

ÜBERRASCHUNG ...



Rund 20 Prozent aller Importcontainer in den deutschen Häfen enthalten giftige Gase. Häufig fehlen korrekte Kennzeichnungen – ein Risiko.

Text | Jan Bergrath





Das GDA II warnt bei gesundheitsgefährdenden Gasen im Container.

Thomas Rothe fährt Container im Hamburger Hafen. Das ist sicher. Doch was er transportiert, ist nicht immer sicher: „Ich jedenfalls mache keine Containertür auf, wenn ich nicht weiß, was wirklich drin ist.“ Diese Vorsicht hat Gründe. Denn die Blechkisten aus Übersee enthalten nicht nur Fracht, sondern häufig auch gesundheitsschädliche Gase.

Rothe fährt seit neun Jahren für die Spedition Stapelfeldt, mit eigenen 25 Lkw eines der größeren von etwa 300 ortsansässigen Transportunternehmen. Sein Arbeitstag beginnt normalerweise morgens gegen sie-



**Thomas Rothe, 44,
Containerfahrer**

„Ich öffne nie selbst einen nicht gekennzeichneten Container aus Fernost, dessen Fracht auf eine Begasung hinweist. Spätestens beim Zoll weiß ich aber, was genau geladen ist. Dort steht der Lastwagen übrigens eine ganze Zeit lang. Und dort könnte eine Privatfirma jederzeit eine Gasmessung vornehmen, um Gefahren für alle Beteiligten in der Lieferkette prinzipiell auszuschließen.“

**Hans Stapelfeldt, 52,
Containerspediteur**

„Wer als Fahrer nicht nachfragt, öffnet einen Container auf eigene Gefahr. Wer nachfragt, löst sofort die gesamte Verantwortungskette aus, da der Container dann erst überprüft und entgast werden

muss. Denn wenn ein Mensch zu Schaden kommt, steht sofort die Staatsanwaltschaft auf der Matte. Bei uns kommt die Gesundheit der Fahrer vor dem Profit, das sehen aber nicht alle Transportunternehmer so. Eine konsequente Überprüfung aller Importcontainer kostet viel Geld und stünde in keinem Verhältnis zu den Transportkosten.“

ben Uhr beim Eurogate, wo er seinen ersten von durchschnittlich zehn beladenen Containern abholt. An der Schnellspur des Terminals sind die Daten des Containers von seiner Disposition aus bereits hinterlegt, auf dem Begleitpapier steht aber nur die Zollnummer mit zehn Stellen. Erst in Waltershof, der größten von vier Zollstellen im Freihafen, erfährt er, was genau er geladen hat.

Die globale Wirtschaft wäre ohne den Container nicht denkbar, allein in den deutschen Seehäfen werden jährlich rund 15 Millionen Einheiten umgeschlagen, davon im Hamburger Hafen zwischen neun und zehn Millionen. Die Mehrzahl davon kommt aus Fernost – nach sechs Wochen auf See.

**Michael Fülleborn, 58,
BG Verkehr**

„Wenn man etwas riecht, atmet man es schon ein. Die Fahrer unserer Mitgliedsunternehmen sind öfter mit begasten Containern konfrontiert, wenn sie die Tür öffnen. Aber es ist noch nie ein Lkw-Fahrer zu ernsthaftem gesundheitlichem Schaden gekommen. Betroffen sind viel mehr die Menschen, die den Container entladen.“

Schon 2006 hat eine Studie des Hamburger Zentralinstituts für Arbeitsmedizin zusammen mit dem Institut für Messtechnik der Technischen Universität Hamburg ergeben: Fast 20 Prozent der aus Übersee eintreffenden Container wurden vor dem Verschiffen mit sehr gefährlichen und teilweise gesundheitsgefährdenden Begasungsmitteln beaufschlagt oder sind mit anderen gefährlichen Stoffen belastet. Dies soll unter anderem Schimmelbildung verhindern. „Daran hat sich im Prinzip bis heute nichts geändert“, sagt Holger Riemann, Arbeitsschutzexperte beim Zoll. „Doch nur ein Teil dieser Container sind auch entsprechend mit den vorgeschriebenen Labeln gekennzeichnet.“

Bei markierten Containern ist das Verfahren einfach. „Vor dem Öffnen muss im Rahmen einer Gefährdungsbeurteilung geprüft werden, ob eine solche Gefährdung durch giftige Gase besteht“, erläutert Michael Fülleborn von der BG Verkehr, der ein Informationsblatt auch für Lkw-Fahrer zu diesem Thema mitentwickelt hat. In diesem Fall müssen Container vor der Entladung von Spezialisten solange fachgerecht belüftet werden, bis keine Gase mehr messbar sind.

„Bei manchen Unternehmen tragen die Fahrer das volle Risiko und haben im schlimmsten Fall einfach Pech gehabt“



Der Zoll prüft stichprobenartig den Inhalt der Importcontainer.

Große Speditionen haben sich entweder Messgeräte beschafft oder verfügen über Belüftungsanlagen. Bei den meisten kleinen Betrieben heißt es dagegen – Tür auf und raus an die frische Luft. „Ein Lkw-Fahrer ist

meines Wissens noch nicht zu ernsthaftem gesundheitlichen Schaden gekommen“, so Fülleborn. „Betroffen sind viel mehr die Menschen, die den Container entladen.“

Problematisch für alle Beteiligten sind nicht gekennzeichnete Kisten. Eine durchaus gefährliche Überraschung – denn auch manche Produkte wie Schuhe dünsten auf der langen Reise toxische Klebstoffe aus. „Beim Öffnen eines begasten Containers kann auch der Fahrer einer entweichenden Wolke ausgesetzt sein“, so Fülleborn. „Und wenn man dabei etwas riecht, atmet man es schon ein.“ Ammoniak etwa duftet salmiakartig, Blausäure nach Bittermandeln, Formaldehyd streng, Methylbromid nach Chlor, Phosphor-



Bei nachgewiesenen Gasen steht eine Profi-Entlüftung auf dem Programm.

Holger Riemann, 57, Arbeitsschützer

„Der Zoll verfügt über zwei eigene Messgeräte, aber die Überprüfung eines potenziell mit Schadstoffen belasteten Containers dient vornehmlich dem Arbeitsschutz der Kollegen. Der Zoll schickt niemanden in einen Container, der belastet oder dringend verdächtig ist. Betritt der Fahrer die Box auf eigene Gefahr, lässt sich das Zollamt bestätigen, dass der Kollege auf die möglicherweise vorhandene Gefährdung der Gesundheit hingewiesen wurde.“



wasserstoff wie Knoblauch. Nur Kohlenmonoxid ist völlig geruchlos.

Kosten sind in diesem Zusammenhang auch ein Thema. Laut Spediteur Hans Stapelfeldt, Vorstandsvorsitzender des Verbands Straßengüterverkehr und Logistik Hamburg e. V. (VHS) und Mitglied des Kuratoriums der Logistik-Initiative Hamburg, bringt die Fracht für einen Container im Nahverkehr 180 Euro, die Messung eines möglicherweise begasten Containers durch eines der im Ha-

fen ansässigen Unternehmen kostet schon 150 Euro. „Eine vorsorgliche Messung aller Importcontainer wäre zwar machbar, die Angebote sind da, aber sie stehen in keinem Verhältnis zum Frachterlös.“

Grundsätzlich sind die Reedereien für die Container verantwortlich. Jede Box, die aus dem Verkehr gezogen wird, verliert Zeit – und kostet deshalb Geld. Die überwiegend kleinen Unternehmen können sich das vielfach nicht leisten. Der Zoll selbst verfügt

entgast werden muss. Viele Container sind regelrechte Wundertüten. Wir schulen unsere Fahrer, auf welche Indizien sie achten müssen. Bei manchen anderen Unternehmen tragen die Fahrer hingegen das volle Risiko und haben im schlimmsten Fall einfach Pech gehabt.“

Michael Aust, 59, Containerfahrer

„Ich fahre seit über 20 Jahren Container und habe es etwa alle 14 Tage einmal mit einem begasten Container zu tun. Das Problem ist im Hafen bekannt, manche große Speditionen haben mittlerweile Prüfgeräte. Mir als Fahrer ist es egal, ob ich beim Kunden zwei Stunden auf die Entgasung warten muss. Für mich ist das Bereitschaftszeit.“



Manfred Schweda, 58, Unternehmer

„Ich habe fünf eigene Lkw im Containertransport, kenne das Problem seit vielen Jahren und bin deshalb grundsätzlich sehr vorsichtig, wenn ich beispielsweise beim Zoll die Türen öffnen muss, um eine Probe zu nehmen. Es gibt aber Indizien, die für eine Begasung sprechen, etwa Ladungen auf Paletten oder Holz als Sicherungsmaterial.“



zwar über zwei Geräte vom Typ GDA II, führt Messungen bei stichprobenartigen Kontrollen aber nur zum Arbeitsschutz der eigenen Mitarbeiter durch. Die Türen dürfen dann nur in einer Entfernung von mindestens 20 Metern zu den Arbeitsplätzen der Zollbeamten geöffnet werden. „Etwa 95 Prozent der Container gehen aber ungeprüft zum Kunden“, so Stapelfeldt. „Wer als Fahrer nachfragt, löst sofort die gesamte Verantwortungskette aus, da der Container dann erst überprüft und

Zwischen neun und zehn Millionen Container werden jährlich in Hamburg umgeschlagen.



Laut Uwe Manow haben der Zoll in Waltersdorf und Windhuk Kai Messgeräte.

