

Gesetzentwurf

des Bundesrates

Entwurf eines Gesetzes zur Bekämpfung erhöhter Ozonkonzentrationen

A. Zielsetzung

Bei andauernden sommerlichen Wetterlagen können in der Bundesrepublik Deutschland bedenklich hohe Ozonkonzentrationen auftreten. Da Ozon nicht unmittelbar aus Anlagen oder Kraftfahrzeugen emittiert wird, reicht das geltende immissionsschutzrechtliche Instrumentarium zur Emissionsverminderung nicht aus. Erforderlich sind nicht Maßnahmen gegenüber einzelnen Anlagen oder auf bestimmten Straßen, sondern ein weiträumiges Konzept zur deutlichen Verminderung der bei bestimmten meteorologischen Verhältnissen zur Ozonbildung führenden Vorläuferstoffe Stickstoffoxide und leichtflüchtige organische Verbindungen. Mit dem Gesetz zur Bekämpfung erhöhter Ozonkonzentrationen sollen die rechtlichen Voraussetzungen dafür geschaffen werden, daß die insbesondere durch den Straßenverkehr emittierten Vorläufersubstanzen von Ozon weiträumig und effektiv vermindert werden.

B. Lösung

Um dem Auftreten bedenklich hoher Ozonkonzentrationen begegnen zu können, ist eine mehrstufige Regelung erforderlich. Zunächst sollten alle Möglichkeiten genutzt werden, um die Emissionen aus dem Kraftfahrzeugverkehr generell zu senken. Dazu gehören emissionsmindernde Maßnahmen an den Kraftfahrzeugen, die Verbesserung der Treibstoffe und eine emissionsmindernde Fahrweise. Bei andauernden sommerlichen Wetterlagen reichen diese Maßnahmen jedoch nicht aus. Deshalb soll in das Bundes-Immissionsschutzgesetz eine Verordnungsermächtigung aufgenommen werden, wonach bei Überschreiten bestimmter Ozonkonzentrationen zur vorsorglichen Vermeidung oder zur Verminderung von konkreten schädlichen Umwelteinwirkungen weitgehende Verkehrsbeschränkungen bis hin zu einem Verkehrsverbot vorgeschrieben werden können. Darüber hinaus muß

sichergestellt werden, daß Verkehrsbeschränkungen nicht nur über Verkehrszeichen, sondern vor allem über Rundfunk, Fernsehen oder Tageszeitungen bekanntgegeben und damit in Kraft gesetzt werden können.

C. Alternativen

Es werden ausschließlich langfristige Maßnahmen zur generellen Verminderung der Emissionen von Stickstoffoxiden und leichtflüchtigen organischen Verbindungen durchgeführt. Bei akuten erhöhten Ozonkonzentrationen wird die Bevölkerung gemäß § 6 a der 22. BImSchV gewarnt, damit empfindliche Personen sich situationsgerecht verhalten.

D. Kosten

Die Durchführung einer Rechtsverordnung mit Verkehrsbeschränkungen bei akuten erhöhten Ozonkonzentrationen wird die Aufstellung von Verkehrszeichen oder zumindest von Hinweiszeichen erfordern. Hierfür entstehen den Trägern der Straßenbaulast Kosten, die jedoch nicht näher quantifiziert werden können.

Den Verkehrsteilnehmern können durch Verkehrsverbote und Verkehrsbeschränkungen wirtschaftliche Nachteile entstehen. Auswirkungen auf das allgemeine Verbraucherpreisniveau sind jedoch nicht zu erwarten.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
031 (321) – 235 00 – Oz 3/95

Bonn, den 15. März 1995

An die Präsidentin
des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Abs. 3 des Grundgesetzes den vom Bundesrat in seiner 680. Sitzung am 17. Februar 1995 beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zur Bekämpfung erhöhter Ozonkonzentrationen mit Begründung (Anlage 1) und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit.

Die Auffassung der Bundesregierung zu dem Gesetzentwurf ist in der als Anlage 2 beigefügten Stellungnahme dargelegt.

Dr. Helmut Kohl

Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes zur Bekämpfung erhöhter Ozonkonzentrationen

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

Artikel 1**Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes**

An § 40 Abs. 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Mai 1990 (BGBl. I S. 880), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 27. Juni 1994 (BGBl. I S. 1440), wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) Die Bundesregierung wird ermächtigt, nach Anhörung der beteiligten Kreise (§ 51) durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates vorzuschreiben, daß bei andauernden sommerlichen Wetterlagen der Kraftfahrzeugverkehr nach Maßgabe der verkehrsrechtlichen Vorschriften beschränkt oder verboten werden kann, soweit das zur Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen durch Ozon geboten ist. Die Verkehrsbeschränkungen müssen sich auf das gesamte Gebiet erstrecken, in dem die Kraftfahrzeuge Emissionen hervorrufen, die zur Bildung erhöhter Ozonkonzentrationen mehr als nur geringfügig beitragen können. In der Verordnung ist auch zu bestimmen, welche schadstoffarmen Kraftfahrzeuge von Verkehrsbeschränkungen oder von einem Verkehrsverbot ausgenommen werden und für welche Fahrten wegen überwiegender öffentlicher oder privater Interessen allgemein oder im Einzelfall Ausnahmen gelten sollen. Dabei sind die Voraussetzungen für eine wirksame praxisnahe Überwachung zu schaffen. Für Motorräder bedarf es wegen bislang fehlender EU-Vorschriften der Festlegung entsprechender Grenzwerte zur Erlangung der Klassifizierung ‚schadstoffarm‘. Soweit die Bundesregierung von der Ermächtigung nach Satz 1 keinen Gebrauch macht, sind die Landesregierungen ermächtigt, durch Rechtsverordnung entsprechende Vorschriften zu erlassen; die Vorschriften benachbarter Länder sollen untereinander abgestimmt werden.“

Artikel 2**Änderung des Straßenverkehrsgesetzes**

Das Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Dezember 1952 (BGBl. I S. 837), zuletzt geändert durch das Gesetz vom

14. September 1994 (BGBl. I S. 2325), wird wie folgt geändert:

In § 6 Abs. 1 Nr. 5 b werden vor den Wörtern „das Verbot“ die Wörter „die Beschränkung und“ eingefügt und die Wörter „nach Bekanntgabe austauscharmer Wetterlagen“ gestrichen.

Artikel 3**Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung**

Die Straßenverkehrs-Ordnung vom 16. November 1970 (BGBl. I S. 1565), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378), wird wie folgt geändert:

1. In § 41 Abs. 2 werden die Erläuterungen zu Zeichen 270 wie folgt gefaßt: „Es verbietet den Verkehr mit Kraftfahrzeugen nach Maßgabe von Rechtsverordnungen nach § 40 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes“.
2. In § 45 Abs. 1 d werden die Worte „von den Landesregierungen“, der Klammerzusatz „(Smog-Verordnungen)“ und die Wörter „bei Smog“ gestrichen.
3. In § 45 Abs. 4 werden nach den Worten „bekanntgegeben werden“ das Komma sowie die folgenden Worte „sofern die Aufstellung von Verkehrszeichen und -einrichtungen nach den gegebenen Umständen nicht möglich ist“ gestrichen.

Artikel 4**Rückkehr zum Verordnungsrang**

Die auf Artikel 3 beruhenden Teile der Straßenverkehrs-Ordnung können auf Grund der Ermächtigung des § 6 Abs. 1 des Straßenverkehrsgesetzes durch Rechtsverordnung geändert werden.

Artikel 5**Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeines

I. Anlaß der Regelung

Während der langandauernden Hochdruckwetterlage im Sommer 1994 sind in weiten Teilen der Bundesrepublik Deutschland wie auch im übrigen Mitteleuropa Ozonkonzentrationen festgestellt worden, die an mehreren aufeinanderfolgenden Tagen den für die Unterrichtung der Bevölkerung maßgebenden Schwellenwert nach § 1a Abs. 2 Buchstabe c der Verordnung über Immissionswerte (22. BImSchV) deutlich überschritten. Die Länder Hessen, Niedersachsen und Schleswig-Holstein haben daraufhin Ozonverordnungen erlassen, in denen Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen und auf außerörtlichen Straßen vorgesehen sind.

Die genannten Ozonverordnungen sind auf § 40 Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) gestützt. Diese Ermächtigungsgrundlage ist im Hinblick auf winterliche Smog-Situationen geschaffen worden. Sie kann nur in abgegrenzten Gebieten, nur bei austauscharmen Wetterlagen und nur bei konkret zu erwartenden oder vorliegenden schädlichen Umwelteinwirkungen angewandt werden. Um das Anwachsen der Ozonkonzentrationen in der Atmosphäre wirksam zu begrenzen, sind jedoch langfristige und weiträumige Maßnahmen zur deutlichen Verminderung der Ozon-Vorläufersubstanzen Stickstoffoxide und leichtflüchtige organische Verbindungen erforderlich. Dafür müssen geeignete Rechtsgrundlagen geschaffen werden.

II. Zweck und Inhalt der Regelung

Mit dem Gesetz zur Bekämpfung erhöhter Ozonkonzentrationen soll in das Bundes-Immissionsschutzgesetz eine Verordnungsermächtigung für emissionsmindernde Maßnahmen bei erhöhten Ozonkonzentrationen eingefügt werden. Die Ermächtigung bezieht sich nicht auf Maßnahmen, für die EU-Regelungen geschaffen werden müssen oder für die im geltenden Recht bereits ausreichende Rechtsgrundlagen bestehen.

Da die Emissionen der Ozonvorläufersubstanzen wesentlich durch den Straßenverkehr hervorgerufen werden, müssen sich die Minderungsmaßnahmen insbesondere auf diesen Bereich konzentrieren. Dabei kommen neben verkehrspolitischen Maßnahmen

- Maßnahmen am Kraftfahrzeug (Verbesserung der Motorabgastechnik),
- Maßnahmen zur Verbesserung der Treibstoffqualität und
- Maßnahmen zur Durchsetzung eines emissionsmindernden Fahrverhaltens (gleichmäßige, nicht überhöhte Geschwindigkeit)

in Betracht.

Während in den beiden zuerst genannten Bereichen EU-Regelungen erforderlich sind – vgl. dazu die Bundesrats-Beschlüsse vom 25. September 1992, Drucksache 530/92 (Beschluß), und vom 9. Juli 1993, Drucksache 443/93 (Beschluß) – sind im Hinblick auf das Fahrverhalten ausschließlich nationale Vorschriften zu erlassen. Hierfür enthält § 6 StVG zwar eine Ermächtigungsgrundlage für Maßnahmen zur Erhaltung der Ordnung und Sicherheit und zur Verhütung von Belästigungen, zur Bekämpfung erhöhter Ozonkonzentrationen kommt es aber darauf an, den Eintrag von Luftschadstoffen in die Atmosphäre unabhängig davon zu begrenzen, ob die Emissionen unmittelbar oder in einem vorausberechenbaren Kausalverlauf zu Gefahren für Ordnung und Sicherheit oder zu konkreten Belästigungen führen können.

Treten akut hohe Ozonkonzentrationen auf, kann es geboten sein, über das geltende Straßenverkehrsrecht hinausgehende Verkehrsbeschränkungen vorzuschreiben. Dazu fehlt bisher eine geeignete Rechtsgrundlage. Sie soll in § 40 Abs. 3 BImSchG geschaffen werden. In diesem Zusammenhang erscheint es zweckmäßig, im Gesetz selbst keine Details zu regeln, sondern diese einer Rechtsverordnung vorzubehalten. Dabei kann nach den unterschiedlichen Voraussetzungen und Abläufen der Ozonepisoden differenziert werden. Die Gebiete, in denen Verkehrsbeschränkungen bis hin zu Verkehrsverboten greifen sollen, müssen weiträumig (länderübergreifend) festgelegt werden. Ergänzend müssen die Umsetzungsmöglichkeiten im Straßenverkehrsgesetz (vgl. Artikel 2) erweitert werden.

III. Erforderlichkeit weiterer Regelungen

Soweit andere Emittenten als der Straßenverkehr für die Verursachung erhöhter Ozonkonzentrationen in Betracht kommen, verlangt das Bundes-Immissionsschutzgesetz für genehmigungsbedürftige Anlagen bereits jetzt alle dem Stand der Technik entsprechenden Maßnahmen zur Emissionsminderung (§ 5 Abs. 1 Nr. 2 BImSchG). Für nicht genehmigungsbedürftige Anlagen können Vorsorgemaßnahmen nach § 23 BImSchG vorgeschrieben werden. Soweit konkrete schädliche Umwelteinwirkungen zu erwarten sind und bestimmte Anlagen hierzu (individualisierbar) beitragen, müssen die Emittenten nach § 5 Abs. 1 Nr. 1 oder § 22 Abs. 1 Satz 1 BImSchG weitergehende Maßnahmen treffen. Durch Rechtsverordnungen nach §§ 7 und 23 BImSchG können die allgemeinen Anforderungen weiter konkretisiert werden. Eine zusätzliche, auf die Verminderung der Ozonvorläuferstoffe bezogene gesetzliche Regelung erscheint insoweit nicht erforderlich.

IV. Kosten

Eine Rechtsverordnung aufgrund des neu zu schaffenden § 40 Abs. 3 BImSchG würde zu Verkehrsbeschränkungen führen können, die zeitlich und räumlich begrenzt sind. Diese Verkehrsbeschränkungen könnten zwar nicht nur durch Verkehrszeichen, sondern auch über Rundfunk und Fernsehen bekanntgegeben und damit in Kraft gesetzt werden (vgl. § 45 Abs. 4 StVO). Auf sie müßte aber an den Grenzen der betroffenen Gebiete aus Gründen der Rechtssicherheit besonders hingewiesen werden. Hierfür entstehen den Trägern der Straßenbaulast Kosten, die jedoch frühestens nach Erlaß einer Rechtsverordnung näher quantifiziert werden können.

Den Verkehrsteilnehmern können durch Verkehrsverbote und Verkehrsbeschränkungen wirtschaftliche Nachteile entstehen. Auswirkungen auf das allgemeine Verbraucherpreisniveau sind jedoch nicht zu erwarten.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

I. Zu Artikel 1

Durch eine Ergänzung des § 40 BImSchG („Verkehrsbeschränkungen“) soll die Ermächtigung für eine Rechtsverordnung geschaffen werden, durch die bei akut drohenden erhöhten Ozonkonzentrationen der Kraftfahrzeugverkehr eingeschränkt oder verboten werden kann. Voraussetzungen für das Wirksamwerden der Verkehrsbeschränkungen sollen sein:

- eine andauernde sommerliche Wetterlage und
- festgestellte erhöhte Ozonkonzentrationen, die zu schädlichen Umwelteinwirkungen führen können.

Das Gebiet, in dem die Verkehrsbeschränkungen greifen, soll großräumig festgelegt werden (z. B. Gebiet, das von den Verbindungslinien zwischen den Meßstationen mit erhöhten Ozonkonzentrationen eingeschlossen wird, und ein zusätzlicher Randstreifen von 50 oder 100 km Breite).

Als Maßnahmen kommen u. a. Geschwindigkeitsbegrenzungen, Verkehrsverbote zu bestimmten Tageszeiten oder Verkehrsverbote für Kraftfahrzeuge mit relativ hohen Emissionen von Stickstoffoxiden und leichtflüchtigen organischen Verbindungen in Betracht. Die Maßnahmen sollen unter Berücksichtigung ihrer wirtschaftlichen Auswirkungen auch vorsorglich in Kraft gesetzt werden können. Sie sollen nach Maßgabe der verkehrsrechtlichen Vorschriften wirksam werden. Dazu können Verkehrszeichen aufgestellt werden. Die Verkehrsbeschränkungen können aber – nach einer entsprechenden Anpassung der Vorschrift – auch gemäß § 45 Abs. 4 StVO durch Rundfunk, Fernsehen, Tageszeitungen oder auf andere Weise bekanntgegeben werden. Verstöße können in beiden Fällen nach § 24 StVG in Verbindung mit § 49 StVO als Ordnungswidrigkeiten geahndet werden.

Für Fahrten zu bestimmten Zwecken soll die Verordnung Ausnahmen vorsehen, soweit diese im über-

wiegenden öffentlichen oder privaten Interesse geboten sind. Die entsprechende Regelung kann an die Vorschriften der Smog-Verordnungen der Länder nach § 40 Abs. 1 BImSchG angelehnt werden.

Da der Begriff „schadstoffarm“ bislang für Krafträder nicht näher definiert ist, bedarf es einer eigenständigen Festlegung von Grenzwerten. Hierzu erscheint es zweckmäßig, sich an der Regelung ECE-R 40.01 zu orientieren. Die dort genannten Grenzwerte sollten allerdings drastisch – in etwa um 90 v. H. – vermindert werden. Dies hätte zur Folge, daß das Konzept des geregelten Drei-Wege-Katalysators auch bei Kraftködern verstärkt eingesetzt würde.

Zum Erlass der Verordnung nach § 40 Abs. 3 BImSchG wird in erster Linie die Bundesregierung ermächtigt. Das ist angezeigt, weil erhöhte Ozonbelastungen großflächig auftreten und Gegenmaßnahmen weiträumig wirken müssen. Wenn die Bundesregierung von ihrer Ermächtigung keinen Gebrauch macht, sollen die Landesregierungen zum Erlass entsprechender Regelungen ermächtigt werden. Um zu vermeiden, daß dann Vorschriften erlassen werden, die dem großflächigen Auftreten erhöhter Ozonkonzentrationen nicht gerecht werden, sollen benachbarte Länder sich vor dem Erlass von Rechtsverordnungen gegenseitig konsultieren und aufeinander abgestimmte Regelungen anstreben.

II. Zu Artikel 2

Die Änderung des § 6 Abs. 1 Nr. 5 b StVG dient der Umsetzung der Verkehrsbeschränkungen und der Verkehrsverbote aus einer Rechtsverordnung nach § 40 Abs. 3 BImSchG (Artikel 1 des Gesetzes). Dadurch können besondere Verkehrszeichen eingeführt und das Inkrafttreten der verkehrsbeschränkenden Maßnahmen durch Bekanntgabe in Rundfunk, Fernsehen, Tageszeitungen oder auf andere Weise geregelt werden (vgl. § 45 Abs. 4 StVO).

III. Zu Artikel 3

Zu Nummer 1

Mit der Anpassung der Erläuterung zum Verkehrszeichen wird gewährleistet, daß künftig alle Fallvarianten des § 40 BImSchG eingeschlossen sind, auch der neu aufzunehmende Absatz 3.

Zu Nummer 2

Es muß sichergestellt werden, daß die zeitlich und räumlich begrenzt anzuordnenden Verkehrsbeschränkungen nicht allein durch Verkehrszeichen, sondern – wie bei Smog-Verordnungen nach § 40 Abs. 1 BImSchG auch – vor allem über Rundfunk, Fernsehen oder Tageszeitungen bekanntgegeben und damit in Kraft gesetzt werden können. Dazu ist es erforderlich, die bislang nur für Smog-Verordnungen getroffene Regelung in § 45 Abs. 1 d StVO insofern anzupassen.

Da mit dem Gesetz erreicht werden soll, daß die Bundesregierung eine Ozon-Verordnung erläßt, müssen

in § 45 Abs. 1 d StVO auch die Worte „von den Landesregierungen“ gestrichen werden.

Zu Nummer 3

Um zu erreichen, daß eine Bekanntgabe von Ozonalarm in jedem Fall über Hörfunk, Fernsehen und Tageszeitungen erfolgen kann, ist § 45 Abs. 4 StVO in der vorgeschlagenen Form zu ändern. Eine Bekanntgabe nur über Hörfunk, Fernsehen und Tageszeitungen wäre ansonsten nur zulässig, wenn das Aufstellen von Verkehrszeichen und -einrichtungen nach den gegebenen Umständen „nicht möglich“ wäre. Hierüber ließe sich trefflich streiten. In diesem Zusammenhang ist zu berücksichtigen, daß Beschilderungen zwar nur mit sehr hoher Personal- und Kostenintensität sowie mit zeitlicher Verzögerung vorgenommen werden können, gleichwohl aber „möglich“ wären.

rungen zwar nur mit sehr hoher Personal- und Kostenintensität sowie mit zeitlicher Verzögerung vorgenommen werden können, gleichwohl aber „möglich“ wären.

IV. Zu Artikel 4

Es soll erreicht werden, daß die nach Artikel 3 vorgenommenen Änderungen später durch den Verordnungsgeber (Bundesregierung) wieder im Wege einer Verordnung geändert werden können.

V. Zu Artikel 5

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

Anlage 2

Stellungnahme der Bundesregierung**I.**

Die Bundesregierung begrüßt die Zielsetzung des Gesetzentwurfs, die rechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, daß gezielt gegen Ozonspitzenbelastungen unmittelbar vorgegangen werden kann. Wegen des hohen Anteils der Emissionen aus dem Straßenverkehr an den ozonbildenden Stoffen liegt es dabei nahe, zur vorsorglichen Vermeidung oder zur Verminderung schädlicher Umwelteinwirkungen bei Überschreiten bestimmter Ozonkonzentrationen den Verkehr von Kraftfahrzeugen mit nicht geringem Schadstoffausstoß in räumlicher oder zeitlicher Hinsicht einzuschränken.

Die Bundesregierung ist ferner der Auffassung, daß die angestrebte Regelung das langfristig angelegte Konzept der Bundesregierung zur nachhaltigen Reduzierung der Vorläufersubstanzen NO_x und VOC nicht ersetzen, sondern allenfalls ergänzen kann. Die Bundesregierung teilt daher die Auffassung der Länder, daß die Bekämpfung der Luftverunreinigung durch Ozon grundsätzlich ein differenziertes Instrumentarium erfordert.

Die Bundesregierung teilt ferner die Auffassung, daß die vorhandenen Rechtsgrundlagen im Bereich des verkehrlichen Immissionsschutzes zur Bekämpfung erhöhter Ozonkonzentrationen nicht ausreichen. Die Regelung des § 40 Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes ist auf die Bekämpfung des Wintersmogs zugeschnitten. Die Regelung des § 40 Abs. 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, die die Messung von Immissionskonzentrationswerten im Straßenverkehr und darauf gestützte Verkehrsbeschränkungen oder -verbote ermöglicht, stellt ein Instrument für eine konzeptionell-planerische Gestaltung der Innenstädte dar; es ist langfristig auf die Sanierung der Luftsituation in bestimmten Straßen oder kleinräumigen Gebieten ausgerichtet.

II.

Die Bundesregierung lehnt jedoch die vom Bundesrat vorgeschlagene rechtliche Lösung ab. Das Ein-

stellen einer bloßen Ermächtigung in das Bundes-Immissionsschutzgesetz ist zur Bewältigung der anstehenden Problematik nicht geeignet. Die subsidiäre Ermächtigung der Landesregierungen, durch Rechtsverordnung entsprechende Vorschriften zu erlassen, wenn die Bundesregierung von ihrer Ermächtigung keinen Gebrauch machen sollte, widerspricht dem Anliegen, eine regional übergreifende Lösung zu schaffen.

Die Bundesregierung ist ferner der Auffassung, daß die Eckpfeiler der vorgesehenen Regelung unmittelbar in das Gesetz selbst eingestellt werden müssen. Hierzu gehören vor allem die bundeseinheitliche Vorgabe eines Konzentrationswertes, der die vorgesehenen Maßnahmen auslöst sowie die einheitliche Regelung von Verkehrsbeschränkungen bzw. das Gewähren von Ausnahmen. Wegen der übergreifenden Bedeutung der Regelung ist es insbesondere unabdingbar, daß das Parlament diese Regelung selbst festlegt.

Schließlich ist es auch aus zeitlichen Gründen erforderlich, daß eine Regelung auf den Weg gebracht wird, die einen sofortigen Vollzug ermöglicht. Mit der vom Bundesrat vorgeschlagenen Verordnungsermächtigung wird lediglich ein gesetzlicher Rahmen vorgegeben, für den die bundeseinheitliche Regelung überhaupt erst noch geschaffen werden müßte.

III.

Die Bundesregierung wird daher in Kürze einen eigenen Gesetzentwurf vorlegen. Dieser Gesetzentwurf wird vorsehen, daß die wesentlichen Bestandteile der geplanten Regelung in das Bundes-Immissionsschutzgesetz selbst eingefügt werden. Die Regelung wird durch gleichzeitige Vorlage des Entwurfs einer Rechtsverordnung ergänzt werden, die Einzelheiten – insbesondere Ausnahmetatbestände – zu der vorgesehenen Regelung enthält.