

WWW.GOETZE.NET

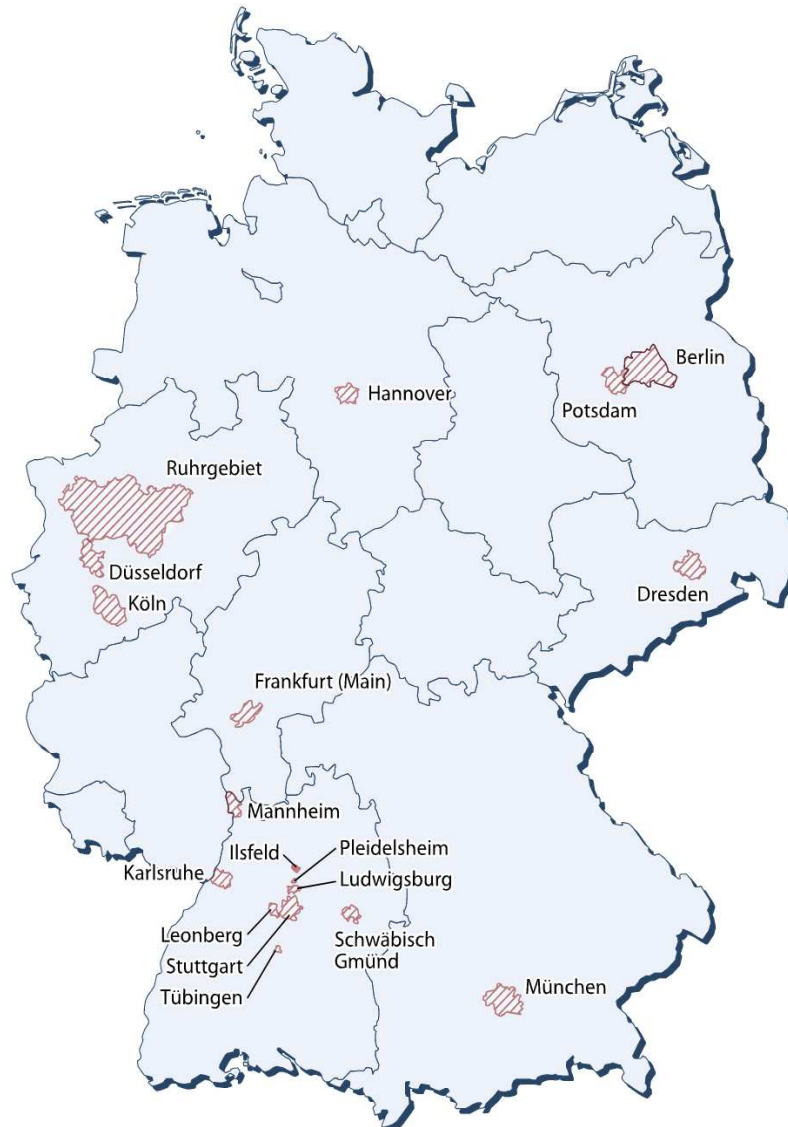
Die Umweltzone – Rechtliche Rahmenbedingungen für die Umsetzung

Rechtsanwalt *Wolfram Müller*,
Petersstraße 15 (Anwaltshaus im Messehof),
04109 Leipzig
Telefon: 0341-3085590 / mail@goetze.net

Was ist eigentlich genau unter Feinstaub zu verstehen?

„Feinstaub, international als Particulate Matter (PM) bezeichnet, besteht aus Schwebeteilchen in der Luft, die kleiner als zehn Mikrometer sind. Diese Teilchen entstehen sowohl auf natürliche Weise, beim Sahara-Staub zum Beispiel durch Wind-Erosion, als auch durch menschliche Aktivitäten. Verursacher in Deutschland sind vor allem Industrie, Privathaushalte und Straßenverkehr. Die derzeit diskutierten Grenzwerte der EU gehen zurück auf die US-Weltraumbehörde EPA. Diese hatte 1987 die schädliche Wirkung von Schadstoffen aus Feinstaub für die Menschen neu bewertet und dabei den Standard PM 10 entwickelt. Staub, der kleiner als 10 Mikrometer ist, gilt danach als umso gefährlicher, je kleiner er ist. Zehn Jahre später wurde diese Richtlinie um PM 2,5 ergänzt. Sie funktioniert nach demselben Prinzip, allerdings bewertet sie Partikel, die kleiner als 2,5 Mikrometer sind (ein Vierzigstel der Dicke eines menschlichen Haares), noch einmal erheblich strenger als PM 10. Das liegt daran, dass gerade die kleinen Schwebeteilchen leichter in die Atemwege und in die Lunge gelangen und so die Gesundheit schädigen können. Die aktuellen Grenzwerte der EU beziehen sich auf PM 10. Weitergehende Pläne in Brüssel, von 2010 an zusätzliche Obergrenzen eigens für PM 2,5 vorzuschreiben, sind vorerst vom Tisch. Dafür, so EU-Parlament und Ministerrat, gebe es noch keine ausreichend breite Datenbasis.“ (Artikel aus der Süddeutschen Zeitung vom 2. März 2007)

Die Umweltzone



Deutsche Städte mit Umweltzonen



geplant
2007 *später*

eingerrichtet



Stand: 29 April 2007

Kompetenzen und Pflichten im Verhältnis zwischen Land und Kommunen

Ausgangspunkt ist zum einen §§ 40 I BImSchG:

§ 40 I BImSchG:

„**Verkehrsbeschränkungen.** (1) Die zuständige Straßenverkehrsbehörde beschränkt oder verbietet den Kraftfahrzeugverkehr nach Maßgabe der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften, soweit ein Luftreinhalte- oder Aktionsplan nach § 47 Abs. 1 oder 2 dies vorsehen. Die Straßenverkehrsbehörde kann im Einvernehmen mit der für den Immissionsschutz zuständigen Behörde Ausnahmen von Verboten oder Beschränkungen des Kraftfahrzeugverkehrs zulassen, wenn unaufschiebbare und überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit dies erfordern.“

(2) (...)

(3) Die Bundesregierung wird ermächtigt, nach Anhörung der beteiligten Kreise (§ 51) durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates zu regeln, dass 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. Die Verordnung kann auch regeln, dass bestimmte Fahrten oder Personen ausgenommen sind oder ausgenommen werden können, wenn das Wohl der Allgemeinheit oder unaufschiebbare und überwiegende Interessen des Einzelnen dies fordern.

§ 45 BImSchG:

„**Verbesserung der Luftqualität.** (1) Die zuständigen Behörden ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um die Einhaltung der durch eine Rechtsverordnung nach § 48a festgelegten Immissionswerte sicherzustellen. Hierzu gehören insbesondere Pläne nach § 47.

(2) Die Maßnahmen nach Absatz 1

- a) müssen einem integrierten Ansatz zum Schutze von Luft, Wasser und Boden Rechnung tragen;
- b) dürfen nicht gegen die Vorschriften zum Schutze von Gesundheit und Sicherheit der Arbeitnehmer am Arbeitsplatz verstoßen;
- c) dürfen keine erheblichen Beeinträchtigungen der Umwelt in anderen Mitgliedstaaten verursachen.“

§ 47 VI BImSchG:

„Die Maßnahmen, die Pläne nach den Absätzen 1 bis 4 festlegen, sind durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach diesem Gesetz oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen. Sind in den Plänen planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen, haben die zuständigen Planungsträger dies bei ihren Planungen zu berücksichtigen.“

- Diese Vorschrift wird freilich bei verkehrsbeschränkenden Maßnahmen durch § 40 I BImSchG verdrängt

Planabhängige Maßnahmen, § 40 I BImSchG

1. Zuständige Straßenverkehrsbehörde
 - Sind nach § 44 I StVO die nach Landesrecht zuständigen unteren Verwaltungsbehörden, also die Stadt Leipzig, da in der StVZuVO nichts abweichendes bestimmt ist
2. Nach Maßgabe der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften (das ist eine Rechtsfolgenverweisung)
 - Umweltzone, Änderungen in der StVO, dazu später
 - Intern ist das **Tiefbauamt** zur Aufstellung der Verkehrszeichen **zuständig**
 - 35. BImSchV – Kennzeichenverordnung auf §§ 40 III BImSchG und § 6 I Nr. 3d und Nr. 5a StVG gestützt (erlaubt Ausnahmen von den Verboten des § 40 I BImSchV)
3. „Soweit ein Luftreinhalte- oder Aktionsplan nach § 47 Abs. 1 und 2 dies vorsehen“
 - a) Zuständigkeit zur Aufstellung eines Luftreinhalte- oder Aktionsplanes
 - Richtet sich nach § 47 I und II BImSchG in Verbindung mit der ImSchZuVO vom 5. April 2005

Dort ist folgendes festgehalten:

- | | | |
|--|---------------------------------------|--|
| - Lfd.Nr. 1.5.4 § 47 Abs. 1, 3 und 4 | Aufstellung eines Luftreinhalteplanes | RP, Anmerkung:
Die Landkreise und Kreisfreien Städte sind zur Zuarbeit verpflichtet, insbesondere zur Erfassung von Bebauungs- und Verkehrsdaten |
| - Lfd.Nr. 1.5.5 § 47 Abs. 2 und 4
Die | Aufstellung eines Aktionsplanes | RP Anmerkung:
Landkreise und Kreisfreien Städte sind zur Zuarbeit verpflichtet, insbesondere zur Erfassung von Bebauungs- und Verkehrsdaten |

- In § 47 IV 2 BImSchG ist des Weiteren geregelt:
„Werden in Plänen nach Absatz 1 oder 2 Maßnahmen im Straßenverkehr erforderlich, sind diese im Einvernehmen mit den zuständigen Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden festzulegen.“
- WICHTIG dabei ist, dass die **Herstellung des Einvernehmens** gefordert wird
- Deshalb prüft derzeit die Stadt Leipzig mit dem LfUG, inwieweit die Einrichtung von Umweltzonen sinnvoll (Umgehungsstraßen, Parkzonen, usw.) ist und unterrichtet dann das RP über das Ergebnis – die zuständigen Sachbearbeiter warten schon
- In der Praxis kommt es über die vorgesehene Beteiligung der zuständigen Behörden gemäß § 47 Va BImSchG zu einer Art kooperativer Planung zwischen dem Planungsträger und den betroffenen Gemeinden, also vorliegend der Stadt Leipzig
- Im bisherigen Luftreinhalteplan (September 2005), Seite 17, ist folgendes zu lesen:
*„Im Freistaat Sachsen ist das Sächsische Landesamt für Umwelt und Geologie (LfUG) für die Überwachung und Beurteilung der Luftqualität verantwortlich und stellte den Luftreinhalteplan für die Stadt Leipzig auf.
Die Arbeiten am Luftreinhalteplan begannen, nachdem die zulässige Anzahl von PM10-Überschreitungen für Leipzig im April 2003 überschritten wurde. Am 13.8.2003 fand die konstituierende Sitzung der Arbeitsgruppe statt, die aus Mitarbeitern des LfUG, SMUL und der Stadt Leipzig besteht.
Der Luftreinhalteplan wurde unter Federführung des LfUG erstellt. Das Amt für Umweltschutz der Stadt Leipzig übernahm die Koordination der beteiligten Ämter der Stadt. Weiterhin war das Regierungspräsidium Leipzig beteiligt. Die Namen und Anschriften der hauptsächlich beteiligten Personen sind in der Anlage 15.1 aufgelistet.“*

- Zuständigkeit hat sich nun geändert, zunächst nur Übergangszuständigkeit
- Der geltende Aktionsplan, der mit Bekanntmachung in der Leipziger Volkszeitung am 14.2.2006 in Kraft getreten ist, wurde bereits vom Regierungspräsidium gefertigt

- allerdings bleibt auch heute nach Lfd. Nr. 1.5.1. und 2. das Landesamt für Umwelt und Geologie zuständig für die Durchführung von Untersuchungen zur Überwachung der Luftqualität und zur Führung des sächsischen Emissionskataster nach 46 BImSchG
- **Verantwortlich für den Betrieb der Messstellen** ist die Staatliche Umweltbetriebsgesellschaft Radebeul (UBG), ist ein Eigenbetrieb, Fachaufsicht hat das LfUG, die Dienstaufsicht das Ministerium
- Die Analyse aus den gesammelten Daten wird vom TÜV Süddeutschland durchgeführt
- Die Bewertung und Interpretation der Daten erfolgt dann durch das Auswerte- und Informationszentrum Luft (AIL) des Sächsischen Landesamtes für Umwelt und Geologie
- Diese Daten werden schließlich – aufbereitet – dem Regierungspräsidium Leipzig zur Verfügung gestellt, so dass dieses in der Lage ist, zu überprüfen, ob der Luftreinhalteplan bzw. Aktionsplan angepasst oder geändert werden muss

b) Tatbestandsvoraussetzungen

§ 47 I BImSchG:

Überschreiten der nach § 48a I BImSchG festgelegten Immissionsgrenzwerte (umgesetzt durch die 22. BImSchV) einschließlich festgelegter Toleranzmargen

§ 47 II BImSchG:

Gefahr der Überschreitung der in der Rechtsverordnung nach § 48a I BImSchG (22. BImSchV) festgelegten Immissionsgrenzwerte oder Alarmschwellen

Die Umweltzone

- Dabei beträgt bei Feinstaub ab 1. Januar 2005 der einzuhaltende über 24 Stunden gemittelte Immissionsgrenzwert für Partikel PM10 $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$
bei 35 zugelassenen Überschreitungen im Kalenderjahr
und der ab 1. Januar 2005 einzuhaltende über ein Kalenderjahr gemittelte Immissionsgrenzwert $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$.
- *Wobei der PM10-Jahresmittelwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ in der Vergangenheit laut Luftreinhalteplan für Leipzig vom September 2005 nicht überschritten wurde. Auch für die nächsten Jahre besteht keine Gefahr der Grenzwertüberschreitung, wenn nicht zusätzliche PM10-Belastungen auftreten. Der für den Ort kritische Wert ist die Anzahl der Tage mit Tagesmittelkonzentration größer $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Der Grenzwert von 35 zugelassenen Tagen mit über $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pro Kalenderjahr wurde in den Jahren 2002 bis 2005 stets überschritten*
- Folgen:
 - bei § 47 I BImSchG – Pflicht (objektiv – rechtliche) zur Aufstellung eines Luftreinhalteplanes, der die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung von Luftverunreinigungen festlegt und den Anforderungen der 22. BImSchV entspricht
 - bei § 47 II BImSchG – Pflicht (objektiv – rechtliche) zur Aufstellung eines Aktionsplanes, der festlegt, welche Maßnahmen **kurzfristig** zu ergreifen sind. Die im Aktionsplan festgelegten Maßnahmen müssen geeignet sein, die Gefahr der Überschreitung der Werte zu verringern oder den Zeitraum, während dessen die Werte überschritten werden, zu verkürzen

Die Umweltzone

- c) Inhalt des Luftreinhalte- oder Aktionsplan
- „Der Aktionsplan ist ein Handlungsinstrument, das in besonderem Maße geeignet ist, die erforderlichen Maßnahmen zu bündeln, für alle Träger öffentlicher Verwaltung verbindlich zu machen und ihre Durchsetzung durch deren Behörden nach Maßgabe der erforderlichen Ermächtigungsgrundlage zu ermöglichen. Mittels Aktionsplan kann sichergestellt werden, den komplexen, durch eine Vielzahl von Luftverschmutzungsquellen, widerstreitende Interessen der Betroffenen und ein bestimmtes Qualitätsziel gekennzeichneten Planungsgegenstand verhältnismäßig zuzuordnen, die Luftqualitätsbeiträge der jeweils zuständigen Behörde zu koordinieren und damit eine effektive Einhaltung des Grenzwertes zu erreichen. Die zielorientierte Planung muss für die bestimmten Gebiete auf der Grundlage empirischer Untersuchungen, fundierter Ursachenanalysen und geeigneter Maßnahmen zur Verringerung der Grenzwertüberschreitung oder zur Verkürzung ihrer Dauer nachhaltig optimiert werden. Eine solche Planung zu bewältigen, ist typischerweise Sache der zuständigen Behörden“ (BVerwG, Beschluss v. 29.3.2007, 7 C 9/06, Rdnr. 26 (zitiert nach juris).
 - **Luftreinhaltepläne sind dabei Zielpläne, während die Aktionspläne als vorsorgliche Pläne** für bestimmte kritische Situationen anzusehen sind
 - Der Aktionsplan dient der kurzfristigen Reduzierung der Feinstaubbelastung (PM10)

- Interessant für die Frage der Einrichtung von Umweltzonen sind die Ausführungen im geltenden Aktionsplan für Leipzig:

„Unter Zugrundelegung dieser Zielsetzung führte die Stadt Leipzig eine Verkehrssimulation von 24 vom Landesamt für Umwelt und Geologie im Rahmen der Modellierung der Belastungssituation zusammengestellten besonders belasteten Straßenabschnitten durch. Hierbei wurde geprüft, wie sich Straßensperrungen bzw. Verkehrsbeschränkungen auf umliegende Straßen auswirken. Das Regierungspräsidium Leipzig wurde von den Ergebnissen der Simulation unterrichtet. Diese Untersuchungen ergaben, dass Straßensperrungen bzw. Verkehrsbeschränkungen nicht zu einer Minderung der Partikelbelastung insgesamt, sondern allenfalls zu einer bloßen Verlagerung führen würden.

Nach den derzeitigen Erkenntnissen können die im Rahmen kurzfristiger Maßnahmen i.d.R. als besonders geeignet angesehenen Verkehrsverbote und – beschränkungen im Plangebiet keine Berücksichtigung finden. Fahrverbote auf einzelnen Straßenabschnitten und die damit verbundenen Umleitungen wirken nicht flächendeckend und lassen in Anbetracht der bis 2006 erhöhten Bautätigkeit und der bereits bestehenden Überlastung bestimmter Netzelemente ein Ausweichen auf Wohngebiete und damit eine Erhöhung der Betroffenenzahl insgesamt befürchten. Die von der Stadt Leipzig vorgelegten Verkehrssimulationen bestätigen diese Einschätzung, bedürfen jedoch noch der weiteren Auswertung durch das Sächsische Landesamt für Umwelt und Geologie.“ (Seite 12 des aktuellen Aktionsplanes)

- aber, in den Materialien zur Luftreinhaltung des Landesamtes für Umwelt und Geologie von 2005 (Seite 23) steht folgendes:

„Im innerstädtischen Bereich trägt gerade der Straßenverkehr zur Staubbelastung bei, wobei sowohl die direkten Emissionen aus dem Auspuff als auch der Reifenabrieb und aufgewirbelter Straßenstaub die Feinstaubbelastung verursachen“

- d) Die Beschränkungen müssen noch nicht bis in Detail im Luftreinhalteplan vorgesehen sein, sondern können der Straßenverkehrsbehörde, die den Plan nach § 40 I BImSchG umzusetzen hat, einen gewissen Spielraum belassen, so etwa in dem im Plan offengelassen wird, ob ein Verkehrsverbot nur zu Verkehrsspitzenzeiten oder ganztägig auszusprechen ist

Wurden andererseits Details festgelegt, müssen sie von der Straßenverkehrsbehörde beachtet werden

Bisher sind im Aktionsplan der Stadt Leipzig vorgesehen:

1. Verschiedene Maßnahmen in Baustellenbereichen, wie Ausschalten der Motoren der zum Be- und Entladen wartenden Fahrzeuge, Befeuchtung der Abbruchmaßnahmen und der Fahrwege, minimale Abwurfhöhen beim Beladen von Behältern und Transportfahrzeugen mit Bauschutt (Seite 13 f.)
2. Auflagen bei Baugenehmigungen im Hinblick auf eine feinstaubreduzierende Ausführung bzw. Betrieb
3. Sofortmaßnahmen im Baustellenbereich (Nassreinigung im Baustellenbereich bei Alarmfax)
4. Temporeduzierung auf 30 km/h im Bereich von Großbaustellen (Seite 16 ff.)

Planunabhängige Maßnahmen im Sinne des § 45 BImSchG

- Solange kein Aktionsplan aufgestellt ist, kann und muss der Schutz vor gesundheitlicher Belastung durch Feinstaubpartikel P10 durch **planunabhängige Maßnahmen** gewährt werden
- Dabei ist jeder Planungsträger angehalten, ggf. auch im eigenen Verantwortungsbereich dafür zu sorgen, dass die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden
- § 45 I BImSchG gilt allerdings nur nach Maßgabe der jeweils bestehenden Ermächtigungs- und sonstigen Rechtsgrundlagen
- Bei Straßenplanung erfolgt die Berücksichtigung des Grenzwertes schon bei der Planaufstellung (beispielsweise Jahn-Allee) – Grundsatz der Konfliktverlagerung auf die Luftreinhalteplanung
- Die Planfeststellungsbehörde ist verpflichtet, die Auswirkungen des Vorhabens auf die Luftqualität bei der Abwägung der öffentlich und privaten Belange zu berücksichtigen
- ein behördliches Einschreiten gegen anlagenbezogene Schadstoffimmissionen kann der Einzelne verlangen, soweit die Überschreitung des Immissionsgrenzwertes anteilmäßig durch Emissionen verursacht wird, die von bestehenden Anlagen i.S.d. § 3 Abs. 5 BImSchG ausgehen

- Wird bei immissionsschutzrechtlich genehmigungsbedürftigen Anlagen nach Erteilung der Genehmigung festgestellt, dass die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft nicht ausreichend vor schädlichen Umwelteinwirkungen oder sonstigen Gefahren, erheblichen Nachteilen oder erheblichen Belästigungen geschützt ist, „soll“ die zuständige Behörde nachträgliche Anordnungen treffen (§ 17 I Satz 2 BImSchG)
- Der Betroffene kann bei Überschreitung des Grenzwertes im Regelfall den Erlass einer nachträglichen Anordnung gegen den Betreiber verlangen (Einschränkung der Betriebszeit, kurzfristiges Abschalten der Anlage)
- Bei nicht genehmigungsbedürftigen Anlagen gelten §§ 24 und 25 BImSchG
- Das durch Gesetz eingeräumte Handlungsermessen reduziert sich bei Überschreiten des Grenzwertes für Feinstaubpartikel PM 10 regelmäßig auf den Erlass einer Anordnung, wenn allein damit dem Anspruch des Betroffenen auf Abwehr von Gesundheitsgefahren durch anlagenbezogene Emissionen genügt werden kann

- Hauptverursacher einer Feistaubbelastung der Anwohner einer vielbefahrenen Durchgangsstraße wird in der Regel der **Straßenverkehr** (besonders Dieselfahrzeuge) sein
- Die zuständige Straßenverkehrsbehörde (Stadt Leipzig) kann die Benutzung bestimmter Straßen aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten (§ 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 und 5 StVO)
- Dazu ist die Behörde zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen ermächtigt (§ 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3, Abs. 1b Nr. 5 i. V. m. Abs. 9 StVO)
- Dem steht auch § 40 BImSchG nicht entgegen, denn § 45 I Satz 2 BImSchG lässt gerade auch andere Maßnahmen als den Erlass von Luftreinhalteplänen zu (z.B. VGH München, Urt. v. 18.5.2006 – 22 BV 05.2461)

- Nach der Rechtsprechung des BVerwG zur Beeinträchtigung durch Verkehrslärm kann sich das Ermessen der Behörde zum Einschreiten zu einer entsprechenden Pflicht verdichten, wenn eine Verletzung der geschützten Rechte des Einzelnen in Betracht kommt und von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen nicht wegen der damit verbundenen Nachteile abgesehen werden muss
- Bei einer Überschreitung des Immissionsgrenzwertes für Feinstaubpartikel PM10 gilt nichts anderes
- Wegen der damit gegebenen Gesundheitsbeeinträchtigung sind verkehrsbeschränkende Maßnahmen der Struktur nach unter den selben Voraussetzungen zu treffen, die bei Vorliegen eines entsprechenden Aktionsplanes nach § 40 Abs. 1 BImSchG maßgebend wären

Die Umweltzone

- Die Maßnahmen sind in beiden Alternativen durch den Verursacheranteil und den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit beschränkt
- § 40 I BImSchG ermöglicht freilich auch großräumige Verkehrsbeschränkungen, die im Wege planunabhängiger Maßnahmen nicht ohne weiteres möglich sind
- Ein Vorgehen nach § 45 StVO ist somit nur bei weniger komplexen, klaren Sachverhalten zielführend und erfolgsversprechend
- Sind die tatsächlichen Verhältnisse komplex, dass ein Bedürfnis nach planerischer Bewältigung besteht, dass also das größere Konfliktlösungspotential benötigt wird, dass einem Luftreinhalteplan oder einem Aktionsplan i. S. des § 47 I, II BImSchG zukommt, müssen planunabhängige Einzelmaßnahmen von vornherein als ermessensfehlerhaft ausscheiden (dazu VGH München, Urt. v. 18.5.2006/22 BV 05.2461, S. 4 (zitiert nach juris))
- Freilich besteht bei Vorliegen eines Aktionsplanes eine Pflicht der Straßenverkehrsbehörden, die Maßnahmen umzusetzen (§ 40 BImSchG), während sie bei § 45 I StVO ein Ermessen haben, was sich im Einzelfall verdichten kann (z.B. VGH München, Urt. v. 18.5.2006 – 22 BV 05.2461)
- Falsch wäre es, wenn ein Anspruch auf Einschreiten abgelehnt würde mit dem Argument, wegen der hohen Komplexität der Verkehrssituation sei eine planerische Bewältigung des Konfliktes mit Hilfe eines Aktionsplanes erforderlich

Beschilderung

Bisher gab es folgendes Zeichen:



- ◆ Verkehrsverbot bei Smog oder zur Verminderung schädlicher Luftverunreinigungen
- ◆ Es verbot den Verkehr mit Kraftfahrzeugen nach Maßgabe landesrechtlicher Smog-Verordnungen (gab es in Sachsen nicht) oder bei Maßnahmen zur Vermeidung von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen nach § 40 II BImSchG a.F. (das war die alte – jetzt aufgehobene – 23. BImSchV)

Jetzt gelten folgende Zeichen mit der Nummer 270.1



- ◆ Beginn eines Verkehrsverbots zur Verminderung schädlicher Luftverunreinigungen in einer Zone

Die Umweltzone

Zeichen 270.2



- Ende eines Verkehrsverbots zur Verminderung schädlicher Luftverunreinigungen in einer Zone

Die Umweltzone

- Mit den Zeichen 270.1 und Zeichen 270.2 werden die Grenzen einer Verkehrsverbotszone bestimmt. Sie verbieten den Verkehr mit Kraftfahrzeugen innerhalb einer so gekennzeichneten Verkehrsverbotszone im Falle der Anordnung von Maßnahmen zur Vermeidung von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen auf der Grundlage des § 40 Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes. Das Zusatzzeichen zum Zeichen 270.1



Freistellung vom Verkehrsverbot nach § 40 Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

nimmt Kraftfahrzeuge vom Verkehrsverbot aus,

- a) die nach § 1 Abs. 2 der Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung vom 10. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2218) ausnahmsweise zugelassen sind,
- b) die mit einer auf dem Zusatzzeichen in der jeweiligen Farbe angezeigten Plakette nach § 3 Abs. 1 der Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung vom 10. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2218) ausgestattet sind oder
- c) die nach Anhang 3 (zu § 2 Abs. 3) der Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung vom 10. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2218) keiner Plaketten-Kennzeichnung unterliegen.

Die Umweltzone

- Grundsätzlich erhalten Benzin-Kfz ohne Katalysator oder mit ungeregeltem Katalysator keine Plakette, ebenso Benziner mit G-KAT der ersten Generation (sog. US-KAT), wobei hier nach dem Willen der Bundesregierung eine Änderung in Sicht ist. Alle anderen Benzin-Kfz mit der Emissionsklasse Euro 1 oder höher erhalten eine grüne Plakette. Da Diesel-Kfz wesentlich höher am Feinstaubausstoß beteiligt sind, sind die Zuordnungen hier differenzierter und strenger
- Die vier Schadstoffgruppen werden anhand der Emissionsschlüsselnummern der Kraftfahrzeuge verteilt, die im Fahrzeugschein ersichtlich sind
- Die Emissionsschlüsselnummern lassen sich z.B. herausfinden

bei älteren Fahrzeugscheinen: die letzten beiden Ziffern unter Punkt „zu 1“ und
bei neueren Zulassungsbescheinigungen: Teil I, die letzten beiden Ziffern unter Punkt „14.1“.



Schadstoffgruppe 1
alte Dieselfahrzeuge und Benziner ohne geregelten Katalysator Es wird keine Plakette zugeteilt. Emissionsschlüsselnummern: Benziner: 0-13, 15, 17, 77, 88, 98 Diesel: 0-24, 34, 40, 77, 88, 98
Schadstoffgruppe 2
Emissionsschlüsselnummern: Benziner: <i>(nicht vorgesehen)</i> Diesel: 25-29, 35, 41, 71
Schadstoffgruppe 3
Emissionsschlüsselnummern: Benziner: <i>(nicht vorgesehen)</i> Diesel: 30, 31, 36, 37, 42, 44 bis 52, 72 Diesel PM1 (Partikelminderungsstufe): 14, 16, 18, 21, 22, 25-29, 34, 35, 40, 41, 71, 77
Schadstoffgruppe 4
praktisch alle Benziner mit geregeltem Katalysator Emissionsschlüsselnummern: Benziner: 14, 16, 18-70, 71-75 Diesel: 32, 33, 38, 39, 43, 53-70, 73-75 Diesel mit Partikelfilter PM1: 49-52 PM2: 30, 31, 36, 37, 42, 44-48, 67-70 PM3: 32, 33, 38, 39, 43, 53-66

Die Umweltzone



Schadstoffgruppe	1	2	3	4
Plakette	keine Plakette	(rote Plakette)	(gelbe Plakette)	(grüne Plakette)
Anforderungen für Diesel	Euro 1 oder schlechter	Euro 2 oder Euro 1 + Partikelfilter	Euro 3 oder Euro 2 + Partikelfilter	Euro 4, 5 oder Euro 3 + Partikelfilter
Anforderungen für Benziner	ohne geregelten Kat, mit regeltem Kat der ersten Generation und US- Kat, allerdings bestehen Änderungsabsichten			Euro 1 mit regeltem Kat oder besser (Nachrüstung schwierig bei Oldtimern)

- Trotz diesbezüglicher Forderungen sind bislang keine Ausnahmen für [Old-](#) und [Youngtimer](#) vorgesehen. Die FDP-Bundestagsfraktion hat am 17. Januar 2007 einen Antrag an die Bundesregierung gestellt, Oldtimer von Feinstaub-Fahrverboten auszunehmen. Aktuell (April 2007) gibt es aus der CDU-Fraktion noch weitreichendere Forderungen nach Ausnahmen, u. A. für alle Kraftfahrzeuge mit Benzinmotor bzw. zumindest solche mit geregelterm Kat der ersten Generation. Automobilclubs fordern, dass Fahrzeuge mit der alten, sechseckigen G-Kat-Plakette mindestens der Schadstoffgruppe 3, mit U-Kat-Plakette mindestens der Schadstoffgruppe 2 gleichgesetzt werden sollten
- Verordnung soll im Herbst angepasst werden

Überwachung und Ahndung von Verstößen

- Die Ahndung von Verstößen verläuft nach den allgemeinen – überwiegend straßenverkehrsrechtlichen – Vorschriften (Jarass, Komm. zum BImSchG, § 40, Rdnr. 11)
- wer in eine Umweltzone hinein fährt, ohne dazu berechtigt zu sein, der handelt i.S.d §§ 24 StVG i.V.m. 49 III Nr. 4 StVO ordnungswidrig
- Zuständig zur Verfolgung dieser Ordnungswidrigkeit ist gemäß § 36 I Nr. 1 OWiG i.V.m. § 2 OWiZuVO die untere Verwaltungsbehörde, also die Stadt Leipzig, als Ordnungsbehörde
- Der Polizeivollzugsdienst ist zuständig (§ 53 OWiG) zur Erforschung von Ordnungswidrigkeiten und zum Treffen aller unaufschiebbarer Anordnungen, um die Verdunklung der Sache zu verhüten
- Des Weiteren kann der Polizeivollzugsdienst gemäß § 57 II OWiG eine Verwarngeld bis 35 Euro selbst erheben
- Auch aus § 44 II StVO ergibt sich, dass die Polizei befugt ist, den Verkehr durch Zeichen und Weisungen (§ 36) und durch Bedienung von Lichtzeichenanlagen zu regeln. Bei Gefahr im Verzuge kann zur Aufrechterhaltung der Sicherheit oder Ordnung des Straßenverkehrs die Polizei an Stelle der an sich zuständigen Behörden tätig werden und vorläufige Maßnahmen treffen; sie bestimmt dann die Mittel zur Sicherung und Lenkung des Verkehrs

Die Umweltzone

- Autos, die keine Plakette haben, dürfen in die Zone nicht hineinfahren, es sei denn, es besteht eine Ausnahme nach Anhang 3 i. V. m. § 2 I der 35. BImSchV, beispielsweise für Oldtimer oder Trabis, die für Stadtrundfahrten – beispielsweise – in Berlin genutzt werden
- Autos, die beispielsweise eine Rote Plakette haben, dürfen, wenn dies im Zusatzschild untersagt ist, auch nicht hineinfahren
- Zuständig für die Ausgabe sind nach § 4 der 35. BImSchV die Zulassungsbehörden, die technischen Dienste wie [TÜV](#), [GTÜ](#), [Dekra](#) und die [AU](#)-berechtigten Werkstätten
- **Ordnungsstrafe bei Verstoß:** 40 Euro und 1 Punkt im Flensburger Verkehrssünderregister (gem. § 41 II StVO, Nummer 141621 des bundeseinheitlichen Tatbestandskatalogs, Stand 1.3.2007, noch zu Zeichen 270 (Smog), neue Zeichen sind noch nicht berücksichtigt)
- Das Abschleppen von Fahrzeugen wird mangels einer konkreten Gefahr oder Beeinträchtigung der Allgemeinheit im Sinne des Polizeigesetzes nicht verhältnismäßig sein, für die Stilllegung gilt das gleiche, zu dem bloßen Verstoß gegen die StVO müssen grundsätzlich besondere Umstände hinzukommen, welche die sofortige Beseitigung der Störung angezeigt erscheinen lassen
- Zuständig wäre dafür grundsätzlich die Ausgangsbehörde, also die Straßenverkehrsbehörde, bei Eilerfordernis auch die Polizeivollzugsbehörde

- Dabei muss man als Grundverfügung (ähnlich einem Halteverbot) in dem Verbot, in die Umweltzone hineinzufahren auch gleichzeitig das Gebot erblicken, aus dieser – wenn man hineingefahren ist – auch wieder herauszufahren – dies wäre ein vollstreckungsfähiger VA, der dann mittels Ersatzvornahme vollstreckt werden kann