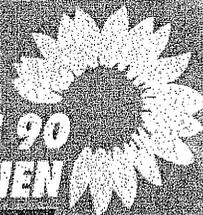


E 102/10

**BÜNDNIS 90  
DIE GRÜNEN**



BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN RATHAUS 53773 HENNEF

AN DEN  
BÜRGERMEISTER DER STADT HENNEF  
HERRN KLAUS PIPKE  
RATHAUS  
53773 HENNEF

FRAKTION IM RAT DER STADT HENNEF

**Matthias Ecke**  
Fraktionsvorsitzender  
**Detlev Fiedrich**  
Fraktionsgeschäftsführer  
Fraktionsgeschäftsstelle  
Rathaus, Raum 2.09, 53773 Hennef  
Tel: +49 (2242) 888 200  
Fax: +49 (2242) 888 7 200  
[gruene@hennef.de](mailto:gruene@hennef.de)

Hennef, den 27.01.2010

36

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

hiermit stellen wir folgende Anfrage zur Beantwortung in der nächsten Sitzung des zuständigen Ausschusses:

**Anfrage:**

Es gibt diverse Standorte von Seecontainern im Stadtgebiet. Da einige auch zusätzliche Dachkonstruktionen haben ist auszuschließen, dass diese nur vorübergehend aufgestellt sind.

Gibt es Vorschriften zur Nutzung/Aufstellung solcher Seecontainer?

Wenn ja, wer genehmigt/überprüft die Einhaltung dieser Vorschriften?

Wo kann man die Besichtigungsprotokolle der letzten 2 Jahre einsehen?

Hat die Verwaltung ein Bestandsverzeichnis aller Seecontainer im Stadtgebiet Hennef?

Wofür werden die Container üblicherweise genutzt?

Werden gefährliche Stoffe insbesondere brennbare, wassergefährdende oder giftige Stoffe gelagert?

Erfolgt eine Kontrolle turnusmäßig unangemeldet?

Gez. Matthias Ecke  
Fraktionsvorsitzender

  
Detlev Fiedrich  
Fraktionsgeschäftsführer

**Bankverbindung**

Bank: KSK Köln, Konto-Nr.: 238 014, BLZ 370 502 99

[www.gruene-hennef.de](http://www.gruene-hennef.de)

## Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Patrick Döring, Hans-Michael Goldmann, Horst Friedrich (Bayreuth), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 16/5154 –

### Begasungsmittelrückstände in Import-Containern

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Zum Schutz anfälliger Ware werden im internationalen Warenverkehr vielfach Schädlingsbekämpfungsmittel eingesetzt, um die Transportcontainer zu reinigen und eine Schädigung des Transportgutes zu verhindern. In anderen Fällen sondern die transportierten Güter durch Behandlungen während des Produktionsprozesses selbst Gase ab. Durch den geschlossenen Transport verbleiben in den Containern daher oftmals erhebliche toxische Rückstände, die insbesondere bei wiederholtem Kontakt eine nicht unerhebliche Bedrohung für die Gesundheit z. B. von Mitarbeitern des Zolls oder Lagerarbeitern bedeuten können. Nach einer Untersuchung z. B. der Universität Hamburg-Harburg („Begasungsmittelrückstände und toxische Industrie-Chemikalien in Import-Containern“) wurden in 17 Prozent von 2 111 untersuchten Containern Grenzwertüberschreitungen festgestellt. In 33 Fällen (1,6 Prozent) wurden die Grenzwerte toxisch wirkender Stoffe um mehr als das Zehnfache überschritten.

Hinzu kommt eine mögliche Gefährdung auch für die Verbraucher, wenn es sich bei dem Gut um besonders sensible Gegenstände des täglichen Bedarfs wie zum Beispiel Lebens- und Genussmittel, Matratzen, Spielzeug, selten gereinigte Kleidungsstücke (Jacken, Mäntel), Möbel o. Ä. handelt, über die auch Käufer der Produkte eventuell über einen längeren Zeitraum oder sehr intensiv mit dem Giftstoff in Berührung kommen können.

Oft sind die Container jedoch nicht ordnungsgemäß gekennzeichnet. Die geänderten Technischen Regelungen für Gefahrstoffe (Begasungen), TRGS 512, empfehlen deshalb bei „potenziell begasten Transporteinheiten“ (Merkmale: Kennzeichnung entfernt oder unlesbar, Lüftungsschlitze verschlossen, Frachtgut auf Holzpaletten, unspezifische Messungen oder sonstige Verdachtsmomente) eine Belüftungsdauer von 30 Minuten und eine Kontrollmessung mit einem geeigneten Messsystem.

Es steht allerdings zu befürchten, dass sich diese Sicherheitsvorkehrung in der Praxis auf Grund zeitlicher Engpässe, der hohen Zahl potentiell begaster Container (Holzpaletten) und dem Fehlen von Messgeräten bzw. entsprechend technisch ausgebildetem Personal als schwierig erweisen wird. Zugleich werden diese Maßnahmen unter Sicherheitsgesichtspunkten von einigen Experten für

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales vom 10. Mai 2007 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

unzureichend gehalten. So werden z. B. durch Studien des Staatlich-niederländischen Instituts für Gesundheit und auch durch Experten des Zentralinstituts für Arbeitsmedizin und Maritime Medizin an der Universität Hamburg größere Sicherheitsabstände empfohlen. Dieses Dilemma lässt sich vermutlich nur auflösen, wenn eine Verbesserung der Kennzeichnung entsprechend IMDG-Code (Pkt. 7.4.3 und 7.4.4) erfolgt und dadurch Unsicherheiten und zusätzliche Sicherheitsvorkehrungen ausgeräumt werden oder eine zusätzliche Kennzeichnung für nicht begast Container erfolgt.

1. Wie bewertet die Bundesregierung die bisher vorliegenden Untersuchungen zu Begasungsmittelrückständen in Import-Containern, insbesondere die Studien von X. Baur, T. Ollesch et al., Begasungsmittelrückstände und toxische Industriechemikalien in Import-Containern; T. Knol-de Vos, Measuring the amount of gas in import containers, und A.V. Barak AV, B. Hamilton et al., Fumigation as a quarantine treatment for solid wood packing?

Gemäß § 21 der Gefahrstoffverordnung (GefStoffV) berät der beim Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) gebildete Ausschuss für Gefahrstoffe (AGS) in allen Fragen des Arbeitsschutzes zu Gefahrstoffen. Zum Zeitpunkt der Erarbeitung der Technischen Regelungen für Gefahrstoffe „Begasungen“ (TRGS 512) durch den AGS lag die Studie von X. Baur et al. noch nicht vor. Eine abschließende Bewertung der genannten Untersuchungen konnte noch nicht vorgenommen werden.

2. Sind diese Ergebnisse auf Deutschland übertragbar oder hat die Bundesregierung weitere Erkenntnisse zu diesem Problem?

Vorbehaltlich der Auswertung durch den AGS kann nach den bisherigen Erfahrungen davon ausgegangen werden, dass die Ergebnisse der Studie aus dem Rotterdamer Hafen (Knol & de Vos 2003) grundsätzlich auf die Verhältnisse in Deutschland übertragbar sind. Die Studie von Prof. Baur et al. wurde an ca. 2 000 Import-Containern am Zollamt Hamburg-Waltershof mit Unterstützung durch die Bundeszollverwaltung durchgeführt. Sie zeigte eine etwas geringere Häufigkeit des Nachweises von Begasungsmitteln. Der Bundeszollverwaltung liegen keine Erkenntnisse darüber vor, in welchem Umfang auch Inlands- und EU-Container begast werden, da diese im Warenverkehr in der Regel nicht kontrolliert werden.

3. Wie hoch schätzt die Bundesregierung auf der Grundlage dieser Studien oder eigener Annahmen die Zahl der Import-Container, die durch Begasungsmittelrückstände oder toxische Industriechemikalien belastet sind, und wie hoch ist nach Schätzung der Bundesregierung die Zahl der nicht gekennzeichneten Import-Container?

Nach Feststellungen der Bundeszollverwaltung bei den beiden in Zusammenarbeit mit dem Zentralinstitut für Arbeitsmedizin der Universität Hamburg im Hamburger Hafen durchgeführten Messreihen waren je nach Herkunftsland in bis zu 50 Prozent aller überprüften Import-Container toxische gasförmige Inhaltsstoffe, überwiegend in niedriger Konzentration, vorhanden. Bei Kontrollen der Zollverwaltung auf vorhandene Begasung waren nahezu 100 Prozent der als begast festgestellten Container nicht gekennzeichnet.

4. Wie hoch schätzt die Bundesregierung das Gesundheitsrisiko für Arbeitnehmer im Umgang mit solcherart belasteten und nicht gekennzeichneten Import-Containern ein – welche gesundheitlichen Risiken hat zum Beispiel das Entladen von Containern, in denen (wie von der Hamburger Studie nachgewiesen) toxische Stoffe wie Brommethan, Phosphorwasserstoff, Benzol,

Formaldehyd u. a. den zulässigen Grenzwert um mehr als das Zehnfache überschreiten?

Die Gefährdung der Beschäftigten ist von unterschiedlichen Faktoren abhängig. Hierzu gehört z. B. die Höhe der Konzentration, die Art der biologischen Wirkung des jeweiligen Stoffes im Körper, die Aufenthaltsdauer in der Konzentration oder die Geschwindigkeit, in der die Gaskonzentration nach Öffnung durch die Umgebungsluft verdünnt wird (insbesondere abhängig von der Windgeschwindigkeit und der Windrichtung vor Ort). Von Bedeutung ist auch die Dichte des Gefahrstoffes im Verhältnis zur Luft (leichter oder schwerer als Luft). Grundsätzlich müssen in der Gefährdungsbeurteilung des Arbeitgebers alle Stoffe, deren Eigenschaften und die Art der Tätigkeit berücksichtigt werden. Eine Überschreitung des zulässigen Luftgrenzwertes macht in jedem Falle zusätzliche Schutzmaßnahmen erforderlich. Eine Bewertung von ebenfalls vorkommenden Stoffgemischen ist praktisch nicht möglich, da kumulative Wirkungen bisher nur wenig erforscht sind.

5. Sieht die Bundesregierung über die bisher erfolgte Überarbeitung der TRGS 512 hinaus Handlungsbedarf, um das Risiko für Arbeiter im Umgang mit Import-Containern zu minimieren?

Der AGS beabsichtigt, über die TRGS 512 hinaus weitere konkrete Hilfestellungen in Form verfahrensspezifischer Kriterien speziell für Tätigkeiten an potentiell begasteten Containern zu erarbeiten.

6. Führt die Änderung der TRGS 512, die nun auch mit Holzpaletten beladene Container als potentiell begast einstuft, zu Problemen bei den Entladern, insbesondere zum Beispiel in Großlagern?

Durch die Änderung der TRGS 512 hervorgerufene Probleme bei den Entladern, z. B. in Großlagern, sind der Bundesregierung nicht bekannt.

7. Wie viele Kontrollen der TRGS 512 gab es seit 2000 pro Jahr, und wie viele Verstöße wurden festgestellt?

Der Vollzug der Arbeitsschutzvorschriften und damit der Gefahrstoffverordnung sowie der TRGS 512 obliegt nach dem Grundgesetz den dafür zuständigen Behörden der Bundesländer (z. B. Gewerbeaufsichtsämter oder Ämter für Arbeitsschutz). Die Bundesregierung verfügt derzeit über keine konkreten Zahlen, die Aussagen über die Kontrollen bzw. der dabei festgestellten Verstöße erlauben.

8. Über wie viel Personal und welche Ausstattung verfügen die kontrollierenden Behörden für diesen Zweck?

Der Vollzug der Arbeitsschutzvorschriften obliegt, wie bereits dargelegt, den dafür zuständigen Behörden der Bundesländer (z. B. Gewerbeaufsichtsämter oder Ämter für Arbeitsschutz). Die Bundesregierung verfügt über keine konkreten Zahlen zum Personal und zur Ausstattung der kontrollierenden Behörden.

9. Hält die Bundesregierung eine eindeutige Kennzeichnung von Containern als „nicht begast“ für ausreichend, um von einer Behandlung eines Containers als „potentiell begast“ abzusehen und so den durch die Einstufung von Containern mit Holzpaletten als „potentiell begast“ entstehenden Konflikt zwischen der Gewährleistung effizienter Arbeitsabläufe einerseits und Sicherheitserwägungen andererseits aufzulösen?

Eine Kennzeichnung als „nicht begast“ ist im internationalen Gefahrgutbeförderungsrecht nicht vorgesehen. Die Bundesregierung hält eine solche Negativ-Kennzeichnung auch nicht für hilfreich. Mit ihr könnte auf eine Positiv-Kennzeichnung, die zusätzliche Informationen z. B. zum Begasungsmittel enthält, nicht verzichtet werden. Im Ergebnis müssten dann alle Container gekennzeichnet werden.

Hilfreich für den Arbeitgeber ist die auf die Initiative der Bundesregierung erreichte Anpassung der für die Beförderung mit Seeschiffen einschlägigen Bestimmungen des IMDG-Codes, die seit dem 1. Januar 2007 anwendbar sind. Danach sind begaste Beförderungseinheiten nach erfolgter Belüftung zwar nicht mehr als Gefahrgut anzusehen, gleichwohl aber muss das Begasungswarnzeichen bis zur endgültigen Entladung an der Beförderungseinheit verbleiben und zusätzlich auf dem Warnzeichen das Datum der Belüftung eingetragen werden. Das Verbleiben des Warnzeichens an der Beförderungseinheit bis zum vollständigen Entladen soll auch für die anderen Verkehrsträger übernommen und mit den entsprechenden Rechtsänderungen von ADR (Straße), RID (Schiene) und ADN (Binnenschifffahrt) 2009 in Kraft gesetzt werden.

10. Sieht die Bundesregierung andere Möglichkeiten, dieses Problem aufzulösen, und wenn ja, welche?

Die Bundesregierung und die Vollzugsbehörden der Länder haben auf die Nichtbeachtung der Kennzeichnungsbestimmungen des internationalen Gefahrgutbeförderungsrechts beim ausländischen Versender keinen Einfluss. Daher gibt es bei fehlender Kennzeichnung aus der Sicht der Bundesregierung keine Alternative zu der „Worst-Case“-Annahme als „potentiell begast“. Fehlt eine Kennzeichnung des Containers, so wird der Arbeitgeber im Rahmen seiner Gefährdungsbeurteilung gemäß § 7 der Gefahrstoffverordnung andere Kriterien heranziehen müssen (siehe TRGS 512). Hierzu gehören z. B. Spuren am Container selbst oder auch das Wissen, dass bestimmte Güter und Packmittel üblicherweise begast werden.

11. Welche Anstrengungen hat die Bundesregierung bisher unternommen, um Unternehmen und Arbeitnehmer über das Risiko im Umgang mit potentiell begasten Import-Containern zu informieren?

Für Tätigkeiten mit begasten Containern ist die GefStoffV einschlägig. Bei ihrer am 1. Januar 2005 in Kraft getretenen Novellierung wurde auf Wunsch der betroffenen Wirtschaft den Arbeitgebern durch Rechtsvereinfachungen weitgehende individuelle Gestaltungsspielräume eröffnet. Dies bringt zwangsläufig auch ein höheres Maß an Eigenverantwortung der Arbeitgeber mit sich. Ein zentrales, auf die EG-Arbeitsschutzrichtlinien zurückgehendes Element ist daher die vom Arbeitgeber durchzuführende Gefährdungsbeurteilung (§ 7 GefStoffV), auf deren Grundlage er die in seinem Fall zu treffenden Schutzmaßnahmen abzuleiten hat.

In Anbetracht der besonderen Gefährdungen durch Begasungsmittel wurde in die Verordnung ein besonderer Anhang III Nr. 5 „Begasungen“ aufgenommen, der spezielle Anforderungen bei Tätigkeiten mit Begasungsmitteln enthält und der erst zum 6. März 2007 neu gefasst wurde. Danach bedarf das Öffnen, Lüften und die Freigabe zur Warenentnahme von begasten Transporteinheiten einer sachkundigen Person. Steht eine solche ausnahmsweise nicht zur Verfügung, so darf ein Container auch unter Aufsicht einer zumindest fachkundigen Person, die in der Lage ist, mögliche Gefährdungen von Beschäftigten oder Dritten zu ermitteln, zu beurteilen und die erforderlichen Schutzmaßnahmen zu veranlassen, geöffnet und gelüftet werden.

Der Anhang III Nr. 5 wird durch die vom AGS erarbeitete TRGS 512 konkretisiert. Sie gibt dem Arbeitgeber Hilfestellungen, wie er seinen gesetzlichen Pflichten bei der Gefährdungsbeurteilung und der Festlegung von Schutzmaßnahmen bei der Durchführung von Begasungen, aber auch beim Lüften, der Freigabe, der Öffnung und der Begehung potentiell begaster Transporteinheiten nachkommen kann.

Darüber hinaus haben einige der für den Vollzug der Arbeitsschutzvorschriften zuständigen Bundesländer Broschüren mit Hinweisen veröffentlicht. Auch hat das Bundesministerium der Finanzen (BMF) die betroffenen Berufsgenossenschaften über die bei der Zollabfertigung gewonnenen Erfahrungen unterrichtet. Die Beschäftigten der Bundeszollverwaltung wurden durch einen entsprechenden Erlass des BMF unterrichtet. Das BMF hat die übrigen Ressorts im August 2005 angeschrieben mit der Bitte, auch die ggf. betroffenen Beschäftigten ihrer Geschäftsbereiche zu unterrichten. Sofern Gesundheitsrisiken durch Begasungsreststoffe nicht ausgeschlossen werden können, weist die Bundeszollverwaltung die Empfänger auf die mögliche Gefährdung hin.

12. Was hat die Bundesregierung unternommen, um insbesondere Unternehmen zu sensibilisieren und zu unterstützen, die nur wenige Import-Container entladen und daher eventuell nicht entsprechend informiert und technisch ausgerüstet sind?

Siehe Antwort zu Frage 11.

13. Werden potentiell begaste Container im Sinne der TRGS 512 stichprobenartig durch den Zoll oder andere Kontrollstellen auf die korrekte Kennzeichnung hin überprüft, wenn nein, warum nicht?

Der Vollzug der Arbeitsschutzvorschriften liegt bei den dafür zuständigen Behörden in den Bundesländern (z. B. Gewerbeaufsichtsämter oder Ämter für Arbeitsschutz). Die Bundesregierung hat auf die Tätigkeit der kontrollierenden Behörden keinen Einfluss.

Kontrollen nach dem Gefahrgutbeförderungsrecht werden u. a. auch von der Wasserschutzpolizei Hamburg und durch die Hafenbehörden in Bremen und Bremerhaven durchgeführt. In den Häfen der anderen Bundesländer finden keine oder nur sehr begrenzte Container-Verkehre statt.

14. Wenn ja, wie viele Container wurden seit dem Jahr 2000 pro Jahr auf ihre korrekte Kennzeichnung hin überprüft, und wie viele wurden beanstandet?

Konkrete Zahlen liegen der Bundesregierung nicht vor. Siehe Antwort zu Frage 13.

15. In wie vielen Fällen wurden die in Deutschland vorgeschriebenen Grenzwerte überschritten?

Siehe Antwort zu Frage 13. Verlässliche Zahlen liegen der Bundesregierung nicht vor. Im Rahmen der im Hamburger Hafen durchgeführten Studie wurden in 17,4 Prozent (367 Container) der 2 111 untersuchten Import-Container Grenzwert-Überschreitungen festgestellt.

16. In wie vielen Fällen lag eine deutliche Überschreitung des Grenzwertes um das Fünffache oder mehr vor?

Siehe Antwort zu Frage 13. Konkrete Zahlen liegen der Bundesregierung nicht vor.

17. Wie bewertet die Bundesregierung den Befund der niederländischen Studie (W. Veldman, T. Knol, Result of Residue Studies on Pesticides-treated Foodstuffs), demnach in 30 Prozent aller untersuchten Lebensmittel Rückstände von Methylbromid festgestellt wurden und in 17 Prozent aller Fälle der zulässige Grenzwert überschritten wurde?
18. Sind diese Ergebnisse auf Deutschland übertragbar oder hat die Bundesregierung weitere Erkenntnisse zu diesem Problem?

Der Bundesregierung liegen nur allgemeine Informationen über die genannte Studie vor. Aus diesen Angaben geht nicht hervor, ob die in Deutschland gültigen Höchstmengen für Methylbromid in der Rückstands-Höchstmengenverordnung überschritten werden. Die Bundesregierung verweist darauf, dass die Verantwortung für die Einhaltung der rechtlichen Vorschriften bei den Wirtschaftsbeteiligten liegt. Die Kontrolle der Einhaltung der gesetzlichen Rückstands-Höchstmengen liegt in der Verantwortung der Länder.

19. Werden sensible Güter (siehe Vorbemerkung) in toxisch belasteten Containern (gekennzeichnet und ungekennzeichnet) durch den Zoll oder andere Kontrollstellen auf eine mögliche Belastung getestet, wenn nein, warum nicht?
20. Wenn ja, wie viele Überprüfungen wurden seit 2000 vorgenommen?
21. In wie vielen Fällen lag eine Belastung der Güter vor, die sich auf eine Begasung zurückführen ließ, und in wie vielen Fällen wurde der in Deutschland zulässige Grenzwert überschritten?

Sofern es sich um Lebensmittel, Lebensmittelbedarfsgegenstände und sonstige Bedarfsgegenstände handelt, müssen diese den allgemeinen lebensmittelrechtlichen Vorschriften, insbesondere der Verordnung (EG) Nr. 178/2002, der Verordnung (EG) Nr. 1935/2004 und des Lebensmittel- und Futtermittelgesetzbuches (LFGB) entsprechen. Die Kontrolle der Einhaltung der lebensmittelrechtlichen Vorschriften obliegt den Ländern. Entsprechendes gilt hinsichtlich des Vollzugs der Bestimmungen für Verbraucherprodukte im Sinne des Geräte- und Produktsicherheitsgesetzes vom 6. Januar 2004 (BGBl. I S. 2). Die zur Beantwortung der Fragen 19 bis 21 erforderlichen Zahlen über die Aufsichtstätigkeit der Länderbehörden liegen der Bundesregierung nicht vor.

22. Wie hoch schätzt die Bundesregierung das Risiko für Verbraucher ein, durch Kontakt mit solcherart belasteten sensiblen Gütern gesundheitliche Schäden davon zu tragen?

Siehe Antwort zu Frage 21. Bei Einhaltung der lebensmittelrechtlichen Vorschriften sind für die Bundesregierung keine Risiken für die Verbraucher erkennbar.

23. Wie viele Messgeräte stehen dem Zoll und anderen Kontrollstellen an den verschiedenen Dienststellen zur Verfügung, um Kontrollen von Containern und sensiblen Gütern durchzuführen?

Die Bundeszollverwaltung verfügt derzeit nicht über entsprechende Messgeräte. Eine genaue Analyse aller vorkommenden Stoffe ist derzeit nur mit aufwändiger Labortechnik möglich. Bisher gibt es keine geeignete mobile Messtechnik für den Einsatz bei der Zollverwaltung. Unter anderem war es Ziel der Studie, die Eignung verschiedener neu entwickelter Messgeräte unter Feldbedingungen auf ihre Genauigkeit und Zuverlässigkeit zu testen.

Die Kontrolle der Einhaltung der lebensmittelrechtlichen Vorschriften obliegt den Ländern. Auch die Kontrollen nach dem Pflanzenschutzrecht werden durch die Länder durchgeführt. Angaben über die den für diese Kontrollen zuständigen Behörden zur Verfügung stehenden Messgeräte liegen der Bundesregierung nicht vor. Bezüglich der Ausstattung der zuständigen Länderbehörden wird auf die Antworten zu den Fragen 8, 13 und 24 verwiesen.

Die Polizei Hamburg verfügt über drei elektronische Prüfsonden vom Typ Gas-Alert-Micro 5 PID. Die Hafengebörden Bremen sind mit Kurzzeit-Prüfröhrchen (Dräger) ausgestattet, um vor dem Betreten des Containers Kontrollmessungen durchführen zu können. Bei den für die Überwachung der Gefahrgutbeförderungsvorschriften zuständigen Behörden der übrigen Länder sind keine Messgeräte vorhanden.

24. Um welche Geräte handelt es sich im Einzelnen (Kurzzeit-Prüfröhrchen, Labore, Standgeräte etc.), und wie alt sind diese?

Es wird auf die Antwort zu Frage 23 verwiesen.

25. Wie wird mit Containern verfahren, die nicht entsprechend der Kennzeichnungspflichten des IMDG-Code ausgezeichnet sind?

Von Seiten der Zollverwaltung wird derzeit jeder nicht gekennzeichnete Container als potentiell begast angesehen. Der Vollzug der Arbeitsschutzvorschriften und die Ahndung von Verstößen obliegt, wie bereits dargelegt, den dafür zuständigen Behörden der Bundesländer. Über konkrete Zahlen verfügt die Bundesregierung nicht. Auch die Ahndung von Verstößen gegen das Gefahrguttransportrecht ist Aufgabe der Länder (Polizeidienststellen). Sie entscheiden, ob möglicherweise begaste aber nicht oder nicht korrekt gekennzeichnete Container bis zur Prüfung durch einen Sachverständigen mit einem Beförderungsstopp belegt werden. Weitere Maßnahmen erfolgen einzelfallabhängig.

26. Welche Schritte unternimmt die Bundesregierung, um europaweit eine bessere Kontrolle von Import-Containern und einheitliche Sanktionsmechanismen durchzusetzen?

Europäische Richtlinien zum Arbeitsschutz bedürfen der Umsetzung in nationales Recht. Der Vollzug der hieraus resultierenden Rechtsvorschriften und damit deren Kontrolle obliegt den nationalen Vollzugsbehörden der Mitgliedstaaten, in der Bundesrepublik Deutschland den zuständigen Behörden der Bundesländer.

Auf dem Gebiet des Gefahrgutbeförderungsrechts sind neben den Länderbehörden auch das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) und das Eisenbahnbundesamt (EBA) für Gefahrgutkontrollen zuständig.

Auf nationaler Ebene finden regelmäßige Erfahrungsaustausche der zuständigen Kontrollbehörden des Bundes und der Länder statt.

Auf europäischer Ebene existiert im Bereich des Gefahrgutbeförderungsrechts ein regelmäßiger Erfahrungsaustausch zwischen Regelsetzern und Überwachungsseite (internationales ADR-Meeting), auf dessen Initiative auch eine Änderung der Gefahrgutkontroll-Richtlinie zur weiteren Harmonisierung der bei Verstößen zu ergreifenden Gefahrenabwehrmaßnahmen zurückging.

27. Welche Schritte unternimmt die Bundesregierung, um weltweit eine zuverlässige Erfüllung der Kennzeichnungspflichten nach IMDG-Code zu gewährleisten?

Die Bundesregierung hat sich bereits in der Vergangenheit in der Diskussion über die Vorschriften auf Ebene der für den IMDG-Code zuständigen IMO (International Maritime Organization) engagiert, vgl. hier die Ausführungen zu Punkt 9. Ein Instrument zur Überprüfung der Umsetzung und Einhaltung der verbindlichen IMO-Resolutionen (dazu gehört auch der IMDG-Code) ist die von der IMO derzeit durchgeführte Auditierung der Mitgliedstaaten (Voluntary IMO Member State Audit). Deutschland unterstützt das IMO-Audit aktiv und wird sich Ende 2007 selbst dem Audit zur Überprüfung der Aufgabenerfüllung unterziehen und stellt auch Auditoren für die Auditierung anderer Staaten.

28. Was tut die Bundesregierung, um das Risiko der Kontamination bei sensiblen Gütern zu minimieren und den Verbraucherschutz zu verbessern?

Auf die Antwort zu Frage 22 wird verwiesen. Die Verantwortung für die Einhaltung der rechtlichen Vorschriften liegt bei den Wirtschaftsbeteiligten und die Kontrolle der Einhaltung dieser Vorschriften bei den Ländern.

29. Welche Schritte unternimmt die Bundesregierung, um weltweit gesundheitlich unbedenkliche Alternativbehandlungen (Hitzebehandlung für Holzpaletten, sauerstoffreduzierende Atmosphären u. a.) voranzubringen?

Im Rahmen des Internationalen Pflanzenschutzübereinkommens IPPC wurde der Internationale Standard Nr. 15 zur Regelung von Holzverpackungsmaterial im internationalen Handel entwickelt, der alternativ zur Begasung die Hitzebehandlung von Verpackungsholz vorsieht. Dieser Standard wurde entsprechend auch durch die Richtlinie 2000/29/EG über den Schutz der Gemeinschaft gegen die Einschleppung und Ausbreitung von Schadorganismen der Pflanzen und Pflanzenerzeugnisse für Einfuhren von Holzverpackungen in die Europäische Gemeinschaft umgesetzt. Damit sind die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen, dass hitzebehandeltes und nicht begastes Holz in die Gemeinschaft eingeführt werden darf. Die Bundesregierung hat sich für diese Regelungen eingesetzt. Darüber hinaus prüft die Bundesregierung die Möglichkeit, die Fragen zu Alternativen zum Einsatz von Begasungsmitteln in die Verhandlungen zur Problematik gefährlicher Chemikalien auf ILO-Ebene einzubringen.

Weiterhin beteiligt sich die Biologische Bundesanstalt für Land- und Forstwirtschaft an internationalen Forschungs- und Arbeitsprogrammen zur Minimierung bzw. Vermeidung von umweltschädlichen Auswirkungen derzeit praktizierter Behandlungsverfahren z. B. bei der Pflanzenschutzorganisation für Europa und den Mittelmeerraum (EPPO), im Panel on Phytosanitary Treatments und im Rahmen des Internationalen Pflanzenschutzabkommens (IPPC) im Technical Panel on Forest Quarantine Issues.