Bundesrat Drucksache **298/1/94**

09.05.94

Empfehlungen
der Ausschüsse

VP - R - U

zu **Punkt** der 669. Sitzung des Bundesrates am 20. Mai 1994

Achtzehnte Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

A

Der **Ausschuß für Verkehr und Post** empfiehlt dem Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe folgender Änderung zuzustimmen:

1. Zu Artikel 1 Nr. 7 (Anlage XV zu § 49 Abs. 3 StVZO)

   In Artikel 1 Nr. 7 ist in der Anlage XV zu § 49 Abs. 3 in der Ergänzungsbestimmung am Ende nach dem Wort "anzubringen" folgender Halbsatz anzufügen:

   "; es darf zusätzlich auch an der Fahrzeugrückseite angebracht sein"

   Begründung:

   Das Zeichen "Geräuscharmes Kraftfahrzeug" sollte zusätzlich auch an der Fahrzeugrückseite angebracht werden dürfen, da es hier eine bessere Werbewirkung erzeugt. Die Anbringung an der Fahrzeugrückseite kann nicht vorgeschrieben werden, weil sie bei verschiedenen Fahrzeugen nicht oder kaum möglich ist. Außerdem kann das Zeichen durch Anhänger verdeckt werden und somit nicht seine verkehrsrechtliche Wirkung erfüllen.

Ausgeliefert am 10. MAI 1994

Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 1320, 53003 Bonn
Telefon: 0228/3820840, Telefax: 0228/3820844
ISSN 0720-2946

B

2. Der **Rechtsausschuß** und der **Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** empfehlen dem Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes zuzustimmen.

C

Der **Ausschuß Ausschuß für Verkehr und Post (VP)** und der **Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U)** empfehlen dem Bundesrat ferner die Annahme nachstehender Entschließungen:

U 3. Der Bundesrat begrüßt, daß das seit Jahren angekündigte Kennzeichen für lärmarme Fahrzeuge nunmehr durch Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) verbindlich eingeführt werden soll.

Er sieht jedoch mit Sorge, daß mit der Achtzehnten Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften Standards in das nationale Recht übernommen werden, die nicht dem Stand der Technik bzw. der aktuellen Entwicklung entsprechen.

Die für motorisierte Zweiräder vorgesehenen Abgasgrenzwerte der ECE-Regelung Nr. 40 liegen auch in der Fassung der Änderung I um das Mehrfache über den Grenzwerten, welche die Schweiz bereits seit 1990 für alle neu in den Verkehr kommenden Fahrzeuge vorgeschrieben hat.

Die der zukünftigen Kennzeichnung geräuscharmer Fahrzeuge zugrundegelegte Richtlinie 92/97/EWG entspricht nicht dem Stand der Technik in der Lärmbegrenzung, da Motorbremsgeräusch und Rundumgeräusch nicht berücksichtigt wurden, obwohl die Anlage XXI zu § 49 StVZO dies bereits seit 1984 vorschreibt.

Darüber hinaus kann bereits heute infolge des technischen Fortschritts eine Verminderung der Grenzwerte der Anlage XXI um ca. 3 dB (A) erreicht werden.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich bei den weiteren Beratungen der EG dafür einzusetzen, daß

...

(noch Ziff. 3)

- die Abgasemissionswerte für motorisierte Zweiräder möglichst umgehend auf den Stand gebracht werden, der für Personenkraftwagen bereits seit 1992/93 gilt,
- bei der Kennzeichnung von geräuscharmen Fahrzeugen nicht auf den Standard verzichtet wird, der mit Anlage XXI zu § 49 StVZO bereits fester Bestandteil der technischen Lärmminderung in Deutschland ist,
- die Grenzwerte der Richtlinie 92/97/EWG um eine Begrenzung des Rundumgeräusches sowie des Motorbremsgeräusches ergänzt werden und eine allgemeine Herabsetzung der Grenzwerte um jeweils 3 dB (A) vorgenommen wird.

Die Kennzeichnung emissionsarmer Kraftfahrzeuge stellt einen wirksamen marktwirtschaftlichen Anreiz zur Verbreitung moderner umweltverträglicher Fahrzeugtechnik dar. Über die Kennzeichnung lärmarmer Fahrzeuge hinaus muß daher so bald wie möglich eine bundeseinheitliche Kennzeichnung auch für schadstoffarme Fahrzeuge geschaffen werden, die sich an der Euro-Norm ausrichtet. Der Bundesrat bittet daher die Bundesregierung, so bald wie möglich auch eine Kennzeichnung für schadstoffarme Kraftfahrzeuge einzuführen. Dabei ist sowohl ein Kennzeichen für die geltende Euro-Norm Stufe 1 als auch für die ab 1996 geltende Euro-Norm Stufe 2 vorzusehen.

VP 4. Die bisherigen Maßnahmen zur Verhinderung der mißbräuchlichen "Entsorgung" von Autowracks haben nicht die gewünschten Ergebnisse erzielt. Die Länder müssen weiterhin zum Teil Millionenbeträge für die Beseitigung aufwenden. Es ist deshalb notwendig, daß eine wirksame Kontrolle des Verbleibs von abgemeldeten Kraftfahrzeugen ermöglicht wird.

Die Bundesregierung wird daher gebeten, schnellstmöglich die bereits geplante Änderung des § 27 Abs. 5 StVZO im Rahmen der beabsichtigten Verordnung über die Entsorgung von Altautos nach dem Abfallgesetz vorzunehmen.

VP 5. Die Bundesregierung wird gebeten, rechtzeitig mit der Verkündung der vorliegenden Verordnung für Lagerfahrzeuge, die die ECE-Regelung 40/01 nicht erfüllen, eine bis zum 01.07.1995 befristete, geeignete Übergangsregelung zu erlassen.

...

(noch Ziff. 5)

Begründung zu Ziffer 5 (nur gegenüber dem Plenum):

Der Zeitraum zwischen dem Inkrafttreten der Verordnung und dem Anwendungstermin für die neuen Abgasvorschriften (01.07.1994) von voraussichtlich einem Monat ist im Hinblick auf Lagerfahrzeuge zu kurz. Die Bundesregierung sollte deshalb eine geeignete Übergangsregelung, etwa in Form einer Ausnahmeverordnung vorlegen.

Das Problem der Lagerfahrzeuge, die nur die ECE-Regelung 40 erfüllen, könnte zwar auch durch Tageszulassungen durch die jeweiligen Besitzer (Händler, Importeure) gelöst werden. Mit Tageszulassungen sinkt jedoch der Wert eines neuen Fahrzeuges, ohne daß sich für die Umwelt ein Vorteil ergibt.

Viele Krafträder haben Einzelbetriebserlaubnisse. Die Erteilung von Ausnahmen für diese Fahrzeuge fällt in die Zuständigkeit der Länder. Eine bundesweite Regelung des BMV würde eine Vielzahl von Einzelausnahmen entbehrlich machen und damit erheblich zur Verwaltungsvereinfachung beitragen. Zur Feststellung des Lagerbestandes könnte der amtlich anerkannte Sachverständige für den Kraftfahrzeugverkehr tätig werden.