

08.12.92

U

Antrag

des Landes Baden-Württemberg

EntschlieBung des Bundesrates zur Reduzierung des Benzolgehalts im Benzin

DER MINISTERPRÄSIDENT
DES LANDES BADEN-WÜRTTEMBERG

Stuttgart, den 3. Dezember 1992

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsident
Oskar Lafontaine

Sehr geehrter Herr Präsident,

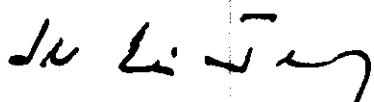
die Landesregierung von Baden-Württemberg hat beschlossen, dem Bundesrat
den in der Anlage beigefügten Antrag für eine

EntschlieBung des Bundesrates zur Reduzierung des
Benzolgehalts im Benzin

zuzuleiten.

Ich bitte, gem. § 36 Abs. 1 der Geschäftsordnung des Bundesrates die
Beratung des EntschlieBungsantrags in den Ausschüssen zu veranlassen.

Mit freundlichen Grüßen



Anlage

Entscheidung des Bundesrates zur Reduzierung des Benzolgehalts
im Benzin

1. Der Bundesrat begrüßt, daß die Bundesregierung auf EG-Ebene initiativ werden will mit dem Ziel, den Benzolgehalt im Benzin durch Änderung der Richtlinie 85/210/EWG zu begrenzen. Die Erfahrung lehrt jedoch, daß längere Zeit bis zum Erlass einer EG-Richtlinie und bis zu ihrem Inkrafttreten vergehen wird und wahrscheinlich ein höherer Wert als der bisher von der Bundesrepublik Deutschland geforderte Wert von 1 % vorgeschrieben werden wird. Damit wäre jedoch gegenüber dem heutigen Zustand kaum etwas gewonnen. Der tatsächliche Benzolgehalt liegt heute bei ca. 2 - 3 %. Gleichwohl liegen die Immissionswerte in vielen Städten deutlich über den allenfalls als tolerabel angesehenen Werten dieser krebserzeugenden Substanz.
2. Der Bundesrat bittet daher die Bundesregierung, für eine umgehende Reduzierung des Benzolgehaltes im Benzin Sorge zu tragen. Dazu sollen die Vorbereitungen getroffen werden, daß ab 01. Oktober 1993 - und damit 7 Jahre nach dem Bundesratsbeschuß von 1986 - in der Bundesrepublik Deutschland keine Treibstoffe mehr in Verkehr gebracht werden dürfen, die einen Benzolgehalt von mehr als 1 % aufweisen.

Gleichzeitig ist zu prüfen, ob - zumindest mittelfristig - in einer zweiten Stufe eine Absenkung auf unter 0,5 % Benzolgehalt möglich ist.

886/92

Der Gesundheitsschutz muß Vorrang vor Wettbewerbsüberlegungen haben, zumal die Mehrkosten für benzolarmes Benzin allenfalls bei ca. 2 Pfennig/Liter liegen; dies ist deutlich weniger als die regionalen Benzinpreisunterschiede, wie sie an ein und demselben Stichtag innerhalb des Bundesgebiets festgestellt werden können.

Der Bundesrat verweist auf Beschlüsse der Umweltministerkonferenz vom November 1989 und November 1991 und erinnert insbesondere an seinen Beschluß vom 17. Oktober 1986 (DS 401/86) Ziffer 5, in dem eine Absenkung des zulässigen Benzolgehalts von 5 auf 1 % gefordert wurde. Der Bundesrat hat damals die Bundesregierung gebeten, notfalls nationale Maßnahmen zu ergreifen. Der Bundesrat erneuert und bekräftigt seine Forderungen und bittet die Bundesregierung, nunmehr einen Schritt weiterzugehen.

3. Im einzelnen weist der Bundesrat auf folgendes hin:

Mit ca. 41.000 t Benzolemissionen trägt der Kraftfahrzeugverkehr ca. 90 % zur Gesamtemission an Benzol (46.000 t/Jahr, Werte für die alten Bundesländer) bei. Benzol ist erwiesenermaßen gesundheitsschädlich. Eine wiederholte Benzolexposition in höheren Konzentrationen kann zur Schädigung des blutbildenden Systems führen. Ferner können sich durch Benzol krebsartige Entartungen des weißen Blutbildes (Leukämien) entwickeln; unbedenkliche Grenzdosen können hierfür nicht angegeben werden. Untersuchungen in Nordrhein-Westfalen ergaben, daß das Blut von Kindern aus einer Großstadt um bis zu 70 % höhere Benzolblutkonzentrationen aufwies als das Blut von Kindern in einer ländlichen Gemeinde.

Nach einer von der Umweltministerkonferenz 1983 in Auftrag gegebenen interdisziplinär angelegten breiten Untersuchung des Länderausschusses für Immissionsschutz (LAI) trägt das Benzol zum immissionsbedingten Krebsrisiko der Bevölkerung in Ballungsräumen mit ca. 8 % und in ländlichen Gebieten mit ca. 4 % bei. Zur Reduzierung des Krebsrisikos wird ein Immissionswert für Benzol von $2,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ angestrebt. Ein Verordnungsentwurf des Bundesumweltministers zu Konzentrationswerten für verkehrsbeschränkende Anordnungen sieht $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ vor. Selbst dieser Wert wird aber vielerorts in Städten und in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen noch überschritten.

Die Einführung des geregelten Katalysators reduziert beim Einzelfahrzeug zwar die Benzolemissionen um ca. 85 %. Der Anteil von Fahrzeugen mit geregeltem Katalysator am Gesamtbestand von Ottomotor-Fahrzeugen liegt derzeit bei 33 % und wird voraussichtlich um das Jahr 2000 bei über 90 % liegen.

Ein erheblicher Teil der durch die G-Kat-Technik erreichten Emissionsminderung wird jedoch durch die Verkehrszunahme aufgezehrt werden.

Hinzu kommt, daß in der Start- und Warmlaufphase eines Fahrzeugs - etwa während des 1 km Fahrstrecke - die Reinigungswirkung des Katalysators noch gering ist. Deshalb ist gerade in Wohngebieten und Städten auch weiterhin mit relativ hohen Benzolkonzentrationen zu rechnen, wenn nicht weitere Maßnahmen ergriffen werden.

Diese Maßnahmen können nicht nur in drastischen verkehrsbeschränkenden und Verkehr verbietenden Anordnungen gesehen werden.

Zum einen würde dadurch der Ruf der Bundesrepublik Deutschland als attraktiver Wirtschafts- und Wohnstandort geschädigt.

Zum anderen kann der Bevölkerung kaum vermittelt werden, daß aus Gründen des Gesundheitsschutzes Verkehrsbeschränkungen und -verbote angeordnet werden müssen, die ihre wesentliche Ursache in der zögerlichen Haltung der EG und dem Widerstand der Mineralölwirtschaft haben. In der Bevölkerung würde der Eindruck verstärkt, daß die EG, jedenfalls im Sektor Verkehr und Umwelt, der Bundesrepublik Deutschland mehr Nachteile als Vorteile bringt. Unter diesem Aspekt muß auch die EG bei einem zukunftsgerichteten Verständnis ihrer Funktion entweder unverzüglich EG-weit die geforderte Absenkung des Benzolgehalts vornehmen oder aber umgehend nationale Maßnahmen förmlich zulassen. Lehnt sie beides ab, muß die Bundesrepublik Deutschland im Interesse vorrangigen Gesundheitsschutzes erwägen, auch das Risiko eines nationalen Alleingangs und eines Verfahrens vor dem Europäischen Gerichtshof in Kauf zu nehmen.

12.02.93

Beschluß**des Bundesrates**Entschließung des Bundesrates zur Reduzierung des Benzolgehalts
im Benzin

Der Bundesrat hat in seiner 652. Sitzung am 12. Februar 1993
die nachstehende Entschließung angenommen:

1. Der Bundesrat begrüßt, daß die Bundesregierung auf EG-Ebene
initiativ werden will mit dem Ziel, den Benzolgehalt im
Benzin durch Änderung der Richtlinie 85/210/EWG zu begren-
zen. Die Erfahrung lehrt jedoch, daß längere Zeit bis zum
Erlaß einer EG-Richtlinie und bis zu ihrem Inkrafttreten
vergehen wird und wahrscheinlich ein höherer Wert als der
bisher von der Bundesrepublik Deutschland geforderte Wert
von 1 % vorgeschrieben werden wird. Damit wäre jedoch gegen-
ber dem heutigen Zustand kaum etwas gewonnen. Der tatsäch-
liche Benzolgehalt liegt heute bei ca. 2 - 3 %. Gleichwohl
liegen die Immissionswerte in vielen Städten deutlich über
den allenfalls als tolerabel angesehenen Werten dieser krebs-
erzeugenden Substanz.
2. Der Bundesrat bittet daher die Bundesregierung, für eine
umgehende Reduzierung des Benzolgehaltes im Benzin Sorge zu tragen.
Es sind die Vorbereitungen zu treffen, daß schnellstmöglich,
spätestens jedoch ab 1. Januar 1995 - und damit mehr als 8 Jahre
nach dem Bundesratsbeschluß von 1986 -, keine Treibstoffe mehr in
Verkehr gebracht werden, die einen Benzolgehalt von mehr als 1 %
aufweisen. Wegen der in den Sommermonaten besonders hohen Verdun-
stungsemissionen sind aber alle Anstrengungen zu unternehmen,
damit dieser Kraftstoff bereits ab 1. April 1994 angeboten werden
kann.

Gleichzeitig ist zu prüfen, ob - zumindest mittelfristig - in einer zweiten Stufe eine Absenkung auf unter 0,5 % Benzolgehalt möglich ist.

Der Gesundheitsschutz muß Vorrang vor Wettbewerbsüberlegungen haben, zumal die Mehrkosten für benzolarmes Benzin allenfalls bei ca. 2 Pfennig/Liter liegen; dies ist deutlich weniger als die regionalen Benzinpreisunterschiede, wie sie an ein und demselben Stichtag innerhalb des Bundesgebiets festgestellt werden können.

Der Bundesrat verweist auf Beschlüsse der Umweltministerkonferenz vom November 1989 und November 1991 und erinnert insbesondere an seinen Beschluß vom 17. Oktober 1986, Drucksache 401/86 (Beschluß), Ziffer 5, in dem eine Absenkung des zulässigen Benzolgehalts von 5 auf 1 % gefordert wurde. Der Bundesrat hatte damals die Bundesregierung gebeten, notfalls nationale Maßnahmen zu ergreifen. Der Bundesrat erneuert und bekräftigt seine Forderungen und bittet die Bundesregierung, nunmehr einen Schritt weiterzugehen.

3. Im einzelnen weist der Bundesrat auf folgendes hin:

Mit ca. 41.000 t Benzolemissionen trägt der Kraftfahrzeugverkehr ca. 90 % zur Gesamtemission an Benzol (46.000 t/Jahr, Werte für die alten Länder) bei. Benzol ist erwiesenermaßen gesundheitsschädlich. Eine wiederholte Benzolexposition in höheren Konzentrationen kann zur Schädigung des blutbildenden Systems führen. Ferner können sich durch Benzol krebsartige Entartungen des weißen Blutbildes (Leukämien) entwickeln; unbedenkliche Grenzdosen können hierfür nicht angegeben werden. Untersuchungen in Nordrhein-Westfalen ergaben, daß das Blut von Kindern aus einer Großstadt um bis zu 70 % höhere Benzolblutkonzentrationen aufwies als das Blut von Kindern in einer ländlichen Gemeinde.

Nach einer von der Umweltministerkonferenz 1983 in Auftrag gegebenen interdisziplinär angelegten breiten Untersuchung des Länderausschusses für Immissionsschutz (LAI) trägt das Benzol zum immissionsbedingten Krebsrisiko der Bevölkerung in Ballungsräumen mit ca. 8 % und in ländlichen Gebieten mit ca. 4 % bei. Zur Reduzierung des Krebsrisikos wird ein Immissionswert für Benzol von $2,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ angestrebt. Ein Verordnungsentwurf des Bundesumweltministers zu Konzentrationswerten für verkehrsbeschränkende Anordnungen sieht $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ vor. Selbst dieser Wert wird aber vielerorts in Städten und in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen noch überschritten.

Die Einführung des geregelten Katalysators reduziert beim Einzelfahrzeug zwar die Benzolemissionen um ca. 85 %. Der Anteil von Fahrzeugen mit geregeltem Katalysator am Gesamtbestand von Ottomotor-Fahrzeugen liegt derzeit bei 33 % und wird voraussichtlich um das Jahr 2000 bei über 90 % liegen.

Ein erheblicher Teil der durch die G-Kat-Technik erreichten Emissionsminderung wird jedoch durch die Verkehrszunahme aufgezehrt werden.

Hinzu kommt, daß in der Start- und Warmlaufphase eines Fahrzeugs - etwa während des ersten Kilometers Fahrstrecke - die Reinigungswirkung des Katalysators noch gering ist. Deshalb ist gerade in Wohngebieten und Städten auch weiterhin mit relativ hohen Benzolkonzentrationen zu rechnen, wenn nicht weitere Maßnahmen ergriffen werden.

Diese Maßnahmen können nicht nur in drastischen verkehrsbeschränkenden und Verkehr verbietenden Anordnungen gesehen werden.

Zum einen würde dadurch der Ruf der Bundesrepublik Deutschland als attraktiver Wirtschafts- und Wohnstandort geschädigt.

886/92

- 4 - B

Zum anderen kann der Bevölkerung kaum vermittelt werden, daß aus Gründen des Gesundheitsschutzes Verkehrsbeschränkungen und -verbote angeordnet werden müssen, die ihre wesentliche Ursache in der zögerlichen Haltung der EG und dem Widerstand der Mineralölwirtschaft haben. In der Bevölkerung würde der Eindruck verstärkt, daß die EG, jedenfalls im Sektor Verkehr und Umwelt, der Bundesrepublik Deutschland mehr Nachteile als Vorteile bringt. Unter diesem Aspekt muß auch die EG bei einem zukunftsgerichteten Verständnis ihrer Funktion entweder unverzüglich EG-weit die geforderte Absenkung des Benzolgehalts vornehmen oder aber umgehend nationale Maßnahmen förmlich zulassen. Lehnt sie beides ab, muß die Bundesrepublik Deutschland im Interesse vorrangigen Gesundheitsschutzes erwägen, auch das Risiko eines nationalen Alleingangs und eines Verfahrens vor dem Europäischen Gerichtshof in Kauf zu nehmen.