

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Frau Hönes und der Fraktion DIE GRÜNEN

Lebensmitteltransporte in Container- und Tanklastzügen

Der Skandal um die mit Diethylenglykol versetzten Weine hat eine Ursache in der Verarbeitungs- und Vermarktungsstruktur dieses Lebensmittels: Der Wein wurde nicht am Ort seiner Produktion in die endgültige Verpackung (Weinflasche) eingefüllt, sondern quasi „lose“ weitertransportiert, so daß der verunreinigte österreichische Wein in der Bundesrepublik Deutschland zum Verschneiden deutscher Weine verwendet werden konnte.

Durch diesen Transport sind weitere Verunreinigungen möglich, nicht nur bei Wein, sondern auch bei anderen flüssigen und pulverförmigen Nahrungsmitteln bzw. ihren Grundstoffen. Die verwendeten Transportbehältnisse (Tanklastzüge oder Container) werden jedoch nicht ausschließlich für die Nahrungsmittelbeförderung verwendet, sondern – vor allem bei der Rückfahrt – für Chemikalientransporte. Vor einer erneuten Befüllung mit Lebensmitteln wird häufig aus Kostengründen auf eine Reinigung verzichtet.

Der Wirtschaftskontrolldienst in Baden-Württemberg ist lt. Zeitungsberichten bei der Fahndung nach verunreinigtem Flüssigei des öfteren fündig geworden: Er fand Wein mit dicken Fettaugen vom tags zuvor in denselben Weincontainern transportiertem Heizöl; Milchpulver für Babynahrung, das giftiges Kunststoffgranulat von der vorhergehenden Lieferung enthielt; Zement mit Zucker, der Betonmauern auf Baustellen zum Einsturz bringen kann, usw. Aus Österreich wurde gemeldet, daß 50 000 kg Glukose vernichtet werden mußten, weil sie mit Bleibenzin vermischt waren. Auch spanische und französische Lastzüge werden des öfteren beschlagnahmt; die mit Giftstoffen versetzten Nahrungsmittel müssen der Vernichtung zugeführt werden.

Es ist zu befürchten, daß dies nur jeweils Zufallstreffer sind.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. In welcher Weise wird sichergestellt, daß Tankzüge für Nahrungsmittel vorschriftsmäßig gereinigt werden?
2. Welche Reinigungsmittel/Chemikalien sind für eine Reinigung zugelassen bzw. werden erfahrungsgemäß angewendet,

wenn nach Chemikalien verschiedenster Art Lebensmittel transportiert werden sollen?

3. Wie wird die Kontrolle der Tanklastzüge innerhalb der Bundesrepublik Deutschland vorgenommen? Werden Proben gezogen?
4. Wie erfolgt die Kontrolle an den Grenzen? Müssen die Transporter das Ergebnis der u. U. gezogenen Proben vor der Weiterfahrt abwarten?
5. Wurden die Grenzkontrollen in den letzten Jahren verschärft?
6. Wie viele Beanstandungen gab es bei wieviel Proben in den Jahren 1975, 1980, 1981, 1982, 1983, 1984, und welcher Art waren diese? Was geschah mit der jeweiligen Tankfüllung?
7. Wann wurde die Bundesregierung auf die unhaltbaren Zustände beim Transport von Nahrungsmitteln aufmerksam gemacht (z. B. vom Wirtschaftskontrolldienst in Baden-Württemberg bzw. der Landesregierung oder vom Deutschen Verbraucherschutzverband)?
8. Wann erhielt sie oder eine andere Bundesbehörde die Hinweise eines österreichischen Unternehmers auf Lebensmitteltransporte mit Chemietankzügen, und wie reagierte sie darauf?

Wurden die Landesbehörden und die Zollabfertigung unterrichtet?
9. Hat die Bundesregierung sowohl über die EG als auch bei den einzelnen Regierungen der Nicht-EG-Länder Versuche unternommen, diese Zustände abzustellen?
10. Beabsichtigt die Bundesregierung, den Transport von Nahrungsmitteln aller Art dergestalt zu regeln, daß nur spezielle, ausschließlich für Nahrungsmittel zugelassene Tanklastzüge eingesetzt werden dürfen und zwar sowohl für den Import, den Export und den innerdeutschen Transport?
11. Wenn nein, wie begründet sie ihre ablehnende Haltung?

Bonn, den 17. September 1985

Hönes, Schmidt (Hamburg-Neustadt) und Fraktion