



II-4464 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 73 75 07
Fernschreib-Nr. 111800
DVR: 0090204

Zl. 5901/25-Info-88

1955/AB
1988 -06-10
zu 1982/J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Blau-Meissner und Genossen vom 13. April 1988,
Nr. 1982/J-NR/88, "Umweltgift Asbest"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

Ich darf auf die Beantwortung des Herrn Bundesministers für Gesundheit und öffentlicher Dienst zur Anfrage Nr. 1978/J verweisen.

Zu den Fragen 2 und 3:

Wie in vielen anderen Staaten auch, wurden in Österreich besonders gefährliche Asbestanwendungen verboten (z.B.: das Spritzisolieren mit Asbest bereits im Jahre 1978). Mit Intrafttreten der AAV kam gemäß § 55 Ziffer 6 das Verbot der Anwendung für thermische und akustische Isolierungen, für dekorative Zwecke und in Lacken und Farben hinzu. Kontrollierte Asbestanwendungen unterliegen den gesetzlichen Überwachungsvorschriften.

Die Betriebe des ÖIAG-Konzerns sind sich der gesundheits-schädlichen Wirkung von Asbest voll bewußt. Im ÖIAG-Bereich wurde die Substitution von asbesthaltigen Dichtungswerkstoffen durch Glas- oder Silikatfasern bereits vollzogen. Bei Kokolleneinsätzen, Abdichtplatten, Gießringen und Schwimmern wurde Asbest durch Kalziumsilikat ersetzt. Asbesthandschuhe wurden durch Silikatfaserhandschuhe ausgetauscht. Dennoch ist in speziellen Anwendungsbereichen ein Ersatz von Asbestprodukten derzeit noch nicht möglich. Der Einsatz in den Betrieben erfolgt jedoch nur dort, wo es derzeit keine technisch ausgereiften Ersatzprodukte gibt.

- 2 -

Eine mengenmäßige Feststellung und eine durchgehende Aufzeichnung über Importe von Asbest oder asbesthaltigen Produkten bis 1950 zurück sind nicht mehr vorhanden. Denn Asbest ist zumeist in Zukaufsprodukten wie Dichtungsmaterialien, Platten, diversen Baustoffen und Arbeitsschutzartikeln enthalten, die Hilfs- und Betriebsstoffe bei der Produktion darstellen. Aber auch beim Equipment für Neuanlagen und den Bestellungen für Ersatzteile wird darauf geachtet, asbesthaltige Produkte so weit wie möglich zu ersetzen. Auf Basis 1983 konnte eine 80 %ige Reduktion des Asbesteinsatzes durchgesetzt werden, und in den nächsten 5 Jahren wird der vollständige Ersatz dieser Produkte auch in den derzeit noch nicht substituierbaren Bereichen erwartet.

Zu Frage 4:

Entsprechend der 22. KDV-Novelle, BGBl.Nr. 362/1987 dürfen auch die Bremsbelege von Kraftfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3500 kg, von Zugmaschinen und von Motorkarren ab 1. Jänner 1990 kein Asbest enthalten (§ 3 Abs. 2 KDV).

Ich darf noch anmerken, daß diese Regelung für PKW nicht wie von Ihnen angemerkt ab 1.1.1988 sondern erst seit 1.4.1988 gilt.

Auch die Österreichischen Bundesbahnen lassen bei der Neueinführung von Schienenfahrzeugen nur noch asbestfreie Materialien zu. Derzeit stehen nur noch vereinzelt asbesthaltige Typen von Bremsbelägen bzw. Bremsklotzsohlen in Verwendung. Die Österreichischen Bundesbahnen haben auch für einen in Österreich erzeugten asbestfreien Bremsbelag das erforderliche Zulassungsverfahren nach dem Internationalen Eisenbahnverband eingeleitet. Nach positiver internationaler Zulassung dieser Belagstype ist der vollständige Ersatz der noch verwendeten asbesthaltigen Bremsbeläge beabsichtigt.

- 3 -

Zu Frage 5:

Ein solches Verkaufsverbot wurde zwar diskutiert, kann aber deshalb nicht erlassen werden, da es am Markt eine Anzahl von Fahrzeugarten gibt, für die asbestfreie Bremsbeläge nicht zur Verfügung stehen. Bei bestimmten Fahrzeugen ist die Unterbringung von asbestfreien Bremsbelägen im bestehenden Bremssystem rein geometrisch nicht möglich, da asbesthaltige Bremsbeläge zufolge der schlechten Wärmeleitfähigkeit von Asbest keiner eigenen Wärmeisolationsschicht zum Schutz der Bremsflüssigkeit bedürfen. Davon abgesehen wäre in den meisten Fällen ein Totalumbau der Bremsanlage mit wirtschaftlich zumutbarem Aufwand nicht realisierbar und wegen des umfangreichen Eingriffs in die Fahrzeugtechnik auch sicherheitstechnisch problematisch.

Wien, am 3. Juni 1988

Der Bundesminister

