



Antrag

der Abgeordneten **Florian Streibl, Dr. Fabian Mehring, Benno Zierer, Prof. (Univ. Lima) Dr. Peter Bauer, Manfred Eibl, Susann Enders, Dr. Hubert Faltermeier, Hans Friedl, Tobias Gotthardt, Eva Gottstein, Joachim Hanisch, Wolfgang Hauber, Johann Häusler, Dr. Leopold Herz, Alexander Hold, Nikolaus Kraus, Rainer Ludwig, Gerald Pittner, Bernhard Pohl, Kerstin Radler, Gabi Schmidt, Jutta Widmann und Fraktion (FREIE WÄHLER),**

Jürgen Baumgärtner, Alexander König, Jochen Kohler, Ulrike Scharf, Josef Schmid, Angelika Schorer, Thorsten Schwab, Klaus Stöttner, Martin Wagle CSU

Reduzierung des Schwefelgehalts im Kerosin

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich auf Bundes- und EU-Ebene für eine Absenkung der geltenden Normen für den Schwefelgehalt in Kerosin einzusetzen.

Begründung:

Die EU-Grenzwerte und geltenden Normen für den Schwefelgehalt in Kraftstoffen variieren sehr stark. Während für Pkw-Kraftstoffe ein Schwefelgehalt von maximal 0,01 g pro kg Kraftstoff zulässig ist, gilt für Kerosin ein maximal zulässiger Wert von 3 g pro kg. Das Kerosin, das in deutschen Raffinerien hergestellt wird, weist dank guter Kraftstoffqualität einen wesentlich niedrigeren Schwefelgehalt auf. Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt geht von einem durchschnittlichen Schwefelgehalt von 0,03 g pro kg aus.

Der Schwefelgehalt im Kraftstoff hat nicht nur Auswirkungen auf die Entstehung von Schwefeldioxid. Es wird auch davon ausgegangen, dass ein hoher Schwefelgehalt dazu führt, dass beim Verbrennungsprozess besonders viele ultrafeine Staubpartikel (UFP) entstehen. Das Hessische Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG), das seit Jahren die Ultrafeinstaubbelastung rund um den Flughafen Frankfurt untersucht, bestätigt, dass der Luftverkehr einen wesentlichen Anteil an der Ultrafeinstaubbelastung hat.

Als kurzfristig wirksame Maßnahme, den Schadstoffausstoß im Luftverkehr zu reduzieren, empfiehlt das HLNUG die weitere Reduzierung des Schwefelgehaltes im Kerosin. Eine Anpassung des viel zu hohen Grenzwertes soll sicherstellen, dass in der gesamten EU die technischen Möglichkeiten zur Entschwefelung des Flugbenzins besser genutzt werden.