

09.09.86

Antrag

des Landes Hessen

EntschlieÙung des Bundesrates zum Verbot des Inverkehrbringens von verbleitem Normalbenzin und zur Förderung der Verwendung von bleifreiem Benzin

Der Hessische Ministerpräsident hat mit Schreiben vom 8. September 1986 an den Präsidenten des Bundesrates mitgeteilt:

Die Hessische Landesregierung hat am 2. September 1986 beschlossen, dem Bundesrat den beigefügten Antrag für eine

EntschlieÙung des Bundesrates zum Verbot des Inverkehrbringens von verbleitem Normalbenzin und zur Förderung der Verwendung von bleifreiem Benzin

zuzuleiten.

Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie den EntschlieÙungsantrag gem. § 36 Abs. 2 der Geschäftsordnung des Bundesrates unmittelbar auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung des Bundesrates am 26. September 1986 setzen würden.

- 1 -

Entschließung des Bundesrates zum Verbot des Inverkehrbringens von verbleitem Normalbenzin und zur Förderung der Verwendung von bleifreiem Benzin.

Der Bundesrat ist der Auffassung, daß der Verbrauch von bleihaltigem Benzin weiter eingeschränkt werden muß. Ziel sollte sein, in absehbarer Zeit ein völliges Verbot des verbleiten Benzins zu erreichen.

1. Der Bundesrat fordert deshalb die Bundesregierung auf, sich umgehend dafür einzusetzen, daß die Richtlinie 85/210/EWG des Rates vom 20. März 1985 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den Bleigehalt von Benzin (Abl. EG Nr. L 96 S. 25) dahingehend geändert wird, daß die Vermarktung von verbleitem Normalbenzin in der Bundesrepublik Deutschland entsprechend dem beigefügten Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Benzinbleigesetzes (Anlage) untersagt werden kann.
2. Die Bundesregierung wird aufgefordert, bei den entsprechenden EG-Verhandlungen darauf hinzuwirken, daß in den EG-Ländern das Tankstellennetz für bleifreies Benzin weiter ausgebaut und bleifreies Benzin entsprechend preisgünstig angeboten wird.
3. Der Bundesrat ist der Auffassung, daß für eine Übergangszeit auch eine weitere Spreizung der Mineralölsteuersätze zwischen verbleitem und unverbleitem Benzin notwendig ist.
4. Die Bundesregierung wird ferner gebeten, eine breite Öffentlichkeitskampagne durchzuführen, mit der dem Verbraucher die Vorzüge der Verwendung von bleifreiem Benzin nahegebracht werden können. Insbesondere sollte eine Aufklärung von Altwagenbesitzern darüber erfolgen, daß die Verwendung von bleifreiem Benzin bei den meisten Altfahrzeugen möglich ist.
5. Angesichts der immer wiederkehrenden Sorge um besonders schädliche Komponenten des Benzins wird die Bundesregierung gebeten, bei den anstehenden Regelungen der Minderung dieser Komponenten ihre besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

401/86

Im einzelnen weist der Bundesrat auf folgendes hin:

Die Belastung der Umwelt durch Blei hat bereits ein derartiges Ausmaß angenommen, daß Anbaubeschränkungen an vielbefahrenen Straßen in Erwägung gezogen werden müssen. Eine weitere Senkung des Bleiausstoßes ist aus Gründen der Kontamination von Böden und Pflanzen sowie aus Gründen des Gesundheitsschutzes dringend geboten. Da das z. Zt. nur wenig billigere unverbleite Benzin vom Verbraucher sehr zögernd angenommen wird, sind Schritte einzuleiten, die eine schnellere Reduzierung der z. Zt. noch hohen Bleimissionen des Verkehrs bewirken.

Dies kann durch ein Verbot des verbleiten Normalbenzins erreicht werden. Auch ältere Kraftfahrzeuge können mit unverbleitem Ottokraftstoff betrieben werden; lediglich für jede 4. bis 5. Tankfüllung wird von einigen Herstellern verbleites Benzin gefordert.

Durch das Verbot des Inverkehrbringens von verbleitem Normalbenzin würden alle Besitzer neuerer Fahrzeuge, die ausschließlich unverbleites Benzin tanken können, diese Möglichkeit auch nutzen.

Die Besitzer älterer Fahrzeuge würden aus Kostengründen zum größten Teil ebenfalls unverbleites Normalbenzin tanken und nur noch einen geringen Teil verbleites Superbenzin hinzutanken.

Die Herausnahme des verbleiten Normalbenzins aus dem Markt wird auch von der Mineralölindustrie begrüßt, die dann nur noch 3 Sorten von Ottokraftstoffen (Normal und Super unverbleit und Super verbleit) herstellen und verteilen muß. Auch könnten an den Tankstellen die Umstellungen auf den Vertrieb des unverbleiten Ottokraftstoffes rascher und mit weniger investivem Aufwand (Dreisäulenkonzept statt vier Zapfsäulen) erfolgen.

Bis zur Verwirklichung des angestrebten Verbots können auch andere Maßnahmen, insbesondere die weitere Verbilligung des unverbleiten Benzins durch steuerliche Entlastung, zur Verdrängung des bleihaltigen Benzins beitragen.

Für den Verbraucher, der noch verbleiten Kraftstoff zutanken muß, ergibt sich kaum eine Kostenerhöhung, da unverbleites z. Zt. billiger ist als verbleites Benzin und diese Kosteneinsparung den höheren Preis für das gelegentliche Zutanken von verbleitem Benzin wenigstens zum Teil ausgleicht.

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Benzinbleigesetzes

A. Zielsetzung

Die Emissionen an Bleiverbindungen aus dem Kraftfahrzeugverkehr bilden nach wie vor die größte Quelle der Umweltbelastung durch dieses umweltschädliche Schwermetall. Eine weitere Verminderung solcher Emissionen ist dringen geboten.

B. Lösung

Durch das Verbot bleihaltigen Normalbenzins soll der Verbraucher angehalten werden, verstärkt bleifreies Benzin zu verwenden. Für Kraftfahrzeuge, die noch mit einem bestimmten Anteil an bleihaltigem Benzin aus motorkonstruktionsbedingten Gründen betankt werden müssen, steht weiterhin verbleites Superbenzin zur Verfügung.

Infolge des höheren Preises für Superbenzin ist zu erwarten, daß nur noch so viel an verbleitem Benzin getankt wird, wie dies aus motorischen Gründen (etwa jede vierte bis fünfte Tankfüllung) notwendig erscheint. Es kann deshalb angenommen werden, daß der Verbrauch verbleiten Benzins weiter erheblich zurückgeht und damit auch schädliche Bleimissionen deutlich vermindert werden.

C. Alternativen

Infolge der bereits bestehenden hohen Kontaminationen unserer Umwelt mit Blei und seinen vielfältigen schädlichen Verbindungen wäre es dringend geboten, die Verbleiung des Benzins als Hauptquelle für die ubiquitäre Verbreitung dieses Schwermetalls völlig zu verbieten. Dem stehen aber z. Zt. noch rechtliche und technische Gründe entgegen.

Die EG-Richtlinie vom 20. März 1985 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedsstaaten über den Bleigehalt von Benzin (Abl. EG Nr. L 96 S. 25) verpflichtet die Mitgliedstaaten weiterhin dafür Sorge zu tragen, daß auf ihrem Hoheitsgebiet verbleites Benzin in ausgewogener Streuung zur Verfügung steht. Zahlreiche Motoren, die noch einige Jahre funktions-tüchtig sein werden, sind so gebaut, daß eine bestimmte Menge Blei mit dem Benzin zugeführt werden muß. Für sie muß in ausreichender Qualität und Quantität verbleites Benzin zur Vermeidung von Schäden bereitstehen.

Die Gefahren durch die Akkumulierung des Bleies in der Umwelt sind jedoch so groß und nicht einmal in ihrer vollen Tragweite absehbar, daß in über-schaubarer Zeit die Verbleiung des Benzins untersagt werden muß. Dies kann auch geschehen, weil künftig die Notwendigkeit einer Verbleiung technisch weder für die Einhaltung der Oktanzahlen des Benzins noch für die Haltbarkeit der Motoren notwendig ist.

D. Kosten

Für Hersteller und Handel ergibt sich eine Kostensenkung, da statt der jetzt im wesentlichen hergestellten vier Benzinqualitäten (verbleites Super- und Normalbenzin, unverbleites Super- und Normalbenzin) nur noch drei Qualitäten herzustellen, zu lagern und zu verteilen sind.

Auch für kleinere Tankstellen verbessert sich die Möglichkeit, frühzeitig unverbleites Benzin anzubieten, da anstelle von vier nur drei Tanksäulen (Drei-Säulen-Konzept) erforderlich sind.

Die kostenmäßigen Auswirkungen auf den Verbraucher lassen sich nur schwer abschätzen. Zum einen ist noch nicht abzusehen, welche Folgen die vorge-schlagene Maßnahme auf den Benzinpreis hat. Zum anderen ist auch nicht ge-nau erkennbar, wie häufig der Verbraucher im Einzelfall bleihaltiges Superbenzin hinzutankt.

Für diejenigen Verbraucher, die ausschließlich verbleites Superbenzin tanken werden, ergibt sich eine Kostenerhöhung. Für die öffentliche Hand entstehen Mindereinnahmen bei der Mineralölsteuer, je stärker bleifreies Normalbenzin vom Verbraucher angenommen wird.

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Benzin-Blei-Gesetzes

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

§ 2 des Benzinbleigesetzes vom 5. August 1971 (BGBl. I S. 1234), das zuletzt durch Gesetz vom 14. Dezember 1976 (BGBl. I S. 3341) geändert wurde, wird wie folgt geändert:

1. Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) Folgender neuer Satz 3 wird eingefügt:

"Der Gehalt an Bleiverbindungen, berechnet als Blei, im Otto-Kraftstoff, dessen Mindest-Motor-Oktan Zahl (MOZ) den Wert 85 und dessen Mindest-Research-Oktan Zahl (ROZ) den Wert 95 unterschreitet, darf höchstens 0,013 g im Liter (gemessen bei plus 15° C) betragen."

b) Der bisherige Satz 3 wird Satz 4.

2. Als neuer Absatz 2 wird eingefügt:

"(2) Die Mindest-Motor-Oktan Zahl und die Mindest-Research-Oktan Zahl bestimmen sich nach den Festlegungen der Richtlinie des Rates vom 20. März 1985 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den Bleigehalt von Benzin (Abl. EG Nr. L 96 S. 25)."

3. Der bisherige Absatz 2 wird Absatz 3; in ihm wird die Verweisung "Abs. 1 Satz 3" durch "Abs. 1 Satz 4" ersetzt.

Artikel 2

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes auch im Land Berlin.

Artikel 3

Dieses Gesetz tritt am in Kraft.

A. Allgemeiner Teil

1. Die Einführung des schadstoffarmen Kraftfahrzeuges und der Ersatz des bleihaltigen durch bleifreies Benzin vollziehen sich nicht in dem Umfang und zeitlichen Rahmen, wie dies angesichts der bereits eingetretenen und noch zu erwartenden Umweltschäden erforderlich ist.

So entsprechen die Vorschriften zur Begrenzung der Schadstoffkonzentrationen von Kraftfahrzeugen mit Motoren ab 1.400 cm³ Hubraum nur zum Teil den technischen Möglichkeiten; sie bleiben hinter den Regelungen anderer Staaten nicht unerheblich zurück.

Bei Kraftfahrzeugen mit Motoren unter 1.400 cm³ Hubraum ist zwar seit März 1985 eine Beschränkung der Schadstoffkonzentrationen innerhalb der EG beschlossen worden, aber die Begrenzung auf strenge Abgaswerte, die dem Stand der Technik oder zumindest demjenigen der oberen Hubraumklassen entsprechen würden, ist erst für 1987 angekündigt worden. Auch der Zeitraum, in dem die Einführung des schadstoffarmen Fahrzeuges obligatorisch wird, ist wegen später Einführungstermine (für neue Fahrzeuge über 2.000 cm³ Hubraum ab 1.10.1989, für neue Fahrzeuge von 1.400 bis 2.000 cm³ Hubraum ab 1.10.1992) völlig ungenügend, so daß meßbare Minderungen der kraftfahrzeugbedingten Immissionsbelastung bis in die 90iger Jahre hinein nicht zu erwarten sind. Genauso langwierig wird sich die Verdrängung des bleihaltigen Benzins gestalten, wenn nicht nationale Maßnahmen ergriffen werden. Aus diesem Grunde müssen diejenigen Maßnahmen getroffen werden, die innerhalb der EG noch zulässig sind und einen schnelleren Abbau der Umweltbelastung, auch im Hinblick auf die noch weiter steigende Motorisierung, ermöglichen. Hierzu zählt das mit diesem Gesetz verfolgte Ziel, verbleites Normalbenzin aus dem Markt zu nehmen.

Der Anteil des verbleiten Normalbenzins am gesamten Vergaserkraftstoffabsatz lag 1985 bei über 40 %. Damit liegt die Bundesrepublik Deutschland innerhalb der EG an der Spitze; in Frankreich beträgt der Normalbenzinanteil nur 16 %, in Italien nur 5 % am gesamten Vergaserkraftstoffabsatz. Insoweit ist bei einem Verbot dieses Kraftstoffs mit einer erheblichen Minderung der Bleimissionen zu rechnen, auch wenn ein Teil der älteren Fahrzeuge aus motortechnischen Gründen zumindest in Teilmengen auf bleihaltiges Superbenzin ausweichen wird.

2. Die im Benzin enthaltenen Bleiverbindungen belasten in der Bundesrepublik Deutschland die Umwelt mit jährlich ca. 3.500 t Blei. Damit ist der Kraftfahrzeugverkehr hier die größte Bleiemissionsquelle. Besonders nachteilig ist, daß der Bleizusatz zum größten Teil in Form giftiger Verbindungen von den Fahrzeugen in Atemhöhe wieder emittiert wird. Diese Verbindungen gelangen über die Atemwege in den menschlichen oder tierischen Organismus und bilden eine latente Gefahr. Darüber hinaus können Bleiablagerungen über die Nahrungskette vom Organismus aufgenommen werden. Auch weisen wissenschaftliche Veröffentlichungen darauf hin, daß durch die phytotoxischen Bleiverbindungen aus den Kfz-Abgasen das Wald- bzw. Baumsterben mit verursacht sein könnte.
3. Dem Benzin werden neben den Bleitetraalkylen auch die Halogenalkane 1,2-Dichloräthan und 1,2-Dibromäthan als Bleiausträger (Scavenger) zugesetzt. Beim 1,2-Dibromäthan besteht Verdacht auf cancerogene Wirkung. Beim Fortfall der Verbleiung des Benzins werden auch diese Scavenger, die für den Austrag der Bleiverbindungen mit den Abgasen sorgen, nicht mehr zugemischt werden müssen.
4. Es ist notwendig, den Bleiausstoß aus dem Kraftfahrzeugverkehr durch einen Teilschritt weiter herabzusetzen; dieses kann jedoch nur ein Zwischenschritt bis zum völligen Verbot des verbleiten Benzins sein.
5. Eine Pflicht der Mitgliedstaaten der EG, dafür Sorge zu tragen, daß auf ihrem Hoheitsgebiet verbleites Benzin in ausgewogener Streuung zur Verfügung steht, kann auch erfüllt werden, wenn verbleites Normalbenzin verboten ist.

Das auf dem Markt verbleibende verbleite Superbenzin ist für die Verwendung in allen Otto-Motoren geeignet. Somit können auch in den kommenden Jahren alle Fahrzeuge mit verbleitem Benzin betankt werden. Der Verbraucher wird aber aufgrund der Preisdifferenz, sofern er nur Normalbenzin benötigt, häufiger auf bleifreies Normalbenzin zurückgreifen. Er wird nur soviel verbleites Superbenzin tanken, wie nötig ist, um bei gewissen Altfahrzeugen evtl. Ventilschäden vorzubeugen, da regelmäßiges Tanken mit verbleitem Benzin technisch nicht notwendig ist.

B. Einzelbegründung

1. Zu Artikel 1

Durch die Einfügung des neuen Satzes 3 in § 2 Abs. 1 wird das Inverkehrbringen von bleihaltigem Normalbenzin oder eines anderen Benzens, das nicht der Euronorm "Super" entspricht, untersagt. Lediglich Superbenzin, wie es durch die EG-Richtlinie vom 20. März 1985 (Abl. EG Nr. L 96 S. 25) bestimmt ist, kann über das Inkrafttreten des Änderungsgesetzes hinaus gewerbsmäßig oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen hergestellt, eingeführt oder sonst in den Geltungsbereich dieses Gesetzes gebracht werden.

Die Formulierung des neuen Satzes 3 wurde so gewählt, daß Übereinstimmung mit der entsprechenden Bestimmung für bleifreies Benzin der EG-Richtlinie besteht.

Durch die Einfügung des neuen Satzes 3 wird der bisherige Satz 3 zu Satz 4.

Da das Benzinbleigesetz bisher keine Unterschiede für die Benzinqualitäten macht, wurde die Einfügung eines neuen Absatzes 2 notwendig, der die neu in das Gesetz eingeführten Begriffe der Oktanzahlen bestimmt.

Die EG-Richtlinie bestimmt durch die Festlegung der Oktanzahlen die Qualität "Super"-Benzin und gibt das zur Bestimmung der Oktanzahlen notwendige Referenzverfahren an.

Durch die Einführung eines neuen Absatzes wird der bisherige Absatz 2 nunmehr Absatz 3. Die in ihm enthaltene Verweisung wird im Hinblick auf die Einschlebung eines neuen Satzes 3 im Absatz 1 angepaßt.

2. Zu Artikel 2

Artikel 2 enthält eine Berlinregelung, wonach die vorgesehene Gesetzesänderung auch dort gilt.

3. Zu Artikel 3

Artikel 3 enthält die Vorschrift über das Inkrafttreten des Gesetzes.

Empfehlungen

der Ausschüsse

zur

EntschlieÙung des Bundesrates zum Verbot des Inverkehr-
bringens von verbleitem Normalbenzin und zur Förderung
der Verwendung von bleifreiem Benzin

- Antrag des Landes Hessen -

Punkt der 569. Sitzung des Bundesrates am 17. Oktober 1986

Der federführende Ausschuß für Innere Angelegenheiten (In),
der Finanzausschuß (Fz) und
der Ausschuß für Verkehr und Post (VP)
empfehlen dem Bundesrat, die EntschlieÙung mit folgender
Maßgabe anzunehmen:

Fz 1. Zu Nummer 1 und zur Anlage
VP

Bei An-
nahme
entfallen
die Zif-
fern 2
und 3

Nummer 1 ist wie folgt zu fassen:

"1. Der Bundesrat unterstützt die Bemühungen der Bundesregierung, die darauf gerichtet sind, innerhalb der EG oder mit EG-rechtlicher Billigung in der Bundesrepublik Deutschland den Verkauf oder die Vermarktung von verbleitem Normalbenzin zu untersagen."

Als Folge entfällt die Anlage.

(noch Ziffer 1)

- 2 -

Begründung:

Der Vorschlag des Landes Hessen erweckt den Eindruck, daß es einer Initiative der Bundesregierung zum Verbot verbleiten Normalbenzins auf Gemeinschaftsebene noch bedürfe. Dies ist nicht der Fall. Die Bundesregierung wünscht ein europaweites Verbot von verbleitem Normalbenzin oder eine Ausnahmeregelung für die Bundesrepublik Deutschland. In diesem Bemühen unterstützt der Bundesrat die Bundesregierung.

In 2. Zu Nummer 1

Entfällt
bei Annahme
von Ziffer 1

In Nummer 1 sind nach den Worten
"von verbleitem Normalbenzin"
die Worte
"in der Europäischen Gemeinschaft, mindestens aber"
einzufügen.

Begründung:

Vordringlich sollte eine Regelung angestrebt werden, durch die die Vermarktung von verbleitem Normalbenzin in allen Mitgliedstaaten der EG verboten wird. Nur wenn dies nicht erreicht werden kann, käme auch eine Regelung in Betracht, die es der Bundesrepublik Deutschland EG-rechtlich ermöglicht, für ihren Bereich ein solches Verbot auszusprechen.

M

In 3. Zu Nummer 1 und zur Anlage

Entfällt
bei Annahme
von Zif-
fer 1

In Nummer 1 sind die Worte
"entsprechend dem beigefügten Entwurf eines
Gesetzes zur Änderung des Benzinbleigesetzes
(Anlage)"
zu streichen.

Als Folge entfällt die Anlage.

Begründung:

Der Entschließungsantrag ist in seiner
Zielsetzung ausreichend bestimmt. Die Bei-
fügung eines ausformulierten Gesetzentwurfs
erscheint nicht erforderlich, zumal nach dem der-
zeitigen Stand nicht abzuschätzen ist, ob
und wann die EG die für das Verbot des ver-
bleiten Normalbenzins erforderliche recht-
liche Voraussetzung durch Änderung der Richt-
linie vom 20. März 1985 schafft.

Fz
VP

4. Zu Nummer 4

In Nummer 4 Satz 1 sind nach dem Wort

"gebeten,"

die Worte

"mit Hilfe der Mineralölwirtschaft und der Verbände der Automobilindustrie verstärkt"

einzufügen.

Begründung:

In Anbetracht der Tatsache, daß die Bundesregierung für eine breite Öffentlichkeitskampagne der Unterstützung der relevanten Verbände bedarf und diese Aufklärungsarbeit auch schon im Gange ist, ist eine entsprechende Ergänzung des Antrages angebracht.

In

5. Zum Text nach Nummer 5

Im Text nach Nummer 5 ist nach Absatz 2 ("Die Belastung der Umwelt ...") folgender Absatz einzufügen:

"Von den im bleihaltigen Benzin enthaltenen Bleiverflüchtigern Dibromethan und Dichlorethan wird Dibromethan gemäß der MAK-Liste (1985) als eindeutig krebserregend eingestuft. Bei Dichlorethan besteht begründeter Verdacht auf krebserregende Wirkung. Ausgehend von den eingesetzten Bleimengen im Ottokraftstoff beträgt der Anteil von Dibromethan und Dichlorethan jährlich schätzungsweise 5.900 Tonnen."

Begründung:

Dem bleihaltigen Benzin werden als Bleiaus-träger (Scavenger) die Halogenalkane 1,2-Dichlorethan und 1,2-Dibromethan zugesetzt. Diese Stoffe sind außerordentlich schädlich. Die verhältnismäßig neue genauere Kenntnis dieser Gefahrenquelle ist ein ganz wesentlicher zusätzlicher Grund für die Reduzierung des Gebrauchs bleihaltigen Benzins. Beide Stoffe, die in der Anlage erwähnt sind, sollten in den erläuternden Textabschnitt der EntschlieÙung ausdrücklich genannt werden.

Fz
VP

6. Zum Text nach Nummer 5

Im Text nach Nummer 5 ist in Absatz 3 -alt- ("Dies kann durch ...") der Satz 2 zu streichen.

Begründung:

Der vorgesehene Text entspricht nicht den technischen Gegebenheiten.

15.10.86

Antrag

des Landes Nordrhein-Westfalen

zur

EntschlieÙung des Bundesrates zum Verbot des Inverkehrbringens von verbleitem Normalbenzin und zur Förderung der Verwendung von bleifreiem Benzin

- Antrag des Landes Hessen -

Punkt 6 b) der 569. Sitzung des Bundesrates am 17. Oktober 1986

Ziffer 5 der Drucksache 401/86 erhält folgende Fassung:

"5. Angesichts der immer wiederkehrenden Sorge um besonders schädliche Komponenten des Benzins wird die Bundesregierung gebeten, bei den anstehenden Regelungen der Minderung dieser Komponenten, insbesondere vom Benzol, ihre besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Es muß vermieden werden, daß durch eine notwendige Verminderung des Bleigehalts eine zusätzliche Belastung durch das krebserzeugende Benzol eintritt. Dessen Gehalt im Benzin muß aus Gründen des Gesundheitsschutzes allgemein gesenkt werden. Der Bundesrat bittet deshalb die Bundesregierung, sich für eine Änderung der Richtlinie 85/210/EWG auch dahingehend einzusetzen, daß der zulässige Benzolgehalt von verbleitem und unverbleitem Benzin auf 1 Vol. % festgesetzt wird. Des weiteren bittet der Bundesrat die Bundesregierung, die Entwicklung des Benzolanstiegs eingehend zu untersuchen und gegebenenfalls im Rahmen von Art. 6 der o.g. Richtlinie nationale Maßnahmen zu ergreifen.

Begründung:

1. Benzol gehört nach der Gefahrstoffverordnung zu den krebserzeugenden Gefahrstoffen mit Einstufung in Gruppe II (stark

gefährdend). Die krebserzeugende Wirkung von Benzol erstreckt sich auf das weiße Blutbild (Leukämie). Krebserzeugende Stoffe sind auch in kleinsten Dosen wirksam.

2. Die Belastung der Umwelt durch Benzol hat im Vergleich zu anderen krebserzeugenden Luftschadstoffen ein besorgniserregendes Ausmaß angenommen. Der Anteil des Kraftfahrzeugverkehrs an der Gesamtemission von etwa 60.000 t/a beträgt über 90 %.

Dieses Bild der Emissionsverhältnisse spiegelt sich auch in der Immissionssituation wieder. In Ballungsgebieten wie Hamburg, Berlin, Frankfurt, Rhein-Ruhr, Ludwigshafen, Mannheim beträgt die flächenbezogene Benzolbelastung als Jahresmittelwert 5 bis 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ Atemluft.

3. Es gibt Anhaltspunkte dafür, daß seit der Restriktion der Verwendung von Tetraethylblei in Motorenbenzin Aromaten, zu denen auch Benzol gehört, vermehrt als Antiklopfmittel verwendet werden.

Außerdem wird das Verbot von verbleitem Normalbenzin zur Folge haben, daß vermehrt verbleitetes Superbenzin verbraucht wird, dessen Gehalt an Benzol etwa doppelt so hoch ist.

4. Bei der gegebenen Sachlage reichen die geltenden Bestimmungen zur Begrenzung des Benzolgehaltes nicht aus.

Die erforderliche Begrenzung des Benzolgehalts von verbleitem und unverbleitem Benzin auf 1.Vol. % setzt eine Änderung des Artikels 4 der EG-Richtlinie 85/210/EWG vom 20.03.1985 voraus. Nach Artikel 6 der genannten Richtlinie

sind die Mitgliedstaaten aufgefordert, alle geeigneten Maßnahmen zu treffen, um sicherzustellen, daß weder die Verringerung des Bleigehalts von Benzin noch die Einführung von unverbleitem Benzin qualitativ und/oder quantitativ zu einer wesentlichen Erhöhung der in den Kraftfahrzeugabgasen enthaltenen Schadstoffe führt.

In Anbetracht der besonderen Gefährlichkeit von Benzol, die sich sowohl aus dem krebserzeugenden Potential als auch aus dem hohen Vorkommen in der Umwelt ergibt, ist es geboten, daß unverzüglich alle rechtlichen Möglichkeiten ausgeschöpft werden, um den Benzolgehalt in Ottokraftstoffen baldmöglichst zu senken.

Bundesrat

Drucksache
17.10.86

401/86

(Beschluß)

Beschluß
des Bundesrates

Entschlieung des Bundesrates zum Verbot des Inverkehrbringens
von verbleitem Normalbenzin und zur Förderung der Verwendung
von bleifreiem Benzin

Der Bundesrat hat in seiner 569. Sitzung am 17. Oktober 1986
/ beschlossen, die als Anlage beigefügte Entschlieung zu fassen.

Drucksache 401/86 (Beschluß)

Anlage

E n t s c h l i e ß u n g

des Bundesrates

zum Verbot des Inverkehrbringens
von verbleitem Normalbenzin
und zur Förderung der Verwendung
von bleifreiem Benzin

401/86

- 2 -

Der Bundesrat ist der Auffassung, daß der Verbrauch von bleihaltigem Benzin weiter eingeschränkt werden muß. Ziel sollte sein, in absehbarer Zeit ein völliges Verbot des verbleiten Benzins zu erreichen.

1. Der Bundesrat unterstützt die Bemühungen der Bundesregierung, die darauf gerichtet sind, innerhalb der EG oder mit EG-rechtlicher Billigung in der Bundesrepublik Deutschland den Verkauf oder die Vermarktung von verbleitem Normalbenzin zu untersagen.
2. Die Bundesregierung wird aufgefordert, bei den entsprechenden EG-Verhandlungen darauf hinzuwirken, daß in den EG-Ländern das Tankstellennetz für bleifreies Benzin weiter ausgebaut und bleifreies Benzin entsprechend preisgünstig angeboten wird.
3. Der Bundesrat ist der Auffassung, daß für eine Übergangszeit auch eine weitere Spreizung der Mineralölsteuersätze zwischen verbleitem und unverbleitem Benzin notwendig ist.
4. Die Bundesregierung wird ferner gebeten, mit Hilfe der Mineralölwirtschaft und der Verbände der Automobilindustrie verstärkt eine breite Öffentlichkeitskampagne durchzuführen, mit der dem Verbraucher die Vorzüge der Verwendung von bleifreiem Benzin nahegebracht werden können. Insbesondere sollte eine Aufklärung von Altwagenbesitzern darüber erfolgen, daß die Verwendung von bleifreiem Benzin bei den meisten Altfahrzeugen möglich ist.

-3-B

5. Angesichts der immer wiederkehrenden Sorge um besonders schädliche Komponenten des Benzins wird die Bundesregierung gebeten, bei den anstehenden Regelungen der Minderung dieser Komponenten, insbesondere von Benzol, ihre besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Es muß vermieden werden, daß durch eine notwendige Verminderung des Bleigehalts eine zusätzliche Belastung durch das krebserzeugende Benzol eintritt. Dessen Gehalt im Benzin muß aus Gründen des Gesundheitsschutzes allgemein gesenkt werden. Der Bundesrat bittet deshalb die Bundesregierung, sich für eine Änderung der Richtlinie 85/210/EWG auch dahingehend einzusetzen, daß der zulässige Benzolgehalt von verbleitem und unverbleitem Benzin auf 1 Volumenprozent festgesetzt wird. Des weiteren bittet der Bundesrat die Bundesregierung, die Entwicklung des Benzolanstiegs eingehend zu untersuchen und gegebenenfalls im Rahmen von Artikel 6 der oben genannten Richtlinie nationale Maßnahmen zu ergreifen.

Im einzelnen weist der Bundesrat auf folgendes hin:

Die Belastung der Umwelt durch Blei hat bereits ein derartiges Ausmaß angenommen, daß Anbaubeschränkungen an vielbefahrenen Straßen in Erwägung gezogen werden müssen. Eine weitere Senkung des Bleiausstoßes ist aus Gründen der Kontamination von Böden und Pflanzen sowie aus Gründen des Gesundheitsschutzes dringend geboten. Da das zur Zeit nur wenig billigere unverbleite Benzin vom Verbraucher sehr zögernd angenommen wird, sind Schritte einzuleiten, die eine schnellere Reduzierung der zur Zeit noch hohen Bleimissionen des Verkehrs bewirken.

401/86

- 4 -

Von den im bleihaltigen Benzin enthaltenen Bleiverflüchtigern Dibromethan und Dichlorethan wird Dibromethan gemäß der MAK-Liste (1985) als eindeutig krebserregend eingestuft. Bei Dichlorethan besteht begründeter Verdacht auf krebserregende Wirkung. Ausgehend von den eingesetzten Bleimengen im Ottokraftstoff beträgt der Anteil von Dibromethan und Dichlorethan jährlich schätzungsweise 5.900 Tonnen.

Eine schnellere Reduzierung der Verwendung bleihaltigen Benzins kann durch ein Verbot des verbleiten Normalbenzins erreicht werden.

Durch das Verbot des Inverkehrbringens von verbleitem Normalbenzin würden alle Besitzer neuerer Fahrzeuge, die ausschließlich unverbleites Benzin tanken können, diese Möglichkeit auch nutzen. Die Besitzer älterer Fahrzeuge würden aus Kostengründen zum größten Teil ebenfalls unverbleites Normalbenzin tanken und nur noch einen geringen Teil verbleites Superbenzin hinzutanken.

Die Herausnahme des verbleiten Normalbenzins aus dem Markt wird auch von der Mineralölindustrie begrüßt, die dann nur noch drei Sorten von Ottokraftstoffen (Normal und Super unverbleit und Super verbleit) herstellen und verteilen muß. Auch könnten an den Tankstellen die Umstellungen auf den Vertrieb des unverbleiten Ottokraftstoffes rascher und mit weniger investivem Aufwand (Dreisäulenkonzept statt vier Zapfsäulen) erfolgen.

-5-B

Bis zur Verwirklichung des angestrebten Verbots können auch andere Maßnahmen, insbesondere die weitere Verbilligung des unverbleiten Benzins durch steuerliche Entlastung, zur Verdrängung des bleihaltigen Benzins beitragen.

Für den Verbraucher, der noch verbleiten Kraftstoff zutanken muß, ergibt sich kaum eine Kostenerhöhung, da unverbleites zur Zeit billiger ist als verbleites Benzin und diese Kosteneinsparung den höheren Preis für das gelegentliche Zutanken von verbleitem Benzin wenigstens zum Teil ausgleicht.