Bundesrat **Drucksache** **162/1/06**

27.03.06

Empfehlungen
der Ausschüsse

U - Fz - In - Vk

zu **Punkt .....** der 821. Sitzung des Bundesrates am 7. April 2006

Verordnung zum Erlass und zur Änderung von Vorschriften über die Kennzeichnung emissionsarmer Kraftfahrzeuge

A

Der **federführende Ausschuss für Umwelt,**

Naturschutz und Reaktorsicherheit (U),

der **Ausschuss für Innere Angelegenheiten** (In) und

der **Verkehrsausschuss** (Vk)

empfehlen dem Bundesrat,

der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe folgender Änderungen zuzustimmen:

Vk 1. Zu Artikel 1 (§ 1 Abs. 2, § 2 Abs. 3 - neu - und Anhang 3 - neu - [...] BImSchV)

Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

a) § 1 Abs. 2 ist zu streichen.

...

Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln
Telefon: (02 21) 97 66 83 40, Telefax: (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0720-2946

b) Dem § 2 ist folgender Absatz 3 anzufügen:

"(3) Kraftfahrzeuge, die in Anhang 3 aufgeführt sind, sind von Verkehrsverboten nach § 40 Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes auch dann ausgenommen, wenn sie nicht gemäß Absatz 1 mit einer Plakette gekennzeichnet sind."

c) Folgender Anhang 3 ist anzufügen:

'Anhang 3
(zu § 2 Abs. 3)

Ausnahmen von der Kennzeichnungspflicht nach § 2 Abs. 1

Folgende Kraftfahrzeuge sind von Verkehrsverboten nach § 40 Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes auch dann ausgenommen, wenn sie nicht gemäß § 2 Abs. 1 mit einer Plakette gekennzeichnet sind:

1. mobile Maschinen und Geräte,
2. Arbeitsmaschinen,
3. land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen,
4. zwei- und dreirädrige Kraftfahrzeuge,
5. Krankenwagen, Arztwagen mit entsprechender Kennzeichnung im Einsatz zur medizinischen Betreuung der Bevölkerung,
6. Kraftfahrzeuge, mit denen Personen fahren oder gefahren werden, die außergewöhnlich gehbehindert, hilflos oder blind sind und dies durch die nach § 3 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 der Schwerbehindertenausweisverordnung im Schwerbehindertenausweis eingetragenen Merkzeichen "aG", "H" oder "Bl" nachweisen,
7. Fahrzeuge, für die Sonderrechte nach § 35 der Straßenverkehrs-Ordnung in Anspruch genommen werden können,
8. Fahrzeuge nichtdeutscher Truppen von Nichtvertragsstaaten des Nordatlantikpaktes, die sich im Rahmen der militärischen Zusammenarbeit in Deutschland aufhalten, soweit sie für Fahrten aus dringenden militärischen Gründen genutzt werden,

9. zivile Kraftfahrzeuge, die im Auftrag der Bundeswehr genutzt werden, soweit es sich um unaufschiebbare Fahrten zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben der Bundeswehr handelt.'

Begründung:

In Artikel 1 § 1 Abs. 2 sind bestimmte Fahrzeuge aufgeführt, auf die die Verordnung keine Anwendung finden soll. In der Folge könnten die genannten Fahrzeuge grundsätzlich nicht von Verkehrsverboten ausgenommen werden. Der Begründung nach soll das Gegenteil erreicht werden. Danach soll Artikel 1 § 1 Abs. 2 regeln, dass diese Fahrzeuge immer von Verkehrsverboten nach § 40 Abs. 1 BImSchG ausgenommen sind, auch wenn sie nicht im Sinne der Verordnung gekennzeichnet sind.

Die Vorschrift regelt daher nicht Ausnahmen vom Anwendungsbereich der Verordnung, sondern vielmehr Ausnahmen von der Kennzeichnungspflicht des § 2 Abs. 1 i.V.m Abs. 2. Geeigneter Regelungsort ist § 2 Abs. 3. Ausnahmen sind im Anschluss an die Regel darzustellen. Die betroffenen Fahrzeuge sollten aus Gründen der Übersichtlichkeit in einem Anhang aufgeführt werden. Die Aufzählung entspricht der des bisherigen § 1 Abs. 2.

U
Vk

2. Zu Artikel 1 (§ 2 Abs. 2 Satz 1 der [...] BImSchV)

In Artikel 1 ist in § 2 Abs. 2 Satz 1 die Ziffer "5" durch die Ziffer "4" zu ersetzen.

Folgeänderungen:

Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

a) In § 3 Abs. 1 Satz 1 ist die Ziffer "5" durch die Ziffer "4" zu ersetzen.

b) § 6 ist wie folgt zu ändern:

aa) Absatz 3 ist wie folgt zu ändern:

aaa) In Nummer 1 ist die Ziffer "5" durch die Ziffer "4" zu ersetzen.

bbb) Nummer 4 ist wie folgt zu ändern:

aaaa) In Buchstabe b ist der Punkt am Satzende durch ein Komma zu ersetzen.

bbbb) Der Text der Nummer 5 ist als Buchstabe c anzufügen.

ccc) Die Angabe "5. Zur Schadstoffgruppe 5," ist zu streichen.

bb) In Absatz 4 ist die Ziffer "5" durch die Ziffer "4" zu ersetzen.

c) Im Anhang 1 ist die Spalte "Schadstoffgruppe 5" zu streichen.

d) Anhang 2 ist wie folgt zu ändern:

aa) Absatz 1 ist wie folgt zu ändern:

aaa) Im Einleitungssatz und in Nummer 1 ist jeweils die Ziffer "5" durch die Ziffer "4" zu ersetzen.

bbb) Nummer 4 ist wie folgt zu ändern:

aaaa) In Buchstabe o ist der Punkt am Satzende durch ein Komma zu ersetzen.

bbbb) Die Buchstaben a bis d der Nummer 5 sind als Buchstaben p bis s anzufügen.[*]

ccc) Die Angabe "5. Zur Schadstoffgruppe 5 Kraftfahrzeuge" ist zu streichen.

bb) In den Absätzen 2 und 3 ist jeweils die Angabe "Schadstoffgruppe 5" durch die Angabe "Schadstoffgruppe 4" zu ersetzen.

Begründung:

Modernste Kraftfahrzeuge, die aktuell verbindliche (Euro-4/IV) oder langfristig vorgegebene (Euro-V) Abgasnormen erfüllen, müssen mit maximalen Benutzervorteilen belohnt werden. Die Verschmelzung der Schadstoffgruppen 4 und 5 dient darüber hinaus der Verwaltungsvereinfachung.

[*] Bei Annahme mit Ziffer 4 sind nur die Buchstaben a und b als Buchstaben p und q anzufügen.

In 3. Zu Artikel 1 (§ 3 Abs. 1 Satz 2 und 3 - neu - und Anhang 1 der [...] BImSchV)*

Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

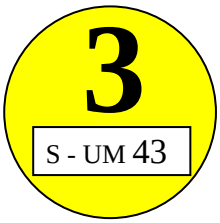
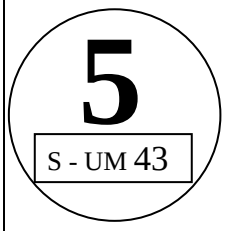
a) § 3 Abs. 1 wie folgt zu ändern:

aa) In Satz 2 sind nach den Wörtern "Nummer der Schadstoffgruppe" die Wörter "und entsprechende Farbgestaltung" einzufügen.

bb) Folgender Satz 3 ist anzufügen:

"Die Farbe der Plakette ist für Kraftfahrzeuge der Schadstoffgruppe 2 rot, für Kraftfahrzeuge der Schadstoffgruppe 3 gelb, für Kraftfahrzeuge der Schadstoffgruppe 4 grün und für Kraftfahrzeuge der Schadstoffgruppe 5 weiß."

b) In Anhang 1 ist die Tabelle zu den Plakettenmustern wie folgt zu fassen:

"	**Schadstoff-gruppe 2**	**Schadstoff-gruppe 3**	**Schadstoff-gruppe 4**	**Schadstoff-gruppe 5**
Plaketten-Durchmesser: 80 mm, schwarz umrandet, Strichdicke der Umrandung 1,5 mm Ziffer der Schadstoff-gruppe: Höhe 35 mm Schriftfeld: 60 x 20 mm Schrift: schwarz RAL 9005, mit lichtechtem Stift				

* Bei Annahme mit Ziffer 2 sind die Angaben zur Schadstoffgruppe 5 zu streichen.

Plaketten-farbe	verkehrsrot RAL 3020 lichtecht	verkehrsgelb RAL 1023 lichtecht	verkehrsgrün RAL 6024 lichtecht	reinweiß RAL 9010 lichtecht
Schriftfeld:	reinweiß RAL 9010 schwarz umrandet	reinweiß RAL 9010 schwarz umrandet	reinweiß RAL 9010 schwarz umrandet	reinweiß RAL 9010 schwarz umrandet

"

Begründung:

Zur Erleichterung der Überwachung durch die Polizei und ggf. andere Behörden auch im fließenden Verkehr erhalten die Plaketten für Kraftfahrzeuge der Schadstoffgruppen 2 bis 5 unterschiedliche Farben.

Vk 4. Zu Artikel 1 (Anhang 2 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe g und h, Nr. 3 Buchstabe j und k, Nr. 4 Buchstabe o und Nr. 5 Buchstabe c und d der [...] BImSchV)

In Artikel 1 sind im Anhang 2 Abs. 1

a) Nummer 2 Buchstabe g und h

b) Nummer 3 Buchstabe j und k

c) Nummer 4 Buchstabe o und

d) Nummer 5 Buchstabe c und d

zu streichen.

Begründung:

Mit der 29. Verordnung zur Änderung der StVZO ist die Anlage XXVI in Kraft getreten. Diese Anlage sieht unter Nummer 2 für Personenwagen und Wohnmobile mit Selbstzündungsmotor insgesamt fünf PM-Stufen vor.

Anlässlich der Beratung der 29. Verordnung haben die Bundesministerien für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit zugesagt (siehe Protokollerklärung zu TOP 54 der Sitzung des Bundesrates am 21. Dezember 2005), dass sie noch im Januar 2006 einen ersten Entwurf von Vorschriften bezüglich Nachrüstung von Nutzfahrzeugen mit

Partikelminderungssystemen vorlegen werden. Sowohl für leichte Nutzfahrzeuge als auch für Pkw ist dabei eine gesonderte Stufe für die Nachrüstung von so genannten Euro 1-Kraftfahrzeugen zugesagt worden.

Der BMVBS hat Ende Januar 2006 den Ländern daraufhin einen Diskussionsentwurf über die (…) Verordnung zur Änderung der StVZO zur Stellungnahme übersandt.

Dieser Diskussions-Entwurf enthält nunmehr

1. den Erlass einer neuen Anlage XXVII (Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Partikel von Nutzfahrzeugen)
2. Änderungen der Anlage XIV (Erweiterung um Partikelminderungsklassen -PMK-) sowie
3. Änderung der Anlage XXVI (Erweiterung um die PM-Stufe 0 = Euro1-Fahrzeuge-)

Die vorliegende Verordnung geht davon aus, dass Regelungen in den vorgenannten Anlagen, die sich gegenwärtig noch in der Diskussion befinden, so umgesetzt werden.

Im Ergebnis bleibt festzuhalten, dass die Verordnung in der vorgelegten Form nicht eher in Kraft treten kann, als die o. g. Anlagen zur StVZO in Kraft getreten sind.

Damit man in der Angelegenheit weiter vorankommt, d. h. dass zumindest die mit der 29. Verordnung zur Änderung der StVZO beschlossenen Definitionen von Partikel-Minderungsstufen für Pkw der Stufen PM 1 bis 5 schon jetzt berücksichtigt werden können, sind die o. g. Bestimmungen aus der Verordnung herauszunehmen.

Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach Inkrafttreten der vorgenannten Anlagen der StVZO die Verordnung zum Erlass und zur Änderung von Vorschriften über die Kennzeichnung emissionsarmer Kraftfahrzeuge zu ergänzen und dem Bundesrat zuzuleiten.

U 5. Zu Artikel 2 Nr. 2 (§ 41 Abs. 2 Nr. 6 - Zeichen 270.1 und Zeichen 270.2 StVO)

In Artikel 2 Nr. 2 sind in § 41 Abs. 2 Nr. 6 die Zeichen 270.1 und 270.2 durch folgende Zeichen zu ersetzen:

"Zeichen 270.1

Beginn eines Verkehrsverbots zur Verminderung schädlicher Luftverunreinigungen in einer Zone

Zeichen 270.2

Ende eines Verkehrsverbots zur Verminderung schädlicher Luftverunreinigungen in einer Zone"

Begründung:

Das in der Verordnung für die Ausschilderung einer Fahrverbotszone vorgesehene Verkehrsschild stammt noch aus den Zeiten des klassischen Smogalarms. Die jetzigen Luftbelastungen sind, auch wenn Grenzwerte der EU-Luftqualitätsrichtlinie überschritten werden, bei Weitem nicht mit den Luftbelastungen eines solchen Smogalarms vergleichbar.

...

Die Verwendung des Zeichens bei Smogalarm war auf wenige Tage beschränkt, an denen tatsächlich sehr hohe, z.T. sichtbare Luftbelastungen herrschten. In den aktuellen Luftreinhalte- und Aktionsplänen sind dagegen teilweise dauerhafte Fahrverbote, z.B. in Form einer Umweltzone, vorgesehen. Die Fahrverbote gelten also auch dann, wenn die Luft relativ sauber ist, d.h. der PM10-Kurzzeitgrenzwert nicht überschritten wird. Dies mit dem Schild "Smog" anzuordnen, könnte gerade bei den Verkehrsteilnehmern, die die Verwendung des Smog-Schildes bei Smog-Alarm erlebt haben, zu Verwirrung führen. Denn sie rechnen damit, dass ein solches Fahrverbot tatsächlich nur bei extrem hohen Luftbelastungen gilt, während sie bei niedrigen Luftbelastungen erwarten, dass dann das Fahrverbot nicht gilt. Somit kann gerade die Bekanntheit des Schildes zu fehlerhaftem Verkehrsverhalten führen. Ein abgeändertes Schild mit der Information "Umwelt", wie vorgeschlagen, ist dagegen für Maßnahmen, die dauerhaft zu einer Umweltentlastungen führen sollen, für alle Verkehrsteilnehmer plausibler und leichter zu befolgen.

Weiterhin vermittelt das Smog-Schild als Dauerbeschilderung auch den Eindruck, dass in diesen Zonen die Luft immer extrem schlecht ist. Städtische Gebiete, die dauerhaft zu einer "Smog-Zone" erklärt werden müssten, sind sicher keine Werbung für den Standort Deutschland und für deutsche Städte. Viele europäische Großstädte, die ebenfalls mit Überschreitungen der europäischen Luftqualitätsgrenzwerte kämpfen, planen die Einführung von innerstädtischen Fahrverboten, aber keine wird sich mit einer Smog-Zone "schmücken". Die dort verwendeten Begriffe wie "Miljözon" (= Umweltzone), "Environmental Zones", "Clear Zones", "Low Emission Zones" oder "zona traffico limitato" sind weit weniger diskriminierend. Auch unter diesem Gesichtspunkt ist es sinnvoll, das vorgeschlagene Smog-Schild durch das vorgeschlagene, neutralere Schild zu ersetzen und das Wort "Smog" durch das Wort "Umwelt" zu ersetzen.

In

Bei Annahme entfällt Ziffer 7

6. Zu Artikel 2 Nr. 01 - neu -, Nr. 1 und 2 (Einleitungssatz, § 39 Abs. 2 Satz 3 und § 41 Abs. 2 Nr. 6 Satz 3 der Erläuterung zu den Zeichen 270.1 und 270.2 StVO)

Artikel 2 ist wie folgt zu ändern:

a) Der Einleitungssatz ist wie folgt zu fassen:

"Die Straßenverkehrs-Ordnung vom 16. November 1970 (BGBl. I S. 1565, 1971, I S. 16), zuletzt geändert durch ..., wird wie folgt geändert:"

b) Der Nummer 1 ist folgende Nummer 01 voranzustellen:*

'01. § 39 Abs. 2 Satz 3 wird wie folgt gefasst:

"Die Zusatzzeichen zeigen auf weißem Grund mit schwarzem Rand schwarze Zeichnungen oder Aufschriften, soweit nichts anderes bestimmt ist." '

c) Der Text der Nummer 1 ist wie folgt zu fassen:

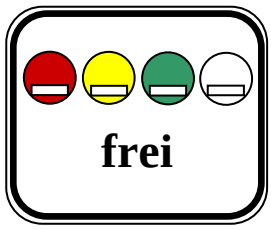
'1. § 41 Abs. 2 Nr. 6 wird wie folgt geändert:

a) Im einleitenden Teil ... (weiter wie Regierungsvorlage Nr. 1)'

d) Nummer 2 ist als Buchstabe b) zu bezeichnen.

e) In Nummer 2 ist Satz 3 der Erläuterung zu den Zeichen 270.1 und 270.2 wie folgt zu fassen:

"Das Zusatzzeichen zum Zeichen 270.1*



Freistellung vom Verkehrsverbot nach § 40 Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

nimmt Kraftfahrzeuge vom Verkehrsverbot aus,

a) die nach **[**§ 1 Abs. 2**]**** der Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung vom ... (Einsetzen: Datum und Fundstelle dieser Verordnung) keiner Plaketten-Kennzeichnung unterliegen,

b) die nach § 1 Abs. 3 der Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung vom ... (Einsetzen: Datum und Fundstelle der Verordnung) ausnahmsweise zugelassen sind oder

---

* Bei Ablehnung von Ziffer 3 entfällt Buchstabe b und ist das Zusatzzeichen einfarbig.

** Bei Annahme mit Ziffer 1 ist der Klammerinhalt durch "Anhang 3 (zu § 2 Abs. 3)" zu ersetzen.

c) die mit einer auf dem Zusatzzeichen **[**in der jeweiligen Farbe**]*** angezeigten Plakette nach § 3 Abs. 1 der Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung vom ... (Einsetzen: Datum und Fundstelle dieser Verordnung) ausgestattet sind."

Begründung:**

Das 1976 zur Kennzeichnung des Verkehrsverbotes in den durch die Verordnungen zur Verhinderung schädlicher Umwelteinwirkungen bei austauscharmen Wetterlagen (Smog-Verordnungen) festgelegten Sperrgebieten eingeführte Zeichen 270 konnte in neuerer Zeit nur dazu genutzt werden, in bestimmten Straßen oder Gebieten ein Verkehrsverbot zur Einhaltung von Immissionswerten für Schadstoffe, die nicht EG-rechtlich, sondern in einer Rechtsverordnung nach § 48a Abs. 1a BImSchG geregelt sind, anzuordnen (vgl. § 40 Abs. 2 BImSchG, Anlage 2 (zu B. Artikel 1 zu Nummer 3) der BT-Drs 14/8450 vom 06.03.2002). Mit der Änderung wird es ermöglicht, das Zeichen auch in Gebieten zu verwenden, in denen von den zuständigen Straßenverkehrsbehörden Verkehrsverbote auf Grundlage des § 40 Abs. 1 BImSchG anzuordnen sind, weil ein Luftreinhalte- oder Aktionsplan nach § 47 Abs. 1 oder 2 BImSchG dies vorsehen.

Von diesen Verboten sollen gekennzeichnete Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung ganz oder teilweise ausgenommen werden können. Dazu wird das Zusatzzeichen "Freistellung vom Verkehrsverbot nach § 40 Abs. 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz" eingeführt. Dieses Zusatzzeichen muss gerade bei der Verwendung in Ballungsräumen mit deren massenhaftem Verkehr auch für Ortsunkundige in ihrer inhaltlichen Bedeutung hinreichend klar und bestimmt sein. Eine nur verbale Beschreibung in der Verordnung reicht dazu nicht aus. Die Gestaltung des Zusatzzeichens lehnt sich an dem ebenfalls in der StVO verankerten Zusatzzeichen "Freistellung vom Verkehrsverbot nach § 40 Abs. 2 Bundes-Immissionsschutzgesetz" an. Auf dem Zusatzzeichen sind alle Plaketten der ausgenommenen Kraftfahrzeuge in der jeweils zutreffenden Farbe darzustellen. Es kann von einem Fahrzeugführer nicht verlangt werden, zu wissen, welche Bedeutung andere Plaketten haben. Beispielsweise kann nicht erwartet werden, dass ein ortsfremder Urlauber oder Besucher im fließenden städtischen Verkehr ad hoc wissen muss, ob er beispielsweise mit "seiner" roten (2) Plakette ansonsten bei einem mit der weißen (1) oder der gelben (3) Plakette gekennzeichneten Sperrbezirk fahren darf.

---

* [...] entfällt bei Ablehnung von Ziffer 3

** Bei Annahme mit Ziffer 1 und/oder 5 sowie bei Ablehnung von Ziffer 3 ist die Begründung redaktionell anzupassen.

Die farbliche Gestaltung widerspricht der allgemeinen Regelung des § 39 Abs. 2 Satz 3 StVO, wonach auf Zusatzzeichen die Zeichnungen schwarz sind. Dies ist hier jedoch mit Blick auf die im fließenden Verkehr erforderliche schnelle Wahrnehmbarkeit sowie die Bestimmtheit erforderlich. Nur so kann sichergestellt werden, dass auch ein Ortsunkundiger die Bedeutung ohne weitere Überlegung sofort eindeutig erkennen kann. Deshalb wird auch die allgemeine Regelung des § 39 Abs. 2 Satz 3 StVO angepasst. Gleichzeitig wird damit die bereits jetzt farbige Gestaltung der Zusatzzeichen 1040-32 "Parkscheibe 2 Stunden", 1040-33 "Parken mit Parkscheibe in gekennzeichneten Flächen 2 Stunden", 1052-30 "Streckenverbot für den Transport von gefährlichen Gütern auf Straßen" und 1052-31 "Streckenverbot für Fahrzeuge mit Wasser gefährdender Ladung" (vgl. Katalog der Verkehrszeichen 1992) gesetzlich verankert. Die gezeigte bildliche Darstellung ist nur beispielhaft; es können auch weniger Plaketten gezeigt werden. Die Größe der dargestellten Plaketten hat sich an der Wahrnehm- und Lesbarkeit im Einzelfall zu orientieren (vgl. Nr. 1.3 des Teil 1 des Katalogs der Verkehrszeichen 1992).

Das Zusatzzeichen stellt von dem Verkehrsverbot alle nach § 3 Abs. 1 der Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung gekennzeichneten Kraftfahrzeuge frei, solange und soweit das kennzeichnungspflichtige Kraftfahrzeug auch mit der im Zusatzzeichen bildlich dargestellten Plakette gekennzeichnet ist.

Das Zusatzzeichen stellt weiter alle Kraftfahrzeuge frei, welche nach § 1 Abs. 2 der Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung nicht der Kennzeichnung unterliegen. Das ist notwendig, weil das Verkehrsverbot des Zeichens 270.1 den (gesamten) Verkehr mit Kraftfahrzeugen, und damit auch die nicht kennzeichnungspflichtigen Kraftfahrzeuge, erfasst. Die Regierungsvorlage ist in der Begründung zu § 1 Abs. 2 der Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung irrig der Annahme, mit dem Verzicht auf die Kennzeichnung wäre gleichzeitig eine Ausnahme vom Verkehrsverbot des Zeichen 270.1 verbunden. Dem ist nur so, wenn es auch hier ausdrücklich gesagt wird. Insofern darf beispielsweise auf die Regelungen zum Wintersmog (§ 40 Abs. 1 BImSchG (alt) in Verbindung mit § 45 Abs. 1f StVO) und zur Sicherung von Bahnübergängen (das Andreaskreuz (Zeichen 201 StVO) ist sowohl im Eisenbahnrecht als auch im Straßenverkehrsrecht verankert) verwiesen werden. Wie sich die (Straßen-)Verkehrsteilnehmer zu verhalten haben, ergibt sich vorrangig aus dem Straßenverkehrsrecht. Es ist davon auszugehen, dass die insoweit betroffenen Fahrzeugführer im Rahmen der Verkehrsüberwachung das Vorliegen dieser gesetzlichen "Ausnahme" glaubhaft machen können.

Das Zusatzzeichen stellt im Übrigen alle Kraftfahrzeuge frei, welche nach § 1 Abs. 3 der Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung nicht gekennzeichnet oder in einer zu niedrigen Schadstoffgruppe eingeteilt sind, aber im öffentlichen Interesse vom Verkehrsverbot des § 40 Abs. 1 BImSchG ausnahmsweise nach § 40 Abs. 3 Satz 2

BImSchG zugelassen sind. Soweit die Zulassung durch die zuständigen Behörden, und nicht durch die Polizei, erfolgt, soll in der Regel die ausnahmsweise Zulassung zur Erleichterung der Verkehrsüberwachung glaubhaft gemacht werden können; dies geschieht sinnvollerweise durch eine schriftliche, auch elektronische, Zulassung. Die Bestimmung der zuständigen Behörde erfolgt durch die Länder. Dagegen offen bleiben kann, ob darüber hinaus die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen auf Grundlage des § 46 Abs. 1 Satz Nr. 11 StVO (Ausnahme vom Verbot des Zeichen 270.1) durch die Straßenverkehrsbehörden alleine möglich ist. Die Klärung dieser Frage kann der Abstimmung auf Ebene der zuständigen Bund-Länder-Fachausschüsse überlassen werden.

U

Entfällt bei Annahme von Ziffer 6

7. Zu Artikel 2 Nr. 2 (§ 41 Abs. 2 Nr. 6 Satz 3 der Erläuterung zu den Zeichen 270.1 und 270.2 StVO)

In Artikel 2 Nr. 2 sind in § 41 Abs. 2 Nr. 6 dem Satz 3 der Erläuterung zu den Zeichen 270.1 und 270.2 vor dem Punkt am Satzende folgende Wörter anzufügen:

"sowie die Kraftfahrzeuge, Maschinen und Geräte, die in **[**§ 1 Abs. 2**]*** der Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung vom …(BGBl. I S. ...)… aufgeführt sind"

Begründung:

Die Ergänzung des letzten Satzes der Erläuterungen zu Zeichen 270.1 und 270.2 dient der Klarstellung des Gewollten. Die in **[**§ 1 Abs. 2**]*** der Kennzeichnungsverordnung aufgeführten Fahrzeuge unterliegen nicht dem Anwendungsbereich der Verordnung. Folgerichtig bedürfen sie keiner Kennzeichnung. Gleichzeitig sind diese Fahrzeuge nicht von Verkehrsverboten gemäß § 40 Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes erfasst. Ohne Änderung der Erläuterungen zu Verkehrszeichen 270.1 und 270.2 müsste der Katalog der Fahrzeuge gemäß **[**§ 1 Abs. 2**]*** Kennzeichnungsverordnung vollständig auf dem Zusatzzeichen, das für die Abbildung der Plaketten vorgesehen ist, textlich aufgeführt werden. Das ist nicht praktikabel und für die Aufnahmefähigkeit des Verkehrsteilnehmers nahezu nicht leistbar. Mit der vorgeschlagenen Ergänzung des Verordnungstextes werden Missverständnisse und Auslegungsschwierigkeiten von vornherein vermieden.

* Bei Annahme mit Ziffer 1 ist der Klammerinhalt durch "Anhang 3 (zu § 2 Abs. 3)" zu ersetzen und ist die Begründung redaktionell anzupassen.

In Vk 8. Zu Artikel 3 (Inkrafttreten)

Artikel 3 ist nach der Überschrift wie folgt zu fassen:

"Diese Verordnung tritt am [einsetzen: Datum des ersten Tages des fünften auf die Verkündung folgenden Kalendermonats] in Kraft."

Begründung:

Die Beschaffung der Plaketten und die Vorbereitungen auf die Ausgabe bedürfen eines gewissen Vorlaufes. Die Zulassungsbehörden benötigen diesen Zeitraum außerdem, um ihre Programme entsprechend anzupassen bzw. zu verändern (Aufnahme der Schlüsselverzeichnisse) und die Mitarbeiter zu schulen.

[...] nur In **[**Diesem Erfordernis trägt der vorgesehene Übergangszeitraum Rechnung.**]**

B

9. Der **Finanzausschuss** empfiehlt dem Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes zuzustimmen.

C

10. Der **federführende Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** empfiehlt dem Bundesrat ferner, die folgende

E n t s c h l i e ß u n g

zu fassen:

Der Bundesrat begrüßt, dass die Bundesregierung mit der vorliegenden Kennzeichnungsverordnung weitgehend dem Verordnungsentwurf des Bundesrates vom 14. Oktober 2005 (BR-Drs. 552/05 (Beschluss)) gefolgt ist. Mit der Kenn-

zeichnungsverordnung wird ein wichtiger Baustein des Maßnahmenpakets zur Bekämpfung der Feinstaubproblematik, wie es vom Bundesrat in seiner "Feinstaubentschließung" vom 29. April 2005 (BR-Drs. 144/05 (Beschluss)) gefordert wurde, auf den Weg gebracht.

Der Bundesrat ist jedoch besorgt, dass neben der Überschreitung der zulässigen Grenzwerte für Partikel aus dem Bereich Verkehr auch die ab dem Jahr 2010 verbindlich einzuhaltenden Grenzwerte für Stickoxide in vielen deutschen Ballungsräumen überschritten werden. Die Ergebnisse durchgeführter Messungen an straßennahen Messpunkten belegen diese Sorge.

Der Bundesrat stellt fest, dass die Kennzeichnungsverordnung in der Form, wie von der Bundesregierung vorgelegt, keinen Mechanismus enthält, der die drohende Überschreitung von Stickoxidgrenzwerten aufgreift. Der Verordnungsentwurf des Bundesrates (BR-Drs. 552/05 (Beschluss)) berücksichtigt diesen Aspekt, indem für ein mit einem Partikelminderungssystem nachgerüstetes Fahrzeug die Höherstufung um lediglich eine Schadstoffklasse zugelassen wird. Damit kann der Fahrzeugeigentümer die Auswirkung eventueller aus Luftreinhaltegründen (Feinstaub) verhängter Verkehrsverbote zeitlich um eine Fahrverbotsstufe hinauszögern. Gleichzeitig ist sein Anrecht auf "freie Fahrt" zeitlich beschränkt, weil insbesondere bei älteren, stark emittierenden Fahrzeugen (Partikel und Stickoxide) nie die höchste Schadstoffgruppe erreicht werden kann. Die Vorlage lässt jedoch die Höherstufung nachgerüsteter Fahrzeuge über mehrere Schadstoffgruppen hinweg zu. Dementsprechend können diese Fahrzeuge sehr lange gefahren werden, obwohl sie nach wie vor besonders hohe Stickoxidwerte aufweisen. Der Bundesrat stimmt trotz dieser Bedenken der Kennzeichnungsverordnung zu, weil er anerkennt, dass

- Fahrzeugeigentümer, die in ein besonders effizientes Partikelminderungssystem investieren, das objektiv den Partikelausstoß um mehr als eine Schadstoffgruppe senkt, nicht benachteiligt werden sollen,
- es im Interesse von Umwelt- und Gesundheitsschutz vorteilhaft ist, wenn möglichst viele besonders effiziente Nachrüstungssysteme zum Einsatz kommen,
- die Automobilindustrie jedenfalls derzeit keine serienreifen technischen Lösungen anbieten kann, mit denen der Stickoxidausstoß drastisch gesenkt werden kann und die ggf. nachgerüstet werden könnten.