

## **Berichtsvorlage**

zur Behandlung im: **Verkehrsplanungs- und Umweltausschuss**

zur Kenntnis im: **Ortschaftsrat Unterjesingen**

---

**Betreff: Stand der Umsetzung des Luftreinhalte- und Aktionsplans Tübingen**

Bezug: Vorlagen 215/05; 215a/05; 338/05

Anlagen: 2 Bezeichnung: 1. Abgrenzung der Umweltzone in Tübingen  
2. Information des UM zu Umweltzonen und Fahrverboten

---

### **Zusammenfassung:**

In Jahr 2006 wurde die zulässige Häufigkeit der Überschreitungen des Tagesmittelgrenzwertes für Feinstaub sowohl in der Mühlstraße als auch in Unterjesingen deutlich überschritten. Die im Luftreinhalte- und Aktionsplan für Tübingen ausgewiesenen Maßnahmen sind zum großen Teil umgesetzt oder in der Umsetzung. In Unterjesingen sind die Vorbereitungen zur Minderung der Luftbelastung durch eine Zuflusssdosierung mit Hilfe einer Lichtsignalanlage am westlichen Ortseingang so gut wie abgeschlossen. Vor dem Inkrafttreten der Umweltzone zur Senkung der Luftbelastung im Tübinger Stadtgebiet sind noch einige Voraussetzungen zu klären. Dies betrifft den Zeitpunkt des Inkrafttretens, mögliche Änderungen der Kennzeichnungsverordnung und die Vorgehensweise bei der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen.

### **Ziel:**

Information über den Stand des Verfahrens und die noch zu klärenden Fragen

## **Bericht:**

### **1. Anlass / Problemstellung**

Am 26. September 2005 hat der Tübinger Gemeinderat mit der Vorlage 215a/2005 den vorgeschlagenen Maßnahmen im Entwurf des Luftreinhalte- und Aktionsplans für den Regierungsbezirk Tübingen mit wenigen Änderungsvorschlägen und zwei Ablehnungen zugestimmt. Zugestimmt wurde darunter auch der Maßnahme Tü-2.5, die in einer räumlich begrenzten „Umweltzone“ zeitlich gestaffelte Fahrverbote vorsieht. Voraussetzungen für das Inkrafttreten dieser Umweltzone waren zum Einen der Erlass einer Verordnung für eine bundeseinheitliche Kennzeichnung von Fahrzeugen nach Schadstoffklassen, zum anderen das Überschreiten des zulässigen Tagesmittelwertes für Feinstaub an der Messstation in der Mühlstraße an mehr als 35 Tagen im Jahr.

Beide Voraussetzungen sind inzwischen gegeben. Die Verordnung zum Erlass und zur Änderung von Vorschriften über die Kennzeichnung emissionsarmer Kraftfahrzeuge (Kennzeichnungsverordnung bzw. 35. BImSchV) vom 10. Oktober 2006 tritt am 01.03. 2007 in Kraft. In der Mühlstraße wurden im Jahr 2006 54 Überschreitungen des zulässigen Tagesmittelwertes für Feinstaub gemessen, in der Jesinger Hauptstraße waren es 80 Überschreitungen. Zulässig sind nach der 22. BImSchV höchstens 35 Überschreitungen im Jahr.

### **2. Sachstand**

Im Umwelt- und Verkehrsplanungsausschuss am 20.07.06 hat die Verwaltung mündlich über den Stand der Umsetzung des Luftreinhalte- und Aktionsplans für Tübingen berichtet. Bereits zu diesem Zeitpunkt waren an beiden Tübinger Spotmessstellen mehr als die maximal erlaubten Überschreitungen des zulässigen Tagesmittelwertes für Feinstaub festgestellt worden. Damit war sicher, dass ganzjährige Fahrverbote in der Umweltzone kommen werden. Die hohe Zahl der Überschreitungen in Unterjesingen war Anlass für eine zügige Klärung der Voraussetzungen und Rahmenbedingungen für die Installation einer Lichtsignalanlage zur Zuflussdosierung am westlichen Ortseingang von Unterjesingen.

Die hohe Zahl der Überschreitungen veranlasste die LUBW, begleitend zur Weiterführung der Spotmessungen in Unterjesingen Verkehrszählungen durchzuführen. Die entsprechenden Zählgeräte wurden im Dezember 2006 installiert. In der Mühlstraße wurde die einfache Messbox durch eine vollständige Messstation ersetzt, so dass im Jahr 2007 auch eine kontinuierliche Stickoxidmessung erfolgen kann.

Die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Luftreinhalte- und Aktionsplan Tübingen ist nachfolgend aufgelistet:

#### M 1: Begrenzung der Aufwirbelung von Straßenstaub

Nach der Umstellung des Reinigungsrhythmus werden die Hauptverkehrsstraßen im Stadtzentrum Tübingen statt alle drei Wochen jetzt einmal in der Woche mit der Kehrmaschine vor Beginn der Hauptverkehrszeit gereinigt. Die Ortsdurchfahrt in Unterjesingen wurde einmal in der Woche ( von Anfang April bis Ende Oktober) mit dem Wasserwagen abgespritzt. Diese Maßnahme wird auf Wunsch des Unterjesinger Ortschaftsrates nicht weitergeführt, da auch Erfahrungen aus anderen Städten die geringe Wirksamkeit des Abspritzens zeigen. Im Winterdienst wird – ausser auf den Radwegen – nur Feuchtsalz eingesetzt.

#### M 5: Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr auf andere Verkehrsträger, insbesondere auf den öffentlichen Personennahverkehr

Das Pendlernetz Stuttgart ist auf die Homepage von [tuebingen.de/umwelt](http://tuebingen.de/umwelt) verlinkt. Das Netz

umfasst alle Orte im Umkreis von 100 km um Stuttgart und bietet neben der reinen Vermittlung von Interessenten mit dem gleichen Start- und Zielort auch Interessenten auf Teilstrecken der Fahrtstrecke, einen Routenplaner und eine Verlinkung auf das Fahrplanauskunftssystem EFA. Entsprechende Info- und Werbemaßnahmen sind in Vorbereitung. Der Vorstoß von Herrn Landrat Walter und Herrn Regierungspräsident Strampfer zur Einrichtung des Haltepunkts Mühlbachäcker wird von der Universitätsstadt Tübingen unterstützt.

M 6: Verringerung der Feinstaubbelastung aus diffusen Quellen in den Bereichen Bau, Handwerk, Gewerbe und Industrie

Bei der Erteilung von Bau- und Abbruchgenehmigungen wird vom Fachbereich Bauen und Vermessen im Rahmen der Zuständigkeit verstärkt auf den Einsatz staubmindernder Maßnahmen hingewirkt.

M 7: Beschaffung von Maschinen und Geräten nach dem Standard der 28. BImSchV.

Wird umgesetzt, soweit auf dem Markt vorhanden und wirtschaftlich vertretbar

M 8: Erneuerung / Umrüstung des Fahrzeugbestands im Bereich öffentlicher Träger

Das Beschaffungskonzept für die Kommunalfahrzeuge wird zurzeit auch unter dem Gesichtspunkt der Luftreinhaltung überarbeitet und in der ersten Jahreshälfte 2007 dem Gemeinderat vorgelegt.

M Tü-1.2: Verkehrsverflüssigung durch verkehrstechnische Verbesserungsmaßnahmen an den Lichtsignalanlagen

Die Einrichtung eines Grünpeils an der Sandäckerkreuzung wird aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht weiter verfolgt.

Vor der Installation einer Signalanlage zur Zuflussoptimierung am westlichen Ortseingang von Unterjesingen in Fahrtrichtung Tübingen hatte der Landkreis eine vertiefte Untersuchung zu den Konsequenzen einer solchen Anlage in Auftrag gegeben, insbesondere zum Bereich der Schranken am Bahnübergang Pfäffingen. Nach Vorliegen der Ergebnisse dieser Untersuchung lehnte der Landkreis die Umsetzung dieser Maßnahme ab, die Universitätsstadt Tübingen befürwortete sie weiterhin. Im Oktober wurde eine Einigung dahingehend getroffen, dass die Zuflussdosierung erst einmal für 2 Jahre vom Landkreis im Auftrag des Landes eingerichtet wird. Die Steuerung dieser Anlage wird auf die bestehenden Lichtsignalanlagen zeitlich in der Weise abgestimmt, dass in einem Umlauf nur so viele Fahrzeuge nach Unterjesingen einfahren können, wie an der Einmündung Rottenburger Straße (L372) die Lichtsignalanlage bei „Grün“ passieren können. Es ist vorgesehen, die Pulkgeschwindigkeit für die Steuerung der grünen Welle auf 40 km/h anzusetzen. Fahrzeuge, die derzeit an der Einmündung der L372 auf der B28 bei „Rot“ ankommen, werden zukünftig an der neuen Lichtsignalanlage – außerhalb des bebauten Bereichs - angehalten. Insbesondere in den Zeiten des morgendlichen Berufsverkehrs kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich der Rückstau bis zum Bahnübergang in Pfäffingen verlagert. Aus Sicherheitsgründen wird deshalb auf der B28 eine „Stauüberwachung“ installiert, die dazu führen kann, dass die Zuflussdosierung zeitweise abgeschaltet wird. Die Kosten trägt der Bund. Das Landratsamt hat dem Tiefbauamt die Aufgabe der Bauüberwachung übertragen. Der Baubeginn ist für März 2007 geplant.

M Tü-1.3: Verkehrsbeschränkungen auf der L 372 in Fahrtrichtung Nord

Diese Maßnahme soll erst in Angriff genommen werden, wenn M Tü-1.2 nicht zu Stande kommt bzw. keine ausreichende Verbesserung der Situation erbringt.

M Tü-2.1 Ummarkierung Wilhelmstraße

Die Maßnahme ist umgesetzt. Die Stausituation zwischen der Einmündung Doblerstraße und der Fußgängerquerung am Museum hat sich nach subjektiver Einschätzung entspannt. Das Erreichen des Hauptzieles einer Stauverringerung in der Mühlstraße konnte bisher nicht nachgewiesen werden. Eine Nachher-Zählung über 12 Stunden am 03.05.2006 erbrachte keine Verringerung der durchschnittlichen Rückstaulänge gegenüber der Vorher-Zählung am 23.04.2005 (durchschnittlich 9 gegenüber vorher 8 Fahrzeuge je Umlauf). Bei der über Stunden hinweg hohen Verkehrsbelastung um die Sättigungsgrenze herum führen selbst kleine Sonderereignisse zu Verzerrungen der Aussagefähigkeit der Zählung. Ein Vergleich von nur zwei Erhebungstagen ist nur eingeschränkt repräsentativ, weshalb 2007 zur gleichen Jahreszeit mindestens eine weitere Zählung vorgesehen ist.

#### M Tü-2.2: Erneuerung / Nachrüstung von Bussen des ÖPNV

Von den 54 Bussen, die für den SVT in Tübingen im Einsatz sind, sind 50 mit CRT- Filtern ausgerüstet. Damit sind bis auf 2 Kleinbusse, bei denen eine Umrüstung technisch nicht möglich ist, alle regelmäßig im Linienverkehr eingesetzten Busse mit Rußfiltern ausgestattet. Eine Umstellung auf Erdgasbusse ist wegen der nicht ausreichenden Leistungsfähigkeit der Gelenkbusse an den Steigungen zurzeit nicht sinnvoll. Bis Ende 2008 stehen Ersatzbeschaffungen für 20 Busse an. Die neuen Busse sollen die ab 2009 geltende Abgasnorm Euro-5 erfüllen. Bei der in diesem Jahr noch vorgesehenen Busausschreibung wird der SVT darauf drängen, dass neben den obligatorischen Rußfiltern bereits die Abgasnorm Euro-5 und eventuell weitere Technologien berücksichtigt werden. Bei der angedachten SCR-Technologie (Selective Catalytic Reduction), die sowohl die Partikel-Emission als auch den Kraftstoffverbrauch reduziert, werden die Stickoxide (NOx) in der Abgasnachbehandlung mit Hilfe einer Harnstofflösung in einem Katalysator in harmlosen Stickstoff und Wasserdampf umgewandelt. Dank dieser Technik und des nachgeschalteten Rußpartikelfilters werden solche Omnibusse nach Herstellerangaben bereits die noch über der Euro-5-Norm liegende freiwillige EEV-Norm (Enhanced Environmentallyfriendly Vehicle) erfüllen, die derzeit nur von Erdgas betriebenen Omnibusmotoren erreicht wird.

Die Entwicklung der Energiewirtschaft geht in Richtung einer immer stärkeren Nutzung von Strom aus erneuerbaren Ressourcen anstatt der Verbrennung fossiler Kraftstoffe. Nach Einschätzung des SVT werden die Fahrzeuge der Zukunft mit hoher Wahrscheinlichkeit Elektrofahrzeuge sein, die von Brennstoffzellen angetrieben werden. Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb sind geräuscharm, haben einen hohen Wirkungsgrad und sind emissionsfrei. Inwieweit auch die Busse der ebenfalls in Tübingen fahrenden Anbieter Groß, RAB und RBS mit Filtern ausgestattet sind und wie deren zukünftige Beschaffungsrichtlinien aussehen, ist nicht bekannt. Hierfür wäre ein Gespräch mit den Anbietern unter Federführung des Regierungspräsidiums hilfreich.

#### M Tü-2.3: Abfallsammlung – Betrieb der Fahrzeuge mit Biodiesel – ist umgesetzt

#### M Tü-2.5: Fahrverbote im ausgewiesenen Luftreinhaltegebiet

In Tübingen wurde mit den Vorarbeiten zur Ausweisung der Umweltzone begonnen (Anlage 1). Betroffen von den Fahrverboten wären nach einer ersten Abschätzung des Landratsamts ca. 10% des Kraftfahrzeugbestands im Landkreis Tübingen. Dieser Anteil liegt erheblich über dem noch im letzten Herbst geschätzten Anteil von ca. 4,5% der zugelassenen Fahrzeuge. Verursacht wird diese Differenz durch die „Bekanntgabe der Emissionsschlüsselnummern für die Anwendung der 35. BImSchV“ im Verkehrsblatt 23/2006 durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung. Darin sind – abweichend von den bisherigen Einschätzungen – auch ältere Benzinfahrzeuge mit geregelter Katalysator (G-Kat) der Schadstoffgruppe 1 zugeordnet. Der Deutsche Städtetag fordert die Rücknahme dieser Zuordnung, da die erste Stufe der Fahrverbote durch hohe Feinstaubwerte veranlasst wird und ein Fahr-

verbot für Benzinfahrzeuge daher der Bevölkerung nicht vermittelbar sei.

In Tübingen wären für die Umsetzung eines Fahrverbotes im festgelegten Luftreinhaltegebiet ca. 60 Schilder, die direkt an den jeweiligen Einfahrten aufgestellt würden, und 45 Vorwegweiser notwendig. Die Kosten lassen sich nur sehr schwer schätzen, da sie von den Gegebenheiten vor Ort (Mast vorhanden oder nicht...) abhängig sind. Die Verwaltung hat dafür insgesamt 30.000 € im Entwurf des Haushaltsplans vorgesehen.

Nach dem Luftreinhalte- und Aktionsplan sollen die Fahrverbote 12 Monate nach Inkrafttreten der Kennzeichnungsverordnung eingeführt werden. Dies wäre der 01. März 2008. Aus Sicht des Umweltministeriums sollte im Interesse der Luftreinhaltung und des Gesundheitsschutzes ein früherer Start der Fahrverbote ermöglicht werden. Das Ministerium hat daher über die Regierungspräsidien bei den betroffenen Städten angefragt, ob sie auch mit dem 16.10.07 als Starttermin einverstanden wären. Dies wäre 12 Monate nach der Verkündung der Kennzeichnungsverordnung. Der Oberbürgermeister hat auf diese Anfrage wie folgt geantwortet:

„Angesichts der deutlichen Überschreitungen des zulässigen Tagesmittelwertes für Feinstaub im Jahr 2006 von 80mal an der Ortsdurchfahrt Unterjesingen und 54mal in der Mühlstraße im Tübinger Stadtzentrum ist es aus Sicht der Universitätsstadt Tübingen dringend geboten, die Fahrverbote der ersten Stufe im Interesse der Gesundheitsvorsorge so früh als möglich in Kraft treten zu lassen. Die zuständigen Dienststellen der Stadtverwaltung bereiten sich daher auf die Einführung der Fahrverbote bereits im Jahr 2007 vor.

Ob hierfür bereits der 16.10.07, ein Dienstag, oder zum Beispiel besser der 01.11.07, ein Feiertag, geeignet ist, sollte im weiteren Verfahren geprüft werden. Ich halte es auf jeden Fall für sinnvoll und auch den Autofahrenden gegenüber für besser vermittelbar, wenn die Fahrverbote landesweit einheitlich zum gleichen Datum in Kraft treten. Dies kann jedoch für die Universitätsstadt Tübingen kein Grund für längeres Zuwarten sein.“

### 3. Vorgehen der Verwaltung

Das Regierungspräsidium Tübingen wurde im Dezember 2006 über den Stand der Maßnahmenumsetzung informiert.

Neben den technischen und baulichen Fragen beim Aufstellen den notwendigen Verkehrsschilder müssen vor allem die Kriterien für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen geklärt werden. Zuständig für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen ist für die Tübinger Umweltzone die Fachabteilung Straßenverkehr im Fachbereich Bürgerdienste und Recht.

Nach §1 Abs. 2 der Kennzeichnungsverordnung kann die zuständige Behörde den Verkehr von Fahrzeugen ohne die entsprechende Plakette „von und zu bestimmten Einrichtungen zu lassen, soweit dies im öffentlichen Interesse liegt, insbesondere 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“. Die Verwaltung ist der Auffassung, diese Ausnahmen so eng wie möglich zu fassen, um die im Sinne des Gesundheitsschutzes notwendige Erneuerung des Fahrzeugparks zu beschleunigen. Angestrebt ist eine enge Abstimmung mit den anderen Kommunen mit Umweltzonen in Baden-Württemberg, um möglichst einheitliche und für die Fahrzeugbesitzer nachvollziehbare Regelungen zu finden. Ein erstes Abstimmungsgespräch findet am 07.02.07 beim Städte- tag Baden-Württemberg statt.

Wichtig für die Akzeptanz der Umweltzone ist eine frühzeitige und umfassende Information der Öffentlichkeit. Hierzu wird die Verwaltung noch ein Konzept erarbeiten. Im ersten Schritt wird die Verlinkung von tuebingen.de auf die sehr informative Internetseite des Umweltministeriums zu Luftreinhaltung, Umweltzonen und Fahrverboten (Anlage 2) erfolgen.

4. Finanzielle Auswirkungen

Für die notwendige Beschilderung der Umweltzone werden 2007 insgesamt 30.000 € benötigt. Davon sind 10.000 € zusätzlich in der Ergänzungsliste zum Haushaltsentwurf übernommen worden, die restlichen 20.000 € werden aus den bestehenden Kostenstellen für Verkehrsschilder finanziert. Der finanzielle Aufwand für die Öffentlichkeitsarbeit und das Erteilen der Ausnahmegenehmigungen kann zur Zeit noch nicht abgeschätzt werden

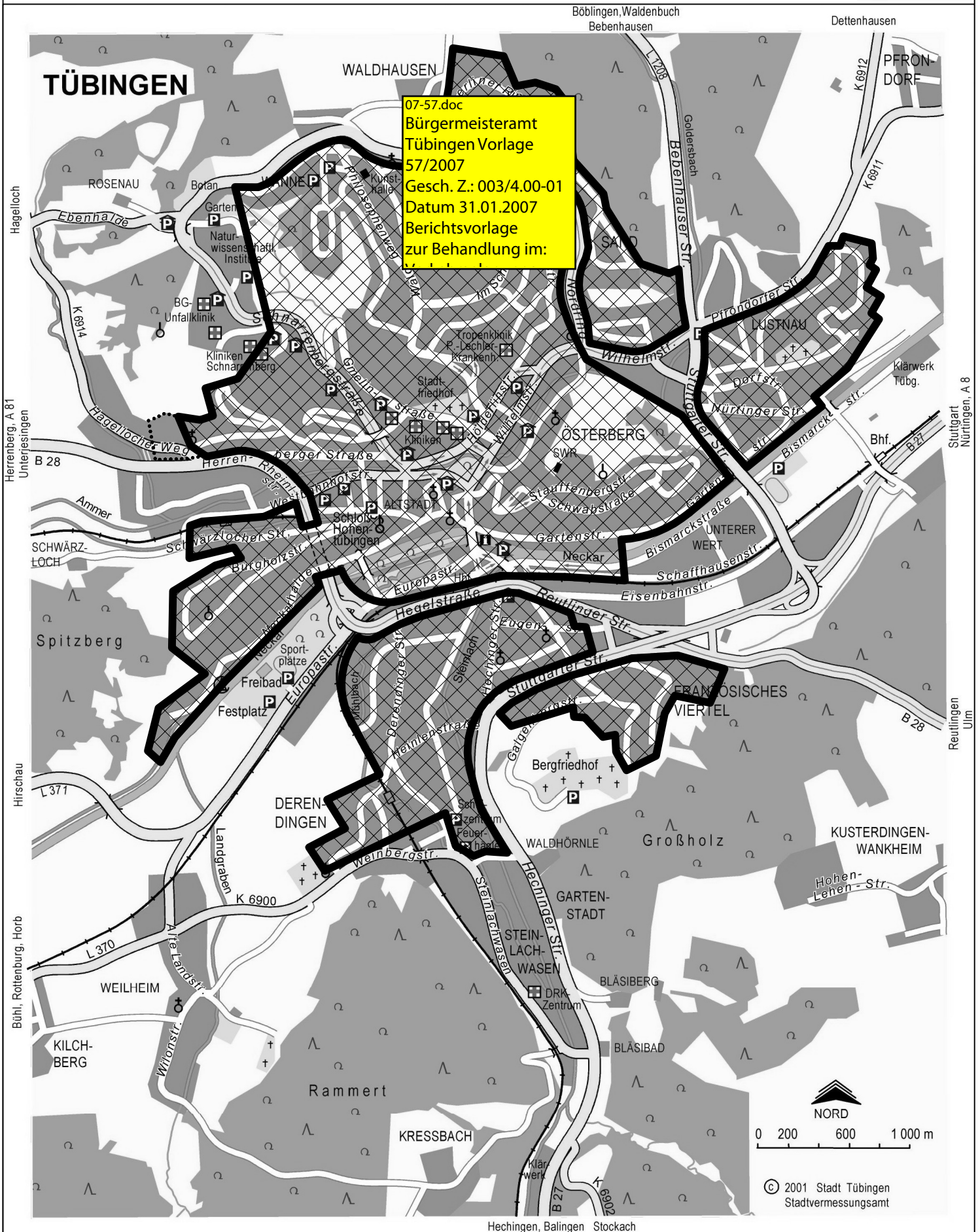
5. Anlagen

Anlage 1: Umweltzone Tübingen

Anlage 2: <http://www.um.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/29305/> Internetseite des Umweltministeriums zum Thema Luftreinhaltung, Umweltzonen und Fahrverbote

07-57.doc  
Bürgermeisteramt  
Tübingen Vorlage  
57/2007  
Gesch. Z.: 003/4.00-01  
Datum 31.01.2007  
Berichtsvorlage  
zur Behandlung im:

# Umweltzone







## **Luftreinhaltung, Umweltzonen und Fahrverbote**

Bestimmt haben Sie in letzter Zeit die Diskussion um die Luftqualität in Städten und Gemeinden mitverfolgt oder sind selbst davon betroffen, weil Sie an einer stark befahrenen Straße wohnen. Immer wieder standen im Mittelpunkt der Debatten die Grenzwertüberschreitungen bei Feinstaub und damit verbundene mögliche Beeinträchtigungen der menschlichen Gesundheit.

Zur Verbesserung der Luftqualität in Städten und Gemeinden wurden durch die Regierungspräsidien bislang 14 Luftreinhalte- und Aktionspläne erarbeitet, die Maßnahmen für eine sauberere Luft enthalten. Dazu gehört unter anderem auch die Ausweisung von Umweltzonen verbunden mit Fahrverboten für Fahrzeuge mit hohem Schadstoffausstoß. Informationen zu den Luftreinhalte-/Aktionsplänen und gegebenenfalls enthaltenen Umweltzonen sowie Fahrverboten erhalten Sie auf den Internetseiten der Regierungspräsidien unter: [www.rp.baden-wuerttemberg.de](http://www.rp.baden-wuerttemberg.de)

Oder direkt unter:

Freiburg: [www.rp.baden-wuerttemberg.de/servlet/PB/menu/1159759/index.html](http://www.rp.baden-wuerttemberg.de/servlet/PB/menu/1159759/index.html)

Karlsruhe: [www.rp.baden-wuerttemberg.de/servlet/PB/menu/1187487/index.html](http://www.rp.baden-wuerttemberg.de/servlet/PB/menu/1187487/index.html)

Stuttgart: [www.rp.baden-wuerttemberg.de/servlet/PB/menu/1155476/index.html](http://www.rp.baden-wuerttemberg.de/servlet/PB/menu/1155476/index.html)

Tübingen: [www.rp.baden-wuerttemberg.de/servlet/PB/menu/1158142/index.html](http://www.rp.baden-wuerttemberg.de/servlet/PB/menu/1158142/index.html)

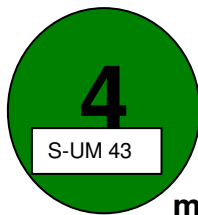
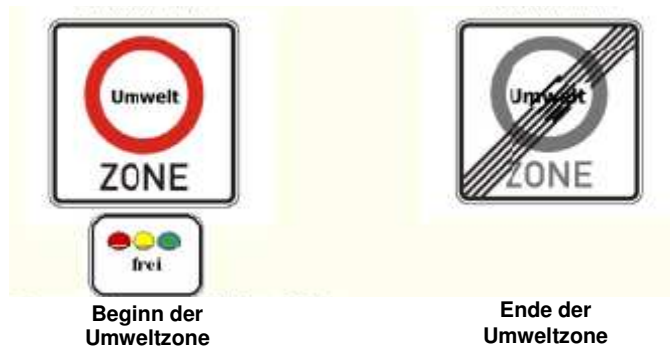


### **Was sind Umweltzonen, wo gibt es Fahrverbote?**

Umweltzonen werden im Rahmen von Luftreinhalte-/Aktionsplänen von den Städten und Gemeinden in Zusammenarbeit mit den Regierungspräsidien zur Verbesserung der Luftqualität festgelegt. In Umweltzonen dürfen Fahrzeuge mit einem hohen Schadstoffausstoß nicht mehr fahren. Fahrverbote sind in der ersten Stufe in Stuttgart, Ilsfeld, Ludwigsburg, Schwäbisch Gmünd, Leonberg, Mannheim und Tübingen vorgesehen. Fahrzeuge mit geringerem Schadstoffausstoß erhalten eine Plakette und dürfen in der Umweltzone fahren. Der Beginn und das Ende von Umweltzonen werden durch neue Verkehrschilder gekennzeichnet. Auf



Zusatzzeichen unterhalb der Schilder werden die Plaketten für Fahrzeuge dargestellt, die vom Fahrverbot ausgenommen sind. Die ersten Fahrverbote treten voraussichtlich ab Juli 2007 in Kraft.

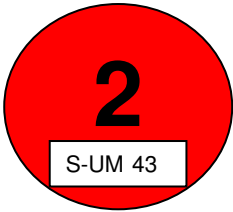
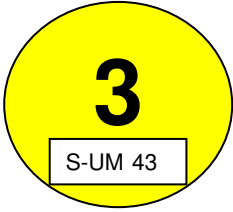
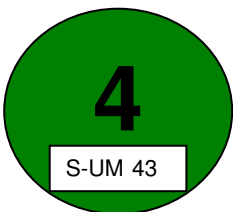


#### **Kennzeichnung von Fahrzeugen nach Schadstoffausstoß mit Plaketten**

Die Plaketten sind kreisförmig, ca. 8 cm im Durchmesser und erhalten je nach Schadstoffklasse unterschiedliche Farben (rot, gelb, grün). Sie enthalten in schwarzer Schrift die Nummer der Schadstoffgruppe (2, 3, 4) sowie ein Schriftfeld, in dem das Kfz-Kennzeichen eingetragen wird. Die Plakette ist deutlich sichtbar auf der Innenseite der Windschutzscheibe anzubringen.

Die Zuordnung der Kraftfahrzeuge zu den Schadstoffgruppen sind in der „Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung“ (Kennzeichnungsverordnung des Bundes) definiert und erfolgt anhand der in den Fahrzeugpapieren eingetragenen Emissionsschlüsselnummern. Die folgende Tabelle zeigt die Zuordnung der Pkw- und Nfz-Emissionsschlüsselnummern zu den vier Schadstoffgruppen.

## Die Plaketten werden nach folgenden Kriterien vergeben:

Schadstoffgruppe / Plakette	Zugeordnete Emissionsschlüsselnummern für PKW			Zugeordnete Emissionsschlüsselnummern für Nutzfahrzeuge (Lkw, Omnibusse, Sattelzüge)	
	Benzin	Diesel	Diesel mit Partikel-minderungs-system	Benzin	Diesel
<b>Schadstoffgruppe 1 – Keine Plakette:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ottomotor-Pkw ohne geregelten Katalysator bzw. mit geregelten Katalysator vor Euro1</li> <li>Diesel-Pkw mit Partikelemissionen nach Euro1 oder schlechter</li> <li>Nfz nach Euro I oder schlechter</li> </ul>	1 bis 13, 15, 17, 77, 88, 98	1 bis 24, 34, 40, 77, 88, 98	-	Schlüsselnummern die nachfolgend nicht aufgeführt sind	Schlüsselnummern die nachfolgend nicht aufgeführt sind
 <b>Schadstoffgruppe 2 – Rote Plakette:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Diesel-Pkw mit Partikelemissionen nach Euro2</li> <li>Nfz nach Euro II</li> </ul>	-	25 bis 29, 35, 41, 71	-		20, 21, 22, 33, 43, 53, 60, 61
 <b>Schadstoffgruppe 3 – Gelbe Plakette:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Diesel-Pkw mit Partikelemissionen nach Euro3</li> <li>Nfz nach Euro III</li> <li>Diesel Pkw mit Nachrüstung entsprechend PM1</li> </ul>	-	30, 31, 36, 37, 42, 44 bis 52, 72	PM1: 14, 16, 18, 21, 22, 25 bis 29, 34, 35, 40, 41, 71, 77		34, 44, 54, 70, 71
 <b>Schadstoffgruppe 4 – Grüne Plakette:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Diesel-Pkw mit Partikelemissionen nach Euro4</li> <li>Nfz nach Euro IV, Euro V und EEV</li> <li>Diesel-Pkw mit Nachrüstung entsprechend PM1, PM2, PM3 und PM4</li> <li>Diesel-Pkw mit Partikelemissionen unter 5 mg/km (Vorschlag für Euro5), entspricht PM5</li> <li>Pkw mit Ottomotor und regeltem Katalysator (ab Euro1)</li> <li>Kfz ohne Verbrennungsmotor (z.B. Elektromotor, Brennstoffzelle)</li> </ul>	14, 16, 18 bis 70, 71 bis 75	32, 33, 38, 39, 43, 53 bis 70, 73 bis 75	PM1: 49 bis 52 PM2: 30, 31, 36, 37, 42, 44 bis 48, 67 bis 70 PM3: 32, 33, 38, 39, 43, 53 bis 66 PM4 PM5	30 bis 55, 60, 61	35, 45, 55, 80, 81, 83, 84, 90, 91

Auflistung ohne Gewähr

Viele Kraftfahrzeugbesitzer können durch Nachrüstung ihrer Fahrzeuge die Eingruppierung in eine bessere Schadstoffgruppe und damit eine höhere Plakettenstufe erreichen.

Die Partikelminderungsstufen PM1 bis PM5 in der Tabelle bezeichnen den Wirkungsgrad der partikelmindernden Nachrüstungen von Diesel-Pkw ab Euro2. Regelungen für nachgerüstete Diesel-Pkw mit Euro1-Norm und für Nutzfahrzeuge sind in Vorbereitung.



### Wo steht die Emissionsschlüsselnummer in den Kfz-Papieren?

Bei Fahrzeugpapieren, die vor dem 1. Oktober 2005 ausgestellt wurden steht die Emissionsschlüsselnummer im Feld unter "Schlüsselnummer zu 1" (rot eingekreistes Zahlenfeld):

**Fahrzeugschein**

Das vorstehende amtliche Kennzeichen ist  
Vorname, Name (ggf. auch Geburtsname), Firma  
[REDACTED]

geb. am [REDACTED]  
Postleitzahl, **woher** (einmündig, Straße und Haus-Nr.)  
[REDACTED]

ggf. Postleitzahl, Standort, Straße und Haus-Nr.  
[REDACTED]

Wird das nebenstehend beschriebene Fahrzeug zugebilligt werden:  
- Anmeldung zur nächsten HU am 08/05

71006 Böblingen  
Landratsamt  
L.A. [REDACTED]  
Unterschrift [REDACTED]

1	PKW GESCHLOSSEN	16	Abgasnorm	1	055	1	1230
2	EURO 3	17	Stromverbrauch	1	18	2	
3	OPEL	20	Leistung	195/65R15	91H		
4	V94KQMRJ	21	Leistung	195/65R15	91H		
5	WOLVBF35	22	Leistung	205/65R15	94H		
6	DIESEL-D 22 16	23	Leistung	205/65R15	94H		
7	K88/4000	24	Leistung				
8	2172	25	Leistung				
9	-/-	26	Leistung	1700	750		
10	4898	27	Leistung	77	72		
11	1730	28	Leistung	29.08.2002	Farbe		
12	2265	29	Leistung	ZIFF. 13: HOCH 1545			
13		30	Leistung				
14		31	Leistung				
15		32	Leistung				
16		33	Leistung				

JE NACH AUSR.#ZIFF.16:H.45 B.ANH-BETR.#ZIFF.20 BIS  
3 A.FELGE 6JX15 OD.6 1/2JX15 OD.7JX15,ET 33MM\*ZIFF.2  
BIS 23 AUCH GEN.:225/55R16 94H A.FELGE 7JX16,ET 39M  
OD.235/45R17 94H A.FELGE 7 1/2JX17,ET 39MM\*ZIFF.27  
EN.:E1 00-0328 FALLS WERKSEITIG MONTIERT\*ZUL.GES-GEW  
D.ZUGES MAX.3765KG\*

Entscheidend sind die beiden letzten Ziffern der eingekreisten Zahl. In diesem Fall lautet die Emissions-Schlüsselnummer "44". Das oben dokumentierte Dieselfahrzeug (PKW), wird nach der Tabelle in die Schadstoffgruppe 3 eingeordnet und erhält eine gelbe Plakette.

Bei Fahrzeugpapieren, die nach dem 1.Oktob 2005 ausgestellt wurden steht die Emissionsschlüsselnummer in Feld 14.1 (rot eingekreistes Zahlenfeld):





## Nachrüstmöglichkeiten für Fahrzeuge

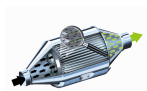
Wie die Plaketten-Übersicht in der Tabelle zeigt, können von den Fahrverboten Benzinfahrzeuge ohne geregelten Kat bzw. bestimmte G-Kat Modelle aus den Baujahren 1985 bis Anfang der 90er Jahre sowie Dieselfahrzeuge mit Schadstoff-Stufe Euro1 und schlechter betroffen sein. Eine Möglichkeit zur Vermeidung von Fahrverboten ist die Nachrüstung des Fahrzeugs mit einem qualifizierten Abgasreinigungssystem. Die Nachrüstung macht sich auch durch eine Verminderung der Kfz-Steuer positiv bemerkbar. Ein umfangreiches Angebot zur Nachrüstung steht bereits für viele Modelle zur Verfügung. Nähere Informationen erhalten Sie in den Kfz-Fachwerkstätten.

### Benzinfahrzeuge

Benzinfahrzeuge ohne oder mit ungeregeltem Kat können die grüne Plakette erhalten, wenn ein geregelter Kat (mindestens Euro1) nachgerüstet wird. Modelle mit geregelten Katalysatoren der ersten Generation nach US-Standard bis ca. 1992 können von Fahrverboten ebenfalls betroffen sein. Hier gibt es Nachrüstlösungen auf Euro2 durch Kaltlaufregler, Upgrade-Kats und Mini-Kats. Durch die Nachrüstung muss die EG-Abgasrichtlinie 91/441/EWG erfüllt werden und das Fahrzeug muss mindestens die Emissionsschlüsselnummer „14“ erhalten.

### Dieselfahrzeuge

Um für ein Dieselfahrzeug zumindest die rote Plakette der Schadstoffgruppe 2 zu bekommen, muss der Euro2-Emissionsstandard erreicht werden. Dies ist bei manchen Modellen mit einem Nachrüstkat, bei Modellen, die bereits über einen Oxi-Kat verfügen, mit einem sogenannten Upgrade-Kat oder Zusatz-Kat möglich.



Informationen zu Anbietern für Nachrüstmöglichkeiten Ihres Fahrzeugs erhalten Sie [hier](#).



Informationen zur Nachrüstung von Dieselfahrzeugen und deren steuerliche Förderung erhalten Sie [hier](#).