

**32. Verhandlungstag
am 28.11.1992**

**Tagesordnungspunkt 5b:
Transporte**

Erörterungstermin Schacht Konrad

32. Tag, 28. November 1992

Rednerverzeichnis

Name	Seite
Baas	21
Blechner	9
Dr. Collin	4, 15, 20
Dr. Cosack	32
Eschemann	21
Gleim	6, 18
Gromöller	6, 7
Frau Keienburg	2, 3, 20
Erstes Kind	24
Zweitens Kind	24
Drittes Kind	24
Dr. Kopp	34
Frau Krüger	35
Kubitza	1
Dr. Lange	5, 12, 13, 26, 31, 34
Dr. Leiberich	33
Lipski	9
Neumann	7, 25
Ramacher	10
Frau Schermann	27, 31
Schiefelbein	18
Schneider	17
Dr. Schober	5, 14
Dr. Schwartz	13
Timm	15
Trustorff	23

(Beginn 10.19 Uhr)

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Meine Damen und Herren! Ich eröffne hiermit den heutigen Verhandlungstag und darf Sie für das Niedersächsische Umweltministerium als Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsverfahren "Schacht Konrad" herzlich begrüßen.

Die meisten von Ihnen werden es wissen, daß wir in diesem Planfeststellungsverfahren im Rahmen der Erörterung mit Ihnen als den Einwendern, die Bedenken gegen dieses Projekt haben, eine umfangreiche Tagesordnung abzuarbeiten haben. Der normale Erörterungsverlauf ist so weit gediehen, daß wir uns in Tagesordnungspunkt 3, Langzeitsicherheit, befinden.

Aufgrund des aktuellen Bedürfnisses machen wir seit gestern nachmittag einen Sprung in der Tagesordnung und verhandeln vorgezogen schon innerhalb des **Tagesordnungspunktes 5**, Störfälle und Unfälle, Transporte, die

Transportproblematik.

Es liegt mir eine Wortmeldeliste der Arbeitsgemeinschaft Schacht Konrad vor. Insbesondere wollen sich heute Einwander aus dem gewerkschaftlichen Bereich mit ihrer Einwendung an der Erörterung beteiligen.

Als erster soll Herr Werner Kubitzka von der IG Metall Salzgitter das Wort haben. Herr Kubitzka, bitte!

Kubitzka (EW):

Schönen Dank. - Meine Damen und Herren! Es ist schon interessant, was aus Namen alles gemacht wird. Aber unabhängig davon: Wir haben zu diesem heutigen Thema "Transporte" eine ganze Reihe von Bedenken, wie Sie das auch gleich zu spüren bekommen, gerade von den betrieblichen Vertretern.

Für uns ist das Thema Transportrisiko von erheblicher Bedeutung. Trotzdem mußten wir die Erfahrung machen, daß nach Herrn Minister Töpfer offensichtlich genau dieser Punkt nicht Gegenstand des Verfahrens sein soll, obwohl gerade zu diesem Themenkomplex ein erheblicher Teil an Einwendungen geltend gemacht worden ist.

Wir wissen, daß es durchaus eine Reihe von Studien zu Transportrisiken gibt. Auch unsere Kollegen von der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands haben eine entsprechende Studie veranlaßt, aber andere halt auch. Deshalb möchten wir natürlich auch die Einwendungen nicht nur behandelt wissen, sondern da möglichst konkrete Antworten haben.

Ich will mich hier auf drei Punkte beziehen, die der Deutsche Gewerkschaftsbund in seiner Einwendung geltend gemacht hat. Ich sage noch einmal und unterstreiche das auch, daß wir bitten, darauf möglichst einzugehen, weil es innerhalb der Metallerinnen und Metaller hier in Salzgitter einen großen Frust über das Verfahren, über den bisherigen Verfahrensablauf gibt.

(Lebhafter Beifall, Pfiffe und Buh-Rufe bei den Einwendern)

Die Kolleginnen und Kollegen in den Betrieben sind der Auffassung, das Verfahren ist eine Farce. - Ich unterbreche jetzt mal.

(Unter anhaltendem Beifall der Einwander, der in rhythmisches Klatschen übergeht, Pfiffen und Sirenengeheul tragen zahlreiche Einwander Transparente in den Saal.)

Ich setze fort. - Daß dieses Thema für uns bedeutungsvoll ist, ist, glaube ich, verständlich. Wir haben eine Reihe von Großbetrieben, die in unmittelbarer Nähe dieser Schachanlage liegen. Von daher laufen hier in Salzgitter eine Reihe von Transporten zusammen, hier konzentriert sich etwas. Entsprechend sind auch unsere Einwendungen darauf abgestellt.

Der erste Einwand, den ich hier vortragen möchte, und die ersten Bedenken lauten hier:

Das geplante Endlager wird nach unserem Kenntnisstand Atommülltransporte aus allen Teilen der Bundesrepublik und zumindest auch von den Wiederaufbereitungsanlagen in Cap La Hague, Frankreich, und Sellafield, Großbritannien, zum Schacht Konrad auslösen. Die Konzentration dieser täglichen Transporte in der Region um das geplante Endlager erreicht eine bisher unbekannte Höhe. Trotzdem geht der Plan auf die geplanten Abläufe dieser Transporte und mögliche Risiken, wie zum Beispiel Unfälle mit Freisetzungen, überhaupt nicht ein.

Der Plan vernachlässigt darüber hinaus die veränderte Lage nach der Vereinigung Deutschlands. Zunehmende Flugbewegungen erzwingen im Interesse der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer die Auslegung der Anlage auf den Störfall Flugzeugabsturz.

So der erste Einwand; und ich möchte gern vom Antragsteller wissen, ob er gedenkt, darauf einzugehen und genau diesen Punkt bei der ganzen Problematik mit aufzunehmen.

Den zweiten Einwand haben wir darauf abgestützt, daß die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die sich bei Ausübung ihres Berufes in unmittelbarer Nähe der Atommülltransporte zu Schacht Konrad aufhalten müssen - das sind zum Beispiel Bedienstete der Bahn, aber auch die Feuerwehr, der Katastrophenschutz und die Polizei -, nach unserer Auffassung unzumutbaren Gesundheitsbeeinträchtigungen und -gefahren ausgesetzt sind.

Auf die vorhin von mir erwähnte Studie der GdED eingehend wird darin belegt, daß Bahnarbeiter, die mit Atommüllwaggons hantieren, schon im unfallfreien Betrieb einer Strahlenbelastung ausgesetzt sind, die zumindest in gleicher Höhe mit derjenigen von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern, die in Atomkraftwerken beschäftigt sind, zu vergleichen ist, und zwar ohne daß sie als strahlenexponierte Personen eingestuft werden.

Auch hierauf hätte ich gern eine Antwort.

Der dritte Punkt ist der, daß im Zusammenhang mit dem Transport radioaktiver Abfälle zur Einlagerung im Schacht Konrad doch wenigstens zu prüfen bleibt, ob das Gelände der Deutschen Bundesbahn, auf dem diese Transporte stattfinden, so wie bisher unter die Gefahrgutverordnung fallen oder ob die Strahlenschutzverordnung hier Anwendung findet.

Auf diese drei Punkte hätte ich gern von Ihnen eine konkrete Antwort. Sie kann auch ausführlich sein. Ich bitte deshalb darum, weil, wie schon von mir erwähnt worden ist, von den Kollegen dieses Verfahren bisher als Farce gewertet worden ist, daß man auf viele gestellte Fragen keine Antwort bekommen hat. Das sollten Sie heute zumindest einmal ändern.

(Beifall, Pfiffe und Sirenengeheul bei den Einwendern)

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Danke sehr, Herr Kubitzka. - Meine Damen und Herren, wir haben für den heutigen Tag als sachverständige Auskunftgeber in diesem Verfahren und zum Zweck Ihrer Information die Vertreter der Abteilung des Bundesamtes für Strahlenschutz, die für Transportgenehmigungen innerhalb des Bundesamtes für Strahlenschutz verantwortlich sind, eingeladen. Sie sitzen nicht auf der Seite des Antragstellers, wo Herr Dr. Thomauske sitzt, sondern es ist die erste Reihe der Gutachterbänke; da sitzen Herr Dr. Collin und Herr Dr. Cosack vom Bundesamt für Strahlenschutz. Es sitzen neben ihnen von der Gesellschaft für Reaktorsicherheit Herr Dr. Lange und Herr Dr. Schwartz; sie sind beide beteiligt gewesen an der Erarbeitung einer Studie im Auftrag des Bundesumweltministers. Diese Studie beinhaltet die Abschätzung der Risiken von Transporten, die auf das Endlager Schacht Konrad zulaufen werden, sollte es als atomares Endlager in Betrieb genommen werden.

Gleichwohl richtet sich die Frage von Herrn Kubitzka zunächst an den Antragsteller. Deswegen meine Frage an Herrn Dr. Thomauske: Möchten Sie Stellung nehmen?

Dr. Thomauske (AS):

Da es sich heute um einen anderen Zuhörerkreis handelt als gestern, werden wir hier zunächst noch einmal die Rechtsauffassung darlegen, die in dem Vortrag eben auch angesprochen wurde. Ich gebe dazu das Wort zunächst weiter an die Kollegin und Mitarbeiterin der Anwaltskanzlei Kümmerlein und Partner, Frau Keienburg.

Frau Keienburg (BfS):

Herr Vorsitzender! Gegenstand dieses Verfahrens ist die Errichtung und Inbetriebnahme einer Anlage des Bundes zur Sicherstellung und zur Endlagerung radioaktiver Abfälle. Konkret geht es in diesem Verfahren um die

Planfeststellung der Schachanlage Konrad als Endlager für radioaktive Abfälle.

Sowohl der Prüfungsumfang als auch der Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sind auf die Anlage Schacht Konrad als solche beschränkt. Nicht Gegenstand dieses Verfahrens sind die Transporte radioaktiver Abfälle zu der Schachanlage Konrad.

(Pfiffe und Pfui-Rufe bei den Einwendern -
Zuruf: Jeden Tag die gleiche Verarschung
hier! - Weitere Zurufe)

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Meine Damen und Herren, wir müssen dem Antragsteller Gelegenheit geben, seine Auffassung hier darzulegen. Meine Damen und Herren, bitte, lassen Sie die Frau Kollegin ausreden.

Frau Keienburg (BfS):

Ich darf noch einmal wiederholen, was ich gerade sagte, Herr Vorsitzender. Unserer Auffassung nach sind die Transporte radioaktiver Abfälle zur Schachanlage Konrad nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

(Erneut Pfiffe und Zurufe von den Einwendern)

Die Transporte radioaktiver Abfälle sind nicht Bestandteil der Errichtung der Schachanlage Konrad als Endlager, und sie sind nicht Bestandteil des Betriebes der Schachanlage Konrad als Endlager.

Es liegt auf der Hand, daß die Transportvorgänge

(Zurufe)

von dem zulassungspflichtigen Errichtungstatbestand nicht umfaßt sein können. Aber auch der Betrieb einer kerntechnischen Anlage - hier des Endlagers Konrad - umfaßt nicht gleichzeitig auch den Transport von radioaktiven Stoffen außerhalb des Anlagengeländes.

Entscheidend ist nämlich, ob ein funktionaler Zusammenhang mit der Anlage besteht. Ein derart funktionaler Zusammenhang ist nur insoweit anzuerkennen, als sich die Transporte innerhalb des Anlagenzauns bewegen.

(Lachen und Pfiffe bei den Einwendern -
Anhaltende Zurufe)

Demzufolge sind auch diese sich innerhalb des Anlagenzauns bewegenden Transportvorgänge von dem Antragsteller, z. B. im Rahmen der Störfallanalyse, betrachtet worden.

Kein funktionaler Zusammenhang - und dies ist in mehreren obergerichtlichen Entscheidungen festgestellt worden - besteht bei Transportvorgängen außerhalb des Anlagenzauns.

(Zuruf: Da strahlt es aber auch!)

Zwar sind derartige Transporte - z. B. von Betriebsstoffen wie von Brennelementen von Kernkraftwerken oder hier radioaktiven Abfällen für ein Endlager - Voraussetzung für den Betrieb der entsprechenden Anlage, sie sind jedoch nicht Bestandteil des Betriebes und damit nicht Regelungsgegenstand des Planfeststellungsbeschlusses.

Ebensowenig unterfallen die Transporte dem Prüfungsumfang des Planfeststellungsverfahrens. Zwar kann in einem Planfeststellungsverfahren der Prüfungsumfang über den Regelungsgegenstand hinausgehen, ebenso wie der Regelungsgegenstand ist aber auch der Prüfungsumfang an dem jeweiligen planfestzustellenden Vorhaben orientiert und auf dieses begrenzt.

Keinesfalls kann der Prüfungsumfang Umstände einbeziehen, die nicht das Vorhaben als solches betreffen. Und um solche Umstände handelt es sich bei den Transporten.

(Eschemann (EW) (springt auf): Das sind gemachte Umstände von euch, weil ihr den ganzen Scheiß dahin haben möchtet! - Beifall und Pfiffe bei den Einwendern)

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Ich bitte Sie, nehmen Sie wieder Platz.

(Eschemann (EW): Seid froh, daß es nicht mehr solcher Burschen wie mich gibt; die hätten euch schon aufgewickelt. Das ist doch eine Sauerei, was Sie hier machen! Ihr seid Terroristen! - Lebhafter Beifall, der in rhythmisches Klatschen übergeht, und Pfiffe bei den Einwendern - Eschemann (EW): Hochkarätige Terroristen! - Sirenenengeheul - Weiterer Zuruf: Zugabel!

Bitte, fahren Sie fort.

Frau Keienburg (BfS):

Herr Vorsitzender! Die Transporte radioaktiver Abfälle, die nicht Gegenstand dieses Verfahrens sind, unterliegen aber einem gesonderten Prüfungsverfahren, in dem zeitnah und auf die jeweiligen Transportvorgänge bezogen eine konkrete Prüfung stattfindet. Dieses Prüfungsverfahren erfolgt entweder im Wege der Prüfung der Grundsätze des § 8 Strahlenschutzverordnung oder im Wege der Prüfung der Grundsätze der Gefahrgutverordnung Eisenbahn.

Vor diesem Hintergrund - lassen Sie mich dies noch einmal betonen - sind die Transporte der radioaktiven Abfälle im Rahmen dieses Verfahrens weder von der Planfeststellungsbehörde mitzuprüfen noch von ihr im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses mit zu genehmigen.

(Zuruf: Verarschung!)

Für den Erörterungstermin bedeutet dies folgendes: Da der Erörterungstermin als Teil der Öffentlich-

keitsbeteiligung über den Prüfungs- und Entscheidungsrahmen dieses Genehmigungsverfahrens nicht hinausgehen kann, sind im Rahmen dieses Erörterungstermins Transporte radioaktiver Abfälle nicht zu erörtern.

(Pfui-Rufe und Pfiffe bei den Einwendern)

Nach § 8 Abs. 2 AtVfV dient der Erörterungstermin allein dazu, die Einwendungen zu erörtern, die für die Prüfung der Genehmigungsvoraussetzungen des konkreten Vorhabens von Bedeutung sein können. Diese Bedingung wird von den Einwendungen, die sich auf die Transporte radioaktiver Abfälle außerhalb des Anlagenszauns beziehen, nicht erfüllt.

Lassen Sie mich daher zusammenfassend folgendes festhalten: Die Transporte radioaktiver Abfälle sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens und sind daher auch im Rahmen dieses Erörterungstermins nicht zu erörtern.

(Pfui-Rufe, Pfiffe, anhaltende Zurufe bei den Einwendern - Sirenenengeheul)

Wenn die Verhandlungsleitung sich gleichwohl dazu entschieden hat, Redebeiträge über Auswirkungen der Transporte radioaktiver Abfälle zuzulassen, so kann es sich hierbei aus Sicht des Antragstellers nur um eine Diskussion zur Information der interessierten Bevölkerung,

(Pfiffe bei den Einwendern - Eschemann (EW): Geht doch nach Hause, Mensch!)

nicht aber um eine an den Vorschriften der AtVfV orientierte zulässige Erörterung handeln.

Vielen Dank. - Ich darf das Wort noch einmal an Herrn Dr. Thomaske zurückgeben.

(Zuruf: Tschüß! Geh' nach Hause!)

Dr. Thomaske (AS):

Dies ist die Rechtsauffassung des Antragstellers. Sie ist auch die Rechtsauffassung des Bundesumweltministers,

(Pfui-Rufe und Pfiffe bei den Einwendern - Zurufe)

die diesem Erörterungstermin zugrunde zu legen ist. Er hat gleichwohl zugestanden, daß die Transportfrage, die in dieser Region eine wichtige Rolle spielt, hier diskutiert werden kann.

(Zuruf: Wie großzügig!)

Er hat darüber hinaus eine Studie erstellen lassen, in der die Transportsicherheit untersucht wird. Der Inhalt dieser Studie wird von der Gesellschaft für Anlagen- und Reaktorsicherheit hier vertreten. Zu diesem Zweck ist sie als sachverständiger Auskunftgeber von der Verhandlungsleitung eingeladen worden.

Dies bedeutet, daß die sachlichen und fachlichen Fragen, die hier zu den Transporten gestellt werden,

von der Gesellschaft für Anlagen- und Reaktorsicherheit beantwortet werden.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Danke sehr, Herr Dr. Thomauske. - Meine Damen und Herren, damit hier kein Mißverständnis auftritt: Herr Dr. Thomauske hat zutreffend darauf hingewiesen, daß es sich hier um die Auffassung des Bundesumweltministers handelt, daß Transporte nach seiner Auffassung nicht in dieses Genehmigungsverfahren gehören und von daher nicht durch die Planfeststellungsbehörde bei der Prüfung, ob ein Planfeststellungsbeschluß zu erlassen ist oder nicht, zu beachten seien.

(Zurufe)

Das Niedersächsische Umweltministerium hat in die-sem Planfeststellungsverfahren ziemlich klar und eindeutig immer wieder seine eigene Rechtsauffassung betont, die da lautet, daß diese Transporte in die Prüfung dieses Antrags hineingehören.

(Lebhafter Beifall bei den Einwendern)

Das Niedersächsische Umweltministerium ist der Auffassung, daß es entgegen dem Vortrag der Kollegin vom BfS keine obergerichtlichen Entscheidungen gibt - keine obergerichtlichen Entscheidungen gibt! -, die für ein atomrechtliches Planfeststellungsverfahren dieses als Prüfungsgegenstand ausschließt.

(Beifall bei den Einwendern)

Wir befinden uns hier in einem Planfeststellungsverfahren, das einmalig in der Rechtsgeschichte der Bundesrepublik Deutschland ist. Insofern ist es verwunderlich, wenn für dieses Planfeststellungsverfahren vorangegangene obergerichtliche Entscheidungen in der Sache reklamiert werden.

(Beifall bei den Einwendern)

Von daher ist es auch verwunderlich, wenn seitens des BfS der Hinweis erfolgt, diese Diskussion mit Ihnen sei keine Diskussion, die sich an der atomrechtlichen Verfahrensverordnung orientiert.

(Beifall bei den Einwendern)

Es ist deshalb verwunderlich, weil es nur richtig sein kann, wenn man den Rechtsstandpunkt verfolgt, daß die Transporte nicht in dieses Verfahren hineingehören.

Nun kommen wir in eine ziemlich interessante und prekäre Situation dadurch, daß der Rechtsstandpunkt seitens des Bundesumweltministers - dem wir uns, da er durch Weisung für uns verbindlich gemacht worden ist, zu fügen haben - insofern nicht konsequent aufrechterhalten wird, als seitens des Bundesumweltministers zugestanden wird - und hier hat er sein ausdrückliches Einverständnis auch erklärt -, daß wir gleichwohl mit Ihnen über Transporte reden können.

(Zuruf: Das bringt doch nichts! Wir können diskutieren, das bringt doch nichts!)

- Der Zuruf aus dem Publikum, "Das bringt doch nichts, wir können hier diskutieren!", ist ein Zuruf, dem ich die Berechtigung nicht absprechen kann.

(Lebhafter Beifall bei den Einwendern - Sirenengeheul)

Nun kann ich Sie nur bitten, ein klein wenig Verständnis für eine Planfeststellungsbehörde zu entwickeln, die durch die ihr übergeordnete Fachaufsichtsbehörde gezwungen wird, einen Rechtsstandpunkt einzunehmen, den sie aus inhaltlichen Erwägungen nicht teilen kann, und darf Sie nur bitten, die Verantwortlichkeit bei demjenigen zu suchen, der zu solchen Entscheidungen die entsprechenden Anordnungen getroffen hat.

(Piffe bei den Einwendern - Zurufe)

Inhaltlich sind durch den Beitrag von Herrn Kubitzka noch Fragen offengeblieben, die seitens des BfS nicht beantwortet worden sind. Ich kann diesbezüglich Herrn Dr. Collin vom BfS bitten, auf diese beiden Fragestellungen einzugehen. Herr Dr. Collin, bitte!

Dr. Collin (BfS):

Guten Tag! Es sind ja von dem Vertreter der IG Metall drei Fragen gestellt worden. Komplex 1: Aus allen Teilen Deutschlands und teilweise aus Frankreich und Großbritannien - -

(Zuruf: Lauter!)

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Herr Collin, können Sie versuchen, ein bißchen näher an das Mikrofon heranzukommen? Dann wird es in der Übertragung ein wenig lauter.

Dr. Collin (BfS):

Es sind von dem Vertreter der IG Metall drei Komplexe angesprochen worden:

- Komplex 1: Konzentration der Transporte aus allen Teilen Deutschlands und teilweise Rückführung von Abfällen aus Frankreich und Großbritannien.
- Komplex 2: Aufenthalt in der Nähe der Transporte, insbesondere der Bahnbediensteten, der Polizei, der Sanitäter im Falle des Falles.
- Komplex 3: Anwendung der Gefahrgutverordnung Eisenbahn bzw. der Strahlenschutzverordnung.

Lassen Sie mich an dieser Stelle mit dem Komplex 3 beginnen, mit der Frage: Was ist anzuwenden, die Gefahrgutverordnung Eisenbahn oder die Strahlenschutzverordnung? Hierzu ist ganz klar zu sagen: Für die Beförderung von sonstigen radioaktiven Stoffen und von kernbrennstoffhaltigen Abfällen sind der § 8 und die §§ 9 und 10 der Strahlenschutzverordnung zuständig.

Weiterhin möchte ich Ihnen aber einen Satz aus der amtlichen Begründung zur Strahlenschutzverordnung vorlesen, und zwar im Hinblick auf den Teil 3 der Strahlenschutzverordnung, der sich mit den Schutzvorschriften befaßt. Hier heißt es in der amtlichen Begründung:

"Mit Ausnahme der Strahlenschutzgrundsätze des § 28 beziehen sich im übrigen die Vorschriften der §§ 29 bis 80 jedoch nicht auf die Beförderung von radioaktiven Stoffen und die Ein- und Ausfuhr dieser Stoffe."

- Das heißt, die Schutzvorschriften sind ausschließlich in der Gefahrgutverordnung Eisenbahn beinhaltet.

Zu dem zweiten Komplex, Aufenthalt in der Nähe der Transporte, wurde auf eine Studie verwiesen, die im Auftrag der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands erstellt worden ist. Diese Studie lag uns vor. Wir haben sie auch sehr intensiv gelesen und dort eine Reihe von gravierenden Fehlern festgestellt; denn es muß beachtet werden, daß nicht nur die Dosisleistung an der Oberfläche der Behälter eine maßgebende und limitierende Rolle spielt, sondern auch die Dosisleistung in 1 m bzw. in 2 m Abstand.

Alle diese Forderungen müssen gleichzeitig erfüllt sein, so daß die Annahme, daß eine Oberflächendosisleistung an einem Container 2 bzw. 10 mSv betragen könnte, nicht möglich ist.

Zu dem dritten Komplex, der Konzentration von Transporten in der Nähe der geplanten Endlagerstätte und in diesem Zusammenhang der Konsequenzen aus der Wiedervereinigung Deutschlands, kann die Genehmigungsbehörde für Beförderungen keine Auskünfte geben. - Danke schön.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Danke sehr. Insofern bitte ich dann Herrn Dr. Lange von der GRS, soweit das mit eingeflossen ist, um Ergänzungen.

Dr. Lange (GRS):

Es ist schon angesprochen worden, daß mit dem Betrieb des Endlagers eine Konzentrierung von Transporten in der Region stattfinden würde. Das würde, um Ihnen eine Vorstellung zu geben, bei einschichtigem Betrieb auf den Antransport an Werktagen von fünf Eisenbahnwaggons und etwa drei Lkw hinauslaufen.

Wir haben uns mit der Frage auseinandergesetzt, welche Auswirkungen diese Transporte - einmal bezogen auf den bestimmungsgemäßen Transport, aber insbesondere auch auf mögliche Transportunfälle - für die Region bedeuten können. Bezüglich der Unfälle sind wir so vorgegangen, daß wir uns gefragt haben: Was kann durch mögliche Transportunfälle freigesetzt werden, und welche Strahlenexpositionen können damit verbunden sein? Wir haben aber gleichzeitig auch gefragt: Mit welcher Häufigkeit wäre mit solchen Ereignissen zu rechnen? Dabei beziehen sich die Aussagen

auf den gesamten Umkreis von 25 km rund um die Anlage.

Wenn man diesen Umkreis nimmt, so kann man für diese Region insgesamt sagen: Während einer erwarteten Betriebszeit des Endlagers von, sagen wir, 40 oder 50 Jahren ist aufgrund der Eigenschaften der Transportbehälter, des Sicherheitsniveaus der Transportmittel, seien es nun Straße oder Schiene, nicht damit zu rechnen, daß es in der Region zu einem Unfall mit Freisetzungen kommt.

(Piffe bei den Einwendern)

- Ich habe gesagt, es sei nicht damit zu rechnen, daß es kommt. Gleichwohl haben wir gefragt: In welcher Häufigkeit können solche Ereignisse auftreten, wenn man die Kombination von möglichen Auswirkungen in Verbindung mit möglichen Eintrittswahrscheinlichkeiten sieht? Wir sind in unserer Studie sehr sorgfältig vorgegangen, damit wir eine gute und abdeckende Datenbasis haben. Da ist unser Ergebnis: Mit diesen Transporten ist für die Region kein ins Gewicht fallendes erhöhtes Risiko verbunden.

(Piffe und Sirenengeheul. - Erregte Zurufe von den Einwendern)

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Danke sehr, Herr Dr. Lange. - Herr Dr. Schober.

(Zuruf: Das war ja wohl nichts, mein lieber Mann! - Der Zurufer begibt sich unter dem Beifall der Einwender, begleitet von rhythmischem Klatschen und Sirenengeheul an den Tisch der Sachverständigen und redet erregt auf diese ein)

- Ich darf Sie bitten, diesen Bereich zu verlassen!

(Beifall bei den Einwendern - Zuruf: Weiter!)

Herr Dr. Schober hat das Wort.

Dr. Schober (GB):

Zur Frage der Konzentration der Transporte in der Endlagerregion hatte Herr Dr. Lange von der GRS hier auch Zahlen genannt, die sich bezogen auf die Annahme 80 % Bahn und 20 % Straße; da waren 680 Lkw und der Rest durch Züge - Regelgüter und Ganzzugsendungen - angedacht. Das bezieht sich dann - das muß man dann aber auch dazusagen - auf den Einschichtbetrieb. Die Anlage ist ansonsten ja auch für die Abgabe radioaktiver Stoffe von vornherein für den Zweischichtbetrieb ausgelegt, also für 6.800 Transporteinheiten. Von daher müßte man im Grunde genommen auch diese Zahlen, die Herr Lange eben genannt hat, verdoppeln.

Zum anderen ist die Frage der Aufteilung Bahntransporte/Lkw in dem Verhältnis von 80:20 ein Erwartungswert, der nach meiner Ansicht schwer voraussehbar ist.

Wenn man sich die aktuellen Zahlen ansieht, die auch vom Bundesamt für Strahlenschutz für das Jahr 1990 für die Zahl der Kernbrennstofftransporte herausgegeben worden sind - ich sage bewußt "Kernbrennstofftransporte", weil radioaktive Abfälle nicht in dem Maße darunter fallen; insofern ist das Bild nicht ganz sicher übertragbar -, dann sind im Bundesgebiet 2.200 Transporte gelaufen. Davon sind ganze 120, also etwa 5 %, auf der Schiene transportiert worden. Insofern ist für mich wirklich die Frage, wie man jetzt voraussehen kann, daß in einigen Jahren 80 % auf der Schiene transportiert werden.

(Beifall bei den Einwendern)

Das zu diesem Gesichtspunkt. Der zweite Punkt war die Strahlenbelastung der Arbeitnehmer, insbesondere der Bediensteten auch der Bahn, Polizei, Feuerwehr; ich möchte hier gerade auf die Bediensteten des Beförderungspersonals eingehen. Da ist ja sehr häufig auch gesagt worden, die Belastung gehe in einen Bereich, bei dem auch Messungen erforderlich seien. Dies ist nach meiner Ansicht zum Teil auch geschehen. Auf der anderen Seite wird es durch neue Strahlenschutzregelungen, die hier in Kürze auch zur Geltung kommen werden, dazu kommen, daß ein sehr, sehr großer Kreis des Bahnpersonals und Rangierpersonals, der überhaupt mit der Beförderung befaßten Personen hier auch als sog. strahlenexponiertes Personal einzustufen sein wird, so daß dann von vornherein die entsprechende Dosisüberwachung und auch ärztliche Überwachung erforderlich werden. Die neuen Risikobetrachtungen werden das erforderlich machen. - Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Danke sehr, Herr Dr. Schober. - Ich rufe nun die nächste Wortmeldung auf; das ist Herr Heinz Gromöller, Betriebsratsvorsitzender der Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter. Bitte sehr!

Gromöller (EW-AGSK):

Herr Vorsitzender, bevor Sie mir das Wort erteilen, möchte ich darum bitten, daß Sie unseren Sachbeistand in dieser Frage, Herrn Gleim, erst einmal zu Wort kommen lassen. Ist das möglich?

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Wie bitte? Herrn Gleim?

Gromöller (EW-AGSK):

Ja.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Herr Gleim steht noch auf der Rednerliste. Ich habe insoweit eine Bitte, denn es ist nicht nur Herr Gleim, der sich gemeldet hat, sondern zugleich auch der Sach-

beistand Neumann. Wenn ich die Sachbeistände dann auf Beiträge sehr kurzer und dezidierter Art verpflichten kann, dann wäre ich bereit, so zu verfahren. Es kann jetzt nicht zu längeren Gegendarstellungen kommen; denn dann würden wir die Rednerliste nicht mehr einhalten können. Dann müßten wir irgendwann am Ende der von Ihnen eingereichten Rednerliste ausgiebiger Gelegenheit für Ihre Sachbeistände geben. Wenn das jetzt zwischendurch konzentriert passieren kann, dann wäre mir das aber auch sehr recht. - Herr Gleim signalisiert sein Einverständnis. Herr Neumann, wie sieht es bei Ihnen aus? - Auch ganz kurz und konzentriert. Gut. Dann zunächst Herr Gleim, danach Herr Neumann, und dann macht Herr Gromöller weiter. Bitte, Herr Gleim.

Gleim (EW-AGSK):

Ich werde versuchen, mich sehr, sehr kurz zu fassen, erlaube mir aber den rechtlichen Hinweis, daß ein Sachbeistand insoweit dann auch für eine von ihm vertretene Person sprechen kann, so daß es dieser längeren Ausführung Ihrerseits gar nicht bedurft hätte.

Ich möchte zunächst für den Deutschen Gewerkschaftsbund folgendes festhalten: Die ganz zentralen und wesentlichen Fragen der Transporte, der Durchführung der Transporte und der mit ihr verbundenen Risiken für die Bevölkerung und die Beschäftigten sind in den Planfeststellungsunterlagen nicht vorgelegt worden, sind im Planfeststellungsverfahren nicht erarbeitet worden und werden hier nicht - das hat die Antragstellerin ausdrücklich erklärt - im Sinne der Atomrechtlichen Verfahrensverordnung diskutiert.

Ich möchte, damit das dann auch protokollkundig wird, ausdrücklich darauf hinweisen, daß wir die eingeräumte Diskussionsmöglichkeit ausnutzen werden, daß wir damit aber nicht eine Wahrung unserer Rechte, diese für das Genehmigungsverfahren wesentlichen Punkte tatsächlich im Rechtssinne erörtert zu haben, annehmen können.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich möchte ganz kurz auf das eingehen, was die Kollegin Keienburg gesagt hat. Ich muß sagen: Ein Vortrag dieser Art erinnert so ein bißchen an den Bericht des Magdeburger Parteivorsitzenden zum vierten Parteitag über die Ziele des General- - -

(Beifall bei den Einwendern)

Das ist nicht unbedingt das, was ich unter freier Anwaltschaft verstehen würde.

(Beifall bei den Einwendern)

Allein in der Sache hat das Bundesamt einen klassischen Zirkelschluß in seiner Argumentation vorgebracht. Die Kollegin Keienburg hat gesagt - und da wird ihr keiner widersprechen -: Genehmigungsgegenstand ist all das, was einen funktionalen Zusammenhang hat

mit dem Betrieb der Anlage. Die Transporte haben diesen funktionalen Zusammenhang nicht; also sind sie hier nicht zu erörtern.

(Beifall bei den Einwendern)

Auf dieser Ebene der Argumentation kann man natürlich tagelang aneinander vorbeireden. Ich denke, daß wir und die vor Ort betroffenen Kolleginnen und Kollegen im Laufe der weiteren Versammlung - davon bin ich auch sehr überzeugt - dazu noch etwas sagen werden, wie sie diesen funktionalen Zusammenhang tatsächlich sehen. Jedenfalls gibt es im Bereich atomarer Transporte keine Jungfrauengeburt. Die Abfälle werden nicht hinter dem Zaun von "Schacht Konrad" gezeugt oder erzeugt oder erschaffen, sondern sie kommen dorthin. Und deshalb sind diese Dinge hier zu diskutieren.

Zu der rechtlichen Problematik werde ich mich später noch im Detail äußern.

(Beifall und Sirenengeheul bei den Einwendern)

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Danke sehr, Herr Gleim. - Herr Neumann bitte!

Neumann (EW-SZ):

Ich möchte auch nur ganz kurz auf den Beitrag des BfS eingehen. Gestern mußte sich das Bundesamt ja schon korrigieren mit der Aussage, daß alle Transporte zum "Schacht Konrad" genehmigungspflichtig seien. Hier wurde gestern eindeutig festgestellt, daß das so nicht richtig ist. Ich glaube, es ist jetzt noch einmal an der Zeit, sich zu korrigieren.

Der Antragsteller hat vorhin vorgetragen, daß die Genehmigungen für Transporte, wenn sie außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens erteilt werden, insbesondere für einzelne Transporte, zeitnah geschehe, und er hat daraus einen Vorteil abgeleitet. Dazu möchte ich nur kurz den § 8 der Strahlenschutzverordnung zitieren, in dem steht:

"Sie ist"

- also die Beförderungsgenehmigung -

"für den einzelnen Beförderungsvorgang zu erteilen, kann jedoch einem Antragsteller allgemein auf längstens drei Jahre erteilt werden, soweit die in § 1 Nr. 2 bis 4 des Atomgesetzes bezeichneten Zwecke nicht entgegenstehen."

Wer diesen § 1 liest und die Praxis der Genehmigungserteilung von Landesbehörden kennt, der weiß, daß diese Dreijahresregelung eher die Regel ist, weshalb von "zeitnah" wohl kaum gesprochen werden kann. - Danke.

(Beifall bei den Einwendern)

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Danke sehr, Herr Neumann. - Nunmehr Herr Gromöller. Bitte!

Gromöller (EW-AGSK):

Herr Vorsitzender! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich komme von den Verkehrsbetrieben Peine-Salzgitter, kurz gesagt VPS; so heißt der Betrieb, bei dem ich beschäftigt bin. Ich bin dort Betriebsratsvorsitzender und vertrete hier nicht nur meine persönliche Meinung, die ich zwar als Einzeleinwender auch vorgebracht habe, sondern ich vertrete hier unter anderem über 600 Sammeleinwendungen gegen die Transporte und gegen die Einlagerung in "Schacht Konrad".

Wenn wir einmal die Unternehmensstruktur betrachten, in der wir beschäftigt sind, dann können wir feststellen, daß aufgrund der Struktur dieses Unternehmens der Transport die Hauptaufgabe ist. Das heißt, im Zusammenhang mit der Umstrukturierung bei der Deutschen Bundesbahn wären die Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter sicherlich mit die ersten, die die Atomtransporte, wenn sie denn kommen sollten, aus dem Bereich Braunschweig bis zum "Schacht Konrad" abzufahren hätten.

Die Kollegen, die uns neuerdings alle vier Jahre wählen, haben uns eigentlich ein Mandat übertragen und uns aus dem Grund auch in die Pflicht genommen, Schaden von ihnen zu wenden, d.h. Vorsorge zu treffen, daß ihnen an Leib und Leben nichts passiert.

Diese Pflicht nehmen wir als Betriebsräte sehr ernst und unterscheiden uns damit eigentlich ganz deutlich von dem vom gesamten Volk gewählten Vertreter, nämlich dem Herrn Töpfer,

(Beifall bei den Einwendern)

der seiner Verpflichtung unserer Meinung nach nicht nachkommt, indem er nämlich Schaden von dem Volk abzuwenden hat; denn er betreibt die Politik für Millionäre und nicht für Millionen, und das muß aufhören.

(Beifall und Sirenengeheul bei den Einwendern)

Wir meinen, wir sollten an dieser Stelle auch einmal ganz deutlich kundtun, daß wir als die Beschäftigten der Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter mit jahrelanger Berufserfahrung ausgestattet sind. Das heißt, ich rede von 25 Jahren, die ich bei den VPS beschäftigt bin. Wir müssen eigentlich mal die betrieblichen Risiken ins Auge fassen, was eigentlich für Dinge passieren können.

Wir meinen, das Beispiel Northeim - vorhin schon einmal durch einen Zwischenruf kurz angedeutet - ist zwar ein sehr trauriges und unrühmliches Beispiel, das zeigt, welche Gefahren bei dem Transport überhaupt auftreten können. Wenn Sie Eisenbahner fragen würden, dann würden die sagen: "Es gibt im Berufsleben

eines Eisenbahners Dinge, die kann man nicht vorausberechnen; das sind einfach Dinge, die auftreten."

Das heißt, unserer Meinung nach ist es unabdingbar, daß im Zusammenhang mit den Erörterungen um das Planfeststellungsverfahren "Schacht Konrad" die Transportfrage mit an erster Stelle steht. Denn wie, bitte schön - das sollten Sie mir mal erklären -, kann eigentlich der Atommüll von Karlsruhe oder aus Frankreich oder aus England hierherkommen, wenn nicht über die Bahn oder die Straße? Das heißt, man muß natürlich die Einlagerung unmittelbar im Zusammenhang mit der Transportfrage betrachten. Wenn man dies nicht macht, handelt man fahrlässig und leichtsinnig und gefährdet viele Menschen.

(Beifall und Sirenengeheul bei den Einwendern)

Ich möchte jetzt noch einige Punkte in die Erörterung bringen, die einfach aus der Sicht unserer Beschäftigten zu sehen sind. Das heißt, wir sind ein Wirtschaftsunternehmen, und das hat eine sehr flexible Einsatzplanung. Man kann nicht davon ausgehen, daß es immer nur bestimmte Personen sind, daß es, wenn es zu diesen Transporten kommt, immer die gleichen Personen sind, die diese Transporte fahren. Vielmehr muß man davon ausgehen, daß ca. 200 Personen von rund 1.000 Belegschaftsmitgliedern sicherlich längere Zeit mit den Transporten beauftragt werden könnten. Von daher, so meinen wir, ist es nicht auf wenige beschränkt. Man müßte eigentlich die Gesamtbelegschaft in die Planung mit einbeziehen.

Vorhin ist schon einmal die Frage angesprochen worden, warum eigentlich die Eisenbahnbediensteten nicht zu strahlenexponierten Personen erklärt worden sind mit all den Untersuchungen, Vorsorge- und Schutzmöglichkeiten, die zum Beispiel für Kernkraftwerksarbeiter gelten. Welche Werte für Bahnbedienstete gelten und wie diese Werte ermittelt wurden, dazu sollten Sie vielleicht einmal Stellung nehmen. Das ist ja doch ganz interessant; denn in der Studie der GdED wird zu diesen Werten etwas anderes gesagt.

Ich möchte jetzt mal von Braunschweig ab. Ich will mich auf diesen Teil beschränken; denn nur da können wir verlässliche Auskünfte geben. Ich möchte einige Problempunkte aufzeigen, die aus Sicht der Eisenbahner passieren können.

Es gibt eine unterschiedliche Betrachtungsweise. Der erste Punkt, den ich hier anführen möchte, ist die Gefährdung durch Eisenbahnfahrzeuge. Nicht nur der Puffer von Northeim, der dort zu einem Chaos geführt hat, sondern sämtliche beweglichen Teile an dem Wagen können betroffen sein. Das können Heißläufer sein, d.h. festgefahrene Achsen, die schon in anderen Fällen zu erheblichen Bränden und auch zu Katastrophen geführt haben. Ich erinnere an Hannover-Linden. Es sind also, wie gesagt, alle beweglichen Teile.

Wenn ich mir den gesamten Gleis- und Schienenkörper anschau, dann kann ich bei uns im

täglichen Betriebsablauf feststellen, daß wir Schienenbrüche haben, daß wir Gleisverwerfungen haben, die allerdings nicht so häufig auftreten. Wir haben Beschädigungen an Weichen und an anderen Stelleneinrichtungen, die unter dem Strich dazu führen können, daß es zu Unfällen kommt, so daß dadurch auch bei uns Unfälle an der Tagesordnung sind.

Wir haben beim Transport weiter die Gefährdungen durch Straßenfahrzeuge zu sehen. Das heißt, die Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter überqueren einen Teil von Bahnübergängen. Der eine Bahnübergang, der sich kurz vor dem Hüttenzaun befindet, ist unserer Meinung nach besonders gefährdet, weil über diesen Bahnübergang ein erheblicher Teil von Tanklastwagen fährt, die das Benzin aus einem Tanklager in dem nahe liegenden betriebseigenen Hafen aus Salzgitter-Beddingen abfahren und diesen Bahnübergang sehr häufig befahren. Er ist daher ein weiteres Gefährdungspotential.

Wie so oft im Betriebsablauf ist auch das menschliche Versagen nicht auszuschließen. Des Weiteren sind - dies zur Untermauerung der Aussage - Gefahren durch kreuzende Züge nicht auszuschließen. Das ist ja keine eingleisige Strecke, sondern da bewegen sich Züge in allen Richtungen, weil wir ja die Gesamttransporte für die Preussag-Stahl abwickeln müssen.

Alles in allem ist hier also eine erhebliche Gefährdung anzunehmen; auszuschließen ist das jedenfalls nicht.

Des Weiteren gibt es auch im Bereich unserer Bahnanlagen ziemlich unwegsames Gelände, so daß zum Beispiel bei einem zu erwartenden Unfall Feuerwehr und Rettungsfahrzeuge den Unfallort nur schlecht erreichen können.

Die Aufzählung der Gefährdungspotentiale - das meine ich an dieser Stelle sagen zu können - ist nicht umfassend. Eisenbahner haben in diesem Zusammenhang viele Erfahrungen gesammelt. Wir halten es nach wie vor für leichtfertig, die Frage mit dem Satz abzutun, das sei nicht Gegenstand der Erörterung. Es ist ja schon sehr großzügig von Ihnen, daß wir heute wenigstens Fragen dazu stellen dürfen. Aber grundsätzlich, so meinen wir, gehört auch diese Frage mit in das Planfeststellungsverfahren hinein; denn Bahntransporte gehören einfach zu dem Gesamtkonzept "Schacht Konrad".

Eines kann ich Ihnen noch für Ihren Dienstherrn mitgeben. Sollte trotz aller Bedenken und Einwendungen die Weisung kommen, daß in "Schacht Konrad" in Salzgitter eingelagert werden muß, dann können Sie davon ausgehen, daß diese Transporte überhaupt nicht reibungslos abgewickelt werden können. Denn wir als gewerkschaftliche Funktionäre werde natürlich dafür sorgen, daß es zu massiven Arbeitsniederlegungen kommen wird, zum Teil auch zu massiven Arbeitsverweigerungen.

(Tosender, lang anhaltender Beifall und Sirenengeheul bei den Einwendern)

Meine Herren, wir haben nicht nur vor rund 50 Jahren verhindert, daß die damalige Militärmacht aus Großbritannien die Stahlwerke Peine-Salzgitter demonstriert hat, sondern wir werden auch verhindern, daß die Einlagerung in "Schacht Konrad" stattfindet.

(Erneut lang anhaltender, lärmender Beifall und Sirenengeheul bei den Einwendern)

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Meine Damen und Herren! In Anbetracht der fortgeschrittenen Zeit - das haben wir auch kurz so mit der AG "Schacht Konrad" und mit Herrn Volkmann abgesprochen - sollten wir nun so verfahren, daß wir unmittelbar die nächsten Redner anschließen, nämlich zunächst Herrn Lipski, danach Herrn Blechner und danach Herrn Ramacher. Im Anschluß daran sollten dann Antragsteller, Genehmigungsbehörde und Fachleute die Antworten zu geben versuchen.

Ich bitte jetzt als nächsten Redner Herrn Lipski, Vertrauenskörperleitung MAN Salzgitter, um seinen Beitrag. Bitte sehr, Herr Lipski.

Lipski (EW-AGSK):

Liebe Kolleginnen und Kollegen! Werter Vorsitzender! Ich stehe hier stellvertretend für über 3.500 Einzeleinwendungen mit den Fragestellungen: Geht Ihre Planung dahin, diesen strahlenden, aktiven, gefährlichen Müll mitten durch Europa, mitten durch Deutschland, mitten durch stark besiedelte Gebiete, ja mitten durch Wohngebiete auf Schienen und Straßen zu transportieren und gegebenenfalls, zum Beispiel auf Güterbahnhöfen, mitten in Stadtzentren zu rangieren, zu verschieben, stehenzulassen?

Welche Schutzmaßnahmen haben Sie für die Transportarbeiter vorgesehen, bzw. welche Strahlendosis wollen Sie ihnen zumuten?

Die gleiche Frage stellt sich für die gesamte Bevölkerung, die in der Nähe der Transportwege wohnt oder arbeitet.

Welche Maßnahmen werden getroffen, wenn es zu Unfällen kommt? Oder will man sich auf eine Ortsumbenennung à la Sellafield beschränken?

Gibt es Erkenntnisse dafür, wie sich das Zusammentreffen verschiedener Chemikalien mit der Radioaktivität unterschiedlichster Elemente auswirkt? Ich denke da zum Beispiel an die geplante Pyrolyse bei der PS AG?

Früher waren wir hier in dieser Region sog. Zonenrandgebiet. Nun aber befinden wir uns mitten in Deutschland. Die Folge davon ist ein wesentlich erhöhtes Verkehrsaufkommen sowohl auf der Straße als auch in der Luft.

Ein wesentlicher Punkt, da nicht nur die zivile, sondern auch der militärische Flugverkehr drastisch

zugewonnen hat, ist die Frage: Ist die Gefahr eines Absturzes, zum Beispiel auf "Schacht Konrad", in Ihre Planung eingeflossen?

Ich hoffe, daß diese Fragestellungen nicht so lapidar - das ist die Meinung von Herrn Töpfer -, sondern mit gesundem Menschenverstand beantwortet werden. - Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Danke sehr, Herr Lipski. - Nun Herr Blechner vom Betriebsausschuß VW Salzgitter.

Blechner (EW-IG Metall):

Mein Name ist Andreas Blechner gegen den Antragsteller.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich stehe hier stellvertretend für 9.200 Kolleginnen und Kollegen aus dem Volkswagenwerk Salzgitter. Das Volkswagenwerk Salzgitter liegt direkt, egal auf welchem Wege oder auf welchen Straßen man diesen Atommüll transportiert - der Zaun des Werkes ist fünf Meter von den Schienen entfernt -, man muß immer an diesem VW-Werk Salzgitter vorbei. Ich habe das hier schon einmal gesagt. Vielleicht ist es ja auch so, daß dieser Frust, den wir alle haben, deshalb auftaucht, weil man, egal was man sagt, immer den Eindruck hat, man spricht hier nicht mit Menschen, sondern mit Robotern von der Bundeszentrale für Umweltschutz.

(Beifall und Sirenengeheul bei den Einwendern)

Denn in der gleichen Stimmungslage und Gelassenheit, wie Herr Thomauske das hier macht, das kann einfach kein Mensch.

Letztendlich ist es so, daß wir auch unmittelbar in dem Abluftbereich des Schachtes liegen. Wir werden also durch die Niedrigstrahlung ständig mit belastet. Aber, was für uns noch viel schlimmer ist, das sind die möglichen Unfallgefahren. Vorhin wurde auch gesagt, daß ausgerechnet wurde, daß man hier mit überhaupt keinem Risiko eines Unfalls zu rechnen hat. Ich frage mich immer, was für Taschenrechner da benutzt werden. Wahrscheinlich stecken die an Steckdosen von Atomstrom.

(Beifall bei den Einwendern - Sirenengeheul)

Hätte man Solarrechner benutzt, dann wüßte man, daß man das auch vor Harrisburg gesagt hat, daß man das auch vor Tschernobyl gesagt hat.

(Beifall bei den Einwendern)

Vor Harrisburg hat man gesagt, daß sich ein möglicher GAU in einem Atomkraftwerk frühestens in sieben Millionen Jahren einstellen könnte. Das Ganze

hat noch nicht einmal fünf bis zehn Jahre gedauert. Das zu Ihren Berechnungen!

(Beifall bei den Einwendern)

Aber interessieren würde mich schon einmal, wie Sie überhaupt das Ganze berechnen. Es ist traurig, daß man mit Unglücken wie dem in Northeim überhaupt argumentieren muß. Aber es ist nun mal passiert. Und was da passiert ist, das kann jederzeit und jeden Tag an anderer Stelle sich wiederholen.

(Beifall bei den Einwendern)

Man muß sich auch einmal die Frage stellen, mit welcher Arroganz und Gelassenheit diese Bundesregierung in Kauf nimmt, daß ein ganzes Land in seiner Existenz gefährdet ist, das Land Niedersachsen. Wir produzieren Motoren für den gesamten VW-Konzern. Und es gibt Aussagen im Werk Salzgitter - es gibt zwar noch zwei weitere Motorenwerke, die aber nie diese Kapazitäten übernehmen könnten -, wenn es hier zu einem Unfall kommt, daß nicht nur das Werk Salzgitter geschlossen werden muß, sondern auch das Werk Wolfsburg, das Werk Emden und andere Werke nicht mit Motoren beliefert werden können.

Wenn man weiß, daß jeder zweite Arbeitsplatz in Niedersachsen von VW indirekt oder direkt abhängig ist, sollte man sich einmal überlegen, ob es wirklich so sinnvoll ist, daß in einer so dicht besiedelten Region und in einer Region, wo in unmittelbarer Nähe von 5 km 30 000 Menschen arbeiten, der Atom Müll von ganz Europa eingelagert werden muß.

(Beifall bei den Einwendern - Sirenengeheul)

Jeder Mensch, der einen gesunden Menschenverstand hat, würde, bevor er dieses Zeug produziert, überhaupt erst einmal überlegen: Wo kann ich es denn endlagern?

(Beifall bei den Einwendern)

Und wenn ich es endlagern kann, wie bekomme ich es dahin? Doch es hat hier wirklich den Anschein, als wenn der Bundesumweltminister oder Bundesumweltverhinderungsminister Klaus Töpfer

(Beifall bei den Einwendern)

nicht mehr die Menschen in diesem Staat vertritt, sondern das Kapital der Atomindustrie.

(Bravo! und Beifall bei den Einwendern)

Hier rechts ist ein Plakat, darauf steht: "Lohnt es sich, mit diesem Staat noch zu verhandeln?" Ich will es einmal ummünzen in: "Lohnt es sich, mit dieser Bundesregierung noch zu verhandeln?" Vielleicht können wir hier erst vernünftig über eine Einlagerung bzw. Nichteinlagerung in Schacht Konrad diskutieren, wenn es diese Bundesregierung nicht mehr gibt.

(Bravo! und lebhafter Beifall bei den Einwendern)

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Danke sehr, Herr Blechner. - Als nächster steht auf der Rednerliste Herr Ramacher, Betriebsausschuß Preussag Stahl Salzgitter. Herr Ramacher, bitte!

Ramacher (EW):

Meine Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich möchte heute für den Betriebsrat und die Belegschaft der Preussag Stahl AG einen Teilbereich unserer Einwendungen erörtern.

Im Werk Salzgitter sind knapp 9 000 Menschen beschäftigt, im Werk Peine 2 300. Viele tausend Arbeiter und Angestellte der Preussag Stahl AG haben einen Einwand gegen die Atommüllendlagerung in Schacht Konrad erhoben. Einer der wesentlichen Gründe hierfür war und ist die konkrete Angst vor einem Unfall beim Transport von Atommüll.

Durch die unmittelbare Nähe des Endlagers einschließlich des Zwischenlagers zu den Betriebsteilen der Preussag Stahl AG sind die Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen in ihrer wirtschaftlichen Existenz bedroht.

Bei einem nicht auszuschließenden Störfall während der Betriebsphase oder bei einem Transportunfall ist mit der Stilllegung einzelner Betriebsteile oder des ganzen Betriebes der Preussag Stahl AG zu rechnen. Für die Beschäftigten der Preussag Stahl AG ist die Frage der Entgeltfortzahlung in einem solchen Fall nicht geregelt.

Wir befürchten, daß es bei einem längeren Betriebsstillstand aufgrund der Umorientierung der Kunden dieses Unternehmens zur Schließung des Werkes kommt. Die Konsequenz wären Massenentlassungen, von denen neben dem Werk Salzgitter auch die Werke Peine und Ilsede betroffen wären.

Das würde bedeuten, daß die Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen durch die mit der Errichtung eines Endlagers für radioaktiven Abfall verbundenen Gefährdungspotentiale in massiver und nicht hinnehmbarer Weise in ihrer wirtschaftlichen Existenz bedroht sind.

Meine Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen! Die Arbeitnehmervertretung der Preussag Stahl AG hat im Rahmen dieses Erörterungsverfahrens bereits mehrmals versucht, die Einwendungen mündlich zu erläutern, und von den Vertretern des Bundesamtes für Strahlenschutz mehr oder weniger unzureichende und unbefriedigende Antworten erhalten.

Wir gehen davon aus, daß dies auch heute so sein wird. Wir haben es ja heute morgen gehört, daß Umweltminister Töpfer und die Vertreter des Bundesamtes für Strahlenschutz der Auffassung sind, daß die Atommülltransportfrage nicht im Rahmen des Erörterungsverfahrens behandelt werden soll, obwohl ca. 95 % des gesamten deutschen und europäischen Atommülls auf den Schienen der Deutschen Bundes-

bahn und teilweise auch auf der Straße transportiert werden.

Geht das BfS bei der Herausnahme des Transportrisikos aus dem Planfeststellungsverfahren möglicherweise davon aus, daß der Atommüll in den Schacht gezaubert wird?

(Beifall bei den Einwendern)

Diese Transporte führen durch Wohngebiete, über schlecht geschützte Bahnübergänge mit zahlreichen Rangiervorgängen, insbesondere auch auf dem Werksgelände der Preussag Stahl AG, wie Herr Kollege Gromöller hier schon erklärt hat.

Schwere Unfälle mit katastrophalen Folgen in einem Umkreis von vielen Kilometern sind möglich. Die Arbeitnehmervertretung hat deshalb von Anfang an die Einbeziehung der Atomtransportproblematik in das laufende Planfeststellungsverfahren gefordert.

Wir haben weiterhin gefordert, daß über das Transportrisiko für die Umgebung des Endlagers Untersuchungen durchgeführt werden müssen. Wir halten den Sicherheitsbericht für unvollständig. Wir befürchten, daß angesichts der Realisierung des EG-Binnenmarktes Anfang 1993 jedes nach nationalem Recht genehmigte Endlager automatisch zu einem EG-Endlager wird, zumal auch die europäischen Zwischenlagerkapazitäten weitgehend ausgenutzt sind.

Wir haben Angst vor der hohen Konzentration der Transporte radioaktiver Abfallstoffe in dieser Region. Unfälle auf Straße und Schiene sind so gut wie vorprogrammiert, wie die Vergangenheit leider bewiesen hat.

Wir wissen, daß der Braunschweiger Güterbahnhof zum größten Umschlagplatz für radioaktiven Abfall wird. Wir wissen auch, daß die exakte Zusammensetzung der radioaktiven Abfälle in der Regel nicht bekannt ist. Wir wissen, daß die Beförderung radioaktiver Abfälle auf öffentlichen Verkehrswegen mit radiologischen Risiken für die gesamte Bevölkerung verbunden ist.

Die Vertreter des Bundesamtes für Strahlenschutz bitte ich zu erklären, weshalb sie nicht bereit sind, das gesamte Thema Transportproblematik zum Gegenstand des Verfahrens zu machen.

(Beifall bei den Einwendern - Sirenengeheul)

Wären die Einwendungen aufmerksam durchgearbeitet worden, hätte das Bundesamt dem Bundesumweltminister die Empfehlung geben müssen, dieses Thema vorrangig zu behandeln und Untersuchungen über das Transportrisiko für die Umgebung des Endlagers anzustellen.

(Bravo! und Beifall bei den Einwendern - Zuruf: Das zeigt die Unfähigkeit dieser Behörde!)

Dieses ist nicht geschehen. Statt dessen wird formal der ganze Themenkomplex abgeschrieben, und die

berechtigten Einwände der Bevölkerung landen somit im Papierkorb.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich möchte das Bundesamt weiterhin fragen, wie die Sicherheit der Belegschaft der Preussag Stahl AG gewährleistet werden kann. Bestehen Katastrophenschutzpläne für das Szenario bei einem Transportunfall? Der Einlagerungsschacht befindet sich auf dem Werksgelände der Preussag Stahl AG in unmittelbarer Nähe der Produktionsanlagen, wo unsere Kolleginnen und Kollegen arbeiten. Gibt es Pläne, wie sie sich bei einem Unfall schützen können? Wie und wann werden sie über einen Unfall informiert?

Werden die Transportwege im Werksgelände gekennzeichnet? Werden Brücken gebaut, um Knotenpunkte zu vermeiden? Ist es vorgesehen, Straßen für die Transporte zu sperren? Werden die Transporte mit dem Atommüll durch die Polizei oder den Werksschutz bewacht? Wird der Einlagerungsschacht durch bewaffneten Werksschutz bewacht?

Sind die anliegenden Krankenhäuser eigentlich in der Lage, schnell und fachmedizinisch richtig notwendige Hilfsmaßnahmen zu leisten? Gibt es Pläne für den Fall, daß Hunderte, ja, vielleicht sogar Tausende von Menschen, die radioaktiv bestrahlt wurden, in den anliegenden Krankenhäusern der Region medizinisch versorgt werden können?

Meine Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen! Dies war eine Auswahl von Fragen von Arbeitnehmern der Preussag Stahl AG an das Bundesamt für Strahlenschutz. Sie zu beantworten dürfte bei gutem Willen des Bundesamtes sehr leicht sein.

Abschließend möchte ich erklären, daß die Erörterung und das gesamte Planfeststellungsverfahren in keiner Weise unserem Demokratieverständnis entspricht.

(Beifall bei den Einwendern - Sirenengeheul)

Deshalb, liebe Kolleginnen und Kollegen, appelliere ich an euch: Verstärkt euren Widerstand, macht Atommüll in Schacht Konrad zum Thema in Betrieben, Vereinen und Familien. Es geht um die Zukunft unserer Kinder!

(Lebhafter Beifall bei den Einwendern)

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Danke sehr, Herr Ramacher. - Möchte der Antragsteller dazu Stellung nehmen? - Er nickt. Herr Dr. Thomauske, bitte!

(Pfiife bei den Einwendern - Zuruf: Wartet doch ab! Es kommt doch noch einer!)

Dr. Thomauske (AS):

Zu der Frage der rechtlichen Bewertung, ob dieses zu diesem Verfahren gehört oder nicht, haben wir eingangs

unsere Position dargelegt. Dem habe ich auch nichts hinzuzufügen.

Es wird hier kontinuierlich thematisiert die Auswirkung der Transporte bzw. der Unfälle, die bei Transporten entstehen können. Ich halte es für zweckmäßig, bevor diese Bewertung stattfindet, zunächst die Gesellschaft für Anlagen- und Reaktorsicherheit einmal vorstellen und darlegen zu lassen, welche Auswirkungen nun tatsächlich von Transporten im Normalbetrieb bzw. bei Unfällen ausgehen.

Wenn dies von Interesse sein sollte und Sie die Antwort wünschen, stelle ich der Genehmigungsbehörde, der Verhandlungsleitung anheim, diese Fragen an die Gesellschaft für Anlagen- und Reaktorsicherheit weiterzuleiten.

Hinsichtlich der Fragen der Katastrophenschutzpläne könnte die Verhandlungsleitung eigenständig Auskunft geben.

(Buh-Rufe, Pfiffe und Zurufe von den Einwendern)

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Soll es das gewesen sein, ja? - Danke sehr.

(Lachen, Buh-Rufe, Pfiffe und Beifall bei den Einwendern)

Meine Damen und Herren! Herr Dr. Thomauske hat auf die Katastrophenschutzplanung hingewiesen und darauf, daß wir dazu Auskunft geben könnten oder sollten. Wir haben das schon einmal hier im Termin erklärt: Katastrophenschutzpläne werden im Land Niedersachsen erst dann aufgestellt, wenn gefährliche Anlagen in die Welt gesetzt werden. Für uns steht es noch nicht fest, daß Schacht Konrad als Endlager für atomaren Abfall planfestgestellt wird.

(Lebhafter Beifall bei den Einwendern - Sirenengeheul)

Schließlich führen wir ja deshalb auch diesen Erörterungstermin durch, um die Argumente, die Sie mit Ihren Einwänden gegen dieses Vorhaben vortragen, entsprechend zu würdigen und hinterher im Rahmen der sogenannten - der Verwaltungsjurist nennt das in seinem Fachchinesisch - Planabwägung darüber zu befinden, ob ein Planfeststellungsbeschluß ergehen kann oder nicht.

Erst danach kann es zur Errichtung dieses Endlagerbetriebes kommen, und erst danach kann es auch die entsprechenden Planungen für Katastrophenschutz geben. Voraussetzung für diese Planung ist die Feststellung, welche Risiken wirklich zu erwarten sind. Diese Prüfung der entsprechenden Risiken, wenn sie dann doch eintreten sollten, ist Voraussetzung, um die Katastrophenschutzplanung einzuleiten.

Ansonsten bin ich auch gern bereit, dem Vorschlag von Herrn Dr. Thomauske zu folgen und der GRS das Wort zu erteilen hinsichtlich der Auskünfte über

Risikoabschätzungen, sowohl was den Normalbetrieb als auch was das Unfallszenario - jedenfalls die wichtigsten Szenarien - betrifft.

Im übrigen meine ich aber auch - deswegen habe ich bewußt gefragt: Soll es das gewesen sein? -, daß, wenn der Kollege Ramacher von der Preussag Stahl AG fragt, "Was passiert denn eigentlich, wenn bei uns auf dem Gelände, wo ja auch Transporte stattfinden, auf dem Anlagengelände, die entsprechenden Vorkommnisse zu erwarten sind?", der Antragsteller sehr wohl in der Lage ist oder zumindest sein müßte - wir müßten das jedenfalls von jemandem erwarten können, der so einen Betrieb später führen will -, dazu Rede und Antwort zu stehen.

(Beifall bei den Einwendern)

Hier sind ganz konkrete Fragen nach Möglichkeiten von Unfällen auf dem Betriebsgelände gestellt worden, die auch zum Teil - das muß man dazusagen - in den Planfeststellungsunterlagen mit erwähnt und abgehandelt sind.

Wenn Herr Dr. Thomauske hier vielleicht nachher noch dazu Stellung nehmen möchte, werde ich ihm gern das Wort erteilen. Aber ich denke, wir gehen jetzt erst einmal auf seinen Vorschlag ein und bitten Herrn Dr. Lange von der GRS um seine Erläuterungen. Bitte sehr!

Dr. Lange (GRS):

Vielen Dank. Ich möchte vorschlagen, daß ich wenige Sätze sage zu den möglichen Auswirkungen bei Unfällen und daß zu der Frage der Strahlenexposition der Bevölkerung entlang von Transportstrecken oder von Beförderungspersonal mein Kollege Dr. Schwartz einige Worte sagt.

Es sind hier Befürchtungen geäußert worden, daß mit Transportunfällen sehr hohe Auswirkungen von radiologischen Strahlenexpositionen eintreten können. Es ist völlig unbestritten, daß Unfälle in der Region auftreten können, bei denen es zur Freisetzung - -

(Zurufe von den Einwendern - Unruhe)

Es ist völlig unbestritten, daß es in der Region zu Unfällen kommen kann, bei denen es zu einer Freisetzung radioaktiver Stoffe kommen kann.

Aber es ist nicht so, daß diese Gefahrguttransporte nicht bestimmten Regeln oder Anforderungen unterliegen, und zwar von zwei Seiten: einmal von seiten der Transportvorschriften, also Gefahrgutverordnung Straße oder Schiene. Diese Transportvorschriften sehen ein gestaffeltes Sicherheitssystem vor in der Art, daß bei höherem Inventar die Anforderungen an die Form, in der die radioaktiven Stoffe vorliegen, wachsen und gleichzeitig auch die Anforderungen an die Behälter, in denen transportiert wird.

Dieselbe Systematik finden Sie wieder in den vorläufigen Endlagerungsbedingungen von Konrad. Dort sind Störfallanalysen durchgeführt worden, die zu

Anforderungen an die einlagerbaren Abfälle geführt haben. Auch hier ist ein gestaffeltes System, daß bei höherem Inventar die Anforderungen an die Stabilität des Abfallproduktes und an die Behälter erhöht werden.

Dieses Zusammenwirken von Anforderungen an das Abfallprodukt, an das Inventar und an die Behälter führt dazu, daß auch bei extremen Unfallbelastungen, wie sie speziell kombinierte Ereignisse darstellen, wo es zunächst zu einer sehr hohen mechanischen Belastung von Abfallbehältern kommen kann und danach zu einem Brand, die Freisetzung radioaktiver Stoffe begrenzt ist, und zwar in der Weise, daß auch Strahlenexpositionen von Personen auf den Nahbereich der Unfallstelle und auch in ihrer Höhe begrenzt sind.

Nach unseren Analysen, in denen wir auch Unfälle untersucht haben, wo bis zu zehn Eisenbahnwaggons mit radioaktiven Abfällen in einen Unfall verwickelt werden und es dann in Verbindung mit Brandereignissen zu Freisetzungen kommt, sind Szenarien, wie sie hier befürchtet werden, daß dann ganze Betriebsteile stillgelegt werden müßten oder Personen ihren Arbeitsplatz verlieren würden, nicht korrekt. Das sind Auswirkungen, die Sie nicht zu befürchten haben.

(Pfiffe und Widerspruch bei den Einwendern)

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Herr Dr. Schwartz, Ergänzungen? - Bitte sehr!

Dr. Schwartz (GRS):

Ich hätte ganz gern ein paar Anmerkungen gemacht zu der Frage der Strahlenexposition durch den normalen Beförderungsvorgang im hiesigen Raum. Wir sind dieser Frage nachgegangen exemplarisch für den Rangierbahnhof Braunschweig und für den Übergabebahnhof Beddingen. Wir haben dort die Frage des Abfallaufkommens, des Beförderungsaufkommens sehr intensiv untersucht. Wir haben uns auch sehr eingehend auseinandergesetzt mit der Frage der Betriebsabläufe, in welcher Art und wie häufig und wie lange einzelne Beschäftigte - also die Rangierer, Kontrolleure der ein- und ausgehenden Züge - exponiert werden können.

Wir haben dann darauf aufbauend eine Abschätzung gemacht unter ungünstigen Bedingungen und kommen zu dem Schluß, daß die Strahlenexposition sowohl der Bevölkerung als auch des Transportpersonals zum Teil sehr gering ist.

(Pfiffe und Zurufe von den Einwendern)

Für die Bevölkerung beträgt die Strahlenexposition nach unseren Abschätzungen immer nur Bruchteile der natürlichen Strahlenexposition, wenige Prozente.

(Zurufe von den Einwendern)

Die Dosen liegen damit weit unterhalb der heute zulässigen Dosishöchstwerte, die in den Transportvorschriften angegeben sind.

(Pfiffe von den Einwendern)

Ähnlich liegen die Verhältnisse auch im Falle des Transportpersonals. Und dies gilt sowohl für den Rangierbahnhof in Braunschweig als auch für den Übergabebahnhof in Beddingen oder das Transportpersonal der VPS. Ich kann dort insoweit auch nicht die Aussage bestätigen, wie sie in der Studie der Gewerkschaft der Eisenbahner angegeben ist, daß die Dosen vergleichbar sind mit denen von Leuten in kerntechnischen Anlagen.

(Zurufe und Pfiffe von den Einwendern)

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Danke sehr. Darf ich Sie noch bitten, spezifisch auf die Frage von Herrn Blechner einzugehen, wie denn das Unfallrisiko in Ihrer Studie berechnet worden ist?

Dr. Lange (GRS):

Wir haben zwei Beförderungsszenarien untersucht, und zwar einmal, daß sämtliche Transporte auf der Schiene erfolgen, und ein zweites Szenarium, bei dem angenommen wird, daß 80 % auf der Schiene und 20 % auf der Straße erfolgen.

(Zuruf: Das glauben Sie doch selbst nicht!)

Uns ging es darum festzustellen, zu welchen Freisetzungen es bei Transportunfällen kommen kann, aber gleichzeitig auch um die Frage, mit welcher Unfallhäufigkeit zu rechnen ist.

Bezogen auf den Schienentransport haben wir festgestellt, daß die Datenlage nicht hinreichend war, um diese Untersuchung durchzuführen. Daraufhin haben wir die Unfallstatistik der Deutschen Bundesbahn über einen Zeitraum von zehn Jahren analysiert

(Zuruf: Zehn Jahre!)

und damit eine sehr gute Datenbasis gehabt, um ermitteln zu können, mit welcher Häufigkeit Unfälle zu erwarten sind. - Entsprechend sind wir bei der Auswertung von Unfallstatistiken für Lkw auf deutschen Bundesautobahnen vorgegangen.

Dann haben wir uns das zu erwartende Abfallspektrum angeschaut und haben die Behälter, die Abfallprodukte und die Inventare untersucht und eine Schlußfolgerung vorgenommen in verschiedenen Abfallgebindegruppen mit dem Ziel, Abfälle in Gruppen zu sortieren, die vergleichbares Freisetzungsverhalten bei mechanischen und Brandbelastungen haben.

Dann haben wir das gesamte Unfallspektrum in neun verschiedene Belastungsklassen klassifiziert, die so eingeteilt waren, daß es Unfälle mit verhältnismäßig leichten Beaufschlagungen beinhaltet, aber auch Unfälle mit erfaßt werden, die extremen Belastungen von Abfallgebinden entsprechen.

Das hat dann dazu geführt, daß ein großes Spektrum von möglichen Freisetzungen abgeleitet worden ist. Und für dieses breite Spektrum sind dann mögliche

Auswirkungen berechnet worden mit der zusätzlichen Information, mit welcher Häufigkeit solche Ereignisse zu erwarten sind.

Man bekommt dabei die Information, daß Unfälle auftreten können mit höherer Wahrscheinlichkeit, wo die Freisetzungen sehr gering sind, daß aber auch Unfälle auftreten können, wo die Freisetzungen wesentlich erheblicher sind, allerdings dann mit entsprechend geringerer Eintrittswahrscheinlichkeit.

Insgesamt möchte ich aber noch einmal sagen, was eben schon gesagt worden ist: Die Kombination der Endlagerungsbedingungen, die bestimmte Anforderungen an die Behälter, an die Inventare und das Abfallprodukt stellen, und die Anforderungen, die seitens der Gefahrguttransportvorschriften gestellt werden, führen dazu, daß auch unter ungünstigen Bedingungen die freigesetzten Aktivitäten so begrenzt sind, daß auch Strahlenexpositionen sich in bestimmten Grenzen halten.

Um Ihnen eine Vorstellung zu geben: Der Grenzwert der beruflichen Strahlenexposition für Berufspersonal in Kernkraftwerken beispielsweise beträgt 50 mSv pro Jahr. Es ist möglich, daß solche Werte für Personen im Nahbereich von Unfällen bei sehr ungünstigen Unfallkonstellationen auch erreicht werden.

Allerdings haben unsere Analysen ergeben, daß - bezogen auf eine Betriebszeit des Endlagers von 50 Jahren -

(Zuruf: 50 Jahre! - Weiterer Zuruf: Gott sei Dank!)

die Eintrittswahrscheinlichkeit, daß ein solch ungünstiges Ereignis auftritt, 1:10.000 beträgt.

(Pfiife bei den Einwendern)

Das Ergebnis der Studie ist also: Man kann solche Ereignisse nicht ausschließen; das ist völlig richtig. Aber die Eintrittswahrscheinlichkeit dafür ist gering.

Ich bin mir darüber im klaren - und das waren wir uns auch bei unseren Arbeiten -, daß die Frage von Eintrittswahrscheinlichkeiten und die Bewertung solcher Ereignisse nicht einfach sind. Aber man kann sich aufgrund unserer Ergebnisse überlegen: Wie stellt sich das Individualrisiko von Personen in der Region dar, daß sie aufgrund von Transportunfällen eine Strahlenexposition zum Beispiel im Bereich der natürlichen Strahlenexposition eines Jahres erleiden?

Vergleicht man das mit dem Unfallrisiko, das Personen hier in Niedersachsen und damit auch in der Region haben, zum Beispiel im normalen Straßenverkehr schwer verletzt zu werden, dann kann man feststellen, daß zwischen diesen beiden Ereignissen eine Größenordnung von vielleicht 100.000 Faktoren in der Eintrittswahrscheinlichkeit liegt.

Ich will Ihnen das noch einmal verdeutlichen. Hier in der Halle sind jetzt vielleicht 500 Leute. Wenn Sie die normale Straßenunfallstatistik nehmen,

(Lachen bei den Einwendern)

dann können Sie erwarten, daß von diesen 500 Leuten in diesem Raum im Laufe von 50 Jahren 50 im Straßenverkehr schwer verletzt werden. Wenn man sich diese Zahlen anschaut - - - Ich nenne sie nur, um Ihnen eventuell das Einordnen der vorhin gegebenen Zahlen etwas zu erleichtern

(Pfiife bei den Einwendern)

und um die Aussage zu unterstreichen, daß aufgrund unserer Analysen das zusätzliche Risiko durch die Transporte für die Region sehr, sehr klein ist im Verhältnis zu einer Vielzahl anderer Risiken des täglichen Lebens.

(Zuruf: Wir wollen gar kein Risiko! - Pfiife bei den Einwendern)

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Danke sehr, Herr Lange. - Meine Damen und Herren! Bevor ich jetzt Herrn Dr. Schober das Wort gebe, der ergänzend zu den Transporten auch noch etwas sagen wollte, gebe ich Ihnen folgenden Hinweis:

Danach kommt noch Herr Collin dran mit der Bitte, aus Sicht der für die Transportgenehmigung zuständigen Abteilung des Bundesamtes für Strahlenschutz zu der Frage Stellung zu nehmen, ob und inwieweit es sinnvoll ist, die Transportbediensteten in den Kreis der beruflich strahlenexponierten Personen aufzunehmen. Das war die Frage von Herrn Gromöller, die wohl noch nicht beantwortet worden ist. Danach bitte ich Herrn Thomauske, sich zu den Fragen des Transportrisikos auf dem Gelände zu äußern.

Danach kommt noch eine weitere Runde von Einwendern aus Ihrer Mitte zum Zuge. Es liegen mir insgesamt 14 Wortmeldungen vor. Ich bitte daher jetzt alle Teilnehmer, sich zu konzentrieren, und alle Redner darum, ihre Erläuterungen möglichst - soweit sie es vertreten können - kurz abzugeben.

Wir machen heute bis 14 Uhr und könnten sonst nicht mehr die letzten Damen und Herren auf der Rednerliste zu Wort kommen lassen. Der Umfang derer, die wir nicht mehr zu Wort kommen lassen können, hängt also davon ab, wie konzentriert und pointiert und kurz jetzt hier die weiteren einzelnen Statements vorgetragen werden. - Herr Dr. Schober, bitte!

Dr. Schober (GB):

Deswegen auch recht kurz. - Herr Dr. Lange hatte hier einen Wert von 50 mSv als den maximalen Wert für beruflich strahlenexponierte Personen genannt, und er hat den hier auch für Vergleiche herangezogen. Ich möchte zu diesem Wert, aber auch zu Werten bei dem unfallfreien Betrieb, der insbesondere auch das Rangierpersonal betrifft, sagen, daß neue Risikobetrachtungen im Bereich Strahlenschutz schon in sehr, sehr naher Zukunft dazu führen werden, daß diese

Werte stark revidiert werden müssen. Wir haben das Risiko höher einzuschätzen. Das heißt, der Wert von 50 wird herabgesetzt; es steht noch nicht fest, ob auf 20 oder 10. Ich will den Wert hier auch nicht prognostizieren.

Ebenso ist es beim Rangier- und Beförderungspersonal. Dort war vorher ohne Strahlenschutzüberwachung ein Wert bis zu 5 mSv möglich; der wird in Zukunft herabgesetzt werden auf 1 mSv. - Dies nur zur Ergänzung.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Danke sehr. - Herr Dr. Collin bitte!

Dr. Collin (BfS):

Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Ich glaube, ich kann an dieser Stelle den Ausführungen von Herrn Schober nichts hinzufügen. Es ist sicher richtig: Im Augenblick liegt diese Grenze bei 5 mSv pro Jahr. Das entspricht auch den internationalen Regelungen in den Verkehrsvorschriften.

Dazu, inwieweit jetzt durch die Umsetzung der ICRP 60 andere Grenzwerte kurzfristig eingeführt werden sollen, kann ich keine weitere Auskünfte geben, weil sie mir nicht vorliegen. - Vielen Dank.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Und hinsichtlich der Fragestellung der Einbeziehung von Bahnbediensteten in den Kreis der beruflich strahlenexponierten Personen?

Dr. Collin (BfS):

Auch diese Frage korreliert direkt mit der Auskunft, die Herr Schober gegeben hat und der ich zugestimmt habe. In dem Augenblick, zu dem hier neue Grenzwerte für strahlenexponierte Personen eingeführt werden und es aufgrund von Erfahrungen und Messungen möglich ist, daß neue Grenzwerte überschritten werden, muß man das nicht diskutieren; dann wird der Gesetzgeber automatisch dieses Beförderungspersonal in den Kreis der strahlenschutzüberwachten Personen einbeziehen.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Danke sehr. Das heißt also, wenn die Grenzwerte für die Normalbevölkerung heruntergesetzt werden - ich sage dies, damit es plastisch ist; denn ich glaube, das ist für Herrn Gromöller nicht unbedingt so verständlich gewesen -, wenn die also so niedrig werden, daß beim Transport eben höhere Strahlenbelastungen zu erwarten sind als die, die für die Normalbevölkerung zulässig sind, dann hat das für die Forderung, die Bediensteten in den Kreis der beruflich strahlenexponierten Personen aufzunehmen, auch die Folge, daß die einer höheren Strahlenbelastung ausgesetzt werden können. Gleichzeitig aber - und darauf haben Sie, Herr Gromöller, abgestellt - greifen dann natürlich auch die restlichen Überwachungsvorschriften, was diesbezüglich die regelmäßigen Untersuchungen der Kolleginnen und Kol-

legen und die Dokumentation ihrer Strahlenbelastung, der sie bei ihrer beruflichen Tätigkeit ausgesetzt sind, betrifft. Das ist als ergänzende Information sehr wichtig.

Herr Dr. Thomauske, möchten Sie Stellung nehmen zur Frage des Ausmaßes der Transportrisiken auf dem Betriebsgelände?

Dr. Thomauske (AS):

Wir hatten uns für den heutigen Tag im wesentlichen darauf verständigt daß der Antransport an die Anlage diskutiert wird. Soweit es die Transportvorgänge innerhalb der Anlage anbelangt, sind die Ableitungen von Anforderungen an die Abfallgebinde so durchgeführt, daß die Grenzwerte der Strahlenschutzverordnung dabei eingehalten werden. - Danke.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Danke sehr, Herr Dr. Thomauske. - Als nächsten Einwender rufe ich auf Herrn Jürgen Timm. Wo ist Herr Timm? - Ich sehe jetzt an keinem Mikrofon ein Signal.

(Zuruf: Er kommt!)

- Er kommt; gut. Bitte sehr!

Timm (EW-IG Metall):

Einen wunderschönen guten Tag! Herr Vorsitzender, ich will versuchen, mich kurz zu fassen, Um Sie hier nicht zu überfordern, vor allem nicht Sie, Herr Thomauske.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich könnte mir die Sache einfach machen und meine sicherlich berechtigten Bedenken hinsichtlich des Gefährdungspotentials bei den zu erwartenden Transporten von Atommüll äußern. Ich könnte hierbei auf die ganz einfach hypothetisch errechenbare Wahrscheinlichkeit eines Unfalls beim Transport mittels Schienenfahrzeuge eingehen. Ich könnte es als skandalös erachten und als unverantwortlich bewerten, daß derartige Transporte durch dicht besiedelte Gebiete entgegen jeder berechtigten Einwände sicherlich erfolgen werden; oder ich könnte auch auf die meines Erachtens unzureichenden Sicherheitsstandards der für den Transport verwendeten Behälter hinweisen und meine sicherlich auch von Ihnen geteilte tiefe Besorgnis für die Sicherheit ganzer Generationen zum Ausdruck bringen.

Aber ich kann mir auch denken, daß ich Sie und Ihre Gutachter und auch die Antragsteller damit in gewisser Weise in Verlegenheit bringe bzw. eine daraus resultierende tiefe Depressivität Ihrerseits, Herr Thomauske, impliziere.

(Beifall bei den Einwendern)

Aber keine Angst. Angesichts der unzähligen, kaum zu entkräftenden Fakten muß man ja eigentlich - ich bedauere das zutiefst - den Sachverstand der politisch Verantwortlichen anzweifeln

(Beifall bei den Einwendern)

und diesen Verantwortlichen eine sich über jede wissenschaftlich fundierte Argumentation hinwegsetzende Ignoranz unterstellen.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich frage mich und heute auch Sie, Herr Thomauske für den Antragsteller: Verfügen denn die, die hier zu entscheiden haben, überhaupt über die nötige fachliche Kompetenz, um der ja geradezu existentiellen Tragweite der hier zu treffenden Entscheidung überhaupt gerecht zu werden?

Lassen Sie mich also - ich tue das gern - eventuelle Zweifel hinsichtlich fachlicher Kompetenz Ihrerseits, Herr Thomauske, aus dem Weg räumen, um so zu beweisen, daß wir alle hier und auch Sie wirklich wissen, worum es geht. Es geht nämlich ganz einfach um folgendes, was mit Sicherheit zur weiteren Entspannung der Situation und zu einer gewissen Annäherung interessenbezogener Fronten beitragen wird.

Ich habe hier, weder Aufwand und Einwand scheuend, einen kleinen, na ja, nennen wir es mal "Fragenkatalog" vorbereitet, den zu beantworten ich Ihnen, Herr Thomauske für den Antragsteller, für uns alle, die Betroffenen, freistelle. Die Sache ist ganz einfach. Da ich aus der Erfahrung bei dem bisher geführten Gespräch den Eindruck habe, daß es Ihnen prinzipiell schwerfällt, auf Fragen einzugehen und auf klar formulierte Fragen klar zu antworten,

(Beifall bei den Einwendern)

will ich Ihnen helfen.

Die Sache ist also ganz einfach: Ich stelle jeweils eine Frage und gebe Ihnen drei Antworten zur Wahl.

(Starker, von Pfiffen begleiteter Beifall bei den Einwendern)

Erste Frage: Wie sicher sind Atommülltransporte?

- a) Ziemlich unsicher.
- b) Ganz schön riskant.
- c) Es gibt keine sicheren Transporte.

(Beifall bei den Einwendern)

Zweite Frage: Was versteht man unter Halbwertszeit?

(Lachen bei den Einwendern)

- a) Die Zeit, in der im Falle einer Störung die Hälfte der Bevölkerung zu Tode kommt.

(Beifall bei den Einwendern)

- b) Die Zeit, in der die halbe Lagerkapazität von "Schacht Konrad" erschöpft sein wird.
- c) Die Zeit, in der die Hälfte des eingelagerten Materials in das Grundwasser versickert sein wird.

(Beifall und Sirenengeheul bei den Einwendern)

Herr Thomauske, scheuen Sie sich nicht; ich bin Ihnen bei der Beantwortung dieser Fragen auch gern behilflich.

(Lachen und Beifall bei den Einwendern)

Dritte Frage: Was könnten, sollten oder werden die politischen Verantwortlichen, falls es ausnahmsweise einmal solche geben sollte, im Falle eines Unfalls beim Transport von Atommüll tun?

- a) Nur noch beten und hoffen.

(Lachen bei den Einwendern)

- b) So tun, als wäre nichts geschehen.

c) Die Sache zutiefst bedauern, die Angehörigen der vielen tausend Opfer trösten und dann weiter transportieren.

(Beifall bei den Einwendern)

Vierte und vorletzte Frage: Wie lassen sich radioaktive Stoffe am besten transportieren, Herr Thomauske für den Antragsteller?

- a) Per Brieftaube.
- b) Per Flaschenpost.
- c) Egal, wie auch immer; es wird auf jeden Fall zu einem Unfall kommen.

(Beifall bei den Einwendern)

Die letzte Frage, Herr Thomauske für den Antragsteller: Wo läßt sich Atommüll am besten lagern?

- a) Auf dem Güterbahnhof Braunschweig.
- b) Auf der Autobahnraststätte Kassel.
- c) In Herrn Töpfers Hausbar.

(Von Pfiffen und Sirenengeheul begleiteter Beifall bei den Einwendern)

Da ich davon ausgehe, daß Sie bei der Beantwortung dieser Fragen sicherlich Schwierigkeiten haben werden, wir allerdings nicht, darf ich Ihnen mal einen Tip geben: fünfmal c war richtig.

(Lachen bei den Einwendern)

Sicherlich lagen Sie nicht immer bei c. Aber auch Sie sollen nicht leer ausgehen. Deshalb habe ich mir gedacht, Ihnen für die Beantwortung dieser Fragen einen kleinen Trostpreis zukommen zu lassen. Es sind dies Knoblauchölkapseln; die sind gut gegen Verkalkung.

(Beifall und Sirenengeheul bei den Einwendern)

Symbolisch für die dicke Luft, auf die Sie in Salzgitter treffen werden, falls hier endgelagert wird, habe ich noch einen kleinen Luftballon.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich überlasse die Übergabe der Präsente meinem Sohn, der hier stellvertretend für die Jugend dank Ihrer politischen Verantwortlichkeiten einer strahlenden Zukunft entgegenseht.

(Der Sohn des Einwenders Timm begibt sich unter dem Beifall der Einwender, begleitet von Sirenengeheul, mit den "Trostpreisen" zu Herrn Thomauske, der diese entgegennimmt)

Ich hoffe, das wird Sie zu geistigen Taten anspornen, und bedanke mich für die Aufmerksamkeit.

(Beifall und Sirenengeheul bei den Einwendern)

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Danke sehr, Herr Timm. - Herr Thomauske wünscht das Wort. Bitte sehr.

(Lachen bei den Einwendern)

Dr. Thomauske (AS):

Ich denke, kabarettistische Beiträge führen immer etwas zur Auflockerung. Was die Geschenke betrifft, die ich hier erhalten habe, so werde ich mir vorbehalten, die Kapseln am Eingang auszulegen, so daß jeder, der dies für sich für erforderlich hält, auch die Möglichkeit erhält, sich zu bedienen. - Danke.

(Pfiiffe bei den Einwendern - Zurufe: Bei uns wirkt das nicht! - Wir sind das Volk!)

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Meine Damen und Herren, als nächstem erteile ich das Wort Herrn Thomas Schneider. Bitte sehr!

Schneider (EW):

Ich bin vom Volkswagenwerk Salzgitter.

Das Risiko beim Transport der strahlenden Fracht verbreitet sich über Straßen, Schienen und möglicherweise auch Wasserwege. Jeder Bürger, ob alt oder jung, ist einer ständigen Gefahr der Kontaminierung, sprich: Verstrahlung durch Atommüll, ausgesetzt. Es gibt keine festgelegte und besonders gesicherte Fahrtroute, im Gegenteil: Das Zeug wird wie Obst und Gemüse wahllos durch die Lande gekarrt.

(Beifall bei den Einwendern)

Wenn der Transport dieses "Gemüses" nicht in das Planfeststellungsverfahren gehört, dann frage ich mich: Wie möchte man das Zeug in "Schacht Konrad" überhaupt einlagern?

Ich wende ein, Herr Thomauske für den Antragsteller: Es gibt keine Vorsichtsmaßnahmen im öffentlichen Straßenverkehr, die Störfälle beim Transport von Atommüll ausschließen. Ich erinnere an die in letzter Zeit häufig passierenden Lkw-Unfälle, egal ob sie Chemikalien, Benzin, oder Holzleim verloren haben, wodurch Gefahren für die Menschen und die Natur entstanden sind.

Bis jetzt ist mir keine Weisung von Umweltminister Töpfer bekannt, die besagt, daß es keine Störfälle

geben darf. Auch ein Herr Thomauske für den Antragsteller hat keine Lösung für einen hundertprozentig unfallfreien Transport.

Eine Möglichkeit zur Einsicht wäre, Sie, Herr Thomauske für den Antragsteller, setzen sich selber ans Steuer eines Lkw, und als Beifahrer nehmen Sie den Töpfer gleich mit.

(Beifall bei den Einwendern)

Da ich selber jahrelang Schwerlasttransporte gefahren habe, weiß ich, wovon ich rede, und bin mir sicher, daß auch Sie eine andere Vorstellung davon bekommen würden.

Ich wende ein: Es gibt ebensowenig Sicherheit für die Leute, die dieses radioaktive Material be- und entladen sowie transportieren. Es gibt keine Möglichkeit einer sofortigen Evakuierung aller Menschen, die sich im Gebiet eines Unfalls befinden. Oder gibt es möglicherweise schon einen Evakuierungsplan für die gesamte Bundesrepublik, damit man für immense Summen den gesamten verstrahlten Müll der Welt lagern kann?

Ist denn die verdammte Atomlobby so besessen und arrogant, daß Sie, Herr Thomauske für den Antragsteller, mit aller Macht das schmutzige Geschäft mit radioaktivem Material durchdrücken sollen?

(Beifall bei den Einwendern)

Dies, Herr Thomauske, scheint mir in dieser Region Ihr einziger Auftrag zu sein. Ich bedaure, daß Sie, Herr Thomauske für den Antragsteller, sich als SPD-Mitglied für derartige Absichten formen und benutzen lassen.

(Pfiiffe bei den Einwendern)

Die ablehnende Haltung der Bevölkerung wollen Sie gar nicht sehen, und es berührt Sie auch nicht einmal; denn es ist ja Ihr Job.

(Beifall bei den Einwendern)

Das jüngste Ereignis, ein schweres Zugunglück in Northeim, zeigt uns, wie schnell und unerwartet eine Katastrophe passieren kann. Oder ich erinnere an den neuesten Atomunfall in Belgien am vergangenen Montag. Immer sind es Menschen, die an den Folgen leiden. Auch ein Umweltminister kann mit Sprüchen und Weisungen keine Unfälle verhindern.

(Beifall bei den Einwendern)

Herr Thomauske für den Antragsteller, ich wende ein: Die zu "Schacht Konrad" führenden Straßen durchqueren dicht besiedelte Wohn- und Industriegebiete. Die absolute Sicherheit der hier lebenden und arbeitenden Menschen ist nicht garantiert. Die Unversehrtheit jedes einzelnen Bürgers ist gefährdet.

Ich wende ein: Es gibt kein Prüfverfahren über die zum Transport anfallenden Materialien. Auch hier verlassen Sie sich auf die Angaben der Atomlobbyisten und deren Handlanger.

(Beifall bei den Einwendern)

Von Korrektheit des Inhaltes der Fässer und eventuellen Stichproben träumen Sie noch nicht einmal. Ich wäre dafür, daß Töpfer und Thomaske die Fässer öffnen und prüfen, damit wir eine Sicherheit über den richtigen Inhalt haben.

(Beifall bei den Einwendern)

Weiterhin wende ich ein: Welche Sicherheiten gibt es, daß Transportunternehmen sauber, korrekt und einwandfrei arbeiten? Ich denke zum Beispiel an Lenkraftrahnen oder Ziel der Lagerung bzw. dessen Inhalt. Atomskandale hatten wir in den vergangenen Jahren genug. Das fängt bei Bestechungen an und reicht hin bis zur Selbsttötung.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich erinnere an den 42 Jahre alten Diplom-Ingenieur Klaus Ramcke vom Energieversorgungsunternehmen PreussenElektra oder an den Hanauer Atomtransporteur Transnuklear oder an die Firmen NUKEM und ALKEM.

(Beifall bei den Einwendern)

Wer mehr darüber wissen möchte, der sollte mal das Buch "Atomwüstskandale" von Klaus Traube lesen.

(Beifall bei den Einwendern)

Herr Thomaske für den Antragsteller, Sie und der Antragsteller begeben sich in einen morastigen Sumpf. Betriebsgenehmigungen, die wegen ihrer Unvollständigkeit zum Himmel stinken, wollen Sie uns als exakte Dokumente unterjubeln.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich gehe davon aus: Wenn die Transportsicherheit nicht zum Genehmigungsverfahren gehört, werden auch keine Transporte stattfinden, und damit können Sie dieses höchst zweifelhafte Verfahren abbrechen.

(Lebhafter Beifall und Sirenengeheul bei den Einwendern)

Herr Thomaske für den Antragsteller, ob dieses Endlager nun genehmigt wird oder nicht - Sie und Ihr Töpfer gehen garantiert in die Geschichte von Salzgitter ein. - Danke schön.

(Beifall und Sirenengeheul bei den Einwendern)

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Danke sehr, Herr Schneider. - Ich rufe auf Herrn Bernd Uwe Schiefelbein.

Schiefelbein (EW):

Meine Damen und Herren, ich stehe hier in der Funktion als Vertrauensmann bei VPS in der Abteilung EES, bin

also somit direkt, falls es zum Transport kommt, Mitbetroffener.

Zugleich bin ich von meinen Kollegen instruiert worden, ihre Ängste und Befürchtungen und deren Fragen vorzutragen. Im großen und ganzen sind die Fragen, die meine Kollegen an mich herangetragen haben, hier schon erörtert worden; ich kann mich dem auch nur anschließen.

Ich möchte mich natürlich auch nicht auswirken in der Hinsicht, daß ich eine Ablehnung des Einlagerns hiermit kundtun möchte. Ich stehe nicht nur für mich persönlich, sondern für meine Kollegen sowie für viele Mitbürgerinnen und Mitbürger.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich werde mich mit aller mir zur Verfügung stehenden Kraft dafür einsetzen, daß es nicht zu einer Einlagerung kommt.

(Beifall bei den Einwendern)

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Danke sehr, Herr Schiefelbein. - Nun Herr Gleim bitte.

Gleim (EW-AGSK):

Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Ich möchte kurz auf die Rechtsprobleme eingehen, die im Zusammenhang mit Ihrem Vorgehen stehen.

Daß es für den gesunden Menschenverstand eine Unmöglichkeit ist, über ein Abfallendlager zu reden, ohne darüber zu reden, wie denn die endzulagernden Abfälle eigentlich da hineinkommen, ist hier von vielen Rednern schon vorgetragen worden.

Es ist aber glücklicherweise nicht nur nach dem gesunden Menschenverstand eine Unmöglichkeit, sondern auch nach unserer Rechtsordnung, und auf diesen Aspekt möchte ich mich konzentrieren. Wenn also mein Beitrag vielleicht nicht so mitreißend ist wie das, was die Kollegen hier formuliert haben, dann bitte ich soweit um Geduld. Das entspricht einfach dem trockenen Sachgebiet, mit dem wir es zu tun haben.

Zunächst aber möchte ich noch einmal kurz auf das eingehen, was Herr Dr. Lange zu dem absoluten Ausmaß des Risikos der Gefährdung durch diese Transporte gesagt hat. Wir werden in weiteren Tagesordnungspunkten dieses Erörterungstermines auf diese Dinge noch eingehen, und wir werden dezidiert nachweisen können, daß das Risiko wesentlich unterschätzt wird durch das, was Sie in das Verfahren eingebracht haben. Das Risiko ist größer, als Sie es behaupten, und es ist so groß, daß es nicht hingenommen werden kann.

(Beifall bei den Einwendern)

Dieses wollen wir heute nicht im Detail darlegen. Ich will nur einen entscheidenden Grund dafür nennen. Ein entscheidender Grund dafür, daß Ihre Darlegungen

hier nicht überzeugen können, liegt darin, daß Sie von einer unzutreffenden empirischen Basis ausgehen. Wir haben vor einigen Wochen hier sehr ausführlich über die Frage diskutiert: Welche Abfälle sind denn überhaupt zu erwarten? Dabei haben wir erhebliche Widersprüche feststellen müssen und feststellen können.

Sie haben eine Annahme im Modal-split, in der Verkehrsträgerwahl, die Sie unterstellt haben, die völlig unrealistisch ist. Da gilt einfach der alte Satz: Was man in den Topf nicht hineintut, das kommt auch nicht wieder heraus. Wenn Sie mit falschen Grundannahmen arbeiten, dann ist Ihre Berechnung wertlos.

(Beifall bei den Einwendern)

Aber, wie gesagt, im Detail wollen wir das heute nicht diskutieren.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich möchte darauf eingehen, warum die Risiken, die mit dem Transport verbunden sind, ein zentrales Anliegen des Planfeststellungsverfahrens sein müssen, warum also der vorgelegte Antrag in einem wesentlichen Kernpunkt unvollständig ist und damit dieses Verfahren so nicht zu einer rechtmäßigen Genehmigung führen kann.

Wir haben darüber diskutiert - und zum Teil hat ja auch der Antragsteller das in seinen Unterlagen dargelegt -, daß Schacht Konrad der Endpunkt einer Produktionskette von radioaktivem Abfall ist. In den Antragsunterlagen ist dargelegt worden, wie man etwa bei der Produktkontrolle zurückgreift auf Kontrollen, die in dem Bereich stattfinden müssen und stattzufinden haben, in denen der Abfall erzeugt wird. Nach unserer Auffassung ist das, was dort vorgesehen ist, unzureichend. Aber unstreitig ist, auch auf seiten des Antragstellers, daß hier bestimmte Maßnahmen schon an dem Ort der Erzeugung der Abfälle getroffen werden müssen. Wie man dann, sehr verehrte Frau Rechtsanwältin, in Abrede stellen kann, daß es einen Funktionszusammenhang gebe zwischen der Anlage Konrad und jenen Produktionsstätten des Abfalls, ist mir nicht ganz vorstellbar.

(Beifall bei den Einwendern)

Da also die Antragstellerin selber auf diese betriebliche Verflechtung in ganz wesentlichen Teilen ihrer Antragsunterlagen hingewiesen hat, würde nach meinem Rechtsverständnis dieser Funktionalzusammenhang schon für eine normale Genehmigung, etwa nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz, gegeben sein. Um so mehr ist dieses aber der Fall, als wir es hier mit einem Planfeststellungsverfahren zu tun haben, das natürlich in ganz anderer Weise dem Grundsatz der Problembewältigung unterworfen ist.

Sie können die Anlage Konrad nicht betreiben, wenn Ihnen nicht jemand den Abfall bis an den Zaun bringt.

(Beifall bei den Einwendern)

Das heißt, Sie haben grundsätzlich festzustellen, auf welchen Wegen dieser Antransport möglich ist. Und Sie haben dann - jedenfalls hätten Sie das in einem normalen Planfeststellungsverfahren - eine Abwägungspflicht, erstens, ob dieser Standort unter diesem Gesichtspunkt geeignet ist, und zweitens, ob es unter diesem Gesichtspunkt geeignetere Standorte gibt.

(Beifall bei den Einwendern)

Sie haben dies unterlassen, weil Sie sich selber in einen Zugzwang gesetzt haben, weil Sie jahrzehntelang diese Abfälle produziert haben, ohne nachzudenken, wo Sie damit bleiben wollen,

(Beifall bei den Einwendern)

und weil Sie sich vor vielen, vielen, vielen Jahren auf Konrad festgelegt haben, so daß Sie jetzt in einer Diskussionslage sind, wo Sie Argumente nicht mehr abwägen können, sondern wo Sie in Wahrheit nach dem Prinzip von Befehl und Gehorsam ein Verfahren durchzuziehen haben.

(Beifall bei den Einwendern)

Dasselbe gilt natürlich auch für den Bereich des Katastrophenschutzes und für die Betroffenheit der Arbeitnehmer in den sehr dicht an der Anlage liegenden Betrieben.

Selbst wenn es vernünftig sein sollte - so wie es in Niedersachsen die Praxis ist -, Katastrophenschutzpläne erst nach erfolgter Genehmigungserteilung erarbeiten zu lassen, so heißt dies doch überhaupt nicht, daß ich nicht in dem Moment, in dem ich einen Standort für geeignet halte, mir auch über diese Fragen in bezug auf die angrenzenden, mit sehr vielen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern besetzten Betriebe Gedanken gemacht haben muß. Immer wieder verwechseln Sie das, was man den Regelungsgehalt eines Verwaltungsaktes nennt, und das, was in den Bereich der Begründung und Abwägung fällt. Dergleichen muß nicht deckungsgleich sein.

(Beifall bei den Einwendern)

Die Frage der Geeignetheit des Standortes Konrad auch und gerade unter den Gesichtspunkten der Logistik, die Frage der grundsätzlichen Zulässigkeit der mit dem Verkehr verbundenen Risiken, die Sie abschätzen und abgreifen müssen, die Frage der Optimierung von Verkehrsabläufen, die Frage des rechtlichen Regimes dieser Abläufe - d. h. die Frage: Haben Sie überhaupt einen Regelungsstand, und haben Sie überhaupt einen Verwaltungsapparat, der diese Regelungen dann wirksam überwachen kann? -, dieses alles sind zentrale Fragen dieses Endlagers.

Das Endlager wird errichtet, um betrieben zu werden, und um betrieben zu werden, muß es anfahrbar sein. Und diese Anfahrbarkeit muß im Rahmen des Atomgesetzes und vor dem Rechtsgüterkatalog des Atomgesetzes - d. h. unter dem Primat des Schutzes

von Leben und Gesundheit - möglich sein. Dazu fehlt alles in diesen Unterlagen.

(Beifall bei den Einwendern)

Meine Damen und Herren! Dieses Manko des Verfahrens - ich hatte das gesagt - beruht darauf, daß Sie mit dem Rücken zur Wand stehen. Ich empfehle dringend, daß auch diese rechtliche Diskussion noch einmal in Ruhe bei Ihnen geführt wird. Ich empfehle dringend, daß Sie Ihrer Aufgabe versuchen gerecht zu werden, hier eine Entscheidung zu treffen, die für diese Region von ganz zentraler Bedeutung sein wird.

Die Arbeitsplätze, die man bekommt, wenn man ein solches Endlager errichtet, sind ein Appel und ein Ei, und beide stinken.

(Beifall bei den Einwendern)

Dieser Gestank stellt eine erhebliche Gefährdung für den Raum dieser Region dar. Und von diesem Raum in dieser Industrieregion Peine/Salzgitter/Braunschweig leben letzten Endes die Kolleginnen und Kollegen, die sich hier zu Wort gemeldet haben.

(Beifall bei den Einwendern)

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Danke sehr, Herr Gleim. - Ich frage das Bundesamt für Strahlenschutz, ob es Stellung nehmen möchte. - Frau Keienburg!

Frau Keienburg (BfS):

Herr Vorsitzender! Wir haben zu Beginn dieser Veranstaltung ausführlich dargelegt, daß unserer Auffassung nach die Transporte nicht zu diesem Verfahren gehören. Dem haben wir nichts mehr hinzuzufügen.

(Pfui-Rufe und Pfiffe bei den Einwendern - Sirenengeheul)

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Über diese grundsätzliche Rechtsposition hinaus war ja von Herrn Schneider auch die Frage angesprochen, ob und inwieweit hinreichende Vorkehrungen getroffen sind, daß die Transportunternehmen die notwendigen Arbeitsschutzvorschriften einhalten werden, bzw. darüber hinaus mit dem Stichwort des Transnuklear-Skandals die Frage gestellt worden, inwieweit nun hier in die Atomtransporte die Sicherheit geordneter Verhältnisse hineingeregelt werden kann - würde ich einmal so formulieren wollen.

Ich frage da auch Herrn Dr. Thomauske, ob und inwieweit er dazu Stellung nehmen kann oder möchte. Insbesondere der Bundesumweltminister - und Sie vertreten ja insofern auch die Bundesbehörden und dadurch auch den Bundesumweltminister - hat ja versprochen, daß es entsprechende Konsequenzen aus dem Transnuklear-Skandal gibt und daß hier Vor-

kehrungen getroffen sein sollen, die eine Wiederholung solcher Verhältnisse ausschließen.

Möchten Sie dazu Stellung nehmen, oder darf ich auch diese Fragestellung dann an Herrn Collin weiterleiten? - Herr Thomauske!

Dr. Thomauske (AS):

Ich möchte zunächst einmal auf die Ausführungen von Herrn Schneider eingehen. Er hat immer betont, daß ich mich vorstelle als "Thomauske für den Antragsteller", hat dabei übersehen, daß dieses natürlich einen Sinn hat, nämlich genau den Sinn, den er nicht erkannt hat, daß es hier nicht darum geht, daß hier eine Person eine bestimmte Auffassung hat oder äußert, sondern hier geht es darum, daß das Bundesamt für Strahlenschutz einen gesetzlichen Auftrag hat, dem es nachkommt. Und hierzu hat die Behörde, das Bundesamt für Strahlenschutz, einen Antrag zur Endlagerung radioaktiver Abfälle in der Schachanlage Konrad gestellt.

(Zurufe von den Einwendern)

Diese Vorgehensweise ist gesetzlich verankert, und den Antrag vertreten wir hier. Wenn er dies personifiziert, ist das seine Sache.

(Zuruf: Thomauske, die Galionsfigur!)

Zu den rechtlichen Fragestellungen hat Frau Keienburg umfassend Stellung genommen.

(Widerspruch und Pfiffe bei den Einwendern)

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Das Problem der Transportwirtschaft, Herr Collin!

Dr. Collin (BfS):

Meine Damen und Herren! Zur Frage der Zuverlässigkeit der Beförderer und der Aufsicht über die Beförderer ist folgendes festzuhalten: Wenn es einer Genehmigung bedarf - und das ist ja immer der Fall, wenn über die Straße befördert wird -, dann ist es Aufgabe der Genehmigungsbehörde, für diese Transporte die Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 10 der Strahlenschutzverordnung zu prüfen; hier sind es insbesondere aus § 10 Abs. 1 die Nummern 1 bis 3. Da heißt es unter anderem in Nummer 1:

"Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn keine Tatsachen vorliegen, aus denen sich Bedenken gegen die Zuverlässigkeit des Absenders, des Beförderers und der die Versendung und Beförderung besorgenden Personen, ihrer gesetzlichen Vertreter oder bei juristischen Personen oder nichtrechtsfähigen Personenvereinigungen der nach Gesetz, Satzung oder Gesellschaftsvertrag zur Vertretung der Geschäftsführung Berechtigten ergeben."

Und unter Nummer 2 heißt es:

"... daß bei der Beförderung auf der Straße die für eine sichere Ausführung notwendige Anzahl verantwortlicher Personen schriftlich benannt, der ihnen übertragene Aufgabenbereich festgelegt und ihnen die für die Erfüllung der Aufgaben erforderlichen Befugnisse eingeräumt sind."

Das heißt, wenn es einer Genehmigung gemäß § 8 der Strahlenschutzverordnung bedarf, ist die Genehmigungsbehörde verpflichtet, das zu prüfen.

Des weiteren ist es unabhängig davon, ob es einer Genehmigung bedarf oder nicht, Aufgabe der Aufsichtsbehörden, durch die notwendigen Kontrollen dafür Sorge zu tragen, daß alle Vorschriften - also auch die Arbeitszeitvorschriften - grundsätzlich eingehalten sind. Hier liegt eine ganz große Verantwortung auch bei den zukünftigen Aufsichtsbehörden.

(Zuruf: Aber das Volk will es nicht! - Weiterer Zuruf: Fragt doch mal das Volk!)

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Vielen Dank, Herr Dr. Collin.

Meine Damen und Herren, als nächste auf der Rednerliste sind Herr Baas, Herr Eschemann, Herr Trustorff und Frau Schermann. Zunächst Herr Baas!

Baas (EW):

Meine Damen und Herren! Baas, Bürgermeister der Gemeinde Lengede. - Sie haben ja mit Sicherheit schon gestern gehört, wie der von uns beauftragte Rechtsanwalt Nümann die Bedenken der Gemeinde Lengede vorgetragen hat. Ich will ergänzend zu den Äußerungen meiner Vorredner auf einige Kernpunkte zurückkommen.

Hinter uns ist das Plakat, daß 3 700 Einwender aus unserer Gemeinde sich gegen diese Einlagerung wehren und vor allen Dingen dieses Transportrisiko verstärkt vortragen. Hier geht es nicht nur um die Straße, sondern auch um die Anbindung durch die Schiene. Seit einigen Tagen ist uns bekannt, daß die vorhandene Strecke Hildesheim - Braunschweig zweigleisig möglichst kurzfristig ausgebaut wird. Diese Strecke geht durch unsere Ortschaften Woltwiesche, Lengede und Broistedt.

Hier wird nachgefragt, da diese Strecke auch verstärkt für die Transporte genutzt werden soll, wieweit die Anbindung auch für Schacht Konrad in Frage kommen kann.

Neben dieser schon vorhandenen Strecke gibt es ja auch die Verkehrsbetriebe Peine/Salzgitter. Diese Schienenstrecke geht von dem Peiner Hafen ebenfalls durch unsere Ortschaften dicht an Schacht Konrad. Und die Äußerungen anderer Verantwortlicher aus dieser Region, daß gerade diese Strecke der Verkehrsbetriebe für die Schienentransporte genutzt werden soll, verstärken unsere Bedenken.

Wir sagen als Lengeder, daß die Transporte ins Planfeststellungsverfahren mit aufgenommen werden müssen, und können uns nur aus der anderen Sicht vorstellen, daß Herr Thomauske als Antragsteller auch hier allen Lengederinnen und Lengedern erklärt, daß neben den Straßen die beiden von mir vorgetragene Schienenanbindungen nicht für den Transport genutzt werden.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Danke sehr, Herr Baas. - Möchten Sie kurz direkt antworten, Herr Dr. Thomauske? - Bitte sehr!

Dr. Thomauske (AS):

Für die Verwendung der Schienenwege, insbesondere über welche Schienenwege jeweils transport wird, ist der Antragsteller nicht zuständig.

(Zurufe von den Einwendern)

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Als nächster auf der Rednerliste Herr Eschemann!

Eschemann:

Mein Name ist Jürgen Eschemann. Es geht um folgendes. Ich habe diesen Ablauf, der hier wahrscheinlich täglich passiert, nur einige wenige Male ertragen können, und zwar habe ich mich um meiner Gesundheit willen dahin gehend schützen müssen, daß ich mich dieser menschenunwürdigen Verhöhnung und Beleidigung, Diskriminierung der Antragstellerseite nicht aussetzen darf und kann.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich bin einfacher Menschen Kind, bin stellvertretend gewählt worden auf Bitten von 3 700 in einer "Bürgerinitiative Lengede" zusammengeschlossenen Menschen, für sie hier einen Vortrag zu leisten, was diese Einzelpersonen betrifft, was sie verängstigt, was sie nicht schlafen läßt und Angst haben läßt vor dem, was kommt.

Es ist im Fachchinesisch hier sehr viel gesprochen worden. Ich kann nur wenig Chinesisch und dieses Fachchinesisch überhaupt nicht. Ich möchte nur im Eingang eines erklären: Ich bin Lokomotivführer von Beruf und kann Herrn Dr. Langes Ausführungen etwas aus der fachlichen Sicht hinzufügend erklärend bemerken: Er mag über Schienentransportangelegenheiten aus irgendwelchen Studien oder irgendwelchen statistischen Erhebungen sehr gut belesen und beraten sein. Ich weiß nicht, ob dieser Mann überhaupt ein einziges Mal auf einer Lokomotive eines Güterzuges mitgefahren ist,

(Beifall bei den Einwendern)

ob er jemals an einem Zug entlanggegangen ist und defektes Bremsgestänge, defekte Zugeinrichtungen, defekte Radreifen etc., etc. hat außer Betrieb schalten

müssen, hat aushängen müssen, hat, egal was auch immer, für Störungen mitmachen müssen. Er würde wahrscheinlich heute in seiner Darstellung dieser scheinbar so glatt laufenden Eisenbahnbetriebsform sich nicht erdreisten, auch noch ein einziges Mal auf diese Quellen zurückzugreifen.

(Beifall bei den Einwendern)

- Das ist der eine Punkt.

Ich will in diesem fachspezifischen Bereich den anderen Punkt ansprechen. Wenn er sagt, er habe Studien gemacht mit Szenarios, Szenarios mit verschiedenen Produkten - schwach-, mittelradioaktiv, wie auch immer - und hat sie einem Extremversuch ausgesetzt, wobei für die betreffenden Umfeldverhältnisse keine Gefahr entstanden ist: Weiß er denn, was in den Fässern ist? Wenn sie kein bestelltes Szenario mehr sind, wenn sie in einen Unfall verwickelt sind, wenn nur irgendwelche radioaktiven Taschentücher aus dem Kernforschungszentrum in Karlsruhe draufstehen und es nur ein einfaches 2-cm-Blechfaß ist und irgendwelcher hochradioaktive Scheißkram aus Karlsruhe darin ist, und die Kiste fängt an zu brennen, was ist denn dann?

(Beifall bei den Einwendern - Sirenengeheul - Getrampel)

Ich male hier das Schreckgespenst nicht auf die Schienen. Ich greife nur zurück auf Informationen. Herr Thomaske für den Antragsteller und seine hochehrbare Gesellschaft im Hintergrund kann ja für die Produktüberwachung und für die Produktgarantie keine Garantie übernehmen. So sind sie beide also verbrüderet.

Ich möchte, wenn es tatsächlich dazu kommen sollte, daß diese Transportgeschichte Teil des Planfeststellungsverfahrens wird, daß Sie sich in stiller Stunde mal kombiniert zusammensetzen, damit es hier nicht zu einer Lächerlichkeit mit Ihnen beiden passiert. Soviel zunächst vorweg!

(Beifall bei den Einwendern - Sirenengeheul)

Ich komme auf die Ängste meiner 3 700 Lengeder Mitbürger und Mitbürgerinnen zurück, warum ich ja grundsätzlich hier stehe.

Wir alle sind uns darüber bewußt, daß der Mensch zu Fehlern und zu Irrtümern fähig ist. Jeder Mensch! Egal, wieviel Verordnungen, Ausführungen, Fachvorstände, Fachleute es gibt, es sind alles nur Menschen. Selbst die Titanic war ein von Menschen gebautes, berechnetes, unsinkbares Schiff.

(Beifall bei den Einwendern)

Nur ein Mann hat sich auf diesen Irrtumsgang der Konstrukteure verlassen, nämlich sein Kapitän, der, als dieses Schiff mit dem Eisberg kollidierte und ganz massive Geräusche zu hören waren, daß irgend etwas ganz, ganz Unwahrscheinliches passiert war, sich darüber noch hinweggesetzt hat. Dieser erfahrene Mann aus der alten Segelschiffahrt hat so auf die

Moderne vertraut. Und es ist das Unglück derer gewesen, die abgeoffen sind.

(Beifall bei den Einwendern)

In dieser Form, meine ich, dieser wahnwitzige Glaube an die Wissenschaft, an all das, was uns in irgendwelchen Statistiken, Berechnungen vorgelabert wird, darf nicht dieses maßstabgerechte Werk werden, auf dem hier irgendwann genehmigt wird.

(Beifall bei den Einwendern)

Wir kommen zurück auf die Ängste! Alle sind wir fehler- und schuldbeladen.

Und jetzt zurück zu mir persönlich. Ich bin persönlicher Antragsteller, den ganzen Mist abzuwürgen, und zwar aus einem ganz bestimmten Grund: Ich habe ein kleines Gehöft von meinen Großvätern, von meinen Vätern geerbt, auf dem diese Leute sich in ehrbarer Form ernährt haben, keine Schulden gemacht haben, sie sind nicht ins Zuchthaus gegangen, haben keine Schlägerei gemacht, haben nichts gemacht. Ich bin ehrbarer Bürger Kind. Es ist mir von meiner Großmutter übergeben worden, indem sie sagte: Was du ererbt von deinen Vätern, erwirb es, um es zu besitzen. Und besitzen bedeutet für mich, es zu verteidigen. Ich werde es verteidigen um alles in dieser Welt!

(Lebhafter Beifall bei den Einwendern - Sirenengeheul)

Ich werde es verteidigen in einer ganz besonderen Form, die dieser Verteidigungszwang mir wahrscheinlich auferlegt, und zwar dahin gehend: Die Bahnstrecke Hildesheim - Braunschweig und die L 472, die Querverbindung zwischen der Autobahn Dortmund - Berlin und dem Salzgitter-Gebiet, kreuzen sich genau an meinem Gehöft. Es ist ein schienengleicher Bahnübergang, der - wie der Bürgermeister Baas vorhin ausführlich erklärt hat - zweigleisig ausgebaut werden soll, auf dem Hochgeschwindigkeitszüge jetzt mit 140 Stundenkilometern verkehren und ein ungeheures Risiko im Bahnhofsbereich besteht.

Wenn, wie sicher man Schienenbetrieb immer auch gestalten will, man sich vorstellt, es kommt in diesem Unterwegsbahnhof Broistedt zu einem Unglücksfall und es fährt mit 140 Stundenkilometern ein, sagen wir mal, 500 Tonnen schwerer Zug in einen stehenden Güterzug ein, wie es in Northeim passiert ist, dann kann ich mir nicht vorstellen, daß selbst das stärkste Gebinde, schwach belastet, oder das schwächste Gebinde, stark belastet, soviel aushält, daß nicht soviel herauskommt, daß einiger Schaden - ich will nur sagen: an Menschen - passiert.

Und jetzt kommt eine ganz makabre Szenerie von Herrn Dr. Lange. Er hat vorhin gesagt - ich habe es nicht richtig mitbekommen -: Diese Vergleichsrechnung mit 500, die hier sitzen, im Verhältnis zum Straßenverkehr. Wenn von diesen 500 Leuten wir uns

alle mal nächstes Jahr im Straßenverkehr ein Bein brechen, einen Arm brechen, den Kopp kaputthauen lassen, dann sind wir spätestens in einem Jahr als gesunde Leute wieder mitten drin.

(Beifall bei den Einwendern)

Passiert so'n scheißradioaktiver Unfall, sind wir tot, Mann! Kapiert das mal!

(Anhaltender starker Beifall bei den Einwendern - Sirenengeheul)

Es wird hier soviel über diese Eventualität, daß nichts passieren kann, gesprochen. Ich spreche jetzt über die Eventualität, daß was passiert.

Das eine war die Geschichte mit der Eisenbahn. Jetzt kommt die andere Geschichte.

Wir haben, wie gesagt, im Bahnhof Broistedt diese Kreuzung, an der ich lebe. Es passiert tatsächlich ein Unglück, eine Flankenfahrt zwischen einem Schienenfahrzeug und einem Straßenfahrzeug, und beide sind atommüllbeladen. Ich will es nicht an die Wand malen, ich will hier auch keine Bambule machen, wie man immer so schön sagt. Aber: Hier wird ja mit Eventualitäten, die nicht eintreten, immer so gehandhabt, dann handhabe ich damit, daß diese Eventualität ja durchaus im Bereich des Möglichen steht, daß es zu einem solchen Unfall kommt. Und dann möchte ich mal sehen, ob einer von diesen Herrschaften dann noch auf irgendwelches Unterlagematerial zurückgreift und sagt: Ach ja, das hatten wir noch nicht, dann müssen wir es fürs nächste Mal nehmen. - Aber dann ist es für uns zu spät!

Damit das nicht passiert, werden bei diesen 3 700 - und wahrscheinlich sind es irgendwann so viele -, wenn diese makabre Szenerie, die hier abläuft, so weiterbetrieben wird, die Frustrationen und die Emotionen irgendwann ausbrechen. Der Mensch ist nur bis zu einem bestimmten Maß leidensfähig. Das wissen Sie alle, alle Mann!

(Beifall bei den Einwendern)

Ihr könnt von Glück sagen, daß es bis jetzt hier keinen Terror gegeben hat. Treibt ihr es weiter in dieser Form, mit dieser Verhöhnung und mit dieser Menschenunwürdigkeit, irgendwann geht dieser Sturm auf. Ich garantiere es euch!

Ich bitte nicht darum, aber ich garantiere es euch: Schafft diese Wirtschaft hier aus unserer Region, und es kommt wieder Frieden her. Darum bitte ich und nichts anderes!

(Sehr lang anhaltender starker Beifall bei den Einwendern, teilweise stehende Ovationen, in rhythmisches Klatschen übergehend)

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Meine Damen und Herren! Als nächster auf der Rednerliste steht Herr Trustorff, danach Frau Schermann,

dann Herr oder Frau Borchering, dann Herr Bader, dann Herr Leiberich, dann Herr Bertram und Herr Schmeling sowie zum Abschluß Frau Krüger. - Ich rufe zunächst Herrn Trustorff auf.

Trustorff (EW):

Ich wohne in Timmerlah. Timmerlah liegt ebenso wie die Ortschaften Stiddien und Geitelde an der Bahnschiene, die von Hannover nach Braunschweig führt.

Wenn es denn zu den Atommülltransporten kommen sollte, was ich nicht hoffe, dann werden wir Bürger aus diesen drei Gemeinden in dreifacher Weise von diesen Atommülltransporten betroffen sein:

Wenn der ganze Schrott aus dem Norden Deutschlands, aus Sellafeld von Hannover nach Braunschweig kommt und dort auf dem Güterbahnhof zwischengelagert wird, dann passiert dieser Zug das erste Mal unsere Ortschaften.

Wenn dann nach einer bestimmten Zwischenlagerungszeit auf dem Güterbahnhof Braunschweig die Züge neu zusammengestellt werden und dann Richtung Übergabebahnhof Beddingen gebracht werden, passieren diese Transporte das zweite Mal unsere Ortschaften.

Dann haben wir vor dem Schacht diesen Übergabebahnhof, der das zweite kleine Zwischenlager sein wird; denn dort werden die Züge erst einmal zusammengestellt, bevor sie dann möglicherweise in den Schacht transportiert werden sollen.

Wir sind heute aus den drei Gemeinden mit 20 Familien hierhergefahren, weil wir wollen, daß nicht in einem unverbindlichen, aber harmonischen Gespräch über dieses oder jenes mit uns diskutiert wird, sondern wir wollen, daß die Frage der Gefahren von Atommülltransporten zum Gegenstand der Erörterung gemacht werden.

(Beifall und Sirenengeheul bei den Einwendern)

Es gibt Wissenschaftler, die machen eine saubere Arbeit, und es gibt Wissenschaftler, die machen auch eine saubere Arbeit. Die Frage ist immer die Frage des Standpunktes: Für wen arbeite ich?

(Beifall bei den Einwendern)

Da kann ich im Zusammenhang mit diesem ganzen Verfahren auf den ehemaligen Verfassungsrichter Professor Benda verweisen, der im Jahre 1984 äußerte - abgedruckt im "Spiegel" -:

"Die größte Fehlentscheidung war wahrscheinlich, sich auf den sogenannten Sachverstand der Wissenschaftler zu verlassen."

(Beifall bei den Einwendern)

Wir sind heute hier, um unseren Protest kundzutun und zu zeigen, was wir, die Bürger, die hier in der Gegend wohnen, wollen.

(Beifall bei den Einwendern)

Wenn ich Wissenschaftler mit ihrer wissenschaftlich so abgesicherten Formulierung ihrer Untersuchungsarbeit höre, daß die Gefährdungspotentiale bei den Atommülltransporten zum Teil sehr gering seien, dann muß ich über eine solche Formulierung lachen. Was ist denn mit dem großen Teil, der nicht sehr gering ist?

(Beifall bei den Einwendern)

Wir haben in den letzten Tagen die sehr traurige Erfahrung machen müssen, daß es zu dem großen Unglück im Northeimer Bahnhof gekommen ist. Was nützt es uns, wenn Wissenschaftler sauber statistisch herausgearbeitet haben, daß schwere Transportunfälle auf der Straße oder auf der Schiene statistisch nur alle 30.000 Jahre stattfinden? Wenn dieser Tag morgen ist, nützt es mir nichts, daß 29.999 Jahre nichts passiert!

(Beifall und Sirengeheul bei den Einwendern)

Wenn ich den Sachbeistand, die Anwältin für das Bundesamt für Strahlen höre, die da sagt, der rechtliche Standpunkt des BfS ist damit dargelegt, worauf sie sich in den folgenden Beiträgen immer wieder zurückzieht, dann kann ich Ihnen nur mit auf den Weg geben: Wir, die wir hier stellvertretend für die 290.000 Einwenderinnen und Einwender sitzen, gehen davon aus, daß die Gesetze für die Menschen gemacht worden sind und nicht umgekehrt! Also werden wir dafür sorgen, daß diese Gesetze auch geändert werden!

(Beifall und Sirengeheul bei den Einwendern)

In diesem Sinne möchte ich Ihnen, hochverehrte Wissenschaftler, die Sie für das Bundesamt für Strahlen arbeiten, mit auf den Weg geben: Vergessen Sie neben den Restrisiken, die es bei den Atommülltransporten gibt, bitte nicht: Das entscheidende Restrisiko werden wir Menschen sein, die hier in dieser Gegend leben.

(Beifall bei den Einwendern)

Da wir von den Wissenschaftlern des Bundesamtes für Strahlen keine ausreichenden Informationen über die Transportgefährdung kriegen, wäre ich dankbar, wenn wir hier Wissenschaftler von der anderen Seiten, die die Ängste der Menschen wahrnehmen, hören könnten, zum Beispiel von der Gruppe Ökologie Hannover, die uns einmal darlegen könnten, wie die Gefährdungspotentiale der möglichen Atommülltransporte denn tatsächlich sind.

(Beifall bei den Einwendern)

Das wäre meine letzte Bitte, ob das möglich ist, einen Vertreter von der GÖK dazwischenzuschieben.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich möchte meinen Beitrag jetzt beenden, habe aber noch eine kleine Bitte: Einige Kinder aus den Familien aus Timmerlah, Stiddien und Geitelde, die mit hierhergekommen sind, möchten gerne noch ein paar Worte sagen. Es wird bestimmt nicht lange dauern.

(Beifall bei den Einwendern)

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Herr Trustorff, bleiben Sie gleich dran. Ich wollte vorhin sagen - da war das Mikrofon nicht zugeschaltet -: Meinetwegen kann die Gruppe Ökologie durchaus, Ihrem Anliegen entsprechend, ein paar Worte sagen. Das wird dann allerdings auf Kosten der nachfolgenden Einwender, die sich auch zu Wort melden, gehen, weil wir heute nur bis 14 Uhr verhandeln. Es ist jetzt 13 Uhr. Wollen Sie Ihren Wunsch gleichwohl aufrechterhalten? Vielleicht sollte hier applaudiert werden, damit ich weiß, ob es sinnvoll ist, das zu machen oder nicht.

(Beifall bei den Einwendern)

- Gut. Dann gehe ich davon aus, daß ich dann, wenn die Kinder fertig sind, Herrn Neumann um ein Statement bitte. - Danke. Jetzt bitte die angekündigten Kinder.

Erstes Kind (EW):

Ich wollte nur einmal kurz sagen, wie blöd ich das finde, daß der Atommüll nach "Schacht Konrad" transportiert werden soll. Der soll nicht nur aus Deutschland hierhertransportiert werden, sondern auch aus England und Frankreich. Wenn dabei wirklich mal was passiert, dann kriegen wir das ganze Zeug ab, weil wir nahe an der Bahnschranke wohnen. Dann passiert nachher noch etwas, zum Beispiel daß die Kinder verkrüppelt auf die Welt kommen oder so. Das finde ich ganz blöd.

(Beifall bei den Einwendern)

Zweites Kind (EW):

Wenn ich abends im Bett liege und mein Fenster offen habe, dann höre ich oft die Züge. Wenn ich dann daran denke, daß da immer radioaktive Sachen drin sind, dann ist das eine schlimme Vorstellung. Wenn die jetzt wirklich einen Unfall machen, dann kommt das alles zu uns rüber, und wir krepieren dann alle ab.

(Beifall bei den Einwendern)

Drittes Kind (EW):

Ich habe Angst davor, daß bei uns Transportunfälle passieren. Wenn da wirklich Unfälle passieren, dann sterben wir hier alle ab.

(Beifall und Sirenengeheul bei den Einwendern)

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Danke sehr. - Herr Neumann, Sie sind gerade überrascht worden. Wollen Sie jetzt sprechen, oder sollen wir zunächst noch die nächste Einwenderin drannehmen? Frau Schermann wäre dann dran.

Neumann (EW-SZ):

Das ist mir egal.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Ja bitte, dann jetzt Sie.

Neumann (EW-SZ):

Ich möchte um Verständnis dafür bitten, daß wir jetzt hier nicht detailliert auf das eingehen können, was beispielsweise von der Gesellschaft für Reaktorsicherheit hier vorgestellt worden ist. Wir vertreten in einigen Punkten - sicherlich in den entscheidenden Punkten - eine andere Auffassung. Wir kommen auch zu anderen Ergebnissen.

Wir sind sehr wohl der Meinung, daß es zu Transportunfällen kommen kann, die auch die Zerstörung von Behältern, die bituminierte Abfälle enthalten, nach sich ziehen können. Wir sind sehr wohl der Meinung, daß es bei Transportunfällen zu Freisetzungen kommen kann, die über - vielleicht auch erheblich - den Grenzwerten liegen, die man hier zum Vergleich aus der Strahlenschutzverordnung heranziehen kann.

Wir sind der Meinung, daß die Gesellschaft für Reaktorsicherheit hier grob verharmlosend die Situation für den unfallfreien Transport dargestellt hat.

(Beifall bei den Einwendern)

Sie hat hier, wie sie das immer tut, wie wir das schon mehrmals auch mit der Gesellschaft für Anlagen- und Reaktorsicherheit diskutiert haben, wieder auf Bruchteile der sog. natürlichen Strahlenbelastung abgehoben, was eigentlich ein Unding ist, wenn man berücksichtigt, daß die Gesellschaft für Reaktorsicherheit selber errechnet hat, daß es für bestimmte Anwohner des Rangierbahnhofs in Braunschweig zu Strahlenbelastungen kommen wird, die in der Nähe der Strahlenbelastung liegt, die nach Strahlenschutzverordnung für ortsfeste Atomanlagen zulässig ist.

Ich könnte das jetzt hier beliebig fortsetzen. Vielleicht bloß noch eines - da sind wir sicherlich mit der Gesellschaft für Anlagen- und Reaktorsicherheit einig -: Sowohl die Unfallfolgen als auch die Strahlenbelastung werden auch nach unserer Ansicht nicht dazu führen, daß es hier unmittelbar zu Todesopfern oder zu Schwerverletzten kommen wird, einmal von den normalen Unfallfolgen abgesehen. Aber die radioaktive Belastung kann und wird dafür sorgen, daß eine nicht eindeutig festzulegende Zahl von

Menschen an Krebs oder ähnlichen Krankheiten erkranken kann,

(Pfiffe bei den Einwendern)

und zwar aufgrund der Langzeitwirkung: Das, glaube ich, kann hier auch niemand im Saal in Abrede stellen.

Wie gesagt, ich möchte nicht detaillierter darauf eingehen, weil wir dazu dann hier doch einen Zeitraum brauchten, der innerhalb der noch verbleibenden Stunde nicht ausreichen würde. Ich möchte deshalb alle, die heute hier sind, bitten: Wenn Sie am Thema Transport Interesse haben - natürlich auch an anderen wichtigen Themen -, dann sollten Sie dann, wenn es auf der Tagesordnung steht - ich nehme an, das wird etwa Ende Januar sein -, wieder hierherkommen, um dann an der vertiefenden Diskussion auch selbst teilzunehmen. - Danke.

(Beifall bei den Einwendern)

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Danke sehr, Herr Neumann. - Gerade Ihren letzten Worten kann ich mich nur anschließen, auch in Kenntnis der Glosse auf Seite 1 des Lokalteils der "Salzgitter Zeitung", die ich wirklich mit Genuß und Vergnügen gelesen habe. Das ist dann natürlich das Risiko, wenn man an diesen Expertengesprächen teilnimmt, daß dabei Fachchinesisch palavert wird, was manchmal über das normale Mitfolge- und Mithörvermögen eines normal gebildeten Menschen hinausgeht. Dafür müssen wir dann um Verständnis bitten. Aber das vertiefte Expertengespräch kann nur auf dieser Ebene des Austausches auch von Fachvokabeln geführt werden, weil das eben fachlich definierte Begriffe sind. Nur so können sich auch Experten untereinander mit einer exakten, definierten Sprache miteinander verständigen. Das ist dann für den Bürger, der dieses mitverfolgt, sicherlich immer ein wenig schwierig - nicht nur ein wenig schwierig, sondern manchmal eben auch sehr, sehr schwierig und reicht bis in den Bereich des Unverständlichen hinein.

Gleichwohl wollen wir auch diese Gespräche öffentlich führen, damit Sie die Möglichkeit haben, soweit Sie sich dieser Anstrengung unterziehen wollen, daran teilzunehmen.

Herr Neumann, ich muß einfach den Regeln der Fairneß folgen und der GRS die Möglichkeit für eine kurze Entgegnung geben. Ich würde auch gerne dem Antragsteller Gelegenheit geben, dazu kurz Stellung zu nehmen. Zunächst aber die GRS. Die GRS bitte ich, dann gleichzeitig auch noch auf spezifische und konkrete Frage einzugehen, zum Beispiel auf die von Herrn Eschemann, ob und inwieweit das kombinierte Risiko in der Studie der GRS mitbetrachtet worden ist, daß es an dem Bahnübergang in Broistedt, wo Herr Eschemann wohnt, zu einem Unfall eines Zuges mit radioaktiven Abfällen kommt, der auf einen Lkw trifft, der mit radioaktiven Abfällen beladen ist, daß dieses

Unglück also praktisch kombiniert passiert, ob dieses auch mit betrachtet worden ist und ob es dann, wenn es nicht mitbetrachtet worden ist, zu einer signifikanten Erhöhung des Risikos aufgrund dieser Kombination kommt.

Außerdem sollten Sie noch auf eine Frage eingehen, die vorhin schon einmal angesprochen worden war und die jetzt auch von Herrn Trustorff wiederholt worden ist: Gibt es Lehren aus Northeim, soweit erkenntlich, die die Risikostudie möglicherweise in der Bewertung beeinflussen würde? - Herr Dr. Lange bitte!

Dr. Lange (GRS):

Vielen Dank. - Ich möchte mich kurz fassen.

Zunächst zur letzten Frage: Gibt es Lehren aus Northeim? Ich hatte vorhin gesagt: Wir haben zehn Jahre Bundesbahnstatistik analysiert. Insgesamt 700 Unfälle, Ereignisse, wie sie in Northeim unglückseligerweise aufgetreten sind, sind in dieser Statistik mit enthalten, so daß bezüglich der Aussage, was Eintrittswahrscheinlichkeiten betrifft, aber auch Auswirkungen, dadurch keine neue Qualität hineinkommt.

Die zweite Frage war: Haben wir betrachtet, daß ein Zug, der radioaktive Abfallwaggons mit sich führt, an einem Bahnübergang auf einen Lkw auftreffen kann, wobei der Lkw selber radioaktive Abfälle mitführt? - Die Analyse der Bundesbahnstatistik hat gezeigt, daß bei solchen Ereignissen die Gefährdung des Lkw naturgemäß am größten ist. Bei Güterzügen fährt die Lok immer voran. Bei 90 % aller solcher Unfälle am Bahnübergang sind nur die Lok und das Straßenfahrzeug betroffen, nicht aber ein Waggon.

(Lachen bei den Einwendern)

Ich sagte vorher, daß wir Unfälle betrachtet hätten, bei denen bis zu zehn Eisenbahnwaggons mit hoher Geschwindigkeit verunfallen und es zu einem Brand kommt. Dabei haben wir unterstellt - - -

(Zuruf von Frau Schermann)

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Frau Schermann, Sie sind gleich dran!

Dr. Lange (GRS):

Dabei haben wir unterstellt, daß bis zu 20 Abfallgebäude betroffen sind. Somit ist das Ereignis Zug, der radioaktive Abfälle befördert und auf einen Lkw trifft, ebenfalls mit abgedeckt.

(Ein mit weißem Schutzanzug und ABC-Maske bekleideter Einwender begibt sich in den vorderen Bereich des Sitzungssaales)

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Ich muß Sie unterbrechen, Herr Dr. Lange. - Ich bitte die Person, die dort steht, den vorderen Bereich zu verlassen. Wir müssen diese herzliche Bitte aussprechen,

weil wir die Bedingung liefern müssen, daß sich unsere Experten auf das, was sie hier sagen und aussagen sollen, konzentrieren können. Solche Ablenkungsmaßnahmen können möglicherweise auch irritierend wirken. Deswegen bitte ich Sie insoweit um Rücksicht.

Herr Dr. Lange, bitte.

Dr. Lange (GRS):

Dann möchte ich zu den Aussagen von Herrn Neumann folgendes sagen: Auch in unserer Studie sind wir davon ausgegangen und haben das unterstellt, daß Unfälle eintreten können, bei denen es zu Freisetzen kommt; das ist ja gerade untersucht worden. Auch unsere Ergebnisse haben gezeigt, daß Strahlenexpositionen auftreten können, die oberhalb von 50 mSv sind. Allerdings hat sich dabei herausgestellt, daß die Eintrittswahrscheinlichkeit für solche Ereignisse extrem gering ist.

Der Aussage von Herrn Neumann, daß wir die Strahlenexposition von Streckenanwohnern oder Anwohnern am Rangierbahnhof Braunschweig oder Bedingungen nicht korrekt und zu optimistisch abgeschätzt haben, muß ich widersprechen. Wir haben diese möglichen Strahlenexpositionen nach unserer Auffassung nach oben hin abgeschätzt.

Dann wollte ich noch eine Ergänzung machen. Es ist vorhin suggeriert worden, daß Wissenschaftler ihre Aussagen in Abhängigkeit von dem Auftraggeber treffen.

(Beifall bei den Einwendern)

Das möchte ich für uns ganz deutlich zurückweisen.

(Piffe bei den Einwendern)

Unsere Studie wäre genauso ausgefallen, wenn der Auftraggeber zum Beispiel das Umweltministerium von Niedersachsen gewesen wäre

(Widerspruch und Piffe bei den Einwendern)

oder wenn der Auftraggeber eine der Kommunen hier aus der Region gewesen wäre. Wir fühlen uns in bezug auf unsere Aussagen völlig unabhängig.

(Piffe bei den Einwendern)

Ich möchte abschließend nur sagen: Wir haben uns bemüht, eine solide und belastbare Studie durchzuführen. - Vielen Dank.

(Piffe bei den Einwendern)

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Danke sehr, Herr Dr. Lange. - Ich möchte den Antragsteller fragen, ob er Stellung nehmen möchte, bin aber im Moment verunsichert, wen ich als Delegationsleiter -

(Herr Dr. Thomauske betritt den Sitzungssaal)

- Jetzt kommt er. - Herr Dr. Thomauske, möchten Sie Stellung nehmen?

Dr. Thomauske (AS):

Ängste sind unbestimmt.

(Lachen und Pfiffe bei den Einwendern)

Insofern halten wir es für richtig, daß die Diskussion in der Sache jetzt geführt wird, d.h. daß hier die Einwender sachliches Gegenvorbringen vortragen und die GRS die Möglichkeit hat, dieses aus ihrer Sicht darzustellen. - Danke.

(Zurufe und Pfiffe bei den Einwendern)

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Danke sehr. - Frau Schermann ist als nächste dran.

Frau Schermann (EW):

Ich bin eine aus dem großen Kreis der ca. 300.000 Einwanderinnen aus dieser Gegend, die in nur zwei Monaten zustande gekommen sind.

(Beifall bei den Einwendern)

Herr Dr. Thomauske, ich möchte Sie bitten, zumindest während der Zeit, in der ich rede, hierzubleiben, da ich abschließend auch ein Wort an Sie richten möchte. Doch erst einmal eine kleine detaillierte Feststellung zu Herrn Lange von der GRS.

Als ich ihn gestern bat, mir preiszugeben, wie hoch das Transportaufkommen nur bis zum Jahr 2000 - das sind lächerliche sieben Jahre - sein würde, konnte er das nicht. Da stellt sich mir die Frage: Wie können Sie uns eine angeblich seriöse Prognose über die Sicherheit nuklearer Transporte machen, obwohl es keine verlässliche Prognose über die Entwicklung des Verkehrs bis zum Jahr 2000 gibt?

(Beifall bei den Einwendern)

Abschließend nach der Erörterung hatte ich das Vergnügen, mich mit Ihnen zu diesem Punkt zu unterhalten. Dabei habe ich sehr wohl die zehnjährige Statistik gesehen und die fallende Tendenz. Ich muß Sie darauf hinweisen, daß diese fallende Tendenz nicht aussagt, daß es nicht doch mehr Unfälle gegeben hat. Ich will es nur an einem Beispiel verdeutlichen:

Nehmen wir an, wir haben 1979 1.000 Fahrzeuge, und in diesem Jahr geschehen 100 Unfälle; dann haben wir exakt 10 % an einer Unfallstatistik. Wir haben 1985 bereits 2.000 Fahrzeuge, und es geschehen dann 150 Unfälle. Auf Ihrer Statistiklinie ist das natürlich fallend. Wir haben aber trotzdem 50 Unfälle mehr gehabt, zusätzlich zu den bereits vorhandenen 100 usw.usf. Diese fallende Tendenz sagt also überhaupt

nichts darüber aus, daß es nur wenige oder nur geringe Unfallmöglichkeiten gibt.

(Beifall bei den Einwendern - Frau Krebs (EW): In unserer Gegend geschehen täglich ein paar Unfälle! Also muß man gar nicht so weit in die Ferne schweifen!)

Außerdem verstehe ich nicht, warum Sie nicht eine Prognose darüber machen können, wie hoch das Transportaufkommen bis zum Jahr 2000 sein wird, da Zahlen über Schichtbetriebe, über Waggon- und Lkw-Ladungen vorliegen. Das kann man ja hochrechnen; das können Sie ja immer so gut. Also eigentlich wäre es machbar, eine solche Prognose zu machen, statt sich auf eine vergangene Statistik zu berufen und sich mit dem jetzigen Moment und dem höheren Aufkommen an nuklearen Transporten herauszureden.

(Zuruf von Frau Krebs (EW))

Des weiteren haben Sie sich die Feststellung erlaubt, daß Sie auf dem Ohr und auf dem Gemüt ganz besonders empfindlich seien, wenn die Leute dieses radioaktive Problem ernst nähmen. Sie haben laut gedacht und haben gesagt, man müsse versuchen, diese Geschichte doch ein bißchen seriöser an die Leute heranzutragen. Darauf habe ich gesagt: "Kann man denn das?" Sie entgegneten mir daraufhin: "Ich habe eine seriöse Arbeit geleistet." Ich erwiderte Ihnen daraufhin: "Wissen Sie, was für mich eine seriöse Arbeit bedeutet hätte? Sie haben einen Auftrag angenommen und sich nicht gefragt, daß Sie durch Ihren seriösen Auftrag der nuklearen Industrie zum Weiterbetreiben verhelfen."

(Beifall bei den Einwendern)

"40 Jahre Betriebszeit bedeuten 40 Jahre nukleare Gefahren in erhöhter Form." Das hat Sie nicht interessiert. Dazu habe ich gesagt: "Eine seriöse Arbeit aus meiner Sicht wäre, sich mit der Atomlobby zusammensetzen, die Interessen von Frau Griefahn aufzufangen, die sind: erst abschalten, die ganzen Milliarden in die richtige Energienutzung, in die schadlose Energienutzung hineinstecken und sich dann Gedanken machen über den bis jetzt entstandenen Müll." Wir wollen gar nicht weit in die Ferne schweifen. Wie kann man den Müll sicher transportieren, und wo kann man den sicher lagern?

(Beifall bei den Einwendern - Zuruf von Frau Krebs (EW))

Um Ihnen zu verdeutlichen, wie nötig das ist, da Sie sich wahrscheinlich nur auf Ihre Arbeit der zehn Jahre alten Statistik konzentriert haben, will ich folgendes tun: An dem bis jetzt von mir gebrachten Beispiel ist der Anteil an Unfällen in Prozenten deutlich rückläufig, doch gleichzeitig haben sich die Unfälle und damit auch die Risiken verdoppelt.

Wie verhält sich das mit der Höchstgeschwindigkeit von Transportfahrzeugen? Welchen Wert hätte das darauf bezogen, daß ein anderes Kraftfahrzeug mit hohem Tempo aufprallt? Wenn es zum Beispiel zu einer Explosion etwa mit einem Tanklastwagen oder mit einem explosiven Gas kommt, wo die Feuerwehr mehr als nur 24 Stunden benötigt, halten auch dann die Behälter?

Derzeit werden Atomtransporte geheimgehalten, um sie vor Fremdeinwirkung zu schützen. Wie würde sich das auf Konrad bezogen im langjährigen Routinebetrieb aufrechterhalten lassen? Können Sie einen eventuellen Verkehrszuwachs von 5 % in konkrete Zahlen fassen? Denn diese 5 % bei erhöhtem Transportaufkommen in der nächsten Zukunft hören sich bestimmt mal so harmlos an. Und wir müssen bedenken: Um Konrad haben wir dann nicht nur diese 5 % Straße, wir haben auch die 95 % Schiene. Und noch etwas: Die 95 % Schiene müssen von den Güterbahnhöfen auch erst mal wieder auf Lkw und zu Konrad. Wir haben hier also ein 100%iges Verkehrsaufkommen.

(Beifall bei den Einwendern - Frau Krebs (EW): Und bedenken Sie die übermüdeten Fahrer! Sie wissen, was in letzter Zeit mit den Busunfällen war. Da sitzen Sie nicht hinter dem Steuer!)

Wer übernimmt die Gewähr einer zuverlässigen Kontrolle, besonders im Hinblick auf die schon mehrfach angeklungene zu erwartende Privatisierung, und zwar eine Kontrolle des Mülls wie die der Fahrzeuge und der Spediteure? Die bekanntgewordenen Mängel beweisen: Der TÜV allein reicht da nicht mehr aus.

(Beifall bei den Einwendern - Frau Krebs (EW): Das meine ich wohl auch!)

Welche Menge der Tonnage im Straßentransport wäre zu erwarten und mit welchem Plutoniumanteil? Wie weit würden dabei die Kritikalitätsunfälle berücksichtigt? Auf welcher Grundlage fußen Ihre Berechnungen nuklearer Unfälle? Greifen Sie auf Erfahrungswerte zurück? Wenn ja, auf welche? Oder ist alles nur graue Theorie?

(Beifall bei den Einwendern)

Von welcher Unfallstärke an müssen Behörden eingeschaltet werden? Und wie schnell und vor allem rechtzeitig wird die Bevölkerung unterrichtet? Oder wird sie genauso ernst genommen, wie es hier im Zelt seit Wochen praktiziert wird?

(Beifall bei den Einwendern - Zuruf: Nämlich überhaupt nicht! - Frau Krebs (EW): Ihr denkt, ihr habt Macht. Ihr habt gar nichts!)

Läßt sich völlig ausschließen, daß bei einem Unfall radioaktives Material abhanden kommen kann, z. B. durch Diebstahl? Wie wird die Koordination gestaltet?

Erfahrungsgemäß ist auf Güterbahnhöfen besonders durch Stoßzeiten nicht selten eine Stauung zu verzeichnen.

Läßt sich ausschließen, daß sich internationale Syndikate, die wesentliche Transportkanäle beherrschen, Plutonium beschaffen? Wie wird jede Verladung bzw. Abfertigung überwacht und durch wen?

Ließe sich durch Behälterattrappen eine Kontrolle umgehen? Oder wird jedes Gebinde auf seine Radioaktivität hin gemessen?

Mit welcher Verlustquote nuklearen Materials durch Oberflächlichkeiten, falsche Auskunft, orts- und kilometerlange Irrfahrten wird von vornherein gerechnet? Wie läßt sich verhindern, daß auf diese Weise herumirrende Sondermüllgebände von internationaler Herkunft letztlich nach Konrad abgeschoben würden mit Inhalten, die sich als höchst gefährlich erweisen würden?

Wurde die Transportproblematik bewußt von der Erörterung getrennt, weil die bisher gesammelten Daten der Erfahrungswerte keinen zuversichtlichen Eindruck auf die Öffentlichkeit ausüben, ja, sie sogar eher beunruhigen würden?

(Beifall bei den Einwendern - Frau Krebs (EW): Sogar die italienische Mafia dealt schon mit Plutonium. Das ist wirklich wahr. Die Information bekommen Sie beim WDR. Erkundigen Sie sich, gehen Sie der Sache nach!)

Bereits 1977 standen Behälter mit radioaktivem Dreck tagelang unbeaufsichtigt auf dem Braunschweiger Güterbahnhof herum. Das haben wir wahrscheinlich der PTB zu verdanken. Nicht auszudenken, was passiert wäre, wenn irgendein anderer in der Nähe befindlicher Waggon mit explosivem Material ein Inferno ausgelöst hätte: ein tagelanges Großfeuer mit hoher Hitzeentwicklung und wo die Waggons mehrere hundert Meter durch die Luft wirbeln!

Läßt sich da überhaupt noch die Dichtigkeit der radioaktiven Behälter gewährleisten? Wäre gar eine Mischung von Waggons mit nuklearen und hochexplosiven Stoffen in einem Zug denkbar? Was ist vorgesehen, um das zu verhindern?

All diese Szenarien des Schreckens sind unverantwortlich und unentschuldigbar. Und sie dürfen nicht Mittel zum Zweck werden, nur aus wirtschaftlichem Interesse der finanziell maroden Bundesbahn wieder auf die Beine zu helfen.

(Beifall bei den Einwendern)

Hier sind die Bundesbahner massiv aufgerufen, einen ähnlichen Fehler gegen die Menschheit, wie sie es mit den Massentransporten in jüngerer Vergangenheit dieses unseres Landes aus mangelnder Courage mal getan hatten, nicht zu wiederholen.

(Beifall bei den Einwendern)

Finden Transporte auf der Schiene auch mit Personenzügen statt? Wie lassen sich oberirdische Transporte aus allen Himmelsrichtungen über Tausende von Landkilometern verantworten, während gleichzeitig überall in der BRD Tiefflüge geübt werden? Außerdem machen die Fluglotsen ständig auf die überzogene Luftverkehrsdichte aufmerksam.

(Beifall bei den Einwendern - Frau Krebs
(EW): So viele Menschen können sich nicht irren!)

Können Sie überhaupt eine realistische Prognose über das anzunehmende Aufkommen an Atomschrotttransporten in Verbindung mit der wachsenden Atomindustrie wagen? Hat es den Anschein, als würde sich die Atomlobby so ganz nebenbei zur billigen Endlagerung zusätzlich ein billiges Zwischenlager auf Rädern versuchen zu erschleichen, das unkontrolliert durchs Land tourt, ständig vor sich hin strahlend?

(Beifall bei den Einwendern)

All diese Bedenken und eine Fülle mehr lassen sich auf jede Form des Transportwesens anwenden, wobei die Wasserverschmutzung bei einem Unfall zum Beispiel im Hafen für eine besonders schnelle Verteilung der Gifte sorgt.

Könnte und dürfte man im Ernstfall den Feuerwehrleuten zumuten, sich solchen Gefahren auszusetzen? Wo kann man einsehen, wie diese Leute geschult sind und mit was für einem Material sie ausgerüstet sind, daß sie sich in solchen Gefahrenzonen überhaupt bewegen können? Haben sie eine spezielle Ausbildung gegen die Gefahren der radioaktiven Gifte? Das gilt ebenso für das Transportpersonal. Oder wären Spezialmannschaften erforderlich?

Wie schnell könnten die helfenden Maßnahmen wirksam greifen? Ich habe gehört, daß es, wenn es zum Beispiel zu einem katastrophalen Unfall kommen würde, wir momentan elf Mann an Festangestellten in einem kerntechnischen Hilfszug in Karlsruhe haben. Wenn sich das in Niedersachsen ereignen würde, bräuchten sie allein sieben Stunden bis an die niedersächsische Landesgrenze. Ist das noch aktuell? Oder gibt es da bessere Zahlen?

Wie groß und eingeübt wäre der Teamgeist der unterschiedlichen Schutzgruppen?

Fragen über Fragen! Man weiß gar nicht, wo man aufhören soll, denn sie finden eigentlich keine befriedigenden Antworten.

(Lebhafter Beifall bei den Einwendern)

Wie ist das mit den Bussen im Falle einer Evakuierung geregelt? Man muß auch an so etwas denken. Kommen die sich nicht in die Quere, was die Straßenlage anbelangt, wenn zum Beispiel in einem Radius von 50 km evakuiert werden muß? Denn je

nach Windrichtung werden doch nur wenige Straßen für die Evakuierung zur Verfügung stehen.

Wie wäre das zum Beispiel in einer Stadt wie Braunschweig geregelt, wo es zu einem gefährlichen Störfall von radioaktivem Abfall auf dem Güterbahnhof kommen könnte? Ich meine einen tagelangen Brand und die nuklearen Folgen. Ich denke, auf Ampeln achtet dann niemand mehr. Daraus folgt, daß die Straßen blockiert werden und Panik dann Tagesordnung wäre, da Katastrophenalarm und somit eine Massenflucht herrscht. Oder bekommen wir keinen Katastrophenalarm, weil man uns nicht informieren würde?

Wieviel Dekontaminationsstellen gibt es, und wie groß ist deren Effektivität, z. B. im BfS und in zentralen Stellen in Salzgitter und überall an den Knotenpunkten entlang der Transportwege?

Werden kontaminierte Menschen, falls es dazu kommen sollte - und das bezieht sich jetzt nicht nur auf unser Gebiet, sondern überhaupt -, gewaltsam gehindert, die Sperrzonen zu verlassen und, wenn ja, durch wen?

Was denken Sie - mal so ganz unter uns -, wieviel wird wohl ein findiger Journalist an Zeit benötigen, um die ersten Fehler und Widersprüche Ihrerseits öffentlich darzulegen?

(Beifall bei den Einwendern - Frau Krebs
(EW): Das wird nicht mehr lange dauern!)

Bedenken Sie, daß alles, was ich bis jetzt vorgetragen habe, nicht Zukunftsvisionen sein könnten; es ist bereits Realität. Und man kann, wenn man sich dafür interessiert, das auch in den entsprechenden Nachschlagewerken nachlesen.

Ich meine, solange Sie gleichmütig das atomare Gefahrenpotential als beherrschbar, lenkbar und kontrollierbar darstellen, kann es wohl kaum verwundern, daß sich im Windschatten der Atomlobby zusätzlich noch eine Atomkriminalität mit steigender Tendenz entwickelt.

(Beifall bei den Einwendern - Zuruf: Jawohl! -
Frau Krebs (EW): Und ihr seid die Verantwortlichen, unter anderem!)

Es klingt ja alles so harmlos: Man zieht sich einfach Plastikhandschuhe über und schmuggelt Plutonium in einer mit Blei ausgegossenen Milchkanne, um sich mal eben eine Million zu verdienen. Oder wie sieht das bis heute aus?

(Beifall bei den Einwendern - Frau Krebs
(EW): Da gab es seitdem schon wieder ein paar Dinger mehr!)

Und nun zu Ihnen, Herr Thomauske! Ist radioaktiver Zerfall auch gleich Wertezerrfall? Mangelnde Dialogbereitschaft im Hinblick auf weit in die Zukunft reichende Maßnahmen durch Menschenhand verlangen einen besonderen Grad an Verantwortlichkeit.

(Bravo! bei den Einwendern)

Einen sehr wichtigen Faktor wie den Transport von radioaktivem Schrott aus der Erörterung auszukoppeln, liefert den Beweis eines erheblichen Mangels an Verantwortungsbewußtsein.

(Beifall bei den Einwendern)

Die großen Gefahren, die von dieser Unterlassung für uns Menschen zu erwarten sind, erwecken den Eindruck, daß hier das Wohl und die Gesundheit menschlichen wie eigentlich allen Lebens in die sekundäre Wertung gerückt werden, also zweitrangig hinter wirtschaftlichen Interessen angesiedelt werden sollen.

(Beifall bei den Einwendern)

Diese Selbstgefälligkeit beinhaltet eine Form der Menschenverachtung, die ihren Bezug zur Realität verliert.

(Beifall bei den Einwendern)

Fortwährend wird die Besorgnis vieler Einwenderinnen und -wender mit stereotypen Argumenten niedergelungen, die die Gefahren ausschließen oder gar schönzureden versuchen. Wie kann man, ja, wie kann vor allem die Jugend derartige Floskeln deuten oder gar verstehen?

Letztlich entscheiden Bruchteile von Sekunden über Gedeih und Verderb und fordern ihren gesellschaftlichen Preis. Wem fallen da noch schöne Worte ein, wenn es zu Fehlfunktionen wie Tschernobyl, dem NASA-Unfall mit der explodierenden Raumfähre oder gar dem jüngsten Zugunglück in Northeim kommt? Hier kann niemand das Versagen der russischen zurückgebliebenen Technologie anlasten.

(Beifall bei den Einwendern - Zuruf: In Amerika ist es genauso!)

Wer kann mit wachem Verstand eine Konrad-Katastrophe in der endlosen Reihe von Unglücken abschließen?

Stoisch vorgetragene interessenorientierte Statements allein genügen nicht, Herr Thomauske für den Antragsteller, wenn es darauf ankommt, in spontanen realen Reaktionen Gelassenheit und einen kühlen Kopf zu bewahren. In solchen Augenblicken zählen Taten, nicht nur Worte.

Und ich verweise auf solch einen sehr realen Moment der Kopflosigkeit, wie er sich hier im Zelt der Öffentlichkeit vor einiger Zeit dargeboten hat. Was war eigentlich geschehen? Es wurde mal wieder deutlich, daß ein noch so eingespieltes Regelwerk wie das ausgeklügelte Szenario, ein von öffentlicher Hand und mit hohen Sicherheitsvorkehrungen ausgerichteter Erörterungstermin, aus den Fugen geraten kann.

Die Schuld kann und darf nicht so ohne weiteres auf die Gruppe der protestierenden Einwenderinnen und -

wender abgeschoben werden, die sich in ihrer Aktion lediglich gegen die menschenverachtende einseitige Verhandlungsweise der Atomlobbyisten gewandt hat.

(Beifall bei den Einwendern)

Sie ist eher in der Verhandlungsführung, insbesondere in dem provokanten Verhalten der Pseudokommunikation des BfS zu suchen,

(Beifall bei den Einwendern)

deren Konzept eine Strategie durch die Erörterung verfolgt und die Ernsthaftigkeit der eigentlichen Thematik zu einem Eiertanz verkommen läßt.

(Beifall bei den Einwendern - Frau Krebs (EW): Kasperletheater für die Großen!)

Hierfür zeichnet insbesondere der Sprecher für den Antragsteller verantwortlich, der bereits im Verlauf der letzten Verhandlungswochen mit seiner sonoren motorischen Art zu traurigem Ruhm gelangte, weil er sich mechanisch wie ein Roboter unbeeindruckt über jede noch so sorgenvoll vorgetragene Einwendung hinweggesetzt hat, ohne die geringste menschliche Anteilnahme zu zeigen.

(Beifall bei den Einwendern)

Hierdurch sollte wohl die Unerschütterlichkeit einer atomwissenschaftlichen fixen Idee repräsentiert werden, die nur versuchte, alle Sorgen und Ängste der Menschen gegen eine drohende Gefahr wegzuschwafeln, so nach dem Motto "Opium fürs Volk".

Doch was ist eigentlich geschehen? Gerade diese fixe Idee hat nun ihr kaltes Gesicht verloren und mal eine ehrliche menschliche Regung gezeigt, nämlich Angst. Und schon ist das Geschrei groß; denn gerade sie, die Angst, ist es, die es galt und gilt, allen Einwendern auszureden.

An dieser Stelle müssen Sie sich eingestehen, Mister Thomauske für den Antragsteller, Sie haben gepatzt und sich entlarvt. Niemand nimmt Ihnen jetzt noch den coolen Rhetoriker ab. Sie haben Ihre Glaubwürdigkeit eingebüßt. Wie ein Hase haben Sie in panischer Angst die Flucht vor einer Handvoll Daunenfedern ergriffen,

(Beifall bei den Einwendern)

anstatt sich auf Ihren vielgerühmten und mit Verbissenheit verfochtenen absolut zuverlässigen Sicherheitsapparat zu verlassen. Aber das genau ist es, was Sie von uns verlangen, nämlich daß wir uns auf Ihren Apparat verlassen, dem Sie selbst nicht vertrauen!

(Beifall bei den Einwendern)

Oder sind Sie nicht davongelaufen? Können Sie mir folgen?

Damit haben Sie ungewollt gezeigt, daß Sie uns Einwender eigentlich doch verstehen können, wenn Sie nur wollten.

(Beifall bei den Einwendern)

Wir Menschen sind Fluchtwesen, die vor einer nahenden Gefahr auf Distanz gehen können müssen; denn nur das zählt, und nur das wollen wir. Sie brauchen sich also dafür nicht zu schämen.

Schämen sollten Sie sich aber dafür, daß Sie Ihren Intellekt in den Dienst jener Mächte stellen, die uns über diese über alles wichtigen Sinne der Wahrnehmung dummreden wollen,

(Beifall bei den Einwendern - Frau Krebs
(EW): Atommafia nennt man so was! Atommafial!)

so daß wir ein erhebliches Stück an Eigenständigkeit und Selbstsicherheit verlieren.

Bedenken Sie, daß die Gefahr der Radioaktivität nicht durch unsere Sinne erfahrbar ist und wir jeden Reaktionsspielraum aufgeben. Was verlangen Sie da? Sollten Sie der Meinung sein, diese Formulierungen seien zu persönlich, dann frage ich Sie, wie es um die persönliche Betroffenheit der Strahlenopfer bestellt sein sollte und bereits auch ist.

(Beifall bei den Einwendern)

Sie beabsichtigen, daß wir uns auf Geräte verlassen sollen, Geräte, die ungenau bzw. defekt sein können und deren Daten von Menschen ausgewertet werden, die sich anmaßen, darüber zu befinden, was für andere Menschen gefährlich ist - Menschen, die in ihrer Abhängigkeit nicht selten aus opportunistischen Gründen gegen ihre innere Überzeugung handeln und über alle möglichen Interessen gesteuert werden können, die nicht unbedingt positiv für uns sein müssen. Und dafür sollen wir unsere natürlichen Sinne aufgeben?

(Beifall bei den Einwendern)

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Frau Schermann,

(Frau Schermann (EW): Ich bin gleich fertig!)

ich möchte Sie wirklich bitten, das zu beenden. Wir wollten heute über Transporte reden. Wir tagen nur bis 14 Uhr und haben noch Wortmeldungen. Es geht zu Lasten derjenigen - -

Frau Schermann (EW):

Ich komme zum Schlußwort, Herr Schmidt-Eriksen, alles klar. - Ich frage Sie: Würden Sie dem Menschen vertrauen, Grenzwerte für Sie festzulegen, vor dem und vor dessen Daunenfedern Sie weggelaufen sind? Woher nehmen Sie dann also die Selbstverständlichkeit, davon auszugehen, daß andere Menschen bereit wären, ihr Leben und ihre Sicherheit in die Hände von Fremden zu

legen? Das gilt ja sehr wohl auch für das Transportwesen und für die Transportfrage. Sind das erste erkennbare Anzeichen eines Werteverfalls?

Ich denke, Sie können hier von dieser Erörterung eine wichtige Erfahrung mit nach Hause nehmen - denn Sie wohnen ja nicht hier -, nämlich die der spürbaren Angst, einem Gefühl, dem alle Einwender in den letzten Wochen bemüht waren, Ausdruck zu verleihen und wogegen Sie sich penetrant gesperrt haben. Nehmen Sie diese Erkenntnis als Lektion aus dem kleinen Salzgitter und gehen Sie damit heim und bedenken Sie, daß Sie sich nicht weiter zu sperren brauchen. Allein in dieser Konsequenz liegt Ihre Chance gegenüber sich selbst.

(Anhaltender lebhafter Beifall und Getrampel bei den Einwendern)

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Frau Krebs, bitte setzen Sie sich. - Herr Dr. Thomauske, Sie haben die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Dr. Thomauske (AS):

Auf die persönlichen Angriffe möchte ich im Augenblick nicht eingehen. Ich denke, es wird keiner von mir erwarten, daß ich mich dafür entschuldige, daß ich hier einem gesetzlichen Auftrag nachkomme. Wenn dieses hier als Interessenpolitik verstanden wird, dann mag das gleichwohl richtig sein, weil es Interessen der Gesamtgesellschaft sind.

(Pfiffe und Zurufe von den Einwendern)

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Dann Herr Dr. Lange für die GRS hinsichtlich der Sachfragen, die in dem Beitrag von Frau Schermann steckten und wo Sie direkt angesprochen waren!

Dr. Lange (GRS):

Ich möchte mich wegen der fortgeschrittenen Zeit sehr kurz fassen.

Frau Schermann, Sie hatten Bezug genommen auf unser Gespräch, das wir gestern geführt haben. Ich hatte eine Folie dabei, anhand der ich Ihnen gezeigt hatte, wie die Unfallentwicklung bei der Deutschen Bundesbahn in dem schon angesprochenen Zehnjahreszeitraum war. Sie haben dort eine fallende Tendenz dargestellt gesehen, daß in diesem Zeitraum die Unfallhäufigkeit um 40 % heruntergegangen ist. Jetzt fragen Sie zu Recht: Haben wir dabei bedacht, daß möglicherweise das Beförderungsaufkommen der Deutschen Bundesbahn gestiegen ist?

Über diesen Zeitraum war das Beförderungsaufkommen der Deutschen Bundesbahn unverändert. Es ist leider Gottes nicht gestiegen. Das bedeutet, daß in der Realität die Unfallhäufigkeit 40 % niedriger ist. Wir haben allerdings diese zum gegenwärtigen Zeitpunkt

beobachtete Unfallhäufigkeit nicht zur Grundlage unserer Studie gemacht, sondern den Mittelwert über die zehn Jahre.

(Zuruf: Eine glatte Lüge!)

Dann vielleicht eine Klarstellung: Sie haben gesagt, die Mülltransporte würden aus Sicherheitsgründen geheimgehalten werden. Das ist nicht der Fall. Die Mülltransporte, angenommen sie würden hier nach "Konrad" fahren, würden ganz normal im Regalgüterverkehr oder mit Lkw ohne Geheimhaltung erfolgen.

Dann haben Sie gefragt: Warum haben wir uns eigentlich die Mühe gemacht, daß wir Unfallstatistik von Lkw oder Bundesbahn genommen haben? Warum haben wir nicht gleich gefragt: Wie häufig passieren eigentlich Unfälle mit radioaktiven Stoffen? Nun, in der Bundesrepublik werden jedes Jahr etwa 700.000 Versandstücke mit radioaktiven Stoffen befördert. Bei diesem Beförderungsaufkommen sind bisher keine gravierenden Unfälle aufgetreten, bei denen Personen einen Schaden erhalten haben. Damit war diese Unfallstatistik für uns nicht aussagekräftig genug, um daraus eine Prognose zu machen: Wie sieht es mit möglichen Unfällen für die Abfalltransporte nach "Konrad" aus? Das ist genau der Grund, weshalb wir diese umfassendere und größere Statistik in der Bundesrepublik Deutschland zur Grundlage gemacht haben und eben die Methoden einer detaillierten Sicherheitsanalyse angewandt haben, um Aussagen über mögliche Auswirkungen und deren Eintrittshäufigkeit treffen zu können. - Vielen Dank.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Danke sehr, Herr Dr. Lange. - Es gibt jetzt keine Möglichkeit zu Nachfragen mehr, Frau Schermann. Warum nicht? - Weil gleich einige Einwender überhaupt nicht mehr drankommen werden, weil der Beitrag so lange gedauert hat, daß das jetzt zu Lasten möglicher Redebeiträge anderer Teilnehmer geht.

(Frau Schermann: Ich hätte aber gerne Antworten!)

- Wenn wir in der Tagesordnung weiter zum Thema Transporte verhandeln. Ich habe darauf hingewiesen, daß wir hier einen Sprung in der Tagesordnung gemacht haben und daß wir zu den Transporten noch im normalen weiteren Fortlauf des Erörterungstermins

(Zurufe)

- bitte hören Sie zu! - dann auch noch diesen Tagesordnungspunkt weiterbehandeln werden.

Frau Schermann hat noch Probleme der Sicherung der entsprechenden Transporte angesprochen. Ich darf Herrn Dr. Collin bzw. Herr Dr. Cosack bitten, vielleicht etwas zur Frage der Sicherheit polizeirechtlicher Natur, Sicherung vor Eingriffen Dritter, zu sagen. Bitte sehr.

Dr. Cosack (BfS):

Danke schön, Herr Vorsitzender. - Sie sprachen das Problem der Sicherung an. Sicherung bedeutet insbesondere die Frage des Diebstahl oder Einwirkung von außen auf dieses Material. Es geht hier um radioaktive Abfälle. Das sind Dinge, die für Außenstehende von keinerlei Interesse sind.

(Lachen bei den Einwendern)

Es ist von Plutonium gesprochen worden. Wenn überhaupt Plutonium vorhanden ist, dann sind es plutoniumhaltige Abfälle. Die Menge von Plutonium ist sehr gering und daher von keinem Interesse. Sie haben recht: Es gibt Plutoniumtransporte. Aber Plutonium wird in großen Mengen konzentriert in "Konrad" nicht eingelagert.

(Zuruf: Reden Sie mal über die Zukunft!)

Außerdem gibt es, von der Bundesregierung erlassen, auf der Grundlage der Strahlenschutzverordnung und des Atomgesetzes Richtlinien, die die Sicherung betreffen. Dort ist sehr genau und detailliert ausgeführt, wie derart kritisches Material, das aber bei "Konrad" nicht zur Debatte steht, vor Zugriffen von außen geschützt wird.

Ich möchte nur kurz noch eine andere Anmerkung machen. Es wurde angesprochen die Frage der Kritikalität. Wie verhindert man das? Das bezieht sich auf das, was ich schon gesagt habe. Die Abfälle beinhalten nur geringe Mengen Plutonium. Die Frage der Kritikalität spielt hier absolut keine Rolle.

Ich möchte jetzt nur noch eine kurze allgemeine Schlußbemerkung machen. Es wäre doch sehr sinnvoll, wenn man das vorhandene Material, das die Sicherheit der Beförderung radioaktive Stoffe betrifft - das sind die Gefahrgutverordnungen, das ist die Studie, die von der GRS gemacht worden ist, und das ist, was ich hier nicht ausschließen will, die Studie, die von dem Ökoinstitut gemacht wurde -, nutzen würde. Darin kann man eine ganze Menge Fragen, die hier gestellt worden sind, beantwortet finden. - Danke schön, Herr Vorsitzender.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Danke sehr, Herr Dr. Cosack. - Meine Damen und Herren, die Reihenfolge der Meldungen, wie sie mir vorliegt, lautet: Herr oder Frau Borcharding, Herr Bader, danach Herr Leiberich, dann Frau Rosemarie Krüger, Herr Bertram und Herr Schmeling.

Es ist offensichtlich, daß wir das nicht abarbeiten können. Jetzt reicht mir Herr Dr. Leiberich aus Erlangen einen Zettel herein. Er sagt, er sei aus Erlangen angereist, und er bittet die Versammlungsleitung, in Abwägung der Interessen mit den anderen Einwendern die Möglichkeit zu prüfen, ihn vorzuziehen.

(Beifall bei den Einwendern)

Er weiß allerdings nicht, ob Herr oder Frau Borchering bzw. Herr Bader einen ähnlich langen Weg haben. Deswegen frage ich Herrn oder Frau Borchering bzw. Herrn Bader, ob sie einverstanden sind, daß wir jetzt Herrn Leiberich drannehmen. Sie müssen damit rechnen, daß Sie dann nicht mehr zu Wort kommen werden, wenn Sie Herrn Leiberich den Vortritt lassen. Gibt es da Einwände?

(Borchering: Ich bin einverstanden!)

- Danke sehr. Herr Borchering ist damit einverstanden. Wie ist es mit Herrn Bader?

(Bader: Ebenfalls!)

- Herr Bader ist auch einverstanden. Dann darf ich Herrn Dr. Leiberich bitten, seine Einwendungen vorzutragen.

(Beifall bei den Einwendern)

Dr. Leiberich (EW):

Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren!

(Frau Krebs: Wir bleiben sitzen! Wir haben Zeit, um hier weiter zu erörtern! - Beifall bei den Einwendern)

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Herr Dr. Leiberich, wenn ich von diesem Zuruf von Frau Krebs ins Publikum, der da lautete "Wir bleiben sitzen! Wir haben Zeit, um hier weiter zu erörtern!", noch kurz seitens des Veranstalters, der Planfeststellungsbehörde, eine Anmerkung machen darf: Wir haben diese Zeit so nicht. Wir haben auch hinsichtlich der Verpflichtung unserer Gutachter und der Fachleute für heute keinen beliebigen Spielraum, wie lange wir heute erörtern können. Wir möchten um 14 Uhr herum Schluß machen. Allerdings behandeln wir hier jetzt noch Ihre Einwendung. Aber danach wird voraussichtlich Schluß sein. - Bitte sehr, Herr Dr. Leiberich.

Dr. Leiberich (EW):

Ich spreche hier für mich selbst, zum anderen auch für meine Frau, Renate Aigner, und für meine Kinder, Tobias und Veronika Aigner. Ich bin aber auch als Vertreter des Landesarbeitskreises Energie der bayerischen Grünen hier.

Man kann sich fragen, in welcher Weise ich betroffen bin, wenn ich so weit weg wohne. Ich bin aber gerade von dem Thema Atomtransporte sehr stark betroffen. Ich möchte kurz die direkte Betroffenheit darstellen.

Nach der Transportstudie Konrad der Gesellschaft für Reaktorsicherheit vom April 1991, wie sie hier in den Unterlagen und auch in der "Schacht Konrad"-Zeitung als Skizze veröffentlicht ist, laufen Transporte aus Grafenrheinfeld, aus Mitterteich, von der GSF bei

München und von Niederaichbach über Nürnberg. Die Transporte von Grafenrheinfeld laufen nach dieser Skizze über meine Heimatstadt Erlangen. Das heißt, das ganze mittelfränkische Ballungsgebiet ist betroffen.

Nebenbei ist sehr erstaunlich an dieser Skizze, daß auch Transporte aus Wackersdorf angegeben sind, was uns bayerische Atomkraftkritiker erneut darauf hinweist, daß Wackersdorf zumindest als Zwischenlager nicht ad acta gelegt worden ist.

Die Bahntrasse, um die es geht - ich nehme an, es geht hier um Schienentransporte -, führt direkt durch unsere Städte. Für Erlangen heißt das, die Bahntrasse ist 200 m von unserer sehr belebten Fußgängerzone und von unserem Marktbereich entfernt.

Eine ähnliche Situation ist für Nürnberg und Fürth festzustellen. Nahe des Bahnhofs Fürth befindet sich eine Brücke. Eigentlich befinden sich in der Nähe von Fürth zwei Brücken. Nahe des Hauptbahnhofs Fürth gibt es eine Brücke, die ca. 12 bis 15 m hoch ist und die über das Regnitztal führt.

Nach den vorgelegten Erkenntnissen sind Castor-Behälter nur für einen Absturz mit 9 m getestet und als sicher bezeichnet.

(Zuruf: Wieder gelogen!)

Konkret kam es bei der Brücke in Fürth über die Regnitz vor ca. zwei Jahren zu einem Unfall eines Güterzuges. Es sind dort Güterwaggons entgleist und von der Brücke gestürzt; zum Glück hatten sie keine gefährliche Ladung.

Bereits aus diesem Beispiel ist sichtbar, daß auch wir durch die dann auch noch vermehrt anfallenden Transporte, die hierher zu "Schacht Konrad" führen werden, sehr stark in Mitleidenschaft gezogen werden können.

Ich möchte noch einen zweiten Punkt hinzufügen. Hier ist heute über die Gefährlichkeit der Atomtransporte diskutiert worden. Außerhalb der auch von der GRS eingeräumten Gefährlichkeit bei Unfällen muß noch einmal verstärkt - ich tue das gerade aus meiner ärztlichen Sicht; ich bin Arzt von Beruf, Internist - auf die Gefahr durch die radioaktive Niedrigstrahlung im Normalfall hingewiesen werden.

(Beifall bei den Einwendern)

Wie sorglos die Genehmigungsbehörde und die Betreiber mit den geheimgehaltenen Atomtransporten umgehen, konnte eine Recherche der Münchener Grünen vor zwei Jahren belegen.

(Beifall bei den Einwendern)

Das wurde damals auch fotografisch dokumentiert. Ein Atomtransport vom Atomkraftwerk Niederaichbach bei Landshut, der über München nach La Hague gegangen ist, ist eine ganze Nacht auf dem vielbelebten und direkt von Wohnsiedlungen umgebenen Münchener Ostbahnhof unbewacht abgestellt worden.

Soviel vielleicht kurz zur radioaktiven Niedrigstrahlung. Ich wollte das etwas länger ausführen; aber die Zeit erlaubt es nicht mehr. Ich bin auch sehr dankbar, daß ich meine Einwendungen überhaupt noch vorbringen kann.

Ich darf an der Stelle kurz zusammenfassen: Ich bin überzeugt, daß - selbst wenn "Schacht Konrad", wofür die Unterlagen ja nicht sprechen, unter Sicherheits Gesichtspunkten als Anlage genehmigungsfähig wäre - dann auf jeden Fall das Problem der Atomtransporte in keiner Weise gelöst ist. Natürlich laufen jetzt auch Atomtransporte. Das ist schlimm genug. Es ist auch schlimm genug, daß Kommunen und Behörden von diesen Transporten in der Regel keine Kenntnis haben und deshalb keine Vorsorgemaßnahmen treffen können. Aber es ist hier ein weiter steigendes Risiko zu vermuten oder zu befürchten.

Des weiteren ist es so, daß der einzige Ausweg aus dieser Misere, nämlich die Atomkraftwerke möglichst bald abzuschalten

(Beifall bei den Einwendern)

und für einen vorübergehenden Zeitraum, solange das noch notwendig ist, die Atomkraftwerke selbst als Zwischenlager zu nutzen, nicht gegangen wird.

Abschließend möchte ich darauf hinweisen, vielleicht auch als Frage an den Vertreter des Umweltministeriums formuliert, daß es begründete Informationen, wenn auch keine Sicherheit gibt, die besagen, daß aus dem Atomkraftwerk Gundremmingen bei den jetzt anfallenden und abzutransportierenden abgebrannten Kernbrennstäben der erste Castor-Transport nach Gorleben durchgeführt werden soll, vermutlich noch im Dezember. Ich möchte Sie fragen, ob Sie hierzu kurz etwas sagen können.

(Beifall bei den Einwendern)

An die GRS habe ich die Frage, ob sie diese Skizze, die sie im Rahmen ihrer Transportstudie vorgelegt hat mit den von mir hier dargelegten Schienenwegen, zum Beispiel Grafenrheinfeld über Bamberg und Erlangen-Fürth bzw. auch Abfälle aus Wackersdorf, das Sie offensichtlich nach wie vor als Zwischenlager annehmen, weiterhin aufrechterhalten wird. - Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Danke sehr, Herr Dr. Leiberich. Sie haben eine Frage an uns, an das Ministerium, gestellt. Dazu wird kurz Dr. Kopp Stellung nehmen.

Dr. Kopp (GB):

Zu dem geplanten Castor-Transport ist aus Sicht der Aufsichtsbehörde für das Transportbehälterlager Gorleben folgendes zu sagen:

Die Brennelementlager Gorleben GmbH hat angekündigt, daß sie beabsichtigt, 16 Brennelemente aus

dem Kernkraftwerk Gundremmingen B in Gorleben einzulagern. Dieses wird zumindest im Dezember, vermutlich auch im Januar, nicht möglich sein, weil die Genehmigungsvoraussetzungen hierzu für das Transportbehälterlager Gorleben fehlen, da eine Annahmefähigkeit nicht gegeben ist.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Will der Antragsteller zum Vortrag von Herrn Dr. Leiberich Stellung nehmen? - Herr Dr. Thomauske?

Dr. Thomauske (AS):

Nein.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Was die Transportwege über Brücken mit größeren Höhen als 9 m betrifft - bis zu 14 m hatte Herr Leiberich erwähnt -, will dazu die GRS Stellung nehmen? Ist das im Rahmen der Transportstudie "Schacht Konrad" nicht mitbetrachtet worden? - Herr Dr. Lange bitte!

Dr. Lange (GRS):

Es wurde angesprochen, daß Castor-Behälter eine Prüfung überstehen müssen, bei der sie aus 9 m Fallhöhe herabfallen. Dabei ist gefordert, daß sie auf ein sog. unnachgiebiges Hindernis fallen. Das bedeutet konkret, daß die Castor-Behälter, wenn sie unter realen Bedingungen von einer Brücke stürzen, die höher ist, auch diese Höhe überstehen würden. Das kommt aber nicht nur dadurch zustande, daß sie den 9-m-Fall überstehen, sondern daß diese Behälter noch erhebliche Reserven darüber hinaus haben, also auch höhere Fallhöhen überstehen würden. Die sind aber in der Prüfung nicht gefordert.

Die zweite Frage betraf die Streckenführung. Wir haben in der Transportstudie "Konrad" eine Skizze über mögliche Strecken, auf denen von Orten, wo radioaktive Abfälle anfallen, diese zum geplanten Endlager "Konrad" transportiert werden würden. Auf dieser Skizze finden Sie nicht die Wiederaufarbeitungsanlage Wackersdorf. Wir hatten mit unserer Studie im Herbst 1988 angefangen und damals einen Zwischenbericht gemacht; in dem war eine Skizze drin. Zum damaligen Zeitpunkt war die Wiederaufarbeitungsanlage Wackersdorf noch geplant. Sie wissen, daß sie fallengelassen worden ist. Somit entfallen aus dieser Richtung auch mögliche Transporte nach "Konrad". - Vielen Dank.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Danke sehr, Herr Dr. Lange. - Damit kein Mißverständnis entsteht, meine Damen und Herren: Es ist natürlich nicht beabsichtigt, in den "Schacht Konrad" Castor-Behälter einzulagern. Weshalb diese Fragestellung aus unserer Sicht gleichwohl nicht ganz neben der Sache liegt, hängt damit zusammen, daß die Behälter für "Konrad" vom Typ II im Prinzip ähnliche

Lastannahmen erfüllen müssen. Von daher gibt es da eine Analogie hinsichtlich dieser Schlüsse.

Herr Collin, möchten Sie noch etwas ergänzen? - Das ist nicht der Fall.

Meine Damen und Herren, wir sind am Ende des heutigen Verhandlungstages. Wir haben eine Einwenderin unter uns, die schon des öfteren um das letzte Wort gebeten hat: Frau Rosemarie Krüger. Ich denke, daß Herr Borcherding und Herr Bader auch damit einverstanden sind, daß Frau Rosemarie Krüger, wie so häufig und so oft auf diesem Erörterungstermin, das Schlußwort erteilt bekommt. - Bitte sehr, Frau Krüger.

Frau Krüger (EW):

Heute bekommen Sie von mir zweierlei Sachen zu hören: eine, die ich bereits gestern geschrieben habe, und eine, die ich eben geschrieben habe:

Egal, wo wir gehen, egal, wo wir stehen, stets möchten wir am Tag die Sonne und des Nachts den Mond und die Sterne leuchten und glänzen sehen. Sie geben uns Kraft. Sie geben uns Mut und wollen uns sagen: Verzweifelt nicht. Alles wird gut. Denn noch immer ist die Natur stärker, als Menschen es sind, und sie ist nicht so wie der Mensch, welcher oftmals glaubt blind all dem, was ihm wird gezeigt oder gesagt. Nein, wir dürfen uns darauf verlassen, was immer von Menschen wird gewagt. Die Natur zeigt uns unsere Grenzen, und das zu jeder Zeit. Mit mir, so hoffen viele Mitmenschen, daß es bald ist soweit.

Da wir morgen den 1. Advent haben, möchte ich Ihnen noch einige Worte sagen:

Morgen, zum 1. Advent, wahrscheinlich auch in Ihrem Haus die erste Kerze brennt. Wenn Sie in das Licht dieser Kerze schauen, suchen Sie vielleicht Hoffnung und auch Vertrauen, welches sehr oft im menschlichen Leben verlorengelassen wird. Darum wünsche ich allen Menschen, sie mögen immer im Frieden in das Licht einer brennenden Kerze dürfen sehen. - Danke.

(Beifall bei den Einwendern)

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Danke sehr, Frau Krüger. - Meine sehr geehrten Damen und Herren! Damit ist der heutige Verhandlungstag beendet. Ich darf mich herzlich bedanken bei den Vertretern der GRS und bei Herrn Dr. Cosack und Herrn Dr. Collin von der Abteilung des BfS, die für die Transportgenehmigungen zuständig ist, dafür, daß sie uns heute zu dieser Erörterung zur Verfügung und Rede und Antwort gestanden haben.

Wir setzen die Verhandlung am Mittwoch ab 11 Uhr fort; wir erörtern von 11 bis 19 Uhr. Wir werden dann fortfahren in der Erörterung zunächst der Städte Salzgitter, Braunschweig und Wolfenbüttel zum Thema Langzeitsicherheit, und in den Nachmittagsstunden ab 14 Uhr werden wir die Einwendung

LBU, hauptsächlich Sachbeistand Professor Bertram, zu den Fragen der Chemotoxizität behandeln.

Meine Damen und Herren, herzlichen Dank für Ihre Teilnahme. Ich wünsche Ihnen ein schönes Wochenende. Auf Wiedersehen!

(Schluß: 14.10 Uhr)

