

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Ralph Lenkert, Victor Perli, Dr. Gesine Löttsch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 20/1103 –**

Geplantes Logistikzentrum für das Endlager Konrad – Schutz der Bevölkerung

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Gesellschaft für Zwischenlagerung mbH (BGZ) plant auf dem Gelände des ehemaligen Atomkraftwerks (AKW) Würgassen den Bau eines Logistikzentrums für das Endlager Konrad (LoK). Die Inbetriebnahme ist für 2027 geplant. Im LoK sollen „endlagerungsfähige Transportbehälter“ aus dem gesamten Bundesgebiet angeliefert, neu zusammengestellt und in einem Just-in-time-Verfahren zum Endlager Konrad verbracht werden. Das Vorhaben im Dreiländereck Hessen – Niedersachsen – Nordrhein-Westfalen bringt insbesondere durch die Transporte von Atommüll neue Gefahren in diese Region, die zur Information der Betroffenen angemessen eingeschätzt werden müssen. Auf dieser Grundlage müssen auch Vorsorgemaßnahmen zum Schutz der Bevölkerung getroffen werden.

Die BZG geht von werktäglich 20 Lkw-Transporten in das LoK aus. Als Zufahrtswege auf der Straße zum LoK werden fünf Zufahrtsrouten definiert.

Als regionaler Zufahrtsweg auf der Straße zum LoK wird beginnend an der Autobahn A 7 Ausfahrt Hann. Münden-Hedemünden, die Bundesstraße (B) 80 genannt. Auf der Strecke liegen die Gemeinden Reinhardshagen, Wesertal und Bad Karlshafen.

Die BGZ geht von werktäglich zehn Zugtransporten mit jeweils zwölf Transportcontainern in das LoK aus. Die Anlieferungen soll per Bahn über die Bahnkreuzungspunkte Ottbergen, Göttingen bzw. Northeim erfolgen. Anders als in den Anforderungen für die Standortsuche definiert, handelt es sich dabei jedoch um eine eingleisige Schienenverbindung, auf der Betriebsstörungen nicht auszuschließen sind. Dies kann ggf. zu einer Verlagerung der Transportstrecke führen. Mögliche Alternativstrecken bei Streckenstörungen wäre die Verbindung Kassel – Vellmar, Fuldataal – Hann. Münden bzw. Kassel – Hofgeismar – Warburg mit den betroffenen Kommunen Vellmar, Espenau, Immenhausen, Grebenstein, Liebenau, Hofgeismar.

In der Konzeptbeschreibung der BGZ für den Standort Würgassen wird angegeben, dass der An- und Abtransport von Abfallgebinden „vorrangig“ mit der Bahn erfolge (BGZ 2020: Logistikzentrum Konrad (LoK)-Konzeptbeschreibung für den Standort Konrad – Essen, S. 33).

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die BGZ geht von insgesamt maximal fünf Zugtransporten pro Werktag (Montag bis Freitag) von und zum LoK aus. Rechnet man die Leerfahrten mit ein, ergeben sich insgesamt maximal zehn Zugbewegungen von und zum LoK. Dabei sind sowohl die Transporte von den Standorten zum LoK, wie auch die Transporte zum Endlager Konrad umfasst. Entsprechendes gilt für die insgesamt maximal 20 Lkw-Transporte.

Die Hausleitung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) macht sich z. Zt. ein eigenes Bild von dem Prozess, mit dem in der letzten Legislaturperiode die Entscheidung auf den Standort Würiggassen fiel.

1. Wie ist bisherige Frequenz des Schwerlastverkehrs auf den für die Lkw-Transporte vorgesehenen Autobahnen (bitte nach Streckenabschnitt und Wochentagen aufschlüsseln)?
2. Welche Unfallschwerpunkte gibt es auf den für die Lkw-Transporte vorgesehenen Autobahn-Streckenabschnitte?
3. Wie viele Unfälle ereigneten sich auf den für die Lkw-Transporte vorgesehenen Autobahn-Streckenabschnitten im Zeitraum von 2016 bis 2021 (bitte aufschlüsseln)?
4. Wie viele Unfälle ereigneten sich nach Kenntnis der Bundesregierung auf den für die Lkw-Transporte vorgesehenen Autobahn-Streckenabschnitten im Zeitraum von 2016 bis 2021 (bitte nach Autobahn-Streckenabschnitt, Jahr und beteiligten Fahrzeugen (Schwerlastverkehr, Pkw, sonstige) aufschlüsseln)?
5. Wie ist die bisherige Frequenz des Schwerlastverkehrs, insbesondere in den Ortslagen, auf dieser Strecke?
6. Welche Unfallschwerpunkte gibt es auf dieser Strecke?
7. Wie viele Unfälle ereigneten sich nach Kenntnis der Bundesregierung auf der Strecke im Zeitraum von 2016 bis 2021 (bitte nach Ort bzw. Ortsteil, Jahr und beteiligten Fahrzeugen (Schwerlastverkehr, Pkw, sonstige) aufschlüsseln)?

Die Fragen 1 bis 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Es wird auf die Verkehrsstudie der NUSEC GmbH im Auftrag der BGZ Gesellschaft für Zwischenlagerung mbH verwiesen (abrufbar unter: https://bgz.de/wp-content/uploads/2022/01/Strassenanbindungen_LoK_Studie_NUSEC.pdf). Im Übrigen wird auf die Webseite der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und des Statistischen Bundesamtes verwiesen (abrufbar unter: <https://www.bast.de/DE/Statistik/Verkehrsdaten/Manuelle-Zaehlung.html>; <https://www.destatis.de/DE/Service/Statistik-Visualisiert/unfall-atlas.html>).

8. Kann die Bundesregierung rechtssicher ausschließen, dass eine Anlieferung auch über die Autobahn/Ausfahrt Kassel Nord, Vellmar, Hofgeismar, Trendelburg erfolgt?

In der oben genannten Verkehrsstudie der NUSEC GmbH wurden die fünf wahrscheinlichen Zufahrtswege vom und zum LoK näher betrachtet und unter-

sucht. Die in Bezug genommene Route ist nicht darunter. Grundsätzlich dürfen alle Strecken für die Transporte genutzt werden, die auf der Positivliste für Gefahrguttransporte stehen.

9. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass im Falle einer Betriebsstörung der ursprünglich geplanten Strecke auch die o. g. Bahnstrecken für den Schienentransport genutzt werden?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) kann dies nicht ausgeschlossen werden.

10. Welche weiteren Bahnstrecken kommen ggf. als Alternativstrecken für die Transporte infrage?

Nach Auskunft der DB AG dient als Übergabebahnhof zur Bedienung des Anschlusses Würzgassen der Bahnhof Lauenförde-Beverungen. Dieser kann über folgende Laufwege/Streckenabschnitte erreicht werden:

Göttingen/Northeim – Bodenfelde – Lauenförde-Beverungen,
Kreiensen/Altenbeken – Ottbergen – Lauenförde-Beverungen.

Eine Zuführung/Abführung der Transporte über jeden der genannten Laufwege ist alternativ möglich.

11. Sind die o. g. Bahnstrecken und Alternativstrecken für den Transport von Gefahrgütern zugelassen und uneingeschränkt schwerlastfähig?

Nach Auskunft der DB AG sind alle genannten Strecken für den Transport von Gefahrgütern zugelassen. Bei Bedarf müsste dies anlass- und transportbezogen gesondert geprüft werden.

12. Welche Auswirkungen hätte die Aufnahme zusätzlicher Zugverkehre auf den Alternativstrecken auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bzw. den schienengebundenen Personenverkehr?

Nach Auskunft der DB AG wären bestehende Personenverkehre durch entsprechende Planung nicht beeinträchtigt.

13. Welche weiteren Transportwege sind für Abfallbinde vorgesehen?
14. Wer wird aufgrund welcher Kriterien das Transportmittel bestimmen und die Route festlegen?

Die Fragen 13 und 14 werden aufgrund des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Ein Großteil der Transporte zum und nahezu alle Transporte vom LoK ins Endlager Konrad werden über die Bahn abgewickelt. Der Lkw-Verkehr spielt eine eher untergeordnete Rolle. Welche konkrete Strecke für einen bestimmten Transport letztlich genutzt wird, wird jeweils zeitnah vor dem Transport festgelegt. Grundsätzlich kommen alle Bahnstrecken, die für Güterverkehr geeignet sind, und alle Straßen, die auf der Positivliste für Gefahrguttransporte stehen, für die Transporte von schwach- und mittlerradioaktiven Abfällen in Frage. Jährlich finden in Deutschland rund 500 000 Transporte von radioaktiven Stoffen statt.

fen auf den Straßen und der Schiene statt. Die Transporte vom/zum LoK werden sich nicht von den anderen zahlreichen Transporten von schwach- und mittelradioaktiven Abfällen unterscheiden.

Die Transportstudie Konrad der Gesellschaft für Anlagen- und Reaktorsicherheit gGmbH (GRS) hat detaillierte Analysen zum erwarteten Transportaufkommen zum Endlager Konrad und zu dessen Charakterisierung durchgeführt (<https://www.grs.de/sites/default/files/publications/GRS-256%2520-%2520Corr.pdf>). Da es sich um dieselben Abfälle handelt, können die in der Transportstudie enthaltenen Ergebnisse auf das LoK übertragen werden.

15. In welchem Verhältnis wird die Nutzung der unterschiedlichen Transportmittel liegen?

Die Transportkapazität eines Zuges ist um ein Vielfaches höher als die eines Lkw. Mit einem normalen „Vollzug“ mit sechs Waggons (mit jeweils zwei Transportcontainern) werden zwölfmal mehr Abfallgebände transportiert als mit einem Lkw. Die Transporte zum LoK werden überwiegend und die Transporte zum Endlager Konrad fast ausschließlich mit der Bahn erfolgen. Das reduziert die Anzahl der Transporte, spart Ressourcen und minimiert so die Auswirkungen auf Mensch und Umwelt.

16. Wie lange dauert es bei den derzeit für den Transport vorgesehenen Transportbehältern im unbeschädigten Zustand bei einem Abstand von 2, 10 bzw. 30 Metern, um eine Strahlendosis von 1 Millisievert zu erhalten (bitte ggf. für die unterschiedlichen Typen auflisten)?

Für alle Transporte werden die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte für radioaktive Strahlung (siehe Strahlenschutzgesetz und Gefahrgutgesetz) selbstverständlich eingehalten, so dass eine Gefährdung der Bevölkerung ausgeschlossen werden kann. Dies wird auch von den zuständigen Aufsichtsbehörden überprüft. Eine Erhebung und Auswertung der radiologischen Daten von den in der Zwischenlagerung bei der BGZ befindlichen Abfallgebänden zeigt, dass die genannte Strahlendosis von einem Millisievert für einen Menschen auch dann unterschritten wird, wenn diese Person von rund 4 000 Lkw im Abstand von zwei Meter oder rund 18 000 Zügen im Abstand von fünf Meter im Jahr passiert wird und die Aufenthaltsdauer pro Transport zwei Minuten beträgt.

17. Wird der Katastrophenschutz bei Unfällen von Transporten von den Feuerwehren übernommen?

Wenn nein, wer übernimmt den Katastrophenschutz?

Wenn ja, welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um die Feuerwehren und insbesondere die freiwilligen Feuerwehren mit Fahrzeug, Gerät und ausgebildeten, tagverfügbaren Einsatzkräften auszustatten?

Transporte von radioaktiven Stoffen unterliegen den strengen Vorschriften des Strahlenschutzrechts und des Gefahrgüterrechts. Es handelt sich um Transporte der Gefahrgutklasse 7, die entsprechend gesichert sind. Der Katastrophenschutz ist Teil der allgemeinen Gefahrenabwehr und obliegt den Ländern. Im Allgemeinen gibt es Schwerpunkt-Feuerwehren, die über speziell ausgebildete Einheiten verfügen und für ihre speziellen Aufgaben Sondermittel für ihre Ausrüstung und fachliche Schulungen erhalten. Diese Schwerpunkt-Feuerwehren kön-

nen im Bedarfsfall auf die Kerntechnische Hilfsdienst GmbH (KHG) zurückgreifen.

18. Hat die Bundesregierung Kenntnisse über Erdfälle in den letzten 100 Jahren in einem Radius von 2 km um den geplanten Standort und in einem 2-km-Korridor um die Transportrouten?

Im unmittelbaren Bereich des Logistikzentrums ist kein Erdfall bekannt. Im Jahre 1976 wurde in einer Entfernung von etwa 1,8 km südwestlich der Weser ein Erdfall verzeichnet, der als fraglicher Erdfall beschrieben wurde. Im Übrigen liegen der DB AG und der Bundesregierung keine weiteren eigenen Informationen vor.

