

12.09.86

Antrag

der Freien und Hansestadt Hamburg

Entschlieung des Bundesrates zum Verbot des Inverkehrbringens
von verbleitem Normalbenzin

DER PRÄSIDENT DES SENATS
DER FREIEN UND HANSESTADT HAMBURG

Hamburg, den 9. September 1986

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsident
Dr. Ernst Albrecht

Sehr geehrter Herr Präsident,

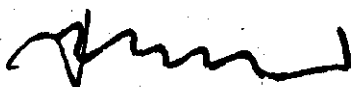
der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg hat beschlossen,
dem Bundesrat den in der Anlage mit Begründung beigegeführten
Antrag für eine

Entschlieung des Bundesrates zum Verbot des
Inverkehrbringens von verbleitem Normalbenzin

zuzuleiten.

Ich bitte, die Vorlage gemäß § 36 Absatz 2 der Geschäfts-
ordnung des Bundesrates auf die Tagesordnung der Sitzung des
Bundesrates am 26. September 1986 zu setzen.

Mit freundlichen Grüßen



A n l a g e

EntschlieÙung des Bundesrates zum Verbot des
Inverkehrbringens von verbleitem Normalbenzin

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf,

1. bis zum 31. März 1987 im Wege der Verhandlungen ein Verbot von verbleitem Normalbenzin EG-weit zu vereinbaren, oder - sofern dies nicht zu erreichen ist -
2. zum 01. April 1987 zunächst ein nationales Verbot verbleiten Normalbenzins zu erlassen und eine entsprechende Änderung des Benzin-Blei-Gesetzes herbeizuführen.

Begründung:

Der Bundesrat ist der Überzeugung, daß die Gefahren für Umwelt und Gesundheit durch den Einsatz verbleiten Benzins so gravierend sind, daß einschneidende Maßnahmen ergriffen werden müssen.

...

Die Gefahren für Umwelt und Gesundheit entstehen bei verbleitem Benzin aus der Verbrennung in Ottomotoren durch die Emissionen von Blei, den Bleiverflüchtigern, Dibromethan, Dichlorethan (Scavenger) sowie deren Folgeprodukten, wie Dioxine und Furane. Darüber hinaus sind Gefahren für Umwelt und Gesundheit bei Herstellung und Transport der Bleiverflüchtiger sowie Risiken bei der Abfallbeseitigung oder -verwertung des in Altölen angereicherten Bleis zu beachten.

Die durch Blei hervorgerufenen Gefährdungen dürfen als hinreichend bekannt vorausgesetzt werden. Dibromethan wird gem. 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.

Aktuelle Untersuchungsergebnisse erhärten den Verdacht der Dioxin- und Furanbildung bei der Verbrennung des mit Scavengern versehenen verbleiten Benzins. Messungen im Auftrage der Umweltbehörde Hamburgs haben ergeben, daß die höchsten Imissionskonzentrationen von 2,3,7,8 TCDD an stark befahrenen Autobahnen (z. B. Elbtunnel 60 Femtogramm/m³) auftreten, aber nicht im Lee von Müllverbrennungsanlagen (z. B. 10 Femtogramm/m³).

Dioxine und Furane - insbesondere das 2,3,7,8 Isomer - sind hochtoxisch, schwer abbaubar, in der Nahrungskette anreichernd und zumindest epigenetisch. Hinsichtlich des Kraftfahrzeugverkehrs ist zu berücksichtigen, daß eine ubiquitäre Verteilung der Schadstoffe stattfindet, wobei die Emissionen in Atemhöhe erfolgen.

...

Die Gefahren für Mensch und Umwelt aus den Abgasen des Kraftfahrzeugverkehrs durch Dibromethan, Dichlorethan und zum großen Teil auch durch Dioxine und Furane lassen sich letztlich auf den Einsatz verbleiten Benzins zurückführen. Sie rechtfertigen, - notfalls gestützt auf Artikel 36 Grundlagenvertrag EG - nationale Maßnahmen zu ergreifen.

Ziel muß es sein, nur unverbleite Kraftstoffe zu verwenden. Als erster Schritt sollte umgehend das verbleite Normalbenzin vom Markt genommen werden. Dies haben auch die Umweltminister des Bundes und der Länder in ihrer Sitzung im Frühjahr '86 gefordert.

Es ist darauf hinzuweisen, daß 80 % der mit Normalbenzin betriebenen Kraftfahrzeuge unverbleites Benzin fahren könnten. Dem steht gegenüber, daß der Anteil unverbleiten Benzins an umgesetzten Ottokraftstoffen nur 10 % beträgt. Damit wird deutlich, daß steuerliche Maßnahmen allein nicht ausreichen. Spätestens mit dem Auslaufen der ersten Phase der steuerlichen Bevorteilung unverbleiten Benzins am 31.03.1987 - denn danach wird der Anreiz noch geringer - sollte der ordnungspolitische Schritt eines Verbots für verbleites Normalbenzin getan werden. Die verbleibenden, auf verbleites Benzin angewiesenen Kraftfahrzeuge können immer noch auf verbleiten Superkraftstoff zurückgreifen.

Die Übergangszeit kann zum einen für weitere Verhandlungen mit der EG genutzt werden, um durch eine Änderung der EG-Rili 85/210 ein EG-weites, koordiniertes Vorgehen zu erreichen, zum anderen bietet sie der Mineralölwirtschaft den notwendigen Umstellungszeitraum für Produktpalette und Vertrieb. Im übrigen hat die Mineralölwirtschaft bereits im Frühjahr 1986 ihre Bereitschaft erklärt, auf das 3-Säulen-Konzept umzusteigen.

Die Gefahren für Mensch und Umwelt aus den Abgasen des Kraftfahrzeugverkehrs durch Dibromethan, Dichlorethan und zum großen Teil auch durch Dioxine und Furane lassen sich letztlich auf den Einsatz verbleiten Benzins zurückführen. Sie rechtfertigen, - notfalls gestützt auf Artikel 36 Grundlagenvertrag EG - nationale Maßnahmen zu ergreifen.

Ziel muß es sein, nur unverbleite Kraftstoffe zu verwenden. Als erster Schritt sollte umgehend das verbleite Normalbenzin vom Markt genommen werden. Dies haben auch die Umweltminister des Bundes und der Länder in ihrer Sitzung im Frühjahr '86 gefordert.

Es ist darauf hinzuweisen, daß 80 % der mit Normalbenzin betriebenen Kraftfahrzeuge unverbleites Benzin fahren könnten. Dem steht gegenüber, daß der Anteil unverbleiten Benzins an umgesetzten Ottokraftstoffen nur 10 % beträgt. Damit wird deutlich, daß steuerliche Maßnahmen allein nicht ausreichen. Spätestens mit dem Auslaufen der ersten Phase der steuerlichen Bevorteilung unverbleiten Benzins am 31.03.1987 - denn danach wird der Anreiz noch geringer - sollte der ordnungspolitische Schritt eines Verbots für verbleites Normalbenzin getan werden. Die verbleibenden, auf verbleites Benzin angewiesenen Kraftfahrzeuge können immer noch auf verbleiten Superkraftstoff zurückgreifen.

Die Übergangszeit kann zum einen für weitere Verhandlungen mit der EG genutzt werden, um durch eine Änderung der EG-Rili 85/210 ein EG-weites, koordiniertes Vorgehen zu erreichen, zum anderen bietet sie der Mineralölwirtschaft den notwendigen Umstellungszeitraum für Produktpalette und Vertrieb. Im übrigen hat die Mineralölwirtschaft bereits im Frühjahr 1986 ihre Bereitschaft erklärt, auf das 3-Säulen-Konzept umzusteigen.

Empfehlungen

der Ausschüsse

zur

EntschlieÙung des Bundesrates zum Verbot des Inverkehr-
bringens von verbleitem Normalbenzin

- Antrag der Freien und Hansestadt Hamburg -

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

Der federführende Ausschuß für Innere Angelegenheiten,
der Finanzausschuß und
der Ausschuß für Verkehr und Post
empfehlen dem Bundesrat, die EntschlieÙung **n i c h t**
zu fassen.

6

Beschluß
des Bundesrates

zur

Entschlieung des Bundesrates zum Verbot des Inverkehrbringens
von verbleitem Normalbenzin

- Antrag der Freien und Hansestadt Hamburg -

Der Bundesrat hat in seiner 569. Sitzung am 17. Oktober 1986 beschlossen, die Entschlieung n i c h t zu fassen (vgl. jedoch die Entschlieung des Bundesrates zum Verbot des Inverkehrbringens von verbleitem Normalbenzin und zur Förderung der Verwendung von bleifreiem Benzin in Drucksache 401/86 (Beschluß)).