

REPUBLIK ÖSTERREICH  
BUNDESMINISTERIUM  
FÜR GESUNDHEIT UND UMWELTSCHUTZ  
IV-50.004/30-2/85

II-2594 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen

des Nationalrates XVI. Gesetzgebungsperiode  
1010 Wien, den 6. Mai 1985  
Stubenring 1  
Telefon 75 00 Telex 111145 oder 111780  
Auskunft

1173/AB

Klappe

Durchwahl

1985 -05- 06

zu 1177/J

## B e a n t w o r t u n g

der Anfrage der Abgeordneten PROBST  
und Genossen an den Bundesminister  
für Gesundheit und Umweltschutz be-  
treffend Gesundheitsgefahren durch  
den Abrieb asbesthaltigen Fein-  
staubes der Bremsklötze und Kupplungs-  
beläge von Kraftfahrzeugen (Nr. 1177/J)

In der gegenständlichen Anfrage werden folgende Fragen ge-  
stellt:

- "1. Gibt es Untersuchungen über die Belastung der öster-  
reichischen Bevölkerung durch den Abrieb asbest-  
haltigen Feinstaubes der Bremsklötze und Kupplungs-  
beläge von Kraftfahrzeugen?
2. Wenn ja, Wie hoch ist die Belastung der österreichischen  
Bevölkerung durch den Abrieb asbesthaltigen Fein-  
staubes der Bremsklötze und Kupplungsbeläge von Kraft-  
fahrzeugen?
3. Wenn nein: Sind Sie bereit, eine diesbezügliche Unter-  
suchung zu veranlassen?

- 2 -

4. Halten Sie es für zumutbar, die Bevölkerung weiterhin der Belastung durch in Summe große Mengen asbesthaltigen Feinstaubes von Bremsklötzen und Kupplungsbelägen der Kraftfahrzeuge auszusetzen, während etwa richtigerweise das Schneiden und Schleifen von Asbestplatten auf Baustellen bereits verboten wurde?
5. Wenn nein: Halten Sie es für denkbar, auch in Österreich nur mehr asbestfreie Materialien als Beläge für Kupplungen und Bremsen zuzulassen, wie dies etwa bereits in den skandinavischen Ländern der Fall ist?
6. Wenn ja: Welche Maßnahmen werden Sie ergreifen, um ein Verbot asbesthaltiger Materialien für Bremsbeläge und Kupplungsbeläge von Kraftfahrzeugen zu erreichen?"

Ich beehre mich, die Anfrage wie folgt zu beantworten:

Zu 1. und 2.:

Das Institut für Umweltschutz und Emissionsfragen, Leoben, hat im Rahmen eines auch von meinem Ministerium geförderten Forschungsauftrages "Die Belastung der Umwelt mit Abwitterungsmaterial von Asbestzementplatten" zwischen 1978 und 1980 Messungen hinsichtlich der Gesamtfaserbelastung der Umwelt an verschiedenen Standorten in Österreich durchgeführt und darüber eine Studie erstellt. Bei diesen Messungen wurden anorganische und organische Faserteilchen, insgesamt und aufgeschlüsselt nach ihrer Art, im lungengängigen Bereich von größer als 5  $\mu$ m Länge, unter 3  $\mu$ m Durchmesser und einem Längen/Durchmesser-Verhältnis größer als 3:1 in der Luft erfaßt.

Die genannte Studie hat ergeben, daß in einem Stadtgebiet mit hoher Verkehrsdichte (stark befahrene Straße zum Zeitpunkt eines hohen Verkehrsaufkommens und gleichzeitig ein Gebiet mit teilweiser Asbestzementbedachung) eine durch-

-3-

schnittliche Immissionsbelastung der Umwelt mit Asbestfasern in der Höhe von 4.6 Asbestfasern/Liter Luft bzw. 4.600 Asbestfasern/m<sup>3</sup> Luft auftritt.

Ein Vergleich dieser Asbestfaserbelastung mit dem in Österreich für den Arbeitsplatz gültigen TRK-Wert für Asbestfeinstaub von 1 Million Fasern/m<sup>3</sup> zeigt, daß die Belastung der Umwelt an "lungengängigen" Asbestfasern aus dem Straßenverkehr nur rund 1/200 des TRK-Wertes beträgt und daher als sehr gering einzustufen ist.

Zu 3.:

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, daß zur Zeit innerhalb des führend vom Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betreuten österreichischen Gesamtverkehrskonzeptes eine Studie "Schadstoffemissionen von Kraftfahrzeugen" erarbeitet wird, die weitere Aussagen zur Frage der Asbestbelastung aus dem Kraftfahrzeugverkehr enthalten wird. Diese Studie soll noch in diesem Jahr abgeschlossen werden.

Zu 4.:

Wie den Ausführungen unter Punkt 1. und 2. zu entnehmen ist, ist die Belastung der Umwelt durch Asbestabrieb aus Kraftfahrzeugen auch an Standorten mit erhöhter Verkehrsdichte als sehr gering einzustufen.

Die angeführten Größenordnungen - die sich auch mit den Ergebnissen aus dem Ausland decken - können daher mit den Gesundheitsgefährdungen am Arbeitsplatz durch direkte Manipulation (Schneiden, Schleifen etc. von Asbestzementplatten) wohl nicht verglichen werden, da es sich um Werte handelt, die nur etwa ein Zweihundertstel der für den Arbeitsplatz zugelassenen Werte betragen.

- 4 -

Hinsichtlich des Umfanges der Freisetzung von Asbestfasern aus asbesthaltigen Brems- und Kupplungsbelägen ist - insbesondere im Hinblick auf die in der Präambel für die BRD wiedergegebene Größenordnung von 13 t pro Jahr - festzuhalten, daß, wie auf Grund umfangreicher Untersuchungen festgestellt wurde, beim Abrieb bis zu 99 % des Asbestanteiles in amorphe bzw. kristalline nicht faserförmige Stoffe umgewandelt werden, daher dieser Anteil seine Gefährlichkeit als Faserstoff verliert und vom Asbestabrieb nur rund 3% an die Luft direkt abgegeben werden.

In einer Untersuchung für die USA wurde bei einem rund 55,8 Mill. kg betragenden Asbestverbrauch für die Herstellung von Brems- und Kupplungsbelägen (PKW und LKW) pro Jahr und einem Abrieb von 33,6 Mill. kg ein Emissionsausmaß von insgesamt 31.700 kg Asbest erhoben, wovon im Sinne der obigen Ausführungen der Beitrag der Asbestfaserfreisetzung direkt an die Luft nur rund 2.270 kg beträgt. Auf der Basis dieser Erhebung würde der in der Präambel der Anfrage zitierte Emissionswert von 13 t Asbest pro Jahr der BRD aus dem Abrieb von asbesthaltigen Brems- und Kupplungsbelägen, der den Abrieb insgesamt umfaßt, einen direkt-"luftgängigen", atembaren Anteil von nur rund 400 kg Asbestfasern bedeuten.

Zu 5. und 6.:

Ungeachtet der vorangegangenen Ausführungen gehe ich davon aus, daß - auch geringste-Belastungen der Umwelt im Sinne des Vorsorgeprinzips nach dem jeweiligen Stand der Wissenschaft und Technik zu vermeiden bzw. zu minimieren sind.

Das Bundesministerium für Gesundheit und Umweltschutz verfolgt daher intensiv die Entwicklung asbestfreier Alternativen für Brems- und Kupplungsbeläge.

- 5 -

Die Entwicklung verschiedener Ersatzstoffe für Asbest in Brems- und Kupplungsbelägen befindet sich jedoch derzeit erst im Erprobungsstadium, wobei die Testergebnisse in den einzelnen Teilbereichen verschieden weit fortgeschritten sind. Insbesondere bei der Erprobung asbestfreier Bremsbeläge im allgemeinen bzw. vor allem bei Nutzfahrzeugen sind noch zahlreiche Probleme ungelöst.

In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, daß nach meinen Informationen auch in den skandinavischen Ländern noch keine diesbezüglichen Verbote in Kraft sind, sondern diese Problematik - im Hinblick auf die verschiedenen noch ungelösten Fragen - derzeit noch in Diskussion steht.

Jedenfalls wären für Österreich nach Vorliegen befriedigender technischer Voraussetzungen - wobei eine gründliche Prüfung der gesundheitlichen Unbedenklichkeit der Ersatzstoffe im Vordergrund stehen wird - entsprechende Maßnahmen betreffend des Einsatzes asbestfreier Brems- und Kupplungsbeläge anzustreben.

Zum gegebenen Zeitpunkt werde ich daher im Einvernehmen mit dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr - konform mit dem Stand von Wissenschaft und Technik nach Teilbereichen mit gestaffelten Fristen - entsprechende Regelungen erarbeiten.

Der Bundesminister:

