

Regelungskonzept und –inhalte der Artikelverordnung

Verordnung über Maßnahmen zur Verminderung der Stickstoffdioxidbelastung in Innenstädten und Ballungsgebieten

Vom ...

Es verordnen auf Grund

- des § 40 Absatz 3 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274) die Bundesregierung nach Anhörung der beteiligten Kreise sowie
- des § 6 Absatz 1 Nummer 3 Buchstabe d und Nummer 5a jeweils in Verbindung mit Absatz 2a des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), der zuletzt durch Artikel 1 Nummer 6 des Gesetzes vom 28. November 2014 (BGBl. I S. 1802) geändert worden ist, das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit:

Artikel 1

Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

Die Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Art. 2 der Verordnung vom 17. Juni 2016 (BGBl. I S. 1463) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 45 wird wie folgt geändert:

a) Dem Absatz 1 Nummer 3 werden die Wörter „insbesondere bei Überschreitung der verkehrsrelevanten Grenzwerte der Neununddreißigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der jeweils geltenden Fassung“ angefügt.

b) Absatz 1f wird wie folgt gefasst:

„(1f) Zur Kennzeichnung der in einem Luftreinhalteplan oder einem Plan für kurzfristig zu ergreifende Maßnahmen nach § 47 Absatz 1 oder 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes festgesetzten Umwelt- und NO₂-Zonen ordnet die Straßenverkehrsbehörde die dafür erforderlichen Verkehrsverbote für


1. Umweltzonen mittels der Zeichen 270.1 und 270.2
2. NO₂-Zonen mittels der Zeichen 271.1 und 271.2

jeweils in Verbindung mit den dazu vorgesehenen Zusatzzeichen an.“


2. Anlage 2 wird wie folgt geändert:

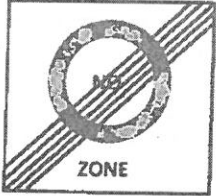
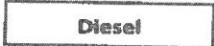
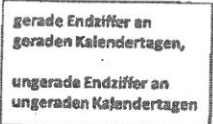
a) In der laufenden Nummer 27.1 wird in Spalte 3 nach der Angabe „260“ die Angabe „271.1“ eingefügt.

- b) In der laufenden Nummer 44 werden in Spalte 3 die Wörter „3. Von dem Verbot der Verkehrsteilnahme sind zudem Kraftfahrzeuge zur Beförderung schwerbehinderter Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung, beidseitiger Amelie oder Phokomelie oder mit vergleichbaren Funktionseinschränkungen sowie blinde Menschen ausgenommen“ gestrichen und nach der Angabe „Absatz 1f“ die Angabe „Nr.1“ eingefügt.
- c) Die laufende Nummer 46 wird wie folgt gefasst:

46		<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Das Zusatzzeichen nimmt Kraftfahrzeuge vom Verkehrsverbot aus, die mit einer auf dem Zusatzzeichen in der jeweiligen Farbe angezeigten Plakette nach § 3 der Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung ausgestattet sind“</p>
----	---	---

- d) Nach der laufenden Nummer 46 werden die folgenden Nummern eingefügt:

46.1	<p>Zeichen 271.1</p> <div data-bbox="448 1093 657 1272" style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">  </div> <p>Beginn einer Verkehrsverbotszone zur Verminderung der Stickstoffdioxidbelastung in einer Zone</p>	<p>Ge- oder Verbot</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Teilnahme am Verkehr mit einem Kraftfahrzeug innerhalb einer so gekennzeichneten Zone ist verboten. 2. Für Ausnahmen von dem Verkehrsverbot gilt Anhang 3 der Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung vom 10. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2218), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom ... [Inkrafttreten dieser Verordnung] geändert worden ist, entsprechend. Die Ausnahmen können im Einzelfall oder allgemein durch Zusatzzeichen oder Allgemeinverfügung zugelassen sein. <p>Erläuterung Die NO₂-Zone ist zur Verminderung schädlicher Umwelteinwirkungen durch Stickstoffdioxid in einem Luftreinhalteplan oder einem Plan für kurzfristig zu ergreifende Maßnahmen nach § 47 Absatz 1 oder 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes festgesetzt und auf Grund des § 40 Absatz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes angeordnet. Die Kennzeichnung der NO₂-Zone erfolgt auf Grund von § 45 Absatz 1f Nr. 2.</p>
46.2	Zeichen 271.2	

	 <p>Ende einer Verkehrsverbotszone zur Verminderung der Stickstoffdioxidbelastung in einer Zone</p>	
46.3	 <p>Beschränkung eines Verkehrsverbots auf dieselbetriebene Kraftfahrzeuge</p>	Ge- oder Verbot Das Zusatzzeichen zu den Zeichen 251, 253, 255, 260 und 271.1 beschränkt das jeweilige Fahrverbot auf dieselbetriebene Kraftfahrzeuge.
46.4	 <p>Beschränkung eines Verkehrsverbots für Kraftfahrzeuge mit gerader Endziffer an geraden mit ungerader Endziffer an ungeraden Kalendertagen</p>	Ge- oder Verbot Das Zusatzzeichen zu den Zeichen 251, 253, 255, 260 und 271.1 beschränkt das Fahrverbot an geraden Kalendertagen auf Kraftfahrzeuge mit Kennzeichen, die eine gerade Endziffer aufweisen, an ungeraden Kalendertagen auf Kraftfahrzeuge mit Kennzeichen, die eine ungerade Endziffer aufweisen. Es kann unter anderem in Verbindung mit dem Zusatzzeichen unter der laufenden Nr. 46.3 verwendet werden.

Artikel 2

Änderung der Fünfunddreißigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung – 35. BImSchV)

Die Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung vom 10. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2218), die durch Artikel 85 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 Absatz 1 Satz 2 wird gestrichen.
2. § 2 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„Kraftfahrzeuge der Klassen M und N nach Anhang II Teil A Nummer 1 und 2 der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie) (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1), die zuletzt durch die Verordnung (EU) Nr. 2015/166 (ABl. L 28 vom 4.2.2015, S. 3) geändert worden ist, die mit einer Plakette nach Anhang 1 gekennzeichnet sind, sind von einem Verkehrsverbot im Sinne des § 40 Absatz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes befreit, soweit ein darauf bezogenes Verkehrszeichen dies vorsieht.“

b) Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Kraftfahrzeuge im Sinne des Absatzes 1 werden unter Berücksichtigung ihrer Schadstoffemissionen den Schadstoffgruppen 1 bis 6 zugeordnet.“

3. § 3 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 1 wird die Angabe „4“ durch die Angabe „6“ ersetzt.

b) Absatz 1 Satz 3 wird wie folgt gefasst:

„Die Farbe der Plakette ist für Kraftfahrzeuge der Schadstoffgruppe 2 rot, für Kraftfahrzeuge der Schadstoffgruppe 3 gelb, für Kraftfahrzeuge der Schadstoffgruppe 4 grün, für Kraftfahrzeuge der Schadstoffgruppe 5 grau und für Kraftfahrzeuge der Schadstoffgruppe 6 weiß.“

c) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden nach dem Wort „Stift“ die Wörter „oder maschinell in gleichwertiger Weise“ eingefügt.

bb) In Satz 2 werden die Wörter „sich beim Ablösen von der Windschutzscheibe selbst zerstört“ durch die Wörter „beim Ablösen von der Windschutzscheibe zerstört wird“ ersetzt.

4. § 4 wird wie folgt gefasst:

„Ausgabestellen für die Plaketten sind die Zulassungsbehörden oder die nach Landesrecht sonst zuständigen öffentlichen Stellen sowie die nach Anlage VIII c der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 26. April 2012 (BGBl. I S. 679), die durch Artikel 2 der Verordnung vom 9. März 2015 (BGBl. I S. 243) geändert worden ist, für die Untersuchungen der Abgase anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten. Dies gilt auch für Kraftfahrzeuge im Sinne von § 20 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139), die zuletzt durch Artikel 9 Absatz 18 des Gesetzes vom 3. Dezember 2015 (BGBl. I S. 2178) geändert worden ist.“

5. § 5 Absatz 1 Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. für Kraftfahrzeuge, die unter die Regelungen des Bundesfernstraßenmautgesetzes vom 12. Juli 2011 (BGBl. I S. 1378), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 10. Juni 2015 (BGBl. I S. 922) geändert worden ist, fallen, durch Nachweise nach dem § 8 der LKW-Maut-Verordnung vom 24. Juni 2003 (BGBl. I S. 1003), die zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 5. Dezember 2014 (BGBl. I S. 1980) geändert worden ist.“

6. § 6 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Bei Fahrzeugen, die im Ausland zugelassen sind und die unter die Regelungen des Bundesfernstraßenmautgesetzes fallen, kann die Zuordnung zu einer Schadstoffgruppe durch Nachweise nach dem § 9 der LKW-Maut-Verordnung nachgewiesen werden.“

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 1 wird die Angabe „EG Nr.“ gestrichen, nach der Angabe „76“ die Angabe „vom 6. April 1970,“ eingefügt und nach dem Wort „Fassung“ die Wörter „oder der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABi. L 171 vom 29.6.2007, S.1), die zuletzt durch die Verordnung (EU) Nr. 459/2012 (ABi. L 142 vom 1.6.2012, S. 16) geändert worden ist“ eingefügt.

bb) Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„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 (ABi. L 36 vom 9.2.1988, S. 33) in der jeweils geltenden Fassung, der Richtlinie 2005/55/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. September 2005 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Selbstzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen und die Emission gasförmiger Schadstoffe aus mit Flüssiggas oder Erdgas betriebenen Fremdzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen (ABi. L 275 vom 20.10.2005, S. 1) in der zuletzt geltenden Fassung oder der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und der Richtlinie 2007/46/EG sowie zur Aufhebung der Richtlinien 80/1269/EWG, 2005/55/EG und 2005/78/EG (ABi. L 188 vom 18.7.2009, S. 1, L 200 vom 31.7.2009, S. 52), die zuletzt durch die Verordnung (EU) Nr. 133/2014 vom 31. Januar 2014 (ABi. L 47 vom 18.2.2014, S. 1) geändert worden ist, vorgelegt werden kann.“

c) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 1 wird die Angabe „4“ durch die Angabe „6“ ersetzt.

bb) Nummer 4 wird wie folgt geändert:

aaa) In Buchstabe a wird nach der Angabe „31. Dezember 2005“ die Angabe „und vor dem 1. Januar 2011“ angefügt.

bbb) In Buchstabe b wird nach der Angabe „30. September 2006“ die Angabe „und vor dem 1. Oktober 2009“ angefügt.

ccc) Buchstabe c wird wie folgt gefasst:

„wenn sie in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG fallen, die Anforderungen der Richtlinie 98/69/EG (ABl. L 350 vom 28.12.1998, S. 1) oder der Richtlinie 1999/102/EG (ABl. L 334 vom 28.12.1999, S. 43) oder der Richtlinie 2001/1/EG (ABl. L 35 vom 6.2.2001, S. 34) oder Richtlinie 2001/100/EG (ABl. L 16 vom 18.1.2002, S. 32) oder der Richtlinie 2002/80/EG (ABl. L 291 vom 28.10.2002, S. 20) oder der Richtlinie 2003/76/EG (ABl. L 206 vom 15.8.2003, S. 29) erfüllen und nachweisen (z. B. durch Herstellerbescheinigung), dass sie über den unter B (2005) der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der vorgenannten Richtlinien vorgeschriebenen Partikelgrenzwert hinaus den Partikelgrenzwert von 5,0 mg/km nicht überschreiten.“

ddd) Buchstabe e wird wie folgt gefasst:

„in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2005/55/EG fallen, bei erstmaliger Zulassung nach dem 1. Oktober 2006 und vor dem 1. Oktober 2009“.

eee) Nach Buchstabe e wird folgender Buchstabe f angefügt:

„f) wenn sie in den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 fallen, bei erstmaliger Zulassung nach dem 31. Dezember 2010 und vor dem 1. September 2015.“

cc) Folgende Nummern 5 und 6 werden angefügt:

„5. zur Schadstoffgruppe 5,

- a) wenn sie als Fahrzeug der Klasse M oder der Klasse N₁ Gruppe I in den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 fallen, bei erstmaliger Zulassung nach dem 31. August 2015 und vor dem 1. September 2019 oder
- b) wenn sie als Fahrzeug der Klasse N₁ Gruppe II oder III oder der Klasse N₂ in den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 fallen, bei erstmaliger Zulassung nach dem 31. August 2016 und vor dem 1. September 2020 oder
- c) wenn sie in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2005/55/EG fallen, bei erstmaliger Zulassung nach dem 30. September 2009.

6. zur Schadstoffgruppe 6,

- d) wenn sie als Fahrzeug der Klasse M oder der Klasse N₁ Gruppe I in den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 fallen, bei erstmaliger Zulassung nach dem 31. August 2019 oder
- e) wenn sie als Fahrzeug der Klasse N₁ Gruppen II oder III oder der Klasse N₂ in den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 fallen, bei erstmaliger Zulassung nach dem 31. August 2020 oder
- f) wenn sie in den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 fallen.“

d) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor der Klassen M und N gehören der Schadstoffgruppe 5 an, wenn sie in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG fallen, bei erstmaliger Zulassung nach dem 31. Dezember 1992 und vor dem 1. Januar 2001.“

e) Absatz 5 wird wie folgt geändert:

aa) In dem Satzteil vor Nummer 1 wird die Angabe „4“ durch die Angabe „5“ ersetzt.

bb) In Nummer 1 werden die Wörter „in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1988 (BGBl. I S. 1793), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 24. Mai 2007 (BGBl. I S. 893)“ gestrichen.

cc) In Nummer 2 wird das Wort „oder“ durch einen Punkt ersetzt.

dd) Nummer 3 wird gestrichen.

f) Folgender Absatz 6 wird angefügt:

„(6) Kraftfahrzeuge mit Fremdzündungsmotor der Klassen M und N gehören der Schadstoffgruppe 6 an, wenn sie

2. in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG fallen, bei erstmaliger Zulassung nach dem 31. Dezember 2000 oder
3. in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG fallen und für die Kraftfahrzeuge bei erstmaliger Zulassung vor dem 1. Januar 2001 nachgewiesen wird, zum Beispiel durch Herstellerbescheinigung, dass bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter A (2000) der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 der Richtlinie 98/69/EG (ABl. L 350 vom 28.12.1998, S. 1) vorgeschriebenen Grenzwerte eingehalten werden oder
4. in den Anwendungsbereich der Richtlinie 88/77/EWG in der Fassung der Richtlinie 1999/96/EG (ABl. L 44 vom 16.2.2000, S. 1) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und dabei insbesondere bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter A (2000) der Tabellen 1 und 2 im Abschnitt 6.2.1 des Anhangs I der Richtlinie vorgeschriebenen Grenzwerte nicht überschreiten und die Einhaltung der Grenzwerte durch einen Beleg nachweisen oder
5. in den Anwendungsbereich der Richtlinie 88/77/EWG in der Fassung der Richtlinie 2001/27/EG (ABl. L 107 vom 18.4.2001, S. 10) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und dabei insbesondere bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter A (2000) der Tabellen 1 und 2 im Abschnitt 6.2.1 des Anhangs I der Richtlinie 1999/96/EG (ABl. L 44 vom 16.2.2000, S. 1) vorgeschriebenen Grenzwerte nicht überschreiten und die Einhaltung der Grenzwerte durch einen Beleg nachgewiesen wird oder
6. in den Anwendungsbereich der Richtlinie 88/77/EWG in der Fassung der Richtlinie 1999/96/EG (ABl. L 44 vom 16.2.2000, S. 1) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und dabei insbesondere bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter B 1 (2005) oder B 2 (2008) oder unter C (EEV) der Tabellen 1 und 2 im Abschnitt 6.2.1 des Anhangs I der Richtlinie vorgeschriebenen Grenzwerte nicht über-

schreiten und die Einhaltung der Grenzwerte durch einen Beleg nachweisen oder

7. in den Anwendungsbereich der Richtlinie 88/77/EWG in der Fassung der Richtlinie 2001/27/EG (ABl. L 107 vom 18.4.2001, S. 10) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und dabei insbesondere bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter B 1 (2005) oder B 2 (2008) oder unter C (EEV) der Tabellen 1 und 2 im Abschnitt 6.2.1 des Anhangs I der Richtlinie 1999/96/EG (ABl. L 44 vom 16.2.2000, S. 1) vorgeschriebenen Grenzwerte nicht überschreiten und die Einhaltung der Grenzwerte durch einen Beleg nachgewiesen wird oder
8. in den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 fallen, die Anforderungen der Verordnung einhalten und bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel insbesondere die Grenzwerte der Tabelle 1 oder Tabelle 2 des Anhangs I der Verordnung nicht überschreiten und die Einhaltung der Grenzwerte durch einen Beleg nachgewiesen wird oder
9. in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2005/55/EG fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und dabei insbesondere bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter A (2000), B 1 (2005), B 2 (2008) oder unter C (EEV) der Tabellen 1 und 2 im Abschnitt 6.2.1 des Anhangs I der Richtlinie vorgeschriebenen Grenzwerte nicht überschreiten und die Einhaltung der Grenzwerte durch einen Beleg nachgewiesen wird oder
10. in den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 fallen, die Anforderungen der Verordnung einhalten und dabei insbesondere bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die Grenzwerte der Tabelle des Anhangs I der Verordnung nicht überschreiten und die Einhaltung der Grenzwerte durch einen Beleg nachgewiesen wird."

7. Nach § 6 wird folgender § 7 eingefügt:

„§ 7

Anerkennung ausländischer Plaketten

(2) Plaketten, die in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union, einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Türkei ausgegeben werden, gelten als Plaketten im Sinne des § 2 Absatz 1 und 2, wenn

1. die Voraussetzungen an die Ausgabe der Plaketten in dem anderen Staat den Voraussetzungen dieser Verordnung gleichwertig sind und
2. die Anerkennung von Plaketten, die nach dieser Verordnung ausgegeben werden, in dem anderen Staat gewährleistet ist.






(3) Auf Vorschlag des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit und des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur stellen die zuständigen obersten Landesbehörden das Vorliegen der Voraussetzungen nach Absatz 1 fest. Eine die Anerkennung herbeiführende Entscheidung und die

Muster der Plaketten, durch die eine Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge im anderen Staat erfolgt, werden im Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur veröffentlicht.“

8. Anhang 1 wird wie folgt gefasst:

„Anhang 1 (zu § 2 Absatz 1 und § 3 Absatz 1)

Plakettenmuster

	Schadstoffgruppe 2	Schadstoffgruppe 3	Schadstoffgruppe 4	Schadstoffgruppe 5	Schadstoffgruppe 6
Plaketten-Durchmesser: 80 mm, schwarz umrandet, Strichdicke der Umrandung 1,5mm Ziffer der Schadstoffgruppe: Höhe 35 mm Schriftfeld: 60 x 20 mm Schrift: schwarz RAL 9005, mit lichtechtem Stift oder in maschinell gleichwertiger Weise					
Plakettenfarbe:	verkehrsrot RAL 3020 lichtecht	verkehrsgelb RAL 1023, lichtecht	verkehrsgrün RAL 6024, lichtecht	verkehrsgrau RAL 7042, lichtecht	verkehrsweiß, RAL 9016, lichtecht
Schriftfeld	reinweiß, RAL 9010, schwarz umrandet	reinweiß, RAL 9010, schwarz umrandet	reinweiß, RAL 9010, schwarz umrandet	reinweiß, RAL 9010, schwarz umrandet	reinweiß, RAL 9010, schwarz umrandet

Die Ziffer der Schadstoffgruppe ist nach dem Schriftmuster der Anlage 4 Nummer 2.3 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung darzustellen. Die Farbtöne des Untergrundes, des Randes und der Beschriftung sind dem Farbregister RAL 840-HR, herausgegeben vom RAL Deutsches Institut für Gütesicherung und Kennzeichnung e.V., Siegburger Str. 39, 53757 St. Augustin, zu entnehmen.“

9. Anhang 2 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor der Klassen M und N werden unter Berücksichtigung ihrer Schadstoffemissionen den Schadstoffgruppen 1 bis 6 wie folgt zugeordnet:

1. Schadstoffgruppe 1

Kraftfahrzeuge, die nicht unter die Schadstoffgruppen 2 bis 6 fallen.“

- b) Absatz 1 Nummer 2 wird wie folgt geändert:
- aa) In Buchstabe a werden die Wörter „des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. März 1994 (ABl. EG Nr. L 100 S. 42“ durch die Angabe „(ABl. L 100 vom 19.4.1994, S. 42“ ersetzt und nach den Wörtern „entsprechen und“ die Wörter „dabei insbesondere“ eingefügt.
 - bb) In Buchstabe b werden die Wörter „des Europäischen Parlaments und des Rates vom 1. Juli 1996 (ABl. EG Nr. L 210 S. 25“ durch die Angabe „(ABl. L 210 vom 20.8.1996, S. 25“ ersetzt und nach den Wörtern „entsprechen und“ die Wörter „dabei insbesondere“ eingefügt.
 - cc) In Buchstabe c werden die Wörter „des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Oktober 1996 (ABl. EG Nr. L 282, S. 64“ durch die Angabe „(ABl. L 282 vom 1.11.1996, S. 64“ ersetzt und nach den Wörtern „entsprechen und“ die Wörter „dabei insbesondere“ eingefügt.
 - dd) In Buchstabe d werden die Wörter „der Kommission vom 2. Oktober 1998 (ABl. EG Nr. L 286, S. 34“ durch die Angabe „(ABl. L 286 vom 23.10.1998, S. 34“ ersetzt und nach und nach den Wörtern „entsprechen und“ die Wörter „dabei insbesondere“ eingefügt.
 - ee) In Buchstabe e werden die Wörter „des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Selbstzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen und die Emission gasförmiger Schadstoffe aus mit Erdgas oder Flüssiggas betriebenen Fremdzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen (ABl. EG Nr. L 36 S. 33)“ gestrichen und die Wörter „des Rates vom 1. Oktober 1991 (ABl. EG Nr. L 295 S. 1“ durch die Angabe „(ABl. L 295 vom 25.10.1991, S. 1“ ersetzt und nach und nach den Wörtern „entsprechen und“ die Wörter „dabei insbesondere“ eingefügt.
 - ff) In Buchstabe f wird die Angabe „EG Nr. L 40 S. 1“ durch die Angabe „L 40 vom 17. Februar 1996, S. 1“ ersetzt und nach den Wörtern „entsprechen und“ die Wörter „dabei insbesondere“ eingefügt.
 - gg) In Buchstabe g werden die Wörter „in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1988 (BGBl. I S. 1793), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 24. Mai 2007 (BGBl. I S. 893),“ gestrichen.
 - hh) In Buchstabe h werden die Wörter „in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1988 (BGBl. I S. 1793), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 24. Mai 2007 (BGBl. I S. 893),“ gestrichen.
- c) Absatz 1 Nummer 3 wird wie folgt geändert:
- aa) In Buchstabe a werden die Wörter „des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 1998 (ABl. EG Nr. L 350 S. 1“ durch die Angabe „(ABl. L 350 vom 28.12.1998, S. 1“ ersetzt und nach den Wörtern „entsprechen und“ die Wörter „dabei insbesondere“ eingefügt.
 - bb) In Buchstabe b werden die Wörter „der Kommission vom 15. Dezember 1999 (ABl. EG Nr. L 334 S. 43“ durch die Angabe „(ABl. L 334 vom 28.12.1999, S. 43“ ersetzt und nach den Wörtern „entsprechen und“ die Wörter „dabei insbesondere“ eingefügt.

- cc) In Buchstabe c werden die Wörter „des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Januar 2001 (ABl. EG Nr. L 35 S. 34“ durch die Angabe „(ABl. L 35 vom 6.2.2001, S. 34“ ersetzt und nach den Wörtern „entsprechen und“ die Wörter „dabei insbesondere“ eingefügt.
 - dd) In Buchstabe d werden die Wörter „des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Dezember 2001 (ABl. EG Nr. L 16 S. 32“ durch die Angabe „(ABl. L 16 vom 18.1.2002, S. 32“ ersetzt und nach den Wörtern „entsprechen und“ die Wörter „dabei insbesondere“ eingefügt.
 - ee) In Buchstabe e werden die Wörter „der Kommission vom 3. Oktober 2002 (ABl. EG Nr. L 291 S. 20“ durch die Angabe „(ABl. L 291 vom 28.10.2002, S. 29“ ersetzt und nach den Wörtern „entsprechen und“ die Wörter „dabei insbesondere“ eingefügt.
 - ff) In Buchstabe f werden die Wörter „der Kommission vom 11. August 2003 (ABl. EU Nr. L 206 S. 29“ durch die Angabe „(ABl. L 206 vom 15.8.2003, S. 29“ ersetzt und nach den Wörtern „entsprechen und“ die Wörter „dabei insbesondere“ eingefügt.
 - gg) In Buchstabe g werden die Wörter „des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 (ABl. EG Nr. L 44 S.1“ durch die Angabe „(ABl. L 44 vom 16.2.2000, S. 1“ ersetzt und nach den Wörtern „entsprechen und“ die Wörter „dabei insbesondere“ eingefügt.
 - hh) In Buchstabe h werden die Wörter „des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. April 2001 (ABl. EG Nr. L 107 S. 10“ durch die Angabe „(ABl. L 107 vom 18.4.2001, S. 10“ ersetzt und nach den Wörtern „entsprechen und“ die Wörter „dabei insbesondere“ eingefügt.
 - ii) In Buchstabe i werden die Wörter „in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1998 (BGBl. I S. 1793), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 25. April 2006 (BGBl. I S. 988) geändert worden ist,“ gestrichen.
 - jj) In Buchstabe j werden die Wörter „ in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1988 (BGBl. I S. 1793), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 24. Mai 2007 (BGBl. I S. 893),“ gestrichen.
 - kk) In Buchstabe k werden die Wörter „ in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1988 (BGBl. I S. 1793), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 24. Mai 2007 (BGBl. I S. 893),“ gestrichen.
 - ll) In Buchstabe l werden die Wörter „in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1988 (BGBl. I S. 1793), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 24. Mai 2007 (BGBl. I S. 893),“ gestrichen.
- d) Absatz 1 Nummer 4 wird wie folgt geändert:
- aa) In Buchstabe a werden die Wörter „des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 1998 (ABl. EG Nr. L 350 S.1“ durch die Angabe „(ABl. L 350 vom 28.12.1998, S. 1, L 104 vom 21.4.1999, S. 31“ ersetzt und nach den Wörtern „entsprechen und“ die Wörter „dabei insbesondere“ eingefügt.
 - bb) In Buchstabe b werden die Wörter „der Kommission vom 15. Dezember 1999 (ABl. EG Nr. L 334 S. 43“ durch die Angabe „(ABl. L 334 vom 28.12.1999, S.

43" ersetzt und nach den Wörtern „entsprechen und“ die Wörter „dabei insbesondere“ eingefügt.

- cc) In Buchstabe c werden die Wörter „des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Januar 2001 (ABl. EG Nr. L 35 S. 34“ durch die Angabe „(ABl. L 35 vom 6.2.2001, S. 34“ ersetzt und nach den Wörtern „entsprechen und“ die Wörter „dabei insbesondere“ eingefügt.
- dd) In Buchstabe d werden die Wörter „des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Dezember 2001 (ABl. EG Nr. L 16 S. 32“ durch die Angabe „(ABl. L 16 vom 18.1.2002, S. 32“ ersetzt und nach den Wörtern „entsprechen und“ die Wörter „dabei insbesondere“ eingefügt.
- ee) In Buchstabe e werden die Wörter „der Kommission vom 3. Oktober 2002 (ABl. EG Nr. L 291 S. 20“ durch die Angabe „(ABl. L 291 vom 28.10.2002, S. 20“ ersetzt und nach den Wörtern „entsprechen und“ die Wörter „dabei insbesondere“ eingefügt.
- ff) In Buchstabe f werden die Wörter „der Kommission vom 11. August 2003 (ABl. EU Nr. L 206 S. 29“ durch die Angabe „(ABl. L 206 vom 15.8.2003, S. 29“ ersetzt und nach den Wörtern „entsprechen und“ die Wörter „dabei insbesondere“ eingefügt.
- gg) In Buchstabe g werden die Wörter „des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 (ABl. EG Nr. L 44 S.1“ durch die Angabe „(ABl. L 44 vom 16.2.2000, S. 1“ ersetzt und nach den Wörtern „entsprechen und“ die Wörter „dabei insbesondere“ eingefügt.
- hh) In Buchstabe h werden die Wörter „des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 (ABl. EG Nr. L 44 S. 1“ durch die Angabe „(ABl. L 44 vom 16. 2.2000, S. 1“ ersetzt und nach den Wörtern „entsprechen und“ die Wörter „dabei insbesondere“ eingefügt.
- ii) In Buchstabe i werden die Wörter „des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 1999 (ABl. EG Nr. L 44 S.1“ durch die Angabe „(ABl. L 44 vom 16.2.2000, S. 1“ ersetzt und nach den Wörtern „entsprechen und“ die Wörter „dabei insbesondere“ eingefügt.
- jj) In Buchstabe j werden die Wörter „des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. April 2001 (ABl. EG Nr. L 107 S.10“ durch die Angabe „(ABl. L 107 vom 18.4.2001, S. 10“ ersetzt und nach den Wörtern „entsprechen und“ die Wörter „dabei insbesondere“ eingefügt.
- kk) In Buchstabe k werden die Wörter „der Kommission vom 10. April 2001 (ABl. EG Nr. 107 S. 10“ durch die Angabe „(ABl. L 107 vom 18.4.2001, S. 10“ ersetzt und nach den Wörtern „entsprechen und“ die Wörter „dabei insbesondere“ eingefügt.
- ll) In Buchstabe l werden die Wörter „der Kommission vom 10. April 2001 (ABl. EG Nr. 107 S. 10“ durch die Angabe „(ABl. L 107 vom 18.4.2001, S. 10“ ersetzt und nach den Wörtern „entsprechen und“ die Wörter „dabei insbesondere“ eingefügt.
- mm) In Buchstabe m werden die Wörter „in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1998 (BGBl. I S. 1793), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 25. April 2006 (BGBl. I S. 988) geändert worden ist,“ gestrichen.

- nn) In Buchstabe n wird die Angabe „PM 1“ durch die Angabe „PM 2“ ersetzt und die Wörter „in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1998 (BGBl. I S. 1793), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 25. April 2006 (BGBl. I S. 988) geändert worden ist,“ gestrichen.
- oo) In Buchstabe o werden die Wörter „in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1998 (BGBl. I S. 1793), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 25. April 2006 (BGBl. I S. 988) geändert worden ist,“ gestrichen.
- pp) In Buchstabe p werden die Wörter „in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1998 (BGBl. I S. 1793), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 25. April 2006 (BGBl. I S. 988) geändert worden ist,“ gestrichen.
- qq) In Buchstabe q werden die Wörter „in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1998 (BGBl. I S. 1793), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 24. Mai 2007 /BGBl. I S. 893,“ gestrichen.
- rr) In Buchstabe r werden die Wörter „in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. September 1998 (BGBl. I S. 1793), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 24. Mai 2007 /BGBl. I S. 893,“ gestrichen.
- ss) Buchstabe s wird wie folgt gefasst:
 - „s) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 2006/96/EG (ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 81) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und dabei insbesondere bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter B (2005) der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie vorgeschriebenen Grenzwerte nicht überschreiten.“
- tt) Folgende Buchstaben t und u werden angefügt:
 - „t) in den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 fallen, den Anforderungen der Verordnung entsprechen und dabei insbesondere bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die Grenzwerte der Tabelle 1 des Anhangs I der Verordnung nicht überschreiten oder
 - u) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2005/55/EG fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und dabei insbesondere bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter B 1 (2005) der Tabellen 1 und 2 im Abschnitt 6.2.1 des Anhangs I der Richtlinie vorgeschriebenen Grenzwerte nicht überschreiten.“
- e) Folgende Nummern 5 und 6 werden angefügt:
 - „5. Schadstoffgruppe 5,
Kraftfahrzeuge, die
 - a) in den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 fallen, den Anforderungen der Verordnung entsprechen und dabei insbesondere bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel

die Grenzwerte der Tabelle 2 des Anhangs I der Verordnung nicht überschreiten oder

- b) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2005/55/EG fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und dabei insbesondere bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter B 2 (2008) oder unter C (EEV) der Tabellen 1 und 2 im Abschnitt 6.2.1 des Anhangs I der Richtlinie vorgeschriebenen Grenzwerte nicht überschreiten.

6. Schadstoffgruppe 6

Kraftfahrzeuge, die

- a) in den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 fallen und dabei insbesondere bei den Stickstoffoxidemissionen im realen Betrieb bei einer gemäß dem Anhang IIIA der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission vom 18. Juli 2008 zur Durchführung und Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 199 vom 28.7.2008, S. 1) die zuletzt durch die Verordnung (EU) Nr. 2016/646 (ABl. L 109 vom 26.4.2016, S. 1) geändert worden ist, hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 6) durchgeführten RDE-Prüfung ein Übereinstimmungsfaktor von 2,1 nach Ziffer 2.1.2. des Anhangs IIIA der Verordnung nicht überschreiten oder
 - b) in den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 fallen, den Anforderungen der Verordnung entsprechen und dabei insbesondere bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die vorgeschriebenen Grenzwerte des Anhangs I der Richtlinie nicht überschreiten."
- f) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
- aa) Im Satzteil vor Nummer 1 werden die Wörter „nach Anhang II A Nr. 1 und Nr. 2 der Richtlinie 70/156/EWG des Rates“ gestrichen und die Angabe „1 und 4“ durch die Angabe „1, 5 und 6“ ersetzt.
 - bb) In Nummer 1 wird die Angabe „Schadstoffgruppe 4“ durch die Angabe „Schadstoffgruppen 5 und 6“ ersetzt.
 - cc) Nummer 2 wird wie folgt geändert:
 - aaa) Im Satzteil vor Buchstabe a wird die Angabe „4“ durch die Angabe „5“ ersetzt.
 - bbb) In Buchstabe a werden die Wörter „des Rates vom 26. Juni 1991 (ABl. EG Nr. L 242 S. 1“ durch die Angabe „(ABl. L 242 vom 30.8.1991, S. 1“ ersetzt.
 - ccc) In Buchstabe b werden die Wörter „des Rates vom 28. Juni 1993 (ABl. EG Nr. L 186 S. 21“ durch die Angabe „(ABl. L 186 vom 28.7.1993, S. 21“ ersetzt und nach den Wörtern „entsprechen und“ die Wörter „dabei insbesondere“ eingefügt.

- ddd) In Buchstabe c werden die Wörter „des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. März 1994 (ABl. EG Nr. L 100 S. 42“ durch die Angabe „(ABl. L 100 vom 19.4.1994, S. 42“ ersetzt und nach den Wörtern „entsprechen und“ die Wörter „dabei insbesondere“ eingefügt.
- eee) In Buchstabe d werden die Wörter „des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Oktober 1996 (ABl. EG Nr. L 282 S. 64“ durch die Angabe „(ABl. L 282 vom 1.11.1996, S. 64“ ersetzt und nach den Wörtern „entsprechen und“ die Wörter „dabei insbesondere“ eingefügt.
- fff) In Buchstabe e werden die Wörter „der Kommission vom 2. Oktober 1998 (ABl. EG Nr. L 286 S. 34“ durch die Angabe „(ABl. L 286 vom 23.10.1998, S. 34“ ersetzt, nach den Wörtern „entsprechen und“ die Wörter „dabei insbesondere“ eingefügt und das Wort „oder“ durch einen Punkt ersetzt.
- ggg) Die Buchstaben f und g werden wie folgt gefasst:
 - „f) die Anforderungen der Anlage XXIII der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung einhalten oder
 - g) nach den Bestimmungen der 52. Ausnahmeverordnung zur StVZO nachgerüstet wurden.“
- hhh) Die Buchstaben h bis p werden gestrichen.
- dd) Folgende Nummer 3 wird angefügt:
 - „3. Schadstoffgruppe 6
 - Kraftfahrzeuge die
 - a) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 98/69/EG (ABl. L 350 vom 28.12.1998, S. 1) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und dabei insbesondere bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter A (2000) der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie nicht überschreiten oder
 - b) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 1999/102/EG (ABl. L 334 vom 28.12.1999, S. 43) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und dabei insbesondere bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter A (2000) der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie nicht überschreiten oder
 - c) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 2001/1/EG (ABl. L 35 vom 6.2.2001, S. 34) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und dabei insbesondere bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter A (2000) der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie nicht überschreiten oder
 - d) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 2001/100/EG (ABl. L 16 vom 18.1.2002, S. 32) fallen, den

Vorschriften der Richtlinie entsprechen und dabei insbesondere bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter A (2000) der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie nicht überschreiten oder

- e) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 2002/80/EG (ABl. L 291 vom 28.10.2002, S. 20) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und dabei insbesondere bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter A (2000) der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie nicht überschreiten oder
- f) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 2003/76/EG (ABl. L 206 vom 15.8.2003, S. 29) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und dabei insbesondere bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter A (2000) der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie nicht überschreiten oder
- g) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 88/77/EWG in der Fassung der Richtlinie 1999/96/EG (ABl. L 44 vom 16.2.2000, S. 1) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und dabei insbesondere bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter A (2000) der Tabellen 1 und 2 im Abschnitt 6.2.1 des Anhangs I der Richtlinie vorgeschriebenen Grenzwerte nicht überschreiten oder
- h) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 88/77/EWG in der Fassung der Richtlinie 2001/27/EG (ABl. L 107 vom 18.4.2001, S. 10) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und dabei insbesondere bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter A (2000) der Tabellen 1 und 2 im Abschnitt 6.2.1 des Anhangs I der Richtlinie 1999/96/EG (ABl. L 44 vom 16.2.2000, S. 1) vorgeschriebenen Grenzwerte nicht überschreiten oder
- i) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 98/69/EG (ABl. L 350 vom 28.12.1998, S. 1) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und dabei insbesondere bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter B (2005) der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie nicht überschreiten oder
- j) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 1999/102/EG (ABl. L 334 vom 28.12.1999, S. 43) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und dabei insbesondere bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter B (2005) der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie nicht überschreiten oder
- k) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 2001/1/EG (ABl. L 35 vom 6.2.2001, S. 34) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und dabei insbesondere bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter B (2005) der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie nicht überschreiten oder

- l) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 2001/100/EG (ABl. L 16 vom 18.1.2002, S. 32) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und dabei insbesondere bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter B (2005) der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie nicht überschreiten oder
- m) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 2002/80/EG (ABl. L 291 vom 28.10.2002, S. 20) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und dabei insbesondere bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter B (2005) der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie nicht überschreiten oder
- n) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 2003/76/EG (ABl. L 206 vom 15.8.2003, S. 29) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und dabei insbesondere bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter B (2005) der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie nicht überschreiten oder
- o) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der Richtlinie 2006/96/EG (ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 81) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und dabei insbesondere bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter B (2005) der Tabelle im Abschnitt 5.3.1.4 des Anhangs I der Richtlinie vorgeschriebenen Grenzwerte nicht überschreiten oder
- p) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 88/77/EWG in der Fassung der Richtlinie 1999/96/EG (ABl. L 44 vom 16.2.2000, S. 1) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und dabei insbesondere bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter B 1 (2005) oder B 2 (2008) oder unter C (EEV) der Tabellen 1 und 2 im Abschnitt 6.2.1 des Anhangs I der Richtlinie vorgeschriebenen Grenzwerte nicht überschreiten oder
- q) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 88/77/EWG in der Fassung der Richtlinie 2001/27/EG (ABl. L 107 vom 18.4.2001, S. 10) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und dabei insbesondere bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter A (2000), B 1 (2005), B 2 (2008) oder unter C (EEV) der Tabellen 1 und 2 im Abschnitt 6.2.1 des Anhangs I der Richtlinie 1999/96/EG (ABl. L 44 vom 16.2.2000, S. 1) nicht überschreiten oder
- r) in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2005/55/EG (ABl. L 275 vom 20.10.2005, S. 1) fallen, den Vorschriften der Richtlinie entsprechen und dabei insbesondere bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die unter A (2000), B 1 (2005), B 2 (2008) oder unter C (EEV) der Tabellen 1 und 2 im Abschnitt 6.2.1 des Anhangs I der Richtlinie vorgeschriebenen Grenzwerte nicht überschreiten oder
- s) in den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 fallen, die Anforderungen der Verordnung einhalten und dabei insbesondere bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die Grenzwerte der Tabelle 1 oder Tabelle 2 des Anhangs I der Verordnung nicht überschreiten oder

- t) in den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 fallen, die Anforderungen der Verordnung einhalten und dabei insbesondere bei den Emissionen der gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel die Grenzwerte der Tabelle des Anhangs I der Verordnung nicht überschreiten.“
- g) In Absatz 3 wird die Angabe „4“ durch die Angabe „6“ ersetzt.
10. Anhang 3 wird wie folgt geändert:
- a) Nummer 10 wird wie folgt gefasst:
- „10. Oldtimer (gemäß § 2 Nummer 22 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung), die ein Kennzeichen nach § 9 Absatz 1 oder § 17 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung führen, sofern der Fahrzeughalter Anwohner eines Gebietes mit Verkehrsverboten nach § 40 Absatz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes ist, ausschließlich für das Gebiet mit derartigen Verkehrsverboten, in dem der Fahrzeughalter Anwohner ist.“
- b) Folgende Nummern 11 bis 13 werden angefügt:
- „11. Fahrzeuge mit rotem Händlerkennzeichen nach § 16 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und Fahrzeuge nach § 16a der Fahrzeug-Zulassungsverordnung, sofern die mit diesen Kennzeichen geführten Fahrzeuge nach § 3 kennzeichnungsfähig wären,
12. Versuchs- und Erprobungsfahrzeuge nach § 70 Absatz 1a oder § 19 Absatz 6 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 26. April 2012 (BGBl. I S. 679), die durch Artikel 9 der Verordnung vom 11. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2010) geändert worden ist,
13. Kraftfahrzeuge, mit denen Menschen mit beidseitiger Amelie oder Phokome-lie oder mit vergleichbaren Funktionseinschränkungen fahren oder gefahren werden.“

Artikel 3

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Etwa zwei Drittel der Messstationen an verkehrsreichen Straßen in Deutschland zeigen immer noch Überschreitungen der Luftqualitätsgrenzwerte von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter im Jahresmittel für Stickstoffdioxid (NO₂), obwohl diese europarechtlich aus Gründen des Gesundheitsschutzes bereits im Jahr 2010 hätten eingehalten werden müssen. 2015 traten Grenzwertüberschreitungen in Deutschland in mehr als 80 Städten auf. Gegenüber den Vorjahren ist die Überschreitungssituation nahezu unverändert hoch. Hauptursache für die hohe Stickstoffdioxidbelastung sind nach Auswertungen der Luftreinhaltungspläne durch das Umweltbundesamt mit rund 65 Prozent die Emissionen des Straßenverkehrs. Vier Fünftel dieser Emissionen stammen von Diesel-Fahrzeugen und davon etwa die Hälfte von Pkw.

Die Europäische Kommission hat gegen Deutschland wegen Überschreitung der in der Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa (ABl. L 152 vom 11. Juni 2008, S. 1) (Luftqualitätsrichtlinie) festgelegten Luftqualitätsgrenzwerte für NO₂ am 18. Juni 2015 ein Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet. Die Luftqualitätsrichtlinie schreibt ebenso wie die zur Umsetzung der Richtlinie erlassene Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) verbindlich vor, die Dauer der Überschreitung in den belasteten Gebieten so kurz wie möglich zu halten.

Zur Verringerung der Stickstoffdioxidbelastung müssen daher weitere Anstrengungen unternommen werden. Insbesondere müssen den Kommunen im Hinblick auf die Verminderung der NO₂-Belastung in Innenstädten und Ballungsgebieten zusätzliche Maßnahmooptionen an die Hand gegeben werden, damit der gesetzlichen Vorgabe, die Überschreitungen so schnell wie möglich zu vermeiden, entsprochen werden kann. Diese Optionen müssen vor allem beim motorisierten Straßenverkehr als Hauptverursacher ansetzen. Angesichts des beträchtlichen Handlungsdrucks kommt zudem einer möglichst schnellen Umsetzbarkeit von Maßnahmen große Bedeutung zu. Da im Falle des NO₂ ein Jahresmittelwert einzuhalten ist und die Überschreitungen im Hinblick auf Belastungsepisoden deutlich weniger ausgeprägt sind als im Falle des Feinstaubes, sind Maßnahmen von gewisser Dauer dabei deutlich effizienter als kurzfristige.

Im Hinblick auf unterschiedliche örtliche Verhältnisse werden den Kommunen durch die vorliegende Verordnung verschiedene Handlungsoptionen eröffnet, die alternativ und kumulativ zu einer Verminderung der Stickstoffdioxidbelastung angewandt werden können. Hierzu werden weitere Verkehrszeichen (Vorschrifts- und Zusatzzeichen) in die Straßenverkehrs-Ordnung eingeführt, welche die Anordnung von strecken- wie auch gebietsbezogenen Verkehrsbeschränkungen zur Verminderung der Stickstoffdioxidbelastung ermöglichen.

Im Einzelnen handelt es sich dabei um neue Verkehrszeichen

- zur Einführung einer Verkehrsverbotszone zur Verminderung der Stickstoffdioxidbelastung,

- zur Anordnung von Verkehrsbeschränkungen für dieselpetriebene Kraftfahrzeuge, und

- für flexible Verkehrsbeschränkungen zur Verminderung des Verkehrsaufkommens anknüpfend an die Kennzeichenendziffer und den Kalendertag (gerade Endziffer an geraden Kalendertagen, ungerade Endziffer an ungeraden Kalendertagen).

Daneben werden im Hinblick auf Verkehrsbeschränkungen anhand des Verursachungsbeitrags weitere Differenzierungsmöglichkeiten im Rahmen der Fünfunddreißigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung – 35. BImSchV) vorgesehen.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Den Ländern und Kommunen werden zusätzliche Handlungsoptionen zur Verminderung der Stickstoffdioxidbelastung in Innenstädten und Ballungsgebieten eröffnet. Hierzu werden durch Aufnahme weiterer Verkehrszeichen (Vorschrifts- und Zusatzzeichen) in der Straßenverkehrs-Ordnung zusätzliche Möglichkeiten der Straßenverkehrsbehörden zur Anordnung strecken- bzw. gebietsbezogener Beschränkungen des Verkehrs im Hinblick auf eine Verminderung der Stickstoffdioxidbelastung aufgenommen. Durch ein entsprechendes Vorschriftszeichen wird die Anordnung einer Verkehrsverbotszone zur Verminderung der Stickstoffdioxidbelastung in einer Zone, sog. NO₂-Zone, ermöglicht. Daneben können ergänzend zu einem strecken- oder gebietsbezogenen Verkehrsverbot zur Verminderung der Stickstoffdioxidbelastung die neu eingeführten Zusatzschilder „Diesel“ und „gerade Endziffer an geraden Kalendertagen, ungerade Endziffer an ungeraden Kalendertagen“ entsprechend den tatsächlichen örtlichen Gegebenheiten und orientiert am Verhältnismäßigkeitsgrundsatz weitere Differenzierungen vorgenommen werden.

Daneben wird die 35. BImSchV fortgeschrieben und im Hinblick auf die Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung weiter ausdifferenziert. Anlässlich der Änderung der 35. BImSchV werden darüber hinaus aus rechtsformalen Gründen Aktualisierungen von Verweisen vorgenommen. Zudem sollen Ausnahmen, bei denen der Vollzug gezeigt hat, dass dieses als angemessen erscheint, in Anhang 3 der Verordnung aufgenommen werden. Ferner wird in der Verordnung eine explizite Regelung zur Anerkennung für Plaketten von Fahrzeugen aus anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union, einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Türkei und ein Verfahren zur Herbeiführung der Anerkennung aufgenommen.

III. Alternativen

Keine.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Die Verordnung ist auf § 40 Absatz 3 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und auf § 6 Absatz 1 Nummer 3 Buchstabe d und Nummer 5a jeweils in Verbindung mit Absatz 2a des Straßenverkehrsgesetzes gestützt.

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Der Verordnungsentwurf steht im Einklang mit den Vorgaben des Rechts der Europäischen Union. Die Verordnung eröffnet den zuständigen Behörden der Länder Handlungsoptionen, um durch entsprechende Maßnahmen einen relevanten Beitrag zur Redu-

zierung der NO₂-Belastung und damit zur Einhaltung der durch die Luftqualitätsrichtlinie aus Gründen des Gesundheitsschutzes vorgegebenen Luftqualitätsgrenzwerte zu leisten. In den Gebieten, in denen der NO₂-Jahresmittelgrenzwert überschritten wird, kann durch Anwendung der zur Verfügung gestellten Instrumente ein wichtiger Beitrag geleistet werden, um die Dauer der Überschreitung, wie von der Luftqualitätsrichtlinie gefordert, so kurz wie möglich zu halten.

VI. Gesetzesfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Rechts- und Verwaltungsvereinfachungen sind kein Regelungsziel des Verordnungsentwurfs, gleichwohl ergeben sich Vereinfachungen durch die Anerkennung von Plaketten von Fahrzeugen aus anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Türkei sowie die sachgerechte Erweiterung der generellen Ausnahmen von der Kennzeichnungspflicht im Interesse von Verwaltung und Fahrzeughaltern.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Die Änderungsverordnung steht im Einklang mit Managementregel 4 „Gefahren und unvermeidbare Risiken für die menschliche Gesundheit sind zu vermeiden“ und im Einklang mit dem Nachhaltigkeitspostulat „Gesunde Umwelt erhalten“, Indikator 13 „Schadstoffbelastung der Luft“. Auf den Handlungsoptionen können Maßnahmen der zuständigen Behörden aufbauen, die zu einer Verringerung der Luftbelastung durch NO₂, gerade auch zugunsten des Schutzes von besonders empfindlichen Bevölkerungsgruppen, einschließlich Kindern, führen.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Für den Haushalt des Bundes, der Länder und Kommunen entstehen ggfs. bei Anordnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen die mit dem Aufstellen der Verkehrszeichen verbundenen Kosten, die im Rahmen der Straßenbaulast zu bewältigen sind. Da derzeit nicht absehbar ist, in wie vielen Fällen verkehrsrechtliche Anordnungen durch Verkehrszeichen auf der Grundlage der Neuregelungen erfolgen werden, sind die Kosten derzeit nicht quantifizierbar.

4. Erfüllungsaufwand

Durch die Verordnung resultiert keine Erhöhung des laufenden Erfüllungsaufwandes.

a) Für Bürgerinnen und Bürger

Im Hinblick auf die Änderung der 35. BImSchV erhöht sich der einmalige Erfüllungsaufwand für die Fahrzeughalter bereits zugelassener Fahrzeuge, die auf Grund der Fortschreibung der Verordnung eine andere Plakette für ihr Fahrzeug erhalten können. Für alle nach Inkrafttreten der Änderungsverordnung neu zugelassenen Fahrzeuge ändert sich lediglich die Plakettenfarbe, ein neuer Erfüllungsaufwand auf Grund der Verordnung resultiert für diese Fahrzeuge nicht.

Eine Quantifizierung des Erfüllungsaufwands durch den Austausch der Plaketten bei bereits zugelassenen Fahrzeugen ist derzeit noch nicht möglich.

Durch die weiteren Vorgaben dieser Verordnung entsteht kein Erfüllungsaufwand für die Bürgerinnen und Bürger.

b) Für die Wirtschaft

Eine nicht zu quantifizierende Verringerung des laufenden Erfüllungsaufwandes für die Wirtschaft resultiert durch die Erweiterung des Anhangs 3 der 35. BImSchV um Fahrzeuge mit rotem Händlerkennzeichen, Fahrzeuge mit Kurzzeitkennzeichen und Versuchs- und Erprobungsfahrzeuge.

Eine Erhöhung des einmaligen Erfüllungsaufwands ergibt sich im Hinblick auf die Änderung der 35. BImSchV für die Fahrzeughalter bereits zugelassener Fahrzeuge, die auf Grund der Fortschreibung der Verordnung eine andere Plakette für ihr Fahrzeug erhalten können. Für alle nach Inkrafttreten der Änderungsverordnung neu zugelassenen Fahrzeuge ändert sich lediglich die Plakettenfarbe, ein neuer Erfüllungsaufwand auf Grund der Verordnung resultiert für diese Fahrzeuge nicht.

Eine Quantifizierung des Erfüllungsaufwands durch den Austausch der Plaketten bei bereits zugelassenen Fahrzeugen ist derzeit noch nicht möglich.

Durch die weiteren Vorgaben dieser Verordnung entsteht kein Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft.

c) Für die Verwaltung

Erfüllungsaufwand des Bundes

Für den Bund entsteht durch diese Änderungsverordnung kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Erfüllungsaufwand für die Länder (inklusive Kommunen)

Ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand für die Länder (inklusive Kommunen) entsteht durch die Ausgabe der neuen Plakette.

Der zu erwartende Erfüllungsaufwand für die Länder und Kommunen soll im Rahmen der Anhörung von Ländern und Verbänden abgefragt werden.

5. Weitere Kosten

Auswirkungen auf Einzelpreise, das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau treten nicht auf.

Für Fahrzeughalter, die durch die Anerkennung der nationalen Plakette nicht zwingend eine weitere Plakette im benachbarten Ausland erwerben müssen, wird eine Kostenverringerung erzielt. Die Kostenverringerung wird insbesondere bei Unternehmen auftreten, die im grenzüberschreitenden Warenverkehr tätig sind.

6. Weitere Gesetzesfolgen

Diese Verordnung hat keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen. Die Verordnung bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verstärkung tradierter Rollen.

VII. Befristung; Evaluierung

Eine Befristung ist nicht vorgesehen. Eine Evaluierung ist nicht erforderlich, weil die Maßnahmen von den Ländern in eigener Zuständigkeit getroffen und auch hinsichtlich ihrer Wirksamkeit für den Einzelfall überprüft werden.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung)

Zu Nummer 1 (§ 45)

Zu Buchstabe a) (Absatz 1 Nummer 3)

Die Änderung dient der Klarstellung, dass bei Überschreitung der verkehrsrelevanten Grenzwerte der 39. BImSchV Maßnahmen auf Grundlage des § 45 Absatz 1 Nummer 3 getroffen werden können. In der Rechtsprechung ist bereits anerkannt, dass die in der 39. BImSchV festgesetzten verkehrsrelevanten Immissionsgrenzwerte für die Auslegung und Anwendung der Vorschrift von Bedeutung sind. Eine Änderung oder Erweiterung des Anwendungsbereichs der Vorschrift ist mit der Klarstellung nicht verbunden.

Zu Buchstabe b) (Absatz 1f)

Zusätzlich zu der bereits bislang in § 45 Absatz 1f vorgesehenen Möglichkeit zur Anordnung von Verkehrsverboten für eine in einem Luftreinhalteplan oder einem Plan für kurzfristig zu ergreifende Maßnahmen nach § 47 Absatz 1 oder 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes festgesetzten Umweltzone sollen die Straßenverkehrsbehörden künftig auch die erforderlichen Verkehrsverbote für eine „NO₂-Zone“ (Verkehrsverbotszone zur Verminderung der Stickstoffdioxidbelastung in einer Zone) anordnen können, ohne dass hierfür die besonderen straßenverkehrsrechtlichen Anordnungsvoraussetzungen zu prüfen sind. Der vorliegende Regelungsentwurf fügt sich damit in das bereits bestehende Regelungskonzept des Absatz 1f auf. Dieses trägt dem Umstand Rechnung, dass es sich bei § 40 Absatz 1 BImSchG um eine Rechtsfolgenverweisung handelt (vgl. Begründung zu Absatz 1f (neu), S. 144 der Begründung zur Verordnung zur Neufassung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), BR-Drucksache 428/12).

NO₂-Zonen sind dabei anders als Umweltzonen speziell auf die Minderung der Stickstoffdioxidbelastung in einer bestimmten Zone ausgerichtet und können in Verbindung mit den Zusatzzeichen der laufenden Nummern 46, 46.3 und 46.4 auf die besonderen örtlichen Gegebenheiten abgestimmt werden. Hierbei ist besonders zu berücksichtigen, dass im Falle des NO₂ ggf. kleinere räumliche Ausdehnungen der Überschreitungsgebiete vorliegen als beim Feinstaub.

Zu Nummer 2 (Anlage 2 zu § 41 Absatz 1)

Zur laufenden Nummer 44

Die Änderungen in der laufenden Nummer 44 erfolgen, weil die vom Verkehrsverbot ausgenommenen Personengruppen vollständig in Anhang 3 der 35. BImSchV aufgenommen werden und die Regelung unter Nummer 44 daher entbehrlich wird sowie zur Anpassung an die neue Fassung des § 45 Absatz 1f.

Zur laufenden Nummer 46

Die Änderung in der laufenden Nummer 46 erfolgt mit Blick auf die Aufnahme der neuen Plaketten. Des Weiteren ist dieses Zusatzzeichen auch mit anderen Verkehrsverbotszeichen als nur dem Zeichen 270.1 im Sinne verhältnismäßiger Maßnahmen zu kombinieren.

Zu den laufenden Nummern 46.1 und 46.2

Die laufenden Nummern 46.1 und 46.2 dienen der Anordnung der erforderlichen Verkehrsverbote für eine nach einem Luftreinhalteplan oder einem Plan für kurzfristig zu ergreifende Maßnahmen nach § 47 Absatz 1 oder 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

festgesetzte und auf Grund des § 40 Absatz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes angeordnete „NO₂-Zone“ (Verkehrsverbotszone zur Verminderung der Stickstoffdioxidbelastung in einer Zone) durch entsprechende Verkehrszeichen.

Hierbei wird in der optischen Gestaltung auf die bereits eingeführten Zeichen 270.1 und 270.2 zur Umweltzone zurückgegriffen, da diese in der Bevölkerung bereits bekannt sind. Sie werden als Zeichen 271.1 und 271.2 auch entsprechend verortet. Da das Zeichen 271.1 der gebietsbezogenen Anordnung eines Verkehrsverbots dient, ist das Zeichen an den jeweiligen Einfallstraßen des Gebietes aufzustellen. Durch Zeichen 271.2 ist das Ende einer Verkehrsverbotszone zu kennzeichnen.

Für Ausnahmen von den Verkehrsverboten gilt Anhang 3 der 35. BImSchV entsprechend.

Zu den laufenden Nummern 46.3 bis 46.4

Zur weiteren Differenzierung von Verkehrsverboten (Zeichen 251, 253, 255, 260 und 271.1) im Zusammenhang mit der Verminderung der Stickstoffdioxidbelastung sind Zusatzzeichen vorzusehen, die Beschränkungen der insoweit erforderlichen Verkehrsverbote unter Berücksichtigung der besonderen örtlichen Verhältnisse und Verursachungsbeiträge ermöglichen. Hierdurch wird den Kommunen ein flexibles Instrumentarium an die Hand gegeben.

Das Zusatzzeichen „Diesel“ trägt dem Verursachungsbeitrag dieselbetriebener Kraftfahrzeuge zur Stickstoffdioxidbelastung im motorisierten Straßenverkehr von ca. 80 Prozent Rechnung.

Das Zusatzzeichen „gerade Endziffer an geraden Kalendertagen, ungerade Endziffer an ungeraden Kalendertagen“ dient der Beschränkung allgemeiner Fahrverbote insbesondere bei einer entsprechenden Gefahrenlage, wobei die Verhältnismäßigkeit der Maßnahmen sicherzustellen ist. Es kann auch in auch in Kombination mit anderen Zusatzzeichen, wie etwa „Diesel“, verwendet werden.

Zu Artikel 2 (Änderung der 35. BImSchV)

Zu Nummer 1 (§ 1 Absatz 1 Satz 2)

Die Streichung dient klarstellend dazu, den Anwendungsbereich der 35. BImSchV auf Kraftfahrzeuge auszurichten und nicht auf Kraftfahrzeuge der Klassen M und N zu begrenzen. Dies entspricht auch der Verordnungsermächtigung des § 40 Absatz 3 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und steht im Einklang damit, dass in Anhang 3 der 35. BImSchV Kraftfahrzeuge, die nicht den Klassen M und N angehören, von Verkehrsverboten nach § 40 Absatz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes ausgenommen sind.

Zu Nummer 2 Buchstabe a (§ 2 Absatz 1)

Mit der Änderung wird klargestellt, dass die Befreiung von einem Verkehrsverbot im Sinne des § 40 Absatz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes durch eine Kennzeichnung mit einer entsprechenden Plakette nur für Kraftfahrzeuge der Klassen M und N erfolgt. Die Änderung gegenüber § 1 Absatz 1 Satz 2 alt ist rechtsformal erforderlich, um dem Inkrafttreten von neuen Regelungen zu Abgasemissionen auf Ebene der Europäischen Union Rechnung zu tragen. Die Richtlinie 70/156/EWG vom 6. Februar 1970 wurde gemäß Artikel 49 der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 mit Wirkung vom 29. April 2009 aufgehoben. Hiervon unberührt blieb die Verpflichtung der Mitgliedstaaten, die Richtlinien, mit denen die Richtlinie 70/156/EG seit Inkrafttreten geändert wurde, zu den festgelegten Terminen in innerstaatliches Recht um-

zusetzen und anzuwenden. Fahrzeuge, die nach der Richtlinie 70/156/EWG eine Typgenehmigung erhalten haben, dürfen weiter genutzt und zugelassen werden. Die Richtlinie 70/156/EWG wurde durch die Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 ersetzt. Aus diesem Grund erfolgt der Verweis auf Richtlinie 2007/46/EG.

Zu Nummer 2 Buchstabe b (§ 2 Absatz 2 Satz 1)

Mit der Änderung wird klargestellt, dass die Zuordnung von Kraftfahrzeugen zu Schadstoffgruppen nur für Kraftfahrzeuge der Klassen M und N erfolgt. Zudem erfolgt eine Anpassung, um der Aufnahme der neuen Schadstoffgruppen 5 und 6 Rechnung zu tragen.

Zu Nummer 3 Buchstabe a (§ 3 Absatz 1 Satz 1)

Die Änderung berücksichtigt die Aufnahme der neuen Schadstoffgruppen 5 und 6.

Zu Nummer 3 Buchstabe b (§ 3 Absatz 1 Satz 3)

Die Änderungen dienen der Aufnahme der neuen Schadstoffgruppen mit den zugehörigen Plaketten.

Zu Nummer 3 Buchstabe c (§ 3 Absatz 2)

Mit der Änderung wird klargestellt, dass neben einem lichtechten Stift auch ein maschinelles Ausfüllen der Plaketten in Frage kommt und zulässig ist. Auch beim maschinellen Ausfüllen gelten die Anforderungen hinsichtlich der Lichtbeständigkeit und Haltbarkeit. Die ausgebenden Stellen haben sicherzustellen, dass diese Anforderungen auch beim maschinellen Ausfüllen erfüllt werden. Ziel des handschriftlichen Eintrags ist es, Fälschungssicherheit zu gewährleisten. Bei einem maschinellen Ausfüllen muss daher der Aufdruck durch die Ausgabestelle unmittelbar auf dem Schriftfeld der Plakette erfolgen. Es handelt sich zudem um eine sprachliche Änderung. Anstelle des Aktivs wird in Satz 2 das Passiv verwendet.

Zu Nummer 4 (§ 4)

Die Änderung ist rechtsformal erforderlich, da die Abgasuntersuchung (AU), die bis 31. Dezember 2009 auf Grundlage von § 47a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) durchgeführt wurde, mit Wirkung vom 1. Januar 2010 zu einem Bestandteil der Hauptuntersuchung wurde. Eine AU-Plakette wird seither nicht mehr ausgegeben. Da die Anwendung des § 47a der StVZO in diesem Zusammenhang bis 31. Dezember 2009 beschränkt war, wurde § 47a und damit auch § 47a Abs. 2 durch die 47. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften mit Wirkung vom 1. Juni 2012 aufgehoben.

Zu Nummer 5 (§ 5 Absatz 1 Nummer 2)

Die Neufassung berücksichtigt die Aufhebung des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge durch § 6 Nummer 1 des Gesetzes zur Neuregelung mautrechtlicher Vorschriften für Bundesfernstraßen vom 12. November 2011 (BGBl. I S. 1378), die letzte Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes und die letzte Änderung der LKW-Maut-Verordnung durch Artikel 3 des Gesetzes vom 5. Dezember 2014 (BGBl. I S. 1980).

Zu Nummer 6 Buchstabe a (§ 6 Absatz 1)

Auf die Begründung zu Nummer 5 wird verwiesen.

Zu Nummer 6 Buchstabe b (§ 6 Absatz 2)

Die Änderung erfolgt, da die Richtlinie 70/220/EWG durch Artikel 17 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 171 vom 29.6. 2007, S. 1) mit Wirkung vom 2. Januar 2013 aufgehoben und für neu zugelassene Fahrzeuge durch diese ersetzt wurde. Da bereits zugelassene Fahrzeuge in Abhängigkeit ihrer Schadstoffemissionen eine Typgenehmigung nach der Richtlinie 70/220/EWG erhalten haben und weiterhin den Schadstoffgruppen der Verordnung zugeordnet werden müssen, werden die Verweise auf die Richtlinie 70/220/EWG beibehalten.

Die Änderung erfolgt ferner, da die Richtlinie 88/77/EWG durch Artikel 10 in Verbindung mit Anhang IX Teil A der Richtlinie 2005/55/EG des Parlaments und des Rates vom 28. September 2005 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Selbstzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen und die Emission gasförmiger Schadstoffe aus mit Flüssiggas oder Erdgas betriebenen Ottomotoren zum Antrieb von Fahrzeugen vom 28. September 2005 (ABl. L 275 vom 20.10.2005, S. 1) mit Wirkung vom 9. November 2006 aufgehoben wurde. Die Richtlinie 2005/55/EG wurde durch die Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und der Richtlinie 2007/46/EG sowie zur Aufhebung der Richtlinien 80/1269/EWG, 2005/55/EG und 2005/78/EG aufgehoben (ABl. L 188 vom 18.7.2009, S.1). Da bereits zugelassene Fahrzeuge in Abhängigkeit ihrer Schadstoffemissionen eine Typgenehmigung nach der Richtlinie 88/77/EWG und der Richtlinie 2005/55/EG erhalten haben und weiterhin den Schadstoffgruppen der Verordnung zugeordnet werden müssen, werden weiterhin Verweise auf die beiden Richtlinien vorgesehen.

Zudem wird die Zitierweise von Richtlinien und Verordnungen der Europäischen Union vereinheitlicht.

Zu Nummer 6 Buchstabe c (§ 6 Absatz 3)

Auf die Begründung zu Nummer 6 Buchstabe b wird verwiesen. Ferner wird der Aufnahme der neuen Schadstoffgruppen Rechnung getragen.

Fahrzeuge mit Dieselmotor der Abgasstufe Euro 5, die nach der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 grundsätzlich zwischen dem 1. Januar 2011 und dem 31. August 2015 zugelassen wurden, werden entsprechend ihres Emissionsverhaltens der Schadstoffgruppe 4 zugeordnet. Die Fahrzeuge haben zwar gegenüber Fahrzeugen der Abgasstufe Euro 4 einen niedrigeren Emissionsgrenzwert für Stickstoffoxide (180 mg/km gegenüber 250 mg/km), im realen Betrieb auf der Straße weisen die Fahrzeuge unter anderem nach Auswertungen für das Handbuch Emissionsfaktoren 3.2 (Juli 2014, <http://www.hbefa.net/e/index.html>) aber keine geringeren Emissionen auf als Euro-4-Fahrzeuge. Die Abgasstufe Euro 5 hat hinsichtlich der Verringerung der Stickstoffoxidemissionen gegenüber der Abgasstufe Euro 4 keine Verbesserungen erbracht. Mit Blick auf das Emissionsverhalten gegenüber Fahrzeugen der Abgasstufe Euro 3 ist eine Zuordnung zu Schadstoffgruppe 4 gerechtfertigt. Auch Fahrzeuge der Abgasstufe Euro IV werden auf Grund ihres Emissionsverhaltens weiterhin Schadstoffgruppe 4 zugeordnet.

Euro-6-Fahrzeuge werden demgegenüber der neuen Schadstoffgruppe 5 zugeordnet. Für Fahrzeuge der Abgasstufe Euro 6 gilt gegenüber Fahrzeugen der Abgasstufe Euro 5 ein deutlich reduzierter Emissionsgrenzwert für Stickstoffoxide (80 mg/km gegenüber 180 mg/km). Jetzige Euro-6-Diesel-Pkw und leichte Nutzfahrzeuge haben im Durchschnitt im Vergleich zu Euro-5-Diesel-Pkw nach vorliegenden Erkenntnissen auch geringere NOx-

Emissionen im realen Betrieb. Die realen Emissionen von neuen Euro-6-Diesel-Pkw werden mit Blick auf die Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 weiter deutlich sinken, der Vorteil gegenüber Euro 5-Diesel-Pkw wird entsprechend weiter zunehmen.

Der Schadstoffgruppe 5 werden auch Fahrzeuge der Abgasstufen Euro V und EEV zugeordnet. Diese Fahrzeuge weisen sowohl beim Grenzwert als auch bei den realen Stickstoffoxidemissionen im realen Betrieb auf der Straße niedrigere Werte auf als Fahrzeuge der Abgasstufe Euro IV.

Für Kraftfahrzeuge mit Dieselmotor der Abgasstufe Euro VI sowie die Kraftfahrzeuge mit Dieselmotor der Abgasstufe Euro 6, die zusätzlich die Anforderungen hinsichtlich der Begrenzungen der Emissionen im realen Betrieb (RDE) einhalten (Übereinstimmungsfaktor zum Emissionsgrenzwert von 2,1 in der RDE-Prüfung) wird eine neue Schadstoffgruppe 6 mit einer weißen Plakette eingeführt. Der Übereinstimmungsfaktor von 2,1 für Kraftfahrzeuge der Abgasstufe Euro 6 gilt ab 1. September 2017 für neue Pkw-Typen und ab 1. September 2019 für alle neu zugelassenen Pkw. Für leichte Nutzfahrzeuge gilt der gleiche Konformitätsfaktor, der jedoch jeweils ein Jahr später verbindlich wird.

Zu Nummer 6 Buchstabe d (§ 6 Absatz 4)

Die Änderung dient der Neuordnung von Fahrzeugen mit Ottomotor der Abgasstufen Euro 1/I und Euro 2/II. Diese werden auf Grund ihres Emissionsverhaltens im realen Betrieb der neuen Schadstoffgruppe 5 zugeordnet.

Zu Nummer 6 Buchstabe e (§ 6 Absatz 5)

Die Änderung berücksichtigt die Neufassung der StVZO gemäß Artikel 1 der Verordnung vom 26.4.2012 (BGBl. I S. 679) und deren letzte Änderung durch Artikel 2 der Verordnung vom 9.3.2015 (BGBl. I S. 243). Die Kraftfahrzeuge werden der Schadstoffgruppe 5 zugeordnet. Absatz 5 Nummer 3 wird gestrichen und in den Regelungen des § 6 Absatz 6 berücksichtigt.

Zu Nummer 6 Buchstabe f (§ 6 Absatz 6 neu)

Für Otto-Fahrzeuge der Abgasstufe Euro 3 ist für Stickstoffoxide in der Richtlinie 98/69/EG ein Grenzwert von 150 mg/km festgelegt. Dieser Wert wird nach dem Handbuch Emissionsfaktoren 3.2 im realen Betrieb auf der Straße von diesen Fahrzeugen unterschritten. Die Fahrzeuge weisen damit niedrigere reale Emissionen auf, als Diesel-Fahrzeuge der Abgasstufe Euro 5 und 6. Es ist angemessen, Kraftfahrzeuge der Abgasstufe Euro 3/III der Schadstoffgruppe 6 anstelle der Schadstoffgruppe 4 zuzuordnen.

In der Folge werden auch Fahrzeuge mit Ottomotor ab der Abgasstufe Euro 4/IV auf Grund ihrer geringen Stickstoffoxidemissionen der neuen Schadstoffgruppe 6 zugeordnet. So weisen Fahrzeuge der Abgasstufe Euro 4 bereits einen Grenzwert von 80 mg/km auf, der im realen Betrieb auf der Straße nach dem Handbuch Emissionsfaktoren nicht überschritten wird. Bei Fahrzeugen der Abgasstufen Euro 5 und Euro 6 wird eine weitere Verbesserung des NOx-Emissionsverhaltens realisiert.

Zu Nummer 7 (§ 7 neu)

Aufgrund der Tatsache, dass zwischenzeitlich auch in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union Umweltzonen eingerichtet worden sind, bietet die gegenseitige Anerkennung von Plaketten eine Möglichkeit, den grenzüberschreitenden Verkehr im Interesse der Fahrzeughalter zu vereinfachen. Vor diesem Hintergrund beinhaltet die Verordnung eine Regelung zur Anerkennung von Plaketten anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union, einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Türkei. Die Plaketten werden den deutschen Plaketten gleichgestellt, so-

fern sie diesen in ihren Zuteilungsvoraussetzungen gleichwertig sind und auch die Anerkennung der deutschen Plaketten im anderen Staat gewährleistet ist. Letzteres ist der Fall, wenn sie mit hinreichender Sicherheit erwarten werden kann.

Bei der Prüfung der Gegenseitigkeit und Gleichwertigkeit der ausländischen Plaketten handelt es sich um eine Ausführung von Bundesgesetzen i.S.d. Art. 83 GG. Daher sind die Länder grundsätzlich für die Aufgabenwahrnehmung zuständig. Es ist vorgesehen, dass die Entscheidung, ob die Gleichwertigkeit der Plaketten und die Gegenseitigkeit der Anerkennung gegeben sind, von den obersten Landesbehörden auf Vorschlag des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit sowie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur getroffen wird. Eine die Anerkennung herbeiführende Entscheidung soll gemeinsam mit Mustern dieser Plaketten im Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur veröffentlicht werden.

Zu Nummer 8 (Anhang 1)

Die Neufassung des Anhangs 1 dient dazu, die neuen Schadstoffgruppen 5 und 6 mit den zugehörigen Plaketten einzuführen. Das Plakettenmuster wird entsprechend auf die Plaketten der neuen Schadstoffgruppen ausgedehnt. Die Regelung, dass neben dem Einsatz eines lichtechten Stifts auch ein maschinelles Bedrucken möglich ist, sofern diese Methode insbesondere mit Blick auf Lichtfestigkeit gleichwertig ist, wird in das Plakettenmuster übernommen. Eine Änderung erfolgt ferner, weil Anlage V der StVZO zwischenzeitlich weggefallen ist. Durch den Verweis auf Anlage 4 Nummer 2.3 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung, die den Regelungsgehalt der Anlage V enthält, wird der Regelungsgehalt der Stammverordnung erhalten.

Zu Nummer 9 Buchstabe a (Anhang 2 Absatz 1 Satz 1 zu § 2 Absatz 2)

Es erfolgt eine Anpassung mit Blick auf die Aufnahme der neuen Schadstoffgruppen 5 und 6.

Zu Nummer 9 Buchstabe b (Anhang 2 Absatz 1 Nummer 3 zu § 2 Absatz 2)

Die Änderungen berücksichtigen die Neufassung der StVZO gemäß Artikel 1 der Verordnung vom 26.4.2012 (BGBl. I S. 679) und deren letzte Änderung durch Artikel 2 der Verordnung vom 9.3.2015 (BGBl. I S. 243). Zudem wird die Zitierweise der Richtlinien und Verordnungen der Europäischen Union vereinheitlicht. Es wird zudem klargestellt, dass die Einhaltung der Emissionsgrenzwerte ein Bestandteil der Anforderungen der jeweiligen Richtlinie ist.

Zu Nummer 9 Buchstabe c (Anhang 2 Absatz 1 Nummer 2 zu § 2 Absatz 2)

Die Änderungen berücksichtigen die Neufassung der StVZO gemäß Artikel 1 der Verordnung vom 26.4.2012 (BGBl. I S. 679) und deren letzte Änderung durch Artikel 2 der Verordnung vom 9.3.2015 (BGBl. I S. 243). Außerdem wird die Zitierweise der Richtlinien und Verordnungen der Europäischen Union vereinheitlicht. Es wird zudem klargestellt, dass die Einhaltung der Emissionsgrenzwerte ein Bestandteil der Anforderungen der jeweiligen Richtlinie ist.

Zu den weiteren Änderungen wird auf die Begründung zu Nummer 6 Buchstabe b verwiesen.

Zu Nummer 9 Buchstabe d (Anhang 2 Absatz 1 Nummer 4 zu § 2 Absatz 2)

Die Änderungen berücksichtigen die Neufassung der StVZO gemäß Artikel 1 der Verordnung vom 26.4.2012 (BGBl. I S. 679) und deren letzte Änderung durch Artikel 2 der Ver-

ordnung vom 9.3.2015 (BGBl. I S. 243). Außerdem wird die Zitierweise der Richtlinien und Verordnungen der Europäischen Union vereinheitlicht.

Die Änderung unter Doppelbuchstabe nn zu Anhang 2 Absatz 1 Nummer 4 Buchstabe n ist vor dem Hintergrund zu sehen, dass Pkw, Wohnmobile oder Nutzfahrzeuge, welche die gleichen Abgasanforderungen einhalten, nach der 35. BImSchV gleich zu behandeln sind. Dies gilt entsprechend auch bei der Nachrüstung mit einem genehmigten Partikelminderungssystem. Nach den Bestimmungen der geltenden 35. BImSchV erhalten bestimmte Wohnmobile oder Nutzfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse (zGM) von mehr als 2500 kg, die mit einem Partikelminderungssystem der Partikelminderungskategorie PMK 1 nach Nummer 3.4.3 der Anlage XIV der StVZO nachgerüstet worden sind, eine gelbe Plakette. Bestimmten Pkw oder Wohnmobilen mit einer zulässigen Gesamtmasse (zGM) von mehr als 2500 kg kann hingegen eine grüne Plakette zugeteilt werden, wenn die Anforderungen der Stufe PM 1 der Anlage XXVI der StVZO eingehalten werden. Den letztgenannten Fahrzeugen soll nur dann eine grüne Plakette zugeteilt werden dürfen, wenn sie mit einem Partikelminderungssystem der Stufe PM 2 bzw. der Partikelminderungskategorie PMK 2 nachgerüstet worden sind. Partikelminderungssysteme der Stufe PM 2 bzw. PMK 2 stellen bei den in Rede stehenden Fahrzeugen sicher, dass der Grenzwert für die Partikelmasse der Abgasstufe „Euro 4“ von 0,025 g/km eingehalten wird. Dagegen stellt ein Partikelminderungssystem der Stufe PM 1 bei den in Rede stehenden Fahrzeugen lediglich sicher, dass der Grenzwert für die Partikelmasse der Abgasstufe „Euro 3“ von 0,050 g/km eingehalten wird. Da die Zuteilung der grünen Plakette für die in Frage stehenden Fahrzeuge, die mit einem Partikelminderungssystem der Stufe PM 1 der Anlage XXVI der StVZO nachgerüstet wurden, nicht gerechtfertigt ist, wird diese Regelung mit dieser Verordnung aufgehoben.

Auf die Begründung zu Nummer 6 Buchstabe c wird verwiesen.

Zu Nummer 9 Buchstabe e (Anhang 2 Absatz 1 Nummer 5 neu zu § 2 Absatz 2)

Die Änderungen tragen der Aufnahme der neuen Schadstoffgruppen 5 und 6 Rechnung.

Auf die Begründung zu Nummer 6 Buchstabe c wird verwiesen.

Zu Nummer 9 Buchstabe f (Anhang 2 Absatz 2 zu § 2 Absatz 2)

Ein Verweis auf Anhang II A Nr. 1 und Nr. 2 der Richtlinie 70/156/EWG ist nicht erforderlich. Dieser ergibt sich bereits aus dem Anwendungsbereich. Auch in den anderen Absätzen des Anhangs wird nicht mehr explizit auf die Richtlinie verwiesen. Die Änderungen berücksichtigen zudem die Neufassung der StVZO gemäß Artikel 1 der Verordnung vom 26.4.2012 (BGBl. I S. 679) und deren letzte Änderung durch Artikel 2 der Verordnung vom 9.3.2015 (BGBl. I S. 243). Es wird zudem klargestellt, dass die Einhaltung der Emissionsgrenzwerte ein Bestandteil der Anforderungen der jeweiligen Richtlinie ist. Zu den weiteren Änderungen wird auf die Begründung zu Nummer 6 Buchstabe b und die Begründung zu Nummer 6 Buchstabe f verwiesen.

Zu Nummer 9 Buchstabe g (Anhang 2 Absatz 2 zu § 2 Absatz 2)

Die Änderung trägt der Aufnahme der neuen Schadstoffgruppe 6 Rechnung. Kraftfahrzeuge ohne Verbrennungsmotor werden der neuen Schadstoffgruppe 6 zugeordnet.

Zu Nummer 10 Buchstabe a (Anhang 3 zu § 2 Absatz 3)

Die Ausnahme in Nummer 10 soll im Interesse der Verringerung der NOx- und Partikelemissionen in den besonders belasteten Gebieten auf die Fälle beschränkt werden, in denen die Fahrzeughalter der einbezogenen Kraftfahrzeuge Anwohner von Gebieten mit Verkehrsverboten nach § 40 Absatz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes sind. Dies

ist auch deshalb geboten, weil die Anzahl der Fahrzeuge mit vergleichsweise hohem Schadstoffausstoß, insbesondere hohen NOx-Emissionen, die die Anforderungen gemäß § 2 Nr. 22 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung erfüllen, auf Grund der zunehmenden Beständigkeit der Fahrzeuge in den letzten Jahren stark zugenommen hat und voraussichtlich weiter zunehmen wird.

Zu Nummer 10 Buchstabe b (Anhang 3 zu § 2 Absatz 3)

Für Menschen mit beidseitiger Amelie oder Phokomelie oder mit vergleichbaren Funktionsbeeinträchtigungen wurde im Vorgriff auf eine Änderung der 35. BImSchV eine generelle Ausnahme (siehe Anlage 2 zu § 41 Abs. 1, lfd. Nr. 44 Straßenverkehrs-Ordnung (Nr. 3 zu Zeichen 270.1) – geregelt. Für Menschen mit beidseitiger Amelie oder Phokomelie oder mit vergleichbaren Funktionsbeeinträchtigungen sollte aus rechtssystematischen Gründen eine generelle Ausnahme in Anhang 3 der 35. BImSchV geregelt werden. Auch für Fahrzeuge mit rotem Händler- und Kurzzeitkennzeichen und für Versuchs- und Erprobungsfahrzeuge sollte anstelle von Allgemeinverfügungen aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung eine generelle Ausnahme von der Kennzeichnungspflicht vorgesehen werden. Dieser Lösungsansatz entspricht dem Ergebnis des Abstimmungsprozesses zwischen Bund und Ländern zur Vereinheitlichung der Ausnahmeregelungen von Verkehrsverboten in Umweltzonen, der in der 17. Legislaturperiode zwischen Bund und Ländern geführt wurde.

Zu Artikel 3

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.