

11.03.87

U - VP

Antrag

der Freien und Hansestadt Hamburg

EntschlieBung des Bundesrates zum Verbot von Dibromethan
und Dichlorethan als Beimischung im Benzin

DER PRÄSIDENT DES SENATS
DER FREIEN UND HANSESTADT HAMBURG

Hamburg, den 10. März 1987

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsident Holger Börner

Sehr geehrter Herr Präsident,

der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg hat beschlossen,
dem Bundesrat die in der Anlage mit Begründung beigelegte

EntschlieBung des Bundesrates zum Verbot von
Dibromethan und Dichlorethan als Beimischung
im Benzin

mit dem Antrag zuzuleiten, diese EntschlieBung zu fassen.

Ich bitte, den EntschlieBungsantrag gemäß § 36 Absatz 1 der
Geschäftsordnung des Bundesrates den zuständigen Ausschüssen
zuzuweisen.

Mit freundlichen Grüßen

9


A n l a g e

Entschießung des Bundesrates zum Verbot von
Dibromethan und Dichlorethan als Beimischung
im Benzin

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, umgehend die Beimischung mit den als Bleiverflüchtigern eingesetzten Stoffen 1.2-Dibromethan und 1.2-Dichlorethan im Benzin zu verbieten und keine vergleichbar gefährlichen Stoffe als Ersatz zuzulassen.

Begründung:

Der Bundesrat ist der Auffassung, daß den Gefahren für Umwelt und Gesundheit durch die Bleiverflüchtiger (Scavenger) 1.2-Dibromethan und 1.2-Dichlorethan mit einschneidenden Maßnahmen entgegengetreten werden muß und daher ein Verbot der Beimischung dieser Stoffe im Benzin erforderlich ist.

Nach den in den Technischen Regeln für Gefahrstoffe (Bekanntmachung des BMA vom 24.09.1986) aufgeführten Maximalen Arbeitsplatzkonzentrationen - MAK-Werte 1986 - ist 1.2-Dibromethan als eindeutig krebserregend ausgewiesen. 1.2-Dichlorethan wird als Stoff mit begründetem Verdacht auf krebserzeugendes Potential eingestuft. Ausgehend von den eingesetzten Bleimengen im Otto-Kraftstoff beträgt der Anteil beider Substanzen jährlich schätzungsweise 5.900 t (Bundesrats-Drucksache 401 / 86).

Weitere Gefahren entstehen bei der Verbrennung in Otto-Motoren durch die Emissionen der Scavenger und insbesondere ihrer Folgeprodukte Dioxine und Furane. Hinzu kommen die Risiken bei Herstellung und Transport der Scavenger.

Aktuelle Untersuchungsergebnisse haben den Verdacht auf Dioxin- und Furanbildung bei der Verbrennung des mit Scavengern versehenen Benzins erhärtet.

Messungen im Auftrag der Hamburger Umweltbehörde haben ergeben, daß an stark befahrenen Autobahnen höhere Immissionskonzentrationen von 2,3,7,8-TCDD (z.B. Elbtunnel 60 fg/m³) als im Lee von Müllverbrennungsanlagen (unter 10 fg/m³ nicht nachweisbar) auftreten. Richt- oder Grenzwerte über Dioxine und vergleichbare Stoffe gibt es in der Bundesrepublik Deutschland trotz gegenteiliger Forderungen des Bundesrates noch nicht. Der Bundesrat hatte mit Beschluß vom 16.11.1984 (Drucksache 455/84) darum gebeten, Richtwerte für die zulässigen Dioxingehalte auch in der Luft festzusetzen:

Die Gefahren von Dioxinen und Furanen sind hinlänglich bekannt. Die Substanzen sind hoch toxisch, schwer abbaubar, in der Nahrungskette anreichernd und zumindest epigenetisch. In dem o. g. Bundesratsbeschluß wurde dazu weiter ausgeführt:

"Um die natürlichen Lebensgrundlagen dauerhaft zu schützen und um die Voraussetzungen für gesundes Leben zu erhalten, müssen die vorhandenen Umweltbelastungen weitgehend verringert und neue Umweltbelastungen schon an der Quelle soweit wie möglich unterbunden werden. Im Interesse eines vorbeugenden Umweltschutzes muß der Staat, wenn Umweltgefahren drohen, die ohne staatliches Eingreifen vermieden werden können, alle ihm zur Verfügung stehenden Mittel einsetzen, um die Gefahren zu minimieren. Einzelne Dioxine und vergleichbare Stoffe sind Substanzen von hoher Giftigkeit, die bereits in geringer Konzentration eine erhebliche Gefahr darstellen können. Untersuchungen zu Einzelproblemen, wie Dioxine in Filterstäuben aus Verbrennungsanlagen und den Industrieabfällen, reichen als staatliche Maßnahme zur Problembewältigung nicht aus. Maßnahmen zum Schutz vor Umweltgefährdung bei der Herstellung, beim Inverkehrbringen, beim Verwenden, beim Transport und bei der Beseitigung dioxinhaltiger und vergleichbarer Stoffe müssen getroffen werden."

Bei der Emission der Scavenger und insbesondere ihrer Folgeprodukte durch den Kraftfahrzeugverkehr ist zu berücksichtigen, daß eine Verteilung der Schadstoffe in Atemhöhe erfolgt. Städtische Ballungsgebiete sind hiervon besonders betroffen.

Das weitere Inverkehrbringen und Verwenden von Scavengern ist außerdem überflüssig, da eine schriftliche Erklärung des Mineralölwirtschaftsverbandes vorliegt, nach der Bleiverflüchtiger bei niedrigen und in der Bundesrepublik geltenden Bleigehalten von 0,15 g/l nicht mehr erforderlich sind. Der Verband ist grundsätzlich zur Herstellung von scavengerfreiem Benzin bereit.

Die Beimischung von Scavengern im Benzin ist nicht durch EG-Recht geregelt. Die von Scavengern und ihren Umwandlungsprodukten ausgehenden Gefahren sind erst in jüngster Vergangenheit erkannt worden. Insoweit ist nationales Handeln notwendig und möglich.