

Beschlußempfehlung und Bericht

**des Ausschusses für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
(16. Ausschuß)**

- a) zu dem Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P.
– Drucksache 13/1524 –**

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
und des Straßenverkehrsgesetzes**

- b) zu dem Gesetzentwurf des Bundesrates
– Drucksache 13/808 –**

Entwurf eines Gesetzes zur Bekämpfung erhöhter Ozonkonzentrationen

- c) zu dem Antrag der Fraktion der SPD
– Drucksache 13/1307 –**

**Eckpunkte zur Bekämpfung umwelt- und gesundheitsgefährdender
bodennaher Ozonkonzentration**

- d) zu dem Antrag der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich),
Albert Schmidt (Hitzhofen), Rainer Steenblock, weiterer Abgeordneter
und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 13/1203 –**

**Verschärfung der Maßnahmen gegen die fortbestehende Gefährdung
der menschlichen Gesundheit und der Umwelt durch bodennahes Ozon**

- e) zu dem Antrag der Abgeordneten Dr. Dagmar Enkelmann und der Gruppe der PDS
– Drucksache 13/1295 –**

**Maßnahmen zur Bekämpfung erhöhter Konzentrationen an bodennahem Ozon
(Sommersmog)**

A. Problem

Bei andauernden sommerlichen Wetterlagen können praktisch in allen Gebieten Deutschlands bedenklich hohe Ozonkonzentrationen auftreten. Wissenschaftliche Erkenntnisse belegen, daß diese Ozonkonzentrationen gesundheitsschädliche Wirkungen herbeiführen können.

Beide Gesetzentwürfe und auch die drei Anträge zielen darauf ab, als kurzfristig wirkende Maßnahme eine Regelung zu schaffen, damit die insbesondere durch den Straßenverkehr emittierten Vorläufersubstanzen von Ozon weiträumig und effektiv vermindert werden. Der Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. unterscheidet sich von dem Gesetzentwurf des Bundesrates insbesondere dadurch, daß wichtige Kenngrößen (wie z. B. ein bundeseinheitlicher Konzentrationswert für Ozon [$270 \mu\text{g}/\text{m}^3$], der das vorgesehene Fahrverbot auslöst) im Gesetz selbst festgelegt wird, während der Bundesrat eine Verordnungslösung vorsieht.

In den Anträgen werden vor allem ein niedrigerer Konzentrationsgrenzwert für Ozon für die Auslösung des Fahrverbotes (SPD: $240 \mu\text{g}/\text{m}^3$, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: $180 \mu\text{g}/\text{m}^3$, PDS: $240 \mu\text{g}/\text{m}^3$), die Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen bei einem Vorwarnkonzentrationswert sowie eine restriktivere Regelung bei der Gewährung von Ausnahmen bei den Fahrverboten gefordert.

B. Lösung

Annahme des Gesetzentwurfs der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. – Drucksache 13/1524 – in der aus der beiliegenden Zusammenstellung ersichtlichen Form.

Mehrheitsentscheidung mit den Stimmen der Fraktionen von CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion der SPD, der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Gruppe der PDS (bei einer Stimmenthaltung seitens der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN).

Annahme einer Entschließung, in der die Bundesregierung u. a. aufgefordert wird, eine Reihe weiterer Maßnahmen zur dauerhaften Reduzierung der Emissionen von Ozonvorläufersubstanzen einzuleiten.

Mehrheitsentscheidung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion der SPD und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Ablehnung des Gesetzentwurfs des Bundesrates – Drucksache 13/808.

Mehrheitsentscheidung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion der SPD und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Ablehnung des Antrages der Fraktion der SPD – Drucksache 13/1307.

Mehrheitsentscheidung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion der SPD

und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, bei Enthaltung der Gruppe der PDS.

Ablehnung des Antrages der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 13/1203.

Mehrheitsentscheidung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, bei Enthaltung der Fraktion der SPD und der Gruppe der PDS.

Ablehnung des Antrages der Gruppe der PDS – Drucksache 13/1295.

Mehrheitsentscheidung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Gruppe der PDS, bei Stimmenthaltung der Fraktion der SPD und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Der Ausschuß ist mehrheitlich der Auffassung, mit dem Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. werde insbesondere nach der Absenkung des Konzentrationsgrenzwertes für Ozon auf $240 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und der Klarstellung der Ausnahmeregelungen bei den Fahrverboten eine Regelung eingeführt, die im Gegensatz zu den von den Fraktionen der SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angestrebten Regelungen sowohl gesundheits-schädliche Ozonkonzentrationen im Sommer vermeiden helfe wie auch verkehrsbeschränkende Maßnahmen auf das notwendige Maß beschränke.

Der Ausschuß ist mehrheitlich der Auffassung, der Gesetzentwurf des Bundesrates mit seiner Verordnungslösung ohne Einflußnahme des Parlaments werde der erheblichen Bedeutung der vorgesehenen Maßnahmen nicht gerecht.

C. Alternativen

Annahme des Gesetzentwurfs des Bundesrates bzw. eines Gesetzentwurfs in der von der Fraktion der SPD bzw. in der von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angestrebten Form (s. Bericht).

D. Kosten

Bund, Ländern und Gemeinden werden durch die vorgesehene Regelung nur unwesentliche Kosten entstehen, die durch vermehrte Einnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs und die hiermit verbundene positive Entlastungswirkung für die öffentliche Hand weitgehend ausgeglichen werden dürften.

Den Verkehrsteilnehmern können durch das Verkehrsverbot wirtschaftliche Nachteile entstehen. Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau sind jedoch nicht zu erwarten.

Beschlußempfehlung

1. den Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. – Drucksache 13/1524 – in der aus der anliegenden Zusammenstellung ersichtlichen Fassung anzunehmen,
2. folgende Entschließung zu fassen:

,I.

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Ein wichtiges Problem im Bereich der Luftreinhaltung ist heute die Bildung hoher bodennaher Ozonkonzentrationen während hochsommerlicher Wetterlagen. Ozon, das sich unter Sonneneinstrahlung unter Beteiligung der sogenannten Vorläufersubstanzen Stickstoffoxide (NO_x) und flüchtige organische Verbindungen (VOC) bildet, tritt während bestimmter Wetterlagen großräumig besonders in Reinluftgebieten und am Rande von Ballungsräumen auf. Dabei werden die von der Europäischen Union in ihrer Richtlinie 92/72/EWG vom 21. September 1992 festgelegten Schwellenwerte für die Information der Bevölkerung zum Teil häufig und deutlich überschritten.

Hohe Ozonkonzentrationen können bei empfindlichen Personen Reizerscheinungen der Augen und der Atemwege bewirken.

Um akute Belastungen der Bevölkerung auch durch kurzzeitige Ozonspitzenkonzentrationen zu vermindern, haben die Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. die Initiative ergriffen und den Entwurf eines „Ozongesetzes“ im Deutschen Bundestag eingebracht und aufgrund der Sachverständigenanhörung in modifizierter Form verabschiedet. Ziel dieses Gesetzes ist es, eine Regelung zu schaffen, die

1. dem weiteren Anwachsen derartiger Spitzenbelastungen durch Fahrverbote für nicht schadstoffarme Fahrzeuge vorbeugt,
2. die Grundlage für eine weitere dauerhafte Senkung der Grundbelastung für Ozon legt, worauf es in erster Linie ankommt.

Die langfristig und nachhaltige Verminderung der Ozon-Vorläufersubstanzen bleibt nach wie vor wichtiges Ziel der Politik zur Bekämpfung erhöhter Ozonkonzentrationen. Die Bundesregierung hat hierzu rechtzeitig und vorsorglich dauerhafte Maßnahmen an den Quellen ergriffen. Insbesondere die Einführung des Katalysators, die Großfeuerungsanlagenverordnung sowie die Verschärfung der TA Luft haben dazu geführt, daß heute jeweils ca. 600 000 Tonnen Stickstoffoxide und Kohlenwasserstoffe pro Jahr weniger emittiert werden als noch zu Beginn der 80er Jahre. Dennoch ist eine Reduzierung der Ozonspitzenkon-

zentrationen nur durch weitere deutliche Emissionsminderungen bei den sogenannten Vorläufersubstanzen erreichbar. Die Bundesrepublik Deutschland hat sich in einem ersten Schritt im Internationalen Abkommen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UN ECE) verpflichtet, ihre NO_x- und VOC-Emissionen bis Ende der 90er Jahre um 30 % zu reduzieren. Dieser ersten Reduktionsstufe muß eine weitere, zweite Stufe folgen. Dazu sind eine Reihe zusätzlicher Maßnahmen erforderlich.

II.

Der Deutsche Bundestag fordert deshalb die Bundesregierung auf, über die zur Realisierung der ersten Stufe bereits getroffenen und laufenden Maßnahmen hinaus mit Nachdruck sofort in einem weiteren Maßnahmenpaket eine weitergehende dauerhafte Reduzierung der Emissionen von Ozon-Vorläufersubstanzen einzuleiten. Hierzu sollten im besonderen folgende Maßnahmen ergriffen werden:

1. Abgasreduktion im Straßenverkehr

Der von der Bundesregierung bereits eingeleitete Dreistufenplan zur Schadstoffminderung im Abgas von PKW, LKW und Motorrädern sollte mit Nachdruck vorangetrieben werden. Insbesondere die dritte Stufe muß in der europäischen Abgasgesetzgebung mit einer substantiellen Verschärfung durchgesetzt werden. Eine weitere Stufe zur Abgasreduzierung bis zum Jahre 2005 ist insbesondere für Dieselfahrzeuge anzustreben.

2. Stilllegung schadstoffreicher Fahrzeuge

PKW ohne Katalysator sind für mehr als 80 % der Abgasbelastung aus Personenkraftwagen verantwortlich. Um eine deutliche Minderung der Schadstoffemissionen zu erreichen, müssen Fahrzeuge ohne Katalysator sukzessive von der Straße genommen werden. Die Bundesregierung wird aufgefordert, bei den betroffenen Branchen nachdrücklich darauf zu drängen, dem Beispiel einzelner Hersteller zu folgen und Anreize für die Anschaffung neuer emissionsarmer Kraftfahrzeuge zu gewähren.

Die Bundesregierung wird aufgefordert, unverzüglich dem Deutschen Bundestag einen Vorschlag zu unterbreiten, ob und mit welchen finanziellen Anreizen und Maßnahmen des Bundes und der Länder die Umstellung des Kfz-Bestandes auf emissionsärmere PKW unterstützt werden kann.

3. Verbesserung der Kraftstoffqualität

Eine Verbesserung der chemischen und physikalischen Eigenschaften der Kraftstoffe ist die einzige Maßnahme, die bei ihrer Einführung sofort in ganzer Breite zu einer Reduzierung der Schadstoffemissionen führt. Der Deutsche Bundestag begrüßt die Initiative der Bundesregierung, im Rahmen der Europäischen Union eine bessere Kraftstoffqualität

durchzusetzen. Die Kommission konnte verpflichtet werden, einen entsprechenden Vorschlag zu erarbeiten. Die Bundesregierung wird aufgefordert, sich für eine möglichst rasche Entscheidung in Brüssel einzusetzen. Außerdem sollen im Vorgriff auf die EU-weite Einführung von neuen Kraftstoffen verbesserte Benzinqualitäten beschleunigt eingeführt werden, z. B. durch eine steuerliche Förderung. Der Bundestag appelliert an die Mineralölindustrie, wie in anderen europäischen Ländern (z. B. Sommerbenzin in Österreich) auf freiwilliger Basis emissionsarme Benzinsorten kurzfristig auf dem Markt anzubieten.

4. Produktion und Verteilung von Brenn- und Kraftstoffen

Mit der Einführung der Gaspendelung beim Umschlag von Ottokraftstoffen (20. und 21. BImSchV) hat die Bundesregierung bereits entsprechende Fortschritte bei der Minderung von VOC-Emissionen gemacht. Auch die europaweite Umstellung auf den „Saugrüssel“ bei der Betankung von Fahrzeugen (Stage II) sollte die Bundesregierung mit Nachdruck betreiben.

5. Reduzierung der Lösemittlemissionen

Rund ein Drittel der VOC-Emissionen in Deutschland werden durch die Verwendung von Lösemitteln verursacht. Schon jetzt werden lösemittelarme oder lösemittelfreie Produkte sowohl im gewerblichen als auch im Freizeit-Sektor verstärkt angewendet. Mit einem verstärkten Einsatz des Umweltzeichens, mit ökonomischen Anreizen und ggf. auch mit ordnungspolitischen Instrumenten müssen diese Emissionen bis zum Jahre 2005 deutlich gesenkt werden. Dies gilt insbesondere auch für den industriellen und gewerblichen Bereich. Die Bundesregierung ist aufgefordert, hierzu schnellstens Vorschläge einzureichen.

6. Zweite Stufe internationaler Reduzierungspflichten für Stickstoffoxide und Kohlenwasserstoffe

Deutschland hat sich im Rahmen zweier UN ECE-Protokolle verpflichtet, die nationalen NO_x-Emissionen bis 1998 gegenüber 1987 und die nationalen VOC-Emissionen bis 1999 gegen 1988 jeweils um 30 % zu vermindern. In einer zweiten Stufe sollte eine weitere Verringerung bis mindestens jeweils 50 % bis zum Jahre 2005 gegenüber den Basisjahren angestrebt werden. Diese Reduzierungspflichten sollten in internationalen Vereinbarungen im Rahmen der Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen (ECE) festgeschrieben werden.'

3. den Gesetzentwurf des Bundesrates – Drucksache 13/808 – abzulehnen,

4. den Antrag der Fraktion der SPD – Drucksache 13/1307 – abzulehnen,

5. den Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 13/1203 – abzulehnen,
6. den Antrag der Gruppe der PDS – Drucksache 13/1295 – abzulehnen.

Bonn, den 21. Juni 1995

Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

Hans Peter Schmitz (Baesweiler)
Vorsitzender

Dr. Peter Paziorek
Berichterstatter

Dietmar Schütz (Oldenburg)
Berichterstatter

Dr. Jürgen Rochlitz
Berichterstatter

Birgit Homburger
Berichterstatterin

Rolf Köhne
Berichterstatter

Zusammenstellung

des Entwurfs eines Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und des Straßenverkehrsgesetzes

– Drucksache 13/1524 –

mit den Beschlüssen des Ausschusses für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (16. Ausschuß)

Entwurf

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und des Straßenverkehrsgesetzes

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

Artikel 1

Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Mai 1990 (BGBl. I S. 880), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 23. November 1994 (BGBl. I S. 3486), wird wie folgt geändert:

1. Nach § 40 werden folgende Vorschriften eingefügt:

„§ 40 a

Verkehrsverbote bei erhöhten Ozonkonzentrationen

(1) Der Verkehr mit Kraftfahrzeugen auf öffentlichen Straßen ist nach Maßgabe der §§ 40 b bis 40 e in dem Gebiet eines Landes verboten, wenn bei mindestens drei Meßstationen im Bundesgebiet, die mehr als 50 km und weniger als 300 km voneinander entfernt sind und von denen mindestens zwei, im Falle der Länder Berlin, Bremen und Hamburg mindestens eine, in diesem Land liegen,

1. die Ozonkonzentration von 270 Mikrogramm/m³ als Mittelwert über eine Stunde an demselben Tag erreicht wird und
2. auf Grund der meteorologischen Erkenntnisse des Deutschen Wetterdienstes anzunehmen ist, daß die in Nummer 1 bestimmte Konzentration an diesen Meßstationen im Laufe des nächsten Tages erreicht wird.

Die Ozonkonzentrationen sind nach dem Verfahren der Richtlinie 92/72/EWG des Rates über die Luftverschmutzung durch Ozon vom 21. September 1992 (ABl. EG Nr. L 297 S. 1) zu bestimmen.

Beschlüsse des 16. Ausschusses

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

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

Artikel 1

Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Mai 1990 (BGBl. I S. 880), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 23. November 1994 (BGBl. I S. 3486), wird wie folgt geändert:

1. Nach § 40 werden folgende Vorschriften eingefügt:

„§ 40 a

Verkehrsverbote bei erhöhten Ozonkonzentrationen

(1) Der Verkehr mit Kraftfahrzeugen auf öffentlichen Straßen ist nach Maßgabe der §§ 40 b bis 40 e in dem Gebiet eines Landes **oder Teilen eines Landes** verboten, wenn bei mindestens drei Meßstationen im Bundesgebiet, die mehr als 50 km und weniger als **100 km** voneinander entfernt sind und von denen mindestens zwei, im Falle der Länder Berlin, Bremen und Hamburg mindestens eine, in diesem Land liegen,

1. die Ozonkonzentration von **240** Mikrogramm/m³ als Mittelwert über eine Stunde an demselben Tag erreicht wird und
2. auf Grund der meteorologischen Erkenntnisse des Deutschen Wetterdienstes anzunehmen ist, daß die in Nummer 1 bestimmte Konzentration an diesen Meßstationen im Laufe des nächsten Tages erreicht wird.

Vor der Festlegung des vom Verkehrsverbot betroffenen Gebietes stimmt sich das Land mit den benachbarten Ländern ab. Die Ozonkonzentrationen sind nach dem Verfahren der Richtlinie 92/72/EWG des Rates über die Luftverschmutzung durch Ozon vom 21. September 1992 (ABl. EG Nr. L 297 S. 1) **vom Land zu bestimmen und den anderen Ländern mitzuteilen.**

Entwurf

(2) Die zuständigen Behörden sollen die Führer und Halter von Kraftfahrzeugen sowie die Betreiber von Verbrennungsmotoren im nicht gewerblichen Bereich auffordern, diese nach Möglichkeit nicht zu benutzen, sobald ein Ozonkonzentrationswert von 180 Mikrogramm/m³ Luft erreicht wird.

§ 40 b

Verfahren bei Verkehrsverboten

Die oberste Straßenverkehrsbehörde des Landes gibt Verkehrsverbote nach § 40a Abs. 1 *nach Maßgabe der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften* allgemein bekannt. Sie beginnen an dem auf die Bekanntgabe folgenden Tage um 6.00 Uhr und dauern 24 Stunden.

§ 40 c

Kraftfahrzeuge mit geringem Schadstoffausstoß

(1) Das Verkehrsverbot des § 40a Abs. 1 gilt nicht für Kraftfahrzeuge mit geringem Schadstoffausstoß gemäß dem Anhang zu diesem Gesetz *sowie für motorisierte Zweiräder*.

(2) Die Kraftfahrzeuge mit geringem Schadstoffausstoß dürfen bei einem Verkehrsverbot nur betrieben werden, wenn sie mit einer amtlichen Plakette gekennzeichnet sind. Einzelheiten regelt das Landesrecht.

§ 40 d

Fahrten zu besonderen Zwecken

(1) Das Verkehrsverbot des § 40a Abs. 1 gilt nicht für

1. Kraftfahrzeuge, die im Linienverkehr nach den §§ 42 und 43 Nr. 1 und 2 des Personenbeförderungsgesetzes oder für Beförderungen nach § 1 Nr. 4 Buchstabe d, e oder g der Freistellungsverordnung eingesetzt sind,
2. Mietomnibusse nach § 49 Abs. 1 des Personenbeförderungsgesetzes zur Beförderung von Berufstätigen von und zur Arbeitsstätte,
3. Personenkraftwagen, die zur Fahrgastbeförderung nach den §§ 47 und 49 Abs. 4 des Personenbeförderungsgesetzes eingesetzt sind,
4. Krankenwagen und Arztwagen mit entsprechender Kennzeichnung im Einsatz zur medizinischen Betreuung der Bevölkerung,

Beschlüsse des 16. Ausschusses

(2) unverändert

§ 40 b

Verfahren bei Verkehrsverboten

(1) Die oberste Straßenverkehrsbehörde des Landes gibt Verkehrsverbote nach § 40a Abs. 1 **durch Rundfunk, Fernsehen, Tageszeitungen oder auf andere Weise als durch Verkehrszeichen oder Verkehrseinrichtungen** allgemein bekannt. Sie beginnen an dem auf die Bekanntgabe folgenden Tage um 6.00 Uhr und dauern 24 Stunden.

(2) **In der Bekanntgabe nach Absatz 1 können die Teile des Landes von der Geltung des Verkehrsverbotes nach § 40a Abs. 1 ausgenommen werden, die wegen Art und Ausmaß der Emissionen der Kraftfahrzeuge nicht oder nur unwesentlich zu der erhöhten Ozonkonzentration beitragen.**

§ 40 c

Kraftfahrzeuge mit geringem Schadstoffausstoß

(1) Das Verkehrsverbot des § 40a Abs. 1 gilt nicht für Kraftfahrzeuge mit geringem Schadstoffausstoß gemäß dem Anhang zu diesem Gesetz.

(2) unverändert

§ 40 d

Fahrten zu besonderen Zwecken

unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

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,
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,
7. Kraftfahrzeuge
 - a) zur Aufrechterhaltung des Produktionsablaufs landwirtschaftlicher Betriebe,
 - b) zur Durchführung unaufschiebbarer Forstschutzmaßnahmen,
 - c) zum Transport lebender Tiere,
 - d) zum Transport verderblicher Güter.

(2) Das Verkehrsverbot des § 40 a Abs. 1 gilt nicht für Fahrten von Pendlern zu und von der Arbeitsstätte, die anders in zumutbarer Weise nicht durchgeführt werden können; das Nähere regeln die Straßenverkehrsbehörden.

(3) Fahrzeuge, für die Sonderrechte nach § 35 der Straßenverkehrs-Ordnung in Anspruch genommen werden können, sind ausgenommen. Das Sonderrecht in § 35 Abs. 5 der Straßenverkehrs-Ordnung gilt in dem dort vorgesehenen Rahmen auch für nichtdeutsche Truppen von Nichtvertragsstaaten des Nordatlantikpaktes, die sich im Rahmen der militärischen Zusammenarbeit in Deutschland aufhalten, sowie für zivile Kraftfahrzeuge, die im Auftrag der Bundeswehr benutzt werden und deren Fahrten zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben der Bundeswehr unaufschiebbar sind.

§ 40 e

Ausnahmen

Die Straßenverkehrsbehörde kann allgemein für bestimmte Personengruppen, *insbesondere Urlaubsfahrer*, Ausnahmen von dem Verkehrsverbot des § 40 a Abs. 1 zulassen. Dies gilt auch im Einzelfall, soweit die Benutzung der Kraftfahrzeuge im öffentlichen Interesse oder im überwiegenden privaten Interesse, insbesondere zur Aufrechterhaltung des Produktionsablaufs oder zur Versorgung der Bevölkerung mit lebensnotwendigen Gütern und Dienstleistungen, erforderlich ist; *eine Ausfertigung der Ausnahmebewilligung ist deutlich sichtbar am Kraftfahrzeug anzubringen.*“

§ 40 e

Ausnahmen

(1) Die Straßenverkehrsbehörde kann allgemein für bestimmte Personengruppen Ausnahmen von dem Verkehrsverbot des § 40 a Abs. 1 zulassen. Dies gilt auch im Einzelfall, soweit die Benutzung der Kraftfahrzeuge im öffentlichen Interesse oder im überwiegenden privaten Interesse, insbesondere zur Aufrechterhaltung des Produktionsablaufs oder zur Versorgung der Bevölkerung mit lebensnotwendigen Gütern und Dienstleistungen, erforderlich ist.

(2) Die Straßenverkehrsbehörde kann ferner im Einzelfall über die Vorschrift des § 40 c hinaus Ausnahmen vom Verkehrsverbot des § 40 a Abs. 1 für Kraftfahrzeuge mit geringem Schadstoffausstoß zulassen.

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

(3) Die nach den Absätzen 1 und 2 ausgenommenen Kraftfahrzeuge sind nach Landesrecht zu kennzeichnen.“

1a. Nach § 62 wird folgende Vorschrift eingefügt:

„§ 62 a

Weitere Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen § 40 a Abs. 1 in Verbindung mit § 40 b mit einem Kraftfahrzeug am Verkehr auf öffentlichen Straßen teilnimmt.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße geahndet werden.

(3) Zuständige Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist die nach § 26 Abs. 1 des Straßenverkehrsgesetzes bestimmte Behörde oder Dienststelle der Polizei.“

1b. In § 74 wird Satz 3 durch folgenden Satz ersetzt:

„Die §§ 40 a bis 40 e und 62 a sowie der Anhang treten am 31. Dezember 1999 außer Kraft.“

2. Dem Gesetz wird folgender Anhang angefügt:

2. unverändert

„Anhang

Kraftfahrzeuge mit geringem Schadstoffausstoß

(zu § 40 c Abs. 1)

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 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugmotoren (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 Nr. 5.3.1 der Richtlinie genannte Prüfung Typ I erfüllen
 - oder
 - 1.2 der Richtlinie 88/77/EWG des Rates vom 3. Dezember 1987 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe aus Dieselmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen (ABl. EG 1988 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:

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

- 2.1 Kraftfahrzeuge, die von einem Elektromotor angetrieben werden,
- 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 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugmotoren (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 des Rates vom 20. März 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugmotoren (ABl. EG Nr. L 76 S. 1) 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 des Rates vom 20. März 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugmotoren (ABl. EG Nr. L 76 S. 1) 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 den Nummern 2.2.1 bis 2.2.4 genannten Anforderungen ebenfalls erfüllt wird.
- 3. Übergangsvorschrift
Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor, ausgenommen Personenkraftwagen sowie

Entwurf

Beschlüsse des 16. Ausschusses

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.“

Artikel 2**Änderung des Straßenverkehrsgesetzes**

§ 6 Abs. 3 Nr. 5 b des Straßenverkehrsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 5231-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch das Gesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378), erhält folgende Fassung:

„5 b. das Verbot des Kraftfahrzeugverkehrs unter den in § 40 Abs. 1 oder § 40 a Bundes-Immissionsschutzgesetz genannten Voraussetzungen und den nach diesen Vorschriften festgelegten Gebieten.“

Artikel 3**Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft; es tritt am 31. Dezember 1999 außer Kraft.

Die in Artikel 1 Nr. 1, § 40 c Abs. 1 enthaltene Regelung für motorisierte Zweiräder gilt bis zum Inkrafttreten einer Regelung, die eine Richtlinie des Rates der Europäischen Union über das Abgasverhalten von zwei- und dreirädrigen Kraftfahrzeugen umsetzt, spätestens bis zum 31. Dezember 1997; nach diesem Zeitpunkt sind die nach diesen Vorschriften schadstoffarmen motorisierten Zweiräder von dem Fahrverbot des Artikels 1 Nr. 1, § 40 a Abs. 1 ausgenommen.

Artikel 2**entfällt****Artikel 2****Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

Bericht der Abgeordneten Dr. Peter Paziorek, Dietmar Schütz (Oldenburg), Dr. Jürgen Rochlitz, Birgit Homburger und Rolf Köhne

I.

Der Gesetzentwurf des Bundesrates – Drucksache 13/808 – sowie die Anträge der Fraktion der SPD – Drucksache 13/1307 –, der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 13/1203 – und der Gruppe der PDS – Drucksache 13/1295 – wurden in der 35. Sitzung des Deutschen Bundestages am 11. Mai 1995 zur federführenden Beratung an den Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit überwiesen. Die Überweisung des Gesetzentwurfs der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. – Drucksache 13/1524 – erfolgte in der 41. Sitzung des Deutschen Bundestages am 1. Juni 1995.

Nachfolgender Übersicht ist zu entnehmen, welchen Ausschüssen die Vorlagen zur Mitberatung überwiesen wurden.

	Druck- sache 13/1524	Druck- sache 13/808	Druck- sache 13/1307	Druck- sache 13/1203	Druck- sache 13/1295
Verkehrsausschuß	+	+	+	+	+
Innen- ausschuß	+	-	-	-	-
Rechts- ausschuß	+	-	-	-	-
Ausschuß für Wirtschaft	+	+	-	-	-
Ausschuß für Gesundheit	+	-	-	-	-
Ausschuß für Bildung, Wissenschaft, Forschung, Technologie	+	-	-	-	-
Ausschuß für Fremden- verkehr und Tourismus	+	+	-	+	-
Ausschuß für Angelegen- heiten der Europäischen Union	-	+	-	-	-

Legende: + zur Mitberatung überwiesen.
- nicht zur Mitberatung überwiesen.

II.

Mit dem Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. – Drucksache 13/1524 – soll in Er-

gänzung zu langfristig wirkenden Maßnahmen (z. B. Dreistufenplan zur Schadstoffminderung im Abgas von PKW, LKW und Motorrädern) eine Regelung geschaffen werden, mit der kurzfristig dem weiteren Anwachsen hoher Ozonkonzentrationen bei andauernden sommerlichen Wetterlagen vorgebeugt werden kann. Durch die Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und des Straßenverkehrsgesetzes sollen die rechtlichen Voraussetzungen dafür geschaffen werden, daß die durch den Straßenverkehr emittierten Vorläufersubstanzen von Ozon bei entsprechenden Bedingungen weiträumig und effektiv vermindert werden. Da es sich dabei um eine eminent politische Entscheidung, die für den gesamten Kraftfahrzeugverkehr in der Bundesrepublik Deutschland von erheblicher Bedeutung ist, handelt, werden wesentliche Festlegungen im Gesetz selbst und nicht, wie im Gesetzentwurf des Bundesrates – Drucksache 13/808 – vorgesehen, in einer Verordnung getroffen. Im einzelnen sind dies insbesondere

- die Festlegung eines Konzentrationsgrenzwertes für Ozon ($270 \mu\text{g}/\text{m}^3$) als Auslöser für temporäre Verkehrsverbote;
- die Regelung, wer unter welchen Bedingungen von dem Fahrverbot ausgenommen wird.

In den Anträgen der Fraktion der SPD auf Drucksache 13/1307, der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 13/1203 – und der Gruppe der PDS – Drucksache 13/1295 – werden vor allem ein niedrigerer Konzentrationsgrenzwert für Ozon für die Auslösung des Fahrverbotes (SPD: $240 \mu\text{g}/\text{m}^3$, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: $180 \mu\text{g}/\text{m}^3$, PDS: $240 \mu\text{g}/\text{m}^3$), die Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen bei einem Vorwarnkonzentrationswert sowie eine restriktivere Regelung bei der Gewährung von Ausnahmen bei den Fahrverboten gefordert.

III.

Der Ausschuß für Verkehr hat den Gesetzentwurf – Drucksache 13/1524 – in seiner Sitzung am 21. Juni 1995 beraten und empfiehlt dem federführenden Ausschuß mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion der SPD, der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Gruppe der PDS, die Annahme des Gesetzentwurfs in der durch die Änderungsanträge der Koalitionsfraktionen geänderten Fassung vorzuschlagen.

Der Ausschuß für Verkehr hat den Gesetzentwurf – Drucksache 13/808 – in seiner Sitzung am 21. Juni 1995 beraten und empfiehlt dem federführenden Ausschuß mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion der SPD, bei Enthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE

GRÜNEN und der Gruppe der PDS die Ablehnung des Gesetzentwurfs.

Der Ausschuß für Verkehr hat den Antrag der Fraktion der SPD – Drucksache 13/1307 –, den Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 13/1203 – und den Antrag der Gruppe der PDS – Drucksache 13/1295 – in seiner Sitzung am 21. Juni 1995 beraten und empfiehlt dem federführenden Ausschuß

zu Drucksache 13/1307

mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. und der Gruppe der PDS gegen die Stimmen der Fraktion der SPD bei Enthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, die Ablehnung des Antrages vorzuschlagen;

zu Drucksache 13/1203

mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Enthaltung der Fraktion der SPD und der Gruppe der PDS, die Ablehnung des Antrages vorzuschlagen;

zu Drucksache 13/1295

mit den Stimmen der Fraktion der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Gruppe der PDS bei Enthaltung der Fraktion der SPD und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, die Ablehnung des Antrages vorzuschlagen.

Der Innenausschuß hat von einer Beratung des Gesetzentwurfs – Drucksache 13/1524 – abgesehen.

Der Rechtsausschuß hat auf die Abgabe einer Stellungnahme verzichtet.

Der Ausschuß für Wirtschaft hat den Gesetzentwurf des Bundesrates – Drucksache 13/808 – in seiner Sitzung am 21. Juni 1995 beraten und empfiehlt dem federführenden Ausschuß mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion der SPD und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Abwesenheit der Gruppe der PDS, den Gesetzentwurf abzulehnen.

Der Ausschuß für Wirtschaft hat den Gesetzentwurf der Koalitionsfraktionen – Drucksache 13/1524 – in seiner Sitzung am 21. Juni 1995 beraten und empfiehlt dem federführenden Ausschuß mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion der SPD und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Abwesenheit der Gruppe der PDS, den Gesetzentwurf in der Fassung der Änderungsanträge der Koalitionsfraktionen anzunehmen.

Der Ausschuß für Gesundheit hat den Gesetzentwurf der Koalitionsfraktionen – Drucksache 13/1524 – in seiner Sitzung am 21. Juni 1995 beraten und empfiehlt dem federführenden Ausschuß mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Gruppe der PDS, den Gesetzentwurf in der Fassung der Änderungsanträge der Koalitionsfraktionen anzunehmen. Die Fraktion der SPD hat sich an der Abstimmung nicht beteiligt.

Der Ausschuß für Bildung, Wissenschaft, Forschung, Technologie und Technikfolgenabschätzung hat den Gesetzentwurf der Koalitionsfraktionen – Drucksache 13/1524 – in seiner Sitzung am 21. Juni 1995 beraten und empfiehlt dem federführenden Ausschuß mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion der SPD und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie der Gruppe der PDS, den Gesetzentwurf in der Fassung der Änderungsanträge der Koalitionsfraktionen anzunehmen.

Dem Antrag der Koalitionsfraktionen, für ein Fahrverbot den Schwellenwert der Ozonkonzentrationen auf 240 Mikrogramm herabzusetzen, wurde mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, F.D.P. und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Gruppe der PDS zugestimmt.

Der Ausschuß für Fremdenverkehr und Tourismus hat auf die Beratung der Drucksachen 13/808, 13/1203 und 13/1524 verzichtet.

Der Ausschuß für Angelegenheiten der Europäischen Union hat auf die Beratung der Drucksache 13/808 verzichtet.

IV.

Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit hat zu den Gesetzentwürfen und zu den Anträgen in seiner 14. Sitzung am 19. Juni 1995 aufgrund eines einstimmigen Beschlusses in der 13. Sitzung am 31. Mai 1995 eine Anhörung durchgeführt.

Folgende Sachverständige, Verbände und Behörden nahmen dabei zum Gesetzentwurf Stellung:

- Prof. Dr. J. Basedow, Freie Universität Berlin
- Prof. Dr. Franz Fiedler, Institut für Meteorologie, Karlsruhe
- Prof. Dr. H. Greim, GSF-Forschungszentrum für Umwelt und Gesundheit Neuherberg
- Dr. Ulrich Höpfner, Institut für Energie- und Umweltforschung, Heidelberg
- Willi Hüsler, Direktor des Ingenieurbüros für Verkehrsplanung AG, Zürich
- Willi Loose, Öko-Institut Freiburg
- Prof. Dr. Wolfgang Seiler, Fraunhofer Institut für atmosphärische Umweltforschung, Garmisch-Partenkirchen
- Günther Steckhan, Polizeipräsident, Hagen
- Dieter Teufel, Umwelt- und Prognose-Institut UPI, Heidelberg
- Dr. Peter-Michael Valet, Umweltministerium Baden-Württemberg
- Prof. Dr. Otmar Wassermann, Institut für Toxikologie, Kiel
- ADAC, München
- Bayerisches Staatsministerium des Innern
- Bundesverband des Deutschen Güterfernverkehrs e. V.

- Deutscher Industrie- und Handelstag
- Ministerium für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft des Landes Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf
- Umweltbundesamt, Berlin

Zusätzlich wurden zwei Vertreter der kommunalen Spitzenverbände gehört, von denen insbesondere auf den Maßnahmenkatalog des Umweltausschusses des Deutschen Städtetages (Reduzierung des Kraftstoffverbrauches; Verminderung des Schadstoffausstoßes bei PKW und LKW; Verminderung des Benzolgehalts beim Benzin; Einführung einer generellen Geschwindigkeitsbegrenzung [insbesondere in Städten abseits des Vorfahrtstraßennetzes]; Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs; Abschaffung der Kilometerpauschale) hingewiesen wurde. Mehrheitlich habe sich der Umweltausschuß des Deutschen Städtetages für den Gesetzentwurf des Bundesrates entschieden. Die Umsetzung eines Ozongesetzes, wie immer auch es geartet sei, nehme sechs Monate in Anspruch.

Das Ergebnis dieser Anhörung ist in die Ausschußberatungen eingeflossen. Das stenographische Protokoll der 14. Sitzung sowie die zur Anhörung eingegangenen Stellungnahmen (Ausschuß-Drucksache 13/92 Teile I bis IV) sind der Öffentlichkeit zugänglich.

V.

Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit hat die Gesetzentwürfe und die Anträge in seiner 15. Sitzung am 20. Juni 1995 sowie in seiner 16. Sitzung am 21. Juni 1995 beraten.

Von Seiten der Koalitionsfraktionen wurde argumentiert, auf der Anhörung sei deutlich geworden, daß hohe Ozonkonzentrationen für empfindliche Personen Reizerscheinungen bei den Augen und Atemwegen bewirken könnten, es aber keinen Anlaß für Horrorszenarien gebe. Nachdem mehrere Sachverständige darauf hingewiesen hätten, daß bei Ozonkonzentrationen ab $240 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft solche Effekte zu beobachten seien, habe man sich entschieden, den ursprünglich vorgesehenen Ozonkonzentrationswert von $270 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft entsprechend abzusenken. Gerade aber auch bei der kurzfristigen Maßnahme zur Kappung von Ozonspitzenwerten müsse eine Rechtsgüterabwägung erfolgen. So müßten beispielsweise die im Grundgesetz enthaltenen Rechtsgüter der Berufsfreiheit, der Beeinträchtigung der Handlungsfreiheit etc. mit berücksichtigt werden. Deshalb müsse auch von vornherein deutlich werden, daß Berufspendler, die in einer anderen zumutbaren Art und Weise ihren Arbeitsplatz nicht erreichen könnten und die darauf angewiesen seien, mit einem nicht schadstoffarmen Fahrzeug ihre Arbeitsstätte aufzusuchen, in die rechtliche Position versetzt werden müßten, daß sie tatsächlich ihren Arbeitsplatz erreichen könnten. Neben der mit dem vorliegenden Gesetzentwurf initiierten kurzfristigen Maßnahme seien aber auch mittelfristige und langfristige Maßnahmen erforderlich, um hohe Ozonkonzentrationen bei sommerlichen Wetterlagen zu vermeiden. Dem werde man mit dem Entschließungsantrag gerecht.

Von Seiten der Fraktion der F.D.P. wurde mit Zustimmung von Seiten der Fraktion der CDU/CSU ergänzend argumentiert, die Anhörung habe auch ergeben, daß Geschwindigkeitsbegrenzungen im Hinblick auf Ozon vernachlässigbare Wirkung hätten. Man sei deshalb auch nicht bereit, solche Geschwindigkeitsbegrenzungen in diesem Gesetzentwurf vorzusehen.

Von Seiten der Fraktion der SPD wurde dargelegt, die Verhältnismäßigkeit der Mittel erfordere gerade im Hinblick auf Europäisches Recht ein gestuftes Verfahren. Man könne nicht unmittelbar ein Fahrverbot wirksam werden lassen, sondern müsse vorher mit einer weniger einschneidenden Maßnahme reagieren. Zudem würden durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung 17 % der Ozonspitzenwerte gekappt. Aus diesem Grunde spreche man sich in einer ersten Stufe für Geschwindigkeitsbeschränkungen aus. Man begrüße andererseits, daß man sich von Seiten der Fraktionen der CDU/CSU und der F.D.P. im Hinblick auf den Schwellenwert für Fahrverbote dem Vorschlag der Fraktion der SPD angeschlossen habe. Unterschiedlicher Meinung sei man nach wie vor über die Ausnahmeregelungen. Man plädiere hier etwa im Hinblick auf Pendler, Urlauber und auch die Streitkräfte der Alliierten für sehr viel restriktivere Regelungen. Unberücksichtigt bleibe im Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. im Hinblick auf die Meßstellenbestimmung, daß Luftmassen mit hoher Ozonkonzentration durch den Wind weitergetragen würden.

Von Seiten der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN wurde darauf hingewiesen, auf der Anhörung sei deutlich geworden, daß die Frage nach einer unschädlichen Schwellendosis bei Ozon nicht habe beantwortet werden können. Man begrüße zwar, daß sich die Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. beim Konzentrationsgrenzwert von Ozon nun auf $240 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft verständigt hätten. Man müsse aber die tatsächlichen Ozonkonzentrationen im Sommer noch erheblich weiter absenken. Nahezu alle Sachverständigen hätten auf der Anhörung auch deutlich gemacht, daß frühzeitiger, d.h. bei niedrigen Konzentrationswerten und auch zeitlich früher gesehen, eingegriffen werden müsse. Tempolimits hätten nach Aussagen der Sachverständigen zwar keinen allzu großen Effekt. Nach dem man aber alles tun müsse, um die Spitzenemissionswerte zu kappen, werde man auch mit Geschwindigkeitsbeschränkungen arbeiten müssen. Das einfachste Verfahren vom Vollzug her, um zu weniger Ozon zu kommen, seien autofreie Sonntage. Zu fragen sei auch, ob die Bundesregierung bereit sei, ausgedehnte Messungen zu veranlassen, um die Wirksamkeit der durchgeführten Maßnahmen zur Reduzierung der Ozonkonzentrationen zu überprüfen. Für den Fall, daß sie nicht wirksam seien, müsse die jetzt zu verabschiedende Regelung eine Dynamisierungsmöglichkeit enthalten.

Der Ausschuß kam in seiner 16. Sitzung am 21. Juni 1995 zu folgenden Beschlüssen:

Die von der Fraktion der SPD eingebrachten (siehe Anlage 1) Änderungsanträge wurden jeweils mehrheitlich abgelehnt, wobei sich die Fraktion BÜND-

NIS 90/DIE GRÜNEN zum Teil (Anträge zu §§ 40c, 40d und 40e sowie Anlage XXVa) sowie die Gruppe der PDS durchgehend ihrer Stimme enthalten haben.

Die Änderungsanträge der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (siehe Anlage 2) wurden ebenfalls mehrheitlich abgelehnt, wobei sich die Fraktion der SPD zum Teil (bei den Anträgen zu § 40d sowie zu den Artikeln 4 und 5) und die Gruppe der PDS durchgehend der Stimme enthalten haben.

Den von den Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. eingebrachten Änderungsanträgen stimmten jeweils die Mitglieder dieser Fraktionen zu. Bei den Anträgen betreffend Überschrift, betreffend § 74, betreffend Artikel 2 und betreffend Artikel 3 übten die anderen Mitglieder des Ausschusses Stimmenthaltung, so daß Einstimmigkeit erreicht wurde. Bei den übrigen Anträgen stimmten jeweils die Fraktion der SPD, die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und die Gruppe der PDS gegen die Anträge, so daß ein mehrheitlicher Beschluß des Ausschusses zustande kam.

In seiner Schlußabstimmung beschloß der Ausschuß, dem Deutschen Bundestag zu empfehlen, den Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. – Drucksache 13/1524 – in der Fassung zu anzunehmen, die dieser durch die angenommenen Änderungsanträge erhalten hat. Diesen Beschluß faßte er mit der Mehrheit der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Fraktion der SPD, der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Gruppe der PDS, bei einer Stimmenthaltung seitens der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Dem Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. stimmte der Ausschuß mit den Stimmen dieser Fraktionen gegen die Stimmen der Fraktion der SPD und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zu.

Zu den übrigen Vorlagen votierte der Ausschuß wie folgt:

Ablehnung des Gesetzentwurfs des Bundesrates
– Drucksache 13/808 –

Mehrheitsentscheidung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion der SPD und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Ablehnung des Antrages der Fraktion der SPD
– Drucksache 13/1307 –

Mehrheitsentscheidung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion der SPD und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Enthaltung der Gruppe der PDS.

Ablehnung des Antrages der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 13/1203 –

Mehrheitsentscheidung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, bei Enthaltung der Fraktion der SPD und der Gruppe der PDS.

Ablehnung des Antrages der Gruppe PDS
– Drucksache 13/1295 –

Mehrheitsentscheidung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Gruppe der PDS bei Stimmenthaltung der Fraktion der SPD und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

VI.

Die Änderungen begründet der Ausschuß wie folgt:

Zum Gesetzentwurf im Ganzen

Wegen der besseren Verständlichkeit wird das bei Verkehrsverboten durchzuführende Verfahren unmittelbar in Artikel 1 (Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes) geregelt. Einer Änderung des Straßenverkehrsgesetzes bedarf es dann nicht mehr.

Zu Artikel 1 Nr. 1 § 40a Abs. 1

Entsprechend dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz muß die Möglichkeit geschaffen werden, Fahrverbote auf Teile eines Landes zu beschränken.

Nach dem Ergebnis der Anhörung des Ausschusses für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit vom 19. Juni 1995 ist bereits ab einem Schwellenwert von 240 Mikrogramm/m³ Luft mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen zu rechnen.

Der Abstand zwischen den Meßstationen muß so gewählt werden, daß ein räumlicher Zusammenhang zwischen den einzelnen Ozon-Überschreitungsgebieten besteht. Dies ist durch die Angabe „100 km“ eher gewährleistet.

Zu Artikel 1 Nr. 1 § 40b

Zu Absatz 1

Redaktionelle Klarstellung; die Änderung dient der besseren Verständlichkeit des Verfahrens.

Zu Absatz 2

Die in § 40a Abs. 1 vorgesehene Möglichkeit einer Beschränkung der Fahrverbote auf Teile eines Landes wird durch diese Vorschrift im Hinblick auf den Bestimmtheitsgrundsatz konkretisiert.

Zu Artikel 1 Nr. 1 § 40e

Die neue Vorschrift des Absatzes 2 gestattet Ausnahmen für motorisierte Zweiräder, deren Emissionen den Fahrzeugen des Anhangs entsprechen.

Einer gesonderten Regelung für „Urlaubsfahrer“ in Absatz 1 bedarf es nicht; die Fallgruppe ist durch den Begriff der „Personengruppe“ mitumfaßt.

Zu Artikel 1 Nr. 1a

Folgeänderung zu § 40b. Die Höhe der Geldbuße ergibt sich aus § 17 Abs. 1 OWiG (bis zu 1 000 DM).

Zu Artikel 1 Nr. 1 b

Wie bei der zeitlich limitierten Verwaltungshilfe für das Beitrittsgebiet muß sich die Befristung unmittelbar aus dem Stammgesetz selbst ergeben.

Zu Artikel 2 (in der Fassung des Koalitionsentwurfs)

Durch die Neufassung des § 40 b wird die Änderung des Straßenverkehrsgesetzes entbehrlich.

Zu Artikel 2 (in der Fassung der Beschlüsse des 16. Ausschusses)

In Satz 1 wird der zweite Halbsatz gestrichen, weil der Zeitpunkt des Außerkrafttretens aus rechtsförmlichen Gründen unmittelbar in das Stammgesetz eingestellt wird (Artikel 1).

Satz 2 ist zu streichen, da die Regelung im Hinblick auf die neu aufgenommene Ausnahmemöglichkeit in § 40 e Abs. 2 entbehrlich ist.

Bonn den 21. Juni 1995

Dr. Peter Paziorek

Berichterstatter

Dietmar Schütz (Oldenburg)

Berichterstatter

Dr. Jürgen Rochlitz

Berichterstatter

Birgit Homburger

Berichterstatterin

Rolf Köhne

Berichterstatter

Änderungsantrag für den Ausschuß der Fraktion der SPD

zum Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. zur Änderung des Bundesemissionsschutzgesetzes und des Straßenverkehrsgesetzes

1. § 40 a (1) 1 und 2 werden ersetzt durch:

1. die Ozonkonzentration von $180 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als Stufe 1 bzw. $240 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als Stufe 2 als Mittelwert über 1 Stunde an demselben Tag erreicht wird, und
2. der deutsche Wetterdienst aufgrund folgender Kriterien eine andauernde sommerliche Wetterlage feststellt:

Wenn an dem betreffenden Tag eine Lufttemperatur von 25° Celsius erreicht oder überschritten wird und nicht auszuschließen ist, daß in den nächsten 48 Stunden

- a) diese Temperatur wieder erreicht wird und
- b) die tägliche Sonnenscheindauer im räumlichen Mittel mindestens 50 % der maximal möglichen erreicht.

Anmerkung:

Diese Begriffsbestimmung ist notwendig und entspricht dem Vorschlag des LAI damit der deutsche Wetterdienst klare Kriterien hat, nach denen er entscheidet.

§ 40 b der CDU/CSU und FDP wird ersetzt durch:
Verfahren bei Verkehrsbeschränkungen und Verkehrsverboten

Die Oberste Straßenverkehrsbehörde des Landes gibt Verkehrsbeschränkungen und Verkehrsverbote nach § 40 a Abs. 1 nach Maßgabe der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften allgemein bekannt. Sie beginnt an dem auf die Bekanntgabe folgenden Tag um 6.00 Uhr und dauert 24 Stunden.

Ab Ozonalarmstufe 1 ($180 \mu\text{g}/\text{m}^3$) dürfen Kraftfahrzeuge und Krafträder auf Autobahnen höchstens mit einer Geschwindigkeit von 80 km/h (PKW und Krafträder) bzw. 60 km/h (LKW) und auf anderen außerörtlichen Straßen höchstens mit einer Geschwindigkeit von 60 km/h fahren. Darüber hinaus ist die Benutzung von Kraftfahrzeugen ohne Abgaskatalysator, die vor dem 1. Januar des 8 Jahre zurückliegenden Kalenderjahres erstmals zugelassen worden sind, untersagt, soweit nicht in §§ 40 c, d und e Ausnahmen vorgesehen sind.

Bei Ozonalarmstufe 2 ($240 \mu\text{g}/\text{m}^3$) ist die Benutzung aller Kraftfahrzeuge verboten, soweit nicht in §§ 40 c, d und e Ausnahmen vorgesehen sind. Dieses Fahrverbot wird aufgehoben, wenn der maximale Stundenmittelwert des auf die Maßnahmen folgenden Tages $180 \mu\text{g}/\text{m}^3$ unterschreitet.

Anmerkung:

Die Zweistufigkeit und die Maßnahmen entsprechen den Vorschlägen des Länderausschusses für Immissionsschutz, Modellrechnungen des Prognos Institutes zeigen, daß bei Stufe 1 des Ozonalarms durch die vorgeschlagenen Maßnahmen mindestens eine Verlangsamung des Anstiegs der Ozonwerte bzw. sogar ein Stillstand oder eine Senkung zu erreichen ist. Bei Stufe 2 des Ozonalarms ist durch die damit verbundenen Maßnahmen eine Absenkung der Ozonvorläufersubstanzen und auch der Ozonwerte zu erwarten. Dies wird bestätigt durch eine Übertragung der im Heilbronner Großversuch angewendeten Maßnahmen zum Emissionsminderungen im Verkehr auf den Ballungsraum Berlin. Durch Messungen und durch Modellrechnungen wurde gezeigt, daß Tempolimits und Fahrverbote eine signifikante Abnahme sowohl der Ozonvorläufersubstanzen wie auch die Ozonkonzentrationen zu erwarten ist.

Ozonalarm der Stufe 2 wird bei $240 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Ozon ausgelöst. Der Wind transportiert jedoch die Ozonvorläufersubstanzen sowie Ozon selbst weiter, so daß die Ozonhöchstwerte in den Folgetagen an anderen Stellen auftreten. Diese Tatsache begründet die Aufhebung des Ozonalarms erst bei unterschreiten eines Wertes von $180 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Ozon.

§ 40 c Abs. 1 der CDU/CSU und FDP wird ersetzt durch:

Kraftfahrzeuge mit geringem Schadstoffausstoß

Die Verkehrsverbote der Stufe 2 des Ozonalarms gelten nicht für

- Kraftfahrzeuge die durch Elektro- oder Gasmotor angetrieben werden,
- Personenkraftwagen mit Fremdzündungsmotor und geregelter 3-Wege-Katalysator, die schadstoffarm im Sinne des § 47 Abs. 3 oder 5 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung sind.
- Personenkraftwagen mit Selbstzündungsmotor (Dieselfahrzeuge), die schadstoffarm im Sinne des § 47 Abs. 3 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung sind.
- Kraftfahrzeuge der Klassen M 1 und N 1 die Meßrichtlinie 70-156-EWG vom 6. Februar 1970 die der Richtlinie 91-441-EWG vom 26. Juni 1991 ausgenommenen Fahrzeuge, die die Übergangsbestimmungen des Anhangs I Nr. 8.1 und 8.2 – 2. und 3. Spiegelstrich in Anspruch nehmen, oder der Richtlinie 93-59-EWG vom 28. Juni 1993 entsprechen.

- Kraftfahrzeuge der Klassen M 1, M 3, N 2 und N 3 gemäß Richtlinie 70-156-EWG vom 6. Februar 1970, die der Richtlinie 91-542-EWG vom 1. Oktober 1991 entsprechen.
- Krafträder mit geregelterm 3-Wege-Katalysator.

Anmerkung:

Dieser Vorschlag entspricht dem Vorschlag des LAI. Insbesondere ist darauf hinzuweisen, daß Motorräder keine Fahrerlaubnis bekommen, wenn sie keinen 3-Wege-Katalysator haben.

§ 40c Abs. 2 der CDU/CSU und FDP wird ersetzt durch:

Kraftfahrzeuge mit geringem Schadstoffausstoß dürfen bei einem Verkehrsverbot nur betrieben werden, wenn sie mit einer bundeseinheitlichen amtlichen Plakette nach Anlage XXV a StVZO gekennzeichnet sind.

Anmerkung:

Aus administrativen Gründen ist es wichtig, daß es nicht je nach Bundesland unterschiedliche Plaketten gibt.

Der § 40d der CDU/CSU und FDP wird ersetzt durch:

Fahrten zu besonderen Zwecken wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

Die Verkehrsverbote bei Stufe 1 und 2 des Ozonalarms gelten nicht für

1. Kraftfahrzeuge, die im Linienverkehr usw. nach §§ 42 und 43 Nr. 1 und 2 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Gesetz vom 17. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2123), eingesetzt sind, sowie Beförderungen nach § 1 Nr. 4 Buchstaben D, e und g der Verordnung über Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes vom 30. August 1962 (BGBl. I S. 601), zuletzt geändert durch Verordnung vom 30. Juni 1989 (BGBl. I S. 1273),
2. Mietomnibusse nach § 49 Abs. 2 PBefG zur Beförderung von Berufstätigen von und zur Arbeitsstelle,
3. Kraftfahrzeuge, die nach § 48, und Kraftomnibusse, die nach § 49 Abs. 1 PBefG im Gelegenheitsverkehr eingesetzt sind, sofern sie sich auf der Rückfahrt zum im betroffenen Gebiet gelegenen Ausgangsort befinden und für die Fahrteilnehmer ein Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel nicht möglich oder zumutbar ist.
4. Personenkraftwagen, die im Taxen- und Mietwagenverkehr nach §§ 47, 49 Abs. 4 PBefG eingesetzt sind,
5. Dienstkraftfahrzeuge der Polizei, der Ordnungsbehörden, des Justizvollzugsdienstes zur Beförderung von Gefangenen, des Bundesgrenzschutzes, der Deutschen Bundespost

POSTDIENST, des Zolldienstes, des staatlichen Kampfmittelräumdienstes, der Straßenbaubehörde, der Feuerwehr und der anderen Einheiten und Einrichtungen des Katastrophenschutzes im dienstlichen Einsatz, wenn die Fahrten zur Aufgabenerfüllung erforderlich und unaufschiebbar sind,

6. Krankenkraftwagen und Arztwagen mit entsprechender Kennzeichnung im Einsatz zur medizinischen Betreuung der Bevölkerung,
7. Kraftfahrzeuge, mit denen Personen fahren oder gefahren werden, die außergewöhnlich gehbehindert, hilflos oder blind sind und diese Behinderung durch das Merkzeichen „aG“, „H“ und „B1“ im Ausweis gemäß § 4 Abs. 5 des Schwerbehindertengesetzes nachweisen;
8. Kraftfahrzeuge, die außerhalb von öffentlichen Wegen und Plätzen auf dem Betriebsgelände eingesetzt werden, soweit die Benutzung der Kraftfahrzeuge zur Aufrechterhalten des Produktionsablaufs in dem Betrieb geboten ist,
9. 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,
10. Landwirtschaftliche Fahrzeuge, die zu Erntezwecken eingesetzt werden,
11. Kraftfahrzeuge, die an den Tagen von Parlaments- oder Kommunalwahlen aus Anlaß der Wahl benutzt werden, insbesondere zur Ausübung des Wahlrechts oder zur Wahrnehmung von Aufgaben bei der Durchführung der Wahl.

§ 40e der CDU/CSU und FDP wird ersetzt durch:

Ausnahmen im Einzelfall:

Die Straßenverkehrsbehörde kann im Einzelfall Ausnahmen von dem Verkehrsverbot des § 40a zulassen, soweit die Benutzung der Kraftfahrzeuge im öffentlichen Interesse oder im überwiegenden privaten Interesse insbesondere zur Aufrechterhaltung des Produktionsablaufs oder zur Versorgung der Bevölkerung mit lebensnotwendigen Gütern und Dienstleistungen dringend geboten ist. Die Ausnahmen sollen auf 3 Jahre befristet werden. Die Führer der Kraftfahrzeuge haben eine auswärtige Ausnahmegenehmigung mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen.

Anmerkung:

Die § 40d und § 40e der CDU/CSU und FDP enthalten einen viel zu weit gefaßten Ausnahmekatalog für Berufsverkehr, Reiseverkehr und für den Wirtschaftsverkehr. Die vorgesehenen Regelungen sind in der Praxis nicht vollziehbar. Daher wurden sie in dem vorliegenden Text herausgenommen.

Darüber hinaus läßt der „Anhang über Kraftfahrzeuge mit geringem Schadstoffausstoß“ der CDU/CSU und FDP zu viele Ausnahmen z. B. bei der Euronorm I zu. Darüber hinaus können lt. dieses Anhangs auch

alle Fahrzeuge mit ungeregeltem Katalysator fahren, wenn sie die Vorschriften der Anlage XXV der StVZO einhalten, daher ist dieser Anhang zu streichen und durch die o. g. Vorschläge zu ersetzen.

Die hier vorgeschlagenen Regelungen lassen nur PKWs mit geregeltem 3-Wege-Katalysator und entsprechende Dieselfahrzeuge bei Stufe 2 des Ozonalarms zu.

Auch die Übergangsvorschrift für LKWs entfällt in dem hier vorgeschlagenen Text (Punkt 3 des Anhangs Kraftfahrzeuge für geringen Schadstoffausstoß). Der Länderausschuß für Immissionsschutz war der Meinung, daß diese Übergangsvorschrift nicht notwendig ist, da die Euronorm 1 vom überwiegenden Teil der LKWs eingehalten wird. Gegebenenfalls wäre darüber zu diskutieren, die Übergangsfrist auf 1 Jahr zu verkürzen.

Darüber hinaus soll folgender § 40f aufgenommen werden.

Beschränkung des Betriebs von Anlagen

(1) Anlagen, bei deren Betrieb Stickstoffoxide in einer Konzentration von mehr als 200 mg/m³ Abluft

oder unzumutbar viele leichtflüchtige organische Verbindungen emittiert werden, haben bei Ozonalarm der Stufe 2 durch Beschränkung der Leistung oder der Betriebsdauer durch den Einsatz anderer Brenn- und Arbeitsstoffe oder durch sonstige Maßnahmen eine Verminderung der täglichen Emissionen der vorgenannten Vorläuferstoffe von Ozon auf 60 v. H. der ohne diese Betriebsbeschränkungen zu erwartenden Emissionen anzustreben.

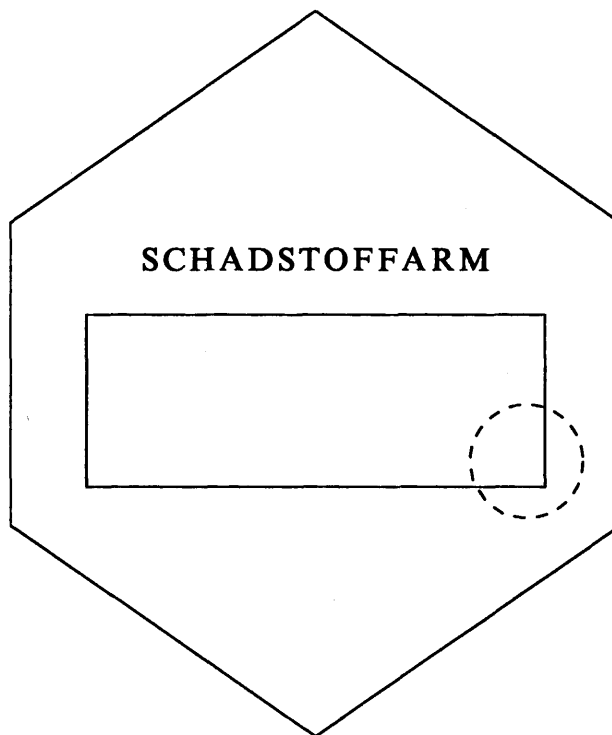
(2) Die Betreiber von Anlagen, die von der Pflicht zur Abgabe einer Emissionserklärung nach § 27 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in Verbindung mit der Emissionserklärungsverordnung vom 12. Dezember 1991 (BGBl. I S. 2213) nicht befreit sind, haben in der Emissionserklärung anzugeben, welche Emissionsminderung sie bei Ozonalarm der Stufe 2 entsprechend ihrer Pflicht nach Abs. 1 Satz 2 voraussichtlich erreichen werden.

Anmerkung:

Dies entspricht dem Vorschlag des LAI und ist wichtig, da Ozonvorläufersubstanzen nicht nur vom Autoverkehr, sondern auch von der Industrie erzeugt werden.

Nach Anlage XXV wird folgende Anlage eingefügt:

„Anlage XXVa
(zu § 47 und zu § 40c BImSchG)
Plakette „Schadstoffarmes Kraftfahrzeug“

**Maße:**

Regelmäßiges Sechseck mit 40 mm Seitenlänge

Rechteck als Freifläche zur Aufnahme des Kennzeichens und des Stempels der ausstellenden Behörde 60 mm x 25 mm

Farben:

Sechseck: Verkehrsorange, RAL 2009

Rechteck: Weiß, RAL 9001

Schrift: Schwarz

Die Farben dürfen nicht retroreflektierend sein.

Ergänzungsbestimmungen:

Die Plaketten werden von den Kfz-Zulassungsstellen ausgegeben. Sie sind vom Fahrzeughalter gut sichtbar an der Windschutzscheibe auf der Beifahrerseite anzubringen.

Die bisher zur Durchführung von Wintersmog-Verordnungen ausgegebenen Plaketten behalten weiterhin ihre Gültigkeit.'

Änderungsantrag für den Ausschuß

In § 40a Absatz 1 Satz 1 wird der Satzteil: „im Falle der Länder Berlin, Bremen und Hamburg mindestens eine in diesem Land liegen“ ersetzt durch den Satzteil: „im Falle der Länder Berlin, Bremen, Hamburg und Saarland mindestens eine in diesem Land oder in einem angrenzenden Landkreis eines Nachbarlandes liegen.“

Anlage 2

Änderungsantrag der Abgeordneten Gila Altmann, Jürgen Rochlitz und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zum Gesetzentwurf der Fraktionen CDU/CSU und der F.D.P.**Entwurf eines Gesetzes des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und des Straßenverkehrsgesetzes (Drucksache 13/1524)**

Der Gesetzentwurf von CDU/CSU bleibt hinter den Notwendigkeiten einer wirksamen Bekämpfung des bodennahen Ozons weit zurück. Deshalb stellen wir folgende Änderungsanträge:

Artikel 1**1. § 40 a (1) Satz I erhält folgenden Wortlaut:**

Der Verkehr mit Kraftfahrzeugen ist auf öffentlichen Straßen gem. §§ 40 b bis e in dem Gebiet eines Landes verboten, wenn bei mindestens drei Meßstationen im Bundesgebiet, die nach Anhang 2 der Richtlinie 92/72 EWG ausgewählt sind und die mindestens 25 km und weniger als 100 km voneinander entfernt sind und von denen mindestens zwei, im Falle der Länder Berlin, Bremen und Hamburg, mindestens eine in diesem Land liegen, die Ozonkonzentration von 180 Mikrogramm/m³ Luft als Mittelwert über eine Stunde an dem selben Tag erreicht wird und aufgrund der meteorologischen Erkenntnisse des Deutschen Wetterdienstes anzunehmen ist, daß diese Konzentration an drei Meßstationen auch im Laufe des nächsten Tages erreicht wird.

Der Betrieb genehmigungspflichtiger Anlagen im Sinne von § 4 BImSchG, bezogen auf die Emissionen von Lösungsmitteln, Kohlenwasserstoffen (gesamt VOC), Stickoxiden ist einzuschränken bzw. einzustellen.

2. In § 40 a (2) erhält folgenden Wortlaut:

Der Wert von 90 Mikrogramm/m³ Luft gilt als Auslöser einer Vorwarnstufe für besondere Risikogruppen (Kinder, AllergikerInnen, ältere Menschen, SpotlerInnen). Diese sind über die Medien vor den gesundheitlichen Gefahren der erhöhten Ozonkonzentration zu warnen. Die zuständigen Behörden sollen die Führer und Halter von Kraftfahrzeugen und Verbrennungsmotoren auffordern, diese nicht zu benutzen.

Bei Erreichen eines Wertes von 120 Mikrogramm/m³ Luft können die Straßenverkehrsbehörden abgestufte Beschränkungsmaßnahmen gegen den Kfz-Verkehr auf bestimmten Straßen oder in bestimmten Gebieten erlassen. Die Länder legen einen Katalog weiterer Verhaltensmaßregeln fest.

3. § 40 b Satz 2, erhält folgenden Wortlaut:

Die Verkehrsverbote beginnen um 6.00 Uhr des Tages nach Bekanntgabe und dauern so lange, bis

eine erneute Überschreitung des Grenzwertes an allen Meßstationen des Landes ausgeschlossen ist.

4. Dem § 40 c (Kraftfahrzeuge mit geringem Schadstoffausstoß) wird folgender Satz 3 hinzugefügt:

Werden die Ozon-Grenzwerte an allen Meßstationen des Landes 48 Stunden nach Ausrufung des Ozon-Alarms nicht unterschritten, so gelten die Fahrverbote gem. § 40 a auch für Kraftfahrzeuge mit geringem Schadstoffausstoß sowie für motorisierte Zweiräder.

§ 40 d

In Abs. 1 Punkt 7, werden die Abschnitte c) und d) gestrichen und durch folgenden Passus ersetzt: Begonnene Tiertransporte und Transporte verderblicher Güter müssen auf dem kürzesten Weg abgeschlossen werden.

Abs. 2 (Sonderbestimmungen für PendlerInnen) wird gestrichen.

Der Absatz (3) erhält folgenden Wortlaut:

Fahrzeuge der Polizei, des Katastrophenschutzes, der Feuerwehr sowie Fahrzeuge, die der regionalen Versorgung und der Landwirtschaft dienen, sind von den Fahrverboten ausgenommen.

§ 40 e

In Satz 1 wird der Passus „insbesondere Urlaubsfahrer“ gestrichen.

In Satz 2 wird der Passus „oder überwiegend im privaten Interesse, insbesondere zur Aufrechterhaltung des Produktionsablaufs“ gestrichen.

Der Anhang „Kraftfahrzeuge mit geringem Schadstoffausstoß“ (zu § 40 c Abs. 1) wird ersatzlos gestrichen.

Artikel 3 erhält folgenden Wortlaut:

§ 3 (3) der StVO wird wie folgt geändert:

In 1. wird die Geschwindigkeitsangabe 50 km/h durch 30 km/h ersetzt.

In 2. a) wird die Geschwindigkeitsangabe 80 km/h durch 60 km/h ersetzt.

2 c) erhält folgenden Wortlaut:

für Personenkraftwagen sowie für andere Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 2,8 t

80 km/h. Diese Geschwindigkeitsbeschränkung wird für Autobahnen (Zeichen 330) auf 100 km/h, für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t auf 60 km/h festgesetzt.

Der Gesetzentwurf wird um die Artikel 4 und 5 mit folgendem Wortlaut erweitert:

Artikel 4

Bis zum Ende eines jeden Kalenderjahres berichten die zuständigen Landesbehörden über die anlässlich

der Ozonepisoden mit Alarmierung eingetretenen Minderungen der Immissionskonzentrationen der Vorläufersubstanzen und des Ozons. Die Landesbehörden geben daraus resultierende Handlungsempfehlungen.

Artikel 5 e

Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

Begründung

Die medizinische Forschung ist sich einig, daß Ozon unabhängig von willkürlich vorgegebenen Schwellenwerten Menschen, Tiere und Pflanzen hat schädigt. Bereits bei einer Ozonkonzentration von 100–150 Mikrogramm/m³ Luft sind signifikante Lungenfunktionseinbußen z. B. bei Kindern oder empfindlichen Personen nachweisbar. Bei gesunden Normalpersonen sind erste Lungenfunktions-Einschränkungen bei einer sechsstündigen Exposition bei 160 Mikrogramm/m³ Luft nachweisbar. Es kommt bereits zu Leistungseinbußen bei Sportlern. Die VDI-Empfehlung für einen maximalen MLK-Wert (Halbstundenmittel!) ist 120 Mikrogramm/m³ Luft (VDI Richtlinie 2310). In dieser Richtlinie wurde bereits 1986 festgehalten, daß Ozon in geringen Konzentrationen ähnlich wie Röntgenstrahlen Chromosomenbrüche verursachen kann. Erst vor kurzem wurde Ozon in der „MAK- und BAT-Werteliste 1995“ der Senatskommission zur Prüfung gesundheitlicher Stoffe als krebserregend und gentoxisch eingestuft.

Das beste Ozon ist das, das gar nicht entsteht. Das bedeutet, daß eine langfristig erfolgreiche Ozonpolitik auf Vermeidung der Entstehungsursachen des bodennahen Ozons hinwirken muß. Die wirksamsten Maßnahmen zur Ozonbekämpfung bestehen daher im Bereich der Verkehrspolitik.

Eine Ausnahmeregelung für Katalysator-Fahrzeuge ist nicht geeignet, die Ozon-Immissionen merklich herabzusetzen, da

- die Wirkung des Kat erst nach 3–5 km Fahrtstrecke einsetzt und damit 70 % aller Fahrten nicht erfaßt werden
- bei Langstrecken zunehmend mit höheren Geschwindigkeiten gefahren wird, was die Leistung des Kat relativiert
- die mit dem Auto gefahrenen Wege zunehmend länger werden, was den Schadstoffausstoß wieder vergrößert
- die jährliche Zunahme von ca. 300 000 PKW eventuelle Entlastungseffekte neutralisiert.

Trotz dieser grundsätzlichen Einwände sind kurzfristige Entlastungseffekte durch den Katalysator nicht auszuschließen. Deshalb soll im Falle eines Ozonalarms für eine Übergangsfrist von 48 Stunden das Fahren mit Kat-Autos noch erlaubt sein, um den Ausstoß der Vorläufersubstanzen zu reduzieren.

Die Grenzwerte des vorliegenden Gesetzentwurfs sind viel zu hoch; die zahlreichen Ausnahmeregelungen bedeuten praktisch, daß kaum Fahrverbote ausgesprochen werden und sind, wie die Stellungnahmen zahlreicher Berufsverbände belegt haben, völlig unpraktikabel.

