

31.03.95

VP - Fz - In - U - Wo

Allgemeine

**Verwaltungsvorschrift
des Bundesministeriums
für Verkehr und
des Bundesministeriums
für Umwelt, Naturschutz und
Reaktorsicherheit**

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

A. Zielsetzung

Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen bei Überschreiten von Konzentrationswerten nach der 23. BImSchV (VwV-StVO-ImSch) richtet sich an die Verkehrsbehörden der Bundesländer. Sie enthält verbindliche Kriterien zur einheitlichen Handhabung des Ermessens bei der Entscheidung über Verkehrsbeschränkungen und Verkehrsverbote nach § 40 Abs. 2 BImSchG. Ein ungeordnetes Vorgehen innerhalb der Bundesrepublik wäre dem Bürger kaum zu vermitteln und würde zusätzliche Angriffsflächen für einzelne Maßnahmen liefern.

Unmittelbarer Adressat ist die vor Ort zuständige Straßenverkehrsbehörde. Ihr obliegt die Entscheidung, ob und in welchem Umfang eine Maßnahme nach Maßgabe verkehrsrechtlicher Vorschriften getroffen werden muß, die die Immissionschutzbehörde im Hinblick auf die örtlichen Verhältnisse für geboten hält, um schädliche Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen zu vermindern oder deren Entstehen zu

vermeiden. Die messende und wertende Tätigkeit der Immissionsschutzbehörde ist Voraussetzung für die Entscheidung der Straßenverkehrsbehörde. Die Pflicht der Immissionsschutzbehörde folgt ihrerseits aus deren Auftrag laut Bundesimmissionsschutzgesetz. Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift stützt sich infolgedessen allein auf das Straßenverkehrsgesetz. Damit werden nicht zuletzt auch die Verantwortlichkeiten der beiden Behörden zueinander abgegrenzt.

B. Lösung

Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift gibt den Verwaltungsbehörden bei der Abwägung, die sie im Rahmen des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit anzustellen hat, Entscheidungshilfe. Sie orientiert sich bei ihren Vorgaben an drei Grundüberlegungen:

- Vorrang verkehrsplanerischer und verkehrslenkender Maßnahmen
- Gewährleistung von Benutzervorteilen im Falle von Fahrverboten
- Sicherung unabweisbarer Verkehrsbedürfnisse vor Ort und in der Fläche

Verkehrsbeschränkungen und -verbote sollen kein Ersatz für technisch mögliche und finanziell tragbare verkehrsplanerische und verkehrslenkende Maßnahmen zur Minderung der Schadstoffkonzentrationen sein. Letzte sind daher zunächst zu prüfen. Werden Fahrverbote angeordnet, so bleiben diese auf hoch emittierende Fahrzeuge beschränkt.

Fahrzeuge mit geringem Schadstoffausstoß sind in jedem Fall von Fahrverboten ausgeschlossen, so daß sichergestellt ist, daß diese Fahrzeuge bundesweit von Fahrverboten nach § 40 Abs. 2 BImSchG nicht berührt werden. Dieser Benutzervorteil kann

über den eigentlichen Zweck hinaus stimulierend auf einen beschleunigten Austausch der Altwagenflotte wirken und damit insgesamt der Luftqualität zugute kommen. Darüber hinaus sieht die Verwaltungsvorschrift übergangsweise bis spätestens 1. Juli 1998 die Zulassung von Lastkraftwagen, die nicht älter als 5 Jahre alt sind, sowie individuelle Ausnahmemöglichkeiten vor, um unabwiesbare Verkehrsbedürfnisse zu befriedigen.

Fahrzeuge mit geringem Schadstoffausstoß werden in Zukunft mit einer Plakette gekennzeichnet, sofern mit ihnen Benutzervorteile in Anspruch genommen werden. Der Inhaber einer derzeitigen Smog-Plakette (Wintersmog) bedarf keiner zusätzlichen Kennzeichnung.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Dem Bund entstehen durch die Allgemeine Verwaltungsvorschrift keine Kosten. Auch Länder und Gemeinden werden durch die Allgemeine Verwaltungsvorschrift unmittelbar nicht mit zusätzlichen Kosten belastet: Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift konkretisiert das Verfahren zur Entscheidungsfindung und die Ermessensausübung in Bezug auf die sich bereits aus § 40 Abs. 2 BImSchG in Verbindung mit der 23. BImSchV ergebenden Verpflichtung zur Prüfung verkehrsbeschränkender und verkehrsverbietender Maßnahmen. Die damit verbundene Vereinheitlichung von Verfahren und Ermessen begründet keine selbständige Kostenwirksamkeit. Die Länder und kommunalen Spitzenverbände haben im Rahmen der Anhörung wegen der Kosten auch keine Einwände gegen die Allgemeine Verwaltungsvorschrift erhoben.

Die den Ländern und Gemeinden aufgrund der Durchführung von Maßnahmen nach § 40 Abs. 2 BImSchG entstehenden Kosten lassen sich nicht abschätzen: Ihre Höhe hängt von der durch die zuständige Behörde im Rahmen des Ermessens zu ergreifende Einzelmaßnahme ab, deren Art und Umfang je nach Sachlage stark variieren kann. Bei der Prüfung verkehrsplanerischer und verkehrslenkender Maßnahmen sind unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit deren Kosten und die durch die Verkehrsoptimierung zu erzielende Schadstoffreduktion abzuwägen.

Auf Grund der oben genannten Konkretisierung der bereits im BImSchG vorgesehenen Maßnahmen werden von der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift unmittelbar ebenfalls keine preislichen Auswirkungen ausgehen.

31.03.95

VP - Fz - In - U - Wo

**Allgemeine
Verwaltungsvorschrift
des Bundesministeriums
für Verkehr und
des Bundesministeriums
für Umwelt, Naturschutz und
Reaktorsicherheit**

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

Der Chef
des Bundeskanzleramtes
031 (323) - 920 01 - Str 186/95

Bonn, den 31. März 1995

An den
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich die von dem Bundesministerium für Verkehr und dem
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit zu erlassende

Allgemeine Verwaltungsvorschrift über straßenverkehrs-
rechtliche Maßnahmen bei Überschreiten von Konzen-
trationswerten nach der 23. BImSchV (VwV-StVO-ImSch)

mit Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 84 Abs. 2 des
Grundgesetzes herbeizuführen.


Friedrich Bohl

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

vom

Auf Grund des § 6 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe d und Nr. 5 a in Verbindung mit Abs. 2 des Straßenverkehrsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, der zuletzt durch Artikel 6 Abs. 110 des Gesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378) geändert worden ist, erlassen das Bundesministerium für Verkehr und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit folgende allgemeine Verwaltungsvorschrift:

1. Allgemeines

Notwendigkeit behördlicher Zusammenwirkung und einheitlicher Ermessensausübung durch die Straßenverkehrsbehörden

Auf der Grundlage des § 40 Abs. 2 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) erhält die Straßenverkehrsbehörde die Befugnis, nach Maßgabe der verkehrsrechtlichen Vorschriften den Kraftfahrzeugverkehr auf bestimmten Straßen oder in bestimmten Gebieten unter Berücksichtigung der Verkehrsbedürfnisse und der städtebaulichen Belange zu beschränken oder zu verbieten, sofern die in Nummer 2 näher bestimmten Voraussetzungen erfüllt sind. Die Straßenverkehrsbehörde hat

dabei eine umfassende Prüfungs- und Abwägungspflicht, ob und welche Maßnahmen getroffen werden sollen. Eine derartige Prüfungs- und Abwägungspflicht setzt voraus, daß die für den Immissionsschutz zuständige Behörde (Immissionsschutzbehörde) nach Ermittlung und Bewertung der jeweiligen Immissionslage es im Hinblick auf die örtlichen Verhältnisse für geboten hält, den Kraftfahrzeugverkehr zu beschränken oder zu verbieten, um schädliche Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen zu vermindern oder deren Entstehen zu vermeiden. Verkehrsbeschränkungen und -verbote vor Ort müssen nach einheitlichen Kriterien angeordnet werden, um ein koordiniertes Vorgehen sicherzustellen. Im Interesse einer wirksamen und einheitlichen Aufgabenerfüllung werden daher das Verfahren zur Entscheidungsfindung sowie die Ausübung des Ermessens der Straßenverkehrsbehörde geregelt.

2. Zuständigkeit und Verfahren

2.1 Voraussetzungen für ein Tätigwerden der Straßenverkehrsbehörde

Die Prüfung der verkehrsrechtlichen Maßnahmen und deren Abwägung mit den Verkehrsbedürfnissen und den städtebaulichen Belangen obliegt der Straßenverkehrsbehörde. Sie wird tätig, wenn ihr die auslösende Information durch die Immissionsschutzbehörde zugegangen ist.

2.2 Auslösende Information durch die Immissionsschutzbehörde

Die die Prüfung der Straßenverkehrsbehörde auslösende Information ist die Mitteilung der Immissionsschutzbehörde darüber,

- 2.2.1 wo und in welchem Ausmaß ein nach der Verordnung über die Festlegung von Konzentrationswerten (23. BImSchV) vorgegebener Konzentrationswert überschritten ist,
- 2.2.2 ob und wie weit die entsprechenden Immissionen vom Kraftfahrzeugverkehr verursacht werden und daher durch auf den Verkehr bezogene Maßnahmen reduziert werden können und
- 2.2.3 ob die Immissionschutzbehörde im Hinblick auf die örtlichen Verhältnisse verkehrsbezogene Maßnahmen für geboten hält, um schädliche Umwelteinwirkungen zu vermindern oder deren Entstehen zu vermeiden mit einem ersten Hinweis darauf, wann und in welchem Umfang verkehrsbeschränkende und -verbietende Maßnahmen insoweit geeignet wären.
- 2.2.4 Die Entscheidung der Straßenverkehrsbehörde baut auf einer Datenanalyse der Immissionsschutzbehörde auf, in der die Immissionsdaten, gegebenenfalls ihr zeitlicher Verlauf, in Beziehung zu den Verkehrsdaten gesetzt sind und die Aussagen über den Immissionsanteil des Verkehrs und ggf. den Anteil einzelner Fahrzeuggruppen enthält. Die Straßenverkehrsbehörde stellt auf Anfrage Verkehrsdaten, wie Verkehrsbelastung, Verkehrszusammensetzung sowie Geometrie der Straßen zur Verfügung.

2.3 Verkehrsplanerische und verkehrslenkende Maßnahmen

Die Bewältigung des Verkehrs und die Begrenzung der durch den Verkehr verursachten Luftverunreinigungen sind Aufgabe einer integrierten Verkehrsplanung. Dies erfordert in erster Linie verkehrsplanerische und verkehrslenkende Maßnahmen. Vorrangig sind daher verkehrsplanerische und verkehrslenkende Maßnahmen, die zur Minderung der Schadstoffkonzentrationen beitragen können, zu prüfen. Diese Maßnahmen unterliegen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, in dessen Rahmen auch Kosten und die durch Verkehrsoptimierung zu erzielende Schadstoffreduktion abzuwägen sind. Unter anderem kommen folgende Maßnahmen in Betracht:

- a. Optimierung der Verkehrslenkung: z. B. Überprüfung und Neufestlegung der weiträumigen Wegweisung und Verbesserung der Verkehrsinformationen durch verkehrsleitende Systeme;
- b. Optimierung des Verkehrsablaufs: z. B. Verringerung der Stausituationen in Ortsdurchfahrten durch verstärkten Einsatz von "Pförtner-Anlagen" und "Grünen Wellen";
- c. Parkraumbewirtschaftung und Einrichtung von Parkleitsystemen zur Reduzierung des Parksuchverkehrs;
- d. Steigerung der Attraktivität des ÖPNV: z. B. Erleichterung des Umstiegs vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV, u. a. durch Nutzung von Verkehrsinformationssystemen;
- e. Erleichterung des Rad- und Fußgängerverkehrs: z. B. Gewährung eines Vorrangs für Rad- und Fußgängerverkehr in bestimmten Innenstadtbereichen.

2.4 Verkehrsbeschränkungen und -verbote

- 2.4.1 Soweit Maßnahmen der Verkehrswegeplanung und -lenkung nicht ausreichen, sind Verkehrsbeschränkungen und -verbote zu prüfen. Sie müssen sich in das System der planerischen und verkehrslenkenden Maßnahmen sinnvoll einfügen und dürfen diese nicht ersetzen. Eine Beschränkung der Maßnahmen auf die bloße Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen kann nur ausnahmsweise sachgerecht sein. Die Prüfung muß daher umfassend sein. Verkehrsbeschränkungen und -verbote dürfen als Übergangslösung angeordnet werden, wenn und soweit angemessene Maßnahmen der Verkehrsplanung und -lenkung noch nicht getroffen werden konnten und sie nicht bereits Inhalt der integrierten Verkehrsplanung selbst sind.

Das Überschreiten der Konzentrationswerte nach der 23. BImSchV rechtfertigt für sich allein genommen noch keine Anordnung verkehrsbeschränkender oder -verbieternder Maßnahmen, sondern ist lediglich auslösendes Moment für eine umfassende Prüfung und Abwägung durch die Straßenverkehrsbehörde.

- 2.4.2 Nach der auslösenden Information durch die Immissionschutzbehörde tritt die Straßenverkehrsbehörde in die Prüfung und Abwägung ein. Die Prüfung und die Abwägung sind sorgfältig in den Akten zu dokumentieren, um den Prüfungs- und Abwägungsprozeß im Fall einer gerichtlichen Nachprüfung nachvollziehen zu können.

Die Straßenverkehrsbehörde klärt die Verkehrsbedürfnisse und städtebaulichen Belange und erarbeitet unter deren Berücksichtigung und mit Hilfe der gelieferten

Informationen einen oder mehrere Vorschläge für Maßnahmen, durch die die erforderliche Reduzierung der Immissionswerte erreicht werden kann. Sie klärt auch, ob und in welchem Umfang die Maßnahmen zu Verkehrsverlagerungen führen können.

- 2.4.3 Die Straßenverkehrsbehörde holt bei der Immissionsschutzbehörde eine Stellungnahme ein, ob der Vorschlag oder welcher von mehreren Vorschlägen geeignet ist, die Schadstoffkonzentrationen zu senken. Dabei hat sie auch darauf hinzuweisen, ob und welche Straßen durch Verkehrsverlagerung zusätzlich betroffen werden, damit die Immissionsschutzbehörde auch dazu Stellung nehmen kann, ob sich dadurch unter Umständen an anderer Stelle Überschreitungen der Konzentrationswerte ergeben können.

Die Straßenverkehrsbehörde soll erst entscheiden, wenn sich die für den Immissionsschutz zuständige Behörde zur Tauglichkeit des Vorschlags oder eines Vorschlags von mehreren geäußert hat.

Gegebenenfalls hat die Straßenverkehrsbehörde ihren Vorschlag abzuändern und bei der Immissionsschutzbehörde eine erneute Stellungnahme einzuholen.

- 2.4.4 Vor der Anordnung von Maßnahmen hört die Straßenverkehrsbehörde die Straßenbaubehörde, die für die städtebauliche Planung zuständige Behörde, die Polizei und andere betroffene Behörden sowie die Industrie- und Handelskammer und Handwerkskammer.

Die Straßenverkehrsbehörde entscheidet materiell nach Maßgabe des nachfolgenden Nummer 3 über die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen und -verboten. Sie unter-

richtet die beteiligten Stellen über die getroffenen Maßnahmen.

3. Anordnung von Verkehrsbeschränkungen und -verbote

3.1 Art der Maßnahmen

Folgende Verkehrsbeschränkungen und -verbote nach der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) kommen in Betracht:

- a. Geschwindigkeitsbeschränkungen (Zeichen 274 StVO).
- b. Verkehrsverbote mit Zeichen 250 (soweit es sich auf den Kraftfahrzeugverkehr bezieht), 251, 253, 255, 260, 270 StVO;
- c. Einbahnstraßenzeichen (Zeichen 267 zusammen mit Zeichen 220)

3.2 Ermessen der Straßenverkehrsbehörde

Die Straßenverkehrsbehörde prüft im Rahmen des ihr obliegenden pflichtgemäßen Ermessens, ob und welche Maßnahmen nach der StVO ergriffen werden sollen. Die Entscheidung erfolgt unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsprinzips in der Regel auf der Grundlage einer integrierten Verkehrsplanung unter Berücksichtigung der Verkehrsbedürfnisse, der städtebaulichen Belange, des Schutzes der Gesundheit und der Verkehrssicherheit.

3.2.1 Geeignetheit der Maßnahme

Es kommen nur Maßnahmen in Betracht, die geeignet sind, schädliche Umwelteinwirkungen durch die in der 23. BImSchV genannten Luftverunreinigungen zu vermindern oder deren Entstehen zu vermeiden. Insbesondere

ist der Verursacheranteil der verschiedenen Emittentengruppen zu berücksichtigen.

Die Maßnahme ist auch daraufhin zu prüfen, wie sie sich voraussichtlich auf andere Straßen, insbesondere auf die dortige Abgasbelastung, auswirken wird.

3.2.2 Erforderlichkeit der Maßnahme

Unter mehreren geeigneten Maßnahmen kommen nur diejenigen in Betracht, die in die Verkehrsbedürfnisse, städtebaulichen Belange und die Rechte einzelner am wenigsten eingreifen.

Die Maßnahmen dürfen nicht weitergehen, als zur Erreichung des Zwecks erforderlich ist; insbesondere ist zu prüfen, ob nur bestimmte Kraftfahrzeugarten von den Maßnahmen erfaßt zu werden brauchen.

Der Umstand, daß die 23. BImSchV Jahreskonzentrationswerte zugrundelegt, bedeutet nicht, daß das Jahr auch der maßgebliche Zeitraum für verkehrsbeschränkende oder -verbietende Anordnungen ist. Vielmehr sind als Folge des Übermaßverbots Maßnahmen für eine kürzere Dauer, z. B. für Tage oder Tageszeiten, zu treffen, falls diese voraussichtlich geeignet sind, den festgestellten Jahreskonzentrationswert zu senken.

3.2.3 Verhältnismäßigkeit im engeren Sinne

Der Eingriff in die Verkehrsbedürfnisse, städtebaulichen Belange und Rechte einzelner müssen in einem angemessenen Verhältnis zu dem voraussichtlichen Rückgang der Schadstoffe stehen. Je deutlicher die Überschrei-

tung der Konzentrationswerte durch den Verkehr ist, desto stärkere verkehrsbeschränkende Maßnahmen können gerechtfertigt sein, um die erforderliche Reduktion der Schadstoffkonzentration zu erreichen.

4. Besonderheiten bei den Anordnungen durch Verkehrszeichen
- 4.1. Die Anordnung von Einbahnstraßen (Zeichen 220 zusammen mit Zeichen 267) kommt in Betracht, wenn dadurch für bestimmte Straßen eine Reduzierung des Verkehrs oder eine Verbesserung des Verkehrsflusses erreicht wird. Die Auswirkung auf andere Straßen und das tendenziell zu erwartende Ansteigen der gefahrenen Geschwindigkeiten sind zu beachten.
- 4.2. Autobahnen und Kraftfahrstraßen kommen für ein auch nur zeitweises Verkehrsverbot nicht in Betracht. Sofern geeignete Alternativen (in der Regel ebenfalls Autobahnen oder Kraftfahrstraßen) vorhanden sind, kann jedoch die Umlenkung des Schwerlastverkehrs (z. B. Lkw über 7,5 t) vertretbar sein, wenn dadurch eine maßgebliche Reduzierung der Schadstoffe erreicht werden kann. Bei Berücksichtigung der Verkehrsbedürfnisse sind insbesondere die Belange des weiträumigen Verkehrs auf Fernstraßen in Ortsdurchfahrten zu wahren. Auf diesen werden Verkehrsverbote daher nur in solchen Ausnahmefällen in Betracht kommen, in denen verkehrstechnisch zweckmäßige Alternativen zur Aufnahme des Verkehrs bestehen. Die Anordnung derartiger Verkehrsverbote für Bundesstraßen bedarf der Zustimmung der zuständigen obersten Landesverkehrsbehörde oder der von ihr bestimmten Stelle.

- 4.3 Je nach der Funktion, die eine bestimmte Straße zu erfüllen hat, werden unterschiedliche Beschränkungen angeordnet werden können.

Verkehrsbedürfnisse und städtebauliche Belange fordern unter dem Verhältnismäßigkeitsaspekt die den Verkehr am wenigsten belastende Maßnahme. Unter Umständen kann auch eine zeitweise Maßnahme ausreichen. Die Anordnungen sind mit Maßnahmen verkehrsplanerischer und -lenkender Art abzustimmen (z. B. durch Einrichtung von attraktiven P + R (Parken und Reisen)-Plätzen).

- 4.4 Unabweisbare Verkehrsbedürfnisse, einschließlich des Wirtschaftsverkehrs, in den betroffenen Gebieten müssen befriedigt werden. Die Zu- und Abfahrt mit dem Kraftfahrzeug zugunsten der Nutzungsberechtigten eines Grundstücks im Maßnahmegebiet ist im Kern zu gewährleisten; dies gilt insbesondere für wirtschaftliche Unternehmen und Dienstleistungsbetriebe, die hierauf besonders angewiesen sind.

5. Ausnahmen für bestimmte Fahrzeugarten und Behandlung von Fahrten zu besonderen Zwecken

- 5.1 Ausnahmen von Verkehrsbeschränkungen und -verboten für Kraftfahrzeuge mit geringem Schadstoffausstoß

Kraftfahrzeuge mit geringem Schadstoffausstoß nach der Anlage zu dieser Allgemeinen Verwaltungsvorschrift sind von Verkehrsverboten nach Nr. 3.1, Satz 3 Buchstabe b auszunehmen.

Die Ausnahmeregelung ist durch ein Zusatzzeichen zu den in Nummer 3.1 aufgeführten Verkehrszeichen anzuzeigen.

Die Zusatzzeichen sowie Muster der amtlichen Plakette zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge und deren Anbringungsart werden in Abstimmung mit den obersten Landesverkehrsbehörden im Verkehrsblatt bekanntgegeben.

Für die in der Anlage genannten Kraftfahrzeuge stellt die Straßenverkehrsbehörde eine amtliche Plakette aus. Kraftfahrzeuge mit G-Kat-Plakette gemäß landesrechtlicher Smogverordnung, bedürfen keiner weiteren amtlichen Plakette.

5.2 Behandlung von Fahrten zu besonderen Zwecken.

Von Verkehrsbeschränkungen und -verboten nach dieser Verwaltungsvorschrift erteilen die Straßenverkehrsbehörden in folgenden Fällen allgemeine Ausnahmen:

- 5.2.1 Kraftfahrzeuge, die im Linienverkehr nach § 42 und § 43 Nr. 1 und Nr. 2 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) oder für Beförderungen nach § 1 Nr. 4 Buchstabe d, e oder g der Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes (Freistellungs-Verordnung) eingesetzt sind,
- 5.2.2 Mietomnibusse nach § 49 Abs. 1 PBefG zur Beförderung von Berufstätigen von und zur Arbeitsstelle,
- 5.2.3 Personenkraftwagen, die zur Fahrgastbeförderung nach §§ 47, 49 Abs. 4 PBefG eingesetzt sind,

- 5.2.4 Krankenwagen und Arztwagen mit entsprechender Kennzeichnung im Einsatz zur medizinischen Betreuung der Bevölkerung,
- 5.2.5 Kraftfahrzeuge, mit denen Personen fahren oder gefahren werden, die außergewöhnlich gehbehindert, hilflos oder blind sind, und diese Behinderung durch das Merkzeichen "aG", "H" oder "Bl" im Ausweis gemäß § 4 Abs. 5 des Schwerbehindertengesetzes nachweisen,
- 5.2.6 Einsatz-, Hilfs- und Versorgungsfahrzeuge des öffentlichen Personennahverkehrs und der Eisenbahnen, der öffentlichen Energie- und Wasserversorgung und der Hausmüllentsorgung, wenn die Fahrten zur Aufgabenerfüllung erforderlich und unaufschiebbar sind,
- 5.2.7 Sonderrechte nach § 35 StVO bleiben unberührt.
- 5.3 Weitere Ausnahmegenehmigungen können im Einzelfall im notwendigen Umfang erteilt werden, wenn ein Bedürfnis nachgewiesen und die Ausnahme im Hinblick auf die Schadstoffkonzentration gerechtfertigt ist.

6. Überwachung

Die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen kann nur dann zu der erforderlichen Schadstoffminderung führen, wenn sie intensiv überwacht wird.

7. Überprüfung der getroffenen Maßnahmen

Die Wirksamkeit der Maßnahmen ist zu beobachten und in Abstimmung mit der für den Immissionsschutz zuständigen Behörde zu prüfen. Sofern die Schadstoffkonzentrationen

nicht in einem ausreichendem Maße zurückgegangen sind, ist zu prüfen, ob ergänzende Maßnahmen getroffen werden können (z. B. Einschränkung der Ausnahmen). Ebenfalls ist zu prüfen, ob die getroffenen Beschränkungen aufgrund der Schadstoffkonzentrationen in vollem Umfange aufrechterhalten bleiben müssen (Übermaßverbot).

Maßnahmen, die sich, verglichen mit der erreichten Verminderung der Luftbelastung, als unverhältnismäßig erweisen, sind aufzuheben und durch Maßnahmen zu ersetzen, deren Erfolg in einem angemessenen Verhältnis zur Beschränkung des Verkehrs steht.

Inkrafttreten

Diese Allgemeine Verwaltungsvorschrift tritt zusammen mit der 23. BImSchV in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Bonn, den 1995

Der Bundesminister für Verkehr

Die Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

Kraftfahrzeuge mit geringem Schadstoffausstoß nach Nummer 5.1 und
Übergangsvorschrift

0. Allgemeines

Kraftfahrzeuge, die den nachfolgend beschriebenen Anforderungen genügen, lassen sich anhand der Fahrzeugpapiere oder aufgrund einer Herstellerbescheinigung erkennen.

Die zur Erkennung der Kraftfahrzeuge notwendigen Merkmale - Schlüsselnummer und/oder Klartext - werden im Verkehrsblatt bekanntgemacht; ebenso das Muster für die geforderte Herstellerbescheinigung (2.3 dieser Anlage).

1. Als Kraftfahrzeuge mit geringem Schadstoffausstoß gelten zunächst bis 1. Juli 1998 die Kraftfahrzeuge, die die Vorschriften

1.1 der Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 (ABl. EG Nr. L 76 S. 1) in der Fassung der Richtlinie 93/59/EWG des Rates vom 28. Juni 1993 (ABl. EG Nr. L 186 S. 21) und die im Anhang I Nummer 5.3.1 der Richtlinie genannte Prüfung Typ I erfüllen

oder

- 1.2 der Richtlinie 88/77/EWG des Rates vom 3. Dezember 1987 (ABl. EG Nr. L 36 S. 33) in der Fassung der Richtlinie 91/542/EWG des Rates vom 1. Oktober 1991 (ABl. EG Nr. L 295 S. 1) erfüllen und die bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die in Zeile A der Tabelle unter Nummer 8.3.1.1 des Anhangs I der Richtlinie genannten Grenzwerte nicht überschreiten.
2. Als Kraftfahrzeuge mit geringem Schadstoffausstoß gelten ferner:
- 2.1 Kraftfahrzeuge, die von einem Elektromotor angetrieben werden und bei denen die elektrische Energie nicht mit einem Verbrennungsmotor erzeugt wird.
- 2.2 Personenkraftwagen sowie Wohnmobile mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 2 800 kg, die den Vorschriften
- 2.2.1 der Anlage XXIII der StVZO entsprechen
- oder
- 2.2.2 der Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 (ABl. EG Nr. L 76 S. 1) in der Fassung der Richtlinie 88/76/EWG des Rates vom 3. Dezember 1987 (ABl. EG 1988 Nr. L 36 S. 1) - Prüfung Typ I gemessen nach Anhang III A - oder späteren Änderungen durch die Richtlinie 88/436/EWG des Rates vom 16. Juni 1988 (ABl. EG Nr. L 214 S. 1), berichtigt durch die Berichtigung der Richtlinie

88/436/EWG (ABl. EG Nr. L 303 S. 36), oder der Richtlinie 89/491/EWG der Kommission vom 17. Juli 1989 (ABl. EG Nr. L 238 S. 43) entsprechen

oder

- 2.2.3 der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 89/458/EWG des Rates vom 18. Juli 1989 (ABl. EG Nr. L 226 S. 1) entsprechen und die einen Hubraum von weniger als 1 400 cm³ haben

oder

- 2.2.4 der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 91/441/EWG des Rates vom 26. Juni 1991 (ABl. EG Nr. L 242 S. 1) - ausgenommen die Fahrzeuge, die die Übergangsbestimmungen des Anhangs I Nr. 8.1 oder 8.3 in Anspruch nehmen - entsprechen

oder

- 2.3 Personenkraftwagen und Wohnmobile, die den Vorschriften der Anlage XXV der StVZO entsprechen. Bei einem Hubraum kleiner oder gleich 2 000 cm³ ist zudem durch eine Bescheinigung des Fahrzeugherstellers nachzuweisen, daß eine der unter Nummer 2.2.1 bis Nummer 2.2.4 genannten Anforderungen ebenfalls erfüllt wird.

3. Übergangsvorschrift

Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor, ausgenommen Personenkraftwagen sowie Wohnmobile bis 2 800 kg Gesamtmasse, werden den unter Nummer 1 genannten Kraftfahrzeugen für 60 Monate gleichgestellt, beginnend mit dem Tage, an dem sie erstmals in den Verkehr gekommen sind. Die Gleichstellung endet spätestens am 1. Juli 1998.

Beschluß
des Bundesrates

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

- / Der Bundesrat hat in seiner 685. Sitzung am 02. Juni 1995 beschlossen, der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift gemäß Artikel 84 Abs. 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe der sich aus der Anlage ergebenden Änderungen zuzustimmen.
- / Der Bundesrat hat ferner die aus der Anlage ersichtliche EntschlieÙung gefaÙt.

Anlage

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

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.

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.

3. 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."

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 Gesetzesauftrag nicht gerecht.

4. 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.

5. 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.

6. 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.

7. 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.

8. Zu Nummer 3.2. Satz 2

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.

9. 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.

10. 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.

11. 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."

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 Anord-

nung 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.

12. 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.

13. Zu Nummer 4.4 Satz 1

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.

14. Zu Nummer 4.4 Satz 1

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.

15. Zu Nummer 5.1

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

Als Folge

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

Begründung:

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

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

16. 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 Verkehrsverboden 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.

17. 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.

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

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."

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.

19. 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.

20. 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.

E n t s c h l i e ß u n g

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.

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)

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 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 0 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.

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 Umwelanforderungen an Grenzwerte und Einführungsstermine gefährden das Vorhaben der 23. BImSchV insgesamt wegen zu erwartender EU-Einsprüche. Die EU könnte die Festlegung schärferer Umwelanforderungen 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 Leichtkraftträdern 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.

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.

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.

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.

Dabei ist eine angemessene Übergangsregelung für die bis dahin freigestellten Kfz vorzusehen.

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.

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.