

**60. Verhandlungstag
am 10.02.1993**

**Tagesordnungspunkt 5b:
Transporte**

Erörterungstermin Schacht Konrad

60. Tag, 10. Februar 1993

Rednerverzeichnis

Name	Seite
Frau Altmann	48
Chalupnik	17
Dr. Collin	8, 11, 22, 36, 39 - 41, 43
Dube	26, 28, 29
Frau Free	47, 49, 50
Dr. Göhring	12
Hinze	6, 7, 13
Dr. Illi	35, 42
Kreusch	42
Dr. Lange	31 - 33, 40, 43, 46
Neumann	1, 6 - 13, 16, 17, 23, 31, 33, 34, 38, 39, 42, 45, 47
Nümann	17 - 19, 22, 23, 25, 27, 28, 30, 34
Piontek	8, 30, 42, 44 - 46
Scheuten	8, 9, 14, 22, 23, 25, 26, 28, 29
Dr. Schmidt	9 - 11, 16, 19, 34, 45, 51
Dr. Schober	12, 23, 38, 41, 42
Schröder	49, 50
Dr. Staven	7, 14, 15, 29 - 31
Streich	51
Wackermann	6

(Beginn: 11.18 Uhr)

stellv. VL Dr. Biedermann:

Meine Damen und Herren, hiermit eröffne ich den heutigen, den 60., Verhandlungstag im Erörterungstermin zum Planfeststellungsverfahren Schacht Konrad. Ich wünsche einen guten Morgen und einen schönen Tag.

Wir befinden uns derzeit im Tagesordnungspunkt 5 b - Transporte -, der die Besonderheit genießt, daß er nicht zum Verfahren gehört, hier aber sehr wohl in aller Breite erörtert wird. Die unterschiedlichen Rechtspositionen hierzu wurden unter anderem am letzten Samstag ausgetauscht.

Es gibt auch die Besonderheit, daß wir das Bundesamt für Strahlenschutz nicht nur als Antragsteller, sondern auf der Fachbehörden- oder Gutachterbank auch als Fachbehörde, zuständig für Transporte, in der Person von Herrn Dr. Collin und Frau Fasten hier haben.

Des weiteren haben wir hier auf der Gutachterseite - um die anderen Herren auch vorzustellen - Herrn Dr. Lange von der Gesellschaft für Anlagenbau und Reaktorsicherheit, wenn ich den Namen jetzt richtig gesagt habe. Mir ist immer noch "Gesellschaft für Reaktorsicherheit" geläufig; aber es gibt jetzt einen Zusatz in dem Namen der GRS. - Die GRS hat im Auftrag des Bundesumweltministeriums in bezug auf die für Konrad zu erwartenden Transporte eine Risikoanalyse und eine Gefahrenabschätzungsstudie vorgelegt, die außerhalb des Verfahrens laufen.

Dann sitzt auf der Gutachterbank neben den anderen, üblichen Verfahrensgutachtern noch Herr Dr. Schmidt von der Deutschen Bundesbahn.

Ich erlaube mir dann, dem Sachbeistand der diesbezüglich vereinigten Kommunen, Herrn Neumann, das Wort zu erteilen. Er möge selbst darstellen, welche Kommunen er vertritt.

Neumann (EW-SZ):

Ich denke, einmal fürs Protokoll heute früh reicht dann auch: Für den Tagesordnungspunkt Transporte vertreten wir die Kommunen Seelze, Hannover, Vechelde, Lengede, Salzgitter und Braunschweig sowie den Umweltschutzverband Greenpeace.

Wir möchten heute fortfahren mit der Darstellung der Betroffenheit der von uns vertretenen Kommunen. Am Sonnabend haben wir ja schon eine Stellungnahme vom Umweltdezernenten der Landeshauptstadt Hannover gehört. Diese möchte ich jetzt noch ein wenig ergänzen und dann mit den jeweils anderen Kommunen fortfahren.

Beginnen möchte ich mit der Stadt Seelze, die nach rechtlichem Stand im Moment hier nicht einwendungsberechtigt ist. Da die Belange, hier hauptsächlich der Rangierbahnhof, unmittelbar auch die Landeshauptstadt Hannover betreffen, möchte ich dennoch darauf eingehen und trotzdem darauf hinweisen, daß die Stadt

Seelze nicht nur bezüglich des Rangierbahnhofs, sondern natürlich auch in anderen Belangen betroffen ist und planungsrechtlich durchaus Einwände geltend machen würde, wenn sie es denn könnte.

Der Rangierbahnhof in Seelze hat für den norddeutschen Raum eine übergeordnete Bedeutung. Es werden auf diesem Rangierbahnhof ca. 1,06 Millionen Waggons durchgesetzt. Von diesen mehr als 1 Million Waggons enthalten etwa 10 % Gefahrgüter. Das ist z. B. ein Punkt, der im Verhältnis zum Rangierbahnhof Braunschweig möglicherweise unterschiedlich sein könnte. Wie schon ausgeführt, haben wir dazu leider keine Angaben von der Bundesbahn erhalten und können deshalb hier nur Vermutungen anstellen. Wir sehen also aufgrund der Tatsache, daß auf dem Rangierbahnhof dort in relativ großem Umfang auch andere Gefahrgüter gehandhabt werden, daß da im Zusammenhang mit dem Transport radioaktiver Stoffe durchaus auch eine erhöhte Gefahr entsteht.

Außerdem befindet sich unmittelbar südlich an dem Rangierbahnhof angrenzend, und zwar direkt dort, wo die Waggons im Ausfahrbereich des Bahnhofs Seelze auf ihren Weitertransport warten werden, ein großes Tanklager.

Ein weiterer Gefahrenpunkt ist darin zu sehen, daß unmittelbar parallel zum Rangierbahnhof der Zweigkanal Linden verläuft. Das ist eine Wasserstraße, auf der jährlich 500 000 t Gefahrgüter transportiert werden. Bei etwaigen Schiffsunglücken könnten durch Explosionsdruckwellen oder ähnliches ebenfalls Gefahren entstehen.

Des weiteren existieren auf diesem Rangierbahnhof natürlich die üblichen Gefahrenmomente, auf die ich im Zusammenhang mit der Stadt Braunschweig nachher noch näher eingehen möchte.

Dieser Rangierbahnhof liegt, wie gesagt, unmittelbar an der Stadtgrenze der Landeshauptstadt Hannover. Alle Waggons, die in Seelze rangiert werden oder die Seelze auch nur passieren, müssen also auf jeden Fall durch Hannover. Es gibt hier zwei Möglichkeiten: entweder die Hauptstrecke oder die Güterumgehungsbahn. Beiden Strecken ist zu eigen, daß sie durch sehr dicht besiedelte Wohngebiete verlaufen und daß die Besiedlung bis unmittelbar an den Bahndamm heranreicht.

Das zweite wichtige Gefahrenmoment ist die relativ hohe Zugfrequenz auf den Strecken, wie es in Ballungsräumen natürlich auch üblich ist.

Dazu kommt, daß sich auf dem Gebiet der Landeshauptstadt Hannover ein zweiter wichtiger Rangier- und Güterbahnhof befindet, nämlich der Containerbahnhof in Linden. Es ist davon auszugehen, daß dieser bei einer etwaigen Inbetriebnahme des Endlagers Schacht Konrad zusätzlich betroffen sein wird.

Die Güterumgehungsbahn, auf der die Transporte aller Wahrscheinlichkeit nach durchgeführt würden, wird nach Angaben der Deutschen Bundesbahn z. B. in

dem Abschnitt zwischen Döhren und Ahlem wöchentlich von 1 450 Güterzügen befahren. Das heißt, unter Berücksichtigung des am Wochenende stark eingeschränkten Verkehrs ist von etwa 260 Zügen pro Werktag auf dieser Strecke auszugehen. Ähnliche Zahlen wurden von der Bundesbahn auch in früheren Jahren genannt. Dieser Zahl steht eine andere Zahl der dortigen Bürgerinitiative gegenüber. Diese spricht von täglich 430 Fahrbewegungen der Bundesbahn, also von einer höheren Zugfrequenz. Die Differenz läßt sich möglicherweise dadurch erklären, daß die Bundesbahn nur ganze Züge angibt, während die Bürgerinitiative, die sich dort vor allem mit dem Lärm beschäftigt, alle Zugbewegungen berücksichtigt. Das konnten wir aber nicht weiter überprüfen.

An der Möglichkeit, unter anderem in Hannover zwei unterschiedliche Strecken zu wählen, wird klar, daß hier eigentlich Untersuchungen notwendig wären, die die weniger gefährliche Strecke, und zwar sowohl hinsichtlich der Besiedlung als auch hinsichtlich der Gefahrenmomente, die es auf der jeweiligen Strecke gibt, aufzeigten, d. h. die Klarheit darüber brächten, welches die - in Anführungsstrichen - günstigere Strecke wäre.

Darüber hinaus gäbe es auch noch die Möglichkeit, Hannover weiträumig zu umfahren. Dazu hatte Herr Schmidt von der Deutschen Bundesbahn ja schon am Sonnabend einige Ausführungen gemacht. Diesen Ausführungen kann man im Prinzip nur zustimmen; nur ist eben zu sagen, daß untersucht werden müßte, ob in diesem Fall tatsächlich die Nebenstrecke die gefährlichere wäre. Wir hätten es als eine Aufgabe innerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens begriffen, aufgrund der Konzentrierung der Transporte zum Endlager hier auch zu untersuchen, wie der am besten geeignete Streckenverlauf sein könnte.

Die Verzweigung bzw. Zusammenführung von Bahnstrecken als besonderes Gefahrenmoment ist in Hannover ebenfalls an vielen Stellen gegeben. Von den zwei folgenschwersten möglichen Unfällen, nämlich Entgleisen auf der Weiche und Zusammenstoß zweier Züge in Flankenfahrt, hat letzterer in Hannover bereits stattgefunden. Darauf werden wir im weiteren Verlauf vielleicht zurückkommen. Der Ort des Unfalls war an der Güterumgehungsbahn, wo die Strecken Richtung Limmer und Bornum zwischen dem Bahnhof Hannover-Bornum und der Stadtgrenze zu Empelde zusammengeführt werden.

Daß derartige Unfälle, wie er damals, 1985, stattgefunden hat, auch heute noch möglich sind, zeigte uns sehr plastisch eine Streckenbegehung an einer anderen Stelle auf dem Stadtgebiet von Hannover, nämlich kurz hinter dem Mittellandkanal stadtauswärts. Dort treffen die Strecke der Güterumgehungsbahn und die Strecke vom Hauptgüterbahnhof und vom Hafen Misburg zusammen. Die Strecke ist an dieser Stelle mehrgleisig. An diesem Ort traf auf benachbarten, aber mit Weichen direkt an dieser Stelle verbundenen Gleisen ein mit mä-

ßiger Geschwindigkeit fahrender Güterzug aus Richtung Hafen mit einem schnellfahrenden Güterzug aus Richtung Innenstadt zusammen. Wenn hier bei der Weichenstellung ein Fehler vorgelegen hätte, dann hätte es wieder einen entsprechenden Unfall, Zusammenstoß in Flankenfahrt, geben können. Das heißt: Bereits ein einziger Fehler kann hier zu solch katastrophalen Unfällen wieder führen. - Es gibt neun solcher Stellen auf dem Stadtgebiet von Hannover, was zeigt, daß hier doch erhebliche Gefahrenmomente vorhanden sind.

Ich möchte noch ein paar weitere Stellen nennen. Beispielsweise gibt es auf dem Stadtgebiet von Hannover noch zwei höhengleiche Bahnübergänge, von denen einer sehr stark durch Lkw-Verkehr belastet ist; es gibt Industriegebiete; es besteht die Möglichkeit der Verarbeitung und/oder der Lagerung gefährlicher Stoffe, die Unfälle verursachen bzw. deren Auswirkungen verschlimmern können. Beispielhaft für das Stadtgebiet von Hannover sei hier das Misburger Gewerbegebiet genannt, wo z. B. eine Erdgasleitung direkt am Bahndamm verläuft, wo z. B. eine Rekonditionierungsanlage für Fässer aus chemischen Betrieben existiert, wo ein Asphaltwerk existiert und wo eine Metallbaufirma ebenfalls direkt an den Bahngleisen, auf denen befördert wird, angesiedelt ist.

Des weiteren gibt es mehrere Punkte in Hannover, wo abgestellte Waggons, und zwar Kesselwagen mit Mineralölen, sozusagen zur Zwischenlagerung abgestellt werden, wo im Bereich der Güterumgehungsbahn die Platzverhältnisse sehr eng sind, d. h. wo diese Waggons direkt neben den Durchfahrtgleisen stehen, und zwar zum Teil auch mehrere Tage lang, zumindest am Wochenende.

Darüber hinaus gibt es natürlich noch die üblichen Gefahrenpunkte wie Brücken und Bahndämme, Unterführungen mit relativ großen lichten Höhen der Brücken und natürlich auch viele parallele Strecken, auf denen im Falle von Unfällen der lichte Raum des Durchfahrtes eingeschränkt sein könnte, und es gibt einige Personenbahnhöfe und Güterbahnhöfe, die hier ebenfalls durchfahren werden müßten, wenn die Transporte zum Endlager gingen.

In bezug auf die Straße ist Hannover vor allem durch die A 2 betroffen. Auf dem Stadtgebiet zwischen dem Autobahndreieck West und dem Autobahnkreuz Ost ist diese Autobahn inzwischen dreispurig ausgebaut. Als Gefahrenmomente sind vor allem zu nennen die vier Autobahnanschlußstellen, die in kurzer Folge durchfahren werden müssen, ein Autobahnkreuz sowie ein Autobahndreieck.

Die Verkehrsdichte auf der A 2 im Raum Hannover betrug 1987 zwischen 60 580 an der meistbefahrenen Stelle und 38 480 an der am wenigsten befahrenen Stelle dieses Bereichs, den ich vorhin genannt habe. Diese Zahlen haben sich seit der Grenzöffnung mit Sicherheit noch deutlich erhöht.

Die A 2 ist darüber hinaus stark mit überregionalem Güterverkehr belastet. Genaue Zahlen konnten wir im Rahmen der Möglichkeiten für unsere Arbeiten für die Landeshauptstadt nicht ermitteln. Eine Prognose für die Entwicklung des Güterverkehrs nach der Grenzöffnung hin zur ehemaligen DDR für den Regierungsbezirk Braunschweig hat aber beispielsweise eine Verzehnfachung des Güterverkehrs ergeben. Diese Verzehnfachung des Güterverkehrs auf der A 2 im Bereich des Regierungsbezirks Braunschweig dürfte zum großen Teil auch für die A 2 auf dem Stadtgebiet von Hannover gelten. - Der Gesamtverkehr hat sich von November 1989 bis Anfang 1991 mehr als vervierfacht.

Ich glaube, dieses Beispiel gerade auch von Hannover macht schon deutlich, daß man sich hier doch ernsthafte Gedanken über die Streckenführung insbesondere zu Atomanlagen, die eine sehr große Zahl von Transporten hervorrufen, machen sollte.

Als nächstes möchte ich zur Gemeinde Vechelde kommen. Zunächst wieder zur Bahn. - Die Transporte werden auf der Hauptstrecke Hannover - Berlin über das Gemeindegebiet geführt. Das würde eine Streckenlänge von etwa 11,5 km bedeuten. Alternativ wäre das möglich über die Strecke Hildesheim - Braunschweig. Hier wäre das Gemeindegebiet von Vechelde dann auf einer Länge von 6 km betroffen. Das heißt, unabhängig davon, welcher der bisher ins Auge gefaßten Wege gewählt würde, würde das Gemeindegebiet auf jeden Fall durchfahren werden.

Hier ist natürlich auch zu sagen, daß die Wohnbebauung, die Besiedlung in einigen Ortsteilen, z. B. in Sierße, in Alvesse und in Vechelde selbst, bis unmittelbar an die Bahnstrecke heranreicht. Darüber hinaus gibt es auf dem Gemeindegebiet von Vechelde einige Stellen, an denen, zumindest bei kurzfristig entstehenden Problemen im Einfahrbereich des Rangierbahnhofs Braunschweig, ein Aufenthalt auf Nebengleisen möglich ist. Ähnliches hat in der Vergangenheit, zumindest laut Pressemeldungen, auch schon stattgefunden.

Als besonderes Gefahrenmoment, zusätzliches Gefahrenmoment, ist insbesondere ein Punkt am Südrand von Groß Gleidingen zu nennen. Dort befindet sich ein beschränkter Bahnübergang. Die beiden durch das Vechelder Gemeindegebiet führenden Strecken, die ich schon genannt habe, treffen hier zusammen, und zwar unmittelbar nachdem sie diese Straße noch getrennt gekreuzt haben. Das heißt, auch hier gibt es die Zusammenführung verschiedener Richtungsstrecken mit hohen Zugfrequenzen, welche eine Kollision in Flankenfahrt möglich machen würde.

Darüber hinaus gibt es einige beschränkte Bahnübergänge mit vielbefahrenen Bundesstraßen. Zu nennen ist hier vor allem auch ein Abzweig zur Zuckerfabrik in Wierthe. Hier hat es vor zwei Jahren einen Unfall gegeben, der, wenn davon beispielsweise Container, die zum Schacht Konrad transportiert wor-

den wären, betroffen gewesen wären, durchaus zu Freisetzungen hätte führen können.

Die Straßenführung in Vechelde wird dazu führen, daß im Normalfall sicherlich keine Transporte per Lkw über das Gemeindegebiet stattfinden werden. Es kann allerdings sein, daß dann, wenn die A 2, aus welchen Gründen auch immer, gesperrt ist - wie z. B. gerade heute morgen -, die B 65 von Lkw-Fahrern durchaus als Ausweg benutzt würde. In diesem Fall würde dann der Transport mitten durchs Stadtgebiet von Vechelde gehen.

Als nächstes komme ich zur Stadt Braunschweig. - In Braunschweig kreuzen sich mehrere regionale und überregionale Bahnstrecken, und zwar sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr. Die wichtigste Strecke verläuft in West-Ost-Richtung von Hannover oder Hildesheim nach Magdeburg bzw. nach Berlin. Aus nördlicher Richtung findet Personenzugverkehr von und nach Wolfsburg sowie nach Uelzen statt. Nach oder aus Süden sind die Verbindungen nach Wolfenbüttel und Richtung Seesen zu nennen. Der Güterzugverkehr verläuft in Richtung Osten nach Helmstedt und nach Berlin, in Richtung Norden nach Fallersleben und nach Celle, in Richtung Westen nach Hannover und darüber hinaus und in Richtung Süden nach Goslar bzw. nach Oker. Außerdem werden mehrere Regionalbahnhöfe vom Rangierbahnhof Braunschweig aus bedient.

Auch in Braunschweig reicht in vielen Ortsteilen die Wohnbebauung natürlich bis an die Gleise heran. Hier ist zusätzlich zu erwähnen, daß die Züge bzw. die Waggons, die auf dem Rangierbahnhof in Braunschweig rangiert werden, das Stadtgebiet zweimal durchfahren, nämlich einmal von Westen her hin zum Rangierbahnhof und dann vom Rangierbahnhof zum Übergabebahnhof Beddingen.

Hier gibt es Gleise, die in beiden Richtungen befahren werden, z. B. die Abzweige nach Beddingen. Das heißt, auf dem Stadtgebiet von Braunschweig sind auch Frontalzusammenstöße nicht völlig auszuschließen.

Auch hier gibt es eine Reihe von Verzweigungen von Bahnstrecken, wo die genannte Art von Unfällen, Entgleisung auf der Weiche, Zusammenstoß zweier Züge in Flankenfahrt usw., geschehen können.

Darüber hinaus gibt es einige höhengleiche Bahnübergänge, und zwar z. B. in Timmerlah und in Broitzem, wobei der zuletzt genannte Bahnübergang nur für Zweiräder und Fußgänger zugelassen ist.

Im übrigen sind natürlich auch hier die Zugfrequenzen hoch.

Darüber hinaus gelten hier die Punkte, die ich auch schon für Hannover angeführt habe. Auf dem Rückweg vom Rangierbahnhof Braunschweig wird also möglicherweise der Hauptbahnhof, wo ein sehr hoher Publikumsverkehr ist, durchfahren. Weitere Bahnhöfe, wie z. B. der Haltepunkt Broitzem, werden unmittelbar durchfahren.

Der wichtigste Ort bezüglich der Transporte zum Schacht Konrad, was die Gefährdung angeht, dürfte der

Rangierbahnhof sein. Ich möchte hier doch kurz auf den Rangierbahnhof eingehen, um ein bißchen plastisch und deutlich zu machen, was alles auf dem Rangierbahnhof gemacht wird, damit die Komplexität auch klar wird.

Im Jahre 1990 kamen auf dem Rangierbahnhof Braunschweig täglich 50 Züge an, und 55 Züge verließen den Rangierbahnhof wieder. Zum Übergabebahnhof Beddingen verkehren nach einer Veröffentlichung der Deutschen Bundesbahn täglich acht oder neun Züge.

Bei den Informationen zum Rangierbahnhof waren wir auch wieder auf andere Quellen angewiesen. Wir wurden allerdings von der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands sehr gut unterstützt, so daß wir auch ohne Auskünfte durch die Deutsche Bundesbahn einen Einblick über die Abläufe auf dem Rangierbahnhof hier gewinnen konnten.

Der Güterzug wird im Einfahrbereich des Rangierbahnhofs zwischen Wolfenbütteler und Salzdahlumer Straße zunächst abgestellt, die Lokomotive wird abgekuppelt und entfernt sich, ein Rangierarbeiter läuft anschließend den Zug ab und vergleicht den tatsächlichen Wagenstand mit der Vorankündigung. Nach unterschiedlichen Standzeiten - nach Auskünften der Gewerkschaft können das zwischen zehn Minuten und einigen Stunden sein - löst ein weiterer Rangierarbeiter, der sogenannte Langmacher, die Kupplungen zwischen einzelnen Waggons oder zwischen einzelnen Waggongruppen, eine Diesellokomotive schiebt den Zug dann mit einer Geschwindigkeit von ca. 4 km/h bis 5 km/h - sofern diese Geschwindigkeit eingehalten wird - auf einen der beiden Abrollhügel. Dort trennen sich die einzelnen Waggons oder Waggongruppen vom Rest des Zuges und rollen ausschließlich mit Hilfe der Schwerkraft, also ohne einen eigenen oder fremden Antrieb, sonstigen Antrieb, auf die vorgesehenen Richtungsgleise. Dabei müssen zunächst einige Weichen passiert werden, wobei diese Weichen aus unterschiedlichen Stellwerken bedient werden.

Je nach Gewicht des Waggons wird dieser dann etwa 20 m hinter dem Abrollhügel und dann später noch einmal vor Erreichen des entsprechenden Richtungsgleises mit einer Gleisbremse vorgebremst. Diese Gleisbremse wird ebenfalls von einem zentralen Bremswerk aus bedient.

In den jeweiligen Richtungsgleisen werden die Waggons dann durch Hemmschuhe abgebremst. Diese Hemmschuhe werden von Rangierarbeitern an bestimmten Stellen postiert. Einige Waggons besitzen auch eine eigene Handbremse, die, bei entsprechender Kennzeichnung des Waggons, dann von einem mitfahrenden Rangierarbeiter bedient wird.

Die anschließende Standzeit der Waggons auf den entsprechenden Richtungsgleisen konnten wir nicht endgültig ermitteln. Bei einem Vergleich der planmäßigen Ankunftszeiten von Güterzügen aus Seelze mit den Abfahrzeiten nach Beddingen kann bei Einschichtbetrieb im geplanten Endlager mit nur einer einzigen

Wagenübergangsverbindung eine Standzeit von weniger als zwei Stunden auf dem Rangierbahnhof Braunschweig erreicht werden. Ob dieser Wagenübergang im Betriebsablauf des Rangierbahnhofs allerdings grundsätzlich überhaupt möglich ist, kann von uns nach derzeitiger Informationslage nicht beurteilt werden. - Die fahrplanmäßig nächstgünstigen Wagenübergangsverbindungen würden eine Standzeit der Waggons auf dem Rangierbahnhof von vier Stunden bis sechs Stunden bedeuten.

Es sind hier doch auch durchaus längere Standzeiten denkbar, etwa dann, wenn z. B. aus wirtschaftlichen Gründen die radioaktiven Abfälle nur in Ganzzügen vom Rangierbahnhof Braunschweig zum Endlager gebracht würden oder wenn sich z. B. am Wochenende oder durch Störungen im Einlagerungsbetrieb entsprechende Notwendigkeiten ergäben.

Diese Waggons werden dann zu einem neuen Zug zusammengestellt bzw. zusammengekuppelt. Dieser wird in die Ausfahrgruppe gezogen und verläßt von dort nach erneutem Aufenthalt, dessen Dauer wir auch nicht klären konnten, den Rangierbahnhof in Richtung Hauptbahnhof der Stadt Braunschweig.

Der Arbeitsablauf, den ich eben beschrieben habe, ist - ich sage einmal - der normale Arbeitsablauf. Es sind natürlich auch andere Arbeitsabläufe denkbar. Für bestimmte Gefahrgüter ist z. B. das Rangieren über den Abrollhügel nicht zulässig. Hier wäre die Frage an das Bundesamt für Strahlenschutz bzw. an die Deutsche Bundesbahn: Welche Vorgehensweise ist hier mit Waggons mit radioaktiven Abfällen beispielsweise für das geplante Endlager Schacht Konrad geplant?

Wir haben des weiteren einige Gefahrenmomente auf dem Rangierbahnhof feststellen können. Hier schon genannt wurde, daß Braunschweig einer der letzten Gefällebahnhöfe in der alten Bundesrepublik ist, d. h. daß dort zwischen Einfahr- und Ausfahrbereich ein Höhenunterschied besteht, was dann natürlich auch eher zur Verselbständigung von Wagen führen kann, was sich dann möglicherweise auch in der von der GRS vorgestellten Statistik über die Unfallhäufigkeiten niederschlägt. Das mag ein Grund dafür sein, daß der Rangierbahnhof Braunschweig unfallträchtiger ist als andere.

Ob die für das Rangieren vorgeschriebenen Geschwindigkeiten eingehalten werden - im Bereich des Rangierbahnhofs ist ja eine Begrenzung auf 25 km/h vorgeschrieben -, auch generell eingehalten werden, ist zumindest nach optischem Eindruck durchaus fraglich.

Zur Aufenthaltsdauer der Waggons habe ich schon einiges gesagt. Hierbei ist aber noch zu erwähnen, daß die Gefahrgutwaggons nicht an sozusagen besonders gesicherten Plätzen zwischengelagert werden, sondern im ganz normalen Betrieb auf ganz normalen Gleisen stehen. Es gibt auch hier keine Vorschriften darüber, z. B. welche Gefahrgüter auf unmittelbar benachbarten Gleisen stehen dürfen, sondern das wird eben einzig

und allein durch den Betrieb des Rangierbahnhofs vorgegeben.

Ein wichtiger Punkt, der noch zu nennen ist, ist, daß die Personalsituation auf dem Rangierbahnhof Braunschweig äußerst angespannt ist. Zumindest zu der damaligen Zeit, 1991, war es so, daß die Überstundenzahl bei den Rangierarbeitern, aber auch bei den Stellwerkarbeitern so hoch war, daß nicht in Sicht war, daß diese Überstunden irgendwann einmal würden abgebaut werden können. Auch dies, denke ich mir, ist ein Punkt, der zu Konzentrationsmängeln und zu Fehlern bei den Arbeitern führen kann, was letztendlich Auswirkungen in der Richtung haben kann, daß Unfälle stattfinden, die im normalen Ablauf, Betriebsablauf vielleicht nicht stattfinden.

Auf dem Gebiet der Stadt Braunschweig befindet sich im übrigen noch der Übergabebahnhof Beddingen. Zu diesem sollen die Waggons mit den radioaktiven Abfällen ja zunächst gefahren werden. Hierzu wäre die folgende Frage zu stellen:

Während des Erörterungstermins wurde das ja immer so dargestellt, daß die Waggons praktisch von der Deutschen Bundesbahn bis nach Beddingen gefahren werden und dort von den Verkehrsbetrieben Peine/Salzgitter übernommen und weiter zum Endlager gefahren werden. Es gibt aber Aussagen von Beschäftigten der Verkehrsbetriebe Peine/Salzgitter dahin gehend, daß die Waggons durchaus auch aus Braunschweig direkt abgeholt werden. Diese Aussage bezieht sich nicht auf die Waggons mit radioaktiven Stoffen, sondern darauf, daß es heutzutage so ist, daß das beispielsweise bei Waggons so ist, die für die Stahlwerke bestimmt sind, d. h. daß diese durchaus auch direkt ab Rangierbahnhof Braunschweig übergeben werden. - Hier ist z. B. auch zu überlegen, wenn denn jemals ein Planfeststellungsbeschluß ergehen sollte, ob unter Gefahrenminimierungs-Gesichtspunkten nicht ein Aufenthalt auf dem Übergabebahnhof Beddingen dadurch überflüssig gemacht werden könnte, daß, wenn denn schon der Rangierbahnhof Braunschweig benutzt wird, die Waggons dort direkt abgeholt werden.

In diesem Zusammenhang wäre es auch gut zu erfahren, wie das denn vorgesehen ist, ob die Radioaktiv-Waggons dann auch weiter in Bundzügen von Braunschweig nach Beddingen gebracht werden sollen oder ob nur sogenannte Ganzzüge mit radioaktiven Abfällen vom Rangierbahnhof Braunschweig nach Beddingen transportiert werden sollen.

Eine Umgehung von Standzeiten auf dem Übergabebahnhof Beddingen würde - einmal abgesehen von der Verminderung von Gefahrenmomenten - natürlich auch dort zur weiteren Reduzierung der Belastung von Bewohnern des unmittelbaren Bahnhofsumfeldes führen.

Für die Straße ist in bezug auf Braunschweig zu sagen, daß vor allem Anlieferungen über die A 2 und die B 4 zur A 391 bzw. zur A 39 stattfinden werden, und in Sondersituationen, also dann, wenn beispielsweise

die A 391 gesperrt wäre, würden die Lkws mit Sicherheit hier mitten durchs Stadtgebiet fahren.

Ich glaube, auch die mögliche Betroffenheit hier, sei es die durch unfallfreien Transport oder sei es die durch möglicherweise entstehende Unfälle, und zwar beispielsweise auch auf einem Rangierbahnhof, zeigt, daß es durchaus angebracht wäre, im Vorfeld Überlegungen darüber anzustellen, ob und wie viele Rangierbahnhöfe überhaupt angesteuert werden sollen, und sich unter Gefahrenminimierungs-Gesichtspunkten, die nach unserer Ansicht gegenüber ökonomischen, wirtschaftlichen, Überlegungen das größere Gewicht haben sollten, im Vorfeld auch über die weiträumige Zuführung von Abfällen, sei es über das Straßennetz oder sei es über den Schienenweg, Gedanken zu machen, so daß möglicherweise tatsächlich eine Minimierung stattfinden kann.

Ich weiß jetzt nicht, ob von seiten der Stadt selbst zum Stadtgebiet von Braunschweig noch Ergänzungen gemacht werden sollen. - Im übrigen wollte an dieser Stelle eigentlich Rechtsanwalt Nümann für die Gemeinde Lengede weitermachen. Ich sehe ihn im Moment leider nicht. Vielleicht beschränke ich mich dann auf einige Punkte, die er vielleicht nachher ergänzen kann. Wie gesagt: Es kann sein - bei unserer Anfahrt aus Hannover war die Autobahn gesperrt -, daß er irgendwo im Stau steckt.

Die Betroffenheit der Gemeinde Lengede ergibt sich zunächst aus der Situation als Standortgemeinde, durch die eine Eisenbahnlinie führt. Da es, wie ausgeführt, keine Vorschriften für die Festlegung von Strecken gibt, können also auch durch Lengede jederzeit Transporte per Bahn führen. Nach zur Zeit gültigen Angaben der Bundesbahn werden Regelgüterzüge über Seelze abgewickelt und wird damit das Gemeindegebiet von Lengede nicht berührt. Für Ganzzüge gibt es da aber durchaus unterschiedliche Angaben. In der Öffentlichkeit wurde für Ganzzüge, die beispielsweise aus ausländischen Wiederaufarbeitungsanlagen kommen, sowohl die Fahrstrecke über Hildesheim als auch die Fahrstrecke über Hannover genannt.

Wenn die Züge über Hildesheim fahren würden, dann würde das Gemeindegebiet durchquert. In einigen Ortsteilen, vor allem in Woltwiesche, befindet sich Wohnbebauung in sehr geringem Abstand zur Bahnstrecke.

Als besonderes Gefahrenmoment für Unfälle ist zu nennen, daß die Strecke hier zum großen Teil eingleisig ist, daß hier also Frontalzusammenstöße nicht ausschließen sind. Im übrigen muß auf dem Gemeindegebiet ebenfalls eine Vielzahl von Weichen überfahren werden. Im Bereich des Bahnhofs von Lengede wird ein Güterbahnhof mit zahlreichen Rangiergleisen durchquert. Ebenso gibt es hier zwei höhengleiche Bahnübergänge.

Des weiteren ist zu nennen, daß in Höhe der Landstraße 475 auf östlichem Gemeindegebiet das Bahngleis in sehr geringem Abstand parallel zur "P+S"-

Werksbahn verläuft. Auf diesem Gleis der "P+S"-Werksbahn werden mit Sicherheit auch Gefahrgüter bzw. brennbare Stoffe und vor allem auch, was auf dem Erörterungstermin hier schon einmal diskutiert worden ist, flüssiges Roheisen transportiert. Das heißt, hier kann eine Beeinträchtigung entstehen.

Darüber hinaus unterquert an der östlichen Gemeindegrenze die Bahnstrecke sowohl die "P+S"-Strecke als auch die L 475 mit einer Brückenhöhe von mehr als 5 m. Quasi auf dieser Brücke kreuzen sich gleichzeitig die "P+S"-Strecke und die L 475 an einem unbeschränkten Bahnübergang. Die Sichtmöglichkeiten sind hier sowohl für Lokführer als auch für Kraftfahrzeugführer eingeschränkt, da sowohl die Straße als auch die Schiene gerade in diesem Bereich eine Kurve beschreiben und die Straße darüber hinaus eine relativ starke Steigung aufweist. Das heißt, auch an diesem Punkt in Lengede besteht eine erhöhte Unfallgefahr.

Damit komme ich schließlich zur unmittelbaren Standortgemeinde, d. h. zur Betroffenheit der Stadt Salzgitter. - Unabhängig davon, welche der vorhin genannten Anlieferungsstrecken benutzt wird, erreichen die Transporte am Übergabebahnhof Beddingen das Stadtgebiet von Salzgitter. Auf den Gleisen der VPS fahren die Waggons vorbei an Beddingen in Richtung Schacht Konrad 2. Auf der geplanten Neubaustrecke finden zwei Richtungsänderungen um jeweils 180 Grad statt.

Weshalb die Streckenführung auf dem Betriebsgelände gerade so gewählt worden ist, geht aus den Planunterlagen nicht hervor bzw. wird dort auch nicht begründet. Es wäre nach unserer Ansicht denkbar, daß im unmittelbaren Anlagenbereich eine andere Streckenführung gewählt würde, die möglicherweise eine Reduzierung des Gefahrenpotentials ermöglichte. Bei der gewählten Streckenführung müssen auch hier zahlreiche Gleisverzweigungen überfahren werden. Es ist zu berücksichtigen, daß auf den gleichen Strecken sicherlich auch eine große Zahl anderer Gefahrgüter transportiert wird.

Ein sehr wichtiger Punkt ist, daß mindestens vier Straßen in dem Bereich auf dem Stadtgebiet von Salzgitter höhengleich gekreuzt werden. Zu dieser Problematik der höhengleichen Kreuzung Straße/Schiene möchte Herr Wackermann von der Stadt Salzgitter einige zusätzliche Ausführungen machen.

Wackermann (EW-SZ):

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, ich möchte die Ausführungen des Rechtsbeistandes der Stadt Salzgitter aus der Sicht des Straßenbaulastträgers der Kreisstraße 16 ergänzen. Die K 16 ist die Straße, die in west-östlicher Richtung das Gebiet von Schacht Konrad 2 tangiert. Diese Straße kreuzt höhengleich das Andienungsgleis.

Es ist so, daß höhengleiche Kreuzungen zwischen Straße und Bahn per se bereits ein Gefahrenpotential darstellen. Deshalb legt das Eisenbahnkreuzungsgesetz auch in mehreren Paragraphen fest, daß diese Kreuzungen sukzessive in höhenungleiche Kreuzungen umgewandelt werden sollen. Insbesondere sind hier zu nennen die 2, 3 und 17 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes. Ich möchte dazu auszugsweise den 3 zitieren, in dem es heißt:

"Wenn und soweit die Sicherheit oder die Abwicklung des Verkehrs unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung es erfordert, sind nach Maßgabe der Vereinbarung der Beteiligten Kreuzungen durch den Bau von Überführungen, durch die Einrichtung anderer Sicherungen"

- ich lasse jetzt einige Passagen aus -

"zu ändern."

Die Stadt als Straßenbaulastträger ist der Auffassung, daß Sicherheit und Abwicklung des Verkehrs an diesem Konfliktpunkt ganz entscheidend betroffen sind, speziell deswegen, weil die Straße einerseits durch einen hohen Anteil an Schwerlastverkehr betroffen ist und andererseits die Andienung durch den Schienenverkehr eben durch besonders gefahrenträchtige Atomtransporte frequentiert wird.

Die Stadt fordert im Hinblick auf die Rechtssituation, vorgegeben durch das Eisenbahnkreuzungsrecht, hier eine höhenungleiche Kreuzung. - Danke schön.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Neumann, haben Sie noch mehr?

Neumann (EW-SZ):

Ja, ich komme gleich noch auf das Thema Straße zu sprechen. Bezüglich der Bahnstrecke und der planerischen Betroffenheit möchte aber jetzt auch noch Herr Hinze kurz etwas sagen.

Hinze (EW-SZ):

Wir haben hier einmal einen Ausschnitt von unserem gültigen Flächennutzungsplan auf einer Folie zur Konkretisierung gebracht. Ich glaube, man kann hier unschwer erkennen, wo Salzgitter konkret betroffen ist. Das ist einmal der Hauptsiedlungsschwerpunkt Thiede, dann auf jeden Fall ein erheblicher Teil der gewerblichen Baufläche um Beddingen herum mit VW, aber auch mit gewerblichen Ansiedlungsflächen. Des weiteren wird hier betroffen der dörfliche Siedlungspunkt Beddingen, aber auch Bleckenstedt. Für die Stadt Salzgitter ist das besonders problematisch in bezug auf die Ansiedlungspolitik hier, weil im Industrieansiedlungsschwerpunkt auch

Siedlungsfreiflächen betroffen werden. Wir haben deswegen erhebliche Bedenken.

Das war das, was ich aus der Sicht der Planung zunächst zum Schienenverkehr zu sagen hatte. - Danke.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Schönen Dank. - Herr Neumann, Sie haben das Wort.

Neumann (EW-SZ):

Ich komme dann auf das Thema Straße. - Der Antransport von radioaktiven Abfällen hier soll ja, sowohl von Südwesten als auch von Nordosten kommend, über die A 39 zum Autobahnanschluß Salzgitter-Lebenstedt Nord geführt werden und von da aus über die Industriestraße Nord zur neuzubauenden Zufahrtstraße erfolgen.

Auch hierzu möchten die Vertreter der Stadt Salzgitter selbst direkt Stellung nehmen. Herr Staven wird beginnen.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Bitte!

Dr. Staven (EW-SZ):

Bei der Straße stellen wir uns als elementare Anfahrlinie zum Schacht Konrad einerseits die A 39 für alle Verkehre vor, und zwar sowohl aus dem Bereich Braunschweig wie auch aus dem Bereich Kassel, d. h. von hier oben und von Südwesten kommend. Die Antransportlinie setzt sich dann fort über den Engelnstedter Knoten hier im Westen und die Industriestraße Nord bis zur Anschlußstelle und Zufahrtstraße Schacht Konrad.

Diese Straßen sind mit erheblichen Verkehrsmengen belegt. Ich habe Ihnen dazu einen Auszug aus der bundeseinheitlichen Verkehrszählung 1990 gefertigt. Die Belastungen sind hier dargestellt. - Aus Braunschweig kommen auf den Engelnstedter Knoten täglich 28 000 Fahrzeuge zu; das ist ein Querschnittswert. Von Süden, Richtung Kassel, sind es 20 000 Fahrzeuge, von Westen, aus Salzgitter-Lebenstedt, kommen 19 000 Fahrzeuge auf diesen Knoten zu. In Richtung Industriegebiet sind es 6 000 Fahrzeuge.

Herr Hinze hat Ihnen eben deutlich gemacht, daß im Bereich der Industriestraße Nord und der K 16 noch große industrielle Flächen für weitere Ansiedlungen zur Verfügung stehen. Das heißt, die Stadt Salzgitter hat im Vorgriff auf mögliche weitere Siedlungsaktivitäten im Bereich Gewerbe und Industrie östlich der Autobahn hier die Industriestraße Nord bereits sehr leistungsfähig ausgebaut, um die Industrieflächen dort zügig andienen zu können.

Das heißt, der Anverkehr per Lkw wird in erster Linie, und zwar, nehme ich an, zu etwa 95 %, über diesen Knoten bedient. An diesem Knoten bündeln sich starke Verkehrsbeziehungen.

Dieser Knoten ist allerdings nicht vollständig ausgebaut, wie die Skizze hier zeigt. Alle Fahrzeuge, die von

Braunschweig - - - Daran hängt ja nicht nur der Bereich Braunschweig, sondern auch ein großer Teil der neuen Länder. Fahrzeuge aus all diesen Herkunftsbereichen werden die Industriestraße Nord über diese Rampe erreichen und dann als Linkseinbieger in die mit 19 000 Fahrzeugen belastete Stadtstraße Industriestraße Nord kommen. Das heißt, hier ist ein sehr stark frequentierter Gefahrenpunkt, der Unfälle möglicherweise präjudiziert.

Die gleiche Verkehrsbelastung von 6 000 Fahrzeugen, wie sie 1990 auf der Industriestraße Nord bestand, besteht an dem Kreuzungspunkt des Anfahrgleises und der K 16, zu der Herr Wackermann vorhin Ausführungen gemacht hat.

Die hier gezeigten Verkehrsbelastungen sind inzwischen überholt. Die Stadt Salzgitter hat aktuelleres Material nicht zur Verfügung. Durch die deutsche Wiedervereinigung dürften die Zahlen um einiges höher liegen.

Ein weiteres Problem in diesem Zusammenhang ist die mögliche Umleitung für den Fall, daß die Autobahn durch Stau oder durch Unfälle gesperrt ist. Nach unserem Dafürhalten ist insbesondere kritisch, neben vielen anderen Abschnitten, in denen eine Umleitung recht schwierig ist, der Abschnitt zwischen der Anschlußstelle Salzgitter-Lichtenberg und Salzgitter-Salder. Wenn der Verkehr hier umgeleitet werden soll, und zwar für alles, was von Westen, Südwesten her auf Schacht Konrad zufährt, dann müßte eine Umleitung durch die stark bewohnte städtische Anlage von Salzgitter-Bad, durch das Fredenberg-Gebiet, über die innerstädtischen Straßen am Bahnhof und in der City verlaufen und die Stadt in Richtung Osten wieder verlassen. Das heißt, gerade dann, wenn die Autobahn, die die Hauptantransportlinie im Lkw-Verkehr ist, gesperrt werden muß, wird der Antransport auf der Straße äußerst problematisch werden. - Schönen Dank.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Schönen Dank. - Das Wort haben die Sachbeistände.

Neumann (EW-SZ):

Herr Hinze für die Stadt Salzgitter!

stellv. VL Dr. Biedermann:

Bitte, Herr Hinze!

Hinze (EW-SZ):

Aus der Sicht der Planungs betroffenheit ist noch folgendes zu ergänzen. Wie der Plan von Herrn Dr. Staven eben gezeigt hat, wird der Hauptansiedlungsschwerpunkt Lebenstedt mit den Satelliten Lichtenberg und Salder auch voll durchschnitten. Das heißt, hier würden weitere planerische Aktivitäten sehr stark eingeschränkt, wenn nicht sogar verhindert werden.

Ein weiterer Schwerpunkt ist hier oben; das sagte ich vorhin schon im Zusammenhang mit dem Schienenverkehr. Das würde auch Thiede als

Wohnschwerpunkt, als Wohnsiedlungsschwerpunkt betreffen. Auch dieser Ort würde also sehr stark in seiner Siedlungsentwicklung eingeschränkt.

Hinzu kommen noch etliche ländliche Siedlungen. Ich denke da an Üfingen, Sauingen, Bleckenstedt und weitere mehr.

Das sind im Moment die Aussagen zur planerischen Betroffenheit aus der Sicht des Stadtplanungsamts. - Danke.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Schönen Dank. - Herr Neumann!

Neumann (EW-SZ):

Wir möchten damit sozusagen die Darstellung der Betroffenheit durch besondere Gefahrenpunkte bzw. durch mögliche Planungseinschränkungen erst einmal abschließen. Ich würde darum bitten - ich habe ja auch einige Fragen gestellt -, daß das BfS bzw. die Bundesbahn oder die GRS dazu erst einmal Stellung nehmen.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Neumann, Sie hatten die - wie soll ich sagen? - kommunalen Belange und die kommunale Betroffenheit infolge der für Konrad zu erwartenden Transporte für Hannover, für Vechelde, für Braunschweig, für Lengede und für Salzgitter - ich hoffe, ich habe niemanden vergessen - dargestellt.

Sie haben, was den Rangierbahnhof Braunschweig angeht, einige Fragen hinsichtlich des Rangierablaufs an die Deutsche Bundesbahn - ich nehme an, das BfS kann ich dazu auch anfragen - gestellt.

Des weiteren haben Sie im Hinblick auf die geographischen Gegebenheiten des höhenungleichen Rangierbahnhofs hinsichtlich der möglichen Änderung der Eintrittsstatistik, Unfallstatistik die GRS angesprochen.

Dann haben Sie eine Frage zur direkten Abholung aus dem Rangierbahnhof Braunschweig gestellt. Ich nehme an, damit kann ich sowohl die Deutsche Bundesbahn als auch das BfS als Fachbehörde betrauen.

Schließlich gab es noch die Forderung - damit möchte ich die Bundesbahn betrauen - eines höhenungleichen Bahnübergangs auf der Kreuzung Bahnübergang/Kreisstraße 16.

Das waren im wesentlichen die Fragen, die hier angesprochen wurden. Ich würde sagen: Fangen wir mit dem Bundesamt für Strahlenschutz, mit Herrn Dr. Collin, an. - Herr Dr. Collin!

Dr. Collin (GB):

Meine Damen, meine Herren, ich möchte hier folgendes feststellen: Wir als Fachbehörde sind geladen in bezug auf unsere Genehmigungstätigkeiten, so sie erforderlich werden, gemäß § 4 Atomgesetz bzw. gemäß § 8 der Strahlenschutzverordnung. Wir sind sicherlich auch

hier, um Ihnen mit Auskunft und beratend zur Seite zu stehen, sofern es um technische Vorschriften geht, wie sie in der GGVS oder in der GGVE festgelegt sind.

Die Fragen, die hier aufgeworfen worden sind, betreffen ausschließlich die planerischen Tätigkeiten der Gruppe im Bundesamt für Strahlenschutz, die für dieses Planfeststellungsverfahren zuständig ist. Das heißt, Überlegungen über Streckenführung sind eindeutig die Aufgabe der Antragstellerin. Ich bitte um Ihr Verständnis, daß ich hierzu keine Ausführungen machen kann.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Dr. Collin, schönen Dank. Das ist interessant zu hören. - Die Blicke wechseln auf die andere Seite. Ich würde schon sagen, dann bitten wir den Antragsteller um Stellungnahme. Herr Scheuten ist auch schon am Mikrophon sprechbereit. - Bitte!

Scheuten (AS):

Vielen Dank für den Ball, Herr Collin, den Sie uns überworfen haben.

An die Verhandlungsleitung folgende Bemerkungen. - Herr Vorsitzender, wir haben unsere Rechtsposition zu den Transporten - das gilt in gleicher Weise auch für die Transportstrecken, die zum Endlager führen - am Samstag dargelegt. Unsere Rechtsauffassung hat sich über das Wochenende genausowenig geändert wie die Rechtsprechung, auf die wir uns berufen. Von daher werden wir zu diesen Fragen im Rahmen dieses Erörterungstermins hier keine weiteren Ausführungen machen. - Danke.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Gut. - Ich möchte von seiten der Verhandlungsleitung nur betonen, daß es hier nicht um Rechtsfragen ging, sondern um Streckenführungen hinsichtlich der zu erwartenden Transporte. Das ist ein kleiner Unterschied. Ich nehme also mit Bedauern zur Kenntnis, daß Sie dazu keine weiteren Ausführungen machen wollen.

Ich würde jetzt zunächst einmal - - -

(Zuruf von den Einwendern)

- Wir haben aber noch mehr Punkte von Herrn Neumann, die wir nach und nach abarbeiten sollten. Aber gut, dann nehmen wir diesen einen Punkt. Danach möchte ich noch die Deutsche Bundesbahn und Herrn Dr. Lange von der GRS zu den von Herrn Neumann aufgeworfenen Fragen und Aspekten um Stellungnahme bitten.

Herr Piontek, bitte!

Piontek (EW):

Die Rechtsposition, Herr Scheuten, ist bekannt. Gleichwohl ist es ja so, daß das Verfahren hier nicht nur dazu dient, daß Sie Ihren Antrag vertreten und Einwendungen, die Ihrer Meinung nach zu dem

Verfahren hier gehören, hier behandelt werden, sondern wir haben es hier mit einem Planfeststellungsverfahren zu tun, das über die Atomrechtliche Verfahrensordnung hinaus ja nach dem Verwaltungsverfahrensgesetz unter anderem auch noch den Zweck verfolgt, daß bei der Erörterung der Einwendungen möglicherweise eine Einigung darüber erzielt wird - § 74 Abs. 2 Verwaltungsverfahrensgesetz -, inwieweit die Drittbetroffenen mit den Beschwerden und Belastungen, die sie in dem von Ihnen verfolgten Vorhaben sehen, möglicherweise befriedigt werden können. Ich denke, Sie können sich nicht darauf zurückziehen, daß hier im Sinne der Atomrechtlichen Verfahrensverordnung nur über Einwendungen zu verhandeln ist, sondern darüber hinaus dient das Planfeststellungsverfahren doch der Herbeiführung eines Interessenausgleichs zwischen den Antragstellern, also Ihnen, auf der einen Seite und denjenigen, die sich durch das Vorhaben betroffen fühlen, auf der anderen Seite.

Insofern meine ich, daß Sie durchaus etwas dazu sagen sollten, wie Sie in diesem konkreten Fall die Transportfragen zu bewältigen gedenken, und zwar zumindest in der Weise, daß Sie Einschätzungen darüber geben, wie denn Transporte zum Endlager hin erfolgen sollen. Anderenfalls kämpfen nämlich insbesondere die betroffenen Gemeinden hier im luftleeren Raum.

Ich meine also, wenn Sie sich weigern, dazu Angaben zu machen, dann verkennen Sie den rechtlichen Charakter des Planfeststellungsverfahrens.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Dazu möge der Antragsteller Stellung nehmen.

Scheuten (AS):

Herr Vorsitzender, wir haben in unserem Plan die Anlage und die Verkehrsanbindung dargestellt. Diese Verkehrsanbindung ist nach § 75 des Verwaltungsverfahrensgesetzes eine notwendige Folgemaßnahme. Die übrigen Transportfragen oder auch Transportstrecken unterliegen nicht unserer Dispositionsbefugnis. Wir haben auch bereits mehrfach darauf hingewiesen, daß die Entscheidung darüber, auf welchen Transportrouten die Anlieferungen in das Endlager hier erfolgen, nicht seitens des Antragstellers dieses Verfahrens getroffen wird. Hierzu werden die Transporteure die entsprechenden Genehmigungsanträge an das Bundesamt für Strahlenschutz in dessen Zuständigkeit als Genehmigungsbehörde für die Transportfrage stellen. - Danke.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Wobei dann der Antrag wieder bei dem Ressort von Herrn Dr. Collin gestellt werden dürfte. - Gut.

Herr Neumann!

Neumann (EW-SZ):

Ich möchte in diesem Zusammenhang bloß darauf hinweisen, daß wir auf diesem Erörterungstermin hier schon einmal deutlich unsere andere Meinung dazu kundgetan haben, nämlich insofern, als gerade das, was das Rangieren im unmittelbaren Standortbereich angeht, also Güterübergabebahnhof Beddingen, Rangierbahnhof Braunschweig und eigentlich auch Seelze, doch sehr eng mit dem Einlagerungsablauf und mit möglichen Störungen des Einlagerungsablaufs für das geplante Endlager zusammenhängt und daß es von daher eigentlich relativ unverständlich ist, daß sich der Antragsteller hierzu keine Gedanken macht, obwohl das ja nun die originäre Aufgabe des Endlagerbetreibers ist.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Gut. - Gedenkt der Antragsteller, sich dazu zu äußern?

Scheuten (AS):

Herr Vorsitzender, zu der von Herrn Neumann angesprochenen Frage, wie der Anlagenbetrieb bei Störungen auf den Transportstrecken weiter läuft, haben wir bereits im Rahmen der anderen Tagesordnungspunkte Stellung genommen. Wir haben dargelegt, daß sämtliche Transporte, die unterwegs sind, vom Endlager angenommen werden können. - Danke.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Gut. - Dann bitte ich jetzt zunächst Herrn Dr. Schmidt von der Deutschen Bundesbahn um Stellungnahme zu den von Herrn Neumann und insbesondere von den verschiedenen Sachbeiständen der Stadt Salzgitter angesprochenen Aspekten.

Dr. Schmidt (DB):

Wir haben eine allgemeine Schilderung des Bundesbahnbetriebs, des Eisenbahnbetriebs gehört, die mir bisher fremd war. Ich habe da also viel gelernt. - Ich kann nur feststellen: So funktioniert die Bundesbahn nicht. Wir werden aber gern bereit sein, falls dies noch nicht bekannt ist und Interesse daran besteht, allgemein klarzumachen, wie technisch sicher und kompliziert der Betrieb bei der Bundesbahn ist.

Ein einziger kleiner Fehler, der zum Unfall führt - dies ist so etwa ein wörtliches Zitat -; so passiert ein Unfall nicht. Ein Unfall geschieht nicht durch einen einzigen kleinen Fehler, sondern durch eine ganze Reihe von komplizierten Zusammenhängen.

Da mir im Augenblick direkte, konkrete Fragen entfallen sind - bitte stellen Sie sie noch einmal -, möchte ich jetzt nur folgendes sagen: Als Schwerpunkt in der Diskussion wird immer der Rangierbahnhof Braunschweig genannt und als schlimmstes Beispiel dargestellt. - Wir haben in den letzten Jahren, in den letzten sechs Jahren, von 1987 bis 1992, in Braunschweig jährlich etwa 500 000 auslaufende Wagen gehabt. In den letzten sechs Jahren ist bei allen

Unfällen, die durch das Rangieren im Bahnhof Braunschweig, der immer als kritisches Beispiel herangezogen wird, geschehen sind, kein einziger Gefahrguttransport verwickelt worden; in sechs Jahren bei jährlich 500 000 Fahrzeugen!

Wenn ich höre, daß hier immer wieder in bezug auf das Endlager von riesigen Verkehrsaufkommen mit radioaktiven Stoffen gesprochen wird, dann bitte ich doch darum, die Größenordnung, die Relation zu sehen, d. h. zu sehen, auf wieviel zehntausend Wagen ein einziger mit radioaktiven Stoffen kommt. Ich glaube, die Verhältnisse, die Größenordnungen gehen hier völlig verloren.

Ich bin gern bereit, auf konkrete Einzelfragen jetzt zu antworten.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Gut. - Herr Neumann, ich habe Ihre Fragen notiert; aber Sie können diese Fragen wohl besser darstellen. Zu den Standzeiten hatten Sie direkt eine Frage. Zur Zusammenstellung von Ganzzügen haben Sie gefragt, wie lange die Waggons da stehen. Dann hatten Sie noch eine Frage zur Direktabholung aus dem Rangierbahnhof sozusagen unter Umgehung des Übergabebahnhofs in Beddingen. Schließlich war dann noch die Frage oder die Forderung nach einem höhenungleichen Bahnübergang über die Kreisstraße 16 auf dem Gebiet der Stadt Salzgitter. - Wenn ich eine Frage vergessen habe, Herr Neumann, dann bitte!

Neumann (EW-SZ):

Vielleicht noch etwas zur Konkretisierung oder auch noch eine Nachfrage. - Wenn Sie vielleicht kurz schildern wollten, was an dem Ablauf, z. B. am Rangierablauf, den ich geschildert habe, falsch ist, dann wäre ich Ihnen dankbar. Da Sie hier irgendwie pauschal gesagt haben, es sei etwas geschildert worden, was Sie in der Art nicht kannten, bitte ich Sie doch, etwas konkreter zu werden.

Die Fragen, die, wie ich denke, vor allem durch die Deutsche Bundesbahn zu beantworten sind, sind folgende: Wie stellt sich die Bundesbahn vor, die Waggons vom Rangierbahnhof Braunschweig weiter zum Übergabebahnhof Beddingen zu bringen? Ist vorgesehen, das in Ganzzügen zu machen, d. h. die Waggons mit radioaktiven Abfällen auf dem Rangierbahnhof Braunschweig zu sammeln, was ja mit Sicherheit unmittelbare Auswirkungen auf die Standzeiten im Rangierbahnhof hätte?

Die zweite Frage lautete: Welche Vereinbarungen existieren hier zwischen VPS und der Deutschen Bundesbahn? Ist es möglicherweise heute auch gängige Praxis, daß in bestimmten Fällen oder wie auch immer Waggons bereits durch VPS direkt in Braunschweig abgeholt werden?

Die dritte Frage ist: Wie sieht es aus mit dem Rangieren von radioaktiven Stoffen, in diesem Falle von Abfällen? Sind die beim Rangieren besonderen

Vorschriften unterworfen, oder werden die betreffenden Waggons behandelt wie jeder andere Güterwaggon, unabhängig davon, ob es sich um einen genehmigungspflichtigen Transport nach § 4 Atomgesetz oder um einen solchen handelt, der im Rahmen der Strahlenschutzverordnung behandelt werden müßte?

Das sind die Fragen. Ich denke, daß es nichts nutzt, wenn man jetzt sagt: Soundso viel, 500 000, werden jährlich rangiert. - Es wird auch eine qualifizierte Zahl von Transporten, von Waggons mit radioaktiven Abfällen auf dem Rangierbahnhof Braunschweig rangiert werden müssen, wenn das Endlager in Betrieb geht. Da finde ich es nicht hilfreich, wenn immer der Vergleich zu der größeren Zahl, zu dem, was insgesamt transportiert wird, gezogen wird; denn wenn Sie berücksichtigen, daß unter dem, was da sonst noch transportiert wird, eben auch andere Gefahrgüter sind, die im Falle von Unfällen entsprechende Auswirkungen eben auch auf Waggons mit radioaktiven Stoffen haben können, dann muß man diese Sichtweise schon etwas relativieren.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Dr. Schmidt!

Dr. Schmidt (DB):

Zu den Standzeiten. - Es sind noch keine Absprachen darüber getroffen worden, wie hier, wenn das Endlager genehmigt ist, zwischen der Bundesbahn und dem Endlager die Wagen übergeben werden. Das liegt einfach daran, daß es, wenn wir in der Größenordnung mit fünf bis zehn Wagen am Tag rechnen, betriebstechnisch keine Probleme gibt, dies in Sonderabsprachen sofort und nach Wunsch des Empfängers zu regeln.

Wenn Sie von "Ganzzügen" sprechen, dann wäre das immer eine Lok mit fünf Wagen oder so etwas. Wenn Sie das als Ganzzug bezeichnen, dann ja. Es ist aber sicherlich das Bestreben aller Beteiligten, die Wagen möglichst ohne lange Standzeiten von der Ankunft im Rangierbahnhof bis zum Empfänger zu befördern.

Wartezeiten hängen immer zusammen mit der Ankunft von Regelgüterzügen und der Zusammenstellung der Fahrzeuge. Ich würde also einmal sagen: Zwei bis drei Stunden ist sicherlich eine Zeit, die üblich ist. Aber es wird selbstverständlich, wenn Sie Wert auf Ganzzüge legen, mit längeren Wartezeiten zu rechnen sein, weil dann nämlich so ein Ganzzug zusammengestellt werden muß.

Die Frage ist, was man gern möchte. Möchte man die Wagen möglichst schnell beim Empfänger haben, oder möchte man pro Tag nur einen einzigen Transport, der von Braunschweig zum Empfänger geht, oder möchte man jeden Wagen sofort, wenn er ankommt, als Einzeltransport ins Endlager fahren? - Darüber können jederzeit beiderseits Absprachen getroffen werden. Deswegen sind hier keine Langzeitplanungen vorgesehen.

Was wir im Betrieb natürlich vermeiden möchten, sind sicherlich lange Standzeiten und Standzeiten über das Wochenende. Es läßt sich sicherlich in der Logistik regeln, daß diese Dinge nicht vorkommen.

Hinsichtlich des Rangierens als Gefahrenpunkt möchte ich, auch wenn ich das am Samstag schon einmal gesagt habe, doch noch einmal sagen, daß die Sicherheit des Transports radioaktiver Stoffe einzig und allein in der Verpackung oder in der Mengenbegrenzung liegt. Keine andere Maßnahme ist da erforderlich.

Selbstverständlich werden Gefahrguttransporte, die außen gekennzeichnet sind, mit besonderer Sorgfalt rangiert. Das sehen Sie daran, daß bei den Rangierunfällen in Braunschweig, bei 500 000 Wagen jährlich, über sechs Jahre hinweg, kein einziger Gefahrguttransport beteiligt war. Vielleicht sind es auch längere Zeiträume. Mir liegen die Zahlen im Augenblick aber nur von 1987 bis heute vor.

Wenn beim Transport radioaktiver Stoffe weitere Maßnahmen getroffen werden, so hat das unterschiedliche Gründe, die aber nichts mit der Sicherheit des Transports zu tun haben; vielmehr ist es z. B. so, daß es Schwerlastgründe sind, wenn der Wagen nicht über den Ablaufberg läuft, sondern mit einer Lok rangiert wird. Wenn Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 100 km/h festgelegt werden, dann passiert das ebenfalls aus Schwerlastgründen. Wenn Sicherungspersonal diese Transporte begleitet, dann hat das nichts mit der Sicherheit des Transports der radioaktiven Stoffe, sondern mit der Sicherung gegen Einwirkungen Dritter zu tun.

Das heißt, noch einmal: Egal, mit welchem Verkehrsträger, ob Schiene, Straße oder Schiff, alle Aspekte des sicheren Transports sind einzig und allein durch die Verpackung abgedeckt. Auch der Strahlenschutz ist ausdrücklich durch die Verpackung abgedeckt. Es gibt im Rahmen des sicheren Transports radioaktiver Stoffe in der Strahlenschutzverordnung z. B. keinen Strahlenschutzverantwortlichen, weil alle Aspekte von vornherein in eine Verpackung integriert sind, die auch - das ist bei den radioaktiven Stoffen das Besondere - nicht nur den Normalfall, die normale Beförderung, sondern zusätzlich auch den Unfall abdeckt. Dieser konstruierte Unfall, den Sie uns sozusagen bei jeder Weiche und bei jedem Bahnübergang vortragen, ist bereits vorab in der Verpackung integriert. - Danke schön.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Haben Sie dazu Nachfragen, Herr Neumann?

Neumann (EW-SZ):

Ja. - Ich weiß nicht, ob wir von denselben Transporten, die hier stattfinden sollen, reden.

(Beifall bei den Einwendern)

Sie müßten mir einmal die Stelle in einer Verordnung oder wo auch immer zeigen, an der es heißt, daß die

hier zu verwendenden Transportbehälter entsprechende Belastungen, die durchaus auch auf Rangierbahnhöfen auftreten können, aushalten müssen. Hier werden unter anderem mehr oder weniger normale Industriecontainer benutzt, die mit Sicherheit während des Transports, sei es durch Unfall oder durch andere Einflüsse, jährlich zu Hunderten beschädigt werden. Von daher sehe ich da schon gewisse Unterschiede.

Der Punkt ist nun einmal, daß die Stellen, die ich hier aufgezeigt habe - zugegebenermaßen relativ detailliert für die verschiedenen Gemeinden -, nun einmal die sind, an denen Unfälle stattfinden können und ja auch stattfinden.

Eine Frage ist, denke ich mir, noch offen. - Ich interpretiere Ihre Antwort so, daß Waggons mit radioaktiven Abfällen genauso behandelt werden wie - ich sage mal - der Waggon, der Zuckerrüben oder ähnliches geladen hat. Dennoch ist eine Frage offengeblieben, nämlich die, inwieweit es heutzutage schon Praxis ist, daß Waggons durch die Verkehrsbetriebe Peine/Salzgitter direkt in Braunschweig abgeholt werden.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Dr. Schmidt!

Dr. Schmidt (DB):

Ich werde dies klären. Im Augenblick weiß ich das nicht. Wenn die Antwort bis morgen Zeit hat, dann werde ich das gern klären.

Hinsichtlich der Verpackung möchte ich aber doch noch folgendes sagen: Es sind keine normalen Container, deren Schäden Sie nun hier gesehen haben. Zum anderen haben Sie völlig recht, wenn Sie sagen, daß von diesen Transporten eine gewisse Gefahr ausgeht. Selbstverständlich geht von diesen Transporten eine Gefahr, nämlich die konventionelle Gefahr, aus, die bei jedem Transport angesichts der Masse, wenn solche Massen transportiert werden, ganz üblich und klassischerweise vorhanden ist. Davon kann man sich auch beim Transport radioaktiver Stoffe und bei diesen Verpackungen nicht freisprechen.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Gut. - Zu diesem Thema, glaube ich, kann ich auch noch Herrn Dr. Collin vom Bundesamt für Strahlenschutz befragen. - Herr Dr. Collin, bitte!

Dr. Collin (GB):

Meine Damen, meine Herren, es ist sicherlich richtig, daß wir unterscheiden müssen zwischen den Versandstücken, die aus einer unfallsicheren Verpackung bestehen und die ein hohes Aktivitätsinventar haben, und jenen Versandstücken, die im Sinne des Verkehrsrechts nicht unfallsichere Verpackungen darstellen, die aber solchen Belastungen wie Auflauf eines Waggons bei einer Geschwindigkeit von 4 km/h bis 5 km/h widerstehen können.

Es ist sicherlich richtig, daß diese Art von Versandstücken, die aus einer nicht unfallsicheren Verpackung und einem radioaktiven Inhalt bestehen, bei einem schweren Unfall zerstört werden können. Bei diesen Versandstücken ist aber entweder der Gesamtinhalt des radioaktiven Materials sehr eindeutig begrenzt oder aber ist die spezifische Aktivität, d. h. die Verteilung der Radioaktivität innerhalb des Versandstücks, so, daß das Gefährdungspotential auf internationaler Basis berechnet wurde und akzeptiert ist.

Ich glaube, das bedurfte in dieser Weise doch der Klarstellung. - Danke schön.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Neumann!

Neumann (EW-SZ):

Diese Diskussion wollen wir dann im weiteren noch vertiefen. Ich möchte jetzt aber erst einmal bei den anderen gestellten Fragen, die noch offen sind, bleiben, die im übrigen vielleicht nicht nur, allerdings möglicherweise auch, durch die Bundesbahn zu beantworten sind. Es steht z. B. noch die Frage des höhengleichen Bahnübergangs über die K 16 im Raum, d. h. die Frage, inwieweit das durch die Bundesbahn für sinnvoll und ausreichend abgesichert gehalten wird.

Dann war noch die Frage nach der Darstellung der Verkehrsanbindung in Salzgitter insgesamt, die ja sehr wohl auch Teil des Planfeststellungsverfahrens ist. Von daher, denke ich mir, daß der Antragsteller auch zu der Frage Stellung nehmen müßte, welche Überlegungen z. B. getroffen werden sollen, wenn sie denn noch nicht getroffen worden sind, dahin gehend, was im Falle von Sperrungen der A 39 passiert, wie der Verkehr dann geleitet werden soll.

Dann war noch die Frage offen - die ebenfalls durch den Antragsteller zu beantworten wäre - zur Streckenführung der Bahn direkt am Endlager, d. h. die Frage, ob da Alternativen in Betracht gezogen worden sind, warum gerade diese Streckenführung mit den zwei 180-Grad-Schleifen gewählt worden ist.

Schließlich füge ich noch etwas ein, was immer noch offen ist, nämlich die Antwort von Herrn Schmidt auf die Frage, inwieweit meine Schilderung der Rangierabläufe denn falsch gewesen ist.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Gut. - Das ist jetzt ein bißchen viel auf einmal. Ich will einmal versuchen, ob ich das auf die Reihe bekomme.

Zunächst Herr Dr. Schober zum Problem Bahnübergang K 16.

Dr. Schober (GB):

Zu dem Punkt "höhengleiche Bahnübergänge" - Sie haben auch noch andere Punkte angesprochen, Herr Neumann - kann ich sagen: Wir haben den Bundesumweltminister vor mehr als drei Jahren ange-

schrieben mit der Bitte, beim Bundesminister für Verkehr darauf hinzuwirken, daß verschiedene höhengleiche Bahnübergänge hier beseitigt werden. Dazu gehörte auch der von Ihnen eben erwähnte ebenerdige Bahnübergang mit der Werkstraße und der Kreisstraße 16 sowie noch einige andere. Ich will das im Augenblick nicht weiter aufzählen.

Wir selbst haben vom Bundesumweltminister direkt dazu keine Antwort erhalten. Indirekt haben wir dann aber über eine weitere Anfrage der Stadt Salzgitter, die dies ebenfalls an den Bund herangetragen hatte, darauf eine Antwort bekommen. Der Bundesumweltminister hat da nach Rücksprache mit dem Bundesverkehrsminister erklärt, über die Beseitigung der höhengleichen Kreuzung Bahnübergang/K 16/Industriegleis habe der BMV - also der Bundesverkehrsminister - festgestellt, daß Baulastträger die Stadt Salzgitter selbst sei. Damit hat er es in diesem Fall bewenden lassen. Das war das letzte, was wir in dem Zusammenhang davon gehört haben.

Ich darf dann noch kurz auf die Frage eingehen - es war ja im wesentlichen auch die Frage "Übergabebahnhof Beddingen" angesprochen -: Warum müssen denn die Züge immer erst nach Braunschweig fahren? Warum muß dort rangiert werden? Warum können nicht direkt im Übergabebahnhof Beddingen die Zusammenstellungen erfolgen und dann direkt zum Schacht Konrad fahren? - Auch diese Frage hatten wir sehr deutlich an den Bundesumweltminister gestellt und hatten gebeten, darauf hinzuwirken, daß hier eine entsprechende Planung, d. h. eine Planung nicht über den Rangierbahnhof Braunschweig, möglich wird. Auch da, muß ich leider sagen, haben wir bisher keinerlei Unterstützung erfahren.

Das nur dazu. - Danke.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Gut. - Dann bitte ich den Antragsteller um Stellungnahme hinsichtlich der von Herrn Neumann genannten Aspekte zur Streckenführung und zur Streckenanbindung am Endlager.

Dr. Thomauske (AS):

Zu diesen Fragen wird sich Herr Göhring äußern.

Göhring (AS):

Wir haben im Zuge der Planung der Verkehrsanbindung Schiene verschiedene Alternativen untersucht. Das ist naheliegend. Eine der Alternativen betraf eine Wegeführung, Streckenführung der Hafенbahn durch Beddingen direkt zum Übergabebahnhof Beddingen. Wir haben uns aus der Betroffenheit und aus der Inanspruchnahme der Gelände letzten Endes für die im Plan und in der Verkehrsanbindung dargestellte Streckenführung entschieden und glauben, damit auch

die optimale Lösung für die Anbindung an das Endlager Konrad geschaffen zu haben. - Danke.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Schönen Dank. - Herr Neumann!

Neumann (EW-SZ):

Ich weiß jetzt nicht, was das war, eine Antwort, eine Stellungnahme oder was.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Das hängt von dem Grad Ihrer Zufriedenheit ab.

Neumann (EW-SZ):

Ich hatte ja sozusagen zur direkten Verkehrsanbindung auf dem Gelände der Stahlwerke gefragt und hatte konkret auch die zwei Schleifen angesprochen. Ich hätte da doch noch ganz gern gewußt, was denn dazu geführt hat, daß diese zwei Schleifen gewählt worden sind. Aus den Planunterlagen geht jedenfalls nicht hervor, ob denn andere Möglichkeiten in Betracht gezogen worden sind und, wenn ja, warum die nicht herangezogen worden sind. Es hätte ja doch andere Möglichkeiten gegeben - wenn ich das räumlich richtig sehe, wobei ich jetzt nicht mögliche Radien des Schienenwegs durchgerechnet habe -, die Waggons ohne diese beiden Schleifen ans Endlager heranzuführen.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Dazu der Antragsteller!

Dr. Thomauske (AS):

Es ist richtig, daß zur Verbindung zweier Punkte neben der Geraden auch eine ganze Reihe anderer Streckenführungen möglich ist,

(Beifall von Chalupnik (EW))

mathematisch gesagt: unendlich viele. - Aus den Gründen, die im wesentlichen im eisenbahntechnischen Bereich liegen, haben wir die Streckenführung aber so gewählt, wie sie in den ausgelegten Unterlagen dargestellt ist.

Im übrigen bin ich der Auffassung, daß es im Rahmen der Erörterung nicht um die Fragestellung geht, welche Varianten hier mit untersucht wurden, sondern daß es um die Frage geht, ob es gegen die gewählte Streckenführung Einwände gibt. Wir sind gern bereit, dazu Aussagen zu machen. - Danke.

stellv. VL Dr. Biedermann:

So. - Herr Neumann!

Neumann (EW-SZ):

Ich kann die Einwände gern wiederholen. - Es geht ganz einfach darum, daß durch diese Streckenführung eine erhöhte Zahl von höhengleichen Bahnübergängen auf dem Werksgelände notwendig ist. Das ist beispiels-

weise ein Punkt. Es geht darum, daß durch diese Streckenführung die Trasse in der Schleife dann noch einmal näher an besiedeltes Gebiet herangeführt wird. Ich hatte vorhin noch einige Gründe genannt, die eben dafür sprechen könnten, eine einfachere Streckenführung, also nicht eine so komplizierte wie die über zwei Schleifen hier, zu planen und auch durchzuführen.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Ihr Einwand ist also: Die gewählte Streckenführung bietet zu viele Gefährdungsmomente. - Gut.

Herr Thomauske!

Dr. Thomauske (AS):

Es ist möglicherweise denkbar, daß Sie da eine andere Karte zugrunde gelegt haben. Ich kann auf der uns vorliegenden Karte nicht erkennen, daß das hier eine Streckenführung ist, die näher an dichtbesiedelte Gebiete heranführt, insbesondere nicht im relevanten Bereich. Wenn Sie noch einmal ausführen könnten, wo dies denn durch die gewählte Streckenführung so sein sollte!

stellv. VL Dr. Biedermann:

Wir haben hier das Medium des Overheadprojektors, also moderne Medien der Kommunikation. Dann benutzen wir das einfach einmal, und Herr Neumann versucht, das noch einmal klar auszuführen.

Neumann (EW-SZ):

Herr Hinze kann das vielleicht kurz machen.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Hinze, bitte!

Hinze (EW-SZ):

Ich darf das vielleicht einmal erläutern. - Gemeint ist - ich darf das mit dem Finger zeigen - diese Schleife hier. Durch diese Bewegung nach Norden rückt die Trasse wieder dichter an Beddingen heran. Herr Neumann meint, wenn diese Schleife hier genommen worden wäre, dann wäre es gar nicht erforderlich gewesen, näher an Beddingen heranzukommen. Das ist also die Argumentation.

Also: Statt dieser Schleife hier nach oben, nach Norden, gleich diesen Weg hier nach Süden nehmen. Das wäre optimal.

Neumann (EW-SZ):

In diesem Fall, d. h. dann, wenn diese andere Variante gewählt worden wäre, könnten die Waggons direkt parallel zum Anlagengelände zum Stehen kommen. Dazu ist eben meine Frage: Ist untersucht worden, ob dies eventuell günstiger wäre? - Der zweite Punkt waren dann eben die Bahnübergänge. Auf diese Frage hätte Herr Thomauske sicherlich auch antworten können,

ohne sich die örtlichen Gegebenheiten noch einmal zu vergegenwärtigen.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Gut. - Dann geben wir Herrn Thomauske das Wort. Das Wort hat der Antragsteller.

Dr. Thomauske (AS):

Zu den Bahnübergängen wären wir schon noch gekommen. Insofern richtete sich dies hier auf die Vorfragen hinsichtlich der näheren Wegezuführung, die Sie hier angesprochen haben in Richtung Beddingen. Hier ist ein Damm dazwischen.

Die gewählte Trasse ist hier dargestellt worden. Es hat Planungen gegeben, die auch mit den zu Beteiligten abzustimmen waren. Dies ist erfolgt. Das Ergebnis ist die hier vorliegende Trasse.

Zu der Fragestellung der höhengleichen Bahnübergänge gebe ich das Wort weiter an Herrn Scheuten.

Scheuten (AS):

Hier muß man zunächst unterscheiden zwischen den höhengleichen Bahnübergängen, die innerhalb der notwendigen Folgemaßnahme, also innerhalb der vom Antragsteller im Rahmen seiner Planunterlagen dargestellten Trasse, Eisenbahntrasse vorhanden sind, und den höhengleichen Bahnübergängen, die außerhalb liegen. Zu den höhengleichen Bahnübergängen, die außerhalb liegen, gehört der von Ihnen angesprochene Bahnübergang der Straße K 16.

Soweit das höhengleiche Bahnübergänge betrifft, die innerhalb der Verkehrsanbindung liegen und die im Anlagenband "Verkehrsanbindung" dargestellt sind, weise ich darauf hin, daß es sich hier um höhengleiche Bahnübergänge mit einer Werkstraße handelt. Insoweit hebt das Eisenbahnkreuzungsgesetz darauf ab, daß dann höhengleiche Bahnübergänge zu vermeiden sind, wenn es sich um Straßen handelt, die dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind. Um derartige Straßen handelt es sich im Rahmen der dargestellten Verkehrsanbindung nicht. Somit sehen wir hier auch keine Probleme im Zusammenhang mit dem Eisenbahnkreuzungsgesetz.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Dr. Staven direkt dazu!

Dr. Staven (EW-SZ):

Herr Thomauske hat geäußert, daß eine Abstimmung vor Ort über die Varianten stattgefunden habe. Aus der derzeit im Verfahren befindlichen Linienführung der Schiene im Werksgelände kann also das nur heißen, daß ein Kompromiß zu Lasten der Stadt Salzgitter getroffen worden ist, der bewirkt, daß die Trasse erneut an die Lage Beddingen herangeführt wird. Eine andere Trasse, die tiefer in das Werksgelände hineingestoßen hätte, hätte diese Trassierung nicht erfordert.

Hinzu kommt - Herr Scheuten, ich muß Sie korrigieren -: Die Kreisstraße 16 - "Kreisstraße" heißt schon, daß es eine gewidmete Straße ist - dient selbstverständlich dem öffentlichen Verkehr. Ich habe vorhin anhand der Folie ausgeführt, daß diese Straße im Jahre 1990 eine Belastung von 6 000 Fahrzeugen am Tage aufwies, daß rundherum Industrierwartungsland gelegen ist, daß die Belastung also in Kürze wesentlich höher ausfallen wird, und daß diese öffentliche Straße von dem Zufahrtgleis zu Schacht Konrad höhengleich gekreuzt wird. - Deswegen hatte die Stadt Salzgitter eine höhenungleiche Ausbildung dieser Kreuzung gefordert.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Das Wort hat der Antragsteller.

Scheuten (AS):

Ich will nur noch einmal klarstellen: Ich habe nicht in Abrede gestellt, daß die Kreisstraße 16 eine dem öffentlichen Verkehr gewidmete Straße ist. Ich habe nur darauf hingewiesen, daß diese Straße außerhalb der notwendigen Folgemaßnahmen, die hier im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu diskutieren sind, liegt. - Danke.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Dr. Staven!

Dr. Staven (EW-SZ):

Dagegen ist natürlich zu protestieren. Es kann nicht sein, daß eine modifizierte Streckenführung einer Schiene dort, wo sie unmittelbar baulich angefaßt wird, in das Verfahren gehört und 10 m daneben aus dem Verfahren ausgeklammert wird, und zwar nur deshalb, weil sie baulich nicht angefaßt wird. Es tut mir leid, da kann meine Logik nicht folgen.

(Beifall bei den Einwendern)

Scheuten (AS):

Herr Vorsitzender, das ist eben die Konsequenz des § 75, daß notwendige Folgemaßnahmen, die durchgeführt werden müssen, Gegenstand des Verfahrens sind, Maßnahmen, die nicht durchgeführt werden müssen als notwendige Folgemaßnahmen, dagegen eben nicht Gegenstand dieses Verfahrens sind. - Danke.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Fragt sich nur, wer das bestimmt.

Dr. Staven (EW-SZ):

Was ist denn "die notwendige Folge", der höhengleiche Bahnübergang etwa nicht?

stellv. VL Dr. Biedermann:

Ich schlage folgendes vor - das ist ein entscheidender Punkt, der ist kommunal sehr wichtig -: Wir machen jetzt eine Mittagspause. Danach machen wir just da

weiter. - Mittagspause eine Stunde, bis 14 Uhr. Ich wünsche einen guten Appetit. Danach machen wir mit viel Ruhe weiter.

(Unterbrechung von 13.02 bis 14.10 Uhr)

stellv. VL Dr. Biedermann:

Ich denke, wir sollten die Verhandlung fortsetzen. Wir sind vor der Mittagspause bei dem Problemfeld des Schienenübergangs über die Kreisstraße 16 stehen- geblieben, d. h. stehengeblieben bei der Diskussion über die folgenden Fragen: Erstens. Sind in diesem Bereich bauliche Maßnahmen überhaupt erforderlich? Unabhängig davon dann: Zweitens. Gehört dieser Bereich zu den Folgemaßnahmen, d. h. gehört dieser Bereich mit zum Planfeststellungsverfahren oder nicht? Drittens. Wenn denn dort - was für die Kommune sicherlich interessant sein dürfte - bauliche Maßnahmen erforderlich sind, wer trägt die Kosten?

Dazu wollte sich meines Wissens Herr Dr. Staven von der Stadt Salzgitter äußern. Ich hatte ihm quasi das Wort abgeschnitten. Er hat jetzt die Möglichkeit, an diesem Punkt die Diskussion fortzusetzen.

Dr. Staven (EW-SZ):

Ich möchte meine Fragen noch einmal präzisieren. Zunächst war da die Frage nach der Abwägung, warum die Schienenführung so gewählt worden ist, daß sie mit zwei Schleifen wieder näher an die Ortslage Beddingen herangeführt wird, ob es da bei der Abwägung außer den Interessen der Stadt Salzgitter andere Interessen zu berücksichtigen gab. Frage 2 war die Einbeziehung in die Planfeststellung des höhenungleichen Bauwerks über die K 16, von der Stadt Salzgitter so gefordert.

Sie berücksichtigen in Ihren Planunterlagen die technische Notwendigkeit von Gleisänderungen, weil sie einen Radius von 190 m bei der Schienenführung für zwingend halten. - Diese Notwendigkeit hätte es dann nicht gegeben, wenn Sie sich z. B. - ich greife jetzt einmal eine Zahl - mit einem Radius von 170 m, der in Industriegebieten durchaus befahren werden kann, zufriedengegeben hätten.

Die Stadt macht ihre Forderung an einem ähnlichen Argument fest. So wie Sie die 190 m an der technischen Forderung festmachen, macht die Stadt ihre Forderung an verkehrstechnischen und sicherheitstechnischen Notwendigkeiten dafür fest, einen höhenungleichen Bahnübergang mit der K 16 anzustreben.

Ich möchte hierfür auch ein Beispiel nennen. Sie könnten sagen: Okay, das ist ein Merkmal der Qualität oder nur der Verkehrstechnik. - Es ist doch unstrittig, daß die Anschlußstelle der Zufahrtstraße an die Industriestraße Nord eine Beschleunigungs- und eine Verzögerungsspur erhält. Auch das ist nur ein qualitatives Merkmal, keine technische Notwendigkeit. Sie

mögen daraus sehen, daß Sie hier Äpfel mit Birnen vergleichen.

Die Stadt steht weiterhin auf dem Standpunkt, daß ein höhenungleiches Bauwerk K 16 erforderlich ist. Zu den Kosten kann ich nur sagen: Veranlasserprinzip.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Gut. - Dann möge der Antragsteller dazu Stellung nehmen.

Dr. Thomauske (AS):

Wir haben die Haltung der Stadt Salzgitter gehört und nehmen diese Haltung zur Kenntnis. - Danke.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Gut. - Herr Dr. Staven, bitte!

Dr. Staven (EW-SZ):

Es fehlt noch die Antwort auf die Frage nach der Abwägung, warum über die zwei Schleifen die Nähe der Ortslage Beddingen gesucht wurde.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Thomauske!

Dr. Thomauske (AS):

Was die Zuführung anbelangt, so beschränken sich die notwendigen Folgemaßnahmen auf eine Schleife, die so geführt wurde, daß eine Zuwegung zum Endlager möglich wurde.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Wer hat das jetzt verstanden? - Herr Dr. Staven!

Dr. Staven (EW-SZ):

Ich habe das verstanden; aber das ist keine Antwort auf meine Frage.

Es geht ganz einfach um eine echte Alternative. Die Alternative wäre es gewesen, aus der südlichen Schleife nach Süden in das Werksgelände hineinzustoßen und dann per Kopfmachen wieder nach Norden zu schieben mit der Einheit bis in das Endlagergelände Schacht Konrad hinein. Das war an und für sich die Frage. Man muß es halt so deutlich formulieren.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Aus welchen Gründen wurde diese Alternative nicht favorisiert, Herr Thomauske?

Dr. Thomauske (AS):

Ich habe vorhin schon einmal deutlich gemacht, daß es natürlich viele Möglichkeiten gegeben hätte, die Zuwegung zu wählen, bis hin zum Abriß der Stahlwerke Peine-Salzgitter. Natürlich ist hier auf örtliche Gegebenheiten Rücksicht zu nehmen, ist auch Rücksicht zu nehmen auf diejenigen, dem das betreffende Betriebsgelände gehört. Insofern ist unter Beachtung dieser Randbedingung die Zuwegung als ein-

zige mögliche übriggeblieben und auch so gewählt worden.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Schönen Dank. - Gibt es diesbezüglich noch Nachfragen seitens der Kommune? - Das ist nicht der Fall.

Dann fahren Sie fort, Herr Neumann. Einige der Fragen Ihres längeren Vortrags vom heutigen Vormittag sind meines Wissens von seiten der Fachbehörde bzw. seitens der Gutachter noch zu beantworten. Ich nehme an, Herr Neumann wird zu der Betroffenheit der Gemeinde Lengede auch noch einige Ergänzungen machen wollen. - Zunächst Herr Neumann.

Neumann (EW-SZ):

Ich möchte zu Beginn vielleicht noch einmal eine Feststellung treffen. Vielleicht ist es auch für manchen eine Klarstellung.

Mit der Darstellung von Gefahrenmomenten auf den Gebieten der von uns vertretenen Gemeinden ist durchaus nicht beabsichtigt, die Deutsche Bundesbahn als unsicheren Verkehrsbetrieb hier darzustellen, sondern das Ziel dieser Darstellung ist einzig und allein aufzuzeigen - ich glaube, das dürfte jedem verständlich sein -, daß auch ein noch so sicherer Betrieb, wie er bei der Deutschen Bundesbahn zumindest überwiegend durchgeführt wird, nicht dazu führt, daß man Unfälle ausschließen kann. Von diesen Unfällen, die nicht auszuschließen sind, sind eben die entsprechenden Gemeinden betroffen. Nur darum geht es hier. Es geht nicht darum, die Deutsche Bundesbahn als Verkehrsträger hier zu kritisieren, sondern nur darum zu zeigen: Beim Transport z. B. radioaktiver Stoffe können und werden Unfälle passieren, und die ergeben dann eine Betroffenheit der von uns vertretenen Kommunen. - Das nur noch einmal vorweg, falls da irgend jemand hier etwas falsch verstanden haben sollte.

Was noch offen ist an Beantwortung, ist die Frage, Herr Dr. Schmidt, was denn an meiner Schilderung des Bundesbahnverkehrs falsch gewesen ist. Sie waren bei Ihrer ersten Stellungnahme ja so zu verstehen, als hätte ich hier bloß Blödsinn erzählt, als würde bei der Bundesbahn alles in Wirklichkeit ganz anders ablaufen.

Da wir unsere Informationen über den Arbeitsablauf auf dem Rangierbahnhof Braunschweig beispielsweise nur - in Anführungszeichen: nur - durch eigene Ortsbesichtigungen bzw. durch Gespräche mit der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschland gewinnen konnten, da die Deutsche Bundesbahn mitsamt dem Bundesverkehrsministerium nicht bereit war, uns Auskünfte zu erteilen, würde uns eben auch hier auf diesem Termin direkt interessieren, ob denn unsere Beobachtungen und die Ergebnisse unserer Gespräche falsch sind. Sie haben das am Anfang hier so dargestellt. Deshalb möchte ich um konkrete Aufklärung bitten.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Neumann, das ging jetzt speziell um Ihre Ausführungen zu den Rangiervorgängen in Braunschweig, oder allgemein?

Neumann (EW-SZ):

Das ist vom Vertreter der Deutschen Bundesbahn hier so pauschal geäußert worden, daß man den Eindruck bekommen mußte: Es geht um alles.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Gut. - Dann kann Herr Dr. Schmidt das noch einmal klarstellen. Sollte das dann noch ins Spezielle gehen, können Sie das auch privat ausmachen. - Herr Dr. Schmidt, bitte!

Dr. Schmidt (DB):

Meine Ausführungen bezogen sich auf den Betrieb der Bundesbahn, nicht auf Ihre Schilderung der Rangiervorgänge. Ich hatte Ihnen ja schon gesagt: Sie mögen noch so viele Unfälle in die Rangiervorgänge hineinmultiplizieren - Sie werden dadurch Unwesentliches gewinnen, weil wir Güter in unfallsicherer Verpackung oder entsprechend kleine Mengen transportieren, so daß hierdurch dieses Problem nicht gelöst wird.

Meine Bemerkungen bezogen sich mehr auf den Betrieb der Bahn, wie Sie ihn schilderten. Sie sagten: Allein Weichen seien schon dadurch, daß da zwei Gleise zusammenmündeten, ein möglicher Unfallschwerpunkt. - Ich darf Ihnen nur sagen, daß wir jeden Tag viele Millionen Menschen befördern, und zwar über viele tausend Weichen hinweg. Wenn dies wirklich ein so gravierender Sicherheitsmangel wäre, daß man hier darüber reden müßte, dann dürften wir keine Personen mehr befördern.

Ich sagte Ihnen schon: Hinsichtlich des Betriebs bestehen manche Mißverhältnisse. Sie erwähnten - ich habe es so in Erinnerung -, daß an irgendeinem Bahnübergang auch der Lokführer eine sehr schlechte Sicht auf den höhengleichen Übergang habe, weil dieser Übergang wohl in einer Kurve liege oder so etwas. Ich möchte Ihnen dazu nur allgemein sagen: Die Bundesbahn fährt nicht auf Sicht, sondern die Bundesbahn fährt auf Signal. Sonst könnten wir weder bei Nebel noch bei Dunkelheit fahren. Schon allein an den spärlichen Positionslampen, die eine Lok hat, sehen Sie, daß hier nicht auf Sicht gefahren wird.

Aber es war dann noch eine andere Frage von Ihnen, die ich Ihnen jetzt zwischenzeitlich beantworten kann. Es ging um die Abholung der Fahrzeuge oder der Wagen entweder von Beddingen oder von Braunschweig. - Es gibt seit zwei Jahren Verhandlungen mit der VSP dahin gehend, daß auch Güterzüge, Güterwagen zu den Stahlwerken nach Salzgitter direkt in Braunschweig abgeholt werden können. Diese Verhandlungen stehen vor dem Abschluß. Es besteht also aus unserer Sicht kein Zwang, daß die

Übergabe in Beddingen noch einmal gemacht werden muß, sondern das könnte auch, falls das gewünscht ist oder betrieblich sinnvoll ist, in Braunschweig geschehen. - Danke.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Gut. Schönen Dank. - Herr Neumann!

Neumann (EW-SZ):

Vielleicht noch einmal. - Ich habe nicht behauptet, daß die Bundesbahn auf Sicht fährt, sondern ich habe lediglich bemerkt, daß an dieser kritischen Stelle, wo der Bahnverkehr Braunschweig - Hildesheim direkt unter einer Brücke durchführt, auf der sich die Strecken der Werksbahn und einer Landstraße, einer übergeordneten Landstraße, kreuzen, sowohl für Lkw-Fahrer als auch für den Lokführer die Sicht eingeschränkt sei. Ich habe nicht gesagt, daß die Bundesbahn hier auf Sicht fährt. - Das ist das eine.

Das andere. - Wir kommen von dem Problem nicht herunter - wie gesagt: so sicher das System der Deutschen Bundesbahn auch sein mag -, daß es Unfälle gibt, und zwar aufgrund der vielen Kilometer, die jährlich durch die Bundesbahn zurückgelegt werden, auch nicht wenige Unfälle. Ich glaube, wenn man die Statistiken der Bundesbahn auswertet, dann wird man dazu kommen, daß z. B. Weichen ein Punkt sind, an dem sicherlich mehr Unfälle geschehen werden als an beliebiger Stelle auf gerader Strecke. Da ich die schriftliche Schilderung zweier Unfälle vor mir liegen habe, könnte ich jetzt hier diese Unfälle schildern, bei denen genau das, und zwar im Bahnhofsbereich, passiert ist; ich könnte aber auch noch beliebig viele andere Beispiele nennen. Von daher erspare ich mir das, es sei denn, es wird ausdrücklich gewünscht.

Wie gesagt: Ich kann nur noch einmal betonen, daß diese Argumentation für mich und, ich denke mal, auch für alle anderen Einwander und Einwanderinnen hier nicht schlüssig ist.

(Chalupnik (EW): Kann ich einmal ganz kurz etwas einwerfen zu dieser Brücke, zu dieser Überführung?)

- Eine kurze Zwischenbemerkung von Herrn Chalupnik!

stellv. VL Dr. Biedermann:

Gut. - Herr Chalupnik, bitte!

Chalupnik (EW):

Ich möchte folgendes hinzufügen: An dieser besagten Stelle, wo Werksbahn und Bundesbahn durch diesen Überführungsbereich kreuzen, ist ein ehemaliger Nachbar von mir tödlich verunglückt, genau an dieser Stelle. Nun ist natürlich ein Pkw zu einem Güterzug der Verkehrsbetriebe kein Verhältnis. Es kann durchaus aber auch anders sein.

Es kommt noch hinzu, daß genau auf dieser Überführungsbrücke über die Bundesbahn aufgrund ei-

ner Verengung eine Vorfahrtsregelung für den Straßenverkehr besteht. Das heißt, es kommt noch ein zusätzlicher Gefahrenpunkt hinzu. Wenn an dieser Stelle der Zufall eintreten sollte, daß Bundesbahn, Werksbahn und ein Unfall - - - dann dürfte es an dieser Stelle wirklich kritisch werden. Herr Neumann hat diese Brücke also nicht umsonst erwähnt. - Danke.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Schönen Dank. - Herr Schmidt, wenn Sie wollen, können Sie dazu Stellung nehmen. - Sie möchten nicht.

Wir haben das zur Kenntnis genommen. - Herr Neumann!

Neumann (EW-SZ):

Dann wird Herr Nümann weitermachen für die Gemeinde Lengede.

Nümann (EW-Lengede):

Wir waren eben bei Lengede. Wir machen mit Lengede weiter. Ich würde dazu gern den Overheadprojektor benutzen.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Bitte!

Nümann (EW-Lengede):

Ich fange mit der Folie 1 ganz bewußt zunächst einmal relativ großräumig an. Das hier ist eine Ablichtung aus den Planfeststellungsunterlagen, wie man feststellen kann. Ich hoffe, das ist auch hinreichend scharf.

Ich habe rot eingezeichnet zunächst einmal die Strecken der Deutschen Bundesbahn, um so etwas die übergeordneten Verkehrsstrukturen deutlich zu machen. Die Gemeinde Lengede mit ihren vier Ortschaften ist in dieser Karte gelb eingezeichnet.

Wie gesagt, rot sind die Bundesbahnstrecken eingezeichnet, wobei mir beim Kartenmaterial aufgefallen ist, daß in der Nähe von Lehrte noch eine alte Streckenführung enthalten war. Zwischenzeitlich ist dort ein Bogen gebaut worden, um die Stadt Lehrte etwas zu entlasten.

Grün eingezeichnet habe ich einen Teil der Hauptverkehrsstrecken Straße. Das ist insbesondere die Bundesstraße 1, die Lengede im nördlichen Bereich tangiert, und bei der, wie wir gleich noch sehen können, Straßenquerverbindungen Richtung Schacht Konrad verkehrsgünstig sein können. Wenn man sich in Niedersachsen ein bißchen auskennt, dann weiß man, daß unter anderem die Bundesstraße 1 eigentlich eine fast direkte Verbindung vom Kernkraftwerk Grohnde nach Salzgitter sein kann, wenn man eben in Höhe von Lengede dann nach Süden abbiegt.

Der Transportstudie der GRS habe ich entnommen - das war bislang auch so -, daß unter den Bahnstrecken die Streckenführung Hildesheim - Braunschweig und dann zurück nach Beddingen bislang eine etwas untergeordnete Rolle spielt. Wir haben aber zwischenzeitlich

Umstrukturierungsprozesse in der Bundesrepublik Deutschland infolge der deutschen Einheit, und es deutet sich die Tendenz an, daß diese Bahnlinie zwischen Hildesheim und Braunschweig nicht nur zunehmende Bedeutung für den Intercity- und ICE-Verkehr erhält, sondern offenbar auch die Strecke von Hannover nach Braunschweig entlasten soll, weil es sich in der Tat anbietet, westlich von Hildesheim aus dem Süden nach Osten abzubiegen und von dort aus dann Braunschweig anzufahren oder - damit kommen wir zu den alternativen Verkehrsführungen - auch von Hannover über Lehrte zunächst nach Süden und dann über diese Bahnlinie, die Lengede durchquert, zu fahren. Das sind Dinge, bei denen ich dann erwarte, daß die Deutsche Bundesbahn zunächst einmal zu diesen übergeordneten Planungen und zum Stand der Überlegungen, die bestehen, Stellung nimmt, weil sich daraus natürlich auch Schlußfolgerungen für die Risikoeinschätzung ergeben.

Eine besondere Rolle spielt noch die Strecke der Verkehrsbetriebe Peine/Salzgitter, die schwach blau eingezeichnet ist. Es sind dies im Grunde genommen zwei Bahnen, über die wir reden. Die eine ist die ehemalige Peiner Eisenbahn von Peine über Lengede, dort zeitweilig parallel zur Bundesbahnstrecke, bis Salzgitter. Die zweite ist dann die eigentliche Salzgitter-Bahn.

Bürger der Gemeinde Lengede, ergo natürlich auch die Gemeinde Lengede als solche, befürchten, daß auch die Transportstrecke von Peine über Lengede und dann vermutlich wieder aufs Gleis der Deutschen Bundesbahn bis Braunschweig durchaus als alternativer Transportweg in Betracht kommt, es sei denn - an dieser Stelle würde ich erst einmal unterbrechen -, es erfolgt eine verbindliche Erklärung seitens des Antragstellers, daß diese Strecke keinesfalls gebraucht werden wird. Dann wüßte ich natürlich auch gern von der Planfeststellungsbehörde, wie sie dies im Planfeststellungsbeschluß gegebenenfalls zu regeln gedenkt.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Gut. - Dann fragen wir den Antragsteller, ob er eine von Herrn Nümann gewünschte derartige Erklärung abzugeben gedenkt.

Dr. Thomauske (AS):

Nein.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Das überrascht uns nicht. Dann erübrigt sich die Frage an die Planfeststellungsbehörde zunächst einmal.

Nümann (EW-Lengede):

So ist es. Damit erübrigt sich aber leider nicht mein weiterer Vortrag.

Dies hier ist eine Ablichtung des Gemeindegebiets Lengede, ganz bewußt aus dem regionalen Raumordnungsprogramm des Landkreises Peine, weil

ich noch ein paar Querbezüge zur Raumordnung aufzeigen möchte.

Wiederum durchgehend rot eingetragen ist die Eisenbahnlinie der Deutschen Bundesbahn, grün eingetragen die B 1 und denkbare Querverbindungen Richtung Salzgitter, wobei ich besonderes Augenmerk auf diese zunächst gestrichelte Linie richten möchte. Das ist, aus dem regionalen Raumordnungsprogramm ersichtlich, offenbar eine Planung, die etwas mit einer Querverbindung von diesem Kreuz - Moment! - - - Also Überlegungen, die offenbar etwas mit der Verknüpfung mit der A 39 zu tun haben, um Verkehr flüssiger nach Norden ableiten zu können. Das taucht dann im Flächennutzungsplan der Gemeinde Lengede noch etwas deutlicher auf.

Mit roten Punkten markiert ist wiederum die Strecke der Verkehrsbetriebe Peine/Salzgitter, Zweig Peiner Eisenbahn. Hier wird bereits deutlich, daß diese Strecke insbesondere Lengede mittenlang durchschneidet. Daraus resultieren dann erkleckliche Probleme für die Bauleitplanung. Angesichts der klaren Erklärungen des Antragstellers dahin gehend, daß er Transporte über diese Strecke nicht ausschließt oder nicht ausschließen will, stellt sich nämlich in der Tat die Frage: Wie reagiert die Gemeinde verantwortungsvollerweise auf die Möglichkeit von Transportunfällen insbesondere auf dieser Strecke der Salzgitterer Verkehrsbetriebe?

Sie könnte versuchen, durch Bauleitplanung von dieser Strecke, jedenfalls langfristig betrachtet, zurückzuweichen, wobei ein Planungszeitraum von 40 Jahren bis 80 Jahren selbst für die Bauleitplanung ein ausgesprochen kurzer Reaktionszeitraum ist. Wer sich mit Städteplanung befaßt, weiß, wie langsam Kommunen darauf eigentlich reagieren können.

Ich habe zum zweiten - das sind diese gelben Flächen - einmal aufgezeigt, welche Bewegungsspielräume die Gemeinde zur Reaktion eigentlich hat, nämlich so gut wie gar keine. Was hier auf der Folie gelb ausgezeichnet ist, zeigt die Flächen auf, die die regionale Raumordnung der Gemeinde ohne Zielbindung für eine halbwegs freie Entfaltung in der Bauleitplanung offenläßt, zeigt also auf, wo geplant werden könnte, ohne mit dem regionalen Raumordnungsprogramm zu kollidieren oder sich damit zumindest auseinandersetzen zu müssen. Das zeigt, daß die Planung der Gemeinde Lengede ausgesprochen eng eingegrenzt ist und durch diese Risiken noch einmal zusätzlich erheblich belastet wird.

Ich widme mich nunmehr noch weiter mikrostandörtlich einzelnen Problembereichen. - Dies hier ist zunächst eine verkleinerte Ablichtung aus dem Flächennutzungsplan der Gemeinde Lengede. Hier die gegenwärtige Trasse der Deutschen Bundesbahn. Man sieht hier - wenn ich das richtig gedeutet habe - einen Bahnübergang, den es derzeit gibt. Es finden sich in der Feldmark noch einige weitere. Das sind unterschiedliche Baulastträger der betroffenen Straßen, der Eisenbahnkreuzungen. Hier, im Flächennutzungsplan der

Gemeinde enthalten, aber noch nicht existent, die Vorplanung für eine Salzgitter-Umgehungsstraße.

Ich will das an dieser Stelle nicht weiter vertiefen. Aber wenn sie denn so käme - wiewohl es natürlich auch Planungswille der Gemeinde ist; andererseits ordnet sie sich übergeordneten Gesichtspunkten der Verkehrsplanung hier etwas unter -, dann wäre das natürlich ein möglicher weiterer Transportweg, der das Gemeindegebiet berührte.

Dies hier ist im Flächennutzungsplan zunächst einmal so dargestellt, teils als Dorfgebiet, teils, insbesondere in diesem Bereich hier, als allgemeines Wohngebiet. Teile der hier im Flächennutzungsplan so dargestellten Fläche - ich habe das mit einem großen B dargestellt und grün ausgemalt - sind auch durch einen verbindlichen Bauleitplan, also durch einen Bebauungsplan, planerisch abgesichert. - Dies ist, wie gesagt, der derzeitige Planungszustand. Ob sich daran etwas ändert, wird mir möglicherweise der Vertreter der Deutschen Bundesbahn sagen.

Ich lege jetzt noch ein weiteres Teilstück aus dem Flächennutzungsplan auf. - Rot eingezeichnet wiederum die Strecke der Deutschen Bundesbahn, hier insbesondere jene Brücke, über die wir vorhin diskutiert haben. Auch hier quert bzw. berührt die Trasse der Deutschen Bundesbahn, durch Bauleitplanung teils vorbereitet, teils verbindlich überplant, entsprechend gesicherte Bauflächen.

Die Darstellung im Flächennutzungsplan ist, wie man sieht, entweder "Industriegebiet" oder "gewerbliche Bauflächen". Nichtsdestotrotz: Auch diejenigen, die dort schon arbeiten oder nach den Planungsvorstellungen arbeiten sollen, können natürlich beanspruchen, an ihrem Arbeitsplatz von Gefahren von Transportunfällen oder von Transportunfällen verschont zu werden.

Grün umgrenzt habe ich wiederum die Teile aus dem Flächennutzungsplan, die in verbindliche Bauleitplanung umgesetzt sind.

Widmen wir uns noch etwas der Situation, die durch die Streckenführung der Verkehrsbetriebe Peine/Salzgitter entsteht. - Hier kommt die Strecke von Peine und Ilsede, von Norden nach Süden. Es gibt eine ganze Reihe von Bahnübergängen, die meines Wissens auch keineswegs alle beschränkt sind, sondern zum Teil nur mit Lichtzeichenanlage geregelt sind, d. h. eine ganze Reihe von Kreuzungen der Straße mit der Eisenbahn, die ein besonderes Gefahrenpotential darstellen. Insbesondere die Trasse der Verkehrsbetriebe Peine/Salzgitter tangiert in erheblichem Umfang allgemeine Wohngebiete und Mischgebiete, die eben auch - etwas flapsig formuliert - zur Hälfte dem Wohnen dienen. - Hier, sieht man, ist insbesondere die Wohnsituation, die die Gemeinde Lengede in ihre Planung aufgenommen hat, extrem tangiert.

Das wäre zunächst einmal etwas zu den Trassen. Ich denke, daß damit die Punkte aufgezeigt sind, die auch für Lengede, aber natürlich nicht nur für Lengede,

sondern pars pro toto, in der weiteren Diskussion besprochen werden müssen. Das ist die Frage: Welche Unfälle können vorkommen? Welche Risikopunkte gibt es? - Dies sind dann insbesondere die Bahnübergänge, wobei übrigens ein Bahnübergang der Deutschen Bundesbahn hier in Lengede nicht vergessen werden darf. Das sind die neuralgischen Punkte, die die Gefahren auslösen.

Eine besondere Beachtung verdienen dabei die Verkehrsbetriebe Peine/Salzgitter. Hierzu möchte ich dann gleich von meinem Platz aus noch etwas sagen. - Im übrigen, mit Verlaub gesagt, steht jetzt auch noch die Frage aus, Herr Biedermann, welche Veränderungen sich bei der Deutschen Bundesbahn ergeben.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Gut. - Dann fragen wir Herrn Dr. Schmidt dazu kurz: Gibt es irgendwelche Änderungen bei der von Herrn Nümann dargestellten Trassenführung hinsichtlich möglicher Transporte?

Dr. Schmidt (DB):

Davon ist mir nichts bekannt.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Schönen Dank. - Herr Nümann, damit können Sie fortfahren.

Nümann (EW-Lengede):

Dann frage ich zurück, Herr Schmidt: Haben Sie hausintern Erkundigungen eingezogen?

Dr. Schmidt (DB):

Ich bin nicht dazu hier, um über diese Dinge umfassend Auskunft zu geben. Mein Arbeitsgebiet ist der Transport radioaktiver Stoffe.

(Nümann (EW-Lengede): Ach so, gut, okay!)

Über diese Streckenführungen und diese Details bin ich nicht umfassend unterrichtet.

Nümann (EW-Lengede):

Gut, okay. Dann stellen wir diese Frage zurück. Das müßte dann halt geklärt werden. Ich gehe also zunächst einmal von dem aus, wie die Trasse zur Zeit besteht.

Ich knüpfe mit der weiteren Erörterung insbesondere der Lage der Verkehrsbetriebe Peine/Salzgitter an etwas an, was wir schon am 6. Februar 1993 verhandelt haben und was offenbar auch heute verhandelt worden ist, nämlich an die Frage, ob die eisenbahntechnische Anbindung - das ist hier insbesondere der Antrag auf Erlaubnis für die Anschlußbahn gemäß 32 ff. des Gesetzes über die Eisenbahnen und Bergbahnen - eine Folgemaßnahme im Sinne von 75 Abs. 1 Satz 1 Verwaltungsverfahrensgesetz sei.

Ich habe die Dinge noch einmal nachgelesen und habe bei der Lektüre festgestellt, daß das, Herr Schmidt-Eriksen, nun keineswegs eine Arabeske war,

was wir da am 6. Februar verhandelt haben, sondern, wie sich heute morgen auch schon herausgestellt hat, eine ausgesprochen spannende und interessante Frage. Die Folgemaßnahme-Regelung ist nämlich bezüglich anderer Anlagen - die bezieht sich immer auf andere Anlagen - womöglich der rechtliche Schlüssel für die Einbeziehung der Transportfrage. Die besondere Lage der Gemeinde Lengede als Anlieger der VPS-Strecke gibt natürlich Anlaß, sich etwas näher mit der Rechtslage zu beschäftigen, d. h. mit der Frage, unter welchen rechtlichen Rahmenbedingungen ein Transport von atomaren Abfällen durch die Verkehrsbetriebe Peine/Salzgitter überhaupt möglich ist.

Die Erörterung dieser rechtlichen Ausgangssituation und tatsächlichen Ausgangssituation an dieser Stelle ist nicht zuletzt deshalb von Bedeutung, weil z. B. auch die Gruppe Ökologie mich gefragt hat - das ist bislang offengeblieben -, welche Transportvorschriften auf den Strecken der Verkehrsbetriebe Peine/Salzgitter eigentlich Anwendung finden.

Eingangs beschränke ich mich auf den Hinweis, daß gemäß § 11 Abs. 1 Nr. 2 dieses Gesetzes über die Eisenbahnen und Bergbahnen - künftig "GEB" genannt - die sogenannte Verleihungsurkunde bestimmt, welche Betriebsvorschriften für das Unternehmen - hier: Verkehrsbetriebe Peine/Salzgitter - gelten. Dasselbe gilt dann übrigens auch für die vom Antragsteller beantragte Anschlußbahnerlaubnis gemäß § 33 Abs. 5 in Verbindung mit § 11 Abs. 1 Nr. 2 GEB. Da habe ich mir dann die die spannende Frage gestellt: Dürfen auf der Eisenbahnstrecke der Verkehrsbetriebe Peine/Salzgitter eigentlich überhaupt atomare Abfälle transportiert werden?

Man muß von folgender Rechtslage ausgehen - das muß ich nun leider voranschicken -: Gemäß § 1 Abs. 1 des GEB wird das Recht zum Bau und - ich betone - Betrieb einer dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahn verliehen; man nennt das auch Konzession. Gemäß § 1 Abs. 3 dieses Gesetzes bedürfen unter anderem wesentliche Änderungen des Betriebs einer Änderung der Verleihung. Das heißt für mich zunächst einmal: Gegenstand der Verleihung ist nicht jeglicher Betrieb von Eisenbahnverkehr, sondern nur ein bestimmten Zwecken dienender Eisenbahnverkehr.

Die Verleihung des Rechts zum Eisenbahnbetrieb, also die Betriebskonzession, hängt zwar mit der Planfeststellung für das Streckennetz einer Nicht-Bundesbahn-Eisenbahn zusammen - siehe § 2 Abs. 2 und § 14 Abs. 1 Satz 1 GEB -, ist aber dennoch strikt von ihr zu unterscheiden. Dieses Gesetz enthält für die Verleihung insbesondere hier interessierende Regelungen.

Gemäß § 11 Abs. 1 Nr. 4 GEB bestimmt die Genehmigungsurkunde den Umfang des Betriebsrechts. § 5 GEB macht die Verleihung davon abhängig, daß ein Verkehrsbedürfnis vorhanden, die Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Betriebs gewährleistet und der Antragsteller zuverlässig ist. Letzteres mag ich gar

nicht weiter debattieren, aber die beiden anderen Stichworte sind von besonderem Interesse.

Gemäß § 11 Abs. 1 Nr. 2 GEB soll die Verleihungsurkunde auch die Bezeichnung derjenigen Bau- und - ich betone - Betriebsvorschriften enthalten, die für das Unternehmen gelten.

§ 2 Abs. 2 und § 14 Abs. 1 Satz 1 GEB sorgen schließlich für eine Verknüpfung von Betriebskonzession und Planfeststellung. Die Planfeststellung nach § 14 Abs. 1 GEB konzentriert unter anderem die nach Landesrecht notwendigen Verleihungen, also auch die nach § 2 GEB.

Demzufolge kann die bisher erteilte Betriebskonzession nur den Verkehr umfassen, für den ein Bedürfnis bestand und fortbesteht, nämlich für den Transport von Gütern im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Stahlwerks. Hinzuzurechnen sind sicherlich die Gütertransporte zu anderen Industriebetrieben.

Demgegenüber stellt unter Umständen der Transport atomarer Abfälle eine wesentliche Änderung der Betriebsart dar, so daß die Betriebskonzession geändert werden müßte, je nachdem, wie die bisherige Konzession formuliert ist.

Ist die bislang erteilte Konzession - was die Planfeststellungsbehörde wird nachprüfen müssen - nicht geeignet, den Transport atomarer Abfälle abzudecken, so wäre im Rahmen einer Änderung der Betriebskonzession zu prüfen, ob und inwieweit ein Bedürfnis für den Transport atomarer Abfälle besteht.

Dann erwiese sich die von mir vorhin zitierte Vorschrift des GEB gewissermaßen als ein juristisches Nadelöhr, durch das der Planfeststellungsantrag in seinem gegenwärtigen Zustand nicht hindurchpaßt, weil er nicht vom Einlagerungsbedarf oder Einlagerungsbedürfnis ausgeht, sondern davon, was kurzerhand in Schacht Konrad hineinpaßt.

Ich bin mir der Argumentation an dieser Stelle und der Problematik natürlich bewußt. Daß Eisenbahntransporte wesentlich sicherer sind, ist klar. Das sollte auch angestrebt werden. Nur müssen wir uns dann den von mir hier aufgeäumten Problemen sicherlich stellen.

Ich habe dann nachgeprüft. - Die maßgeblichen Konzessionen stellen sich wie folgt dar: Die die Gemeinde Lengede unmittelbar berührende Strecke der Peiner Eisenbahn ist ursprünglich bis Ilsede 1864 konzessioniert worden, bis Broistedt im Jahre 1885. Mit Verfügung vom 20. Oktober 1975 wurden diese Konzessionen auf den § 2 GEB umgestellt; darauf hat sich die DEB auch schon berufen. Nachzulesen ist das gute Stück im Ministerialblatt von 1975, Seite 1697.

Die Strecke Broistedt - Salzgitter - Engelnstedt, die nach meinem Dafürhalten für einen Transport schon aus trassierungstechnischen Gründen wohl kaum in Frage kommt, wurde bei dieser Gelegenheit dann von einer Anschlußbahn zu einer Eisenbahn des öffentlichen Verkehrs aufgestuft. Das hier zu erwähnen ist vielleicht auch ganz besonders wichtig, weil - Herr Schmidt-

Eriksen, Sie erinnern sich daran - bei der Anwendung von Transportvorschriften aus der Strahlenschutzverordnung der Streit nämlich darum ging: Ist das eine öffentliche Eisenbahn oder keine? - Ich denke, das muß man dann hier schon so sehr haarklein aufklären.

Die für den unmittelbaren Anschluß von Schacht Konrad 1 und 2 maßgebliche Konzession für die Salzgitterer Eisenbahn stammt vom 20. Februar 1940. Man findet sie in einer Verordnung im Reichsgesetzblatt I Jahrgang 1940, wie gesagt, Seite 400. In 1 dieser Verordnung heißt es:

"Die Reichswerke Aktiengesellschaft für Erzbergbau und Eisenhütten"

- dann folgt ein Eigenname -

"werden ermächtigt, zur Errichtung ihrer Anlagen und zur Durchführung ihrer Aufgaben in den für ihre Anlagen vorgesehenen Werksgebieten (zur Zeit Salzgitter und Linzer Gebiet) Eisenbahnen des nichtöffentlichen Verkehrs zu bauen und zu betreiben. Die Genehmigung der Bahnunternehmen im einzelnen einschließlich der Feststellung der Pläne bleibt vorbehalten."

Diese Ermächtigung ist dann mit einem Gesetz vom Februar 1955 durch das Land Niedersachsen auf die Verkehrsbetriebe Peine/Salzgitter übergeleitet worden. Bei dieser Gelegenheit sind die Verkehrsbetriebe Peine/Salzgitter berechtigt und verpflichtet worden, auf den Eisenbahnen in der Stadt Salzgitter und Umgebung auch öffentlichen Verkehr zu behalten. Durchgangsverkehr wurde allerdings ausgeschlossen.

Die Umstellung der Salzgitterer Eisenbahn auf das GEB erfolgte mit Konzession vom 15. Februar 1972, nachzulesen im Niedersächsischen Ministerialblatt 1972, Seite 511. Durch Änderung aus dem Jahre 1976 - Niedersächsisches Ministerialblatt 1976, Seite 259 - wurden allerdings in Ziffer 3 zweiter Absatz die Worte "Personen, Reisegepäck und Güter zu befördern" gestrichen, so daß die Konzession nur dann für die Güterbeförderung unter anderem auf dem Abzweig zum Hafen Beddingen Bestand haben kann, wenn man die Änderungskonzession so versteht, daß sich die Worte "Güter zu befördern" aus der ursprünglichen Konzession aus dem Jahre 1972 nunmehr auf alle in Ziffer 3 genannten Strecken beziehen. Letzteres mag man vielleicht annehmen.

Zweifelsfragen sollte meines Erachtens allerdings die Planfeststellungsbehörde nachprüfen. Die Aktenzeichen sind in den veröffentlichten Verleihungsurkunden genannt.

Auch die Konzession von 1972 regelt übrigens, daß die Verkehrsbetriebe Peine/Salzgitter nicht nur berechtigt, sondern auch verpflichtet sind, Güter im Wechselverkehr mit der Deutschen Bundesbahn zu befördern - siehe jeweils Ziffer 3 der zitierten

Konzessionen -, und nach § 6 haben die Verkehrsbetriebe Peine/Salzgitter Anschlußbahnen zu gestatten.

Die interessante Frage ist also nun die, ob die Konzession für die Güterbeförderung alle denkbaren Güter umfaßt, also auch atomare Abfälle, oder nur die Güter, die bei Konzessionserst- oder -neuerteilung ernsthaft zur Debatte standen.

Wenn ich jetzt eine Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts Hamburg - veröffentlicht im Jahre 1992; OVR 92, 352 -, eine Entscheidung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz, heranziehe, dann könnte man hier Bedenken haben. In dieser Entscheidung heißt es unter anderem - man kann durchaus Parallelen ziehen -:

"Durch eine im Jahre 1922 gemäß § 25 der Gewerbeordnung alter Fassung erteilte Genehmigung ist nur ein nach damaligem Verständnis vorliegender Betriebsablauf genehmigt worden. Der sich vor allem nach 1945 entwickelnde Einsatz neuer, umweltschädlicher Stoffe"

- hier war es kunststoffhaltiger Computerschrott -

"bei der Verhüttung ist durch eine solche Genehmigung nicht gedeckt. Wegen der damit verbundenen Betriebsänderung bedarf es daher einer ausdrücklichen schriftlichen Genehmigung."

Überträgt man diese Gedankengänge nun auf die Betriebsverleihung an die Verkehrsbetriebe Peine/Salzgitter, so ist zu fragen, wer 1864, 1885 und vielleicht auch noch in den 40er Jahren überhaupt jemals an Atomtransporte gedacht hat. Für bestimmte Personenkreise in Deutschland will ich das für die 40er Jahre nicht mehr gänzlich ausschließen. Aber wer hat in den 40er Jahren, 1972 oder 1975 an den Transport atomarer Abfälle auf den Strecken der Verkehrsbetriebe Peine/Salzgitter zu Schacht Konrad gedacht?

(Beifall bei den Einwendern)

Die Planfeststellungsbehörde wird also prüfen müssen, ob wegen der Verleihungen im Jahre 1972 und im Jahre 1975 zugleich - darauf kommt es dann auch noch an - ein Planfeststellungsverfahren stattgefunden hat; denn die Konzessionen damals sind noch nach gänzlich anderem Recht gelaufen, ich glaube, für die Peiner Eisenbahn nach Braunschweigischem Privateisenbahnrecht und für die Salzgitteraner Strecke nach dem Sonderrecht im Zusammenhang mit den Erz- und Eisenhüttenwerken. Den Eigennamen lasse ich wieder weg; Ortskundigen ist er auch bekannt. - Bis hierhin.

Da stellt sich für mich natürlich die Frage: Hat sich die Planfeststellungsbehörde den von mir aufgezeigten Fragestellungen schon einmal gewidmet? Oder: Was sagt der Antragsteller dazu?

(Beifall bei den Einwendern)

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Schmidt-Eriksen hat das Wort.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Herr Nümann, ich habe mit äußerstem Vergnügen den Subtilitäten Ihrer Ableitungen gelauscht, kann Ihnen aber jetzt keine verbindliche Auskunft darüber geben, ob sich die Planfeststellungsbehörde just solchen Erwägungen schon einmal hingegeben hat. Das hat mit Kontinuität von Verwaltungsbehörden und Diskontinuität in der persönlichen Besetzung von Stellen innerhalb dieser Behörden zu tun. Wir werden es aber entsprechend zu überprüfen haben - das ist sicherlich richtig -, wobei sich ein Teil der Fragestellung auch an das Bundesamt für Strahlenschutz als Fachbehörde, also an Herrn Collin, bzw. zum Teil auch an Herrn Schmidt richtet. Ansonsten kann aber auch der Antragsteller Stellung nehmen.

Scheuten (AS):

Herr Nümann, Sie haben sich außerordentlich viel Mühe gegeben, die gesamte Historie hier aufzuarbeiten. Ich glaube, genauso wie ich hat auch die Planfeststellungsbehörde hier Neues aus der Historie dazugelernt.

Aber ich muß Sie einmal fragen: Wenn Ihre Schlußfolgerungen mit den Gütern so richtig wären - ob man damals, 1896, unter dem Begriff des Gutes an atomrechtliche Abfälle gedacht hat, ist, wie Sie natürlich selbst wissen, eine rhetorische Frage; Sie wissen selbst, daß man daran natürlich nicht denken konnte -, wenn der Ausgangspunkt richtig wäre, wie können Sie dann heute mit dem BGB noch arbeiten?

(Zuruf)

- Auch die Väter des BGB haben - ich weiß es jetzt nicht genau - um 1896 herum an die modernen Entwicklungen, mit denen wir heute zu tun haben, nicht gedacht. Wenn Ihre Fragestellung mit den Gütern richtig wäre, dann müßten Sie auch bei der Deutschen Bundesbahn die Konzession möglicherweise in Frage stellen.

Nümann (EW-Lengede):

Herr Kollege Scheuten, Moment! Erstens zur Modernität des BGB nur folgender Kommentar: Ich glaube, wir beide kennen unsere Rechnungen für die Schönfelder-Nachlieferungen. Davon ist ja auch das BGB betroffen. - Das heißt, das BGB ist, wiewohl ich das durchaus achte, wenn es auch Nichtjuristen schwer zu vermitteln ist, aufgrund seines Abstraktionsgrades natürlich ein hervorragendes Gesetz. Darüber brauchen wir hier nicht weiter zu diskutieren. Das BGB ist vor allem auch weder eine Betriebskonzession noch eine Planfeststellung oder sonstwie damit vergleichbar.

Der zweite Punkt: Wie wäre es mit dem Entzug der Konzession der Deutschen Bundesbahn? - Wenn Sie, Herr Kollege Scheuten, die Unterschiede zwischen dem Bundesbahngesetz und dem GEB einmal genau nachlesen, dann werden Sie feststellen, daß der § 36 des Bundesbahngesetzes - ich komme gleich noch einmal darauf zurück, weil ich noch einen Aspekt vorzutragen habe - eine jedenfalls nach herrschender Auffassung reine Bauplanfeststellung enthält; Stichwort: Rangierbahnhof München. Da ist die Frage, wieweit Betriebsregelungen dazugehören, etwas näher diskutiert werden.

Das GEB unterscheidet sich vom Bundesbahnrecht dadurch, daß es - abweichend von der Bundesbahn, die ohnehin einen ganz anderen, sogar einen verfassungsrechtlichen Status hat -, wie im Personenbeförderungsgesetz oder im Luftverkehrsgesetz, einerseits die Betriebsgenehmigung und andererseits die eigentliche Planfeststellung für den Bau und, wie ich meine - was man aus verschiedenen Vorschriften schließen kann -, auch für den Betrieb von Eisenbahnstrecken gibt mit der Folge, daß man für die Privateisenbahn wirklich vorschreiben muß, welche Betriebsvorschriften gelten sollen. Sie haben das ja auch für die Anschlußbahn so beantragt. Das ist eine Verweisungsvorschrift. Da gibt es eben die von mir aufgezeigten Unterschiede. Deshalb ist der Hinweis auf die Deutsche Bundesbahn ein bißchen ein Fingerzeig in die falsche Richtung.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Wenn Herr Scheuten nicht antworten möchte - wobei auch ich das Argument insgesamt nicht verstanden habe; aber ich glaube, das ist sowieso ein Nebengleis, etwas, was hier nicht zu erörtern ist -, so denke ich, könnte einmal das Bundesamt für Strahlenschutz, Herr Dr. Collin, gefragt werden, ob denn im Rahmen der Beförderungsgenehmigungen, die das Amt ausstellt, schon einmal ähnliche Fälle hinsichtlich der Prüfung privater Eisenbahnen als Beförderer radioaktiver Stoffe untergekommen und von daher in die Prüfung mit einbezogen worden sind, insbesondere im Hinblick auf § 4 Abs. 2 Nr. 6 AtG bzw. parallel in der Strahlenschutzverordnung. Also einfach die Frage, ob es da einen bestimmten Erfahrungsschatz schon gibt, so daß Sie von solch subtilen Ableitungen jetzt nicht ähnlich überrascht sind wie wir. Es wäre keine Schande, wenn Sie sagten, daß Ihnen so etwas noch nicht untergekommen ist. Ich glaube schon, daß das, was uns Herr Rechtsanwalt Nümann hier aufgebürdet hat, eine Novität in der Diskussion ist. - Herr Dr. Collin!

Dr. Collin (GB):

Vielen Dank, Herr Schmidt-Eriksen. - In der Tat haben wir in der Vergangenheit bereits Genehmigungen gemäß § 4 AtG erteilt, in denen Privatbahnen involviert waren. Wir haben uns damals vorlegen lassen, daß es sich dabei - wie es z. B. in § 9 der

Strahlenschutzverordnung heißt - um Bahnen handelt, die Bahnen des öffentlichen Verkehrs sind. Wir haben diese Genehmigungsvoraussetzungen, wie es vorgeschrieben ist, selbstverständlich geprüft, d. h. wir haben die Zuverlässigkeit dieser Betriebe überprüft, wir haben die Fachkunde überprüft, und wir haben, wie es eine Selbstverständlichkeit ist, beim Erteilen der Genehmigungen auch den zuständigen Landesbehörden diese Genehmigungen übermittelt, und zwar mit der Maßgabe, daß 48 Stunden vorher auch diese Transporte bei den Landesbehörden gemeldet werden.

Wir haben also in der Tat bereits solche Privatbahnen mit in die Genehmigung des 4 einbezogen. Aber in diese Diskussion, wie sie jetzt von Rechtsanwalt Nümann vorgetragen worden ist, sind wir nicht eingestiegen. - Danke schön.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Gut. - Es gehört nicht unmittelbar zu Ihrem Zuständigkeitsbereich, Herr Dr. Schmidt; aber gleichwohl kann es ja am Rande im Rahmen Ihrer Tätigkeit auch schon einmal als Problem aufgetaucht sein. - Ist aber nicht; Sie schütteln den Kopf. Die Bundesbahn kann also diesbezüglich dann nicht aus ihrer bereits gewonnenen Erfahrung schöpfen.

Es wäre also jetzt - wenn ich das Ganze richtig verstehe - natürlich zu überprüfen, ob und inwieweit hier jene subtilen Ableitungen des Rechtsanwalts Nümann hinsichtlich der grundsätzlichen Berechtigung privater Eisenbahnverkehrsbetriebe zur Beförderung radioaktiver Stoffe bestehen oder nicht.

Herr Rechtsanwalt Scheuten!

Scheuten (AS):

Herr Vorsitzender, vielleicht noch eine Klarstellung. - Sie haben eben den Begriff "Privatbahn" verwandt. Ich möchte hier nur klarstellen: Die VPS ist öffentlicher Eisenbahnunternehmer. - Ich glaube, das hat aber auch Herr Nümann nicht in Abrede gestellt, wenn ich das bei Ihnen, Herr Nümann, richtig verstanden habe.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Okay. Entschuldigung, das war ein Fehler von mir in der Ausdrucksweise. Das stimmt. Ich meinte das in Abgrenzung von der Deutschen Bundesbahn, weil sich das Verkehrsrecht der Deutschen Bundesbahn noch einmal anders darstellt. - Gut.

Herr Nümann bzw. Herr Neumann hatte sich gemeldet. Sprechen Sie sich bitte untereinander ab! - Zunächst Herr Nümann! - Herr Neumann!

Neumann (EW-SZ):

Ich habe dazu eine kurze Zwischenfrage. - Wenn ich die Diskussion am 28. November richtig mitbekommen habe, dann hat damals, ich glaube, die Vertreterin des Bundesamtes für Strahlenschutz gesagt, daß die VPS hier genehmigungsrechtlich sozusagen der Deutschen Bundesbahn gleichgestellt sei, d. h. daß hier nach § 9

Strahlenschutzverordnung keine Transportgenehmigung notwendig sei. Jetzt ist meine Frage, ob das in diesem Zusammenhang hier dann eine Rolle spielen könnte dahin gehend, daß dann eventuell doch die Niedersächsische Landesregierung bzw. in deren Auftrag das zuständige Gewerbeaufsichtsamt dafür zuständig wäre, Transportgenehmigungen nach Strahlenschutzverordnung zu erteilen.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Dr. Schober hat das Wort dazu.

Dr. Schober (GB):

Es ist so, daß hier nach wie vor eine Genehmigungsfreiheit vorliegt, daß aber dann die Aufsicht in diesem Fall und nur über diesen Teil der Bahnstrecke - für die Bundesbahn würde ja das Bundesbahnzentralamt in Minden die Aufsicht haben und für die Schienenbereiche außerhalb der Deutschen Bundesbahn - - - Also für diese Bahnen würden dann die Landesbehörden zuständig sein nach 24 Atomgesetz. Das nehmen in Niedersachsen wie auch in den meisten anderen Ländern dann die Gewerbeaufsichtsämter wahr. Das ist richtig. Aber keine Genehmigungen!

Neumann (EW-SZ):

Aber die Aufsicht würde dann auch für die VPS gelten?

Dr. Schober (GB):

Richtig, ja.

Neumann (EW-SZ):

Okay.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Möchte jetzt Herr Nümann weiter ausführen?

Nümann (EW-Lengede):

Ja. - Ich möchte im Zusammenhang mit der Frage der Folgemaßnahme das, was ich Ihnen gesagt habe, noch ein bißchen weiter ausdifferenzieren.

Die Frage ist: Ist die Anschlußbahn, die beantragt wird nach § 9 b Atomgesetz in Verbindung mit § 75 Abs. 1 Satz 1 Verwaltungsverfahrensgesetz, planfeststellungsfähig? - Hier sind nämlich zunächst einmal zwei unterschiedliche Antrags Sachverhalte zu unterscheiden. Das eine, was der Antragsteller tatsächlich beantragt, ist also wirklich die Anschlußbahn nach § 32 ff. des GEB; gleichzeitig aber wird - das sieht man, wenn man in die Antragsunterlagen hineinschaut - ein kleiner Teil des Abzweigs zum Hafen Beddingen geändert. Diese Strecke zum Hafen Beddingen ist, soweit ich das anhand der veröffentlichten Konzessionen rekonstruieren konnte - ich muß das mit dieser Einschränkung sagen -, also wirklich eine konzessionierte Strecke. Die richtet sich nach § 2 ff.

Dazu am Overheadprojektor noch eine kurze Erläuterung. - Die Peiner Eisenbahn hatte ich ursprünglich blau eingezeichnet. Vorhin habe ich das schnell mit Rot nachgekrickelt, damit man es besser sieht. Die hier interessierenden Strecken sind in Grün eingezeichnet, und zwar zunächst einmal die östlichste Strecke. Ich hoffe, daß ich den nördlichen Endpunkt der Konzession richtig erwischt habe.

Das ist die Strecke ab Übergabebahnhof Beddingen, wobei meines Erachtens die Konzession erst an der Weiche ab Deutsche Bundesbahn beginnen kann. Diese Strecke geht dann nach Süden, verzweigt sich dort unter anderem zum Abzweig Haverlahwiese, der ja auch noch eine Rolle spielt. Dazu gehört Immendorf West - das konnte ich nicht ganz genau herausfinden - und dann ganz westlich, wie man sieht, der Abzweig zu Schacht Konrad 1. Auch das ist konzessionierte Strecke. Schließlich ist konzessioniert die Strecke Richtung Hafen Beddingen, die später auch noch einmal mit entsprechender Konzession verlängert worden ist. Um diese Strecke geht es. Diese konzessionierte Strecke wird ein wenig verändert.

Das heißt, wir haben folgende Konstruktion: Das Gleis geht aus Schacht Konrad 2 heraus. Von da ab ist es private Anschlußbahn des Antragstellers und muß dann in die konzessionierte Strecke hineingeführt werden, und diese wird verändert. So sieht die eigentliche Situation aus.

Das heißt, zu unterscheiden ist zunächst der Planfeststellungsantrag für die eigentliche Anschlußstrecke. Insoweit gelten die §§ 32 bis 36 sowie einige Vorschriften, die sonst für die konzessionierten Strecken gelten. Das ergibt sich aus § 33 Abs. 5.

Das heißt, die dadurch verursachte Verlegung der konzessionierten Strecke unterliegt der Planfeststellung nach den §§ 13 ff., und diese Streckenverlegung stellt sich als Folgemaßnahme unmittelbar nicht der Planfeststellung für den Schacht Konrad 2 dar, sondern als Folgemaßnahme dieser Privatanschlußbahn. Damit kommen wir wieder etwas in die Diskussion mit dem Anlagenbegriff.

Unter "Folgemaßnahmen" ist zu verstehen: Maßnahmen eines Vorhabenträgers, die erforderlich sind, um Funktionsstörungen an d e r e r Anlagen zu vermeiden. - Je nachdem, welchen Anlagenbegriff man hier wählt, insbesondere wenn man den engen oder den engsten Anlagenbegriff wählt, hat das natürlich zur Folge, daß die Veränderung der konzessionierten Strecke entweder die mittelbare Folge des Planfeststellungsantrags oder sogar die mittelmittelbare Folge des Planfeststellungsantrags ist. Wenn man dann den engen Anlagenbegriff des Kollegen Scheuten oder den engsten Anlagenbegriff des Kollegen Dr. Huck zugrunde legt, dann stellt sich die Frage: Fällt dann unter dem Gesichtspunkt der Unmittelbarkeit oder der höchstens einmal vermittelten Mittelbarkeit dieser Teil der Änderung der VPS-Strecke noch unter die Planfeststellung nach § 9 b?

Wenn das so wäre, dann wäre das ein ausschließlich landesrechtliches Planfeststellungsverfahren, das gesondert durchzuführen wäre. Bis zu dessen Abschluß wäre Schacht Konrad schlichtweg nicht planfeststellungsfähig, weil die eisenbahnmäßige Erschließung jedenfalls fehlt.

Mit Verlaub gesagt: Ich halte das Ganze für falsch, betrachte die Umkehrung dessen als Beleg dafür, betrachte den § 75 Abs. 1 als Beleg dafür, daß man sich unter dem Gesichtspunkt "Folgemaßnahmen" eben doch sehr viel mehr Gedanken machen muß zu den Transportgefahren und dazu, wie man das in den Griff bekommt, als es der Antragsteller bisher geleistet hat.

Da ist dann einerseits zu berücksichtigen, daß die Regelungsbefugnis zu Folgemaßnahmen Ausfluß des Konfliktbewältigungsgrundsatzes ist. Herr Scheuten, ich habe das schon einmal erwähnt, habe dann über das Wochenende meine zugegebenermaßen vorhandenen Kenntnislücken aufgearbeitet, und siehe da: Das ist eben ein Mittel zur Konfliktbewältigung.

Das heißt, die Planfeststellung unterscheidet sich von der Genehmigung nach § 7 Atomgesetz dadurch, daß eben wirklich Folgemaßnahmen zu regeln sind, und zwar an anderen Anlagen, wie man immer wieder nachlesen kann. Dann kann es doch gar nicht um die Frage gehen "Welcher Anlagenbegriff ist hier maßgeblich?", sondern nur um die Frage "Wie weit ist der Geltungsumgriff, der räumliche Umgriff, der sachliche Umgriff der Folgemaßnahmen, über die wir diskutieren?". Das heißt, selbst unter Zugrundelegung Ihres Anlagenbegriffs müssen wir über die Transportfrage reden.

Da stellt sich halt eben nur noch die Frage, wie weit man damit geht. Man spricht da von einer gewissen Tragweite. Ich habe das dann noch einmal durchgeprüft: Was kann man denn sinnvollerweise wo und wie regeln? - Das ist im Grunde genommen dann auch ein bißchen schon die Überleitung zu dem, was insbesondere Herr Neumann heute wieder an Frage- und Diskussionsbeiträgen leisten wird.

Man könnte sich Gedanken machen im Planfeststellungsbeschluß, unter Anwendung des § 75 Abs. 1 Satz 1 Verwaltungsverfahrensgesetz - Stichwort: Folgemaßnahmen - Transportgefahren dadurch in den Griff zu bekommen, daß man etwas zu dem Abfall und, mit Verlaub gesagt, eben auch zu den Transportbehältern regelt, und zwar solches regelt, daß auch die Transportgefahren minimiert werden.

Das ist nicht einmal ein Hinübergreifen in die Zuständigkeit unbedingt anderer Planfeststellungsbehörden oder sonstiger Planungsträger oder Vorhabenträger; das ist etwas, was der Antragsteller ohnehin bewältigen muß, nämlich die Festlegung: Wie sollen die Abfallbehälter aussehen? - Dann kann er unschwer Gestaltungen vornehmen auch dahin gehend, daß die Transportsicherheit optimiert wird. Dasselbe gilt nach meinem Dafürhalten für

die Behälterinventare. Auch das ist unschwer in einem Planfeststellungsbeschuß lösbar.

Dann könnte man sich einmal Gedanken darüber machen, ob man im Planfeststellungsbeschuß etwas über die Gestaltung der zu verwendenden Eisenbahnwaggons sagt. Da könnte man natürlich in der Tat erheblich Bauchschmerzen haben, weil dafür eigentlich die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn zuständig sind.

Schaut man in die Antragsunterlagen hinein, dann stellt man allerdings fest, daß die Anlage selbst bestimmte Waggons für das Handling innerhalb des Betriebs voraussetzt. Das heißt, der Antragsteller selbst oder die DEB muß vorschreiben, mit welchen Waggons Transportbehältnisse überhaupt verschickt werden. Warum, verdammt noch mal, kann man denn an dieser Stelle dann nicht auch die Transportfrage regelungstechnisch mit berücksichtigen?

Ich könnte die Frage auch andersherum stellen. Die Frage lag mir schon auf der Zunge, als ich mir zum Beleg möglicher Unfälle den Unfall im Northeimer Bahnhof vor Augen geführt und das Zeitungsbild herangezogen habe. Da waren auf der einen Seite die aufgeschlitzten D-Zug-Wagen und auf der anderen Seite die bundesdeutschen Standardgüterwagen, Stahlgerippe mit Holzverschlag, wenn ich das richtig sehe.

Ich kann mir nicht vorstellen, daß es der Antragsteller zulassen will, daß solche Waggons, die im Handling völlig unmöglich wären, in Schacht Konrad 2 gefahren werden. Also muß er Waggons vorschreiben. Warum kann er dann nicht, bitte schön, die Waggons so vorschreiben, daß Transportgefahren minimiert sind?

Was die Änderung der Streckenkonzession angeht, so stellt sich sicherlich die Frage, ob es zu den Folgemaßnahmen gehört, zusätzliche Sicherheitsmaßregeln in die Betriebsvorschriften der Verkehrsbetriebe Peine/Salzgitter einzufügen oder am Streckennetz der VPS bautechnische Optimierungen vorzunehmen, die zusätzliche Sicherheit verschaffen. Das ist eben unter dem Gesichtspunkt "Brücke K 16" auch aus dieser Sicht schon einmal behandelt worden.

Andererseits stellt sich die Frage, weshalb ein Teilstück des Abzweigs Beddinger Hafen zum Regelungsumfang der Folgemaßnahmen gehören soll, das restliche Streckennetz der Verkehrsbetriebe Peine/Salzgitter jedoch nicht, obwohl die Störfallwahrscheinlichkeit dort jedenfalls keine geringere ist. Das heißt, wenn man schon einmal an einer Stelle des konzessionierten Streckennetzes der VPS etwas regelt, dann finde ich kein vernünftiges Differenzierungskriterium dafür, dies an anderen Stellen zu unterlassen, jedenfalls was das VPS-Streckennetz angeht. Ich gebe zu: Bei der Deutschen Bundesbahn ist dieser Denkansatz naturgemäß etwas schwerer zu begründen.

Dann gibt es noch einen Gesichtspunkt - damit kann ich eigentlich schließen -, der dafür spricht, wenigstens das gesamte Streckennetz der VPS in den

Regelungsumfang der Folgemaßnahmen einzubeziehen. Dazu muß man noch einmal in das GEB hineinschauen.

- Für die Anschlußbahn, deren Erlaubnis der Antragsteller begehrt, muß es ein Betriebsreglement geben. Das ergibt sich aus § 33 Abs. 5 in Verbindung mit § 11 Abs. 1 Nr. 2 GEB.

Da andererseits auf den den Anschluß zum DB-Netz vermittelnden konzessionierten Strecken keine geringeren Anforderungen an das Betriebsreglement gelten können, ist nicht einsichtig, insgesamt das Betriebsreglement der Verkehrsbetriebe Peine/Salzgitter auf den konzessionierten Strecken mittels des § 75 Abs. 1 Satz 1 Verwaltungsverfahrensgesetz in dieses Planfeststellungsverfahren einzubeziehen, wobei ich - um damit zu enden - hier ein spezielles eisenbahnrechtliches Problem aufgezeigt habe, das ich für ein solches halte. Das ist aber nun keineswegs dahin gehend zu verstehen, daß etwa die Gemeinde Lengede forderte: Alle Atommülltransporte auf die Straße! - Das Gegenteil ist der Fall. Nur haben wir hier eben ein Problem, über das wir ernsthaft reden müssen.

Ich ziehe den Begriff der Folgemaßnahmen eben doch etwas weiter. Auf der anderen Seite - egal, welchen Anlagenbegriff man diskutiert - sind über den Begriff der Folgemaßnahmen die Transportgefahren räumlich mehr oder weniger gering. - Danke.

(Beifall bei den Einwendern)

stellv. VL Dr. Biedermann:

Schönen Dank, Herr Nümann. - Als nächstem gebe ich dem Antragsteller Gelegenheit, seinen Standpunkt dazu vorzutragen.

Scheuten (AS):

Wir haben den Anlagenbegriff ja bereits mehrfach, zuletzt am Samstag, diskutiert. Ich möchte das alles nicht wiederholen.

Der Anlagenbegriff, insbesondere auch der atomrechtliche Anlagenbegriff, der nach unserer Auffassung in diesem Verfahren gleichermaßen relevant ist wie in den Verfahren nach § 7, hat mit dem Begriff der Folgemaßnahme nichts zu tun. Beides ist voneinander zu trennen. Die Folgemaßnahme fängt bei uns hier auf dem Plan hinsichtlich des Gleisanschlusses dort an, wo die Auslenkung aus dem Streckennetz der VPS erforderlich ist, um die Anbindung der Schachanlage an das Gleisnetz der VPS zu gewährleisten.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Nümann, wollen Sie direkt dazu etwas sagen?

Nümann (EW-Lengede):

Zwei Bemerkungen. Erstens. Herr Scheuten, Ihnen ist nicht entgangen, daß ich natürlich über den Begriff der Folgemaßnahme eine Hilfsargumentation aufbaue, die Ihren Anlagenbegriff einfach unterstellt. Das führt dazu, daß der Anlagenbegriff dann möglicherweise gar nicht so intensiv diskutiert werden muß.

Meine zweite Bemerkung dazu. Was ist eine Folgemaßnahme? - Eine Folgemaßnahme ist eine Maßnahme zur Behebung von Störungen in a n d e r e n Anlagen, also nicht Anlage Schacht Konrad, sondern andere Anlagen; das wäre eine eigentliche Folgemaßnahme. Eine "andere Anlage" wäre zunächst die Anlage der Verkehrsbetriebe Peine/Salzgitter, also unter anderem auch dieses Stückchen konzessionierter Strecke zum Hafen Beddingen; "andere Anlage" wären beispielsweise die Gleise parallel zu Schacht Konrad, wobei ich im Moment beim besten Willen nicht weiß, ob es konzessionierte Strecken oder möglicherweise ihrerseits Anschlußbahnen einer anderen juristischen Person, etwa der Stahlwerke Peine-Salzgitter Aktiengesellschaft, sind. Ich kenne mich im Augenblick nicht aus, wie die aktuelle Konstruktion des Konzerns ist. Das alles ließe sich aber aufklären. - Das wären beispielsweise Folgemaßnahmen.

Die Anschlußstrecke, die Sie hier planen, ist aber keine Folgemaßnahme des Schachts Konrad, sondern es ist eine Erschließungsmaßnahme, ohne die Schacht Konrad nicht errichtet werden kann, weil - das gilt dann übrigens sinngemäß natürlich auch für das Stückchen Straße; dazu habe ich nachher noch eine Frage - - - Ohne Straßenanschluß, ohne Schienenanschluß ist Schacht Konrad nicht erschlossen. Dann machen wir einen kleinen Schlenker zum Bauplanungsrecht und zum Bauordnungsrecht, und dann ist Schacht Konrad mangels Erschließung schlicht nicht planfeststellungsfähig; bauordnungsrechtlich, bauplanungsrechtlich.

Das ist also eine Erschließungsmaßnahme, nicht unbedingt eine Folgemaßnahme. Das ist der Unterschied. Als Erschließungsmaßnahme ist es möglicherweise mit zur Anlage zu rechnen. Aber ich habe meine Zweifel, ob es eine Folgemaßnahme ist. Das hängt natürlich von der Auslegung des Begriffs "Folgemaßnahme" ab. Wenn Sie auch Erschließungsmaßnahmen zu den Folgemaßnahmen rechnen, dann, in der Tat, hätten Sie recht. Dann können Sie es unter "Folgemaßnahme" subsumieren.

Ich will das an der Stelle gar nicht so fürchterlich vertiefen, weil das jetzt ein juristischer Kleinkrieg ist. Ich könnte Sie da noch mit der Frage der gesicherten Erschließung ärgern.

Mir geht es um etwas ganz anderes. Mir geht es um die Frage: Wie weit reichen denn die Folgen, und wie weit müssen infolgedessen zur Konfliktbewältigung die Folgemaßnahmen reichen? - Das ist der springende Punkt. Da stellt sich natürlich die Frage - ich will jetzt nicht weit vorgeifen -, ob es bei dem kurzen Stückchen Anschluß an die konzessionierte Strecke beispielsweise mit zu den Planfeststellungsunterlagen gehört hätte, die signaltechnischen Einrichtungen an der Strecke zum Hafen Beddingen mit hineinzunehmen; denn: Ein Zug kommt aus Beddingen, ein Zug mit Atomabfällen kommt gerade an der Stelle aus dem Süden an die Schleife, beide stoßen zusammen. Das ist ein Störfall, der passieren kann; über Wahrscheinlichkeiten will ich

an dieser Stelle nicht reden. Dann muß ich mir überlegen: Wie vermeide ich das? - Dann gehört es also irgendetwie doch dazu.

Dann kann ich also immer ein Stückchen weiter gehen. Dann gehe ich in der Tat zum Bahnübergang K 16. Einen Bahnübergang der Felswerke, etwas näher dran, haben Sie doch in Ihren Antragsunterlagen drin, weil es zur Anschlußbahn gehört. Warum aber der Übergang der K 16 nicht mehr dazugehört, obwohl die Zahl der Züge an dieser Stelle garantiert dieselbe ist wie am Bahnübergang der Felswerke, ist für mich nicht einsehbar.

(Beifall bei den Einwendern)

stellv. VL Dr. Biedermann:

Schönen Dank, Herr Nümann. - Das Wort hat jetzt zunächst der Antragsteller. Herr Scheuten!

Scheuten (AS):

Eine abschließende Bemerkung zu dem Punkt. - Es ist nicht nur meine Auffassung, daß derartige Maßnahmen wie hier die Auslenkung des Gleisanschlusses begrifflich zwar eine Erschließungsmaßnahme, rechtlich aber eine Folgemaßnahme ist, sondern dies ist auch die Auffassung des Bundesverwaltungsgerichts. Ich darf Sie insoweit verweisen auf eine Entscheidung, veröffentlicht in DVBl. 1988, Seite 843. - Danke.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Dube!

Dube (GB):

Ich wollte in dem Zusammenhang auch noch einmal eine Rückfrage an Herrn Nümann richten. - Ich weiß nicht genau, ob die Entscheidung, die Herr Scheuten eben zitiert hat, diejenige ist, die ich vor Augen habe. Es gab vor einigen Jahren eine schöne Leitentscheidung zur Abgrenzung der Einbeziehung von Folgemaßnahmen in Planfeststellungsverfahren, die sinngemäß - wenn ich es noch richtig im Kopf habe - darauf hinauslief, daß das Bundesverwaltungsgericht meinte, es könne sein, daß es für die Folgemaßnahmen hinreichend leistungsfähige andere Planungsverfahren gebe. Insbesondere Planfeststellungsverfahren wären dann wohl da hinzuzudenken.

Wenn man so etwas hätte, dann würde die Folgemaßnahme aus dem Planfeststellungsverfahren gerade herauszuidividieren sein. Dann hätten wir also genau den Gedanken, den Sie vorhin als unzweckmäßig dargestellt haben. Dann hätten wir möglicherweise dieses eisenbahnrechtliche Planfeststellungsverfahren und, getreu der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, die möglicherweise Herr Scheuten auch gerade angeführt hat, hätten die ganze Sache außen vor.

stellv. VL Dr. Biedermann:
Herr Nümann!

Nümann (EW-Lengede):

Herr Dube, Sie haben recht, das ist die Entscheidung. Ich werde sie mir aber gleich auch noch einmal genauestens ansehen. Das ist in der Tat die Entscheidung in Band 88 des DVBl. Da ging es darum, daß nicht aus Notwendigkeit, sondern bei Gelegenheit, ich glaube, eines bundesfernstraßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens - es kann auch ein bundesbahnrechtliches Planfeststellungsverfahren gewesen sein; nein, Entschuldigung, es war ein Verfahren nach § 36 BBG - gleich noch ein gesamtes Gemeindewegenetz mit geplant worden ist, aber wirklich querbeet.

Man kann das jetzt drehen und wenden wie man will, es ist immer eine spannende Frage. Entweder ist es nicht notwendig, weil es in der Tat das eigene leistungsfähige Planfeststellungsverfahren gibt und sich insbesondere die Frage stellt: Greift man in die Konzeption der anderen Planfeststellungsbehörde oder auch des anderen Vorhabenträgers hinein? - Das ist in der Tat eine Grenze; das weiß ich wohl. Wenn es sich so verhält, dann, in der Tat, wäre es aus dem atomrechtlichen Planfeststellungsverfahren heraus. Das ist etwas, was der Antragsteller nicht möchte. Das habe ich wohl verstanden.

Man kann es natürlich auch umdrehen und sagen - das gehört wenigstens zur Problembewältigung noch hinzu - - - An irgendeiner Stelle erwähnt das Bundesverwaltungsgericht dann das Wort "Provisorien". Da sind zum Teil auch Rückschritte beim Bundesverwaltungsgericht gegenüber früherer Rechtsprechung. Wenn Sie das genau nachlesen, auch bei Kühling, dann werden Sie feststellen, daß es da zu diesem Begriff unterschiedliche Auffassungen gibt. Ich halte das auch noch nicht für ganz ausgestanden.

Man kann es also drehen und wenden wie man will. Ich wollte zunächst einmal nur aufzeigen: Wir sind hier an einer Stelle, an der es wirklich ein spannendes Rechtsproblem gibt. - Ich habe das extra gesagt, um einmal aufzuzeigen, daß es da ist. Aber es geht natürlich nicht nur um die Frage "Folgemaßnahme, ja oder nein?", sondern es geht dann natürlich auch ohnehin - man kann auch ein Schrittlchen weiter denken, Herr Dube - darum: Was ist denn eigentlich, wenn die VPS-Strecke benutzt werden soll, die Verkehrsbetriebe Peine/Salzgitter das aber gar nicht dürfen, selbst wenn sie es wollten? Was ist denn dann?

Dann gibt es ein Loch zwischendurch, weil die Atomtransporte derzeit nicht durch den Regelungsumfang der Betriebskonzession hindurchpassen, was ja nichts daran ändert, daß man die Betriebskonzession ändern kann. Wenn es wirklich keinen anderen tragfähigen Grund gegen Schacht Konrad gäbe, dann würde ich an dieser Stelle immer sagen "Um Gottes willen, ja, Betriebskonzession ändern.",

weil Straßentransporte nur noch schlimmer sein können. Aber wenn man das tut, dann muß man das natürlich auch nach dem Planfeststellungsrecht machen, das für diese Eisenbahn gilt, und das ist eben das GEB. Da heißt es: Dadurch, daß die Planfeststellung nach dem GEB im Gegensatz zum Bundesbahnrecht eben auch die Verleihung wieder mit konzentriert, führt das natürlich dazu, daß man sich intensivst Gedanken über Betriebsregelungen machen muß. - Damit ist, an welcher Stelle auch immer, die Frage der Transportsicherheit mit drin.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Dr. Schmidt-Eriksen hat das Wort.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Die Frage ist ja nicht nur, ob diese Entscheidung in DVBl 1988, Seite 843 die einschlägige ist, weil die die Abgrenzung vornimmt zwischen eigenständigem Planfeststellungsverfahren und Folgemaßnahmen, so daß Folgemaßnahmen dann aufhören, wenn eigenständige Planfeststellungsverfahren oder jedenfalls bei Planfeststellungsverfahren dann der eigenständige Regelungsgehalt anderer Fachgesetze zum Zuge kommt.

Die Frage ist ja jetzt gleichzeitig, wenn ich Sie richtig verstanden habe, daß, wenn nach dem GEB für die Maßnahmen hier, die die Verkehrsanbindung vorsehen, ein Planfeststellungsverfahren gefordert wäre, wir aber jetzt über den § 75, weil wir in einem Planfeststellungsverfahren sind, dann möglicherweise ja aufgrund von § 5 des Landes-Verwaltungsverfahrensgesetzes die Mitumfassung dieses eigentlich nach Landesrecht notwendigen Planfeststellungsverfahrens in dem vorliegenden Planfeststellungsverfahren hätten. Das heißt, es findet ja dann in dem Moment, in dem zwei Planfeststellungsverfahren zugleich für das gleiche Vorhaben angeordnet sind, nur ein Planfeststellungsverfahren statt, das die unterschiedlichen Rechtsmaterien mit umfaßt, gleichgültig, ob es ein landesrechtlich geregeltes Planfeststellungsverfahren oder ein bundesrechtlich geregeltes Planfeststellungsverfahren ist.

In der Tat hätte das dann aber die Konsequenz, daß man sich im Rahmen der Entscheidung zur Verkehrsanbindung die entsprechenden Gedanken zu machen hätte, die Sie hier aufgezeigt haben. Das ist klar. Aber das würde in der Logik, in der Konsequenz immer noch dem Scheutenschen Ansatz entsprechen, daß es unter den Begriff der Folgemaßnahmen zu subsumieren wäre.

Von daher würde eigentlich Ihrem Petitum hinsichtlich der Einbeziehung der Transporte nur hinsichtlich bestimmter Punkte im Regelungsumfang bei der Verkehrsanbindung dann möglicherweise Folge zu leisten sein. Dem wäre im einzelnen nachzugehen.

Das ist eine Überlegung, die ich dazu nur ad hoc anstellen kann. Ich wollte sie nur zur Sprache bringen. Vielleicht haben Sie demgegenüber von vornherein schon eine dezidierte Abgrenzung.

Nümann (EW-Lengede):

An dieser Stelle muß ich Sie nun leider enttäuschen. Ich habe im Moment keine dezidierte Abgrenzung dazu, weil auch irgendwann der Punkt erreicht ist, an dem man sich zunächst einmal überlegt: Jetzt ist an der Stelle das Problem aufzuzeigen. - Wie es ausgehen wird, das weiß ich selber nicht. Das geht ja unter Umständen durch mindestens zwei Instanzen. Man kann darüber so und so denken. Deshalb erwarten Sie jetzt bitte hier keinen bis zu Ende durchgeschliffenen juristischen Vortrag. Das war auch gar nicht die Absicht, den hier zu liefern. Vielmehr wollte ich zunächst einmal - und zwar durchaus auch mit dem Vorbehalt des eigenen Rechtsirrtums; das sage ich immer dazu - hier ein Problem aufzeigen, von dem ich ehrlich der Auffassung bin, daß es ein Problem ist und daß es sich lohnt, darüber nachzudenken. Ob am Ende möglicherweise herauskommt, daß man es auch anders machen kann oder daß sich der Antrag dem anpassen kann, ist auch denkbar. Das alles will ich ja nicht ausschließen.

Ich will nur aufzeigen, daß es hier einen weiteren Denkansatz und auch Notwendigkeiten gibt, zumindest einen Teil - das ist eine Hilfsargumentation - der Transportprobleme, die wir sonst anderweitig diskutiert haben, auf diesem sehr schulmäßigen Weg aufzugreifen. Darum ging es mir.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Herr Nümann, mir ging es ja auch nur darum, Ihnen völlig un abgeschlossene Ad-hoc-Überlegungen zu präsentieren. Ich kann ja von Ihnen nicht mehr verlangen, als ich mir selber zumute.

Im übrigen wollen wir hier, wenn wir über Einwendungen diskutieren, dann auch durchaus an den entscheidenden Stellen ein entsprechendes Rechtsgespräch miteinander führen. Das dient ja Ihrer Interessenwahrnehmung. Nach dem, was ich aufgezeigt habe, könnte ja herauskommen, daß all Ihre Überlegungen fürchterlich interessant und sehr subtil in der Ausführung waren, daß sie aber gleichwohl am gegebenen genehmigungsrechtlichen Zustand herzlich wenig ändern, weil die Planunterlagen zur Verkehrsanbindung, zur Straßenanbindung und zur Eisenbahnanbindung, einfach vorliegen und wir dann einfach aufgrund der Konzentrationswirkungen inklusive der Erfassung der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung nach GEB jedenfalls über den § 75 genauso weit sind wie vorher. Das könnte ja eine der Konsequenzen sein. - Sie gestehen das jetzt per Mimik ein. Das sage ich für die hinteren Ränge, weil die Einwender, die hinter Ihnen sitzen, das sonst nicht nachvollziehen könnten.

Dann würden wir hinsichtlich der doch sehr interessanten und von den Einwendern auch mit Applaus be-

dachten Erwartungen, die aufgrund Ihres Vortrags geweckt worden sind, möglicherweise bestimmte Enttäuschungen produzieren müssen. Deswegen sage ich das auch ungeschützt als eine völlig vorläufige Überlegung. - Okay.

Herr Dube möchte jetzt noch etwas sagen.

Dube (GB):

Ich möchte jetzt weniger die Rechtsdiskussion noch weiter vertiefen, sondern möchte noch einmal einen Punkt räumlich etwas klarer bekommen, von dem Herr Scheuten vorhin gesprochen hat. - Die Folgemaßnahme - so habe ich mir hier sinngemäß mitgeschrieben - ist für uns die Auslenkung aus dem Streckennetz der VPS. An dieser Stelle beginnt für den Antragsteller die Folgemaßnahme.

Können wir diesen Punkt räumlich vielleicht noch einmal klarstellen? Ich habe hier eine Karte "Verkehrsanbindung" vor mir liegen, bei der vor der großen Schleife südlich der Industriestraße Nord offensichtlich eine bauliche Veränderung des vorhandenen Streckennetzes von P + S geplant ist. Meinen Sie diese Stelle, an der diese Veränderung beginnt?

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Thomauske!

Dr. Thomauske (AS):

Die Beantwortung dieser Frage möchte ich gern für zwei Minuten zurückstellen. Ich werde sie aber dann gleich beantworten.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Dube, Sie meinen quasi den Wendepunkt, mathematisch gesprochen, dieses "S"?

Dube (GB):

Es gibt südlich der Industriestraße, bevor die gerade Strecke vor Konrad 2 beginnt, eine große 180-Grad-Schleife. Wenn ich diese Zeichnung "Lageplan mit Verkehrsanbindung" richtig interpretiere, dann ist ein Stück südlich dieses großen Bogens hier eine dicke Linie eingezeichnet. Dort beginnen offensichtlich Umbaumaßnahmen. Die Frage ist also: Ist das der Punkt, bei dem aus der Sicht des Antragstellers die Folgemaßnahmen des Vorhabens enden?

stellv. VL Dr. Biedermann:

Bei Kilometer 0,4, das meint Herr Dube; das ist der Wendepunkt, genau. - Gut, bei der Verhandlungsleitung meinen alle den gleichen Punkt, und der Antragsteller kann Stellung nehmen. - Bitte, Herr Scheuten!

Scheuten (AS):

Herr Vorsitzender, wir haben in dem Ordner "Verkehrsanbindung" in Anlage 10 und in Anlage 11 die Einzelmaßnahmen dargestellt, wobei dabei folgendes zu unterscheiden ist: einmal die Auslenkung aus

dem Streckennetz und zum anderen, um den notwendigen Radius herzustellen, die Änderung der bereits vorhandenen Strecke der VPS, also der Ausschwenk, wenn ich das richtig sehe, nach Osten hin, um den Radius der Kurve hinzubekommen.

Wir sind bisher davon ausgegangen, daß als notwendige Folgemaßnahme nur die Neuverlegung anzusehen ist. Wir hätten allerdings keinerlei Probleme - zumal das ja auch in unseren Unterlagen dargestellt ist -, wenn Sie der Auffassung sind, daß auch die Vergrößerung des Radius hinsichtlich des vorhandenen Streckennetzes als notwendige Folgemaßnahme anzusehen wäre. - Danke.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Gut. Schönen Dank.

Dube (GB):

Ich darf die Frage dann doch noch einmal etwas spitz aufnehmen. Sie haben eben gesagt: Wir haben nichts dagegen, wenn Sie es einbeziehen. - Wie würden Sie sich denn, wenn es nicht unbedingt einbezogen werden soll, die Regelung dieser Änderung vorstellen? Bedürfte es dazu dann doch noch eines eigenständigen Planfeststellungsverfahrens für VPS?

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Scheuten!

Scheuten (AS):

Herr Dr. Schmidt-Eriksen hat vorhin darauf hingewiesen, daß natürlich, wenn es um die Änderung eines planfeststellungspflichtigen Vorhabens geht, auch insoweit eine Planfeststellung erforderlich ist, die aber in dieses Planfeststellungsverfahren einbezogen werden kann.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Dube möchte das noch einmal konkretisieren.

Dube (GB):

Ich muß jetzt noch einmal kurz nachsetzen. - Meine Kollegen in der Verhandlungsleitung haben Ihre Aussage von vorhin offenbar unterschiedlich interpretiert. Ich meine Sie dahin richtig verstanden zu haben, daß eine Folgemaßnahme zwingend - so, wie Sie es dargestellt haben - der Schwenk fast auf Höhe der Industriestraße Nord ist, daß die Erweiterung des Bogens südlich davon etwas ist, was sich im Streckennetz von VPS abspielt, daß das keine Neuschaffung einer Strecke darstellt. Da, meinten Sie, müßte man eigentlich ein eigenständiges Planfeststellungsverfahren machen, was aber wohl in das hier vorhandene Planfeststellungsverfahren integriert werden könnte.

Sie unterscheiden also zwischen der Folgemaßnahme im engeren Sinne, Bau einer Anschlußstrecke - wobei dann gleich die Frage wäre:

ist das Ihre Anschlußstrecke oder die VPS-Anschlußstrecke bis zum Ende des Bogens? -, und Verlegung, Vergrößerung des Radius im südlichen Teil dieses Bogens.

Scheuten (AS):

Ich habe eben dargelegt, daß nach unserer Rechtsauffassung, die der Erstellung des Plans zugrunde lag, die Folgemaßnahme im engeren Sinne lediglich die Auslenkung ist. Daß natürlich jetzt hier, um den Bogen, den Radius ausreichend weit zu fassen, eine Korrektur des VPS-Streckennetzes insoweit erforderlich ist, ergibt sich ja auch aus den Planunterlagen, ergibt sich auch aus den Unterlagen, die wir hier eingereicht haben. Wir sind bisher davon ausgegangen, daß dies nicht im engeren Sinne eine notwendige Folgemaßnahme ist, weil es hier um die Änderung eines vorhandenen Streckennetzes ging.

Wenn Sie allerdings der Auffassung sind, daß man jetzt auch diese Vergrößerung des Bogens als notwendige Folgemaßnahme zusätzlich zu betrachten hat, dann haben wir damit kein Problem. Wir haben in unserem Ordner "Verkehrsanbindung" nämlich auch diesen Sachverhalt im einzelnen dargestellt.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Dube, ist alles klar? - Gut, einstweilen alles klar, zumindest konkretisiert.

Dann nehme ich jetzt noch kurzzeitig etwas Beratungsbedarf in Anspruch. Machen wir also jetzt eine Beratungspause von zwei Minuten. Danach werden die Sachbeistände das Wort haben.

(Kurze Unterbrechung)

stellv. VL Dr. Biedermann:

Von seiten der Verhandlungsleitung haben sich jetzt einige Erkenntnisse hinsichtlich der Prüfung des eisenbahnrechtlichen Teils des Planfeststellungsverfahrens ergeben. Ich sage das gewiß als - das möge man mir verzeihen - juristischer Laie. - Das war für uns jetzt ein wichtiger Diskussionsbedarf. Wir werden diesbezüglich noch weiteren Prüfungsbedarf haben. Nur um dies zu klären, haben wir jetzt beraten.

Gibt es von seiten der Sachbeistände - - - Ja, Herr Dr. Staven. Bitte!

Dr. Staven (EW-SZ):

Ich muß noch einmal nachbohren. - Wenn Sie hier den ursächlichen Zusammenhang mit der Planfeststellung Schacht Konrad nicht außer Frage stellen und sagen "Die notwendige Änderung des Gleises der Hafenbahn" - dort, wo das Zufahrtgleis zum Schacht Konrad einmündet - "ist aufgrund der Veränderung in das Planfeststellungsverfahren einzubeziehen.", warum ste-

hen Sie dann nicht dazu, daß andere technische und Sicherheitsaspekte, die z. B. zu einem höhenungleichen Bauwerk zwischen Zufahrtgleis zum Konzerngelände und K 16 führen, auch in die Planfeststellung einbezogen werden können? Das wäre genauso eine Folgemaßnahme an demselben Gleis wie die hier von Ihnen ins Verfahren einbezogene. - Ich könnte jetzt natürlich mit der höhenungleichen Ausgestaltung des Engelnstedter Knotens fortfahren.

(Beifall bei den Einwendern)

stellv. VL Dr. Biedermann:

Schönen Dank, Herr Dr. Staven. - Herr Thomauske, Sie haben das Wort.

Dr. Thomauske (AS):

Wir haben zu differenzieren zwischen den notwendigen Folgemaßnahmen und Folgemaßnahmen, wie sie von Ihnen für wünschenswert gehalten werden. Ich gehe nicht davon aus, daß Sie die Summe aller Bahnstrecken der Bundesrepublik und möglicherweise auch die Strecken nach den ausländischen Wiederaufarbeitungsanlagen hin dahin gehend durchforsten wollen und alle höhengleichen Bahnübergänge wegen der Anlage Konrad abschaffen wollen. Das heißt, es gibt hier irgendwo einen Übergang zwischen den notwendigen Folgemaßnahmen und Folgemaßnahmen, wie sie von Ihnen für wünschenswert gehalten werden. Hier hatten wir zu differenzieren, und dies haben wir auch dargelegt.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Schönen Dank. - Jetzt zuerst Herr Nümann und dann Herr Staven oder umgekehrt. Machen Sie es bitte untereinander aus. - Herr Staven, bitte!

Dr. Staven (EW-SZ):

Ich glaube nicht, daß ich mich darauf kaprizieren würde, alle höhengleichen Bahnübergänge in unserer Republik an diese Maßnahme dranzuhängen. Der Bahnübergang, von dem ich hier spreche, ist aber zum einen im unmittelbaren Dunstkreis des Einlagerungsgeländes gelegen, und zum anderen laufen über ihn 100 % des Einlagerungspotentials.

(Beifall bei den Einwendern)

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Nümann, bitte!

Nümann (EW-Lengede):

Es ist natürlich interessant, was Sie, Herr Thomauske, eben gesagt haben. Sie unterscheiden zwischen notwendigen Folgemaßnahmen und sonstigen Folgemaßnahmen und sagen: Na ja, irgendwo liegt die

Grenze. - Nun frage ich Sie allerdings: Wo ist "irgendwo"? - Das ist doch die spannende Frage dabei.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Thomauske!

Dr. Thomauske (AS):

Ich glaube, ich habe auch keinen Zweifel daran gelassen, daß die Grenze genau dazwischen liegt. Die Fragestellung des von Herrn Dr. Staven angesprochenen höhengleichen Bahnübergangs ist für uns nicht mehr zu subsumieren unter notwendige Folgemaßnahmen, weil es hier keine notwendigen Folgemaßnahmen gibt.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Piontek!

Piontek (EW):

Gleich dazu. - Aber mit der Einbeziehung des Teils, über den wir eben gesprochen haben, nämlich der Ausführung aus dem Gleisgelände VPS als notwendige Folgemaßnahme, hatten Sie keine Probleme, während nach bisheriger Auffassung das nun nicht zu den notwendigen Folgemaßnahmen gehören sollte. Vielleicht versuchen Sie doch einmal, eine unphysikalische Definition des Begriffs "Notwendigkeit" zu geben, d. h. nicht nur zu sagen "Es liegt irgendwo dazwischen", sondern zu versuchen, das, was für Sie notwendig ist und was nicht, irgendwo zu operationalisieren.

Wenn Sie - um das noch einmal zu sagen - mit der Veränderung Ihrer Auffassung von Notwendigkeit so wenig Probleme haben wie eben, als wir über dieses Teilstück diskutiert haben, dann muß ich mich in der Tat fragen, warum Sie nicht auch den angesprochenen Bahnübergang mit einbeziehen.

Darüber hinaus bin ich natürlich der Meinung, daß zu dem, was notwendig ist im Sinne der Planfeststellung, natürlich letztendlich von der Behörde mit überlegt werden muß, wie das zu definieren ist. Aber interessant wäre natürlich schon Ihre Auffassung zunächst einmal dazu.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Thomauske!

Dr. Thomauske (AS):

Es gibt ein bestehendes Streckennetz. Die Anbindung der Anlage an dieses bestehende Streckennetz, soweit es nicht existiert, ist eine notwendige Folgemaßnahme, weil ansonsten die Anbindung nicht erfolgen könnte. Auf dieses hatten wir uns in dieser Definition auch beschränkt.

Die Anregung, die von Herrn Staven hier eingebracht wurde, betraf andere Gesichtspunkte, nämlich: Ist es wünschenswert, daß darüber hinaus höhengleiche Bahnübergänge in dem entfernteren

Zuwegungsbereich abgeschafft werden? - Dies ist im Bereich des Wünschenswerten formuliert worden, stellt aber keine notwendige Folgemaßnahme nach der Definition dar, wie ich sie hier formuliert habe.

stellv. VL Dr. Biedermann:
Zunächst Herr Dr. Staven!

Dr. Staven (EW-SZ):

Ich bin der Meinung, daß diese zusätzliche Aufgabe, die auf das Gleis der VPS kommt, nämlich der Transport von schwachradioaktivem Atommüll, mit einer Nutzungsänderung einhergeht. Wir haben eben einen langen Exkurs über die Konzessionen gehört und festgestellt, daß möglicherweise vorhandene Konzessionen erneuert werden und im vorhandenen Verfahren eventuell auch noch Schwierigkeiten mit sich bringen können. Das heißt: Es ist eine Nutzungsänderung da, und auf Nutzungsänderungen sind immer betroffene Teile anderer Anlagen hin abzustimmen. - Ich sehe hier ganz einfach eine Betroffenheit dieses Bahnübergangs durch die Nutzungsänderung vorliegen.

(Beifall bei den Einwendern)

stellv. VL Dr. Biedermann:
Das Wort hat der Antragsteller.

Dr. Thomauske (AS):

Ich glaube, daß auch dieses Argument einer Nutzungsänderung nicht tragfähig ist, weil es sich hier nicht um eine Nutzungsänderung handelt.

Die Argumente, denke ich, sind auch ausgetauscht. Insofern, glaube ich, besteht keine Notwendigkeit, diesen Diskurs - wenn ich dies richtig verstehe - an der Stelle weiterzuführen. Ich glaube, Sie haben Ihre Position deutlich gemacht; wir haben unsere Position deutlich gemacht. Mehr können wir an der Stelle auch nicht tun. - Danke.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Gut. - Wir haben das hier zur Kenntnis genommen. Ich hatte es ja vorhin schon einmal dargestellt.

Für uns erhebt sich eben die Frage: Gehört es zum Verfahren, gehört es nicht zum Verfahren? - Da wurden zwei Positionen dargestellt. Wir werden das prüfen. Welche Position im Zweifelsfall unsere Oberaufsicht dazu haben wird, das können Sie sich alle denken. Das möchte ich hier nur anheimstellen. Mehr kann ich dazu einstweilen nicht sagen. - So.

Jetzt haben wir noch eine halbe Stunde bis zur Kaffeepause. - Das Wort haben die Sach- oder Rechts- oder Fachbeistände der Kommunen.

Neumann (EW-SZ):

Wir würden dann diesen Komplex verlassen, allerdings nicht ohne noch einmal darauf hinzuweisen, daß sich für uns hier während des Erörterungstermins die neue

Situation ergeben hat, daß wir zur Kenntnis nehmen mußten, daß auch unmittelbar am Anlagengelände Waggons noch Standzeiten haben werden, bevor sie auf das Gelände fahren. Das heißt, hier wäre dann auch noch einmal zu prüfen, welche Folgen das haben könnte.

Wie gesagt: Wir wollen diesen Komplex jetzt insgesamt verlassen und zu der Problematik kommen, inwieweit die Transporte zum Schacht Konrad, zum geplanten Endlager, durch das deutsche Strahlenschutzrecht abgedeckt sind bzw. inwieweit da damit umgangen wird.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Ja, bitte! - Herr Neumann, ich möchte Sie nur darauf aufmerksam machen, daß ein paar Punkte von Ihrem längeren Statement von heute morgen noch offen sind. Es ging einmal um eine Stellungnahme der GRS zu den der Studie zugrundegelegten Unfallstatistiken hinsichtlich der Gegebenheit des Gefälles des Rangierbahnhofs in Braunschweig. Eine Veränderung sprachen Sie da an. - Legen Sie noch Wert darauf? Soll ich da eine Stellungnahme von Herrn Lange einholen, oder möchten Sie jetzt direkt übergehen? Der Punkt war zumindest noch offen.

Neumann (EW-SZ):

Es wäre uns schon recht, wenn Herr Lange dazu noch Stellung nehmen würde.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Lange, Sie können sich an die Äußerung von Herrn Neumann noch erinnern. Da waren Sie direkt angesprochen. Ich erteile Ihnen das Wort hierzu. Bitte!

Dr. Lange (GB):

Herr Neumann hatte heute morgen die Betriebsvorgänge im Zusammenhang mit dem Rangieren auf dem Rangierbahnhof Braunschweig dargestellt. Soweit ich das verfolgen konnte, waren das die Maßnahmen, die dort auch durchgeführt werden.

Es ist richtig, daß der Rangierbahnhof Braunschweig eine Besonderheit darstellt, und zwar insofern, als er eben ein Gefälle hat. Wir haben uns eingehend mit der Unfallstatistik am Rangierbahnhof Braunschweig befaßt, die Unfallstatistik dort ausgewertet und diese auch mit der anderer Rangierbahnhöfe in der Bundesrepublik Deutschland verglichen. Daraus ergab sich, daß dort eine Unfalhäufigkeit besteht von 7,5 Rangierunfällen pro 1 Million rangierter Güterwaggons.

Wir haben uns bei dieser Statistik auch mit der Aufteilung der Unfallschweren beschäftigt. Auch dazu sind heute morgen die Zahlen genannt worden.

Wir haben in unseren Analysen diese Statistik des Rangierbahnhofs Braunschweig zugrunde gelegt. Der Unterschied zu anderen Streckenbereichen der Bundesbahn besteht darin, daß die Geschwindigkeiten

am Rangierbahnhof überwiegend deutlich kleiner sind, als das in anderen Streckenbereichen der Fall ist, so daß wir alle Unfälle hier in den Bereich zwischen 0 km/h und maximal 35 km/h eingeordnet haben. Ich erinnere hier nur kurz daran, daß wir hier unterstellen, daß der Waggon mit einer Geschwindigkeit von 35 km/h gegen ein unnachgiebiges Hindernis fährt. - Mehr wollte ich zum Rangierbahnhof Braunschweig nicht sagen.

Gestatten Sie mir aber jetzt noch eine Anmerkung.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Bitte!

Dr. Lange (GB):

Ich möchte gern noch eine kurze Aussage treffen, weil hier häufiger dieser höhengleiche Bahnübergang zwischen der VPS und der K 16 angesprochen worden ist. In diesem Zusammenhang habe ich mich gefragt: Wie muß man dieses Risiko eigentlich einstufen?

Es ist unzweifelhaft so, daß dann, wenn Unfälle geschehen, diese eher an einem Bahnübergang als an anderen Stellen eintreten. Ich habe mich einmal gefragt, ob das Zahlenmaterial, das wir aufgrund der Auswertungen der Bundesbahnstatistik haben, einen Hinweis darauf gibt, mit welcher Häufigkeit eigentlich jetzt, bezogen auf dieses Transportaufkommen von Abfällen zum Endlager Konrad hin, hier möglicherweise ein Unfall zu postulieren wäre, bei dem zumindest ein Waggon betroffen ist, der radioaktive Abfälle enthält. - Wenn Sie gestatten, Herr Vorsitzender, dann würde ich dazu gern eine Folie auflegen.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Ja, bitte!

Dr. Lange (GB):

Wenn ich jetzt hierzu eine Aussage mache, dann nicht unbedingt deshalb, weil ich gefragt wurde, sondern deshalb, weil es nach meiner Auffassung möglicherweise hilfreich ist, wenn man versucht, eine solche Diskussion auf eine möglichst rationale Basis zu stellen. Das bedeutet einfach zu fragen "Liegen irgendwelche Zahlen vor?", damit z. B. auch die Vertreter der Stadt Salzgitter eine gewisse Vorstellung davon haben, in welchem Risikobereich man sich hier bewegt.

Was hier aufgetragen ist, ist eine Auswertung der Bundesbahnstatistik. Ich habe schon früher erwähnt, daß das eine Statistik aus zehn Jahren ist.

Was Sie jetzt sehen können, ist folgendes: Die Bundesbahn unterscheidet zwischen verschiedenen Unfallereignissen. Das eine Unfallereignis ist Entgleisung; das brauche ich hier nicht zu erklären. Das zweite ist Zusammenstoß. Das bedeutet: Zusammenstoß von Zügen. - "Aufprall" bedeutet, daß ein Zug auf ein Hindernis im lichten Fahrraum trifft. Zusammenprall ist das Ereignis, das uns in diesem Zusammenhang hier interessiert. Das ist nämlich der

Zusammenstoß eines fahrenden Schienenfahrzeugs mit einem Straßenverkehrsteilnehmer. Das können Pkw oder Lkw, natürlich aber auch Radfahrer oder Fußgänger sein.

In unserer Studie machen wir eine Unterscheidung zwischen drei Geschwindigkeitsbereichen: bis 35 km/h, 36 km/h bis 80 km/h und größer als 80 km/h. - Jetzt sehen Sie hier - damit komme ich auf diese gelben Balken hier unten -, wie sich das Unfallgeschehen an Bahnübergängen darstellt. Ich möchte daran erinnern, daß die Verkehrsbetriebe Peine/Salzgitter eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h haben. Sie liegen also, grob gesagt, in dem Bereich bis 35 km/h. Sie sehen hier, daß in diesen Geschwindigkeitsbereich, wenn man die gesamte Unfallstatistik der Bundesbahn liest, nur etwa 1 % der Unfälle fallen.

Gleichzeitig hat die Auswertung ergeben, daß bei solchen Zugunfällen, und zwar hier in mehr als 90 % aller Fälle, nur die vorausfahrende Lok und keiner der Waggons betroffen ist, also auch kein Abfallwaggon, falls die Lok Abfallwaggons mit sich führt. - Des weiteren haben wir auch ausgewertet, welche Anzahl von Waggons bei einem Unfall betroffen ist.

Wenn ich diese Zahlen jetzt nur approximativ zusammenfüge, dann ergibt sich hier - - - Ach so. Ich habe noch eine zweite Information berücksichtigt. - Sie wissen, daß sich Unfallzahlen auf einen Kilometer beziehen. Dann muß man sich fragen: Wie ist eigentlich die Dichte von Bahnübergängen pro Kilometer? - Da ergibt sich in der Bundesrepublik im Mittel eine Dichte von 0,76 Bahnübergängen pro Kilometer. Im Endlagerstandortbereich hier ist die Dichte geringer; sie ist mit nur 0,56 Bahnübergängen pro Kilometer angegeben. Ich habe aber einmal so getan, als ob es auf jeden Kilometer einen Bahnübergang gibt, und habe dann auf dieser Basis gerechnet.

Dann beträgt die Unfallwahrscheinlichkeit, d. h. die Wahrscheinlichkeit, daß ein Waggon betroffen ist - das bedeutet aber noch nicht, daß es zu einer Freisetzung aus Abfallgebinden kommt -, 6×10^{-8} pro Jahr. Das heißt, die Wahrscheinlichkeit, daß, wenn ich unterstelle, daß hier 1 700 Abfallwaggons über diesen Bereich zwischen VPS-Schienenstrang und dieser K 16 geführt werden, ein Waggon mit Abfallgebinden betroffen wird, bezogen auf ein Jahr kleiner ist als 1 : 10 Millionen. Das ist aber zweifellos noch eine obere Abschätzung. - Ich kann es auch anders sagen: Wenn ich von einer Betriebszeit von 40 Jahren ausgehe, dann bewegt sich die Wahrscheinlichkeit im Bereich von 1 : 1 Million, daß ein Waggon betroffen wird, der radioaktive Abfälle mit sich führt, was aber noch nicht unbedingt eine Freisetzung bedeutet. - Vielen Dank.

(Zurufe von den Einwendern: Wer soll das glauben? - Trotzdem gab es Tschernobyl!)

stellv. VL Dr. Biedermann:

Schönen Dank, Herr Lange. - Ich gebe jetzt noch ein-

mal, falls gewünscht, den Sachbeiständen der Kommunen hierzu das Wort zur Stellungnahme. - Herr Neumann?

Neumann (EW-SZ):

Nur zwei Punkte. Zu der Diskussion über die Frage "Unfallwahrscheinlichkeiten, sinnvoll oder nicht?" kommen wir noch, zumindest von unserer Seite aus.

Zum einen ist von seiten der Stadt Salzgitter hier natürlich die Frage: Inwieweit kann man Gefahren durch Unfälle, die eintreten können - wenn die Wahrscheinlichkeit dafür auch gering sein mag -, minimieren? Die Frage ist also, ob es sinnvoll ist, die Höhengleichheit an diesem Bahnübergang aufzuheben. Das ist der eine Punkt.

Der andere Punkt betrifft den Rangierbahnhof Braunschweig. Dazu habe ich noch eine Nachfrage. - Die Frage, die ich heute morgen dazu gestellt habe, zielte in die Richtung, ob Sie in Ihrer Arbeit zur Studie identifizieren konnten, ob die erhöhte Unfallhäufigkeit auf dem Rangierbahnhof Braunschweig unmittelbar mit der Tatsache zusammenhängt, daß es sich um einen Gefällebahnhof handelt, oder ob da keine Korrelation existiert.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Dr. Lange, bitte! Ich bitte um eine kurze Antwort. Falls Sie noch Bedarf haben, etwas nachzuschauen, können Sie das auch später machen.

Dr. Lange (GB):

Ich hatte hier schon einmal den grünen Bericht "Transportstudie Konrad" hochgehalten. Es gibt auch noch einen anderen grünen Bericht - Sie haben das auch im Anhang zu der GRS-Studie -, nämlich die Auswertung der Bundesbahn-Statistik insbesondere auch vom Rangierbahnhof Braunschweig. Darin ist eine Auflistung von spezifischen Gefahrenmomenten, die am Rangierbahnhof Braunschweig aufgrund der bisherigen Unfallgefahren identifiziert wurden, enthalten.

Da kann man in der Tat feststellen, daß eine ganze Reihe von Unfällen genau deswegen eintritt, weil hier eben diese Gefällestrecke ist, was ja verlangt, daß zwischen den einzelnen Personen, die mit dem Rangieren befaßt sind, auch eine bestimmte Koordinierung besteht dahin gehend, wo z. B. Bremsschuhe gesetzt werden, wann angebremst wird usw., so daß also zumindest ein bestimmter Anteil am Unfallgeschehen für diesen Rangierbahnhof eindeutig spezifisch ist.

Insofern zeigt die Statistik schon, auch im Vergleich mit anderen Rangierbahnhöfen, daß hier spezielle Bedingungen vorliegen. Sie haben sich ja einmal mit einem moderneren Rangierbahnhof auseinandergesetzt, nämlich mit dem in Nürnberg, der eine ganze Umgestaltung erfahren hat. Sie haben dann auch selber festgestellt, daß man durch solche Maßnahmen sicherlich eine ganze Menge ändern und beeinflussen kann im

Sinne einer Reduzierung des Unfallgeschehens. -
Schönen Dank.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Nümann, Sie wollten das Wort.

(Neumann (EW-SZ): Ich hatte dazu noch direkt etwas!)

- Herr Neumann, bitte!

Neumann (EW-SZ):

Ganz direkt dazu. - Das heißt, daraus können die Vertreter der Stadt Braunschweig oder wir als Sachbeistände der Stadt Braunschweig bloß den unmittelbaren Schluß ziehen, daß es unter dem Gesichtspunkt der Minimierung auf jeden Fall wünschenswert wäre, den Rangierbahnhof Braunschweig hier zu meiden.

(Beifall bei den Einwendern)

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Dr. Schmidt wünscht das Wort. Aber zunächst Herr Dr. Lange. Bitte!

Dr. Lange (GB):

Bei dem Begriff der Unfallminimierung oder der Risikominimierung muß man nach meinem Verständnis auch wieder unterscheiden zwischen Sachen, die möglicherweise wünschenswert sind, und Sachen, die angemessen sind.

Wenn wir unsere Untersuchungen und unsere Auswertungen nehmen und annehmen, daß es eine Entscheidungsmöglichkeit beim Transport von Gefahrgütern zwischen Straße und Schiene gäbe, dann muß man sagen, daß unsere Auswertungen schon einen Hinweis darauf geben, daß die Schiene günstiger ist als die Straße. Aber man muß sich bei solchen Fragen natürlich auch auf das Gesamtniveau, auf dem man sich bewegt, beziehen, um überhaupt feststellen zu können, ob eine Maßnahme angemessen ist oder nicht.

Ich glaube - das war zumindest unser Bemühen -, daß wir die Ermittlung des Unfallrisikos auf dem Rangierbahnhof Braunschweig zumindest in einer Weise dargestellt haben, daß man sich bei ruhiger und rationaler Überlegung eine Meinung darüber bilden kann, auf welchem Risikoniveau man sich bewegt. Mit anderen Worten: Ich meine, wenn man jetzt hier einen Wunsch dahin gehend äußert, daß da Änderungen vorgenommen werden, dann sollte man zumindest auch in Betracht ziehen, auf welchem Sicherheitsniveau, auf welchem Risikoniveau man sich durch den Rangierbahnhof Braunschweig überhaupt bewegt.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Schönen Dank. - Herr Neumann oder Herr Nümann?

Neumann (EW-SZ):

Ich kann zum einen nur sagen, daß es sich hier nicht um einen Wunsch, sondern um eine Forderung der Stadt Braunschweig als Einwenderin handelt.

Zum anderen muß man eben über die Frage der Wahrscheinlichkeit grundsätzlich diskutieren. Wenn ich jetzt eben nur auf Ihre kurze Rechnung zu diesem einen Bahnübergang eingehe - Sie hatten gesagt, das sei eine obere Abschätzung gewesen -, dann muß ich sagen, diese Einschätzung läßt sich schon allein anhand der Grafik hinterfragen, die Sie gezeigt haben, weil, wie gesagt, dann, wenn die Geschwindigkeit auf dem Gebiet dort auf 40 km/h begrenzt wäre, noch ein erklecklicher Anteil der Säule, die da für 35 km/h bis 80 km/h war, hier einzubeziehen wäre. Das ist das eine.

Dann ist hier eben noch die Frage, inwieweit diese Begrenzung auf 40 km/h auch eingehalten wird.

(Beifall bei den Einwendern)

Des weiteren stellt sich natürlich immer noch die grundsätzliche Frage, über die wir im weiteren Verlauf des Erörterungstermins noch diskutieren werden: Ist das Ausrechnen einer Wahrscheinlichkeit der Maßstab aller Dinge? - Das stellen wir allerdings in Abrede.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Gut. - Herr Neumann, wir haben sicherlich jetzt hier Eintrittswahrscheinlichkeiten diskutiert. Für eine Risikoabschätzung nach modernem Ansatz ist auch das Schadensausmaß zu berücksichtigen. Dazu werden Sie ja noch einiges ausführen. Sie haben die unterschiedlichen Punkte, die unterschiedliche Betroffenheiten, d. h. das mögliche unterschiedliche Schadensausmaß, schon einmal dargestellt. Zu den radiologischen Auswirkungen werden wir noch kommen.

Herr Dr. Schmidt wünscht noch das Wort.

Dr. Schmidt (DB):

Ich möchte meinen Hinweis von heute morgen zum Rangierbahnhof Braunschweig wiederholen - ich möchte das an dieser Stelle tun, weil es mir hier wirklich aktuell erscheint und weil das nur in geringem Umfang mit Statistik zu tun hat -: In den letzten sechs Jahren sind dort 4 Millionen Rangiervorgänge durchgeführt worden, wobei etwa 10 % der Wagen mit Gefahrgut beladen waren. Es ist in den sechs Jahren bei 4 Millionen Rangiervorgängen in keinem einzigen Fall ein Gefahrguttransport an einem Unfall beteiligt gewesen, obwohl immerhin 10 % aller Wagen mit Gefahrgut beladen waren. Daran mögen Sie die Größenordnung erkennen, über die wir hier diskutieren. Dies geht leider immer wieder verloren.

(Zurufe von den Einwendern)

Wenn wir das Sicherheitsrisiko, das wir dort haben, in unserem täglichen Leben anwenden würden, dann dürften wir keinen Schritt mehr vor die Haustür treten. - Danke.

(Unruhe bei den Einwendern)

stellv. VL Dr. Biedermann:

Gut. - Ich meine, das ist schon eine Frage des Schadensausmaßes. Die Tatsache, daß die Statistik so zu sein scheint, daß das sehr selten ist, heißt nicht, daß man es 100prozentig ausschließen kann. Von daher verstehe ich schon sozusagen die berechtigten Ängste und auch Hintergründe der Einwender.

(Beifall bei den Einwendern)

Das muß man schon konstatieren. - So.

Herr Nümann jetzt noch, und danach machen wir Pause. Nach der Pause machen wir strahlenschutzrechtliche Aspekte der Transportfrage.

Nümann (EW-Lengede):

Ich bin eben noch einmal von einer in Lengede ortskundigen Bürgerin auf folgendes aufmerksam gemacht worden: Es gibt allein in der Ortschaft Lengede - also nicht in der Gemeinde, sondern in der eigentlichen Kernortschaft Lengede - innerhalb der Wohnbebauung und ähnlich im Zusammenhang bebauten Ortsteile an die fünf unbeschränkte Übergänge speziell wieder der VPS. - Ich habe das eben, wenn auch nur kurz über den Daumen, ausgerechnet. Das dürften im Ortsdurchmesser so etwa 1,3 km bis 1,5 km sein, und es gibt fünf unbeschränkte Übergänge auf dieser Strecke. Wenn man einmal - wenn ich das richtig verstanden habe - den statistischen Wert von 0,7 pro Kilometer - was natürlich richtig sein mag - nimmt, dann ist, wenn man wirklich nur Statistik anwendet, daraus hinsichtlich der Voraussehbarkeit eine bestimmte Aussage ableitbar.

Gut, wenn man eine bundesweite Transportstudie macht, dann ist die bundesweite Vogelperspektive sicherlich richtig; aber vor Ort ist so eine statistische Verschmierung überaus problematisch. - Das wollte ich nur noch einmal ganz besonders betonen.

(Beifall bei den Einwendern)

stellv. VL Dr. Biedermann:

Gut. - Dann schlage ich vor: bis 17 Uhr Kaffeepause.

(Kurze Unterbrechung)

stellv. VL Dr. Biedermann:

Beim Antragsteller stelle ich eine Art Job-sharing fest; die Verhandlungsleitung praktiziert das schon länger mit Erfolg.

Das Wort haben die Sachbeistände oder die Rechtsbeistände der Kommunen.

Neumann (EW-SZ):

Es geht jetzt hier zunächst um das Thema, daß in der

bundesdeutschen Strahlenschutzverordnung praktisch keine Regelung zu den Transporten in dem Sinne enthalten ist, in dem wir hier diskutieren. Was allerdings existiert, ist der Versuch der Umsetzung - oder vielleicht auch die tatsächliche Umsetzung - der Empfehlungen der Internationalen Atomenergiebehörde in das deutsche Recht. Diese Umsetzung enthält nach unserer Meinung allerdings einige sehr problematische Bereiche.

Dieses Konzept der IAEA, so geschlossen es in sich auch sein mag und so notwendig es als praktisches Regelwerk für den grenzüberschreitenden Transport auch sein mag, erweist sich doch aus der Sicht des Strahlenschutzes im allgemeinen als wesentlich weniger streng in seinen Anforderungen, als dies beispielsweise die bundesdeutsche Strahlenschutzverordnung in anderen Fällen tut. Das hängt vor allem damit zusammen, daß die IAEA die Empfehlungen der Internationalen Strahlenschutzkommission übernommen hat, die Bundesrepublik dagegen auch in der novellierten Strahlenschutzverordnung strengere Schutzmaßstäbe ansetzt. Ich will dafür ein paar Beispiele nennen.

Das System der ICRP, also der Internationalen Strahlenschutzkommission, zur Dosisbegrenzung, d. h. die Rechtfertigung der Optimierung der Begrenzung der Strahlenexposition, "ALARA" abgekürzt, entspricht nicht dem sogenannten Minimierungsgebot nach § 28 Abs. 1 der Strahlenschutzverordnung.

Das zweite Beispiel: Der Dosisgrenzwert für die Bevölkerung von 1 mSv/a für den unfallfreien Transport ist erheblich höher als der in der Umgebung von kerntechnischen Anlagen nach § 45 Strahlenschutzverordnung zulässige Wert, der allgemein unter "30-Millirem-Konzept" bekannt ist. Es ist an dieser Stelle hinzuzufügen, daß die ICRP diesen Wert von 1 mSv für die Belastung insgesamt als durch Kernanlagen, Atomanlagen hervorgerufen ansieht, während er, jedenfalls soweit wir das beurteilen können, in das deutsche Recht im Rahmen der Gefahrgutverordnung allein für den Transport Einzug gehalten hat.

Der dritte Punkt. - Der Organdosisgrenzwert für Transportunfälle beträgt 50 mSv und liegt damit höher als der nach § 28 Abs. 3 Strahlenschutzverordnung gültige Wert.

Der vierte Punkt. - Die Grenzwerte für äußere, nicht fest haftende Kontaminationen von Behältern liegen in der Größenordnung der Grenzwerte für die radioaktive Kontamination in betrieblichen Überwachungsbereichen nach Anlage IX Strahlenschutzverordnung, d. h. in Strahlenschutzbereichen, in denen bei dauerndem Aufenthalt im Kalenderjahr die Personendosis mehr als 5 mSv betragen dürfte.

Ein fast umgekehrtes Problem ergibt sich, wenn man sich die Situation der Beschäftigten im Eisenbahnbereich ansieht. Laut Anlage I der

Strahlenschutzverordnung werden Beschäftigte dann als beruflich strahlenexponierte Personen eingestuft, wenn sie während ihrer Tätigkeit mehr als ein Zehntel des Jahresgrenzwerts für Strahlenbeschäftigte der Kategorie A erhalten können. Das heißt, mehr als 5 mSv/a effektive Dosis. Der Grenzwert - in Anführungsstrichen - für nicht beruflich Strahlenexponierte steht damit in einer Relation zum Grenzwert für beruflich strahlenexponierte Personen.

Hier ist der Punkt, daß die Basisempfehlungen der Internationalen Strahlenschutzkommission inzwischen den Grenzwert für beruflich Strahlenexponierte auf 20 mSv/a zu reduzieren gedenken, d. h. daß man dann, wenn man wieder das Zehntel des Jahresgrenzwerts für Strahlenbeschäftigte der Kategorie A heranzieht, hier die Grenze, von der an jemand als beruflich strahlenexponiert gilt oder nicht, eigentlich nach ICRP bei 2 mSv ziehen müßte und nicht bei 5 mSv, wie es die Strahlenschutzverordnung tut.

Daß es neben den Problemen, die wir ja auch grundsätzlich hier schon einmal diskutiert haben bezüglich der quasi genehmigungsfreien Situation hinsichtlich der Bahntransporte zum Endlager Schacht Konrad, wenn man einmal die Transporte ausnimmt, die nach § 4 Atomgesetz genehmigt werden müßten, und auch die Tatsache ausnimmt, daß der Wert von 1 mSv/a als zumutbare Belastung für die Bevölkerung, sprich: Anwohner von Transportstrecken, hier dreimal so hoch ist wie der für ortsfeste Anlagen nach Strahlenschutzverordnung und eben darüber hinaus bei den Transportunfällen die Planungsrichtwerte für die Störfälle halt auf ein bestimmtes Jahr bezogen sind, während, soweit wir das beurteilen können nach den Planunterlagen des Antragstellers, hier durchaus davon ausgegangen worden ist, daß bereits bei einem Unfall pro Jahr - dann zwar nicht Transportunfall für den Antragsteller, sondern Anlagenunfall - dieser Wert ausgereizt werden kann - - -

Das sind also die Beispiele, die wir hier zur Diskussion stellen wollen, bei denen wir Probleme sehen, bei denen wir auch meinen, daß das hier allein deshalb, weil vieles durch die deutsche Gesetzgebung nicht abgedeckt ist, zu diesem Planfeststellungsverfahren dazugehört.

(Beifall bei den Einwendern)

stellv. VL Dr. Biedermann:

Schönen Dank, Herr Neumann. - Dann geben wir zuerst dem Antragsteller, dem Bundesamt für Strahlenschutz, die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Dr. Illi (AS):

Wir können von Antragstellerseite zu diesen Punkten keine Stellungnahme abgeben. Wir befassen uns nicht mit diesen Transportdingen. - Danke.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Gut. - Dann geben wir dem Bundesamt für Strahlenschutz als Fachbehörde, Herrn Dr. Collin, das Wort.

Dr. Collin (GB):

Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Ich möchte einige Zitate bringen, und zwar etwa in der Reihenfolge, wie sie auch die Themen abhandeln, die von Herrn Neumann vorgetragen worden sind.

Punkt 1. - In der Strahlenschutzverordnung heißt es in § 1 - Sachlicher Geltungsbereich der Strahlenschutzverordnung -:

"Die Verordnung gilt 1. für den Umgang mit radioaktiven Stoffen, den Verkehr mit radioaktiven Stoffen, die Beförderung, die Einfuhr und Ausfuhr radioaktiver Stoffe sowie die Aufsuchung, Gewinnung und Aufbereitung von radioaktiven Bodenschätzen."

Das heißt, der Gesetzgeber war sich bewußt, daß die Beförderung radioaktiver Stoffe in irgendeiner Art und Weise geregelt sein muß. Dafür hat er das in den § 1, in den sachlichen Geltungsbereich, hineingeschrieben.

Wenn man dort weiterliest und sich alle Paragraphen ansieht, die sich mit der Beförderung befassen, so stößt man selbstverständlich auf den 28. Auch dieser wurde von Herrn Neumann zitiert. Wenn man dazu, zu diesem gesamten Dritten Teil der Strahlenschutzverordnung, der mit § 28 beginnt, liest, dann findet man dort den folgenden Text, d. h. es heißt dort in der amtlichen Begründung unter anderem:

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

Das heißt aber mit anderen Worten: Die Strahlenschutzgrundsätze - dazu gehört auch das Minimierungsgebot - müssen bei der Beförderung radioaktiver Stoffe beachtet werden.

Dieses Werk von Zerlatt/Kramer, das Ihnen allen ja zugänglich ist, bringt auch eine Reihe von Vorbemerkungen zu und Konsequenzen aus diesen Vorschriften. Es ist wirklich wichtig zu sehen, was nun alles darin steht. Herr Neumann, viele Ihrer Ansätze sind ja bereits hier wiedergegeben, und zwar auch im Zusammenhang mit Gerichtsurteilen.

Hier heißt es bei diesen Erläuterungen:

"Die Strahlenschutzgrundsätze beruhen auf den Empfehlungen der Internationalen Strahlenschutzkommission."

Dabei haben Sie zu Recht darauf hingewiesen, daß vor etwa zwei Jahren die Internationale Strahlenschutzkommission neue Empfehlungen in Form

von ICRP 60 herausgebracht hat. Diese sind im Augenblick noch nicht umgesetzt, auch nicht in der Strahlenschutzverordnung, da man im nationalen Bereich auf die europäische Grundnorm wartet, die diese Empfehlungen der Strahlenschutzkommission umsetzt. Das gleiche gilt auch für die Internationale Atomenergiebehörde in Wien. Auch die ist dabei, gemeinsam mit der EG diese Empfehlungen der Strahlenschutzkommission umzusetzen.

Weiterhin ist in diesem Werk von Zerlatt/Kramer ausgeführt worden, daß das Minimierungsgebot bei der Beförderung ebenfalls zu beachten ist. Zum Minimierungsgebot wird hier ausgeführt:

"Das Minimierungsgebot ist Ausdruck des das gesamte Atomrecht beherrschenden Vorsorgeprinzips."

Hier wird dann ein Teil eines Urteils des Bundesverwaltungsgerichts zitiert, in dem es heißt - das kommt Ihren Ausführungen ja sehr nahe -:

"Vorsorge bedeutet außerdem, daß bei der Beurteilung von Schadenswahrscheinlichkeiten nicht allein auf das vorhandene ingenieurmäßige Erfahrungswissen zurückgegriffen werden darf, sondern daß Schutzmaßnahmen auch anhand bloß theoretischer Überlegungen und Berechnungen in Betracht gezogen werden müssen, um Risiken aufgrund noch bestehender Unsicherheiten oder Wissenslücken hinreichend zuverlässig auszuschließen."

Das heißt, einerseits ist ganz klar zum Ausdruck gebracht worden durch die amtliche Begründung, daß wir das Minimierungsgebot zu befolgen haben, andererseits gibt es diese Ausführungen des Bundesverwaltungsgerichts zur Minimierung insgesamt.

Andererseits wird in diesen Kommentaren des weiteren ausgeführt: Wenn zu diesem Minimierungsgebot - und hier ist - - Sie sehen hier ein Spannungsfeld zwischen dem Minimierungsgebot einerseits und dem ALARA-Prinzip andererseits. So heißt es aber doch weiter in diesen Kommentaren:

"Wenngleich es möglich ist, die Strahlenbelastung auf Null dadurch zu reduzieren, daß die Tätigkeit nach § 1 überhaupt eingestellt wird, so entspricht dies jedoch nicht dem Sinn des § 28 Abs. 1. Die Vorschrift setzt nämlich voraus, daß eine Tätigkeit nach § 1 ausgeübt wird und daß im Zuge der Ausübung jede Strahlenexposition und Kontamination so gering wie möglich gehalten wird. Die Anforderungen an eine Verringerung der Strahlenbelastung dürfen daher nicht so weit gehen, daß sich eine möglichst niedrige Strahlenexposition oder

Kontamination nur durch Einstellung oder Aufgabe der Tätigkeit nach § 1 ergibt."

Des weiteren wird hier ausgeführt:

"Die Strahlenbelastung des Menschen ist auch unterhalb der in § 44 ff. festgesetzten Werte unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls so gering wie möglich zu halten. Die Formulierung ist ein Hinweis auf den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit."

- Ich habe mich von Juristen dahin gehend belehren lassen, daß dieser Grundsatz der Verhältnismäßigkeit wirklich eine Basis unseres gesamten Rechtssystems ist. -

"Unverhältnismäßig wäre z. B. die Forderung nach weiterer Reduzierung der Strahlenbelastung, wenn trotz erheblicher Aufwendungen unterhalb der Grenzwerte nur eine geringfügige Reduzierung möglich ist. Eine allzu extensive Auslegung des Grundsatzes 'so gering wie möglich' würde den Grenzwerten ihre Orientierungsfunktion für das Minimierungsgebot nehmen (vgl. OVG Münster ... BVerwG ... 1981)"

Ich möchte also an dieser Stelle vom Grundsatz her, Herr Neumann, Ihnen darin zustimmen, daß bei der Durchführung der Beförderung das Minimierungsgebot und nicht allein das ALARA-Prinzip, wie es über die ICRP in die Verkehrsvorschriften eingeflossen ist, zu beachten ist. - Das zu Ihrem ersten Punkt.

Zum zweiten Punkt haben Sie ausgeführt, daß 1 mSv/a um den Faktor 3 höher sei als die Grenzwerte, die in § 45 der Strahlenschutzverordnung für die Anwohner in der Umgebung einer kerntechnischen Anlage gälten. Der § 45 heißt ganz eindeutig:

"Der Strahlenschutzverantwortliche hat die technische Auslegung und den Betrieb seiner Anlagen oder Einrichtungen so zu planen, daß die durch Ableitung radioaktiver Stoffe aus diesen Anlagen oder Einrichtungen mit Luft oder Wasser bedingte Strahlenexposition jeweils die folgenden Grenzwerte der Körperdosen im Kalenderjahr nicht übersteigt."

Hier stehen dann diese 0,3 mSv drin.

Wir haben andererseits den § 44, der sich mit der Direktstrahlung befaßt. In dem § 44 heißt es:

"Die effektive Dosis durch Direktstrahlung aus Anlagen oder Einrichtungen oder sonst aus genehmigungsbedürftiger Tätigkeit darf unter Einbeziehung der nach § 45 zu erwartenden Strahlenexposition aus Ableitungen für keine Person im außerbetrieblichen Überwachungsbereich den

Grenzwert von 1,5 mSv im Kalenderjahr überschreiten."

Das heißt, dieses 30-Millirem-Konzept - ich hatte die Gelegenheit, das gestern noch einmal mit den verantwortlichen Personen im Bundesumweltministerium in Bonn zu diskutieren - gilt also für die Ableitungen mit Luft und Wasser.

Sie haben des weiteren die Kontaminationsgrenzen angesprochen und darauf hingewiesen, daß für als radioaktiv gekennzeichnete Versandstücke die Grenzwerte denen entsprechen, die bei uns in der Strahlenschutzverordnung für den Umgang in den Anlagen selbst gelten. - Das ist sicherlich richtig, wobei man hier sagen muß: Diese Versandstücke, die eine solche Kontamination an der Außenseite haben dürfen, müssen klar und eindeutig gekennzeichnet sein. Es dürfen mit diesen Versandstücken zusammen keine Versandstücke der Blätter 1 bis 4 und keine anderen Gegenstände befördert werden, schon gar keine Lebensmittel.

(Zurufe von den Einwendern)

Als nächsten Punkt haben Sie die Beschäftigten bei der Bahn angesprochen und haben darauf hingewiesen, daß diese Mitarbeiter der Deutschen Bundesbahn im Augenblick nicht als strahlenexponierte Personen betrachtet werden, solange gewährleistet ist, daß eine Dosis von 5 mSv/a oder einem Zehntel des Grenzwerts jener Tabelle nicht überschritten wird. Sie haben darauf hingewiesen, daß in den neuen ICRP-Empfehlungen nun ein Wert nicht mehr von 50 mSv/a, sondern von 20 mSv/a sich errechnen läßt aus der Tatsache, daß zwar pro Jahr noch eine Dosis von 50 mSv für strahlenexponierte Personen zugelassen sein soll, daß aber, gemittelt über fünf Folgejahre, dort ein Mittelwert von 20 mSv/a nicht überschritten wird.

Welche Folgerungen die Europäische Gemeinschaft in der europäischen Grundnorm daraus ziehen wird, weiß ich im Augenblick noch nicht. Sicher ist aber, daß die Bundesrepublik Deutschland aufgrund der bestehenden Verträge diese europäische Grundnorm mindestens übernehmen muß, wobei restriktivere Werte nicht ausgeschlossen sind.

Sie haben dann noch angesprochen, daß das möglicherweise im Zusammenhang mit den genehmigungsfreien Transporten zu sehen ist. Hier muß ich doch darauf hinweisen, daß unabhängig davon, ob es sich um einen genehmigungsfreien Transport oder um einen genehmigungsbedürftigen Transport handelt, der Strahlenschutz absolut in gleicher Weise gewährleistet sein muß.

Ich glaube, ich habe die Punkte, die Sie angesprochen haben, zu beantworten versucht. - Danke schön.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Collin, schönen Dank. - Was Ihre Rechtsposition zur Strahlenschutzverordnung hinsichtlich der

Grenzwerte und in Verbindung mit dem Minimierungsgebot anbelangt, so vertreten Sie in der Tat eine hauseigene Meinung. Diese habe ich von der anderen Seite auch schon einmal gehört. Die Genehmigungsbehörde vertritt dazu eine andere Meinung. Wir haben das beim Punkt 4 c ausreichend erörtert. Das möchte ich hier also nicht mehr tun, sondern das wollte ich nur anmerken.

Herr Dr. Schober bekommt jetzt noch das Wort, um zu einigen Aspekten Stellung zu nehmen. Herr Dr. Schober, bitte!

Dr. Schober (GB):

Danke schön. - Hier sind ja die Grenzwerte, die Dosiswerte für die Bevölkerung angesprochen worden. Die §§ 44 und 45 sind angesprochen worden; die Anwendbarkeit. Herr Collin hat ja vorweg gesagt: Die Strahlenschutzverordnung - so ist es in der amtlichen Begründung in der Tat ausgeführt - ist, bis auf die Strahlenschutzgrundsätze, auf den Transport nicht anzuwenden. - Insofern ist wirklich die Frage, inwieweit wir uns jetzt über § 44 oder § 45 unterhalten.

Der Wert in § 44 - das sollte man noch hinzufügen - gilt für den außerbetrieblichen Überwachungsbereich, also sicherlich für einen eng begrenzten Bereich und nicht für das allgemeine Staatsgebiet. Das so einfach zu übertragen wäre, glaube ich, in der Tat nicht richtig. § 45 - das ist richtig gesagt worden - gilt direkt für Ableitungen mit Luft und Wasser.

Gleichwohl sollte man und könnte man die Maßstäbe anlegen. Wenn man sich die IAEA-Empfehlungen - ich muß einmal nachschauen, wie sie im einzelnen heißen - für die sichere Beförderung radioaktiver Stoffe anschaut, dann stellt man fest, daß darin zwar gesagt wird, daß in regelmäßig bewohnten Gebieten oder in der Öffentlichkeit zugänglichen Gebieten ein Dosisgrenzwert von maximal 1 mSv/a anzusetzen ist; in der gleichen Empfehlung wird aber auch gesagt, daß dieser Grenzwert - ich verkürze jetzt einmal etwas - mit dem Ziel anzuwenden ist, für die allgemeine Bevölkerung glaubhaft zu gewährleisten, daß die tatsächliche Strahlenexposition beim Transport radioaktiver Stoffe geringe Bruchteile der entsprechenden Dosisgrenzen nicht überschreiten wird. Das zeigt sehr deutlich, daß man davon ausgeht - - - Ich habe mich eben noch mit dem Kollegen Dube über die Frage unterhalten, ob "geringe Bruchteile" vielleicht ein Zehntel oder weniger sein mag. - Diese Empfehlungen sagen nach meiner Ansicht sehr deutlich, wo man hier für das allgemeine Staatsgebiet für die Bevölkerung mit den Werten sein sollte. Das zu diesem Punkt.

Zu den Beschäftigten, zu dem Strahlenschutz der Beschäftigten. Da wollte ich insofern ergänzen, als nach den Dingen, die mir vorliegen, davon auszugehen ist, daß wir in Zukunft ab 1 mSv beruflich strahlenexponiertes Personal haben werden, d. h. von 1 mSv - so ist es vorgesehen - bis 5 mSv und ab 6 mSv dann die

zweite Gruppe. Die Kategorie A/B, wie wir die bei uns haben, die im Augenblick von 5 mSv bis 15 mSv und von 15 mSv bis 50 mSv wäre, würde dann von 1 mSv auf 6 mSv und von 6 mSv entsprechend bis - sage ich jetzt einmal - 20 mSv oder wie auch immer gehen. Dies wäre dann nach meiner Ansicht in der Tat auch anzuwenden für das Personal hier, etwa für Rangierer und für alle anderen, die mit diesen Transportvorgängen hier zu tun hätten. Insofern wären dann auch diese Überwachungsvorschriften hier auszudehnen. - Danke schön.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Schönen Dank, Herr Schober. - Herr Neumann, ist alles klar?

Neumann (EW-SZ):

Ja, einiges. Ich muß aber zu zwei Punkten noch etwas sagen.

Es mag ja sein - dies ist ja eigentlich auch zu erwarten -, daß die Strahlenschutzverordnung nicht sozusagen ihr eigenes Minimierungsgebot für bestimmte Bereiche aushebelt und von daher die grundsätzliche Gültigkeit feststellt. Nur bleibt halt trotzdem der Widerspruch, den wir hier sehen, zwischen diesem Minimierungsgebot der Strahlenschutzverordnung und den Grenzwerten - Grenzwerte in Anführungsstrichen, sage ich einmal, weil sie als solche ja nicht in der Strahlenschutzverordnung stehen -, den zulässigen Höchstwerten oder Planungsrichtwerten oder wie man sie immer bezeichnen mag oder wie sie auch offiziell bezeichnet werden, die eben auf der Grundlage der ICRP-Empfehlungen hier eingeführt worden sind zunächst in die IAEA-Empfehlungen und dann eben über die Gefahrgutverordnungen in das deutsche Recht, und es bleibt, daß diese Festlegung der Werte durch die ICRP das ALARA-Prinzip berücksichtigt, also ein Prinzip, das nicht von der Minimierung ausgeht, sondern das sozusagen das Mögliche - in Anführungsstrichen - erlauben soll. Dieser Widerspruch bleibt unseres Erachtens hier also bestehen.

Das Weitere ist der Richtwert von 1 mSv/a für die umgebende Bevölkerung. Hier war eben der Punkt oder zumindest ein Punkt - ich denke mir, das ist auch die Begründung dafür, daß in den Empfehlungen davon ausgegangen wird, daß überhaupt nur Bruchteile ausgeschöpft werden sollen -, warum der von der ICRP ursprünglich für alle Belastungen, die durch den Betrieb von kerntechnischen Anlagen hervorgerufen werden, gedacht war und warum es nicht so war, daß der Wert, wie das jetzt behandelt wird und wie er z. B. in den IAEA-Empfehlungen steht, eben nur für den Transport gedacht war. - Das waren die ersten beiden Punkte.

Der dritte Punkt, den ich eben noch ansprechen wollte, ist folgender. Herr Collin, Sie haben natürlich recht, wenn Sie sagen, daß sozusagen vom Strahlenschutzgesichtspunkt her zunächst einmal kein Unterschied existiert zwischen denen, die nach § 8

Strahlenschutzverordnung genehmigt werden müssen, und denen, die nach § 9 Strahlenschutzverordnung von der Genehmigung ausgenommen sind. Der formale Punkt, der auf diesem Termin hier eine Rolle spielt, ist eben der, inwieweit die Transporte durch andere Genehmigungen abgedeckt sind, weil sich der Antragsteller ja auf den Standpunkt stellt, daß Transporte nicht berücksichtigt werden müßten, weil dazu in anderen Verfahren Genehmigungen erteilt würden. Genauso kann man das in mehreren Publikationen, die das Bundesamt für Strahlenschutz während des Erörterungstermins hier veröffentlicht hat, nachlesen. Das ist nach unserer Meinung aber schlichtweg falsch.

(Beifall bei den Einwendern)

Das ist für uns einer der Ansatzpunkte, weshalb wir meinen: Da es diese Ausnahme nach § 9 Strahlenschutzverordnung gibt, zieht genau dieses Argument, die Transporte würden durch andere Genehmigungen abgedeckt, hier nicht.

(Beifall bei den Einwendern)

stellv. VL Dr. Biedermann:

Dazu bitte ich Herrn Dr. Collin vom Bundesamt für Strahlenschutz um Stellungnahme.

Dr. Collin (GB):

Meine Damen, meine Herren, ich möchte insbesondere zu dem Punkt 2 noch einmal Stellung nehmen. - Herr Neumann hat zu dem Grenzwert von 1 mSv/a, der in den Empfehlungen der IAEA zum sicheren Transport steht, ausgeführt, daß zu Recht darin steht - nein, Herr Schober hat das vorgetragen -, daß nur ein Teil davon ausgeschöpft werden sollte.

Ich glaube, daß doch gerade im Laufe dieses Verfahrens durch die Studie, die vom BMU bei der GRS in Auftrag gegeben worden ist, festgestellt wurde, daß für die kritischste Gruppe - "kritisch" in dem Sinne, daß dies die Gruppe von Menschen darstellt, die durch den gesamten Antransport zu dem möglichen Endlager Konrad am stärksten durch ionisierende Strahlung belastet würde, und zwar in einem Haus in der Nähe des Güterbahnhofs Braunschweig - unter konservativen Annahmen eine Obergrenze besteht, die wirklich nur einen Bruchteil dieses Grenzwerts von 1 mSv/a darstellt. Das bedeutet doch in der weiteren logischen Betrachtung, daß für alle anderen, die irgendwo an der Beförderungsstrecke wohnen, die Dosis, die Jahresdosis noch weit unterhalb dieser 0,3 mSv/a liegt. Damit ist doch gewährleistet, daß den Empfehlungen der IAEA zum sicheren Transport radioaktiver Stoffe Genüge getan wird. Ich glaube, insbesondere diese Rechnung hat das doch gezeigt. Vielleicht kann Herr Dr. Lange dazu noch weitere Ausführungen machen.

Damit komme ich zu der dritten Frage, die Herr Neumann vorgetragen hat, nämlich zu der Frage, inwieweit genehmigungsfreie Transporte durch andere

Genehmigungen abgedeckt sein müssen. - Da sehe ich an und für sich keine Notwendigkeit; denn für die Beförderung ist gerade in § 9 der Strahlenschutzverordnung vorgeschrieben, daß sie keiner Genehmigung bedarf. Ihr Hinweis auf Veröffentlichungen und Thesen in Papieren, die im Laufe des Erörterungstermins hier auf den Tisch gelegt wurden, kann ich nicht beurteilen. Sie liegen mir nicht vor. - Danke schön.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Gut. - Schönen Dank.

Herr Neumann, ich gehe davon aus, daß es sich bei dem jetzigen Part der Darstellung Ihrer Einwendungen prinzipiell um die Strahlenschutzverordnung via Atomtransporte handelt und daß die radiologischen Auswirkungen von Transporten, sei es im Normalbetrieb oder sei es im Störfall, erst später folgen werden. Das wollte ich nur klargestellt wissen.

Neumann (EW-SZ):

Letztes würde dann im nächsten Schritt folgen.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Heute oder morgen. - Okay. Gut.

Herr Neumann, Sie haben das Wort, falls Sie noch dazu Stellung nehmen wollen.

Neumann (EW-SZ):

Ich muß Herrn Collin in zwei Punkten bzw. in drei Punkten widersprechen. Das eine ist, daß die Vorgehensweise der Gesellschaft für Anlagen- und Reaktorsicherheit, in der diese die Strahlenbelastung bestimmter Anwohnergruppen berechnet hat, unserer Meinung nach nicht konservativ war.

Das zweite ist, daß sie - das ist unterschiedlich, je nach dem Stand der Berechnungen, den man nimmt, ob den von 1990 oder den von 1991 - 0,4 mSv bzw. 0,2 mSv für diese Anwohnergruppe berechnet hat. Das heißt, es handelt sich bei 0,4 mSv schon überhaupt nicht um Bruchteile; das kann, glaube ich, niemand mehr so definieren. Auch bei 0,2 - - - Von der Genehmigungsbehörde wurde eben ja schon angesprochen, daß man hier sicherlich auch darüber streiten kann, was ein Bruchteil bedeutet. Bedeutet ein Bruchteil nicht mindestens weniger als ein Zehntel? - Das wäre ja selbst bei 0,2 mSv im Jahr für diese Anwohnergruppe dann nicht erreicht.

Das dritte ist natürlich - hier ist auf das heftigste zu widersprechen -, daß die GRS für sich in Anspruch nimmt, hier alle relevanten Bereiche untersucht zu haben. Das kann man schon allein feststellen, wenn man lediglich die Einleitung der GRS und die ersten Kapitel liest. Da heißt es eindeutig, und zwar auf Grundlage von Angaben der Deutschen Bundesbahn, daß die Transporte zunächst am Rangierbahnhof Seelze, der in unmittelbarer Nachbarschaft zu Hannover liegt, zusammengeführt werden. Wenn ich die Argumentation

der GRS in deren Studie weiterverfolge, dann bedeutet das, daß zwischen Seelze und Braunschweig bezüglich der Anzahl der Waggonen kein Unterschied sein dürfte.

Dann frage ich mich allerdings - zumindest wurde weder von der GRS noch von jemand anderem an irgendeiner Stelle gesagt, daß das geschehen ist -: Warum hat sich die GRS hier auf diesen 25-Kilometer-Radius beschränkt? Warum hat sie aufgrund der Tatsache bzw. der Feststellung, die sie 1989/1990 gemacht hat, nämlich daß es am Rangierbahnhof Braunschweig eine Anwohnergruppe gibt, die mit 0,4 mSv/a belastet wird, ihre Untersuchung nicht auf den Rangierbahnhof Seelze ausgedehnt? Dort könnte es ja auch genau solche Anwohnergruppen geben.

Hinzu kommt, daß auf dem Rangierbahnhof in Seelze noch ein größerer Anteil an anderen Atomtransporten durchgeführt wird, als es im Moment auf dem Rangierbahnhof in Braunschweig der Fall ist. Ich erinnere nur daran, daß in einem Umkreis von 65 km um Hannover herum vier Atomanlagen in Betrieb sind, zu denen radioaktive Stoffe hin- und von denen solche weggeführt werden. Ich erinnere nur daran, daß praktisch alle Transporte, die aus der Bundesrepublik nach Gorleben gehen - sprich: im Moment ins Faßlager -, in den vergangenen Jahren über Hannover abgewickelt worden sind. Bezüglich der vergangenen zwei Jahre kann ich nicht behaupten, daß es alle Transporte gewesen sind - da vermute ich das nur -, weil die Umladung von der Schiene auf den Lkw nicht mehr nur in Hannover-Linden, sondern auch an anderen Orten in Norddeutschland stattgefunden hat; aber ich gehe davon aus, daß trotzdem in Hannover/Seelze rangiert worden ist. Von daher glaube ich, daß auch all diese Transporte durch Hannover geführt worden sind. Da hätte man also, denke ich mir, schon nachsehen können, wie denn die Verhältnisse am Bahnhof in Seelze sind.

(Beifall bei den Einwendern)

stellv. VL Dr. Biedermann:

Zunächst Herr Dr. Collin vom Bundesamt für Strahlenschutz.

Danach direkt Herr Dr. Lange von der GRS.

Dr. Collin (GB):

Vielen Dank. - Sie haben drei Punkte angesprochen. Punkt 1 war, die GRS habe keine konservativen Annahmen gemacht, und Punkt 3 war, die GRS habe nicht alle relevanten Bereiche berücksichtigt. Dazu kann ich aus meiner Position heraus nur sagen: Ich habe diese Stellungnahme nicht in Auftrag gegeben. Ich habe diese Erarbeitung nicht irgendwie betreut. Hierzu kann nur die GRS selbst Stellung nehmen.

Zu dem letzten Punkt, daß 0,4 mSv bzw. auch 0,2 mSv nicht ein Teil von 1 seien, sondern daß es allenfalls ein Zehntel sein dürfe, kann ich nur sagen, daß ich das den vorliegenden Texten nicht entnehmen kann.

Mit diesem Widerspruch müssen wir im Augenblick leben. - Danke schön.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Schönen Dank. - Herr Dr. Lange!

Dr. Lange (GB):

Es ist gesagt worden, daß die GRS nicht sorgfältig genug gewesen sei, als sie sich auf einen Umkreis von 25 km um die Anlage herum konzentriert habe, weil sie damit andere Bereiche außer acht gelassen habe, in denen es möglicherweise zu ungünstigeren Strahlenexpositionen kommen könne. - Ich habe schon an anderer Stelle in diesem Termin ausgesagt, warum wir hier den 25-Kilometer-Umkreis gezogen haben und daß wir versucht haben, Stellen zu identifizieren, an denen Personen aufgrund ihrer Lebensumstände den Abfalltransporten - damit meine ich jetzt: beim bestimmungsgemäßen Transport - in besonderem Maße ausgesetzt sein können. Da sind hier zwei Zahlenwerte genannt worden, nämlich 0,4 mSv und 0,2 mSv. Das möchte ich hier kurz erläutern.

Wenn man annimmt, daß alle Transporte in Regelgüterzügen zum Endlager geführt werden und über den Rangierbahnhof Braunschweig geführt werden, und man gleichzeitig das 100%-Schiene-Szenario unterstellt, dann haben wir für eine ganz lokalisierte Konfiguration von Häusern, die unmittelbar am Bahndamm im Bereich der Alten Salzdahlumer Straße in Braunschweig liegen, ermittelt, daß dort aufgrund einer ungünstigen Kombination von Standzeit in Verbindung mit relativ kurzen Abständen diese vergleichsweise hohe Strahlenexposition auftreten kann, und zwar 0,4 mSv/a bei 100 % Schienentransport und der Annahme, daß jeder Abfallwaggon über Braunschweig geführt und dort auch rangierdienstlich behandelt wird.

0,2 mSv kommen zustande, weil wir aus einer ganzen Reihe von Gründen angenommen haben, daß das große Kontingent der Abfalltransporte aus der Wiederaufarbeitung deutscher Brennelemente im Ausland in Ganzzügen herangeführt wird und folglich den Rangierbahnhof Braunschweig nicht tangiert, sondern direkt bei Groß Gleidungen in Richtung Übergabebahnhof Beddingen transportiert wird.

Nun ist die Frage aufgeworfen worden: Wie sieht es aus mit Hannover/Seelze? - Wir haben in unserer Studie geschrieben, daß ein Großteil - das kann natürlich maximal fast soviel sein wie in Braunschweig - über Hannover/Seelze geführt wird. Da ist die Frage: Kann es dort nicht ungünstiger sein?

Unsere Analysen haben sich naturgemäß auf die Abfalltransporte, also nicht auf Fragen eines anderen Transportaufkommens, konzentriert. Ich selbst bin am Rangierbahnhof Hannover/Seelze nicht gewesen, sondern das war mein Kollege Dr. Schwartz. Er hat sich dort die lokalen Bedingungen angeschaut, hat dort Erkundigungen eingezogen, die nicht den Detaillierungsgrad haben, wie es beim Rangierbahnhof

Braunschweig der Fall ist. Nach den Informationen, die er mir gegeben hat, sind die Bedingungen, wie sie in Braunschweig sind, d. h. Kombination von langen Standzeiten in der Einfahrgruppe, mit Gleisen, die nahe zu diesen besagten Gebäuden stehen, und Abstand, in Hannover/Seelze in dieser Form nicht gegeben.

Unsere Untersuchungen haben ergeben, daß, wenn ich das gesamte Transportaufkommen nehme, in der Region hier, aber, so meinen wir, auch außerhalb der Region diese Bedingungen, wie wir sie für Braunschweig identifiziert haben, in der Tat eine Besonderheit darstellen.

Dann ist noch die Frage aufgeworfen worden: Wie bewerten wir diese 0,2 mSv/a oder, im Extremfall, bei 100 % Schienentransport und der Annahme, daß alles über Braunschweig geht, die 0,4 mSv/a? - Dazu sind zwei Dinge zu sagen.

Wir haben schon gehört, daß die IAEA-Transportvorschriften besagen, daß der Grenzwert für die Bevölkerung 1 mSv/a ist. Wenn man in bezug auf den Transport Analysen macht, so möge man die kritische Personengruppe identifizieren, die eben in besonderem Maße exponiert wird. Wenn man für diese kritische Personengruppe zeigt, daß die Strahlenexposition unter 1 mSv/a liegt, dann ist das ein sehr starker Hinweis darauf, daß für alle anderen Personen, die nicht zu dieser Gruppe gehören, die Strahlenexposition niedriger oder im allgemeinen deutlich niedriger ist.

Ich möchte aber noch eines sagen. Wir haben am Anfang unserer Studie auch zum Ausdruck gebracht, daß wir die Datenerfassung in einem Sinne verstanden wissen wollen, daß das eine orientierende Studie ist, aus deren Ergebnissen dann auch Schlüsse gezogen werden können. Wenn jetzt also identifiziert wird, daß z. B. am Rangierbahnhof Braunschweig solche Strahlenexpositionen auftreten, dann möchten wir unsere Studie auch dahin gehend verstanden wissen, daß man auf dieser Grundlage dann auch Überlegungen anstellt dahin gehend: Durch welche Maßnahmen könnte man dort eventuell eine Reduzierung vornehmen? - Da gibt es, wie Sie wissen, eine ganze Reihe von Möglichkeiten, die im Strahlenschutz üblich sind, um Expositionsdauern, sprich: Standzeiten, zu verringern oder möglicherweise auch irgendwelche Abschirmungen vorzusehen.

Aber das war jetzt zunächst nicht Gegenstand unserer Studie, sondern wir wollten auf der Basis von Annahmen, die wir auch deutlich zu beschreiben versucht haben, eine Bestandsaufnahme der wahrscheinlichen Gegebenheiten machen und auf dieser Basis Ergebnisse produzieren, die dann auch weitere Schlüsse und natürlich Interpretationen und möglicherweise Maßnahmen ermöglichen sollen. - Vielen Dank.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Gut. Schönen Dank, Herr Lange.

Herr Kreusch und Herr Piontek haben sich jetzt gemeldet. - Entschuldigung, zuvor noch Herr Dr. Schober.

Er möchte fachlich noch einiges dazu beitragen. Danach dann Herr Kreusch.

Dr. Schober (GB):

Danke schön. - Eine Ergänzung, weil auch Herr Lange wieder von dem Grenzwert von 1 mSv gesprochen hat.

Ich hatte es schon einmal ausgeführt: Die Empfehlungen selbst sprechen davon, daß man erwarten sollte, daß ein Bruchteil dieses Dosisgrenzwerts, ein Bruchteil dieses Werts von 1 mSv, nicht überschritten wird. Das ist in der Tat auch so, wie es hier schon einmal angesprochen wurde. Es wird hier ausgeführt, daß die angeführten Dosisgrenzwerte, also dieser Wert von 1 mSv, für die betroffene Bevölkerungsgruppe und für die gesamte Personendosis aus allen Expositionsquellen gilt. Damit soll sichergestellt werden - eben indem man diese anderen Quellen mit berücksichtigen kann, wobei es hier nicht um medizinische Behandlung geht -, daß die tatsächliche Strahlenbelastung - das hatte ich schon gesagt - durch die Beförderung solcher Versandstücke einen kleinen Bruchteil der Dosisgrenzwerte hier nicht überschreitet.

Das wird hier auch deutlich formuliert, indem gesagt wird, daß bei diesem Gesamtwert von 1 mSv andere Expositionspfade noch mit einbezogen werden können sollen - so sage ich einmal - und von daher ein Bruchteil nach dieser Abschätzung hier nicht überschritten werden soll. Nun kann man sich darüber streiten, was "ein Bruchteil" ist. Mit Sicherheit muß das aber deutlich unter 1 mSv liegen. Sonst ist das kein Bruchteil. - Danke schön.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Schönen Dank, Herr Schober.

Jetzt direkt dazu Herr Collin. Die Wortmeldung von Herrn Kreusch ist notiert. - Herr Collin, bitte!

Dr. Collin (GB):

Vielen Dank. - Wir stehen ja vor dem Problem - Herr Neumann hat auch schon darauf hingewiesen -, daß wir einerseits Regelungen haben, die auf ICRP von 1973 oder wann immer basieren, und daß wir neue ICRP-Empfehlungen aus dem Jahre 1990 haben, die zur Zeit umgesetzt werden. In gleicher Weise haben wir natürlich auch Texte, wie sie jetzt von Herrn Schober zitiert wurden, die sich auf frühere Überlegungen beziehen, und hier gab es so etwas wie upper bound limits oder diese Begrenzungen. Die heißen in Zukunft in der englischen Basisliteratur dose constrains. Ich habe in den vergangenen Veranstaltungen darauf hingewiesen.

Meiner Ansicht nach ist es wesentlich, daß aufgrund dieser neuen ICRP-Empfehlungen bereits von der IAEA eine Broschüre erschienen ist. Sie heißt "Establishment of sores related dose constrains for members of the public". Darin werden auch Beispiele zitiert und gerechnet.

Hier zeigt es sich doch, daß gerade dann, wenn man dieses System der sogenannten most critical group in

Ansatz bringt, nicht mehr von diesen small fractions die Rede ist, vielmehr wird hier tatsächlich für eine einzelne Aktivität, eine einzelne Tätigkeit gesagt: Diese most critical group für diese eine Tätigkeit wird niemals die most critical group für eine andere Tätigkeit sein. - Hier werden also doch wesentlich höhere Teile ausgeschöpft als diese - wie Sie gesagt haben - 20 % oder 40 %.

Diese Broschüre ist bei der IAEA erhältlich, allerdings, wie es im Vorwort hier heißt, in erster Linie auf Mikrofiche.

(Zuruf von Dr. Schober (GB))

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Schober, sagen Sie das bitte ins Mikrofon!

Dr. Schober (GB):

Mir blieb da im Augenblick ein bißchen die Luft weg. So wie ich das eben verstanden habe, bedeutet das, daß vorher ein kleiner Bruchteil nicht überschritten werden sollte und daß jetzt, nach den neuen Erkenntnissen über das Risiko ionisierender Strahlung, die Bruchteile auch höher sein können. - Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

stellv. VL Dr. Biedermann:

Nun gut. - Herr Kreuzsch!

Kreusch (EW-SZ):

Ich möchte einmal kurz auf das zurückkommen, was Herr Lange in seinem letzten Beitrag unter anderem zum Sinn und zum Inhalt der GRS-Studie mitgeteilt hat. Er hat sinngemäß gesagt, daß die Studie einen orientierenden Charakter habe dergestalt, daß man auf Grundlage der Ergebnisse dieser Studie auch Überlegungen zur Reduzierung der Strahlenbelastung z. B. der kritischen Personengruppe anstellen könne. Vor dem Hintergrund dieser Aussage würde mich interessieren, ob der Antragsteller - jetzt das BfS auf der rechten Seite - entsprechende Überlegungen angestellt hat und, wenn ja, welches diese Überlegungen sind.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Noch einmal konkret: Überlegungen wozu?

Kreusch (EW-SZ):

Überlegungen zur Minimierung oder zur weiteren Reduzierung der Strahlenbelastung z. B. der kritischen Personengruppe in dem Sinne, wie Herr Lange das eben ausgeführt hat.

(Beifall bei den Einwendern)

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Neumann direkt dazu!

Neumann (EW-SZ):

Eine Ergänzung, und zwar in der Richtung, daß ich sagen möchte, daß die GRS selbst solche Maßnahmen in ihrem Zwischenbericht sogar ausdrücklich gefordert hat. Ich zitiere dazu aus dem GRS-Bericht von 1990. Da stand nämlich, genau zu diesem Punkt "Anwohner Alte Salzdahlumer Straße und Strahlenbelastung":

"Hier erscheint es erwägenswert, im Sinne des Minimierungsgebots der Strahlenschutzverordnung (§ 28), soweit möglich, Maßnahmen administrativer oder technischer Natur in Betracht zu ziehen, die zu einer Dosisreduktion führen können."

(Beifall bei den Einwendern)

Dies hat die GRS damals also ausdrücklich gefordert. Gut, im Endbericht steht dieser Satz nicht mehr. Trotzdem denke ich mir, daß entweder der Antragsteller oder der BMU oder wer auch immer da inzwischen hätte tätig werden sollen in dem Sinne, wie Herr Kreuzsch es hier eben vorgestellt hat.

(Beifall bei den Einwendern)

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Neumann, die Frage gebe ich gern so an den Antragsteller, an das Bundesamt für Strahlenschutz, weiter. Ich sage Ihnen nur: Die Diskussion hinsichtlich der Rechtsauffassung zum Minimierungsgebot in der Strahlenschutzverordnung haben wir reichlich geführt. Den Standpunkt kennen Sie. Vor dem Hintergrund dieses Standpunktes vermute ich, daß Sie eben die adäquate Antwort erwarten können. Gleichwohl stelle ich die Frage an das Bundesamt für Strahlenschutz als Antragsteller.

Dr. Illi (AS):

Wir haben natürlich hier das Minimierungsgebot beachtet, solange es sich um die Anlage handelt. Zu der von Ihnen aufgeworfenen Frage können wir sagen, daß wir hier keine Maßnahmen ins Auge gefaßt haben. - Danke.

(Zurufe von den Einwendern)

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Piontek, ich kann auch gern auf der anderen Seite einmal - - - Sie möchten etwas sagen. Bitte, Herr Piontek!

Piontek (EW):

Das war die von der Antragstellerseite erwartete Antwort.

Jetzt möchte ich aber doch noch einmal auf das Bundesamt für Strahlenschutz, nicht in seiner Eigenschaft als Antragsteller, sondern in seiner Eigenschaft als Transportaufsichtsbehörde, zurückkommen.

(Beifall bei den Einwendern)

Herr Collin hat ausgeführt, daß für ihn auch im Rahmen der Transportaufsicht das Minimierungsgebot des 28 Abs. 1, das allgemeine Minimierungsgebot, anwendbar sei. Allerdings hat er auch gesagt, eine Begrenzung finde dieses Minimierungsgebot im Verhältnismäßigkeitsgrundsatz. Es gebe also keinen Anspruch darauf, daß etwa aus Minimierungsgründen auf die Maßnahme insgesamt verzichtet werde.

In dem Zusammenhang ist aber natürlich festzustellen, daß z. B. durch unterschiedliche Durchführung einzelner Transporte, z. B. im Hinblick auf Wegeführung, z. B. im Hinblick auf Transportmittel, die benutzt werden, z. B. im Hinblick auf Verpackungen, die gewählt werden, oder z. B. im Hinblick auf gewisse Reglementierungen wie Verbot längerer Verweilzeiten bzw. dem Gebot, dafür Sorge zu tragen, daß solche Verweilzeiten nicht anfallen, erhebliche Minimierungen der Strahlenbelastung der betroffenen Bevölkerung möglich wären. Da werden Sie mir zustimmen, daß solche Maßnahmen auch keine Begrenzung im Verhältnismäßigkeitsgebot finden; denn solche Maßnahmen, jedenfalls die meisten der Maßnahmen, die ich eben angesprochen habe, z. B. eine andere Streckenführung, wären ohne großen Aufwand einfach durchführbar.

Für mich ist also die Frage, ob Sie bei den von Ihnen zu erteilenden Transportgenehmigungen zum Schacht Konrad solche Überlegungen einbeziehen werden, ob sie also beabsichtigen, Auflagen zu den Dingen, die ich gerade genannt habe, nämlich Verpackung, Wegeführung, Verbleibzeiten und ähnliches, zu erteilen und, wenn Sie das beabsichtigen, wie Sie denn dies eigentlich in einer Genehmigung fassen wollen; denn die Genehmigung betrifft ja, wenn ich das richtig sehe, immer den Einzeltransport, und dann, wenn Sie das als Dauergenehmigung erteilen, ist das wiederum Ihrer gestaltenden Aufsicht weitgehend entzogen. Einerseits also Minimierungsgebot, d. h. Sie könnten sehr wohl etwas tun; andererseits sehe ich aber im Moment rechtlich ganz große Probleme für Sie, wenn Sie denn etwas tun wollen, das auch tatsächlich durchzusetzen. Können Sie mir da ein bißchen weiterhelfen?

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Dr. Collin!

Dr. Collin (GB):

Vielen Dank. - Herr Rechtsanwalt Piontek, ich glaube, Sie haben bewußt oder unbewußt in Ihrem Vortrag zwei Ausdrücke verwandt. Das eine war: Sie haben am Anfang immer gesprochen vom Bundesamt für Strahlenschutz in seiner Aufsichtsfunktion, und im zweiten Teil haben Sie von dem Bundesamt für Strahlenschutz in seiner Funktion als Genehmigungsbehörde gesprochen.

Ich glaube, wir hier in diesem Raum sind uns darüber im klaren, daß Sie damit zwei völlig getrennte Aufgaben angesprochen haben. Die Aufsicht für den Eisenbahntransport liegt zur Zeit eindeutig beim Bundesbahnzentralamt in Minden und die für den Straßenverkehr bei den Länderbehörden. Die Genehmigungsseite liegt, soweit diese Transporte überhaupt genehmigungspflichtig sind - darauf wurde bereits hingewiesen - beim Bundesamt für Strahlenschutz bzw. für Straßenverkehr auch bei den Länderbehörden des Landes Niedersachsen.

Sie weisen sicherlich zu Recht darauf hin, daß Minimierung - so verstehe ich es auch - im Rahmen einer genehmigten Tätigkeit sehr eng korreliert ist mit der Aufsicht. Das heißt, wenn die zuständige Aufsichtsbehörde feststellt, daß Verweilzeiten an einem Punkt, sei es nun in Seelze oder sei es in Braunschweig oder sei es in Beddingen oder wo auch immer, durch Optimierung des Ablaufs wesentlich reduziert werden könnten, dann ist es sicherlich Aufgabe der Aufsichtsbehörde, die Beteiligten darauf anzusprechen und, eventuell zusammen mit der Genehmigungsbehörde, Druck auszuüben mit dem Ziel, daß Verbesserungen stattfinden. Ich glaube, hier ist die Aufsicht wesentlich stärker gefordert als eine Genehmigungsbehörde, die für eine große Anzahl gleichartiger Beförderungsvorgänge eine Genehmigung erteilt.

Bezüglich des Teilaspekts "Vorschreiben anderer Wege" sind wir natürlich an den vorliegenden Gesetzestext gebunden. § 4 des Atomgesetzes sagt ja "Die Genehmigung ist zu erteilen," um dann in § 4 Abs. 2 Nr. 6 zu sagen "wenn überwiegende öffentliche Interessen der Wahl, der Art, der Zeit und des Weges der Beförderung nicht entgegenstehen." Ich glaube, hier muß man einfach sehen, daß ein beschränkter Bahnübergang sicherlich nicht ein Grund ist, eine solche Beförderung, den Transport eines solchen Gebindes, zu verbieten oder nicht zu genehmigen. - Danke schön.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Lange, Sie wollten noch das Wort.

Dr. Lange (GB):

Schönen Dank. - Darf ich noch eine Folie auflegen?

stellv. VL Dr. Biedermann:

Ja, bitte! Das ist kein Problem. - Herr Piontek, Sie kommen dann danach. Herr Lange wollte direkt etwas dazu sagen.

Dr. Lange (GB):

Ich habe hier noch einmal eine Folie aufgelegt, auf der zu sehen ist, was als Ergebnis unserer Studie für einige kritische Personengruppen als jährliche Strahlenexposition zustande gekommen ist. - Wir haben hier als Orientierung zwei Bezugsgrößen gewählt. Die Einheit auf der horizontalen Achse ist "effektive Dosis

in Millisievert". Wir haben hier den vorhin angesprochenen Wert der internationalen Transportvorschriften von 1 mSv. Dazu ist gesagt worden, daß man davon möglichst nur Bruchteile ausschöpfen sollte. - Dann haben wir als Orientierung die natürliche Strahlenexposition.

Sie können diesem Bild unter anderem entnehmen, daß für andere von uns identifizierte kritische Personengruppen, die entlang der Transportstrecken wohnen - ich greife z. B. "Rangierbahnhof Braunschweig, Anwohner im östlichen Bereich" heraus - - - Diese Anwohner sehen die Transporte, soweit diese Braunschweig tangieren, zweimal, einmal dann, wenn der Zug vorbeifährt, rangiert wird, und zum zweiten dann, wenn er wieder zurückkommt. Wir haben hier schon Annahmen getroffen, die darauf hinauslaufen, daß die jährliche Strahlenexposition dieser Personengruppe überschätzt wird.

Hier sehen Sie, daß beim Rangierbahnhof Braunschweig bei dem 100%-Schienen-Szenario und der Annahme, daß die Hälfte der Transporte Ganzzüge sind, die Braunschweig ja nicht tangieren, diese 0,2 mSv herauskommen.

Ich habe vorhin gesagt, das komme zustande durch eine Kombination von Standzeit und kleinen Entfernungen. - Natürlich ist es so, daß man dann, wenn man solche Analysen macht, bestimmte Annahmen treffen muß. So wird es so sein, daß das Endlager versucht, daß mit einem Abrufsystem die Transporte zum Endlager zeitgerecht ankommen. Das heißt, es ist dem Endlager nicht damit gedient, wenn die Transporte am Samstag/Sonntag ankommen, sondern sie sollen nur während der Werktage ankommen.

Wir wollten - um das einmal zu illustrieren - in unserer Studie nicht irgendwelche Annahmen machen, die sich möglicherweise als zu optimistisch erweisen, sondern wir wollten abdeckende Annahmen machen. Deswegen haben wir unterstellt, daß die Transporte über die Woche verteilt ankommen, insbesondere also auch, mit gleicher Wahrscheinlichkeit, an Samstagen oder an Sonntagen. Es ist genau dieser Punkt, daß nämlich am Rangierbahnhof Braunschweig dann am Wochenende Zeiten sind, in denen nicht rangiert wird, der zu dieser verhältnismäßig hohen Aufenthaltsdauer in dem Bereich dieser angesprochenen Gebäude führt.

Das ist also nur ein Beispiel dafür, daß dieses hier Zahlen sind, die insofern orientierend sind. Wir haben versucht, genau zu beschreiben, wie wir dazu gekommen sind, welche Annahmen hineingegangen sind. Im Einzelfall wird man dann überprüfen müssen: Welche Maßnahmen sind z. B. möglich? - Da bieten sich einfache Maßnahmen an, z. B. im Rahmen dieses Abrufsystems beim Betrieb des Endlagers, mit dem Ziel, daß die Transporte im allgemeinen diese Standzeiten an Wochenenden eben nicht haben.

Gleichzeitig kann man dann natürlich auch fragen: Wieweit sind die Annahmen, die wir getroffen haben, in

der Realität vorhanden? - Wir haben z. B. unterstellt, daß die Leute, die dort wohnen, das ganze Jahr über da sind, daß sie sich zu 25 % der Zeit vor ihrem Gebäude im Freien aufhalten. Die Erfahrungen zeigen, daß das wohl konservative Annahmen sind, so daß das dann auch zu einer Überschätzung dieser Strahlenexposition führt.

Mit anderen Worten zusammengefaßt: Das sind Werte, die höher sind. Man muß sich fragen: Wie wird das in der Realität aussehen, und durch welche Maßnahmen - die können unter Umständen sehr einfach sein - können hier Reduktionen von diesen Werten erreicht werden? - Vielen Dank.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Piontek, ich würde sagen, machen wir mit Ihnen weiter. Wir waren stehengeblieben bei der Frage: Wie kann durch die Genehmigungspraxis - - -

Piontek (EW):

Herr Dr. Lange hat eben aufgezeigt, was sozusagen technisch möglich wäre und denkbar wäre, um Expositionen geringer zu halten.

Herr Collin hat vorhin auf meine Frage danach, wie er denn dem Grundsatz der Minimierung, der auch bei Transporten gilt, nun Rechnung tragen möchte, richtig darauf hingewiesen, daß Zuständigkeiten für Aufsicht und Genehmigung unter Umständen geteilt sind.

Das bestärkt mich gerade darin, Ihnen vorzuhalten, daß Sie keine wirksamen Maßnahmen dafür treffen können, daß tatsächlich Expositionen minimiert werden. Was denkbar und wünschenswert wäre, können Sie nicht durchsetzen, und zwar aufgrund der verschiedenen Zuständigkeiten, aber auch aufgrund der Tatsache, daß Sie im Grunde genommen Zugriff nur haben auf jeweils einzelne Transporte und damit das Problem in der gesamten Tragweite nicht rechtlich im Griff haben können.

(Beifall bei den Einwendern)

Sie haben z. B. gesagt, die Bundesbahn habe die Aufsicht für einen bestimmten Teil - das trifft ja auch zu -, und wenn dann etwas im Betrieb festgestellt werde, was abstellbar wäre und zu einer Optimierung führen könnte, wie z. B. Verweilzeiten oder ähnliches, dann müsse von dort aus ein Anstoß kommen, und dann würde man das zusammen beraten und eventuell auch durchführen.

Von der Bundesbahn haben wir mehrfach gehört, daß sie eigentlich nur die ordnungsgemäße Verpackung interessiert und mehr nicht. Wenn Transporte ordnungsgemäß verpackt sind, dann ist das für die Bundesbahn Anlaß genug, diese Transporte so zu behandeln wie alle anderen Gefahrguttransporte auch. Das ist von Herrn Schmidt gesagt worden. Folglich frage ich mich, wie denn, wenn die Bundesbahn also diese Auffassung hat, die von uns allen gewünschte Optimierung im Hinblick auf eine Erfüllung des

Minimierungsgebots wirklich praktisch durchsetzbar sein soll. Das ist mir ein Rätsel.

(Beifall bei den Einwendern)

stellv. VL Dr. Biedermann:

Gut, dann geben wir Herrn Dr. Schmidt von der Deutschen Bundesbahn die Gelegenheit, das noch einmal klarzustellen. Herr Dr. Schmidt!

Dr. Schmidt (DB):

Meine Ausführungen hinsichtlich der Verpackung radioaktiver Stoffe bezogen sich ausschließlich auf den Unfall, darauf, daß wir gesagt haben: Alle Überlegungen hinsichtlich eines Unfalls und des Strahlenschutzes sind durch die Verpackung abgedeckt. - Selbstverständlich hat die Bundesbahn erst einmal einen innerbetrieblichen Strahlenschutz, der alle Belange des Personals bei der Beförderung abdeckt. Auch wenn die §§ 29 bis 86 der Strahlenschutzverordnung nicht auf den Transport anwendbar sind, so ist doch der 28 ausreichend, um den Strahlenschutz beim Transport ordnungsgemäß durchzuführen.

Zweitens obliegt es der Aufsichtsbehörde, über den Transport Schiene hier Maßnahmen einzuleiten, die nicht durch Auflagen der Genehmigungsbehörde erfüllt werden können. Strahlenschutz beim Transport, der sozusagen außerhalb des Bundesbahngeländes relevant ist, ist ausschließlich Angelegenheit der zuständigen Aufsichtsbehörde. Sie verfügt aufgrund der Rechtslage durchaus über das notwendige Werkzeug, hier die entsprechenden Maßnahmen durchzuleiten. Das geht so weit, daß sie diese Transporte auch verbieten kann. - Danke.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Schönen Dank. - Herr Neumann, gegen halb möchte ich mit der Bürgerstunde beginnen. Sie haben jetzt das Wort.

Neumann (EW-SZ):

Ich habe bloß eine Anmerkung zu dem eben Gesagten zu machen. - Was Herr Schmidt hier sozusagen in den Bereich der Möglichkeiten der Aufsichtsbehörde stellt, wurde bei anderen Verfahren, bei anderen Fragen immer gerade bestritten, nämlich daß es überhaupt eine Möglichkeit gäbe, hier so einzugreifen, daß man Transporte sogar verbieten könnte. Ich erinnere bloß an die Situation 1988 in Lübeck, wo vom gesamten Stadtrat einschließlich Bürgermeister und Bevölkerung genau diese Forderung aufgestellt wurde für die Transporte, die über den dortigen Hafen laufen sollten und das unter Sicherheitsgesichtspunkten von seiten der Stadt in Frage gestellt wurde. Da wurde genauso argumentiert, nämlich daß diese Möglichkeit nicht existierte, weil nach Atomgesetz die Genehmigungen zu erteilen seien und darüber hinaus keine Eingriffsmöglichkeiten vorhanden seien.

(Beifall bei den Einwendern)

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Neumann, fahren Sie fort!

Neumann (EW-SZ):

Herr Piontek wollte noch etwas sagen.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Piontek, bitte!

Piontek (EW):

Ich habe noch einen anderen Punkt mit einer Bitte um Klarstellung an Herrn Dr. Lange. - Wir hatten schon mehrfach die Frage, inwieweit denn nun die Beschränkung dieser Untersuchung auf den 25-Kilometer-Radius zulässig sei und dadurch gewissermaßen alle Transportprobleme abgedeckt werden könnten. Uns interessiert natürlich insbesondere der ins Auge fallende und außerhalb dieses Bereichs liegende Rangierbahnhof Seelze, möglicherweise aber auch andere Stellen, die nicht so ins Auge fallen, von denen wir gleichwohl denken - das ist schon mehrfach gesagt worden -, daß sie einer näheren Untersuchung bedürft hätten. Aber beschränken wir uns zunächst einmal auf Seelze.

Da habe ich Ihren Ausführungen eben entnommen, daß Sie sagen, im Hinblick auf Direktstrahlung seien die Verhältnisse in Braunschweig auch diejenigen, die sozusagen kritisch seien. In Seelze könne man solche Bedingungen nicht antreffen. Deshalb sei es auch in diesem Fall, Schutz vor Direktstrahlung durch lange Verweilzeiten und ähnliches, gerechtfertigt gewesen, sich auf den 25-Kilometer-Bereich zu beschränken.

Ich habe Sie vor einigen Tagen so verstanden, daß Sie damit argumentiert haben, daß in dem 25-Kilometer-Bereich bzw. im Bereich des Rangierbahnhofs Braunschweig die höchsten Unfallhäufigkeiten zu beobachten seien und Sie sie auch in Ihrer Untersuchung unterstellt haben und daß daher das, was Sie für Braunschweig festgestellt hätten, auch für alle anderen Orte zu gelten habe.

Dem war ich entgegengetreten mit der Überlegung, daß ja möglicherweise noch andere Bedingungen als nur die reine Häufigkeit der Unfälle ein Kriterium darstellten, das zur Untersuchung Anlaß geben könnte. Eines solcher Kriterien ist: Wie ist denn die Situation der exponierten Bevölkerung?

Gerade diesen Punkt haben wir jetzt eben bei dem Vergleich Braunschweig/Seelze besprochen. Das kann ich Ihrer Untersuchung aber eben nicht entnehmen, daß Sie auch solche Betrachtungen qualitativer Art - so nenne ich sie einmal - angestellt haben, die über die reine Unfallhäufigkeit hinausgehen und die Sie deshalb auch in anderer Hinsicht berechtigten, sich auf diesen 25-Kilometer-Bereich zu beschränken. - Ja, das wars eigentlich.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Schönen Dank, Herr Piontek. - Noch einmal Herr Lange von der GRS!

Dr. Lange (GB):

Wir hatten am Samstag darüber gesprochen. Ich hatte gesagt: Diesen 25-Kilometer-Umkreis haben wir aus eigenem Ermessen gewählt, weil hier sämtliche Transporte zusammenkommen und weil wir für dieses gesamte Gebiet eine Aussage zum Unfallrisiko machen wollten.

Dann haben Sie gefragt: Was nach Braunschweig geht, wird zu einem gewissen Teil, maximal bis zu 100 %, auch in Seelze rangiert; warum haben wir den nicht betrachtet?

Dann hatte ich das Argument gebracht - das haben Sie jetzt kurz wiederholt - mit den Unfallhäufigkeiten. Da liegt Seelze wegen einer anderen rangierdienstlichen Behandlung eindeutig günstiger als Braunschweig.

Dann haben Sie die Frage gestellt: Es gibt ja noch andere Größen als die Eintrittshäufigkeit. - Genau, wenn man das Risiko quantifizieren will, dann muß man Eintrittshäufigkeiten in Verbindung mit Unfallschweren, also mit möglichen Auswirkungen, sehen. Das ist ja gerade das Ziel, das wir bei unseren Unfallrisikobetrachtungen verfolgt haben, eben beide Größen zu quantifizieren.

Nun ist es so, daß für beide Bahnhöfe Geschwindigkeitsbegrenzungen gelten in jedem Fall unterhalb von 25 km/h für die rangierdienstliche Bewegung von Waggons, also auch von Abfallwaggons. Wir sind in Braunschweig so vorgegangen, daß wir bei jedem Unfall, ob er nun mit 4 km/h oder mit 15 km/h oder mit 20 km/h oder mit 25 km/h oder mit 30 km/h passiert, unterstellt haben, daß er mit 35 km/h geschehen wäre, und wir haben nicht unterstellt, daß dieser Waggon mit 35 km/h auf einen anderen Waggon auffährt, der dann nachgibt, sondern wir haben unterstellt, daß er auf ein unnachgiebiges Hindernis auftrifft, und zwar nicht nur der Waggon, sondern mit derselben Geschwindigkeit auch das Abfallgebilde. Unter diesen Randbedingungen haben wir die Auswirkungen, d. h. die Freisetzung, die mögliche Freisetzung, quantifiziert.

Somit kann ich sagen: Es ist nicht zu erwarten, daß in Hannover/Seelze dieses Auswirkungsspektrum, also die zweite Komponente des Risikos neben den Eintrittshäufigkeiten, in irgendeiner Weise ungünstiger wäre. - Von daher kann ich sehr wohl sagen: Für die beiden Größen, Eintrittshäufigkeit in Verbindung mit Belastungen, ist die Art der Risikoquantifizierung, wie sie für Braunschweig durchgeführt worden ist, mit Sicherheit auch abdeckend für den Rangierbahnhof Seelze.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Piontek, noch ein Durchgang geht zeitlich.

Piontek (EW):

Das befriedigt mich nicht; denn es gibt doch - sagen wir einmal - auf der Schiene unfallverlaufsunabhängige Größen, die Sie mit berücksichtigen müßten, wenn Sie vergleichen wollen, z. B. die Bevölkerung, die sich in der Nähe befindet. Das war ja der Anlaß auch für uns. Sie sagten eben: Braunschweig hat zufällig nun einmal auch im Hinblick auf die Bevölkerung in der Nähe die ungünstigsten Daten. - Aber das haben Sie nicht untersucht, meine ich. Das ist sozusagen Nebenwissen, das Sie mit in die Diskussion einbringen, das aber in Ihrer Untersuchung nicht vorhanden ist, wenn ich das richtig sehe.

(Beifall bei den Einwendern)

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Dr. Lange!

Dr. Lange (GB):

Wir müssen zwei Sachen unterscheiden. Das eine sind Strahlenexpositionen aus dem bestimmungsgemäßen Transport, und das andere sind Unfälle. Bezüglich Strahlenexpositionen aus dem bestimmungsgemäßen Transport, bei denen eben Aufenthaltsdauer und Abstände die entscheidenden Kriterien sind, haben wir in Braunschweig besonders ungünstige Bedingungen für eine ganz kleine Gruppe von Häusern identifiziert, die sich in unmittelbarer Nähe der Einfahrgleise befinden. Solche Bedingungen - das habe ich nicht selbst in Augenschein genommen, sondern mein Kollege Dr. Schwartz - existieren in dieser Form in Seelze nicht. - Das ist der Bereich des bestimmungsgemäßen Transports.

Wenn Sie jetzt abheben auf den Bereich des Unfalls, dann sagen Sie: Es gibt eine dritte Größe, die man betrachten muß, also nicht nur die Eintrittswahrscheinlichkeit und die Höhe der Freisetzung; vielmehr könnten die Auswirkungen, wenn es zu einer Freisetzung kommt, auch durch die Bevölkerungsverteilung beeinflusst sein. - Dabei muß man zwischen zwei Sachen unterscheiden. Sie können als Auswirkungen Kollektivdosen betrachten. Sie können also, wenn es zu einer Freisetzung kommt, unter Berücksichtigung der Bevölkerungsverteilung berechnen, was dann als Kollektivdosis zustande kommt. Die Kollektivdosis - das wird in manchen Risikostudien auch so gemacht - ist eine Größe, die aus unserer Sicht sehr schwer einzuordnen, also zu bewerten, ist.

In den Transportvorschriften, die vorhin schon einmal angesprochen worden sind, sind Grenzwerte für die Individualdosis bei Unfällen genannt. Aus unserer Sicht ist die Ermittlung von Individualdosen, zu denen es aufgrund von transportunfallbedingten Freisetzungen kommt, die aussagekräftigere Größe. Wenn Sie aber Individualdosen berechnen - wir haben das gemacht - als Funktion des Abstands unter der Annahme, daß überhaupt keine Gegenmaßnahmen getroffen werden

und auch die langfristigen Expositionspfade wie Bodenstrahlung und Ingestion wirksam sind, aber auch nur dann, wenn man z. B. zum Vergleich schaut, was bringt Inhalation - - -

Bei der Quantifizierung von Individualdosen spielt jetzt wiederum die Bevölkerungsverteilung keine Rolle, sondern es geht nur darum: Mit welcher Wahrscheinlichkeit werden welche Dosen bei Unfällen für Individuen erreicht, die sich in Richtung der Schadstoffausbreitung befinden und sich während der Dauer des Vorbeizugs der Fahne dort aufhalten und auch noch für die nächsten 70 Jahre dort leben? Welche Strahlenexposition kommt damit zustande? - Damit entfällt in diesem Zusammenhang diese Frage der Bevölkerungsdichte.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Schönen Dank. - Herr Neumann, Sie möchten noch eine Bemerkung machen.

Neumann (EW-SZ):

Abschließend zwei Bemerkungen. - Das eine, was Herr Lange jetzt nicht richtig wiedergegeben hat oder, so denke ich mir, was noch nicht richtig verstanden wurde, ist, daß eben nicht nur die Eintrittswahrscheinlichkeit von Unfällen zu berücksichtigen ist, sondern auch zu berücksichtigen ist, wie die Situation am Unfallort ist und wodurch Unfälle auch hervorgerufen werden können, nämlich dadurch, daß sich z. B. in Seelze direkt daneben ein riesengroßes Tanklager befindet, so daß die Sache von daher anders zu betrachten ist als in Braunschweig, wo ein entsprechendes Tanklager nicht vorhanden ist. Das ist der eine Punkt.

Die andere abschließende Bemerkung, die, denke ich mir, hier doch noch wichtig ist bei der Diskussion, die wir in den letzten Stunden jetzt geführt haben, ist folgende. - Zum einen gibt es eben nicht bloß diese Gruppe am Rangierbahnhof, die in dieser Größenordnung belastet ist; vielmehr hat die GRS noch eine weitere Gruppe festgestellt, nämlich die Beschäftigten der Schlackeverwertung am Übergabegleis der Schachanlage. Auch für diese Gruppe ist eine effektive Dosis von etwa 0,1 mSv/a festgestellt worden.

Einmal ganz abgesehen davon, wie und ob Grenzwerte eingehalten werden oder nicht eingehalten werden: Die Grenzwerte oder die Richtwerte, über die wir hier diskutieren, schützen eben nicht davor, trotzdem durch diese Strahlenbelastung eine Krankheit oder sonstwas, andere Zusammenhänge, zu bekommen. Das heißt: Auch dann, wenn die Werte hier eingehalten werden, gilt immer noch, daß die Strahlenbelastung hier nicht als ungefährlich einzuschätzen ist.

(Beifall bei den Einwendern)

stellv. VL Dr. Biedermann:

Gut. - Wenn das nun soweit abgeschlossen ist, dann können wir morgen mit dem Thema fortfahren; gleicher Ort gegen 10 Uhr.

Dann leite ich jetzt über zu unserer sogenannten Bürgerstunde. Dazu liegen mir drei Wortmeldungen vor mit einer halben Stunde Zeitbedarf.

"Bürgerstunde" heißt nicht, daß das, was jetzt kommt, weniger ernst genommen wird; "Bürgerstunde" heißt nur, daß sich das, was jetzt abläuft - wie es Herr Schmidt-Eriksen neulich ausdrückte -, nicht sklavisch an die Tagesordnung halten muß.

(Beifall bei den Einwendern)

Die erste Wortmeldung hierzu, die gegen 16.15 Uhr eingegangen ist, kommt von Inga Free.

Frau Free (EW-AGSK):

Es wurde immer bedauernd gesagt, es seien so wenig Einwender zugegen. Im Moment scheint das BfS Feierabend zu machen. Sollte das nicht der Fall sein, dann bitte ich Herrn Scheuten in die Halle, da er direkt angesprochen werden wird.

(Beifall bei den Einwendern)

In den vergangenen Tagen und Wochen wurde immer klarer, daß die Verhandlungsleitung das Tempo der Erörterung stark beschleunigt. Sie verstößt damit grob gegen den eigentlichen Grund des Verfahrens, d. h. gegen den Gedanken, daß das doch auch für die Einwenderinnen und Einwender sein soll.

Für uns hat die Chefetage des NMU Relevanz. Monika Griefahn versprach am Montag im Vechelder Bürgerzentrum ein zeitlich völlig offenes Verfahren. Um dies zu übersetzen: Es wird so lange erörtert, wie Bedarf besteht.

(Beifall bei den Einwendern)

Da bislang Fragen gar nicht oder nur unvollständig beantwortet wurden, ist ein Ende des Erörterungstermins noch unabsehbar. Die AG Schacht Konrad fordert Sie auf, dies zu verinnerlichen, den Fuß vom Gaspedal zu nehmen und dieses Verfahren endlich einwenderfreundlich zu machen.

(Beifall bei den Einwendern)

Auch vermissen wir seit Beginn des Termins den laut Monika Griefahn vorhandenen Erörterungsbedarf des NMU. Konkret **beantragen** wir, Dr. Helmut Hirsch als Gutachter zum TOP 5 b einzuladen, damit er seine Schwachstellenidentifizierung der Transportstudie der GRS darstellen kann.

(Beifall bei den Einwendern)

Wir fordern Sie auf, endlich deutlich zu machen, daß Sie hier nicht ausschließlich als verlängerter Arm des Herrn Töpfer fungieren.

(Beifall bei den Einwendern)

Nun ein Wort an die antragstellende Behörde, welches sich auf den heute in der "Salzgitter Zeitung" stehenden Artikel bezieht. - Die AG begrüßt es, feststellen zu können, daß sich das BfS inzwischen Gedanken um unser Wohlergehen macht. Wir können Ihnen versichern, daß eine Negativäußerung Ihrerseits uns letztlich nur adelt. - Dazu gebe ich weiter an Gila Altmann.

Frau Altmann (EW-AGSK):

Ich möchte das gern aufgreifen und mich bei Herrn Scheuten dafür bedanken - er ist wohl nicht hier; schade! -, daß er uns in der heutigen Presse bedacht hat, was ja immerhin von Wahrnehmung zeugt. Leider zeugt das, was er da von sich gibt, nur von einem fulminanten Wunschenken, weil daran nämlich auch ein gerüttelt Maß an Realitätsferne ablesbar ist. Er möge deshalb zur Kenntnis nehmen: Wenn hier jemand oder etwas auseinanderfällt, wie es in der Presse steht, dann ist dies nicht die AG Schacht Konrad, sondern es sind allenfalls die Autorität, die Seriosität und die Glaubwürdigkeit des BfS, soweit das noch vorhanden ist.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich will das auch begründen. - Spätestens seit Morsleben - was in den letzten zwei Tagen durch die Presse gegangen ist - wissen wir, daß wir mit unseren Vorbehalten und mit unserem Mißtrauen gegenüber dem BfS richtig gelegen haben. Wir von der AG Schacht Konrad müssen uns die Frage stellen, wie der Erörterungstermin mit einem Rest von Glaubwürdigkeit ernsthaft weitergeführt werden kann, wenn sich das BfS als Antragsteller so selbst ad absurdum führt.

Die Vertuschungen um das Salzbergwerk Morsleben sind ja sogar in Ihrem eigenen Hause gesehen worden, sind aber mundtot gemacht worden.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich denke, dieses Verhalten, sich so über solche Bedenken hinwegzusetzen, kommt der Verurteilung einer ganzen Region gleich. Wir fragen uns, welche Überraschungen wir noch zu erwarten haben. Das BfS als Wundertüte ist ja einmal ganz was Neues.

Wir fordern die Verhandlungsleitung auf, gerade auch vor diesem Hintergrund, ein achtsames Auge auf die Planungsunterlagen zu werfen. Vielleicht hat es das BfS deshalb im Moment auch so eilig, den Erörterungstermin zu beenden.

Zum Schluß sei Herrn Scheuten noch einmal gesagt: Die AG Schacht Konrad ist kreuzfidel, hat einen ebenso aktionsfreudigen Vorstand - von dem Sie drei Mitglieder hier sitzen sehen, nämlich uns drei Frauen -, der sich durch persönliches Engagement auszeichnet und sich der Unterstützung seiner Mitglieder sicher ist.

(Beifall bei den Einwendern)

Das einzige, was an der Darstellung von Herrn Scheuten in diesem Artikel stimmt, ist, daß wir uns tatsächlich nicht dieser Finanzen rühmen können, die Sie als BfS zur Verfügung haben. Aber das liegt wohl an der Seite, auf der Sie stehen. Auf diese Seite möchten wir uns Verrecken nicht.

(Beifall bei den Einwendern)

In diesem Sinne sei Herrn Scheuten zum Abschluß gesagt: Sie werden von uns hören. So laut können Sie im dunklen Wald gar nicht pfeifen, um das zu überhören. - Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

stellv. VL Dr. Biedermann:

Bevor ich das Wort dem Antragsteller gebe, damit er zu seinem Part Stellung nehmen kann, möchte ich zu dem Part der Planfeststellungsbehörde kurz Stellung nehmen.

In der Tat ist es so: Der Erörterungstermin hat sein Ziel erreicht, wenn kein Erörterungsbedarf mehr vorhanden ist. - Genau das ist der Fall. Wenn kein Erörterungsbedarf mehr da ist, ist der Erörterungstermin zu Ende. Der Erörterungsbedarf von seiten der Sachbeistände - da können Sie sich selbst anschauen - ist nicht mehr so intensiv vorhanden, wie er am Anfang vorhanden war. Das ist der Fall.

Von daher machen wir eine solide Planung, um eben zu gewährleisten, daß alle Sachbeistände zu Wort kommen. Man könnte auch nach dem bayerischen Modell verfahren - das können Sie sich anschauen -, wie es in Grundremmungen gelaufen ist. Danach hätte es schon mehrere Möglichkeiten gegeben, den Erörterungstermin sehr schnell zu Ende zu führen. - So.

Daß wir uns hier als verlängerter Arm des Herrn Töpfer empfinden, dazu kann ich nicht viel sagen. Das ist Glaubenssache. Wer den Erörterungstermin hier verfolgt hat und wer die Äußerungen hier und die Auseinandersetzungen mit dem BMU, der es aufgrund seines Weisungsrechts der Planfeststellungsbehörde hier nicht ganz einfach macht, kontinuierlich verfolgt hat, der müßte das erkannt haben. - Mehr möchte ich dazu nicht kundtun.

Jetzt erlaube ich mir, dem Antragsteller zu seinem Part Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben, falls Bedarf vorhanden ist.

Dr. Thomaske (AS):

Der guten Tradition dieses Erörterungstermins, selbst wenn er nun schon sehr lange, nach unserer Ansicht zu lange, dauert, will ich gleichwohl folgen und mich zu Presseerklärungen nicht im Rahmen des Erörterungstermins selbst äußern, weil ich dies auch nicht für sinnvoll halte.

Zu der Fragestellung Morsleben unterstelle ich einmal, daß sie nicht zwangsläufig Gegenstand auch dieses Verfahrens deshalb wird, weil Erörterungsbedarf

auf seiten der Einwender hier besteht. Die Position des Bundesamtes für Strahlenschutz zu den erhobenen Vorwürfen ist einer Presseerklärung des gestrigen Tages zu entnehmen. Darüber hinaus hatte ich heute früh die Gelegenheit, in Morsleben dazu Stellung zu nehmen. Auch dies ist, zumindest in Teilbereichen, über die Medien gegangen.

Ich denke, das reicht für die Position des Bundesamtes für Strahlenschutz, was die Fragestellung Morsleben anbelangt, inhaltlich an dieser Stelle; denn das gehört nicht zu diesem Verfahren. - Danke.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Gibt es noch Nachfragen? - Bitte!

Frau Free (EW-AGSK):

Herr Biedermann, zunächst einmal redeten Sie - das war vielleicht auch ein Versprecher - nur von den Sachbeiständen. Ich denke aber, es geht in allererster Linie um die Einwender dahinter.

(Beifall bei den Einwendern)

Dann noch etwas. Das bezog sich zum Teil auch darauf, daß für den heutigen Tag irgendwann einmal abgesprochen war, daß eigentlich keine Erörterung sein sollte. Das wäre aber vielleicht noch einmal gesondert zu behandeln.

Zu Herrn Thomauske. - Die Verbindung mit Morsleben ist ganz einfach: Es ist dieselbe Behörde, die hier sitzt.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich möchte für das folgende an Herrn Schröder abgeben.

Schröder (EW-AGSK):

Ich möchte noch etwas zum weiteren Verlauf der Verhandlungen sagen. - Aus mehreren Gründen ist es offenbar klar, daß jetzt im restlichen Verlauf in der Tagesordnung gesprungen werden soll. Das hat verschiedene Gründe, und zwar einmal den Grund, daß die einzelnen Tagesordnungspunkte jetzt kürzer sind als die vorausgegangenen, etwa die Punkte 3 und 4, zum zweiten den Grund, daß der Wunsch der Verhandlungsbehörde und offenbar auch die Notwendigkeit besteht, jeden Tag entsprechend auszufüllen, und daß die Kommunen konkrete Terminwünsche haben, die wir ausdrücklich akzeptieren.

Wenn jetzt gesagt wird, es werde so lange verhandelt, wie Erörterungsbedarf sei, und wir feststellen können, daß noch Erörterungsbedarf vorhanden ist, und zwar vielleicht noch viel mehr, als einige glauben mögen, und wenn akzeptiert wird oder vorausgesetzt werden kann, daß der Termin bürgerfreundlich, also nicht wie in Augsburg, durchgeführt werden soll, dann setzen wir auch voraus, daß ab sofort kein Tagesordnungspunkt mehr endgültig abgeschlossen

werden kann, daß es also nicht so sein kann, daß irgendwann sozusagen innerhalb einer Woche drei Tagesordnungspunkte einzeln aufgerufen werden und dann, weil das nicht mehr möglich ist mit Sachbeiständen, die das professionell machen, die das flexibel einplanen, sozusagen draußen in der Schlange gewartet werden muß, um nach und nach aufgerufen zu werden.

Wir erwarten also, daß in der restlichen Zeit diese Sprünge inklusive der Offenhaltung der Tagesordnungspunkte möglich sein müssen.

(Beifall bei den Einwendern)

stellv. VL Dr. Biedermann:

Gut. Das wars. - Herr Dr. Schmidt-Eriksen hat das Wort.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Vielleicht zunächst zu Frau Free. - Ich muß eingestehen, daß ich Sie nicht so ganz verstehen kann und nachvollziehen kann, weil ich zum ersten keine Differenz zwischen Sachbeiständen und Einwendern sehen kann, und zwar aus dem ganz einfachen Grund, daß Sachbeistände hier sowieso nur reden dürfen, wenn sie für Einwender reden. Sie müßten mir also diese Differenz deutlich machen, d. h. deutlich machen, zu Lasten welcher Einwender wir denn hier verfahrensmäßig entschieden hätten. Auf jeden Fall kann ich diese pauschale Differenzierung zwischen Sachbeiständen und Einwendern und den Hinweis, wir würden Sachbeistände bevorzugen und Einwender nicht sehen, so nicht stehenlassen, weil hinter den Sachbeiständen Einwender stehen. Genauso wie die Einwender, die hier Sachbeistände präsentieren, hat auch jeder andere Einwender, der im Termin keine Sachbeistände präsentiert, natürlich das Recht, die Gelegenheit und die Möglichkeit, auf dem Termin zum Zuge zu kommen.

Daß man sich andererseits zwischendurch hinsichtlich konkreter Zeitabläufe arrangieren muß, ist dann eine Selbstverständlichkeit, weil wir ja nicht alle auf einmal reden können. Ich denke, das ist einfach ein Austarieren dessen, was eben zu einer gemeinsamen Verhandlung führt.

So kann ich dann auch in der Folge nicht ganz verstehen, wie dieser Eindruck entstanden ist, daß wir hier auf irgendein imaginäres Gaspedal treten würden. Wir haben immer gesagt: Auch ein Erörterungstermin muß ein Ende finden; auch ein Erörterungstermin ist nach Grundsätzen des Verwaltungsverfahrens zu führen und bedarf von daher auch einer gewissen Zügigkeit. - Daraus haben wir nie einen Hehl gemacht.

Wir haben aber auch gesagt: Die Geschwindigkeit hängt eben davon ab, ob und inwieweit es Bedarf zur Erörterung von Einwendungen gibt. Solange wir den haben - ich denke, wir tun eine ganze Masse auch über das hinaus, was andere Verwaltungsbehörden an Möglichkeiten geben, um die verschiedenen

Einwenderinteressen, soweit sie zuweilen miteinander kollidieren, auch zum Ausgleich zu bringen - - - Wir brauchten uns auch gar nicht um die Koordination dieser Interessen zu kümmern, sondern könnten ohne Absprache hinsichtlich der Rücksichtnahme auf den Zeitbedarf Ihrer Sachbeistände die Tagesordnung ohne weiteres hier abhandeln und wären mit Sicherheit sehr viel zügiger am Ende.

Das sind Realitäten, die meines Erachtens nicht zutreffend gewürdigt werden - jedenfalls wie ich verstehe, wie wir den Termin durchführen -, wenn man dann sogar noch als Dank den Hinweis erhält, wir würden unnötigerweise auf die Tube drücken. Ich möchte dann doch erst einmal vorher von Ihnen dargelegt bekommen, wo denn in welchem Maße zu welchem Tagesordnungspunkt unzureichend erörtert worden sein soll, wo denn ein entsprechender Bedarf an Sachdarstellung, den wir seitens der Anhörungsbehörde und Planfeststellungsbehörde in den Termin hier einzubringen Gelegenheit hatten, denn nicht zum Zuge gekommen sein soll. Wenn das nicht belegt ist, dann kann ich diesbezüglich auch den pauschalen Anwurf nicht nachvollziehen.

Frau Free!

Frau Free (EW-AGSK):

Zur direkten Erwiderung. - Ich glaube, daß das erst einmal am letzten Verhandlungstag in Salzgitter recht deutlich geworden ist, wie der Umgang mit Professor Bertram an dem Tag belegen wird.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich denke auch, daß mir da viele beipflichten können, wenn ich sage, daß von den Fragen, die für mich als Laie nachvollziehbar waren, keine von der antragstellenden Behörde zufriedenstellend oder zumindest hinreichend beantwortet worden ist. Von daher besteht sicherlich noch Erörterungsbedarf.

Ein Weiteres möchte ich jetzt einfach einmal loswerden. - Ich habe bei Ihren Antworten auf meine Fragen den Eindruck, ich wäre noch weit unter der Mündigkeitsgrenze. Das finde ich auch nicht gerechtfertigt.

Ich möchte jetzt weitergeben an Klaus Schröder.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Ich muß sagen, daß ich auch nicht verstehe, wieso dieser Eindruck entstanden ist. Das ist aber jetzt eine Form der Auseinandersetzung, die man kaum noch miteinander führen kann, wenn Sie mir so etwas unterstellen. Das zum einen.

Zum zweiten denke ich, daß der Beleg "12. Dezember 1992" in dieser Verhandlung ein denkbar schlechter ist. Es hat keinen Zweck, das immer wieder aufzuwärmen. Wir haben das, als wir im Januar dieses Jahres die Verhandlung fortgesetzt haben, einen Tag lang miteinander diskutiert. Wir haben eine dezidiert andere Auffassung von dem, was an diesem Tag gelaufen

ist, als das, was die AG darstellt. Die AG stellt etwas dar, was, zum Teil jedenfalls, mit dem, was belegbar ist, nicht übereinstimmt.

Da ist eine schlimme Sache passiert. Das leugnet niemand weg. Das tut auch jedem leid.

Es gibt Darstellungen vom Sachverhalt zu diesem Tag, die über den konkreten Verlauf dieses Tages aber einfach nicht belegbar sind. Da gibt es Differenzen.

Ich denke, das Thema sollten wir hier wirklich außen vor lassen. Es hat keinen Zweck, das Thema erneut hier zu diskutieren; wir haben einen ganzen Verhandlungstag darüber diskutiert. Ich halte es, wie gesagt, für keinen Beleg.

Ich denke schon, daß die Einwender in der Sache jedenfalls genügend Gelegenheit haben, hier das, was sie inhaltlich zu vertreten haben, auch vorzubringen.

Herr Schröder!

Schröder (EW-AGSK):

Ganz kurz vielleicht noch zur Aufklärung. - Es ist damit eigentlich gemeint - wie jedenfalls ich das verstehe -, daß doch jetzt in letzter Zeit und auch in der nächsten Zeit ein Übergang da ist, d. h. daß jetzt mehr und mehr die Einzeleinwender und die Verbände und immer weniger die Kommunen ihre Einwendungen vortragen. Da ist es natürlich notgedrungen schwieriger, das zu terminieren, weil die Verbände und auch wir einfach nicht über professionelle Sachbeistände verfügen, sondern Leute sind, die das nebenbei machen, die man also nicht auf Abruf so flexibel einplanen kann. Wenn es trotzdem einen bündigen Termin geben soll, dann muß die Verhandlungsleitung da einfach auch flexibler sein. Ich spreche insbesondere den noch ausstehenden Punkt Umweltverträglichkeitsprüfung an und will zum Ausdruck bringen, daß man den eben nicht schön so planen kann, wie es bisher gelaufen ist.

(Beifall bei den Einwendern)

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Herr Schröder, der Kollege Janning hängt doch da mit einem wirklich ausgesprochenen Engagement drin, um auch die terminliche Koordinierung einigermaßen mit dem Ablauf des Erörterungstermins in Einklang zu bringen. Ich kann das kaum noch nachvollziehen, wenn ich mir das Engagement dieses Kollegen hier auf diesem Termin anschau und sehe, wieviel Zeit und Arbeitsaufwand er aufbringt, um just dieses Konfliktpotential, das einwenderseits, auch wechselseitig zwischen den Einwendern, besteht, auszutariieren.

Von daher ist das ein Aspekt der Durchführung dieses Erörterungstermins. Ich denke aber nicht, daß das dazu führen kann, daß man - wie Sie es vorhin in der Schlußfolgerung gemacht haben -, weil Sie Schwierigkeiten haben, Ihre Sachbeistände zu präsentieren, der Behörde als Maßgabe vorgibt, sie dürfe die Verhandlung hier nicht so führen, wie sie es als Verwaltungsbehörde ordnungsgemäß zu tun hätte, d. h.

inklusive des Abschlusses von Tagesordnungspunkten - und das dann auch noch vor allem in Anbetracht einer Realität, die Sie, Herr Schröder, auch selbst sehr exzessiv auf diesem Termin miterlebt haben, d. h. daß wir immer wieder Fenster offengelassen haben, sobald Sie uns gesagt haben: Da haben wir noch jemanden; der will zu dem und dem Punkt etwas sagen. - Dann haben wir abgeschlossen, haben gesagt: Wir schließen ab mit Ausnahme der Sache, die dann und dann an dem und dem Termin von dem und dem Sachbeistand hier noch vorgetragen wird. - Das alles ist passiert, Herr Schröder.

Deswegen: Es tut mir leid; aber irgendwo gibt es Grenzen dessen, was ich nachvollziehen kann. Ich glaube, ich bin heute abend an einer dieser Grenzen angestoßen.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Gut. Belassen wir es dabei.

Es liegt noch eine Wortmeldung vor. Das ist die Wortmeldung von Herrn Streich. Er hat einmal eine Frage an Herrn Dr. Lange. Herr Dr. Lange wollte ihm, glaube ich, ein kleines Geschenk mitbringen. Das war versprochen. - Dann hat Herr Streich noch eine Frage an Herrn Dr. Schmidt.

Herr Streich, bitte!

(Beifall bei den Einwendern)

Streich (EW):

Herr Dr. Lange, Sie haben mir in Aussicht gestellt, mir heute ein Grünbuch mitzubringen. Ihre Transportstudie interessiert mich sehr.

(Dr. Lange (GB) überreicht Streich (EW) ein Buch)

- Ich freue mich, daß Sie es mitgebracht haben. Vielen Dank.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Das war also die offizielle Übergabe. Gut.

Streich (EW):

Herr Dr. Schmidt hatte mir am Sonnabend zugesagt, noch Ausführungen zu dem Unfallgeschehen auf dem Rangierbahnhof Braunschweig in den letzten zwei Jahren, drei Jahren zu machen, da ja die Studie nur bis 1989 geht, wenn ich mich recht entsinne.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Richtig. - Herr Dr. Schmidt, sind Sie in der Lage dazu?

Dr. Schmidt (DB):

Wenn Sie mir gestatten, das noch einmal zu wiederholen. Es sind wieder dieselben Zahlen.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Ja, bitte!

Dr. Schmidt (DB):

Wir hatten zwischen 1987 und 1992, also über sechs Jahre, jährlich etwa 500 000 Wagenausgänge in Braunschweig. Im letzten Jahr, in 1992, ist dies konjunkturbedingt um etwa 10 % zurückgegangen. Die richtige Zahl ist etwa 460 000 gegenüber 500 000.

Etwa 10 % dieser Wagen sind in jedem Jahr Gefahrguttransporte gewesen. Keiner dieser Gefahrguttransporte war in einen Unfall beim Rangieren im Bahnhof verwickelt.

Die Zahl der Rangierunfälle in diesem Zeitraum ist konstant geblieben, hat sich nicht geändert. Es waren aber nur Wagen betroffen, die eben kein Gefahrgut enthielten.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Streich, möchten Sie direkt nachfragen, oder müssen Sie das erst verdauen? Sie können die Frage auch später stellen.

Streich (EW):

Nein, das geht ganz schnell. - Ich habe das zur Kenntnis genommen. Ich habe nur Ihren Hinweis nicht verstanden, daß Sie mir diese Zahlen jetzt wiederholen. Am Sonnabend haben Sie sie mir nicht nennen können.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Er hat die Zahlen heute tagsüber schon einmal dargelegt. Da waren Sie, Herr Streich, nicht hier. Das geht schon in Ordnung.

Streich (EW):

Das tut mir leid. Ich bin an die Bürgerstunde gebunden.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Das ist klar.

Dr. Schmidt (DB):

Entschuldigen Sie bitte. Ich wollte nur die anderen, die das alles bereits kannten, um etwas Geduld bitten.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Die Geduld haben wir aufgebracht. - Gut. Schönen Dank.

Dann erlaube ich mir, in Anbetracht der fortgeschrittenen Zeit für den heutigen Tag Schluß zu machen. Meine Damen und Herren, hiermit ist der heutige Verhandlungstag beendet. Ich wünsche Ihnen noch einen schönen Tag und einen schönen Abend. Bitte kommen Sie alle recht zahlreich wieder, um sich von dem realen Geschehen auf diesem Erörterungstermin überzeugen zu können.

(Schluß: 19.03 Uhr)

