

**08.12.08**

**Empfehlungen  
der Ausschüsse**

U - A - Vk - Wi

zu **Punkt ...** der 853. Sitzung des Bundesrates am 19. Dezember 2008

---

Zehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionschutzgesetzes (Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraftstoffen - 10. BImSchV)

A

**Der federführende Ausschuss für  
Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U)  
und der Agrarausschuss (A)**

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

U 1. Zu § 6 Überschrift,

Satz 2 - neu - und 3 - neu - \*

Bei  
Annahme  
entfällt  
Ziffer 2

§ 6 ist wie folgt zu ändern:

a) Die Überschrift ist wie folgt zu fassen:

---

\* Sachzusammenhang zur BR-Drs. 830/1/08, Ziffer 1

...

## "§ 6

## Beschaffenheit von Erdgas und Biogas als Kraftstoff"

b) Dem bisherigen Text sind folgende Sätze anzufügen:

"Biogas als Kraftstoff darf im geschäftlichen Verkehr an den Verbraucher nur veräußert werden, wenn seine Eigenschaften mindestens den Anforderungen der DIN 51624, Ausgabe Februar 2008, entsprechen. Erdgas und Biogas dürfen in jedem Verhältnis gemischt als Kraftstoff im geschäftlichen Verkehr an den Verbraucher nur veräußert werden, wenn die Eigenschaften des fertigen Produktes mindestens den Anforderungen der DIN 51624, Ausgabe Februar 2008, entsprechen."

Begründung:

Durch diesen Änderungsvorschlag soll sichergestellt werden, dass auch Biomethan (Biogas) in Kraftstoffqualität uneingeschränkt verwendet werden kann. Mit der Klarstellung wird die erforderliche Einheitlichkeit mit dem Gesetzentwurf zur Änderung der Förderung von Biokraftstoffen (BR-Drs. 830/08) hergestellt.

Dieser Gesetzentwurf verweist zwar auf die 10. BImSchV, ohne jedoch zu berücksichtigen, dass in der 10. BImSchV nur Erdgas erwähnt wird. Dies könnte bei enger Auslegung bedeuten, dass tatsächlich nur Erdgas, aber kein Biogas verwendet werden darf.

Zwar ist nach DIN 51624 die Zumischung von Biogas zulässig, doch könnte dies durch die 10. BImSchV als rechtlich übergeordnete Vorschrift wegen der ausschließlichen Verwendung des Begriffs "Erdgas" eingeschränkt sein. Außerdem lässt die DIN-Norm offen, ob damit auch die Verwendung von reinem Biogas zulässig ist.

A 2. Zu § 6 Überschrift,

Satz 1,

Satz 2 - neu -

Entfällt  
bei  
Annahme  
von  
Ziffer 1

§ 6 ist wie folgt zu ändern:

a) Die Überschrift ist wie folgt zu fassen:

"§ 6

Beschaffenheit von Erdgas/Biomethan als Kraftstoff"

b) In Satz 1 ist nach dem Wort "Erdgas" das Wort "/Biomethan" einzufügen.

c) Folgender Satz ist anzufügen:

"Biogas, das den Anforderungen der DIN 51624 entspricht, darf in Reinform und in jedem Verhältnis mit Erdgas gemischt als Kraftstoff angeboten werden."

Folgeänderung:

In den Anlagen 6a und 6b sind die Kraftstoffkennzeichnungen jeweils um eine Angabe zum Biomethan-Anteil zu ergänzen.

Begründung:

Durch diesen Änderungsvorschlag soll sichergestellt werden, dass auch Biomethan (Biogas) in Kraftstoffqualität uneingeschränkt verwendet werden kann. Mit der Klarstellung wird die erforderliche Einheitlichkeit mit dem Gesetzentwurf zur Änderung der Förderung von Biokraftstoffen (BR-Drs. 830/08) hergestellt.

Dieser Gesetzentwurf verweist zwar auf die 10. BImSchV, ohne jedoch zu berücksichtigen, dass in der 10. BImSchV nur Erdgas erwähnt wird. Dies könnte bei enger Auslegung bedeuten, dass tatsächlich nur Erdgas, aber kein Biogas verwendet werden darf.

Zwar ist nach DIN 51624 die Zumischung von Biogas zulässig, doch könnte dies durch die 10. BImSchV als rechtlich übergeordnete Vorschrift wegen der ausschließlichen Verwendung des Begriffs "Erdgas" eingeschränkt sein. Außerdem lässt die DIN-Norm offen, ob damit auch die Verwendung von reinem Biogas zulässig ist.

U 3. Zu § 8 Satz 2 - neu -

Dem § 8 ist folgender Satz anzufügen:

"Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit veröffentlicht jährlich eine Liste der nach Satz 1 als gleichwertig anerkannten Kraftstoffe."

Begründung:

Eine aktuelle bundeseinheitlich anzuwendende Liste ist Voraussetzung für eine sinnvolle Anwendung dieser Klausel durch die Überwachungsbehörden. Die Länder verfügen nicht über die Voraussetzungen zur Erstellung einer derartigen Liste.

U 4. Zu § 9 Abs. 1

In § 9 Abs. 1 ist im einleitenden Satzteil nach den Wörtern "an der Tankstelle" das Wort "ausschließlich" einzufügen.

Begründung:

Wie die Praxis gezeigt hat, werden einzelne Kraftstoffsorten (wie z.B. Biodiesel) an vielen Tankstellen mit Hinweis auf bestimmte Qualitätsmanagementsysteme oder sonstige zusätzlichen Eigenschaften ausgelobt, ohne dass im Einzelfall auch die zugesicherte Qualität angeboten wurde oder die zusätzliche Eigenschaft belegt werden konnte.

U 5. Hauptempfehlung zu Ziffer 10Zu § 9 Abs. 2 Satz 1 und 2

§ 9 Abs. 2 Satz 1 und 2 ist wie folgt zu fassen:

"Bei der Abgabe über Betriebstankstellen an geschlossene Fahrzeugflotten können auch Mischkraftstoffe aus Ottokraftstoffen nach § 1 und Bioethanol bis zu einem Anteil an Bioethanol von 10 Volumenprozent in Verkehr gebracht werden. An den Zapfsäulen ist die Qualität der Kraftstoffe unter Angabe des Bioethanolanteils und mit dem Hinweis, dass es sich um keinen Regelkraftstoff handelt, deutlich sichtbar zu machen."

Begründung:

Durch diesen Änderungsvorschlag soll sichergestellt werden, dass auch über Betriebstankstellen nur Ottokraftstoffe in den Verkehr gebracht werden, die für Kraftfahrzeuge geeignet sind und die die Einhaltung der Abgasnormen erwarten lassen.

Gemäß § 11 ist die Kfz-Industrie verpflichtet, für von ihr in Verkehr gebrachte Fahrzeuge die empfohlenen und verwendbaren Kraftstoffqualitäten bekannt zu geben. Das können grundsätzlich nur Kraftstoffe nach §§ 1 bis 7 oder gleich-

Bei  
Annahme  
entfällt  
Ziffer 10

wertige Kraftstoffe nach § 8 sein. Durch Weiterentwicklungen können neuere Fahrzeugmodelle teilweise auch andere Kraftstoffe verwenden, ohne dass es dadurch zu schädlichen Umwelteinwirkungen oder zu Schäden an den Fahrzeugen kommt. Aber auch in diesen Fällen kann es sich nur um definierte Kraftstoffe handeln. Für Mischkraftstoffe nicht definierter Qualität besteht daher regelmäßig keine zulässige Verwendung und somit auch kein Bedarf. Der Einsatz solcher ungeeigneter Kraftstoffe kann zu einem erhöhten Emissionsausstoß und damit auch zu schädlichen Umwelteinwirkungen führen.

Der Ottokraftstoff E 10, der für viele Kraftfahrzeuge geeignet ist, ist bisher noch nicht genormt. Die Normung wird voraussichtlich im ersten Quartal 2009 abgeschlossen sein. Da dieser Kraftstoff bisher schon vereinzelt angeboten wird, kann er zumindest über Betriebstankstellen generell zugelassen werden.

Eine Auszeichnung der Kraftstoffqualität ist erforderlich, da an Betriebstankstellen häufig nicht nur der betriebliche Fuhrpark betankt wird, sondern auch die Privatfahrzeuge von Betriebsangehörigen. Ohne eine Auszeichnung kann in diesen Fällen vom Fahrzeughalter nicht geprüft werden, ob der Kraftstoff für das Fahrzeug geeignet ist.

U 6. Zu § 10 Abs. 1 Satz 2 - neu -

Dem § 10 Abs. 1 ist folgender Satz anzufügen:

"Die Unterrichtung erfolgt schriftlich, mindestens zusammen mit einem dem Auszeichnungspflichtigen auszustellenden Lieferschein."

Begründung

In der Praxis kommt es an den Tankstellen immer wieder zu Problemen mit dem Nachweis der gelieferten Kraftstoffqualitäten. Hier ist eine Präzisierung analog zur Allgemeinen Verwaltungsvorschrift in der Verordnung selbst erforderlich, um vor dem Hintergrund der nach wie vor unzureichenden Qualitäten einzelner Kraftstoffsorten (insbesondere Biodiesel) und der fehlenden Erfahrung mit den Alternativkraftstoffen (insbesondere E 85 und Erdgas) für den Vollzug eine rechtlich bindende Vorschrift zu erhalten, die die Ahndung von Verstößen erleichtern hilft.

U 7. Zu § 10a - neu -

Nach § 10 ist folgender § 10a einzufügen:

"§ 10a

Überwachung

(1) Die zuständigen Behörden ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um durch Probenahmen zu kontrollieren, ob die Beschaffenheitsanforderungen der §§ 1 und 2 eingehalten werden. Die Probenahmen müssen mit ausreichender Häufigkeit vorgenommen werden, so dass sie für den jeweiligen Kraftstoff repräsentativ sind. Die Prüfverfahren ergeben sich aus den einschlägigen DIN-Vorschriften.

(2) Die nach Landesrecht zuständigen obersten Landesbehörden oder die von ihnen bestimmten Behörden legen bis spätestens zum 31. Mai des folgenden Jahres eine jährliche Übersicht der Ergebnisse der nach Absatz 1 vorgenommenen Maßnahmen dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit zur Berichterstattung an die Kommission der Europäischen Gemeinschaften vor."

Begründung:

Die Überwachungs- und Berichterstattungspflicht für Otto- und Dieselmotoren für die Bundesrepublik Deutschland ergibt sich aus Artikel 8 der Richtlinie 2003/17/EG. Ähnlich wie in übrigen Verordnungen zum BImSchG wird es für erforderlich gehalten, die Überwachungs- und Berichterstattungspflicht in dieser Verordnung mit aufzunehmen.

U 8. Zu § 14 Nr. 1

In § 14 Nr. 1 ist die Angabe "§ 1 Satz 1, § 2 Satz 1 oder §§" durch die Angabe "§§ 1, 2," zu ersetzen.

Begründung:

Durch Bezugnahme nur auf den Satz 1 in den §§ 1 und 2 sind Verstöße gegen die DIN EN-Normen künftig nicht mehr als Ordnungswidrigkeiten anzusehen. Hier scheint offensichtlich ein redaktioneller Fehler vorzuliegen, der bei der Anpassung eines älteren Entwurfes entstanden ist.

B

9. Der **Verkehrsausschuss** und der **Wirtschaftsausschuss** empfehlen dem Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes zuzustimmen.

C

Der **federführende Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** (U) und der **Agrarausschuss** (A) empfehlen dem Bundesrat ferner, die folgende EntschlieÙung zu fassen:

U 10. Hilfsempfehlung zu Ziffer 5

Entfällt  
bei  
Annahme  
von  
Ziffer 5

Zu § 9 Abs. 2

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung darauf hinzuwirken, dass auch über Betriebstankstellen nur genormte Ottokraftstoffe und Dieselkraftstoffe in den Verkehr gebracht werden.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass rund die Hälfte des bundesweiten Dieselkraftstoffabsatzes über Betriebstankstellen erfolgt.

Gemäß § 11 ist die Kfz-Industrie verpflichtet, für von ihr in Verkehr gebrachte Fahrzeuge die empfohlenen und verwendbaren Kraftstoffqualitäten bekannt zu geben. Das können grundsätzlich nur Kraftstoffe nach §§ 1 bis 7 oder gleichwertige Kraftstoffe nach § 8 sein. Durch Weiterentwicklungen können neuere Fahrzeugmodelle teilweise auch andere Kraftstoffe verwenden, ohne dass es dadurch zu schädlichen Umwelteinwirkungen oder zu Schäden an den Fahrzeugen kommt. Aber auch in diesen Fällen kann es sich nur um definierte Kraftstoffe handeln. Für Mischkraftstoffe nicht definierter Qualität besteht daher regelmäßig keine zulässige Verwendung und somit auch kein Bedarf. Der Einsatz solcher ungeeigneter Kraftstoffe kann zu einem erhöhten Emissionsausstoß und damit auch zu schädlichen Umwelteinwirkungen führen.

- A 11. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, die gesetzlichen Voraussetzungen zu schaffen, damit eine freiwillige Markteinführung von Bioethanol als Mischung mit Benzin als "Super E 10" und "Normal E 10" an öffentlichen Tankstellen weiter möglich ist.

Begründung:

Die in § 9 Abs. 2 der 10. BImSchV-E vorgesehenen Regelungen sehen für E 10 lediglich eine Abgabe über Betriebstankstellen an geschlossene Fahrzeugflotten vor. Damit wird die bereits laufende freiwillige Markteinführung von E 10 konterkariert. Es gibt keinen Grund, die Nutzung von E 10 in der weit überwiegenden Mehrheit des Kfz-Bestandes aus deutscher Herstellung zu verhindern und den Autofahrern die im Markt bereits eingeführte Benzinsorte E 10 als eine umweltfreundliche und preisgünstige Alternative vorzuenthalten.

- U 12. Der Bundesrat tritt der Einschätzung der Bundesregierung im Hinblick auf die Auswirkungen dieser Verordnung unter den Buchstaben D. und E. des Vorblattes sowie auf die möglichen Probleme mit der Einhaltung von Luftqualitätszielen mit folgender Stellungnahme entgegen:

Der Bundesrat ist im Hinblick auf die entstehenden Kosten für die Haushalte der Länder und das allgemeine Preisniveau abweichender Auffassung.

Als Folge der Novellierung werden in Zukunft für die repräsentativen Probenahmen nicht nur längere Fahrstrecken in den Flächenländern erforderlich werden, auch die Prüfung und Probenahme an den Tankstellen wird sich je nach Anzahl der angebotenen Kraftstoffarten deutlich erhöhen. Dies führt zu einem Mehrbedarf für die Länderhaushalte, der durch Gebühren erfahrungsgemäß nicht adäquat refinanziert werden kann. Auch die Kostenbescheide an die Tankstellenbetreiber für Probenahme und Analytik werden sich erhöhen, wobei für die Analytik von Flüssiggas- und Erdgas-Qualitäten noch keine Erfahrungen vorliegen.

Da damit zu rechnen ist, dass auch die steigenden Produktionskosten für die biogenen Anteile der Kraftstoffe auf den Abgabepreis aufgeschlagen werden, ist im Ergebnis mit einem messbaren Anstieg der Verbraucherendpreise zu rechnen.

Der Bundesrat erwartet, dass die Bundesregierung die erforderlichen Daten zur Beurteilung der Auswirkungen neuer Kraftstoffsorten auf die Luftqualität zeitnah vorlegt.



Vor dem Hintergrund der Probleme in den Städten, die europäischen Grenzwerte für die Luftschadstoffe (entsprechend der Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa) insbesondere bei den Stickoxiden und Feinstaub einzuhalten, ist sicherzustellen, dass der Einsatz der neuen Kraftstoffe - mindestens - nicht zu einer Verschlechterung der Luftqualität führt. Die Verminderung der Fahrzeug-spezifischen Emissionen, die durch die höheren Schadstoffklassen Euro 5 und 6 erreicht werden soll, muss auch bei Verwendung der neuen Kraftstoffe im Alltagsbetrieb der Fahrzeuge garantiert sein. Die Typprüfung der Fahrzeuge ist entsprechend auch auf die neuen Kraftstoffe anzupassen.

Abgasuntersuchungen mit Biodiesel nach DIN 14214 zeigen, dass die Stickoxidemissionen gegenüber Diesel nach DIN 590 um ca. 10 Prozent erhöht sind. Eine Zunahme der Stickoxidbelastung in den verkehrsbelasteten Innenstädten würde die Bemühungen der Länder und Kommunen, die durch die Luftreinhalteplanung und deren Umsetzung eine Verbesserung der Luftqualität und die Einhaltung der Grenzwerte nach der 22. BImSchV anstreben, konterkarieren.

Ein entsprechender Nachweis der Unbedenklichkeit der neuen Kraftstoffe auf die Luftqualität ist deshalb Voraussetzung, die beabsichtigten Änderungen und Ergänzungen in der 10. BImSchV wirksam werden zu lassen.

- U 13. Der Bundesrat weist darauf hin, dass die europaweiten Abstimmungen zu Kraftstoffqualitätsnormen sowie jegliche verbindliche Nachhaltigkeitsanforderungen an Biomasse und daraus hergestellte Biokraftstoffe fehlen. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung deshalb, die Förderung von Biokraftstoffen schnellstmöglich auf eine europäische Grundlage umfassender Nachhaltigkeit zu stellen, die die heimischen ländlichen Räume stärkt und eine hohe Umweltqualität tatsächlich sicherstellt.

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Die Bundesregierung legt mit der Neufassung der 10. BImSchV einen weiteren isolierten Baustein zur Förderung der Biokraftstoffe vor. Es fehlen bislang aber erforderliche europaweite Abstimmungen zu Kraftstoffnormen, zu Nachhaltigkeitsanforderungen und zu Biokraftstoffzielen. Weitere Änderungen und Nachjustierungen sind somit nicht auszuschließen.