

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Dr. Jürgen Rochlitz, Gila Altmann (Aurich) und der
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Gesundheitsgefahren aus Dieselabgasen

In der Bundesrepublik Deutschland besitzt jeder siebte PKW einen Dieselmotor. Die Schadstoffemissionen von Dieselaggregaten sind aufgrund ihres quantitativen und spezifischen Anteils an kanzerogenen Stoffen und solchen mit Verdacht auf Kanzerogenität seit langem im Kreuzfeuer der Kritik. Immerhin trägt der Verkehr mit den kanzerogenen Stoffen Dieselruß, polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) und Benzol zu mehr als 80 Prozent zum immissionsbedingten kanzerogenen Risiko bei (UBA 96).

1996 trat die 2. Stufe der europäischen Abgasgesetzgebung für PKW in Kraft, die für alle neu in den Verkehr kommenden Fahrzeuge seit Januar 1997 verschärfte Grenzwerte vorsieht. Eine weitere Stufe soll für PKW im Jahre 2000 in Kraft treten. Eine Verbesserung der Emissionsproblematik ist trotzdem nicht zu erwarten. Vielmehr ist zu befürchten, „daß die auch von der steuerlichen Begünstigung induzierte Zunahme der dieselgetriebenen Fahrzeuge trotz verschärfter Grenzwerte ein Gleichbleiben oder gar ein weiteres Ansteigen der Gesamtemissionen an Dieselruß bewirken könnte“ (SRU 96).

Sowohl der Sachverständigenrat für Umweltfragen in seinen Umweltgutachten 1994 (SRU 94) und 1996 (SRU 96), als auch das Umweltbundesamt in seinem Jahresbericht 1996 (UBA 96) haben sich eingehend mit der Problematik von Dieselabgasen beschäftigt. Beide Gremien haben dabei auf die vom Länderausschuß für Immissionsschutz (LAI) schon 1992 vorgelegte Schrift „Krebsrisiko durch Luftverunreinigungen“ Bezug genommen, worin eine Entwicklung von Beurteilungsmaßstäben für kanzerogene Luftverunreinigungen vorgenommen wird. Als Beurteilungsmaßstab zur Begrenzung des Krebsrisikos durch Luftschadstoffe auf der Basis des Gesamtrisikos von 1 : 2 500 wird dort für Dieselrußpartikel ein arithmetischer Mittelwert nach der TA Luft von $1,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ermittelt, für das mit dem Dieselruß in Kombination emittierte Benzo[a]pyren ein solcher von $1,3 \text{ ng}/\text{m}^3$. Bedauerlicherweise ist dieser Ansatz trotz entsprechender Beschlüsse der Umweltministerkonferenzen von der Bundesregierung nicht weiter verfolgt worden.

Das Umweltbundesamt führt warnend aus, daß eine Schätzung außerdem ergab, „daß das aus der Immissionsbelastung resultierende Krebsrisiko in Ballungsgebieten mit einer zusätzlichen Krebserkrankung auf 1 000 Einwohner mehr als fünfmal so groß ist, als in ländlichen Gebieten. Langfristig sollte das Luftqualitätsniveau in Ballungsgebieten nicht unter dem des ländlichen Raumes liegen, was dann immer noch ein (Rest-)Risiko von einer zusätzlichen Krebserkrankung auf 5 000 Einwohner beinhalten würde. In einem ersten Schritt ist für das Erreichen der LAI-Bewertungsmaßstäbe für krebserzeugende Stoffe (Risiko 1 : 2500) eine 90%ige Reduktion der Dieselruß-, PAK- und Benzolemissionen zwischen 1988 und 2005 sowie in einem zweiten Schritt für das Erreichen der heutigen Luftbelastungswerte auf dem Land eine 99%ige Reduktion bis zum Jahr 2020 in Ballungsgebieten notwendig.“ (UBA 96)

Mit seinen Reduktionszielen nimmt das Umweltbundesamt die Vorschläge des Sachverständigenrats für Umweltfragen (Nr. 749, SRU 94) auf. Immerhin muß das Umweltbundesamt im selben Jahresbericht feststellen, daß seit 1990 die emittierte Menge an Dieselrußpartikeln bei ca. 40 000 t/a auf hohem Niveau stagniert, während bei den übrigen Luftschadstoffen mit Ausnahme des Kohlendioxids trotz gesteigerter Fahrleistungen ein deutlicher Rückgang zu verzeichnen ist.

Dankenswerterweise hat der Sachverständigenrat die kanzerogenen Wirkungspotentiale der Emissionen verschiedener Motortypen bereits abgeschätzt (Nr. 699, SRU 94) und hat den Dieselmotor als um ca. eine Zehnerpotenz wirkmächtiger als den Ottomotor befunden. Hierbei wurden die Nitroaromaten wie 1-Nitropyren bereits mit berücksichtigt. Diese Nitrogruppen enthaltenden polycyclischen Aromaten (Nitro-PAK) haben sich schon seinerzeit als nicht zu vernachlässigende Bestandteile der Motor-emissionen herausgestellt – besonders ihr hohes mutagenes Potential läßt sie als kritische Komponenten erscheinen. Nun haben japanische Forscher mit dem gentoxischen 3-Nitro-benzanthron wieder eine in den Dieselabgasen enthaltene Verbindung in den Blickpunkt gerückt, die bei Bakterien eine noch nie berichtete Mutationsrate aufweist.

Nicht nur diese aktuellen Entwicklungen, sondern bereits die altbekannten karzinogenen Eigenschaften von Dieselruß und den mit ihm vergesellschafteten PAK sollten die Bundesregierung endlich zum Handeln verleiten – ganz im Sinne der Forderungen von Umweltbundesamt und Sachverständigenrat.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Maßnahmen wurden von der Bundesregierung inzwischen ergriffen, um die Entwicklung von Beurteilungsmaßstäben für karzinogene Luftschadstoffe nach den Vorgaben des LAI praktisch umzusetzen, und welche sind zukünftig geplant?
2. Falls eine gesetzgeberische Umsetzung des LAI-Vorschlags nicht erfolgte, inwieweit wurde durch die Bundesregierung das Schutzkonzept für Karzinogene weiterentwickelt?

3. Welche Maßnahmen dienen nach Vorstellung der Bundesregierung dazu, die Zielvorschläge des Umweltbundesamtes für die krebserregenden Luftschadstoffe aus dem Verkehrsbereich (90 %ige Reduktion bis 2005 auf der Basis von 1988) zu verwirklichen?
4. Welche Kenntnisse besitzt die Bundesregierung bezüglich der Immission von dieselrelevanten Schadstoffen (Dieselrußpartikel, Benzo[a]pyren, 1-Nitro-pyren, 9-Nitro-anthracen, polycyclische Ketone, Benzo-pyren-6-on, 3-Nitro-benzanthron, etc.)
 - a. in städtischen Hauptverkehrsstraßen,
 - b. in vom Schwerverkehr benutzten Durchgangsstraßen von Kleinstädten und Gemeinden?
5. In welchem Ausmaß werden nach Kenntnis der Bundesregierung bei den bekannten Immissionswerten die Beurteilungsmaßstäbe des LAI heute überschritten?
6. Von welchen Bundesländern und kommunalen Gebietskörperschaften ist der Bundesregierung bekannt, daß dort flächendeckende oder zumindest die Hauptverkehrsachsen betreffende Immissionsmessungen vorgenommen worden sind?
7. Inwieweit greift die Bundesregierung auf diese in den Ländern möglicherweise angelegten Datensammlungen zurück, um eine effizientere Luftreinhaltepolitik zu betreiben, und welche dieser Datensammlungen hat sie in der Vergangenheit schon zur Beurteilung der Belastungssituation mit krebserregenden Stoffen benutzt?
8. Welche wesentlichen Immissionswerte haben diese von der Bundesregierung nach Frage 7 benutzten Datensammlungen enthalten?
9. Wie bewertet die Bundesregierung die Ergebnisse der neuen Studie japanischer Forscher zur Gentoxizität von 3-Nitro-benzanthron, und welche Schutz- und Vorsorgemaßnahmen hält sie hier für notwendig?

Bonn, den 28. Dezember 1997

Dr. Jürgen Rochlitz,

Gila Altmann (Aurich)

Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

