

## **Schriftliche Kleine Anfrage**

der Abgeordneten Birgit Stöver und Olaf Ohlsen (CDU) vom 17.01.12

### **und Antwort des Senats**

**Betr.: Umgang mit begasten Import-Containern**

*Begasungsmittelrückstände und toxische Industriechemikalien in Import-Containern können nach Expertenmeinung nicht nur für Seeleute, Hafentarbeiter, Beschäftigte der Aufsichtsorgane und der importierenden Firmen, sondern auch für Verbraucher gesundheitsgefährdend sein. Aber auch Fragen zum Umweltschutz dürfen hierbei nicht außer Acht gelassen werden. Die Bundeszollverwaltung gibt an, dass je nach Herkunftsland bis zu 50 Prozent der Container begast sind. Dabei sind begaste Container oft unzureichend oder gar nicht gekennzeichnet, und sind daher ursächlich für die auftretenden Gesundheits- und Umweltgefahren. Weiterhin verbleiben auch nach den vorgeschriebenen Belüftungszeiten Rückstände der giftigen Gase für längere Zeit im Container beziehungsweise auf den transportierten Waren.*

*Das Zentralinstitut für Arbeitsmedizin und Maritime Medizin (ZfAM) empfiehlt, ohne eine vorherige qualifizierte Messung und/oder ausreichende Belüftung sollten Importcontainer grundsätzlich nicht begangen werden.*

*Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:*

1. *Wie bewerten der Senat oder die zuständige Behörde das kurz- beziehungsweise langfristige Gesundheitsrisiko durch den Umgang mit begasten Containern?*

Bei Einhaltung der bestehenden Arbeitsschutzvorschriften können Gesundheitsgefahren grundsätzlich vermieden werden. Jeder Arbeitgeber ist verpflichtet, die spezifischen Arbeitsverfahren und Gefährdungen in seinem Betrieb in einer Gefährdungsbeurteilung zu bewerten. Die notwendigen Maßnahmen beim Umgang mit begasten Containern sind in der Technischen Regel Gefahrstoffe (TRGS) 512 „Begasungen“ festgelegt.

2. *Wie bewerten der Senat oder die zuständige Behörde das kurz- beziehungsweise langfristige Umweltrisiko durch austretende Gase?*

Über das kurz- beziehungsweise langfristige Umweltrisiko durch austretende Gase kann derzeit keine Aussage gemacht werden, weil ausreichende wissenschaftliche Untersuchungen des genauen Wirkungsmechanismus hierzu nicht vorhanden sind. In der EU-Verordnung (1005/2009/EG) des europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über Stoffe, die zum Abbau der Ozonschicht führen, ist unter anderem die Minimierung von Methylbromidemissionen gefordert. Vom nationalen Gesetzgeber sind die Entgasungsanlagen eingestuft als genehmigungsbedürftige Anlagen, weil von diesen Anlagen schädliche Umweltauswirkungen ausgehen können. Dieses ist begründet in der Art der freigesetzten Stoffe, die entweder giftig oder sehr giftig sind. Zudem sind diese Stoffe in anderer Weise umweltschädigend. Zu Begasungszwecken werden weltweit unter anderem auch Sulfuryldifluorid (mit Treibhauspotenzial) und weiterhin das in der EU mittlerweile verbotene Methylbromid eingesetzt.

3. *Sind dem Senat oder der zuständigen Behörde Unfälle mit begasten Containern bekannt?*

*Wenn ja, wie viele wurden in den letzten fünf Jahren verzeichnet und welche Konsequenzen wurden daraus gezogen?*

In den letzten fünf Jahren wurden dem Amt für Arbeitsschutz drei Vorfälle bekannt, die insgesamt sechs Personen betrafen. Zwei Personen hatten Augenreizungen, die anderen waren ohne Symptome. In solchen Fällen wird der Betrieb überprüft.

4. *Wie werden betroffene Behörden beziehungsweise Unternehmen auf die Gefahren von begasten beziehungsweise potenziell begasten Containern aufmerksam gemacht?*

Die betroffenen Betriebe werden im Rahmen von Betriebsbesichtigungen auch im Hinblick auf den Umgang mit begasten und potenziell begasten Containern kontrolliert. Weiterhin hat das Amt für Arbeitsschutz verschiedene Merkblätter und Handlungshilfen für Betriebe veröffentlicht, die auch auf der Internetseite des Amtes abrufbar sind. Eine breite Information von einschlägigen Verbänden wurde über deren Publikationen (zum Beispiel in der Fachzeitschrift „gefährliche Ladung“) erreicht.

5. *Werden potenziell begaste Container im Hamburger Hafen auf Begasung beziehungsweise Kennzeichnung kontrolliert?*

*Wenn nein, warum nicht?*

*Wenn ja, wie viele Kontrollen und wie viele Verstöße hat es in den letzten fünf Jahren gegeben?*

Gemäß den internationalen Gefahrgutvorschriften (IMDG-Code, ADR, ADN, RID) sind Beförderungseinheiten (dies sind auch Container) unter Begasung als Gefahrgut unter der UN-Nummer 3359 zu befördern. Sie sind mit einem international vorgegebenen Warnzeichen zu versehen. Wurden die Beförderungseinheiten vor der Verladung belüftet, dann ist das Warnzeichen mit Belüftungsdatum weiter an der Beförderungseinheit zu belassen. Weiteren Vorschriften zur Gefahrgutbeförderung im Seeverkehr unterliegt die Beförderungseinheit dann jedoch nicht mehr. Für die Kontrolle der Einhaltung der Gefahrgutvorschriften ist die Wasserschutzpolizei Hamburg zuständig.

Im Hamburger Hafen werden Container von der Wasserschutzpolizei überprüft, wenn der Verdacht einer Begasung besteht und die verdächtigen Beförderungseinheiten nicht regelkonform als Gefahrgut unter der UN-Nummer 3359 befördert werden oder kein Begasungswarnzeichen mit dem Zusatz „belüftet am“ mit eingetragenem Datum an diesen Beförderungseinheiten vorhanden ist.

Ein Begasungsverdacht besteht immer dann, wenn äußere Anzeichen an der Beförderungseinheit darauf hinweisen (zum Beispiel Lüftungsschlitze und Türen mit Klebeband abgeklebt und/oder Reste von Begasungswarnzeichen am Container vorhanden, aber kein Hinweis in der Dokumentation) oder in der Dokumentation Hinweise darauf zu finden, aber keine Warnzeichen am Container vorhanden sind.

Von der Wasserschutzpolizei sind von 2007 bis 2011 insgesamt 1.090 Beförderungseinheiten mit Verdacht auf Begasung überprüft worden. In nahezu allen Fällen wurden hierbei Verstöße festgestellt, ohne dass dies jeweils statistisch erfasst wird.

6. *Werden die Schadstoffbelastungen der in begasten Containern transportierten Waren kontrolliert, und wie häufig wurden in den letzten fünf Jahren Grenzwertüberschreitungen festgestellt? (Bitte möglichst genau aufschlüsseln.)*

Eine behördliche Untersuchung von Warenproben aus Containern in Bezug auf Begasungsmittelrückstände erfolgt nicht ohne konkreten Anlass. In den vergangenen fünf Jahren wurden im Bereich des Amtes für Verbraucherschutz keine derartigen Untersuchungen durchgeführt.

Auf behördliche Untersuchungen von Bedarfsgegenständen, Arzneimittelrohstoffen und Lebensmitteln aus dem Jahr 2005, die keinen Anlass für weitere Untersuchungen ergaben, wird an dieser Stelle hingewiesen (Pressemitteilung der Behörde für Wissenschaft und Gesundheit „Untersuchungen von Containerbegasungsmitteln ergaben keinen Anlass zu Beanstandungen“ vom 30. September 2005).

7. *Wer führt diese Kontrollen mit wie viel Personal und auf welcher rechtlichen Grundlage durch und welche Geräte werden hierfür verwandt (bitte den oder die Typ-/beziehungsweise Herstellerbezeichnungen mit angeben)?*

Entfällt, siehe Antwort zu 6.

8. *Sind die zuständigen Behörden in ausreichendem Umfang mit adäquaten Messgeräten ausgestattet?*

*Wenn nein, warum nicht?*

Da Untersuchungen von Warenproben aus Containern auf Begasungsmittelrückstände selten sind (siehe Antwort zu 6.), werden seitens der Behörde keine eigenen Kapazitäten für solche Untersuchungen bereitgehalten. Bei Bedarf ist ein externer Dienstleister mit der Untersuchung entsprechender Warenproben zu beauftragen.

9. *Welche Maßnahmen oder Vorkehrungen werden unternommen, um das mit der Kontrolle beauftragte Personal vor den Ausgasungen und deren Folgen zu schützen?*

Auch wenn die Kontrolle von Waren aus Containern nicht die unter 6. erfragte Untersuchung auf Begasungsmittelrückstände zum Ziel hat, ist das Kontrollpersonal zu schützen, etwa bei den Kontrollen der Pflanzenbeschau, der Wasserschutzpolizei, des Zolls oder des Veterinär- und Einfuhramtes. Generell sind auch hier die Vorschriften des Arbeitsschutzrechts, insbesondere der TRGS 512 „Begasungen“ einschlägig.

Als Praxisbeispiel wird das Vorgehen beim Veterinär- und Einfuhramt geschildert: Dort werden bei den meisten Containern mit Nichtlebensmitteln – soweit nicht tiefgefroren oder gekühlt – Messungen der Containerluft auf Begasungsmittel und flüchtige, toxische Industriechemikalien durchgeführt.

Ist eine Begasung des Containers bekannt oder muss vermutet werden (zum Beispiel Kennzeichnung am Container), werden diese Container nur geöffnet, wenn eine Freigabebescheinigung gemäß TRGS 512 vorliegt. Liegt nur eine schriftliche Erklärung des Anmelders vor, dass der betroffene Container nicht begast wurde, erfolgt vor der Öffnung eine Messung. Löst die Messung einen Alarm aus, wird der Container zur Freimessung geschickt.

Regelmäßige Information und Unterweisung des Personals verstärkt die Sensibilisierung der Mitarbeiter für diese Gefährdung, ebenso wie eine Überwachung und Kontrolle der Einhaltung von Arbeitsanweisungen.

10. *Wird der Transport von unzureichend oder nicht gekennzeichneten begasteten Containern sanktioniert, und wie sieht dies im Detail aus?*

Beförderungseinheiten, bei welchen der Verdacht einer Begasung besteht, werden bis zur Klärung des Sachverhalts mit einem Beförderungsverbot belegt. Kann der Verfügungsberechtigte an Hand der Dokumentation nachweisen, dass nur Mängel an der Kennzeichnung vorliegen, dann können diese vom Verfügungsberechtigten beseitigt werden und die Beförderungseinheit wird für die weitere Beförderung freigegeben. Lässt sich der Zustand des Containers hinsichtlich der Begasung nicht zweifelsfrei feststellen, wird der Vorgang zur weiteren Entscheidung an die Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz, Institut für Hygiene und Umwelt, als zuständige Behörde abgegeben. Festgestellte Verstöße gegen die Beförderungsvorschriften (einschließlich der Kennzeichnungspflicht) werden als Ordnungswidrigkeiten verfolgt.

11. *Gibt es Erkenntnisse darüber, welche Stoffe zur Begasung eingesetzt werden und ob diese international zugelassen sind? (Bitte die einzelnen Stoffe und ihre Verwendungs- beziehungsweise Anwendungsart angeben.)*

Welche Stoffe zur Begasung von Containern eingesetzt werden, ist international nicht einheitlich. Eine internationale Zulassung eines Stoffes für die Verwendung in der Containerbegasung gibt es nicht. Weltweit hierfür verbreitet sind Phosphorwasserstoff und Sulfuryldifluorid, die beide auch in der EU für Begasungen zulässig sind, sowie

Methylbromid, das in der EU aber grundsätzlich nicht für Begasungen eingesetzt werden darf.

Die in der Gefahrstoffverordnung darüber hinaus genannten Begasungsmittel Blausäure, Ethylenoxid und Formaldehyd dürfen in Deutschland aufgrund der gefahrstoffrechtlichen Bestimmungen nicht zur Containerbegasung eingesetzt werden.

Phosphorwasserstoff, Sulfuryldifluorid sowie Blausäure werden überwiegend gegen Insekten eingesetzt, Ethylenoxid und Formaldehyd für Desinfektionsmaßnahmen. Methylbromid wird gegen Insekten, aber auch gegen Bakterien, Pilze und Nematoden verwendet.

*12. Welche Vorschriften zwingen die Container aufgebenden Länder zur Begasung von Containern?*

Grundsätzlich können zum Beispiel Pflanzenschutzvorschriften der Empfängerländer die Container aufgebenden Länder zur Begasung der in den Containern enthaltenen Waren zwingen.

In der EU wird allerdings im Regelfall nicht eine bestimmte Behandlung im Ursprungsland gefordert, sondern die Gewährleistung, dass kein Befall mit Schadorganismen vorliegt. Zentrale europäische Vorschrift ist die Richtlinie 2000/29/EG, die in Deutschland in der Pflanzenbeschauverordnung umgesetzt ist. Diese Vorschriften integrieren auch den internationalen Pflanzenschutzstandard ISPM 15, der eine Behandlung von Verpackungsholz fordert, aber alternativ zu einer Begasung mit Methylbromid auch eine Hitzebehandlung erlaubt. Ein Sonderfall, in dem die EU tatsächlich eine Begasung mit Methylbromid als Einfuhrvoraussetzung fordert, betrifft berindete Eichenholzstämmen aus Nordamerika. Geregelt ist dies in der Entscheidung 2005/359/EG. Die Entscheidung gibt allerdings vor, dass die Begasung der Stämme unter einer gasdichten Persenning – das heißt vor der Verladung in die Container – stattzufinden hat.

*13. Wie bewerten der Senat oder die zuständige Behörde die Empfehlung des Zentralinstituts für Arbeitsmedizin und Maritime Medizin (ZfAM), Import-Container grundsätzlich erst nach vorheriger qualifizierter Messung und/oder ausreichender Belüftung zu begehen?*

Grundsätzlich muss der Arbeitgeber für den Umgang mit Containern eine Gefährdungsbeurteilung erstellen. Entsprechend den in der TRGS 512 „Begasung“ festgelegten Erkennungskriterien unterscheidet man zwischen begasteten und potenziell begasteten Transporteinheiten (zum Beispiel Container). Die Maßnahmen müssen dann gestaffelt erfolgen, beginnend mit einer ausreichenden Lüftung bis hin zur Einschaltung eines Sachkundigen, der weitergehende Maßnahme wie Messungen festlegen und den Container freigeben muss.

*14. Welche Kapazitäten stehen derzeit wo zur Ent- beziehungsweise Belüftung von begasteten Import-Containern in Hamburg zur Verfügung? Wie werden die giftigen Gase nach der Entlüftung behandelt beziehungsweise entsorgt?*

Kapazitäten im Sinne einer Zentralen Anlage zur Ent- und Belüftung von begasteten Importcontainern stehen in Hamburg nicht zur Verfügung. Es gibt dezentral zwölf Entgasungsanlagen überwiegend im Hafensbereich auf behördlich nach § 67 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) angezeigten Plätzen.

Restgase aus Importcontainern werden nicht behandelt beziehungsweise nicht entsorgt.

*15. Sind diese Kapazitäten nach Einschätzung des Senates beziehungsweise der zuständigen Behörde ausreichend für die angenommene Anzahl an potenziell begasteten Containern?*

*Wenn nein, gibt es bereits Planungen zum Ausbau und wie sehen diese aus und auf welchen Flächen sollen diese erfolgen?*

Zur Auskömmlichkeit der vorhandenen Kapazitäten liegen keine aktuellen Informationen vor. Ebenso sind keine aktuellen Planungen zum Ausbau bekannt.