

**25.10.19****Empfehlungen  
der Ausschüsse**

Vk - G - In - U

zu **Punkt ...** der 982. Sitzung des Bundesrates am 8. November 2019

---

**Dritte Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-  
Zulassungs-Ordnung**

A

1. Der **federführende Verkehrsausschuss**,  
der **Gesundheitsausschuss**,  
der **Ausschuss für Innere Angelegenheiten** und  
der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit**  
empfehlen dem Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80 Absatz 2 des  
Grundgesetzes zuzustimmen.

B

2. Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit**  
empfiehlt dem Bundesrat ferner, folgende **E n t s c h l i e ß u n g** zu fassen:
  - a) Der Bundesrat begrüßt, dass mit der vorgelegten Verordnung die Anforderungen an ein nachrüstbares NOx-Minderungssystem (NOx-MS) definiert werden und damit die rechtliche Grundlage für die Erteilung einer Allgemeinen Betriebserlaubnis für nachgerüstete Fahrzeuge geschaffen wird.

- b) Der Bundesrat hält es für erforderlich, in Anlage XXII für die unter Nummer 7 verwendeten Vorgaben zur Prüfung des NO<sub>x</sub>-MS die Werte aus der für die Typgenehmigung von Pkw mit Euro 6 relevanten EU-Verordnung 2016/427 (Anhang „Nachprüfung der Emissionen im tatsächlichen Fahrbetrieb“) identisch zu übernehmen. Insbesondere sollten bei den für die NO<sub>x</sub>-Minderung wichtigen Randbedingungen, Umgebungstemperatur (Nummer 7.2.1.2) und Anforderungen an die Messfahrt (Nummer 7.2.5) Abweichungen vermieden werden.
- c) Sofern technische Gründe eine Anpassung der Prüfbedingungen notwendig machen, sollten die Abweichungen transparent und vollständig in der Begründung erläutert werden.

Begründung:

Mit der beabsichtigten Änderung der StVZO werden Fahrzeuge definiert, die im realen Straßenverkehr durch eine Hardware-Nachrüstung oder sonstige Maßnahmen nicht mehr als 270 mg (NO<sub>x</sub>)/km emittieren. Diese Fahrzeugklasse wird gemäß § 47 Absatz 4 Buchstabe a Satz 2 Nummer 2 BImSchG von bestehenden Verkehrsverboten ausgenommen.

Die aufgeführte Anlage XXII zur StVZO soll fortan als rechtliche Grundlage für die Erteilung einer Allgemeinen Betriebserlaubnis von nachgerüsteten NO<sub>x</sub>-MS dienen. Es wird dabei davon ausgegangen, dass alle Fahrzeuge, in denen ein NO<sub>x</sub>-MS nach Anlage XXII nachgerüstet wurde, maximal 270 mg (NO<sub>x</sub>)/km emittieren. In der Anlage XXII werden hierfür zahlreiche Anforderungen formuliert, die in vielen Bereichen den Prüfanforderungen der EU-Verordnung 2016/427 entsprechen.

Einige Prüfanforderungen der Anlage XXII weichen jedoch von den Vorgaben der EU-Verordnung 2016/427 ab. So ist die Prüfung eines nachrüstbaren NO<sub>x</sub>-MS lediglich bei „normalen Temperaturbedingungen“ von 5°C bis 30°C beziehungsweise bei „erweiterten Temperaturbedingungen 2“ von -3°C bis 5°C durchzuführen. Demgegenüber sieht die gültige EU-Verordnung einen normalen (hier als gemäßigt bezeichneten) Temperaturbereich von 0°C bis 30°C beziehungsweise einen erweiterten Temperaturbereich von -7°C bis 0°C vor. Entsprechend sieht die Verordnung vor, dass die Schadstoffemissionswerte „bei erweitertem Temperaturbereich 2“ verdoppelt werden dürfen (540 mg (NO<sub>x</sub>)/km). Darüber hinaus werden die Prüfanforderungen während der Stadtteilfahrt für Nachrüstsysteme weniger streng definiert als in der EU-Verordnung 2016/427.

Durch die abweichenden Prüfbedingungen für nachrüstbare NO<sub>x</sub>-MS besteht das Risiko, dass diese Technologien im realen Verkehr innerhalb bestimmter Randbedingungen eine signifikant geringere NO<sub>x</sub>-Umwandlung erzielen als werkseitig verbaute Systeme zur NO<sub>x</sub>-Minderung, jedoch gleichwohl von Verkehrsverboten wegen der Überschreitung des Immissionsgrenzwertes für Stickstoffdioxid ausgenommen werden.

Um diese Gefahr auszuschließen, sind die Vorgaben der gültigen EU-Verordnung zu übernehmen.

Sofern technische Einschränkungen Abweichungen begründen, sollten diese nachvollziehbar in der Begründung aufgeführt werden.