

2121/AB XX.GP

Zur beiliegenden Anfrage führe ich folgendes aus:

Zu den Fragen 1 und 2:

In medizinischer Hinsicht ist bei den Stickoxiden grundsätzlich zwischen Stickstoffmonoxid (NO) und Stickstoffdioxid (NO²) zu unterscheiden, da beide Substanzen sehr differente Wirkungen auf den menschlichen Organismus aufweisen, wobei bei der Verbrennung im Motor primär NO entsteht, welches sekundär zu NO² umgewandelt werden kann.

Stickstoffmonoxid besitzt im Gegensatz zu NO² keine Reizwirkung auf den Respirationstrakt. Es kann aber bei Resorption Methämoglobin bilden. Dies ist allerdings erst bei sehr hohen NO-Konzentrationen in der Atemluft, wie sie unter Umweltbedingungen nicht vorkommen, der Fall.

Stickstoffdioxid weist provokative Wirkungen im Respirationstrakt auf, sodaß eine Beeinträchtigung der Funktion der Atemwege durch erhöhte NO₂-Immissionen grundsätzlich möglich ist. Ähnliches gilt im Prinzip auch für Staub(Partikel)immissionen.

Zielsetzung muß es jedenfalls sein, durch geeignete Maßnahmen alle insbesondere auch technischen Möglichkeiten zu nutzen und zu fördern, die Stickstoffemissionen bzw. Partikelemissionen soweit als möglich reduzieren.

Die Umsetzung dieser Zielsetzung im angesprochenen Bereich der Kraftfahrzeuge fällt in den Aufgabenbereich des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr.

Bezüglich der in der Präambel angesprochenen Frage der Messung der Rußpartikel in der Luft darf ich auf die Kompetenz des Umweltressorts verweisen.

Zu Frage 3:

Dieselrußpartikel sind nach den Ergebnissen von Tierversuchen krebserregend; eine entsprechende Wirkung beim Menschen gilt als wahrscheinlich.

Allerdings ist zu berücksichtigen, daß bei sämtlichen Verbrennungsprozessen krebserregende Inhaltsstoffe gebildet werden und daher ein diesbezügliches Risiko nicht allein auf Dieselfahrzeuge beschränkt werden kann. Nach gegenwärtigem Wissensstand ist das krebserzeugende Potential bei Dieselmotorabgasen aber als höher einzuschätzen als bei anderen Motortypen.