

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Ursula Schönberger, Helmut Wilhelm (Amberg), Elisabeth Altmann (Pommelsbrunn), Angelika Beer, Amke Dietert-Scheuer, Ulrike Höfken, Michaela Hustedt, Steffi Lemke, Egbert Nitsch (Rendsburg), Albert Schmidt (Hitzhofen), Christian Sterzing und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Atomtransporte: Sicherheit und Kosten

Der im lothringischen Apach am 4. Februar 1997 verunglückte Atommüll-Transport von Lingen (Ems) über Saarbrücken und Frankreich nach Sellafield hat deutlich gemacht, daß hochgefährliches Material frei und unter Mißachtung elementarer Sicherheitserfordernisse in Europa herumvagabundiert. Für die Bundesregierung steht offenbar das Interesse, solche Transporte ohne öffentliche Aufmerksamkeit durchzuführen, im Vordergrund. Ein der Gefährlichkeit derartiger Transporte und der Situation im deutschen und europäischen Bahnwesen angemessenes Sicherheitsbewußtsein scheint nicht zu existieren.

Die in Apach zutage getretenen Unfallursachen „Gleisbruch“ oder „zu schwacher Unterbau“ sind ein Skandal. Europaweit sind sowohl Wagenmaterial wie auch die Strecken heruntergewirtschaftet und entsprechen nicht dem notwendigen Standard der beförderten oder zu befördernden Güter. Dies hat sich bereits bei anderen Gefahrgutunfällen auf der Bahn, wie etwa dem Schönebeck-Unfall und dem jüngsten Unfall in Frankfurt-Sachsenhausen gezeigt. Statt zu handeln, verharmlost die Bundesregierung systematisch die Gefahren, die von Atom- und Gefahrguttransporten ausgehen. Die bestehenden europäischen Richtlinien im Gefahrgutbereich müssen dringend überarbeitet und auf den Stand von Sicherheit und Technik gebracht werden. Transporte von Brennelementen und Atommüll müssen unverzüglich gestoppt werden.

Als Konsequenz aus dem Schönebeck-Unfall haben wir einen Bericht über die Situation im Gefahrguttransportbereich gefordert, der dem Ausschuß für Verkehr vorgelegt werden sollte. Die dem Ausschuß am 13. Februar 1997 vorgelegte, zweiseitige Unterrichtung genügt den Mindestansprüchen nicht. Gleiches gilt für die am 26. Februar 1997 erfolgten Berichterstattungen zu den Unfällen in Apach und Frankfurt-Sachsenhausen. Sie haben ein

erhebliches Maß an behördlicher Ignoranz und Untätigkeit offenbart, die im Bundesministerium für Verkehr herrscht.

Die Bundesregierung verfügt offensichtlich über kein Konzept, mit dem die permanente Streckensicherheit gewährleistet werden kann. Die Genehmigungspraxis für Castor-Transportrouten beispielsweise schließt eine gesonderte Sicherheitsüberprüfung völlig aus: in Bayern z. B. werden Routen von begleitenden Beamten ad hoc genehmigt. Völlig ungeklärt blieb die Frage, ob die zum Transport von abgebrannten Brennelementen eingesetzten Typ-B-Transportbehälter einen Zusammenstoß mit einem Gefahrgutzug hätten überstehen können.

Niemand ist in der Lage, die Sicherheit der Castor-Transporte zu garantieren. Obwohl der in Apach infolge eines Gleisbruchs entgleiste Atommülltransport gravierende Streckenmängel aufgezeigt hat, die auch auf Deutschland übertragen werden können, hält es die Bundesregierung nicht für nötig, ihr Transportkonzept zu überprüfen und ein Transportmoratorium zu erlassen. Dies wäre eine mögliche Mindestkonsequenz aus dem Apach-Unfall.

Am 15. Februar 1997 sind fünf Waggon eines Güterzuges bei Stockstadt unkontrolliert auf die Bahnstrecke von Darmstadt nach Aschaffenburg gerollt. Die Waggon waren von einem privaten Nebengleis über eine Weiche auf die Hauptstrecke geraten. Auf leicht abschüssigem Gelände überquerte der führerlose Zug einen Übergang mit offener Bahnschranke, kurz bevor ein Bus die Gleise passieren wollte. Dank der unverzüglichen Alarmierung der Polizei und der DB AG durch den Busfahrer konnte ein Unglück verhindert werden. Die fünf Güterwaggon waren auf ein Gleis gerollt, auf dem mindestens zweimal Atommülltransporte in Castor-Transportbehältern nach Gorleben stattgefunden haben. Der Bundesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz (BBU) hat wegen schwerer Gefährdung des Bahn- und Straßenverkehrs Anzeige gegen die Deutsche Bahn AG erstattet.

Der Verdacht drängt sich auf, daß bei der Bahnreform absolut notwendige Sicherungssysteme, z. B. im Brandschutz, schlicht „vergessen“ und so Sicherheitsstandards ausgehöhlt worden sind.

Wir fragen daher die Bundesregierung:

I. Streckensicherheit und deren Überprüfung

1. Wie und durch wen hat die Bundesregierung in den letzten zehn Jahren die technische Sicherheit in bezug auf Funktionsfähigkeit von Gleisanlagen und Signaltechnik sowie Stabilität des Gleisbettes über den Verlauf des kompletten Gleiswegs bei Bahn-Transporten von hochradioaktiven Stoffen, insbesondere Brennelementen, abgebrannten Brennelementen sowie von zur Endlagerung vorgesehenen Gebinden überprüft?
2. Welche Veränderungen in den Zuständigkeiten haben sich
 - a) durch die Bahnreform,

- b) durch mögliche Wechsel bei den beteiligten Transportfirmen
ergeben?
3. In welchen zeitlichen Abständen werden die für den Transport von Castor- bzw. Typ-B-Versandstücken genutzten Gleisanlagen auf den Transportrouten
- a) in der Bundesrepublik Deutschland,
b) im Ausland
überprüft?
- Haben sich hier Veränderungen ergeben (vgl. Frage 2)?
4. Sind hierbei in den letzten 10 Jahren Beanstandungen aufgetreten, und wenn ja, welche, und auf welchen Teilstrecken und wie wurden sie behoben? (bitte detailliert aufschlüsseln)
5. Hält die Bundesregierung die in der Bundesrepublik Deutschland diesbezüglich vorgenommenen Prüfungen für besser oder weitergehend als die in Frankreich erfolgenden Prüfungen?
6. Ist auszuschließen, daß Unfälle wie in Apach durch vorangegangene, unzureichend behobene Bahnbetriebsunfälle hervorgerufen werden können?
7. Ist auszuschließen, daß Unfälle wie in Apach durch Anschläge hervorgerufen werden können?
8. Hält die Bundesregierung die im Unglücksfall Apach gemachten Erfahrungen mit der Sicherheit und Tauglichkeit von Schienenstrecken für übertragbar auf die Sicherheit der bei Castor-Transporten gewählten Strecken?
9. Wie beurteilt die Bundesregierung angesichts der beabsichtigten Kürzungen der DB AG beim Unterhalt von Nebenstrecken bzw. der vollständigen Stilllegung von Nebenstrecken durch die DB AG (vgl. Spiegel 9/97 vom 24. Februar 1997, S. 95) die Perspektiven der Sicherheit bei Atommülltransporten auf Strecken zwischen deutschen Atomkraftwerken, nach La Hague, Sellafield oder in Zwischenlager wie Gorleben?
- II. Transportsicherheit von Castor- und Typ-B-Behältern für radioaktive Stoffe
1. Kann die Bundesregierung ausschließen, daß sich Unfälle wie der in Apach, der sich den vorliegenden Informationen zufolge bei Rangiergeschwindigkeit mit rd. 28 km/h ereignete, im Begegnungsverkehr oder unter Bedingungen wie beim Unfall in Sachsenhausen ereignen, und falls ja, wodurch?
2. Hält die Bundesregierung den Schutz von Bevölkerung und Umwelt vor radioaktiver Verseuchung auch nach dem Unfall in Apach für gewährleistet?
3. Hält die Bundesregierung weiterhin die Mindest-Sicherheitsanforderungen an Transportbehälter vom Typ B (u. a. Aufprallsicherheit bei 48 km/h auf eine ebene Fläche und

wesentlich niedrigere Durchdringungssicherheit) für ausreichend, um die Transportsicherheit zu garantieren?

4. Welche Schlußfolgerung zieht die Bundesregierung daraus, daß bei dem Unfall in Apach diese Mindestanforderungen bereits nahezu überschritten wurden?
5. Welche Transportbehältnisse vom Typ B (bitte aufgeschlüsselt nach genauer Hersteller- und Typbezeichnung) wurden in den letzten zehn Jahren zum Transport hochradioaktiver Substanzen in der Bundesrepublik Deutschland auf den folgenden Transportstrecken eingesetzt:
 - a) von deutschen Atomkraftwerken zu den Wiederaufarbeitungsanlagen in La Hague und Sellafield,
 - b) von deutschen Atomkraftwerken zu Zwischenlagern in der Bundesrepublik Deutschland,
 - c) im Transportverkehr zwischen deutschen Atomkraftwerken,
 - d) von den Wiederaufarbeitungsanlagen in La Hague und Sellafield in bundesdeutsche Zwischenlager und in das nach DDR-Recht genehmigte „Endlager“ in Morsleben (bitte nach Zielort aufschlüsseln),
 - e) im Transitverkehr durch die Bundesrepublik Deutschland?
6. Wie beurteilt die Bundesregierung die Transportsicherheit im direkten Vergleich zwischen den deutschen Castor-Transportbehältern und den zehn international gebräuchlichsten Typ-B-Transportbehältern?

Wurden diesbezüglich vergleichende Untersuchungen durchgeführt, und durch wen?
7. Hält die Bundesregierung den Einsatz eines „reparierten“ Castor-Transportbehälters (ARD-Nachtmagazin vom 4. März 1997) für geeignet, um eine maximale Sicherheit während des Transportes und Dauerdichtheit während der Zwischenlagerung zu gewährleisten?
8. Wie begründet es die Bundesregierung, daß bei der Typgenehmigung der neuen Castor-Transportbehältnisse keine konkreten Aufprallversuche unternommen wurden, und ist eine nachträgliche Prüfung beabsichtigt?

III. Haftung bei Transportunfällen mit radioaktivem Material

1. Wer trägt zu welchen Teilen welches Haftungsrisiko, wenn sich ein schwerwiegender Transportunfall ereignet und gegebenenfalls Radioaktivität freigesetzt wird?

IV. Betriebssicherheit der DB AG vor dem Hintergrund des Stockstadt-Zwischenfalls

1. Hat die Bundesregierung einen Bericht über den Vorfall am 15. Februar 1997 bei Stockstadt angefordert, bei dem fünf Waggons eines Güterzuges unkontrolliert auf die Bahnstrecke von Darmstadt nach Aschaffenburg gerollt sind, und wann liegt dieser vor?

2. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß über die Bahnlinie Darmstadt–Aschaffenburg bereits Transporte von hochradioaktivem Abfall, abgebrannten Brennelementen oder weiterem Atom Müll aus Atomkraftwerken durchgeführt worden sind?
3. Beabsichtigt die Bundesregierung, Atom Mülltransporte bis zur Klärung des Vorfalls zu unterbinden oder einzuschränken, und wenn ja: Wie?
4. Welche Gefahrguttransporte über die Bahnlinie Darmstadt–Aschaffenburg, aufgeschlüsselt nach transportierten Substanzen und Mengen, sind der Bundesregierung bekannt?
5. Welche Initiativen plant die Bundesregierung zu ergreifen, um die Sicherheit des Schienen- und Straßenverkehrs dahingehend zu verbessern, daß Vorfälle wie der oben beschriebene in Zukunft ausgeschlossen werden?

V. Kosten der Castor-Transporte

1. Welche Kosten sind nach der Bundesregierung vorliegenden Informationen der beteiligten Dienststellen und Bundesländer bzw. nach eigenen Erhebungen der Bundesregierung pro Transport im Rahmen der bisherigen drei Castor-Transporte in das atomare Zwischenlager in Gorleben für
 - a) reine Transportkosten,
 - b) Kosten für den Einsatz von Polizeikräften, aufgeschlüsselt nach:
 - aa) Besoldung/Vergütung von Stabspersonal u. a.,
 - bb) Besoldung/Vergütung einschließlich Zeiten für An- und Abreise,
 - cc) Mehrkostenpauschale (MKP) analog MKP-BGS,
 - dd) Mehrkostenpauschale für An- und Abmarsch analog MKP-BGS,
 - ee) Sachkosten: Mieten, Unterkünfte, Heizungs- und Reinigungskosten, Informations- und Kommunikationstechnologien (IuK) und Fernmeldewesen,
 - ff) Fahrzeug- und sonstige Transportkosten im Bereich der Polizei, Hubschrauber,
 - gg) angefallene und weder durch Freizeitausgleich noch Auszahlung abgegoltene Überstunden bei Polizeikräften,
 - c) Kosten für den Personaleinsatz von Bundesgrenzschutzeinheiten, auf der Berechnungsgrundlage, daß der Einsatz des Bundesgrenzschutzes im Rahmen von § 11 BGSg zur Unterstützung eines oder mehrerer Länder erfolgt wäre, aufgeschlüsselt nach:
 - aa) Besoldung/Vergütung von Stabspersonal u. a.,
 - bb) Besoldung/Vergütung einschließlich Zeiten für An- und Abreise,
 - cc) Mehrkostenpauschale nach MKP-BGS,

- dd) Mehrkostenpauschale für An- und Abmarsch nach MKP-BGS,
 - ee) Sachkosten: Mieten, Unterkünfte, Heizungs- und Reinigungskosten, IuK- und Fernmeldewesen,
 - ff) Fahrzeug- und sonstige Transportkosten im Bereich des Bundesgrenzschutzes, Hubschrauber,
 - gg) angefallene und weder durch Freizeitausgleich noch Auszahlung abgegoltene Überstunden bei Einheiten des Bundesgrenzschutzes,
- d) Kosten für den Einsatz von Personal des Verfassungsschutzes des Bundes oder der Länder, aufgeschlüsselt nach:
- aa) angefallene und weder durch Freizeitausgleich noch Auszahlung abgegoltene Überstunden bei Personal des Verfassungsschutzes des Bundes oder der Länder,
 - bb) Fahrzeug- und Materialkosten im Bereich des Verfassungsschutzes des Bundes oder der Länder,
- e) Bund oder Ländern in Rechnung gestellte Kosten der DB AG, aufgeschlüsselt nach Trassenkosten, Sach- und Personalaufwand,
- f) Bund oder Ländern in Rechnung gestellte weitere Kosten Dritter, aufgeschlüsselt nach Sach- und Personalaufwand sowie Schadensersatz,
- g) Kosten für die Behebung von Schäden an Kommunal-, Landes- oder Bundesfernstraßen
- angefallen, und wie hoch sind nach Kenntnisstand der Bundesregierung die jeweiligen Gesamtkosten?
2. Gedenkt die Bundesregierung, dem Land Niedersachsen Finanzmittel zum Ausgleich der entstandenen Kostenbelastung durch den Polizeieinsatz zur Verfügung zu stellen?
- Wenn ja, in welcher Höhe?
- Wenn nein, wie gedenkt die Bundesregierung etwaige Ansprüche des Landes Niedersachsen abzuwehren?
3. Beabsichtigt die Bundesregierung, die ihr entstandenen oder ggf. entstehenden Kosten für die Sicherung von Atom-Transporten an die Betreiber der Atomanlagen weiterzugeben?
- Wenn ja, ist eine Vollkostendeckung beabsichtigt?
- Wenn nein, wieso nicht?
4. Wenn die vorausgegangene Frage verneint wurde: Hält die Bundesregierung das Prinzip der Verursacherhaftung für gewährleistet, wenn zum einen rechtskräftig verurteilten Demonstranten Kosten für den erfolgten Polizeieinsatz angelastet werden, zum anderen eine Kostenanlastung für die notwendigen Sicherheits- und Sicherungsmaßnahmen bei

Atomtransporten gegenüber den Betreibern von Atom-
anlagen nicht erfolgt?

Wie begründet die Bundesregierung diese Diskrepanz?

Bonn, den 18. März 1997

Gila Altmann (Aurich)

Ursula Schönberger

Helmut Wilhelm (Amberg)

Elisabeth Altmann (Pommelsbrunn)

Angelika Beer

Amke Dietert-Scheuer

Ulrike Höfken

Michaela Hustedt

Steffi Lemke

Egbert Nitsch (Rendsburg)

Albert Schmidt (Hitzhofen)

Christian Sterzing

Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

