

09.12.97**Empfehlungen
der Ausschüsse**U - Wizu **Punkt** der 720. Sitzung des Bundesrates am 19. Dezember 1997

Zwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionschutzgesetzes (Verordnung zur Begrenzung der Emissionen flüchtiger organischer Verbindungen beim Umfüllen und Lagern von Ottokraftstoffen - 20. BImSchV)

A

Der federführende **Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U)** und

der **Wirtschaftsausschuß (Wi)**

empfehlen dem Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe folgender Änderungen zuzustimmen:

U 1. Zu § 2 Nr. 2 Buchstabe b

In § 2 Nr. 2 Buchstabe b sind nach den Wörtern "anzuzeigen ist oder die" die Wörter "entweder nach § 67a Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes oder" einzufügen.

Begründung:

Altanlagen sind auch diejenigen genehmigungsbedürftigen Anlagen, die in dem in Artikel 3 des Einigungsvertrags genannten Gebiet anzuzeigen waren.

Ausgeliefert am 09. DEZ. 1997

U 2. Zu § 2 Nr. 12a - neu -

In § 2 ist nach Nummer 12 folgende Nummer 12a - neu - einzufügen:

"12a. Massenstrom der Dämpfe:

die während einer Stunde insgesamt den Abgasreinigungseinrichtungen einer Anlage zugeführte Rohgasmasse an Dämpfen."

Begründung:

Durch die Begriffsbestimmung soll klargestellt werden, daß der Massenstrom des Rohgases und dabei der insgesamt in der Anlage den Abgasreinigungsanlagen zugeführte Massenstrom zu betrachten ist.

U 3. Zu § 2 Nr. 19

In § 2 ist die Nummer 19 wie folgt zu fassen:

"19. Zwischenlagerung von Dämpfen:

die Zwischenlagerung von Dämpfen in einem Festdachtank eines Tanklagers mit dem Ziel, die Dämpfe später zur Rückgewinnung oder energetischen Verwertung in ein anderes Tanklager zu verbringen. Hierzu zählt auch die Dämpfezwischenlagerung im Gasraum eines mit Ottokraftstoff teilweise gefüllten Festdachtanks mit dem gleichen Ziel. Die Beförderung von Dämpfen zwischen Lagertanks innerhalb eines Tanklagers gilt nicht als Zwischenlagerung von Dämpfen."

Begründung:

Aus § 5 Abs. 1 Satz 2 in Verbindung mit der Begriffsbestimmung des § 2 Nr. 19 könnte der unzutreffende Schluß gezogen werden, daß Eisenbahnkesselwagen nur dann zu pendeln sind, wenn ein separater Dämpfespeicher im Tanklager vorhanden ist. Die Begriffsbestimmung in § 2 Nr. 19 ließe eine derartige mißverständliche Interpretation zu. Der Verzicht des Gaspendelns bei Eisenbahnkesselwagen wäre jedoch ein erheblicher Rückschritt gegenüber der derzeit geltenden 20. BImSchV. Die Gaspendelung an sämtlichen beweglichen Behältnissen liefert einen unverzichtbaren Beitrag zur VOC-Minderung.

U 4. Zu § 3 Abs. 1 Satz 2

In § 3 Abs. 1 ist Satz 2 zu streichen.

Begründung:

Gemäß § 11 Abs. 1 kann die zuständige Behörde Ausnahmen zulassen, soweit unter Berücksichtigung der besonderen Umstände des Einzelfalls die Vorschriften der Richtlinie 94/63/EG eingehalten werden. Die im Anhang I Nr. 1 der Richtlinie eingeräumte Ausnahme kann von den zuständigen Behörden zugelassen werden.

U 5. Zu § 3 Abs. 2 Satz 1

In § 3 Abs. 2 Satz 1 ist der erste Satzteil wie folgt zu fassen:

"Schwimmdachtanks hat der Betreiber mit Primärdichtungen, die die ringförmigen Räume zwischen der Tankwand und dem äußeren Umfang des Schwimmdachs und sämtlichen vertikalen Dachdurchführungen ausfüllen, und ..."

Begründung:

Berechnungen zeigen, daß die Emissionen aus nicht speziell abgedichteten vertikalen Dachdurchführungen eines Schwimmdaches, wie dem Schwimmdachführungsrohr, dem Peilstutzen und den Schwimmdachstützen, höher sein können als die Emissionen aus einem zweifach abgedichteten Ringspalt. Mit der vorgeschlagenen Änderung soll der Status quo im Verwaltungsvollzug aufrechterhalten werden.

Dieser Empfehlung **widerspricht** der Wirtschaftsausschuß mit folgender

Begründung:

Die TA-Luft sowie die umzusetzende EU-Richtlinie beschränken sich darauf, für die Wirksamkeit von Randabdeckungen von Schwimmdachtanks Vorgaben zu machen, die eine Emissionsminderung von 95 % bewirken. Weitere Anforderungen über die Abdichtung anderer potentieller Emissionsquellen wie technisch notwendiger Führungsrohre, Peilstutzen u. a. werden nicht gestellt, da sie nur mit einem unverhältnismäßig hohem technischen und finanziellen Aufwand realisiert werden könnten.

Der Antrag würde dazu führen, daß eine Nachrüstung der meisten bereits auf einem hohen Emissionsminderungsstand befindlichen Anlagen durchgeführt werden müßte. Dabei ist zu bedenken, daß diese Anforderungen ausschließlich gegenüber den bundesdeutschen Anlagen gestellt würden und ihre Umsetzung innerhalb der in § 13 genannten Fristen erfolgen müßte.

Es ist nicht auszuschließen, daß sich die internationalen Konzerne aufgrund dieser weit über das europäische Maß hinausgehenden Forderungen aus der Bundesrepublik herausziehen und den gesamten Mineralölmarkt von den angrenzenden Mitgliedstaaten aus beliefern. Die bereits erreichten hohen Umweltstandards in den deutschen Tanklagern würden damit für den europäischen Markt verloren gehen.

U 6. Zu § 3 Abs. 4

§ 3 Abs. 4 ist wie folgt zu fassen:

"(4) In genehmigungsbedürftigen Tanklagern und in nicht genehmigungsbedürftigen Tanklagern, soweit bei diesen ein Durchsatz von 25 000 Tonnen oder mehr gegeben ist, dürfen Lagertanks nur

1. als Festdachtanks mit oder ohne innere Schwimmdecke, deren Gasraum an ein Gaspendelsystem oder eine Abgasreinigungseinrichtung nach § 4 Abs. 1 bis 3 angeschlossen ist, oder
2. als Schwimmdachtanks

errichtet und betrieben werden."

Begründung:

Nach TA Luft 86 gelten die dort genannten Anforderungen an genehmigungsbedürftige Tanklager unabhängig von der Durchsatzmenge. Dieser Standard sollte auch künftig beibehalten werden.

Da Gaspendelsystem und Abgasreinigungseinrichtung (siehe § 4 Abs. 1) als gleichwertig anzusehen sind, sollten auch beide Möglichkeiten in Nummer 1 genannt werden.

Festdachtanks mit innerer Schwimmdecke sollten aus Gründen des Immissionsschutzes ebenfalls an Gaspendelsysteme oder Abgasreinigungsanlagen angeschlossen werden.

U 7. Zu § 4. Überschrift

In der Überschrift zu § 4 sind nach dem Wort "von" die Wörter "Lagertanks oder" einzufügen.

Begründung:

Redaktionelle Klarstellung. Die Überschrift sollte erkennen lassen, daß Regelungen getroffen werden, die sich sowohl auf bewegliche Behältnisse als auch auf Lagertanks beziehen.

Wi 8. Zu § 4 Abs. 3 Nr. 2 Buchstabe a und b

In § 4 Abs. 3 Nr. 2 sind in Buchstaben a und b jeweils nach den Wörtern "Massenstrom der Dämpfe" die Wörter "in diesem Abgas" einzufügen.

Begründung:

Klarstellung des Gewollten. Hierdurch wird deutlich gemacht, daß die Massenstromangaben (3 kg/h) sich auf das gereinigte Abgas beziehen.

Dieser Empfehlung **widerspricht** der Umweltausschuß mit folgender

Begründung:

Die Empfehlung des Wirtschaftsausschusses zielt darauf ab, den Massenstrom der Dämpfe als Reingasmassenstrom zu definieren.

Die Folge wären aufgrund der derzeit erzielbaren Wirkungsgrade von 99,5 % bei einstufigen und 99,985 % bei zweistufigen Anlagen um den Faktor 200 bis 6000 höhere Emissionen.

Sowohl rechtlich als auch fachlich wird unter dem Begriff des Massenstromes immer der Rohgasmassenstrom verstanden (so z.B. durch den LAI und in Ländereverlassen festgelegt).

Die Größe des Massenstroms ist die Voraussetzung für die Festsetzung von Emissionsminderungsmaßnahmen. Die Bestimmung der Massenströme dient der Prüfung, ob Emissionsbegrenzungen im Genehmigungsbescheid erforderlich sind und dann vom Anlagenbetreiber Emissionsminderungsmaßnahmen

ergriffen werden müssen. Die Durchführung dieser emissionsmindernden Maßnahmen darf deshalb bei der Feststellung des Massenstroms nicht bereits unterstellt werden.

Daher ist bei der Feststellung des Massenstroms immer auf den Rohgasmassenstrom abzustellen.

Darüber hinaus ist auch dem Wunsch der Mineralölwirtschaft - auf sogenannte zweistufige Rückgewinnungsanlagen zu verzichten - Rechnung getragen worden, wenn andererseits der Massenstrom der zu reinigenden Dämpfe (Rohgasmasse) gering gehalten wird, was durch verstärkte Gaspendingung möglich ist. Nur solchen Unternehmen soll es künftig gestattet sein, den höheren Emissionsgrenzwert von 5 g/m³ auszuschöpfen. Zur Einhaltung dieses Emissionsgrenzwertes sind nämlich nur einstufige Anlagen erforderlich.

U 9. Zu § 5 Abs. 2 Satz 2

In § 5 Abs. 2 ist Satz 2 zu streichen.

Begründung:

Es sollte diese Ausnahmemöglichkeit hier nicht ausdrücklich aufgenommen werden, da gemäß § 11 Abs. 1 Nr. 2 die zuständige Behörde auch von den Regelungen des § 5 Ausnahmen zulassen kann.

Im Grundsatz stehen geeignete technische Maßnahmen zur Verfügung, um die nach dem Entleeren von Ottokraftstoff aus beweglichen Behältnissen verbliebenen Kraftstoffdämpfe einer Verwertung oder einer Abgasreinigungsanlage zuzuführen.

Die vorgesehene Ausnahme entspricht nicht der vom Bundesrat an die Bundesregierung gerichteten Bitte, Drucksache 797/96 (Beschluß) vom 19. Dezember 1996 und Drucksache 563/97 (Beschluß) vom 26. September 1997, für die Begrenzung von Kohlenwasserstoffemissionen geeignete Regelungen zu finden.

Wi

10. Zu § 6 Abs. 1

In § 6 ist Absatz 1 wie folgt zu fassen:

"(1) Dämpfe, die bei der Umfüllung von Ottokraftstoff in Tankstellen-Lagertanks und Festdachtanks für die Zwischenlagerung von Dämpfen verdrängt werden, müssen durch eine dampfdichte Verbindungsleitung in das bewegliche Behältnis, mit dem der Ottokraftstoff angeliefert wird, zurückgefüllt werden. Eine Befüllung darf nur vorgenommen werden, wenn diese Vorrichtungen angebracht sind und ordnungsgemäß funktionieren."

Die Ziffern
10 und 11
schließen
einander
nicht aus

Begründung:

Der Text der Verordnung sollte sich an den Text der EG-Richtlinie (Anhang II) halten, da er eindeutig die Pflichten der Betreiber und der Befüller benennt. Durch den Satz zwei des Anhangs II wird eindeutig festgelegt, daß auch der Befüller im aktuellen Fall auf das ordnungsgemäße Funktionieren achten muß.

U

11. Zu § 6 Abs. 1, § 8 Abs. 2 und Anhang - neu -

Die Ziffern
10 und 11
schließen
einander
nicht aus

- a) In § 6 Abs. 1 sind nach Satz 2 folgende Sätze einzufügen:

"Für die Befüllung der Lagertanks von Tankstellen gelten die hierzu im Anhang festgelegten Mindestanforderungen. Von diesen Mindestanforderungen kann im Einzelfall abgewichen werden, wenn die Eignung einer gleichwertigen Maßnahme durch einen Sachverständigen nachgewiesen ist."

Begründung:

Die Mindestanforderungen für die Befüllung der Lagertanks von Tankstellen werden in einem Anhang zur Verordnung festgelegt.

Die Möglichkeit, von einer Anforderung im Anhang abweichen zu können, erhöht die Flexibilität mit dem Umgang der Vorschrift und läßt eine Fortentwicklung des Standes der Technik zu.

- b) In § 8 Abs. 2 ist nach Satz 1 folgender Satz einzufügen:

"Die Prüfungen von Gaspendelsystemen im Zusammenhang mit der Befüllung der Lagertanks von Tankstellen sind nach den im Anhang festgelegten Prüfgrundsätzen durchzuführen."

Begründung:

Die Prüfungen von Gaspendelsystemen sind nach den im Anhang festgelegten Grundsätzen vorzunehmen.

(noch Ziffer 11)

c) Der Verordnung ist folgender Anhang anzufügen:

"Anhang

Anforderungen und Prüfgrundsätze für Gaspendelsysteme bei der Befüllung der Lagertanks von Tankstellen mit Ottokraftstoffen

1. Anforderungen

1.1 Dichtheit

1.1.1 Das Gaspendelsystem und die angeschlossenen Einrichtungen sind entsprechend dem Stand der Technik dicht zu errichten und zu betreiben.

1.1.2 Öffnungen an zu befüllenden Lagertanks sind durch technische Vorrichtungen so auszubilden, daß - abgesehen von sicherheitstechnisch bedingten Freisetzungen - keine Kraftstoffdämpfe in die Atmosphäre abgegeben werden.

Füllstandsmessungen sind an neu zu errichtenden Lagertanks durch Meßeinrichtungen vorzunehmen, die keine Öffnungen zur Atmosphäre erfordern (wie z. B. elektronische Füllstandsmeßeinrichtungen).

Bei Füllstandsmessungen mittels Peilstäben an bestehenden Lagertanks sind Verschlußeinrichtungen vorzusehen, die die Peilöffnungen nach Beendigung des Peilvorgangs selbsttätig dicht verschließen oder den Füllvorgang bei Nichtverschluß unterbrechen.

Es sind Vorrichtungen (z. B. Vakuum-Druck-Ventile) vorzusehen, die den Austritt von Kraftstoffdämpfen über die Be- und Entlüftungsleitungen eines Lagertanks verhindern.

1.2 Freigabe des Kraftstoffflusses

1.2.1 Es ist eine Verriegelungseinrichtung vorzusehen, die sicherstellt, daß der Kraftstofffluß nur bei beidseitigem ordnungsgemäßigem Anschluß des Gaspendelsystems freigegeben wird.

1.2.2 Eine Verriegelungseinrichtung, die für ihre Zweckerfüllung eine vorläufige Kraftstoffflußfreigabe benötigt, muß den Kraftstofffluß bei nicht oder nicht ordnungsgemäßig angeschlossener Gaspendelsystem spätestens 20 Sekunden nach der Kraftstoffflußfreigabe

(noch Ziffer 11)

unterbrechen. Während dieses Zeitraums dürfen nicht mehr als 300 Liter Kraftstoffdampf-Luft-Gemisch (entspannt) in die Atmosphäre abgegeben werden.

- 1.2.3 Die Verriegelungseinrichtung muß sicherstellen, daß bei Unterbrechung des Gaspendelvorgangs oder bei Energieausfall der Befüllungsvorgang innerhalb von maximal 5 Sekunden selbsttätig unterbrochen wird.
- 1.2.4 Die Wirksamkeit der Verriegelungseinrichtung darf mittels einer Umgehungseinrichtung aufgehoben werden können, um z. B. Befüllungen von Lagertanks mit Ottokraftstoffen an Alt-Anlagen, deren jährliche Abgabemenge an Ottokraftstoff 100 Kubikmeter nicht überschreitet, vornehmen zu können. Jede Befüllung eines Lagertanks unter Umgehung der Verriegelungseinrichtung muß nachweisbar protokolliert werden. Die Nachweise müssen mindestens folgende Angaben enthalten: Ort, Datum, Uhrzeit, Anlaß für eine Befüllung ohne Gaspendelung. Sie sind für einen Zeitraum von mindestens 6 Wochen aufzubewahren.

Nach Beendigung eines Befüllungsvorgangs unter Zuhilfenahme der Umgehungseinrichtung muß die Verriegelungseinrichtung selbsttätig wieder funktionsbereit sein.

Die Umgehungseinrichtung kann ein Aufzeichnungsgerät enthalten, mit dem die in Absatz 1 angeführten Angaben über einen Zeitraum von mindestens 6 Wochen erfaßt und angezeigt werden.

1.3 **Kennzeichnung**

- 1.3.1 Die Verriegelungseinrichtung ist an geeigneter Stelle dauerhaft und deutlich zu kennzeichnen. Aus der Kennzeichnung müssen mindestens hervorgehen:

der Hersteller,

der Typ der Verriegelungseinrichtung und

das Herstellungsjahr.

(noch Ziffer 11)

- 1.3.2 An der Anschlußstelle eines mittels Gaspendelverfahrens zu befüllenden Lagertanks muß durch eine deutlich sichtbare und gut lesbare Aufschrift darauf hingewiesen werden, daß die Befüllung nur unter Anwendung dieses Verfahrens erfolgen darf.

2 Prüfung durch den Sachverständigen

Der Sachverständige prüft im Rahmen der Inbetriebnahme und der wiederkehrenden Prüfungen nach § 8 Abs. 2 der Verordnung das Gaspendelsystem und die angeschlossenen Einrichtungen auf Einhaltung der Anforderungen der 20. BImSchV, insbesondere unter Maßgabe der nachstehenden Prüfgrundsätze.

Im Rahmen der wiederkehrenden Prüfungen soll von einer detaillierten Prüfung technischer Unterlagen abgesehen werden, wenn keine wesentlichen Beschaffenheitsänderungen an dem Gaspendelsystem vorgenommen worden sind.

Prüfungen - z.B. der Dampfdichtigkeit - entfallen, wenn für diese Prüfungen Prüfbescheinigungen nach Rechtsvorschriften (z. B. Verordnung über brennbare Flüssigkeiten) vorgelegt werden, die gleichwertige Prüfergebnisse ausweisen. In dem Prüfbericht (Nr. 3) ist hierauf im einzelnen hinzuweisen.

Die Bestimmung der Freisetzungsrates (Nr. 2.3.2 Abs. 2) im Einzelfall entfällt, wenn die zulässige Freisetzungsrates (Nr. 1.2.2 Satz 2) beim Hersteller an einem baugleichen System durch einen Sachverständigen festgestellt und bescheinigt worden ist. Aus der Bescheinigung müssen die Rahmenbedingungen der durchgeführten Messungen (Systembeschreibung des Gaspendelsystems, Verweilzeiten in der Anlage, Volumenströme, Ansprech- und Abschaltzeiten der Meßsysteme, Dichtheit des Gaspendelsystems usw.) hervorgehen. Dem Prüfbericht (Nr. 3) ist die Sachverständigenbescheinigung beizufügen.

(noch Ziffer 11)

2.1 **Unterlagen**

Die Einrichtungen des Gaspendelsystems sind auf Übereinstimmung mit den Unterlagen zu prüfen:

- Technische Beschreibung,
- Fließschema,
- Schaltpläne,
- Beständigkeitsnachweise für Werkstoffe, die für die Funktionsfähigkeit und Dichtigkeit von Bedeutung sind,
- Montageanweisung,
- Bedienungs- und Wartungsanleitung,
- Bescheinigungen nach einschlägigen Vorschriften, z.B. zu elektrischen Betriebsmitteln.

2.2 **Dichtheitsprüfung**

2.2.1 Ortsfeste Gaspendelleitungen sind mit einem Überdruck von mindestens 1 bar Stickstoff auf Dichtheit zu prüfen. Eine ausreichende Prüfdauer - in der Regel mindestens 30 Minuten - ist sicherzustellen.

2.2.2 Die Komponenten des Gaspendelsystems am Lagertank sowie die angeschlossenen Einrichtungen sind bei mindestens 30 mbar Überdruck zu prüfen. Hierbei darf ein Druckverlust von nicht mehr als 5 % pro Minute auftreten. Dieser Wert gilt sowohl für das Gesamtsystem des Lagertanks als auch abschnittsweise. Sind Tanks oder Tankkammern in den zu prüfenden Abschnitt einbezogen, so gelten die o. g. Werte für vollständig (ca. 95 %) gefüllte Tanks oder Tankkammern. Bei Armaturen, wie z. B. Vakuum-Druck-Ventilen, für die aufgrund ihrer Funktionsweise diese Prüfbedingungen nicht anwendbar sind, ist die Dichtheitsprüfung bauteilspezifisch durchzuführen, wobei sich die Prüfdrücke nach den Herstellerangaben richten.

(noch Ziffer 11)

2.2.3 Die Komponenten des Gaspendelsystems am Straßentankfahrzeug sowie die angeschlossenen Einrichtungen sind bei 200 mbar Überdruck sowie bei 50 mbar Unterdruck auf Dichtheit zu prüfen. Hierbei darf ein Druckverlust von nicht mehr als 5 % pro Minute auftreten. Dieser Wert gilt sowohl für das Gesamtsystem am Straßentankfahrzeug als auch abschnittsweise. Sind Tankkammern in den zu prüfenden Abschnitt einbezogen, so gelten die o. g. Werte für vollständig (ca. 95 %) gefüllte Kammern. Bei Armaturen, wie z. B. Gaspendelumschaltventilen, für die aufgrund ihrer Funktionsweise diese Prüfbedingungen nicht anwendbar sind, ist die Dichtheitsprüfung bauteilspezifisch vorzunehmen, wobei sich die Prüfdrücke nach den Herstellerangaben richten.

2.3 Funktionsprüfung

2.3.1 Der einwandfreie Zustand des Gaspendelsystems und die Funktion der Verriegelungseinrichtung bzw. ggf. ihrer am Lagertank vorhandenen Komponenten sind zu prüfen.

2.3.2 Die Ansprechzeit der Verriegelungseinrichtung (Nr. 1.2.2 Satz 1) wird bei folgenden Betriebszuständen geprüft:

Gaspendelleitung nicht angeschlossen,

Gaspendelleitung an einem falschen Gaspendelstutzen des Straßentankfahrzeugs angeschlossen und

Gaspendelleitung an einem falschen Gaspendelstutzen an der Tankstelle angeschlossen.*)

Bei einer Ansprechzeit von mehr als 3 bis maximal 20 Sekunden ist das Volumen des bis zum Wirksamwerden der Verriegelungseinrichtung freigesetzten Kraftstoffdampf-Luft-Gemisches zu bestimmen (Nr. 1.2.2 Satz 2).

*) Sind Dieseldieselkraftstoff-Gaspendelstutzen vorhanden, muß das Gaspendelsystem sicherstellen, daß bei falschem Gaspendelanschluß sämtliche verdrängten Kraftstoffdämpfe (Ottokraft- und Dieseldieselkraftstoff-Dämpfe) dem Straßentankfahrzeug zugeführt werden.

(noch Ziffer 11)

- 2.3.3 Die Abschaltzeit der Verriegelungseinrichtung (Nr. 1.2.3) wird bei folgenden Betriebszuständen geprüft:
- Gaspendelleitung während der Befüllung abgekoppelt sowie Unterbrechung der Energieversorgung.
- 2.3.4 Die Funktion der Verriegelungseinrichtung ist auch bei gleichzeitiger Befüllung von Ottokraftstoff und Diesellokraftstoff (Simultanbefüllung) bei den unter den vorstehenden Nrn. 2.3.2 und 2.3.3 genannten Betriebszuständen zu prüfen.
- 2.3.5 Soweit vorhanden, ist die Umgehungseinrichtung einschließlich ihrer Aufzeichnungsmöglichkeit auf Funktion zu prüfen.

3 **Prüfbericht**

Der Sachverständige erstellt dem Betreiber zur Vorlage an die Überwachungsbehörde einen Bericht nach § 8 Abs. 5."

Begründung:

Unter Mitarbeit von Vertretern aus obersten Landesbehörden, des Umweltbundesamtes (UBA), der Mineralölwirtschaft, der Hersteller von Gaspendelsystemen sowie des TÜV Nord e. V. wurden in einem Arbeitskreis "20. BImSchV - Gaspendelsysteme" (Vorsitz UBA) zur Konkretisierung des Standes der Technik Anforderungen an Gaspendelsysteme und die angeschlossenen Einrichtungen beim Umfüllen von Ottokraftstoffen aus Straßentankfahrzeugen in Lagertanks an Tankstellen erarbeitet und in einem Merkblatt niedergelegt. Dieses Merkblatt regelt auch die Möglichkeit, auf freiwilliger Basis den Prototyp eines Gaspendelsystems durch einen Sachverständigen vorprüfen zu lassen, um erleichternde Voraussetzungen für die in jedem Einzelfall zu erfolgende Sachverständigenprüfung vor Inbetriebnahme eines Gaspendelsystems zu schaffen. Dieses Merkblatt ist vom Länderausschuß für Immissionsschutz (LAI) auf seiner 89. Sitzung vom 25. bis 27. Oktober 1995 zustimmend zur Kenntnis genommen worden.

Der Arbeitskreis - unter zusätzlicher Beteiligung eines Vertreters des TÜV Rheinland und des RWTÜV - hat danach als notwendigen zweiten Schritt (Erweiterung des Merkblatts) Prüfgrundsätze für die Sachverständigenprüfung der Gaspendelsysteme vor ihrer Inbetriebnahme aufgestellt. Obwohl hierbei fachlich vertretbare Einwände des Mineralölwirtschaftsverbands (MWV) berücksichtigt wurden, hat der MWV schließlich dennoch nicht sein Einver-

(noch Ziffer 11)

ständnis erteilt vor allem mit der Begründung, daß das BMU das Merkblatt nicht bei der Europäischen Kommission notifizieren wolle.

Um einen vergleichbaren Stand der Technik innerhalb der Bundesrepublik zu gewährleisten und gleiche Voraussetzungen für die Durchführung der Sachverständigenprüfungen zu erreichen, wird es für erforderlich gehalten, die materiellen Inhalte des Merkblatts - bei Wegfall der Möglichkeit einer Vorprüfung wegen fehlender gesetzlicher Grundlage - und das Ergebnis über die Aufstellung von Prüfgrundsätzen im Arbeitskreis als Anhang zur Verordnung aufzunehmen. Ein Erfordernis für bundeseinheitliche Prüfgrundsätze ist um so mehr gegeben, weil die 20. BImSchV nunmehr auch wiederkehrende Prüfungen durch Sachverständige vorsieht.

Gegenüber dem Merkblatt wurde davon Abstand genommen, ausschließlich Vakuum-Druckventile als Maßnahme zur Verhinderung des Austritts von Kraftstoffdämpfen über die Be- und Entlüftungsleitungen der Lagertanks vorzuschreiben; die Formulierung unter Nr. 1.1.2 Abs. 4 ist offen gehalten, so daß auch geeignete Alternativmaßnahmen eingesetzt werden können. Letztlich wurde unter Nr. 1.3.2 eine Bestimmung aus der TRbF 40 - Tankstellen - übernommen.

Dieser Empfehlung **widerspricht** der Wirtschaftsausschuß mit folgender

Begründung:

Die Empfehlung des Unterausschusses enthält neue Anforderungen, die über die bisherigen nationalen Regelungen hinausgehen und nicht Gegenstand der Richtlinie 94/63/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 1994 zur Begrenzung der Emissionen flüchtiger organischer Verbindungen (VOC-Emissionen) bei der Lagerung von Ottokraftstoffen und seiner Verteilung von den Auslieferungslagern bis zu den Tankstellen sind. Sie geht daher über das Ziel der Verordnung hinaus, diese Richtlinie in deutsches Recht umzusetzen. Die Empfehlung würde neue technische Regeln rechtsverbindlich festlegen, die durch den vorgeschlagenen nationalen Alleingang zu Handelshemmnissen in der Europäischen Union führen würden. Die vorgeschlagene Ergänzung der Verordnung wäre daher nur nach einer vorherigen Notifizierung möglich. Die im Anhang vorgesehenen technischen Detailregelungen der nach dem Stand der Technik eingeführten Rückgewinnungsanlagen übersteigt im übrigen den Regelungsbedarf einer Verordnung und stünde im Widerspruch zum Deregulierungsziel.

U

12. Zu § 8 Abs. 5 Satz 2

In § 8 Abs. 5 ist Satz 2 wie folgt zu fassen:

"Die jeweils aktuellen Berichte über das Ergebnis der Überprüfungen nach Absatz 2 sowie über das Ergebnis der Messungen nach Absatz 3 sind am Betriebsort aufzubewahren; bei beweglichen Behältnissen ist zusätzlich eine Berichtsausfertigung am Geschäftssitz des Betreibers aufzubewahren."

Als Folge

sind in § 12 Abs. 2 Nr. 3 die Wörter "oder nicht für die vorgeschriebene Dauer" zu streichen.

Begründung:

Für die Wahrnehmung von Vollzugsaufgaben reicht eine Aufbewahrung der aktuellen Berichte am Betriebsort durch den Ordnungspflichtigen mit der Möglichkeit für die Überwachungsbehörden, Berichte sich vorlegen zu lassen, vollkommen aus. Die Gleichsetzung der Aufbewahrungsfrist mit der Meß- und Prüffrist könnte u. U. dazu führen, daß ältere Meß- und Prüfberichte vor Durchführung einer erneut wiederkehrenden (nicht fristgerechten) Messung und Prüfung nicht mehr vorliegen.

Die Aufbewahrung einer Berichtsausfertigung am Geschäftssitz des Betreibers von beweglichen Behältnissen setzt die Überwachungsbehörden in die Lage, Einsicht in die Berichte auch dann nehmen zu können, wenn z. B. Straßentankfahrzeuge unterwegs sind. Da den Überwachungsbehörden die Belieferungszeiten an Tankstellen in der Regel nicht bekannt sind und in Ballungsgebieten oftmals eine Tankstellenbelieferung nachts erfolgt, ist eine Überprüfung auf dem Tankfahrzeug mitzuführender Unterlagen für die Überwachungsbehörde kaum möglich.

U

13. Zu § 8 Abs. 5 Satz 3

In § 8 Abs. 5 ist Satz 3 wie folgt zu fassen:

"Die Berichte sind der zuständigen Behörde innerhalb von vier Wochen zuzuleiten."

Begründung:

Die Zuleitung der Berichte an die Behörde ist Voraussetzung für die Erfüllung von Berichtspflichten, denen die Behörde unterliegt.

U

14. Zu § 9 Satz 2 und Satz 3

In § 9 sind Satz 2 und Satz 3 wie folgt zu fassen:

"Dabei gelten mindestens die Anforderungen nach § 8 Abs. 4 und 5. § 8 Abs. 2 und 6 gelten entsprechend."

Begründung:

Genehmigungsbedürftige Anlagen sollten mindestens die Anforderungen für nicht genehmigungsbedürftige Anlagen erfüllen.

U

15. Zu § 11 Abs. 1a - neu -

In § 11 ist nach Absatz 1 folgender Absatz 1a einzufügen:

"(1a) Ist die Anlage in ein Umweltmanagementsystem auf der Basis eines gültigen Umwelt-Audits gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 1836/93 des Rates vom 29. Juni 1993 über die freiwillige Beteiligung gewerblicher Unternehmen an einem Gemeinschaftssystem für das Umweltmanagement und die Umweltbetriebsprüfung (ABl. EG Nr. L 168 S. 1) einbezogen, kann die zuständige Behörde auf Antrag des Betreibers durch Ausnahme zulassen, daß wiederkehrende Messungen nach § 8 Abs. 3 Nr. 2 oder nach Nummer 3.2.2.1 der Technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft nicht durchgeführt werden, wenn das Eigentüberwachungssystem des Betreibers eigene, gleichwertige Messungen sowie Berichte vorsieht.

Begründung:

Ist eine Anlage in ein Umweltmanagementsystem gemäß EG-Umwelt-Audit-Verordnung einbezogen und sind die technischen und personellen Voraussetzungen gegeben, können wiederkehrende Messungen durch das Umweltmanagementsystem funktional äquivalent substituiert werden.

U 16. Zu § 12 Abs. 2 Nr. 2a - neu

In § 12 Abs. 2 ist nach Nummer 2 folgende Nummer 2a - neu - einzufügen:

"2a. entgegen § 8 Abs. 2 oder 3 eine Überprüfung oder Messung nicht oder nicht rechtzeitig vornehmen läßt,"

Begründung:

Notwendige Ergänzung der ordnungswidrigen Tatbestände.

U 17. Zu § 12 Abs. 2 Nr. 3a - neu -

In § 12 Abs. 2 ist nach Nummer 3 folgende Nummer 3a - neu - einzufügen:

"3a. entgegen § 8 Abs. 5 Satz 3 der zuständigen Behörde einen Bericht nicht rechtzeitig zuleitet."

Begründung:

Notwendige Ergänzung der ordnungswidrigen Tatbestände

B

18. Der federführende **Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** empfiehlt dem Bundesrat ferner die Annahme nachstehender

EntschlieBung

Die Bundesregierung wird gebeten, eine Klärung hinsichtlich des Konkurrenzverhältnisses zwischen den Verordnungen der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) und den Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaft herbeizuführen und sich bei der EU und der ZKR für eine Angleichung der Vorschriften über das Entgasen von Binnenschiffen einzusetzen.

In der von der ZKR beschlossenen Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR) ist das Entgasen von Binnenschiffen bei Einhaltung bestimmter Sicherheitsvorkehrungen grundsätzlich erlaubt. Das ADNR wurde mit der Verordnung zur Inkraftsetzung der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein und der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Mosel vom 21.12.1994 in das deutsche Recht transformiert. Es gilt zugleich nach der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnengewässern vom 21.12.1994 auf allen anderen Bundeswasserstraßen und schiffbaren Binnengewässern. Das Konkurrenzverhältnis zwischen den Verordnungen der ZKR und den Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaft ist nicht geklärt. Es wird insoweit auch auf die Ziffer 1 des Beschlusses des Bundesrates vom 26.09.1997 zum Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen verwiesen, Drucksache 563/97 (Beschluß).