

**BUNDESMINISTER**

für Gesundheit, Sport und Konsumentenschutz
DR. MICHAEL AUSSERWINKLER

II-7259 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

A-1031 Wien, Radetzkystraße 2
Telefon: 0222/711 72
Teletex: 322 15 64 BMGSK
DVR: 0649856

GZ 114.140/102-I/D/14/a/92

Herrn
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Heinz FISCHER

Parlament
1017 Wien

3378 /AB

1992 -09- 14

ZU 3373/J

10. SEP. 1992

Die Abgeordneten zum Nationalrat Abg. Apfelbeck, Haller, Mag. Schweitzer haben am 14. Juli 1992 unter der Nr. 3373/J an mich beiliegende schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Auswirkungen des Straßenverkehrs auf die Gesundheit gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 7:

Einleitend darf ich darauf verweisen, daß ich als Gesundheitsminister dem Auftrag der Österreichischen Bundesverfassung entsprechend für Maßnahmen zur Abwehr allgemeiner Gefahren für die Gesundheit der Bevölkerung zuständig bin.

Für bestimmte Kompetenzmaterien typische Gesundheitsgefahren sind hingegen besondere Angelegenheiten des Gesundheitswesens, die im Rahmen der diese Kompetenzmaterie regelnden Gesetze von den zu deren Vollziehung zuständigen Bundesministerien wahrzunehmen sind (siehe dazu die Erkenntnisse des Verfassungsgerichtshofes Vf Slg. 3650, 7582, 8035).

-2-

Es sind daher auch die gesundheitsrelevanten Angelegenheiten des Straßenverkehrs von dem für die Kompetenzmaterien Verkehrswesen bzw. Kraftfahrwesen zuständigen Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zu besorgen.

Nach den Bestimmungen des Kraftfahrgesetzes in der Fassung der 13. Novelle (BGBl. Nr. 458/1990) erfolgt nur der Vollzug der Bestimmungen der § 64 Abs. 2, 2. und 3. Satz, § 69, § 91 a, § 11 Abs. 5, Abs. 3 und Abs. 6 - 9, § 26 a Abs. 2 lit. c und § 134 Abs. 6 im Einvernehmen mit meinem Ressort. Mit Ausnahme von § 64 (Unterweisung in lebensrettenden Sofortmaßnahmen), § 69 (ärztliches Gutachten) und § 91 a (Kraftwagen und Anhänger zum Transport von Tieren) beziehen sich die obzitierten Bestimmungen ausschließlich auf Kraftstoffe.

In diesem Zusammenhang verweise ich darauf, daß im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Gesundheit, Sport und Konsumentenschutz eine entsprechende Verordnung (BGBl.Nr. 239/1990-Kraftstoffverordnung) erlassen wurde. Schließlich ist festzuhalten, daß auf Anregung meines Ressorts im Rahmen einer Änderung der Kraftfahrgesetz-Durchführungsverordnung das Verbot von asbesthaltigen Bremsbelägen statuiert wurde (BGBl.Nr. 362/1987).

Allgemeine Informationen über die toxischen Wirkungen der in Rede stehenden Schadstoffe stehen meinem Ressort aus der einschlägigen Fachliteratur selbstverständlich zur Verfügung.

Zu Frage 8:

Hinsichtlich der für mein Ressort relevanten möglichen Belastungen von Lebensmitteln darf ich auf folgendes hinweisen:

Studien über die Kontamination von Pflanzen in der Nähe stark befahrener Straßen insbesondere durch Blei und Cadmium wurden seit 1972 in Österreich unter anderem von Horak (Inst. f. Landwirtschaft des Forschungszentrum Seibersdorf)

-3-

Pfannhauser (Forschungsinstitut der Ernährungswirtschaft) und Psota (Lebensmitteluntersuchungsanstalt der Stadt Wien) durchgeführt und veröffentlicht.

Diesen Studien kann man im wesentlichen folgendes entnehmen:

Bleigehalte in Grünpflanzen nehmen mit zunehmender Entfernung von der Fahrbahn ab (50 % nach 10 m) und nähern sich nach ca. 50 m dem Normalwert. An gleicher Stelle zu verschiedenen Zeiten entnommene Proben weisen beachtliche Unterschiede im Bleigehalt auf, vermutlich bedingt durch unterschiedliche Entwicklungsdauer, Wachstumsgeschwindigkeit und meteorologische Einflüsse (auch Windrichtung).

Für die Beurteilung der Verkehrsfähigkeit einzelner Lebensmittel im Sinne des Lebensmittelgesetzes hat das Bundesministerium für Gesundheit, Sport und Konsumentenschutz Richtwerte für die höchstzulässige Belastung von Milch, Eier, Fleisch (Innereien), Fische, Getreide, Gemüse, Salat, Obst usw. mit Blei, Cadmium (und Quecksilber) herausgegeben.

Da an die Produkte aus biologischem Anbau besondere Erwartungen bezüglich Rückstandsfreiheit gestellt werden, ist eine Bewirtschaftung durch Biobetriebe erst in einem Abstand von 50 m von stark befahrenen Straßen zulässig.

Zur Ermittlung der aktuellen Belastung der österreichischen Bevölkerung mit Schadstoffen hat mein Ressort eine Untersuchung der Belastung verzehrsfertiger Nahrung in Österreich mit Schwermetallen (As, Pb, Cd, Hg) ("Total Diet Study") in Auftrag gegeben, welche als Forschungsbericht (3/89) veröffentlicht wurde. Von besonderer Bedeutung ist dabei der Vergleich mit Ergebnissen von Untersuchungsserien aus 1978 und 1981. Dieser ergibt, daß die Belastungssituation mit Blei und Cadmium in der Nahrung etwa gleichgeblieben ist.

Weitere Ergebnisse dieser Studie sind:

-4-

- im internationalen Vergleich liegen die Belastungswerte aus Österreich am unteren Ende der Belastungen anderer industrialisierter Länder,
- die WHO/FAO Toleranzwerte werden weit unterschritten,
- derzeit besteht hinsichtlich der Schwermetallbelastung der verzehrsfertigen Nahrung in Österreich keine Gefahr.

Schließlich darf ich in diesem Zusammenhang auch auf einschlägige veterinärmedizinischen Untersuchungen verweisen:

Basierend auf dem Fleischuntersuchungsgesetz (522/1982 i.d.F. 252/1989) und der Rückstandskontrollverordnung (474/1989) werden in Österreich zusätzlich zu den Verdachtsfällen stichprobenweise, sowohl von den Schlachttieren anlässlich der Schlachtung, als auch bereits im Herkunftsbetrieb Proben entnommen und auf Rückstände von Hormonen, Arzneimittel und insbesondere von Schwermetallen und chlorierten Kohlenwasserstoffen (Schädlingsbekämpfungsmittel) untersucht.

1991 wurden 126 Untersuchungen auf Blei oder Cadmium (Schwermetalle) und 260 Untersuchungen auf Schädlingsbekämpfungsmittel durchgeführt.

Dabei wurden bezüglich der Schwermetalle in den Stichprobenuntersuchungen keine Richtwertüberschreitungen, bezüglich der Schädlingsbekämpfungsmittel keine Überschreitungen der Höchstwerte festgestellt.

Zu Frage 9:

Maßnahmen gegen Belastungen des Grundwassers durch den Straßenverkehr fallen nicht in die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Gesundheit, Sport und Konsumentenschutz.

Trinkwasserbelastungen durch den Straßenverkehr sind in seltenen Einzelfällen bekannt geworden. Sie ließen sich auf die Verwendung von Streusalz zurückführen und manifestieren sich je nach dem verwendeten Streusalz (Natrium-Chlorid oder Calcium-Chlorid) in einer

-5-

zeitlich beschränkten Erhöhung des Chlorid- und Natriumgehaltes oder des Chlorid- und Calciumgehaltes (Erhöhung der Härtegrade) des Trinkwassers. Eine Gefährdung der Gesundheit hiedurch ist nicht aufgetreten; die Richtwerte (Grenzwerte) des Kapitels B 1 "Trinkwasser" des Österreichischen Lebensmittelbuches, III. Auflage, sind nicht überschritten worden.

Zu den Fragen 10 bis 15:

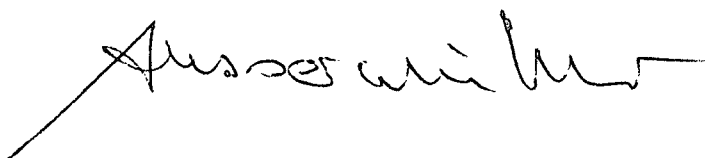
Auch zu diesen Fragen verweise ich grundsätzlich auf die bereits oben ausgeführte Kompetenzlage.

Die Auswirkungen von verkehrsrelevanten Schadstoffen, Lärm etc. auf die Gesundheit von Mensch und Tier sind meinem Ressort aus der einschlägige Fachliteratur bekannt. Insbesondere darf auch der vom Österreichischen Bundesinstitut geführte Literaturdienst (LID) erwähnt werden.

Bezüglich der Unfälle im Straßenverkehr wird auf die Straßenverkehrs-Unfallstatistik sowie die Todesursachenstatistik, in der Kraftfahrzeugunfälle im Verkehr ausgewiesen werden, verwiesen. Diese Statistiken werden vom Österreichischen Statistischen Zentralamt geführt.

Zu Frage 16:

Die Auswirkungen des Straßenverkehrs wurden und werden im Rahmen des dem Gesundheitsressort gesetzlich zugewiesenen Aufgabenbereiches selbstverständlich berücksichtigt. Ich verweise in diesem Zusammenhang auf die Antworten zu den Fragen 1 bis 7 sowie 8 und 9.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Ausserwilder', is written across the bottom of the page.

BEILAGE

A n f r a g e :

1. Entspricht es wirklich den Tatsachen, daß Ihr für die Gesundheit von Mensch und Tier zuständiges Ressort über keinerlei Unterlagen über die Auswirkungen des Straßenverkehrs auf die Gesundheit verfügt ?

2. Wenn ja: was werden Sie unternehmen, damit Ihr Ressort über diesen wichtigen Bereich möglicher und tatsächlicher Gesundheitsgefahren endlich die für die Gesundheitspolitik nicht zu vernachlässigenden Unterlagen beschafft ?

Wenn nein:

3. Über welche Unterlagen verfügt Ihr Ressort hinsichtlich der Auswirkungen bodennaher Stickoxide auf Mensch und Tier ?

4. Über welche Unterlagen verfügt Ihr Ressort hinsichtlich der Entwicklung bodennahen Ozons und dessen Auswirkungen auf Mensch und Tier ?

5. Über welche Unterlagen verfügt Ihr Ressort hinsichtlich der Auswirkungen von Dieselemissionen und Abgasfeststoffen (z.B. Ruß) auf Mensch und Tier ?

6. Über welche Unterlagen verfügt Ihr Ressort hinsichtlich der Auswirkungen von Schwermetallemissionen auf Mensch und Tier ?

7. Über welche Unterlagen verfügt Ihr Ressort hinsichtlich der Auswirkungen freigesetzter aromatischer Verbindungen auf Mensch und Tier ?

8. Über welche Unterlagen verfügt Ihr Ressort hinsichtlich indirekter Belastungen von Mensch und Tier über die Kontamination in pflanzlichen und tierischen Lebens- und Futtermitteln ?

9. Über welche Unterlagen verfügt Ihr Ressort hinsichtlich der Auswirkungen von Grundwasser- und damit Trinkwasserbelastungen über Straßenabfluß auf Mensch und Tier ?

10. Über welche Unterlagen verfügt Ihr Ressort hinsichtlich der Lärmbelastung und deren Auswirkungen auf Mensch und Tier ?

11. Über welche Unterlagen verfügt Ihr Ressort hinsichtlich der Unfälle, bei denen Menschen zu Schaden kommen ?

12. Über welche Unterlagen verfügt Ihr Ressort hinsichtlich der Unfälle, bei denen Tiere zu Schaden kommen ?

13. Über welche Unterlagen verfügt Ihr Ressort hinsichtlich der volkswirtschaftlichen Folgekosten der in Punkt 3 bis 10 genannten gesundheitlichen Problemfelder ?

14. Über welche Unterlagen verfügt Ihr Ressort hinsichtlich der volkswirtschaftlichen Folgekosten gemäß Punkt 11 ?

15. Über welche Unterlagen verfügt Ihr Ressort hinsichtlich der volkswirtschaftlichen Folgekosten gemäß Punkt 12 ?

16. Werden Sie in Hinkunft endlich die Auswirkungen des Straßenverkehrs bei der Gestaltung der Gesundheitspolitik berücksichtigen ?