

**Antwort
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Klaus Kübler, Siegrun Klemmer,
Reinhard Weis (Stendal), Holger Bartsch, Friedhelm Julius Beucher, Lieselott
Blunck (Uetersen), Ursula Burchardt, Marion Caspers-Merk, Dr. Marliese
Dobberthien, Ludwig Eich, Lothar Fischer (Homburg), Monika Ganseforth, Dr. Liesel
Hartenstein, Erwin Horn, Renate Jäger, Volker Jung (Düsseldorf), Susanne Kastner,
Horst Kubatschka, Brigitte Lange, Klaus Lennartz, Dorle Marx, Dr. Dietmar Mitterne,
Ulrike Mehl, Christian Müller (Zittau), Jutta Müller (Völklingen), Michael Müller
(Düsseldorf), Manfred Reimann, Peter W. Reuschenbach, Bernd Reuter,
Dr. Hermann Scheer, Otto Schily, Dietmar Schütz, Dr. R. Werner Schuster, Joachim
Tappe, Karsten D. Voigt (Frankfurt), Hans Georg Wagner, Wolfgang Weiermann,
Dr. Axel Wernitz**

— Drucksache 12/3755 —

Plutoniumtransport von Frankreich nach Japan

Im französischen Hafen Cherbourg soll das japanische Frachtschiff „Akatsuki Maru“ mit – nach Angaben der Cogéma – 1,5 Tonnen Plutonium beladen werden, das nach der Wiederaufarbeitung japanischer Brennstäbe auf dem Seeweg zurück nach Japan transportiert werden soll, um dort im Schnellen Brüter „Monju“ eingesetzt zu werden. Es handelt sich um den bislang größten Plutoniumtransport mit enormen Sicherheitsrisiken. Durch Feuer, Unfall oder Havarie könnten die Fässer an Bord des Frachters beschädigt werden und Plutonium freisetzen, das unter den industriell verwendeten radioaktiven Stoffen mit Abstand der gefährlichste ist. Nach wissenschaftlicher Erkenntnis reicht die Aufnahme von einem Millionstel Gramm Plutonium in den Körper, um Krebs auszulösen. Schon durch einen Bruchteil der Ladung können Millionen von Menschen an Krebs erkranken und die Umwelt für Zehntausende von Jahren radioaktiv verseucht werden. Zudem besteht die Gefahr eines terroristischen Anschlages oder eines Versuches, das Plutonium zu stehlen. Die 1,7 Tonnen Plutonium an Bord des Schiffes reichen aus für den Bau von mindestens 120 Atombomben.

Angesichts dieser Risiken des Plutoniumtransports von Frankreich nach Japan fragen wir die Bundesregierung:

1. Welche Informationen liegen der Bundesregierung über das japanische zivile Nuklearprogramm, insbesondere über den Schnellen Brüter „Monju“, vor, und wie bewertet sie den Ausbau der Brütertechnologie in Japan?

In Japan befinden sich z. Z. 42 Kernkraftwerke mit einer Gesamtleistung von 33 400 MWe in Betrieb. Bis zum Jahr 2000 ist der Ausbau auf 55 Kernkraftwerke mit einer Gesamtleistung von 46 400 MWe geplant. Im übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 7 und 17 verwiesen.

2. Welche Informationen liegen der Bundesregierung über ein japanisches militärisches Nuklearprogramm vor?

Japan ist dem Vertrag über die Nichtverbreitung von Kernwaffen beigetreten und hat das Gebot ausschließlich friedlicher Kernenergienutzung in seinem Atomgesetz verankert.

3. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, daß eine Reihe japanischer Atomkraftwerke in geologisch problematischen Zonen und erdbebengefährdeten Gebieten liegen?

Die Bundesregierung geht davon aus, daß die japanischen Kernkraftwerke den dortigen geologischen Standortgegebenheiten entsprechend so ausgelegt sind, daß von diesen Anlagen keine unzulässigen Risiken ausgehen.

4. Ist der Bundesregierung bekannt, welche Vorkehrungen Japan für die Zwischen- undendlagerung der atomaren Abfälle, insbesondere für die Endlagerung von Plutonium, getroffen hat, und entsprechen die Lagerkapazitäten dem anfallenden Nuklearabfall?

Der Bundesregierung sind die Vorkehrungen Japans für die Zwischen- undendlagerung radioaktiver Abfälle sowie für die weitere Verwendung des Plutoniums in Grundzügen bekannt. Im übrigen wird darauf hingewiesen, daß die erfragten Vorkehrungen in Japan die Verantwortung der japanischen Regierung, nicht aber der Bundesregierung betreffen.

5. Betreibt Japan eine Wiederaufarbeitungsanlage oder ist diese in Planung?

In Japan ist eine Demonstrations-Wiederaufarbeitungsanlage in Betrieb, eine kommerzielle Wiederaufbereitungsanlage am Standort Rokkashamura, Prefektur Aomori ist geplant.

Mit dem Baubeginn ist im ersten Halbjahr 1993 zu rechnen. Nach bisherigen Planungen soll die Anlage etwa im Jahr 2000 den Betrieb aufnehmen.

Im Mai 1992 ist am Standort mit dem Bau einer großen Technikumsanlage begonnen worden, die 1995 fertiggestellt sein soll. Sie soll der inaktiven Erprobung aller größeren Anlagenkomponenten für die Wiederaufarbeitungsanlage dienen.

6. Ist der Bundesregierung bekannt, daß Japan mit der Firma Siemens darüber verhandelt, wiederaufbereitete japanische Brennstäbe zu MOX-Brennelementen weiterzuverarbeiten?

Nach Kenntnis der Bundesregierung wird derzeit zwischen japanischen Kernkraftwerksbetreibern, British Nuclear Fuel Limited (BNFL), und der Firma Siemens darüber verhandelt, einen Teil des Plutoniums, das bei der geplanten Wiederaufarbeitung japanischer abgebrannter Brennelemente in Großbritannien zurückgewonnen wird, im europäischen Raum zu MOX-Brennelementen zu verarbeiten. Diese Verhandlungen sind noch nicht abgeschlossen.

7. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß die Firma Siemens ein Kooperationsabkommen mit den Betreibern des japanischen Schnellen Brüters „Monju“ abgeschlossen hat, und welches ist der Inhalt des Kooperationsabkommens?

Der Bundesregierung ist bekannt, daß die Firma Siemens durch ihre Tochter Internationale Natrium-Brreaktor-Baugesellschaft mbH (INB) ein Kooperationsabkommen mit den Baugesellschaften des Monju-Reaktors, Power Reactor and Nuclear Fuel Development Corporation (PNC) und Japan Atomic Power Companie (JAPC), geschlossen hat. Gegenstand des Abkommens ist der gegenseitige Informationsaustausch über die beiden Reaktoren SNR 300 und Monju.

8. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß für den Plutoniumtransport von Frankreich nach Japan zum jetzigen Zeitpunkt keine betriebstechnische Notwendigkeit besteht, da der Schnelle Brüter „Monju“ bereits betriebsfertig mit Brennstoff bestückt ist und auch eine zweite Ladung schon in Japan bereitliegt?

Die Wiederaufarbeitung abgebrannter Brennelemente in Frankreich ist in der Regel mit der Verpflichtung verbunden, daß der Auftraggeber Plutonium entsprechend der angelieferten Brennlementmenge zurücknimmt. Der angesprochene Plutoniumtransport findet im Rahmen dieser Rücknahmeeverpflichtungen statt.

9. Wie beurteilt die Bundesregierung das Ergebnis der vom Washingtoner Atomkontrollinstitut in Auftrag gegebenen Studie „A Review of the Proposed Marine Transportation of Reprocessed Plutonium from Europe to Japan“ der amerikanischen „ECO Engineering Inc.“, daß das japanische Frachtschiff nicht den erforderlichen Sicherheitsstandards entspricht und insbesondere die Plutoniumbehälter einer möglichen Kollision oder einem Feuer nicht standhalten werden?

Die zitierte Studie, die von Greenpeace und dem Atomkontrollinstitut der USA in Auftrag gegeben wurde, ist der Bundesregierung bekannt.

Bekannt ist ebenso die sicherheitstechnische Bewertung des „Institut de Protection et de la Sécurité Nucléaire“ vom 29. Oktober 1992 „Retour de l'Oxyde de Plutonium vers le Japon-Synthèse de l'Analyse du Dossier de la Sécurité du Système Transport effectuée par l'IPSN“. Darin wird nachgewiesen, daß selbst bei äußerst unwahrscheinlichen, extremen Unfallszenarien nur mit einer geringen radiologischen Auswirkung zu rechnen wäre.

10. Hält die Bundesregierung vor dem Hintergrund, daß die Ladung von 1,5 Tonnen Plutonium ein erstrangiges Ziel für Aktionen des internationalen Terrorismus und der organisierten Kriminalität darstellen kann, die Sicherheitsvorkehrungen des Transports auf einem umgebauten Frachter, insbesondere hinsichtlich des Begleitschutzes, für ausreichend?

Das Transportschiff wird von einer Transportleitstelle in Japan permanent überwacht. Es bestehen Kommunikationssysteme zwischen der Leitstelle und dem Schiff. Die Leitstelle hat Kommunikationsverbindungen zu den Regierungen in Japan, Frankreich und den USA. Das Transportschiff wird von einem militärisch ausgerüsteten Begleitschiff eskortiert. Auf beiden Schiffen befinden sich bewaffnete Wachmannschaften. Diese Maßnahmen entsprechen den Vorgaben der IAEA für solche Transporte.

11. Ist die Bundesregierung der Auffassung, daß es verantwortbar ist, wenn für den Plutoniumtransport über rund 17 000 Seemeilen bislang keine Vorkehrungen getroffen worden sind, mit den potentiellen Anrainerstaaten der Seeroute über das Anlaufen von Nothäfen eine Regelung zu erzielen und immer mehr Staaten dem japanischen Schiff das Befahren ihrer Hoheitsgewässer untersagen?

Da einerseits von dem Transport der Geltungsbereich des Atomgesetzes nicht berührt wird und andererseits nur Belange dritter Staaten angesprochen werden, sieht die Bundesregierung von einer Stellungnahme ab.

12. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß risikoreiche Großtechnologien wie die Plutoniumwirtschaft durch ihr globales Bedrohungspotential es einzelnen Staaten nicht mehr gestatten, souverän und ungeachtet der Bedenken anderer Länder allein darüber zu entscheiden, welche Risiken auch von anderen Ländern zu akzeptieren sind?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß nach den völkerrechtlichen Grundsätzen jeder Staat souverän über die Anwendung von Technologien entscheiden kann, jedoch dafür sorgen muß, daß andere Staaten nicht geschädigt werden. Im übrigen weist die Bundesregierung darauf hin, daß zu bestimmten Risiken besondere völkerrechtliche Vereinbarungen getroffen wurden. Dies gilt vor allem auch für den Umgang und die Nutzung sowie den Transport von Plutonium.

13. Ist der Bundesregierung die Haltung der IAEA zu dem Plutonium-transport bekannt, und falls ja, teilt sie diese Auffassung?

Der Bundesregierung ist bekannt, daß das Beratungsgremium der IAEA auf dem Gebiet des Transports radioaktiver Stoffe (SAG-STRAM) auf seiner Sitzung vom 5. bis 9. Oktober 1992 bei der IAEA in Wien den genannten Transport erörtert und dazu festgestellt hat, daß dieser Transport in völliger Übereinstimmung mit den bestehenden Vorschriften durchgeführt wird.

14. Teilt die Bundesregierung die u. a. vom amerikanischen Atomforscher Paul Leventhal vertretene Auffassung, daß internationale Sicherheitsstandards für hochgefährliche Transporte beschlossen werden müssen, und wird sie initiativ werden, damit unverzüglich über Art, Umfang und Modalitäten von Plutoniumtransporten international einheitliche und verbindliche Regelungen getroffen werden können?

Bereits seit 1961 existieren internationale Sicherheitsstandards zum Transport radioaktiver Stoffe: die „IAEA-Regeln zum sicheren Transport radioaktiver Stoffe“ (veröffentlicht in der Sicherheitsserie Nummer 6), die die Grundlage für nahezu alle internationalen und nationalen Regelwerke auf dem Gebiet der Beförderung radioaktiver Stoffe bilden.

Die letzten IAEA-Transportvorschriften wurde 1985 veröffentlicht. Eine Änderung dieser Vorschriften erfolgt, wenn Erkenntnisse in Wissenschaft und Technik dies erfordern.

Zusätzlich zu diesen Vorschriften hat die Bundesrepublik Deutschland – wie auch Japan und Frankreich – hinsichtlich der Sicherung die internationale „Konvention zum physischen Schutz von Kernmaterial“ unterzeichnet. Diese Konvention regelt die Vorschriften zur Sicherung der Transporte von Kernmaterial gegen Einwirkungen Dritter.

15. Hält die Bundesregierung die Problematik internationaler Plutoniumtransporte für wichtig genug, um sie im Rahmen der EG, aber auch im Rahmen der G7-Treffen zu erörtern, und wird sie diesbezügliche Schritte einleiten?

Auf die Antworten zu den Fragen 9 bis 14 wird verwiesen.

16. Hat sich die Bundesregierung mit den verantwortlichen französischen und japanischen Behörden in Verbindung gesetzt, um über die genaue Zusammensetzung der Ladung, die Sicherheitsvorkehrungen und die Route des Plutoniumtransports zuverlässige Informationen zu erhalten, und wann wird sie diese dem Deutschen Bundestag zur Verfügung stellen?

Die Transportroute berührt deutsche Hoheitsgewässer und damit den Genehmigungsbereich des Atomgesetzes nicht. Auf die Antwort zu Frage 11 wird verwiesen.

17. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß die Plutoniumwirtschaft ein unvertretbar hohes Risiko beinhaltet und die Brütertechnologie weder in Deutschland noch in anderen Staaten einen wirtschaftlich sinnvollen und ökologisch verantwortbaren Weg zur Energieerzeugung sein kann?

Nein.

Die Wiederverwertung von Plutonium im Brennstoffkreislauf von Leichtwasser-Reaktoren gehört zum Stand der Technik in vielen westlichen Industrienationen. Durch entsprechende Maßnahmen und Sicherheitsauflagen ist sichergestellt, daß Strahlenschutzvorschriften eingehalten werden und daher der Umgang mit Plutonium zu keinem erhöhten Gefahrenrisiko für Mensch und Umwelt führt. Die Entwicklung von Brutreaktoren ist wegen der günstigen Weltmarktpreise für Natururan aus der Sicht der Bundesregierung z. Z. wirtschaftlich nicht attraktiv.

18. Teilt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die Auffassung des stellvertretenden Direktors der IAEA, William J. Dircks, daß die weitere Produktion von Plutonium – wie sie Japan im Schnellen Brüter „Monju“ plant – schon ökonomisch unvertretbar ist?

Bei den Äußerungen von W. J. Dircks auf der Jahrestagung des JAIF vom 6. bis 11. April 1992 in Yokohama handelt es sich um die Einschätzung eines berufenen Experten, es handelt sich jedoch nach Ansicht der Bundesregierung nicht um eine offizielle Stellungnahme der IAEA. Im übrigen wird auf die Antwort zu Frage 17 verwiesen.

19. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, daß das US-Repräsentantenhaus ein Gesetz verabschiedet hat, das dem japanischen Frachter untersagt, US-Hoheitsgewässer zu befahren, nachdem bereits die japanische Absicht, das Plutonium auf dem Flugweg von Frankreich nach Japan zu transportieren, am Überflugverbot für Alaska gescheitert war, und wird die Bundesregierung entsprechende Regelungen für die Bundesrepublik Deutschland initiieren?

Der Transport von Kernbrennstoffen unterliegt den Vorschriften des Verkehrsrechtes (Gefahrgutvorschriften) und denen des Atomgesetzes.

Kernbrennstoffe, die im Geltungsbereich des Atomgesetzes transportiert werden, bedürfen einer atomrechtlichen Beförderungsgenehmigung nach § 4 des Atomgesetzes (AtG). Bei einem reinen Überflug ohne Zwischenlandung ist eine atomrechtliche Beförderungsgenehmigung nicht erforderlich, soweit es sich nicht um ein Flugzeug einer deutschen Fluggesellschaft handelt. Schiffe, die deutsche Hoheitsgewässer berühren, unterliegen der Genehmigungspflicht.

Gemäß § 4 des Atomgesetzes ist eine Genehmigung beim Vorliegen aller Genehmigungsvoraussetzungen zu erteilen (sogenannte

gebundene Erlaubnis). Dabei wird von der Genehmigungsbehörde auch geprüft, ob „überwiegende öffentliche Interessen der Wahl der Art, der Zeit und des Weges der Beförderung nicht entgegenstehen“ (§ 4 Abs. 2 Nr. 6 AtG).

20. Teilt die Bundesregierung die Auffassung mehrerer Pazifikstaaten, die am 6. Oktober 1992 bei der Regierung in Tokio förmlich protestiert und eine Petition übergeben haben, in der sie die japanische Regierung auffordern, von der Plutonium-Verschiffung abzusehen, und ist die Bundesregierung dazu bereit, sich diesen Protesten anzuschließen?

Es handelt sich um ein Vorgehen von Pazifikstaaten, das in den geographischen Gegebenheiten begründet ist. Die Bundesregierung wird sich den Protesten nicht anschließen.

