

INTERVIEW MIT KURT STRAIF VON DER IARC

DIESELABGASE SIND KREBSERREGEND

Die Internationale Agentur für Krebsforschung IARC, Teilorganisation der Weltgesundheitsorganisation WHO, hat Dieselabgase als krebserregend eingestuft – so gefährlich wie Arsen, Asbest oder Senfgas! Was nun?

Was genau an Dieselabgasen ist so gefährlich?

Straif: Es ist richtig, dass Dieselabgase seit Juni 2012 – ebenso wie Arsen oder Senfgas – von der IARC nun in die Gruppe 1, „krebserregend für den Menschen“, eingestuft sind. Dennoch ist dieser Vergleich insofern etwas unglücklich, weil Arsen oder Senfgas hauptsächlich wegen ihrer akuten Gefährlichkeit bekannt sind. Ein besserer Vergleich wäre z.B. Passivrauchen – auch weil hier ebenso wie bei Dieselabgasen primär ein Zusammenhang mit Lungenkrebs aufgezeigt wurde. Der genaue Wirkmechanismus ist noch nicht vollständig geklärt, jedoch spielen die eingeatmeten Partikel und Bestandteile der Gasphase der Dieselabgase eine Rolle bei der Krebsentstehung.

Welche Gruppen von ArbeitnehmerInnen sind stark betroffen?

Straif: Wichtige einstufigsrelevante Untersuchungen zeigten erhöhte Lungenkrebsrisiken u.a. bei Bergarbeitern unter Tage, bei LKW-Fahrern sowie Personal auf dieselbetriebenen Zügen, andere Studien fanden aber auch erhöhte Risiken aus anderen Expositionsquellen für Dieselabgase. Neben dem Straßenverkehr werden Dieselmotoren auch im Zug- oder Schiffsverkehr, bei großen Baugeräten oder Stromgeneratoren eingesetzt, dabei unterliegen Straßenfahrzeuge noch den striktesten Emissionsvorschriften – zumindest in einigen Industrieländern.

Wieso hat es so lange gedauert bis Dieselabgase als krebserregend eingestuft wurden?

Straif: Dieselabgase wurden von der IARC bereits 1988 als „wahrscheinlich krebserregend“ eingestuft, und die Erkenntnis zur Krebsgefährdung insbesondere aus epidemiologischen Studien hat sich seither kontinuierlich weiter verdichtet. Die Monographie-Sitzung wurde einberufen, nachdem klar war, dass wichtige große Studien rechtzeitig zum Arbeitsgruppentreffen in Lyon verfügbar sein würden, um so den Einfluss möglicher Störfaktoren (Rauchverhalten, andere berufliche Risikofaktoren für Lungenkrebs) besser abzugrenzen und das Ausmaß des Expositions-Wirkungszusammenhangs genauer zu beschreiben.

Warum fahren Autos nach wie vor ohne Partikelfilter?

Straif: Die von der IARC einberufene Arbeitsgruppe der zu diesem Thema weltweit führenden ExpertInnen bewertete die wissenschaftliche Datenlage zur Krebsgefährdung. Mit der neuen Einstufung ist es jetzt Aufgabe nationaler und internationaler Gremien, diese Erkenntnis in Schutzvorschriften umzusetzen und zu überprüfen, ob die aktuell gültigen Vorschriften ausreichenden Schutz bieten; hierbei sollten Altfahrzeuge, die oft wesentlich zur Gesamtexposition beitragen, sowie andere Quellen von Dieselabgasen, z.B. Baumaschinen, in die Überlegungen einbezogen werden.



* Kurt Straif, MD MPH PhD,
Head IARC Monographs, International
Agency for Research on Cancer (IARC),
World Health Organization (WHO).
<http://monographs.iarc.fr>

→ wobei selbst weit unterhalb des gesetzlich zulässigen Grenzwertes für das Jahresmittel noch deutliche Auswirkungen auf die Lebenserwartung und das Erkrankungsrisiko zu beobachten sind. Maßnahmen, die zu einer nachhaltigen Verbesserung der Luftqualität führten, wie das Verbot von Kohleheizungen in Dublin, haben rasch zu einer deutlichen Erhöhung der durchschnittlichen Lebenserwartung geführt.

KOSTEN UND LEBENSERWARTUNG

Um politische Maßnahmen oft auch gegen die Interessen einzelner Gruppen (z.B. AutofahrerInnen) durchzusetzen, wird versucht, die Kosten und den Gesundheitsnutzen auf eine vergleichbare Weise zu quantifizieren. Die Ansätze, Krankheiten, Leid und Tod mit Geldwerten zu messen, führten bisher zu recht widersprüchlichen Ergebnissen. Die ExpertInnen sind sich nicht einmal einig, ob eher die Zahl vermeidbarer Todesfälle oder die gewonnene bzw. verlorene Lebenszeit bewertet werden soll: wiegt der Tod eines Erwachsenen mehr oder weniger als der eines Kindes? Doch selbst wenn nur die tatsächlich anfallenden Behandlungskosten und der Verlust an Arbeitsleistung beziffert werden, stellen sich Maßnahmen zur Schadstoffreduktion in der Regel als kosteneffektiv heraus. Bereits vor der Jahrtausendwende wurde abgeschätzt, dass in Österreich jährlich durch die Feinstaubbelastung etwa 5.000 bis 6.000 Menschen vorzeitig sterben. Die Schadstoffbelastung hat sich seither in weiten Teilen des Landes kaum reduziert. Das Umweltbundesamt schätzte 2005 mittels WHO-Methode, dass die Feinstaubbelastung die Lebenserwartung jedes Österreicherers um etwa sieben bis 12 Monate verkürzt. Die höchsten Belastungen fanden sich in Graz, das durch die Beckenlage südlich der Alpen meteorologisch benachteiligt ist. Für diese Stadt ergab die Rechnung eine durchschnittliche Lebenszeitverkürzung von 17 Monaten. Gerade Graz bemühte sich sehr um eine Verbesserung der Luftqualität, so dass eine neue Berechnung im Jahr 2010 nur noch einen Lebenszeitverlust von 11 Monaten ergab. Während das Auto der größte Feinstaubverursacher der städtischen Außenluft ist, übernimmt diese Rolle im Innenraum die Zigarette. □