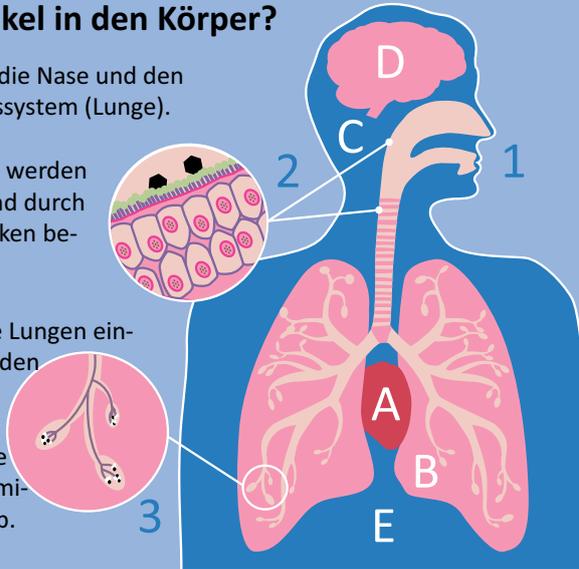


KAMPAGNE GEGEN LUFTVERSCHMUTZUNG AN FLUGHÄFEN

Wie gelangen Partikel in den Körper?

1. Partikel gelangen durch die Nase und den Rachen in unser Atemwegssystem (Lunge).
2. Größere Partikel (PM10) werden im Schleim festgehalten und durch Husten, Niesen und Schlucken beseitigt.
3. PM2,5 können tief in die Lungen eindringen. Sie können bis zu den Lungenbläschen transportiert werden, verursachen Lungen- und Herzprobleme und geben schädliche Chemikalien an das Blutssystem ab.



Es besteht ein wachsender wissenschaftlicher Konsens darüber, dass die Feinstaubbelastung in städtischen Umgebungen die folgenden Risiken erhöht:

- A. Herzerkrankungen
- B. chronische Atemwegserkrankungen
- C. Blutgerinnsel
- D. vorzeitiger Tod
- E. verschiedene Krebsarten

In einem Arbeitspapier mit dem Titel "Airports, Air Pollution, and Contemporary Health", das von der US-amerikanischen Forschungsorganisation National Bureau of Economic Research herausgegeben wurde, heißt es dazu: "Flughäfen gehören zu den größten Verursachern von Luftverschmutzung in den USA ... Staus auf den Landebahnen tragen erheblich zur lokalen Schadstoffbelastung bei und beeinträchtigen damit den Gesundheitszustand der Menschen, die in naher Umgebung oder in Windrichtung von Flughäfen wohnen."

Welche Gesundheitsrisiken bestehen für Flughafenbeschäftigte?

Das Papier warnt vor schwerwiegenden Gesundheitsrisiken für "Menschen, die in naher Umgebung oder in Windrichtung von Flughäfen wohnen." Was aber ist mit den Gesundheitsrisiken von Flughafenbeschäftigten, die an Flughäfen arbeiten und in der Regel in der Nähe von Flughäfen leben?

Obwohl die wissenschaftliche Erforschung von Luftverschmutzung durch Ultrafeinstaub (ultrafeine Partikel - UFP) noch in den Anfängen steckt,

liegen ausreichende Daten vor, um diese Frage zu beantworten: **Die Verbrennung von Flugzeugtreibstoff und dieselbetriebene Umschlaggeräte erzeugen Ultrafeinstaub, der Flughafenbeschäftigte einer potenziell hohen Schadstoffbelastung aussetzt. An mehreren Flughäfen wurde eine hohe UFP-Belastung registriert, insbesondere auf dem Flughafenvorfeld. Hunderttausende von Luftverkehrsbeschäftigten, die an Flughäfen im Umfeld von Flugzeugen arbeiten, sind massiv hochschädlichen UFP ausgesetzt.**

Was sind UFP?

UFP sind nanoskalige Partikel mit einem Durchmesser von weniger als 100 Nanometern bzw. 0,1 Mikrometern. UFP können bei direkter Inhalation vom Lungenfell absorbiert werden, von wo aus sie direkt in den Blutkreislauf gelangen.

Die Daten zeigen signifikante Unterschiede im Hinblick auf die Belastung der verschiedenen an Flughäfen tätigen Berufsgruppen.

Das Personal in der Gepäckabfertigung ist im Schnitt bis zu sieben Mal

höheren Konzentrationen ausgesetzt als die vorwiegend im Innenbereich tätigen Beschäftigten. Während Spitzenzeiten ist ein Gepäckabfertiger in einer Arbeitsstunde grob geschätzt 45 Milliarden Partikeln ausgesetzt.

Fahrer/innen bei Cateringdiensten, Reinigungspersonal und Sicherheitsbedienstete im luftseitigen Bereich unterliegen mittleren Belastungskonzentrationen.

In den nächsten zwanzig Jahren wird für die Zivilluftfahrt ein jährliches Wachstum von 3,1 Prozent prognostiziert. Wenn nichts dagegen unternommen wird, werden die Luftverschmutzung an Flughäfen und die damit verbundenen Gesundheitsgefahren exponentiell zunehmen.

Was tun Luftverkehrsgewerkschaften?

Dem erfolgreichen Beispiel des Flughafens Kopenhagen folgend begann der Flughafen East Midlands (Großbritannien) damit, die Luftqualität auf dem Flughafenvorfeld zu überwachen. Die dabei festgestellten UFP-Konzentrationen übertrafen die zu Stoßzeiten in einem verkehrsreichen





Innenstadtbereich gemessenen Werte um ein Vielfaches und waren teils so hoch, dass sie von den Geräten nicht erfasst werden konnten.

Der Flughafen London-Gatwick hat ein Flugblatt erstellt, um auf die Risiken durch UFP aufmerksam zu machen. Gewerkschaftsmitglieder wurden ferner gebeten, eine Briefvorlage an den Vorstandsvorsitzenden des Flughafens Gatwick zu dieser Problematik zu unterzeichnen und ihren Gewerkschaftsvertreter/innen auszuhändigen.

Auf der 38. Versammlung der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) im Jahr 2013 legte die ITF ein Arbeitspapier mit dem Titel "Damaging Effects of Exposure to Fine Particles" vor. Das Papier stieß bei den

Luftverschmutzung verkürzt das Leben der Beschäftigten. Niemand sollte durch seine Beschäftigung am Flughafen krank werden. Die Reduzierung der Luftverschmutzung an Flughäfen ergibt zudem eine Win-Win-Situation, von der alle Betroffenen profitieren.

Lars Brogaard, Gesundheits- und Sicherheitsbeauftragter (3F, Dänemark)

Delegierten auf ein breites positives Echo und wurde an den ICAO-Ausschuss für Umweltschutz im Luftverkehr (CAEP) weitergeleitet. Die ITF drängt nun die ICAO, diesem Arbeitspapier Taten folgen zu lassen.

Unsere Arbeit bei der ICAO

Das Arbeitspapier der ITF beschrieb die potenziellen Gesundheitsgefährdungen durch die Exposition von Flughafenbeschäftigten gegenüber ultrafeinen Abgaspartikeln von Flugzeugen und Dieselmotoren an Flughäfen und appellierte an die Versammlung, die ICAO zur Ausweitung ihrer Umweltschutzpolitiken und -maßnahmen auf den Schutz der Gesundheit und Sicherheit von Arbeitnehmer/innen aufzufordern. Die ITF bittet die ICAO, die durch Dieselmotoren verursachte Luftverschmutzung in ihre "Konsolidierte Erklärung betreffend die weiteren Politiken und Praktiken der ICAO im Bereich des Umweltschutzes – Allgemeine Bestimmungen, Lärm und lokale Luft-

qualität" aufzunehmen. 2015 gründete die ITF ferner eine Arbeitsgruppe zum Thema Luftqualität. Die Gruppe trat am 27. Februar 2015 im ITF House in London erstmals zusammen.

Wie können Gewerkschaften gegen Luftverschmutzung vorgehen?

Wir können unter der Federführung der ITF-Arbeitsgruppe Luftqualität eine koordinierte Kampagne gegen Luftverschmutzung führen und

- Investitionen in Ausrüstung zur elektrischen Bodenstromversorgung (Ground Power Units – GPU) fordern;
- Leerlaufzeiten von Fahrzeugen reduzieren;
- dafür sorgen, dass Triebwerke, wenn möglich, abgeschaltet werden;
- Vorschriften für den Rollverkehr von Flugzeugen auf den Start- und Landebahnen anregen;

Fallbeispiel: Arbeitgeber und Gewerkschaften gemeinsam gegen Luftverschmutzung

Im Jahr 2010 wurde am Flughafen Kopenhagen eine Studie durchgeführt, um die UFP-Konzentrationen und die Belastung der nahe an Flugzeugen arbeitenden Beschäftigten zu prüfen. Die Ergebnisse waren alarmierend. Sie zeigten, dass die UFP-Konzentrationen an einer Messstation fast viermal so hoch waren wie die Hintergrundbelastung außerhalb des Flughafens.

Im Jahr 2011 veröffentlichte das Dänische Zentrum für Umwelt und Energie einen Bericht, wonach die UFP-Belastung im Umfeld von Flugzeugen dreimal höher war als auf einer stark befahrenen Straße während des Berufsverkehrs und die Werte zu Spitzenzeiten sogar das 5- bis 6-fache betragen.

Am Flughafen Kopenhagen sind sich Arbeitgeber und Gewerkschaften einig darüber, dass die Luftqualität am Flughafen ein ernstzunehmendes Problem darstellt.

In Dänemark wurden bislang zehn Fälle von Blasenkrebs bei Flughafenbeschäftigten von der staatlichen Gesundheitsbehörde offiziell als Berufskrankheit anerkannt.

- weitere Messungen und Untersuchungen verlangen;
- Flughafenbeschäftigte für die Problematik sensibilisieren;
- weitere einfache und kostengünstige Maßnahmen identifizieren, die sofort umsetzbar sind;
- Lobbyarbeit bei relevanten internationalen und regionalen Organisationen, nationalen Regierungen, Flughafenbehörden und Arbeitgebern leisten;
- Bündnisse mit Sachverständigen in Gemeinden und Umweltbehörden/-organisationen schließen;
- Arbeitsgruppen gründen, um unter Beteiligung aller wichtigen Interessengruppen, einschließlich Flughafenbetreibern, Fluggesellschaften, Luftverkehrsbehörden und Gewerkschaften, gegen Luftverschmutzung vorzugehen.

Deine Gewerkschaft kann Kontakt zur ITF-Arbeitsgruppe Luftqualität aufnehmen:

ITFAirQualityWorkingGroup@itf.org.uk

