Bundesrat Drucksache **384/97**

23.05.97

Gesetzesantrag

des Landes
Schleswig-Holstein

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

A. Zielsetzung

Um bei langandauernden sommerlichen Wetterlagen ein Ansteigen der Ozonkonzentrationen zu verhindern oder zu begrenzen, sind die §§ 40a bis 40e und 62a durch das Änderungsgesetz vom 19. Juli 1995 (BGBl. I S. 930) in das Bundes-Immissionsschutzgesetz eingefügt worden.

Obwohl die Regelungen weder im Jahr 1995 noch 1996 in den Ländern Anwendung fanden, wurden bei der Vorbereitung der Umsetzung und des Vollzugs erhebliche Auslegungs- und Anwendungsprobleme festgestellt.

Um zum einen die Auslegungs- und Anwendungsprobleme zu lösen und zum anderen die Wirksamkeit der Regelungen zu erhöhen, wurde der nachfolgende Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes erarbeitet. Damit wird auch das Ziel verfolgt, den Gesundheitsschutz der durch erhöhte Ozonkonzentrationen betroffenen Bevölkerung im erforderlichen Maß zu verbessern.

B. Lösung

Durch das Änderungsgesetz sollen die bestehenden Unklarheiten beseitigt und damit die für den Vollzug bedeutsamen Zweifelsfragen geklärt werden.

Darüber hinaus sollen zum Schutz der Gesundheit und der Umwelt die sommerlich bedingten Ozonspitzen abgesenkt und die Effizienz der Maßnahmen gesteigert werden. Dazu wird der Auslösewert für Verkehrsverbote für nicht schadstoffarme Kraftfahrzeuge von der Ozonkonzentration 240 µg/m³ auf 180 µg/m³ Luft herabgesetzt. Gleichzeitig werden Geschwindigkeitsbeschränkungen eingeführt, um die Wirkung der Verkehrsverbote zu verstärken. Weiterhin müssen die genereilen Ausnahmen beschränkt werden. Insbesondere soll bei Berufspendlern und bei Urlaubsfahrten, sofern keine schadstoffarmen Kraftfahrzeuge benutzt werden, eine Prüfung im Einzelfall erforderlich werden. Weitere Änderungen der Voraussetzungen sind zur Klarstellung und Anwendbarkeit des Gesetzes erforderlich.

...

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

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Die Gesetzesänderung kann insoweit zu höheren Kosten führen, als die Überwachung der Verkehrsbeschränkungen bei einer Ozonkonzentration von 180 Mikrogramm/m³ Luft und die Bescheidung zusätzlich zu erwartender Ausnahmeanträge nach § 40e BImSchG einen erhöhten Verwaltungsaufwand bei den Ländern erfordert. Die Höhe der Kosten kann nicht quantifiziert werden. Auswirkungen auf das allgemeine Verbraucherpreisniveau sind nicht zu erwarten. Die Länder können kostendeckende Gebühren erheben.

Bundesrat Drucksache **384/97**

23.05.97

Gesetzesantrag

des Landes
Schleswig-Holstein

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

Ministerium für Umwelt,
Natur und Forsten
des Landes Schleswig-Holstein

Kiel, den 23. Mai 1997

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Erwin Teufel

Sehr geehrter Herr Präsident,

die schleswig-holsteinische Landesregierung hat beschlossen, dem Bundesrat den als Anlage beigefügten

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des
Bundes-Immissionsschutzgesetzes

mit der Bitte zuzuleiten, die Einbringung beim Deutschen Bundestag gemäß Artikel 76 Abs. 1 Grundgesetz zu beschließen.

Im Namen der schleswig-holsteinischen Landesregierung bitte ich Sie, die Vorlage auf die Tagesordnung der Sitzung des Bundesrates am 6. Juni 1997 gemäß § 36 Abs. 2 der Geschäftsordnung des Bundesrates zu setzen.

Mit freundlichen Grüßen

Rainder Steenblock

Anlage

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

Vom

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Mai 1990 (BGBl. I S. 880), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 18. April 1997 (BGBl. I S. 805), wird wie folgt geändert:

1. § 40a wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 1 erhält folgende Fassung:

"Der Verkehr mit Kraftfahrzeugen auf öffentlichen Straßen ist nach Maßgabe der §§ 40b bis 40e in dem Gebiet eines Landes oder Teilen eines Landes verboten, wenn bei mindestens drei Meßstationen im Bundesgebiet, die jeweils mehr als 30 km und jeweils weniger als 250 km voneinander entfernt sind und von denen mindestens zwei Meßstationen in diesem Land liegen, im Falle der Länder Berlin, Bremen, Hamburg und Saarland mindestens eine Meßstation in diesem Land oder in einem angrenzenden Landkreis liegt,

1. die Ozonkonzentration von 180 Mikrogramm/m³ Luft als Mittelwert über eine Stunde an demselben Tag erreicht wird und

2. aufgrund der meteorologischen Erkenntnisse des Deutschen Wetterdienstes angenommen werden kann, daß im Laufe des nächsten Tages erneut an mindestens drei Meßstationen im Sinne dieser Vorschrift die in Nummer 1 bestimmte Konzentration erreicht wird."

b) Folgender neuer Absatz 2 wird eingefügt:

„(2) Sind die Voraussetzungen des Absatzes 1 erfüllt, dürfen alle Kraftfahrzeuge höchstens mit einer Geschwindigkeit von 80 km/h fahren, Lastkraftwagen mit einem zulässigem Gesamtgewicht über 3,5 t dürfen höchstens mit einer Geschwindigkeit von 60 km/h fahren."

c) Absatz 2 wird Absatz 3 und wie folgt geändert:

aa) Nach dem Wort "Luft" werden die Worte "an einer Meßstation des Landes" eingefügt.

bb) Folgender Satz wird angefügt: "Die Bevölkerung soll darüber hinaus aufgefordert werden, die Anwendung von organischen lösemittelhaltigen Produkten zu vermeiden."

d) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 4 angefügt:

"(4) Sind die Voraussetzungen des Absatzes 1 erfüllt, sollen die täglichen Emissionen von Anlagen, bei deren Betrieb Stickstoffoxide in einer Konzentration von mehr als 200 mg/m³ Abluft oder leichtflüchtige organische Verbindungen emittiert werden, durch Beschränkung der Leistung oder der Betriebsdauer, durch den Einsatz anderer Brenn- und Arbeitsstoffe oder durch sonstige Maßnahmen unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit soweit wie möglich vermindert werden".

2. § 40b wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Die oberste Straßenverkehrsbehörde des Landes gibt Verkehrsverbote und Geschwindigkeitsbeschränkungen nach § 40a durch Rundfunk, Fernsehen, Tageszeitungen oder auf andere Weise als durch Verkehrszeichen oder Verkehrseinrichtungen allgemein bekannt."

b) Folgender Absatz 3 wird angefügt:

„(3) Wenn die Verkehrsverbote und Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht erneut bekanntgegeben werden, enden sie mit Ablauf der Frist nach Absatz 1 Satz 2 und im übrigen mit ihrem Widerruf. Ein Widerruf ist bekanntzugeben, wenn aufgrund der meteorologischen Erkenntnisse des Deutschen Wetterdienstes die Prognose nach § 40a Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 wesentlich geändert werden muß."

3. § 40d wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Nr. 3 wird gestrichen.

b) Absatz 1 Nr. 7 erhält folgende Fassung:

"7. Kraftfahrzeuge, die eingesetzt werden

a) zur Aufrechterhaltung des Produktionsablaufes landwirtschaftlicher Betriebe oder

b) zum Transport lebender Tiere oder verderblicher Güter, soweit die Arbeiten zur Aufrechterhaltung oder der Transport unaufschiebbar sind, weil andernfalls die Produktion gefährdet, die Tiere Schaden nehmen oder die Güter verderben würden, oder

c) zur Durchführung unaufschiebbarer Forstschutzmaßnahmen."

c) Absatz 2 wird gestrichen.

d) Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 2.

4. § 40e wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird folgender Satz angefügt: "Satz 1 gilt auch für Fahrten von Berufspendlern und für Fahrten von und zum Urlaubsort, soweit die Fahrten anders in zumutbarer Weise nicht durchgeführt werden können."

b) Absatz 2 wird gestrichen.

c) Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 2 und erhält folgende Fassung:

„(2) Die nach Absatz 1 ausgenommenen Kraftfahrzeuge sind nach Landesrecht zu kennzeichnen."

5. In § 62a Abs. 1 werden nach den Worten "§ 40a Abs. 1 in Verbindung mit § 40b" die Worte "oder ohne Kennzeichnung nach § 40c Abs. 2 oder § 40e Abs. 2" eingefügt.

6. In § 74 Satz 2 wird die Zahl „1999" durch die Zahl „2005" ersetzt.

7. Der Anhang zu § 40c wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 1 werden nach dem Wort „gelten" die Wörter "zunächst bis 31. Dezember 1999 " eingefügt.

b) In Nummer 2 werden nach dem Wort "gelten" die Wörter „zunächst bis 31. Dezember 1999" eingefügt.

c) In Nummer 2.1 werden die Wörter "Gasbetriebene Kraftfahrzeuge und" vorangestellt.

d) Nach Nummer 2.5.2 wird folgender Absatz eingefügt:

„2.6 Zwei- und dreirädrige Kraftfahrzeuge, die mindestens der erwarteten EURO-I-Norm für neue Typgenehmigungen gemäß nachstehender Tabelle genügen.

Fahrzeugtyp	Kleinkrafträder bis 50 ccm u. 45 km/h	Krafträder mit Zweitaktmotor	Krafträder mit Viertaktmotor
Grenzwerte (Typ = Serie) in g/km	CO: 6 HC+NOx: 3	CO: 8 HC: 4 NOx: 0,1	CO: 13 HC: 3 NOx: 0,3
Testverfahren	Stadtzyklus (ECE-R 47) (Vollgas bis 45 km/h)	Stadtzyklus (ECE-R 40/01) (bis 50 km/h)	Stadtzyklus (ECE-R 40/01) (bis 50 km/h)

Artikel 2

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 1998 in Kraft.

Begründung

A. Allgemeines

1. Anlaß:

Um bei langandauernden sommerlichen Wetterlagen ein Ansteigen der Ozonkonzentrationen zu verhindern oder zu begrenzen, sind die §§ 40a bis 40e und 62a durch das Änderungsgesetz vom 19. Juli 1995 (BGBl. I S. 930) in das Bundes-Immissionsschutzgesetz eingefügt worden. Obwohl die Regelungen im Jahre 1995 noch nicht angewandt werden mußten, stellte sich alsbald heraus, daß sie zu erheblichen Auslegungs- und Anwendungsschwierigkeiten führen. Die Umweltministerkonferenz hat deshalb in ihrer Sitzung am 30.11./1.12.1995 die Vollzugsproblematik aufgegriffen und den Länderausschuß für Immissionsschutz (LAI) um einen Bericht gebeten.

Der Bericht des LAI vom 6. März 1996 zeigt eine Fülle von Ungereimtheiten und Zweifelsfragen auf. In ihm wird insbesondere darauf hingewiesen, daß die nach dem Gesetzeswortlaut allein mögliche Auslegung der Landkreisregelung in § 40a Abs. 1 Satz 1 zu nicht sachgerechten Ergebnissen führt. Für den Eintritt eines Verkehrsverbotes genügt es danach, wenn die erforderlichen Meßstationen (zwei bzw. eine) in einem an das fragliche Land angrenzenden Landkreis liegen mit der Folge, daß es beispielsweise bei Überschreitung der maßgebenden Ozonkonzentrationen ausschließlich an Meßstationen außerhalb des Landes erforderlich werden kann, in dem betroffenen Land gleichwohl ein Verkehrsverbot bekanntzugeben.

2. Zweck und Inhalt der Regelungen:

Durch die Änderung der §§ 40a bis 40e sollen die gröbsten Ungereimtheiten beseitigt und die für den Vollzug bedeutsamsten Zweifelsfragen geklärt werden. Darüber hinaus sollen zum Schutz der Gesundheit und der Umwelt die sommerlich bedingten Ozonspitzen abgesenkt und die Effizienz der Maßnahmen gesteigert werden. Dazu wird der Auslösewert für Verkehrsverbote für nicht schadstoffarme Kraftfahrzeuge von der Ozonkonzentration 240 µg/m³ auf 180 µg/m³ Luft herabgesetzt. Gleichzeitig werden Geschwindigkeitsbeschränkungen eingeführt, um die Wirkung der Verkehrsverbote zu verstärken. Weiterhin müssen die generellen Ausnahmen beschränkt werden. Insbesondere soll bei Berufspendlern und bei Urlaubsfahrten, sofern keine schadstoffarmen Kraftfahrzeuge benutzt werden, eine Prüfung im Einzelfall erforderlich werden.
Die Aufstellung der schadstoffarmen Fahrzeuge nach dem Anhang zu § 40c wird um z.B. mit Abgasreinigungssystemen nachgerüstete Kraftfahrzeuge und schadstoffarme zwei- und drei-

rädrige Fahrzeuge erweitert. Die Plaketten können wie bisher bei den Zulassungsstellen, den amtlichen anerkannten Überwachungsorganisationen (Dekra, TÜV usw.) und in den meisten Ländern bei den von den örtlich und fachlich zuständigen Kraftfahrzeug-Innungen anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten zur Durchführung der für die Abgasuntersuchung nach § 47 a StVZO bezogen werden.

3. Kosten:

Die Gesetzesänderung kann insoweit zu höheren Kosten führen, als die Überwachung der Verkehrsbeschränkungen bei einer Ozonkonzentration von 180 Mikrogramm/m³ Luft und die Bescheidung zusätzlich zu erwartender Ausnahmeanträge nach § 40e einen erhöhten Verwaltungsaufwand bei den Ländern erfordert. Die Höhe der Kosten kann nicht quantifiziert werden. Auswirkungen auf das allgemeine Verbraucherpreisniveau sind nicht zu erwarten. Die Länder können kostendeckende Gebühren erheben.

B. Im einzelnen

Artikel 1 Nr. 1 (§ 40a Abs. 1 Satz 1)

a) Die Neufassung des § 40a Abs. 1 Satz 1 enthält gegenüber der geltenden Gesetzesfassung mehrere Änderungen:

- Der von der Ozonkonzentration abhängige Auslösewert für Verkehrsverbote wird zum Schutz der Gesundheit und der Umwelt von bisher 240 µg/m³ auf 180 µg/m³ Ozon herabgesetzt. Nur auf diese Weise ist es möglich, die überwiegend von den nicht schadstoffarmen Kraftfahrzeugen ausgehenden Ozonvorläuferstoffe so stark zu vermindern, daß es nicht mehr zu hohen besonders schädlichen Ozonkonzentrationsspitzen in den Sommermonaten kommt.

- Hinsichtlich des Abstandes zwischen den maßgebenden Meßstationen wird ausdrücklich bestimmt, daß sowohl der Mindest- wie auch der Höchstabstand zwischen allen Meßstationen eingehalten werden muß. Damit wird ausgeschlossen, daß die Einhaltung des Höchst- oder Mindestabstandes nur zur jeweils nächsten maßgebenden Meßstation mit erhöhter Ozonkonzentration ausreicht. Der Mindestabstand der Meßstationen wird außerdem auf 30 km verkleinert.

- Die sog. „Landkreisregelung" wird ausschließlich auf die Stadtstaaten und das Saarland beschränkt. Dies war ursprünglich vom Bundesgesetzgeber so vorgesehen, ist aber aufgrund eines Redaktionsversehen (Verschiebung eines Kommas) im Vermittlungsausschuß sinnentstellend verabschiedet worden. Mit der Neuregelung wird für Flächenländer festgelegt, daß mindestens zwei Meßstationen mit erhöhter Ozonkonzentration in dem betroffenen Land liegen müssen. Es ist mit der Neuregelung ausgeschlossen, daß ein Verkehrsverbot in einem Flächenland (außer dem Saarland), in dem keine Meßstation eine erhöhte Ozonkonzentration aufweist, angeordnet werden muß.

- Hinsichtlich des Gebietes, in dem am nächsten Tag eine erhöhte Ozonkonzentration (wieder) angenommen werden kann, wird nicht mehr auf den nicht näher eingegrenzten räumlichen Bereich um die einzelne Meßstation, sondern darauf abgestellt, ob voraussichtlich wieder mindestens drei Meßstationen betroffen sein werden, die die Voraussetzungen für den Eintritt des Verkehrsverbotes erfüllen.

b) § 40a Abs. 2 - neu -

Das Fahrverbot wird durch Geschwindigkeitsbeschränkungen für alle Kraftfahrzeuge ergänzt. Obwohl nach heutiger Auffassung nur ein geringer Beitrag zu Emissionsminderung erwartet werden kann, ist die Geschwindigkeitsbeschränkung gerechtfertigt, da mit dieser Maßnahme auch nur geringfügig in die Freiheit der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer eingegriffen wird. Den Autofahrerinnen und -fahrern wird hiermit die Verantwortung zur Verminderung der Emissionen verdeutlicht. Daneben kann so evtl. die Dauer der Verkehrsverbote für die nicht schadstoffarmen Kraftfahrzeuge verkürzt werden. Außerdem wird der möglichen Beschleunigung der Durchschnittsgeschwindigkeit durch freiere Strecken im Ansatz entgegengewirkt.

c) § 40a Abs. 3

Durch die Anfügung des § 40a Abs. 3 Satz 2 soll sichergestellt werden, daß auch außerhalb des Kraftfahrzeugverkehrs die Emissionen von Ozonvorläuferstoffen angemessen verringert werden. Da diese Maßnahme rechtzeitig einzuleiten ist, ist hierfür der Auslösewert von 180 µg/m³ Ozon an nur einer Meßstation (Satz 1) erforderlich.

d) § 40a Abs. 4 - neu -

Durch die Aufnahme einer Aufforderung zur betrieblichen Beschränkung wird ein Vorschlag des Länderausschusses für Immissionsschutz (LAI) aufgegriffen, danach sind Industriezweige mit hohen Emissionen von Vorläuferstoffen zur Beschränkung aufzurufen.

Artikel 1 Nr. 2 (§ 40b)

a) § 40b Abs. 1 Satz 1

Folgeänderung durch Aufnahme der Geschwindigkeitsbeschränkung in § 40a Abs. 2.

b) § 40b Abs. 3 - neu -

Der geltenden Gesetzesfassung ist nicht klar zu entnehmen, bis zu welchem Zeitpunkt die Bekanntgabe der Verkehrsverbote widerrufen werden kann, wenn die Ozonprognose aufgrund geänderter meteorologischer Erkenntnisse als eindeutig unzutreffend bewertet werden muß. Zweifelhaft ist hier bereits, ob ein Widerruf zwischen Mitternacht und dem Beginn des Verkehrsverbotes um 6.00 Uhr morgens zulässig ist. Nach 6.00 Uhr dürfte die Fassung des § 40b Abs. 1 Satz 2 einen Widerruf ausschließen. Er kann aber sachlich und im Hinblick auf den Ver-

hältnismäßigkeitsgrundsatz auch rechtlich geboten sein. Deshalb schafft Absatz 3 ausdrücklich eine Widerrufsverpflichtung bei Änderung der Ozonprognose.

Artikel 1 Nr. 3 (§ 40d)

a) **§ 40d Abs. 1 Nr. 3**

Die generelle Ausnahme für Taxis wird gestrichen, weil erwartet werden kann, daß bei Ozonalarm nur Kraftfahrzeuge mit geringem Schadstoffausstoß im Sinne des § 40c eingesetzt werden. Es ist davon auszugehen, daß gerade diese viel genutzten Fahrzeuge inzwischen durch abgasgeminderte Kraftfahrzeuge ersetzt wurden.

b) **§ 40d Abs. 1 Nr. 7**

§ 40d Abs. 1 Nr. 7 ist in der geltenden Fassung zu weit. Insbesondere fehlt - außer bei den Forstschutzmaßnahmen - die Einschränkung, daß es sich um unaufschiebbare Maßnahmen handeln muß. Bei Forstschutzmaßnahmen müssen unaufschiebbare Maßnahmen insbesondere zum Waldbrandschutz weiterhin möglich bleiben.

Die Ausnahmen für den Transport lebender Tiere und verderblicher Güter müssen eingeschränkt werden. Nach dem Wortlaut der geltenden Fassung darf beispielsweise ein Reitpferd zum Ausritt mit einem nicht schadstoffarmen Kraftfahrzeug transportiert werden, während für den Transport eines kranken Kindes zum Arzt mit demselben Kraftfahrzeug eine Ausnahmegenehmigung erforderlich ist. Ähnliches gilt für den Einkauf von frischem Obst und Gemüse. Bei sachgerechter Fassung des § 40d Abs. 1 Nr. 7 muß darauf abgestellt werden, ob während des Verkehrsverbotes Schäden drohen, wenn der Transport nicht durchgeführt wird.

c) u. d) **§ 40d Abs. 2**

Die generelle Ausnahme für Fahrten von Berufspendlern und für Fahrten zum und vom Urlaubsort stellt die Wirksamkeit und Überwachbarkeit der Verkehrsverbote insgesamt in Frage. Durch die Streichung dieser generellen Ausnahmen unterliegen Pendler- und Urlaubsfahrten nunmehr den grundsätzlichen Regelungen und insbesondere auch der entsprechenden Kennzeichnung. Es kann aber bei besonderer Unzumutbarkeit eine Ausnahme nach § 40e Abs. 1 beantragt werden. Der Ausnahmetatbestand wird diesbezüglich verändert. (vgl. § 40e Abs. 1 Satz 2)

Es ist unabdingbar, daß zur Kontrolle der Fahrverbote alle Fahrzeuge, soweit nicht durch besondere Kennzeichnung ohnehin erkennbar, durch Plaketten gekennzeichnet sind. Der nun

aufgehobene „Freifahrtschein" wurde stets für die Unvollziehbarkeit und die Durchlässigkeit der
Regelung herangezogen. Es ist auch für Urlauber zumutbar, eine Plakette zu besorgen oder aber ganz im Sinne des von Schleswig-Holstein unterstützten Sanften Tourismus auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen. Die Ausnahmemöglichkeit für nicht schadstoffarme Kraftfahrzeuge nach § 40e Abs. 1 bleibt davon unberührt. Die Ausweitung dieser Ausnahmemöglichkeit reicht aus, die Besonderheiten dieser Fahrten zu berücksichtigen.

Die Kennzeichnungspflicht ist im Kontext zur Durchführung der 23. BImSchV nebst Allgemeiner Verwaltungsvorschrift unverzichtbar.

Als Folgeänderung des Wegfalls des Absatzes 2 wird der bisherige Absatz 3 der neue Absatz 2.

Artikel 1 Nr. 4

a) § 40e Abs. 1 Satz 2 - neu -

Durch Absatz 1 Satz 2 wird die Ausnahmemöglichkeit ausdrücklich auf Berufspendler und Urlaubsfahrer erstreckt. (vgl. Begründung zur Streichung des bisherigen § 40d Abs. 2)

b) § 40e Abs. 2

Dieser Absatz entfällt durch die Aufnahme der Regelung für Motorräder im Anhang zu § 40c. Ausnahmemöglichkeiten für nichtschadstoffarme Krafträder nach § 40e Abs. 1 bleiben unberührt.

c) § 40e Abs. 2 - neu -

§ 40e Abs. 2 regelt die Kennzeichnungspflicht der Fahrzeuge, die eine Ausnahme nach § 40e Abs. 1 erhalten. Die Länder werden ermächtigt, die Einzelheiten der Kennzeichnung der Ausnahmen zu regeln. Die Änderung beschränkt sich auf eine Änderung durch die Streichung des Absatzes 2. Die Bekanntmachung der Empfehlungen zum Vollzug der Ozonregelung in §§ 40a ff BImSchG hinsichtlich der den Verkehr betreffenden Fragen, Verkehrsblattverlautbarung Nr. 229 des BMV vom 9. Dezember 1996, bleibt davon unberührt.

Artikel 1 Nr. 5 (§62a)

Mit der Änderung des **§ 62a Abs. 1** soll für Fahrten ohne die erforderliche Kennzeichnung ausdrücklich ein Bußgeld angedroht werden. Da nur mit einer offensichtlichen Kennzeichnung aller Fahrzeuge eine Kontrolle des Verkehrs möglich ist, müssen die Plaketten oder Ausnahmegenehmigungen sichtbar angebracht werden. Eine Herausnahme der Formalverstöße widerspricht dieser Intention.

Artikel 1 Nr. 6 (§ 74)

Das Außerkrafttreten der §§ 40a bis 40e und 62a sowie des Anhangs zu § 40c am 31. Dezember 1999 ist nicht gerechtfertigt, da erhöhte Ozonkonzentrationen auch nach diesem Zeitpunkt zu erwarten sind.

Um dem fortschreitenden Umstand Rechnung zu tragen, daß die Zahl der schadstoffarmen Fahrzeuge ständig zu- und die der nicht schadstoffarmen ständig abnimmt, wird eine Ausdehnung des Außerkrafttretens auf den 31. Dezember 2005 vorgesehen. Dies entspricht den Ergebnissen der Umweltministerkonferenz in London im Mai 1996. Dort wurde die Ansicht vertreten, daß die in Deutschland eingeleiteten Maßnahmen zu einer Verringerung der Vorläuferstoffe bis zum Jahr 2005 um 30 % bis 40 % führen werden.

Artikel 1 Nr. 7 (Anhang zu § 40c Abs. 1)

Der Anhang zu § 40c, zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 18. April 1997 (BGBl. I S. 805, Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz), ist insbesondere im Hinblick auf die mit der Änderung des § 74 verlängerte Geltungsdauer des Ozongesetzes anzupassen.

Zu den einzelnen Ziffern:

a) **Ziffer 1**
Eine Befristung bis zum 31. Dezember 1999 wird aufgenommen. Für den verbleibenden Zeitraum nach diesem Datum muß die Aufzählung der schadstoffarmen Fahrzeuge im Anhang zu § 40c hinsichtlich der neuen Abgasvorschriften und des aktuellen Fahrzeugbestandes sowie der Luftqualität überarbeitet werden.

Diese Befristung deckt sich mit dem in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen bei Überschreiten von Konzentrationswerten nach der 23. BImSchV (VwV-StV-ImSchV, Verkehrsblattverlautbarung des BMV Nr. 11 vom 10. Januar

1997) genannten Datum. Die Ausnahmen von gebietsbezogenen Verkehrsbeschränkungen werden für die 23. BImSchV und deren Anwendung nach dem Anhang zu § 40c Abs. 1 BImSchG geregelt. Gleichlautende Regelungen sollten zur Vereinheitlichung auch der gleichen Befristung unterliegen.

b) **Ziffer 2**
Die Befristung erfolgt in Übereinstimmung mit Ziffer 1.

c) **Ziffer 2.1**
Die Aufzählung der als schadstoffarm geltenden Fahrzeuge wurde um die gasbetriebenen Fahrzeuge erweitert, da diese generell erhöhten Abgasanforderungen genügen.

d) **Ziffer 2.6**
Aufgenommen wurden schadstoffarme zwei- und dreirädrige Kraftfahrzeuge, die der erwarteten EURO I Norm für Krafträder entsprechen. Die Norm ist aufgrund von anderen Regelungsinhalten der Richtlinie noch nicht in Kraft getreten. Der Teil, der die Abgasvorschriften regelt, befindet sich allerdings nicht mehr in der Kritik. Die Abgasgrenzwerte entsprechen den vom Bundesministerium für Verkehr empfohlenen Vorgaben (Verkehrsblattverlautbarung Nr. 229 vom 9. Dezember 1996, Ziffer 8) Der Bundesrat hat diese Abgaswerte mit seiner Entschließung (BR-Drs, 183/95) bereits 1995 bestätigt.

Mit der Aufnahme der Motorräder in den Anhang zu § 40c unterliegen diese der Plakettierungspflicht. Dieses ist nach den o.g. Empfehlungen des Bundesministeriums für Verkehr mittlerweile vorgesehen.

Durch die Übernahme dieses Regelungsinhaltes in diese Ziffer wird der Ausnahmetatbestand nach § 40e Abs. 1 nicht berührt.

Artikel 2

Artikel 2 regelt das Inkrafttreten des Gesetzes. Das Inkrafttreten wurde nach Berücksichtigung der benötigten Vorlaufzeit auf den 1. Januar 1998 festgelegt. Die Anwendung von zwei unterschiedlichen Regelungen in einer Ozonperiode (Sommer 1997) verursacht nicht unerhebliche Verwirrung bei der Bevölkerung und den umsetzenden Behörden.