

WHO: Anti-Tabak-Konvention gewinnt an Fahrt

Die 2003 verabschiedete Anti-Tabak-Konvention der Weltgesundheitsorganisation (WHO) gewinnt an Fahrt. Dies ist das Fazit, das die Teilnehmer der in Genf zu Ende gegangenen ersten Konferenz der 113 Vertragsstaaten, darunter der Schweiz, zogen. Es wurden aber weitere Massnahmen beschlossen. So wollen die Vertragsstaaten Zusatzprotokolle über den illegalen Tabakhandel und über grenzüberschreitende Tabakwerbung ausarbeiten. «Ich bin davon überzeugt, dass wir dank dieser Konvention drauf und dran sind, in naher Zukunft Millionen Menschenleben zu retten», erklärte Konferenzpräsident Juan Martabit. Das Treffen der Unterzeichnerstaaten entschied ausserdem, ein eigenes Sekretariat am WHO-Sitz in Genf einzurichten. Zudem sprach es sich dafür aus, eine Expertengruppe einzusetzen, die wirtschaftlich tragfähige Alternativen zu Tabakanbau und -produktion untersuchen soll. Damit soll Ländern geholfen werden, deren Volkswirtschaft von der Tabakindustrie abhängt. Nach WHO-Angaben kommen wegen des Rauchens jährlich fünf Millionen Menschen ums Leben. Von den 1,3 Milliarden Rauchern weltweit werde demnach die Hälfte an den Folgen ihrer Sucht sterben, 325 Millionen im Alter zwischen 35 und 69 Jahren. Ziel der Anti-Tabak-Konvention ist es, bis 2050 das Leben von 200 Millionen Menschen zu retten.

(sda)

Ultrafeinstaub: Österreichs Ärzte fordern härtere Massnahmen

Eine noch immer unbefriedigende Lösung der Feinstaubproblematik bietet aus Sicht der Österreichischen Ärztekammer (ÖÄK) die bevorstehende Novellierung der Immissionschutzgesetzgebung. So sehe die Novelle keine Auflagen für die Nachrüstung von LKW und Schwerfahrzeugen mit Partikelfiltern vor, kritisierte der Präsident der Österreichischen Ärztekammer (ÖÄK) Dr. Reiner Brettenthaler. Dies, obgleich der Einsatz von nach dem Stand der Technik geprüften Partikelfiltern die Anzahl der ultrafeinen Staubteilchen um 95 Prozent reduziere.

«Während in den USA die besonders gefährlichen ultrafeinen Partikel schon seit 1998 erfasst werden und im Herbst wieder eine Verschärfung in Kraft treten wird, wird bei uns immer noch vorwiegend mit den grösseren Partikeln argumentiert und zuwenig gegen den Ultrafeinstaub unternommen, der das Herz-Kreislauf-System schädigen kann», begründete Brettenthaler seine Kritik. Generell begrüsse die Ärztekammer die Anschaffung

Alle LKW sollten mit Partikelfiltern ausgerüstet werden.



neuer Fahrzeuge, auf die die Novelle unter anderem abstelle, da die sogenannten Euro-4- und Euro-5-Fahrzeuge wesentlich weniger Stickoxide emittieren.

Allerdings sei für schädliche Gesundheitseffekte die Zahl der Partikel hauptverantwortlich. Und hier sei der sogenannte Euro-5-Motor ohne Partikelfilter (abhängig vom Fahrmodus) nicht besser als die suboptimalen Vorläufermodelle. «Wir weisen darauf hin, dass aus gesundheitlichen und volkswirtschaftlichen Gründen alle LKW mit Partikelfilter ausgerüstet werden sollten, da die verursachten Gesundheitsfolgekosten – vor allem der Produktionsausfall der Wirtschaft durch Krankenstände – die Kosten der Nachrüstung um das Vier- bis Fünffache übersteigen», erklärte der ÖÄK-Präsident. Das Warten auf die Norm Euro 6, die Dieselfilter vorschreiben werde, sei «gesundheitlich und wirtschaftlich unvernünftig».

Brettenthaler erinnerte auch daran, dass in Skandinavien beispielsweise ganzjährige Fahrverbote für filterlose Kfz über 3,5 Tonnen bestünden. «Das sollte bei uns – bei wesentlich schlechteren Luftbedingungen – auch selbstverständlich sein», forderte der ÖÄK-Präsident. Gleichzeitig appellierte er an die Bundesländer, die Partikelfilterpflicht für Baumaschinen auch aus Gründen des Arbeitnehmerschutzes auszudehnen. Bisher gilt diese Pflicht nur für die Bundesländer Tirol und Wien.

Die Österreichische Ärztekammer hatte bereits 1995 vor einem Anstieg des Dieselanteils bei PKW und des LKW-Verkehrs gewarnt, als die gesundheitliche Problematik des Feinstaubes der Öffentlichkeit noch nicht europaweit bewusst war. Brettenthaler: «Es sollten nicht wieder zehn Jahre vergehen, in denen

die Grenzen für die grösseren Partikel PM 10 vielleicht eingehalten werden, gleichzeitig aber ungehindert immer mehr kleinere Partikel in die Umwelt entströmen, die noch schädlicher sind, weil sie erhebliche Folgen für das Herz-Kreislauf-System haben.»

(Österreichische Ärztekammer)

Zwang zur Organspende?

Die Mehrheit der Deutschen würde die eigenen Organe für die Transplantation nach dem Tod freigeben, spricht sich aber gegen einen Spendenautomatismus aus. In einer repräsentativen Umfrage des Magazins «ZeitWissen» gaben 58,7 Prozent der 1005 Befragten an, sie seien einverstanden damit, dass die eigenen Organe nach ihrem Tod anderen Menschen zugute kämen. Allerdings spricht sich nur eine knappe Minderheit dafür aus, die Einwilligung zur Organspende bei jedem Toten stillschweigend voranzusetzen, solange dieser nicht zu Lebzeiten widersprochen hat. Unter anderem in Spanien und Österreich gelten solche Regelungen. Jeder Mensch ist dort ab dem 18. Lebensjahr per Gesetz potentieller Organspender, solange er keinen Widerspruch einlegt. Das führt zu rund doppelt soviel Organtransplantationen pro Einwohner im Vergleich zu Deutschland. Da muss man einer Organspende zu Lebzeiten explizit zugestimmt haben, oder die Hinterbliebenen müssen ihre Zustimmung geben. 50,9 Prozent der Befragten möchten an dieser Regelung festhalten, 46,9 Prozent halten dagegen eine Regelung wie in Österreich und Spanien für richtig.

(Der Kassenarzt)