

26.07.96**VP - In - U - Wo****Allgemeine****Verwaltungsvorschrift
der Bundesregierung****Allgemeine Verwaltungsvorschrift über straßenverkehrsrechtliche
Maßnahmen bei Überschreiten von Konzentrationswerten nach
der 23. BImSchV (VwV-StV-ImSch)****A. Zielsetzung**

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

Die Entscheidung darüber, ob und in welchem Umfang eine Maßnahme nach Maßgabe verkehrsrechtlicher Vorschriften getroffen werden muß, die die Immissionsschutzbehörde im Hinblick auf die örtlichen Verhältnisse für geboten hält, um schädliche Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen zu vermindern oder deren Entstehen zu vermeiden, obliegt der vor Ort zuständigen Verkehrsbehörde. Die messende und wertende Tätigkeit der Immissionsschutzbehörde ist aber unabdingbare Voraussetzung für deren Entscheidung. Auch die Immis-

sionsschutzbehörde ist daher unmittelbarer Adressat. Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift stützt sich infolgedessen sowohl auf das Straßenverkehrsgesetz als auch auf das Bundes-Immissionsschutzgesetz.

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 unabweisbare Verkehrsbedürfnisse zu befriedigen.

Fahrzeuge mit geringem Schadstoffausstoß werden in Zukunft mit einer Plakette gekennzeichnet, sofern mit ihnen Benutzervorteile in Anspruch genommen werden. Kraftfahrzeuge mit einer G-Kat-Plakette (Wintersmog) bedürfen keiner zusätzlichen Kennzeichnung. Die begünstigten Kraftfahrzeuge sind identisch mit denen, die bei hohen Ozonkonzentrationen nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz von Fahrverboten ausgenommen sind.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand

Dem Bund entstehen durch die Allgemeine Verwaltungsvorschrift keine Kosten. Auch Länder und Gemeinden werden durch die Allgemeine Verwaltungsvorschrift nicht unmittelbar 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.

2. Vollzugsaufwand

Für den Vollzugsaufwand gilt D.1 entsprechend. 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.

E. Sonstige Kosten

Auf Grund der oben genannten Konkretisierung der bereits im Bundes-Immissionsschutzgesetz vorgesehenen Maßnahmen werden von der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift unmittelbar ebenfalls keine Auswirkungen auf die Wirtschaft, Einzelpreise und auf das Preisniveau, besonders auf das Verbraucherpreisniveau, ausgehen.

26.07.96

VP - In - U - Wo

Allgemeine
Verwaltungsvorschrift
der Bundesregierung

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

Bundesrepublik Deutschland

Der Bundeskanzler

Bonn, den 25. Juli 1996

031 (323) - 920 01 - Str 186/96

An den

Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich die von der Bundesregierung erneut beschlossene

Allgemeine Verwaltungsvorschrift über straßenver-
kehrsrechtliche Maßnahmen bei Überschreiten von
Konzentrationswerten nach der 23. BImSchV
(VwV-StV-ImSch)

mit Vorblatt.

Der Bundesrat hatte mit Beschluß vom 2. Juni 1995 - BR-Drs. 183/95 - die damalige Vorlage mit zahlreichen Änderungsmaßgaben versehen, so daß eine Überarbeitung insgesamt angezeigt war.

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

...

Die Verwaltungsvorschrift ist vom Bundesministerium für Verkehr und vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit gemeinsam erstellt worden.

7.5 fm

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

vom

Nach § 6 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe d und Nr. 5 a in Verbindung mit Abs. 2 a 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 und nach § 48 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Mai 1990 (BGBl. I S. 880), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 19. Juli 1995 (BGBl. I S. 930), wird folgende allgemeine Verwaltungsvorschrift erlassen:

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 verbie-

ten, 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 Immissionsschutzbehörde 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 oder Straßenbaubehörde stellt auf Anfrage Verkehrsdaten, wie Verkehrsbelastung, Verkehrszusammensetzung sowie Geometrie der Straßen zur Verfügung.

2.3 Verkehrsbeschränkungen und -verbote

- 2.3.1 Die Berücksichtigung der Verkehrsbedürfnisse und städtebaulichen Belange bei der Anordnung von Verkehrsbeschränkungen und -verboten erfordert insbesondere: 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 oder kurzfristig nicht geplant und umgesetzt werden können.

Das Überschreiten der Konzentrationswerte nach der 23. BImSchV rechtfertigt für sich allein genommen noch keine Anordnung verkehrsbeschränkender oder -verbieter Maßnahmen, sondern ist lediglich auslösendes Moment für eine umfassende Prüfung und Abwägung durch die Straßenverkehrsbehörde. Die Konzentrationswerte sind keine Grenzwerte, und zwar auch nicht für Maßnahmen der Straßenbaubehörden.

- 2.3.2 Die nach Eingang der auslösenden Information durch die Immissionsschutzbehörde durchzuführende Prüfung und Abwägung der Straßenverkehrsbehörde 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 im Einvernehmen mit der

zuständigen Planungsbehörde 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.

- 2.3.3 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 an anderer Stelle signifikante Immissionserhöhungen oder 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.

- 2.3.4 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 der nachfolgenden Nummer 3 über die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen und -verbote. Sie unterrichtet 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);
- d. gebietsbezogenes Verkehrsverbot für Kraftfahrzeuge.

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

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.

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

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 Überschreitung der Konzentrationswerte durch den Verkehr ist, desto stärkere verkehrsbeschränkende Maßnahmen sind gerechtfertigt, um die erforderliche Reduktion der Schadstoffkonzentration zu erreichen. Je höher die Konzentrationswerte der 23. BImSchV überschritten sind, umso mehr ist auch das Ermessen eingeschränkt.

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 kommen für ein auch nur zeitweises Verkehrsverbot nicht in Betracht. Sofern geeignete Alternativen (in der Regel ebenfalls Autobahnen) 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 der Anordnung von Verkehrsverböten und -beschränkungen auf Kraftfahrstraßen sind die Belange des Schutzes der Bevölkerung vor verkehrsbedingten Immissionen und die Verkehrsbedürfnisse - auch des weiträumigen Verkehrs - sachgerecht abzuwägen. Die Anordnung von Verkehrsverböten 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 oder ein bestimmtes Gebiet 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 solchen des Wirtschaftsverkehrs, in den betroffenen Gebieten müssen berücksichtigt 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 Verkehrsverboten für Kraftfahrzeuge mit geringem Schadstoffausstoß

Kraftfahrzeuge mit geringem Schadstoffausstoß nach dem Anhang zu § 40 c Abs. 1 BImSchG sind von Verkehrsverboten nach Nr. 3.1 Buchstabe b und d auszunehmen. Die Planungshoheit der Gemeinden, durch widmungsmäßige Nutzungsbeschränkungen, z. B. mittels Fußgängerzonen, den Kraftfahrzeugverkehr grundsätzlich auszuschließen, bleibt unberührt.

Die Ausnahmeregelung ist durch ein Zusatzzeichen zu den in Nummer 3.1 Buchstabe b und d aufgeführten Verkehrszeichen anzuzeigen.

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

Für die in dem Anhang zu § 40c Abs. 1 BImSchG genannten Kraftfahrzeuge stellt die in § 18 Abs. 1 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung aufgeführte Verwaltungsbehörde (Zulassungsstelle) oder eine andere von der obersten Landesbehörde beauftragte Stelle 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 Verkehrsverboten nach dieser Verwaltungsvorschrift sind Fahrten folgender Kraftfahrzeuge ausgenommen:

- 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, Arztwagen und andere Kraftfahrzeuge mit entsprechender Kennzeichnung im Einsatz zur medizinischen, sozialen oder pflegerischen 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 Entsorgung, 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 Umfange erteilt werden, wenn ein Bedürfnis nachgewiesen und die Ausnahme im Hinblick auf die Schadstoffkonzentration gerechtfertigt ist.

6. Überprüfung der getroffenen Maßnahmen

Die Wirksamkeit der getroffenen Maßnahmen ist zu beobachten und in Abstimmung mit der für den Immissionschutz zuständigen Behörde zu prüfen.

Inkrafttreten

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

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Bonn, den 1996

Der Bundeskanzler

Der Bundesminister für Verkehr

Die Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

Beschluß
des Bundesrates

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

Der Bundesrat hat in seiner 703. Sitzung am 18. Oktober 1996 beschlossen, der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift gemäß Artikel 84 Abs. 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe der aus der Anlage ersichtlichen Änderung zuzustimmen.

Er hat ferner die aus der Anlage ersichtliche Entschlieung gefaßt.

Anlage

Änderung und EntschlieÙung zur

Allgemeinen Verwaltungsvorschrift über straÙenverkehrsrechtliche
MaÙnahmen bei Überschreiten von Konzentrationswerten
nach der 23. BImSchV (VwV-StV-ImSch)

Zu Nummer 5.1

In Nummer 5.1 ist in Absatz 1 der Satz 1 durch folgende Sätze zu ersetzen:

"Kraftfahrzeuge mit geringem Schadstoffausstoß sind von Verkehrsverboten nach Nr. 3.1 Buchstaben b und d auszunehmen. Als Kraftfahrzeuge mit geringem Schadstoffausstoß gelten zunächst bis zum 31. Dezember 1999 die im Anhang zu § 40 c Abs. 1 BImSchG genannten Fahrzeuge."

Begründung:

Im Beschluß des Bundesrates vom 02.06.1995 (Drs. 183/95 - Beschluß) sind in der Nummer 18 und der EntschlieÙung verschiedene Forderungen zu den Ausnahmeregelungen der Nummer 5.1 enthalten. Diesen Forderungen, die nach wie vor begründet sind, ist die Bundesregierung nicht nachgekommen.

Der Katalog der Ausnahmeregelungen des Anhanges zu § 40 c Abs. 1 BImSchG ist für die Ozon-Vorläufersubstanzen entworfen und zunächst bis zum 1. Juli 1998 befristet. Es ist allerdings zu erwarten, daß im Zuge des Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetzes diese bis zum 31.12.1999 verlängert werden.

Die in der Ozonregelung genannten Schadstoffe sind nicht identisch mit der Zielsetzung dieser Verwaltungsvorschrift. Es sollte daher - wie bereits in Nummer 18 und der EntschlieÙung der BR-Drucksache 183/95 (Beschluß) aufgeführt - baldmöglichst ein Katalog entwickelt werden, der einerseits den Anforderungen des Immissionsschutzes und dem Stand der Technik gerecht wird, andererseits Bürgern und Gewerbe ausreichende Rechtssicherheit gewährleistet. Die besonderen Anforderungen des § 40 Abs. 2 BImSchG und

der 23. BImSchV müssen hierbei ausreichend Berücksichtigung finden (z. B. hinsichtlich der Dieseluß-Belastung).

Um die vorgenannten Ziele zu erreichen, ist die Befristung der Geltungsdauer des Ausnahmekatalogs des Anhangs zu § 40 c Abs. 1 BImSchG auch in dieser Verwaltungsvorschrift ausdrücklich aufzunehmen. Damit wird einerseits ein baldiges Inkrafttreten der 23. BImSchV und der VwV-StV-ImSch ermöglicht, andererseits aber einer der wesentlichen Kritikpunkte berücksichtigt.

EntschlieÙung:

1. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, dem Bundesrat ohne weitere Verzögerung eine Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrsordnung zuzuleiten, die darauf abzielt, ein Zusatzzeichen "Plakettensymbol frei" einzuführen und dessen Regelungsumfang festzuschreiben (Ausnahme für gekennzeichnete schadstoffarme Fahrzeuge im Sinne des Anhangs zu § 40 c Abs. 1 BImSchG und sonstigen berechtigten Verkehr im Sinne von § 40 d Abs. 1 Nr. 1 bis 6 BImSchG).

Begründung:

In der Umsetzung des § 40 Abs. 2 BImSchG wird es in der Regel für Gebiete mit entsprechender Schadstoffbelastung gemäß der 23. BImSchV auf gebietsbezogene Verkehrsverbote für Kraftfahrzeuge ohne ausreichende Schadstoffminderungstechnik hinauslaufen. Hierfür gibt es aber derzeit weder ein entsprechendes Verkehrszeichen (Gebietsverbot) noch ein Zusatzzeichen (Kraftfahrzeuge mit Plakette und berechtigter Verkehr frei). Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat allerdings bereits entsprechende Überlegungen angestellt und Vorschläge unterbreitet.

Die Aufnahme der erforderlichen Verkehrszeichen in die Straßenverkehrsordnung könnte in der ausstehenden Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (überwiegend radverkehrsrelevanter) erfolgen, deren Zuleitung an den Bundesrat ohnehin ansteht.

2. Der Bundesrat erwartet von der Bundesregierung, daß unverzüglich nach dem Inkrafttreten der VwV-StVO-ImSch und der 23. BImSchV die Liste der schadstoffarmen Kraftfahrzeuge, die von Fahrverboten ausgenommen werden, für die Zeit nach dem Außerkrafttreten des Ozongesetzes am 31. Dezember 1999 fortgeschrieben wird.

Diese Fortschreibung darf nicht weiter verschoben werden, um dem Vertrauensschutz der Bürger und Betriebe gerecht zu werden und ein Investitionsrisiko zu vermeiden.

Die differenzierte Plakettierung zur Kennzeichnung der Kfz, die auch nach dem 31. Dezember 1999 vom Fahrverbot ausgenommen sind, ist ebenfalls unverzüglich erforderlich, um den Verwaltungsaufwand für eine millionenfache Umlakettierung zu vermeiden.

3. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, spätestens ein Jahr nach Inkrafttreten der 23. BImSchV diese aufgrund der dann von den Ländern vorzulegenden Erfahrungsberichte dem Stand der Erkenntnisse anzupassen. Hierbei ist insbesondere die Festlegung der Prüfwerte erneut zu überprüfen; diese sind aus Gründen des Gesundheitsschutzes als Grenzwerte festzulegen.