

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Ursula Schönberger, Helmut Wilhelm (Amberg), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 13/7248 –

Atomtransporte: Sicherheit und Kosten

Der im lothringischen Apach am 4. Februar 1997 verunglückte Atom-müll-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 Brennele-

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 18. April 1997 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

menten 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 Waggons eines Güterzuges bei Stockstadt unkontrolliert auf die Bahnstrecke von Darmstadt nach Aschaffenburg gerollt. Die Waggons 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 Güterwaggons 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.

Vorbemerkung

Auf die Vorbemerkung der Beantwortung der Kleinen Anfrage vom 13. Februar 1997 (Drucksache 13/6949) wird zunächst verwiesen.

Es wird nochmals betont, daß die für den Transport radioaktiver Stoffe geltenden Vorschriften für Transporte von radioaktiven Stoffen mit hoher Aktivität (z. B. abgebrannte Brennelemente) sogenannte Typ B-Behälter vorschreiben. Diese Behälter sind für hohe Unfallbelastungen ausgelegt, so daß gewährleistet ist, daß auch bei schwersten Unfällen eine unzulässige Freisetzung von Radioaktivität nicht zu erwarten ist.

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?

Gemäß § 4 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) sind die Eisenbahnen verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen und die Eisenbahninfrastruktur, Fahrzeuge und Zubehör sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten. Dies galt sinngemäß auch für die ehemalige Deutsche Bundesbahn.

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) untersucht ihre Bahnanlagen regelmäßig auf ihre ordnungsgemäße Beschaffenheit z. B. durch Meßfahrten mit besonderen Fahrzeugen auf den Strecken sowie Kontrollen der Weichen mit speziellen Meßgeräten. Im einzelnen richten sich Art, Umfang und Häufigkeit der Untersuchungen nach Zustand und Belastung der Bahnanlagen sowie nach der zugelassenen Geschwindigkeit. Hierbei liegen beispielsweise die

Kontrollintervalle für die Klammerspitzenverschlüsse von Weichen zwischen einem Monat und vier Monaten. Gleisbegehungen durch oberbautechnische Fachkräfte werden z. B. mindestens bis zu sechsmal je Jahr (bei Schnellfahrgeleisen) durchgeführt.

Die Intervalle für Messungen der Gleisgeometrie der Hauptgleise liegen zwischen drei Jahren bis zu zwei Monaten (bei sechs Messungen im Jahr).

Aufsichtsbehörde für die DB AG ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) (§ 5 Abs. 7 AEG), das die Einhaltung der im technischen Regelwerk vorgegebenen Fristen sowie den sicheren Zustand der Bahnanlagen stichprobenartig überprüft. Hierzu nehmen Mitarbeiter des EBA auch an den o. g. Meßfahrten und der Auswertung der Meßergebnisse teil.

2. Welche Veränderungen in den Zuständigkeiten haben sich
 - a) durch die Bahnreform,
 - b) durch mögliche Wechsel bei den beteiligten Transportfirmen ergeben?

Zu a)

Im Zuge der Bahnreform wurde das EBA als zuständige Aufsichtsbehörde für die Eisenbahnen des Bundes sowie für die Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz im Ausland geschaffen.

Vor der Bahnreform nahm diese Aufgabe die Deutsche Bundesbahn als Behörde des Bundes wahr.

Zu b)

Der Wechsel eines zugelassenen Eisenbahnverkehrsunternehmens hat keinen Einfluß auf die einzuhaltenden Sicherheitsmaßnahmen.

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 Auslandüberprüft?
Haben sich hier Veränderungen ergeben (vgl. Frage 2)?

Zu a)

Die von Castor- bzw. Typ B-Versandstück-Transporten genutzten Strecken unterliegen den gleichen Regelungen wie die anderen Strecken im Bereich der DB AG. Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

Zu b)

Detailaussagen zu Prüfungen der ausländischen Transportstrecken können nicht gemacht werden. Diese Strecken unterliegen der ausschließlichen Zuständigkeit der jeweiligen Staaten. Aus

dem langjährigen internationalen Erfahrungsaustausch der Bahnen ist bekannt, daß bei den europäischen Bahnen im Grundsatz die gleichen Anforderungen an die Gleisanlagen gestellt werden.

4. Sind hierbei in den letzten zehn Jahren Beanstandungen aufgetreten, und wenn ja, welche, und auf welchen Teilstrecken und wie wurden sie behoben? (bitte detailliert aufschlüsseln)

Alle Strecken werden so überwacht, daß Betriebsgefährdungen rechtzeitig erkannt und Gegenmaßnahmen getroffen werden können.

5. Hält die Bundesregierung die in der Bundesrepublik Deutschland diesbezüglich vorgenommenen Prüfungen für besser oder weitergehend als die in Frankreich erfolgenden Prüfungen?

Eine Beurteilung der Qualität der Prüfungen in Frankreich steht der Bundesregierung nicht zu.

6. Ist auszuschließen, daß Unfälle wie in Apach durch vorangegangene, unzureichend behobene Bahnbetriebsunfälle hervorgerufen werden können?

Unfälle durch unzureichende Beseitigung von Unfallfolgen sind im Verantwortungsbereich der DB AG nach menschlichem Ermessen auszuschließen.

7. Ist auszuschließen, daß Unfälle wie in Apach durch Anschläge hervorgerufen werden können?

Anschläge und Straftaten können nicht ausgeschlossen werden. In deren Folge kann es zu Unfällen kommen. Das Risiko möglicher Unfälle bei Castor-Transporten wird bei der DB AG durch ein erweitertes Bereitschaftskonzept sowie durch den Einsatz eines Zuges reduziert, der unmittelbar vor dem Castor-Transport die Strecke befährt.

8. Hält die Bundesregierung die im Unglücksfall Apach gemachten Erfahrungen mit der Sicherheit und Tauglichkeit von Schienestrecken für übertragbar auf die Sicherheit der bei Castor-Transporten gewählten Strecken?

Sollte sich bestätigen, daß der Unfall in Apach auf schlechten Gleiszustand zurückzuführen ist, wäre dies auf deutsche Verhältnisse nicht übertragbar. Unfälle wie der von Apach stellen keine nennenswerte Beanspruchung für die Typ B-Behälter dar.

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?

Bei der DB AG werden keine Mittelkürzungen vorgenommen, die das bestehende Sicherheitsniveau verringern. Auf stillgelegten Strecken verkehren keine Züge. Insofern stellt sich hier diese Frage nicht.

- 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?

Risiken, insbesondere solche durch Fehlverhalten des Eisenbahnpersonals, lassen sich nicht völlig ausschließen. Die DB AG regelt Aus-, Fortbildung und Überwachung des Betriebspersonals umfassend und entwickelt diese laufend weiter. Dementsprechend kann das Unfallrisiko auf ein Minimum reduziert werden. Im übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 1, 3 und 4 verwiesen.

2. Hält die Bundesregierung den Schutz von Bevölkerung und Umwelt vor radioaktiver Verseuchung auch nach dem Unfall in Apach für gewährleistet?

Ja.

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?

Ein Typ B-Versandstück muß folgenden Beanspruchungen standhalten:

1. Freier Fall aus 9 m Höhe auf ein unnachgiebiges Aufprallfundament in der Weise, daß das Prüfmuster den größtmöglichen Schaden erleidet; die Bedingung, daß das Fundament unnachgiebig ist, hat zur Folge, daß der Aufprall ganz wesentlich härter ist als beim Zusammenstoß mit einem realen Hindernis bei einem zu unterstellenden Verkehrsunfall.
2. Freier Fall aus 1 m Höhe auf einen Stahldorn von 15 cm Durchmesser.
3. Thermische Belastung von 800 °C über 30 Minuten Dauer.

4. Eintauchprüfung in Wasser über acht Stunden in 15 m Wassertiefe, wobei die Beanspruchungen nach 1. und 3. an demselben Versandstück sequentiell erfolgen müssen.

Der Sicherheitsnachweis kann wahlweise analytisch oder experimentell oder mit Hilfe kombinierter Methoden in kleinerem Maßstab geprüft werden.

Für Transporte bestrahlter Brennelemente sehen die IAEO-Empfehlungen seit 1985 zusätzlich vor:

5. Eintauchprüfung von 200 m Wassertiefe über eine Stunde an Verpackungen für abgebrannten Kernbrennstoff ab einem Radioaktivitätsinventar von 37 PetaBq (10^6 Ci), wobei der Bruch der dichten Umschließung auszuschließen ist.

Die Bundesregierung geht davon aus, daß durch die Einhaltung der IAEA-Prüfvorschriften die mechanische Belastung eines real zu unterstellenden Straßen- oder Eisenbahnunfalls von den Typ B-Versandstücken ohne Beeinträchtigung der Funktion abgedeckt werden.

4. Welche Schlußfolgerung zieht die Bundesregierung daraus, daß bei dem Unfall in Apach diese Mindestanforderungen bereits nahezu überschritten wurden?

Auf die Beantwortung der Frage 3 und die diesbezüglichen Ausführungen in der Kleinen Anfrage vom 13. Februar 1997 – Drucksache 13/6949 – wird verwiesen.

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?

Zu a)

Für Transporte nach La Hague und Sellafield wurden folgende Behälter verwendet: R 52, NTL 8/2, TN 17/2, TN 12/1, TN 12/2, TN 13/2, TN 9, TN 1, TCC 1, NTL 3, NTL 11, Castor S1 und Excellox6.

Zu b)

Für Transporte zur Zwischenlagerung wurden folgende Behälter verwendet: Castor lia, Castor Ib und Castor V/19.

Zu c)

Für derartige Transporte wurden Behälter vom Typ C 30 und Castor WWER 440 verwendet.

Zu d)

Von La Hague zum TBL Gorleben wurden Behälter vom Typ TS 28 V und Castor HAW 20/28 CG befördert.

Zu e)

In den letzten Jahren fanden keine Transitt Transporte von bestrahlten Brennelementen aus ausländischen Kernkraftwerken über das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland statt.

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?

Die einzuhaltenden Anforderungen nach den IAEA-Vorschriften stellen sicher, daß ein vergleichbares Sicherheitsniveau weltweit gewährleistet ist (siehe auch Frage 8).

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?

Herstellung und Betrieb eines Castor-Transportbehälters unterliegen ebenso wie eventuell notwendige Reparaturen (zur Wiederherstellung der Übereinstimmung eines Serienbehälters mit der zugelassenen Bauart) der Überwachung durch die hierfür zuständige Behörde, die Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM).

Nach Reparaturen, deren Zulässigkeit und Durchführung geprüft und von der BAM freigegeben wurden, ist von einer gleichwertigen Sicherheit des reparierten Behälters im Vergleich zur zugelassenen Behälterbauart auszugehen.

8. Wie begründet es die Bundesregierung, daß bei der Typgenehmigung der neuen Castor-Transportbehälter keine konkreten Aufprallversuche unternommen wurden, und ist eine nachträgliche Prüfung beabsichtigt?

Nach den verkehrsrechtlichen Vorschriften, die auf den weltweit vereinbarten „IAEA-Regulations for the Safe Transport of Radioactive Material“ basieren, kann die sicherheitstechnische Behälterprüfung nach folgenden Methoden, auch in beliebiger Kombination, erfolgen:

- a) Prüfungen an Behälter-Prototypen oder Serienmustern,
- b) Prüfungen an Modellen eines geeigneten Maßstabes,
- c) Bezugnahme auf frühere annähernd ähnliche Nachweise und
- d) Berechnungen oder begründete Betrachtungen.

Die BAM als zuständige Bundesbehörde hat bisher über 70 Fall- und Brandversuche an 13 verschiedenen Prüfmustern des Typs Castor und vergleichbarer Bauart durchgeführt. Auf der Basis der Erfahrungen aus diesen Versuchen und anderen wissenschaftlichen Untersuchungen sowie auf der Grundlage sorgfältiger Übertragbarkeitsbetrachtungen in Kombination mit geeigneten Berechnungsmethoden der Technischen Mechanik und Thermodynamik sind eindeutige Sicherheitsnachweise auch für modifizierte Castor-Behältervarianten möglich, ohne daß in jedem Einzelfall erneut experimentelle Prüfungen durchgeführt werden müssen. Dies ist insbesondere dann möglich, wenn technische Ähnlichkeitsbeziehungen wie bei den Varianten der Castor-Behälter, denen ein gleichwertiges Konstruktionsprinzip zugrunde liegt, gegeben sind. Es ist also festzustellen, daß jede zugelassene Behälterbauart einer detaillierten Prüfung der konstruktiven Sicherheit unterzogen wurde. Die Durchführung dieser Prüfung nach den o.g. Methoden a), b), c) und d) ist, wie u. a. die Oberverwaltungsgerichte Lüneburg (2. September 1996, Az. 7K4357/95) und Münster (30. Oktober 1996, Az. 21D2/89.AK) in ihren Urteilen betreffend die Rechtmäßigkeit der Genehmigungen der Zwischenlager Gorleben und Ahaus feststellten, nicht zu beanstanden, sondern entspricht dem Stand von Wissenschaft und Technik sowie der allgemeinen Ingenieurpraxis. Außerdem wurden an einem Originalbehälter, der weitgehende Ähnlichkeit mit Behältern des Typs Castor VII 9 bzw. Castor V/52 aufwies, in Japan Versuche durchgeführt, die als Erkenntnisquelle in deutschen Genehmigungsverfahren Berücksichtigung gefunden haben.

Jeder einzelne in Betrieb genommene Behälter wurde nach einem von der BAM genehmigten Qualitätssicherungs-Programm hergestellt und von der BAM und anderen unabhängigen Sachverständigen umfassend geprüft.

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?

Nach Artikel 4 des Pariser Atomhaftungsübereinkommens (Übereinkommen vom 29. Juli 1960 über die Haftung gegenüber Dritten auf dem Gebiet der Kernenergie in der Fassung des Zusatzprotokolls vom 28. Januar 1964 und des Protokolls vom 16. November 1982 in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. Juli 1985, BGBl. I S. 963) in Verbindung mit § 25 AtG ist für Schäden bei Kernmaterialtransporten in der Bundesrepublik Deutschland grundsätzlich der Inhaber der Kernanlage haftpflichtig, aus der die Kernmaterialien stammen, solange nicht aufgrund eines Vertrages

mit dem Anlageninhaber und nach Genehmigung durch die zuständige Behörde der Beförderer die Haftung übernommen hat. In der Praxis wird die Haftung bei internationalen Transporten regelmäßig vom Beförderer übernommen, bei dem auch die technische und administrative Abwicklung des Transports liegt. Die Haftung des Anlageninhabers bzw. Beförderers ist summenmäßig unbegrenzt.

Die für die Beförderung von radioaktiven Stoffen nach § 4 des Atomgesetzes erforderliche Vorsorge für die Erfüllung der gesetzlichen Schadensersatzverpflichtungen (Deckungsvorsorge) beträgt nach § 8 Abs. 4 der Atomrechtlichen Deckungsvorsorge-Verordnung (Verordnung über die Deckungsvorsorge nach dem Atomgesetz vom 25. Januar 1997 BGBl. I S. 220) bis zu 50 Mio. DM (Deckungssumme). Die Deckungsvorsorge erfaßt gesetzliche Schadensersatzverpflichtungen, die auf gesetzlichen Haftpflichtbestimmungen privatrechtlichen Inhalts beruhen. Fällt die Deckungsvorsorge aus irgendwelchen Gründen ganz oder teilweise aus oder übersteigt der Schaden die Deckungsvorsorge, dann tritt der Staat bis zum Zweifachen der Höchstgrenze der Deckungsvorsorge für den Ersatz der Schäden ein. Dies gilt im Sinne eines effektiven Opferschutzes für Schäden an dem Beförderungsmittel selbst und für Sachschäden nur dann, wenn die Befriedigung anderer Schadensersatzansprüche sichergestellt ist bzw. nur bis zur Höhe des genauen Wertes der beschädigten Sache. Für verbleibende Schäden werden über den Betrag der staatlichen Freistellung nach dem Atomgesetz hinaus von den Teilnehmerstaaten des Brüsseler Zusatzübereinkommens von 1963 (Zusatzübereinkommen vom 31. Januar 1963 zum Pariser Übereinkommen vom 29. Juli 1960 in der Fassung des Zusatzprotokolls vom 28. Januar 1964 und des Protokolls vom 16. November 1982 BGBl. 1976 II S. 310, 318, 1985 II S. 690) bis zu rd. 275 Mio. DM aufgebracht.

Ein Ausgleich von Nachteilen, die etwa aufgrund eines Beförderungsunfalls in einem Nachbarstaat zu Schäden in Deutschland und der Anwendung fremden Rechts führen, wird nach Maßgabe von § 38 AtG bis zum Höchstbetrag der staatlichen Freistellung durch den Bund gewährt. Zusätzlich stehen bei einem Unfall im Vertragsgebiet des Brüsseler Zusatzübereinkommens dessen Mittel auch für Schäden in Deutschland zur Verfügung.

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?

Ja.

Der Abschlußbericht liegt voraussichtlich Anfang Mai vor.

2. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß über die Bahnlinie Darmstadt–Aschaffenburg bereits Transporte von hochradioaktivem Abfall, abgebrannten Brennelementen oder weiterem Atomüll aus Atomkraftwerken durchgeführt worden sind?

Aufgrund des sicheren Transportkonzepts (unfallsichere Typ B-Behälter) können grundsätzlich alle Verkehrsträger und auch alle Eisenbahnstrecken benutzt werden. Die Strecke Darmstadt–Aschaffenburg wird wie jede andere Strecke für den Transport von Gefahrgütern genutzt.

Eine gesonderte Aufschlüsselung nach Art und Menge könnte nur mit einem unverhältnismäßigen Aufwand vorgenommen werden.

3. Beabsichtigt die Bundesregierung, Atomülltransporte bis zur Klärung des Vorfalles zu unterbinden oder einzuschränken, und wenn ja: Wie?

Nein.

4. Welche Gefahrguttransporte über die Bahnlinie Darmstadt–Aschaffenburg, aufgeschlüsselt nach transportierten Substanzen und Mengen, sind der Bundesregierung bekannt?

Auf die Beantwortung der Frage 2 wird verwiesen.

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?

Ob und ggf. welche Maßnahmen erforderlich sind, kann erst nach Abschluß der Untersuchung entschieden 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 BGSZ 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?

Zu a)

Es handelt sich um Transporte, die nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen abgewickelt werden, so daß hierzu keine Angaben gemacht werden können.

Zu b)

Informationen über die Kosten der Polizeikräfte der Länder fallen nicht in die Zuständigkeit der Bundesregierung.

Zu c)

Der Bundesgrenzschutz war bei den bisherigen drei Transporten sowohl im Rahmen seiner bahnpolizeilichen Zuständigkeit nach § 3 Bundesgrenzschutzgesetz (BGSZ) als auch zur Unterstützung der Länder gemäß § 11 BGSZ eingesetzt.

Auf der Berechnungsgrundlage, daß der Einsatz des Bundesgrenzschutzes im Rahmen von § 11 BGSZ zur Unterstützung eines Landes erfolgt wäre, sind im Rahmen des § 3 BGSZ insgesamt rd. 18,5 Mio. DM anzusetzen.

Davon entfallen auf die einzelnen Transporte:

	Gesamt	Personal	Hubschrauber	Sonstiges Material
April 1995	3,3 Mio. DM	2,0 Mio. DM	1,0 Mio. DM	0,3 Mio. DM
Mai 1996	6,8 Mio. DM	4,0 Mio. DM	2,0 Mio. DM	0,8 Mio. DM
März 1997	8,4 Mio. DM	5,5 Mio. DM	2,5 Mio. DM	0,8 Mio. DM

Für Unterstützungen auf Anforderung der Länder gemäß § 11 BGSg sind insgesamt rd. 2,75 Mio. DM anzusetzen.

Davon entfallen auf die einzelnen Transporte:

	Gesamt	Personal und Material	Hubschrauber
April 1995	256 000 DM	132 000 DM	124 000 DM
Mai 1996	589 000 DM	292 000 DM	297 000 DM
März 1997	1,9 Mio. DM	900 000 DM	1,0 Mio. DM

Überstunden der Polizeikräfte werden grundsätzlich durch Freizeit ausgeglichen.

Zu d)

Die Ausgaben für den Einsatz von Personal und Material des Bundesamtes für Verfassungsschutz unterliegen gemäß § 10a BHO (Geheimhaltungsbedürftige Angelegenheiten) der Kontrolle des Vertrauensgremiums des Deutschen Bundestages sowie – in beratender Funktion – gemäß § 2 Abs. 1 Satz 2 PKK-Gesetz der Parlamentarischen Kontrollkommission. Darüber hinaus wird die Parlamentarische Kontrollkommission gemäß § 2 Abs. 1 Satz 1 PKK-Gesetz von der Bundesregierung umfassend über die allgemeine Tätigkeit des Bundesamtes für Verfassungsschutz unterrichtet.

Zu e)

Keine, die DB AG stellt die Transportkosten sowie die Kosten für die im Zusammenhang mit den Castor-Transporten entstandenen Beschädigungen den Energieversorgungsunternehmen, die die Transporte bestellen, in Rechnung.

Zu f)

Angaben hierzu können nicht gemacht werden.

Zu g)

Angaben hierzu können nicht gemacht werden.

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?

Nein, künftige Gerichtsentscheidungen bleiben abzuwarten.

3. Beabsichtigt die Bundesregierung, die ihr entstanden 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?

Der Inhaber einer Genehmigung zur Beförderung von Kernbrennstoffen nach § 4 AtG hat u. a. Maßnahmen zu ergreifen, die den erforderlichen Schutz gegen Störmaßnahmen oder sonstige Einwirkungen Dritter gewährleisten (§ 4 Abs. 2 Nr. 5 AtG). Diese Kosten trägt alleine der Beförderer.

Kosten, die aufgrund des polizeilichen Einsatzes zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit dem Bund oder den Ländern entstanden sind, tragen diese – entsprechend ihren jeweiligen Zuständigkeiten – selbst. Polizeiliche Maßnahmen sind zur Gewährleistung der Schutzziele des Atomgesetzes aufgrund der Sicherheit der Transportbehälter und der physikalischen Form des Transportgutes nicht erforderlich.

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 Atomanlagen nicht erfolgt?

Wie begründet die Bundesregierung diese Diskrepanz?

Der Inhaber der Beförderungsgenehmigung ist nicht Verursacher der in Rede stehenden Einsatzmaßnahmen der Polizeien von Bund und Ländern. Daher kann er auch nicht für die entstandenen Kosten herangezogen werden.

Verursacher der polizeilichen Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit sind die Störer, d. h. die zur Gewalt gegen Sachgüter und gegen Menschen bereiten Demonstranten.

