



II-9162 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

DER BUNDESMINISTER  
FÜR UMWELT, JUGEND UND FAMILIE  
DR. MARILIES FLEMMING

22. Nov. 1989

1031 WIEN, DEN .....  
RADETSKYSTRASSE 2  
TELEFON (0222) 71 1 58

Zl. 70 0502/ -Pr. 2/89

An den  
Herrn Präsidenten  
des Nationalrates

Parlament  
1017 Wien

4234 IAB

1989 -11- 28

zu 4265 IJ

Auf die Anfrage Nr. 4265/J der Abgeordneten Resch, Dr. Keppelmüller und Genossen vom 28. September 1989, betreffend Dioxinmissionen aus Auspuffgasen, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

ad 1:

Dem Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie sind diesbezügliche Untersuchungen bekannt. Dabei handelt es sich um zwei schwedische Untersuchungen von:

- \* Stellan Marklund, Christoffer Rappe und Mats Thyskind, (1987),
- \* Peter Haglund, Karl-Erik Egebäck und Bo Jansson, (1989),

um eine bundesdeutsche Untersuchung von:

- \* Hagenmaier, Hutzinger, et al., (1989) und

um eine neuseeländische Untersuchung von:

- \* Bingham, Edmunds, Graham, Jones und Young, (1989).

- 2 -

ad 2:

Die genannten Untersuchungen kommen zum Ergebnis, daß in Abgasen von Kraftfahrzeugen, die mit verbleitem Benzin betrieben werden, Dioxine und verwandte Verbindungen nachweisbar sind. Der Konzentrationsbereich lag zwischen 30 und 540 pg/km bezogen auf TCDD-Äquivalente (oder 24 und 540 pg/km 2, 3, 7, 8-TCDD); dies bedeutet, daß die Emissionskonzentrationen in der Größenordnung von 0,1 ng TCDD-Äquivalenten/m<sup>3</sup> liegen.

ad 3:

Die Ergebnisse der wenigen genannten ausländischen Untersuchungen, die zu diesem Thema durchgeführt wurden, sind im Prinzip auf Österreich übertragbar, sodaß in den industrialisierten Ländern mit einer durchschnittlichen Konzentration von 3,4 pg/m<sup>3</sup> Luft (aus unterschiedlichen Quellen wie Hausbrand, Müllverbrennungsanlagen, Waldbrände, Kfz-Verkehr etc.) zu rechnen ist.

Abschätzungen der gesamten Dioxinmissionen aus dem Kraftfahrzeugverkehr wurden bisher in Schweden, in der Schweiz und in der Bundesrepublik Deutschland durchgeführt. Sie kommen zum Ergebnis, daß in Schweden 5 - 15 g TCDD-Äquivalente pro Jahr, in der Schweiz 4,5 - 13,5 und in der BRD etwa 40 g TCDD-Äquivalente pro Jahr landesweit durch den Kfz-Verkehr emittiert werden. Der Verbrauch an verbleitem Kraftstoff liegt in Österreich etwa bei einem Fünftel von dem der BRD, was eine Abschätzung für Österreich von wenigen Gramm Dioxin-Äquivalenten pro Jahr ergibt und damit gut mit den schweizer und schwedischen Abschätzungen übereinstimmt. Im Vergleich dazu liegen die gesamten bekannten Dioxinmissionen im heurigen Jahr in Schweden zwischen 70 und 140 g, in der Schweiz zwischen 285 und 370 g und in der BRD allein aus den Müllverbrennungsanlagen bei 400 g TCDD-Äquivalenten.

- 3 -

Eine Beurteilung, ob eine gesundheitliche Gefährdung von Anrainern stark befahrener Straßen durch Dioxine besteht, bleibt medizinischen Sachverständigen vorbehalten.

Die chemische Analyse einer Bodenprobe von einer extrem stark verkehrsbeeinflussten Fläche direkt nahen der Fahrbahn der Brennerautobahn, die im Rahmen einer Untersuchung des Umweltbundesamtes in Tirol durchgeführt wurde, ergab leicht erhöhte, keinesfalls aber auffällige Gehalte an polychlorierten Dibenzodioxinen und Dibenzofuranen.

ad 4:

Der Grund für Dioxinmissionen aus dem Kraftfahrzeugverkehr ist in Zusatzstoffen von verbleitem Benzin (sogenannten "Scavengern") zu suchen. Gebräuchlich sind Dichlorethan und Dibromethan, also halogenierte Kohlenwasserstoffe, die als Quelle der Halogenatome Chlor und Brom in den entstehenden polyhalogenierten Dibenzodioxinen und Dibenzofuranen anzusehen sind. Es ist in Österreich nur bei der Verwendung verbleiten Superbenzins von Dioxinmissionen auszugehen. Mit der Katalysatorpflicht wird in Österreich das verbleite Benzin zunehmend vom Markt verschwinden, was automatisch zu einer schrittweisen Verminderung des Dioxinproblems beim KFZ-Verkehr führen wird.

Die ÖMV verwendet nach eigenen Angaben nur Dibromethan und kein Dichlorethan als Zusatzstoff zum verbleiten Superbenzin. Folglich entstehen bei der Verbrennung im Ottomotor nur bromierte und kleine chlorierten bzw. mischhalogenierten Dioxine.

ad 5:

Zur Erzielung der für den Betrieb von Benzinhochleistungsmotoren notwendigen Oktanzahlen sind andere Zusatzstoffe möglich, deren Verfügbarkeit am Weltmarkt zur Zeit nur eine

- 4 -

beschränkte ist und die derzeit in Österreich nicht auf dem Markt sind.

ad 6:

Bei Verwendung von unverbleitem Benzin oder Dieselkraftstoffen ist keine Umweltbelastung durch Folgeprodukte der halogenierten Scavengern mehr möglich.

Ein sofortiger Immissionsstop wäre daher nur durch eine Einstellung des Betriebs von mit verbleitem Benzin betriebenen Kraftfahrzeugen bzw. durch eine rasche Umstellung der treibstoffherstellenden Industrie auf andere, umweltfreundlichere Zusatzstoffe möglich. Diesbezügliche Gespräche wurden bereits aufgenommen.

