

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Michel Brandt, Hubertus Zdebel, Heike Hänsel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 19/26325 –**

Castor-Transport von Sellafield nach Biblis im November 2020

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 3. und 4. November 2020 fand ein Transport mit hochradioaktivem Atommüll von Sellafield in Großbritannien nach Biblis in Hessen statt. Dieser Atommülltransport mit sechs Castor-Behältern HAW 28M war ursprünglich für April 2020 geplant, wurde aber kurz davor von der Bundesregierung aufgrund der Corona-Pandemie abgesagt (<https://www.spiegel.de/panorama/gesellschaft/coronavirus-castor-transport-abgesagt-ansteckungsgefahr-fuer-bundespolizisten-a-6e6b4b19-3c80-475e-a22c-51824cc2afb9>). Gleichwohl fand Anfang November 2020 der Castor-Transport während der zweiten Pandemie-Welle mit einer deutlich höheren Fallzahl an COVID-19-Erkrankungen als im Frühjahr statt (<https://experience.arcgis.com/experience/478220a4c454480e823b17327b2bf1d4>). Das Land Niedersachsen und die Gewerkschaft der Polizei hatten aufgrund der Pandemie-Situation eine Absage des Transports gefordert (https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/oldenburg_ostfriesland/Castor-transport-Polizeigewerkschaft-fordert-Absage,castortransport186.html).

Jeder einzelne Transport von hochradioaktivem Atommüll stellt nach Ansicht der Fragestellenden ein Gesundheitsrisiko für die Bevölkerung dar. Die Neutronenstrahlung aus dem Castor weist eine hohe Durchdringung auf, wird in neue Isotope umgewandelt und vom menschlichen Körper aufgenommen (<https://www.bund.net/themen/atomkraft/atommuell/castortransporte/>). Trotzdem wurden nach Ansicht der Fragestellenden nur unzureichende Maßnahmen zum Schutz der anwohnenden Bevölkerung getroffen und diese wurde auch nicht vorab vom Castor-Transport informiert. Die Bahnhöfe wurden nach Kenntnis der Fragestellenden bei der Durchfahrt des Castor-Zuges nicht geräumt.

In den nächsten Jahren sind zudem noch vier weitere Castor-Transporte geplant: von La Hague in Frankreich und von Sellafield nach Biblis in Hessen, Philippsburg in Baden-Württemberg, Isar in Bayern und nach Brokdorf in Schleswig-Holstein (https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/oldenburg_ostfriesland/Castor-Transport-ist-auf-dem-Weg-nach-Nordenham,castortransport184.html).

1. Wie viele Einsatzkräfte der Bundespolizei nahmen an dem Einsatz zur Begleitung des Castor-Transports teil?

Die Bundespolizei setzte anlässlich des Nukleartransportes aus Sellafield nach Biblis rund 5 650 eigene Kräfte ein. Weitere rund 550 Polizeivollzugsbeamtinnen und -beamte der Polizeien der Länder Sachsen, Hamburg und Bremen unterstützten die Bundespolizei bei der Einsatzbewältigung.

2. Wie viele Einsatzkräfte der Landespolizeien nahmen nach Kenntnis der Bundesregierung an dem Einsatz zur Begleitung des Castor-Transports teil (bitte jeweils nach Bundesländern und Anzahl der Einsatzkräfte aufschlüsseln)?

Angaben zu Angelegenheiten der Polizeien der Länder obliegen den jeweiligen Landesregierungen.

3. Wie begründet die Bundesregierung den Einsatz der hohen Anzahl von Beamtinnen und Beamten, insbesondere vor dem Hintergrund der Pandemie-Situation?

Die Planung des Kräfteansatzes ist das Ergebnis der polizeilichen Lagebeurteilung. Diese hat neben rechtlichen Vorgaben auch die vorliegenden Lageerkennnisse zum Inhalt.

4. Warum wurde der Castor-Transport auf dem bisherigen Höhepunkt der Corona-Pandemie mit teils über 20 000 Neuerkrankungen je Tag durchgeführt?
5. Aus welchen Gründen wurde den Forderungen des Landes Niedersachsen und der Gewerkschaft der Polizei, den Transport aufgrund der Pandemie-Situation abzusagen, nicht entsprochen?

Die Fragen 4 und 5 werden gemeinsam beantwortet.

Deutschland ist zur Rückübernahme der hochradioaktiven Abfälle aus Sellafield, die im Rahmen der Wiederaufarbeitung von Brennelementen aus deutschen Kernkraftwerken angefallen sind, verpflichtet. Die hierfür notwendige Beförderungsgenehmigung für sechs Behälter lief am 31. Dezember 2020 aus. Eine erneute Verschiebung des Transportes hätte erhebliche genehmigungsrechtliche Folgen und im Vereinigten Königreich umfangreiche und hochkomplexe technische Verfahren zur Folge gehabt. Unter Berücksichtigung der Gesamtumstände ist innerhalb der Bundesregierung und in Abstimmung mit den betroffenen Ländern entschieden worden, den Transport im Herbst 2020 durchzuführen.

6. Wie erfolgte ein wirksamer Schutz der Einsatzkräfte vor COVID-19?

Die Bundespolizei hat für ihre Einsatzkräfte ein gesondertes Hygienekonzept erstellt. Damit erfolgte eine größtmögliche Reduzierung der Infektionsgefahren. Der Einsatz sowie die Unterbringung und Versorgung der Beamtinnen und Beamten unterlag neben den ansonsten geltenden „AHA“-Regeln insbesondere einer strikten Kohortenregelung. Eine Kohorte bestand dabei aus maximal 35 Polizeivollzugsbeamtinnen und -beamten. Die Unterbringung der Einsatzkräfte erfolgt dabei grundsätzlich in Einzelzimmern.

7. Wie wurde die Unterbringung aller Einsatzkräfte in „Einzelzimmern“ mit Blick darauf realisiert, dass tausende Einsatzkräfte beteiligt waren und Beherbergungsstätten aufgrund der Vorgaben der Bundesregierung geschlossen waren (bitte jeweils die Unterkünfte und Anzahl der Einzelzimmer auflisten, siehe Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 13 des Abgeordneten Michel Brandt auf Bundestagsdrucksache 19/23819)?

Entsprechend den jeweils geltenden Infektionsschutzbestimmung der Länder waren zum Zeitpunkt des Einsatzes in den Unterkünften nur Übernachtung zu touristischen Zwecken untersagt.

Die Bundespolizei hat für die Einsatzkräfte bei 236 Hotels insgesamt 6 876 Einzelzimmer gebucht.

Für einige Einsatzkräfte mussten während des Einsatzes Unterkünfte an unterschiedlichen Orten gebucht werden, da die Bundespolizei sie während des Transportes an verschiedenen Orten entlang der Transportstrecke einsetze. Darüber hinaus war bei kurzfristigen unvorhersehbaren Kräfteverschiebungen eine Stornierung der Unterkünfte nicht mehr möglich. Aus den vorgenannten Gründen ist die Anzahl der gebuchten Einzelzimmer im Vergleich zu den insgesamt eingesetzten Kräften höher.

8. Wie hoch waren die Kosten für die Unterbringung der Beamtinnen und Beamten der Bundespolizei?

Der Bundespolizei entstanden für die Unterbringung der Einsatzkräfte Kosten in Höhe von rund 1,8 Mio. Euro.

9. Wie hoch waren die Kosten für den Castor-Transport nach Kenntnis der Bundesregierung insgesamt?

Die Kosten für den Transport der hochradioaktiven Abfälle von Sellafield in das Zwischenlager Biblis trägt die Energiewirtschaft. Die anfallenden Kosten für polizeiliche Schutzmaßnahmen verteilen sich auf die Bundespolizei und die Polizeien der vom Transport betroffenen Bundesländer. Der Bundesregierung liegt daher keine Gesamtkostenübersicht vor.

10. In welcher Höhe hat der Bund den Ländern Kosten für den Castor-Transport erstattet (bitte jeweils nach einzelnen Ländern und erstatteten Kosten aufschlüsseln)?

Bislang haben nur Hamburg (281 839,49 Euro) und Brandenburg (14 386,96 Euro) die im Rahmen der polizeilichen Unterstützung der Bundespolizei angefallenen Mehrkosten gegenüber dem Bund geltend gemacht. Diese werden derzeit geprüft und sodann den Ländern erstattet.

11. In welcher Gruppengröße und mit welchen Fahrzeugen wurde der Transport der Einsatzkräfte der Bundespolizei so durchgeführt, dass eine Ausbreitung des Coronavirus vermieden wurde?

Der Einsatz der Bundespolizei erfolgte anlass- und lageabhängig überwiegend mit sogenannten Halbgruppenfahrzeugen. In diesen Fahrzeugen können grundsätzlich bis zu fünf Einsatzkräfte mit entsprechender Ausrüstung befördert werden. Darüber hinaus wird auf die Antwort zu Frage 13 verwiesen.

12. In welcher Gruppengröße und mit welchen Fahrzeugen wurde nach Kenntnis der Bundesregierung der Transport der Einsatzkräfte der Landespolizeien so durchgeführt, dass eine Ausbreitung des Coronavirus vermieden wurde?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

13. Wie viele Mannschaftsbusse wurden nach Kenntnis der Bundesregierung am Bahnhof Biblis für den Abtransport der Polizeikräfte eingesetzt, und wie viele Beamtinnen und Beamte wurden je Bus transportiert?

Für die Abreise von Kräften der Bundespolizei in Biblis sind insgesamt neun Mannschaftsbusse, besetzt mit jeweils ca. 30 Personen, eingesetzt worden. Darüber hinaus wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

14. Inwieweit ist der gemeinsame Transport von Einsatzkräften in Mannschaftsbussen aus Sicht der Bundesregierung unter den im November vorherrschenden Pandemiebedingungen so realisierbar gewesen, dass eine Ausbreitung des Coronavirus vermieden und die AHA-Regeln eingehalten werden konnten?

Es wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

15. Wie viele Corona-Tests wurden im Rahmen des Castor-Transports an Beamtinnen und Beamten der Bundespolizei jeweils vor und nach dem Einsatz durchgeführt?

Die Bundespolizei hat im Vorfeld 2 540 und im Nachgang des Einsatzes 195 Einsatzkräfte auf eine mögliche Infektion mit dem SARS-CoV-2 Virus getestet.

16. Wie viele Corona-Tests wurden nach Kenntnis der Bundesregierung im Rahmen des Castor-Transports an Beamtinnen und Beamten der Landespolizeien jeweils vor und nach dem Einsatz durchgeführt?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

17. Wie viele Corona-Tests waren bei Beamtinnen und Beamten der Bundespolizei jeweils vor und nach dem Einsatz positiv?

Im Vorfeld hat die Bundespolizei acht positive Testergebnisse festgestellt. Im Nachgang des Einsatzes fielen 14 Tests positiv aus.

18. Wie viele Corona-Tests waren nach Kenntnis der Bundesregierung bei Beamtinnen und Beamten der Landespolizeien jeweils vor und nach dem Einsatz positiv?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

19. Wie hoch waren die Gesamtkosten des Bundes für den Polizeieinsatz beim Castor-Transport?

Die einsatzbedingten Mehrkosten (Abgeltung Mehrarbeit, Erschwerniszulagen, Dienstreisen, Unterbringung, Verpflegung sowie Führungs- und Einsatzmittel) der Bundespolizei beliefen sich auf rund 7 Mio. Euro.

20. Warum hat die Bundesregierung nicht zusätzliche Schutzmaßnahmen für die anwohnende Bevölkerung ergriffen, was aus Sicht der Fragesteller erforderlich gewesen wäre?

Die für die Rückführung von radioaktiven Abfällen aus der Wiederaufarbeitung einzuhaltenden gefahrgutrechtlichen Beförderungsvorschriften (IMDG Code und RID) gewährleisten den sicheren Transport und damit die Einhaltung des gesetzlichen Strahlenschutzes nicht nur bei der störungsfreien Beförderung, sondern auch bei Unfällen. Dadurch werden höchste Sicherheitsmaßstäbe bei Transporten dieses Materials gewährleistet, unabhängig vom Zeitpunkt einer Beförderung, der jeweiligen Strecke oder von Zwischenfällen beim Transport. Entsprechendes gilt auch für den erforderlichen Schutz gegen Störmaßnahmen oder sonstige Einwirkungen Dritter. In der für die Rückführung erteilten Beförderungsgenehmigung wurde zudem eine Polizeibegleitung als zusätzliche Maßnahme festgelegt, die dadurch zusätzlich zum Schutz der Bevölkerung beitrug.

21. War nach Kenntnis der Bundesregierung während der Schiffspassage von Barrow-in-Furness nach Nordenham das Kollisionswarnsystem AIS des Castor-Transportschiffs Pacific Grebe ausgeschaltet, und wenn ja, warum?

Die Entscheidung über die Ausschaltung des AIS lässt Rückschlüsse auf das behördliche sowie einsatztaktische Vorgehen bei derartigen Transporten zu. Bei Veröffentlichung dieser Informationen besteht für künftige Fälle die Gefahr, dass der reibungslose Ablauf eines Transportes gefährdet würde.

Die Antwort wird daher mit dem Geheimhaltungsgrad „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ gemäß § 2 Absatz 2 Nummer 4 der Verwaltungsvorschrift zum materiellen Geheimschutz des Bundesministeriums des Innern, für Bau und Heimat eingestuft und als Anlage übermittelt, die nicht zur Veröffentlichung bestimmt ist.*

22. Wie ist der Fall eines inaktiven AIS nach Einschätzung der Bundesregierung dahin gehend zu bewerten, dass Handelsschiffe der betreffenden Größenordnung nach den schiffahrtsrechtlichen Regelungen von IMO und SOLAS angewiesen sind, AIS zu nutzen?

Ein inaktives AIS führt dazu, dass andere Schiffe dieses Fahrzeug nicht über AIS sehen. Über Schiffsradar und Sicht wird das Schiff jedoch wahrgenommen. Das AIS ist kein primäres Navigationsinstrument, die Informationen stellen einen Zusatznutzen dar. Die Behörde kann auf der Grundlage von § 59 der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO) Ausnahmen von der Pflicht, Meldungen über AIS abzugeben, erteilen. Die Funktion von AIS besteht zum einen darin, dass die Meldepflicht des Schiffes gegenüber der Verkehrszentrale nach § 58 SeeSchStrO erleichtert wird. Diesen Meldepflichten, die für die

* Das Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat hat die Antwort als „VS – Nur für den Dienstgebrauch“ eingestuft. Die Antwort ist im Parlamentssekretariat des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort von Berechtigten eingesehen werden.

Überwachung durch die Verkehrszentrale und damit als Basis für die Maritime Verkehrssicherung von Bedeutung sind, kann jedoch (wie vor der Einführung von AIS) auch mit einer Funkmeldung und anschließender Radarerkenntnis sowie -beobachtung durch die Verkehrszentrale nachgekommen werden. Dementsprechend ist eine Befreiung nach § 59 SeeSchStrO von der Vorschrift des § 58 Absatz 3 SeeSchStrO möglich.

23. Welche Vorgaben gab es nach Kenntnis der Bundesregierung in der Transportgenehmigung für den Castor-Transport bezüglich der Verwendung des AIS?

Die Beförderungsgenehmigung umfasste Vorgaben für den Transport in deutschen Territorialgewässern, nach denen das Transportschiff von Polizeikräften zu begleiten war. Zur Verwendung des AIS gab es keine speziellen Festlegungen.

24. Welche Gefahrenbewertung gab es nach Kenntnis der Bundesregierung für die Schiffspassage insgesamt und insbesondere in Bezug auf ein abgeschaltetes AIS?

Es wird auf die Antwort zu Frage 21 verwiesen.

25. Welche Wasserfahrzeuge waren zur Begleitung bzw. Absicherung des Castor-Transports während der Schiffspassage eingesetzt, unter welcher Flagge fuhren diese, und was waren jeweils deren genaue Aufgaben?

Im Zuständigkeitsbereich der Bundespolizei (ausschließliche Wirtschaftszone [AWZ]) sind die Einsatzschiffe der Bundespolizei BP 81 „POTSDAM“ und BP 26 „ESCHWEGE“ eingesetzt worden. Die Einsatzschiffe hatten den Auftrag, das Transportschiff zu begleiten, um den reibungslosen Transport der Castorbehälter in der deutschen AWZ sicherzustellen. Des Weiteren war das Einsatzschiff „BORKUM“ der Bundeszollverwaltung im Rahmen der Voraufsicht und als Reserveschiff eingesetzt. Alle eingesetzten Einsatzschiffe fuhren unter deutscher Flagge.

Maßnahmen innerhalb des deutschen Küstenmeeres obliegen der Polizei des jeweils zuständigen Landes. Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

26. Wie lange dauerte im Hafen von Nordenham das Verladen der Transportbehälter vom Schiff auf den Zug, und was waren die Gründe für die Verladedauer?

Die Verladung der sechs CASTOR® HAW28M Behälter begann am 2. November 2020 gegen 9:10 Uhr nach Ankunft des Schiffes im Hafen Nordenham und endete am 3. November 2020 gegen 11:15 Uhr. Die Gesamtdauer der Verladung ist das Ergebnis der Summe der logistisch erforderlichen Einzelschritte für die Verladung der sechs Behälter vom Schiff auf den Zug (inklusive Zugzusammenstellung) unter Berücksichtigung der an den Genehmigungsinhaber gestellten behördlichen Anforderungen und erforderlichen Sicherungsmaßnahmen zur zuverlässigen und sicheren Durchführung der Verladung und des Transportes.

27. Wie hoch war die durchschnittliche Geschwindigkeit des Castor-Transports auf dem Schienenweg, und wie hoch waren die Durchfahrtgeschwindigkeiten in den Bahnhöfen, insbesondere von Bremer Hauptbahnhof, Achim, Kreiensen und Langenselbold?

Die zulässige Geschwindigkeit eines Zuges ergibt sich aus der Bauart der einzelnen Fahrzeuge, der Art und Länge des Zuges, den Bremsverhältnissen, den Streckenverhältnissen sowie den betrieblichen Verhältnissen. Die Festlegung der zulässigen Geschwindigkeit eines Zuges für den jeweiligen konkreten Streckenabschnitt erfolgt in Form eines Fahrplanes durch den Infrastrukturbetreiber DB Netz AG basierend auf Angaben des Eisenbahnverkehrsunternehmens. Die Einhaltung (bzw. bedarfsweise Reduzierung) der örtlich zulässigen Höchstgeschwindigkeit obliegt dem durchführenden Eisenbahnverkehrsunternehmen. Zu konkreten Geschwindigkeitsdaten liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

28. Auf welche völkerrechtlichen Vertragsverpflichtungen zur Rücknahme des Atommülls aus Sellafield nach Biblis bezieht sich die Bundesregierung für den Castor-Transport im November im Einzelnen, und wie begründet sie daraus hervorgehend den Zeitpunkt des Transports?

Der Rückführungstransport war zur Umsetzung völkerrechtlicher und auch EU-rechtlicher Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland und privatrechtlicher Verpflichtungen der Betreiber erforderlich. Die genehmigungsrechtlichen Voraussetzungen für die Durchführung des Transports waren gegeben. Darüber hinaus wird auf die Antworten zu den Fragen 4 bis 6 verwiesen.

29. Wann werden nach Kenntnis der Bundesregierung die weiteren Castor-Transporte nach Biblis, Philippsburg, Isar und Brokdorf stattfinden, und wie viele Einsatzkräfte der Bundespolizei sind dafür jeweils vorgesehen?

Die Termine für die noch ausstehenden Transporte nach Philippsburg, Isar und Brokdorf befinden sich noch in der Abstimmung mit den Wiederaufarbeitungsunternehmen in La Hague und Sellafield. Ein weiterer Transport nach Biblis ist nicht vorgesehen. Konkrete bundespolizeiliche Kräfteplanungen haben aus den zuvor genannten Gründen bislang noch nicht stattgefunden.

30. Wann wird nach Kenntnis der Bundesregierung für die einzelnen Standorte eine Einlagerungsgenehmigung für die weiteren Castorbehälter vorliegen?

Die Genehmigungen nach § 6 des Gesetzes über die friedliche Verwendung der Kernenergie und den Schutz gegen ihre Gefahren werden durch das Bundesamt für die Sicherheit der nuklearen Entsorgung erteilt, wenn die Genehmigungsvoraussetzungen erfüllt sind, insbesondere der Antragsteller, d. h. der Betreiber des jeweiligen Zwischenlagers alle Genehmigungsvoraussetzungen nachweisen konnte. Die Dauer eines Verfahrens wird von der Nachweisführung des Antragstellers bestimmt. Die Bundesregierung kann daher noch keinen Termin für die Erteilung der Genehmigungen nennen.

31. Welche Kenntnis hat die Bundesregierung dahingehend, dass gegen die Einlagerungsgenehmigung am Standort Biblis eine Klage anhängig ist, und inwieweit wird die Bundesregierung die noch ausstehenden Genehmigungen vom Ausgang anhängiger Klagen abhängig machen?

Die Aufbewahrung von Transport- und Lagerbehältern des Typs CASTOR® HAW28 mit HAW Glaskokillen aus der Wiederaufarbeitung in Sellafield (Vereinigtes Königreich) wurde durch die 9. Änderungsgenehmigung für das Zwischenlager Biblis gestattet. Gegen diese Genehmigung hat eine anerkannte Umweltvereinigung nach erfolglosem Widerspruch mit Schriftsatz vom 13. Oktober 2020 Klage erhoben und beantragt, diese Genehmigung aufzuheben. Der Klage ging ein Verfahren des einstweiligen Rechtsschutzes voraus. Mit Beschluss vom 21. Oktober 2020 hat der in beiden Verfahren zuständige Hessische Verwaltungsgerichtshof den im Eilrechtsverfahren gestellten Antrag der Umweltvereinigung abgelehnt.

Die Bundesregierung geht davon aus, dass die Rechtmäßigkeit der Genehmigung auch in dem anhängigen Hauptsacheverfahren bestätigt wird.