

## Anlage 1

Der Rat der Stadt Köln hat zum vergangenen Jahreswechsel eine innerstädtische Umweltzone eingerichtet. Lassen Sie mich anmerken, dass ich die Einrichtung von Umweltzonen vor diesem Hintergrund für richtig und wichtig halte, schließlich geht es um die Gesundheit der gesamten Bevölkerung.

Fahrzeuge, die in die Kölner Umweltzone einfahren, müssen mit einer roten, gelben oder grünen so genannten Umweltplakette gekennzeichnet sein. Fährt man mit einem nicht gekennzeichneten Fahrzeug in eine Umweltzone ein, drohen sowohl 40 EUR Geldstrafe, als auch ein Punkt im zentralen Verkehrsregister in Flensburg.

In der „Verordnung zur Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung“, kurz „Verordnung emissionsarme Kraftfahrzeuge“ steht festgehalten, welche Fahrzeuge welche Plakettenfarbe zugeteilt bekommen. Dies hängt von der Emissionsklasse ab, die in den Fahrzeugpapieren eingetragen ist. Die Verordnung regelt außerdem, welche Fahrzeuge von der Plakettenpflicht ausgenommen sind.

Das von mir an Sie heran getragene Problem betrifft Fahrzeuge mit der Emissionsklasse 14, die so genannten „alten Stinker“. Das sind vor allem Fahrzeuge der Baujahre 1979 bis etwa 1988, also solche, die noch nicht 30 Jahre alt und somit Oldtimer sind, einen Ottobzw. Benzinmotor und keinen Katalysator besitzen. Solche Fahrzeuge dürfen – zurecht - nicht in Umweltzonen einfahren.

Ich mache hier einen gedanklichen Schnitt.

Wie sie wissen, gibt es neben Dieselfahrzeugen und Benzinern auch Fahrzeuge mit Gasantrieb. Hier unterscheidet man zwischen Fahrzeugen mit Erdgasantrieb und Fahrzeugen mit Autogasantrieb. Autogas ist ein Propan-Butan-Gemisch (Feuerzeuge, Campinggas) und auch unter der Bezeichnung Flüssiggas oder der Abkürzung LPG bekannt.

Von ganz wenigen Ausnahmen abgesehen, ist es technisch problemlos möglich, jedes Benzin betriebene Personenkraftfahrzeug oder leichte Nutzfahrzeug für den Betrieb mit Autogas umzurüsten. Die Kosten für die Umrüstung liegen zwischen 1500 EUR für Fahrzeuge mit Vergaser und 2500 EUR für Fahrzeuge mit Direkteinspritzung. Im Autogasbetrieb entstehen deutlich geringere Emissionen umweltschädlicher Gase, also Kohlendioxid, Kohlenmonoxid, Stickoxide, unverbrannte Kohlenwasserstoffe und schwefelhaltige Verbindungen. Feinstaub fällt bei der Verbrennung von Autogas gar nicht an.

An dieser Stelle ist noch wichtig zu erwähnen, dass bei der Umrüstung von Benzinern auf Autogas der Emissionsschlüssel in den

Papieren nicht geändert wird. Der Grund dafür ist, dass solche Fahrzeuge sowohl mit Autogas angetrieben werden können, als auch trotz Umbau immer noch mit Benzin. Man nennt das einen „bivalenten Antrieb“. Persönlich kann ich Ihnen berichten, dass es aus zwei Gründen absolut widersinnig ist, mit einem Gasfahrzeug Benzin zu verjuckeln, nämlich A) weil ich mit dem Umbau des Fahrzeugs erheblich in finanzielle Vorlage gegangen bin und dass ich B) mit dem Klammerbeutel gepudert sein müsste, wenn ich statt Autogas für 65 Cent, Benzin für einen Euro fünfzig pro Liter verfare. Eine kleine Einschränkung muss ich hier allerdings machen: Bei kaltem Motor sollen bivalente Autogasfahrzeuge mit Benzin gestartet werden. Nach ungefähr 3 bis 400 Metern Fahrstrecke kann man dann per Knopfdruck auf Gasantrieb umschalten. Diese Vorsichtsmaßnahme geschieht, um Vereisungen des Vergasers vorzubeugen.

Übrigens ist Autogas deshalb so billig, weil der Gesetzgeber die besondere Umweltfreundlichkeit von Gasbetrieb erkannt und die Besteuerung bis ins Jahr 2018 auf neun Cent pro Liter festgeschrieben hat. Zum Vergleich: Auf einen Liter Diesel fallen 31 Cent Mineralölsteuer an, bei Benzin sind es sogar 51 Cent.

Allerdings hat der gleiche Gesetzgeber umgerüstete Gasfahrzeuge mit dem Emissionsschlüssel 14 in der „Verordnung emissionsarme Kraftfahrzeuge“ schlicht vergessen. Das mag deswegen geschehen sein, weil die Anzahl solcher Kfz ausgesprochen gering ist. So betrug die Anzahl der Gasfahrzeuge im Jahr 1990 in der gesamten Bundesrepublik Deutschland ungefähr 10.000 Stück. Legen wir wohlwollend zugrunde, dass heute, 18 Jahr nach dieser Zählung, noch immer ein Drittel dieser Fahrzeuge auf der Straße sind, dann sprechen wir von einem bundesweiten Bestand von rund 3.000 betroffenen Fahrzeugen. Diese Zahl kann in geringem Umfang anwachsen, wenn heute Fahrzeuge der besagten Baujahre noch nachträglich auf Autogasantrieb umgerüstet werden. Aber gegen eine solche Verbesserung der Umwelteigenschaften, kann wohl niemand ernsthaft etwas einwenden.

Dass die Fahrzeuge vergessen wurden, merkt man auch daran, dass es in der „Verordnung emissionsarme Kraftfahrzeuge“ sehr wohl eine Regelung für mit Flüssiggas betriebene Fahrzeuge gibt – allerdings nur für ausländische Fahrzeuge, deren Hersteller eine abgasbezogene Reihenmessung ihrer Motoren vornehmen lassen bzw. ließen. Bei solchen Fahrzeugen wird im Rahmen der Bestrebungen um eine innereuropäische Angleichung von Vorschriften angenommen, dass diese Autogasfahrzeuge entweder der Schadstoffklasse EURO2 oder der Schadstoffklasse EURO4 zuzuordnen sind. Das heißt, sie bekommen entweder eine rote oder eine grüne Plakette.

Das Problem bei der Sache ist im Fall meines gasbetriebenen Fahrzeugs, dass ich gar nicht in der Lage wäre, drei gleiche Motoren für eine Reihenmessung zur Verfügung zu stellen, und im Fall meines einzelnen Motors kostete diese sehr umfangreiche

Messreihe laut Aussage des TÜV 1.300 EUR. Angesichts dessen, dass es hier um eine Umweltplakette zum Kaufpreis von fünf Euro geht, möchte ich mit Ihrer Zustimmung auf Kosten von 1.300 EUR verzichten. Ähnlich unsinnig ist übrigens auch die manchmal vorgeschlagene Verkleinerung des Benzintanks – zum einen kostet das einen Benzintank inkl. Montage und zum anderen verliert das Fahrzeug durch den technischen Umbau jede Chance, in kurzer Zeit eine Klassifizierung als Oldtimer zu erhalten.

Interessant ist, dass für die Angleichung der europäischen Vorschriften ganz konkrete Obergrenzwerte genannt werden, damit ein Gasfahrzeug entweder eine rote oder eine grüne Plakette erhält und mit dieser in die innerstädtische Kölner Umweltzone einfahren darf. Ich nenne die Grenzwerte gleich im Anschluss.

Es gibt allerdings durchaus die Möglichkeit, dass der TÜV, die Dekra oder eine andere technische Prüfstelle die Abgaswerte in einem weit weniger aufwendigen Prüfverfahren misst, als jener für 1.300 EUR. Das weniger aufwendige Prüfverfahren kommt einer normalen Abgasuntersuchung gleich und kostet ungefähr 35 EUR.

Bevor ich nun die heute früh beim TÜV in Waldbröl gemessenen Werte meines Fahrzeugs jenen europäischen Grenzwerten gegenüberstelle, darf ich Ihnen noch kurz mein Fahrzeug vorstellen: Es handelt sich um einen 26 Jahre alten Transporter, vormals ein Sonder-Kfz Polizeifahrzeug, einen Benziner ohne Katalysator und entsprechend mit Emissionsklasse 14. Wenn das Prädikat „alter Stinker“ zutrifft, dann mit Sicherheit auf ein solches Fahrzeug ohne Umrüstung auf Autogas.

Nun aber zu den Werten:

	gemessen bei 2.500 U/min	für rot 91/452/EWG	für grün 1999/96/EG
CO	0,07	4,0	4,0
NOx	nicht gem.	7,0	2,0
HC	0,22	1,1	0,55
Partikel	n.nachw.bar	0,15	0,03

Wie ich Ihnen hier hoffentlich deutlich darlegen kann, bekäme mein alter Stinker locker eine grüne Plakette, wenn er denn nicht ein Daimler-Benz, sondern ein ausländisches Fahrzeug wäre. Für den nicht gemessenen Nox-Wert darf man von einer Reduktion der Benzin-Vergleichswerte um 50 bis 60 Prozent ausgehen.

Ich habe in den Ausführungen der Verwaltung gelesen, dass man sich Mühe gab, mein Anliegen beim Umweltministerium NRW vorzutragen, um einen positiven Bescheid geben zu können. Nachdem das Ministerium dann zurück gerudert ist, muss auch die Kölner Verwaltung das tun, was Aufgabe der Verwaltung ist: sich innerhalb der Verordnungsvorgaben bewegen. Und da in Gesetzen und Vorgaben nicht steht, dass eine Verwaltung kreativ nach Lösungen streben soll,

haben wir heute hier eine Beschlussvorlage vorliegen, die mit anderen Worten sagt: „Da kann man nix machen, da sind wir nicht zuständig, da muss sich der Bongartz anderweitig bemühen.“ Und das, obwohl die gleiche Verwaltung auf Basis der gleichen Verordnung Gasfahrer vor die Tore der Stadt Köln verbannt. Nicht zuständig – vielleicht – wohl aber verantwortlich.

Damit das dargelegte Problem einer der Vernunft nach vernünftigen Entscheidung zugeführt werden kann, bitte ich Sie, meine Damen und Herren, der Beschlussvorlage der Verwaltung in diesem Punkt nicht zu folgen und trotzdem im rechtsgültigen Ordnungsrahmen zu bleiben. Nirgends in der „Verordnung emissionarme Kraftfahrzeuge“ steht nämlich, dass erkannte Fehler nicht angegangen werden dürfen.

Sie alle haben gesehen, dass eine – wenn auch kleine – Zahl von Fahrzeugen zu unrecht nicht in die Umweltzone einfahren darf. Und wo Unrecht herrscht, da können Sie etwas tun. Ich bitte Sie um nichts anderes, als den notwendigen Schritten eine gewisse Beschleunigung zu verleihen.

Ich habe mir erlaubt, eine abweichende Beschlussvorlage zu formulieren. Sie lautet wie folgt:

Der Ausschuss für Anregungen und Beschwerden empfiehlt, exemplarisch und auf Widerruf ein einzelnes Fahrzeug, Benzinmotor ohne Katalysator, umgerüstet auf Autogasbetrieb für das Befahren der innerstädtischen Umweltzone der Stadt Köln zuzulassen. Welche Plakette erteilt wird, geschehe in Anlehnung an die Richtlinie 1999/96/EG, Absatz 6.2.1, Tabelle 2 bzw. die Richtlinie 91/452/EWG, Absatz 6.2.1 des Europäischen Parlamentes und Rates und nach Vorlage eines aussagekräftigen Prüfberichtes einer zugelassenen technischen Prüfstelle. Der Ausschuss empfiehlt weiterhin, die oben genannte Zulassung eines einzelnen Fahrzeugs in geeigneter Form an den Gesetzgeber mit der Bitte um beschleunigte Prüfung weiter zu leiten.