

Unser Zeichen:
Oberfeld/HaD

Wien, 30.03.2011

Betrifft: Stellungnahme der Österreichischen Ärztekammer zu Directive 97/68/EC sowie zu Partikelbelastungen im Allgemeinen

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die Österreichische Ärztekammer erlaubt sich folgende Stellungnahme abzugeben:

Hintergrund

Air quality: provisions for engines placed on the market under the flexibility scheme (amend. Directive 97/68/EC)

Proposal for a directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 97/68/EC as regards the provisions for engines placed on the market under the flexibility scheme

Committee on the Environment, Public Health and Food Safety

<http://www.europarl.europa.eu/oeil/file.jsp?id=5863832>

Die Modernisierung der Nutzfahrzeugflotte bringt Verbesserungen bezüglich PM10 und NOx, nicht aber bei der Anzahlkonzentration der emittierten ultrafeinen Partikel bzw. Nanopartikel. Zur Überwachung der Außenluftqualität wird in Europa primär PM10 sowie nun zusätzlich PM2,5 herangezogen. Die Messung der Partikelanzahl wurde bisher im Zuge von Gesundheitsstudien mit Erfolg vorgenommen, deren generelle Anwendung in der Umweltüberwachung ist derzeit noch in Diskussion.

Aktuell gewährt der Richtlinienvorschlag der Kommission – bezogen auf die Richtlinie 97/68/EG - Erleichterungen für Hersteller beim schrittweisen Übergang der Emissions-Grenzwerte für Off Road-Maschinen und –Fahrzeuge von Stufe III A auf IIIB. **Mit einem „Flexibilitätssystem“, das auch ab Inkrafttreten der neuen Grenzwerte noch 20% Motoren erlaubt, die nur den früheren Grenzwert einhalten, sollen**

Weihburggasse 10–12, A-1010 Wien, Austria, Tel.: +43 (1) 51406-0, Fax: 43 DW, post@aerztekammer.at, www.aerztekammer.at

DVR: 0057746, Konto: 50001120000, BLZ 18130, die ärztebank, Wien

neuerdings 50% der Motoren nach früherem, altem Grenzwert zugelassen werden. Darüber hinaus soll dieses Flexibilitätssystem auch auf Lokomotiven anwendbar sein. Im gesundheitlichen Fokus sollte jedoch die dringend erforderliche Reduktion der Partikelemissionen, gemessen auch als Anzahl, bei allen neuen Dieselmotoren durch entsprechend wirksame Partikelfilter stehen.

Die Österreichische Ärztekammer spricht sich dafür aus, die strengere Regelung beizubehalten sowie die Anstrengungen, NO₂ und Ultrafeinstaub zu reduzieren noch zu verstärken. Einerseits sind die direkten Gesundheitswirkungen schwerwiegend, bei NO_x auch sekundär über das bodennahe Ozon und für Allergien auch in Wechselwirkung mit Partikeln. Andererseits sind sowohl Ruß als auch bodennahes Ozon Treibhausgase¹.

Leichte Rückgänge beim als PM₁₀ gemessenen Feinstaub sind kein Marker für eine Besserung, da früher - durch höheren Schwefelgehalt im Diesel - Wasseranteile mit gewogen wurden und moderne Motoren zwar deutlich weniger Partikelmasse, aber teils sogar höhere Partikelzahlen emittieren. Bleibt PM₁₀ der Hauptindikator für Feinstaub, so ist zu befürchten, dass Grenzwertkosmetik betrieben wird – dass weniger gefährliche grobe Partikel gegen lungen- und blutgängige Ultrafeinpartikel ersetzt werden und das dann als Erfolg präsentiert wird.

Die Allgemeinbevölkerung und insbesondere Kinder, Alte und Kranke sind vor Dieselruß zu schützen, ebenso Arbeitnehmer. Das am höchsten Dieselruß exponierte Viertel der Arbeitnehmer hat gegenüber unbelasteten Gruppen ein um 30% höheres Lungenkrebsrisiko. Herz-Kreislaufkrankungen – eine viel häufigere Folge als Krebs – sind bei Bauarbeitern verbreiteter als bei Berufstätigen ähnlichen Bildungsgrades. Luftschadstoffe tragen zu den hohen Krankenstandsdaten der Baubranche bei. So führen etwa Gleisbauer, die im Oberleitungsbau oft oberhalb von Dieselmotoren arbeiten, die Krankheitsstatistik an.

Eine weitere bedeutsame Folge von Dieselrußemissionen ist die Verursachung neuer und die Auslösung bestehender Allergien. Neue Studien zeigen hier auch Wechselwirkungen mit Ozon. Dieselpartikelfilter halten nicht nur unverbrannten

¹ The United Nations Environment Programme (UNEP) has released a new report titled "Integration Assessment of Black Carbon and Tropospheric Ozone".
Among measures to reduce black carbon emissions, the assessment identifies the diesel particulate references diesel retrofit programs in Santiago, New York and London.
Summary for Decision Makers: <http://unep.org/gc/gc26/download.asp?ID=2197>

Kohlenstoff samt kanzerogenen PAH-Anlagerungen zurück, sondern auch Nickel, Chrom und anderen krebserregenden Motorenabrieb. Heute gibt es eine breite Palette zertifizierter Filteranbieter mit über 99% Rückhaltegrad – der Dieselpartikelfilter ist damit eine der effektivsten Techniken zur Primärprävention einer Vielzahl von zum Teil irreversiblen Krankheiten.

Einführung einer Partikelfilterpflicht für NRMM (Non Road Mobile Machinery)

Auswirkungen auf den Haushalt der Union werden insofern beachtet, als die Kostenersparnis durch Einsparung von Partikelexpositionen bei Bauarbeitern und Wohnbevölkerung sich durch geringere Produktionsausfälle und Behandlungskosten messbar machen und somit langfristig positive Auswirkungen auf die Finanzierungsgrundlagen der EU Mitgliedländer haben wird.

Die Behauptung im Kontext, dass technische Maßnahmen zur Anpassung an IIIB im Allgemeinen noch nicht ausgereift sind, wird angezweifelt. Begründung: Seit dem Jahr 2000 müssen in mehreren Ländern Europas und in USA Baumaschinen im Tunnelbau mit Dieselpartikelfiltern ausgestattet sein. Hier sind Bedingungen wie staubige Ansaugluft, Erschütterungen, Arbeit in Schräglage, sehr unterschiedliche Betriebszustände sowie schwankende Umgebungstemperaturen an der Tagesordnung. Die Erfahrungen mit OEM und nachgerüsteten Filtern (in der Schweiz alleine über 20.000, weltweit über 300.000) sind nach gewissen Anfangsproblemen als hervorragend zu bezeichnen, die Ausfallsraten liegen unter 2%. Durch die Mitarbeit der AUVA an VERT wissen wir, dass bis auf ganz wenige Ausnahmen Lösungen von 50 verschiedenen Herstellern zur Abgasreinigung von stationären Maschinen und Baufahrzeugen erhältlich sind. Die Berücksichtigung dieser Ausnahmen ist mit einer 20% - Regelung mehr als ausreichend gegeben.

Ebenso können Schweizer Erfahrungen herangezogen werden, was die Ausrüstung von Diesel - Lokomotiven mit Filtern betrifft.

Die US-EPA (US-amerikanische Umweltagentur) bezeichnet das Nachrüsten mit Diesel – Partikel - Filtern als die wirksamste sofort umsetzbare Maßnahme im Umweltschutz. Die Klimaerwärmung wird auch von Ruß gefördert und stellt die größte Gesundheitsbedrohung des 21. Jahrhunderts (the LANCET) dar. Das Nutzen/Kosten-Verhältnis liegt heute bereits über 10!

Die ÖÄK hat bereits 1995 vor dem Boom an Dieselfahrzeugen gewarnt. Während unsere Initiative für Filter beim PKW ab 2003 erfolgreich war, müssen wir heute feststellen, dass weit über 1000 Todesfälle pro Jahr in Österreich den immer noch ungefilterten Emissionen etwa von leichten und schweren LKW sowie Baumaschinen und anderen Fahrzeugen zuzurechnen sind.

Dem hippokratischen Eid folgend versucht die ÖÄK nicht nur, gesundheitsschädliches Verhalten zu verändern z.B. durch Bewerbung der Vorsorge und einen gesunden Lebensstil, Auszeichnung von Initiativen zur Beschränkung des Rauchens etc., sondern auch gesunde Rahmenbedingungen zu fordern. Hier bestehen Möglichkeiten, rasch Maßnahmen, die in der Schweiz, den USA, London, aber auch in Chile und China Anwendung finden umzusetzen, um die Bevölkerung vor Schäden durch Dieselpartikel zu schützen. Im Sinne der Finanzierbarkeit des Gesundheitswesens, mit größerer Bedeutung noch für unsere Volkswirtschaft (70% des wirtschaftlichen Schadens sind Produktionsausfälle) wird dringender Handlungsbedarf gesehen.

Die Bestrebungen der EU – Kommission, zukünftig bei LKW und PKW Beschränkungen nicht nur der Masse, sondern auch der Zahl der Partikel zu fordern², müssen auf alle Verbrennungsmotoren ausgeweitet werden.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Dr. Othmar Haas e.h.
Leiter des Referates
Umweltmedizin

Dr. Gerd Oberfeld e.h.
Referent des Referates
Umweltmedizin



MR Dr. Walter Dörner
Präsident

² Euro 5/6 (light duty): Co-decision Regulation 715/2007/EC + implementing Regulation 692/2008/=> to be updated for Euro 6; particle number emissions PN < 6,0 10¹¹/km (Referenz: Nikolaus Steininger, European Commission, 14th ETH Conference on Combustion Generated Nanoparticles, Zürich, August 2010).

Durchschrift an:

Preglau, Mag.iur. Herbert
BMWfJ
Sektion/Abteilung: I/SL
E-mail: Herbert.Preglau@bmwfj.gv.at
Stubenring 1, 1010 Wien

Lentsch, Mag.Dr.iur. Wolfgang
BMWfJ
Sektion/Abteilung: I/SL
E-mail: Wolfgang.Lentsch@bmwfj.gv.at
Stubenring 1, 1010 Wien

Struckl, Dipl.-Ing.Dr.nat.tech. Michael
BMWfJ
Sektion/Abteilung: I/2a
E-mail: Michael.Struckl@bmwfj.gv.at
Stubenring 1, 1010 Wien

Abdank, Mag.iur. Georg
BMWfJ
Sektion/Abteilung: I/8
E-mail: Georg.Abdank@bmwfj.gv.at
Stubenring 1, 1010 Wien

Dr. Helmut Hojesky
Lebensministerium
Abteilung V/4: Immissions- und Klimaschutz
Stubenring 1, 1010 Wien
E-Mail: helmut.hojesky@lebensministerium.at

Mag. Manfred Ogris
Lebensministerium
Abteilung V/4: Immissions- und Klimaschutz
Stubenring 1, 1010 Wien
Stubenbastei 5, 1010 Wien
manfred.ogris@lebensministerium.at

+alle österreichischen MEP
<http://www.europarl.europa.eu/members/public/geoSearch/search.do?country=AT&language=EN>