

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Frau Rock und der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksache 11/3032 —

Gefahrguttransporte – Verringerung der Transportmengen

Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Grüner, hat mit Schreiben vom 17. Oktober 1988 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

1. Was unternimmt die Bundesregierung, um die Mengen der Gefahrgüter insgesamt durch eine Veränderung der Produktions- und Weiterverarbeitungsweisen zu verringern?

Der Transport von Gefahrgütern ist grundsätzlich nicht zu vermeiden. Eine Verringerung der Gefahrguttransportmengen durch Veränderung der Produktions- und Weiterverarbeitungsweisen mit Hilfe ordnungsrechtlicher Maßnahmen hält die Bundesregierung nicht für den richtigen Weg.

Der weitaus größte Teil der transportierten Gefahrgüter besteht aus Kraft- und Brennstoffen.

Entscheidend ist daher, die Transporte als solche sicherer zu machen.

In dieser Erkenntnis hat die Bundesregierung zahlreiche Regelungen erlassen und Maßnahmen ergriffen, um die Sicherheit beim Transport von Gefahrgütern weiter zu erhöhen.

2. Wann ist mit einem Produktions- und Weiterverarbeitungsverbot von FCKW und PCB zu rechnen?

Produktion und Verbrauch ozonabbauender FCKW werden durch eine in den Mitgliedstaaten verbindliche, unmittelbar geltende EG-Verordnung zur Umsetzung des Montrealer Protokolls mit

dem Ziel einer Reduktion um die Hälfte bis zum Jahre 1998 beschränkt (Basis: 1986). Diese Verordnung wird voraussichtlich zum 1. Januar 1989 in Kraft treten. Die Bundesregierung wird sich für eine weitere deutliche Verschärfung von Maßnahmen des Montrealer Protokolls einsetzen. Ob und ggf. welche ordnungsrechtlichen Maßnahmen zur Durchsetzung dieses Zieles erforderlich sind, wird im Einzelfall zu prüfen sein.

Die in Arbeit befindliche „PCB-Verbotsverordnung“ sieht u. a. ein Verbot der Produktion und der Weiterverarbeitung von PCB-haltigen Stoffen, Zubereitungen und Erzeugnissen vor. Diese Verordnung soll Anfang des Jahres 1989 in Kraft treten.

3. Wann werden besonders umweltschädliche Stoffe massiv mit einer Umweltbelastungssteuer belegt (z. B. Chlor)?

Die am Verursacherprinzip orientierte Umweltpolitik der Bundesregierung ist darauf ausgerichtet, durch entsprechende Rahmenbedingungen für das wirtschaftliche Handeln von Wirtschaft und Verbrauchern die Voraussetzungen dafür zu schaffen, daß Umweltbelastungen in Produktion und Konsum von vornherein möglichst weitgehend vermieden werden.

Zu den Instrumenten, mit denen der Staat Signale setzen kann, gehören grundsätzlich auch Umweltsteuer-, Umweltabgabe oder abgabeähnliche Lösungen, wie Gebühren, Pfandregelungen etc.

Das Abgabeinstrument enthält für den Verursacher immer die Option, entweder Maßnahmen zur Vermeidung von Umweltbelastungen durchzuführen oder die Abgabe zu zahlen. Daher verbietet sich der Einsatz von Abgabeinstrumenten dort, wo wegen der Gefährlichkeit der jeweiligen Stoffe Gefahren und erhebliche Beeinträchtigung nur dadurch vermieden werden können, daß jeder, der diese Stoffe produziert, verwendet oder mit ihnen umgeht, an strenge Auflagen gebunden wird.

Die Bundesregierung denkt daher für den Bereich der Gefahrenabwehr nicht an die Einführung von Abgaben oder Steuern.

4. Wann wird die Bundesregierung dafür Sorge tragen, daß durch Anwendung von § 5 BImSchG die Produktion umweltunverträglicher Stoffe eingeschränkt wird?

Die Bundesregierung hat die nach § 5 BImSchG für genehmigungsbedürftige sowie die nach § 22 BImSchG für nicht genehmigungsbedürftige Anlagen geltenden Grundpflichten der Anlagenbetreiber für bestimmte Bereiche in Rechtsverordnungen und allgemeinen Verwaltungsvorschriften näher festgelegt. Als Beispiele wird auf die Verordnung zur Emissionsbegrenzung von leichtflüchtigen Halogenkohlenwasserstoffen – 2. BImSchV – vom 21. April 1986 (BGBl. I S. 571), die Verordnung über Großfeuerungsanlagen – 13. BImSchV – vom 22. Juni 1983 (BGBl. I S. 719) sowie die Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft – TA

Luft – vom 27. Februar 1986 (GMBI. S. 95) verwiesen. Anforderungen an die Beschaffenheit von Stoffen und Erzeugnissen können ferner in Rechtsverordnungen nach §§ 34, 35 und 37 BImSchG gestellt werden. Als Beispiel wird auf die Verordnung über Schwefelgehalt von leichtem Heizöl und Dieselkraftstoff – 3. BImSchV –, zuletzt geändert durch Verordnung vom 14. Dezember 1987 (BGBl. I S. 2671), verwiesen. Die Bundesregierung wird im übrigen auch in Zukunft weitere Anforderungen an die Betreiber von Anlagen und an die Beschaffenheit von Stoffen und Erzeugnissen stellen, wenn dies aus Gründen des Umweltschutzes erforderlich ist.

5. In welchen Bundesländern im einzelnen sind die 27 000 Tanklastzüge in der Bundesrepublik Deutschland zugelassen (aufgeschlüsselt nach Nah-, Bezirks- und Fernverkehrskonzessionen), und wo befinden sich die Zentren der
- a) Chemie- und Mineralölindustrie sowie
 - b) der Sondermülldeponierung?

Der Bestand an Tankfahrzeugen am 1. Juli 1987 in der Gliederung nach Bundesländern, Fahrzeug- und zum Teil auch Bauarten ist der Anlage zu entnehmen. Anzumerken ist, daß sich die erwähnten 27 000 Tanklastzüge aus den Beständen an Lastkraftwagen (17 285) und an Sattelanhängern (9 782) zusammensetzen dürften, die einen Bestand von 27 067 Fahrzeugen ergeben. Eine Aufschlüsselung der Fahrzeuge nach den erteilten Konzessionen ist der Bundesregierung nicht möglich, da diese Angaben im Zentralen Fahrzeugregister nicht gespeichert werden.

Die Unternehmen der chemischen Industrie verteilen sich über das gesamte Bundesgebiet. Schwerpunkt (gemessen am Chemieumsatz – 1987) ist Nordrhein-Westfalen (rund 39 %), gefolgt von Rheinland-Pfalz (rund 14 %), Hessen (rund 12 %), Baden-Württemberg (rund 11 %) und Bayern (rund 10 %).

Die Zentren der Mineralölindustrie befinden sich in den Räumen Ingolstadt, Karlsruhe, Rhein/Ruhr und Hamburg/Heide.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Standorte der z. Z. betriebenen und öffentlich zugänglichen Sonderabfalldeponien für jedes Bundesland aufgelistet.

Eine vollständige Liste aller in Betrieb befindlichen Sonderabfalldeponien liegt der Bundesregierung im Hinblick auf die Zuständigkeit der Länder für Genehmigung und Überwachung nicht vor. Dies betrifft insbesondere die industrieeigenen Deponien, die grundsätzlich nur betriebseigene Abfälle ablagern. Sie kann im Rahmen der vorgegebenen Beantwortungsfrist auch nicht erstellt werden.

Bundesland	Standort
Bayern	Schwabach Gallenbach Raindorf
Hessen	Kirchhain/Kleinseelheim
Niedersachsen	Söhlde, Ortsteil Hoheneggelsen
Nordrhein-Westfalen	Breitscheid, Kreis Mettmann Grevenbroich-Neuenhausen Hünxe-Schermbach, Kreis Wesel
Rheinland-Pfalz	Gerolsheim
Schleswig-Holstein	Groß Weeden (Gemeinde Rondeshagen)

Bestand an Tankfahrzeugen am 1. Juli 1987
(einschließlich der vorübergehend abgemeldeten Fahrzeuge)

Land	Lastkraftwagen			Gewöhnliche Anhänger			Sattelanhänger		
	davon mit			davon mit			davon mit		
	Zu- sammen 1	Spezial- aufbau 2	Aufsetz- tank ¹⁾ 3	Zu- sammen 4	Spezial- aufbau 5	Aufsetz- tank ¹⁾ 6	Zu- sammen 7	Spezial- aufbau 8	Aufsetz- tank ¹⁾ 9
Insgesamt									
Schleswig-Holstein	1 007	968	39	315	303	12	307	306	1
Hamburg	265	250	15	72	70	2	345	345	—
Niedersachsen	2 626	2 504	122	939	909	30	1 185	1 179	6
Bremen	169	163	6	33	33	—	120	120	—
Nordrhein-Westfalen	3 456	3 256	200	1 291	1 236	55	3 245	3 231	14
Hessen	1 474	1 375	99	477	459	18	655	650	5
Rheinland-Pfalz	1 136	1 050	86	534	510	24	625	623	2
Baden-Württemberg	2 351	2 206	145	885	842	43	1 295	1 289	6
Bayern	4 228	4 012	216	1 452	1 416	36	1 579	1 572	7
Saarland	321	289	32	94	91	3	122	122	—
Berlin (West)	249	243	6	116	107	9	303	300	3
Bundesgebiet ²⁾	17 285	16 319	966	6 212	5 980	232	9 782	9 738	44
davon zum Transport gefährlicher Güter									
Schleswig-Holstein	583	549	34	127	124	3	213	213	—
Hamburg	243	229	14	46	45	1	251	251	—
Niedersachsen	1 594	1 484	110	430	414	16	822	818	4
Bremen	123	119	4	10	10	—	96	96	—
Nordrhein-Westfalen	2 781	2 603	178	698	673	25	2 538	2 531	7
Hessen	1 187	1 094	93	257	244	13	510	507	3
Rheinland-Pfalz	857	783	74	203	193	10	473	471	2
Baden-Württemberg	1 881	1 752	129	478	461	17	1 005	1 002	3
Bayern	2 792	2 589	203	464	449	15	1 257	1 251	6
Saarland	294	265	29	67	65	2	97	97	—
Berlin (West)	239	236	3	92	85	7	195	193	2
Bundesgebiet ²⁾	12 577	11 706	871	2 876	2 767	109	7 458	7 431	27
anderer Güter									
Schleswig-Holstein	424	419	5	188	179	9	94	93	1
Hamburg	22	21	1	26	25	1	94	94	—
Niedersachsen	1 032	1 020	12	509	495	14	363	361	2
Bremen	46	44	2	23	23	—	24	24	—
Nordrhein-Westfalen	675	653	22	593	563	30	707	700	7
Hessen	287	281	6	220	215	5	145	143	2
Rheinland-Pfalz	279	267	12	331	317	14	152	152	—
Baden-Württemberg	470	454	16	407	381	26	290	287	3
Bayern	1 436	1 423	13	988	967	21	322	321	1
Saarland	27	24	3	27	26	1	25	25	—
Berlin (West)	10	7	3	24	22	2	108	107	1
Bundesgebiet ²⁾	4 708	4 613	95	3 336	3 213	123	2 324	2 307	17

¹⁾ Einschließlich Tankfahrzeuge mit Wechselbehälter.

²⁾ Einschließlich Fahrzeuge der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Bundespost, die in den Ländersummen nicht enthalten sind.

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

