

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Schäfer (Offenburg), Dr. Schmude, Bernrath, Catenhusen, Curdt, Daubertshäuser, Duve, Haar, Dr. Hauff, Frau Dr. Hartenstein, Hettling, Jansen, Kiehm, Kirschner, Kretkowski, Meininghaus, Müller (Düsseldorf), Dr. Nöbel, Pauli, Dr. Penner, Reuter, Schröer (Mülheim), Stahl (Kempen), Stiegler, Tietjen, Stockleben, Dr. Struck, Vosen, Wartenberg (Berlin), Dr. Wernitz und der Fraktion der SPD
— Drucksache 10/1989 —

Transporte von radioaktivem Material in der Bundesrepublik Deutschland

Der Bundesminister für Verkehr – A 13/00.02.11 – hat mit Schreiben vom 18. Oktober 1984 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

Vorbemerkung

Im Vorwort der Kleinen Anfrage werden die Havarie des französischen Schiffes „Mont Louis“ vor der belgischen Küste zugleich aber auch die Transporte im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme eines Zwischenlagers für abgebrannte Brennelemente in der Bundesrepublik Deutschland angesprochen. Nach Ansicht der Bundesregierung ist die Verknüpfung dieser beiden Vorgänge nicht zutreffend und kann wohl kaum dem Anspruch gerecht werden, „Ängste abzubauen“.

Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß die Beförderung radioaktiver Stoffe bei Einhaltung der dafür geltenden nationalen und internationalen Vorschriften sicher ist und keinen Anlaß zur Besorgnis irgendwelcher Gefahren für die Bevölkerung gibt.

In der Bundesrepublik Deutschland hat es bisher im Zusammenhang mit der Beförderung radioaktiver Stoffe keine Zwischenfälle gegeben, bei denen Personen durch Strahlung oder durch freigesetzte radioaktive Stoffe nachweislich geschädigt worden sind.

Es besteht daher kein Grund zu irgendwelchen Befürchtungen im Hinblick auf die Transporte im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme eines Zwischenlagers für abgebrannte Brennelemente in der Bundesrepublik Deutschland.

Auch die Havarie des mit 30 Uranhexafluorid-Behältern beladenen französischen Schiffes „Mont Louis“ vor der belgischen Küste bietet keinen Anlaß zur Beunruhigung. Entscheidend für den Schutz vor radioaktiven Schäden ist die Verpackung. Die inzwischen geborgenen Fässer waren so beschaffen, daß keine Gefahr einer radioaktiven Verseuchung des Meereswassers bestand, wie die ständigen Messungen ergeben haben.

Die für den Transport radioaktiver Stoffe geltenden Vorschriften sind aufgrund der Empfehlungen der Internationalen Atomenergie-Organisation (IAEO) in europäischen Abkommen und nationalen Gesetzen und Verordnungen für alle Verkehrsträger unter Berücksichtigung der Besonderheiten des jeweils eingesetzten Verkehrsträgers festgelegt und werden neuen Erkenntnissen ständig angepaßt.

Dies vorausgeschickt, werden die Fragen wie folgt beantwortet:

1. Welche Mengen radioaktiven Materials werden innerhalb der Bundesrepublik Deutschland bzw. aus der und in der Bundesrepublik Deutschland auf der Straße, auf der Schiene und auf dem Wasser (auch Meereshoheitsgewässer) transportiert?

In der Bundesrepublik Deutschland werden z. Z. jährlich etwa 400 000 Versandstücke mit radioaktiven Stoffen befördert. Diese Transporte bedürfen der Genehmigung und Beaufsichtigung der dafür nach dem Atomgesetz zuständigen Behörden. Insoweit wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen. Nur ein sehr geringer Teil davon entfällt auf Transporte, die der Ver- und Entsorgung der Kernkraftwerke (Kernbrennstoffkreislauf) dienen. Hier sind nach den Angaben der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt (PTB) Transporte von Kernbrennstoffen, die einer nuklearen Sicherheitsklasse nach dem Verkehrsrecht angehören, in folgendem Umfang durchgeführt worden:

Beförderungsmittel	1981	1982	1983
Straßenfahrzeug	1 107	1 336	1 284
Flugzeug/Straßenfahrzeug	27	24	42
Seeschiff/Straßenfahrzeug	80	91	104
Bahn/Straßenfahrzeug	41	1	19
Bahn	2	68	59
Bahn/Seeschiff	21	11	11
Bahn/Seeschiff/Straßenfahrzeug	2	21	16
Seeschiff	0	5	3
Flugzeug/Seeschiff/Straßenfahrzeug	1	0	0
Flugzeug	2	1	0

2. Wird die Bundesregierung über Transittransporte von radioaktivem Material (z. B. auf dem Rhein) informiert? Wenn ja, welchen Umfang haben derartige Transporte?

Die Bundesregierung wird im Rahmen des Genehmigungsverfahrens nach dem Atomgesetz auch über Transittransporte informiert. Diese Transporte sind in der bei der Antwort auf Frage 1 angegebenen Auflistung enthalten; ihr Anteil ist dabei gering. Auf dem Rhein sind solche Transporte bisher nur in wenigen Fällen genehmigt worden.

3. Welcher Art ist das in den Fragen 1 und 2 erwähnte radioaktive Material?
4. Welcher Herkunft ist das o. a. Material?

Bei den in der Antwort auf Frage 1 genannten Versandstücken handelt es sich im wesentlichen um radioaktive Stoffe, die im medizinischen Bereich verwendet werden. Herkunftsländer sind hier verschiedene Staaten (z. B. Großbritannien und Kanada).

Die Materialien des Kernbrennstoffkreislaufes liegen in allen dort vorkommenden Verarbeitungsformen vor (z. B. Hexafluorid, Pulver, Pellets, Brennelemente). Das Material stammt aus den Uranlieferländern sowie aus der Wiederaufarbeitung abgebrannter Brennelemente.

5. Welche Regelungen gibt es für Transporte mit radioaktivem Material bei den Verkehrsträgern – Schiene, Straße, Binnenschifffahrt, Seeschifffahrt, Luftfahrt –, und sind diese miteinander vergleichbar und aufeinander abgestimmt?

Grundlage für den Transport radioaktiver Stoffe sind die Empfehlungen der Internationalen Atomenergie-Organisation (IAEO). Diese Empfehlungen sind Grundlage der Regelungen für die einzelnen Verkehrsträger.

Schiene: Internationale Ordnung für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (BGBl. 1974 II S. 456), zuletzt geändert durch Verordnung vom 3. Juni 1983 (BGBl. II S. 386), Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn vom 23. August 1979 (BGBl. I S. 1502) mit Anlage, geändert durch Verordnung vom 22. Juni 1983 (BGBl. I S. 789).

Straße: Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (BGBl. 1969 II S. 1489) mit Anlagen A und B, zuletzt geändert durch die Verordnung vom 22. Dezember 1983 (BGBl. II S. 827), Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße vom 23. August 1979 (BGBl. I S. 1509) mit Anlagen A und B, geändert durch Verordnung vom 20. Juni 1983 (BGBl. I S. 853).

Seeschifffahrt: Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen vom 5. Juli 1978 (BGBl. I S. 1017) mit

Anlage (IMDG-Code), geändert durch Verordnung vom 27. Juli 1982 (BGBl. I S. 1113).

Binnenschifffahrt: Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR) (BGBl. 1971 I S. 1851) mit Anlagen A und B in der Fassung vom 30. Juni 1977 (BGBl. I S. 1119), zuletzt geändert durch Verordnung vom 24. März 1983 (BGBl. I S. 367) (auch auf den übrigen Bundeswasserstraßen mit Ausnahme der Donau).

Luftfahrt: Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter im Luftverkehr des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA).

Die Vorschriften sind im Hinblick auf den Sicherheitsstandard gleich.

6. Übt die Bundesregierung Einfluß auf die Wahl des Verkehrsmittels bei Transporten mit radioaktivem Material aus oder ist die Transportmittelwahl dem Betroffenen völlig freigestellt?

Die Erteilung einer atomrechtlichen Beförderungsgenehmigung hängt u. a. davon ab, daß

- „gewährleistet ist, daß die radioaktiven Stoffe unter Beachtung der für den jeweiligen Verkehrsträger geltenden Rechtsvorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter befördert werden“ und
- „überwiegende öffentliche Interessen der Wahl der Art, der Zeit und des Weges der Beförderung nicht entgegenstehen“.

Bisher sind keine Fälle vorgekommen, in denen die Genehmigungsbehörden Grund hatten, im Hinblick auf die Wahl des Verkehrsmittels die Genehmigung zu versagen.

7. Trifft es zu, daß der Transport leichtradioaktiver Stoffe nicht nach dem Atomgesetz genehmigt werden muß, sondern lediglich dem Gesetz zum Transport gefährlicher Güter unterliegt? Hält die Bundesregierung dies für ausreichend?

Es ist zutreffend, daß Transporte unter bestimmten Voraussetzungen (§ 9 Abs. 2 und 3 der Strahlenschutzverordnung) vom Erfordernis einer Genehmigung freigestellt sind. Die verkehrsrechtlichen Vorschriften, die in jedem Fall einzuhalten sind, gewährleisten hier den erforderlichen Schutz.

8. Von wem werden die Transporte durchgeführt, und wer beaufsichtigt sie?

Transporte radioaktiver Stoffe bedürfen einer atom- bzw. strahlenschutzrechtlichen Genehmigung, sofern sie nicht wegen geringer Radioaktivität hiervon freigestellt sind. Die zuständige

Behörde darf eine Genehmigung zur Beförderung nur erteilen, wenn sich keine Bedenken gegen die Zuverlässigkeit des Absenders, des Beförderers und der die Verwendung und Beförderung besorgenden Personen oder beteiligter Firmen ergeben. Ferner muß gewährleistet sein, daß die Beförderung durch Personen durchgeführt wird, die die notwendigen Kenntnisse über die mögliche Strahlengefährdung und die anzuwendenden Schutzmaßnahmen für die beabsichtigte Beförderung besitzen.

Radioaktive Stoffe werden mit allen Verkehrsträgern befördert. Der Transport wird von den Bundesländern beaufsichtigt. Die Aufsicht über die Beförderung radioaktiver Stoffe mit der Bundesbahn im Schienen- und Schiffsverkehr obliegt dem Bundesbahnenzentralamt Minden.

9. Welche Qualifikation haben die Transportbegleiter? Gibt es zusätzlich zu den Fahrern sicherheitstechnisches Begleitpersonal (z. B. Lotsen auf Schiffen)?

Auswahl und Qualifikation des Beförderungspersonals wird im atomrechtlichen Genehmigungsverfahren geprüft und richtet sich nach dem jeweiligen Beförderungsgut. Aus Sicherheitsgründen können zusätzliche Transportbegleiter ggf. auch in einem Begleitfahrzeug zum Einsatz kommen.

Auf den deutschen Seeschiffsstraßen besteht Lotsenannahmepflicht für alle Schiffe über 1 000 Bruttoregistertonnen. Dabei beraten die Seelotsen die Schiffsführungen hinsichtlich der Navigation; sie sind jedoch nicht als sicherheitstechnisches Begleitpersonal tätig.

10. Sind die Transporte für andere Verkehrsteilnehmer erkennbar gekennzeichnet?

Versandstücke und Container mit radioaktiven Stoffen sind nach den jeweiligen nationalen oder internationalen Vorschriften, die auf den Empfehlungen der Internationalen Atomenergie-Organisation (IAEO) basieren, zu kennzeichnen. Darüber hinaus ist im Straßen- und Eisenbahnverkehr die zusätzliche Kennzeichnung der Fahrzeuge vorgeschrieben.

11. Die Frage nach besonderen Katastrophenschutzplänen für Schiffe mit radioaktiver Ladung hat die Bundesregierung in einer Antwort auf Fragen der Fraktion der SPD bereits verneint.

Sind als Konsequenz aus dem Unfall der „Mont Louis“ jetzt solche Pläne vorgesehen? Gibt es derartige Schutzpläne für Transporte auf der Straße, auf der Schiene und in der Luft?

Die Analyse des Unfallgeschehens und der Folgen der Havarie der „Mont Louis“ ist noch nicht abgeschlossen. Hinsichtlich der

anderen Transportwege wird auf die Antwort der Bundesregierung zur Anfrage vom 27. August 1984 verwiesen.

12. Besteht eine ausreichende Haftung für mögliche Unfälle bei Transporten mit radioaktivem Material?

Die Genehmigung zum Transport radioaktiver Stoffe wird nur erteilt, wenn die erforderliche Deckungsvorsorge für die Erfüllung gesetzlicher Schadensersatzverpflichtungen getroffen ist. Die hierzu im Atomgesetz selbst, der Strahlenschutzverordnung und der atomrechtlichen Deckungsvorsorge-Verordnung getroffenen Regelungen stellen im Hinblick auf Transportrisiken eine dem jeweiligen Gefährdungspotential des Transportgutes angemessene Deckungsvorsorge sicher.

13. Verfügt die Bundesregierung über eine Aufstellung von Transportunfällen mit radioaktivem Material, die es in anderen Ländern bereits gegeben hat, und hat sie daraus Konsequenzen für ihr Genehmigungsverfahren gezogen?

Eine Aufstellung über Transportunfälle in anderen Ländern liegt der Bundesregierung nicht vor. Bedeutsame Ereignisse im Ausland sind ausgewertet und, soweit erforderlich, im Rahmen der Genehmigungsverfahren berücksichtigt worden. Im übrigen werden von der Internationalen Atomenergie-Organisation (IAEO) weltweit bedeutsame Ereignisse beim Transport radioaktiver Stoffe registriert. Sofern sich hieraus Konsequenzen ergeben, werden diese bei der jeweiligen Überarbeitung der internationalen Sicherheitsnormen berücksichtigt.

14. Die Bundesregierung hat mehrere Forschungsaufträge zur Untersuchung der Risiken beim Transport radioaktiven Materials vergeben.

Wann ist mit den Ergebnissen zu rechnen? Hat die Bundesregierung die Absicht, in ihrer Auswertung auch Ergebnisse von Studien einzubeziehen, die nicht in ihrem Auftrag angefertigt wurden?

Im Rahmen des vom Bundesminister für Forschung und Technologie geförderten Forschungsprojektes Sicherheitsstudien Entsorgung (PSE), Federführung beim Hahn-Meitner-Institut Berlin, laufen zwei Vorhaben, in denen es um Modelle zur Berechnung der Dosisbelastung beim bestimmungsgemäßen und nicht bestimmungsgemäßen Transport radioaktiver Stoffe geht. Beide Vorhaben sind inhaltlich abgeschlossen. Die Berichte werden z. Z. erstellt, sie sollen zusammen mit den Gesamtergebnissen von PSE Anfang 1985 veröffentlicht werden. Fragen des Transports von radioaktiven Materialien werden außerdem im Rahmen der Systemstudie „Andere Entsorgungstechniken“, Federführung beim Kernforschungszentrum Karlsruhe, untersucht. Die Arbeiten

sind inhaltlich abgeschlossen. Die Berichte werden z. Z. erstellt, sie sollen zusammen mit der Systemstudie „Andere Entsorgungstechniken“ veröffentlicht werden. In einer gesonderten Fragestellung erarbeitet die Firma Motor Columbus Ingenieurunternehmung AG eine Literaturstudie zum Thema „Auswertung und Beurteilung vorhandener Untersuchungen über den Transport von Plutonium“. Der Bericht wird z. Z. erstellt. Ein Projekt der Umwelt – Systeme – Gesellschaft „Untersuchung über die Probleme des Transports von Nuklearmaterialien“, in dem es im wesentlichen um die Logistik des Bahntransports radioaktiver Stoffe geht, wurde im Frühjahr 1983 abgeschlossen. Der Bericht wird auf Anfrage zur Verfügung gestellt.

Die Bundesregierung wird bei ihrer Urteilsbildung selbstverständlich auch Studien berücksichtigen, die nicht in ihrem Auftrag angefertigt wurden, soweit ihr entsprechende Arbeiten verfügbar gemacht werden und diese fachlich fundiert sind.

15. Teilt die Bundesregierung die Meinung des Europäischen Parlaments, daß die einzelstaatlichen Schutzmaßnahmen für den Transport gefährlicher und radioaktiver Stoffe unzureichend sind?

Die Bundesregierung teilt nicht die Auffassung des Europäischen Parlaments, daß die Schutzmaßnahmen für die Beförderung gefährlicher Güter unzureichend sind. Die Vorschriften sind einer ständigen Weiterentwicklung unterworfen, um der technischen Entwicklung (neue Stoffe, neuartige Verpackung, Verpackungstechniken, Verbesserung der Beförderungsmittel usw.) Rechnung zu tragen. Generell werden alle neuen Erkenntnisse, die im Umgang mit diesen Stoffen gewonnen werden (also auch Unfall Erfahrungen) im Hinblick auf ihre Bedeutung für den speziellen Bereich der Beförderung überprüft, um so den Stand der Sicherheitstechnik immer dem neuesten wissenschaftlich und technisch abgesicherten Wissensstand anpassen zu können.

16. Ist die Bundesregierung bereit, sich die Forderung des Europäischen Parlaments nach Festsetzung besonderer Transportrouten, nach Vorabinformation aller Betroffenen und nach wirksameren Katastrophenschutzmaßnahmen zu eigen zu machen?

Der Forderung des Europäischen Parlaments nach Festsetzung besonderer Transportrouten schließt sich die Bundesregierung nicht an. Im übrigen haben die Internationale Atomenergie-Organisation (IAEO), die EG-Kommission und die national zuständigen sachverständigen Stellen festgestellt, daß die Festlegung besonderer Transportrouten für den Transport von radioaktiven Stoffen nicht notwendig ist. Hinsichtlich des Katastrophenschutzes wird auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen.

17. Der zuständige EG-Kommissar, Dr. Narjes, hat die Regelungen der Internationalen Schifffahrtsorganisation zum Transport gefährlicher Stoffe als unzureichend bezeichnet.

Wird die Bundesregierung dies und den Unfall der „Mont Louis“ zum Anlaß nehmen, auf der Internationalen Nordseekonferenz im Herbst dieses Jahres eine Initiative zur Neuordnung des Transports gefährlicher und radioaktiver Stoffe zu ergreifen?

Der Seetransport gefährlicher einschließlich radioaktiver Stoffe wird auf der Internationalen Nordseeschutzkonferenz am 31. Oktober und 1. November 1984 erörtert werden. Aufgrund der Vorbereitungsgespräche kann ein Beschluß der Konferenz erwartet werden, der die Internationale Seeschifffahrtsorganisation und andere zuständige Gremien bittet, die Entwicklung eines Meldepflichtsystems für Schiffe zu prüfen, die aufgrund der Art ihrer Ladung potentiell eine ernsthafte und unmittelbare Gefahr für die Meeresumwelt darstellen. Radioaktive Stoffe befördernde Schiffe sollen berücksichtigt werden.