

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Lenzer, Benz, Engelsberger, Dr. Franz, Hösl, Pfeffermann, Dr. Freiherr Spies von Büllesheim, Dr. Stavenhagen, Weber (Heidelberg), Schröder (Lüneburg), Frau Dr. Walz und der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 7/1138 –

betr. Kernenergieschiffe

Die Kleine Anfrage beantworte ich wie folgt:

1. Welche Auffassung hat die Bundesregierung über die zukünftige Entwicklung von Kernenergieschiffen, und wie beurteilt sie insbesondere deren technische und wirtschaftliche Aspekte?

Durch die langjährige Förderung der Gesellschaft für Kernenergieverwertung in Schiffbau und Schifffahrt mbH (GKSS) und den Bau der „Otto Hahn“ hat die Bundesregierung ihr Interesse am Schiffsantrieb mit Hilfe der Kernenergie gezeigt. Die technische Einsatzfähigkeit von Reaktorschiffen ist durch den jahrelangen Betrieb der „Otto Hahn“ zweifelsfrei nachgewiesen worden (vgl. auch zu 7.). Die wirtschaftlichen Aspekte, die vor dem Einsatz unter kommerziellen Bedingungen hinreichend geklärt sein müssen, werden z. Z. von den Beteiligten intensiv untersucht. Ziel dieser technisch-wirtschaftlichen Untersuchungen ist es, im Jahre 1974 entscheidungsreife Unterlagen zu erhalten. Als Schiffstyp für ein Demonstrationsreaktorschiff wird ein 80 000-Wellen-PS-Containerschiff für den Fernostdienst untersucht. Es liegt auf der Hand, daß die Baukosten für ein erstes solches Schiff deutlich höher sein werden als diejenigen für ein gleich großes mit konventionellem Antrieb. Eine angemessene Förderung durch die öffentliche Hand wird darum erforderlich werden. Wesentliche Voraussetzungen für die Förderungswürdigkeit wird es dabei sein, daß sich ein Reeder oder ein Reederkonsortium finanziell engagiert und das Schiff in seine Flotte integriert. Zu den Voraussetzungen für seine Förderung gehören weiterhin bestellreife Unterlagen für ein genehmigungsfähiges Demonstrationsreaktorschiff (Angebot), Nachweis der Finanzierbarkeit für dieses Schiff, Kosten-Nutzen-Analyse (soweit bis zu diesem Zeitpunkt quantitativ möglich),

hinreichende Sicherheit über die Erlangung der erforderlichen Hafenanlaufgenehmigungen (vgl. auch zu 3.), positive Zukunftsaussichten für Reaktorschiffe.

2. Welche Stellen der Bundesregierung sind mit den wirtschaftlichen, technischen und rechtlichen Aspekten der Kernenergieschiffe beschäftigt, und wie findet eine Koordinierung innerhalb der Bundesregierung statt?

Mit den wirtschaftlichen und technischen Aspekten sind z. Z. der BMFT und der BMV (Abt. Seeverkehr) befaßt. Zur Koordinierung hat der BMFT ein Projektkomitee einberufen. Mitglieder sind Vertreter von BMFT, BMV, des Landes Schleswig-Holstein, des Germanischen Lloyd, Reaktorhersteller, Werft, Reederei, GKSS. Für die Diskussion konkreter Fördermaßnahmen für das Demonstrationsschiff beteiligt der BMFT – wie bei anderen Projekten – weitere Ressorts.

Mit den rechtlichen Aspekten der Reaktorschiffe beschäftigen sich das Bundesministerium der Justiz – federführend für das Brüsseler Übereinkommen von 1962 über die Haftung der Inhaber von Reaktorschiffen –, das Bundesministerium für Forschung und Technologie, das Auswärtige Amt sowie die Bundesministerien des Innern und für Verkehr, jeweils im Rahmen ihrer Zuständigkeit. Die Koordinierung erfolgt durch direkte Kontakte der Referenten, auch mit der Gesellschaft für Kernenergieverwertung in Schiffbau und Schifffahrt mbH (GKSS), und erforderlichenfalls in Ressortbesprechungen.

3. Wie ist zur Zeit die rechtliche Lage für den Zugang der Kernenergieschiffe zu ausländischen Häfen?
4. Wie beurteilt die Bundesregierung insbesondere die Möglichkeit des Zugangs deutscher Kernenergieschiffe zu ausländischen Häfen, und wie gedenkt sie sicherzustellen, daß in den nächsten Jahren die notwendigen Abkommen hierzu vorliegen?
5. Was gedenkt die Bundesregierung zu unternehmen, damit die Brüsseler Atomschiffkonvention von 1962 ratifiziert wird und international in Kraft tritt?

Die Fragen 3 bis 5 beantworte ich zusammenfassend wie folgt:

Die Fragen der schiffs- und reaktortechnischen Sicherheit der Reaktorschiffe sind in Kapitel VIII des Londoner Schiffssicherheitsvertrages von 1960 geregelt. Dieser Vertrag ist für alle bedeutenden, am internationalen Schiffsverkehr beteiligten Staaten in Kraft.

Zur Regelung der haftungsrechtlichen Fragen wurde im Jahre 1962 das Brüsseler Übereinkommen über die Haftung der Inhaber von Reaktorschiffen von einer internationalen Seerechtskonferenz verabschiedet. Es wurde bisher nur von Portugal ratifiziert. Zaire und Madagaskar sind dem Übereinkommen beigetreten. Die Bundesregierung beabsichtigt, den Entwurf des Zustimmungsgesetzes zu dem genannten Übereinkommen den gesetzgebenden Körperschaften Anfang 1974 zuzuleiten. Mit

der Ratifikation durch die Bundesrepublik Deutschland wird das Übereinkommen nach seinem Artikel XXIV in Kraft treten. Der Bundesregierung ist bekannt, daß die Regierungen mehrerer europäischer Staaten die Ratifikation des Übereinkommens vorbereiten; dem niederländischen Parlament liegt bereits ein entsprechender Gesetzentwurf vor.

Die Bundesregierung hat für das erste deutsche Reaktorschiff „Otto Hahn“ förmliche Anlaufverträge mit den Niederlanden, Liberia, Portugal, Argentinien und Brasilien abgeschlossen. Weitere Verträge werden z. Z. ausgehandelt und stehen teilweise kurz vor dem Abschluß. Außerdem hat die „Otto Hahn“ aufgrund von Vereinbarungen, die durch Austausch von diplomatischen Noten getroffen wurden, Häfen in zehn weiteren Ländern besucht (in der zeitlichen Reihenfolge: Marokko, Iran, Senegal, Togo, Tunesien, Mauretanien, Venezuela, Kolumbien, Jamaika, Trinidad). Insgesamt wurden bisher 23 Häfen in 15 Ländern angelaufen, davon einige wiederholt. Die Verträge mit Argentinien und Brasilien sehen bereits die Einbeziehung weiterer Reaktorschiffe durch einfache Notifizierung vor.

Die Bundesregierung erwartet, daß das Inkrafttreten des Brüsseler Übereinkommens von 1962 auch die Regierungen zahlreicher anderer Staaten dazu anregen wird, an dieser weltweiten Haftungsregelung für Reaktorschiffe teilzuhaben, indem sie ratifizieren oder beitreten. Soweit das nicht erfolgt und deshalb der Abschluß weiterer bilateraler Verträge notwendig werden sollte, sieht das Zustimmungsgesetz zu dem Brüsseler Übereinkommen eine Ermächtigung für die Bundesregierung vor, entsprechende Verträge im vereinfachten Verfahren durch Rechtsverordnung in Kraft zu setzen. Hierdurch soll die wiederholte Befassung der gesetzgebenden Körperschaften mit gleichartigen Verträgen vermieden werden. Die Bundesregierung betrachtet sonach die Möglichkeit des Zugangs deutscher Reaktorschiffe zu ausländischen Häfen zuversichtlich.

6. Was gedenkt die Bundesregierung zu unternehmen, um möglichst in den nächsten Jahren den Zugang deutscher Kernenergieschiffe zu den Häfen Englands, der USA und Japans zu sichern, damit das geplante Containerschiff auch eingesetzt werden kann?

Bereits im Frühjahr 1972 haben Gespräche zwischen deutschen und britischen Experten über rechtliche Regelungen für das Anlaufen britischer Häfen durch das deutsche Reaktorschiff „Otto Hahn“ in London stattgefunden. Daraufhin haben die britischen Behörden eine grundsätzliche Überprüfung der innerstaatlichen Rechtslage in Aussicht gestellt. Sie hat zum Ziel, Vorschläge für eine etwa notwendig werdende Gesetzgebung in Großbritannien zu erarbeiten. Eine Anfrage über den Stand dieser Arbeiten läuft.

Der japanischen Regierung wurde im Sommer dieses Jahres der erste Entwurf eines Vertrages über das Anlaufen japanischer Gewässer durch die „Otto Hahn“ und deutscher Gewässer durch

das japanische Reaktorschiff „Mutsu“ zugeleitet. Die japanische Regierung hat vorgeschlagen, Verhandlungen alsbald nach Aufnahme des nuklearen Betriebs der „Mutsu“ zu beginnen. In diese Verhandlungen wird auch die Frage des Einlaufens weiterer Reaktorschiffe einbezogen werden.

Für das Einlaufen in amerikanische Hoheitsgewässer und Häfen sowie das Durchfahren des Panamakanals müßte aufgrund des amerikanischen Atomgesetzes eine Haftungsgarantie der Bundesregierung bis zu 500 Mio US Dollar gegeben werden. Es ist beabsichtigt, Verhandlungen mit den USA über diese Frage aufzunehmen, sobald die Brüsseler Konvention und damit ihr Haftungshöchstbetrag in Kraft getreten ist.

7. Welche Erfahrungen liegen bisher durch das Kernenergieschiff „OTTO HAHN“ vor, und welche Pläne bestehen im Hinblick auf die zukünftigen Aufgaben der „OTTO HAHN“?

Die Erfahrungen mit dem Betrieb der „Otto Hahn“ bestehen im wesentlichen darin, daß

- die technische Anwendbarkeit der Kernenergie als Antriebsenergie für Handelsschiffe nachgewiesen wurde; in fünf Jahren auf ca. 80 Reisen legte die „Otto Hahn“ mit ihrer ersten Brennelementcharge rd. 240 000 Seemeilen und von September 1972 bis Oktober 1973 nach dem ersten Brennelementwechsel auf sieben Reisen weitere rd. 40 000 Seemeilen zurück. Dabei traten keine Schwierigkeiten auf, die eine vorzeitige Beendigung einer Reise oder die Zuhilfenahme des Reservekessels für die Heimreise erforderlich gemacht hätten;
- in 15 Ländern 23 Häfen „geöffnet“ wurden. Weitere Häfen, insbesondere im Hinblick auf die Anlaufhäfen für das Demonstrationsreaktorschiff, stehen auf dem Programm.

Die künftigen Aufgaben der „Otto Hahn“ liegen wie bisher auf dem Gebiet der Langzeiterprobung aller Komponenten einer solchen Anlage. Die Erprobung von Brennelementen des für das Demonstrationsschiff vorgesehenen Typs steht dabei jetzt im Vordergrund. Auch die Personalausbildung wird im Falle eines Baubeschlusses für ein Nachfolgeprojekt eine wichtige Aufgabe werden.

8. Was gedenkt die Bundesregierung zu unternehmen, um eine internationale Kooperation im Bereich des Kernenergieschiffbaus zu erreichen?

Die Bundesregierung hat stets erklärt, sie sei für eine internationale Zusammenarbeit bei Entwicklung und Bau von Reaktorschiffen offen. Im Entwurf für das 4. Atomprogramm, das z. Z. überarbeitet wird, ist die Absicht dazu dokumentiert. Dabei ist eine Präferenz für bestimmte Länder nicht zum Ausdruck gekommen. Da als Schiffstyp für das Demonstrationsschiff ein Containerschiff für den Fernostdienst gewählt wurde, ein sol-

ches Schiff in die vorhandene Flotte integriert werden muß und sich im Containerdienst bestimmte Reeder-Kooperationen bereits gebildet haben, sind Wege für die Zusammenarbeit beim Reaktorschiff vorgezeichnet, aber nicht präjudiziert.

Mit Japan sind seit langem Gespräche im Gange. Eine gemeinsame Studie (Forschungsstellen, Werften, Reaktorbauer, Reeder beider Seiten), die Basis für die heutigen Arbeiten um 80 000-Wellen-PS-Schiff ist, liegt seit März 1972 vor. In Japan ist z. Z. ein Meinungsbildungsprozeß über das weitere Vorgehen im Gange. Dabei spielen gewisse Schwierigkeiten bei der Genehmigung für die Inbetriebnahme des japanischen Versuchsreaktorschiffs „Mutsu“ eine Rolle. Die Aussichten für Reaktorschiffe werden in Japan positiv beurteilt. Mit Großbritannien werden in Kürze Gespräche zwischen Forschungsstellen, Reaktorbauern und Reedern aufgenommen.

9. Welche Kontrollmöglichkeiten ergeben sich aus dem Nichtverbreitungsvertrag in bezug auf die Kernenergieschiffe?

Hinsichtlich der Kontrollmöglichkeiten nach dem NV-Vertrag und den Verifikationsabkommen sind Reaktorschiffe wie Kernkraftwerke zu behandeln. Dabei ist für die Inspektionen zu berücksichtigen, daß die Schiffe ihren Standort häufig verändern. Damit jedoch sind die für die Sicherungsmaßnahmen der Europäischen Gemeinschaften verantwortlichen Organe bereits seit Indienststellung der „Otto Hahn“ im Jahre 1968 vertraut.

Inspektionen können durchgeführt werden, wenn sich das Schiff in Häfen der Mitgliedsländer der Europäischen Gemeinschaft befindet.