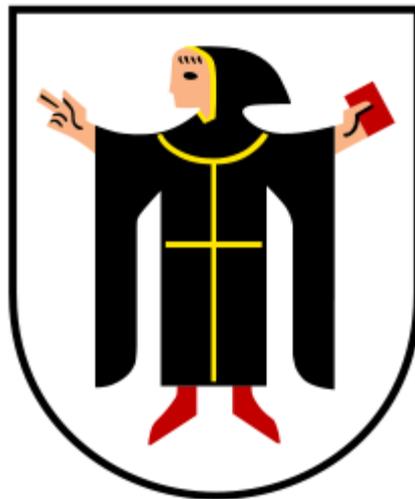




# Luftreinhalte-/Aktionsplan für die Stadt München

## 2. Fortschreibung



August 2008

## Inhaltsverzeichnis

<b>1 Einführung .....</b>	<b>3</b>
1.1 Vormerkung.....	3
1.2 Haushaltsvorbehalt .....	3
1.3 Rechtsgrundlagen .....	3
1.4 Zuständigkeiten .....	4
1.5 Luftreinhalteplanung für München - bisherige Arbeiten.....	5
1.6 Öffentlichkeitsbeteiligung .....	6
<b>2 Immissionssituation.....</b>	<b>7</b>
2.1 Grenzwerte.....	7
2.2 Entwicklung der Immissionssituation.....	7
2.3 Trend .....	13
<b>3 Einführung einer Umweltzone.....</b>	<b>15</b>
3.1 Beschreibung .....	15
3.2 Kennzeichnung der Umweltzone - Beschilderung.....	17
3.3 Betroffene Fahrzeuge.....	17
3.4 Auswirkungen.....	18
3.5 Ausnahmen .....	20
3.6 Rechtliche Würdigung .....	23
3.6.1 Allgemeines.....	23
3.6.2 Inhaltliche Vorgaben, Verhältnismäßigkeit und integrierter Umweltschutz .....	24
3.6.3 Abwägung .....	29
3.6.4 Rechtmäßigkeit .....	30
<b>4 Ausblick zu den weiteren Planungen .....</b>	<b>32</b>

**Anlage 1:** Beschilderungskonzept

**Anlage 2:** Häufig gestellte Fragen (FAQs)

**Anlage 3:** Informationsblatt des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit: Was müssen Fahrzeughalter aus dem Ausland beachten? (In den Sprachen Englisch, Französisch, Türkisch, Russisch, Polnisch, Tschechisch, Serbisch, Kroatisch und Slowenisch)

# 1 Einführung

## 1.1 Vormerkung

Der Luftreinhalteplan für die Stadt München vom September 2004, der mit Schreiben des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz (StMUGV) vom 28.12.2004 in Kraft gesetzt wurde, enthielt alle Maßnahmen, die zu diesem Zeitpunkt bereits durchgeführt, eingeleitet, konkret geplant oder noch in Diskussion waren. Er ist nach Art und Umfang der Maßnahmen unabhängig von seiner Bezeichnung bereits ein Luftreinhalte-/Aktionsplan. Auf diesen Plan und seine Datengrundlage beziehen sich die 1. Fortschreibung vom Oktober 2007 und ebenso die vorliegende 2. Fortschreibung.

## 1.2 Haushaltsvorbehalt

Die in der 2. Fortschreibung des Luftreinhalte-/Aktionsplans enthaltenen Maßnahmen lösen keine Ansprüche nach dem Konnexitätsprinzip aus.

## 1.3 Rechtsgrundlagen

Zum Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt insgesamt hat die Europäische Union am 27. September 1996 die Richtlinie 96/62/EG des Rates über die Beurteilung und die Kontrolle der Luftqualität verabschiedet. Diese so genannte Luftqualitätsrahmenrichtlinie dient der Vereinheitlichung europäischer Umweltstandards. Neben der Definition und Festlegung von Luftqualitätszielen für die Gemeinschaft im Hinblick auf die Vermeidung, Verhütung und Verringerung schädlicher Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt insgesamt wurden auch einheitliche Methoden und Kriterien zur Beurteilung der Luftqualität innerhalb der Mitgliedsstaaten festgelegt. Übergreifendes Ziel ist die Erhaltung einer guten Luftqualität bzw. die Verbesserung einer schlechten Luftqualität.

Die abstrakten Vorgaben der Luftqualitätsrahmenrichtlinie wurden im Hinblick auf einzelne Schadstoffe bzw. Schadstoffgruppen durch so genannte Tochterrichtlinien konkretisiert. Bisher wurden in vier Tochterrichtlinien Regelungen zu Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und andere Stickstoffoxide, Partikel, Blei, Benzol, Kohlenmonoxid, Ozon, Arsen, Kadmium, Quecksilber, Nickel und polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe in der Luft erlassen. Diese Richtlinien stellen konkrete Grenzwerte oder Zielwerte für die jeweiligen Schadstoffe (Quecksilber ausgenommen) auf und bestimmen die Methoden und Kriterien zur Messung und Beurteilung der Schadstoffkonzentrationen.

Die Umsetzung der Vorgaben der Luftqualitätsrahmenrichtlinie und der Tochterrichtlinien in deutsches Recht erfolgte durch das Siebte Änderungsgesetz zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG), die Neufassung der 22. Verordnung zum BImSchG (22. BImSchV) und den Erlass der 33. BImSchV. Die 22. BImSchV legt für die von ihr erfassten Schadstoffe Immissionsgrenzwerte fest, die ab dem 01.01.2005 für Feinstaub (PM<sub>10</sub>) bzw. ab dem 01.01.2010 für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) nicht mehr überschritten werden dürfen. Die §§ 40 und 44 ff BImSchG beinhalten die Überwachung und Verbesserung der Luftqualität und legen das Vorgehen zur Luftreinhalteplanung bei Überschreitung der Immissionswerte der 22. BImSchV fest.

Nach § 47 BImSchG haben die zuständigen Behörden bei Überschreitung bzw. der Gefahr einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte Luftreinhalte-/Aktionspläne zu erstellen mit dem Ziel, die Einhaltung dieser Werte zu gewährleisten. Luftreinhalte- bzw. Aktionspläne haben die Aufga-

be, die lufthygienische Situation zu analysieren, alle in Betracht kommenden Schadstoffminderungsmaßnahmen zu prüfen und diejenigen zu bestimmen, die verwirklicht werden können, sowie die Anstrengungen der öffentlichen Verwaltung zur Verbesserung der lufthygienischen Situation in diesem Gebiet zu organisieren. Sie binden die beteiligten Verwaltungsbereiche und erzielen Außenwirkung nur durch behördliche Einzelmaßnahmen auf der Grundlage entsprechender fachgesetzlicher Eingriffsregelungen. Maßnahmen im Bereich des Straßenverkehrs können hierbei nur im Einvernehmen mit der zuständigen Straßenbau- bzw. Straßenverkehrsbehörde festgesetzt werden. Der Luftreinhalte- bzw. Aktionsplan ersetzt keine bestehenden Rechtsgrundlagen oder Verwaltungsverfahren für die Realisierung der Maßnahmen. Ebenso wenig schafft er neue Zuständigkeiten.

Zur Durchführung von Verkehrsverboten nach § 40 Abs. 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (z.B. Einführung einer Umweltzone) ist die Bundesregierung mit Zustimmung des Bundesrates ermächtigt (§ 40 Abs. 3 BImSchG), durch eine Rechtsverordnung zu regeln, welche Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung von Verkehrsverboten ganz oder teilweise ausgenommen sind oder ausgenommen werden können, sowie die hierfür maßgebenden Kriterien und die amtliche Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge festzulegen. Eine solche Verordnung (Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung – 35. BImSchV), die die Zuordnung von Kraftfahrzeugen zu unterschiedlichen Schadstoffgruppen regelt, die Ausgestaltung der Plaketten bestimmt und die Anforderungen, welche bei der Kennzeichnung von Fahrzeugen zu erfüllen sind, festlegt, ist am 01.03.2007 in Kraft getreten und wurde am 05.12.2007 nochmals ergänzt (BGBl. I Nr. 61 vom 7.12.2007 S. 2793). Mit der Verordnung wird die Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen nach der Höhe ihrer Partikelemission bundesweit einheitlich geregelt. Dazu wird ein Verkehrszeichen eingeführt, das die örtlichen Behörden zur Anordnung von Verkehrsbeschränkungen aufstellen können. In welchem Umfang die mit Plaketten gekennzeichneten drei Fahrzeuggruppen in Umweltzonen fahren dürfen, bestimmen zunächst die betroffenen Kommunen vor Ort. Die Regelungen zur Anwendung der Verkehrsbeschränkungen obliegen allerdings den Ländern, die diese in einem Luftreinhalte- oder Aktionsplan rechtlich bindend fixieren müssen.

## **1.4 Zuständigkeiten**

Nach Art. 8 des Bayerischen Immissionsschutzgesetzes (BayImSchG) stellt das StMUGV die Luftreinhaltepläne auf. Die Regierung von Oberbayern (Immissionsschutzbehörde) wurde vom StMUGV im Zusammenhang mit der Verabschiedung des Luftreinhalte-/Aktionsplans (September 2004) beauftragt, die Umsetzung der Maßnahmen und die Immissionssituation zu verfolgen und den Plan bei Bedarf fortzuschreiben.

Das Landesamt für Umwelt (LfU) hat die Aufgabe, dem Ministerium unter Auswertung der dort vorhandenen lufthygienischen Daten die Gebiete zu benennen, in denen Grenzwerte der 22. BImSchV (ggfs. mit Toleranzmarge) überschritten sind, und die Gebiete, in denen die Einhaltung eines Grenzwerts zum vorgesehenen Zeitpunkt in Frage steht. Das LfU soll auch die Öffentlichkeit gemäß § 12 Abs. 1 bis 6 der 22. BImSchV unterrichten.

Gemäß § 40 Abs. 1 Satz 2 BImSchG ist die Landeshauptstadt München als Untere Verkehrsbehörde zuständige Behörde zum Erlass von Ausnahmen nach § 1 Abs. 2 der 35. BImSchV i. V. m. § 40 Abs. 3 Satz 2 BImSchG. Durch die Aufnahme der Ausnahme-Fallgruppen (siehe Kap. 3.5) in den Luftreinhalte-/Aktionsplan gilt das Einvernehmen mit der für den Immissionsschutz zuständigen Behörde (StMUGV) in diesen Fällen für erteilt.

Den Kommunen und Kreisverwaltungsbehörden kommt bei den Arbeiten zur Luftreinhalteplanung eine erhebliche Bedeutung zu. Entsprechend den örtlichen Zuständigkeiten sind bei der Aufstellung und Fortschreibung des Luftreinhalte-/Aktionsplans auch im Hinblick auf eine spätere Umset-

zung der Maßnahmen verschiedene Referate und Fachstellen der Stadt München und weitere nichtstädtische Dienststellen mit einbezogen.

## 1.5 Luftreinhalteplanung für München - bisherige Arbeiten

In den Jahren 2002 und 2003 wurden vom LfU im Rahmen des Lufthygienischen Landesüberwachungssystems Bayern (LÜB) an den Messstellen Luise-Kiesselbach-Platz und Stachus Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes plus Toleranzmarge für  $PM_{10}$  (Feinstaub) und  $NO_2$  (Stickstoffdioxid) festgestellt. Daraufhin wurde die Regierung von Oberbayern vom StMUGV damit beauftragt, für München den Entwurf eines Luftreinhalteplans zu erstellen. Ziel war es, die Schadstoffbelastung im Stadtgebiet München dauerhaft zu mindern, um damit eine Einhaltung der Grenzwerte der 22. BImSchV zu erreichen.

Nachdem in Zusammenarbeit mit den städtischen Referaten und weiteren Fachstellen ein Maßnahmenbündel entwickelt wurde, konnte der Entwurf eines Luftreinhalte-/Aktionsplans München im September 2004 dem StMUGV zur Verabschiedung vorgelegt werden. Am 28.12.2004 wurde der Luftreinhalte-/Aktionsplan München schließlich vom StMUGV für verbindlich erklärt. Gleichzeitig wurden die Regierungen gebeten, die Umsetzung der Maßnahmen und die Immissionssituation zu verfolgen und die Pläne bei Bedarf fortzuschreiben.

Bei den Arbeiten zur Luftreinhalteplanung zeigte sich allerdings, dass auf kommunaler Ebene mit den dort zur Verfügung stehenden Mitteln nur eine geringe Verminderung der Schadstoffbelastung möglich ist. Aufgrund der komplexen Zusammenhänge bei der Entstehung und Verteilung insbesondere von Feinstaub ( $PM_{10}$ ) gibt es gerade in einer Großstadt wie München keine Einzelmaßnahme, die zum Erfolg führt. Nur mit einer Reihe von - für sich gesehen - kleinen Maßnahmen (Maßnahmenbündel) kann eine Schadstoffminderung erzielt werden. Dabei reichen die Bemühungen auf kommunaler Ebene in der Regel nicht aus, um eine Einhaltung der Grenzwerte an allen Stellen im Stadtgebiet zu gewährleisten. Hier sind weitere Maßnahmen auf nationaler und internationaler Ebene notwendig.

Im Rahmen der Umstrukturierung des LÜB-Messnetzes zur Anpassung an die Vorgaben der EU wurden 2004 in München zwei zusätzliche - verkehrsbezogene - Messstationen (Landshuter Allee und Prinzregentenstraße) in Betrieb genommen. Im Jahr 2005 kam es zu weiteren, z. T. deutlichen Überschreitungen der Grenzwerte für  $PM_{10}$  an drei Stationen im Stadtgebiet München (Landshuter Allee, Prinzregentenstraße und Stachus). Zusätzlich wurden an vier Messstationen (Landshuter Allee, Luise-Kiesselbach Platz, Prinzregentenstraße und Stachus) die Grenzwerte plus Toleranzmargen für  $NO_2$  überschritten. Für den Luftreinhalte/Aktionsplan München ergab sich folglich die Notwendigkeit einer Fortschreibung.

Nachdem umfangreiche Vorarbeiten zu bewältigen waren, wurde bzw. wird der Plan aufgrund der vorgegebenen Rahmenbedingungen in mehreren Schritten fortgeschrieben. Die 1. Fortschreibung des Luftreinhalte-/Aktionsplans wurde vom StMUGV mit Schreiben vom 19.10.2007 in Kraft gesetzt. Zentraler Punkt der 1. Fortschreibung war die Maßnahme „Ableitung des Lkw-Durchgangsverkehrs über 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht auf den Autobahnring A 99“. Das Konzept wurde von der Landeshauptstadt München zum 01.02.2008 umgesetzt.

Gegenstand der nunmehr erstellten 2. Fortschreibung ist die **Einführung einer Umweltzone**. Bereits im Luftreinhalte-/Aktionsplan München aus dem Jahr 2004 wurden Nutzungsbeschränkungen und Nutzervorteile für den Lieferverkehr in die Innenstadt diskutiert. Mit der Verabschiedung der Kennzeichnungsverordnung (Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung – 35. BImSchV) durch den Bund wurden jetzt die Voraussetzungen geschaffen, die Maßnahmen weiterzuentwickeln und durch die Aufnahme in die 2. Fortschreibung des Luftreinhalte-/Aktionsplans München in die Praxis umzusetzen.

## 1.6 Öffentlichkeitsbeteiligung

Gemäß § 47 Abs. 5 BImSchG ist die Öffentlichkeit bei der Aufstellung von Luftreinhalte-/Aktionsplänen in geeigneter Weise mit einzubeziehen. Das Bundes-Immissionsschutzgesetz und die 22. BImSchV geben vor, dass die Luftreinhalte-/Aktionspläne der Öffentlichkeit zugänglich zu machen sind und die Öffentlichkeit bei ihrer Aufstellung zu beteiligen ist. Am 15.12.2006 ist das Gesetz über die Öffentlichkeitsbeteiligung in Umweltangelegenheiten (Öffentlichkeitsbeteiligungsgesetz) nach der EG-Richtlinie 2003/35/EG in Kraft getreten. Danach müssen bei der Bekanntmachung der Aufstellung und Änderung von Luftreinhalte-/Aktionsplänen neue Anforderungen beachtet werden (§ 47 (5a) BImSchG).

Mit Schreiben des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz (StMUGV) vom 29.12.2006 wurde den entwurfstfertigenden Stellen (Regierungen) die Vorgehensweise für eine einheitliche Öffentlichkeitsarbeit vorgestellt. Entsprechend der vorgestellten Vorgehensweise wurde auch bei der Regierung von Oberbayern verfahren.

In der im Zeitraum vom 05.05.2008 bis zum 20.06.2008 durchgeführten Öffentlichkeitsbeteiligung wurde allen Bürgerinnen und Bürger Gelegenheit gegeben, sich konkret mit der vorgesehenen Maßnahme zu befassen und weitere Vorschläge, Anmerkungen oder eigene Beiträge einzubringen. In den ausgelegten Unterlagen wurde die Immissionssituation für 2007 dargelegt und das aktuelle Planungsstadium zur Einführung einer Umweltzone vorgestellt. Die Unterlagen wurden über Auslegung in Papierform und Einstellung ins Internet der Öffentlichkeit zugänglich gemacht, so dass Anregungen und Stellungnahmen zu den konkret vorgesehenen Maßnahmen möglich waren. Die Ankündigung erfolgte durch das StMUGV mittels Bekanntmachung im Bayerischen Staatsanzeiger (02.05.2008); zeitgleich wurde durch die Regierung von Oberbayern eine Pressemitteilung herausgegeben.

Insgesamt sind bei der Regierung von Oberbayern und Landeshauptstadt München 21 Stellungnahmen von Gebietskörperschaften, Verbänden und Privatpersonen eingegangen. Diese sind auch von der Landeshauptstadt München analysiert und bewertet worden.

Die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden – soweit möglich und geboten – in das Konzept zur Einführung einer Umweltzone und in die vorliegende 2. Fortschreibung des Luftreinhalte-/Aktionsplans eingebunden. Die Stellungnahme zu jeder einzelnen Einwendung wurde begleitend zu dem Planentwurf dem StMUGV als Grundlage für die Entscheidung zur Verbindlicherklärung des Luftreinhalte-/Aktionsplans vorgelegt.

## 2 Immissionsituation

Die nachstehenden Kapitel wurden im Luftreinhalte-/Aktionsplan, Stand September 2004, sowie in der ersten Fortschreibung, Stand Oktober 2007, ausführlich behandelt und deshalb hier nicht mehr aufgeführt:

- Allgemeine Informationen (z.B. Schätzung des verschmutzten Gebietes, Klimaangaben, Art des Gebietes),
- Lage und Beschreibung der LÜB-Messstationen,
- Darstellung der betroffenen Gebiete,
- Verursacheranalyse.

### 2.1 Grenzwerte

Für die Luftschadstoffe Feinstaub (PM<sub>10</sub>) und Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) gelten die Immissionsgrenzwerte (im Falle von NO<sub>2</sub> plus Toleranzmargen) der 22. BImSchV. Stichtag zur Einhaltung der Grenzwerte ist bei PM<sub>10</sub> der 01.01.2005, bei NO<sub>2</sub> der 01.01.2010.

Tabelle 2/1: Zusammenstellung der Grenzwerte nach 22. BImSchV

Schadstoff	NO <sub>2</sub>		PM <sub>10</sub>	
	Kalenderjahr	1 Stunde	Kalenderjahr	24 Stunden
Mittelungszeitraum				
Immissionsgrenzwert IGW [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]	40	200	40	50
Zulässige Anzahl von Überschreitungen	-	18 / Jahr	-	35 / Jahr
Stichtag	01.01.2010	01.01.2010	01.01.2005	01.01.2005
IGW + Toleranzmarge <b>2004</b> [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]	52	260	41,6	55
IGW + Toleranzmarge <b>2005</b> [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]	50	250	40	50
IGW + Toleranzmarge <b>2006</b> [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]	48	240	40	50
IGW + Toleranzmarge <b>2007</b> [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]	46	230	40	50

Eine ausführliche Auflistung der Grenzwerte ist im Anhang 6 des Luftreinhalte-/Aktionsplans München (September 2004) dargestellt.

### 2.2 Entwicklung der Immissionsituation

#### Grenzwertüberschreitungen 2007

Im Jahr 2007 kam es an insgesamt vier der sieben LÜB-Stationen im Stadtgebiet zu Überschreitungen der Grenzwerte (plus Toleranzmargen) der 22. BImSchV. Im Folgenden sind die vom Landesamt für Umwelt an den einzelnen Stationen ermittelten Werte zusammengefasst. Zusätzlich ist die Station Andechs als Referenz für die großräumige Hintergrundbelastung aufgeführt. Überschreitungen von Grenzwerten sind fett gedruckt, Überschreitungen von Toleranzmargen sind zusätzlich kursiv gedruckt:

Tabelle 2/2: Immissionssituation 2007

LÜB- Stationen 2007	NO <sub>2</sub>		PM <sub>10</sub>	
	Jahresmittel [µg/m <sup>3</sup> ]	Anzahl der Überschreitungen beim 1-h-Mittelwert (Grenzwert + TM)	Jahresmittel [µg/m <sup>3</sup> ]	Anzahl der Überschreitungen beim Tagesmittelwert (Grenzwert plus Toleranzmarge)
Stachus	<b>71</b>	0	30	30
Luise-Kiesselbach Platz	<b>69</b>	8	26	24
Landshuter Allee	<b>89</b>	18	36	<b>53</b>
Prinzregentenstraße	<b>71</b>	10	27	15
Johanneskirchen	30	0	21	12
Lothstraße	42	0	23	19
Moosach	35	0	keine PM <sub>10</sub> - Messung	
Andechs	13	0	17	7

**Überschreitungen 2007:**

PM<sub>10</sub>: GW - Tagesmittel:

**Landshuter Allee**

NO<sub>2</sub>: GW plus TM - Jahresmittel:

**Stachus, Luise-Kiesselbach-Platz, Landshuter Allee, Prinzregentenstraße**

Zeitlicher Verlauf der Feinstaubbelastung an den Münchner LÜB-Stationen 2003 bis 2007

In den folgenden Abbildungen ist der zeitliche Verlauf der Feinstaubbelastung (PM<sub>10</sub>) an den Münchner LÜB-Stationen in den Jahren 2003 bis 2007 dargestellt.

Die Abbildung 2/1 zeigt den Vergleich einer ländlichen Station (Andechs) mit der Stadtrandstation Johanneskirchen (Grün unterlegt ist der Tagesmittelgrenzwert von 50 µg/m<sup>3</sup>). Die ländliche Station zeigt im gesamten Verlauf dieselben Muster wie die Stadtrandstation, nur nicht so ausgeprägt. Dass das Konzentrationsniveau in Johanneskirchen etwas höher liegt, zeigt sich auch am mittleren Wochengang (in µg/m<sup>3</sup>) und an der größeren Anzahl der Überschreitungen des Tagesmittelwertes, dessen relativer Wochenverlauf (Anzahl der Überschreitungen am jeweiligen Wochentag / maximale Anzahl an Messtagen des jeweiligen Wochentages) in Balkenform (in %) dargestellt ist.

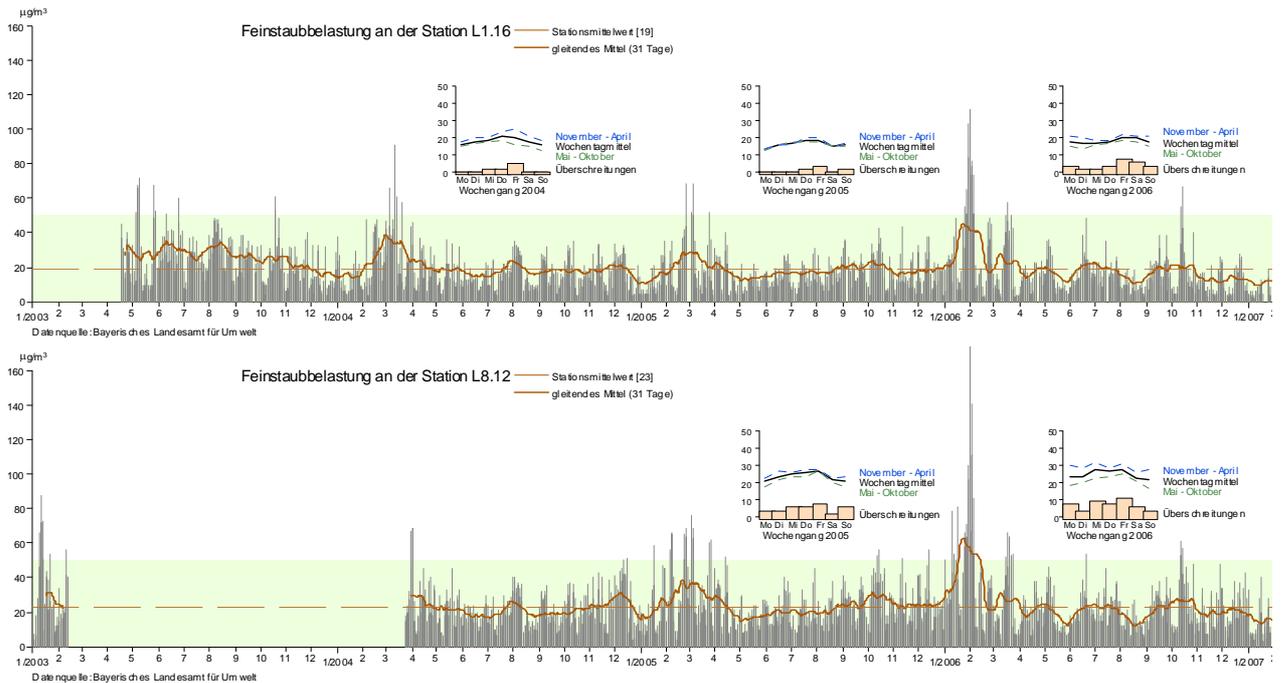
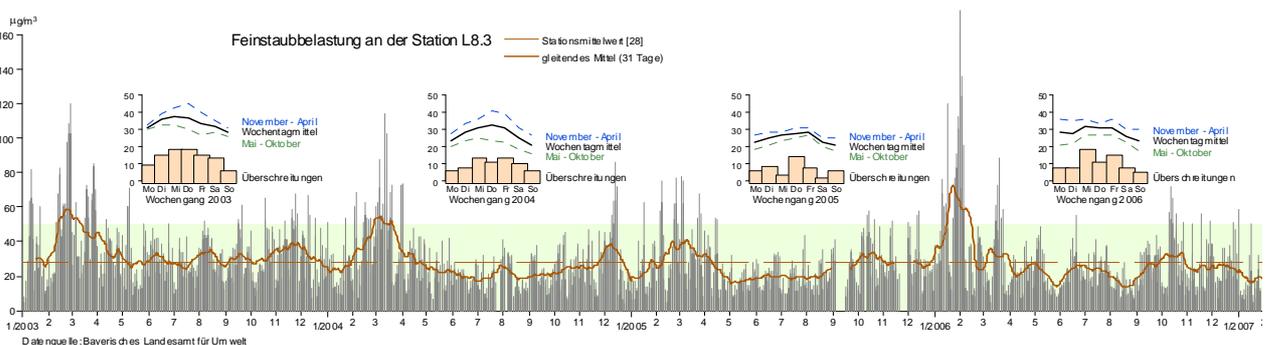


Abbildung 2/1: Verlauf der Tagesmittelwerte von Feinstaub an den LÜB-Stationen Andechs (L1.16) und Johanneskirchen (L8.12); (Datenquelle: LfU, Auswertung durch LH München RGU UW12)

In Abbildung 2/2 sind ergänzend die zeitlichen Verläufe der restlichen fünf innerstädtischen Messstationen dargestellt: Lothstraße (Hintergrundstation), Prinzregentenstraße (Straßenschlucht), Landshuter Allee (Straßenschlucht mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen (DTV) von ca. 138000 Fahrzeugen), Luise-Kieselbach-Platz (eine mit einem DTV von 90000 Fahrzeugen sehr verkehrsreiche Kreuzung) und Stachus (mit einem DTV von 47000 Fahrzeugen ebenfalls sehr verkehrsreich). Die Kombination Straßenschlucht/extreme Verkehrsdichte macht sich in der Landshuter Allee nicht nur in einem generell hohen Konzentrationsniveau, sondern auch im Wochengang der Überschreitungen bemerkbar. Hier ist der Einfluss des Wochenendes deutlich zu erkennen.

An allen Stationen zeigt sich ein jährliches Maximum zwischen Februar und März (2003 bis 2006, 2007 siehe unten), welches an der Landshuter Allee und am Stachus am ausgeprägtesten ist. Das höhere Konzentrationsniveau in den Wintermonaten zeigt sich auch im Unterschied der mittleren Wochengänge in den Monaten Mai bis Oktober und November bis April und dürfte neben den in den Wintermonaten häufigen austauscharmen Wetterlagen auch auf erhöhte Emissionen infolge des Betriebs von Heizungsanlagen und dem Streuen von Straßen zurückzuführen sein.



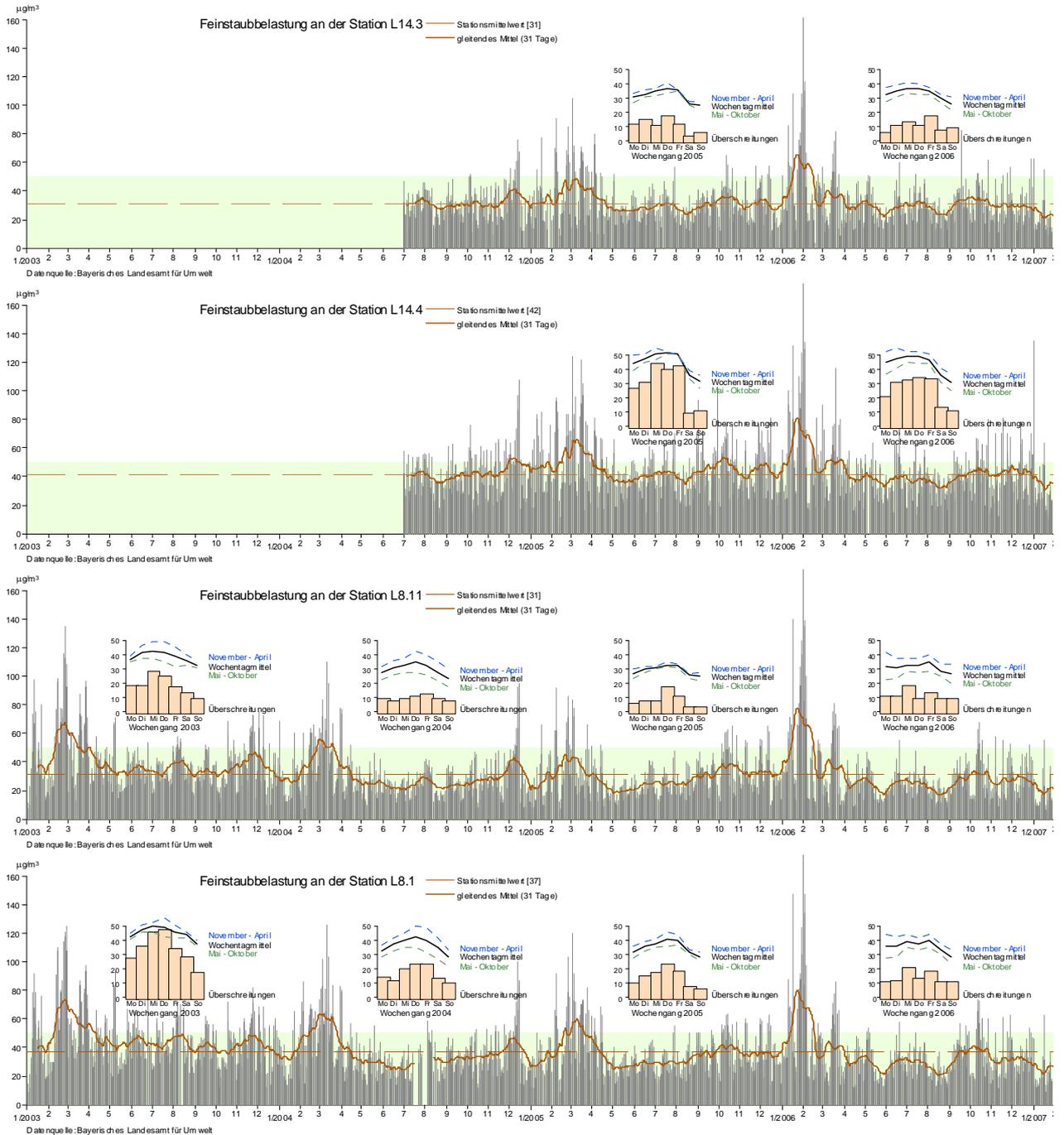


Abbildung 2/2: Verlauf der Tagesmittelwerte von Feinstaub an den LÜB-Stationen Lothstraße (L8.3), Prinzregentenstraße (L14.3), Landshuter Allee (L14.4), Luise-Kiesselbach-Platz (L8.11) und Stachus (L8.1); (Datenquelle: LfU, Auswertung durch LH München RGU UW12)

### Besondere Immissionsituation 2007

Im Jahr 2007 wurde eine deutlich geringere Anzahl der Überschreitungstage als in den Vorjahren festgestellt. In den folgenden Abbildungen ist der Verlauf der Feinstaubbelastungen im Laufe des Jahres 2007 an der Landshuter Allee (Verkehrsmessstation – sog. Hot spot) und im Vergleich dazu an der Station Johanniskirchen (repräsentativ für den städtischen Hintergrund) dargestellt.

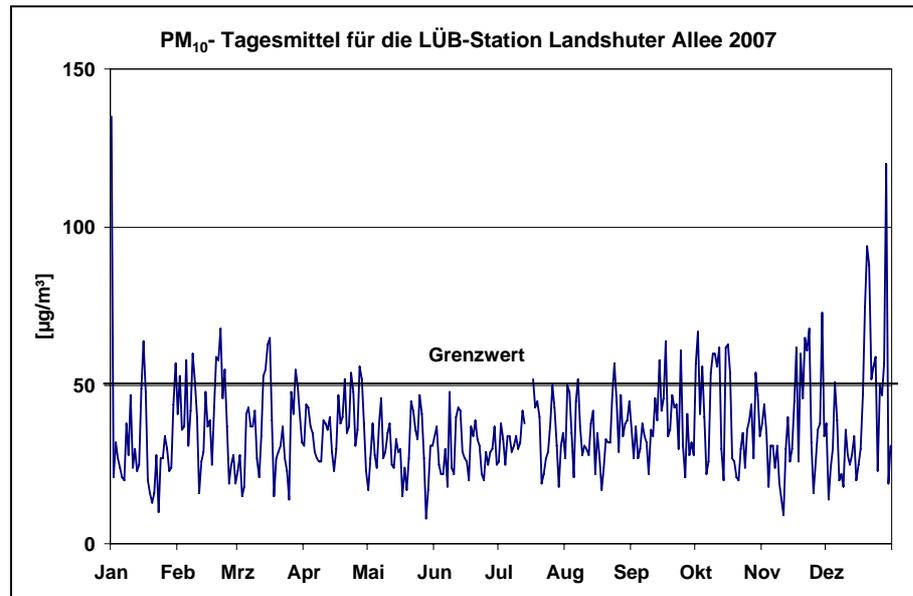


Abbildung 2/3: Immissionskonzentrationen 2007 an der LÜB-Station Landshuter Allee

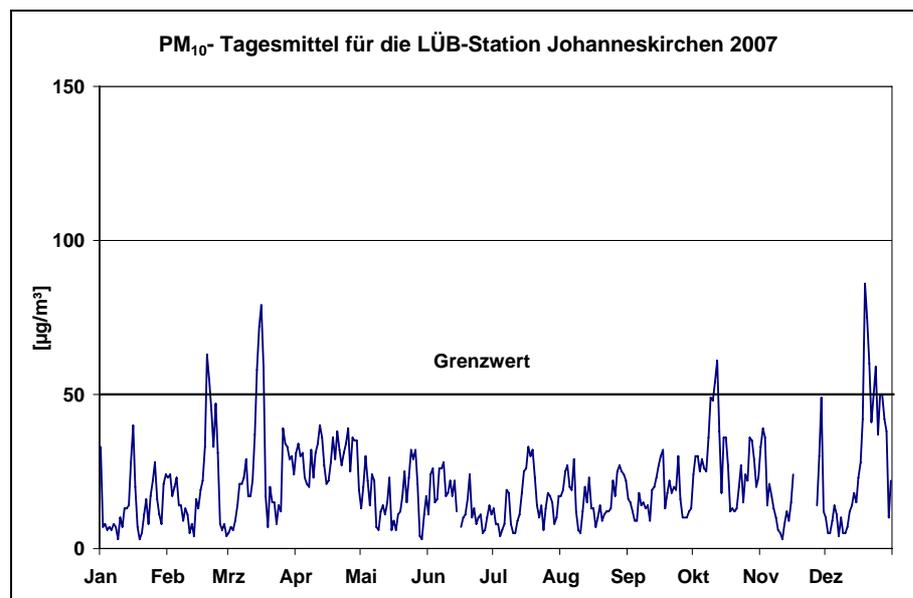


Abbildung 2/4: Immissionskonzentrationen 2007 an der LÜB-Station Johanneskirchen

Aus den Abbildungen ist deutlich erkennbar, dass im betrachteten Zeitraum des Jahres 2007 keine länger anhaltenden Episoden mit hohen Immissionskonzentrationen aufgetreten sind. Dies wird auf das weitgehende Ausbleiben von Inversionswetterlagen zurückgeführt. Bei Inversionswetterlagen treten meistens geringe Windgeschwindigkeiten auf. Verteilung und Abtransport der Schadstoffe mit der freien Luftströmung sind dadurch stark behindert. Außerdem ist bei niedrigen Inversionshöhen, insbesondere mit größerer Mächtigkeit der Inversionsschicht bzw. stark ausgeprägtem Temperaturgradienten, der für die Verdünnung der Abgase zur Verfügung stehende Luftraum wesentlich eingeschränkt.

Ein weiterer Grund für die Abweichungen liegt bei den unterschiedlichen Witterungsbedingungen. So lag z.B. im Jahr 2007 die Monatsmitteltemperatur (Station München-Flughafen) mit 4,3 °C um über 8 Grad über der des Januars 2006 (-4,1 °C); ähnliches war im Februar zu beobachten: 4,3 °C (2007) und -1,8 °C (2006).

Steuernde meteorologische Größe ist vor allem die Mischungsschichthöhe, ein Maß für das Volumen, in das die Luftschadstoffe emittiert werden und je nach Höhe dieser Schicht unterschiedlich stark durchmischt bzw. verdünnt werden. So betrug beispielsweise die mittlere Mischungsschichthöhe im Januar 2007 (mittags) ca. 1050 m; im Januar 2006 dagegen nur ca. 540 m. Die gemittelte PM<sub>10</sub>-Konzentration aller Münchner Stationen betrug im Januar 2007 21 µg/m<sup>3</sup> und im Januar 2006 57 µg/m<sup>3</sup>. Diese Unterschiede waren in den Monaten Feb./März weniger ausgeprägt.

Bei länger andauernden Inversionen lässt sich eine stetig zunehmende Schadstoffkonzentration beobachten. Folgende Abbildungen zeigen einen Vergleich der Situation jeweils im 1. Quartal 2006 bzw. 2007. Bei gleichzeitiger Betrachtung der Tagesmittelwerte für Feinstaub (PM<sub>10</sub>) von der LÜB-Messstation Landshuter Allee und der täglich um 12.00 Uhr in München-Oberschleißheim gemessenen Höhe der Inversionsuntergrenze (Inversionshöhe) ist zu erkennen, dass sich erhöhte PM<sub>10</sub>-Immissionen in der Regel bei geringen Inversionshöhen aufbauen.

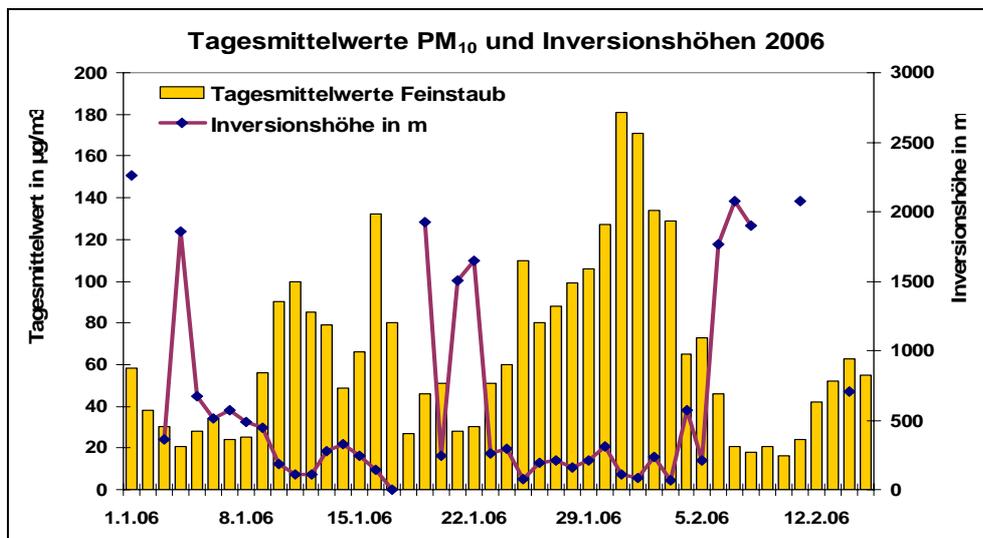


Abbildung 2/5: Inversionshöhen in München (12.00 Uhr) und Tagesmittelwerte für PM<sub>10</sub> an der Landshuter Allee vom 01.01. - 15.02.2006

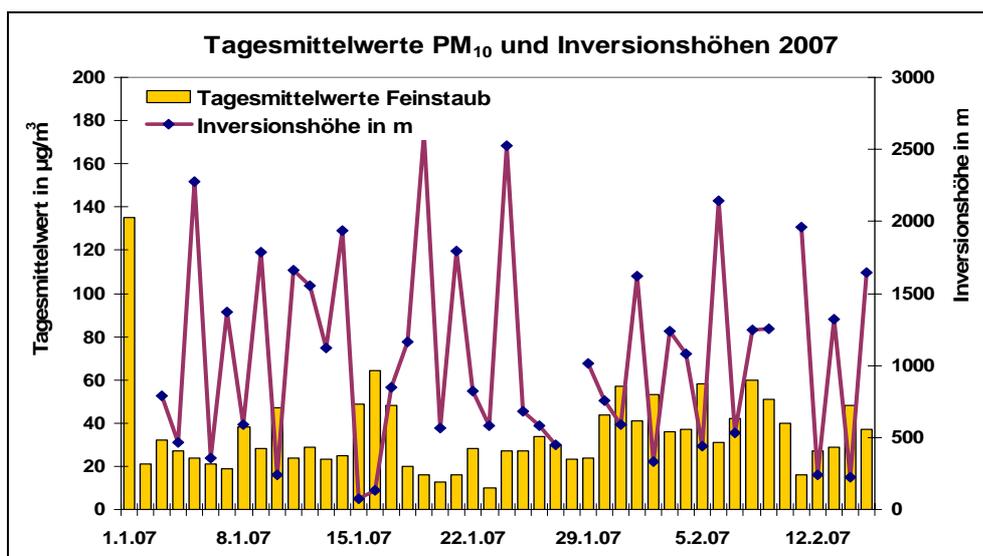


Abbildung 2/6: Inversionshöhen in München (12.00 Uhr) und Tagesmittelwerte für PM<sub>10</sub> an der Landshuter Allee vom 01.01. - 15.02.2007

Neben den meteorologischen Einflüssen, wie der besonders milde Winter 2006/2007 und den damit verbundenen geringeren Emissionen aus der Heitztätigkeit und den geringeren Feinstaubbeiträgen aus Salz- und Splittstreuung und deren Aufwirbelung, kann für die Landshuter Allee zusätzlich eine Reduzierung der Verkehrsstärke angeführt werden.

Die Auswertung der Daten der von der Landeshauptstadt München Anfang 2007 durchgeführten Verkehrszählungen zeigt, dass im Bereich der Landshuter Allee sich eine Reduzierung des Gesamtverkehrs um 1,3% und des Schwerverkehrs um 29% gegenüber den Zählenden vom Juli 2005 ergibt. Die Auswirkung solcher reduzierter Verkehrsstärken auf die PM<sub>10</sub>-Immissionen wurde vom Landesamt für Umwelt mit dem Ausbreitungsmodell für verkehrsbedingte Immissionen IM-MIS-Luft (Version 3.1) rechnerisch abgeschätzt. Bei Ansatz von 2006 als Bezugsjahr (u.a. Flottenzusammensetzung und Emissionsfaktoren) für die Berechnung an der LÜB-Messstation Landshuter Allee ergibt sich unter Beibehaltung von mittlerer Windgeschwindigkeit und Bebauungsgeometrie bei Reduktion der DTV-Werte um die oben genannten Prozentzahlen ein um 3 µg/m<sup>3</sup> niedrigerer Jahresmittelwert (bezogen auf die Immissionssituation der Jahre 2005/2006 würde sich infolgedessen an der dortigen Messstation bei Feinstaub eine Verringerung der Überschreitungshäufigkeit des Tagesgrenzwertes von ca. 20 Tagen ergeben).

Insgesamt ist aufgrund obiger Ausführungen davon auszugehen, dass der starke Rückgang der Überschreitungshäufigkeiten des PM<sub>10</sub>-Grenzwertes für das Tagesmittel an der Landshuter Allee sowie an anderen Messstationen im Beobachtungszeitraum 2007 im Wesentlichen meteorologiebedingt ist. Dies zeigen vor allem auch die anderen LÜB-Messstationen in München und an weiteren bayerischen Standorten, an denen keine Minderung der Verkehrsstärke anzunehmen ist. Die Meteorologie verursacht jedoch nicht die Feinstaub-Emissionen, sondern sie erleichtert oder erschwert nur deren Verteilung in der Atmosphäre. An der Landshuter Allee kommt wegen des aufgrund der Zählenden zunehmenden Rückgangs des Schwerverkehrs (vermutlich Auswirkung der Autobahnverbindung zwischen A 8 München - Stuttgart und A 96 München - Lindau) auch ein deutlicher verkehrsbedingter Effekt hinzu.

### 2.3 Trend

Tabelle 2/3 zeigt den Trend für PM<sub>10</sub> bei der Anzahl der Überschreitungen beim Tagesmittelwert für die Jahre 2000 bis 2007. Für eine bessere Vergleichbarkeit werden für den gesamten Zeitraum die Tage mit Mittelwerten über 50 µg/m<sup>3</sup> (Grenzwert ab 01.01.2005) angegeben. Als Referenz ist die Station Andechs, die die großräumige Hintergrundbelastung angibt, dargestellt.

Tabelle 2/3: Trend der Immissionsbelastung für PM<sub>10</sub> für die Jahre 2000 - 2007

LÜB- Stationen 2005	Anzahl der Überschreitungen bei einem Tagesmittelwert > 50 µg/m <sup>3</sup>							
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Stachus	73	61	75	123	59	51	52	30
Luise-Kiesselbach Platz	30	41	48	69	36	30	44	24
Landshuter Allee	-	-	-	-	-	107	92	53
Prinzregentenstraße	-	-	-	-	-	40	39	15
Johanneskirchen	8	21	36	-	4	18	26	12
Lothstraße	28	31	37	51	35	24	39	19
Andechs	-	-	-	-	5	4	15	7

Quellen: Landesamt für Umwelt / Umweltbundesamt

Aus der Tabelle kann ein Trend bei der Anzahl der Überschreitungen beim Tagesmittelwert für  $PM_{10}$  nicht abgeleitet werden. Die Anzahl der Überschreitungstage hängt neben der lokalen Schadstoffbelastung in erster Linie von den Witterungsbedingungen ab. Bei den im Herbst/Winter auftretenden Inversionslagen kommt es aufgrund einer nur sehr schlechten Durchmischung der Luftschichten zu einem unzureichenden Abtransport der Schadstoffe. Aufgrund der daraus resultierenden Aufkonzentrierung kann es zu mehr oder weniger lang anhaltenden Perioden mit hohen Immissionskonzentrationen (2003 und 2006) kommen, die sich dann auch am Jahresende in der Summe der Tage mit Überschreitungen bemerkbar machen.

Andererseits zeigt der Trend der Feinstaub-Immissionsbelastung in Bayern, gemittelt über alle LÜB-Verkehrsmessstationen, über einen Zeitraum von mehr als 15 Jahren eine leicht abnehmende Tendenz. In der nachfolgenden Abbildung sind anhand der Monatsmittelwerte die jahreszeitlichen Schwankungen, insbesondere die Maxima in den Wintermonaten, sowie in der Darstellung des gleitenden 12-Monatsmittels das meteorologisch außergewöhnliche Jahr 2003 zu erkennen.

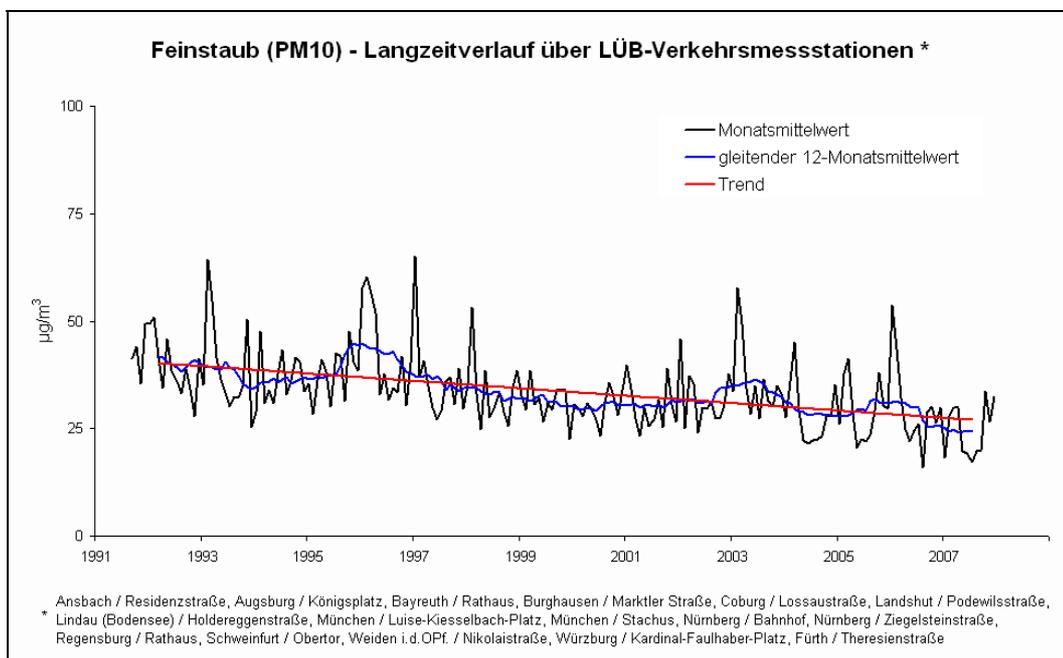


Abbildung 2/7: Trend für die Überschreitungen beim Tagesmittel für  $PM_{10}$  in Bayern 1992-2007  
(Hinweis: die Werte vor 2000 wurden aus Gesamtstaubmessungen abgeleitet)

### 3 Einführung einer Umweltzone

#### 3.1 Beschreibung

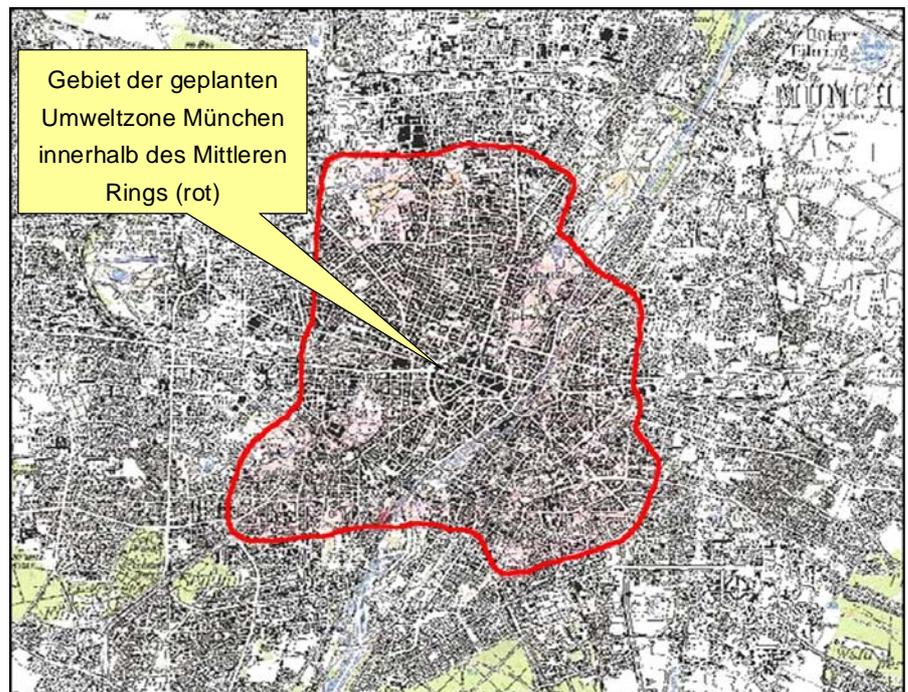
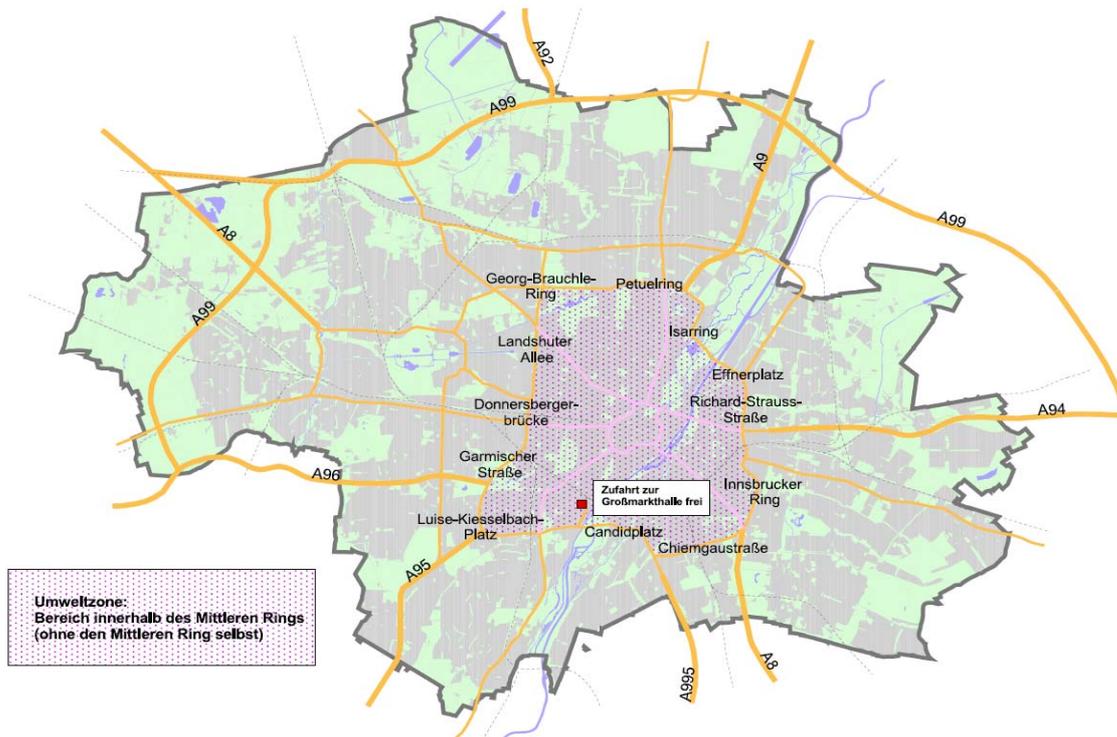
Umweltzonen sind Gebiete, in denen „saubere“ Fahrzeuge mit „freier Fahrt“ belohnt werden, während Verkehrsbeschränkungen für Kraftfahrzeuge mit hohem Schadstoffausstoß gelten. Eingerichtet werden die Umweltzonen im Rahmen der Luftreinhalte-/Aktionspläne als Maßnahme zur Reduktion der Feinstaubbelastung.

Die Umweltzone München umfasst den **Bereich innerhalb des Mittleren Ringes**, ohne den Mittleren Ring selbst (s. Abbildung 3/1), d.h. ca. 44 km<sup>2</sup>, was etwa 15 % des gesamten Stadtgebietes entspricht; in diesem Bereich sind ca. 420 000 Einwohner gemeldet (entspricht etwa 33 % der gesamten Stadtbevölkerung).

Grundlage der Gestaltung der Verkehrsbeschränkungen in Umweltzonen ist die Kennzeichnung von Personenkraftwagen, Lastkraftwagen und Bussen nach der Höhe der Abgasemissionen in Schadstoffgruppen gemäß der Kfz-Kennzeichnungsverordnung (35. BImSchV). In ihr wird festgelegt, welche Fahrzeuge keine Plakette (Schadstoffgruppe 1; Dieselfahrzeuge mit Euro I/1 oder schlechter, Benziner ohne geregelten Katalysator), eine rote (Schadstoffgruppe 2; Dieselfahrzeuge mit Euro II/2, Dieselfahrzeuge mit Euro I/1 + Partikelfilter), eine gelbe (Schadstoffgruppe 3; Dieselfahrzeuge mit Euro III/3, Dieselfahrzeuge mit Euro II/2 + Partikelfilter) oder eine grüne Plakette (Schadstoffgruppe 4; Dieselfahrzeuge mit Euro IV/4, Dieselfahrzeuge mit Euro III/3 + Partikelfilter, Benziner mit Euro 1 + geregeltem Katalysator oder besser sowie Kraftfahrzeuge ohne Verbrennungsmotor (z.B. Elektrofahrzeuge)) - gestaffelt nach ihrem Schadstoffausstoß - bekommen. Es ist möglich, durch eine Nachrüstung des Fahrzeuges mit einem Abgasnachbehandlungssystem in eine bessere Schadstoffgruppe aufzusteigen.

Für die Umweltzone München ist vorgesehen, dass **ab 01.10.2008** nur noch Fahrzeuge mit roten, gelben oder grünen Plaketten fahren dürfen; **Fahrzeuge ohne Plakette (Schadstoffgruppe 1) dürfen grundsätzlich in der Umweltzone nicht mehr fahren.**

Nach der Einführung der Umweltzone soll in einem angemessenen Zeitraum ihre Wirkung abgeschätzt werden (voraussichtlich 2010). Auf Grund dessen soll dann festgelegt werden, ob evtl. der Umgriff, d.h. die Größe der Umweltzone verändert wird und/oder ob zusätzlichen Fahrzeugen z.B. mit roter (und gelber) Plakette die Einfahrt in die Umweltzone verwehrt werden soll. Als möglicher Zeitpunkt für diese Revision der Umweltzone in München ist 2010 vorgesehen. Dabei wird auch zu berücksichtigen sein, dass ab 2010 Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) gültig sind. Diese Grenzwerte können nach den bisherigen Erkenntnissen an stark befahrenen Straßen nicht eingehalten werden.



Abbildungen 3/1: Umgriff der Umweltzone

### 3.2 Kennzeichnung der Umweltzone - Beschilderung

In der Straßenverkehrsordnung (StVO) wurden für Umweltzonen neue Verkehrszeichen geschaffen (Verkehrszeichen 270.1, 270.2; siehe Abb. 3/2):



Abbildung 3/2.: Verkehrszeichen 270.1, Zusatzzeichen zum Zeichen 270.1, Verkehrszeichen 270.2

Mit den Zeichen 270.1 wird der Beginn des Verkehrsverbotes für die Umweltzone; mit dem Zeichen 270.2 das Ende des Verkehrsverbotes bestimmt. Das Zusatzzeichen zum Zeichen 270.1 nimmt die Fahrzeuge mit den dort abgebildeten Plaketten vom Fahrverbot aus.

Die Umweltzone wird entlang des Mittleren Rings gemäß dem anliegenden Beschilderungsmuster *Lerchenauer Straße* (Anlage 1) ausgeschildert.

Von einer Vorhinweisbeschilderung oder einer Verkehrsführung für jene Kraftfahrzeuge die vom Befahrverbot der Umweltzone betroffen sind, hin zu Haltestellen des ÖPNV, wird abgesehen, da sich eine derartige Beschilderung wegen der Dichte des innerstädtischen Haltestellennetzes als ungeeignet erwiesen hat.

Die dargestellten Schilderstandorte sind als Konzept zu verstehen. Die Detailausführung liegt in der Zuständigkeit der Landeshauptstadt München als „Unterer Verkehrsbehörde“. Änderungen bzw. Ergänzungen dürfen sich nur im Rahmen der diesem Konzept zugrunde liegenden Ziele bewegen. Die Regierung ist hierüber vorab zu informieren.

### 3.3 Betroffene Fahrzeuge

Bei der Beantwortung der Frage nach den betroffenen Fahrzeugen ist zwischen dem Quellverkehr aus der Umweltzone und dem Zielverkehr in die Umweltzone zu unterscheiden. Nach den statistischen Auswertungen der Kfz-Zulassungsbehörde ist von folgenden Zahlen auszugehen (Stand 01.04.2008):

#### innerhalb der Umweltzone:

Zugelassene Pkw gesamt: 171378 Fahrzeuge

Zugelassene Lkw gesamt: 13736 Fahrzeuge

davon jeweils Fahrzeuge ohne Feinstaubplakette

Pkw: 4944 Fahrzeuge (2,88%)

Lkw: 4254 Fahrzeuge (30,97%)

gesamt: 9198 Fahrzeuge

**außerhalb der Umweltzone:**

Zugelassene Pkw gesamt: 436439 Fahrzeuge

Zugelassene Lkw gesamt: 28760 Fahrzeuge

davon jeweils Fahrzeuge ohne Feinstaubplakette

Pkw: 15883 Fahrzeuge (3,64%)

Lkw: 8782 Fahrzeuge (30,54%)

gesamt: 24665 Fahrzeuge

**Stadtgebiet München:**

Zugelassene Pkw gesamt: 607817 Fahrzeuge

Zugelassene Lkw gesamt: 42496 Fahrzeuge

davon jeweils Fahrzeuge ohne Feinstaubplakette

Pkw: 20872 Fahrzeuge (3,43%)

Lkw: 13036 Fahrzeuge (30,68%)

**Somit sind für das gesamte Stadtgebiet München 33908 Fahrzeuge (5,21%) betroffen.**

Hinzu kommt eine unbekannte Zahl von Fahrzeugen außerhalb des Stadtgebietes München. Hierbei handelt es sich überwiegend um Berufspendler und Gewerbetreibende, aber auch um Fahrten mit Fahrzeugen in privaten Angelegenheiten. Die Zahl, der von einem Fahrverbot betroffenen Fahrzeuge, sowie die Zahl der möglicherweise vom Fahrverbot auszunehmenden Fahrzeuge ist nicht ermittelbar.

### **3.4 Auswirkungen**

Im Rahmen der Untersuchung „Immissionsbelastung im Hauptstraßennetz München, 2005“ die im Auftrag der Landeshauptstadt München durchgeführt wurden, wurden auch die möglichen Auswirkungen der Umweltzone berechnet. Die Berechnungen erfolgten mit dem Programmsystem IMMIS<sup>net/em/luft</sup>.

Die zu berechnende Immissionsbelastung an einem Streckenabschnitt einer Straße, setzt sich zusammen aus

- der regionalen Hintergrundbelastung
- der städtischen Hintergrundbelastung (urbaner Hintergrund) und
- der lokalen Zusatzbelastung durch den Verkehr in der betrachteten Straße. Bei Feinstaub setzt sich dieser zusammen aus direkten Emissionen des Auspuffs, aus dem Anteil von Abrieb von Reifen, Bremsen etc. und dem Anteil des von den Fahrzeugen wieder aufgewirbelten Feinstaubes.

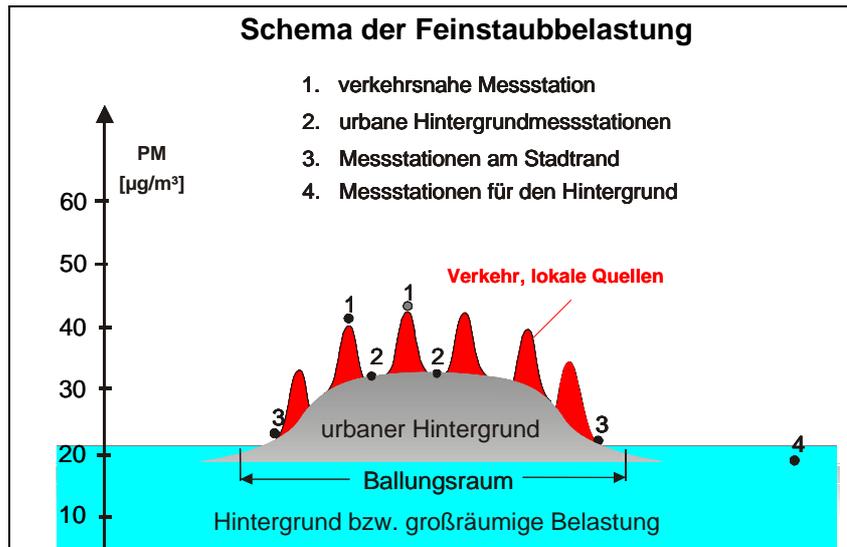


Abbildung 3/4: Zusammensetzung der Feinstaubbelastung

Für die o.g. Berechnungen der lufthygienischen Auswirkungen der Umweltzone in München wurde

- die regionale Hintergrundbelastung als konstanter Wert von  $23 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , hergeleitet aus den LÜB-Messungen eingegeben,
- die städtische Hintergrundbelastung mit Hilfe der Daten des Bayerischen Emissionskatasters für München und der mittleren meteorologischen Verhältnisse und
- die lokale Zusatzbelastung mit Hilfe der Emissionsdaten des Handbuches der Emissionsfaktoren des Umweltbundesamtes (inkl. u.a. Fahrzeugflotte, Fahrzustand), Modellierung des wieder aufgewirbelten Anteils nach dem Verfahren nach Düring, einer einfachen Straßengeometrie und der mittleren meteorologischen Verhältnisse abgeschätzt.

Berechnet wurde die Immissionsbelastung an den bebauten Streckenabschnitten des Hauptstraßennetzes (insgesamt ca. 2500 Streckenabschnitte, davon ca. 700 innerhalb des Mittleren Rings). Aufgrund der Modellvoraussetzungen kann die Immissionssituation bezogen auf die innerhalb der Umweltzone liegenden LÜB-Stationen nicht berechnet werden.

Unter den weiteren Annahmen:

- Umweltzone innerhalb des Mittleren Ringes (ohne den mittleren Ring selbst)
- Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge der Schadstoffgruppe 1 (keine Plakette)
- keine Änderungen der Verkehrsmengen (nur Verlagerungen hin zu besseren Schadstoffgruppen) und
- gleiches Bezugsjahr (Ist- und Prognosezustand (= Umweltzone) für dasselbe Jahr 2005), d.h. die im Handbuch der Emissionsfaktoren prognostizierte generelle Erneuerung der Fahrzeugflotte und dadurch bedingte Reduzierung der Emissionen wird nicht berücksichtigt

wurde für den Bereich innerhalb des Mittleren Rings eine **Minderung der Auspuffemissionen von Partikeln um ca. 17 %** berechnet. Diese Minderung der Auspuffemissionen ergibt anhand der Berechnungen an einzelnen Streckenabschnitten innerhalb des Mittleren Ringes eine **Reduktion um bis zu fünf Überschreitungstage**.

Weiterhin können positive Aspekte einer Umweltzone, wie

- Reduzierung der Verkehrsmengen (auch im gesamten Stadtgebiet) durch Verhaltensänderungen aufgrund der Restriktionen der Umweltzone,  
(Im Gegensatz zu den Randbedingungen bei den Berechnungen kann in der Realität sehr wohl von einer Verkehrsreduzierung ausgegangen werden, da nicht alle Fahrzeughalter, die von einem Fahrverbot betroffen sind, auf ein umweltfreundliches Fahrzeug umsteigen werden, sondern auf Fahrten in die Umweltzone verzichten werden. Der Anteil des wieder aufgewirbelten Anteils, der proportional zur Fahrzeugmenge ist, ist innerstädtisch bei den Pkw etwa bis zu sechs mal höher als die Auspuffemissionen, bei den Lkw etwa doppelt so hoch.)
- eine beschleunigte Erneuerung der Kfz-Flotte oder
- die Verringerung des städtischen und regionalen Hintergrundes

im Rechenmodell nicht ausreichend berücksichtigt werden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass diese nicht berechenbaren Effekte weitere Reduzierungen der PM<sub>10</sub>-Belastungen bewirken.

Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass die lufthygienischen Wirkungen der Einführung der Umweltzone nicht anhand der Messdaten einzelner Jahre analysiert werden können, da die Luftschadstoffbelastung generell und insbesondere die Feinstaubbelastung erheblich von den meteorologischen Bedingungen einzelner Jahre bestimmt werden. Dies zeigt z.B. ausdrücklich die Situation des Jahres 2007, wo bei ungewöhnlichen Witterungsbedingungen im Winter und Frühjahr eine im Vergleich zu den Vorjahren geringe Feinstaubbelastung festgestellt wurde.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die o.a. Wirkungsanalyse aufgrund einer Vielzahl nicht berechenbarer Faktoren und methodischer Probleme (Beeinflussung der Hintergrundbelastung) allenfalls die minimalen Potenziale aufzeigt; in der Realität sind deutlich höhere Minderungen zu erwarten.

Ergänzend dazu ist anzumerken, dass die Umweltzone nicht nur zu einer Reduktion von Feinstaub, sondern auch von Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) führen wird. Für NO<sub>2</sub>, das in erheblich höherem Maß (bis zu 70 %) als Feinstaub dem lokalen Verkehr zugeordnet werden kann, kann der ab 2010 gültige Grenzwert nach dem derzeitigen Kenntnisstand nicht eingehalten werden; weitere Minderungsmaßnahmen sind also erforderlich.

### 3.5 Ausnahmen

Grundlage für die Einführung von Umweltzonen mit emissionsabhängigen Fahrverboten ist die bundeseinheitliche Kennzeichnungsverordnung. In dieser sind die Kennzeichnung von Fahrzeugen nach Schadstoffgruppen mit Plaketten sowie in der Anlage 3 generelle Ausnahmen von dieser Kennzeichnungspflicht und damit von Fahrverboten in Umweltzonen geregelt (z.B. mobile Maschinen und Geräte, Arbeitsmaschinen, land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen, zwei- und dreirädrige Kraftfahrzeuge, Oldtimer mit Oldtimerkennzeichen). Nach § 1 Absatz 2 dieser Verordnung kann ergänzend dazu „die zuständige Behörde, in unaufschiebbaren Fällen auch die Polizei, 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.“

Der Deutsche Städtetag hat eine Empfehlung zur Regelung der Ausnahmegenehmigungen gemäß § 1 Abs. 2 der Kennzeichnungsverordnung erarbeitet. Diese wurde, ergänzt durch spezifi-

sche Münchener Regelungen, mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 28.11.2007 übernommen.

### **Kostenpflichtige Einzelausnahmen**

Anträge auf kostenpflichtige Ausnahmegenehmigungen zum Befahren der Umweltzone sind grundsätzlich schriftlich beim Kreisverwaltungsreferat zu stellen. Für diese Einzelausnahmen gilt zunächst der Grundsatz „**Nachrüstung vor Ausnahme**“. Kann ein Fahrzeug nicht nachgerüstet werden, so ist eine Ausnahmegenehmigung insbesondere in folgenden Fällen zeitlich befristet bis zur maximalen Dauer von einem Jahr möglich:

- 1) Anwohner und Gewerbetreibende mit Firmensitz in der Umweltzone
- 2) Fahrten zur Versorgung der Bevölkerung mit lebensnotwendigen Gütern (insbesondere die Belieferung des Lebensmitteleinzelhandels, von Apotheken, von Altenheimen, Krankenhäusern und ähnlichen öffentlichen Einrichtungen, von Wochen- und Sondermärkten)
- 3) Fahrten zur Versorgung der Bevölkerung mit lebensnotwendigen Dienstleistungen (insbesondere Fahrten zum Erhalt und zur Reparatur betriebsnotwendiger technischer Anlagen, zur Beseitigung von Gebäudeschäden einschließlich der Beseitigung von Wasser-, Gas- und Elektro-schäden, für soziale und pflegerische Hilfsdienste)
- 4) Fahrten zur Wahrnehmung überwiegend und unaufschiebbarer Einzelinteressen (insbesondere für notwendige regelmäßige Arztbesuche, Schichtdienstleistende, die nicht auf den öffentlichen Nahverkehr ausweichen können, die Aufrechterhaltung von Fertigungs- und Produktionsprozessen, Einzelfahrten aus speziellen Anlässen (z.B. Schwertransporte, Veranstaltungen)).

Im Rahmen der erteilten Einzel-Ausnahmegenehmigung ist das Befahren der Umweltzone mit einem Fahrzeug ohne Plakette dann möglich (nur für die genehmigten Zwecke). Keine Ausnahmen erhalten Kfz, die erst nach Inkrafttreten der Umweltzone auf den Antragsteller zugelassen werden.

Ausnahmen werden erteilt an:

- Halter von Fahrzeugen, die die Kriterien des Ausnahmekatalogs nach Punkt 3.5 Ziffer 2 - 4 bzw. im ersten Jahr 1 - 4 erfüllen und
- Personen, auf deren Namen kein Fahrzeug zugelassen ist, die aber die Kriterien des Ausnahmekatalogs erfüllen und denen ein Fahrzeug zur Nutzung zur Verfügung steht. In diesem Fall muss der Antragsteller eine Bestätigung der Nutzungsüberlassung vorlegen. Der Grundsatz „Nachrüsten vor Ausnahme“ bleibt hiervon unberührt.

Eine nochmalige Verlängerung ist, in Abhängigkeit von der dann geltenden Rechtslage (z.B. Fortschreibung des Luftreinhalte-/Aktionsplans) nur möglich, wenn eine Nachrüstung technisch nicht erfolgen kann und eine der Voraussetzungen 2) - 4) nach dem ersten Ausnahmejahr erfüllt ist oder zur Vermeidung einer unzumutbaren Härte im Einzelfall. Dies gilt dann auch für Anwohner und Gewerbetreibende.

### **„München-spezifische Ausnahmen“**

Des Weiteren sind folgende „München-spezifische“ Ausnahmen vorgesehen:

- 1) Genehmigungsfreie Zufahrt zur Großmarkthalle über den entsprechend ausgeschilderten Korridor Schäfflarnstraße
- 2) Genehmigungsfreie Zufahrt für die Benutzer des Autoreisezugs am Münchner Ostbahnhof über die entsprechend ausgeschilderten Korridore (Rosenheimer Straße und Friedenstraße)

- 3) Erteilung von kostenpflichtigen Einzelgenehmigungen für die Beschicker (Marktkaufleute und Schausteller) des Oktoberfests, der Dulten, des Tollwoods und festgesetzter Christkindlmärkte
- 4) Kostenlose Nachweiskarte für Kraftfahrzeuge, mit denen Personen fahren oder gefahren werden, die im Schwerbehindertenausweis die Merkzeichen „aG“, „H“ oder „Bl“ eingetragen haben und vereinfachtes Genehmigungsverfahren für die Inhaber von Bayerischen Behindertenparkausweisen

Sofern künftige gesetzliche Vorschriften es zulassen (Änderung der StVO), können Ausnahmen nach 3)-4) durch eine Allgemeinverfügung erteilt werden.

### **„Besondere Fallgestaltungen“**

#### **- medizinischer Notfall:**

Bei Eintreten eines medizinischen Notfalles, der eine sofortige Konsultation einer medizinischen Einrichtung in der Umweltzone (z.B. Arzt, ärztlicher Notdienst oder Klinik) erforderlich macht, ist die Einfahrt in die Umweltzone jederzeit auch mit einem Fahrzeug möglich, das die Kriterien der Umweltzone nicht erfüllt. In diesem Fall ist kein vorheriger Antrag auf Erteilung einer Ausnahme zu stellen. Die Beurteilung der tatsächlichen Situation bzw. die rechtliche Würdigung obliegt aufgrund der Dringlichkeit der Angelegenheit der Polizei vor Ort. Sofern der medizinische Notfall im Fortgang oder im Nachgang eine andauernde ärztliche Behandlung notwendig macht, ist jedoch ein entsprechender Ausnahmeantrag zu stellen.

#### **- Kfz-Werkstätten:**

Zur Förderung der Nachrüstung von Partikelminderungssystemen hat die Landeshauptstadt München folgende Regelung vorgesehen:

- Für die Zufahrt zu Kfz-Werkstätten innerhalb der Umweltzone zum Zwecke der Nachrüstung eines Partikelminderungssystems werden Ausnahmen vom Fahrverbot erteilt.
- Dem Antrag auf Erteilung einer Ausnahme muss eine schriftliche Bestätigung der beauftragten Kfz-Werkstatt beigelegt werden.
- Der Antrag auf Erteilung einer Ausnahme kann durch die beauftragte Werkstatt im Namen des Kunden gestellt werden. In diesem Fall ist dem Antrag eine Kopie des Kfz-Scheins bzw. der Zulassungsbescheinigung/en Teil I beizulegen.

#### **- Busverkehr in Sonderfällen:**

Sofern besondere Szenarien, z. B. Ausfall mehrerer Busse oder Großveranstaltung mit überregionalem Charakter, den Einsatz älterer Fahrzeuge erforderlich machen, besteht die Möglichkeit von Einzelausnahmen.

#### **- Schülerverkehr:**

Für Busse im freigestellten Schülerverkehr sowohl städtischer, als auch anderer Schulen werden Ausnahmen bis zum Ablauf der jeweiligen Restlaufzeit des bestehenden Vertrags erteilt. Voraussetzung hierfür ist, dass die Nachrüstung des Fahrzeugs nicht möglich ist und der jeweilige Vertrag vor dem 11.07.2008 (offizieller Start der Medienkampagne der Landeshauptstadt München) abgeschlossen wurde. Der Vertrag ist im Rahmen der Antragstellung vorzulegen.

Münchner Bürger und Gewerbetreibende, Pendler und andere, die ein Fahrzeug ohne Plakette besitzen und die Umweltzone aber befahren wollen, können ihr Fahrzeug mit einem Partikelfilter nachrüsten, der die Anforderungen der Straßenverkehrsverordnung erfüllt. Diese Nachrüstung wird steuerlich mit einem Bonus von 330 Euro sogar gefördert (Nachrüstung muss in der Zeit vom 01.01.2006 bis 31.12.2009 erfolgen). Durch die Nachrüstung wird der Feinstaubausstoß bei Die-

sel-Pkw um 30 - 50% gesenkt. Durch die Nachrüstung besteht die Möglichkeit in die nächst bessere Schadstoffgruppe eingestuft zu werden. Sollte dies technisch nicht möglich sein (Nachweis erforderlich) und die Besonderen Voraussetzungen vorliegen (Fahrten zur Versorgung der Bevölkerung mit lebensnotwendigen Gütern, mit lebensnotwendigen Dienstleistungen, zur Wahrnehmung überwiegend und unaufschiebbarer Einzelinteressen) kann beim Kreisverwaltungsreferat München ein Antrag auf eine Einzelausnahme gestellt werden (siehe oben).

Abschließend bleibt darauf hinzuweisen, dass München über einen gut ausgebauten öffentlichen Nahverkehr mit P&R-Anlagen außerhalb der Umweltzone verfügt (nähere Informationen im Internet unter:

<http://www.mvv-muenchen.de/de/home/fahrgastinformation/mvv-netz/netzplaene/parkride/pr/information/index.html>).

Dieser kann z.B. von Pendlern, Besuchern von Krankenhäusern, Heimen, Museen, Theatern, Konzerten, Touristen und Geschäftsreisenden benutzt werden.

Im Einzelfall kann auch die Bildung von Fahrgemeinschaften oder die Inanspruchnahme des „carsharing“-Angebots in Betracht gezogen werden.

Nicht zuletzt darf hier auf das vorbildlich ausgebaute Radwegenetz der Landeshauptstadt und auch auf das bereits eingeführte Mobilitätsmanagement hingewiesen werden, bei dem versucht wird, den mobilen Individual-Verkehr auf andere Mobilitätsmöglichkeiten umzulenken.

### **3.6 Rechtliche Würdigung**

#### **3.6.1 Allgemeines**

Die Maßnahme „Umweltzone“ wurde als Beschränkung des Kraftfahrzeugverkehrs deshalb in die zweite Fortschreibung des Luftreinhalte-/Aktionsplans München aufgenommen, weil sie die gesetzlichen Vorgaben aus § 47 BImSchG erfüllt und unter Abwägung aller für und gegen diese Maßnahme sprechenden Umstände derzeit als relativ rasch zu ergreifende, rechtlich zulässige Maßnahme in Betracht kommt, die eine Verbesserung der lufthygienischen Situation im Gebiet des Ballungsraumes München erwarten lässt, ohne anderenorts zu Unzuträglichkeiten zu führen.

##### **a) Pflicht zur Aufstellung eines Aktionsplans im Rahmen der 2. Fortschreibung**

Es besteht gem. § 47 Abs. 2 S. 1 BImSchG für die zuständige Behörde (hier: das Bayerische Staatsministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz) die Pflicht, einen Luftreinhalte-/Aktionsplan für den Ballungsraum München aufzustellen bzw. den bestehenden Luftreinhalte-/Aktionsplan fortzuschreiben.

Für München besteht insbesondere in verkehrsreichen Straßen mit dichter Randbebauung im Bereich des Mittleren Rings sowie im von ihm umschlossenen Bereich weiter die Gefahr, dass die zulässige Überschreitungshäufigkeit für PM<sub>10</sub> nach § 4 Abs. 1 und 2 der 22. BImSchV überschritten werden wird. Informationen über die Immissionsbelastung ergeben sich aus den Auswertungen der amtlichen LÜB-Messstationen. Sonstige Erhebungen und Berechnungen des Bayerischen Landesamtes für Umwelt deuten darauf hin, dass in diesem Gebiet zusätzliche Verdachtsflächen für erhöhte Immissionsbelastungen vorliegen. Hierzu wird auf die Ausführungen im Luftreinhalteplan 2004 Bezug genommen.

Die Gefahr einer Überschreitung besteht, wenn die zu erwartende Überschreitungshäufigkeit die zulässige Schwelle übertrifft (BVerwG 27.09.07, 7 C 36.07). Maßgeblich ist somit nicht, ob es im Kalenderjahr zu Überschreitungen kommen wird, sondern eine Prognose, in die insbesondere die

Merkmale der Messstationen (Innenstadt, Stadtrand, Industriegebiet) und die Erfahrungen aus den vergangenen Jahren einfließen.

### **b) Einordnung der Umweltzone als Maßnahme im Sinne eines Aktionsplans**

Die Festsetzung der Maßnahme „Umweltzone“ ist auch als eine Maßnahme eines Aktionsplans im Sinne von § 47 Abs. 2 BImSchG zu qualifizieren. Sie kann nach der Verbindlicherklärung des Plans durch das Bayerische Staatsministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz von der Landeshauptstadt München als zuständiger Straßenverkehrsbehörde relativ schnell umgesetzt werden und ihr Wirkungspotential ab diesem Zeitpunkt entfalten.

## **3.6.2 Inhaltliche Vorgaben, Verhältnismäßigkeit und integrierter Umweltschutz**

### **a) Inhaltliche Vorgaben**

#### **Allgemeines**

Die maßgeblichen inhaltlichen Vorgaben für die in Aktionsplänen festzusetzenden Maßnahmen finden sich in § 47 Abs. 2 S. 2, Abs. 4 S. 1 und Abs. 5 S. 1 BImSchG sowie in § 11 Abs. 4 S. 1 der 22. BImSchV.

Nach § 47 Abs. 2 S. 2 BImSchG müssen die im Aktionsplan festgelegten Maßnahmen geeignet sein, die Gefahr der Überschreitung der Werte zu verringern oder den Zeitraum, während dessen die Werte überschritten werden, zu verkürzen. Gem. § 47 Abs. 4 S. 1 BImSchG sind die Maßnahmen entsprechend des Verursacheranteils unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit gegen alle Emittenten zu richten, die zum Überschreiten der Immissionswerte beitragen. Es sind daher nicht nur solche Maßnahmen zulässig, die eine vollständige und dauerhafte Einhaltung sicherstellen, sondern auch solche, die lediglich zur Verbesserung der Luftqualität geeignet sind.

Gem. § 11 Abs. 4 S. 1 der 22. BImSchV können Aktionspläne je nach Fall Maßnahmen zur Beschränkung und soweit erforderlich zur Aussetzung der Tätigkeiten, einschließlich des Kraftfahrzeugverkehrs, vorsehen, die zur Gefahr einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte beitragen.

Gem. § 47 Abs. 5 S. 1 BImSchG müssen die Luftreinhalte-/Aktionspläne bzw. die darin festgelegten Maßnahmen schließlich den Anforderungen des integrativen Umweltschutzes in § 45 Abs. 2 BImSchG entsprechen.

#### **Adressatenauswahl**

Es dürfen nur solche Maßnahmen ergriffen werden, die sich in ihren Belastungswirkungen gegen (Mit-)Verursacher der Immissionen entsprechend ihres Verursacheranteils richten.

Im Rahmen der Luftreinhalteplanung ist damit zunächst festzulegen, welche Verursacher von Luftverunreinigungen anzusprechen sind, da zu Luftverunreinigungen regelmäßig eine Vielzahl von Verursachern aus unterschiedlichen Bereichen – insbesondere industrielle Anlagen, sonstige Anlagen, Verkehr – beiträgt. Bei der Inanspruchnahme einer Mehrheit von unterschiedlichen Verursachern ist zudem zu klären, in welchem Umfang jeder von ihnen betroffen sein soll, wobei auch zu berücksichtigen ist, ob einzelne Verursacher sich auf geschützte Positionen berufen können.

Die Einrichtung einer Umweltzone richtet sich in ihrer Belastungswirkung an eine spezielle Untergruppe der Straßenverkehrsteilnehmer bzw. des Straßenverkehrs. Vor dem Hintergrund, dass der

Straßenverkehr einen erheblichen Anteil der PM<sub>10</sub>-Gesamtemissionen verursacht [ca. 24% der PM<sub>10</sub>-Gesamtemissionen in Bayern (ohne Aufwirbelung) bzw. zwischen 6 und 45 % der an am Mittleren Ring bzw. innerhalb des Mittleren Rings gelegenen LÜB-Stationen gemessenen PM<sub>10</sub>-Immissionen (nur lokaler Verkehrsanteil)], zudem deutlich zu Tagesspitzen beiträgt und dem Umstand, dass Dieselaabgase eine wichtige Quelle von Partikelemissionen darstellen und insbesondere in Ballungsgebieten eine erhebliche Wirkung auf die menschliche Gesundheit haben (Rußpartikel werden auf der Basis übereinstimmender Befunde aus Tierexperimenten und epidemiologischen Studien als *wahrscheinliches Humankanzerogen* angesehen), ist die auf den Betrieb besonders schadstoffintensiver Fahrzeuge der Schadstoffgruppe 1 abzielende Maßnahme von der Adressatenauswahl her nicht zu beanstanden.

## **b) Grundsatz der Verhältnismäßigkeit**

Die Maßnahme entspricht auch den zu beachtenden Erfordernissen des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit bzw. dessen drei Teilgebieten der Geeignetheit, Erforderlichkeit und Angemessenheit bzw. Verhältnismäßigkeit im engeren Sinn.

### **Geeignetheit**

Das Gebot der Geeignetheit verlangt, dass das gewählte Mittel zur Erreichung des verfolgten Zwecks tauglich ist. Insoweit ist anerkannt, dass nicht jedes zur Verfolgung eines bestimmten Zwecks gewählte Mittel das bestmögliche oder geeignetste Mittel zur Zweckerreichung darstellen muss. Ausreichend ist, dass das gewählte Mittel einen Beitrag zur Zweckerreichung leistet.

Der verfolgte Zweck der Umweltzone ist die Verbesserung der Luftqualität in einem Gebiet, in dem zumindest die Gefahr der Überschreitung der zum Schutz der menschlichen Gesundheit festgesetzten Immissionsgrenzwerte der 22. BImSchV für PM<sub>10</sub> besteht. Nach § 47 Abs. 2 S. 2 BImSchG ist dabei ausreichend, wenn die Maßnahme geeignet ist, die Gefahr der Überschreitung der Grenzwerte zu verringern oder den Zeitraum, während dessen die Werte überschritten sind, zu verkürzen. Diesen Anforderungen wird die Umweltzone gerecht werden. Unter den in Ziffer 3.4 geschilderten Bedingungen errechnet sich eine abgasbezogene Partikelminderung von 17%. Hierdurch besteht die Möglichkeit, dass bis zu fünf Tage mit Grenzwertüberschreitungen vermieden werden.

„Irrelevanzschwellen“ gibt es auf Ebene der Geeignetheit nicht; eine Maßnahme ist vielmehr schon dann grundsätzlich zulässig, wenn sie einen Zustand schafft, „der gleichsam näher am Gesetz läge“. Die Geringfügigkeit eines Beitrags stellt deshalb nicht ihre Geeignetheit in Frage.

Die vorgesehene Maßnahme ist auch im Hinblick auf den gewählten Anknüpfungspunkt, Fahrten bestimmter schadstoffintensiver Fahrzeuge in einem definierten Gebiet zu beschränken, sachgerecht und ein zur Zweckerreichung taugliches Mittel. Die wesentlichen fahrzeugbezogenen Anknüpfungskriterien sind hierzu in der Kennzeichnungsverordnung (35. BImSchV) festgelegt. Diese bewegen sich im Rahmen dessen, was bei einer typisierenden Betrachtungsweise zulässig und zu erwarten ist.

Die Umweltzone wäre dann kein geeignetes Mittel, wenn deren Gewinne für die Luftreinhaltung durch eine Überschreitung des Immissionsgrenzwertes in anderen Straßen erkaufte werden müsste (BVerwG, 29.03.07, 7 C 9.06, S. 19). Dies ist jedoch nicht zu besorgen, da die Einrichtung der Umweltzone – soweit eine Nachrüstung älterer Fahrzeuge nicht mehr möglich sein sollte und keine Ausnahmegründe vorliegen – im Wesentlichen voraussichtlich zu einer beschleunigten Erneuerung des Fahrzeugbestandes bzw. zu einer Verlagerung des Verkehrs z.B. auf den öffentlichen Nahverkehr beitragen wird. Aus diesen Gründen wurde auch der Mittlere Ring selbst vom Geltungsbereich der Umweltzone ausgenommen.

Unter dem Gesichtspunkt der Geeignetheit bestehen gegen die Einrichtung der Umweltzone somit keine Bedenken, da diese Maßnahme einen Beitrag zur Verbesserung der lufthygienischen Situation in diesem Gebiet als auch im übrigen Stadtgebiet leisten wird, was den Anforderungen aus § 47 Abs. 4 S. 2 BImSchG genügt.

### **Erforderlichkeit**

Nach dem Gebot der Erforderlichkeit darf keine Maßnahme über das zur Erreichung ihres Zwecks notwendige Maß hinausgehen. Erforderlich ist eine Maßnahme dann, wenn es kein milderes ebenso geeignetes Mittel gibt, das denselben Erfolg mit einer geringeren Belastung für die Betroffenen erreichen kann.

In Situationen, in denen von vornherein ein Bündel an kumulativ zu ergreifenden Maßnahmen zur Zweckerreichung notwendig ist, kann die Erforderlichkeit des jeweils ergriffenen Mittels nicht durch den Verweis auf die anderen, ebenfalls (noch) zu ergreifenden Maßnahmen in Frage gestellt werden. Zumal vorliegend durch die bislang geplanten Maßnahmen inklusive der hier gegenständlichen Umweltzone, aber auch durch sich zukünftig noch abzeichnende verhältnismäßige Maßnahmen die Zielerreichung nicht mit ausreichender Sicherheit vorausgesagt werden kann.

Die Einrichtung einer Umweltzone entspricht damit auch dem Grundsatz der Erforderlichkeit, zumal bislang neben der Ableitung des Lkw-Durchgangsverkehrs auf die A 99 kein milderes Mittel mit vergleichbarer Wirkung in Bezug auf den Straßenverkehr als dem örtlichen Hauptverursacher der PM<sub>10</sub>-Belastungen aufgezeigt wurde.

Unter dem Gesichtspunkt der Erforderlichkeit ist auch eine zeitliche Beschränkung der Maßnahme z.B. auf Wintermonate nicht ausreichend, da bei der vorzunehmenden Prognoseentscheidung zu berücksichtigen ist, dass zum einen die Überschreitungstage über das ganze Jahr verteilt und kurzfristig auftreten können und zum anderen die Umweltzone auch der Einhaltung des in der 22. BImSchV geforderten Jahresmittelwertes dient. Im Übrigen sind zuverlässige langfristige Voraussagen über meteorologische Entwicklungen derzeit noch nicht möglich. Zu betrachten sind ferner nicht nur die eher punktuell auf die LÜB-Stationen einwirkenden lokalen Einträge, sondern auch die Auswirkungen der Umweltzone auf die Verdachtsflächen und die städtische Hintergrundbelastung, die ihrerseits bei den zu schützenden Flächen zu Buche schlägt. Letztendlich würden zeitliche Ausnahmen für die Betroffenen wohl nur einen geringen Vorteil bedeuten, da zum einen ihr Eintritt und ihre Dauer wenig kalkulierbar wären und zum anderen Aussagen zur Einhaltung des Jahresmittelwertes allenfalls gegen Ende eines Kalenderjahres möglich sind.

### **Verhältnismäßigkeit im engeren Sinne**

Im Rahmen der Luftreinhalteplanung kommt das Gebot der Verhältnismäßigkeit im engeren Sinn unter zwei Aspekten zum Tragen: Es kommt zum einen im Rahmen der zu treffenden Auswahlentscheidung unter mehreren Verursachergruppen im Sinne einer „horizontalen“ Verhältnismäßigkeit zur Anwendung. Zum anderen ist es im Verhältnis zur ausgewählten Verursachergruppe in seiner klassischen Ausprägung als „vertikale“ Verhältnismäßigkeit anzuwenden.

#### **„Horizontale Verhältnismäßigkeit“**

Zum einen – und nach dem Wortlaut von § 47 Abs. 4 S. 1 BImSchG vorrangig – lenkt das Gebot der Verhältnismäßigkeit i. e. S. die behördliche Auswahlentscheidung unter mehreren Verursachern der unzulässigen Luftbelastung. § 47 Abs. 4 S. 1 BImSchG verlangt ausdrücklich, die erforderlichen Maßnahmen „entsprechend des Verursacheranteils unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit gegen alle Emittenten zu richten, die zum Überschreiten der Immissionswerte ... beitragen“. Ein Emittent bzw. eine Emittentengruppe darf danach im Verhältnis zu den anderen Emittenten nicht unverhältnismäßig belastet werden. Das bedeutet, ein Verzicht auf wirkungsvolle Maßnahmen gegenüber einer relevanten Verursachergruppe zum Nachteil an-

derer ist danach regelmäßig nicht zulässig, ebenso wenig wie die Inanspruchnahme eines Verursachers über seinen Verursacheranteil hinaus.

Angesichts des hohen Verursacheranteils des Kraftfahrzeugverkehrs in München und hier des Dieselfahrzeug-Anteils daran begegnet die vorgesehene verkehrliche Maßnahme unter diesem Gesichtspunkt im Vergleich zu Maßnahmen gegen andere Emittentengruppen, insbesondere die Betreiber genehmigungsbedürftiger Anlagen, keinen Bedenken. Sie erscheint sogar umgekehrt geboten, bevor ergänzend auf die anderen Verursacher mit entsprechend kleineren Verursachungsbeiträgen zugegangen werden kann. Dies gilt auch vor dem Hintergrund, dass dies die zweite verkehrsbezogene Maßnahme im Rahmen der Luftreinhalte- und Aktionsplanung für München ist.

### **„Vertikale Verhältnismäßigkeit“**

Die Verhältnismäßigkeit i.e.S. verlangt eine angemessene Relation zwischen dem zu erzielenden Nutzen, hier der Reduktion der Feinstaubbelastung im Interesse des Gesundheitsschutzes, und dem Ausmaß der den Einzelnen treffenden Minderungspflichten. Bei einer Gesamtabwägung zwischen der Schwere des Eingriffs einerseits und dem Gewicht und der Dringlichkeit der ihn rechtfertigenden Gründe andererseits muss die Grenze der Zumutbarkeit gewahrt bleiben. In diesem Sinne dürfen eine – geeignete und erforderliche – Maßnahme und die durch sie zu erwartende Reduzierung der Luftbelastung nicht außer Verhältnis zu den für die Betroffenen damit verbundenen Belastungen stehen.

Auch unter diesem Gesichtspunkt begegnen die erwogenen verkehrlichen Maßnahmen keinen Bedenken. Maßgebend für diese Einschätzung sind die folgenden Erwägungen:

Aktionspläne sind bereits dann aufzustellen, wenn die Gefahr besteht, dass die in der 22. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Ein „Aufstellungsermessen“ kommt der zuständigen Behörde hierbei grundsätzlich nicht zu, vgl. § 47 Abs. 2 S. 1 BImSchG. § 45 Abs. 1 S. 1 BImSchG verpflichtet sie zudem, in dem Plan die erforderlichen Maßnahmen festzulegen, um die (künftige) Einhaltung der Grenzwerte sicherzustellen.

Nach dem gesetzlichen Konzept der Luftreinhaltung, wie es insbesondere in Art. 7 Abs. 3 S. 2 RL 96/62/EG, §§ 47 Abs. 4 S. 2, 40 Abs. 1 BImSchG und § 11 Abs. 4 S. 1 der 22. BImSchV zum Ausdruck kommt, und im Hinblick auf den dominanten Verursacheranteil des örtlichen Straßenverkehrs an den PM<sub>10</sub>-Belastungen, sind gem. § 47 Abs. 4 S. 1 BImSchG auch bezüglich des Straßenverkehrs wirksame Maßnahmen zu ergreifen.

Durch die Umweltzone wird der grundsätzlich nach Art. 14 Abs. 1 BayStrWG gewährleistete Gemeindegebrauch an öffentlichen Straßen berührt. Die Interessen der Betroffenen sind großteils wirtschaftlicher Natur, wobei aber im privaten Bereich insbesondere auch die allgemeine Handlungsfreiheit (Art. 2 Abs. 1 GG) und damit im Zusammenhang soziale Belange zu sehen sind. Gerade bei älteren, gebrechlichen, behinderten oder finanziell schwächer gestellten Menschen bedeutet die Nutzung des eigenen Kraftfahrzeugs Teilnahme am sozialen Leben. Im Übrigen sind die privaten Interessen vielschichtig, wie z.B. Zeitersparnis bei der Erreichung des Arbeitsplatzes, Transport von Sachgütern, allgemein ungünstige Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr oder geringeres Sicherheitsempfinden bei Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs. In gewerblichen Bereich kann die Berufsausübungsfreiheit (Art. 12 Abs. 1 GG) tangiert sein, zumal vielfach der Grund für den Besitz eines älteren Fahrzeugs ein beschränkter finanzieller Spielraum sein wird. Demgegenüber liegt in der Maßnahme kein Eingriff in die Eigentumsposition am Fahrzeug, da dieses nach wie vor nutzbar bleibt, auch wenn die Benutzung für bestimmte Bereiche eingeschränkt wird. Die Maßnahme ist somit lediglich eine Inhalts- und Schrankenbestimmung (Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG).

Die allgemeine Handlungsfreiheit kann durch bzw. aufgrund eines Gesetzes unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit zugunsten von Allgemeinwohlbelangen eingeschränkt werden. Ebenso erfordern Einschränkungen der Modalitäten einer beruflichen Betätigung als sog. Berufsausübungsregelungen für ihre verfassungsrechtliche Rechtfertigung lediglich, dass sie durch vernünftige Erwägungen des Gemeinwohls legitimiert werden und im Übrigen den Anforderungen der Verhältnismäßigkeit entsprechen. Beide für die Benutzung der Straßen relevanten Freiheitsverbürgungen stehen damit unter einem relativ weit gehenden Vorbehalt zugunsten gewichtiger Allgemeinwohlbelange.

Diesen Belangen stehen die gesundheitlichen Interessen der im Wirkungsbereich der Umweltzone befindlichen Wohn- und Arbeitsbevölkerung gegenüber, wobei ein Großteil der von der Maßnahme betroffenen Bevölkerung insoweit auch begünstigt sein wird. Da die in der 22. BlmSchV festgesetzten Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit erlassen wurden und diese Grenzwerte nicht nur der Vorsorge, sondern der Abwehr von Gefahren dienen (BVerwG, Beschluss vom 29.03.2007, 7 C 9.06), kommt ihnen im Rahmen der Abwägung ein hohes Gewicht zu.

Auf der anderen Seite ist zu berücksichtigen, dass durch die in Anhang 3 der Kennzeichnungsverordnung enthaltenen, sowie auf der Grundlage des § 40 Abs. 1 Satz 2 BlmSchG sowie § 40 Abs. 3 BlmSchG in Verbindung mit § 1 Abs. 2 der Kennzeichnungsverordnung möglichen und vorgesehenen Ausnahmen unzumutbare Beeinträchtigungen vermieden werden. Das danach vorgesehene Ausnahmekonzept der Landeshauptstadt München trägt dem Grundsatz Nachrüstung vor Ausnahme Rechnung. Die Nachrüstung geeigneter Fahrzeuge ist regelmäßig zumutbar, zumal diese sich auf die KfZ-Steuer auswirkt und ein staatlicher Bonus von 330,- Euro auf die KfZ-Steuer gewährt wird. Soweit eine Nachrüstung nicht möglich ist, ist für Anwohner oder Gewerbetreibende innerhalb der Umweltzone eine erleichterte Ausnahmemöglichkeit für eine Übergangsfrist vorgesehen. Danach wird es einer besonderen Begründung für die Erforderlichkeit des Befahrens der Umweltzone bedürfen. Letztlich ist aber auch zu berücksichtigen, dass Fahrzeuge des betroffenen Alters (11 Jahre und älter) sich regelmäßig bereits amortisiert haben bzw. steuerlich abgeschrieben sind. Für Omnibusse wurde z.B. im Verfahren eine Refinanzierungszeit von 9 Jahren angegeben.

Diese Konzeption entspricht den Vorgaben des BlmSchG bzw. der Kennzeichnungsverordnung, wonach Ausnahmen nur im Allgemeinwohlinteresse oder bei unaufschiebbaren und überwiegenden Einzelinteressen erteilt werden können.

Unter Berücksichtigung des vorgesehenen Ausnahmekonzepts ist das Interesse der betroffenen Wohnbevölkerung an einer Verbesserung des Gesundheitsschutzes als gewichtiger anzusehen, als die Interessen der betroffenen Verkehrsteilnehmer als Teil der örtlichen Hauptverursacher der Feinstaubbelastungen. Die Wirkungen der Maßnahme werden auch nicht so geringfügig sein, dass sich hieraus deren Unverhältnismäßigkeit ableitet. Innerhalb des Mittleren Rings ist eine Minderung der Auspuffemissionen an Partikeln um ca. 17%, was einer Minderung der Tage mit Grenzwertüberschreitung von bis zu 5 Tagen im Jahr entspricht, zu erwarten. Hinzu kommen nicht berechnete Effekte, wie Verzicht auf Fahrten, dadurch geringere Staubaufwirbelung, Verjüngung oder Nachrüstung der Fahrzeugflotte auch außerhalb der Umweltzone, Umstieg auf den öffentlichen Nahverkehr, Auswirkungen auf die Hintergrundbelastung.

Der geringe Verursachungsbeitrag des einzelnen Verkehrsteilnehmers ändert an der vorstehenden Beurteilung nichts. Er ist Teil eines Kollektivs, das die Luftbelastung verursacht. Sie kann nicht anders als durch Anforderungen an dessen einzelne Mitglieder verringert werden.

Das Antragserfordernis für Einzelausnahmen ist bei dieser Beurteilung berücksichtigt, da planbare Ausnahmen rechtzeitig vorher bei der zuständigen Behörde beantragt werden können und in unaufschiebbaren Fällen auch die Polizei entscheiden kann. Im Hinblick auf die bundesrechtliche Entscheidung, Umweltzonen auf der Basis des Immissionsschutz- und Straßenverkehrsrechts zu

ermöglichen, kann auch erwartet werden, dass sich ortsfremde Verkehrsteilnehmer darüber informieren, ob am Zielort eine solche Zone existiert, und bei Bedarf die zuständigen Behörden kontaktieren. Dass Umweltzonen nach dem Willen des Gesetzgebers auch für ausländische Fahrzeuge Geltung beanspruchen, ergibt sich aus § 6 der KennzeichnungsV.

### **c) Integrierter Umweltschutz**

Gem. § 47 Abs. 5 S. 1 BImSchG müssen die Luftreinhalte- und Aktionspläne bzw. die darin festgelegten Maßnahmen den Anforderungen des § 45 Abs. 2 BImSchG entsprechen. § 45 Abs. 2 lit. a BImSchG verlangt, dass die Maßnahmen einem integrierten Ansatz zum Schutz von Luft, Wasser und Boden Rechnung tragen. Für die Auswahl und Ausgestaltung von Maßnahmen folgt aus dieser Verpflichtung auf das Ziel des integrierten Umweltschutzes, dass deren Auswirkungen auf die gesamte Umwelt beachtet werden müssen und insbesondere eine Verlagerung von Problemen aus dem Umweltmedium Luft in ein anderes Umweltmedium – Wasser oder Boden - möglichst zu vermeiden ist, wobei eine Verlagerung jedoch dann möglich und zulässig ist, wenn eine Abwägung der Vor- und Nachteile dafür spricht. Nach § 45 Abs. 2 lit. b BImSchG dürfen die Maßnahmen nicht gegen Vorschriften des Arbeitsschutzes verstoßen und schließlich nach § 45 Abs. 2 lit. c BImSchG nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen der Umwelt in anderen Mitgliedstaaten im Sinne von räumlichen Problemverlagerungen führen.

Die Vorgaben des integrierten Umweltschutzes sind vorliegend gewahrt. Weder erfolgt eine Verschiebung der Umweltbelastung auf ein anderes Umweltmedium noch erfolgt eine räumliche Problemverlagerung in dem Ausmaß, dass dadurch Umweltbeeinträchtigungen in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft hervorgerufen werden würden.

### **3.6.3 Abwägung**

Im Rahmen der vorzunehmenden Abwägung sind alle relevanten Vor- und Nachteile der jeweiligen Maßnahme untereinander und gegeneinander abzuwägen, wobei insbesondere auch die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 47 Abs. 5 S. 2 BImSchG vorgebrachten Einwände, Bedenken und Anregungen zu behandeln sind. Hierzu gehören auch die Folgewirkungen der festgelegten Maßnahmen, die als Ermessensgesichtspunkte im Rahmen der Luftreinhalteplanung zu berücksichtigen sind.

Im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde vor allem vorgebracht, dass der methodische Ansatz zur Anknüpfung an die Feinstaubrelevanz falsch sei, eine geringe jährliche Fahrleistung oder der fahrzeugbezogene Kraftstoffverbrauch berücksichtigt werden müssten, Benzinfahrzeuge altersunabhängig befreit werden sollten, der Austausch funktionsfähiger Fahrzeuge gegen neue nicht dem Grundsatz der Nachhaltigkeit entspreche, die Zweck-Mittel-Relation nicht gewahrt sei und die Umweltzone überproportional sozial Schwächere treffe. Die gewerbliche Wirtschaft befürchtet zudem logistische Probleme im Zuliefer- und Abnehmerbereich, aber auch finanzielle Beeinträchtigungen. Sie fordert insbesondere einzelne Handwerks- und Wirtschaftsbereiche von der Regelung generell auszunehmen.

Die Einrichtung der Umweltzone wird in erster Linie bewirken, dass mit Partikelfiltern nachrüstbare Fahrzeuge nachgerüstet werden. In zweiter Linie bewirkt die Maßnahme Verkehrseinschränkungen in einem Gebiet, das insbesondere durch den öffentlichen Nahverkehr, den Umstieg auf ihn ermöglichende Pendler- und Großparkplätze, aber auch durch Radfahrwege sehr gut erschlossen ist. Zudem werden die Verkehrsbeschränkungen insbesondere durch das vorgesehene Ausnahmekonzept so gestaltet, dass es nicht zu unzumutbaren Beeinträchtigungen kommen wird.

Aus diesen Gründen wird es auch zu keinen wesentlichen Verkehrsverlagerungen in andere schutzwürdige Bereiche kommen. Solche wären nämlich nur dann zulässig, wenn anzunehmen ist, dass dies seinerseits dort nicht zu Überschreitungen des Immissionsgrenzwerts führen wird. Dies setzt vorliegend allerdings voraus, dass außerhalb der Umweltzone leistungsfähige Verkehrsverbindungen bestehen. Aus diesem Grund wurde von der Einbeziehung des Mittleren Rings, der letztendlich das Rückgrat des städtischen Hauptverkehrsstraßennetzes bildet, in die Umweltzone abgesehen. Diese Ringstraße wurde gerade deshalb in den letzten Jahren mit erheblichem Aufwand ausgebaut, um den innerstädtischen Verkehr dort zu konzentrieren. Die Einbeziehung dieser Durchgangsstraße hätte somit voraussichtlich eine beachtliche Verdrängung eines erheblichen Teils des Verkehrsstromes in weniger geeignete Straßen zur Folge. Auch eine andere Grenzziehung der Umweltzone innerhalb des Mittleren Rings wäre – unabhängig von der dadurch bewirkten Minderung der Funktionsfähigkeit der Umweltzone und dem voraussichtlich steigenden Beschilderungsaufwand – wegen des weniger klaren Gebietsumgriffs nur wenig praktikabel.

Die Maßnahme ist auch unter Würdigung der vorgebrachten Einwendungen angemessen. Der methodische Ansatz, des Anknüpfens an bestimmte Schadstoffklassen, ist bundesrechtlich vorgegeben und geeignet. Hierbei ist nicht zu verkennen, dass notwendiger Weise typisierende Regelungen im Einzelfall zu unerwünschten Ergebnissen führen können. Zur Wahrung der Verhältnismäßigkeit ist deshalb die Einzelfallprüfung eröffnet. Das hierfür vorgesehene Prozedere ist für die Betroffenen zumutbar.

Soweit Beeinträchtigungen für bestimmte Wirtschaftszweige vorgetragen wurden, ist nicht zu erwarten, dass Existenzgefährdungen eintreten werden, auch wenn nicht auszuschließen ist, dass für Einzelbetriebe, da nur fahrzeugbezogene und keine betriebsbezogenen Ausnahmen zulässig sind, deutlichere Auswirkungen entstehen können. Ebenso wird sich der Aufwand für organisatorische Maßnahmen im vertretbaren Rahmen halten, zumal die Landeshauptstadt München soweit möglich Vereinfachungen im Verwaltungsablauf schaffen wird. Längere Übergangsfristen sind nicht erforderlich. Zum einen ist die Absicht der Stadt zur Einführung einer Umweltzone seit längerem hinreichend bekannt, zum anderen kann unzumutbaren Härten durch Einzelausnahmen begegnet werden.

Sonstige weniger einschneidende Maßnahmen, mit denen die Zielerreichung für den Straßenverkehrssektor mit verhältnismäßigem Aufwand erreicht werden kann, sind derzeit nicht ersichtlich bzw. nicht in der gebotenen Zeitdauer umzusetzen.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass von Seiten des Bundes auch für die Zukunft beabsichtigt ist, die Anschaffung umweltfreundlicher Nutzfahrzeuge zu fördern (Pressemitteilung des BMVBS vom 21.05.2008).

### **3.6.4 Rechtmäßigkeit**

Mit § 40 Abs. 1 BImSchG steht eine hinreichende Rechtsgrundlage für die Beschränkung oder das Verbot des Kraftfahrzeugverkehrs zur Verfügung. Nachdem der Bundesgesetzgeber durch die auf der Grundlage des § 40 Abs. 3 BImSchG ergangene Kennzeichnungsverordnung sowie die Änderung der StVO (Einführung der Zeichen 270.1 und 270.2) die erforderlichen straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen hat, stehen für die Umsetzung die erforderlichen Instrumentarien zur Verfügung.

Gem. § 40 Abs. 1 S. 1 BImSchG beschränkt oder verbietet die zuständige Straßenverkehrsbehörde den Kraftfahrzeugverkehr nach Maßgabe der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften, soweit ein Luftreinhalte- oder Aktionsplan nach § 47 Abs. 1 oder 2 BImSchG dies vorsehen. Diese Rechtsgrundlage ist zum einen nur dann anwendbar, wenn in einem Plan entsprechende Ver-

kehrbeschränkungen als Maßnahmen festgesetzt sind. Zum andern besteht aber für die Straßenverkehrsbehörde eine strikte Bindung an die Festsetzung derartiger Maßnahmen, was aber durch das Einvernehmenserfordernis in § 47 Abs. 4 S. 2 BImSchG – auch in kompetenzrechtlicher Hinsicht – kompensiert wird. Das insoweit erforderliche Einvernehmen der Landeshauptstadt München als zuständige Straßenverkehrsbehörde wurde erteilt.

Insgesamt stellt die Errichtung der Umweltzone damit eine sachgerechte und im Rahmen eines Aktionsplans zulässige Maßnahme zur Verbesserung der Feinstaubsituation im Stadtgebiet Münchens dar.

Zum Erlass des Luftreinhalte- bzw. Aktionsplans ist gem. Art. 8 BayImSchG das Staatsministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz zuständig.

Zum Erlass der Ausnahmen nach § 40 Abs. 1 Satz 2 BImSchG ist die Landeshauptstadt München als Untere Straßenverkehrsbehörde zuständig. Dies gilt auch für Ausnahmen, die auf der Grundlage des § 40 Abs. 3 BImSchG in Verbindung mit der Kennzeichnungsverordnung erlassen werden, da insoweit zu Art. § 40 Abs. 1 BImSchG keine eigenständige Sonderregelung vorliegt, sondern nur eine unselbständige Erweiterung im Hinblick auf die Besonderheiten bei Umweltzonen.

Mit dem Erlass dieses Plans verbunden ist das Einvernehmen nach § 40 Abs. 1 S. 2 BImSchG zu den hier beschriebenen Ausnahmen vom Fahrverbot in die Umweltzone.

## 4 Ausblick zu den weiteren Planungen

### Plangebietserweiterung

Vom LfU wurden für den Bereich des Großen Verdichtungsraums München die Hauptemittentengruppen (Industrie, Hausbrand, Verkehr) untersucht, die Verursacheranteile qualifiziert abgeschätzt und eine Ursachenanalyse vorgenommen. Das von der Regierung von Oberbayern zusammengefasste Ergebnis dieser Untersuchungen wurde mit Vertretern der Landeshauptstadt München diskutiert und bewertet.

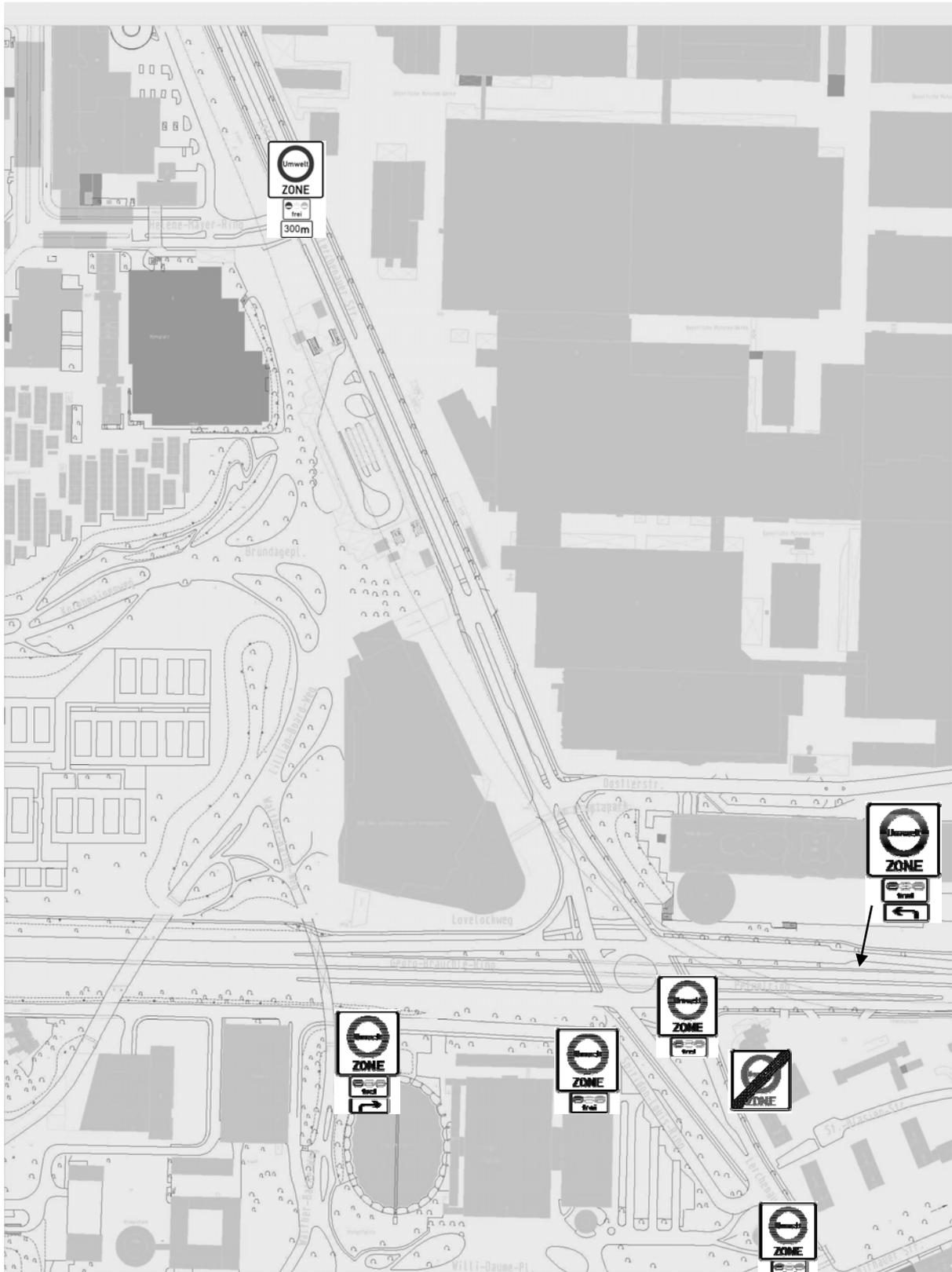
Einer Anregung des StMUGV folgend hat die Regierung von Oberbayern mit Schreiben vom 10.12.2007 die von der Planerweiterung erfassten Kreisverwaltungsbehörden und Gemeinden im Großen Verdichtungsraum München beteiligt und um Mitteilung von Vorschlägen / Maßnahmen zur Bekämpfung der regionalen Feinstaubbelastung gebeten. Im Vordergrund steht hier eine Kooperation für „gute“ Luft. Eine Verpflichtung zur Teilnahme an obenstehend beschriebenem Engagement besteht nicht.

In Abhängigkeit von der Rückmeldung wird die weitere Vorgehensweise diskutiert und das Ergebnis in eine 3. Fortschreibung des Luftreinhalte-/Aktionsplans aufgenommen werden.

## Anlage 1 - Beschilderungskonzept

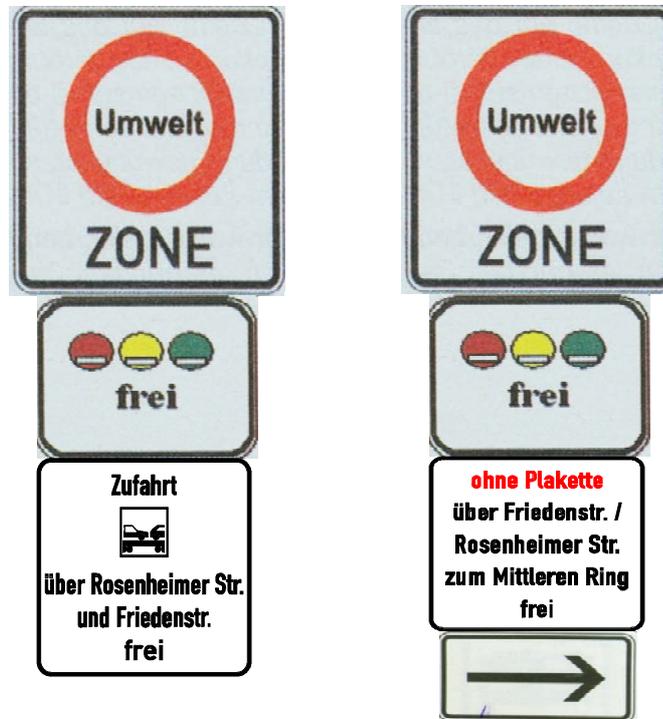
### 1. Beschilderung entlang des Mittleren Rings

Die Umweltzone wird entlang des Mittleren Rings gemäß dem anliegenden Beschilderungsmuster *Lerchenauer Straße* ausgeschildert.



## 2. Beschilderung für die An-/Abreise zum Autoreisezug am Ostbahnhof

Für die Benutzer des Autoreisezugs am Münchner Ostbahnhof besteht eine genehmigungsfreie Zufahrt über die entsprechend ausgeschilderten Korridore (Rosenheimer Straße und Friedenstraße):



## 3. Vorhinweisbeschilderung – Innerstädtische Haupteinfallsstraßen

Innerstädtische Haupteinfallsstraßen:		
Leopoldstraße (als Verlängerung der B13)	Vorhinweis ca. 100 m vor dem Mittleren Ring	Vorhinweis mit Entfernungsangabe
Ungererstraße (als Verlängerung der B11)	Vorhinweis ca. 100 m vor dem Mittleren Ring	Vorhinweis mit Entfernungsangabe
Oberföhringer Straße (als Verlängerung der St 2053)	Vorhinweis südlich der Johanneskirchner Straße	Vorhinweis mit Entfernungsangabe
Effnerstraße (St 2088)	Vorhinweis ca. 100 m vor dem Mittleren Ring	Vorhinweis mit Entfernungsangabe
Prinzregentenstraße (als Verlängerung der A94)	Vorhinweis ca. 100 m vor dem Mittleren Ring	Vorhinweis mit Entfernungsangabe
Einsteinstraße (als Verlängerung der A94)	Vorhinweis ca. 100 m vor dem Mittleren Ring	Vorhinweis mit Entfernungsangabe
Berg-am-Laim-Straße (B304)	Vorhinweis ca. 100 m vor dem Mittleren Ring	Vorhinweis mit Entfernungsangabe
Grünwalderstraße (St2072)	Vorhinweis ca. 100 m vor dem Mittleren Ring	Vorhinweis mit Entfernungsangabe
Landsbergerstraße (B2)	Vorhinweis ca. 100 m vor dem Mittleren Ring	Vorhinweis mit Entfernungsangabe
Arnulfstraße	Vorhinweis ca. 100 m vor dem Mittleren Ring	Vorhinweis mit Entfernungsangabe
Dachauerstraße	Vorhinweis ca. 100 m vor dem Mittleren Ring	Vorhinweis mit Entfernungsangabe



Muster ohne Schriftgradfestlegung

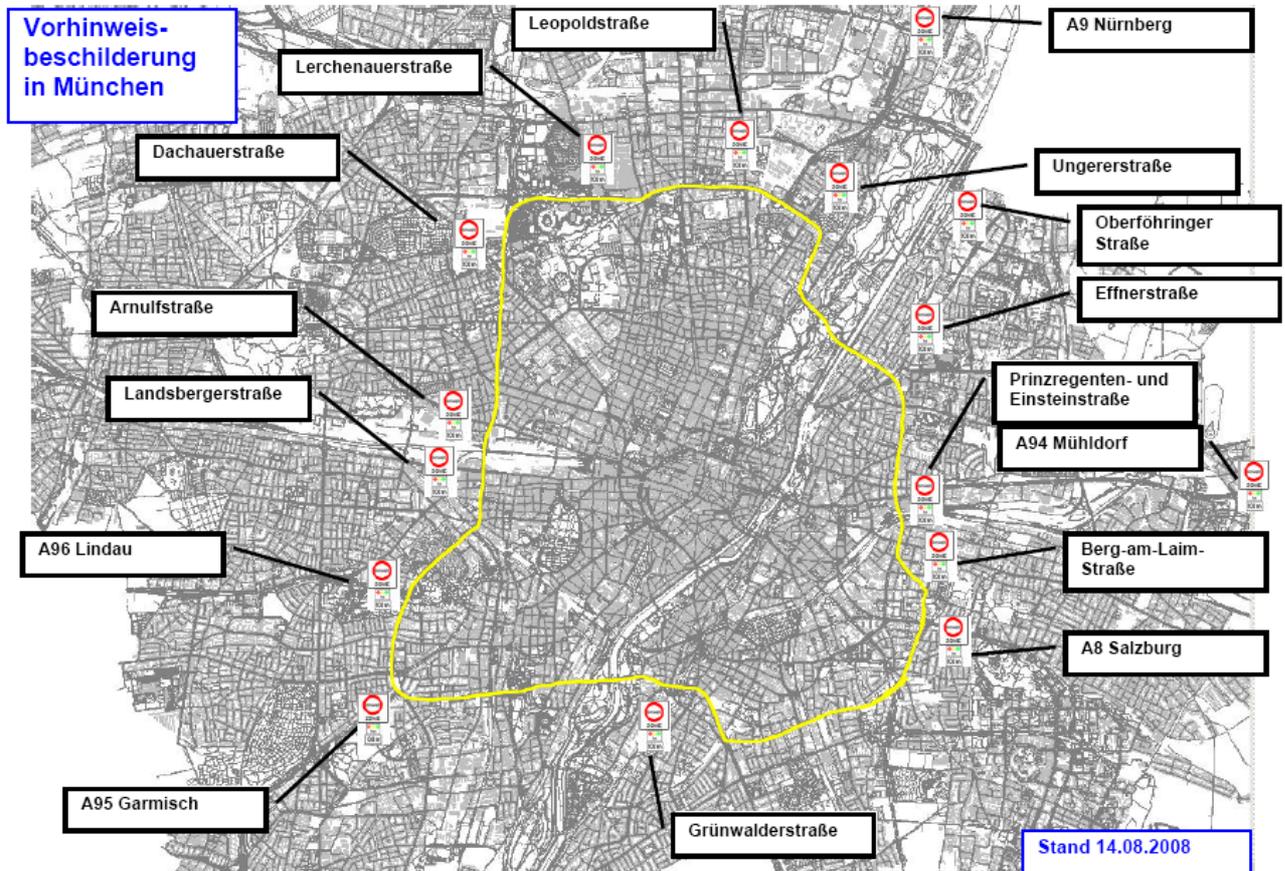
#### 4. Vorhinweisbeschilderung – Autobahnen

Autobahnen		
Vorhinweis mit P+R-Hinweis oder nur Vorhinweis		
A9	vor der Ausfahrt Fröttmaning	Hinweis auf die Umweltzone ab Mittlerem Ring (B2R) und die P+R-Anlage Fröttmaning
A94	vor der Ausfahrt Feldkirchen	Hinweis auf die Umweltzone ab Mittlerem Ring (B2R) und die P+R-Anlage Messestadt Ost
A8 Salzburg	vor dem Autobahnende, nach dem Autobahnkreuz München-Perlach	
A95	vor dem Autobahnende, nach der Ausfahrt Kreuzhof	Hinweis auf die Umweltzone ab Mittlerem Ring (B2R) und die P+R-Anlage Heimeranplatz
A96	vor dem Autobahnende und östlich der Autobahnüberquerung Westendstraße	Hinweis auf die Umweltzone ab Mittlerem Ring (B2R) und die P+R-Anlage Heimeranplatz



Muster ohne Schriftgradfestlegung

## 5. Vorhinweisbeschilderung – Übersicht



## Anlage 2 - Häufig gestellte Fragen (FAQ's)

### Umweltzone - Fragen & Antworten

#### Vorbemerkung

Die nachfolgende Zusammenstellung gibt eine Übersicht zu Fragen zur Umweltzone München und stellt den derzeitigen Kenntnisstand dar (Änderungen insbesondere zu den Internetlinks sowie Informationsquellen möglich)

Darüber hinaus werden auf der Internetseite der Landeshauptstadt München unter **[www.muenchen.de/umweltzone](http://www.muenchen.de/umweltzone)** sämtliche Informationen zur Umweltzone aktuell und online mit zahlreichen weiterführenden Links zur Verfügung gestellt. Mehr zum Thema Feinstaub - ebenfalls im München-Portal - gibt es unter der Adresse **[www.muenchen.de/feinstaub](http://www.muenchen.de/feinstaub)**

sowie

<http://www.stmugv.bayern.de/umwelt/luftreinhaltung/index.htm>

und

<http://www.lfu.bayern.de/luft/daten/index.htm>.

#### Inhalt

1. Ab wann gelten die Regelungen der Umweltzone?
2. Ist das Verbot zeitlich befristet?
3. Wie weit erstreckt sich die Umweltzone?
4. Wer darf in die Umweltzone fahren?
5. Wie erkenne ich die Umweltzone?
6. Wer legt die Klassifizierung der Fahrzeuge nach dem Emissionsverhalten fest?
7. Welche Autos erhalten welche Feinstaub-Plakette?
8. Benötigen Quad/Trike Fahrzeuge auch eine Plakette?
9. Wie findet man die Schadstoffgruppe des Fahrzeugs heraus?
10. Wo bekommen Autofahrerinnen und Autofahrer die richtige Plakette für ihr Auto?
11. Ist die Gültigkeit der Plakette beschränkt?
12. Gilt die Plakette nur in München?
13. Wie viel kostet die Plakette?
14. Gilt das Fahrverbot in der Umweltzone auch für ausländische Fahrzeuge ohne Plakette?
15. Können im Ausland gemeldete Fahrzeuge eine Plakette erhalten?
16. Wie können Ausländer eine Plakette erhalten?
17. Welche Autos sind von der Umweltzone betroffen?
18. Welche Fahrzeuge sind grundsätzlich befreit?
19. Welche Ausnahmegenehmigungen sind möglich?
20. Wo bekommt man eine Einzelausnahme?
21. Gilt die Einzelausnahme nur für den Halter des Fahrzeuges oder auch für andere Personen, die das Fahrzeug benutzen?
22. Was kostet eine Einzelausnahme?
23. Gilt die Ausnahmegenehmigung für München auch in anderen Städten?
24. Dürfen Oldtimer die Umweltzone befahren?
25. Dürfen Wohnmobile die Umweltzone befahren?

26. Dürfen Busse, die für touristische Zwecke eingesetzt werden, z.B. zum Besuch von Veranstaltungen, im Rahmen von Sight-Seeing Touren etc., die Umweltzone befahren?
27. Was versteht man unter Partikelminderungsstufen (PM) und Partikelminderungsklassen (PMK) - Nachrüstung mit einem Partikelfilter?
28. Ist mein Fahrzeug nachrüstbar?
29. Gibt es finanzielle Unterstützung bei Nachrüstung?
30. Wird die Neuanschaffung schadstoffarmer Nutzfahrzeuge gefördert?
31. Was ist, wenn sich die Nachrüstung verzögert?
32. Verfall von Gebühren für nicht mehr nutzbare Handwerkerparkausweise?
33. Womit muss im Falle eines verbotenen Einfahrens in die Umweltzone gerechnet werden?
34. Was verspricht sich die Stadt von der Umweltzone?

## 1. Ab wann gelten die Regelungen der Umweltzone?

Die Umweltzone in München kommt frühestmöglich, spätestens jedoch zum 1. Oktober 2008.

## 2. Ist das Verbot zeitlich befristet?

Um eine dauerhafte Entlastung der Luft zu erreichen, gelten die Verkehrsbeschränkungen in der Umweltzone ohne zeitliche Begrenzung. Nach der Einführung der Umweltzone soll in einem angemessenen Zeitraum (voraussichtlich 2010) ihre Wirkung abgeschätzt werden. Aufgrund dessen soll dann festgelegt werden, ob Änderungen erforderlich sind (z.B. räumliche Ausdehnung und/oder die Erweiterung der Fahrverbote).

## 3. Wie weit erstreckt sich die Umweltzone?

Die Umweltzone soll nach Stadtratsbeschluss das Gebiet innerhalb des Mittleren Ringes umfassen. Der Mittlere Ring selbst ist nicht Bestandteil der Umweltzone.

## 4. Wer darf in die Umweltzone fahren?

Es dürfen nur Kraftfahrzeuge (Pkw und Lkw) in der Umweltzone fahren, für die eine grundsätzliche Befreiung gilt (siehe Frage 18), eine Einzelausnahme erteilt wurde oder die bestimmte Abgasstandards erfüllen und dies gemäß der Kennzeichnungsverordnung (35. BImSchV) mit einer farbigen Plakette - rot (Schadstoffgruppe 2; Dieselfahrzeuge mit Euro-II/2, Dieselfahrzeuge mit Euro-I/1 + Partikelfilter), gelb (Schadstoffgruppe 3; Dieselfahrzeuge mit Euro-III/3, Dieselfahrzeuge mit Euro-II/2 + Partikelfilter) oder grün (Schadstoffgruppe 4; Dieselfahrzeuge mit Euro-IV/4, Dieselfahrzeuge mit Euro-III/3 + Partikelfilter, Benziner mit Euro-1 + geregelter Katalysator oder besser sowie Kraftfahrzeuge ohne Verbrennungsmotor (z.B. Elektrofahrzeuge)) - nachweisen können. Für Pkw, leichte Nutzfahrzeuge, Lkw ohne Plakette (Schadstoffgruppe 1; Dieselfahrzeuge mit Euro-I/1 oder schlechter, Benziner ohne geregelten Katalysator) bleibt die Umweltzone gesperrt.

## 5. Wie erkenne ich die Umweltzone?

In der Straßenverkehrsordnung (StVO) wurden für Umweltzonen neue Verkehrszeichen geschaffen (Verkehrszeichen 270.1, 270.2; siehe Abb.):



Abbildung A1: Verkehrszeichen 270.1, Zusatzzeichen zum Zeichen 270.1, Verkehrszeichen 270.2

Mit den Zeichen 270.1 wird der Beginn des Verkehrsverbotes für die Umweltzone; mit dem Zeichen 270.2 das Ende des Verkehrsverbotes bestimmt. Das Zusatzzeichen zum Zeichen 270.1 nimmt die Fahrzeuge mit den dort abgebildeten Plaketten vom Fahrverbot aus.

## 6. Wer legt die Klassifizierung der Fahrzeuge nach dem Emissionsverhalten fest?

Das Bundeskabinett hat am 31. Mai 2006 eine Verordnung zur Kennzeichnung emissionsarmer Kraftfahrzeuge beschlossen. Mit dieser Verordnung wird die Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen nach der Höhe ihrer Partikelemissionen bundesweit geregelt. Am 5. Dezember 2007 wurde die Kennzeichnung abgeändert.

## 7. Welche Autos erhalten welche Feinstaub-Plakette?

Feinstaub-Plaketten gibt es in den drei Farben: Rot für die Schadstoffgruppe 2, gelb für die Schadstoffgruppe 3 und grün für die Schadstoffgruppe 4. Folgende Zuteilung zu den Schadstoffgruppen anhand der Emissionsschlüssel ist derzeit festgelegt:

### Emissionsschlüssel für Schadstoffgruppe 2 ●

<b><u>PKW</u></b>	
<b>Diesel ab Werk</b>	25 bis 29, 35, 41, 71
<b>Diesel nachgerüstet*</b>	Stufe PM 01: 19, 20, 23, 24 Stufe PM 0: 14, 16, 18, 21, 22, 34, 40, 77
<b><u>Nutzfahrzeuge (LKW, Busse, Sattelzugmaschinen)</u></b>	
<b>Diesel ab Werk</b>	20, 21, 22, 33, 43, 53, 60, 61
<b>Diesel nachgerüstet*</b>	Stufe PMK 01: 40 bis 42, 50 bis 52 Stufe PMK 0: 10 bis 12, 30 bis 32, 40 bis 42, 50 bis 52

### Emissionsschlüssel für Schadstoffgruppe 3 ●

<b><u>PKW</u></b>	
<b>Diesel ab Werk</b>	30, 31, 36, 37, 42, 44 bis 52, 72
<b>Diesel nachgerüstet*</b>	Stufe PM 0: 28, 29 Stufe PM 1: 14, 16, 18, 21, 22, 25 bis 29, 34, 35, 40, 41, 71, 77
<b><u>Nutzfahrzeuge (LKW, Busse, Sattelzugmaschinen)</u></b>	
<b>Diesel</b>	34, 44, 54, 70, 71
<b>Diesel nachgerüstet*</b>	Stufe PMK 0: 43, 53 Stufe PMK 1: 10 bis 12, 20 bis 22, 30 bis 33, 40 bis 43, 50 bis 53, 60, 61

### Emissionsschlüssel für Schadstoffgruppe 4 ●

<b><u>PKW</u></b>	
<b>Otto/Gas</b>	01, 02, 14, 16, 18 bis 70, [71 bis 75]**, 77

<b>Diesel ab Werk</b>	32, 33, 38, 39, 43, 53 bis 70, 73 bis 75 alle PKW mit PM 5
<b>Diesel nachgerüstet*</b>	Stufe PM 1: 27***, 49 bis 52 Stufe PM 2: 30, 31, 36, 37, 42, 44 bis 48, 67 bis 70 Stufe PM 3: 32, 33, 38, 39, 43, 53 bis 66 Stufe PM 4: 62 bis 70
<b><u>Nutzfahrzeuge (LKW, Busse, Sattelzugmaschinen)</u></b>	
<b>Otto</b>	30 bis 55, 60, 61, [70, 71, 80, 81, 83, 84, 90, 91]**
<b>Diesel</b>	35, 45, 55, 80, 81, 83, 84, 90, 91
<b>Diesel nachgerüstet*</b>	Stufe PMK 1: 44, 54 Stufe PMK 2: 10 bis 12, 20 bis 22, 30 bis 34, 40 bis 45, 50 bis 55, 60, 61, 70, 71 Stufe PMK 3: 33 bis 35, 44, 45, 54, 55, 60, 61 Stufe PMK 4: 33 bis 35, 44, 45, 54, 55, 60, 61

\*) Partikelminderungskategorien siehe "Nachrüstung mit einem Partikelfilter"

\*\*) Im Falle von Gasfahrzeugen nach Richtlinie 2055/55/EG

\*\*\*) PKW mit Schlüsselnummer "27" bzw. "0427" und der Klartextangabe "96/69/ EG I" mit einer zulässigen Gesamtmasse (zGM) vom mehr als 2500 kg ist nach Anhang 2 Abs. 1 Nr. 4 n) der Kennzeichnungsverordnung eine grüne Plakette zuzuteilen. Dies dann, wenn nachgewiesen wird, dass der PKW die Anforderungen der Stufe PM 1 der Anlage XXVI StVZO einhält.

Im Internet unter [www.feinstaubplakette.de](http://www.feinstaubplakette.de) und [www.feinstaub.gtue.de](http://www.feinstaub.gtue.de) kann mit Hilfe des Fahrzeugscheins überprüft werden, welche Plakette das Fahrzeug erhält.

## 8. Benötigen Quad//Trike Fahrzeuge auch eine Plakette?

Ob eine Plakette benötigt wird hängt von der Art der Zulassung ab. Die meisten Quads und Trikes sind als "Motorrad" zugelassen und damit von der Verordnung ausgenommen; d.h. sie können die Umweltzonen befahren. Das Gleiche gilt für Zulassungen als land- und forstwirtschaftliche (lof) Zugmaschinen. Quads und Trikes mit einer PKW-Zulassung sind jedoch von der Verordnung betroffen. Für die Zuteilung der Plakette ist die Schadstoffverschlüsselung (Stelle 5 u.6 der Schlüsselnummer zu 1 im alten Fahrzeugschein bzw. Feld 14.1 in der Zulassungsbescheinigung Teil 1) ausschlaggebend.

## 9. Wie findet man die Schadstoffgruppe des Fahrzeugs heraus?

Maßgeblich für die Zuordnung eines Kraftfahrzeuges zu einer bestimmten Schadstoffgruppe ist der "Emissionsschlüssel". Auf älteren Fahrzeugscheinen (ausgestellt vor dem 1.Oktober 2005) steht diese Schlüsselnummer im Feld "zu 1" oben links. Hier sind die beiden letzten Ziffern der sechsstelligen Zahl die Schlüsselnummer.



Abbildung A2: „ältere“ Fahrzeugscheine - Emissionsschlüsselnummern

Bei neuen Zulassungsbescheinigungen (ausgestellt nach dem 1. Oktober 2005) findet man diese Schlüsselnummer im Feld "14.1". Die letzten beiden Ziffern der 4-stelligen Zahl sind ausschlaggebend.



Abbildung A3: „neue“ Fahrzeugscheine - Emissionsschlüsselnummern

## 10. Wo bekommen Autofahrerinnen und Autofahrer die richtige Plakette für ihr Auto?

Ausgabestellen für die Plaketten sind die Kfz-Zulassungsstellen, die technischen Überwachungsvereine und die für die Abgasuntersuchung zugelassenen Werkstätten (mehr als 30.000). Damit kann bei einem Werkstattbesuch gleich die Plakette besorgt werden.

Im Internet kann derzeit über einen kommerziellen Anbieter bundesweit und auch vom Ausland die Plakette bestellt werden ([www.umwelt-plakette.de](http://www.umwelt-plakette.de)) oder bundesweit über die Stadt Stuttgart: ([www.stuttgart.de/feinstaub-plaketten](http://www.stuttgart.de/feinstaub-plaketten))

Die Plakette ist deutlich sichtbar auf der Innenseite der Windschutzscheibe anzubringen.

Im Internet unter [www.feinstaubplakette.de](http://www.feinstaubplakette.de) und [www.feinstaub.gtue.de](http://www.feinstaub.gtue.de) kann mit Hilfe des Fahrzeugscheins überprüft werden, welche Plakette das Fahrzeug erhält.

## 11. Ist die Gültigkeit der Plakette beschränkt?

Die Gültigkeit der Plakette ist nicht befristet. Falls das Fahrzeug umgemeldet wird und sich dabei das Kfz-Kennzeichen ändert, ist eine neue Plakette erforderlich, da das auf der Plakette eingetragene Kennzeichen mit dem Kfz-Kennzeichen übereinstimmen muss.

## 12. Gilt die Plakette nur in München?

Die Plaketten gelten bundesweit. Durch das Zusatzzeichen beim Umweltzonenschild wird dargestellt, welche Fahrzeuge mit welcher Plakette die Umweltzonen befahren dürfen. Ein Überblick zu den Umweltzonen in Deutschland ist im Internet auf den Seiten des Umweltbundesamtes erhältlich: <http://www.env-it.de/luftdaten/download/public/html/Umweltzonen/index.htm>.

Für Bayern: <http://www.stmugv.bayern.de/umwelt/luftreinhaltung/index.htm>

Darüber hinaus informieren auch die Automobilverbände wie der ADAC Deutschland über Umweltzonen in Deutschland:

[http://www.adac.de/Auto\\_Motorrad/Umwelt/umweltzonen\\_plaketten/default.asp?ComponentID=149632&SourcePageID=142577](http://www.adac.de/Auto_Motorrad/Umwelt/umweltzonen_plaketten/default.asp?ComponentID=149632&SourcePageID=142577)

Eine Übersicht von Umweltzonen in Europa ist erhältlich unter:

<http://www.lowemissionzones.eu/content/view/63/90/>

## 13. Wieviel kostet die Plakette?

Den Preis für die Plakette legen die Ausgabestellen selbst fest. In der Regel kostet sie zwischen 5 und 10 Euro.

## 14. Gilt das Fahrverbot in der Umweltzone auch für ausländische Fahrzeuge ohne Plakette?

Ja, die Schilder für die Umweltzone gelten für alle Fahrzeuge gleichermaßen.

## 15. Können im Ausland gemeldete Fahrzeuge eine Plakette erhalten?

Der Nachweis der Schadstoffgruppe für ausländische Fahrzeuge und damit die Zuordnung zu einer Plakette ist in der Kennzeichnungsverordnung (35. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetz) in § 6 explizit geregelt. Ist aus den Fahrzeugpapieren erkennbar, nach welcher europäischen Abgasnorm das Fahrzeug im europäischen Ausland zugelassen wurde, kann die Einstufung gemäß Anhang 2 der Kennzeichnungsverordnung erfolgen. Andernfalls erfolgt die Zuordnung anhand des Jahres der Erstzulassung des Fahrzeuges.

## 16. Wie können Ausländer eine Plakette erhalten?

Es gibt folgende Möglichkeiten:

### a) Direkt bei einer Ausgabestelle

Die Plaketten können wie bei den inländischen Fahrzeugen direkt bei den Ausgabestellen besorgt werden (Kfz-Zulassungsstellen, die technischen Überwachungsvereine und die für die Abgasuntersuchung zugelassenen Werkstätten). Erfüllt das Fahrzeug die Kriterien, wird die Plakette sofort ausgestellt und kann von innen an die Windschutzscheibe geklebt werden.

b) Bestellung vor Reiseantritt

Die Plakette kann schriftlich bei den Ausgabestellen bestellt werden z.B.:

TÜV: [http://www.tuev-sued.de/auto\\_fahrzeuge/feinstaub-plakette/feinstaubplakette\\_ausland](http://www.tuev-sued.de/auto_fahrzeuge/feinstaub-plakette/feinstaubplakette_ausland)

GTU: <http://www.gtue.de/apps2/feinstaub/international/>

Dekra: <http://www.dekra.de/umweltzonen>

Dazu muss eine lesbare Kopie der Fahrzeugpapiere per Post (ohne Beglaubigung), Fax oder E-Mail (eingescanntes Dokument) an die Ausgabestelle geschickt werden. Außerdem muss die Plakette nach den Angaben der Ausgabestelle bezahlt werden (Dauer etwa 2 Wochen).

Darüber hinaus können die Plaketten auch online über das Internet bestellt werden, z.B.:

Umwelt-Plakette: [http://www.umwelt-plakette.de/foreign\\_cars.php](http://www.umwelt-plakette.de/foreign_cars.php)

Weitere Informationen:

Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit:

<http://www.bmu.de/luftreinhaltung/aktuell/doc/40730.php>

Umwelt-Plakette: [http://www.umwelt-plakette.de/foreign\\_cars.php?SID=4q3ispbusr0r5pamsf2kuv0ii5](http://www.umwelt-plakette.de/foreign_cars.php?SID=4q3ispbusr0r5pamsf2kuv0ii5)

## 17. Welche Autos sind von der Umweltzone betroffen?

Geplant ist in der ersten Stufe ein Einfahrverbot für Kraftfahrzeuge der Schadstoffgruppe 1. Das bedeutet, Dieselfahrzeuge mit EURO-Norm I/1 und schlechter und alle Benzinere ohne geregelten Katalysator dürfen ab 1. Oktober 2008 nicht mehr in die Umweltzone einfahren. Fahrzeuge der Schadstoffgruppe 1 erhalten keine Plakette.

Nach dieser Zuordnungsliste des Bundesverkehrsministeriums sind auch einige Pkws mit geregelten Katalysatoren älterer Bauart der Schadstoffgruppe 1 zugeordnet. Das Bundeskabinett hat eine Änderung der Kennzeichnungsverordnung beschlossen. Auf Wunsch der Bundesländer erhalten nun auch diese Pkw eine grüne Plakette, die zur Einfahrt in Umweltzonen berechtigt. Außerdem wird die Vergabe von Plaketten für mit Rußpartikelfiltern nachgerüstete Lkw und Diesel-Pkw der Abgasstufe Euro-I/1 geregelt.

Mit der Änderung der Kennzeichnungsverordnung bekommen auch Fahrzeuge mit einem geregelten Katalysator der ersten Generation (Anlage XXIII der Straßenverkehrszulassungsordnung, StVZO), die vor dem In-Kraft-Treten der Abgasnorm Euro 1 zugelassen wurden, eine grüne Plakette. Auch für nachgerüstete Diesel-Pkw der Abgasstufe Euro 1 sowie die mit einem Partikelminderungssystem nachgerüsteten Nutzfahrzeuge wird es künftig Plaketten geben.

Die Zuordnung zu den EURO-Normen ist im Kfz-Schein des jeweiligen Fahrzeuges aufgeführt.

Anwohner der Umweltzone sind nicht von der Plaketten-Pflicht befreit, das gleiche gilt für Pendler, Wohnmobile, Umzugswagen, Handwerker oder ausländische Fahrzeuge.

Auch der Lieferverkehr unterliegt grundsätzlich der Plaketten-Pflicht. Es besteht jedoch die Möglichkeit, Fahrzeuge soweit dies im öffentlichen Interesse liegt, insbesondere zur Versorgung der Bevölkerung mit lebensnotwendigen Gütern und Dienstleistungen, Sondererlaubnisse zu erteilen (siehe Arbeitshandbuch Ausnahmegenehmigungen).

## 18. Welche Fahrzeuge sind grundsätzlich befreit?

- mobile Maschinen und Geräte,
- Arbeitsmaschinen ,
- land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen ,
- zwei- und dreirädrige Kraftfahrzeuge,
- Krankenwagen, Arztwagen mit entsprechender Kennzeichnung "Arzt Notfalleinsatz" (gemäß § 52 Abs. 6 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung),
- 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,
- Fahrzeuge, für die Sonderrechte nach § 35 der Straßenverkehrsordnung in Anspruch genommen werden können,
- Fahrzeuge nichtdeutscher Truppen von Nichtvertragsstaaten des Nordatlantikkpakt, die sich im Rahmen der militärischen Zusammenarbeit in Deutschland aufhalten, soweit sie für Fahrten aus dringenden militärischen Gründen genutzt werden,
- zivile Kraftfahrzeuge, die im Auftrag der Bundeswehr genutzt werden, soweit es sich um unaufschiebbare Fahrten zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben der Bundeswehr handelt,
- Oldtimer (gemäß § 2 Nr. 22 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung), die ein Kennzeichen nach § 9 Abs. 1 oder § 17 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung führen sowie Fahrzeuge, die in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union, einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Türkei zugelassen sind, wenn sie gleichwertige Anforderungen erfüllen.

## 19. Welche Ausnahmegenehmigungen sind möglich?

Für Einzelausnahmen gilt zunächst der Grundsatz „Nachrüstung vor Ausnahme“. Kann ein Fahrzeug nicht nachgerüstet werden, so ist eine Ausnahmegenehmigung insbesondere in folgenden Fällen zeitlich befristet bis zur maximalen Dauer von einem Jahr möglich:

- 1) Anwohner und Gewerbetreibende mit Firmensitz in der Umweltzone
- 2) Fahrten zur Versorgung der Bevölkerung mit lebensnotwendigen Gütern
- 3) Fahrten zur Versorgung der Bevölkerung mit lebensnotwendigen Dienstleistungen
- 4) Fahrten zur Wahrnehmung überwiegend und unaufschiebbarer Einzelinteressen

Einzelausnahmen für die Fälle 2) - 4) sind unabhängig vom Wohnort/Firmensitz möglich. Im Rahmen der erteilten Einzel-Ausnahmegenehmigung ist das Befahren der Umweltzone mit einem Fahrzeug ohne Plakette dann möglich (nur für die genehmigten Zwecke). Keine Ausnahmen erhalten Kfz, die erst nach Inkrafttreten der Umweltzone auf den Antragssteller zugelassen werden. Eine nochmalige Verlängerung ist, in Abhängigkeit von der dann geltenden Rechtslage (z.B. weitere Fortschreibung des Luftreinhalte-/Aktionsplans), nur möglich, wenn eine Nachrüstung technisch nicht erfolgen kann und eine der Voraussetzungen 2) - 4) nach dem ersten Ausnahmejahr erfüllt ist oder zur Vermeidung einer unzumutbaren Härte im Einzelfall. Dies gilt dann auch für Anwohner und Gewerbetreibende.

Des Weiteren sind folgende „München-spezifische“ Ausnahmen vorgesehen:

- 1) Genehmigungsfreie Zufahrt zur Großmarkthalle über den entsprechend ausgeschilderten Korridor Schäfflarnstraße
- 2) Genehmigungsfreie Zufahrt für die Benutzer des Autoreisezugs am Münchner Ostbahnhof über die entsprechend ausgeschilderten Korridore (Rosenheimer Straße und Friedenstraße)

- 3) Erteilung von kostenpflichtigen Einzelgenehmigungen für die Beschicker (Marktkaufleute und Schausteller) des Oktoberfests, der Dulten, des Tollwoods und festgesetzter Christkindlmärkte
- 4) Kostenlose Nachweiskarte für Kraftfahrzeuge, mit denen Personen fahren oder gefahren werden, die im Schwerbehindertenausweis die Merkzeichen „aG“, „H“ oder „Bl“ eingetragen haben und vereinfachtes Genehmigungsverfahren für die Inhaber von Bayerischen Behindertenparkausweisen
- 5) Kfz-Werkstätten:  
Zur Förderung der Nachrüstung von Partikelminderungssystemen hat die Landeshauptstadt München folgende Regelung vorgesehen:
  - Für die Zufahrt zu Kfz-Werkstätten innerhalb der Umweltzone zum Zwecke der Nachrüstung eines Partikelminderungssystems werden Ausnahmen vom Fahrverbot erteilt.
  - Dem Antrag auf Erteilung einer Ausnahme muss eine schriftliche Bestätigung der beauftragten Kfz-Werkstatt beigelegt werden.
  - Der Antrag auf Erteilung einer Ausnahme kann durch die beauftragte Werkstatt im Namen des Kunden gestellt werden. In diesem Fall ist dem Antrag eine Kopie des Kfz-Scheins bzw. der Zulassungsbescheinigung/en Teil I beizulegen.
- 6) Busverkehr in Sonderfällen:  
Sofern besondere Szenarien, z. B. Ausfall mehrerer Busse oder Großveranstaltung mit überregionalem Charakter, den Einsatz älterer Fahrzeuge erforderlich machen, besteht die Möglichkeit von Einzelausnahmen.
- 7) Schülerverkehr:  
Für Busse im freigestellten Schülerverkehr sowohl städtischer, als auch anderer Schulen werden Ausnahmen bis zum Ablauf der jeweiligen Restlaufzeit des bestehenden Vertrags erteilt. Voraussetzung hierfür ist, dass die Nachrüstung des Fahrzeugs nicht möglich ist und der jeweilige Vertrag vor dem 11.07.2008 (offizieller Start der Medienkampagne der Landeshauptstadt München) abgeschlossen wurde. Der Vertrag ist im Rahmen der Antragstellung vorzulegen.

## 20. Wo bekommt man eine Einzelausnahme?

Anträge auf kostenpflichtige Ausnahmegenehmigungen zum Befahren der Umweltzone sind grundsätzlich schriftlich beim Kreisverwaltungsreferat HA III/2 zu stellen (in unaufschiebbaren Fällen gemäß § 1 Abs. 2 der Kennzeichnungsverordnung kann auch die Polizei Ausnahmen zulassen).

Antragsformulare können aus dem Internet heruntergeladen werden bzw. liegen in der Zulassungsstelle, den Bürgerbüros, den Bezirksinspektionen und bei der Stadtinformation aus.

Für Auskünfte zur Erteilung von Ausnahmegenehmigungen ist das Kreisverwaltungsreferat zuständig.

Adresse: Landeshauptstadt München, Kreisverwaltungsreferat, HA III/2 Sachgebiet Ausnahmegenehmigungen Umweltzone, Reisingerstraße 10, 80337 München. Antragstellung und Auskünfte auch unter [ausnahmeumweltzone.kvr@muenchen.de](mailto:ausnahmeumweltzone.kvr@muenchen.de)

## 21. Gilt die Einzelausnahme nur für den Halter des Fahrzeuges oder auch für andere Personen, die das Fahrzeug benutzen?

Werden Ausnahmeanträge von Personen gestellt, auf deren Namen kein Fahrzeug zugelassen ist, die aber die Kriterien des Ausnahmekatalogs erfüllen und denen ein Fahrzeug zur Nutzung zur Verfügung steht, muss die Antragstellerin/der Antragsteller eine Bestätigung der Nutzungsüberlassung vom Halter des Fahrzeugs vorlegen. Der Grundsatz „Nachrüsten vor Ausnahme“ bleibt hiervon jedoch unberührt.

## 22. Was kostet eine Einzelausnahme?

Nach Berücksichtigung des zu erwartenden Verwaltungsaufwands und der Bedeutung der Angelegenheit für die Beteiligten sind derzeit von der Stadt für die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung zum Befahren der Umweltzone folgende Gebühren vorgesehen:

Für <b>Anwohner</b> der Umweltzone (befristet bis längstens 1 Jahr)	50,--€
für <b>Gewerbetreibende</b> mit Firmensitz innerhalb der Umweltzone (befristet bis längstens 1 Jahr)	120,--€
für die <b>Übergangsregelung</b> bei sich verzögernder Nachrüstung oder Ersatzbeschaffung	10,--€

für die Durchführung von **Fahrten in die Umweltzone gemäß der Ziffern III. 3.2.2 bis 3.2.4** des Arbeitshandbuchs Ausnahmegenehmigungen (Fahrten zur Versorgung der Bevölkerung mit lebensnotwendigen Gütern, Dienstleistungen, Fahrten zur Wahrnehmung überwiegend und unaufschiebbarer Einzelinteressen):

befristet für die Dauer		
	bis zu 1 Woche	10,--€
	bis zu 1 Monat	30,--€
	bis zu 3 Monaten	60,--€
	bis zu 6 Monaten	110,--€
	bis zu 1 Jahr	200,--€

und eine in sozialen Härtefällen ermäßigte Gebühr von  
(zum Beispiel für Fahrten zur ärztlichen Versorgung chronisch Kranker) 10,--€

Bei einer förmlichen Ablehnung des Antrags werden die für eine Genehmigung festgesetzten Gebühren zugrunde gelegt.

## 23. Gilt die Ausnahmegenehmigung für München auch in anderen Städten?

Die Einzelausnahmegenehmigung gilt nur für München.

## 24. Dürfen Oldtimer die Umweltzone befahren?

Oldtimer sind generell vom Fahrverbot ausgenommen (gemäß § 2 Nr. 22 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung). Es handelt sich um Fahrzeuge, die ein Kennzeichen nach § 9 Abs. 1 oder § 17 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung führen (mit Oldtimerkennzeichen „H“ oder rote

07er Oldtimerkennzeichen) sowie Fahrzeuge, die in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union, einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Türkei zugelassen sind, wenn sie gleichwertige Anforderungen erfüllen.

## **25. Dürfen Wohnmobile die Umweltzone befahren?**

Für Wohnmobile gelten die gleichen Anforderungen wie für die anderen Kraftfahrzeuge: Ohne Plakette ist die Fahrt in der Umweltzone verboten. Einzelausnahmen können unter den gleichen Voraussetzungen wie für die anderen Fahrzeuge gewährt werden (siehe Frage „Welche Ausnahmegenehmigungen sind möglich?“).

## **26. Dürfen Busse, die für touristische Zwecke eingesetzt werden, z.B. zum Besuch von Veranstaltungen, im Rahmen von Sight-Seeing Touren etc., die Umweltzone befahren?**

Grundsätzlich dürfen keine Fahrzeuge ohne Plakette die Umweltzone befahren, dies gilt auch für Busse, die für touristische Zwecke, wie den Transport von Personen zum Beispiel für den Besuch von Veranstaltungen, Touristenbesuchen eingesetzt werden.

Einzelausnahmen für Busunternehmen mit Firmensitz in der Umweltzone sind bis zu einem Jahr möglich, wenn der Nachweis erbracht wird, dass eine Nachrüstung nicht möglich ist.

## **27. Was versteht man unter Partikelminderungsstufen (PM) und Partikelminderungsklassen (PMK) - Nachrüstung mit einem Partikelfilter?**

Lässt man einen Partikelfilter nachträglich in das Fahrzeug einbauen, wird es in die Partikelminderungskategorien PM01 bis PM4 (für Pkw) und PMK 01 bis PMK 4 (für Lkw) eingeteilt. Diese Kategorien muss ein eingebauter Partikelfilter einhalten, damit das Fahrzeug die entsprechende Plakette führen darf.

Die folgenden Partikelminderungskategorien sind für nachgerüstete Pkw:

- PM 0 und PM 01 sind für die Nachrüstung von Euro-1-Diesel-Pkw vorgesehen. Durch die Nachrüstung mit einem Partikelfilter muss der Partikelgrenzwert für Euro-2-Diesel-Pkw von 0,1 g/km erreicht werden. Schwerere Fahrzeuge können auch den Partikelgrenzwert der Euro-3-Norm erreichen.
- PM 1 ist für die Nachrüstung von Euro-1- und Euro-2-Diesel-Pkw vorgesehen. Durch die Nachrüstung mit einem Partikelfilter muss der Partikelgrenzwert für Euro-3-Diesel-Pkw von 0,05 g/km erreicht werden.
- PM 2 ist für die Nachrüstung von Euro-3-Diesel-Pkw vorgesehen. Durch die Nachrüstung mit einem Partikelfilter muss der Partikelgrenzwert für Euro-4-Diesel-Pkw von 0,025 g/km erreicht werden.
- PM 3 ist für die Nachrüstung von ab Werk nicht vorbereiteten Euro-4-Diesel-Pkw vorgesehen. Sie halten gemäß Euro 4 Norm nur einen Partikelgrenzwert von 0,025 g/km ein. Mit der Nachrüstung eines Partikelfilters muss die Emission halbiert und ein Grenzwert von 0,0125 g/km erreicht werden.
- PM 4 soll den zukünftig für Euro 5 vorgesehenen Partikelgrenzwert von 0,005 g/km erreichen. Diese Stufe wurde für die Nachrüstung von im Verkehr befindlichen Euro-4-Diesel-Pkw geschaffen, die bereits ab Werk entsprechend vorbereitet sind.
- PM 5 gilt für Euro-3- und Euro-4-Diesel-Pkw, die bereits ab Werk den für die zukünftige Euro 5 vorgeschriebenen Partikelgrenzwert von 0,005 g/km einhalten. Diese Fahrzeuge erhalten auch die grüne Plakette.

Die folgenden Partikelminderungskategorien sind für nachgerüstete Lkw:

- PMK 01 und PMK 0 sind für die Nachrüstung von "Euro-I"-Diesel-Lkw vorgesehen. Durch die Nachrüstung mit einem Partikelfilter muss der Partikelgrenzwert für "Euro-II"-Diesel-Lkw erreicht werden. Einige Fahrzeuge mit PMK 01 erreichen auch den Partikelgrenzwert der Euro-III-Norm.
- PMK 1 ist für die Nachrüstung von "Euro-I"- und "Euro-II"-Diesel-Lkw vorgesehen. Durch die Nachrüstung mit einem Partikelfilter muss der Partikelgrenzwert für "Euro-III"-Diesel-Lkw erreicht werden.
- PMK 2 ist für die Nachrüstung von "Euro-I"-, "Euro-II"- und "Euro-III"-Diesel-Lkw vorgesehen. Durch die Nachrüstung mit einem Partikelfilter muss der Partikelgrenzwert für "Euro-IV"-Diesel-Lkw erreicht werden.
- PMK 3 und PMK 4 sind für die Nachrüstung leichter LKW vorgesehen. Die Emissionskriterien entsprechen der Partikelminderungskategorie PM 3 bzw. PM 4 für Pkw.

## 28. Ist mein Fahrzeug nachrüstbar?

Auskunft darüber, ob eine Umrüstung möglich ist und in welche Schadstoffgruppe das Fahrzeug damit kommt, kann der Händler oder die Werkstatt geben. Weitere Informationen über das Angebot an Russpartikelfiltern:

<http://www.stmugv.bayern.de/umwelt/luftreinhaltung/partikelfilter/filter.htm>

[http://www.adac.de/Auto\\_Motorrad/Umwelt/Russpartikelfilter/](http://www.adac.de/Auto_Motorrad/Umwelt/Russpartikelfilter/)

## 29. Gibt es finanzielle Unterstützung bei Nachrüstung?

Das Bundeskabinett hat eine steuerliche Förderung der Nachrüstung von Diesel-Pkw mit Rußpartikelfiltern beschlossen. Die Bundesregierung erhofft sich damit auch ein verstärktes Angebot an Filtern. Das Gesetz ist zum 1. April 2007 in Kraft getreten. Die Nachrüstung muss in der Zeit vom 01.01.2006 bis 31.12.2009 erfolgen. Nach dem 31.12.2006 erstmals zugelassene Fahrzeuge werden nicht gefördert. Durch die Nachrüstung muss eine Partikelminderungsstufe nach der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung erreicht werden.

Für die Nachrüstung erfolgt einmalig eine Kfz-Steuerergutschrift in Höhe von 330 Euro. Die Fahrzeuge sind so lange von der Kraftfahrzeugsteuer befreit, bis der Wert der Steuerbefreiung 330 Euro erreicht.

Die steuerliche Förderung wird ab dem Tag des Nachweises der Nachrüstung bei der Zulassungsstelle gewährt. Für Nachrüstungen, die zwischen 1. Januar 2006 und 31. März 2007 ausgeführt wurden, beginnt die steuerliche Förderung einheitlich am 1. April 2007.

Für Altfahrzeuge (Zulassung vor dem 31.12.2006) ohne Nachrüstung muss vom 01.04.2007 bis 31.03.2011 ein Steuerzuschlag gezahlt werden. Dieser beträgt 1,20 Euro je 100 Kubikzentimeter Hubraum.

Weitere Informationen dazu:

[www.stmf.bayern.de/steuern/faq/](http://www.stmf.bayern.de/steuern/faq/) (unter Häufig gestellte Fragen: Nr. 10 Kraftfahrzeugsteuer - Förderung nachgerüsteter partikelreduzierter Diesel-Pkw anklicken)

[http://www.bmu.de/files/pdfs/allgemein/application/pdf/themenpapier\\_dieselryss.pdf](http://www.bmu.de/files/pdfs/allgemein/application/pdf/themenpapier_dieselryss.pdf)

<http://www.kfz-auskunft.de/info/russfilterfoerderung.html>

[http://www.adac.de/Auto\\_Motorrad/autokosten/Kfz-Steuer/russpartikelfilter/default.asp](http://www.adac.de/Auto_Motorrad/autokosten/Kfz-Steuer/russpartikelfilter/default.asp)

<http://www.fm.nrw.de/cgi-bin/fm/custom/pub/visit.cgi?lang=1&ticket=guest&oid=555>

### **30. Wird die Neuanschaffung schadstoffarmer Nutzfahrzeuge gefördert?**

Bei gewerblich genutzten Fahrzeugen wird die Neuanschaffung schadstoffarmer Nutzfahrzeuge durch die KfW Förderbank im Rahmen des Lkw-Innovationsprogramms des Bundesverkehrsministeriums gefördert.

Für die Anschaffung neuer umweltfreundlicher Nutzfahrzeuge ab 12 Tonnen Gesamtgewicht stehen zwei alternative Förderbausteine bereit:

1. ein einmaliger, nicht zurück zu zahlender Zuschuss, geeignet für Eigentümer und Leasingnehmer oder
2. ein langfristiger, zinsgünstiger Förderkredit im Rahmen des ERP-Umwelt- und Energiesparprogramms mit deutlich verbilligten Konditionen, geeignet für Eigentümer.

Weitere Informationen dazu:

[http://www.kfw-foerderbank.de/DE\\_Home/Umweltschutz/ERP-Umwelt93/Foerderschwerpunkt\\_emissionsarme\\_LKW.jsp](http://www.kfw-foerderbank.de/DE_Home/Umweltschutz/ERP-Umwelt93/Foerderschwerpunkt_emissionsarme_LKW.jsp)

[http://www.kfw-foerderbank.de/DE\\_Home/Umweltschutz/Zuschuss-Programm\\_fuer\\_emissionsarme\\_Nutzfahrzeuge.jsp](http://www.kfw-foerderbank.de/DE_Home/Umweltschutz/Zuschuss-Programm_fuer_emissionsarme_Nutzfahrzeuge.jsp)

### **31. Was ist, wenn sich die Nachrüstung verzögert?**

Wenn nachgewiesen wird, dass die Nachrüstung beauftragt ist, die Umsetzung sich jedoch aus Gründen, die die Antragstellerin/der Antragsteller nicht zu vertreten hat verzögert, wird eine Ausnahmegenehmigung für einen kurzen Zeitraum für 10,- Euro erteilt.

### **32. Verfall von Gebühren für nicht mehr nutzbare Handwerkerparkausweise?**

In Ausnahmefällen kann ein Teil der Gebühren für Ausnahmegenehmigungen (Handwerkerparkausweis, soziale Dienste) erstattet werden.

### **33. Womit muss im Falle eines verbotenen Einfahrens in die Umweltzone gerechnet werden?**

Das unberechtigte Einfahren in eine Umweltzone ist ein Verstoß gegen die Straßenverkehrsordnung und kostet derzeit ein Bußgeld von 40 Euro und führt zusätzlich zu einem Punkt in Flensburg (Änderungen möglich).

### **34. Was verspricht sich die Stadt von der Umweltzone?**

Die Umweltzone ist ein Baustein in einer Reihe von Projekten, von denen sich die Landeshauptstadt München eine dauerhafte Minderung der Schadstoffe – insbesondere der Feinstaubbelastung, aber auch der Stickstoffdioxidbelastung – verspricht. Weitere Bausteine sind zum Beispiel die Verschärfung der Grenzwerte für Einzelöfen durch die Änderung der Brennstoff-Verordnung und das Lkw-Transit-Verbot.

Nachdem Grenzwertüberschreitungen nur in straßennah gelegenen Bereichen auftreten, kommt der Minderung der Schadstoffbelastung durch den Straßenverkehr eine besondere Bedeutung zu. Durch ein Fahrverbot für besonders „schmutzige“ Fahrzeuge in einer Umweltzone kann die Luftqualität in der Stadt verbessert werden.

**Stand: 08/2008**

### **Anlage 3 - Informationsblatt des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit: Was müssen Fahrzeughalter aus dem Ausland beachten?** (In den Sprachen Englisch, Französisch, Türkisch, Russisch, Polnisch, Tschechisch, Serbisch, Kroatisch und Slowenisch)



## **Umweltzone / Feinstaubplakette**

### **Was müssen Fahrzeughalter aus dem Ausland beachten?**



Zum 1. Januar 2008 wurden in den Städten Berlin, Köln und Hannover Umweltzonen eingerichtet, um die Belastung der Luft mit Feinstaub zu verringern. Zukünftig werden weitere Städte Umweltzonen einrichten.

Eine Umweltzone ist durch Verkehrszeichen und Zusatzzeichen gekennzeichnet. Die Kennzeichnung der Fahrzeuge mit einer Plakette (auf Innenseite der Windschutzscheibe) sowie die Zuordnung der richtigen Plakette zum Fahrzeug sind in der sogenannten Kennzeichnungsverordnung (35. BImSchV) geregelt. Die Plakette ist in allen Umweltzonen in allen Städten Deutschlands gültig.

Einen Überblick über die bestehenden und geplanten Umweltzonen in Deutschland gibt das Umweltbundesamt.

[\[http://www.env-it.de/luftdaten/download/public/html/Umweltzonen/index.htm\]](http://www.env-it.de/luftdaten/download/public/html/Umweltzonen/index.htm)

Darüber hinaus stellen die Städte wichtige Informationen zu ihrer Umweltzone (Größe, Ausnahmen, Service, praktische Hinweise) auf ihren Internetseiten bereit.

[\[http://www.bmu.de/luftreinhaltung/doc/40590.php\]](http://www.bmu.de/luftreinhaltung/doc/40590.php)

### **Schadstoffgruppen**

Die Schadstoffgruppen unterscheiden sich in der Höhe des Partikelaustrittes der Fahrzeuge und werden mit verschiedenfarbigen Plaketten kenntlich gemacht:

- rot für die Schadstoffgruppe 2,
- gelb für die Schadstoffgruppe 3
- und grün für die Schadstoffgruppe 4.

In den zurzeit eingerichteten Umweltzonen dürfen die Fahrzeuge ab der Schadstoffgruppe 2 einfahren. Es braucht nur derjenige eine Plakette am Auto, der in eine Umweltzone einfahren will. Dagegen ist bei Einfahrt in das Staatsgebiet Deutschlands keine Plakette erforderlich.

Welche Fahrzeuge in welche Schadstoffgruppe fallen, ist vereinfacht in § 6 der Kennzeichnungsverordnung geregelt. Ist in den Fahrzeugpapieren die europäische Abgasstufe nicht erkennbar, gilt das Datum der erstmaligen Zulassung des Fahrzeuges. Durch Nachrüstung eines Dieselfahrzeuges mit einem Partikelminderungssystem (PMS), z. B. Partikelfilter, kann im Allgemeinen die nächst höhere Schadstoffgruppe erreicht werden. Die erreichte Nachrüststufe (geregelt in der Kennzeichnungsverordnung) muss auf der Grundlage der Bescheinigung der Werkstatt nachgewiesen werden.

### **Ausgabestellen für Plaketten**

Ausgabestellen sind die Zulassungsbehörden oder die nach Landesrecht sonst zuständigen Stellen sowie die für die Durchführung von Abgasuntersuchungen anerkannten Stellen

(Kraftfahrzeugwerkstätten, Tankstellen mit Werkstatt und Überwachungsorganisationen wie z. B. Dekra und TÜV, ggf. auch Auslandsvertretungen der Überwachungsorganisationen).

Die Plaketten sind unter Vorlage der Fahrzeugpapiere bei jeder der oben genannten Ausgabenstellen erhältlich.

Es ist auch möglich, Plaketten vor einer Fahrt in das Gebiet einer Umweltzone bei einer o. g. Ausgabestelle zu bestellen. Die Fahrzeugpapiere (grundsätzlich ohne Beglaubigung) können über Fax, Email (eingescanntes Dokument) oder Kopie auf dem Postweg vorgelegt werden. Die Plakette wird per Post versandt. Die Gebühren betragen bei den Ausgabestellen zwischen 5 und 10 Euro. Im Versand können höhere Gebühren, einschließlich Porto, anfallen.

Ausnahmen von der Plakettenpflicht sind gemäß § 1 Abs. 2 und Anhang 3 zu § 2 Abs. 2 der Kennzeichnungsverordnung möglich. Die Einfahrt in eine Umweltzone ist ohne Plakette oder ohne Ausnahmegenehmigung nicht gestattet (Bußgeld: 40 Euro).

### Überblick über die Zuordnung von Fahrzeugen zu den Schadstoffgruppen (In Einzelfällen können sich Abweichungen ergeben):

Eurostufe	Schadstoffgruppe	Erstzulassung Pkw	Erstzulassung Lkw	Plakette
		<b>Diesel</b>	<b>Diesel</b>	
Euro 1 oder schlechter	1	vor 01.01.1997	vor 01.10.1996	keine
Euro 2 oder Euro 1 mit PMS	2	ab 01.01.1997 bis 31.12.2000	ab 01.10.1996 bis 30.09.2001	rote
Euro 3 oder Euro 2 mit PMS	3	ab 01.01.2001 bis 31.12.2005	ab 01.10.2001 bis 30.09.2006	gelbe
Euro 4 oder Euro 3 mit PMS und besser	4	ab 01.01.2006	ab 01.10.2006	grüne
		<b>Benziner / Gas</b>	<b>Benziner / Gas</b>	
Euro 1 oder schlechter (Fahrzeuge, die nicht in Gruppe 4 fallen)	1	vor 01.01.1993	vor 01.01.1993	keine
Euro 1 und besser oder Anlage XXIII StVZO oder gleichwertig oder 52. Ausnahmereverordnung zur StVZO oder gleichwertig	4	ab 01.01.1993	ab 01.01.1993	grüne

#### Weitere Informationen:

- Geplante Umweltzonen in Deutschland  
[<http://www.bmu.de/luftreinhaltung/doc/40590.php>]
- www.uba.de: Übersicht über die Umweltzonen in Deutschland  
[<http://www.env-it.de/luftdaten/download/public/html/Umweltzonen/index.htm>]
- www.bmvbs.de: Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  
[<http://www.bmvbs.de/-,1405/Verkehr.htm>]
- BMU-Themenliste: Feinstaub  
[<http://www.bmu.de/luftreinhaltung/feinstaub/doc/35258.php>]



## Low emission zone / emissions-control windscreen sticker

### Information for vehicle owners from abroad



On 1 January 2008 the cities of Berlin, Cologne and Hanover introduced low emission zones to mitigate air pollution caused by fine particles. In the near future other German cities will follow the example.

Low emission zones are identified by traffic signs and additional signs. The Ordinance on the marking of vehicles (35th BImSchV) stipulates that vehicles have to be marked with stickers (on the windscreen inside the vehicle) and lays down the criteria vehicles have to meet for the different kinds of stickers. Stickers are valid for all low emission zones in any city in Germany.

An overview of low emission zones, both existing and planned, was drawn up by the Federal Environmental Agency (in German).

[<http://www.env-it.de/luftdaten/download/public/html/Umweltzonen/index.htm>]

Cities furthermore provide important information about their low emission zones on their websites (size, exceptions, service, practical advice; partially in English).

[<http://www.bmu.de/luftreinhaltung/doc/40590.php>]

### Emissions groups

Vehicles are divided into emissions groups according to their particulate emissions and they receive a sticker of the colour marking the respective emissions group:

- red for emissions group 2,
- yellow for emissions group 3
- and green for emissions group 4.

Vehicles with stickers for emissions group 2 or above may enter the currently existing low emission zones. Stickers are only mandatory for cars driven within these zones. They are not necessary for crossing the border into Germany.

Article 6 of the Ordinance on the marking of vehicles clearly lays down which vehicles belong to which emissions group. If registration papers do not identify the European emission standard of a vehicle, the date of the vehicle's first registration is used as a basis for classification. Vehicles with diesel engines can generally reach the next higher emissions group if they are retrofitted with an emission control device such as a particulate trap. Proof of the standard achieved through retrofitting (stipulated by the Ordinance on the marking of vehicles) must be provided in form of a certification issued by the garage.

### Where to obtain emissions-control windscreen stickers

Stickers can be obtained from the local licensing administration or other competent bodies designated under Länder law. Another option are bodies authorised to carry out waste gas examinations (garages, service stations with garages and inspection agencies such as Dekra and TÜV (Technical Inspection Authority) in Germany or even their offices abroad).

Stickers will be issued by any of the above-mentioned bodies upon presentation of vehicle registration papers.

It is also possible to order stickers from one of the above-mentioned bodies before driving into a low emission zone. Registration papers may be submitted (in principle copies do not need to be

officially certified) via fax or e-mail (scanned document) or as copy by post. The sticker will then be sent by post. The issuing bodies charge between 5 to 10 euro for one sticker. Costs for shipped stickers, including postage, may be higher.

Exemptions are possible in accordance with Article 1 (2) and Annex 3 to Article 2 (2) of the Ordinance on the marking of vehicles. It is not permitted to enter a low emission zone without a sticker or special authorisation (fine: 40 euro).

**Overview of emissions groups for vehicles (exceptions to the rule may occur in individual cases):**

European emission standard	Emissions group	First registration passenger car	First registration truck	Sticker
		<b>Diesel engines</b>	<b>Diesel engines</b>	
Euro 1 or less	1	before 1 January 1997	before 1 October 1996	none
Euro 2 or Euro 1 with retrofit	2	from 1 January 1997 to 31 December 2000	from 1 October 1996 to 30 September 2001	red
Euro 3 or Euro 2 with retrofit	3	from 1 January 2001 to 31 December 2005	from 1 October 2001 to 30 September 2006	yellow
Euro 4 and higher or Euro 3 with retrofit	4	from 1 January 2006	from 1 October 2006	green
		<b>petrol engines</b>	<b>petrol engines</b>	
Euro 1 or less (vehicles which do not meet group 4 criteria)	1	before 1 January 1993	before 1 January 1993	none
Euro 1 and higher or Annex XXIII to Road Traffic Registration Regulations (StVZO) or equivalent or 52nd Ordinance on derogations to the StVZO or equivalent	4	from 1 January 1993	from 1 January 1993	green

**Further information:**

- Low emission zones planned in Germany  
[<http://www.bmu.de/luftreinhaltung/doc/40590.php>]
- www.uba.de: Overview of low emission zones in Germany (in German)  
[<http://www.env-it.de/luftdaten/download/public/html/Umweltzonen/index.htm>]



## « Zone environnement » Une vignette indique la quantité de particules fines émises

### Quelles sont les consignes à respecter par les détenteurs de véhicules étrangers?



Dans les villes de Berlin, Cologne et Hanovre des « zones environnement » ont été aménagées au 01.01.2008, afin de réduire la pollution atmosphérique due aux particules fines. D'autres villes feront de même dans quelques temps.

Chaque « zones environnement » est indiquée par des panneaux de signalisation et des signaux complémentaires. Le marquage des automobiles au moyen d'une vignette (apposée sur la face intérieure du pare-brise) ainsi que l'attribution d'une vignette de la catégorie adéquate à chaque véhicule sont régis par le règlement sur le marquage dont la dénomination complète est 35e règlement fédéral relatif à la protection contre les immissions (35. BImSchV ). Cette vignette est valable pour toutes les « zones environnement » de toutes les villes allemandes.

La carte des « zones environnement » existantes et projetées en Allemagne est publiée par l'Office fédéral de l'environnement.

[<http://www.env-it.de/luftdaten/download/public/html/Umweltzonen/index.htm>]

De plus, les villes donnent des informations importantes concernant leurs « zones environnement » sur leur site web respectif (périmètre, exceptions, service, renseignements pratiques).

[<http://www.bmu.de/luftreinhaltung/doc/40590.php>]

### Groupes de quantités de rejets polluants

En fonction de la quantité de particules émises par chaque véhicule, divers groupes ont été définis, ils se traduisent par des macarons de couleurs différentes:

- rouge pour le groupe 2,
- jaune pour le groupe 3
- et vert pour le groupe 4.

Les véhicules classés dans les groupes 2, 3 et 4 peuvent pénétrer dans les zones actuellement aménagées. Seules les voitures avec lesquelles on souhaite pénétrer dans une « zones environnement » doivent être munies d'une vignette. Par contre, il n'est pas obligatoire qu'elles soient munies d'une vignette pour entrer sur le territoire allemand.

La réglementation de la classification des véhicules par groupes de rejets polluants est résumée à l'article 6 du règlement sur le marquage. Si la norme européenne d'émission que respecte le véhicule n'est pas indiquée sur son certificat d'immatriculation, on se basera sur la date de première immatriculation du véhicule. L'équipement d'un véhicule diesel d'un système de réduction des émissions de particules (SREP), par exemple d'un filtre à particules, permet en général une classification dans un groupe de quantité de rejets polluants plus avantageux. L'attestation de l'atelier permettra de prouver à quel groupe de rejets le véhicule répond dorénavant (cf. règlement sur le marquage).

### Où se procurer ces vignettes?

On peut-on se procurer ces vignettes auprès des bureaux d'immatriculation, des autres bureaux compétents en vertu du droit du Land ou des organismes habilités à procéder aux contrôles spéciaux des gaz d'échappement (ateliers automobiles, stations-services comportant un atelier et

organismes de contrôles comme Dekra et TÜV, le cas échéant, représentations à l'étranger des organismes de contrôle).

Il suffit de présenter le certificat d'immatriculation du véhicule à l'un des organismes mentionnés cidessus pour obtenir la vignette. Il est également possible de commander la vignette auprès de l'un de ces organismes avant de pénétrer dans une « zones environnement ». Le certificat d'émission du véhicule peut être transmis par télécopie, courrier électronique (documents scannés) ou en copie par courrier; sa certification conforme n'est pas exigée. La vignette sera expédiée par la poste. Elle sera facturée entre 5 et 10 euros. L'expédition par la poste peut entraîner une majoration, notamment compte tenu des frais de port.

Certains véhicules peuvent être exemptés de l'obligation de posséder une vignette en vertu de l'article 1, paragraphe 2 et de l'annexe 3 à l'article 2 paragraphe 2 du règlement sur le marquage. Il est interdit de pénétrer dans une « zone environnement » sans vignette ou sans autorisation d'exemption (amende encourue: 40 euros).

**Tableau de classement des véhicules en groupes de quantités de rejets polluants (des différences sont possibles dans certains cas):**

Norme Euro	Groupes de quantité de rejets polluants	Date de première immatriculation de la voiture	Date de première immatriculation du poids lourd	Vignette
		<b>Diesel</b>	<b>Diesel</b>	
Euro 1 ou en dessous	1	Avant le 01.01.1997	Avant le 01.10.1996	néant
Euro 2 ou Euro 1 avec SREP	2	Entre le 01.01.1997 et le 31.12.2000	Entre le 01.10.1996 et le 30.09.2001	rouge
Euro 3 ou Euro 2 avec SREP	3	Entre le 01.01.2001 et le 31.12.2005	Entre le 01.10.2001 et le 30.09.2006	jaune
Euro 4 ou Euro 3 avec SREP et au dessus	4	À compter du 01.01.2006	À compter du 01.10.2006	verte
		<b>Essence/Gaz</b>	<b>Essence/Gaz</b>	
Euro 1 ou en dessous (véhicules n'entrant pas dans le groupe 4)	1	Avant le 01.01.1993	Avant le 01.01.1993	néant
Euro 1 et au dessus ou annexe XXIII au StVZO (code d'autorisation à la circulation routière) ou équivalent ou 52e règlement sur les exceptions au StVZO ou équivalent	4	À compter du 01.01.1993	À compter du 01.01.1993	verte



## Çevre koruma bölgesi / Toz zerrecikleri etiketi

### Yurtdışından gelen sürücüler nelere dikkat etmeliler?



01.01.2008'den itibaren Berlin, Köln ve Hannover şehirlerinde, havadaki toz zerrecikleri yükünü azaltmak için çevre koruma bölgeleri oluşturuldu. Gelecekte başka şehirlerde de çevre koruma bölgeleri oluşturulacak.

Çevre koruma bölgesi trafik levhaları ve ek levhalarla belirlenmiştir. Aracın yazılı bir etiketle işaretlenmesi (aracın ön camının iç tarafında) ve araca göre hangi etiketin geçerli olduğu konuları Araç Etiketlendirme Yönetmeliği'nde (35 no'lu Federal Emisyon Koruma Yönetmeliği) düzenlenmiştir. Etiketler Almanya'nın tüm şehirlerindeki çevre koruma bölgelerinde geçerlidir.

Almanya'da varolan ve planlanan çevre koruma bölgeleri hakkında görüş edinmek için Federal Çevre Dairesi'nin linkinden faydalanabilirsiniz:

[<http://www.env-it.de/luftdaten/download/public/html/Umweltzonen/index.htm>]

Bunun dışında şehirler kendi internet sayfalarında çevre koruma bölgeleri hakkında önemli bilgiler (büyüklük, istisnalar, servis, pratik bilgiler) veriyorlar.

Bakınız: [<http://www.bmu.de/luftreinhaltung/doc/40590.php>]

### Atık gaz grupları

Atık gaz grupları aracın egzozundan çıkan zerreciklerin yoğunluğuna göre farklılıklar gösterirler ve farklı renklerdeki etiketlerle tanımlanırlar:

- atık gaz grubu 2 için kırmızı
- atık gaz grubu 3 için sarı
- ve atık gaz grubu 4 için yeşil.

Şu anda uygulanan çevre koruma bölgelerine atık gaz grubu 2'den yukarı olan araçlar girebilirler. Ancak bunun için çevre koruma bölgesine girmek isteyen araçta bir etiket olması gerekmektedir. Buna karşılık Almanya topraklarına girmek isteyen araçlarda etiket zorunlu değildir.

Hangi aracın hangi atık gaz grubuna girdiği, basitleştirilmiş olarak Etiket Yönetmeliği'nin 6. maddesinde düzenlenmiştir. Araç belgelerinde Avrupa atık gaz basamağı görülüyorsa, aracın trafiğe ilk kaydettirildiği tarih geçerlidir.

Mazotlu bir araca sonradan eklenen zerrecik azaltım sistemi (PMS), örneğin zerrecik filtresi ile genel olarak bir sonraki yüksek değerdeki atık gaz grubuna çıkılabilir. Çıkarılan donanım aşaması (Etiket Yönetmeliği'nce düzenlenmiştir) araç bakım atölyesinin verdiği bir belge ile kanıtlanmalıdır.

### Etiket veren yerler

Etiket veren yerler, trafik ruhsat büroları veya eyalet yasalarına göre görevli merciler ile egzoz gazı kontrolünün uygulamasından sorumlu resmi olarak tanınmış yerlerdir (Motorlu araç tamirhaneleri, araç bakım atölyesi olan benzin istasyonları ve Dekra ve TÜV gibi denetim kuruluşları ve gerekli hallerde denetim kuruluşlarının dış temsilcilikleridir).

Etiketler araç belgelerinin ibrazı halinde yukarıda belirtilmiş tüm yerlerden temin edilebilir.

Etiketleri, çevre koruma bölgesine girmeden önce, yukarıda belirtilen yerlerden sipariş vermek de mümkündür. Araç belgeleri (genellikle tasdikli olmadan) faks, e-mail (taranmış belge) veya

fotokopi olarak posta yolu ile gönderilebilir. Etiketler posta yoluyla gönderilir. Etiket veren yerlerde ücretler 5 ile 10 Avro arasında tutmaktadır. Gönderilmesi halinde etiket ücreti, posta ücreti de dahil olmak üzere artabilir.

Etiket zorunluluğunun istisnai durumları Etiket Yönetmeliği'nin 1. mad. nin 2. fıkrası ve 2. mad. nin 2. fıkrasının 3. ekine göre mümkündür. Çevre koruma bölgesine eti-ketsiz veya izinsiz giriş yasaktır (ceza: 40 Avro).

**Araç atık gaz gruplarını düzenleyen tabela (Münferit durumlarda farklı uygulamalar olabilir):**

Euro kategorisi	Atık gaz grupları	İlk kayıt Otomobil	İlk kayıt Ağır vasıta	Etiket
		Mazotlu	Mazotlu	
Euro 1 veya daha kötü	1	01.01.1997 öncesi	01.10.1996 öncesi	yok
Euro 2 veya Euro 1 PMS mevcut	2	01.01.1997 - 31.12.2000	01.10.1996 - 30.09.2001	kırmızı
Euro 3 veya Euro 2 PMS mevcut	3	01.01.2001 - 31.12.2005	01.10.2001 - 30.09.2006	sarı
Euro 4 veya Euro 3 PMS mevcut ve daha iyi	4	01.01.2006	01.10.2006	yeşil
		Benzinli / Gazlı	Benzinli / Gazlı	
Euro 1 veya daha kötü (4. gruba girmeyen araçlar)	1	01.01.1993 öncesi	01.01.1993 öncesi	yok
Euro 1 veya daha iyi ya da Trafik Kanunları (STVZO) ek XXIII ya da eşdeğer kategori ya da STVZO'nun 52. İstisna Yönetmeliği ya da eşdeğer kategori	4	01.01.1993	01.01.1993	yeşil



## Экологическая зона/знак уровня выброса мелкодисперсной пыли

### На Что должны обращать внимание владельцы автомобилей из-за рубежа?



1 января 2008 года в городах Берлин, Кёльн и Ганновер созданы экологические зоны с целью снижения загрязнения атмосферного воздуха мелкодисперсной пылью. В будущем экологические зоны будут созданы и в других городах.

Экологическая зона обозначена дорожным знаком и дополнительным знаком. Маркировка автомобилей специальным знаком (наклейкой на внутренней стороне лобового стекла), а также правильное соотношение наклейки к соответствующему автомобилю регулируется Положением о маркировке транспортных средств (35. BImSchV). Наклейка действительна во всех экологических зонах во всех городах Германии .

Федеральное ведомство по охране окружающей среды информирует о существующих и запланированных в Германии [экологических зонах](http://www.env-it.de/luftdaten/download/public/html/Umweltzonen/index.htm):  
[<http://www.env-it.de/luftdaten/download/public/html/Umweltzonen/index.htm>]

Кроме того, города предоставляют важную информацию об их экологической зоне (площадь, исключения, сервис, практические указания) на своих домашних [Интернет-страницах](http://www.bmu.de/luftreinhaltung/doc/40590.php).:  
[<http://www.bmu.de/luftreinhaltung/doc/40590.php>]

### Категории токсичности

Категории токсичности автотранспортных средств различаются по величине выбросов ОГ автомобилей и обозначаются разноцветными знаками:

- красным - 2-я категория токсичности,
- желтым - 3-я категория токсичности
- и зеленым - 4-я категория токсичности.

В созданные в настоящее время зоны разрешается въезжать автомобилям, начиная со 2-й категории токсичности. Наклейку на автомобиле необходимо иметь только тем водителям, которые хотят въехать в экологическую зону. Для въезда на государственную территорию Германии наклейки не требуются.

Классификация автомобилей по категориям токсичности в упрощенном виде приведена в § 6 Положения о маркировке транспортных средств. Если в документах на автомобиль не указана европейская норма токсичности выхлопных газов, то тогда определяющим критерием является дата первой постановки автомобиля на учет. Посредством дооснащения дизельного автомобиля системой очистки отработавших газов (СООГ), например, фильтром очистки ОГ от мелкодисперсной пыли, в общем, может быть достигнута следующая более высокая категория токсичности. Достигнутая категория токсичности (согласно Положению о маркировке) должна быть удостоверена соответствующей справкой авторемонтной мастерской.

### Места выдачи знаков уровня выброса мелкодисперсной пыли

Знаки выдаются учреждениями, ставящими транспортные средства на учет, или прочими установленными земельным законодательством уполномоченными органами, а также

организациями, сертифицированными для проведения контроля токсичности ОГ (авторемонтные мастерские, автозаправочные станции с мастерскими, контролирующими организации, как, например, Dekra и TÜV, или зарубежные представительства контролирующих организаций).

Знаки можно получить по предъявлению документов на автомашину в любом из вышеуказанных мест.

Знаки можно также заказать в одной из вышеуказанных организаций до поездки в экологическую зону. Документы на автомашину (незаверенные) могут быть присланы по факсу, электронной почте (сканированный документ), их копия может быть также направлена по почте. Знак высылается по почте. При пересылке знака почтой плата (включая почтовые расходы) может возрасти. Возможны исключения от обязанности приобретения знака согласно п. 2 § 1 и приложению к п. 2 § 2 Положения о маркировке. Въезд в экологическую зону без знака или без разрешения в порядке исключения не разрешается (денежный штраф: 40 евро).

### Классификация автотранспортных средств по категориям токсичности (в отдельных случаях возможны отклонения):

Евроорма	Категория токсичности	Дата первой постановки на учет	Дата первой постановки на учет	Знак
		<b>дизельный двигатель</b>	<b>дизельный двигатель</b>	
Евро-1 или хуже	1	до 01.01.1997	до 01.10.1996	-
Евро-2 или Евро-1 с СООГ	2	с 01.01.1997 по 31.12.2000	с 01.10.1996 по 30.09.2001	красный
Евро-3 или Евро-2 с СООГ	3	с 01.01.2001 по 31.12.2005	с 01.10.2001 по 30.09.2006	желтый
Евро-4 или Евро-3 с СООГ и лучше	4	с 01.01.2006	с 01.10.2006	зеленый
		<b>бензиновый/газовый двигатель</b>	<b>бензиновый/газовый двигатель</b>	
Евро-1 или хуже (автомобили, не попадающие в 4-ю категорию)	1	до 01.01.1993	до 01.01.1993	-
Евро-1 и лучше или приложение XXIII к ПДТС или равноценная или 52-е Постановление об исключении из ПДТС или равноценная	4	с 01.01.1993	с 01.01.1993	зеленый



## Strefa ekologiczna / Plakietka (emisji pyłów drobnocząsteczkowych)

### Informacje dla zagranicznych posiadaczy pojazdów.



Z dniem 1 stycznia 2008 r. w Berlinie, Kolonii oraz Hanowerze wprowadzono strefy ekologiczne celem zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza pyłem drobnocząsteczkowym. W przyszłości następne miasta również wprowadzą takie strefy.

Strefa ekologiczna oznakowana jest za pomocą znaków drogowych oraz dodatkowych oznaczeń. Oznakowanie pojazdów za pomocą plakietek (na wewnętrznej stronie szyby przedniej) oraz przyporządkowanie właściwej plakietki dla danego pojazdu reguluje tzw. Rozporządzenie o oznakowaniu pojazdów (niem. skrót: 35. BImSchV). Plakietka obowiązuje we wszystkich istniejących w Niemczech ekologicznych strefach miast.

Zestawienie istniejących oraz planowanych stref ekologicznych w Niemczech publikuje Federalna Inspekcja Środowiska (Umweltbundesamt).

[\[http://www.env-it.de/luftdaten/download/public/html/Umweltzonen/index.htm\]](http://www.env-it.de/luftdaten/download/public/html/Umweltzonen/index.htm)

Dodatkowo poszczególne miasta publikują na swoich stronach internetowych istotne informacje o wprowadzonych tam strefach (wielkość, wyjątki, obsługa, porady praktyczne).

[\[http://www.bmu.de/luftreinhaltung/doc/40590.php\]](http://www.bmu.de/luftreinhaltung/doc/40590.php)

### Grupy emisji

Grupy emisji różnią się poziomem emisji cząstek stałych przez pojazdy i oznakowane są różnymi kolorami plakietek:

- kolor czerwony dla grupy 2,
- kolor żółty dla grupy 3
- kolor zielony dla grupy 4.

Do istniejących obecnie stref ekologicznych wjeżdżać mogą pojazdy od drugiej Grupy emisji. Plakietką muszą być oznakowane tylko samochody, które zamierzają wjeżdżać do strefy ekologicznej. Do wjazdu na terytorium Niemiec plakietka nie jest wymagana.

Które pojazdy należą do której Grupy emisji określa w uproszczony sposób § 6 Rozporządzenia o oznakowaniu pojazdów. W przypadku niemożności odczytania europejskiej klasy emisji z dokumentów pojazdu decyduje data pierwszej rejestracji pojazdu. Poprzez wyposażenie pojazdu z silnikiem wysokoprężnym (Diesla) w system redukcji cząstek stałych, np. odpowiedni filtr, można z reguły przejść do wyższej Grupy emisji. Osiągnięty poziom modernizacji (uregulowany w Rozporządzeniu o oznakowaniu pojazdów) musi być poświadczony przez warsztat, w którym filtr był montowany.

### Miejsca wydawania plakietek

Plakietki wydawane są przez urzędy odpowiedzialne za rejestrację pojazdów lub inne właściwe instytucje, a także podmioty uprawnione do realizacji badań spalin (warsztaty mechaniczne pojazdowej, stacje benzynowe połączone z warsztatami oraz organizacje nadzoru technicznego jak np. Dekra i TÜV ewentualnie również przedstawicielstwa zagraniczne tych organizacji).

Plakietki można otrzymać w każdym z wyżej wymienionych miejsc po przedłożeniu dokumentów samochodu.

Plakietki można również zamówić przed wyjazdem do obszaru objętego strefą ekologiczną. Dokumenty pojazdu mogą zostać przekazane (z zasady bez uwierzytelnienia) drogą faksową, mailową (zeskanowany dokument) lub kopię dokumentu pocztą. Plakietka przesyłana jest pocztą. Opłaty wynoszą w różnych miejscach wydawania plakietek od 5 do 10 euro. W przypadku drogi korespondencyjnej opłaty mogą być wyższe, łącznie z portem.

Wyjątki od obowiązku posiadania plakietki reguluje § 1 ust. 2 oraz załącznik nr 3 do § 2 ust. 2 Rozporządzenia o oznakowaniu pojazdów. Wjazd do strefy ekologicznej bez plakietki lub zezwolenia wyjątkowego jest zabroniony (kara wynosi 40 euro).

### Główne regulacje klasyfikacji pojazdów w grupach emisji (w pojedynczych przypadkach możliwe są odchylenia):

klasa Euro	grupa emisji	pierwsza rejestracja sam. osobowe	pierwsza rejestracja sam. ciężarowe	plakietka
		<b>Diesel</b>	<b>Diesel</b>	
Euro 1 lub niższa	1	przed 01.01.1997	przed 01.10.1996	nie otrzyma
Euro 2 lub Euro 1 z filtrem	2	od 01.01.1997 do 31.12.2000	od 01.10.1996 do 30.09.2001	czerwona
Euro 3 lub Euro 2 z filtrem	3	od 01.01.2001 do 31.12.2005	od 01.10.2001 do 30.09.2006	żółta
Euro 4 lub Euro 3 z filtrem i wyższa	4	od 01.01.2006	od 01.10.2006	zielona
		<b>benzyna / gaz</b>	<b>benzyna / gaz</b>	
Euro 1 lub niższa (pojazdy nie wchodzące do grupy 4)	1	przed 01.01.1993	przed 01.01.1993	nie otrzyma
Euro 1 i wyższa lub Załącznik XXIII do Ustawy o rejestracji pojazdów StVZO lub równoważne lub 52. Rozporządzenie wyjątkowe do StVZO lub równoważne	4	od 01.01.1993	od 01.01.1993	zielona

### Tutaj znajdą Państwo dalsze informacje:

- Planowane strefy ekologiczne (w Niemczech)  
[\[http://www.bmu.de/luftreinhaltung/doc/40590.php\]](http://www.bmu.de/luftreinhaltung/doc/40590.php)
- [www.uba.de](http://www.uba.de): Zestawienie stref ekologicznych w Niemczech  
[\[http://www.env-it.de/luftdaten/download/public/html/Umweltzonen/index.htm\]](http://www.env-it.de/luftdaten/download/public/html/Umweltzonen/index.htm)
- [www.bmvbs.de](http://www.bmvbs.de): Strona internetowa Federalnego Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Rozwoju Miast  
[\[http://www.bmvbs.de\]](http://www.bmvbs.de)
- Lista zagadnień BMU: Pyły drobnocząsteczkowe  
[\[http://www.bmu.de/luftreinhaltung/feinstaub/doc/35258.php\]](http://www.bmu.de/luftreinhaltung/feinstaub/doc/35258.php)



## Ekologická zóna / Plaketa pro obsah prašného aerosolu

### Čeho musí dbát zahraniční držitelé vozidel?



V zájmu snížení znečištění ovzduší prašným aerosolem byly od 1. ledna 2008 ve městech Berlín, Kolín nad Rýnem a Hannover zřízené ekologické zóny. V budoucnu budou ekologické zóny zřizovat další města.

Ekologická zóna je označena dopravní značkou a doplňkovou značkou. Značení vozidel plaketou (na vnitřní straně předního skla vozidla) a přidělení správné plakety danému vozidlu jsou upraveny v tzv. Nařízení o značení (35. spolkové nařízení o ochraně před imisemi). Plaketa platí pro všechny ekologické zóny všech měst Německa.

Přehled o nynějších a plánovaných ekologických zónách v Německu podává Spolkový úřad pro životní prostředí [Umweltbundesamt](http://www.env-it.de/luftdaten/download/public/html/Umweltzonen/index.htm).  
[<http://www.env-it.de/luftdaten/download/public/html/Umweltzonen/index.htm>]

Kromě toho poskytují města důležité informace o svých ekologických zónách (velikost, výjimky, servis, praktické pokyny) na svých [internetových stránkách](http://www.bmu.de/luftreinhaltung/doc/40590.php).  
[<http://www.bmu.de/luftreinhaltung/doc/40590.php>]

### Skupiny škodlivin

Skupiny škodlivin se vzájemně liší množstvím emisí mikročástic z vozidel a označují se různými barvami plaket:

- červená pro skupinu škodlivin 2,
- žlutá pro skupinu škodlivin 3,
- zelená pro skupinu škodlivin 4.

Do ekologických zón, které jsou v současné době zřízené, smějí vjíždět vozidla od skupiny škodlivin 2. Plaketou musí opatřit vozidlo pouze ten, kdo chce vjet do ekologické zóny. Při vjezdu na státní území Německa není jinak zapotřebí žádná plaketa.

Do které skupiny škodlivin spadá dané vozidlo je zjednodušeně upraveno v ustanovení § 6 Nařízení o značení. Pokud z dokladů vozidla není zřejmý evropský emisní stupeň, pak je směrodatné datum prvního přihlášení vozidla. Dovybavením vozidla s dieselovým motorem systémem na snižování množství mikročástic (PMS), např. filtrem mikročástic, lze obecně dosáhnout zařazení do následující vyšší skupiny škodlivin. Dosažený stupeň dovybavení (upraveno v Nařízení o značení) musí být doložen na základě potvrzení odborné dílny.

### Distribuce plaket

Výdejními místy plaket jsou orgány pro registraci vozidel nebo v souladu s právními předpisy dané země jinak příslušné orgány a uznávaná pracoviště pro provádění kontroly emisí výfukových plynů vozidel (autoopravny, čerpací stanice pohonných hmot vybavené dílnou a kontrolní organizace, jako např. Dekra a TÜV nebo též zahraniční zastoupení těchto kontrolních organizací). Plakety lze získat po předložení dokladů vozidla u kteréhokoliv shora uvedeného výdejního místa.

Plakety lze rovněž objednat před cestou do oblasti ekologické zóny u některého z výdejních míst. Doklady vozidla (v zásadě bez ověření) je možno předložit telefaxem, elektronickou poštou (skenovaný dokument) nebo jako kopii poštou. Plaketa pak bude zaslána poštou. Poplatky u výdejních míst činí 5 až 10 EUR. Při zaslání mohou být poplatky se započtením poštovního vyšší.

Výjimky z povinnosti vybavení vozidla plaketa jsou možné podle ustanovení § 1 odstavce 2 a přílohy 3 k § 2 odstavce 2 Nařízení o značení. Vjezd do ekologické zóny bez plakety nebo bez povolení výjimky je zakázán (pokuta činí 40 EUR).

**Přehled přiřazení vozidel do skupin škodlivin (v jednotlivých případech může dojít k odchylkám):**

Stupeň EURO	Skupina škodlivin	První přihlášení osobního automobilu	První přihlášení nákladního automobilu	Plaketa
		<b>s dieselovým motorem</b>	<b>s dieselovým motorem</b>	
EURO 1 nebo horší	1	před 01.01.1997	před 01.10.1996	žádná
EURO 2 nebo EURO 1 s PMS	2	od 01.01.1997 do 31.12.2000	od 01.10.1996 do 30.09.2001	červená
EURO 3 nebo EURO 2 s PMS	3	od 01.01.2001 do 31.12.2005	od 01.10.2001 do 30.09.2006	žlutá
EURO 4 nebo EURO 3 s PMS a lepší	4	od 01.01.2006	od 01.10.2006	zelená
		<b>s benzinovým motorem / motorem na plyn</b>	<b>s benzinovým motorem / motorem na plyn</b>	
EURO 1 nebo horší (vozidla, která nespádají do skupiny 4)	1	před 01.01.1993	před 01.01.1993	žádná
EURO 1 a lepší nebo Příloha XXIII StVZO popř. rovnocenné nařízení nebo 52. nařízení o výjimkách k StVZO popř. rovnocenné nařízení	4	od 01.01.1993	od 01.01.1993	zelená



## Područje zaštite ekologije /nalepnica u vezi sa lebdećim česticama

### Na šta vlasnici motornih vozila iz inostranstva moraju paziti?



Od 1.januara 2008.g. su u gradovima Berlin, Keln i Hanover uređena područja zaštite ekologije kako bi se opterećenje vazduha kroz lebdeće čestice smanjilo. Uбудuće će se i u drugim gradovima urediti takva područja zaštite ekologije.

Područje zaštite ekologije je obeleženo saobraćajnim znakom i dodatnim znakom. Obeležavanje motornih vozila sa nalepnicom (sa unutrašnje strane vetrobrana/šoferšajbne) kao i kategorizacija tačne nalepnice odgovarajućem motornom vozilu regulisano je u takozvanoj Odredbi o obeležavanju (35. BImSchV = Savezni zakon za zaštitu od imisija). Nalepnica važi u svim područjima zaštite ekologije u svim gradovima Nemačke.

Pregled postojećih i planiranih područja zaštite ekologije u Nemačkoj možete dobiti kod [Umweltbundesamt](http://www.env-it.de/luftdaten/download/public/html/Umweltzonen/index.htm) (Saveznog zavoda za zaštitu ekologije) [<http://www.env-it.de/luftdaten/download/public/html/Umweltzonen/index.htm>]

Pored toga, gradovi su spremili važna obaveštenja o područjima zaštite ekologije (obim područja, iznimci, servis, praktična uputstva) na svojim stranicama u inernetu pod [<http://www.bmu.de/luftreinhaltung/doc/40590.php>]

### Kategorije norme zagađujućih materija

Kategorije norme zagađujućih materija razlikuju se po visini čestica koje motorno vozilo izbacuje i obeležava se zbog toga nalepnicama u različitim bojama:

- Crveno - kod Kategorije norme zagađujućih materija 2,
- Žuto - kod Kategorije norme zagađujućih materija 3
- i zeleno - kod Kategorije norme zagađujućih materija 4.

U područje zaštite ekologije smeju ući samo motorna vozila od Kategorije norme zagađujućih materija 2 pa naviše. Nalepnica na motorom vozilu je potrebna samo onda ako se želi ući motornim vozilom u područje zaštite ekologije. Suprotno tome, za sami ulazak motornim vozilom na teritoriju Nemačke nije potrebna nalepnica.

Koje motorno vozilo je svrstano u koju kategoriju norme zagađujućih materija, uprošteno je regulisano u čl. § 6 Odredbe o obeležavanju. Ako iz dokumentacije o motornom vozilo nije vidljiva evropska norma za izduvne gasove, tada važi datum prve registracije motornog vozila. Naknadnom opremom motornih vozila na dizel gorivo sistemom za smanjivanje čestica (PMS), npr. filterom za čestice, može se, po pravilu, postići sledeća viša kategorija zagađujućih materija. Postignuti stepen kroz naknadno izvršenu opremu (regulisan u Odredbi o obeležavanju) mora se dokazati pomoću uverenja radionice za motorna vozila.

### Mesto izdavanja nalepnice

Mesto izdavanja su organi koji registruju motorna vozila ili ona mesta koja su po pokrajinskom zakonu za to ovlašćena i nadalje mesta priznata za sprovođenje kontrole izduvnih gasova (radionice za motorna vozila, benzinske pumpe sa radionicama i nadzorne organizacije kao što su to npr. Dekra i TÜV, eventualno i ispostave tih nadzornih organizacija u inostranstvu).

Nalepnice se mogu kupiti kod svih tih gore navedenih mesta za izdavanje nalepnica, uz prilaganje dokumentacije motornog vozila.

Postoji takođe mogućnost da se nalepnica poruči kod jednog od gore navednih mesta izdavanja pre nego što se krene na put u područje zaštite ekologije. Dokumentacija motornog vozila (načelno bez overe) može se tada priložiti preko faksa, i-mejlom (u obliku skeniranog dokumenta) ili kao kopija poslata poštom. Nalepnica se tada dostavlja poštom. Taksa za izdavanje kod mesta za izdavanje iznosi od 5 do 10 Evra. Ako se šalje poštom, tada je taksa eventualno viša, uključujući i poštarinu.

Iznimci od obaveze posedovanja te nalepnice su mogući po čl.1 stav 2 i aneksa 3 uz čl. 2 stav 2 Odredbe o obeležavanju. Nije dozvoljen ulaz motorim vozilom u područje zaštite ekologije bez posedovanja te nalepnice ili dozvole o iznimku (novčana kazna: 40 Evra).

**Pregled o kategorizaciji motornog vozila u kategoriju norme zagađujućih materija (u pojedinim slučajevima može doći do odstupanja):**

Evro-norma	Kategorija norme zagađujućih materija	Prva registracija Putn.voz.	Prva registracija Teretn. voz.	Nalepnica
		<b>dizel gorivo</b>	<b>dizel gorivo</b>	
Euro-norma 1 ili lošija	1	pre 01.01.1997.g.	pre 01.10.1996.g.	nema
Euro-norma 2 ili Euro 1 sa PMS-om	2	od 01.01.1997.g do 31.12.2000.g	od 01.10.1996.g. do 30.09.2001.g.	crvena
Euro-norma 3 ili Euro 2 sa PMS-om	3	od 01.01.2001.g. do 31.12.2005.g.	od 01.10.2001.g. do 30.09.2006g.	žuta
Euro-norma 4 ili Euro 3 sa PMS-om i bolji	4	od 01.01.2006.g.	od 01.10.2006.g.	zelena
		<b>Benzinac / gas</b>	<b>Benzinac / gas</b>	
Euro-norma 1 ili lošija (motorna vozila koja ne spadaju u kategoriju 4)	1	prije 01.01.1993.g.	prije 01.01.1993.g	nema
Euro-norma 1 ili bolja ili aneks XXIII StVZO (Odredbe o registraciji za drumski saobraćaj) ili nešto iste vrednosti ili 52.Odredbe o iznimcima uz StVZO ili nešto iste vrednosti	4	od 01.01.1993.g.	od 01.01.1993.g.	zelena

- Planirana područja zaštite ekologije u Nemačkoj  
[<http://www.bmu.de/luftreinhaltung/doc/40590.php>]
- www.uba.de: Pregled područja zaštite ekologije u Nemačkoj  
[<http://www.env-it.de/luftdaten/download/public/html/Umweltzonen/index.htm>]
- www.bmvbs.de: Internet-stranica Saveznog ministarstva za saobraćaj, izgradnju i urbanizam  
[<http://www.bmvbs.de>]
- (tematska stranica Saveznog Ministarstva za ekologiju) na temu: lebdeće čestice  
[<http://www.bmu.de/luftreinhaltung/feinstaub/doc/35258.php>]



## Područje zaštite okoliši /naljepnica u svezi lebdećih čestica

### Na što vlasnici motornih vozila iz inozemstva moraju paziti?



Od 1.siječnja 2008.g. su u gradovima Berlin, Köln i Hannover uređena područja zaštite okoliši kako bih se opterećenje zraka kroz lebdeće čestice smanjilo. Uбудuće će se i u drugim gradovima urediti takva područja zaštite okoliši.

Područje zaštite okoliši je obilježeno prometnim znakom i dodatnim znakom. Obilježnje motornih vozila s naljepnicom (s unutarnje strane vjetrobrana) kao i kategorizacija točne naljepnice odgovarajućem motornom vozilu regulirano je u takozvanoj Odredbi o obilježavanju (35. BImSchV = Savezni zakon za zaštitu od emisija). Naljepnica vrijedi u svim područjima zaštite okoliši u svim gradovima Njemačke.

Pregled postojećih i planiranih područja zaštite okoliši u Njemačkoj možete dobiti kod [Umweltbundesamt](http://www.env-it.de/luftdaten/download/public/html/Umweltzonen/index.htm) (Saveznog ureda za zaštitu okoliši)  
[\[http://www.env-it.de/luftdaten/download/public/html/Umweltzonen/index.htm\]](http://www.env-it.de/luftdaten/download/public/html/Umweltzonen/index.htm)

Pored toga, gradovi su spremili važna obavještenja o područjima zaštite okoliši (obim područja, iznimci, servis, praktične upute) na svojim stranicama u inernetu pod [\[http://www.bmu.de/luftreinhaltung/doc/40590.php\]](http://www.bmu.de/luftreinhaltung/doc/40590.php)

### Kategorije norme onečišćujućih tvari

Kategorije norme onečišćujućih tvari razlikuju se po visini čestica koje motorno vozilo izbacuje i obilježava se time naljepnicama različitih boja:

- Crveno - kod Kategorije norme onečišćujućih tvari 2,
- Žuto - kod Kategorije norme onečišćujućih tvari 3
- i zeleno - kod Kategorije norme onečišćujućih tvari 4.

U područje zaštite okoliši smiju ući samo motorna vozila od Kategorije norme onečišćujućih tvari 2 pa naviše. Naljepnica na motorom vozilu je potrebna samo onda ako se želi ući motornim vozilom u područje zaštite okoliši. Nasuprot k tome za sami ulazak motornim vozilom na teritorij Njemačke nije potrebna naljepnica.

Koje motorno vozilo je svrstano u koju kategoriju onečišćujućih tvari, uprošteno je regulirano u čl. § 6 Odredbe o obilježavanju. Ako iz dokumentacije o motornom vozilo nije vidljiva europska norma dušičinih plinova, tada vrijedi datum prvog registriranja motornog vozila. Naknadnom opremom motornih vozila na dizel gorivo sustavom za smanjenje čestica (PMS), npr. filterom za čestice, može se, po pravilu, postići slijedeća viša kategorija norme onečišćujućih tvari. Postignuta norma kroz naknadno izvršenu opremu (regulirana u Odredbi o obilježavanju) mora se dokazati pomoću uvjerenja radionice za motorna vozila.

### Mjesto izdavanja naljepnice

Mjesto izdavanja su organi koji registriraju motorna vozila ili ona mjesta koja su po pokrajinskom zakonu za to ovlaštena i nadalje mjesta priznata za sprovođenje kontrole dušičinih plinova (radionice za motorna vozila, benzinske stanice sa radionicama i nadzorne organizacije kao što su to npr. Dekra i TÜV, eventualno i ispostave tih nadzornih organizacija u inozemstvu).

Naljepnice se mogu kupiti kod svih tih gore navedenih mjesta za izdavanje naljepnica, uz prilaganje dokumentacije motornog vozila.

Također je moguće poručiti naljepnicu kod jednog od gore navednih mjesta izdavanja prije nego što se krene na put u područje zaštite okoliši. Dokumentacija motornog vozila (načelno bez ovjere) može se tada predočiti preko faksa, e-mailom (u obliku skeniranog dokumenta) ili kao kopija poslata poštom. Naljepnica se tada dostavlja poštom. Taksa za izdavanje kod mjesta za izdavanje iznosi od 5 do 10 Eura. Ako se šalje poštom, tada je taksa eventualno viša, uključujući i poštarinu.

Iznimci od obveze posjedovanja te naljepnice su mogući po čl.1 stavak. 2 i aneksa 3 uz čl. 2 stavak 2 Odredbe o obilježavanju. Nije dozvoljen ulaz motorim vozilom u područje zaštite okoliši bez posjedovanja te naljepnice ili dozvole o iznimku (novčana globa: 40 Eura).

### **Pregled o kategorizaciji motornog vozila u kategoriju onečišćujućih tvari (u pojedinim slučajevima može doći do odstupanja):**

<b>Euro-norma</b>	<b>Kategorija onečišćujućih tvari</b>	<b>Prva registracija Osobn. voz.</b>	<b>Prva registracija Teretn. voz.</b>	<b>Naljepnica</b>
		<b>dizel gorivo</b>	<b>dizel gorivo</b>	
Euro-norma 1 ili lošija	1	prije 01.01.1997.g.	prije 01.10.1996.g.	nema
Euro-norma 2 ili Euro 1 s PMS-om	2	od 01.01.1997.g do 31.12.2000.g	od 01.10.1996.g. do 30.09.2001.g.	crvena
Euro-norma 3 ili Euro 2 s PMS-om	3	od 01.01.2001.g. do 31.12.2005.g.	od 01.10.2001.g. do 30.09.2006g.	žuta
Euro-norma 4 ili Euro 3 s PMS-om i bolja	4	od 01.01.2006.g.	od 01.10.2006.g.	zelena
		<b>Benzinac / plin</b>	<b>Benzinac / plin</b>	
Euro Euro-norma 1 ili lošija (motorna vozila koja ne spadaju u kategoriju 4)	1	prije 01.01.1993.g.	prije 01.01.1993.g	nema
Euro 1 ili bolja ili aneks XXIII StVZO (Odredbe o registriranju za cestovni promet) ili nešto iste vrijednosti ili 52.Odredbe o iznimcima uz StVZO ili nešto iste vrijednosti	4	od 01.01.1993.g.	od 01.01.1993.g.	zelena

### **Daljnje obavijesti:**

- Planirana područja zaštite okoliši u Njemačkoj  
[<http://www.bmu.de/luftreinhaltung/doc/40590.php>]
- www.uba.de: Pregled područja zaštite okoliši u Njemačkoj  
[<http://www.env-it.de/luftdaten/download/public/html/Umweltzonen/index.htm>]
- www.bmvbs.de: Internet-stranica Saveznog ministarstva za promet, izgradnju i urbanizam  
[<http://www.bmvbs.de>]
- (tematska stranica Saveznog Ministarstva za okoliš): lebdeće čestice  
[<http://www.bmu.de/luftreinhaltung/feinstaub/doc/35258.php>]



## Okoljska cona / okoljska vinjeta

### Kaj morajo upoštevati lastniki vozil iz tujine?



Od 1. januarja 2008 so v mestih Berlin, Köln in Hannover uvedli okoljske cone, da bi zmanjšali obremenitev okolja s finim prahom. V prihodnje bodo takšne okoljske cone določili tudi v drugih mestih.



Okoljska cona je označena s prometnimi znaki in dodatnimi znaki. Tako imenovana Uredba o označevanju (35. uredba o izvedbi zveznega zakona o varstvu pred imisijami -BimSchV) ureja označevanje vozil z vinjeto (na notranji strani vetrobranskega stekla) ter določitev pravilne vinjete za posamezno vozilo. Vinjeta velja v vseh okoljskih conah v vseh mestih Nemčije.

Pregled obstoječih in načrtovanih okoljskih con v Nemčiji se nahaja na spletnem naslovu Zveznega urada za okolje [Umweltbundesamt](http://www.env-it.de/luftdaten/download/public/html/Umweltzonen/index.htm).  
[<http://www.env-it.de/luftdaten/download/public/html/Umweltzonen/index.htm>]

Poleg tega dajejo mesta pomembne informacije o svojih okoljskih conah (velikost, izjeme, servisi, praktične informacije) na voljo na svojih [spletnih straneh](http://www.bmu.de/luftreinhaltung/doc/40590.php).  
[<http://www.bmu.de/luftreinhaltung/doc/40590.php>]

### Razredi škodljivih snovi

Razredi škodljivih snovi se med seboj razlikujejo po višini emisije delcev iz vozil in so označene z vinjetami v različnih barvah:

- rdeča za 2. razred škodljivih snovi,
- rumena za 3. razred škodljivih snovi
- in zelena za 4. razred škodljivih snovi.

V trenutno urejene okoljske cone lahko vstopijo vozila od 2. razreda škodljivih snovi naprej. Vinjeta za avto potrebujejo le oni, ki bi želeli vstopiti v okoljsko cono. Za prihod na državno ozemlje Nemčije pa vinjeta ni potrebna.

Katera vozila sodijo v posamezni razred škodljivih snovi, je poenostavljeno urejeno v 6. členu Uredbe o označevanju. Če iz prometnega dovoljenja ni razvidna evropska emisijska stopnja, velja datum prve registracije avtomobila. Če je dizelsko vozilo naknadno opremljeno s sistemom za zmanjševanje emisije delcev (PMS), npr. s filtrom za delce, je možno na splošno doseči naslednji višji razred škodljivih snovi. Doseženo stopnjo zaradi dodatne opreme (urejeno v Uredbi za označevanje) je potrebno dokazati na temelju potrdila servisne delavnice.

### Izdajna mesta za vinjete

Vinjete izdajajo prometni uradi ali druge v skladu z deželnimi predpisi pristojne službe ter uradi, pooblaščenici za merjenje izpušnih plinov (avtomehanične delavnice, bencinske črpalke z delavnicami in kontrolni organi, kot npr. Dekra in TÜV, po potrebi tudi tuja predstavništva kontrolnih organizacij).

Vinjete se dobijo ob predložitvi prometnega dovoljenja pri vseh zgoraj navedenih izdajnih mestih.

Možno je tudi že pred potovanjem v območje okoljske cone naročiti vinjeto pri enem izmed zgoraj navedenih izdajnih mest. Prometna dovoljenja (načeloma brez overitve) je možno posredovati po faksu, z elektronsko pošto (skeniran dokument) ali v kopiji po pošti. Vinjeto boste nato prejeli po

pošti. Pristojbine znašajo na izdajnih mestih med 5 in 10 evrov. Pri pošiljanju po pošti so lahko pristojbine višje, vključno s poštnino.

Izvetja iz obveznosti vinjet so možna v skladu z 2. odst. 1 člena in prilogo 3 k 2. odst. 2. člena Uredbe o označevanju. Vstop v okoljsko cono brez vinjete ali brez potrdila o izvetju ni dovoljen (globa: 40 evrov).

**Pregled uvrstitve vozil v razrede škodljivih snovi (v posameznih primerih lahko pride do odstopanj):**

Evropska emisijska stopnja	Razred škodljivih snovi	Prva registracija osebnega avtomobila	Prva registracija tovornega vozila	Vinjeta
		<b>dizel</b>	<b>dizel</b>	
Euro 1 ali slabše	1	pred 01.01.1997	pred 01.10.1996	nobena
Euro 2 ali Euro 1 s PMS	2	od 01.01.1997 do 31.12.2000	od 01.10.1996 do 30.09.2001	rdeča
Euro 3 ali Euro 2 s PMS	3	od 01.01.2001 do 31.12.2005	od 01.10.2001 do 30.09.2006	rumena
Euro 4 ali Euro 3 s PMS in boljše	4	od 01.01.2006 dalje	od 01.10.2006 dalje	zelena
		<b>bencin / plin</b>	<b>bencin / plin</b>	
Euro 1 ali slabše (vozila, ki ne sodijo v 4. razred)	1	pred 01.01.1993	pred 01.01.1993	nobena
Euro 1 in boljše ali Priloga XXIII Zakona o cestnem prometu ali enakovredno ali 52. uredba o izvetjih k Zakonu o cestnem prometu ali enakovredno	4	od 01.01.1993	od 01.01.1993	zelena