

Neuigkeiten aus Deutschland

zusammengestellt von HANNS MOSHAMMER

Health Impact Assessment in Augsburg

Die große ERS-Tagung in München (siehe letzte Nummer) wurde von meinen schwedischen Freunden zum Anlass genommen, im Anschluss daran in Augsburg einen kleinen Workshop zu veranstalten. Ich hatte daher noch rasch meine eigene Präsentation in München beendet, ehe ich mich hinüber nach Schwaben begab in die alte Handelsstadt am Lech, den ich aus Tirol deutlich wilder in Erinnerung hatte.

Ein europäisches Projekt zum Klimawandel (ACCEPTED) studiert unter anderem auch die Auswirkungen von Gegenmaßnahmen auf die Luftqualität. Aber wie kann man beispielsweise geänderte Feinstaubkonzentrationen durch einen Umstieg auf Biodiesel gesundheitlich bewerten? Wir kennen das Gesundheitsrisiko des »üblichen« Feinstaubgemisches an Hintergrundmessstellen. Aber trifft die Konzentrations-Wirkungs-Formel auch auf spezifische Anteile des Feinstaubes zu? Mit solchen und ähnlichen Fragen beschäftigte sich der hochkarätig besetzte Workshop an 2 arbeitsreichen Tagen und bot mir Gelegenheit, unsere eigenen Forschungsergebnisse zu präsentieren. Die Diskussion in kleiner Gruppe war insgesamt sehr konstruktiv. So lange wir nichts Genaueres wissen, sollten wir davon ausgehen, dass Feinstaub jeder Quelle mindestens gleich gefährlich ist wie die übliche Staubmischung aus epidemiologischen Studien.

Sinkende Feinstaubbelastung, aber keine Entwarnung

Auch bei unseren deutschen Nachbarn nahm die Feinstaubbelastung an den meisten Stationen auch 2014 weiter ab. Das Berliner Umweltbundesamt gibt trotzdem keine Entwarnung (Presseaussendung 5/2015): Auch wenn die meisten Stationen inzwischen die EU-Grenzwerte einhalten, so ist doch zu bedenken, dass die WHO weit niedrigere Richtwerte empfiehlt und dass es für gesundheitliche Auswirkungen von Feinstaub keine sichere Schwelle gibt. Darüber hinaus entwickelt sich Stickstoffdioxid zum Schadstoff Nummer eins an verkehrsnahen Messstellen. Zusätzlich weist das Umweltbundesamt darauf hin, dass Holzheizungen insbesondere in den Wintermonaten bis zu 25 % der gesamten Feinstaubbelastung bedingen.

Umweltzonen

Deutschland hat zur Senkung der Feinstaubbelastung in städtischen Ballungsräumen unter anderem 48 Umweltzonen eingeführt, in denen die Fahrt mit »schmutzigen« Fahrzeugen verboten ist. Eine neue Studie* hat nun deren Wirksamkeit evaluiert: Bei ausreichender Größe und Gültigkeit der strengsten Kriterien (Einfahrt nur mit grüner Plakette) ist ein Rückgang beim PM10 um 5 – 10 % nachweisbar, an verkehrsreichen Stationen auch um mehr als 10 %. Der Effekt ist in der warmen Jahreszeit deutlicher ausgeprägt. Schadstoffe, die für Kfz-Motoren spezifischer sind (elementarer Kohlenstoff, Ruß, ultrafeine Partikel) zeigen einen viel deutlicheren Rückgang um 50 % und mehr je nach Station. Die Autoren bedauern, dass die Diskussion um Umweltzonen hauptsächlich im Hinblick auf das gesetzliche Erfordernis der PM10-Reduktion geführt wurde, da die Reduktion des ultrafeinen Staubes doch für die Gesundheit viel bedeutsamer war.

Deutschland tat sich als Autobauer-Nation sicher leichter mit Umweltzonen, die ja auch eine versteckte Förderung der Autoindustrie darstellten. Trotzdem hätte es auch in einigen österreichischen Städten nicht geschadet, diese Maßnahme einzuführen. Dies trifft insbesondere auf Städte in alpinen Beckenlagen wie Graz zu, in denen ein höherer Anteil des Feinstaubes »hausgemacht« ist. Und wenigstens in ihrer Selbstdarstellung ist die Stadt ja auch stolz auf ihre Rolle im steirischen Auto-Cluster als innovativem Industriestandort. ◆

* Cyrus et al (2015): Umweltzonen. Umweltmed-Hyg-Arbeitsmed 20: 33 – 57