

Bundesrat

Drucksache

183/1/95

22.05.95

**Empfehlungen
der Ausschüsse**

VP - Fz - In - U - Wo

zu Punkt der 685. Sitzung des Bundesrates am 02. Juni 1995

Allgemeine Verwaltungsvorschrift über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen bei Überschreiten von Konzentrationswerten nach der 23. BImSchV (VwV-StVO-ImSch)

A

**Der federführende Ausschuß für Verkehr und Post,
der Ausschuß für Innere Angelegenheiten,
der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und
der Ausschuß für Städtebau, Wohnungswesen und Raumordnung**

empfehlen dem Bundesrat, der Verwaltungsvorschrift gemäß Artikel 84 Abs. 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe nachstehender Änderungen zuzustimmen:

1. Zu den Eingangsworten

In den Eingangsworten sind nach den Wörtern "geändert worden ist" die Wörter "und aufgrund des § 48 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Mai 1990 (BGBl. I S. 880), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 23. November 1994 (BGBl. I S. 3486)," einzufügen.

Begründung:

Es ist nicht sachgerecht, die Verwaltungsvorschrift lediglich auf die Ermächtigungsgrundlage des § 6 Abs. 1 StVG zu stützen. Die Verwaltungsvorschrift sollte durch gleichzeitigen Verweis auf § 48 BImSchG auch eine tatsächliche Bindung der Immissionsschutzbehörden gewährleisten, da nur bei effektivem Zusammenwirken der Straßenverkehrs- und der Immissionsschutzbehörden eine sachgerechte Handhabung des § 40 Abs. 2 BImSchG möglich erscheint.

- VP, In,
Wo
bei
Annahme
entfällt
Ziffer 3
2. Zu Nummer 2.2.4 Satz 2
In Nummer 2.2.4 Satz 2 ist das Wort
"Straßenverkehrsbehörde"
durch die Wörter
"Straßenverkehrsbehörde oder Straßenbaubehörde"
zu ersetzen.

Begründung:

Es soll den Ländern überlassen werden, welche der beiden Behörden die erforderlichen Daten bereitzustellen hat.

- U
entfällt bei
Annahme
von Ziffer
2
3. Zu Nummer 2.2.4 Satz 2
In Nummer 2.2.4 Satz 2 sind die Wörter "Die Straßenverkehrsbehörde" durch
die Wörter "Der Träger der Straßenbaulast" zu ersetzen.

Begründung:

Im 2. Satz der Nummer 2.2.4 ist "der Träger der Straßenbaulast" zu benennen, da die Straßenbauverwaltung am ehesten über Verkehrsdaten auf betroffenen Straßen verfügt. Dies ist in § 5b StVG entsprechend geregelt.

- U
4. Zu Nummern 2.3 und 2.4.1 Abs. 1
Die Nummern 2.3 und 2.4.1 sind wie folgt zu ändern:

- a) Nummer 2.3 ist zu streichen.
b) In Nummer 2.4.1 ist Absatz 1 wie folgt zu fassen:

"Nach Eingang der auslösenden Information durch die Immissionsschutzbehörde bei der Straßenverkehrsbehörde sind Verkehrsbeschränkungen und -verbote zu prüfen. Sie sollen sich in das System der verkehrsplanerischen und -lenkenden Maßnahmen einfügen. Die Prüfung muß umfassend sein. Verkehrsbeschränkungen und -verbote sind anzuordnen, wenn und soweit angemessene Maßnahmen der Verkehrsplanung und -lenkung noch nicht getroffen werden konnten."

(noch Ziffer 4)

Begründung:

Das Junktim, Verkehrsbeschränkungen nur zuzulassen, wenn Maßnahmen der Verkehrswegeplanung und -lenkung nicht ausreichen, muß aufgegeben werden. Der Hinweis darauf, daß sich die Maßnahmen in ein Gesamtverkehrskonzept einbetten sollten, ist ausreichend. Verkehrsbeschränkungen nur als Übergangslösung oder als Ausnahme zuzulassen, ist nach § 40 Abs. 2 BImSchG nicht gerechtfertigt. Maßgebend ist hier allein die konkrete Immissionssituation. Ein Verweis auf ein Planungskonzept, das Verkehrsbeschränkungen und -verbote u. U. erst zu einem späteren Zeitpunkt vorsieht, wird dem Gesetzauftrag nicht gerecht.

In
Wo

5. Zu Nummer 2.4.1 Abs. 2 Satz 2 - neu -

In Nummer 2.4.1 Abs. 2 ist nach Satz 1 folgender Satz 2 anzufügen:

"Die Konzentrationswerte sind keine Grenzwerte, und zwar auch nicht für Maßnahmen der Straßenbaubehörden."

Begründung:

Das Überschreiten der in der 23. BImSchV festgelegten (Jahres-)Konzentrationswerte für luftverunreinigende Stoffe kann unmittelbar nur eine Prüfung der Straßenverkehrsbehörde zum Erfordernis von Verkehrsbeschränkungen und Verkehrsverboten auslösen. Es muß klargestellt werden, daß es sich dabei nicht um Grenzwerte handeln soll, die Straßenverkehrsbehörden oder Straßenbaubehörden unmittelbar zu Maßnahmen zwingen. Die Konzentrationswerte sind also auch keine Grenzwerte für Immissionen an geplanten oder bestehenden Straßen.

U

6. Zu Nummer 2.4.2 Abs. 1 Satz 2 - neu -

In Nummer 2.4.2 Abs. 1 ist nach Satz 1 folgender Satz einzufügen:

"Die Prüfung erfolgt gemeinsam mit der zuständigen Immissionsschutzbehörde."

Begründung:

Eine Prüfung und Abwägung der zu treffenden Maßnahmen kann nur unter Kenntnis der Immissionsbelastung des gesamten Gebietes erfolgen. Diese Sachkenntnis besitzt aber nur die Immissionsschutzbehörde.

U 7. Zu Nummer 2.4.2 Abs. 2 Satz 1

In Nummer 2.4.2 Abs. 2 sind in Satz 1 nach den Wörtern "und die städtebaulichen Belange" die Wörter "im Einvernehmen mit der zuständigen Planungsbehörde" einzufügen.

Begründung:

Die Straßenverkehrsbehörde ist für die Klärung der städtebaulichen Belange weder zuständig noch kompetent.

U 8. Zu Nummer 2.4.3 Abs. 1 Satz 2

In Nummer 2.4.3 Abs. 1 Satz 2 sind die Wörter "unter Umständen" zu streichen und nach den Wörtern "an anderer Stelle" die Wörter "signifikante Immissionserhöhungen oder" einzufügen.

Begründung:

Es kann nicht Ziel des § 40 Abs. 2 BImSchG sein, die Konzentrationswerte der 23. BImSchV - insbesondere bei den kanzerogenen Schadstoffkomponenten Benzol und Dieselruß - auf möglichst vielen Straßen durch entsprechende Verkehrsverlagerung auszuschöpfen.

U 9. Zu Nummer 2.4.4 Abs. 1

In Nummer 2.4.4 Abs. 1 sind die Wörter "sowie die Industrie- und Handelskammer und Handwerkskammer" zu streichen.

Begründung:

Bei einer Anhörung von Interessenverbänden wie der Industrie- und Handelskammer und der Handwerkskammer müßte auch eine Anhörung der anerkannten Umweltverbände erfolgen. Ansonsten bestünde die Gefahr einer einseitigen Interessenartikulation.

Dieser Empfehlung widerspricht der Ausschuß für Verkehr und Post mit folgender

(noch Ziffer 9)

Begründung:

Die Straßenverkehrsbehörde hat die Gründe für den Erlass einer Anordnung von Verkehrsbeschränkungen und -verboten umfassend zu prüfen und anschließend abzuwägen. Zu berücksichtigen sind insbesondere die Verkehrsbedürfnisse, einschließlich des Wirtschaftsverkehrs. Damit die Straßenverkehrsbehörde ein sachgerechtes Urteil über die Verkehrsbedürfnisse fällen kann, muß sie die von der Anordnung Betroffenen oder deren Sachverwalter zumindest anhören. Hauptsächlich sind betroffen Handwerksbetriebe, Gewerbeunternehmen und der Handel, die einzeln nicht angehört werden können. Die Einbindung der Kammern in das Anhörverfahren ist daher rechtlich und organisatorisch geboten.

U 10. Zu Nummer 3.1 Buchstabe d - neu -

In Nummer 3.1 ist nach Buchstabe c folgender Buchstabe d einzufügen:

"d. gebietsbezogenes Verkehrsverbot für alle Kraftfahrzeuge, außer Kraftfahrzeugen mit G-Kat-Plakette oder Plakette zur Kenntlichmachung nach Nummer 5.1."

Begründung:

Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Fahrverbote auf einzelnen Straßen bringen innerhalb der Straßenschlucht eine Immissionsreduzierung, auf ein bestimmtes Gebiet bezogen aber kaum eine Veränderung. Immissionsreduzierungen werden nur erreicht, wenn Verkehrsverbote oder Geschwindigkeitsbeschränkungen als gebietsbezogene Maßnahmen in Betracht kommen. Deshalb sind die bisher in der StVO verankerten Verkehrszeichen allein nicht ausreichend.

U 11. Zu Nummer 3.2 Satz 2

In Nummer 3.2 Satz 2 sind die Wörter "in der Regel auf der Grundlage einer integrierten Verkehrsplanung" zu streichen.

Begründung:

Durch die Streichung wird klargestellt, daß auch beim Fehlen einer Gesamtverkehrsplanung Maßnahmen nach § 40 Abs. 2 BImSchG grundsätzlich möglich sind und nicht nur im Ausnahmefall angeordnet werden können.

12. Zu Nummer 3.2. Satz 2VP
U

In Nummer 3.2 ist Satz 2 nach den Wörtern "unter Berücksichtigung" wie folgt zu fassen:

"des Schutzes der Gesundheit, der Verkehrssicherheit, der Verkehrsbedürfnisse und der städtebaulichen Belange."

Begründung:

Bei den im Rahmen einer Entscheidung zu berücksichtigenden Belange sind der Schutz der Gesundheit und die Verkehrssicherheit zuerst zu nennen. Die Reihenfolge sollte sich an der Bedeutung der Schutzgüter orientieren.

U 13. Zu Nummer 3.2.2 Abs. 2

In Nummer 3.2.2 ist Absatz 2 zu streichen.

Begründung:

Das in der Vorlage enthaltene Übermaßverbot steht in Konkurrenz zu dem BImSchG, wo sowohl in § 40 Abs. 2 als auch in § 2 der 23. BImSchV von "Schädlichen Umwelteinwirkungen" gesprochen wird und nicht nur der Gesundheitsschutz, sondern auch der Schutz von erheblichen Nachteilen und Belästigungen gefordert wird (vgl. § 3 Abs. 1 BImSchG). Auch besteht eine Konkurrenz zu Nummer 2.3.3 der Vorlage, in dem darauf abgezielt wird, ggf. bereits das Entstehen schädlicher Umweltauswirkungen zu vermeiden. Die Prüfungspflicht von begrenzten Maßnahmen ergibt sich bereits aus Nummer 3.2.2 Satz 1 sowie aus Nummer 3.2.3.

Dieser Empfehlung widerspricht der Ausschuß für Verkehr und Post mit folgender

Begründung:

Die vorliegende Verwaltungsvorschrift dient dazu, die Prüfung und Abwägung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen bei Überschreiten von Konzentrationswerten bundesweit zu vereinheitlichen, um den Abbau der Immissionswerte zu erreichen. Die Maßnahmen müssen daher ihre Grenzen dort haben, wo sie über das Erforderliche hinausgehen (Übermaßverbot). Die vorgesehene Streichung, mit der Maßnahmen über das erforderliche Maß angeordnet werden könnten, ist daher abzulehnen.

U 14. Zu Nummer 3.2.2 Abs. 4 - neu -

In Nummer 3.2.2 ist folgender Absatz anzufügen:

"Eine Aufhebung der Verkehrsbeschränkung ist dann nicht sachgerecht, wenn infolgedessen mit einer erneuten Überschreitung des Konzentrationswertes zu rechnen ist."

Begründung:

Durch die Ergänzung wird klargestellt, daß eine Verkehrsbeschränkung auch ohne zeitliche Begrenzung ausgesprochen werden kann, wenn mit einer erneuten Überschreitung des Konzentrationswertes zu rechnen ist. Dadurch wird auch unnötiger Verwaltungsaufwand vermieden.

U 15. Zu Nummer 3.2.3 Satz 2 und 3 - neu -

Nummer 3.2.3 ist wie folgt zu ändern:

- a) In Satz 2 sind die Wörter "können gerechtfertigt sein" durch die Wörter "sind gerechtfertigt" zu ersetzen.
- b) Folgender Satz ist anzufügen: "Je höher die Konzentrationswerte der 23. BImSchV überschritten sind, umso mehr ist auch das Ermessen eingeschränkt."

Begründung:

Bei den konkretisierenden Ausführungen zur Verhältnismäßigkeit im engeren Sinne ist der Hinweis auf eine mögliche Ermessensreduzierung deutlicher zu benennen.

U 16. Zu Nummer 4.2 Sätze 1 bis 4

In Nummer 4.2 sind die Sätze 1 bis 4 durch folgenden Satz zu ersetzen:

"Bei der Anordnung von Verkehrsbeschränkungen und -verboten auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen sind die Belange des Schutzes der Bevölkerung vor verkehrsbedingten Immissionen und die Verkehrsbedürfnisse - auch des weiträumigen Verkehrs - sachgerecht abzuwägen."

(noch Ziffer 16)

Begründung:

Der Ausschluß von Autobahnen und Kraftfahrstraßen ist nicht sachgerecht, da insbesondere in Großstädten und Agglomerationen hier besondere Belastungsschwerpunkte liegen. Auch die hier anliegende Wohnbevölkerung muß Schutz vor verkehrsbedingten Immissionen erfahren können. Auch würde eine Anordnung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen nur im nachgeordneten Netz ohne entsprechende flankierende Maßnahmen zu Stauerscheinungen im Netz der Kraftfahrstraßen und Autobahnen führen.

Der § 40 Abs. 2 bietet keinen Ansatzpunkt, eine Ausgrenzung der Autobahnen und Kraftfahrstraßen vorzunehmen.

U 17. Zu Nummer 4.3 Abs. 1

In Nummer 4.3 sind in Absatz 1 nach den Wörtern "eine bestimmte Straße" die Wörter "oder ein bestimmtes Gebiet" einzufügen.

Begründung:

Eine unterschiedliche Beschränkung des Verkehrs je nach Funktion der Straße würde innerhalb eines Gebietes eine unterschiedliche Beschilderung der Straßen und eine differenzierte Kennzeichnung der Fahrzeuge erfordern. Dies ist nicht nur kostentreibend, sondern auch nicht kontrollierbar.

U 18. Zu Nummer 4.3 Abs. 2

In Nummer 4.3 ist Absatz 2 zu streichen.

Begründung:

Unnötige Wiederholung (siehe Nummer 3.2.2). Im übrigen sind zeitweise Maßnahmen keine sinnvolle Regelung.

19. Zu Nummer 4.4 Satz 1

U

In Nummer 4.4 Satz 1 sind die Wörter ", einschließlich des Wirtschaftsverkehrs," zu streichen.

Begründung:

Der in der Vorlage verwandte Begriff des Wirtschaftsverkehrs ist nicht näher definiert. Bei großzügiger Interpretation dieses Begriffes fallen darunter sämtliche Gütertransporte der Straße, Fahrten von Handelsvertretern u.ä. Von den Verkehrsverboten betroffen werden dann in der Regel nur Privatfahrten. Dies ist - auch unter Akzeptanzgesichtspunkten - nicht hinnehmbar.

20. Zu Nummer 4.4 Satz 1

U

In Nummer 4.4 Satz 1 ist das Wort "befriedigt" durch das Wort "berücksichtigt" zu ersetzen.

Begründung:

Die Berücksichtigung unabweisbarer Verkehrsbedürfnisse ist unter dem Aspekt der Verhältnismäßigkeit ausreichend. Eine Befriedigung dieser Verkehrsbedürfnisse würde Verkehrsverbote weitgehend leerlaufen lassen.

21. Zu Nummer 5.1

VP
U

In Nummer 5.1 sind in der Überschrift die Wörter "Verkehrsbeschränkungen und -verbote" durch das Wort "Verkehrsverbote" zu ersetzen.

Als Folge

sind in Satz 2 nach der Angabe "Nummer 3.1" die Wörter " Buchstabe b" einzufügen.

Begründung:

(nur U)

In der Überschrift von Ziffer 5.1 sollte nicht von Verkehrsbeschränkungen, sondern nur von Verkehrsverboten gesprochen werden, da sich der nachfolgende Text nur auf Verkehrsverbote bezieht.

(nur VP)

Eine Ausnahme macht keinen Sinn bei angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkungen und für Einbahnstraßen; dies würde die Verkehrssicherheit gefährden. Ausnahmen kommen nur für reine Fahrverbote in Betracht.

U 22. Zu Nummer 5.1 Abs. 1

In Nummer 5.1 ist Absatz 1 wie folgt zu fassen:

"Für Kraftfahrzeuge mit geringem Schadstoffausstoß nach der Anlage zu dieser allgemeinen Verwaltungsvorschrift sind Ausnahmen von Verkehrsverboten nach Nr. 3.1 Satz 3 Buchstabe b zu prüfen."

Begründung:

Sinn der allgemeinen Verwaltungsvorschrift kann es nicht sein, bestimmte Fahrzeuge generell von dem Anwendungsbereich freizustellen. Im Einzelfall kann es durchaus erforderlich sein, den Kraftfahrzeugverkehr insgesamt mit Verkehrsbeschränkungen zu belegen. Die Ausnahmeregelung für schadstoffarme Kraftfahrzeuge ist daher im Einzelfall zu überprüfen.

VP

23. Zu Nummer 5.1 Satz 4

In Nummer 5.1 Satz 4 sind die Wörter

"die Straßenverkehrsbehörde"

durch die Wörter

"die in § 18 Abs. 1 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung aufgeführte Verwaltungsbehörde (Zulassungsstelle)"

zu ersetzen.

Begründung:

Der in der Verwaltungsvorschrift verwendete Begriff "Straßenverkehrsbehörde" wird eigentlich nur in der Straßenverkehrs-Ordnung eindeutig bestimmt. Sonst wird in anderen straßenverkehrsrechtlichen Gesetzen oder Verordnungen von der "Verwaltungsbehörde" gesprochen. Da die Ausstellung der Plakette nicht der in § 44 Abs. 1 Satz 1 StVO genannten Straßenverkehrsbehörde obliegen kann, wird die neue Formulierung als eindeutige Festlegung vorgeschlagen.

Diese Regelung ist bürgerfreundlich, weil so bei der Zulassung des Fahrzeugs die Plakette gleich mit ausgestellt werden kann. Außerdem liegt für die Einstufung der Fahrzeuge die Sachkenntnis eindeutig bei den Mitarbeitern der Zulassungsstellen und nicht bei den Straßenverkehrsbehörden nach der StVO.

24. Zu Nummer 5.1 (Anlage - Nummern 1 und 2)

U
bei
Annahme
entfällt Ziffer
26

In der Anlage zu Nummer 5.1 sind die Nummern 1 und 2 durch folgende Fassung zu ersetzen:

"1. Als Kraftfahrzeuge mit geringem Schadstoffausstoß gelten zunächst bis zum 1. Juli 1998

1.1 Kraftfahrzeuge, die durch Elektro- und Gasmotor angetrieben werden,

1.2 Personenkraftwagen mit Fremdzündungsmotor und geregelterm Dreiwege-Katalysator, die schadstoffarm im Sinne des § 47 Abs. 3 oder 5 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung sind und die an der Frontscheibe gemäß Nummer 5.1 der Verwaltungsvorschrift gekennzeichnet sind,

1.3 Personenkraftwagen mit Selbstzündungsmotor, die schadstoffarm im Sinne des § 47 Abs. 3 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung sind und die an der Frontscheibe gemäß Nummer 5.1 der Verwaltungsvorschrift gekennzeichnet sind,

1.4 Kraftfahrzeuge der Klassen M₁ und N₁ gemäß Richtlinie 70/156/EWG vom 6.2.1970, die der Richtlinie 91/441/EWG vom 26.6.1991, ausgenommen Fahrzeuge, die die Übergangsbestimmungen des Anhangs I Nr. 8.1 und 8.2 zweiter und dritter Spiegelstrich in Anspruch nehmen, oder der Richtlinie 93/59/EWG vom 28.6.1993 entsprechen und die an der Frontscheibe gemäß Nummer 5.1 der Verwaltungsvorschrift gekennzeichnet sind,

1.5 Kraftfahrzeuge der Klassen M₂, M₃, N₂ und N₃ gemäß Richtlinie 70/156/EWG vom 6.2.1970, die der Richtlinie 91/542/EWG vom 1.10.1991 entsprechen und die an der Frontscheibe gemäß Nummer 5.1 der Verwaltungsvorschrift gekennzeichnet sind, sowie

U
nur bei
Annahme
von Ziffer
24; bei
Annahme
entfällt Ziffer
31

25. 1.6 Krafträder mit geregelterm Dreiwege-Katalysator."

Begründung:

Die Neufassung entspricht dem vorgesehenen Katalog der schadstoffarmen Fahrzeuge zu einer Ozon-Verordnung. Der Katalog der schadstoffarmen Fahrzeuge sollte in beiden Regelwerken identisch sein.

VP
entfällt bei
Annahme
von Ziffer
24

26. Zu Nummer 5.1 (Anlage - Nr. 2.1)

In der Anlage zu Nummer 5.1 sind in Nummer 2.1 die Wörter

"und bei denen die elektrische Energie nicht mit einem Verbrennungsmotor erzeugt wird"

zu streichen.

Begründung:

Es besteht kein Anlaß, Hybridfahrzeuge im Elektrobetrieb schlechter zu stellen als normale Elektrofahrzeuge.

In

27. Zu Nummer 6

Nummer 6 ist zu streichen.

Begründung:

Nach Nummer 6 der Verwaltungsvorschrift kann die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen nur dann zu der erforderlichen Schadstoffminderung führen, wenn sie intensiv überwacht wird.

Zum einen handelt es sich hierbei um eine reine Feststellung, zum anderen gehört die Frage der Verkehrsüberwachung nicht in den Regelungsbereich der Verwaltungsvorschrift, die nach Nummer 1 letzter Satz lediglich das Verfahren zur Entscheidungsfindung sowie die Ermessensausübung der Straßenverkehrsbehörden im Interesse einer wirksamen und einheitlichen Aufgabenerfüllung regelt.

Unabhängig davon ist darauf hinzuweisen, daß jedenfalls eine intensive polizeiliche Überwachung dieser Maßnahmen nicht zu gewährleisten ist. Auch im Hinblick auf die Vielzahl der vorgesehenen Ausnahmen für bestimmte Fahrzeugarten und Fahrten zu besonderen Zwecken würde eine wirkungsvolle Überwachung mit Überprüfung von Ausnahmegenehmigungen Polizeikräfte in erheblichem Umfang binden. Da andere wichtige Aufgaben der Verkehrspolizei nicht oder nur bedingt zurückgestellt werden können, kommt eine Überwachung von Maßnahmen nur im Rahmen der üblichen Verkehrsüberwachung in Betracht.

U

28. Zu Nummer 7 Abs. 1 und 2

Nummer 7 ist wie folgt zu ändern:

- a) In Absatz 1 Satz 1 sind die Wörter "Die Wirksamkeit der Maßnahmen" durch die Wörter "Die Wirksamkeit der getroffenen Maßnahmen" zu ersetzen.
- b) Absatz 1 Satz 2 und 3 sowie Absatz 2 sind zu streichen.

Begründung:

Um die Verwaltungsvorschrift nicht zu überfrachten, sollte in Nummer 7 Satz 1 die Bezeichnung "getroffene Maßnahmen" verwendet und der gesamte nachfolgende Text gestrichen werden. Die Ausführungen sind allgemein-verwaltungsrechtlicher Natur und damit selbstverständlich. In der Verwaltungsvorschrift würden sie eher die Gefahr einer zweifelhaften Prioritätensetzung behördlicher Aktivitäten begründen.

B

- 29. Der Finanzausschuß** empfiehlt dem Bundesrat, der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift gemäß Artikel 84 Abs. 2 des Grundgesetzes zuzustimmen.

C

Der federführende Ausschuß für Verkehr und Post (VP)

und der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U)
empfehlen dem Bundesrat ferner die Annahme nachstehender EntschlieÙung:

U

30. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, die Kennzeichnung der Fahrzeuge und die Ausnahmen von Fahrten zu besonderen Zwecken in der vorgesehenen Ozon-Regelung an den Vorschriften der Verwaltungsvorschrift auszurichten, um den Verwaltungsvollzug für die Länderbehörden zu erleichtern und für die Verkehrsteilnehmer ein Mindestmaß an Übersichtlichkeit zu erreichen.

VP
entfällt bei
Annahme von
Ziffer 25

31. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, umgehend eine Anlage 2 zur Allgemeinen Verwaltungsvorschrift über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen bei Überschreiten von Konzentrationswerten nach der 23. BImSchV mit folgendem Inhalt vorzulegen:

Zu Nummer 5.1 (Anlage - Nr. 2.4 - neu -)

In der Anlage zu Nummer 5.1 ist nach Nummer 2.3 folgende Nummer 2.4 anzufügen:

"2.4 Krafträder, die folgenden Anforderungen genügen:

- 2.4.1 Bis zum 1. Juli 1998 alle Krafträder, die der zu erwartenden EURO-1 Norm für neue Typgenehmigungen ab 1. Januar 1997 gemäß nachstehender Tabelle entsprechen:

Fahrzeugtyp	Kleinkrafträder bis 50 ccm u. bis 45 km/h	Krafträder mit Zweitaktmotor	Krafträder mit Viertaktmotor
Grenzwerte (Typ = Serie) in g/km	CO: 6 HC + NO _x : 3	CO: 8 HC: 4 NO _x : 0,1	CO: 13 HC: 3 NO _x : 0,3
Testverfahren	Stadtzyklus (Vollgas bis 45 km/h)	Stadtzyklus (ECE-R 40/01) (bis 50 km/h)	Stadtzyklus (ECE-R 40/01) (bis 50 km/h)

(noch Ziffer 31)

2.4.2 Ab dem 1. Juli 1998 ist beabsichtigt, folgende Regelung herbeizuführen:

a) Als Kraftfahrzeuge mit geringem Schadstoffausstoß gelten auch:

- Kleinkrafträder (Mopeds, Mofas usw. mit einem Hubraum von bis zu 50 cm³), die hinsichtlich ihres Abgasverhaltens die Werte für die Übereinstimmung der Produktion gemessen gemäß § 47 Abs. 8 StVZO bei Kohlenmonoxid (CO) 1,0 g/km und bei Kohlenwasserstoffen und Stickstoffoxiden (HC + NO_x) 1,2 g/km einhalten,
- Krafträder mit einer Leistung bis 11 kW, die hinsichtlich ihres Abgasverhaltens die vorgeschriebenen Grenzwerte für die Übereinstimmung der Produktion gemäß § 47 Abs. 7 StVZO um 80 % unterschreiten und bei den Stickstoffoxiden (NO_x) einen Wert von 0,1 g/km einhalten,
- Krafträder mit einer Leistung über 11 kW, die hinsichtlich ihres Abgasverhaltens die vorgeschriebenen Grenzwerte für die Übereinstimmung der Produktion gemäß § 47 Abs. 7 StVZO um 90 % unterschreiten und bei den Stickstoffoxiden (NO_x) einen Wert von 0,1 g/km einhalten.

b) Als Kraftfahrzeuge mit geringem Schadstoffausstoß gelten bis auf weiteres auch alle Krafträder mit Erstzulassung bis zum 1.7.1998, die gemäß Nummer 2.4.1 dieser Anlage befreit waren.

2.4.3 Die Einhaltung der unter Nummer 2.4.1 und 2.4.2 genannten Anforderungen ist durch eine Bescheinigung des Fahrzeugherstellers nachzuweisen."

Als Folge

sind in der Anlage zu Nummer 5.1

- in Nummer O Satz 2 die Wörter "ebenso das Muster für die geforderte Herstellerbescheinigung (2.3 dieser Anlage)" durch die Wörter "ebenso die Muster für die geforderten Herstellerbescheinigungen (2.3 und 2.4.3 dieser Anlage)" zu ersetzen;
- in Nummer 2.3 der Punkt durch das Wort "oder" zu ersetzen.

(noch Ziffer 31)

Begründung:

Die Änderung soll einen Kompromiß zwischen den Belangen des Umweltschutzes, den vorhersehbaren Problemen im Abstimmungsverfahren in der EU sowie den berechtigten Interessen der Kraftradbenutzer hinsichtlich Mobilitätsbedürfnissen und sozialer Aspekte erreichen.

Schärfere Umweltaanforderungen an Grenzwerte und Einführungsstermine gefährden das Vorhaben der 23. BImSchV insgesamt wegen zu erwartender EU-Einsprüche. Die EU könnte die Festlegung schärferer Umweltaanforderungen als nationalen Alleingang ansehen, weil die Beratungen zu der sog. EURO-2 Norm erst am Anfang stehen. Einsprüche anderer Mitgliedstaaten im Notifizierungsverfahren wären zu erwarten.

Nur wenige Motorradmodelle der höchsten Preiskategorie sind derzeit mit G-Kat erhältlich. Anforderungen, die nur mit dieser Technik erfüllt werden können, sind bei heutigen Preisen für den G-Kat insbesondere bei Mofas, Mopeds und Leichtkrafträdern unter sozialen Aspekten abzulehnen.

Unter Umweltaspekten ist auch zu sehen, daß insbesondere im innerstädtischen Verkehr die extrem emissionsintensiven "Stop and go"-Verkehre sowie Parkplatzsuchverkehre der Pkw bei wendigeren, einspurigen Kfz entfallen können.

Der Antrag zielt auf eine deutliche Entlastung der Immissionssituation. Die mit dem Antrag verbundenen Benutzervorteile bieten schon in der ersten Stufe Anreize für den Bürger, Zweiräder mit deutlich besserem Abgasverhalten zu erwerben; die Industrie wird motiviert, ihre Modellpalette umgehend umzustellen. Dies verbessert die Luftqualität allgemein.

Die zweite Stufe des Antrages gibt ein Signal für die Hersteller, welche Abgasgüte ihre Produkte zum 1.7.98 erreichen sollten. Entsprechende Entwicklungen bedürfen dieser Vorlaufzeit.

Zu Nummer 2.4.1:

Schon die erste Stufe des zweistufigen Konzeptes stellt eine deutliche Verschärfung der bisherigen Abgasgrenzwerte dar (im Durchschnitt mehr als 50 %; in der Spitze bis 80 %). Im übrigen wurden diese Bezugsgrenzwerte erst zum 1.7.1994 national deutlich verschärft.

Die derzeit angebotenen Neufahrzeuge erfüllen die technischen Anforderungen z. T. schon heute oder dürften sie in Kürze erfüllen. Der weitaus größte Teil des vorhandenen Kraftradbestands würde jedoch von Verkehrsbeschränkungen betroffen.

Einsprüche der EU sind nicht zu erwarten, da die hier vorgeschlagenen Grenzwerte der EURO-1 Norm von einer großen Mehrheit der Mitgliedstaaten der EU getragen werden.

(noch Ziffer 31)

Zu Nummer 2.4.2:

Ab dem 1.7.1998 ist eine weitere wesentliche Verschärfung beabsichtigt. Im Vergleich zur heutigen Norm bedeutet das eine Verschärfung für Krafträder bis 11 kW um 80 % und für Krafträder über 11 kW um 90 %.

Mit der Absichtserklärung, diese Regelung herbeiführen zu wollen, sind Einsprüche von der EU bzw. den Mitgliedstaaten unwahrscheinlich.

Zu Nummer 2.4.2 Buchstabe b:

Als Übergangsregelung ist es sachgerecht, daß Krafträder, die vor dem 1.7.1998 zugelassen und von einschlägigen Verkehrsbeschränkungen befreit waren, bis auf weiteres von Verkehrsbeschränkungen befreit bleiben. Würde man dagegen diese Krafträder nicht weiter befreien, hätte dies den Charakter einer rückwirkenden Verschärfung der Grenzwerte. Dies widerspräche den Zielen der Rechtssicherheit und wäre auch den Bürgern schwerlich vermittelbar.

- VP
U
32. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, nach der Verkündung der Verwaltungsvorschrift umgehend eine Fortschreibung der Anlage zu Nummer 5.1 vorzulegen, in der die ab 1. Juli 1998 von schadstoffarmen Kraftfahrzeugen einzuhaltenden emissionsseitigen Anforderungen festgelegt sind.
- U
33. Hierbei stellen die in der EU festgelegten, bei Pkw und Nutzfahrzeugen ab 1996/97 verbindlich anzuwendenden Standards (Richtlinien 94/12/EG, 91/542/EWG, Stufe B) ein absolutes Minimum dar.
- VP
34. Dabei ist eine angemessene Übergangsregelung für die bis dahin freigestellten Kfz vorzusehen.
- VP
U
35. Um den Bürgern und dem Gewerbe ausreichende Rechtssicherheit zu gewährleisten, sind bereits jetzt die ab dem 1. Juli 1998 für die Erteilung von Ausnahmen gültigen Anforderungen an den Schadstoffausstoß der Kraftfahrzeuge festzulegen. Hierbei können die bekannten Investitionszyklen im Nutzfahrzeugbereich ausreichend berücksichtigt und damit den gewerblichen Fahrzeughaltern eine hohe Planungssicherheit gegeben werden.

- VP 36. Dabei wäre auch zu prüfen, ob der Termin zur verbindlichen Anwendung neuer Abgasstandards auf den Jahresanfang gelegt werden sollte. Zum einen ist eine Änderung der zur Ausnahme von Fahrverboten führenden Abgasstandards mitten in der Phase möglichen Sommersmogs und zur Motorradsaison ungünstig. Zum anderen bietet sich der Jahresanfang an, da wichtige Stichtage der EU-Abgasvorschriften jeweils auf den 1. Januar fallen.