

**Antwort**  
**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jutta Braband und der Gruppe  
der PDS/Linke Liste**  
**— Drucksache 12/2422 —**

**Gefahr eines schweren Störfalls im Atomkraftwerk Stade durch chemische  
Explosionen und andere Einwirkungen von außen**

Das Atomkraftwerk Stade gehört mit den Anlagen in Würgassen und Obrigheim zu den ältesten Atomkraftwerken in der Bundesrepublik Deutschland. In seiner Auslegung weist es zahlreiche Parallelitäten mit den Reaktoren der sowjetischen WWER-440-Baureihen auf, wie sie in Greifswald, Kosloduj (Bulgarien) und anderswo in Betrieb sind. So existieren im Atomkraftwerk Stade wie bei den WWER-440-Baureihen und den RBMK-Tschernobyl-Typen keinerlei bauliche Vorkehrungen gegen Explosionseinwirkungen von außen und Flugzeugabstürze. Ein vorliegendes Gutachten des Kernforschungszentrums Geesthacht für das Bundesministerium für Verkehr aus dem Jahre 1984 kommt zu dem Schluß, daß der erforderliche Sicherheitsabstand von auf der Elbe verkehrenden Schiffen zum AKW Stade nicht eingehalten werden kann, um mögliche Explosionseinwirkungen auf die Atomanlage zu verhindern.

**Vorbemerkung**

Die Bundesregierung teilt nicht die in der „Vorbemerkung“ der Kleinen Anfrage vertretene Auffassung, das Kernkraftwerk Stade weise bezüglich seiner Auslegung zahlreiche Parallelitäten mit den Reaktoren der sowjetischen Baureihe WWER-440 auf.

Das Kernkraftwerk Stade zählt zwar zu den älteren Kernkraftwerken in der Bundesrepublik Deutschland, in verschiedenen vom Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) veröffentlichten Stellungnahmen wurde aber eindeutig zum Ausdruck gebracht, daß auch im Vergleich zu diesen älteren deutschen Kernkraftwerken die WWER-440-Anlagen erhebliche

Sicherheitsdefizite aufweisen. Einige bedeutende seien hier für die WWER-440/230-Anlagen beispielhaft genannt

- kein ausreichender Sicherheitseinschluß
- kein gesichertes Notstandsgebäude
- unzureichender Reaktorschutz
- fehlende Redundanzen bei Sicherheitssystemen
- unzureichende Notstromversorgung
- unzureichender Brandschutz
- zu hohe Neutronenbelastung des Reaktordruckbehälters

sowie erhebliche Defizite in der Betriebsführung, Wartung und Inspektion.

1. Ist das erwähnte Gutachten des Kernforschungszentrums Geesthacht für das Bundesministerium für Verkehr aus dem Jahr 1984 dem Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit bekannt?

Bei dem erwähnten Gutachten handelt es sich nicht um ein Gutachten des Kernforschungszentrums Geesthacht, sondern um eine von einer Arbeitsgruppe des Beirats für die Beförderung gefährlicher Güter für das Bundesministerium für Verkehr im Dezember 1984 erstellte Risikoabschätzung. Sie wurde nach Auswertung den von den Sachfragen her berührten Bundesministerien, u. a. BMU, den obersten Verkehrsbehörden der Länder Bremen, Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein sowie der Behörde für Inneres, Hamburg, und den hauptsächlich betroffenen Verbänden 1986 zur Verfügung gestellt.

2. Wurde ein Explosionsunfall auf einem vorbeifahrenden Schiff oder in einem nahe gelegenen Chemiewerk bei der atomrechtlichen Genehmigung des Atomkraftwerks Stade berücksichtigt?
3. Wenn ja, in welcher Weise?

Ein Explosionsunfall auf vorbeifahrenden Schiffen oder in Chemieanlagen der Umgebung des Kernkraftwerkes Stade wurde bei der Errichtung des Kernkraftwerkes entsprechend den damals gültigen Regeln und Richtlinien berücksichtigt. Nach Fertigstellung des Kernkraftwerkes wurde dessen Standsicherheit und Integrität bei Belastungen aus Explosionsdruckwellen entsprechend dem bis heute gültigen Druck-Zeit-Verlauf gemäß BMI-Richtlinie von 1976 zum Schutz gegen Druckwellen untersucht. Dieser Sachverhalt wurde im Rahmen einer im Jahr 1987 von der zuständigen atomrechtlichen Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde von Niedersachsen an den TÜV Norddeutschland in Auftrag gegebenen zusätzlichen Sicherheitsanalyse nochmals überprüft. Der TÜV Norddeutschland kam aufgrund seiner Analysen zum Ergebnis, daß die für diese Ereignisse erforderlichen Vorsorgemaßnahmen und die dabei einzuhaltenden Schutzziele erfüllt sind.

4. Ist der Betrieb des Atomkraftwerks Stade unter den vorliegenden Erkenntnissen nach Ansicht der Bundesregierung zulässig?

Im Rahmen der vom BMU in Auftrag gegebenen Sicherheitsüberprüfung aller deutschen Kernkraftwerke durch die Reaktor-Sicherheitskommission (RSK) in den Jahren 1986 bis 1988 wurde auch das Kernkraftwerk Stade überprüft. Sowohl die RSK als auch der TÜV Norddeutschland kommen in ihren Sicherheitsüberprüfungen und -analysen zu dem Ergebnis, daß der sichere Betrieb des Kernkraftwerks Stade gegeben ist. Die vom Bundesminister für Verkehr in Auftrag gegebene Risikoabschätzung liefert hierzu keine neuen Erkenntnisse.

5. Welche Schritte plant die Bundesregierung, um die Betreiber des Atomkraftwerks Stade zu veranlassen, die Anlage auf den Stand der Technik nachzurüsten?
6. Beabsichtigt die Bundesregierung, die sofortige Stilllegung des Atomkraftwerks Stade anzuordnen, um einen möglichen Unfall zu verhindern?

Es ist gängige Praxis, daß Kernkraftwerke im Laufe der Betriebszeit ständig an den fortschreitenden Stand der Technik herangeführt werden. Dies ist auch beim Kernkraftwerk Stade geschehen. Nach dem derzeitigen Kenntnisstand gibt es beim Kernkraftwerk Stade keine Sicherheitsdefizite, die eine Nachrüstung gemäß § 17 Atomgesetz erforderlich machen würden. Insbesondere besteht kein Grund für eine sofortige Stilllegung des Kernkraftwerks.

7. Plant die Bundesregierung vor dem Hintergrund des vorliegenden Gutachtens, eine Einschränkung des Schiffsverkehrs mit explosiven Gefahrgütern auf der Unterelbe zu erlassen?

Die Bundesregierung plant keine Einschränkung des Schiffsverkehrs mit Gastankschiffen.

Unabhängig davon ist durch die Seeschiffahrtstraßen-Ordnung (SeeSchStrO), die Lotsverordnung für das Seelotsrevier Elbe (LotsVO Elbe) und durch revierspezifische Maßnahmen sichergestellt, daß die in der Risikoabschätzung für erforderlich gehaltenen Sicherheitsanforderungen (Meldepflichten, Lotsenannahmepflichten, Radarüberwachung, Sicherheitsabstände) eingehalten werden. Es gilt allgemein folgendes:

1. Nach § 58 SeeSchStrO ist sichergestellt, daß die Revierzentralen immer darüber unterrichtet sind, welche Art von Wasserfahrzeugen sich auf dem Revier (hier auf der Elbe) befinden.
2. Nach § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a LotsVO Elbe besteht für LPG/LNG-Tankschiffe eine Lotsenannahmepflicht.
3. Nach § 22 Abs. 1 SeeSchStrO besteht ein unabdingbares Rechtsfahrgebot für See- und Binnenschiffe, d.h. es muß so weit wie möglich rechts gefahren werden. Die äußere Begrenzungslinie für das Rechtsfahrgebot ist ein sog. „Grüner Tonnenstrich“, von dem ab der Abstand zum Kernkraftwerk be-

rechnet wird. Damit ist der in der Risikoabschätzung vorgeschriebene Sicherheitsabstand zum Kernkraftwerk eingehalten.

4. Bei Fahrzeugen mit bestimmten gefährlichen Gütern (dazu zählen auch LPG/LNG) können – falls erforderlich – im Rahmen der bestehenden permanenten Verkehrsüberwachung jederzeit Eingriffe erfolgen.

8. Hält die Bundesregierung den Betrieb des Atomkraftwerks Stade vor dem Hintergrund des vorliegenden Gutachtens und unter Berücksichtigung der bekannten Tatsachen der Versprödung des Reaktor-druckbehälters durch Neutronenbestrahlung und des verwendeten relaxationsrißanfalligen Werkstoffs, des nicht dem Stand der Technik entsprechenden Not- und Nachkühlsystems, des mangelhaften sekundärseitigen Sicherheitssystems, der nicht dem Stand der Technik entsprechenden Redundanz der Notstromversorgung, des nuklearen Zwischenkühlsystems und des Reaktorschutzsystems noch für verantwortbar?

Ja. Die in Frage 8 genannten Kritikpunkte zum Kernkraftwerk Stade sind nicht neu. Hierzu wird auf die Antwort der Bundesregierung zur Kleinen Anfrage der Fraktion der SPD zur Sicherheit des Atomkraftwerkes Stade vom 27. März 1987 (Drucksache 11/96) hingewiesen.