

**61. Verhandlungstag
am 11.02.1993**

**Tagesordnungspunkt 5b:
Transporte**

Erörterungstermin Schacht Konrad

61. Tag, 11. Februar 1993

Rednerverzeichnis

Name	Seite
Frau Bellin	41, 43
Dr. Brennecke	3
Dr. Cosack	3, 5, 10, 11, 22
Dickel	2 - 4, 6 - 9
Frau Fasten	11, 51
Frau Free	59, 60
Dr. Illi	17, 21
Dr. Lange	4, 12, 15, 16, 18, 19, 25, 29, 31 - 34, 38, 39, 42, 46, 51 - 53, 57
Musiol	56, 58, 59
Neumann	9 - 11, 13, 14, 17, 19, 20, 22, 23, 27, 35, 37, 39, 40
Niehoff	54, 55
Nümann	27, 30, 32
Piontek	16, 17, 33
Frau Schermann	9, 10, 52, 53, 58
Dr. Schmidt	3 - 5, 7 - 10, 43, 55
Frau Schönberger	1 - 6, 9, 45, 58, 59
Schröder	43, 44
Dr. Staven	10
Streich	56, 57
Wackermann	32
Dr. Wehmeier	49, 51
Woitschützke	45, 46, 49 - 54

(Beginn: 10.17 Uhr)

stellv. VL Dr. Biedermann:

Meine sehr verehrten Damen und Herrn, hiermit eröffne ich den heutigen 61. Verhandlungstag im Planfeststellungsverfahren Schacht Konrad.

Wir befinden uns nach wie vor im Tagesordnungspunkt 5b, Transportfragen, der die Besonderheit genießt, daß Transporte nicht zum Verfahren gehören, laut Weisung des Bundesumweltministeriums hier jedoch erörtert werden.

Die niedersächsische Planfeststellungsbehörde hat hierzu eine andere Auffassung, muß sich aber dieser Weisung unterordnen. Gleichwohl kann, auch letztendlich nach Aussagen des Bundesumweltministers, dieses Verfahren in "epischer Breite" hier beim Erörterungstermin behandelt werden.

Wir haben weiterhin die Besonderheit, daß das Bundesamt für Strahlenschutz hier in einer Doppelfunktion auf dem Erörterungstermin auftritt. Einmal als Antragsteller (aus Ihrer Sichtweise zur Rechten), aber auch in Form der Zuständigkeit für die Genehmigung von kernbrennstoffhaltigen Transporten (zu Ihrer Linken).

Weiterhin haben wir auf der Fachbehördenseite die Gesellschaft für Anlagenbau- und Reaktorsicherheit sitzen, Herrn Dr. Lange. Die GRS hat - außerhalb des Verfahrens - im Auftrag des BMU eine Studie erstellt zu den Risiken der Transporte.

Außerdem haben wir noch hier Herrn Dr. Schmidt von der Deutschen Bundesbahn. Ebenso die üblichen Verfahrensgutachter, Fachbehörden bzw. die Bezirksregierung Braunschweig, die ich aber nicht einzeln vorstellen möchte.

Jetzt beginnen wir mit der Verhandlung. Ich habe zuerst eine Wortmeldung von Frau Ursula Schönberger zum Rangierbahnhof Braunschweig und anderen Teilbereichen vorliegen.

Frau Schönberger (EW):

Bevor ich zu diesen Fragen komme, eine Verfahrensfrage. Meines Wissens wurde gestern abend der Antrag gestellt, Herrn Dr. Hirsch als Sachverständigen für Samstag zu laden. Weil das auch Auswirkungen darauf hat, wann man welche Punkte behandelt, interessiert mich, wie die Verhandlungsleitung gedenkt, mit diesem Antrag umzugehen.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Dieser Antrag ist noch nicht gestellt worden. Es wurde der Antrag gestellt, Herrn Hirsch generell einzuladen. Von Samstag wurde gestern nichts gesagt.

Dazu ist zu bemerken, daß wir uns darum kümmern werden. Ich selbst habe Herrn Hirsch schon einmal darauf angesprochen. Er will meines Wissens hier bei diesem Erörterungstermin nicht auftreten. Das hat gewisse

Gründe. Sie haben es bemerkt - es gibt Verflechtungen unter den Organisationen.

Es dürfte Ihnen bekannt sein, in welcher Organisation Herr Hirsch tätig ist. Er ist aber auch Sprecher des Beirats. Nur ist diejenige Organisation, für die Herr Hirsch tätig ist, eben Sachbeistand auf der Einwender-Seite. Von daher kann Herr Hirsch nicht als Behörde auftreten. Das gibt zumindest gewisse Probleme.

Frau Schönberger (EW):

So ganz nachvollziehbar ist mir das nicht. Meines Wissens ist Herr Dr. Hirsch nicht als Gutachter auf Einwenderinnen-Seite bei diesem Verfahren aufgetreten. Er ist Sachverständiger in punkto Transport. Ganz speziell vertritt er die Studie des Beirates bezüglich des GRS-Gutachtens.

Mir ist nicht ganz klar, weshalb manche Organisationen sehr wohl auf beiden Seiten vertreten sein können. Man hat hier sehr oft auf der einen wie auf der anderen Seite BfS bzw. die Gesellschaft für Reaktorsicherheit angegliedert an den Antragsteller, während sie gleichzeitig auf der anderen Seite auf der Gutachter-Bank sitzt.

Für uns als Einwenderinnen ist es sehr wohl von Bedeutung, über die Presse in der Öffentlichkeit zu hören, daß es da eine grundlegende Studie gibt zu diesem Problem, das uns hier in der Region sehr beschäftigt. Nachdem die Transporte in dem Verfahren zumindest behandelt werden, müßte es auch möglich sein, jemand, der sich damit auseinandergesetzt hat als Sachverständiger des Umweltministeriums, der Behörde, auf diese Seite zu setzen, damit man sich als Einwenderin ein Bild machen kann, wie begründet die Bedenken, Einwendungen sind, oder ob vielleicht die GRS mehr überzeugt als Herr Dr. Hirsch.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Wenn Sie bei der Erörterung hier anwesend waren, wissen Sie, daß sich die Sachbeistände mit den entscheidenden Punkten der GRS-Studie schon reichlich auseinandergesetzt haben. Bei jedem Vortrag seitens der Sachbeistände/Einwender wird die GRS mit einbezogen. Die Diskussion, Auseinandersetzung mit dieser Studie findet also statt.

Zu den verfahrenstechnischen Fragen erlaube ich mir, das Wort dem Justitiar und Verhandlungsleiter Dr. Schmidt-Eriksen zu erteilen.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Wir gehen davon aus, daß Herr Dr. Hirsch nicht kommen möchte. Er ist Angehöriger und auch einer der führenden Köpfe der Gruppe Ökologie, wobei wir die interne Organisationsstruktur der Gruppe Ökologie nicht kennen. Es soll ja ein selbstverwalteter Betrieb sein, wenn ich das richtig mitbekommen habe. Das ist ein persönliches, privates Wissen von mir. Ich weiß jedenfalls nicht, ob es hierüber ein Amtswissen gibt.

Nunmehr jedenfalls, zu Protokoll gegeben, ist es auch Amtswissen geworden.

Die Gruppe Ökologie tritt einwenderseits als Sachbeistand auf. Herr Hirsch ist Angehöriger der Gruppe Ökologie. Wir möchten diese Verquickung nach Möglichkeit nicht, möchten da hinsichtlich der Besorgnis der Befangenheit jedenfalls keinen bösen Anschein geben. Es geht da nur um die Frage, ob ein dementsprechender böser Anschein erweckt würde, wenn ...

Dann bitte ich, Frau Schönberger, ein bißchen Verständnis für unsere Seite aufzubringen, daß wir in einem Punkt konsequent sein wollen: in der Beibehaltung unserer Rechtsauffassung, wo wir überregelt sind, wie Kollege Biedermann eingangs noch einmal erwähnt hat.

Wir nämlich meinen, es gehört hier zum Verfahren. Wir könnten natürlich sagen, wir sind überregelt, das gehört nicht zum Verfahren, also brauchen wir uns um solche Fragen, wie Besorgnis der Befangenheit oder Ausschluß, überhaupt nicht kümmern und laden den Kollegen Hirsch ein - es ist ja sowieso nicht einschlägig und relevant.

Damit könnten wir Ihnen entgegenkommen, hätten hier die Auseinandersetzung nicht, alles wäre zufrieden, der Schein gewahrt, die Harmonie gegeben. Das wollen wir aber nicht. Dann lieber den Konflikt mit Ihnen an diesem Punkt, um zu sagen, daß wir als Behörde da auch eine innere Konsequenz bewahren wollen.

Die nächste Frage ist dann: Wie läßt sich die Doppelstellung vereinbaren von Antragsteller und Amt? Die ist einfach auf Grund der gesetzgeberischen Struktur der Zuständigkeiten von Verwaltungsbehörden gegeben. Die hat der Gesetzgeber so gewollt, mit der müssen wir leben.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Ich kann Ihnen nur sagen: Nach meiner Rückfrage bei Herrn Hirsch legt er genau aus diesen Gründen keinen Wert darauf, hier anwesend zu sein. Sie können ihn selbst anrufen. Allerdings habe ich nicht geprüft, ob er diesen Samstag kann oder nicht.

Frau Schönberger (EW):

Ich gebe das Wort weiter an Herrn Dickel.

Dickel (EW):

Ganz so einfach ist es nicht, weil gerade von Sachbeiständen bisher über das Gutachten debattiert worden ist. Es ist selbstverständlich etwas anderes, wenn ein Gutachten, das immerhin von einer Einrichtung des Landes vorgestellt worden ist, auch von dieser Einrichtung selber hier im Verfahren vertreten und erläutert wird und auch wir Einwender die Möglichkeit haben, uns darauf zu beziehen.

Das ist ein prinzipieller Unterschied, auch sozusagen in der Faktizität dieses Gutachtens für dieses Verfahren

hier. Sollte das für Sie ein gravierender Hinderungsgrund sein, würde ich hilfsweise den Antrag stellen, daß ein anderes Mitglied des Ausstiegs-Beirates, respektive ein Beauftragter in der Funktion als Ausstiegs-Beirat, hier als Sachverständiger das Gutachten vorstellt und dann auch zur Diskussion bzw. Erörterung zur Verfügung steht. Das natürlich zu einem Zeitpunkt, der tatsächlich auch vorher bekannt ist, keinesfalls zu einem beliebigen.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Das ist kein Gutachten, denn der Beirat darf per Definition nicht als Gutachter im Verfahren tätig werden. Das ist eine Beratungsempfehlung des Beirates für das Haus außerhalb des Verfahrens, verfaßt von Herrn Hirsch. Das zunächst generell dazu.

Ihren Antrag werden wir dahingehend noch einmal prüfen. Die Entscheidung wird Ihnen später bekanntgegeben. Ich kann Ihnen jetzt sagen: Herr Hirsch wird nicht kommen. Und kein anderer des Beirates kann autorisiert werden, diese Stellungnahme zu vertreten.

Jetzt bitte ich Sie, zur Sache zu kommen.

Frau Schönberger (EW):

Erster Fragenkomplex: Es wird hier in dem Verfahren von verschiedener Seite aus von ganz bestimmten Szenarien geredet, z.B. dem Rangieren auf dem Rangierbahnhof Braunschweig, der Prozentzahl der Aufteilung (50 Prozent Bahn, Rest Straße) und vielen anderen derartigen Dingen.

Das hat natürlich erhebliche Auswirkungen, insbesondere z.B. der Rangierbahnhof Braunschweig, auf die Sicherheit und Gesundheit der Bevölkerung in Braunschweig. Er liegt ja relativ mitten in der Stadt, wo viele Menschen leben, mit Werken wie z.B. Siemens in der Nähe.

Mir stellt sich jetzt einfach die Frage: Wie kommt es denn, daß dieses Szenario so festgefügt ist, es müsse der Rangierbahnhof Braunschweig sein, auf dem die gesamten Rangiermaßnahmen für die Anlieferung von radioaktivem Material zum Schacht Konrad stattfinden. Gibt es denn keine anderen Möglichkeiten, das zu verteilen, wesentlich früher zu ganzen Zügen zusammenzustellen und direkt zum Schacht anzuliefern - also gar nicht über Braunschweig zu gehen?

Gibt es solche Möglichkeiten, die auch gefahrenminimierend wirken könnten? Wer entscheidet darüber? Ist es eine betriebsbedingte Geschichte der Deutschen Bundesbahn, daß dies über den Rangierbahnhof Braunschweig laufen soll? Ist es eine Vorstellung der Antragsteller? Wo wird entschieden, wie die Bewegungen des radioaktiven Materials hin zu Schacht Konrad stattzufinden haben?

stellv. VL Dr. Biedermann:

Sie meinen, welche Routen für den Transport gewählt werden?

Frau Schönberger (EW):

Ja. Und wie.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Das Problem haben wir gestern schon diskutiert. Der Stand: Es ist eigentlich Sache des Antragstellers. Der will hier keine Auskunft geben. Das hat zumindest die Fachbehörde des Bundesamtes für Strahlenschutz gesagt.

Ich werde kurz das Prozedere noch einmal abfragen. Im Prinzip ist das gestern schon thematisiert worden.

Zunächst frage ich hierzu den Antragsteller.

Dr. Brennecke (AS):

Wir haben unseren gestrigen Äußerungen keine neuen Aspekte hinzuzufügen. Danke.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Das verwundert mich nicht. Dann frage ich das Bundesamt für Strahlenschutz als Fachbehörde.

Dr. Cosack (GB):

Das Bundesamt für Strahlenschutz ist zuständig für die Beförderung radioaktiver Stoffe, insbesondere Kernbrennstoffe in diesem Falle.

Generell werden Transporte radioaktiver Stoffe nach einer gewissen Gesetzeslage gefahren, und zwar nach dem Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter.

Das ist in diesem Falle bei Schacht Konrad nicht anders, als dies mit radio-pharmazeutischen Präparaten geschieht. Zur Klarstellung: Die Studie Konrad ist eine Studie, die diese Abläufe der Beförderung von radioaktiven Stoffen noch einmal in einem besonderen Falle beleuchtet, um hier Ihren Befürchtungen nachzukommen und Ihnen in diesem speziellen Falle zu zeigen, was sich abspielt, wenn die radioaktiven Stoffe nach den bestehenden Regeln transportiert werden. Die Details dieser Regeln stehen in der Gefahrgutverordnung Straße, in der Gefahrgutverordnung Schiene. Beide sind hier anzuwenden.

Bezüglich dieses technischen Regelwerks gibt es von unserer Seite her gar keinen Spielraum. Insofern müssen Sie auch verstehen, daß wir hier wohl im Bundesamt für Strahlenschutz zuständig für die Beförderung radioaktiver Stoffe sind, gleichzeitig aber auch im Bundesamt für Strahlenschutz den Antragsteller haben für Konrad. Das sind jedoch zwei sachlich, fachlich und organisatorisch vollkommen getrennte Dinge, die im Bundesamt für Strahlenschutz getan werden.

Was ich sagen will: Diese Beförderungen werden nach der Gesetzeslage vollzogen. Die Studie Konrad hat insbesondere noch einmal gezeigt, daß diese Gesetzeslage vollkommen in Ordnung ist.

Es besteht gar kein Grund, hier jetzt in irgendeiner Weise den Schwerpunkt Braunschweiger Rangierbahnhof irgendwo anders hin zu verlagern, da

alles zeigt, daß die Sache sicher genug ist. Danke schön.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Schönen Dank. Frau Schönberger.

Frau Schönberger (EW):

Als Laie ist mir das, ehrlich gesagt, nicht so ganz klar. Mir ist nicht ganz klar, wieso es sicherer sein soll, die gesamten Waggons erst nach Braunschweig zu bringen, sie dort alle an einem Ort geballt zu behandeln und dann erst nach Schacht Konrad zu bringen. Die Häufigkeit trägt ja auch zu einer Gefährdungssteigerung bei. Gibt es denn keine andere Möglichkeit, bereits früher, an anderen Orten, die Teile zu dem Gesamtzug zusammenzustellen und direkt nach Schacht Konrad zu führen?

Wie ich die Gruppe Ökologie oder Wolfgang Neumann gestern verstanden habe, sehen sie auch eine Gefahrenminimierung darin, nicht den gesamten Rangiervorgang nach Braunschweig zu verlagern.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Das ist gestern in der Tat kontrovers diskutiert worden. Da gab es, wie auch bei anderen Aspekten, keine Einigung. Ich bitte noch einmal Herrn Dr. Schmidt von der Deutschen Bundesbahn um eine kurze Wiederholung des gestrigen Standes.

Dr. Schmidt (DB):

Es muß rangiert werden. Man sollte sich darüber unterhalten, ob es Probleme beim Rangieren gibt; wenn ja, welche; wie groß sind die Gefahren dabei. Die Zahl der Rangiervorgänge bleibt sicherlich im großen und ganzen konstant. Deswegen ist aus Sicht der Bundesbahn, vor allem aus meiner Sicht, unter Strahlenschutzaspekten die Frage nicht relevant, wo rangiert wird. Sie verlagern das Problem nur an eine andere Stelle.

Es ist besser, dies aus unserer Sicht in Braunschweig zu machen. Geschieht das konzentriert an einer Stelle, gibt es viel mehr Möglichkeiten im Rahmen der Personalschulung, im Rahmen besonderer Maßnahmen vor Ort, als das flächenverteilt irgendwo mit vielen Personen der Fall wäre. Je weniger Personen beteiligt sind und je besser diese ausgebildet sind, um so größer sehe ich den Sicherheitsvorteil. Danke schön.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Gut. - Herr Dickel!

Dickel (EW):

Herr Dr. Biedermann, ich würde Sie bitten, nicht immer alles so zu behandeln, als wenn es schon klar wäre.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Das ist nicht klar, aber das ist gestern ausreichend erörtert worden; da können Sie Herrn Neumann fragen. Darum geht es.

Dickel (EW):

Dann will ich Ihnen erläutern, was dahinter steckt. Es geht nicht nur um die Frage, wie die Sache abläuft und festgelegt ist, sondern es geht natürlich auch um die Frage - wenn man in der rechtlichen Bewertung der Transportfrage unterschiedlicher Auffassung ist -, an welchen unterschiedlichen Stellen sich möglicherweise welche Regelungsbedürfnisse ergeben könnten. Unter dem Gesichtspunkt ist es schon nicht ganz selbstverständlich - und das ist mir bisher auch nicht klar geworden, schon gar nicht aus den Beiträgen bisher -, welche Qualität die Festlegung auf Braunschweig hat.

Vorhin war von der Gesetzeslage die Rede. Das klang ja gerade so, als ob Braunschweig zwingend wäre. Das ist es aber sicherlich nicht. Auf der anderen Seite ist es aber auch nicht beliebig. Also: Wie hoch und von welcher Qualität ist die Bindung an Braunschweig? Wäre Braunschweig durch einen beliebigen anderen Bahnhof ersetzbar, beispielsweise durch Seelze? Wäre es beliebig möglich, konzeptionell zu ändern und zu sagen: Von jeder Anlage, von der der Müll angeliefert wird, wird das in jedem einzelnen Waggon zum Schacht gebracht? Oder ist das nicht beliebig und, wenn nein, warum nicht? Das ist eine ganz konkrete Frage, die mir - ich habe leider nicht alle Tage verfolgen können - aus dem, was ich an Zusammenfassung kenne, nicht deutlich geworden ist. Das ist für mich schon ganz entscheidend.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Das ist richtig, Herr Dickel, aber bitte verstehen Sie, da müssen wir das Rad nicht neu erfinden. Das ist hier schon erörtert worden. Darum bitte ich die Gutachter bzw. die Fachbehörden um kurze Auskunft. Aber mehr können wir nicht machen. Es ist hier schon erörtert worden. Ja? - Gut. Dann gebe ich das Wort zunächst an die Deutsche Bundesbahn und danach an die Gesellschaft für Reaktorsicherheit.

Dr. Schmidt (DB):

Wir können keine Vorteile darin erkennen, den normalen Betriebsablauf bei der Bundesbahn bei der Behandlung von Gefahrgütern zu ändern, um an anderer Stelle mit erhöhtem Aufwand zu rangieren. Wenn es dadurch irgendwelche Vorteile gäbe - sei es im Rahmen der Sicherheit, oder sei es im Rahmen des Strahlenschutzes -, sind wir gern bereit, darüber nachzudenken und die entsprechenden Maßnahmen einzuleiten. Aber im Augenblick sind die Vorteile, die aus Ihrem Wunsch, auch an anderer Stelle zu rangieren und die Züge an anderer Stelle zusammenzuführen, erwachsen, nicht erkennbar. - Danke schön.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Schönen Dank. - Dann bitte ich kurz Herrn Lange von der GRS um Stellungnahme.

Dr. Lange (GB):

Ich darf noch einmal kurz wiederholen: Das Ziel der Transportstudie Konrad war, die Transporte sicherheitsmäßig zu bewerten. Wir waren bestrebt, in diesem Zusammenhang möglichst plausible Annahmen zu treffen und diese gleichzeitig so festzulegen, daß sie bezüglich dessen, was man in der Realität zu erwarten hat, abdeckend sind, so daß auf dieser Basis die Situation speziell durch Dritte beurteilt und bewertet werden kann. In diesem Zusammenhang sprach von der gesamten Abwicklung her - so wie sie uns auch von der Deutschen Bundesbahn mitgeteilt worden ist - alles dafür, daß Regelgüterzüge - also nicht Ganzzüge - über den Rangierbahnhof Braunschweig geführt werden. Wir haben dessen Unfallstatistik zugrunde gelegt, wir haben für den bestimmungsgemäßen Transport die dortigen Randbedingungen zugrunde gelegt. Wenn man das auf andere Rangierbahnhöfe oder andere Gegebenheiten übertragen will, kann man ausgehend von diesem Ergebnis in Braunschweig extrapolieren. - Vielen Dank.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Dickel, Frau Schönberger, Sie haben das Wort!

Frau Schönberger (EW):

Für den Fall, daß es im Planfeststellungsbeschluß keine Regelung gibt, daß der Güterbahnhof Braunschweig in den Status einer kerntechnischen Anlage erhoben wird, habe ich die Frage, in welchem Rahmen die Sicherheit der dort Beschäftigten und der Anwohner sichergestellt werden soll. Das BfS weist immer darauf hin, daß es für die Transporte gesonderte Genehmigungsverfahren gibt. Gibt es in diesen Genehmigungsverfahren Auflagen, die sich speziell auf die Situation des Rangierbahnhofs Braunschweig beziehen - also nicht ganz generelle, sondern solche, die die Situation selbst beurteilen -, oder ist es sogar die Bahn selbst, die Schutz-, Vorsorge- und Überwachungsmaßnahmen trifft - natürlich auf beliebiger Strecke, aber eben wegen dieser Zusammenballung auch im Güterbahnhof Braunschweig -, die sozusagen dort überwacht und sich darum kümmert?

stellv. VL Dr. Biedermann:

Dazu befragen wir die Bundesbahn und danach das Bundesamt für Strahlenschutz. Herr Dr. Schmidt, Sie als erster!

Dr. Schmidt (DB):

Es ist sicherlich nicht daran gedacht, das Gelände des Rangierbahnhofs zu einer kerntechnischen Anlage zu erklären. Dazu besteht auch gar keine Notwendigkeit. Selbstverständlich werden - wie alle betrieblichen Vorgänge - im Rahmen des Arbeitsschutzes auch die Vorgänge auf dem Rangierbahnhof Braunschweig von dem betrieblichen Strahlenschutz der Bundesbahn und auch von der Aufsichtsbehörde über den Transport Schiene sorgfältig zu überwachen sein. Falls

Maßnahmen notwendig sind, werden diese eingeleitet. -
Danke.

stellv. VL Dr. Biedermann:
Herr Dr. Cosack!

Dr. Cosack (GB):
Ich möchte ergänzen: Genau das ist richtig. Wir haben hier die Teilung. Sofern es um Kernbrennstoffe geht, sind wir die Genehmigungsbehörde. Für die Genehmigung dieser Transporte ist der NMU in Niedersachsen zuständig. Die Teilung geht so, daß die Aufsicht von der Bundesbahn durchgeführt wird und Strahlenschutzfragen von der Aufsicht der Bundesbahn geregelt werden.

stellv. VL Dr. Biedermann:
Die Genehmigungsbehörde - Herr Cosack, da muß ich Sie berichtigen - für keine Kernbrennstoffe ist nicht das MU, sondern sind die Gewerbeaufsichtsämter.

Dr. Cosack (GB):
Für sonstige radioaktive Stoffe ist es genehmigungsfrei, wenn es auf der Bundesbahn geht.

stellv. VL Dr. Biedermann:
Die Gewerbeaufsichtsämter, über die wir die Aufsicht haben.

Dr. Cosack (GB):
Das ist richtig.

stellv. VL Dr. Biedermann:
Frau Schönberger!

Frau Schönberger (EW):
Untersuchen die Gewerbeaufsichtsämter auch die besondere Situation auf dem Rangierbahnhof Braunschweig, oder genehmigen sie, daß der Transporteur transportieren darf?

stellv. VL Dr. Biedermann:
Herr Dr. Cosack!

Dr. Cosack (GB):
Um die Sache noch einmal klarzumachen: Wir als Bundesamt sind zuständig für die Erteilung der Genehmigung für die Beförderung von Kernbrennstoffen und Großquellen. Sonstige radioaktive Stoffe auf der Schiene bedürfen keiner Genehmigung. Das ist auch häufig genug hier gesagt worden; das ist kein Geheimnis. Warum hat der Gesetzgeber das so gemacht? Da spielt die Tatsache eine Rolle, daß die Bundesbahn eine bundeseigene Behörde mit Beamten ist. So wird das gesehen, daher kommt das. Aber die ganze Sache wird weiterhin geregelt von der - ich sage es noch einmal - Aufsicht der Bundesbahn, BZA Minden.

Frau Schönberger (EW):

Es tut mir leid, wenn es mir immer noch nicht so ganz klar geworden ist. Wenn der Rangierbahnhof Braunschweig nicht den Status einer kerntechnischen Anlage hat, so gelten meines Wissens die Grenzwerte der Strahlenschutzverordnung, die für die Beschäftigten in kerntechnischen Anlagen gelten, für die Beschäftigten der Deutschen Bundesbahn auf dem Rangierbahnhof nicht. Wenn ich damit falsch liege, bitte ich, mich zu berichtigen.

Wenn ich das so zusammenfasse, ist es doch eigentlich so, daß überhaupt niemand mit tatsächlichen Maßnahmen - nicht nur mit einer Erklärung "Wir sorgen immer für die Sicherheit unserer Beschäftigten" - überwacht, welcher kontinuierlichen, dauernden, ständigen radioaktiven Bestrahlung die Beschäftigten der Deutschen Bundesbahn beim Rangierbahnhof Braunschweig bzw. die Bevölkerung in der Umgebung tatsächlich - also nicht errechnet in irgendwelchen Prognosen oder Studien nach dem Motto "Es müßten im Durchschnitt ungefähr bei so und so viel liegen" - ausgesetzt sind.

Wir wissen alle, daß auch ständige radioaktive Niedrigstrahlung zu erheblichen gesundheitlichen Schädigungen bis hin zu Todesfällen führen kann. Die Frage ist: Sehe ich es richtig, daß dort nichts überprüft wird, daß es keine Dosimeter gibt, daß es keine ständigen Kontrollen gibt, daß die Grenzwerte - wenn überhaupt welche gelten - eingehalten werden usw.?

stellv. VL Dr. Biedermann:
Herr Dr. Schmidt!

Dr. Schmidt (DB):
Im Rahmen des betrieblichen Arbeitsschutzes werden sämtliche Bedienstete der Deutschen Bundesbahn, sobald sie mit radioaktiven Stoffen im Rahmen des Transportes zusammenkommen, selbstverständlich entsprechend überwacht. Alle Mitarbeiter der Deutschen Bundesbahn, die mit dem Transport radioaktiver Stoffe in Zusammenhang stehen, sind entsprechend ihrer Aufgabe im dienstlichen Bereich geschult und werden von uns auch strahlenschutzmäßig überwacht.

Strahlenschutz, möchte ich aber sagen, ist eine Strategieaufgabe. Man fängt nicht an, läuft mit einem Meßgerät irgendwo hin und guckt, ob da was los ist, sondern Strahlenschutz ist eine Vorsorge, die der Arbeitgeber für seine schutzbefohlenen Angestellten und Bediensteten zu treffen hat.

Das heißt: Erst werden selbstverständlich theoretische Abschätzungen gemacht, um die Schwerpunkte des Strahlenschutzes festzustellen. Dann - und da haben Sie völlig recht - ist es notwendig, diese mathematischen Abschätzungen und Planungen meßtechnisch zu überprüfen. Falls Maßnahmen notwendig sind, sind diese schon vorab einzuleiten. Das heißt, es ist nicht erst abzuwarten, bis man die hohen Dosen mißt, son-

dern es ist von vornherein Aufgabe des Arbeitgebers, Strahlenschutz zu betreiben, so daß die Mitarbeiter der Bahn nicht in irgendeiner Art und Weise gefährdet werden.

Zu dieser Fürsorge, die die Bundesbahn den Mitarbeitern gegenüber hat, ist sie selbstverständlich auch gegenüber den Personen, die sie befördert, und den Anwohnern, die an der Strecke wohnen, verpflichtet. Wir als Bundesbahn sehen uns in der Verantwortung für die Anwohner, die an so einer Strecke wohnen, und sei es auch nur, um sie zu informieren, in welcher Größenordnung die Gefahr ist, in der sie sich glauben oder in der sie sich tatsächlich befinden, zu beschreiben.

Die Aufsichtsbehörde bei der Bundesbahn hat eine ganz andere Tätigkeit. Sie betrachtet alle Probleme, die vom Transport her kommen, und hat in dem Sinne zusätzlich noch einmal die gleiche Aufgabe: sich darum zu kümmern, welche Folgewirkungen das auf die Bediensteten, auf die Anwohner an den Bahnstrecken und auch auf die Passagiere, die bei der Bahn befördert werden, hat. Das heißt: Auch die Bundesbahn in ihrem Strahlenschutz steht nicht ganz allein da, sondern wird in dem Sinne noch einmal von ihrer zuständigen Aufsichtsbehörde in ihrer Tätigkeit überwacht, weil es notwendig ist.

Wenn die Bundesbahn genehmigungsfrei befördern will, wie sie es jetzt nach § 9 tut, hat sie eine ganze Reihe von Aufgaben zu erfüllen. Eine der Aufgaben ist die Überprüfung der Zuverlässigkeit. Die Zuverlässigkeit ist ständig und immer wieder zu überprüfen. Zur Zuverlässigkeitsprüfung der Deutschen Bundesbahn gehört es eben auch, daß sie einen zuverlässigen und ausreichenden Strahlenschutz für die Bediensteten und für alle, die mit dem Transport zusammenkommen, durchführt. - Danke.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Schönen Dank, Herr Dr. Schmidt. - Ich möchte nur den Hinweis in die Runde geben, daß genau dieser Punkt morgen bei der vertiefenden Erörterung der Einwendungen des DGB in epischer Breite angesprochen werden wird. - Herr Dickel, Frau Schönberger!

Frau Schönberger (EW):

Ich möchte noch einen Punkt in diesem Bereich ansprechen. Was Sie sagen, klingt sehr vorsorglich. Nur hat man gestern zum Beispiel gemerkt, daß Sie für den Fall, daß bei einem Unfall etwas passiert, einfach sagen: Die Container sind sicher, bzw. wenn sie auseinandergehen, entweicht kaum Radioaktivität. Das ist sozusagen eine Grundannahme von Ihnen. Wenn man diese Grundannahme haben kann, kann man aber auch die Grundannahme haben, daß es die und die Oberflächendosisleistung gibt. Daß die Belastung der Anwohner bzw. der Beschäftigten gering ist, ist auch nur eine Annahme.

Meine Frage geht zur Verifizierung dieser Annahmen. Das eine ist, zu berechnen oder anzunehmen, wie hoch die austretende Radioaktivität ist. Das andere ist, wenn es denn passiert, zu messen. Ich denke, daß es eine ganz wichtige Aufgabe ist, mindestens die Beschäftigten - von da aus kann man auch Rückschlüsse auf die Belastung der Anwohner ziehen - mit Dosimetern auszurüsten, um messen zu können, ob es stimmt, was man glaubt, daß der Anlieferer zuverlässig ist.

Man weiß es doch nicht. Es kann doch auch sein, daß - nicht einmal vorsätzlich - die Belastung durch bestimmte Gebinde viel höher ist, als man angenommen hat. Wir haben im letzten Jahr so oft gemerkt, wieviel mit Annahmen hinsichtlich der anzuliefernden Gebinde gearbeitet wird und wie wenig tatsächlich kontrolliert wird. Und so, denke ich mir, ist doch da, wo geballt direkt eine große Menge von Menschen betroffen ist - - - In dem Szenario der Gruppe Ökologie, das diese 1987 für die Stadt Vechelde erstellt hat - das mögliche, nicht die schlimmsten, aber mögliche Auswirkungen von Unfällen darstellt -, war dazu lesen: in ein bis zwei Kilometer Evakuierung der Bevölkerung und Abtragungen von Bodenschichten. Ein bis zwei Kilometer am Rangierbahnhof Braunschweig die Bevölkerung zu evakuieren, wäre eine etwas größere Maßnahme.

Ich denke mir, man müßte schon die Realität überprüfen und nicht immer nur, gerade, wo es um solche Stoffe geht, mit Annahmen oder sozusagen einem Vertrauensvorschuß arbeiten. - Ansonsten will ich das Wort an Herrn Dickel weitergeben.

Dickel (EW):

Ich habe noch eine konkrete Frage zu der Zusammensetzung der zu transportierenden Stoffe. Da ein erheblicher Teil des Mülls, der nach Konrad angeliefert wird, aus dem Ausland kommen wird - sowohl aus dem der deutschen Atomenergienutzung zuzurechnenden Teil als auch, wenn Konrad genehmigt werden würde, aus anderen Ländern und deren Nutzung -, ist die Frage, wie die Bahn als Transporteur selber in der Lage ist, zu kontrollieren, was das kommt. Im Prinzip gibt es nur das Absenderschreiben, die Deklaration. Je weiter weg der Standort liegt - in einem anderen Hoheitsgebiet -, desto mehr ist nach all den Erfahrungen der letzten Jahre die Frage, wie weit das ausreichend ist.

Mittlerweile gibt es einen Vorschlag über eine Verordnung für die Verbringung radioaktiver Stoffe: keine Grenzkontrollen und in der Gemeinschaft auch keine diskriminierenden Kontrollen. Das heißt: Auch die Weitergabe dieser Stoffe passiert ausschließlich durch eine Erklärung der annehmenden Stelle, daß sämtliche gesetzliche Regeln eingehalten werden. Da frage ich mich natürlich schon, wie Sie als Bahn, als Transporteur, kontrollieren können. Und das ist entscheidend dafür, daß Sie auch nach außen hin die

Verantwortung dafür übernehmen, was Sie transportieren können, kontrollieren können und kontrollieren werden, was tatsächlich Bestandteil des Mülls ist, der aus anderen Ländern der EG nach Deutschland kommt.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Gut. Zunächst zu Frau Schönberger. Sie haben vom bestimmungsgemäßen Betrieb gesprochen, sind dann auf Unfälle und Störfälle hinaus und haben das Gutachten der Gruppe Ökologie in bezug auf Vechelde von 1987 zitiert. Das kann die Gruppe Ökologie nachher vielleicht selbst darlegen, davon habe ich bislang noch nichts gehört. Ich nehme an, die Frage ging dahin: Verfügt die Bundesbahn über Erfahrungen im Umgang mit radioaktiven Transporten, die eine derartige Extrapolation auf die Belastungen der Bahnarbeiter und auch der Anwohner des Rangierbahnhofs vorausschauend zulassen?

Dann zu den Äußerungen von Herrn Dickel. Das haben wir hier schon öfter diskutiert. Die Genehmigungsbehörde hat hinsichtlich der Abfallströme aus dem Ausland - speziell aus den Wiederaufarbeitungsanlagen - ganz klar die Auffassung, daß diese per Produktkontrolle durch unabhängige Gutachter zu prüfen sind. Die Philosophie ist die: Es dürfen überhaupt nur solche Gebinde auf die Reise geschickt werden, die den Bestimmungen entsprechen, und nicht andere. Das, was für die französische Bevölkerung gilt, gilt für die hiesige genauso und umgekehrt.

Gleichwohl gebe ich das Ganze weiter an Herrn Dr. Schmidt mit der Bitte um ergänzende Ausführungen.

Dr. Schmidt (DB):

Wir müssen immer zwischen dem bestimmungsgemäßen Transport, also ohne Unfall, und dem Transport, bei dem es zu einem Unfall kommt, unterscheiden. Meine eben gemachten Aussagen bezogen sich auf den bestimmungsgemäßen Transport.

Ihre Frage jetzt: Wer ist für den Inhalt der Verpackung verantwortlich? Stimmt das auch? Wer überprüft das? Die Bundesbahn oder wer sonst?

Für die ordnungsgemäße Verpackung beim Transport radioaktiver Stoffe ist erstens der Absender zuständig. Er unterschreibt mit seinem Namen, daß dieses der Gefahrgutverordnung Eisenbahn oder Straße entspricht. Ansonsten kann dieses Gut nicht befördert werden.

Der Inhalt und die Verpackung werden im Prinzip zweimal überprüft. Einmal der Verpackungsvorgang im Rahmen der Umgangsgenehmigung; nur derjenige kann radioaktive Stoffe verpacken, der eine Umgangsgenehmigung dazu hat. Die zuständige Behörde, die auch die Umgangsgenehmigung erteilt, ist verantwortlich für das ordnungsgemäße Verpacken.

Zweitens zählt im Rahmen des Transportes auch das Verpacken und das Auspacken zur Beförderung. Das heißt, auch die zuständige Aufsichtsbehörde, die

die Beförderung überwacht, hat die Möglichkeit, sich davon zu überzeugen - beim Verpacken und beim Auspacken -, daß der Inhalt ordnungsgemäß und auch richtig deklariert ist.

Hier sind also zwei Institutionen, die voneinander unabhängig agieren. Sogar drei. Einmal der Absender, einmal die im Rahmen der Umgangsgenehmigung zuständige Behörde und einmal die im Transport zuständige Behörde. Sie sind für das ordnungsgemäße Verpacken zuständig und überprüfen dies.

Ich darf Ihnen sagen, daß die Deutsche Bundesbahn im Rahmen ihrer Aufsichtstätigkeit 50 Prozent aller genehmigungspflichtigen Transporte überwacht. 50 Prozent aller Transporte, die genehmigungspflichtig sind, werden bei der Deutschen Bundesbahn von der zuständigen Aufsichtsbehörde kontrolliert. Das ist ein Prozentsatz, der sicherlich sonst nirgendwo in dieser Höhe vorkommt. Sie können daraus ersehen, wie ernst die Aufsichtsbehörde ihre Tätigkeit nimmt. Danke.

Dickel (EW):

Eine ganz kurze Frage. Die Bahn hat also aus Ihrer Sicht keine eigenständige Verantwortung dabei, sondern führt nur aus. Kontrolliert wird von anderer Seite.

Wir begrüßen natürlich die Philosophie von Herrn Dr. Biedermann, daß das alles ordnungsgemäß und sauber passiert. Nur, die Realität ist eine andere, wie wir alle wissen.

Das heißt, die Regel sind gemischte Transporte, es werden also auch andere Sachen transportiert. Das ist sozusagen auch quasi Bestandteil des bestimmungsgemäßen Betriebes.

Unser Interesse ist natürlich zu wissen, wie weit Sie als Bahn sozusagen selber meinen garantieren zu können, daß das aufgeführte Transportgut drin ist; aus Ihrem Betrieb heraus, wie Sie mit dem, was Sie transportieren, umgehen, das überprüfen, kontrollieren.

Das ist nicht der Fall. Wir haben natürlich im Grunde nicht erwartet, daß Sie das sagen würden. Aber darum geht es. Das heißt de facto, da die Philosophie von Herrn Biedermann sehr schön ist, aber mit der Realität nichts zu tun hat, daß man davon ausgehen muß, daß es einen erheblichen Anteil von falsch deklarierten Transporten geben wird, die zum Teil in den 50 Prozent nicht kontrollierten Transporten enthalten sind. Sie stellen sozusagen ein eigenständiges Gefahrenpotential dar. Vielen Dank.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Dickel, das ist nicht meine Philosophie. Die Philosophie ist hier diskutiert worden. Es ist kontrovers diskutiert worden, wer was kontrolliert, welche Sachverständigen im Ausland kontrollieren. Da hat es Auseinandersetzungen gegeben. Da gibt es unterschiedliche Auffassungen. Wie gesagt, das ist nicht meine Philosophie.

Was Sie für einen bestimmungsgemäßen Betrieb halten, ist Ihre Sache. Sollte es einen

Planfeststellungsbeschluß geben, dann hat der eindeutig zu sein. Sonst ist das hier zu überprüfen und zu überdenken.

Mischung im bestimmungsgemäßen Betrieb, das ist Ihre Auffassung. Entscheidend sind bei der Konditionierung der Wiederaufarbeitungsanlage die Abfallströme, die hierher kommen, davon ging ich aus, darauf bezog sich meine Äußerung. Wir haben in Punkt 2 ausgehend diskutiert, daß eine ordentliche Produktkontrolle durch unabhängige Sachverständige gewährleistet sein muß.

Jetzt ist Ihre Frage: Trotzdem ist es möglich, daß dies umgangen werden kann. Wie kann es dann beim Transport noch einmal kontrolliert werden? Das gebe ich an die Deutsche Bundesbahn weiter.

Dickel (EW):

Darf ich dazu noch etwas sagen. Wir waren im letzten Jahr doch beim gleichen Erörterungstermin. Genau diese Frage war sehr problematisch: Wie wird beispielsweise in Frankreich die Verpackung von Müll kontrolliert? Das Problem geht natürlich weiter. Das ist keine Sache, die nur in Frankreich abläuft.

Wir legen darauf Wert, die sehr viel weitergreifende Bedeutung von Konrad im Rahmen der internationalen Nützung dieser Anlage festzustellen, aber auch vor dem Hintergrund dessen, was im Augenblick an politischer Diskussion über Atomnutzung läuft. Da fällt ganz klar das Stichwort Internationalisierung. Das heißt, ich habe natürlich ganz andere Abfallströme, bei denen der Antragsteller nicht jeweils dezidiert auch gewährleisten kann, daß das tatsächlich in der Weise kontrolliert wird, wenn das schon in Frankreich, wo eine sehr große Menge an Müll herkommt, auf große Probleme stößt.

Ein nicht kontrollierter Raum in einem so problematischen Bereich führt de facto dazu - ich weiß nicht, warum ich da falsch liegen sollte, alle Erfahrungen mit Müll, mit anderen Sachen auch in Deutschland selber, zeigen es -, daß ein erheblicher Anteil des Normalbetriebes etwas anders läuft, als es vielleicht Sinn und Geist des Beschlusses ist.

Dann wäre es doch weltfremd, wenn man den Tatsachen nicht ins Auge sehen und das auch nicht tatsächlich als Problem benennen würde. Für die Menschen, die an der Strecke wohnen, beispielsweise im Umkreis von ein paar hundert Metern oder einem Kilometer vom Güterbahnhof Braunschweig, ist das schon von entscheidender Bedeutung.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Dickel, ich kann Ihr Mißtrauen verstehen. Ich kann es Ihnen auch nicht nehmen.

Wir hatten damals eine längere Diskussion, daß im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens es der Genehmigungsbehörde darauf ankommt, quasi Verträge dahingehend zu sehen, daß die Gewährleistung durch unabhängige Sachverständige, die von allen Seiten als unabhängig anerkannt werden, übernommen wird.

Da hat der Antragsteller mich nach der Rechtsgrundlage gefragt, und so weiter. Da gab es unterschiedliche Auffassungen. Ich habe hier die Position der Genehmigungsbehörde dargestellt. Das vorab.

Jetzt noch einmal an die Aufsichtsbehörde für die Transporte bei der Bundesbahn.

Dr. Schmidt (DB):

Ich kann Ihre Äußerungen nicht ganz nachvollziehen. Habe ich Sie richtig verstanden, daß Sie sozusagen einen bewußten Fehler oder auch unabsichtlichen Verstoß gegen bestehende Vorschriften beim Verpacken durch den Absender voraussetzen? Leitet sich daraus Ihre Frage ab, was macht die Bundesbahn? Kann es die Bundesbahn feststellen, wenn der Inhalt nicht der Deklaration entspricht? War das Ihr Anliegen?

Dickel (EW):

Die Frage ergibt sich daraus, daß die Stoffe, die transportiert werden, so problematisch sind und daher ein Höchstmaß an Gewährleistung benötigt wird. Erfahrungsgemäß ist sie nicht gegeben, da die Kontrollen um so geringer werden, je weiter sie von dem Zielpunkt entfernt sind.

Deswegen die Frage sozusagen nach der Kontinuität der Kontrolle zu dem Zeitpunkt, wo die Bahn diese Sache transportiert. Und zwar vor dem Hintergrund, daß es staatliche Kontrollen beispielsweise an der Grenze nicht gibt, Transporte sich ja beispielsweise längere Zeit auf verschiedenen Bahnhöfen aufhalten, umgestellt werden und so weiter. Sie können natürlich sagen, da haben wir irgendwelche Zäune herum, da kann keiner was machen.

Die Frage ist im Grunde: Gibt es von Ihnen eine eigenständige qualitative und quantitative Kontrolle? Können Sie guten Gewissens jemand, der in der näheren Umgebung des Hauptgüterbahnhofes Braunschweig wohnt, garantieren, daß das, was auf dem Zettel steht, tatsächlich auch drin ist? Können Sie sagen, selbstverständlich, das kann ich? Oder ist es nicht vielmehr so, daß Sie lediglich davon ausgehen, einfach unterstellen, daß ein bestimmungsgemäßer Betrieb stattfindet und das, was auf dem Zettel steht, auch wirklich so kommt?

Dr. Schmidt (DB):

Wir müssen davon ausgehen, im ersten Schritt, daß das, was nun von den staatlichen Behörden überprüft ist und uns der Absender ordnungsgemäß übergibt, von der Bundesbahn auch so befördert werden kann.

Es ist normalerweise nicht üblich, während des Transportes einen Behälter zu öffnen und dessen Inhalt zu überprüfen. Dazu benötigte man im Prinzip auch eine Umgangsgenehmigung. Das würde gegen mehrere Gesetze verstoßen.

Es sei denn, es kommen die Papiere abhanden oder eine Verpackung ist nicht mehr dem Empfänger zuzustellen. Dann ist die Bundesbahn in ihren technischen

Möglichkeiten durchaus in der Lage, hier den Inhalt zu überprüfen und die Dinge festzustellen, wie Sie sich das vorstellen.

Aber das ist nicht das übliche Verfahren. Das übersteigt bei weitem das, was der Spediteur in seiner Verantwortung zu überprüfen hat. Diese Überprüfungen, die Sie fordern, sind Aufgabe der Behörden, die für das Verpacken und das Auspacken des Gebindes zuständig sind.

Was die Bundesbahn oder die Aufsichtsbehörde beim Transport überprüft, sind die strahlenschutzrelevanten Größen, das heißt, die Dosen an der Oberfläche, die Kontaminationsfreiheit des Gebindes, die Zulassung des Behälters, die ordnungsgemäße Verpackung - alles das, was der sicheren Beförderung dient, wird überprüft.

Aber wenn Sie Zweifel haben am Inhalt, das kann im Prinzip nur beim Empfänger überprüft werden.

stellv. VL Dr. Biedermann:
Schönen Dank.

Frau Schönberger (EW):

Noch eine kurze Sache. Herr Dickel hat auch noch eine.

Ich wollte von der Bundesbahn gerne wissen, wie viele Transporte mit radioaktiven Abfällen zur Zeit, also heute, über den Rangierbahnhof Braunschweig laufen.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Schmidt, können Sie direkt darauf eine Auskunft geben?

Dr. Schmidt (DB):

Mir ist kein Transport bekannt. Ich wüßte nicht, wo er herkommen und wo er hingehen sollte.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Dickel.

Dickel (EW):

Ich habe eine Frage, die Sie vielleicht gar nicht sofort beantworten können. Ich habe einen Artikel gefunden von 1988. Dort geht es um einen Brennelemente-Transport. Ich bitte Sie, mir nicht zu erklären, daß es Unterschiede gibt in den Genehmigungsverfahren. Das ist nicht die Frage.

Da steht unter anderem ein Hinweis darauf, daß bereits ein Ordnungswidrigkeiten-Verfahren gegen die Bahn wegen eines nicht angemeldeten Transportes gelaufen ist.

Die Frage, die sich damit verbindet: Wie kann es überhaupt vorkommen, daß ein Transport von schon abgebrannten Brennelementen nicht angemeldet wird? Ist der sozusagen in der Registratur verlorengegangen? War das ein administrativer Fehler oder was hat dahintergesteckt?

Mir ist schon klar, daß Sie das wahrscheinlich hier auf die Schnelle jetzt nicht beantworten können. Ich würde das aber gerne irgendwann erklärt bekommen.

stellv. VL Dr. Biedermann:
Herr Schmidt.

Dr. Schmidt (DB):

Ich müßte dazu ein paar nähere Einzelheiten von Ihnen wissen. Wir können das sicherlich in der Pause miteinander besprechen. Wir können uns darüber unterhalten und das dann der Allgemeinheit vortragen.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Klären Sie das bitte bilateral. Falls das wesentlich ist, kann es der Rest gern auch erfahren. Das ist kein Problem.

Noch eine Wortmeldung von Frau Schermann. Fragen zum Transport. Doch zuerst Frau Schönberger. Haben Sie das abgesprochen?

Frau Schönberger (EW):

Die Frage, daß jemand vom Ausstiegs-Beirat dazu Stellung nimmt, war noch nicht erledigt. Ich möchte aber auf jeden Fall noch auf weitere Punkte der Einwendungen, die ich in Verbindung mit dieser Studie vom Ausstiegs-Beirat vertrete, eingehen. Nicht, daß jetzt gesagt wird, die Einwendung ist jetzt abgeschlossen.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Nein. Sie wissen ja, wann welche Tagesordnungspunkte vorgesehen sind.

Herr Neumann, bitte.

Neumann (EW-SZ):

Sachbeistand für die Kommunen Seelze, Hannover, Vechelde, Braunschweig, Lengede und für die Umweltschutzorganisation Greenpeace.

Ich habe eben mit Frau Schermann abgesprochen, daß sie dann doch im Anschluß an unsere Einwendungen heute nachmittag oder abend ihre Fragen stellt.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Eine kurze Zwischenfrage. Ich möchte von Frau Schermann den Zeitbedarf wissen.

Frau Schermann (EW):

Das mag ich nicht entscheiden. Es sind 34 Fragen. Es hängt von den Antworten ab.

stellv. VL Dr. Biedermann:

An wen richten Sie Ihre Fragen? An den Antragsteller?

Frau Schermann (EW):

An den Antragsteller, an die Gutachter.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Gut, an alle Verfahrensbeteiligte, außer Einwender.

Frau Schermann (EW):

Ja.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Dann Herr Neumann.

Neumann (EW-SZ):

Zu der eben von Frau Schönberger gestellten Frage des Transportes radioaktiver Stoffe über den Rangierbahnhof heutzutage. Ich habe in Erinnerung, daß über den Rangierbahnhof z.B. Transporte abgewickelt werden, die entweder von oder zu Amersham-Buchler gehen, wo z.B. Strahlenquellen hergestellt werden, wo z.B. konditioniert wird für verschiedene Ablieferer, bevor die medizinischen und industriellen Abfälle zu den Landessammelstellen kommen. Von daher glaube ich, daß heute schon eine Reihe radioaktiver Transporte über den Rangierbahnhof Braunschweig geht.

Ich habe auch ganz dunkel in Erinnerung - bin mir da aber sehr unsicher -, daß der Rangierbahnhof Braunschweig bezüglich Strahlenbelastung auch schon einmal in einem Überprüfungsprogramm der Bundesbahn enthalten war.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Schmidt, Amersham-Buchler. Bekommen die Container mit radioaktiven Stoffen angeliefert oder handelt es sich nur um Frachtgut?

Dr. Schmidt (DB):

Die Ausführungen sind richtig. Es werden natürlich im Rahmen der nicht zu genehmigenden Transporte dort Quellen im Rahmen der Radiographie oder sonstige radioaktive Quellen zugeführt und auch versandt.

Der Bahnhof Braunschweig ist auch schon mehrfach im Rahmen des betrieblichen Strahlenschutzes, wie viele andere Bahnhöfe und Gepäckannahmestellen, überprüft worden.

Ich kann den Ausführungen nur zustimmen.

Neumann (EW-SZ):

Das ist auch ein wichtiger Punkt. Wenn Herr Schmidt sagt, die genehmigungsfreien, dann sind das die, die durch § 9 Strahlenschutzverordnung von einer Genehmigung befreit sind. Das ist die übergroße Zahl der Transporte. Das wird auch die übergroße Zahl der Transporte zum geplanten Endlager sein.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Das ist die Frage, Herr Neumann.

Neumann (EW-SZ):

Zumindest, wenn man sich das Abfallspektrum ansieht, das heutzutage diskutiert wird. Dann ist das zumindest die Auskunft des Bundesamtes für Strahlenschutz als

Antragstellerin. Das muß dann von uns erst einmal so gesehen und akzeptiert werden.

Das ist immer das Problem, weil sozusagen Laien auch mitbekommen, daß es immer bloß um Kernbrennstoff-Transporte geht bei der Bundesbahn bzw. auch um andere Transporte im Rahmen der Strahlenschutzverordnung mit dem Lkw, wenn hier über genehmigungspflichtige Transporte geredet wird. Ansonsten sind die Bahntransporte aber genehmigungsfrei.

Das wollte ich zur Ergänzung sagen. Über diese Genehmigungsfreiheit haben wir auch schon verschiedentlich diskutiert.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Neumann, ich will jetzt nicht unterbrechen. Nicht genehmigungsfrei - sie haben eine Universalgenehmigung. Ich glaube Sie meinen das bei der Bahn in dem Sinne.

Neumann (EW-SZ):

Nach § 9 Strahlenschutzverordnung sind sie ausdrücklich genehmigungsfrei.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Cosack.

Dr. Cosack (GB):

Herr Neumann, ich möchte ergänzen, Großquellen - aber das wissen Sie ja. Großquellen sind auch auf der Schiene genehmigungspflichtig. Die Genehmigung wird erteilt vom Bundesamt für Strahlenschutz, wenn alles in Ordnung ist.

Neumann (EW-SZ):

Natürlich, nur Großquellen werden mit relativer Sicherheit nicht zum Endlager transportiert werden, während die anderen Stoffe, sowohl kernbrennstoffhaltige oder als Kernbrennstoff zu definierende, zu bezeichnende Stoffe, als auch die, die unter sonstige radioaktive Stoffe fallen, alle ins Endlager kommen werden.

Ich möchte dann zu einer kurzen Frage an Herrn Dr. Staven von der Stadt Salzgitter weitergeben.

Dr. Staven (EW-SZ):

In den 10.00-Uhr-Nachrichten hat Radio FFN heute morgen gemeldet, daß die Bestimmungen für Gefahrgut-Transporte gelockert werden sollen.

Dazu drei Fragen:

1. Stimmt das?
2. In welchem Umfang?
3. Gehören die Transporte von radioaktiven Abfällen dazu?

stellv. VL Dr. Biedermann:

Das erlaube ich mir an das Bundesamt als Fachbehörde weiterzugeben. Ist Ihnen das bekannt, Herr Dr. Cosack?

Dr. Cosack (GB):

Man muß sagen: Die Bestimmungen für die Beförderung gefährlicher Güter unterliegen generell immer einer Überarbeitung und Anpassung an den Stand von Wissenschaft und Technik. Enthalten ist dabei auch eine Berücksichtigung des höheren Beförderungsaufkommens von Gefahrgütern wie auch die Vorbehalte, die die Öffentlichkeit gegen solche Transporte hat.

Nun zu Klasse 7, also Beförderung radioaktiver Stoffe. Dazu kann ich Ihnen genau dasselbe sagen. Diese Regeln gehen ja ursprünglich auf Empfehlungen der Atomenergie-Behörde in Wien zurück. Auch diese Empfehlungen unterliegen einem ständigen Revisionsprozeß und einer Entwicklung dort, wo Schwachstellen aufgetreten sind, wo Wissenschaft und Technik zeigen, daß etwas erforderlich ist.

Solch ein Revisionsprozeß findet im Moment in Wien statt. Aber das ist nicht in Radio FFN heute morgen erwähnt worden. Ich möchte es Ihnen trotzdem zu Ihrer Information sagen.

Es ist der Usus angestrebt, alle zehn Jahre neue Regeln herauszugeben, wenn nicht zwischendrin was ganz Wichtiges dazwischengeschoben wird.

Bezüglich radioaktiver Stoffe ist also im Moment keine gravierende Änderung der Gefahrgutverordnung Straße oder Schiene bzw. ADR und RIDE, das sind die internationalen Regelungen, in der Diskussion. Es sind höchstens - um es mal ganz lax zu sagen - Schreibfehler und solche Dinge. Gravierende Dinge sind im Moment, wie gesagt, nicht in der Diskussion. Danke schön.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Ansonsten, Herr Dr. Staven, würde ich Ihnen empfehlen, ebenso auf die anderen Medien zu hören, vielleicht auch morgen Zeitung zu lesen. Es kann auch eine Ente sein.

Frau Fasten, bitte.

Frau Fasten (GB):

Ich kann noch ergänzen, was Herr Cosack eben gesagt hat. Es geht im wesentlichen darum - deshalb vielleicht auch die Meldung im Radio von heute morgen -, daß die deutschen Gefahrgut-Vorschriften im internationalen Recht durch die EG immer mehr angeglichen werden. Das ist sicher Inhalt dieser Meldung.

Wir sind aber auch involviert als Fachbehörde in diese Überarbeitung. Ich kann sagen, daß bei Revidierung der Vorschriften zur Klasse 7 keine Lockerung oder ähnliches zu erwarten ist.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Schönen Dank. Also keine Ente. Herr Neumann.

Neumann (EW-SZ):

Ich möchte an das anknüpfen, was vorhin hier schon diskutiert wurde bzw. worüber wir auch gestern nachmittag schon diskutiert haben - die Strahlenbelastung beim unfallfreien Transport zum geplanten Endlager.

Es ist ja sicherlich klar und steht auch außerhalb jeder Diskussion, daß auch unter unfallfreien Umständen eine Strahlenbelastung auftritt. Diese Strahlenbelastung tritt auf, weil durch die Behälter die Absorption der radioaktiven Strahlung nicht vollständig geleistet bzw. in dem Sinne nicht geleistet werden kann, als die Benützung von solchen Behältern Probleme aufwerfen würde, die die Strahlung mehr oder weniger vollständig absorbieren, hauptsächlich Gamma- und Neutronenstrahlung. Da würden sich dann als Hauptpunkt doch Gewichtsprobleme ergeben, die eine Beförderung zumindest sehr erschweren würden.

Über den betroffenen Personenkreis ist ja auch schon gesprochen worden. Das sind die Anwohner an den Transportstrecken bzw. des Rangierbahnhofs. Eine Gruppe war da noch nicht in der Diskussion, nämlich die Passagiere, die mit der Bahn befördert werden und auf Bahnhöfen oder bei Aufenthalten auch belastet werden können.

Die andere Personengruppe sind sicherlich die Beschäftigten, und hier nicht nur die Arbeiter der Deutschen Bundesbahn, sondern natürlich auch die, die die Lkw's fahren müssen, die Abfälle zum geplanten Endlager bringen sollen.

Darüber hinaus kommen noch möglicherweise Polizei oder Bahnpolizei hinzu, die bestimmte Tätigkeiten verrichten.

Die Höhe der Strahlenbelastung ist natürlich hauptsächlich abhängig einmal vom Abstand zu den radioaktiven Abfällen und zum anderen von der Aufenthaltsdauer im Strahlenfeld dieser Abfälle.

Hierzu haben wir ja gestern schon gehört, daß die Gesellschaft für Reaktorsicherheit für eine bestimmte Anwohnergruppe eine jährliche Belastung von 0,2 milli Sievert (mSv) errechnet hat.

Wir waren selbst leider nicht in der Lage, entsprechende Untersuchungen und Berechnungen durchzuführen, da uns ein auch nur annähernd so finanziell potenter Auftraggeber fehlte, wie ihn die Gesellschaft für Anlagen- und Reaktorsicherheit hatte. Von daher sind wir in diesem Punkt darauf angewiesen, uns mit den in der Studie genannten Zahlen auseinanderzusetzen.

Wir haben ja gestern abend noch kurz darüber diskutiert, inwieweit Maßnahmen zu ergreifen wären, beispielsweise für die Anwohner der alten Salzdahlumer Straße. Da war für mich zumindest mal die Antwort noch nicht gegeben auf die Frage von Herrn Kreuzsch, die ich dann mit dem Zitat des GRS-Zwischenberichts ergänzt hatte. Dort wurde beim Zwischenbericht der Wert für die Strahlenbelastung noch mit 0,4 milli Sievert errechnet durch die GRS und die Forderung aufgestellt, hier begrenzende Maßnahmen durchzuführen.

Meine Frage: Ist für die Gesellschaft für Anlagen- und Reaktorsicherheit der Unterschied zwischen 0,4 milli Sievert und 0,2 milli Sievert denn wirklich so gravierend, daß sie auf diese Empfehlung im Endbericht dann guten Herzens verzichten konnte?

Darüber hinaus haben wir gehört, daß diese Reduzierung hauptsächlich dadurch zustande kam, daß die Ganzzüge nicht mehr berücksichtigt wurden, d. h., man ging davon aus, daß diese nicht mehr am Rangierbahnhof Braunschweig ankommen und von dort aus wieder zum Schacht Konrad zurückfahren.

An anderer Stelle, im Umweltausschuß der Stadt Salzgitter, hatte Herr Lange einen zweiten Grund genannt, nämlich daß sich in der Zeit der Bearbeitung bei den Referenzabfällen - nämlich dem Abfallspektrum - etwas geändert hat.

Wir sehen es auf jeden Fall so, daß die Reduzierung der Waggons, die an dem Rangierbahnhof ankommen, unter konservativen Gesichtspunkten nicht gerechtfertigt ist. Es ist zwar eine mögliche Vorstellung, daß - bezogen auf die Transporteinheiten - 50 % der Abfälle pro Jahr aus der Wiederaufarbeitung kommen und damit den Rangierbahnhof nicht berühren. Aber dieses ist nirgendwo genehmigungstechnisch festgelegt, bzw. es ist vom Antragsteller auch nicht beantragt worden, daß dies so sein muß.

Von daher und die Diskussion berücksichtigend, die wir hier vor allen Dingen unter Tagesordnungspunkt 2 geführt haben, kann man eben nicht davon ausgehen, daß tatsächlich eine so große Zahl pro Jahr aus der Wiederaufarbeitung kommt. Wir gehen davon aus, daß man konservativ weiterhin davon hätte ausgehen müssen, daß zunächst einmal alles über den Rangierbahnhof Braunschweig läuft. Hierzu hätte ich gern noch einmal Herrn Lange gehört.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Gut, Herr Lange, Sie haben das mitgehört; ich brauche das nicht zusammenzufassen. Bitte!

Dr. Lange (GB):

Sie haben zwei Punkte angesprochen. Einmal sagen Sie, daß wir in dem früheren Zwischenbericht 0,4 mSv pro Jahr als ungünstigste Strahlenexposition für die Anwohner an der Alten Salzdahlumer Straße, also für die Personengruppe, die aufgrund der Gegebenheiten des Rangierbahnhofs Braunschweig besonders exponiert sein kann, ermittelt haben.

Ich hatte gestern schon gesagt - das können Sie auch in der Transportstudie Konrad nachlesen -: Wir sind von der wahrscheinlichsten Variante ausgegangen, daß das Kontingent der Abfälle aus der Wiederaufarbeitung in Ganzzügen nach Braunschweig geht. Wir haben in der Transportstudie Konrad aber explizit gesagt, daß für den Fall, daß man 100 % Schienentransport annimmt und auch annimmt, daß alles in Regelgüterzügen kommt und über Braunschweig

geführt wird, 0,4 mSv herauskommen. Das steht explizit darin.

Sie haben dann angesprochen, in Salzgitter hätten Sie mich nach den Gründen gefragt, wie es zu dieser Änderung von 0,4 auf 0,2 gekommen ist. Ich habe dort als zweiten Grund genannt, ohne damit eine Abwägung vorgenommen zu haben, weil sich das nur hinter dem Komma auswirkt - aber nicht, wenn man nur eine Kommastelle angibt, wie wir es gemacht haben -, daß die Abfalldatenbasis, die wir zugrunde gelegt haben, einen neueren Stand hatte als damals für diesen Zwischenbericht, in dem es uns darum ging, möglichst auf die Schnelle schon einmal Ergebnisse zu haben. Aber der überwiegende Grund ist eindeutig die unterschiedliche Annahme, ob man 100 % auf der Schiene und über Braunschweig gehen läßt oder ob man Ganzzüge unterstellt.

Als zweiter Punkt war angesprochen worden: Wie stehen wir zu einem Wert von 0,2 oder 0,4 mSv? Ich habe gestern schon dargelegt, daß wir versucht haben, unter abdeckenden Annahmen zu Ergebnissen zu kommen, daß wir die Ergebnisse auch so verstanden wissen wollen, daß man auf dieser Grundlage diskutiert, ob sich die Strahlenexpositionen in einem akzeptablen Bereich bewegt, und daß man sich - was generell im Strahlenschutz gefordert ist - überlegt, ob man durch geeignete Maßnahmen hier etwas ändern kann. Ich habe zu bedenken gegeben, daß man natürlich noch einmal Ergebnisse einer Studie berücksichtigen muß, die bestimmte Annahmen trifft - die haben wir immer versucht darzulegen -, und wie es in der Realität aussieht.

Wir haben unterstellt, daß die Abfälle über die gesamte Woche verteilt kommen. Das führt dazu, daß, wenn die Transporte ungünstig am Samstag oder Sonntag ankommen, sie in dem Einfahrbereich auch 24 Stunden stehen können. Das hat dazu geführt, daß wir in diesem Bereich eine mittlere Standzeit von 4,5 Stunden haben.

Nun hatte ich erwähnt, daß das Endlager ein Abrufsystem vorsieht, das folgende Zielsetzung hat: Den Verursachern wird mitgeteilt, wann bei ihnen zur Einlieferung anstehende Abfälle zum Endlager zu befördern sind, damit man einen möglichst kontinuierlichen Betrieb hat und es nicht Schwankungen gibt, die dann z. B. wegzupuffern wären. Aus diesem Grund ist es eine sicher naheliegende Annahme, daß man dieses Abrufsystem so organisieren kann, daß man in der Regel nicht mit Abfalltransporten am Wochenende rechnen muß. Das wirkt sich dann natürlich ganz klar und deutlich in den Standzeiten aus, so daß zwischen den Annahmen, die die GRS getroffen hat, um ein abdeckendes Szenario zu generieren, und der Realität schon Unterschiede sind.

Vor diesem Hintergrund muß man dann auch sehen: Wo bewegt man sich in der Realität? Ich habe die Ausführungen von Herrn Schmidt von der Deutschen Bundesbahn vorhin so verstanden, daß es eine der

Strahlenschutzaufgaben auch der Deutschen Bundesbahn ist, wenn diese Abfalltransporte laufen sollten, daß man die gezielte Bestandsaufnahme vor Ort unter Berücksichtigung der dann gegebenen Bedingungen macht. - Schönen Dank.

stellv. VL Dr. Biedermann:

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

Neumann (EW-SZ):

Nichtsdestotrotz hat sich an Ihrer Bewertung --- Sie sagen, das soll eine Diskussionsgrundlage sein. Das ist ja auch gut und richtig so. Nur haben Sie in Ihrem Zwischenbericht bei dem Wert, den Sie dort errechnet haben --- Ich denke, der Wert hat möglicherweise auch die Gesellschaft für Anlagen- und Reaktorsicherheit etwas überrascht, weil er - wenn man diesen zugegebenermaßen etwas krummen Vergleich zum § 45 Strahlenschutzverordnung zieht - über dem Grenzwert, der dort für ortsfeste Anlagen genannt ist, liegen würde. Von daher haben Sie damals nach unserer Ansicht berechtigterweise gesagt: Wenn da so hohe Belastungen möglich sind, dann sollte man entsprechende Maßnahmen ergreifen. Bloß, dieser Vorschlag ist im Endbericht leider nicht mehr zu finden. - Das ist das eine.

Das Zweite: Ich wollte noch einmal etwas konkreter sagen, weshalb wir der Meinung sind, daß es nicht dazu kommen wird, daß in einem Jahr 50 % der Transporteinheiten aus der Wiederaufarbeitung sind. Wir haben unter dem Tagesordnungspunkt 2 sehr ausführlich über die Eigenschaften der Abfälle aus der Wiederaufarbeitung diskutiert. Dabei ist zum einen herausgekommen, daß für einen Teil der Abfälle, die für die Einlagerung vorgesehen waren, jetzt schon feststeht, daß sie gar nicht nach Konrad kommen können, weil sie die Endlagerungsbedingungen nicht einhalten, und daß es einen weiteren Teil gibt, der gerade noch einlagerbar ist, weil die Antragstellerin hier ein Konzept gewählt hat, das ihr ziemlich viele Möglichkeiten offenläßt, nämlich auf der einen Seite Summenkriterien für das Aktivitätsinventar anzugeben, auf der anderen Seite aber auch Ausnahmen zuzulassen, ohne festzulegen, welchen Umfang diese Ausnahmen haben dürfen. Das wird dazu führen, daß diese Abfälle, die aus der Wiederaufarbeitung kommen - ein relevanter Teil dieser Abfälle -, mit anderen Abfällen aus anderen Anlagen gemischt werden muß, um überhaupt einlagerbar zu sein. Das heißt: Auch da --- Die Verhandlungsleitung wollte, glaube ich, was sagen.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Nein, Herr Neumann, wir haben die Gewohnheit, daß wir zu Ende führen lassen. Ich hätte es danach gesagt. Bitte, lassen Sie sich nicht stören!

Neumann (EW-SZ):

Jedenfalls wird auch das dazu führen, daß sich der Anteil an Wiederaufarbeitungsabfällen pro Jahr reduziert und eben nicht 50 % der eingelagerten Abfälle den Rangierbahnhof Braunschweig meiden werden. - Jetzt hat mich die Mimik der Verhandlungsleitung doch etwas durcheinandergebracht.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Neumann, Sie wollten darauf hinaus, daß es durchaus sein könnte, daß aufgrund der Gegebenheiten der Konditionierungsverfahren bei ausländischen Wiederaufarbeitungen durchaus eine Mischung woanders stattfinden könnte und daß eben alle Züge, 100 %, über den Rangierbahnhof Braunschweig abgewickelt werden müssen und somit die Ortsdosis oder die Individualdosen bestimmter Anwohnergruppen doch den Wert des Zwischenberichtes und nicht den Wert des Endberichts der GRS-Studie erreichen würden. Darauf wollten Sie hinaus?

Neumann (EW-SZ):

Das war sicherlich das Ziel. Ich hatte bloß noch ein weiteres konkretes Argument, was mir, wie gesagt, jetzt entfallen ist. Das hole ich vielleicht zu einem späteren Zeitpunkt nach.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Gerne.

Neumann (EW-SZ):

Das sind auf jeden Fall die Randbedingungen, die, wenn, wie wir meinen, konservativ vorgegangen würde, berücksichtigt werden müßten: daß alle Züge über Braunschweig laufen, schon allein deshalb, weil, wie gesagt, die Szenarien für die Anlieferung nicht Antragsgegenstand sind. Das sind Vermutungen, Schätzung, Hoffnungen, aber sie sind nicht Antragsgegenstand, und von daher steht es völlig frei, wie die Szenarien dann schließlich aussehen werden. - Soweit zu den Wiederaufarbeitungsabfällen. Die gleiche Argumentation gilt natürlich auch dafür, daß in einer konservativen Studie auch von 100 % Bahnanlieferung auszugehen ist.

Ach so, jetzt fällt mir auch der zweite Punkt wieder ein. Auf dem Termin wurde auch diskutiert, daß möglicherweise zumindest ein auch wieder relevanter Teil der Abfälle, die aus der Wiederaufarbeitung kommen, gar nicht direkt zum Endlager transportiert werden kann, weil sie nämlich nachkonditioniert bzw. umgepackt werden müssen. Das heißt: Auch diese Abfallgebände würden dann nicht in Ganzzügen hier ankommen, sondern aus anderen Anlagen - beispielsweise der PKA - möglicherweise in Regelgüterzügen oder gar mit Lkw antransportiert. Aber konservativ, wie gesagt, wäre 100 % Bahn weiterhin unsere Forderung gewesen.

Der zweite wichtige Punkt, weshalb wir die Betrachtung nicht für konservativ halten, ist der, daß Sie von einem Einschichtbetrieb ausgegangen sind. Beantragt wird von dem Antragsteller aber ganz klar ein Zweischichtbetrieb. Wenn ein solcher Zweischichtbetrieb beantragt wird, so ist der natürlich auch zu berücksichtigen, unabhängig davon, daß es sozusagen verbale Erklärungen des Bundesamtes für Strahlenschutz als Antragsteller gibt, daß es davon ausgeht, daß ein Einschichtbetrieb einzuhalten ist; das ist das, was in der Öffentlichkeit gesagt wird. Nun weiß ich aus anderen Veröffentlichungen, daß durchaus auch intern schon darüber diskutiert wird - ich glaube, auch sogar mit der GRS, aber möglicherweise in anderem Zusammenhang -, daß auf jeden Fall mindestens über eine bestimmte Zeit pro Jahr im Zweischichtbetrieb gearbeitet wird, aber eben nicht so, daß dieser Zweischichtbetrieb voll ausgeschöpft wird. Das ist immerhin schon etwas anders, als es das BfS in der Öffentlichkeit darstellt.

Wir meinen - wir haben über die Transportmengen bei Tagesordnungspunkt 2 schon gesprochen -, daß sich ein Zweischichtbetrieb auf Dauer gar nicht umgehen lassen wird, und von daher hätte dieser auch konservativ berücksichtigt werden müssen, was maximal zu einer weiteren Verdoppelung dieses Wertes führen würde.

Das waren erst einmal die beiden ganz allgemeinen Randbedingungen, und wir hätten es eigentlich für selbstverständlich gehalten, daß sie mit einfließen.

Zwei andere Punkte sind die, daß - auf jeden Fall, soweit ich die GRS-Studie nachvollziehen konnte; ich war leider noch nicht in der Lage, sie tiefergehend zu analysieren - Sie bei der Festlegung an einigen Punkten - z. B. bei der Ortsdosisleistung der Behälter - von Mittelwerten und nicht von dem möglichen beantragten Höchstwert ausgehen. Auch das, denke ich mir, hätte unter konservativen Gesichtspunkten so nicht sein dürfen, und zwar insbesondere deshalb nicht, weil das Bundesamt für Strahlenschutz auch gezielt Kampagnen für die Einlagerung installieren will. Wenn bestimmte Abfallgebinde abgerufen werden, kann es auch sein, daß über längere Zeiten gerade die Abfallgebinde eingelagert werden, die von der Ortsdosisleistung her eher an der oberen Grenze liegen und nicht dem Mittelwert entsprechen.

Ein weiterer Punkt, bei dem Sie von Mittelwerten ausgegangen sind, soweit ich das nachvollziehen konnte, ist, daß Sie von - ich habe die Zahl jetzt nicht genau -, ich glaube, 345 Sendungen im Jahr bei 3 400 Transporteinheiten für den Einschichtbetrieb ausgegangen sind. Auch diese 345 Sendungen sind ein Mittelwert. Sie selbst geben an anderer Stelle an, daß bis zu 500 Sendungen pro Jahr für den Einschichtbetrieb kommen können. Also auch hier würden wir eher den zulässigen Höchstwert als den Mittelwert als angemessen ansehen.

In diesem Zusammenhang muß ich leider wieder einmal auf eine Veröffentlichung des Bundesamtes für Strahlenschutz zu sprechen kommen, auch wenn es die Verhandlungslleitung nicht sehr gerne sieht, wenn Presseerklärungen zitiert werden. Aber ich denke mir, wenn hier eine dermaßen krasse Fehlinformation der Presse stattfindet, muß das auf diesem Termin auch erörtert und diskutiert werden.

Im "Konrad-Info 74" vom 10.2.93 des Bundesamtes für Strahlenschutz - das gehört genau an diesen Punkt - steht wörtlich:

"Es ist geplant, im Endlager Schacht Konrad für radioaktive Abfälle pro Tag höchstens 17 Transporteinheiten nach unter Tage zu schaffen. Eine Transporteinheit besteht aus einem Container oder maximal zwei Rundbehältern in einer Tauschpalette."

Wenn man dem selbst die Aussagen im Plan entgegenhält: Auf Seite 3.2.3.4-2 - ich habe es jetzt nicht genau im Kopf, das kann ich nachsehen - steht, daß bei Einschichtbetrieb bis zu 40 Transporteinheiten täglich eingelagert werden können. Ich weiß nicht, eigentlich kann das kein Versehen, sondern nur eine gezielte Mißinformation sein.

(Beifall bei den Einwendern)

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Neumann - - - Entschuldigung, sind Sie fertig?

Neumann (EW-SZ):

Auch hier, wie gesagt, die 40 Transporteinheiten, die maximal pro Tag eingelagert werden können. Was selbst hier als Antrag vorliegt, weist darauf hin, daß man sich nach unserer Meinung eher an den oberen Werten und nicht an den Durchschnittswerten orientieren sollte.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Neumann, bezüglich des "Konrad-Infos": Wenn man jetzt die formale Schiene fahren würde, würde man sagen, hier werden nur Einwendungen erörtert. Das "Konrad-Info" ist nicht Bestandteil der Akten, und in anderen "Konrad-Infos" stand auch eine Menge von Dingen, die zu Beanstandungen Anlaß gaben, da wurden auch der Verhandlungslleitung öfter Dinge unterstellt, die sie gesagt haben soll, die sie aber nicht gesagt hat. Das müssen Sie zur Kenntnis nehmen, das ist nicht Bestandteil der Akten. Gehen Sie zu Herrn Viehl - oder wer auch immer das verfaßt hat -, und klären Sie das mit ihm! Die Leute, die hier waren, haben mitbekommen, daß das Mengengerüst hinsichtlich der zu erwartenden Transporteinheiten pro Schicht anders aussieht.

Dann ist Herr Dr. Lange in mehreren Punkten angesprochen worden. Es geht im wesentlichen darum: Decken die Annahmen der GRS-Studie den Worst-case-

Fall ab, daß alle Gebinde, die per Bahn kommen, über den Rangierbahnhof Braunschweig transportiert werden, wie sieht das aus im Zweischichtbetrieb, und wie sieht das aus hinsichtlich der Zugrundelegung von Mittelwerten statt Höchstwerten bei der Bestimmung der Ortsdosisleistung und bei der Annahme von Sendungen? Ich erteile Ihnen das Wort, Herr Lange.

Dr. Lange (GB):

Wir haben bei unseren Analysen zunächst einmal das aus unserem Kenntnisstand wahrscheinlichste Szenario unterstellt, daß die Abfalltransporte, die aus der Wiederaufarbeitung kommen, in Ganzzügen transportiert und folglich nicht über Braunschweig transportiert werden. Wir haben aber explizit gesagt, daß wir für den hypothetischen Fall, daß wir 100 % Schiene haben und alles über Braunschweig geht, auf 0,4 mSv pro Jahr kommen.

Sie haben gesagt, Sie vermissen in der Transportstudie Konrad eine Aussage im Sinne einer Bewertung, wie wir sie im Zwischenbericht getroffen haben. Wir haben am Anfang der Studie explizit gesagt, daß diese auch dazu dienen möge, aufgrund dieser Bestandsaufnahme Überlegungen anzustellen, ob es Möglichkeiten gibt, Strahlenexposition durch geeignete Maßnahmen zu minimieren. Wir hätten überhaupt keine Probleme, die Formulierung, die wir im Zwischenbericht haben, im Hauptbericht zu wiederholen. Wir meinten, daß wir das durch diese generelle Aussage am Anfang auch hinreichend gemacht haben. Aber ich habe gestern versucht, das noch einmal explizit zu sagen: Wir stehen in der Hinsicht schon zu unserer Aussage, die wir im Zwischenbericht getroffen haben.

Es gibt natürlich die Möglichkeit, daß man sich von dem, was zu erwarten ist, immer weiter entfernt. Wir sehen einigen der Fragen, die hier aufgeworfen sind, insofern entspannt entgegen, weil wir versucht haben, die Daten so aufzubereiten, daß man auch auf andere Bedingungen extrapolieren kann. Mit anderen Worten: Nach allen uns vorliegenden Informationen über den Abfallbestand und die weitere Entwicklung des Abfallaufkommens speziell aus Kernkraftwerken und auch aus der Wiederaufarbeitung ist mit erheblichen Reduktionen zu rechnen, so daß es für uns plausibel ist, anzunehmen, daß der Betrieb des Endlagers mit einem einschichtigen Betrieb läuft. Das sind auch Informationen, die man uns vom Bundesamt für Strahlenschutz gegeben hat.

Aber ich habe schon an anderer Stelle gesagt: Sollte sich herausstellen, daß im Zweischichtbetrieb gefahren wird und daß das Abfallspektrum so ist, wie es Grundlage für unsere Studie ist, dann können sich eben die Werte um den Faktor 2 ändern. Das gibt unsere Studie ohne weiteres her.

Sie gibt genauso die Grundlage, wenn sich Änderungen ergeben, daß das Abfallaufkommen geringer ist, daß es auch intrapoliert werden kann, wie man sagt, also daß man dann auch auf der Basis unserer

Annahme überprüfen kann, was das für Änderungen zur Folge hat. Wenn ich noch einmal das Beispiel Rangierbahnhof Braunschweig nehme: In unserer Studie steht explizit drin, welche Standzeiten wir unterstellt haben. Wenn, wie gesagt, das Wochenende entfällt, kann man relativ einfach mit Dreisatz ausrechnen - die Angaben sind im Anhang zur Transportstudie Konrad enthalten -, wie sich das auswirkt, und damit kann man zu neuen Ergebnissen kommen.

Das heißt: Wir kleben nicht an einem Ergebnis. Wir wollten die Daten so aufbereiten, daß man daraus Schlüsse ziehen kann, aber auch Schlüsse auf möglicherweise geänderte Bedingungen, die wir auch nicht in detail für die Zukunft kennen können. Wir haben lediglich versucht, möglichst plausible und in diesem Zusammenhang dann auch abdeckende Annahmen zu treffen und gleichzeitig den Bericht so zu schreiben, daß diese Annahmen auch für den Leser erkennbar sind, so daß er dann auch auf andere Bedingungen schließen kann.

Dann haben Sie angesprochen, wie es mit Mittelwerten und oberen Werten steht. Es ist richtig: Die Transportvorschriften setzen Obergrenzen für die Ortsdosisleistung von Abfallgebinden oder - genauer gesagt - von den Seitenflächen des Fahrzeuges. Anhand der Abfalldatenbasis, die uns zugrunde lag, sind detaillierte Rechnungen gemacht worden - unter Berücksichtigung der Gebindeeigenschaften; sprich: des Abfallproduktes, der Behälter und der Radionuklidinventare -, welche Ortsdosisleistung damit verbunden ist. Diese Datengrundlage haben wir benutzt. Auch hier - wir haben explizit gesagt, mit welchen Daten gerechnet wird - kann jeder für sich die Rechnung machen: Wie sähe es aus, wenn es Maximalwerte sind? Wir haben gleichzeitig aber auch Gründe angegeben, warum es unplausibel ist - aus einer ganzen Reihe von Gründen -, anzunehmen, daß es tatsächlich in der Realität möglich wäre, daß sich alle Abfallgebände durchgängig an der oberen zulässigen Grenze bewegen.

Dann haben Sie angesprochen, daß wir in der Transportstudie Konrad von 345 Sendungen pro Jahr im Verhältnis zu einer genannten Zahl von 500 ausgehen. Da möchte ich gerne eines klarstellen: Da ist jetzt nicht unbedingt eine Diskrepanz, sondern das liegt einfach daran --- Das ändert nichts daran, daß bei einschichtigem Betrieb 3 400 Transporteinheiten pro Jahr gesendet werden. Es gibt aber Abfallverursacher mit kleineren und größeren Abfallaufkommen, und als Sendung verstehen wir, wenn ein Abfallverursacher z. B. der Deutschen Bundesbahn sagt: "Kommt und holt bei uns Abfälle ab." Dann wird bei einem kleineren Verursacher möglicherweise ein Waggon mit zwei Transporteinheiten losgehen, bei einem anderen Verursacher - dem Kernforschungszentrum Karlsruhe beispielsweise mit einem höheren Abfallaufkommen - werden auf einen Schlag gleich fünf Waggons losgehen. Im Sinne der Transportvorschriften sind beides

Sendungen. Das heißt: Eine Sendung kann aus einem Abfallwaggon bestehen und eine andere aus fünf. Da uns das einzelne Aufkommen von verschiedenen Verursachern bekannt war - Landessammelstellen etc. - , konnten wir zu etwas variablen Annahmen bezüglich der Zahl der Sendungen kommen.

Bezogen auf den hier unmittelbar interessierenden Bereich des Endlagers, wo all diese Abfalltransporte zusammenkommen, spielt die Differenz zwischen 345 und 550 Sendungen, die Sie gesehen haben, überhaupt keine Rolle. Es ändert nichts an der Tatsache, daß hier in diesem Endlager-Bereich dann pro Jahr 3400 Transporteinheiten befördert würden.

Insofern ist mir Ihre Äußerung - wir würden uns da an Mittelwerten orientieren - in dem Fall nicht ganz verständlich. Das ist nicht der Fall. Hier scheint es mir nur daran zu liegen, daß dieser Begriff der Sendung möglicherweise nicht klar genug definiert ist. Wir haben in der Transportstudie gesagt, was wir unter einer Sendung verstehen.

Schönen Dank.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Schönen Dank, Herr Dr. Lange. Herr Piontek.

Piontek (EW):

Zu der Diskussion: Ich als Jurist habe jetzt den Eindruck, daß Sie zwar in einzelnen Punkten, einzelnen Werten, die nun richtigerweise einzugehen hätten in Ihre Studie, unterschiedlicher Ansicht sind, aber daß Sie sich doch im Prinzip einig sind dahingehend, daß Sie ausgehen von dem wahrscheinlichsten Szenario - so haben Sie Ihren Beitrag eben auch eingeleitet, Herr Dr. Lange. Wobei Sie das, was wahrscheinlich ist, natürlich größtenteils aus den Angaben des Antragstellers beziehen zu dem, was er beabsichtigt, und aus Ihren eigenen Feststellungen zu den Gegebenheiten beim Transport. Hauptsächlich den Bahntransport, über den wir ja hier reden.

Sie haben dann darauf hingewiesen, daß die meisten Werte, die in Ihre Berechnung eingegangen sind, sich so verhalten, daß bei einer Veränderung gleichzeitig die Belastungswerte entsprechend umrechenbar wären. Das seien lineare Beziehungen, die ganz einfach darzustellen sind, zum Beispiel bedeutet Zwei-Schicht-Betrieb doppelte Strahlenbelastung. Das verhält sich mit den meisten anderen Werten wahrscheinlich auch so.

Es gibt wahrscheinlich allerdings auch Werte, die man qualitativ betrachten muß, bei denen diese lineare Entsprechung nicht gegeben ist. Sie nicken - also stimmen Sie mir da wohl zu.

Zu Ihren Erläuterungen muß ich doch feststellen, daß sie versuchen, die Lage zu den Transporten so zu beurteilen, wie sie sich in einer von Ihnen erwarteten Wirklichkeit als höchst wahrscheinlich darstellt.

So wie ich das verstehe, ist das aber nicht mit den Grundsätzen, die bei einer Sicherheitsanalyse angewend-

bar wären, zu vereinbaren. Bekanntlich leben Sicherheitsanalysen davon, daß sie nicht versuchen, das aufzuarbeiten, was wirklich zu erwarten ist, sondern daß sie ausgehen in fast allen wichtigen Parametern von den unter den ungünstigsten Umständen zu erwartenden schlimmsten Werten, also das worst case-Prinzip. Das ist bei Sicherheitsanalysen natürlich anwendbar.

Wenn man in einem Planfeststellungsverfahren zum Beispiel Ihre Studie mitzuberücksichtigen hätte, wäre sie in diesem Verfahren, wo es um Sicherheitsanalysen gehen würde, nicht verwendbar, Grund: ungenügende Belastbarkeit.

(Beifall bei den Einwendern)

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Lange.

Dr. Lange (GB):

Herr Piontek, Sie sprechen hier an, wie man Sicherheitsanalysen möglichst durchführen muß, und sagen, eine Sicherheitsanalyse muß durchgehend abdeckende Annahmen haben.

Wenn ich jetzt zum Beispiel die Sicherheitsanalysen der GRS nehme, soweit sie sich auf Unfälle beziehen, dann haben wir dafür unterstellt, daß Ein-Schicht-Betrieb ist. Wir haben ja keinen Zwei-Schicht-Betrieb. Das heißt, wir haben unsere Analyse mit 3400 Transporteinheiten pro Jahr gemacht, nicht für die doppelte Menge.

Aber wir haben durchgehend - ich sage es sehr vorsichtig - praktisch bei allen anderen Annahmen, die mögliche Auswirkung von Transportunfällen betreffend und auch deren Eintrittswahrscheinlichkeit, eine jeweils abdeckende Annahme getroffen, so daß auf der Basis 3400 Transporteinheiten pro Jahr die Quantifizierung des Unfallrisikos mit Sicherheit zu einem abdeckenden Ergebnis führt.

Das heißt, wir haben hier die Kombination, daß die Art der Durchführung, in diesem Fall des Unfallrisikos, abdeckend ist. Das wird auch durchgehend durch den Bericht argumentiert. Ich glaube auch, daß das nachvollzogen werden kann.

Sollte sich jetzt herausstellen, daß die Annahme von 3400 Transporteinheiten pro Jahr, für die sehr viel spricht, nicht der Realität entspricht, dann lehne ich mich da relativ gelassen zurück und sage: Okay, dann sind die Werte, soweit sie in diesem Fall das Unfallrisiko betreffen, eben mit einem Faktor 2 zu multiplizieren.

Ich muß mich allerdings gegen Ihre Feststellung verwahren, damit würden wir bezüglich der Transportstudie Konrad nicht einem bestimmten Standard entsprechen.

Dann gibt es noch einen zweiten Punkt. Man kann sehr wohl, obwohl wir es nicht gemacht haben, auch

bezüglich der Abfassung von solchen Sicherheitsanalysen unterschiedlicher Auffassung sein.

Es ist zum Beispiel möglich, durch die Aufhäufung von extrem konservativen oder sogar teilweise völlig überzogenen Annahmen zu Ergebnissen zu kommen, die sich dann für den Entscheidungsträger als dermaßen überzogen herausstellen, daß diesem überhaupt nicht gedient ist mit einer solchen Studie - weil er nämlich zu völlig falschen Schlüssen kommt.

Wir haben hier am vergangenen Samstag zum Beispiel von einem Herrn der unteren Katastrophenschutz-Behörde in Braunschweig gehört, er wäre auf Grund von anderen Studien zu dem Ergebnis gekommen, daß sich durch die Stadt Braunschweig ein Todesstreifen durchziehen kann auf Grund von Transportunfällen.

Ich weiß jetzt nicht, wie er zu diesem Ergebnis gekommen ist. Aber wenn er das auf Grund von irgendwelchen Analysen hat, kann man nicht behaupten, daß eine solche - in welchem Bereich bewegen sich die Risiken, wie sind sie zu beurteilen - dann noch eine angemessene Grundlage für den Entscheidungsträger ist.

Mit anderen Worten: Man kann auch bei Sicherheitsanalysen überziehen. Die Punkte, die Sie angesprochen haben, sind durchaus diskussionswürdig, man muß sie auch im richtigen Kontext sehen.

Vielen Dank.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Schönen Dank, Herr Lange. Herr Piontek.

Piontek (EW):

Es gibt ja bestimmte Vorschriften darüber, nämlich in technischen Anleitungen, wie Sicherheitsanalysen im kerntechnischen Bereich durchzuführen sind.

Ich stelle fest, daß Sie - das läßt sich auch leicht erklären dadurch, daß sie eben gar nicht im Genehmigungsverfahren tätig geworden sind - bei Ihrer Untersuchung diese Anleitung jedenfalls nicht zugrunde gelegt haben.

Sie haben eben versucht darzustellen, warum Ihre Studie die vorhandenen Risiken abdeckend betrachtet, und haben dabei wieder hingewiesen auf Ihre Annahmen zur Unfallhäufigkeit. Ich rede im Grunde jetzt hier nur über die Gefahren im Normalbetrieb. Wir reden tatsächlich im Moment darüber, ob der von Ihnen festgestellte ungünstigste Wert für Direktstrahlung nun einer ist, der im Sinne einer Sicherheitsanalyse zugrunde zu legen ist oder einer - wie Sie es ja selbst auch einleitend gesagt haben -, der als wahrscheinlichster, tatsächlich vorkommender Wert anzunehmen ist. Da liegen jetzt die unterschiedlichen Auffassungen.

Wie gesagt, da Sie von seiten des Antragstellers gar nicht aufgefordert sind, über die Genehmigungsfähigkeit im Hinblick auf diesen Punkt hier vorzutragen, kann ich Ihnen auch gar nicht anlasten, wenn das, was Sie sa-

gen können, jedenfalls in dieser Hinsicht nicht belastbar genug erscheint.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Gut, Herr Piontek. Sie können mich gerne verbessern, aber man muß das klarstellen - es sei denn, Sie äußern Kritik an den Ausbreitungsrechnungen selbst oder an den Ortsdosis-Belastungsrechnungen. Herr Lange hat aber erklärt, daß er das quasi unter einer gewissen Voraussetzung gemacht hat. Ich nehme an, die Zahlen hat er vom Antragsteller bekommen. Er hat dies für eine gewisse Anzahl von Transporteinheiten berechnet, hat aber selbst gesagt, sollte sich diese Transporteinheit entsprechend erhöhen, erhöhen sich auch entsprechend, und in dem Fall im linearen Zusammenhang, die Werte.

Inwieweit jetzt diese Grundannahme pro Anzahl von Transporteinheiten, diese radiologischen Berechnungen den worst case abdecken, das ist in der Tat Frage der Voraussetzung.

Das ist auch eine Frage, die quasi der Antragsteller beantworten müßte. Das haben wir ihn schon öfter gefragt. Da gibt es eindeutige Antworten. Wir können das auch gerne wiederholen.

Vielleicht sollten wir Herrn Illi noch einmal kurz fragen. Es ist ja öfter schon angesprochen worden, Herr Illi. Beantragt ist ein Ein-Schicht-Betrieb. Es ist aber öfter von Zwei-Schicht-Betrieb die Rede. Dann sollen pro Schicht 17 Transporteinheiten im Mittel ins Lager eingelagert werden. Es können maximal bis zu 40 werden.

Wie sind die konkreten Zahlen? Beabsichtigen Sie, während der ganzen Betriebsdauer im Ein-Schicht-Betrieb zu fahren? Ist ein Zwei-Schicht-Betrieb irgendwann möglich oder wird er von vornherein ausgeschlossen.

Können Sie darauf eine Antwort geben, Herr Illi?

Dr. Illi (AS):

Wir haben diese Fragen bereits unter dem Tagesordnungspunkt 4 ausführlich diskutiert. Wir beantragen das, was auch im Plan steht. Mehr ist dazu nicht hinzuzufügen.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Danke. Das ist im Tagesordnungspunkt 4 in der Tat schon öfter diskutiert worden. Das stimmt.

Herr Neumann.

Neumann (EW-SZ):

Ich möchte noch einmal auf drei Punkte zurückkommen.

Der erste ist der mit der Ortsdosisleistung. Sicherlich ist prinzipiell nicht davon auszugehen, daß alle Gebinde, die angeliefert werden, die zulässigen Werte ausschöpfen. Andererseits ist aber zu berücksichtigen - gerade dann, wenn man etwas abdeckend darstellen will -, daß insbesondere durch verschiedene Landessammelstellen in diesem unserem Lande

Überlegungen existieren, bisher noch nicht endlagerfertig konditionierte Abfälle so zu verpacken, daß aus Kostengründen möglichst viel Aktivitätsinventar hineingepackt werden kann. Die Haushaltskassen sind ja überall knapp. Das heißt, hier ist eine weitestgehende Auslastung der beantragten und dann eventuell genehmigten Werte schon einmal in einem ganz konkreten Punkt zu vermuten.

Des weiteren ist auch völlig klar: Wenn die Werte, wie vom BfS beantragt, durch die Behörde genehmigt werden sollten, bekommen das natürlich auch die anderen Abfall-Ablieferer mit. Die werden sich dann auch überlegen, was sie tun können, um diese Werte auszunutzen, damit sie preisgünstiger bleiben.

Das noch einmal zur Begründung, weshalb bei der Ortsdosisleistung nicht von Mittelwerten ausgegangen werden darf.

Jetzt zu den Standzeiten der Waggon auf dem Gelände des Rangierbahnhofs in Braunschweig. Natürlich kann Herr Schmidt von der Bundesbahn sagen, wir werden anstreben, die Verweilzeiten so kurz wie möglich zu halten. Das ist aber durch keine Genehmigung irgendwo geregelt. Deshalb ja unsere Forderung, die Transportfrage hier in dieses Planfeststellungsverfahren mit einzubeziehen. Es gibt Punkte, die keiner Regelung unterliegen und daher innerhalb der Planfeststellung hätten berücksichtigt werden müssen.

Der dritte Punkt. Ich gebe Ihnen, Herr Lange, vollkommen recht, daß Sie die Studie durchaus mit großer Sorgfalt durchgeführt haben. Sie ist, an bestimmten Punkten zumindest, auch so transparent gemacht, daß es tatsächlich möglich ist - allerdings nicht für jeden, sondern nur für jemanden, der einschlägig vorbelastet ist -, durch Extrapolation oder Interpolation auch unter Berücksichtigung von anderen Randbedingungen die Belastung ableiten zu können.

Das ist sicherlich vollkommen richtig. Wenn man sich z.B. die Pressekonferenzen bei der Vorstellung Ihrer Studie, ansieht, die Presse-Erklärung des BMU dazu, die Einlassungen, die hier auf dem Erörterungstermin von verschiedenster Seite hierzu schon gemacht worden sind - wird in der Öffentlichkeit immer mit diesem Wert von 0,2 milli Sievert pro Jahr hausieren gegangen. Es wird so getan, als wenn das der absolute Wert sei und demzufolge die Bevölkerung auch nichts zu befürchten hätte.

Dieser Eindruck wird für mich ganz klar in der Öffentlichkeit vermittelt. Von daher ist Ihre Aussage richtig: Man kann durch Extrapolation zu eigenen Werten kommen, aber das ist auch nicht das, wie es in der Öffentlichkeit dargestellt wird. Diese Extrapolation kann auch nicht unbedingt jede/jeder betroffene Anwohnerin/Anwohner durchführen.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Schönen Dank, Herr Neumann. Herr Lange, möchten Sie sich dazu äußern?

Dr. Lange (GB):

Herr Neumann, Sie haben gesagt, wenn die zur Zeit vorläufigen Endlagerungsbedingungen endgültig werden sollten, sei damit ein sicherheitstechnischer Rahmen gesteckt, innerhalb dessen sich die Abfallverursacher bewegen könnten. Daraus ergebe sich dann die Tendenz, aus ökonomischen Gründen diesen Rahmen auch möglichst auszuschöpfen.

Das will ich gar nicht in Abrede stellen. Ich gebe nur folgendes zu bedenken: Man muß bei der ganzen Sache berücksichtigen, daß es verschiedene Anforderungsbereiche gibt, denen diese Abfälle, und damit auch die Transporte, unterliegen. Sie wissen, es gibt Anforderungen aus der Wärme-Entwicklung, es gibt Anforderungen aus den Störfall-Analysen, es gibt Anforderungen bezüglich der Ortsdosisleistung, es gibt Anforderungen seitens der Transportvorschriften.

Soweit es sich um brennbare Abfälle handelt und diese als LSA in starker Industrieverpackung befördert werden, als LSA-Transporte laufen, besteht eine Begrenzung seitens der Transportvorschriften auf 100 A₂, etc. Diese parallele Anordnung verschiedener Anforderungen, die gleichzeitig erfüllt werden müssen, bedeutet, daß die restriktivste Anforderung - das hängt jeweils vom Abfall ab - schließlich ausschlaggebend ist für das, was in ein Abfallgebilde hineingetan werden kann. Wenn man dann gleichzeitig auch noch sieht, daß die Abfälle teilweise heterogen sind, nicht aus einer chemischen Industrie kommen, wo man sehr schön die Pülverchen mischen kann, so sind alleine von der Technik her sicher Grenzen gesetzt, um sozusagen an den gesteckten sicherheitstechnischen Rahmen wirklich heranzustoßen - eben wegen dieser parallelen Anforderungen

Die Werte, die sich jetzt ergeben haben für den bestimmungsgemäßen Transport, entsprechen jetzt schon einem Drittel des Maximalen. Ich vermute, daß diese Werte sehr nah an der Realität sein werden, einfach, weil durch die parallelen Bedingungen Grenzen gesetzt sind, wie man jetzt an diesen Rahmen herankommt. Ich möchte das aber jetzt im Moment nur so qualitativ sagen.

Bezüglich der Standzeiten im Rangierbahnhof Braunschweig muß ich nichts sagen. Da ist vielleicht Herr Schmidt betroffen.

Ich fühle mich angesprochen, wenn Sie sagen, die Ergebnisse der Transportstudie Konrad besagen, unter welchen Randbedingungen sie zustande gekommen sind, unter welchen Annahmen. Wir haben schon darüber gesprochen. Auch die Möglichkeit, daß man extrapoliert, z.B. vom Ein-Schicht-Betrieb auf Zwei-Schicht-Betrieb. Wenn das dann von anderer Seite zitiert wird, wird eben auch unterstellt, daß die Randbedingungen, wie wir sie hier getroffen haben, der Realität entsprechen.

Dazu ist zu sagen: Was die Modellierung der Strahlenexposition betrifft, sind wir abdeckend vorgegangen. Was die Frage anlangt, Ein-Schicht-Betrieb oder

Zwei-Schicht-Betrieb, habe ich schon gesagt, wir haben Ein-Schicht-Betrieb unterstellt, weil nach unseren Informationen alles dafür spricht, daß das auch die Gegebenheiten sind, die unter Zugrundelegung der Abfall-Landschaft und auch der weiteren Entwicklung auf diesem Sektor zutreffen.

Das haben wir klargelegt. Wir glauben auch, daß dies bezüglich der zu erwartenden Realität abdeckende Werte darstellt. Wir können es aber nicht ausschließen. Das ist in der Tat nicht zu ändern.

Vielen Dank.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Schönen Dank, Herr Lange. Herr Neumann.

Neumann (EW-SZ):

Zunächst nur ein Punkt. Die Ortsdosisleistung ist mit Sicherheit für einen relativ großen Teil der Abfälle, die hier angeliefert werden, der begrenzende Parameter, nämlich bei allen Abfällen, die z.B. Cäsium- oder Kobalt-haltig sind. Von daher wird es sicherlich nicht möglich sein (das habe ich aber auch gesagt), unter den technischen Randbedingungen jetzt für 100 Prozent der anzuliefernden Abfälle die Ortsdosisleistung wirklich voll auszuschöpfen.

Nur ist es im Umkehrschluß wirklich rein spekulativ, hierfür einen Wert anzusetzen. Und daher ist es vielleicht eine übliche Vorgehensweise einer Studie, wenn man einfach einen Mittelwert nimmt.

Nur ist auch da unsere Kritik gewesen, daß wir die Ermittlung dieses Mittelwertes aus Ihrer Studie - obwohl sie einen relativ hohen Detaillierungsgrad besitzt - nicht nachvollziehen können. Beispielsweise, weil die Abfalldatenblätter nicht dokumentiert worden sind, aus denen wir hätten entnehmen können, wie realistisch, wie sicher ist dieser Mittelwert.

Noch einmal zu der Annahme Ein-Schicht-Betrieb. Ein Zwei-Schicht-Betrieb ist beantragt worden. Allein deshalb hat der Zwei-Schicht-Betrieb die höchste Relevanz.

Andererseits hat es eine breite Diskussion in der Bundesrepublik gegeben, z.B. auch durch Veröffentlichungen des BMU, aus denen ganz klar hervorgeht, daß mengenmäßig ein Ein-Schicht-Betrieb nicht sein kann, zumindest auf längere Sicht ein Zwei-Schicht-Betrieb durchgeführt werden muß. Mit welchem Auslastungsgrad, das ist dann noch die zweite Frage.

Es wäre nach meiner Ansicht aber auch für die GRS erkennbar gewesen, daß man hier mit einem Ein-Schicht-Betrieb nicht auskommt.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Daß die Werte sich verdoppeln, ist klar. Ich selbst habe noch eine Frage. Da ich das Isotop Kobalt ziemlich gut kenne, kann ich nicht verstehen, weshalb das mit einer Halbwertszeit von 5,3 Jahren für die Ortsdosis ein speziell zu beobachtendes wichtiges Nuklid sein soll.

Herr Lange.

Dr. Lange (GB):

Ich fange mit der letzten Frage von Herrn Neumann an, insbesondere, weil ich nicht genau weiß, ob ich sie richtig verstanden habe.

Es ist gesagt worden, es gibt parallele Anforderungen. Eine der Anforderungen ist die Begrenzung der Ortsdosisleistung.

Von Herrn Neumann wurde gesagt, nimmt man die Aktivitätsgrenzwerte, z.B. aus der Störfall-Analyse, dann kann man theoretisch sehr viel in einem Abfallgebinde unterbringen. Bei der Überprüfung der Ortsdosisleistung sind aber harte Gamma-Strahler - dazu zählen Cäsium 137 und Kobalt 60 - zu berücksichtigen. Die begrenzen die zulässige Aktivität über die Forderung der Ortsdosisleistung.

Dann zu Herrn Biedermann. Viele Radionuklide in diesem Zusammenhang sind relativ langlebig. Cäsium 137 beispielsweise hat eine Halbwertszeit von 30 Jahren. Das bedeutet, alle 30 Jahre halbiert sich die Aktivität. Dagegen hat Kobalt 60 eine Halbwertszeit von 5,2 Jahren. Das heißt, wenn ein Abfallgebinde vor der Einlagerung beispielsweise zehn Jahre in einem Zwischenlager ist, hat sich die anfängliche Aktivität an Kobalt 60 auf ein Viertel verringert.

Das ist korrekt. Wenn also z.B. ein solches Abfallgebinde eine bestimmte Ortsdosisleistung hatte zu dem Zeitpunkt, als es erstellt worden ist, dann würde es zu dem Zeitpunkt der Endlagerung, wenn es zehn Jahre auf diesen Zeitpunkt warten mußte, entsprechend mit einem Viertel der Ortsdosisleistung, ins Endlager gehen, soweit es durch Kobalt 60 dominiert ist.

Herr Neumann hat gesagt, die Transportstudie Konrad hätte sich - und das wäre erkennbar - bemüht, daß die Ergebnisse und die Vorgehensweise, wie wir zu den Ergebnissen gekommen sind, transparent sind, daß es aber eine Stelle gibt, wo das nicht der Fall ist, nämlich bei den Aktivitätsinventaren, die unserer Studie zugrunde liegen. Ich darf daran erinnern, daß wir insgesamt 217 verschiedene Abfallkategorien unterscheiden, die bezüglich unterschiedlicher Herkunftsbereiche - meinetwegen Kernkraftwerke, Wiederaufarbeitungen, Forschung etc. - charakterisiert sind, die sich bezüglich der benutzten Behälter, der Konditionierung - sei es Zement, Bitumen oder hochkompaktierte Abfälle - und eben auch in den Aktivitätsinventaren unterscheiden.

Diese Kenntnisse über die real zu erwartenden Abfälle haben wir aufgrund einer sehr umfassenden Abfalldatenerhebung, die vom Bundesamt für Strahlenschutz durchgeführt bzw. koordiniert worden ist, indem bei den Abfallverursachern abgefragt worden ist: "Was habt ihr für Abfälle, was für Abfälle sind in der Zukunft zu erwarten? Bitte charakterisiert die, und zwar in einer Weise, daß wir für unsere Sicherheitsanalysen und Planungen im Zusammenhang mit dem Endlager Werte haben, die abdeckend sein

sollen, so daß wir auf dieser Basis auch bestimmte Analysen durchführen können."

Ich habe schon einmal gesagt, daß wir diese Datenbasis für die Zwecke dieser Studie zur Verfügung gestellt bekommen haben. Es ist in diesem Fall zwischen dem Bundesamt für Strahlenschutz und den Verursachern aus einer ganzen Reihe von Gründen aber Vertraulichkeit vereinbart worden. Das ist etwas, was wir nicht beeinflussen können und was insofern meinen persönlichen Interessen auch etwas entgegenläuft. Aber wir müssen diese Randbedingung so akzeptieren. Das heißt: Die Datenblätter, die hier angesprochen sind, sind jetzt nicht in unserer Studie dokumentiert. Das bedauern wir; denn unser Interesse ist, unsere Vorgehensweise möglichst weitgehend so darzulegen, daß sich jemand, der sich mit den Details auseinandersetzen will, auch vergewissern kann, daß wir seriös und vorsichtig vorgegangen sind.

Bezüglich der Annahme des Einschichtbetriebes möchte ich vielleicht kurz sagen, wie ich das verstehe; aber damit gehe ich vielleicht schon weiter, als ich müßte. Ich kann mich in den Antragsteller insofern hineinversetzen, als ich, wenn ich so etwas beantragen würde, natürlich auch den Zweischichtbetrieb beantragen würde, weil man nicht ausschließen kann, daß solche Bedingungen auch einmal eintreten können. Unabhängig davon kann man natürlich Vorstellungen haben, was wahrscheinlich ist.

Nach allem, was wir mitbekommen haben, wird es hinsichtlich der Abfallandschaft in der Bundesrepublik Deutschland - einschließlich der Abfälle aus der Wiederaufarbeitung und in Verbindung mit den in den letzten Jahren gesehenen durchaus dynamischen Entwicklungen auf diesem Gebiet - durch verbesserte Abfallbehandlungs- und Konditionierungstechniken zu einer erheblichen Reduktion des Abfallaufkommens schon beim Verursacher kommen, so daß ein Einschichtbetrieb in der Tat die bei weitem wahrscheinlichste Variante ist. Aber, wie gesagt, ich will nicht verhehlen, daß damit auch gewisse Unsicherheiten verbunden sind.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Schönen Dank. - Herr Neumann!

Neumann (EW-SZ):

Ihr Verständnis für den Antragsteller mag ja zulässig sein; in gewisser Weise habe ich auch Verständnis dafür. Nur muß man dann auch die Auswirkungen berücksichtigen und bei allen Sicherheitsbetrachtungen auch den Zweischichtbetrieb unterstellen. Wenn ich mir alle Wege offenhalten will, muß ich gerade hier auch das Maximale berücksichtigen.

(Beifall bei den Einwendern)

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Neumann, im Prinzip haben Sie recht. Aber nicht

bei allen Sicherheitsanalysen. Für die Langzeitsicherheit ist es vergleichsweise unerheblich, für Störfälle auch. Für den bestimmungsgemäßen Betrieb ist es erheblich. Da wurde immer für den Zweischichtbetrieb - - - Was Herr Lange sagt, ist auch meine Vermutung. Den Antragsteller haben wir schon öfter danach gefragt. Für viele Sicherheitsanalysen - das könnte wahrscheinlich auch der TÜV bestätigen - ist tatsächlich der Zweischichtbetrieb zugrunde gelegt worden. Bei Transporten - - - Gut. Das gehört nicht zum Verfahren, könnte ich mir vorstellen, könnte die Antwort sein. Ich weiß es nicht.

Neumann (EW-SZ):

Bei Unfallwahrscheinlichkeiten eben gerade nicht. - Gut, das war der eine Punkt.

Der zweite Punkt war das Kobalt 60. Es ist z. B. auch vorgesehen, Strahlenquellen einzulagern. Auch hier wäre denkbar, daß man wartet, bis etwaige Großquellen gerade so weit abgeklungen sind, daß sie der Ortsdosisleistung gerade entsprechen.

Das weitere sind Anlagenteile beim Abriß von Atomanlagen, in denen auch Kobalt 60 drin ist. Auch hier schreibt niemand vor, daß die erst zehn Jahre zwischengelagert werden müssen, sondern es ist eigentlich eher das Gegenteil wünschenswert: daß man die Zwischenlagerung verhindert und diese Anlagenteile direkt ins Endlager schickt. Von daher spielt auch da Kobalt 60 eine gewisse Rolle, wenn auch mengenmäßig natürlich eine untergeordnete - "mengenmäßig" bezogen auf die Anzahl der Transportgebilde.

Dann aber noch einmal zum Gesamtzusammenhang der Ortsdosisleistung. Die Antragstellerin selber sagt in den Planunterlagen auf Seite 3.4.6-9, daß der gemittelte Dosisleistungswert derzeit zu ca. 65 % ausgeschöpft wird. Das ist doch ein Fingerzeig dafür, daß die Dosisleistung möglicherweise auch höher ausgeschöpft werden kann.

Damit könnten wir von unserer Seite die Diskussion abschließen. Ich würde jetzt mit der Betrachtung der Transportbehälter bzw. von Unfallwahrscheinlichkeiten beginnen. Es ist die Frage, ob wir das noch vor der Mittagspause machen sollen.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Wir fangen damit an, führen das ein, und um 13 Uhr machen wir Mittagspause.

Neumann (EW-SZ):

Die für Konrad zur Benutzung vorgesehenen Transportbehälter gehören nach unseren Vermutungen allen drei existierenden Behälterklassen für den Transport radioaktiver Stoffe an. "Vermutungen" sage ich hier deshalb, weil dazu im Plan keine konkreten Aussagen gemacht werden. Der Plan beschränkt sich darauf, Transportbehälter allgemein zu beschreiben, und von daher konnten hier nur unter Vermutungen

Rückschlüsse gezogen werden, welche Transportbehälter eigentlich eingesetzt werden sollen.

Den größten Einzelanteil der drei im Plan allgemein beschriebenen Typen dürften die Container stellen, und diese Container dürften wiederum überwiegend im Sinne der Behälterklassifizierung der Internationalen Atomenergiebehörde zur starken Industrieverpackung IP II gehören. Die durch Verkehrsrecht und Anforderungen für die Endlagerung abdeckenden Daten zur Integrität dieser Behälter nach etwaigen Lasteinträgen sind, daß sie einen Aufprall mit einer Geschwindigkeit von ca. 9 km/h ohne Verlust der Integrität überstehen müssen, daß sie einen Aufprall aus einer Höhe von 0,8 m - etwa einer Geschwindigkeit von 14,5 km/h entsprechend - soweit widerstehen müssen, daß brennbare Abfälle nicht abbrennen, d. h. daß der Sauerstoffzutritt reduziert ist. Sie müssen nach Transportrecht ferner einem mehr oder weniger spitzen Gegenstand mit einer Masse von 6 kg und einer Aufprallgeschwindigkeit von 16 km/h widerstehen. Des weiteren müssen sie Regen aushalten, und sie müssen eine Stapelprüfung überstehen.

Ich glaube, an diesen von mir genannten Daten ist deutlich erkennbar, daß es keiner besonderen Anstrengung bedarf, um die Integrität dieser Behälter zu verletzen; hierfür würden schon Geschwindigkeiten ausreichen, die auf jedem Rangierbahnhof erreicht werden.

Des weiteren werden vermutlich auch sogenannte Typ-A-Behälter und Typ-B-Behälter im Sinne der IAEA-Klassifizierung eingesetzt werden. Wir vermuten, daß die zylindrischen Betonbehälter - überwiegend zumindestens - den Typ-A-Behältern zuzurechnen sind und daß zumindestens einige der zylindrischen Gußbehälter der Typ-B-Klassifizierung entsprechen.

Für diese beiden Behältertypen sind die Anforderungen höher als die eben genannten. Beim Typ-A-Behälter sind sie noch relativ gering: Er muß z. B. einem Aufprall von 18 km/h widerstehen können. Sonst sind die Anforderungen so ähnlich wie die oben beschriebenen.

Beim Typ-B-Behälter müssen allerdings deutlich höhere Anforderungen erfüllt werden müssen: Er muß nämlich einem Aufprall auf eine widerstandsfähige Fläche bei einer Geschwindigkeit von ca. 48 km/h widerstehen, er muß einem Aufprall auf einen Dorn bei einer Geschwindigkeit von 16 km/h widerstehen, und er muß einem Feuer von 30 Minuten Länge und 800 °C Flammentemperatur ebenfalls widerstehen können.

Die letzteren Typ-B-Behälter werden dann auf jeden Fall der Abfallbehälterklasse II des Planes zum geplanten Endlager zuzuordnen sein. Wie das bei den Typ-A-Behältern ist, ist aus den Planunterlagen nicht zu entnehmen.

Zusätzlich gilt nach den Endlagerungsbedingungen noch eine weitere Anforderung für die Behälter der Abfallbehälterklasse II, nämlich daß sie bei einer

Temperatur von 800 °C eine Stunde lang in der Lage sein müssen, die Freisetzung von Gasen nur in beschränktem Zustand zuzulassen.

Für die mechanische Belastbarkeit ist klar, daß auch hier selbst unter realistischen Bedingungen ein Versagen möglich ist, und zwar aller Behälterklassen, auch wenn es beim Typ B schon wesentlich größerer Energien bedarf. Zusätzlich ist aber zu sagen, daß es bei dem Typ-B-Behälter - insbesondere wird der ja vermutlich, muß ich wieder sagen, für den Transport bestimmter bituminierter Abfälle aus der Wiederaufarbeitung in Frage kommen -, um zu Freisetzungen zu kommen, schon eines relativ schweren Unfalls bedarf. Zumindest angesichts der Randbedingungen des Streckenteils, den wir betrachtet haben - zwischen Seelze und Endlager -, der Geschwindigkeiten, die bisher gefahren werden, und der sonstigen Randbedingungen wird dieser Unfall sicherlich zu den eher seltenen Ereignissen gehören.

Eine Ausnahme bildet noch einmal der Rangierbahnhof Seelze, und zwar aufgrund der unmittelbaren Nähe des Tanklagers zu den Gleisen im Ausfahrbereich des Bahnhofs. Da kann auch ein Brand entstehen, der möglicherweise die Anforderungen, die an den Typ-B-Behälter gestellt werden, klar übertreffen könnte.

Das waren erst einmal die grundsätzlichen Feststellungen zu den Transportbehältern, die wir hier treffen wollten. Wir würden es natürlich begrüßen, wenn wir von Antragstellerseite - oder wer auch immer dazu in der Lage ist - die Information bekommen würden, welche konkret existierenden Behälter welcher Abfallbehälterklasse zugeordnet werden können und wie die Zuordnung zu den drei Grundtypen aussieht.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Das müßte der Antragsteller eigentlich darlegen können. Herr Illi!

Dr. Illi (AS):

Wir haben im Plan die standardisierten Behälter beschrieben und auch beschrieben, welche Anforderungen an die beiden Behälterklassen gestellt werden. Wenn in Behälterprüfungen nachgewiesen wird, daß diese Anforderungen eingehalten werden, dann ist eine Zuordnung in diese beiden Klassen natürlich gegeben und möglich.

Ich weiß nicht, was ich darüber hinaus hier noch sagen kann und worauf der Sachbeistand der vereinigten Kommunen abhebt, wenn er sagt "bestehende Behälter". Wie die Anforderungen aussehen und was getan werden muß, um eine Zuordnung zu treffen, ist im Plan genau beschrieben, darüber hinaus natürlich auch das, was die Anforderungen an die Produkte anbelangt. Mehr kann ich hier nicht sagen.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Schönen Dank. - Herr Neumann!

Neumann (EW-SZ):

Die Anforderungen selber habe ich vorhin beschrieben, die sind klar. Der Punkt ist nur der, daß möglicherweise Behälter nicht unbedingt sofort ihre Integrität - beispielsweise durch Energieeintrag mechanischer Art - verlieren, wenn diese Grenze der Anforderung gerade überschritten ist. Von daher ist es für eine Einschätzung, a) welche Möglichkeiten des Versagens für Behälter überhaupt existieren, und b), wie eventuelle Freisetzungswege aus den Behältern aussehen könnten, schon wichtig, daß man konkrete Behälter betrachtet. Vor diesem Hintergrund habe ich meine Frage gestellt, weil die Diskussion über das, was bei einem Unfall passieren kann, leichter ist, wenn man es an konkreten Behältern festmacht.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Fragen wir das Bundesamt für Strahlenschutz als Fachbehörde. Jetzt weiß ich nicht, Herr Dr. Cosack: Sind Sie auch für die Behälterzulassung zuständig?

Dr. Cosack (GB):

Das kann ich erklären. Folgende Tatsache zunächst: Herr Neumann, Sie haben sehr eingehend die Anforderungen beschrieben, die laut IAEA-Forderungen an Behälter und Versandstücke zu stellen sind, die auch über die internationalen Abkommen RIDE, ADR in unsere Gesetzgebung eingeflossen sind, in die Gefahrgutverordnungen Straße und Schiene, die hier angesprochen sind. Diese Anforderungen, die bei uns in den Gefahrgutverordnungen stehen, sind ganz schlicht und einfach zu erfüllen; da gibt es kein Wenn und Aber, und so wird das durchgeführt. Man muß also im Einzelfall überprüfen, in welche Kategorie auf dem Transportsektor die einzelnen Behälterklassen für die Endlagerung einzuordnen sind. Und da ist es gar keine Frage: Sie haben die Anforderungen, die in den IAEA-Empfehlungen stehen, zu erfüllen.

Es gibt - wie Sie ganz richtig bemerkten - verschiedene Behälterklassen, die von einfachen Anforderungen - Industrieverpackungen, IP-Verpackungen - zu den Typ-A-Verpackungen bis schließlich zu den Typ-B-Verpackungen immer in höheren Anforderungen, die gestellt werden müssen, gehen. Diese Dinge sind abhängig davon, um welches radioaktive Inventar es sich handelt, ob man Unfallsicherheit fordern muß, damit nicht unzumutbare, unzulässige Strahlenexpositionen vorkommen, oder ob man Verpackungen nehmen kann, die ruhig zerstört werden können und wo dann trotzdem noch gewährleistet ist, daß keine unzulässigen Strahlenexpositionen vorkommen.

Ich meine, das ist sehr einsichtig. Man kann auch auf andere Gefahrgüter eingehen. Es gibt immer Minimalmengen, die unschädlich sind, kleinste Dosen von Arzneien oder sonst etwas. Und entsprechend dem Gefährdungspotential ist die Anforderung an die Verpackung gestuft.

Nun geht es so, daß dort, wo es von den Anforderungen an die Verpackung keine besondere Rolle spielt, keine offizielle Zulassungspflicht gefordert ist. Das ist bei IP-Verpackungen so wie bei Typ-A-Verpackungen. Typ-B-Verpackungen oder Typ-B-Versandstücke, muß ich sagen - es wird immer die Verpackung mit dem Inhalt betrachtet - bedürfen der Zulassung, und diese Zulassung Typ B wird vom Bundesamt für Strahlenschutz, von uns, ausgesprochen in Zusammenarbeit mit der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung in Berlin.

Das andere sind die Zulassungen für Versandstücke, die spaltbares Material beinhalten. Auch diese Versandstücke bedürfen einer Zulassung durch das Bundesamt für Strahlenschutz, durch uns.

Also, es ist in sich ein vollkommen klares System, und ich habe Ihnen noch einmal klarzumachen versucht, wie die ganze Sache zu bewerten ist. Nochmals, auf Ihre Frage hin: Die Gefahrgutverordnungen sind einzuhalten für alle Versandstücke, die nach Konrad geschickt werden. - Danke schön.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Gut, schönen Dank. - Noch Nachfragen, Herr Neumann?

Neumann (EW-SZ):

Nur eine Anmerkung: Dieser Punkt mit den kleinsten Mengen, die unschädlich sind, mag für bestimmte Arzneimittel oder bestimmte chemische Stoffe stimmen. Für radioaktive Stoffe gilt das auf jeden Fall nicht.

(Beifall bei den Einwendern)

Von daher ist es natürlich richtig, daß bei Behältern, die bloß geringen Anforderungen genügen müssen, eine Aktivitätsbegrenzung bezüglich des Inventars vorgesehen ist. Aber da ist dann halt wieder eine Abwägung nach dem Kosten-Nutzen-Prinzip erfolgt; darauf kommen wir vielleicht heute nachmittag zurück. Auf alle Fälle lassen diese Behälter in den verschiedensten Situationen, wenn sie ihre Integrität verlieren, zu, daß radioaktive Stoffe freigesetzt werden. Egal, in welcher Größenordnung auch immer sich das bewegt: Das kann zu Schäden führen.

(Beifall bei den Einwendern)

Man kann dann noch darüber streiten, wie hoch die Wahrscheinlichkeit eines Schadens bei der Bevölkerung ist. Aber daß das zu einem Schaden führen kann, ist, glaube ich, unstrittig.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Gut. Ohne da jetzt in eine Grundsatzdiskussion einsteigen zu wollen - die haben wir schon zu Genüge zu führen -, kurz Herr Dr. Cosack dazu, weil Herr Neumann das erwidert hat. Dann Mittagspause. Herr Cosack!

Dr. Cosack (GB):

Danke schön, Herr Vorsitzender. - Ich möchte noch kurz

etwas dazu sagen; ich möchte nicht falsch verstanden werden, was Herr Neumann sagt, ist richtig: Auch kleinste Dosen können zu Schäden führen. Dem widerspreche ich überhaupt nicht. Ich meine, wir kommen zu etwas anderem. Wir müssen uns klarmachen, daß wir sehr vielseitigen Strahlenexpositionen ausgesetzt werden, nicht zuletzt auch in der Medizin. Wir kommen jetzt letztendlich zu der Frage: Ist es nötig, dieses zu machen? Ist Kernenergie nötig, oder ist sie nicht nötig? Wenn es nicht nötig ist - da bestehen nun unterschiedliche Ansichten -, dann ist natürlich jede geringste Dosis zu viel. Da stimme ich mit Ihnen vollkommen überein. Aber das ist der Punkt. - Danke schön.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Schönen Dank. Das Problem werden wir hier nicht lösen. - Ich wünsche guten Appetit. Um 14 Uhr geht es weiter.

(Unterbrechung von 13 Uhr bis 14 Uhr)

stellv. VL Dr. Biedermann:

Meine Damen und Herren, ich bitte die Akteure und die Zuschauer, ihre Plätze einzunehmen, die Vorstellung beginnt.

Wenn Ruhe eingetreten ist, beabsichtige ich, das Wort den Sach- bzw. Rechtsbeiständen der vereinigten Kommunen und der sich daran angeschlossenen Verbände oder Organisationen zu übergeben.

Herr Neumann.

Neumann (EW-SZ):

Ich komme zu einem weiteren Komplex, und zwar den methodischen Ansätzen, wie die Betroffenheit der Anwohner von Transportstrecken bei Unfällen am besten dargestellt werden kann.

Hier gibt es ja Unterschiede in der Herangehensweise. Die zwei gebräuchlichsten Ansätze - zumindest, soweit ich Studien kenne - sind entweder die probabilistische Risiko-Analyse oder aber das Konzept des maximal glaubhaften Unfalls.

Dazu jetzt ein paar Worte. In probabilistischen Risiko-Studien werden die verschiedenen Unfallszenarien ja in Einzelschritte zerlegt. Diesen Einzelschritten werden dann Wahrscheinlichkeiten zugeordnet bzw. sie werden für diese ermittelt. Daraus wird dann eine Gesamtwahrscheinlichkeit der Szenarien errechnet.

Damit liegt ein quantitativer Maßstab vor. Anhand dieser Wahrscheinlichkeit wird entschieden, mit welchen Szenarien, Abläufen derart selten zu rechnen ist, daß sie zu vernachlässigen sind.

Darüber hinaus kann auf dieser Grundlage das mit einem Unfall verbundene Risiko ermittelt werden. Dieses Risiko ist als Produkt der Eintrittswahrscheinlichkeit und den Unfallfolgen definiert. Dies soll dann als Maßzahl für die Relevanz des Unfalles dienen. Die Summierung der Einzelrisiken aller

möglichen Unfälle ergibt das Gesamtrisiko, z.B. eines untersuchten Transportsystems.

Die Ermittlung von Unfallwahrscheinlichkeiten in probabilistischen Risiko-Studien ist aber aus unserer Sicht mit verschiedenen Schwächen behaftet. Prinzipielle Schwächen dieses Ansatzes: Probabilistische Studien müssen sich auf Daten stützen, die meist nicht speziell für diesen Zweck gesammelt und zusammengestellt worden sind, so daß häufig zusätzliche Annahmen und Vermutungen einfließen müssen.

Die Aussagen einer solchen Studie werden um so unschärfer, je kleiner die betrachteten Regionen, das heißt, je kürzer die Transportstrecken sind. Entweder werden nur aus der Region stammende Daten herangezogen - dann ist die Datenbasis in der Regel allerdings sehr dünn. Oder es werden Daten aus einem größeren Zusammenhang herangezogen und diese dann auf die Region übertragen - dabei können dann aber möglicherweise vorhandene lokale Abweichungen vom Durchschnitt, der sozusagen größeren Datenbasen zu eigen ist, unter den Tisch fallen.

Die Aussagen werden weiter um so unschärfer, je seltener die behandelten Ereignisse sind. Die Datenbasis kann schließlich so dünn werden, daß sinnvolle Aussagen nicht mehr möglich sind. Und das bereits bei Ereignissen, die noch keineswegs derart selten sind, daß sie ohnehin vernachlässigt werden können.

Einer Ausweitung der Datenbasis, um auch solche seltenen Ereignisse exakt erfassen zu können, sind jedoch enge Grenzen gesetzt. Beim Heranziehen von Daten aus anderen Ländern beispielsweise - auch möglicherweise aus anderen Teilen der Bundesrepublik - stellt sich sofort die Frage der Übertragbarkeit. Bei der Betrachtung längerer Zeiträume ergibt sich zusätzlich das Problem, daß sich die Verkehrssysteme im Laufe der Zeit natürlich auch verändert haben bzw. bestimmte Randbedingungen nicht mehr gegeben sind.

Ein weiterer Punkt. Damit probabilistische Studien von ihrem Gesamtumfang her überhaupt noch handhabbar, die Zahl und die Komplexität der zu betrachtenden Szenarien begrenzt bleiben, sind vereinfachende Annahmen erforderlich.

Besonders bedeutsam in diesem Zusammenhang sind Annahmen der maximal zu erwartenden Lastfälle. Hier kann meist auch nur noch mit Plausibilität argumentiert werden, so daß sich auch in probabilistischen Studien letztlich Überlegungen im Hinblick auf maximal glaubhafte Ereignisse wiederfinden. In der Regel allerdings dann in versteckter Form.

Des weiteren nicht abgedeckt durch solche Studien sind natürlich Wahrscheinlichkeiten für den Eintritt von gezielten Sabotage-Angriffen ebenso, wie beispielsweise auch Kriegseinwirkungen.

Insgesamt ergibt sich nach unserer Ansicht das Bild, daß grundsätzlich belastbare Wahrscheinlichkeitsabschätzungen für Transportwege, die große Teile des Bundesgebietes umfassen, für

leichte und mittlere Unfälle möglich sein können, wenn denn eine ausreichende Datenbasis vorhanden ist und gerade keine willkürlichen Einschränkungen, wie bei den Annahmen zu den maximal möglichen Belastungen, erforderlich sind.

Für besonders schwere und seltene Unfallereignisse, was ja gerade zum Beispiel eine Rolle spielt, wenn Brände berücksichtigt werden, geben aber entsprechende Abschätzungen nicht so sehr viel her.

Ein zusätzliches Problem von probabilistischen Risiko-Analysen ist unserer Ansicht nach, daß bei der Diskussion über die Eintrittswahrscheinlichkeiten bestimmter Unfälle oft die möglichen Auswirkungen vergessen bzw. vernachlässigt werden.

Diese Tendenz ist jetzt unabhängig von der GRS-Studie auch in anderen Bereichen auf diesem Erörterungstermin schon mehrere Male deutlich geworden: Wird über Wahrscheinlichkeiten geredet, dann werden Auswirkungen oft nicht mehr berücksichtigt, zumindest in der Diskussion.

Daher sind wir der Meinung, daß ein anderer Ansatz adäquater ist, und zwar der des maximal glaubhaften Unfalls. Das heißt, es wird ein Spektrum von Unfallszenarien entwickelt, die für die verschiedenen Belastungsarten typisch sind. Die schwersten Unfälle, die dabei identifiziert werden, sollen solche sein, die einerseits realistisch und plausibel, andererseits aber auch auf jeden Fall abdeckend sind.

Es handelt sich gerade bei den letzteren um sicherlich an der alltäglichen Erfahrung gemessen sehr seltene Unfälle, so daß es auch nicht ausreicht, lediglich die bisherigen Erfahrungen beim Transport von radioaktiven Stoffen zu betrachten. Vielmehr müssen sich die Überlegungen vor allem an den bisher beim Gütertransport auf Straße und Schiene insgesamt bereits eingetretenen Ereignissen, in die prinzipiell dann auch Transportbehälter mit radioaktiven Stoffen verwickelt sein könnten, orientieren.

Dabei kann die Grenze sicherlich nicht mit letzter Strenge exakt definiert werden. Einerseits ist es zu optimistisch, pauschal zu behaupten, daß bisher aufgetretene maximale Belastungen in der Zukunft nicht mehr überschritten werden können, beispielsweise Lastfälle, die um 20 oder auch um 50 Prozent über diesen bisher aufgetretenen Belastungen liegen, hier nicht mehr möglich sind.

Andererseits werden aber auch hier Lastannahmen, die auf Grund realer Gegebenheiten vor Ort hypothetisch sind, berücksichtigt. Das heißt, wir gehen nicht davon aus, das ist nach Naturgesetzen maximal möglich, sondern wir beziehen die Realität da entsprechend mit ein.

Anschließend an die Ermittlung eines so weit maximal glaubhaften Unfalls werden die Konsequenzen dieser Unfallabläufe betrachtet, das heißt, die Strahlenbelastung für Mensch und Umwelt. Die Ergebnisse dieser Betrachtung sollen dann die

Grundlage sein für die Entscheidung, ob ein solches Risiko hinnehmbar ist oder vermieden werden muß.

Im Bedarfsfall können auch Maßnahmen abgeleitet werden, die eine Reduzierung bzw. Minimierung dieses Risikos erlauben. Das ist sicherlich vergleichbar mit den Schlüssen, die man eben aus probabilistischen Risiko-Analysen der Art, wie sie die GRS durchgeführt hat, ziehen könnte.

Insgesamt stellt aber dieser Ansatz des maximal glaubhaften Unfalls eine bessere Möglichkeit dar, da potentiell Betroffene über die möglichen Auswirkungen einer beantragten Anlage diskutieren können und auf dieser Grundlage eine sachliche Diskussion und Abwägung möglich ist.

Für ein Beispiel, weshalb probabilistische Risiko-Analysen nicht ausreichend alle Winkel und Ecken beleuchten, komme ich hier noch einmal auf den Unfall vom 20. März 1985 zurück, wo in der Nähe von Hannover zwei Güterzüge in Flankenfahrt zusammengestoßen sind. Einer dieser Züge hatte mehrere Kesselwaggons mit Superbenzin, der andere Güterzug Kohle geladen. Infolge dieses Zusammenstoßes bei Flankenfahrt trat ein Brand auf. Dieser Brand konnte erst nach zweieinhalb Stunden unter Kontrolle gebracht, der Brandherd erst nach dreieinhalb Stunden gelöscht werden.

Betrachten wir vom Kohlezug her mal die Wahrscheinlichkeit für den Eintritt dieses Ereignisses: Zusammenstoß quasi auf freier Strecke mit einer Geschwindigkeit von größer als 35 km/h; Brand, der zwei Stunden dauert. Diesem Unfall wurde z.B. in der Urstudie für Transportfragen innerhalb des Projektes "Sicherheitsstudien Entsorgung", die ja auch eine der Grundlagen für die Konrad-Studie der GRS darstellte, mit der dort angewandten Methodik die Wahrscheinlichkeit Null zugeordnet. Genau zwei Wochen nach Veröffentlichung dieser Studie passierte der in der Studie noch ausgeschlossene Unfall.

Wenn wir jetzt mal mit der Methodik von PSE, mit einer leichten Korrektur vor allen Dingen im Hinblick auf die geringe Datenbasis, Wahrscheinlichkeiten ausrechnen würden, so haben wir für diesen Fall herausbekommen, ergäbe das eine Wahrscheinlichkeit von $6,5 \times 10^{-5}$. Das zeigt, auch da würde ein sehr kleiner Wert, eine sehr geringe Wahrscheinlichkeit herauskommen. Das Beispiel zeigt aber, daß auch diese kleine Wahrscheinlichkeit diesen Unfall nicht verhindert hat.

Das noch einmal als Beleg dafür, warum wir den Ansatz "maximal glaubhafter Unfall" für den besseren halten.

(Beifall bei den Einwendern)

Herr Nümann möchte dann noch zusätzliche Gesichtspunkte in die Diskussion einführen.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Sie haben jetzt gewissermaßen ein Grundsatzproblem angesprochen, das besteht zwischen der Abfassung ei-

ner probabilistischen Risiko-Analyse und einer deterministischen. Sie wissen, im Anlagenbereich bei Kernkraftwerken, in der Beurteilung von Altanlagen, geht man genau den anderen Weg. Man geht von der deterministischen Sicherheitsbetrachtung über zur probabilistischen, um gewisse Beurteilungskriterien für Altanlagen zu haben.

Wir sollten hierzu aber kurz Herrn Lange von der GRS die Möglichkeit zur Stellungnahme geben. Danach kann Herr Nümann in die Einzelfälle, in die subtilen Gesichtspunkte der Probleme vertiefend hineinsteigen.

Dr. Lange (GB):

Schönen Dank. Herr Neumann, Sie haben hier zwei verschiedene Vorgehensweisen charakterisiert, um mögliche Unfallrisiken zu erfassen. Die eine Methode nennen Sie die Methode des maximal glaubhaften Unfalls - das ist eine Methode zu der Sie neigen. Die andere Methode wurde als die Methode der probabilistischen Risiko-Analyse eingestuft - das ist eine Methode, die wir gewählt haben.

Ich will mich hier jetzt nicht zu lange darüber auslassen. Es ist sicher ein sehr interessantes Thema. Ich muß gestehen, ich diskutiere es eigentlich gern, weil wir uns sehr stark damit auseinandergesetzt haben.

Was ist die adäquate Vorgehensweise, um ein Maximum an Informationen bereitzustellen? Und zwar in einer Weise, daß abdeckende Ergebnisse vorliegen, derjenige, der sich damit auseinandersetzt, aber ein Maximum an Informationen dergestalt hat, daß er einmal weiß, was ist das Spektrum der möglichen Auswirkungen, zum anderen, mit welcher Eintrittshäufigkeit ist mit diesen zu rechnen.

Insofern müßte man eigentlich einer Vorgehensweise, die ein Mehr an Informationen gibt, den Vorzug geben. Es sei denn, die Situation ist so, daß die Vorgehensweise des maximal glaubhaften Unfalls jetzt darauf hinausläuft, Unfallfolgen zu erfassen, die die probabilistische Risiko-Analyse nicht erfaßt. Das ist aber nicht der Fall. Darauf werde ich gleich noch eingehen.

Sie haben schon häufiger gesehen - ich könnte auch eine Folie auflegen -, wie die Ergebnisse einer probabilistischen Risiko-Analyse, was den Unfall betrifft, dargestellt sind. Wir haben das dargestellt in einem Diagramm, auf dem die Eintrittshäufigkeit auf der vertikalen Achse dargestellt ist gegen mögliche Unfallauswirkungen auf der horizontalen. Sie können ablesen, wie die Korrelation ist, mit welcher erwarteten Häufigkeit eher geringfügige Auswirkungen kommen und mit welcher Häufigkeit mit schwerwiegenden Auswirkungen zu rechnen ist.

Insofern ist Ihre Darstellung überhaupt nicht richtig. Sie deckt sich nicht mit meiner Auffassung. Wir haben ja gar nichts multipliziert. Es ist lediglich eine Beziehung als Ergebnis der Analyse in der Form einer kumulativ-komplementären Häufigkeitsverteilung, die beide Informationen hat. Also keine Multiplikation, die hier ir-

gendwie ein Risiko unter Verlust von Information in eine einzige Zahl reduziert. Das haben wir nicht gemacht. Das wissen Sie auch.

Jetzt ist natürlich die entscheidende Frage - in diesem Zusammenhang haben Sie auch Statistiken angesprochen -, ob wir bei unserer Vorgehensweise auch sehr schwerwiegende Ereignisse erfaßt haben in dem Sinne, daß auch Ereignisse, wie Sie sie im Zusammenhang mit maximal glaubhaftem Unfall postulieren, berücksichtigt sind.

Sie haben in diesem Zusammenhang die Statistik zu Hilfe genommen und eine Urstudie zu Risiken - PSE - herangezogen. Wir kennen selbstverständlich die Studie PSE, haben auch einige Daten, was die Lkw-Unfälle betrifft, dort herausgenommen. Aber wir sind, meine ich, mit der probabilistischen Risikoanalyse doch deutlich anders vorgegangen als PSE, und ich glaube, es ist viel angemessener, sich in dem Fall mit unserer Studie auseinanderzusetzen als mit der von PSE.

Ich habe mich, als ich PSE gelesen habe, auch gewundert, daß dort die Eintrittswahrscheinlichkeit Null ist für ein Ereignis, das absolut nahe liegt, nämlich daß ein Zug oder ein Lkw vorher eine mechanische Belastung erfahren haben - die kann auch sehr schwerwiegend sein - und es infolge dieses Ereignisses zu einem Brand kommt. Sie wissen, daß die Statistik, die wir ausgewertet haben, solche Ereignisse enthält, daß wir uns aber, da dieser von Ihnen angesprochene Zugunfall in Empelde mit 20 Waggons Superbenzin und 25 Waggons Kohle nur eines von zwei Ereignissen in diesem Zehnjahreszeitraum mit insgesamt drei Zugeinheiten war, gesagt haben: Es kann auch eine statistische Schwankung sein, die durch glückliche Umstände dieses Ereignis hat seltener auftreten lassen. Das haben wir durch einen statistischen Sicherheitszuschlag entsprechend korrigiert. Auch von dort fühlen wir uns auf der sicheren Seite.

Weiterhin muß ich Ihnen sagen, daß die Ereignisse, die wir in unserer Studie unterstellen, deutlich schwerwiegender sind als das maximal glaubhafte Ereignis, das Sie unterstellt haben. Wir haben drin, daß Güterzüge mit einer Geschwindigkeit höher 80 km/h verunfallen, wobei bis zu zehn Waggons betroffen sein können. Und wir haben noch unterstellt, daß diese Waggons hinterher in einen schwerwiegenden Folgebrand verwickelt sind.

Ich will das in bezug auf das Ereignis, das in Empelde beobachtet worden ist, konkretisieren. Solche Ereignisse haben wir ganz klar drin. Wenn Sie sich vorstellen, Sie hätten einen Zug mit 20 Waggons Superbenzin - das haben wir uns auch vorgestellt -, und einen anderen Zug, der meinetwegen auch Kohlewaggons, dazwischen aber vier Waggons mit radioaktiven Abfällen hat, so kann ich ganz konkret sagen, daß wir solche Ereignisse in unserer Studie mit drin haben.

Das einzige, was wir zusätzlich quantifiziert haben, ist, daß wir uns gefragt haben, wie häufig solche

Unfallbedingungen sein werden. Deswegen haben wir - das brauche ich hier nicht noch einmal darzulegen - die Unfallstatistik von zehn Jahren ausgewertet und gleichzeitig noch statistische Zuschläge gemacht, gerade in bezug auf diese schwerwiegenden Ereignisse: hohe mechanische Belastung mit schwerwiegendem Folgebrand.

Jetzt werden einige hier im Raum, wenn sie sich die Transportstudie Konrad flüchtig anschauen, sagen: Herr Neumann hat gerade gesagt, daß dieses Feuer erst nach zweieinhalb Stunden unter Kontrolle gebracht worden ist, die GRS hat aber als schlimmstes Feuer unterstellt, daß ein Abfallgebinde allseitig vom Brand umschlossen wird, sich eine Stunde in dieser Bedingung befindet und die Brandtemperatur 800 °C beträgt. Bei der GRS gibt es eine ganze Reihe Experten, die sich gerade mit diesem Gebiet Feuer befassen - nicht nur in Kernkraftwerken oder hier im Zusammenhang mit den Störfallanalysen Konrad, sondern auch unter anderen Bedingungen -, und da muß man sehen, daß die entscheidende Größe bei der Quantifizierung von möglichen Auswirkungen im Zusammenhang mit Abfallgebinden der thermische Energieeintrag in das Gebinde ist, der bestimmt, welche Teile sich wie aufheizen, und damit auch, welche Freisetzung daraus resultiert.

Insofern ist unsere Auffassung - und das haben wir in der Transportstudie Konrad auch artikuliert -, daß wir, wenn wir solche Bedingungen für ein Abfallgebinde unterstellen, damit in ganz hohem Maße auch das reale Spektrum von Brandereignissen erfassen. Ich will es ganz konkret sagen: Wenn wir uns vorstellen, daß einer dieser Kohlewaggons ein Abfallwaggon gewesen wäre, der in Flankenfahrt mit diesem Zug mit Superbenzinwaggons betroffen gewesen wäre, dann ist unsere Auffassung, daß in dieser Unfallkonstellation die thermische Belastung des Abfallgebindes durch den Brand durch unsere Modellierung 800 °C und einer Stunde vollständiger Umschließung von allen Seiten dieses Abfallgebindes abdeckend erfaßt ist.

Wenn Sie sagen, daß sich unsere Überlegungen - weil ich den Punkt gerade noch einmal sehe - nicht auf Erfahrungen, die bisher beim Transport radioaktiver Stoffe gemacht worden sind, abstützen: Das haben wir nicht gemacht; denn man kann nach allem, was wir wissen, die bisherigen Erfahrungen mit der Beförderung radioaktiver Stoffe weltweit - ich darf als Orientierung vielleicht sagen, daß allein hier in der Bundesrepublik 500 000 bis 800 000 Versandstücke pro Jahr transportiert werden - ein sehr gutes Ergebnis bezüglich der Unfallereignisse und der dabei auftretenden Auswirkungen aufweisen. Uns war diese Statistik aber viel zu gering, um darauf unsere Analysen aufzubauen.

Die nächstliegende Datenbasis wären Gefahrguttransporte. Auch dort gibt es Unfallstatistiken. Aber auch diese Datenbasis war zu gering, um statistisch belastbare Daten zu bekommen. Deswegen haben wir im Fall der Bundesbahn die

Zehnjahresstatistik genommen, in der als Untermenge auch die Gefahrguttransporte, soweit sie mit der Bundesbahn getätigt sind, enthalten sind.

Von daher kann man nicht sagen, wir hätten nur leichte bis mittlere Ereignisse erfaßt. Wir haben auch sehr gravierende Ereignisse mit erfaßt, wie sie in anderem Zusammenhang - vielleicht nicht in der Bundesrepublik Deutschland, aber doch bekanntermaßen in anderen Ländern - stattgefunden haben.

Dieser Vorgehensweise, die wir gewählt haben und die ich versucht habe, etwas zu charakterisieren, stellen Sie jetzt die von Ihnen gewählte Vorgehensweise des maximal glaubhaften Unfalls gegenüber. Da muß man sehen: Was unterstelle ich für einen Unfall? Und: Ist der realistisch, sind die Aktivitätsinventare, die man unterstellt, realistisch? Das andere ist der gesamte Gang der Modellierung. Mit anderen Worten: Wenn man eine solche Analyse macht, hat man die Verantwortung, daß man bezüglich des Verhaltens der Behälter, des Abfallprodukts und der Freisetzung, die sich aus solchen Unfällen ergibt, Werte nimmt, die dahin gehend belastbar sind, daß sie mit der Realität zumindest in angemessen abdeckender und nicht in unangemessen abdeckender Weise etwas zu tun haben.

Wenn ich mich in den Entscheidungsträger, der die Konsequenzen betrachtet und sich ein Bild machen will, ob die Risiken hinnehmbar oder zu vermeiden sind, hineinversetze, wäre es mir lieber, daß ich darauf vertrauen kann, daß die Art, wie die Konsequenzen ermittelt worden sind, noch etwas mit der Realität zu tun hat. Ich würde es als Entscheidungsträger auch begrüßen, wenn ich bei solchen Ereignissen die Zusatzinformation hätte, mit welcher Wahrscheinlichkeit mit ihnen zu rechnen ist. Ich bin immer noch der Meinung, daß ein Mehr an Information nicht unbedingt ein Schaden ist.

Ganz am Schluß hatte ich mir noch aufgeschrieben - aber das ist jetzt schon fast redundant, daß Sie gesagt haben, die PSE-Studie hat das Ereignis, wie es sich in Empelde dargestellt hat, mit der Wahrscheinlichkeit Null behandelt. Sie haben gesagt, Sie hätten dafür die Wahrscheinlichkeit $6,5 \times 10^{-5}$ errechnet. Dazu muß ich Ihnen sagen: Bei Ihrer Angabe fehlt die Dimension. Ich weiß gar nicht, worauf sich diese Zahl bezieht. Das müßten Sie schon spezifizieren. Ist es gegeben, daß es ein Unfall ist? Dann ist dieses Szenario, wie es sich bei dem Zugunfall in Empelde ergeben hat, mit einer, wie man sagt, bedingten Wahrscheinlichkeit von $6,5 \times 10^{-5}$ zu erwarten. Oder wie ist diese Zahl zu verstehen?

Ich habe noch einmal in unserer Analyse nachgeschaut. Wir haben dafür eine Zahl von grob $8,5 \times 10^{-4}$. In unserem Fall bedeutet das: Von jedem tausendsten Unfall, der bei der Bundesbahn passiert, gehen wir davon aus, daß auch Brandereignisse wie bei diesem Zugunfall in Empelde auftreten. Also, das nur eine Frage an Sie. - Schönen Dank.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Schönen Dank, Herr Lange. - Herr Neumann, es war eine Frage an Sie gerichtet. Wenn Sie dazu kurz etwas sagen können? Danach würde ich aber gerne Herrn Nümann das Wort erteilen.

Neumann (EW-SZ):

Ich würde sagen, daß wir erst einmal die Sache mit einbeziehen und daß ich dann, weil ich natürlich gern auf alle Punkte eingehen würde, Stellung nehme.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Okay, Herr Nümann, bitte!

Nümann (EW-Lengede):

Ich hatte gestern schon einmal in einem kurzen Statement angedeutet, daß das Problem der statistischen Verschmierung natürlich dann prekär ist, wenn man, wie in Lengede, auf einer kurzen Strecke relativ mehr beispielsweise Bahnübergänge hat, als dies statistisch der Fall ist. Man wird zum zweiten - das nur zur rechtlichen Seite, die Herr Neumann gerade eben angeführt hat - natürlich eine speziellere Vorschrift aus dem Eisenbahnkreuzungsgesetz heranziehen müssen, die eben sagt, daß Bahnübergänge als spezieller Konfliktpunkt möglichst zu beseitigen sind. Das heißt: Das Gesetz geht selber davon aus, daß das eine gefährliche Stelle auf Eisenbahnstrecken ist. Man stuft das von Gesetzes wegen als gefährlich ein, so daß man an dieser Stelle natürlich fragen kann, wie weit hier noch Probabilistik zulässig ist oder ob es hier nicht eine gesetzliche Vermutung gibt, zu Folgemaßnahmen zu greifen. Das sollte man noch einmal in aller Deutlichkeit sagen.

An dieser Stelle trage ich noch eines nach: Ich hatte gestern Herrn Schmidt gefragt, er war aber nicht informiert. Zwischenzeitlich - ich werde das noch der Planfeststellungsbehörde übergeben - habe ich einen Aufsatz ausgegraben aus "Die Deutsche Bahn" vom Oktober 1992 von Herrn Hartmut Rauschenfels, Dezernent in der Projektgruppe Neubaustrecke Hannover in der Bundesbahnzentrale Hannover. Dieser Aufsatz befaßt sich mit dem Streckenausbau Hildesheim-Braunschweig-Fallersleben. Hier wird sich durch den Umbau der Strecke von Nordstemmen über Hildesheim nach Braunschweig, mit der Weiterführung nach Wolfsburg und mit dem Ausbau des Güterbahnhofs in Braunschweig einiges tun, womit alle Betrachtungen für den engeren Raum zunächst einmal in die Zukunft projiziert sind, jedenfalls von einer falschen Basis ausgehen - immer unterstellt natürlich, daß die hierfür erforderlichen Planfeststellungsverfahren nach Bundesbahnrecht auch so zustande kommen, wie man sich das heute vorstellt.

Man entnimmt diesem Aufsatz beispielsweise, daß auf der Strecke von Hildesheim bis Groß Gleidingen immerhin noch 26 höhengleiche Bahnübergänge vorhanden sind, bei denen sich die Bundesbahn überlegt,

sie möglichst weitgehend zu beseitigen. Ich sage das deshalb, weil das natürlich durchaus auch eine positive Seite für die Einwanderseite ist; denn wenn diese Risikopunkte beseitigt werden, ist dagegen im Prinzip ja nichts einzuwenden. Nur, das muß dann alles auch so werden, und das ist bis heute rechtlich nicht gesichert.

Für - und das will ich gegenüber dem Antragsteller, da ich es einem Aufsatz entnehmen kann, auch ganz offen sagen - die Gemeinde Lengede wird sich die Situation dadurch, daß die Bundesbahnlinie südlich Broistedt begradigt wird, um schneller werden zu können, natürlich verbessern, weil die Eisenbahnstrecke von der Ortschaft abgerückt wird. - Das noch als Nachtrag zu gestern, von dem ich meinte, daß er richtigerweise und ehrlicherweise hier hineingehört. Den Aufsatz werde ich Ihnen gleich überreichen.

In der Hoffnung, daß das jetzt in etwa in das Konzept von Herrn Neumann hineinpaßt, will ich nun am Overheadprojektor ein paar Zeitungsausschnitte vorstellen, die ich zum Teil schon mit den Einwendungen vorgetragen hatte. Nun sind - das hat Herr Schmidt zu Recht betont - Zeitungsartikel immer besonders spektakulär und greifen sich natürlich nur die Spitze des Eisberges. Man kann aber auch umgekehrt sagen: Wenn es jemandem gelingt, innerhalb einer kurzen Frist mit einer Tageszeitung, die man hält, eine ganze Reihe von Artikeln zu den Akten zu nehmen und in einem Planfeststellungsverfahren einzureichen, dann stellt sich natürlich schon die Frage: Wenn die Zahl schon so groß ist, wie groß ist der Eisberg, der darunter steckt?

So, und nun möchte ich meine schönen Artikel vorstellen.

Dies ist ein Unfall - Herr Schmidt wird es vielleicht wissen -, der sich in Rotenburg/Wümme ereignet hat. Das, was Sie hier sehen, stammt aus der "Hannoverschen Allgemeinen Zeitung" vom April 1989. Das habe ich mir damals aufgehoben, weil schon absehbar war, daß die Transportfrage hier der Erörterung bedurfte. Das ist, wie man an den Bildern sieht, der Zusammenstoß zweier Güterzüge; unter anderem sind Kesselwagen beteiligt. Das Problem lag darin, daß diese Kesselwagen mit einer nicht ganz ungefährlichen Chemikalie beladen waren, so daß die Bergungsarbeiten erst durchgeführt werden konnten, als man einen Schaumteppich darübergerlegt hatte, um zu vermeiden, daß durch Funkenschlag bei der Bergung eine Detonation entsteht. Wenn man dem Pressebericht Glauben schenken darf, soll die Chemikalie als Flüssiggasbombe einzustufen gewesen sein. Ich sage das bewußt im Konjunktiv. Ich weiß natürlich nicht, wieviel an dieser Presseberichterstattung stimmt. Insofern - da gebe ich Herrn Schmidt recht - ist natürlich durchaus eine gewisse Zurückhaltung angebracht. Aber immerhin: Zeitungsbericht aus dem Jahr 1989; nur mal so zur Illustration.

Dies ist ein Zeitungsausschnitt aus der "Hannoverschen Allgemeinen Zeitung" vom

31.5.1991. Es heißt in diesem Artikel: "Nach Darstellung von Polizei und Bundesbahn war ein aus 22 Kesselwagen mit Kraftstoff bestehender Güterzug auf einen zweiten stehenden Güterzug aufgefahren." Man sieht, man muß nicht nur Empelde als Referenzfall heranziehen, man kann anhand der Presseberichterstattung nahezu beliebig Unfallberichte heranziehen, und es ist natürlich durchaus möglich, daß die Variante stattfindet: Aufprall eines Güterzuges mit Kesselwagen, möglicherweise - Herr Schmidt wird vielleicht etwas dazu sagen - bunt gemischt mit anderen Güterzugwagen. Und dann haben wir eben diese Fälle, über die wir hier als Risiko und größtmögliches Risiko sprechen.

Nicht ganz so spektakulär, was die Brandseite angeht, aber immerhin auch ganz anschaulich: Diesmal ein Bericht aus einer Lokalzeitung aus dem hannoverschen Bereich, vom 5.7.1991: entgleister Güterwaggon im Bahnhof Bargtheide, vermutete Unfallursache: heißgelaufene Radlager.

Ein Zeitungsbericht, der vielleicht nicht unbedingt in den Komplex "Unfälle beim Transport" hineingehört, sondern den man genauso gut auch schon bei dem Anlagenrisiko hätte erörtern können - eine Frage, die ich auch schon einmal gestellt hatte -: Eisenbahnwaggons rasen in Gebäude hinein. Auch auf die Gefahr hin, von der Verhandlungsleitung gerügt zu werden. Ich hatte die Frage gestellt: geschlossenes Tor in Schacht Konrad II, Waggon fährt dagegen, Frage: Was passiert? Ich weiß nicht, ob die Frage noch einmal gestellt worden ist; das mag von Herrn Erhard vielleicht auch am Rande mit beantwortet werden können. Es gibt da eine bestimmte Zugsicherung. Frage: Gilt dies bei Zugbetrieb oder gilt die Hauptminderung auch bei Schubbetrieb. Das sind so Fragen am Rande.

Man kann es natürlich auch variieren. Ein Zug mit einer Noch-VPS-Lok gerät aus irgendwelchen Gründen außer Kontrolle, rast ins Gelände hinein und fährt geradeaus in die Umladehalle. Und dies bei geschlossenem Tor. Beschädigung des Gebäudes - das wäre gewissermaßen ein Transportunfall kurz vor dem Ziel.

Es lassen sich da durchaus Varianten denken, wie man hier sieht. Das ist übrigens ein Unfall gewesen, siehe Zeitungsbericht vom 23.7.1991. Man beachte den engen zeitlichen Zusammenhang. Passiert auf der privaten Osthannoverschen Eisenbahn (OHE), die allerdings - das zur Ergänzung - genauso Eisenbahn ist wie die VPS auch. Ich behaupte hier nicht, daß man in jeder Hinsicht zwischen VPS und OHE Vergleiche ziehen kann. Das steht mir hier nicht zu.

Der nächste Unfall aus dem Jahre 1991, allerdings nicht Deutsche Bundesbahn. Das ist passiert auf dem Gebiet der Deutschen Reichsbahn in Oebisfelde, östlich von Wolfsburg. Das setze ich als bekannt voraus. Auch hier gab es eine Kollision von Güterzug mit D-Zug. Bei dem Zusammenstoß sind einige mit Benzin gefüllte Waggons umgekippt. Auch hier - wenn die Lichtbilder

richtig sind - hat man mit Schaum gearbeitet, um bei den Bergungsarbeiten den Funkenschlag zu verhindern.

Das bedeutet, daß man natürlich bei Risiko-Studien nicht nur den Unfall als solchen betrachten muß, sondern auch die Un- oder Störfälle, die dann bei der Behebung der Unfallfolgen eine Rolle spielen. Ich wüßte schon ganz gerne, ob die GRS auch solche Sachverhalte in ihre Studie aufgenommen hat.

(Beifall bei den Einwendern)

- Vorsichtig. Ich weiß nicht, ob das so beifallswürdig ist. Das sind eigentlich immer traurige Ereignisse.

Diesmal ein Bericht aus dem Jahre 1992. Beteiligt ist hier die Rinteln-Stadthagener Eisenbahn. Ich gebe allerdings zu, daß der Fall insofern nicht ganz vergleichbar ist, als wir es dort mit einer Gefällstrecke zu tun haben. Da ist ein führerloser Güterzug über etliche Kilometer gefahren. Man sieht, was es alles gibt.

Für den nächsten Unfall habe ich mir den Beleg gespart, weil wir das auch schon einmal während des Erörterungstermines en passant erörtert hatten. Das war dieser Northeimer Bahn-Unfall.

Dann aber noch zum Abschluß etwas, das sich bei uns in Hannover ereignet hat. Da ist Ende November 1992 eine Elektro-Lok 103, mit zugegebenermaßen etwas höherem Gewicht als etwa eine VPS-Lok, bei einer Rangierfahrt, für die 10 km/h vorgeschrieben war, mit rund 25 km/h (Zeitungsbericht HAZ vom 2.12.1992) auf einen wartenden D-Zug aufgeprallt. Man sieht, der D-Zug-Waggon ist doch ganz ordentlich gestauch, obwohl es "nur" 25 km/h gewesen sind.

Da wir von Herrn Schmidt gehört haben, Passagierbeförderung läuft unter höchstem Sicherheitsstandard, und ich daher unterstelle, daß Waggons zur Beförderung von Personen eine gewisse Stabilität haben, sieht man auch hier, daß nichtsdestotrotz technische Gewalten zu ganz ordentlichen Folgen führen. Ich könnte mir vorstellen, daß auch ein Transportwaggon, wie er eingesetzt werden soll (wie denn bitte schön rechtlich geregelt?), ganz ordentlich gestauch werden kann.

Man muß natürlich nicht nur an eine VPS-Lok denken. Man kann auch an ganz verschiedene Typen normaler Güterzug-Loks denken, die von der Deutschen Bundesbahn eingesetzt werden, meinetwegen auch im Bereich Rangierbahnhof Braunschweig.

Schlusssatz hierzu: Das sind natürlich nur spektakuläre Fälle. Aber ich habe belegt, daß es mir innerhalb einer relativ geringen Zeitspanne gelungen ist, solche Zeitungsartikel mit geringem Aufwand zusammenzutragen. nur weil ich nach Belegen gesucht habe,

Wie gesagt, das ist die Spitze des Eisberges in der Berichterstattung. Betrachtet man das als Kehrseite der Wahrscheinlichkeitsrechnung, dann kann die Wahrscheinlichkeit rein praktisch und aus der Sicht eines Laien betrachtet, eigentlich keineswegs so gering sein. Dazu dann gleich am Tisch noch ein paar Anmerkungen.

(Herr Nümann beendet das Einlegen der Folien und geht an seinen Platz zurück)

Ich wüßte ganz gerne zunächst einmal - Herr Neumann kann sicher dazu noch einen kritischen Kommentar abgeben - wie die statistisch verschmierte Zahl von 0,7 umzurechnen ist, wenn man wie in Lengede eine Reihe von Bahnübergängen als denkbare Konflikt- bzw. Unfallpunkte hat. Herr Schmidt oder Herr Lange werden mir das sicher gleich noch einmal sagen.

Ich gehe es noch einmal genau durch. Das ließe sich sicher für andere Orte noch ergänzen. Wir haben einmal die L 619 mit zwei Bahnübergängen (Deutsche Bundesbahn südlich Woltwiesche und VPS nördlich davon), Bahnübergänge der L 472 (im Norden von Lengede VPS, zwischen Lengede und Broistedt wiederum Deutsche Bundesbahn). Beides Straßen, die für den Straßentransport eine Rolle spielen können.

Dann stellt sich auch die Frage, ob es noch die Variante in Ihrer Risiko-Studie gibt, daß gerade an solchen Punkten ein Bahntransport mit Abfällen und ein Straßentransport mit atomaren Abfällen zusammentreffen. Welche Risiken ergeben sich dann? Wie groß ist die Wahrscheinlichkeit?

Was man noch in Betracht ziehen muß ist die Kreuzung der Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter mit der Strecke der Deutschen Bundesbahn zwischen Lengede und Broistedt. Welche Risiken ergeben sich dort, etwa hinsichtlich Flankenfahrten und ähnlichem? Alles schon gesagt.

Wenn man das alles sieht und die Häufung betrachtet, stellt man natürlich die Frage: Muß ich nicht möglicherweise Ihren statistisch verschmierten Wert so umrechnen, daß ich einfach - abweichend vom statistischen Wert -, die Zahl der Bahnübergänge beispielsweise in Lengede nehme und sage, bei entsprechender Differenz wird die Wahrscheinlichkeit eine größere?

Frage an Sie, vielleicht mit einem Zwischenkommentar von Herrn Neumann: Ist das richtig betrachtet, oder sehe ich das zu laienhaft?

Dieselbe Frage kann ich natürlich auch stellen hinsichtlich der Straßen-Unfälle. Die Straßen sind mit einem unterschiedlichen täglichen Verkehr, als DTV bezeichnet, versehen und belastet. Kann ich - das gilt dann übrigens auch wieder für unsere Kreuzung zwischen Eisenbahn und Straße - denselben statistischen Wert nehmen für einen Feldweg, wo allenfalls alle paar Tage mal ein Trecker fährt? Kann ich, wenn man das so pauschal macht, auf dem DTV eine Autobahn nehmen, obwohl dort beispielsweise kein Eisenbahn-Übergang ist? Oder muß ich Durchschnittszahlen nehmen? Oder müssen nicht möglicherweise alle kritischen Punkte mit ihrer speziellen täglichen Fahrzeugauslastung betrachtet werden?

Sie sehen, ich habe eine Reihe von Zweifeln an Ihrer statistischen Vorgehensweise. Anders herum gesagt: Zumindest im örtlichen engsten Umkreis kann ich nicht mit Zahlen aus der ganzen Bundesrepublik arbeiten,

sondern ich muß Punkt für Punkt durchgehen, wie ist die tatsächliche Belastung.

Konsequenz aus Sicht der Gemeinde: Die Gefahrenpunkte sind zu beseitigen. Wenn es denn unter Umständen auch durch eine Planfeststellung durch die Deutsche Bundesbahn geschähe im Zusammenhang mit dem Umbau der Strecke, wäre nichts dagegen einzuwenden. Dann müßte allerdings der Planfeststellungsbeschluß in diesem Verfahren, wenn man von dem Rechtsstandpunkt der Planfeststellungsbehörde ausgeht, sich die Frage stellen, ob dann ein Planfeststellungsvorbehalt zugunsten eines anderen Planfeststellungsverfahrens zulässig ist.

Das war's.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Schönen Dank, Herr Nümann. Dann geben wir Herrn Lange die Gelegenheit, dazu Stellung zu nehmen, inwieweit gerade für die lokale Betroffenheit, für die lokale Realität die von ihm zugrunde gelegten statistischen Werte repräsentativ sind.

Herr Lange, bitte.

Dr. Lange (GB):

Vielen Dank. Herr Nümann, eine Frage müssen Sie mir gestatten, obwohl ich jetzt nicht irgendwie polemisch sein möchte. Sie haben die ganzen Zeitungsausschnitte gezeigt. Es ist eine Selbstverständlichkeit, daß Zugunfälle passieren in der Bundesrepublik Deutschland, und zwar eine ganze Reihe. Ich hatte auch schon mal ein Bild gezeigt. Wir haben die ausgewertet, um Unfallwahrscheinlichkeiten pro Zugkilometer und Waggonkilometer zu nehmen.

Mir ist es jetzt nicht gelungen, aus den von Ihnen gezeigten Abbildungen - das habe ich auch jetzt nicht als Nachricht von Ihnen empfunden - zu entnehmen, daß Sie sagen möchten, unsere Vorgehensweise wäre nicht adäquat.

Sie haben allerdings die Frage aufgeworfen, wie sieht das jetzt aus bezüglich der Stadt Lengede. Ich hatte gestern gesagt, daß wir im Bundesdurchschnitt 0,7 Bahnübergänge pro Kilometer haben. Sie haben jetzt hier gegenüber dem Bundesdurchschnitt eine Häufung.

Deckt unsere Vorgehensweise nun auch noch die Gegebenheiten in Lengede ab? Dazu sind zwei Sachen zu sagen. Um erst einmal gute statistische Daten zu erhalten, haben wir die gesamte Bundesrepublik genommen. Wenn wir die jetzt auf den 25-Kilometer-Umkreis beziehen, müssen wir uns selbstverständlich fragen: Ist diese umfassende Statistik repräsentativ oder darüber hinausgehend sogar abdeckend für diesen 25-Kilometer-Umkreis?

Wir haben unterstellt, daß im 25-Kilometer-Umkreis ein Güterzug oder Lkw im Mittel 50 Kilometer fährt bis zum Endlager. Das bedeutet bei einer Dichte von 0,7 Bahnübergängen pro Kilometer, daß wir im Mittel auf dieser 50-Kilometer-Strecke 35 Bahnübergängen erwart-

ten. Fünf davon sind bei Lengede. Das heißt, wir haben eine Gesamtaussage getroffen für den 25-Kilometer-Umkreis.

Die Bedingungen können für Lengede in keinem Fall ungünstiger sein, als für den gesamten 25-Kilometer-Umkreis, wie dieses einfache Rechenexempel zeigt. Im Gegenteil, sie werden in jedem Fall günstiger sein, weil das wirklich nur ein Streckenausschnitt ist. Unsere Zahlen beziehen sich jedoch auf das gesamte 25-Kilometer-Gebiet.

Sie schütteln den Kopf. Ich lasse es jetzt mal so stehen. Wenn Sie es nicht nachvollziehen können, will ich später gerne versuchen, ausführlicher zu argumentieren.

Dann haben Sie die Frage aufgeworfen, es könnte ja das Ereignis eintreten, daß ein Güterzug, der radioaktive Abfallwaggons mit sich führt, einen Zusammenstoß erleidet mit einem Lkw, der wiederum ein Abfallgebilde mit radioaktiven Abfällen mit sich führt.

Ihre Frage: Haben wir das explizit bei uns drin? Wir haben das Ereignis insofern drin, als wir Ereignisse berücksichtigt haben, wo eben eine Lok mit einem Lkw zusammenstößt. Wir haben dann unterstellt, daß das ein Lkw mit Abfällen ist. Für diese Bedingungen sind die Auswirkungen berechnet worden.

Wir haben nicht explizit behandelt das Ereignis, daß ein Güterzug gegen einen Lkw stößt und sowohl der Lkw als auch Abfallwaggons vom Güterzug betroffen sind. Das bedeutet aber jetzt keine Einschränkung der Aussagen unserer Studie.

Ich will jetzt dieses Ereignis nicht wahrscheinlichkeitsmäßig bewerten, aber ich habe ja schon gesagt, wir haben in der Studie Ereignisse unterstellt, bei denen neben einer Vielzahl von Güterwaggons auch die Abfallgebilde betroffen sind. So haben wir Ereignisse berücksichtigt, in denen wir bis zu 40 Abfallgebilde vom Unfall betroffen sein lassen. Insofern wäre das von Ihnen angesprochene Ereignis bestenfalls eine Untermenge, die letztlich bezüglich der Auswirkungen enthalten ist. Und wenn Sie es wahrscheinlichkeitsmäßig betrachten, ist es auch bezüglich der Wahrscheinlichkeit mit Sicherheit abdeckend erfaßt.

Die letzte Anmerkung, jetzt noch einmal zusammenfassend. Sie bestreiten, daß die Vorgehensweise, die fragt, mit welcher Wahrscheinlichkeit treten irgendwo in dem 25-Kilometer-Umkreis Unfälle auf, mit welcher Häufigkeit ist mit welchen Auswirkungen zu rechnen, ein punktuelles Vorgehen abdeckt, das einzelne neuralgische Punkte betrachtet.

Ich vermute, daß es möglicherweise konzeptionell nicht so ganz einfach ist, das zu vermitteln, weil Sie hier Probleme haben. Aber ich wiederhole noch einmal: Nehmen wir an, Sie haben für ein gesamtes Gebiet Unfälle. In der gesamten Bundesrepublik Deutschland passieren z.B. Unfälle mit 100 000 Schwerverletzten jährlich im Straßentransport. Dann können diese 100 000 nicht alle in der Ortschaft Lengede sein. Ich kann sofort darauf schließen, daß die Zahl der

Schwerverletzten in Lengede nur eine Untermenge sein kann von der Gesamtzahl der Schwerverletzten in der Bundesrepublik Deutschland. Auch wenn jetzt z.B. die Verteilung dieser 100 000 Schwerverletzten über das Bundesgebiet natürlich nicht gleichmäßig "verschmiert" ist, wie Sie sagen, sondern es da punktuelle Gefahrenorte gibt.

Gleichwohl müßte es aber verständlich sein, daß lokal der relative Anteil zwar höher sein kann, aber er kann nicht das übersteigen, was für das gesamte größere Gebiet gilt. Mit gleichem Argument kann man argumentieren, wenn man den 25-Kilometer-Umkreis in Relation setzt zu dem lokalen Bereich der Gemeinde Lengede.

Schönen Dank.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Schönen Dank, Herr Lange. Herr Nümann, Sie machen den Eindruck auf mich, als würden Sie ungläubig schauen.

Nümann (EW-Lengede):

Ich schaue zumindest ungläubig, gebe natürlich auch zu, vielleicht gelegentlich in diesen Punkten auch unwissend. Das will ich ja nicht ausschließen.

Vornweg. Herr Lange, ich habe nicht unbedingt mit der Vorlage dieser Presse behaupten wollen, Sie würden unseriös arbeiten. Diesen Schuh müssen Sie sich nun wirklich nicht anziehen. Den habe ich nämlich nicht hingestellt. Ich hoffe, daß das wirklich auch deutlich geworden ist.

Ich habe gesagt, als Laie, der ich auf dem technischen Gebiet nun mal bin, bin ich natürlich auf Sekundärquellen angewiesen, deren Tauglichkeit und Untauglichkeit mir sehr wohl bewußt ist. Auf der anderen Seite illustriert die Abbildung solcher Dinge vielleicht doch das eine oder andere, so daß man sich vorstellen kann, worüber man redet, wenn man nicht noch intensiver einsteigen will. Das kann man ja nicht immer, weil man noch ein paar andere Sachen zu erledigen hat. In diesem Sinn ist das bitte zu verstehen, nicht weitergehend.

Ich hoffe, das mit meinem Einleitungssatz deutlich gemacht zu haben. Das ist Presse-Berichterstattung, die immer spektakulär oder noch etwas spektakulärer ist und damit nicht unbedingt repräsentativ. Das ist das eine.

Das zweite. Ich kann Ihnen nicht ganz folgen, wenn Sie sagen, selbst ein lokaler Durchschnittswert könne doch bedeuten, daß die Wahrscheinlichkeit für einen bestimmten Punkt innerhalb eines Gebietes nicht größer sei.

Wenn also die Wahrscheinlichkeitsberechnung mit davon beeinflusst wird, wieviel Risikopunkte ich auf einer bestimmten Strecke habe, dann verändert sich das natürlich, wenn man es mikrolokal betrachtet, ganz plötzlich.

Wir haben also Lengede. Ich habe es mir eben auf der Karte noch einmal angesehen. Das ist etwa eine Strecke von 1,5 Kilometern, die VPS-Strecke, die durch Lengede durchgeht. Da müßten wir nach Ihrer Rechnung einen Bahnübergang rundgerechnet haben. Wir haben aber tatsächlich fünf.

Die Risiko-Rechnung enthält Unfälle überhaupt, Kollisionen eines Kraftfahrzeuges mit Bahnwaggon, alternativ gerechnet, der Lastwagen ist mit atomaren Abfällen beladen, alternativ gerechnet, der Waggon ist damit beladen und es kommt, dann immer noch weiter in Teilmengen gerechnet, zu einem Brand und anderen Ereignisse.

Dann muß ich doch konkret innerhalb dieser Rechenkette, die Sie anstellen, an einer Stelle einfach den Faktor 5 speziell für das bebaute Gebiet von Lengede annehmen. Das war meine Frage.

Ihre Beantwortung stößt bei mir einfach auf logische Verständnisschwierigkeiten. Ich bin natürlich schon an anderer Stelle des Erörterungstermins, das wissen Sie nicht, durch meine mathematischen Schwierigkeiten aufgefallen. Bitte, die haben andere Leute vielleicht auch.

Ich sage mir, auch wenn Sie sich darüber ärgern, dumme Fragen sind manchmal ganz nützliche Fragen.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Lange, es geht noch einmal um meine Frage von vorhin: Sind die statistischen Daten hinsichtlich der Anzahl der Bahnübergänge pro Strecke repräsentativ für die Kommune Lengede, die Herr Nümann nun mal vertritt? Gibt es, wenn sie nicht repräsentativ sind, Rückschlüsse auf die möglichen Unfallwahrscheinlichkeiten?

Bitte eine direkte, kurze Antwort.

Dr. Lange (GB):

Erlauben Sie mir doch eine ganz kurze Anmerkung. Ich finde den letzten Satz von Herrn Nümann sehr sympathisch und kann gut nachvollziehen, wenn er sagt, eine Frage von jemand, der vielleicht etwas Verständnisschwierigkeiten hat, könne doch auch zur Erhellung beitragen, selbst wenn sie sich vielleicht im nachhinein als nicht so qualifiziert herausstellt.

Ich kann ihm nur beipflichten. Auch jemand, der sich vielleicht etwas mehr mit der Materie auseinandergesetzt hat, kann durch Fragen im allgemeinen nur gewinnen. Es ist mitnichten so, daß es auf diesem doch etwas komplizierten Gebiet der Statistik so wäre, daß auch mit naturwissenschaftlich vorgebildeten Kollegen immer gleich Friede einkehrt. Man hat auch da manchmal seine Argumentationsschwierigkeiten.

Jetzt aber zu dem von Ihnen angeschnittenen Punkt. Ich hatte gestern nachgeschaut. Als ich mit meinem Kollegen Herrn Dr. Fett der Frage nachging bezüglich der Übertragbarkeit der bundesdeutschen Statistik auf diese Endlager-Region, sind wir eine ganze Reihe Statistiken durchgegangen, speziell in diesem Fall auch

der Bundesbahn. Wir wollten festzustellen, ob es Hinweise speziell der Bundesbahn darauf gibt, daß hier die Bedingungen kritischer sein können. Da habe ich gestern diese Zahl von 0,7 Bahnübergängen pro Kilometer entnommen als statistisches Mittel.

Ich bin im Moment nicht in der Lage, ich müßte meinen Kollegen fragen, welche Art von Bahnübergängen er da mitgezählt hat. Ich bin mir nicht sicher, ob die fünf Bahnübergänge, die Sie jetzt heranziehen, wirklich alle Bahnübergänge sind, bei denen es zu einem kreuzenden Verkehr zwischen den Straßenbenutzern im Sinne von Pkw/Lkw und der Bundesbahn kommt. Möglicherweise sind es nur Übergänge, die für Fußgänger oder Fahrradfahrer sind. Ich kann zu dieser Zählung jetzt nichts sagen.

Aber nehmen wir mal an, es wären in der Tat Lkw's, so daß wir diesen Faktor 5 haben. Dann würde dieser Faktor 5 auch jetzt nicht statistisch voll durchschlagen, weil es nicht nur Unfälle gibt an Bahnübergängen. Ich hatte gestern mal gezeigt, daß die Bundesbahn vier verschiedene Ereignisse hat. Dazu gehört unter anderem der Zusammenprall mit einem Straßenbenutzer an Bahnübergängen, aber doch auch noch ein ganzes anderes Spektrum.

Mit anderen Worten: Wenn sich jetzt eine lokale Erhöhung ergibt bei den Schienenkreuzungen mit dem Straßenverkehr, heißt das nicht, daß die Unfallwahrscheinlichkeit statistisch sich jetzt um einen Faktor 5 erhöht. Er erhöht sich eben um den Anteil, den Bahnübergänge jetzt am Gesamtunfallgeschehen der Deutschen Bundesbahn haben. Der relative Anteil ist kleiner.

Natürlich passieren definitionsgemäß Unfälle an Bahnübergängen und nicht irgendwo anders. Folglich ist es richtig, daß man hier bei einer Häufung von Bahnübergängen erwarten muß, daß eher dort und im statistischen Mittel auch ein höherer Anteil von Unfällen am Bahnübergang stattfindet als an anderen Strecken mit weniger Übergängen pro Kilometer, um wieder auf das statistische Mittel der gesamten Region zu kommen. Wir wissen, daß das statistische Mittel der gesamten Region sogar unter dem Bundesdurchschnitt liegt.

Aber wir haben ja eine Strecke von 50 Kilometern analysiert. Auf dieser Strecke haben wir so gerechnet, als ob dort 35 Bahnübergänge wären. Davon hat nun Lengede einen relativ hohen Anteil. Das gebe ich zu. Aber da unsere Aussage sich sozusagen auf eine Strecke bezieht, bei der wir im statistischen Mittel 35 erwarten, ist Lengede in der Gesamtaussage erfaßt. Daß es eine lokale Häufung geben kann, die sich erst in einem sehr langen Zeitraum auch manifestieren würde, wenn man genügend Statistik hat, ist davon unbenommen.

Vielen Dank.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Also, Herr Nümann. Sie können daraus schließen, daß

sich die Wahrscheinlichkeit etwas erhöht, wenn es auf dem Gebiet Lengede mehr Bahnübergänge pro Strecke gibt als im Bundesdurchschnitt üblich. Wenn aber die Wahrscheinlichkeit dafür klein ist und sich etwas erhöht, meinetwegen um Faktor 2, so ist es immer noch klein. Um einen Faktor 10 000 wird sie sich nicht erhöhen.

Sie können aber immer noch nicht einen derartigen Unfall ausschließen. Das ist das Problem der Statistik. Dann ist entscheidend, welche Auswirkungen das Ganze hat. Das ist der Punkt.

Nümann (EW-Lengede):

Ich möchte eine Information nachreichen, damit es anschaulich wird, damit mag es mit dem Sonderstatus Lengede in diesem Bereich auch sein Bewenden haben.

Von Norden nach Süden, Herr Lange, kurz durch. Die erste Kreuzung ist, zur Zeit jedenfalls, mehr oder weniger nur ein Realverbandsweg, dient also vorwiegend nur landwirtschaftlichem Verkehr. Das sehe ich als nicht so fürchterlich gravierend an in der Wahrscheinlichkeit. Das nächste ist die Bahnkreuzung der L 472 mit der VPS-Strecke. Danach folgt der Bahnübergang an der K 25. Dann ist eine kleine Gemeindestraße dazwischen und anschließend haben wir noch einmal einen Bahnübergang im Industriegebiet nördlich der Bundesbahnstrecke.

Das wären also die engeren im Bereich Lengede. Die Fußgängerüberwege habe ich dabei nicht gezählt, obwohl das aus der Sicht der Fußgänger noch etwas anders zu sehen wäre. Aber das diskutieren wir hier ja nicht.

Anders sieht die Statistik zugegebenermaßen bei der Deutschen Bundesbahn aus. An Bahnübergängen gibt es zwischen Lengede und Broistedt nur einen. Dasselbe gilt für Woltwiesche-Süd, und das war es dann. Nein, Entschuldigung, Woltwiesche ist nicht ganz richtig; das ist eine Brücke, die K 46. Ansonsten noch einmal ein kleiner Realverbandsweg.

Ich wollte damit nur aufgezeigt haben: Statistik ist natürlich eine verteufelte Sache.

Der zweite Aspekt, den ich eben angesprochen hatte, ist auch noch nicht ganz beantwortet: Wie ist es mit dem Einfluß des täglichen Verkehrs auf die Wahrscheinlichkeit? Übrigens nicht nur bezogen auf die Eisenbahn - ich glaube, wir sollten die Bahnübergänge verlassen -, sondern allgemein bezogen auf die Straße - Straßeneinmündungen, Überholspuren meinetwegen, schmale Straßen, breite Straßen; das sind natürlich alles Einflüsse - und in Zusammenhang gesetzt mit der täglichen Verkehrsbelastung.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Langel!

Dr. Lange (GB):

Da muß ich eine Einschränkung machen. Sie wissen,

wir haben das Szenario betrachtet, daß 20 % der Abfälle zum Endlager auf der Straße kommen. Wir haben uns die Anbindung des Endlagers angeschaut und sind zu dem Schluß gekommen, daß aufgrund der Straßen- und Anbindungsbedingungen ganz überwiegend auf Autobahnen bzw. auf autobahnähnlichen Straßen antransportiert würde. Das hat uns dazu geführt, daß wir die Bundesautobahnstatistik oder die Statistik vergleichbarer Fernstraßen herangezogen haben, um die Häufigkeit, mit der Unfälle unterschiedlicher Schwere zu erwarten sind, zu bekommen. Die Statistik ist insofern auf kleinere Straßen, engere Durchfahrten oder Einmündungen nicht unmittelbar anwendbar, weil sie nicht für ein solches Transportspektrum ermittelt worden ist.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Gut. - Das ist sicherlich eine Antwort. Darüber gibt es somit keine Information. Herr Nümann!

Nümann (EW-Lengede):

Dann frage ich an der Stelle noch einmal nach, obwohl es mich im engeren Sinne nichts angeht: Das ist natürlich problematisch - um das nur noch mit einem Nachsatz zu sagen - für den Bereich, wo sich der Verkehr aufgrund der nicht so ganz optimalen Verbindung zwischen der B 1 und Salzgitter durch kleine Ortschaften hindurchmogelt, um es einmal so flapsig zu umschreiben. Da ist Lengede, wenn ich es mir auf der Karte angucke, gewissermaßen das Schwarze in der Zielscheibe. Man wird mir natürlich entgegenhalten: Wer um Gottes willen fährt über die B 1 durch Lengede nach Salzgitter? Aber das sind Dinge, die wir bei den vielen Straßen, die zur Auswahl stehen, natürlich nicht so wie bei der Bahn, wo es nur wenige Trassen gibt, präzise vorhersagen können.

Auch wenn ich jetzt etwas im Bereich der Stadt Salzgitter wildere: Zumindest durch die Anbindung an die Industriestraße Nord ergibt sich plötzlich eine ganz andere Situation, und man kann die Bundesstatistik sicherlich nicht speziell auf diesen Knotenpunkt übertragen, abgesehen davon, daß dieser wirklich im Planfeststellungsverfahren - jedenfalls nach dem Willen des Antragstellers - drin ist.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Der Herr mit dem Mikro Nr. 12! Ich habe die Namensliste leider nicht hier. Bitte, stellen Sie sich vor.

Wackermann (EW-SZ):

Wackermann, Stadt Salzgitter. - Zu dem Thema Unfallwahrscheinlichkeit möchte ich aus der Sicht des Straßenbaulastträgers, der für die Verkehrssicherheit auf der K 39, d. h. auf der Industriestraße Nord, und der K 16 direkt vor Ort verantwortlich ist, einige kritische Anmerkungen machen. Wenn ich die Ausführungen des Herrn Dr. Lange vom gestrigen Tage

und von heute richtig verstehe, so postuliert er für die Eintrittswahrscheinlichkeit eines Transportunfalls unter anderem am Engelnstedter Knoten und am höhengleichen Bahnübergang der K 16 ein Maß in der Größenordnung von 1:1 Million. Abgesehen davon, daß nicht deutlich geworden ist, welcher Bezugslevel damit gemeint ist, kann sich der Straßenbaulastträger schon gar nicht mit der mathematisch-statistischen Methodik bzw. deren Interpretation einverstanden erklären.

Die Vorgehensweise, aus einer Grundgesamtheit einiger weniger Unfalltypgruppen bezogen auf das gesamte Bundesgebiet Durchschnittswerte zu ermitteln und aus diesen Eintrittswahrscheinlichkeiten für spezielle und singuläre Ereignisse abzuleiten, ist aus unserer Sicht schlichtweg wissenschaftlich unkorrekt, da einäugig.

(Beifall bei den Einwendern)

Statistische Durchschnittswerte über Unfallwahrscheinlichkeiten an allen Verkehrsknotenpunkten bzw. Bahnübergängen im Bundesgebiet enthalten, wie jedermann weiß, auch eine Unzahl unproblematischer Objekte, die die Statistik schönen und keine aussagefähigen Angaben liefern über sogenannte Ausbrecherdaten, d. h. besonders gefährliche Konfliktpunkte wie dem unübersichtlichen und unvollständigen Engelnstedter Knoten bzw. dem höhengleichen Bahnübergang K 16, der bereits, wie gestern ausgeführt, per se gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz ein gefahrenträchtiges Potential in sich birgt.

Mit einfachen Worten: Eine Unfallwahrscheinlichkeit von 1:1 Million, wie immer sie gemeint sei, beschreibt das tatsächliche Unfallrisiko an beiden oben genannten Konfliktpunkten grob unzutreffend. Insoweit dienten die Ausführungen von Herrn Dr. Lange vom gestrigen Tage mit seiner Statistik, die er an der Tafel gezeigt hat, ebenso wie die Transportstudie weniger einer Versachlichung der Diskussion als einer Verschleierung der tatsächlichen Gefahrenträchtigkeit an Konfliktpunkten mit den mathematisch-statistischen Methoden der großen Zahlen, die für die Beurteilung von Spezialfällen vom Ansatz her unserer Meinung nach aber falsch ist. Jeder, meine Damen und Herren, weiß aus seinem Mathematikunterricht in der Schule: Wenn ein Ansatz falsch ist und richtig weitergerechnet wird, ist das Ergebnis trotzdem falsch.

Die Stadt Salzgitter fordert daher den verkehrsgerechten Ausbau des Engelnstedter Knotens und den niveaungleichen Ausbau des Bahnübergangs an der K 16. - Danke schön.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Gut. Wer hier Straßenbaulastträger ist --- Wir brauchen nicht zu diskutieren, auf wen diese Forderung wieder zurückfiele. Was Herr Neumann angesprochen hat, ist das alte Problem. Seine Methode ist es, nach realen Kriterien zu beschreiben, während die

Gesellschaft für Anlagen- und Reaktorsicherheit nach statistischen Kriterien beschreibt.

Ich gebe Herrn Lange die Möglichkeit zu einer kurzen Stellungnahme. Herr Lange, bitte!

Dr. Lange (GB):

Wir haben in der Transportstudie - das habe ich gesagt; das möchte ich hier nicht ausführen - die Unfallwahrscheinlichkeit für den gesamten Bereich genommen. Ich habe mich gestern vielleicht etwas vorgewagt, als ich versuchte, eine Aussage zu diesem höhengleichen Bahnübergang mit der K 16 zu machen. Ich hatte mich hier in der Diskussion gefragt: Sie sehen dort besondere Gefahren, gibt die globale Statistik einen Anhaltspunkt dafür, in welchem Größenordnungsbereich - ich bitte das so zu verstehen, daß sicher eine deutliche Bandbreite dabei ist - man sich hier eigentlich bewegt? Also, es war mehr der Versuch - Sie brauchen das nicht anzunehmen; ich bin da ganz gelassen -, zu argumentieren, daß man sich zumindest eine Orientierung heranziehen kann, auf welchem Wahrscheinlichkeitsbereich ich mich da bewege.

Ich habe gestern - ich erinnere mich, glaube ich, korrekt - schon die Bezugsgröße gesagt. Ich hatte zunächst einmal ausgeführt, daß mit einer unmittelbaren Übertragung dieser globaleren Statistik die Wahrscheinlichkeit, vorsichtig abgeschätzt, 8×10^{-6} pro Jahr beträgt, und ich hatte das dann auf eine Zeit von 40 Jahren extrapoliert. Auch diese 10^{-6} und 1:1 Million war nur als orientierende Zahl gedacht.

Ich möchte auf keinen Fall soweit gehen, daß das jetzt als eine belastbare Prognose über das Unfallgeschehen an diesem Übergang mit der K 16 zu verstehen ist. Nach meiner Auffassung kann es aber hilfreich sein, wenn man die Größenordnung hat. Wenn Sie sagen, der ist besonders undurchsichtig, oder dort ist ein sehr hohes Verkehrsaufkommen mit 6 000 Fahrzeugen pro Tag, ich mache einen Sicherheitszuschlag von Faktor 10 drauf, oder wenn Sie sagen, das ist mir nicht genug, ich mache einen Faktor 100 drauf: Das ist Ihnen völlig unbenommen, und als weitergehend möchte ich meine Aussagen von gestern auch nicht verstanden wissen. - Vielen Dank.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Schönen Dank. - Herr Piontek!

Piontek (EW):

Ich muß doch noch einmal an die Diskussion zwischen Rechtsanwalt Nümann und Dr. Lange eben anschließen. Ich habe schon verstanden, daß Sie sagen, in bezug auf die Befürchtung von Unfallhäufigkeiten kann man sich nicht mit dem Argument, in Lengede seien sechs Bahnübergänge auf kurzer Strecke, gegen Ihre Ergebnisse richten; denn Sie haben ja die absolute zu erwartende Häufigkeit im gesamten 25-km-Bereich zugrunde gelegt. Soweit folge ich Ihnen auch.

Was uns aber interessiert, ist nicht nur die Häufigkeit von Unfällen, sondern sind natürlich die Auswirkung dieser Unfälle. Da haben Sie auch bestimmte Grundannahmen getroffen, und zwar solche, von denen ich annehme, daß Sie sie wiederum als Erwartungswert für den gesamten 25-km-Bereich zugrunde legen. Ihre Grundannahmen sind unter anderem, daß sich potentiell strahlenexponierte Personen in bestimmten Entfernungen vom Unfallort aufhalten. Sie haben drei Entfernungen gewählt: 250 m, 1 150 m und 6 250 m.

Nun muß ich mich aber fragen - anschließend an das, was Herr Rechtsanwalt Nümann hier festgestellt hat -: Ist das denn jetzt noch eine gültige Annahme, mit der Sie die mögliche Strahlenexposition berechnen können? Denn wir wissen aus dem, was Herr Nümann gesagt hat, daß von den sehr seltenen Unfällen im 25-km-Bereich mit großer Wahrscheinlichkeit ein höherer Teil in Lengede als auf beliebig freiem Feld zu erwarten ist. Insofern müßten Sie bei der Berechnung der Strahlenexposition die Bedingungen zugrunde legen, die bei einem Unfall in Lengede herrschen würden - nämlich daß sich mehrere Personen in unmittelbarer Nähe des Unfallortes aufhalten -, was zu höheren Expositionen führen muß als zu denen, die Sie zugrunde gelegt haben, und zwar zu massiv höheren, wenn ich das einmal überschlage; denn es macht natürlich einen riesigen Unterschied, ob eine Freisetzung zehn Meter von mir entfernt passiert oder ob ich mich in einer verhältnismäßig sicheren Entfernung von 1 000 oder mehr Metern befinde.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Schönen Dank, Herr Piontek. - Ohne Herrn Lange vorgreifen zu wollen, sagte ich vorhin zu Herrn Nümann, Lengede scheint mir derzeit der Mittelpunkt der Welt zu sein. Aber das war jetzt wieder nur ein Spaß. - Jetzt direkt dazu. Es ist natürlich möglich. Entscheidend ist eben: Wieweit sind die Leute beim Schadensvorkommnis entfernt, und wie lange sind sie an diesem Ort? Das ist auch eine Frage. Herr Lange, bitte!

Dr. Lange (GB):

Das ist korrekt. Wir haben zunächst einmal ermittelt, was freigesetzt werden kann. Da tut sich naturgemäß ein großes Spektrum auf, einmal abhängig von den Abfallgebinden, die betroffen sind, und zum anderen von der Unfallschwere. Die schlimmsten Ereignisse sind zweifellos die, bei denen es zu dem vorhin schon angesprochenen langfristigen Brand kommt, den wir als eine Stunde, 800 °C und voll umschließend modelliert haben.

Jetzt muß man noch wissen, wie wir mögliche Strahlenexpositionen ermittelt haben. Wir berechnen zunächst einmal die Schadstoffausbreitung mit der Schadstoffahne und bodennahe Konzentrationen, Ablagerungen auf Bewuchs und Boden. Dann werden

vier Expositionspfade betrachtet: einmal, daß sich jemand an einem Aufpunkt befindet und dort über Einatmen - man spricht von Inhalation - aus der bodennahen Schadstoffwolke die radioaktiven Stoffe inkorporiert. Dann gibt es eine externe Bestrahlung aus der vorbeiziehenden Schadstoffwolke, die im allgemeinen eine geringe Rolle spielt. Dann führt es zu einer Ablagerung auf Bewuchs und Boden durch zwei mögliche Prozesse: einmal trockene Ablagerung und - wenn es während der Freisetzung und der Ausbreitung regnet - eben auch noch nasse Deposition.

Ausgehend von dieser trockenen und nassen Ablagerung haben wir die Strahlenexposition berechnet, und zwar betrachtet über einen Folgezeitraum von 70 Jahren. Das heißt: Wenn wir für eine Person in 250 m Entfernung gerechnet haben, so haben wir unterstellt: Die steht dort, wo die Schadstoffahne vorbeizieht, bekommt eine Exposition über Inhalation, bleibt die nächsten 70 Jahre an diesem Standort ungeschützt im Freien stehen und bekommt eine Exposition durch externe Bestrahlung. Gleichzeitig wird unterstellt, daß sie sämtliche Nahrungsmittel aus dieser kontaminierten Umgebung bekommt, so daß ihr Nahrungspaket ausschließlich aus diesem Bereich stammt.

Ein zusätzlicher Expositionspfad ist letztlich noch durch Witterungseinflüsse, dadurch kann Aktivität wieder aufgewirbelt werden, man spricht von Resuspension. Das kann zu einer zusätzlichen Belastung durch Einatmen, Inhalation, führen.

Jetzt haben Sie gesagt - das ist uns selbstverständlich auch bewußt -, bei Lengede sind auch Personen näher am Unfallereignis, wie steht es damit? Dazu gibt es zwei Dinge zu sagen. Das eine ist: Gerade bei den schweren Ereignissen, wo ein Brand ist, führt der Brand auch zu einem thermischen Auftrieb. Das wird allgemein dadurch modelliert, daß man eine höhere Freisetzungshöhe nimmt. Wir haben eine Freisetzungshöhe genommen, die nicht irgendwie in die optimistische Richtung geht, gewählt, und zwar 50 m. Wenn Sie dann Ausbreitungsrechnungen machen und sich fragen, wo die ungünstigsten Aufpunkte sind, wo man die hohen Konzentrationen hat, so variieren die mit Witterungsbedingungen, aber in einer Weise, daß sie doch mehr in dem Bereich 200, 300, 400 m liegen. Von daher glauben wir, daß wir in diesem Fall die kritischen Personen durchaus mit erfaßt haben.

Wir haben dennoch auch Rechnungen für einen näheren Bereich - nicht 10 m, sondern 50 m, 150 m und 250 m - durchgeführt. Da sind wir insofern anders vorgegangen, als daß wir gesagt haben: Eine Person hält sich dort auf, und wir berechnen, was sie über Inhalation, also Aufnahme, erhält. Aber wir haben dann nicht unterstellt - weil wir das als zu unrealistisch angesehen haben -, daß die Person, die sich in 50 m Entfernung aufhält, auch die nächsten 70 Jahre ausschließlich dort im Freien steht und sämtliche Nahrungsmittel von dort bezieht, sondern wir haben unterstellt, daß das ein Ereignis wäre - ich will das nicht

beschönigen, so ein Ereignis wäre nicht schön -, bei dem zumindest mit begrenztem Aufwand und mit Maßnahmen administrativer Natur oder auch anderer, technischer Art die resultierenden Strahlenexpositionen, die sich über einen langen Zeitraum ergeben würden, reduziert ließen. - Das zu unserer Vorgehensweise.

Wir haben Individualdosen berechnet. Wenn ich Bezug nehme auf meinetwegen 250 m, so ist das eine Individualdosis in dem Sinn: Wenn dort jemand stehen würde, die Schadstoffwolke zieht vorbei, und er bleibt die nächsten 70 Jahre dort, was kriegt der für eine Exposition? Wenn sich jetzt an dieser Stelle mehr Leute aufhalten, dann ist es ganz selbstverständlich: Wenn es fünf Individuen sind, bekämen fünf Individuen diese Strahlenexposition. Das wird gemeinhin mit einer Kollektivdosis erfaßt. Ich habe aber gestern gesagt, daß es uns sinnvoller erschien, unabhängig von möglichen Bevölkerungsdichten zu rechnen und es auf das Individuum zu beziehen, weil man dann auch Bezugsgrößen hat - die natürliche Strahlenexposition oder die Störfallplanungswerte des § 28, 3 oder den Grenzwert der beruflichen Strahlenexposition in einem Jahr -, die man zumindest zur Orientierung heranziehen kann, um solche Ereignisse auch bezüglich der gesundheitlichen Auswirkungen einzustufen. - Schönen Dank.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Schönen Dank. - Herr Neumann!

Neumann (EW-SZ):

Wir sind jetzt schon an einer Stelle der Diskussion, zu der ich eigentlich erst noch hinwollte. Aber dadurch, daß von seiten Herrn Lange sozusagen die grundsätzliche Diskussion über den methodischen Ansatz schon mit den Auswirkungen und Unfallszenarien direkt in Zusammenhang gebracht worden ist - - -

stellv. VL Dr. Biedermann:

Ich wollte nur sagen, daß Herr Piontek auch danach gefragt hatte.

Neumann (EW-SZ):

Er hat nur anknüpfend auf das, was Herr Lange vorgebracht hat, reagiert.

Von daher mache ich vielleicht erst einen kleinen Rückschritt. Zum einen noch die Antwort auf Ihre Frage: Der Wert, den ich vorhin nannte, ist natürlich die bedingte Wahrscheinlichkeit für einen Unfallablauf mit Brand, in den dieser Kohlezug dann verwickelt sein könnte.

Aber, wie gesagt, noch einmal: Ich hatte zunächst einmal nur die zwei grundsätzlichen Ansätze dargestellt und versucht, die Unterschiede aufzuzeigen; ich war damit eigentlich nicht in jedem Punkt auf die Studie der GRS eingegangen. Von daher ist Ihre Empfehlung, sich mehr an der GRS-Studie als an der Studie im Rahmen des Projektes Sicherheitsstudien Entsorgung zu orientieren, sicherlich richtig, weil Ihre Studie natürlich auch

Weiterentwicklungen gegenüber der Methodik, die dort angewandt worden ist, enthält. Nur, das Problem ist: Wir würden mit Freude einen Auftrag der Gesellschaft für Reaktorsicherheit oder des Bundesministeriums für Umwelt und Reaktorsicherheit entgegennehmen, der uns diese Möglichkeit gibt. Leider haben wir so einen Auftrag nicht, und von daher konnte speziell auch ich mich mit dieser Studie nicht so intensiv auseinandersetzen, wie es zumindest in Teilen mit der PSE-Studie war.

Ich gehe einfach einmal ein paar Punkte durch. Sie hatten gesagt, Sie hätten viel schwerere Unfälle berücksichtigt als wir. Wir haben uns bei unserer Unfallszenariientwicklung auf einen Unfall mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h beschränkt, weil wir uns hinsichtlich des Rahmens, in dem wir diese Unfälle betrachtet haben - nämlich in einer Stellungnahme für die Stadt Braunschweig - bloß auf das Stadtgebiet bezogen haben. Dabei sind wir davon ausgegangen, daß 50 km/h die realistischere Annahme ist als zu sagen, da passiert irgend etwas mit 100 km/h. Von daher erklärt sich das einfach, da Sie eben viel mehr freie Strecke mit einbezogen haben, daß Sie möglicherweise auch die höhere Geschwindigkeit haben einfließen lassen.

Dann zu den Brandszenarien. Sie sagen, im Hause der GRS gibt es Experten, die die Lastannahmen, die Sie hier zugrunde gelegt haben, so festgelegt haben. Dem kann ich bloß entgegenhalten, daß auch auf diesem Termin zu der Frage, wie eine Brandbelastung eines Abfallgebindes aussehen kann, entsprechende Experten unseres Hauses eine andere Meinung haben, wie auch zu dem, was damals von dem BfS gesagt wurde. Von daher stehen diese Meinungen hier gegenüber.

Dann waren Sie noch darauf eingegangen, daß die Realität angemessen und nicht unangemessen abgedeckt berücksichtigt werden sollte. Was angemessen ist, darüber hat es während des Erörterungstermins an vielen Punkten unterschiedliche Auffassungen gegeben. Die können sicherlich auch nicht in jedem Punkt ausgeräumt werden, weil hinter der jeweiligen Beurteilung natürlich auch unterschiedliche Interessen stecken. Da mag es dann sein, daß bei Leuten, die persönlich von solchen Unfällen betroffen sein können, etwas anderes als angemessen gilt als beispielsweise auf seiten des Antragstellers.

Insofern denke ich mir - gerade bei der Angemessenheit hatten Sie unsere Studie auch direkt angesprochen - - - Daß sie zu den Lastannahmen sicherlich angemessen abgedeckt ist, haben Sie selbst belegt, und zwar dadurch, daß Sie in anderen Fällen noch höhere Belastungen angenommen haben. Daß sie aus Ihrer Sicht in einem Punkt nicht angemessen ist, nämlich was die Inventarannahmen angeht, läßt sich relativ einfach erklären: Sie können aus einem sehr reichen Fundus von Informationen schöpfen, die Sie durch Ihre eigene Arbeit für die Antragstellerin unmittelbar zur Verfügung hatten. Wir hingegen mußten mit den dürren

Informationen auskommen, die in den Planunterlagen stehen, so daß wir schon von daher, da uns z. B. die Abfalldatenblätter nicht zur Verfügung stehen und wir keinen Bezug zu realen Inventaren nehmen konnten, einfach Annahmen treffen mußten, die uns in unserem Sinne bzw. im Sinne der einwendenden Kommunen abdeckend erscheinen. Dies haben wir auch versucht durchzuführen; dazu gab es schon vor längerer Zeit eine Diskussion.

Wir haben bei der Festlegung des Inventars die Endlagerbedingungen bezüglich des Aktivitätsinventars selber berücksichtigt, und wir haben die Transportvorschriften über zulässige Aktivitätsinventare bei der Verpackung in starker Industrieverpackung berücksichtigt. Wir haben damals bei der Festlegung unseres Inventars die Ortsdosisleistung nicht in dem Sinne berücksichtigt, weil der Plan die Möglichkeit für eine Vielzahl von Maßnahmen läßt, mit denen Abschirmungen innerhalb der Behälter vorgenommen werden können und wir eben nicht in der Lage waren, Strahlenfelder zu berechnen; das erlaubte das Auftragsvolumen nicht. Von daher haben wir abdeckend die Annahmen getroffen, die in der Studie niedergelegt sind, und sind uns durchaus bewußt, daß es eher die obere Grenze ist als die untere, wobei man aber gleichzeitig sagen muß, daß wir mit Festlegung dieser Werte z. B. die zulässigen Aktivitätsinventare, die nach der Störfallanalyse möglich gewesen wären, nicht ausgeschöpft haben.

Das heißt, wir sind sehr wohl weit darunter geblieben, indem wir andere Kriterien, die auch in den Endlager-Bedingungen enthalten sind, angelegt haben. Wir haben bestimmte andere Dinge bei den Ausbreitungsrechnungen beispielsweise nicht konservativ außer acht gelassen, weil wir uns dort an der oberen Grenze befunden haben. Zum Beispiel haben wir nur die Auswirkungen durch kleinere Partikel berücksichtigt; die Aerosole, die größere Durchmesser haben, wurden nicht mit einbezogen.

So könnte ich noch weitere Punkte nennen, wo wir nicht konservativ vorgegangen sind. Dadurch wird die Tatsache wieder ausgeglichen, daß wir uns beim Aktivitätsinventar in der oberen Grenze befinden.

Ein zweiter Punkt. Diese Aktivitätsinventare, die wir hier zugrunde gelegt haben, wurden auch schon mal von anderer Seite einer Überprüfung unterzogen, nämlich von der Arbeitsgemeinschaft Wiederaufarbeitung. An dieser Überprüfung waren u.a. der TÜV Bayern und auch die Gesellschaft für Reaktorsicherheit, wie sie damals noch hieß, beteiligt. Da wurde an den Aktivitätsinventaren keine Kritik geübt.

Wenn man sich des weiteren die PSE-Studie ansieht, kann man auch da feststellen, daß bei der Bestimmung von Aktivitätsinventaren mindestens an einigen Punkten die Ortsdosisleistung nicht mit einbezogen worden ist.

Um jetzt sozusagen wieder den Bogen zu bekommen: Die Bilder von Herrn Nümann haben bestimmt an

die Diskussion von gestern angeknüpft, die ja irgendwie ein bißchen den Tenor hatte, die Behälter sind sicher - entweder sie gehen nicht kaputt oder die Freisetzung ist beschränkt

Da haben gerade diese Beispiele sicherlich gezeigt, daß bei diesen Unfällen auch das Versagen von Behältern möglich gewesen wäre, die höheren Sicherheitsanforderungen genügen müssen, ja ihre Integritätsgrenzen überschritten worden wären. Das war der durchaus richtige Anlaß und Sinn, diese Bilder hier zu zeigen.

Noch einmal der Hinweis: Wenn mit Unfallwahrscheinlichkeiten gerechnet wird, sollte man hier eigentlich immer Bandbreiten betrachten, innerhalb derer Wahrscheinlichkeiten liegen können.

Sie haben ja Wahrscheinlichkeiten für zwei Szenarien ausgerechnet. Einmal für die Beförderung nur mit der Bahn (100 Prozent Bahn) und einmal für das Szenario 20 Prozent Straße, 80 Prozent Bahn. Auch hier haben wir heute vormittag schon festgestellt, daß dort ebenfalls erhebliche Unsicherheiten existieren, ob dieses Verhältnis so eingehalten werden kann.

Wenn man sich jetzt die Wahrscheinlichkeiten daraufhin ansehen würde, wie sie sich bei einem anderen Szenario verändern, wenn also 50 Prozent Bahn und 50 Prozent Straße zum Tragen kommen würden, aus welchen Gründen auch immer - dann würden sich hier die Wahrscheinlichkeiten noch weiter nach unten oder oben entwickeln, je nachdem wie man es sieht. Ein Unfall würde also noch wahrscheinlicher werden.

Wenn ich mir die Werte ansehe, die Sie für das Szenario 80 Prozent Bahn und 20 Prozent Lkw ermittelt haben, dann sagen die ja, daß ein Transportunfall, bei dem ein Abfallwaggon bzw. ein Fahrzeug betroffen sein könnte, einmal in 75 Jahren stattfinden kann; Transportunfälle mit Freisetzung, also geringen effektiven Dosen, einmal in 150 Jahren; mit Belastung in 250 Metern Höhe, der sogenannten natürlichen Strahlenbelastung, einer in 3000 Jahren, und Transportunfälle, wo die Störfall-Grenzwerte überschritten werden (diese Maßstäbe die Sie vorhin genannt haben, haben wir bei unseren Betrachtungen auch mangels besserer Möglichkeiten herangezogen), einer in 400 000 Jahren. Das heißt also, hier sind sicherlich relativ kleine Zahlen für die Störfall-Grenzwerte aus Ihrer Sicht herausgekommen.

Ich will aber noch einmal an die Diskussion anknüpfen, die hier schon einmal geführt worden ist. Auch diese kleine Zahl von $2,5 \times 10^{-6}$, einmal in 400 000 Jahren, sagt nichts darüber aus, daß ein Unfall eben doch passieren kann. Das war dann auch die Antwort auf den letzten Satz ihrer soeben erfolgten Stellungnahme.

Eine Ergänzung paßt an dieser Stelle auch ganz gut. Bei der Diskussion in der letzten Woche zu Störfällen im Anlagenbereich hatten wir hier darüber diskutiert, was denn als Restrisiko zu bezeichnen wäre. Wir von Einwender-Seite bezeichneten sozusagen den Wert von

10^{-6} als den, der eigentlich in der Diskussion um die Nutzung der Atomenergie immer eine Rolle gespielt hat als etwaiger Grenzwert. Dem wurde damals von seiten des Antragstellers entgegengehalten, daß man schon bei 10^{-5} , vielleicht sogar schon in Richtung 10^{-4} , von Restrisiko sprechen könnte. Es wurde ein Statusbericht des Kerntechnischen Regelausschusses zitiert, wo wohl auch tatsächlich irgendwann mal von 10^{-5} die Rede war.

Herr Thomauske hat uns damals aufgefordert, doch Zitate zu nennen, die belegen, daß hier das Restrisiko bei 10^{-6} und darunter anzusiedeln sei. Das möchte ich hiermit nachholen.

Wir haben z.B. in den IAEA Safety Codes und Guides entsprechende Werte, die dort für Ereignisse angegeben sind, die dem Restrisiko zugeordnet bzw. als extrem unwahrscheinlich bezeichnet werden. Zum Beispiel wird das Versagen eines Reaktordruckbehälters mit einer Wahrscheinlichkeit von 10^{-6} bis 10^{-7} pro Jahr angegeben; das Restrisiko dafür, das dann nicht mehr zu betrachten ist. Das ist in den IAEA Safety Codes mit der Nummer 50-SG-D13 aufgeführt.

Eine weitere Quelle, die IAEA Safety Guides. Da wird für Einwirkungen von außen, dem Restrisiko bzw. der extremen Unwahrscheinlichkeit, als konservativer Grenzwert nach oben 10^{-7} pro Jahre genannt. Das ist die Veröffentlichung mit der Nummer 50-SG-S5.

Herr Thomauske ist leider nicht da. Ihm wird das aber sicher übermittelt werden.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Das steht im Protokoll, Herr Neumann.

Kommen Sie jetzt zu den Transporten? Das hat ein bißchen nach einer Zusammenfassung am Ende geklungen.

Neumann (EW-SZ):

Der Ansatz der Methodik ist damit von meiner Seite jedenfalls diskutiert. Einige Sachen sind ja schon vorweggenommen worden. Die möglichen Belastungsarten, vor allen Dingen durch die Unfälle, sind schon aufgezeigt worden; die Unfallszenarien, die wir zugrunde gelegt haben, wurden freundlicherweise zum Teil schon genannt.

Von daher fehlt jetzt von unserer Seite aus noch die Betrachtung der möglichen Unfallauswirkungen. Diese Betrachtung sollte eigentlich Frau Fink durchführen. Sie ist aber leider gestern erkrankt und kann diese und nächste Woche mit Sicherheit nicht mehr herkommen. Ich werde deshalb die Darstellung übernehmen. Da die Situation relativ überraschend eingetreten ist - ich hätte allenfalls noch heute nacht versuchen können, mich darauf vorzubereiten -, bitte ich, das auf einen späteren Zeitpunkt zu verschieben.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Schmidt-Eriksen wird dazu Stellung nehmen.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Solange sich das noch in dieser Woche abspielt, wird das möglich sein. Wir haben ja noch morgen und den Samstag für die Diskussion der Transporte vorgesehen. Das wird sich integrieren lassen. Sonst müßten wir am Samstag halt eine oder zwei Stunden anhängen, je nachdem, wieviel Sie brauchen.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Das heißt, Sie können das morgen entweder mit Herrn Fischer absprechen, vielleicht jetzt mit der AG Schacht Konrad - ich weiß nicht, wie lange dessen Zeitbedarf sein wird. Oder wir müssen es halt übermorgen einplanen. Das ist im Prinzip machbar. Dafür haben wir Verständnis. Kein Problem.

Neumann (EW-SZ):

Ich hätte gerne auch noch ein paar Folien vorbereitet, um es plastischer zu machen, so daß dann der Diskussion noch besser gefolgt werden kann.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Das eigentlich Wichtige bei diesem Tagesordnungspunkt ist aus meiner Sicht, was hat die Bevölkerung hier an gewissen markanten Punkten zu befürchten, wenn es zu dem Schlimmsten kommt. Oder auch im Normalbetrieb.

Nun übergebe ich die Verhandlungsleitung an Herrn Schmidt-Eriksen. Ich muß mich leider noch anderen Aufgaben widmen. Soll er entscheiden.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Wir machen jetzt weiter mit Frau Schermann, sofern Frau Schermann uns verspricht, innerhalb etwa einer Viertelstunde, 20 Minuten mit ihren 34 Fragen fertig zu sein. Wenn sie mir das nicht verspricht, ziehen wir die Kaffeepause vor und setzen um 16.45 Uhr die Verhandlung fort. - Das stößt auf Zustimmung.

(Kurze Unterbrechung)

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Meine Damen und Herren, wir setzen die Verhandlung fort. Es hat sich in der Pause eine kleine Änderung im weiteren Ablauf ergeben.

Entgegen der ursprünglichen Planung, daß Frau Schermann jetzt beginnt, wird Herr Dr. Lange noch kurz etwas aus seiner Sicht klarstellen hinsichtlich der Transportstudie der Gruppe Ökologie für die Stadt Braunschweig bezüglich der dort vorgenommenen Gefahrenabschätzung.

Danach kommt vor der Stadt Oldenburg Frau Bellin mit einer Frage dran, dann in Absprache mit der AG Schacht Konrad für die Stadt Oldenburg Herr Schröder. Ihm folgt Herr Woitschützke und anschließend spricht Frau Schermann. Frau Schermann ist damit einverstanden.

Dr. Lange (GB):

Herr Neumann, Sie hatten kurz vor der Pause noch einige Punkte angesprochen. Sie sind eingegangen auf unsere vorherige Diskussion der angemessenen Vorgehensweise, zunächst einmal der Gegenüberstellung zwischen dem maximal plausiblen Unfall und der von uns gewählten Vorgehensweise der probabilistischen Risiko-Analyse. Dabei sind Sie auf einen Punkt noch eingegangen, den ich heute morgen angesprochen hatte, nämlich der angemessenen Vorgehensweise.

Ich hätte jetzt von mir aus nicht unbedingt Ihre Studie für die Stadt Braunschweig thematisiert. Da Sie sie aber herangezogen haben, sollte ich doch dazu Stellung nehmen.

Ich gestehe, daß im Hintergrund noch ein bißchen der Eindruck von Samstag besteht, als der Herr von der unteren Katastrophenschutzbehörde aus Braunschweig hier vom Todesstreifen durch die Stadt Braunschweig sprach. In Beantwortung meiner Frage, auf welcher Basis er zu dieser Beurteilung komme, hat er mir gesagt, unter anderem wäre Ihre Studie die Grundlage. Das veranlaßt mich, hierauf noch einmal kurz einzugehen.

Sie hatten gesagt, es könne eben bezüglich der Frage, was angemessen ist, möglicherweise unterschiedliche Auffassungen geben - je nachdem, mit welchem Zweck man eine Studie macht. Maßgabe muß sein, daß man eine naturwissenschaftlich adäquate Vorgehensweise wählt. Zwar im Sinne von abdeckend, aber doch nicht so, daß die Ergebnisse sich so weit von der Realität entfernen, daß sie eine fragwürdige Beurteilungsgrundlage darstellen.

Entzündet hat sich die Diskussion ursprünglich mal bei einer Veranstaltung in Braunschweig, wo Ihre Kollegin Frau Fink den größten plausiblen Unfall dargestellt hat. Das war dieser angesprochene Typ 5-Container mit einem Cäsium-Inventar, das der Begrenzung aus der Störfall-Analyse Konrad Rechnung trägt, aber zu einer so hohen Dosisleistung führen würde, wenn man die Notwendigkeit einer Abschirmung unterstellt, die grob einen Faktor 1000 ausmacht.

Ich habe das damals auch relativ kurzfristig vor dieser Veranstaltung festgestellt und daher versucht, es vorsichtig zu formulieren. Keiner ist davor gefeit, einem Irrtum zu unterliegen, insbesondere wenn Sie sagen, daß sie auch gar keine Überprüfung der Ortsdosisleistung gemacht haben.

Immerhin, es ist ein Abfallgebinde, das sich als unrealistisch insofern dargestellt hat, daß das angenommene Aktivitätsinventar deutlich zu hoch ist, um mit den Ortsdosisleistungs-Begrenzungen konform zu sein. Was damals nicht diskutiert worden ist, was ich hier aber gleichzeitig anführen möchte: Selbst wenn man dieses Aktivitätsinventar jetzt mal außerhalb der Diskussion läßt, muß man sich fragen, wie weit sind die Annahmen, die Sie getroffen haben bezüglich der

Freisetzung, in diesem Fall in irgendeiner Weise belastbar.

Ich darf Sie erinnern, daß sie für einen Typ 5-Container mit betonierten Abfällen - in diesem Fall war es ein Cäsium-Inventar, einmal ein Plutonium-Inventar - eine Freisetzung angenommen haben bei einem Brandereignis von 2 Prozent (Plutonium) und von 4 Prozent bei Cäsium. Diese Annahmen widersprechen allem, was es in der Literatur an belastbaren Werten gibt. Es hat dazu eine ganze Menge von Experimenten gegeben. Die Werte bewegen sich mit Sicherheit für eine solche Konstellation eines Behälters in Bereichen, die mindestens einen Faktor 100 niedriger sind.

Das hat mich veranlaßt, diesen Punkt hier noch einmal anzusprechen. Wer eine solche Studie macht, trägt als Wissenschaftler auch eine Verantwortung in der Hinsicht, daß daraus nicht Schlüsse gezogen werden können, die dann zu unangemessenen Befürchtungen oder auch unangemessenen Reaktionen führen. Gerade, weil die Datenbasis das nicht hergibt.

Also noch einmal: Es hätte die Möglichkeit gegeben, diese Ergebnisse Ihrer Studie noch einmal zu überdenken. Ich gebe zu, daß wir diesbezüglich keinen Kontakt hatten. Wir konnten diesen Faktor 100 bezüglich der Freisetzung deshalb bisher nicht diskutieren. Aber ich war schon etwas überrascht, als ich von der Stadt Braunschweig erfuhr, daß die zu dem Schluß gekommen sind, die Bandbreite Ihrer Ergebnisse werde durch die von uns vorgebrachte Kritik nicht beeinflusst. Man hat sich auf die Position zurückgezogen, daß schon mit einer einfachen Abschirmung die Sache getan ist.

Eine sehr leichte Überprüfung zeigt, daß ganz erhebliche Maßnahmen notwendig wären, um einen Faktor 1000 abzuschirmen. Sie gehen dahin, daß dieses Cäsium-Inventar bestenfalls im Zentrum eines Betonklotzes von etwa 60 cm Dicke ringsherum sein müßte. Wenn Sie diese Bedingungen haben, wird ein Freisetzunganteil im Bereich von 4 Prozent für das Cäsium völlig unhaltbar.

Fazit: Man muß auch die Kombination sehen zwischen den Annahmen bezüglich des Inventars - wie befindet es sich im Abfallbehälter, wie reagiert dieses radioaktive Inventar bei schweren Unfallbelastungen, wie Sie sie in diesem Fall bezüglich des Feuers unterstellt haben.

Vielen Dank.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Herr Neumann, Sie sind direkt angesprochen. Herr Dr. Lange hat es ja schon hervorgehoben, insbesondere im Hinblick auf die Diskussion von letzten Samstag bezüglich der Auswirkungen, den Katastrophenschutz in Braunschweig, ist schon von Bedeutung, ob die Annahmen, die die Einwendung formuliert, auch tatsächlich vorauszusetzen sind. Insofern haben Sie jetzt das Wort. Bitte.

Neumann (EW-SZ):

Ich war bei der Diskussion am letzten Sonnabend leider nicht dabei. Ich kann hier nur sagen: Wenn sich Herr Gressmann auf unsere Studie für die Stadt Braunschweig berufen hat, dann hätte er sich mit der gleichen Berechtigung auf die Studie der Gesellschaft für Anlagen- und Reaktorsicherheit beziehen können.

Wenn Sie unsere Studie lesen, werden Sie sehen, daß wir bei Unfällen Überschreitungen der Störfall-Grenzwerte für möglich halten, die auch Sie hier hilfsweise als Maßstab herangezogen haben.

Die Ergebnisse unserer und Ihrer Studie sind, was mögliche Belastungen, zumindest mal in Entfernungen bis zu 100 Meter betrifft - wenn ich es richtig im Kopf habe -, nicht sehr weit voneinander entfernt. Von daher weiß ich jetzt nicht, in welchem Zusammenhang Herr Gressmann das jetzt gefragt hat, wie er dazu gekommen ist.

Unsere Studie bietet jedenfalls keine Grundlage - wenn es denn so gefallen sein sollte -, von einer Spur des Todes zu sprechen in dem Sinne, daß unmittelbar viele Tote durch einen entsprechenden Unfall zu beklagen sind. Das wußten Sie aber auch selber. Sie hätten es hier nicht so darstellen müssen, als wäre unsere Studie so erarbeitet, daß man diesen Schluß hieraus ziehen kann.

Eine völlig andere Sache ist natürlich, wie man die Überschreitung dieser Grenzwerte bewertet. Da sind wir sicherlich weit auseinander. Aber gut, über den Punkt werden wir vielleicht morgen noch weiterdiskutieren, haben wir auch schon diskutiert.

Wie es sozusagen zu der Inventar-Festsetzung gekommen ist, habe ich ja vorhin schon gesagt, Jetzt müßten Sie mir sagen, was außer diesem von Ihnen unterstellten Beispiel, das wir aber nicht unterstellt haben - in der Mitte das Cäsium und außen herum Beton -, sonst an unserem Szenario naturwissenschaftlich inadäquat ist. Da kann ich nämlich keinen Punkt finden.

Wir haben der Stadt Braunschweig auf Grund Ihrer Aussagen auf der öffentlichen Veranstaltung mitgeteilt, durch verschiedene Maßnahmen existiert die Möglichkeit, Abschirmmaßnahmen so weit vorzunehmen, daß dieser Faktor 1000, sollte er berücksichtigt werden, schon beträchtlich reduziert werden kann. Wir konnten damals, weil wir, wie gesagt, keine eigenen Messungen durchführen konnten, keinen genauen Faktor benennen, von dem wir meinen, daß die Ortsdosisleistung tatsächlich durch unsere Inventarannahme überschritten würde, ohne daß man beträchtliche Veränderungen an der Verteilung des Inventars im Container hätte vornehmen müssen. Es ist auf alle Fälle durch abschirmende Maßnahmen an den Wänden möglich, den Faktor 1000 entscheidend zu reduzieren. Üblicherweise wird - zumindest kenne ich keine Studie - nicht daran Kritik geübt, daß Abschirmwände an der Containerwand angebracht sind. - Das ist das eine.

Das andere ist, daß sich unsere Aussage über die Bandbreite genau auf das Endergebnis bezog. Dabei kommt heraus, daß Störfallgrenzwerte überschritten werden können. Darauf bezog sich die Aussage über die Bandbreite.

Ich habe vorhin schon einige Punkte genannt, hinsichtlich derer wir der Meinung sind, daß wir nicht konservativ vorgegangen sind und einige Sachen nicht berücksichtigt haben, die zu einer weiteren Erhöhung der Belastung geführt hätten, so daß wir in der Tat nach wie vor der Meinung sind, daß dieses durch die mögliche Bandbreite abgedeckt ist und wir bei unserer Festlegung des Inventars damals die Ortsdosisleistung aus den genannten Gründen nicht berücksichtigt haben.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Gut, soweit. - Herr Dr. Lange, Sie können zunächst entgegnen.

Dr. Lange (GB):

Ich sage noch kurz etwas zu diesen Inventarannahmen. Man muß keine sehr detaillierten Rechnungen durchführen, man kann in gängigen Büchern nachgucken. Um einen Faktor 1000 bei Cäsium abzuschirmen, braucht man grob 55 cm Normalbeton. Wenn man es ringsherum macht, stellt man fest, daß selbst bei dem größten Container - Typ 5 bei Konrad - innen nur noch ein Volumen von 1 m³ bleibt. Dann kommt hinzu: Wenn man das Gewicht ausrechnet, hat man schon eine Überschreitung des zulässigen Gewichtes von 20 t.

Man kann sich natürlich genauso schnell vergewissern, daß man dazu 7 cm Blei nimmt. Blei schirmt gut ab, ist aber auch sehr schwer. Und dann zeigt eine Rechnung: Wenn Sie 7 cm Blei außen um den Betonklotz herum anbringen, haben Sie schon allein aufgrund des Bleis eine Überschreitung des zulässigen Gesamtgewichtes.

Aber wenn Sie Ihr Cäsium-Inventar, weil es so einer erheblichen Abschirmung bedarf, ins Zentrum eines Betonklotzes einbringen müssen und wenn Sie dann das von Ihnen postulierte Brandszenario unterstellen, dann sind die von Ihnen angeführten Freisetzungsteile im Bereich von 4 % von vornherein - davon kann man sich, glaube ich, leicht überzeugen - völlig unhaltbar.

Aber ich lasse diesen Punkt hier einmal außen vor. Unterstellen wir, das Inventar ist in Ordnung. Sie unterwerfen einen solchen Behälter einem Unfall, wie Sie ihn mit diesem größten anzunehmenden und plausiblen Unfall unterstellt haben. Dann sagen Sie, Ihre Bandbreite der Auswirkungen wäre damit unverändert. Da muß ich Ihnen entgegenhalten, daß wir aufgrund unserer Kenntnisse der Literatur und der weltweit durchgeführten Experimente zu Freisetzungen unter solchen Bedingungen überhaupt nicht nachvollziehen können, wie Sie zu so extrem hohen Freisetzungsteilen kommen. Es ist klar, daß sich das, wenn die Freisetzungsteile um einen Faktor 100 höher angesetzt sind, als sie aufgrund von experimentel-

len oder theoretischen Ergebnissen zu unterstellen sind, natürlich direkt in die Auswirkungen hinüberzieht.

Wenn Sie die Transportstudie Konrad heranziehen und sagen, die bestätigt Ihre Ergebnisse, dann ist das insoweit richtig, als daß wir bei unseren Ergebnissen auch Ereignisse haben, die so schwerwiegend sind, daß im Nahbereich der Unfallstelle - sprich: als Bezugspunkt etwa die 250 m - Strahlenexpositionen auftreten können, die diesen Bezugswert von 50 mSv überschreiten. Aber wir müssen doch festhalten: Angenommen, wir hätten Ihre Methode des größten anzunehmenden Unfalls übernommen und dieses Szenario analysiert, dann wären unsere Ergebnisse mit Fug und Recht mindestens um einen Faktor 100 - wenn ich das Inventar hier einmal außen vor lasse - geringer, einfach weil die von Ihnen - und damit komme ich zu dem Ausdruck von heute morgen zurück - unterstellten Freisetzungsteile unangemessen hoch sind und damit auch zu einem unangemessen hohen Ergebnis führen.

Sie haben weiter angeführt, daß Sie an einigen Stellen in Ihrer Analyse Kompensationseffekte dadurch haben, daß Sie vielleicht beim Inventar zu hoch sind, dafür aber an anderen Stellen nicht konservative Annahmen haben, die das kompensieren. Das kann man natürlich leicht sagen, aber es ist, glaube ich, grundsätzlich besser, daß man das dann auch quantifiziert und wirklich überprüft, was wie weit was kompensiert. Da muß ich sagen - weil wir dieses Thema angesprochen haben -: Wenn ich das Inventar und die Freisetzungen nehme, dann geht es darum, einen Faktor von 100 000 zu kompensieren. Das ist sicherlich nicht so ganz einfach.

In jedem Fall kam meine Befürchtung durch das zustande, was Sie am Samstag nicht miterlebt haben. Ich war bei diesem Erörterungstermin schon einmal einen Tag da, und da stand die Frage eines Einwenders im Raum: Wenn ein Unfall ist, dann sind wir alle tot. Sie sind damals gebeten worden, dazu Stellung zu nehmen, und das haben Sie aus meiner Sicht auch absolut korrekt gemacht, indem Sie gesagt haben, das entspricht nicht der Realität, eine Strahlenexposition im Bereich von 50 mSv ist ganz anders zu bewerten und hat ganz andere Folgen, als daß ein Frühschaden auftritt.

Ich glaube ohne weiteres, Herr Neumann: Wenn Sie am Samstag diese Aussage gehört hätten, wären Sie eingeschritten und hätten das klargestellt. Das ist für mich selbstverständlich. Nur, insgesamt hat es mich erschreckt, daß jemand, der aus dem Katastrophenschutzbereich kommt und auch eine gewisse Verantwortung trägt, Ihre Studie als Kronzeuge für solche Aussagen nimmt, die im übrigen - das sei Ihnen auch noch gesagt - von der Verhandlungsleitung auch sofort korrigiert wurden. - Vielen Dank.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Vielen Dank, Herr Dr. Lange, insbesondere für die letzten Worte, die Sie gefunden haben, weil die möglicherweise einen Konflikt entschärfen, was uns die

Möglichkeit gibt, darüber in aller Ruhe und Gelassenheit zu reden und die Fragestellung an Herrn Neumann zurückzugeben. Es wird ihm also nicht unterstellt, in irgendeiner Form effekthascherisch zu dramatisieren, das ist schon ganz klar. Bitte sehr, Herr Neumann!

Neumann (EW-SZ):

Dann verstehe ich allerdings die Dramatik nicht. Aber darüber wäre natürlich besser am Sonnabend diskutiert worden, weil darüber schlecht zu diskutieren ist, wenn Herr Gressmann nicht da ist; denn ich kann nicht beurteilen, in welchem Zusammenhang er das gesagt hat.

(Beifall bei den Einwendern)

Aber noch einmal zurück auf den Faktor 1 000. Diese einfachen Rechnungen, die Sie anführen, haben wir natürlich auch durchgeführt. Ich habe jetzt nicht meine gesamten Unterlagen hier - es ist hier vielleicht auch nicht der richtige Ort, darüber weiter zu diskutieren; es hätte in der Vergangenheit zumindest von unserer Seite mehrere Möglichkeiten gegeben, auch über diesen Punkt zu diskutieren -, aber wenn ich es richtig im Kopf habe, ist damals bei unseren Nachrechnungen herausgekommen, daß es sowohl von der Gesamtmasse des Gebindes her - also der Einhaltung der 20 t - als auch sozusagen von den technischen Möglichkeiten her - beispielsweise durch Bleiabschirmung - möglich gewesen wäre, diesen von Ihnen genannten Faktor 1 000 auf einen Faktor 55 zu reduzieren.

Das heißt: Damit bliebe für das zu hohe Inventar nur noch der Faktor 55. Dieser Faktor ist aber sicherlich auch noch nicht ausgereizt. Wie gesagt, wir konnten bloß einfache Überprüfungsrechnungen durchführen. Wir haben uns auf den restlichen Faktor 55 bezogen und gesagt: Der läßt sich durch die Bandbreite unserer weiteren Annahmen sicherlich abdecken. - Das dazu.

Dann zu den weltweit durchgeführten Experimenten, die Sie heranziehen. Es ist leider so, daß diese Experimente und Studien vielfach nicht in öffentlichen Bibliotheken zugänglich sind. Von daher haben Sie den Vorteil, daß Ihnen ein sehr viel breiteres Spektrum an Studien zur Verfügung steht als uns. Wir müssen teilweise auch auf Zitate von Zitaten zurückgreifen, weil wir den Zugang zu diesen Studien eben nicht haben. Ein solches Zitat, auf das wir zurückgegriffen haben, liegt etwa in der Größenordnung bei den Freisetzungsteilen, die wir hier berücksichtigt haben. Von daher, wie gesagt, ließe sich sicherlich die Diskussion insbesondere über die Abschirmrechnungen noch vertiefen, aber ich - - - Erst einmal weiß ich nicht, ob wir das hier machen sollten, und wenn, müßte ich darum bitten, daß ich erst meine Unterlagen aus Hannover holen kann. Dann können wir die Diskussion gerne hier über Mikrofon führen.

(Beifall bei den Einwendern)

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Aus meiner Sicht ist das nicht unbedingt erforderlich. Es ging Herrn Dr. Lange hauptsächlich darum, einen doch sehr dramatischen Effekt, wie er sich - zugegebenermaßen mißlicherweise - schon am letzten Samstag im Rahmen der Diskussion herausgestellt hat, aus seiner Sichtweise ein wenig klarzurücken. Es ist, denke ich, für die Bewertungsgrundlage auch für andere Einwender schon ein wichtiges Datum, mitzubekommen, daß die GRS als diejenige Institution, die vom Bundesumweltminister beauftragt worden ist, diese Risikoabschätzung zu den Transporten durchzuführen - insbesondere auch in einem Radius, der sich mit dem Ihrigen überschneidet -, bestimmte Ergebnisse, die Sie gefunden haben, aus ihrer Sicht nicht stehenlassen möchte. Das sollte auch so in den Termin hineingetragen werden.

Wenn Dr. Lange damit einverstanden ist, können wir an dieser Stelle zu diesem Punkt die Diskussion beenden, es sei denn, mir signalisiert der Antragsteller noch, daß er ein besonderes Bedürfnis zur Stellungnahme an diesem Punkt hätte. Aber das können wir nach dem bisherigen Verhandlungsverlauf nicht unterstellen. - Gut.

Dann fahren wir so im Programm fort wie vorhin angekündigt. Dann ist Frau Bellin dran. Bitte sehr!

Frau Bellin (EW):

Mein Name ist Rosemarie Bellin. Ich komme aus Groß Gleidingen, bin Einzeleinwenderin und Mitglied der Bürgerinitiative Vechelde. Ich habe mich spontan zu diesem Einwand gemeldet, weil immer von Lengede die Rede war, davon, wie gefährdet dieser Ort sei. Ich will Ihnen gerne kurz die Situation von Groß Gleidingen schildern.

Groß Gleidingen ist der Ort, durch den alle Züge aus Hannover, Lehrte und Hildesheim nach Braunschweig fahren. Etwas aufgeschlüsselt sieht das so aus: Aus Hannover-Celle-Lehrte - das bezeichnen wir als die Nord-West-Richtung - kommen 26 % der Züge; aus Hildesheim - der Süd-Richtung - kommen 74 %. Das heißt, daß 100 % der Züge von Norden, Westen und Süden durch Groß Gleidingen fahren. In Zahlen ausgedrückt hört sich das so an: Das sind im Moment mindestens 265 Züge täglich. - Das war zu dem Schienenverkehr.

Hinzu kommt noch der Bahnübergang. Dort ist der Verkehr auch nicht unerheblich. Durch Groß Gleidingen geht die Kreisstraße 57. Der Verkehr von Hannover, Hildesheim und Braunschweig, der von der B 1 kommt, geht durch Groß Gleidingen über diesen Bahnübergang nach Salzgitter-Bedingen oder zur A 39. Da ist das Verkehrsaufkommen auch ganz besonders hoch. Zum Beispiel der Pkw-Verkehr, der unter anderem auch in das VW-Werk nach Salzgitter-Bedingen geht. Dieses VW-Werk arbeitet im Dreischichtverfahren, und Sie können sich vorstellen: Gerade in unserer Gemeinde

Vechelde arbeiten sehr viele Menschen dort, so daß das schon nicht ganz unerheblich ist.

Dann ist ein sehr hoher Lastwagenverkehr, der auch zu dem Betonwerk nach Salzgitter-Ofingen führt. Ich kann das auf die Schnelle natürlich nicht in Prozenten ausdrücken, aber er ist wirklich nicht unerheblich.

Dazu kommt noch der landwirtschaftliche Verkehr: die Landwirte, die auf der anderen Seite des Bahnübergangs ihre Äcker bewirtschaften, also unsere Landwirte, und die Landwirte z. B. aus Gleidingen, Ofingen usw., die in der Rübenernte z. B. zu der Zuckerfabrik nach Wierthe fahren.

Auch kommt hinzu, daß dieser Bahnübergang und auch die Straße von der B 1, also von Braunschweig, Hildesheim, Hannover, besonders für Transporte mit Übergrößen geeignet ist. Ich kann das technisch leider nicht so genau erklären, aber wir haben einmal mit jemandem gesprochen: Es ist so, daß es nur an unserem Bahnübergang möglich ist, die Überleitungen auszuschalten, auch von den Straßen her, weil wohl ringsherum etwas höhere Brücken sind.

Und dann sind wir Gleidinger natürlich auch betroffen. Unser Sportheim, unser Sportplatz liegt auf der anderen Seite des Bahnübergangs.

Also, das ist nicht nur der ungewöhnliche Verkehr auf den Schienen, sondern auch auf der Straße, und insofern finde ich, daß das ganz besonders wichtig ist.

Ich weiß nicht, Herr Dr. Lange: Wenn ich das richtig verstanden habe, ist Groß Gleidingen in der Statistik nicht erfaßt, sondern das geht nur bis zum Bahnhof Lengede.

Jetzt kommt noch der Abzweig nach Beddingen hinzu, der später einmal ganz wichtig werden könnte, z. B. wenn da Atommülltransporte vorbeikommen. Da geht, wie gesagt, der ganze Verkehr erst mal an Groß Gleidingen vorbei, auch an Broitzem, bis nach Braunschweig, denn nur von Braunschweig aus ist der Abzweig nach Salzgitter-Bedingen befahrbar. Man kann die Züge also nicht von Hildesheim oder Hannover direkt auf den Abzweig leiten, sondern die müssen erst nach Braunschweig fahren und kommen dann wieder zurück, so daß die Broitzemer und Braunschweiger doppelt betroffen sind; da gehen die Transporte also zweimal vorbei. Dann geht das erst nach Salzgitter-Bedingen.

Auch in der Verweildauer, von der gestern die Rede war, sehe ich eine ganz große Gefahr. Zum Beispiel ist es so, daß in Salzgitter-Bedingen die Verkehrsbetriebe von Peine/Salzgitter die Deutsche Bundesbahn ablösen. Das heißt, die Waggons werden bis dahin gefahren und müssen dann von einem anderen Verkehrsbetrieb - oder, wie ich das jetzt nennen soll - übernommen werden, so daß bestimmt auch erhebliche Wartezeiten auftreten. Ich weiß jetzt nicht genau, wieviel Atommülltransporteinheiten es sind. Ich habe das schon gehört, aber ich weiß natürlich im Moment nicht, wieviel Transporteinheiten zu diesem hohen Verkehrsaufkommen dazukommen.

Jetzt weiß ich nicht, ob ich auch alles erwähnt habe. Ich hoffe ja. Aber bestimmt habe ich in der Aufregung auch noch etwas vergessen. Aber meine Frage ist - ich denke, daß Herr Dr. Lange sie beantworten könnte, vielleicht auch ein Herr der Deutschen Bundesbahn -: Es hat sich nach all diesen Berechnungen einiges geändert, z. B. ist die Öffnung der Grenze hinzugekommen. Da sind mit Sicherheit aus Magdeburg und ich weiß nicht woher einige Züge hinzugekommen. Auch nicht unerheblich erscheint mir z. B. der IC zu sein, der mit vielleicht 160 km/h da durchfährt und sicher auch die Vorfahrt haben wird, wenn ein Güterzug da steht, so daß auch in dem Fall ein Gütertransport warten müßte.

Ich denke, daß ich das jetzt wohl habe. Ganz besonders macht mir, wie gesagt, die Verweildauer zu bedenken, die hohe Strahlendosis, die dadurch sicher entsteht, und vor allem auch die hohe Unfallgefahr.

(Beifall bei den Einwendern)

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Danke sehr, Frau Bellin. - Nun sind, wenn ich das richtig überblicke, Ihre Fragen praktisch schon alle in den letzten drei Tagen, wo wir zu den Transporten verhandelt haben, mit Ausnahme der letzten - zusätzliche Wartezeiten aufgrund IC-Verkehrs - beantwortet worden. Aber wir merken an Ihren Fragestellungen, daß inzidente Antworten, auch vom heutigen Tag, möglicherweise zum Teil aufgrund von Fachchinesisch - entsprechend dem Empfangshorizont, den ein normaler Mensch, der Kommunikation in Fachchinesisch lauschend, hat -, nicht verstanden worden sind. Daher würde ich Herrn Dr. Lange bitten, noch einmal kurze verständliche Antworten zu geben. Danach würde ich Herrn Dr. Schmidt um Antwort bitten, was der IC-Verkehr für die Bundesbahn hinsichtlich der Transporte von radioaktiven Abfällen im Hinblick auf die Verkehrslenkung und auf Standzeiten wegen der Auswirkungen von den Strahlungen, die davon abgehen, bedeutet. Zunächst Herr Dr. Lange, bitte!

Dr. Lange (GB):

Frau Bellin, es ist richtig, was Sie gesagt haben. Alle Abfallwaggons, die auf der Schiene zum Endlager Konrad transportiert werden - soweit sie aus dem Westen kommen -, kämen an Groß Gleidingen vorbei. An dieser Stelle kommen ja die beiden Gleise aus Hannover und aus Hildesheim zusammen. Sie haben gesagt, daß täglich 265 Züge fahren. Das ist ein Verkehrsaufkommen, das für Sie geläufig ist.

Damit stellt sich natürlich die Frage: Was ändert sich, wenn die Abfalltransporte zum Endlager kommen sollten? Soweit sich das auf die Schiene bezieht und wir annehmen, daß alles auf der Schiene transportiert würde, bedeutet das, das zusätzlich pro Tag acht bis neun Waggons in Richtung Braunschweig an Groß Gleidingen vorbeigeführt werden. Die können entweder

Bestandteil eines einzigen Regelgüterzuges sein. Man spricht dann auch von Buntzügen, weil sie unterschiedliche Waggons haben, so wie Sie das auch sicher in Ihrem Ort häufiger beobachten werden. Soweit es sich um solche Buntzüge handelt, werden diese in der Tat nach Braunschweig geführt und dort am Rangierbahnhof zu neuen Zugeinheiten zusammengestellt, die dann in Richtung Beddingen - also auch wieder in der Nähe von Groß Gleidingen -, von Braunschweig kommend links abbiegen zum Übergabebahnhof Beddingen, an dem die Übergabe zu den VPS, den Verkehrsbetrieben Peine/Salzgitter, vor sich gehen würde.

Wir haben in unserer Analyse unterstellt, daß ein großes Kontingent von Abfällen, die sich aus der Wiederaufarbeitung deutscher Brennelemente im Ausland ergeben, in Ganzzügen kommt. In diesem Fall ist die Situation anders. Die müßten nicht über Braunschweig geführt werden. Es besteht auch die Möglichkeit, daß sie dann, aus Westen kommend, direkt abbiegen zum Übergabe-Bahnhof Beddingen.

Sie haben bezüglich des Übergabe-Bahnhofs Beddingen gesagt, besonders besorgt seien Sie über die Standzeiten, die sich dort für diese Abfallwaggons eben bei der Prozedur der Übernahme durch die Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter ergeben. Auch in diesem Fall haben Züge dann ja wieder unterschiedliche Ziele, so daß dort also, soweit es nicht Ganzzüge sind, wieder eine rangierdienstliche Behandlung erfolgt, die Zeit kostet.

Ich weiß nicht, ob Sie schon mal die Gelegenheit hatten, sich den Übergabe-Bahnhof Beddingen anzuschauen. Man kann da sehr nahe herankommen und sich diese ganzen Abläufe bei dem üblichen Rangieren anschauen. Das haben wir auch getan. Darauf basiert unsere Analyse, die sich jetzt ganz speziell mit der möglichen Strahlenexposition des Personals, das mit diesen Handhabungen betraut ist, befaßt.

Zur sonstigen Situation am Übergabe-Bahnhof: Das nächste Haus ist doch einige hundert Meter entfernt, so daß sich also für diesen unmittelbaren Bereich eine Strahlenexposition der Bevölkerung als nicht so kritisch darstellt. Andererseits wird die Strahlenexposition an anderen Stellen im Endlagerbereich abgedeckt in der Hinsicht, daß dort kritische Personengruppen sind, die höhere Strahlenexpositionen erhalten als jemand, der jetzt in unmittelbarer Nähe vom Übergabe-Bahnhof Beddingen wohnt.

Dann hatten Sie den Begriff Transporteinheiten angesprochen. Das ist ein Fachausdruck, unter dem man sich nicht unbedingt etwas vorstellen kann. Woran liegt das? Eine Transporteinheit kann entweder ein großer kubischer Container sein, also eine rechtwinklige Einheit, es können aber auch Rundbehälter sein. Diese Rundbehälter werden auf sogenannten Tauschpaletten transportiert. Da kann einer, es können aber auch zwei darauf sein. Um jetzt nicht immer von beiden zu reden, haben wir das Transporteinheit genannt.

Bezogen auf die Beförderung mit der Straße unterstellen wir, daß auf einem Lkw wegen des Gewichtes dann eben eine solche Transporteinheit wäre, auf Bundesbahn-Waggons jedoch zwei solcher Transporteinheiten.

Dann hat Sie natürlich auch der Bereich der Unfälle beunruhigt. Sie haben der Diskussion heute morgen entnommen, daß es dort insbesondere auch um die Stadt Lengede ging.

Sie haben sich jetzt gefragt: Macht unsere Statistik dort Halt? Haben wir Groß Gleidungen angemessen berücksichtigt? Die Antwort ist Ja. Das haben wir getan. Wir sind von einer umfassenderen Statistik ausgegangen und haben die auf den gesamten 25-Kilometer-Umkreis angewendet. Wir haben uns gefragt, mit welcher Wahrscheinlichkeit kann es irgendwo dort zu Unfällen kommen mit bestimmten Auswirkungen. Das schließt auch - ich sage es noch einmal - in angemessener Weise die besonderen Bedingungen von Groß Gleidungen ein.

Nun haben Sie zusätzlich beobachtet, daß nach dem Öffnen der Grenze die Zugfrequenz zugenommen hat. Das wirft die Frage auf, ob sich da irgendwie das Unfallgeschehen geändert hat. Von meiner Seite nur soviel: Die Art der Abwicklung bei der Bundesbahn ist so, daß eine Erhöhung der Zugfrequenzen nicht unbedingt einhergeht mit einer Erhöhung des Unfallrisikos. Das stellt sich im Straßenverkehr - wie wir wissen - teilweise anders dar. Das hängt mit den speziellen technischen Abwicklungen der Bundesbahn zusammen.

Ich beende hier meine Ausführungen. Vielleicht kann Herr Dr. Schmidt von der Bundesbahn noch etwas zu diesen Punkten sagen.

Dr. Schmidt (DB):

Herr Lange, Sie haben mir nicht allzu viel Antwortmöglichkeiten übriggelassen.

Generell noch zum Zugverkehr. Der Personenverkehr hat und wird in Zukunft sicherlich zunehmen. Aber der Güterverkehr hat im Augenblick schon um 10 Prozent abgenommen und zeigt auch noch - leider - abnehmende Tendenz, weil vieles auf die Straße geht. Es wird sich vielleicht in Zukunft etwas ändern, wenn die Strecken zwischen Helmstedt, Magdeburg und Berlin besser ausgebaut sind. Die Bundesbahn sieht im Augenblick keine Anzeichen dafür, daß sich in entscheidendem Maße im Bereich des Güterverkehrs etwas ändert.

Ich möchte noch einmal den Punkt unterstützen, den auch Herr Dr. Lange ausgeführt hat. Die 10 Wagen mit radioaktiven Stoffen, die pro Tag vielleicht in Betracht kommen, stellen für die Menge der Züge einen verschwindenden Prozentsatz dar. Auf Grund der radioaktiven Stoffe ist hier also nicht mit einer erhöhten Zahl von Zügen oder sonstigen Dingen zu rechnen.

Selbstverständlich betrachten wir auch, zu welchen Dosisbelastungen das für die Passagiere führt, wenn irgendwo ein Güterzug hält und von einem Personenzug

überholt wird. Dafür haben wir Abschätzungen gemacht.

Wir haben auch Abschätzungen dafür, wenn zwei Züge betriebsbedingt mal nebeneinander stehen bleiben sollten, so daß es also längere Verweilzeiten nebeneinander gibt. Aber diese Beträge sind sicherlich bei diesem Abfallgebilde wesentlich unkritischer, als wenn es sich hier um abgebrannte Brennelemente handeln würde. Die stehen hier aber nicht zur Diskussion.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Danke sehr, Herr Dr. Schmidt, danke sehr, Herr Dr. Lange, für die doch sehr ausführliche Antwort.

Frau Bellin, sind Ihre Fragen damit beantwortet?

Frau Bellin (EW):

Danke. Meine Fragen sind beantwortet, aber meine Ängste natürlich nicht genommen.

(Beifall bei den Einwendern)

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Das ist just das Problem dieses Termins, daß wir in der Tat Fragen beantworten, aber auch mit noch so vielen Antworten häufig die Ängste nicht nehmen können. Das steckt hier in diesem Verfahren drin.

Herr Schröder für die Einwenderin Stadt Oldenburg. Bitte.

Schröder (EW-Oldenburg):

Vielleicht mal vorweg. Es liegt schon an den Antworten, ob Sie Ängste nehmen können oder nicht. Nicht nur die Anzahl macht es aus.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich spreche für die Stadt Oldenburg. Es geht um die mögliche Gefährdung durch Atommüll-Transporte zum Schacht Konrad, die durch Oldenburg, zumindest durch die nähere Umgebung von Oldenburg führen würden.

In der Konsequenz von solchen möglichen Atommüll-Transporten befürchtet die Stadt Oldenburg Eingriffe insbesondere in die Planungshoheit und die örtliche Infrastruktur-Planung, um nur zwei Bereiche zu nennen.

Die Stadt Oldenburg kann aus den Planunterlagen lediglich entnehmen, daß die bekannten Mengen - 3400 Transporteinheiten bei Ein-Schicht-Betrieb bzw. 6800 Transporteinheiten bei Zwei-Schicht-Betrieb pro Jahr - transportiert werden sollen. Es kann aus den Planunterlagen in etwa entnommen werden, von welchen Ablieferern der Atommüll kommen soll.

Darüber hinaus ist aber noch zu berücksichtigen, daß jetzt mit dem EG-Binnenmarkt noch sehr viel mehr Anlieferungen, z.B. gerade aus den Niederlanden, möglich werden.

Aus dem Plan ist insbesondere nicht zu entnehmen, welche Wege der Atommüll nehmen wird. Es ist nicht zu entnehmen, wie groß der Anteil Bundesbahn, Lkw,

Schiff oder Flugzeug am Gesamtanteil der Transporte jeweils sein wird. Es ist also im schlimmsten Fall davon auszugehen, daß jede denkbare Verteilung möglich sein kann und im Laufe des Betriebes auch möglich sein würde.

Darüber hinaus ist die jeweilige Route für die Stadt Oldenburg überhaupt nicht erkennbar. Wenn nichts festgelegt wird, ist zu befürchten - auch wenn es vielleicht heute noch nicht geplant ist -, daß dies zu irgendeinem Zeitraum des Betriebes aus heute noch nicht erkennbaren Gesichtspunkten zu Gefährdungen führt.

Darüber hinaus ist schon im Verlauf der Erörterung klar geworden, daß heute noch nicht vom Antragsteller gesagt werden kann, welcher Atommüll in welcher Form tatsächlich eingelagert werden soll. In der Konsequenz ist daher nicht abschätzbar, welche Folgen das hat für Unfälle und auch für dann notwendige Katastrophenschutz-Maßnahmen.

Man kann zumindest davon ausgehen, daß aus zwei Bereichen Ablieferer sehr wahrscheinlich Atommüll befördert werden Richtung Schacht Konrad, wenn er denn in Betrieb gehen sollte. Einmal sind das die Abfälle aus Sellafeld. Hier kann man sich z.B. vorstellen, daß die per Schiff über Emden transportiert werden und dann per Bahn oder Lkw an Oldenburg vorbei oder hindurch. Und, eben schon erwähnt, auch aus den Niederlanden.

Daher fordert die Stadt Oldenburg, daß die Transport-Problematik überhaupt erst einmal Teil des Verfahrens wird. Ferner muß genauer festgelegt werden, auf welche Weise denn transportiert werden soll, so daß überhaupt für die Stadt Oldenburg erkennbar wird, wie die Betroffenheit einzuschätzen und zu beurteilen ist.

Deshalb ist es erst einmal der Stadt Oldenburg nicht zuzumuten, mehr Geld ausgeben, um hier genauere Kenntnis zu erlangen. Das ist dem Antragsteller aufzuerlegen. Die Stadt Oldenburg behält sich ausdrücklich vor, die Möglichkeiten einer Klage nach einem eventuellen positiven Planfeststellungsbeschuß noch zu prüfen.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Das war's? Danke. - Herr Dr. Schober weist mich gerade darauf hin, daß nach der geltenden Hafensordnung im Hafen Emden dieser für atomare Transporte nicht geeignet ist. Der entsprechende Weg, den Sie unterstellt haben - Anlieferung über den Hafen Emden und dann per Bahn weiter über Oldenburg - wäre wohl, im Moment jedenfalls, eine unrealistische Annahme.

Ich kenne jetzt die örtlichen Verhältnisse nicht so, ob die anderen Nordsee-Häfen, wie Wilhelmshaven, bahnmäßig über Oldenburg dann weiter im Hinterland erschlossen sind. Ob möglicherweise Wilhelmshaven geeignet wäre für die Abwicklung solcher Transporte - dazu kann ich nichts sagen. Nur den konkreten Fall Emden-Oldenburg können wir ausschließen.

Die Einwenderin macht hier geltend, daß es unabschätzbar sei, wie weit

1. vorhandenes Transportaufkommen durch ihr Gebiet läuft,
2. dieses sich im Wege des EG-Binnenmarktes noch erhöhen wird.

Zu diesem grundsätzlichen Punkt gehen wir von der Antragstellung des Antragstellers aus. Das heißt, es ist die Einlagerung kerntechnischer Abfälle, die im Zusammenhang der friedlichen Nutzung der Kernenergie auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland entstanden sind, vorgesehen. Davon wären nach der Feststellung des Antragstellers Wiederaufarbeitungsabfälle betroffen. Andere ausländische radioaktive Abfälle allerdings nicht.

Wir hätten vermutlich als Planfeststellungsbehörde insofern bei einer Erweiterung des einzulagernden Abfallspektrums hinsichtlich der Herkunftsländer von einer wesentlichen Änderung eines Genehmigungsstandes auszugehen, sollte, hypothetisch unterstellt, das genehmigt werden.

Die Frage nach den tatsächlichen Abfällen. Herr Schröder, Sie sind hier für die Einwenderin aufgetreten. Das haben wir bei einer Diskussion zu Tagesordnungspunkt 2 mitbekommen. Das ergibt sich auf Grund der Antragstellung, auf Grund von abstrakten Kriterien, die an die Abfälle gestellt werden. Die Ungewißheiten bei Unfällen ergeben sich also nicht in dem Ausmaße, wie jetzt gerade durch die Darstellung der Einwendung unterstellt. Insofern gelten dann wiederum die allgemeinen Ausführungen, wie auch jetzt innerhalb der letzten drei Tage durch die Gesellschaft für Reaktorsicherheit erläutert bzw. in der Diskussion mit den Sachverständigen der Einwender hier herausgearbeitet. Da gelten auch bezüglich der von Ihnen jetzt vorgetragenen Einwendungen die allgemeinen Aussagen, die hier getroffen worden sind.

Das wäre zu dieser Einwendung behördlicherseits zu sagen. Es erübrigt sich da sicher jetzt eine nähere Rückfrage an die GRS. Es sei denn, Herr Dr. Lange hätte jetzt Spezifika zu der Belastung der Einwenderin Stadt Oldenburg auf Grund der vorgenommenen Transportstudie beizutragen.

Das ist nicht der Fall. Herr Schröder bitte.

Schröder (EW-Oldenburg):

Ich möchte Ihre Aussage aufgreifen, wenn es bei einem Betrieb von Konrad zu einer Anlieferung aus dem Ausland kommen würde, hätte das notwendigerweise ein neues Planfeststellungsverfahren zur Folge, weil es eine wesentliche Änderung wäre.

Können Sie näher begründen, daß dieses mit EG-Recht vereinbar ist? Ich befürchte schon, daß das keine wesentliche Änderung ist. Einfach, weil sich da die Bundesrepublik notwendigerweise anpassen muß. Ich würde gerne festhalten, daß laut Meinung der Genehmigungsbehörde quasi auf diesem Wege ausgeschlossen werden kann, daß es zu einer Einlagerung

aus dem EG-Binnenmarkt, vom Wort her dann ja nicht mehr Ausland, kommen könnte.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Ich danke Ihnen für diese Nachfrage. Es kann sein, daß ich jetzt ungeschickt formuliert habe. Wir prüfen in diese Richtung, daß das möglicherweise entsprechend auch in einem hypothetisch zu unterstellenden Genehmigungsfall in einem Planfeststellungsbeschuß entsprechend klarzustellen wäre. Das haben wir in Tagesordnungspunkt 2 erläutert.

Eine dezidierte Auffassung, das wäre dann Regelungsgehalt, wenn es zu einem Planfeststellungsbeschuß kommt - so möchte ich nicht verstanden werden.

Diese Diskussion gehört auch weiterhin nicht mehr hier zu diesem Punkt, sondern ist schon längst abgeschlossen.

Es war nur der Hinweis auf Grund der Einwendung, so wie Sie sie für die Einwenderin vorgetragen haben.

Frau Schöfberger. Entschuldigung. Frau Schönberger.

Frau Schönberger (EW):

Wir hatten jemand bei der SPD in München, der hieß Schöfberger.

Ich möchte nur noch darauf hinweisen, daß es sich der Regelungskompetenz des niedersächsischen Umweltministeriums entzieht, ob Atommüll aus dem EG-Ausland in ein genehmigtes Endlager Schacht Konrad eingelagert werden darf oder nicht. Denn EG-Recht bricht dann eben das Landesrecht.

Sie brauchen nicht den Kopf schütteln. Es ist doch klar. Es ist jetzt bereits Rechtslage, daß Müll nicht abgewiesen darf mit dem Hinweis, er stamme nicht aus bundesdeutschen Anlagen oder in diesem Zusammenhang. Das ist kein Rechtsstandpunkt - es ist so nach dem EG-Recht.

(Beifall bei den Einwendern)

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Ich weiß nicht, ob ich mich gerade mißverständlich ausgedrückt habe. Aber ich habe es mit Herrn Schröder nicht diskutieren wollen und ich möchte das jetzt auch an diesem Punkt nicht mit Ihnen diskutieren. Es ist Tagesordnungspunkt 2.

Frau Schönberger (EW):

Sie haben es hier jetzt so dargestellt, als könnten Sie so etwas regeln.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Ja. Ich habe es hier so dargestellt, aber ich diskutiere jetzt nicht mit Ihnen wiederum darüber, weshalb man zu einer solchen Auffassung gelangen kann. Mache ich nicht. Entschuldigung.

Frau Schönberger (EW):

Ich wollte nur die falsche Darstellung nicht stehen lassen.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Und ich kann Ihnen versichern, daß ich Ihre Darstellung so auch nicht unhinterfragt stehen lasse.

Wir haben den Planfeststellungsantrag hier vorliegen. Der ist eindeutig definiert. Darauf habe ich Bezug genommen. Mehr als antragsgemäß wird allemal nicht genehmigt. Danach handelt es sich um die Erweiterung eines bestehenden Planfeststellungsantrages.

Aber ich habe keine Lust, das jetzt zu diskutieren. Wir haben es schon diskutiert.

Herr Woitschützke.

Woitschützke (EW-Landvolk):

Herr Verhandlungsleiter, eine Vorwegfrage. Es ist nicht unsere Art, jetzt Ihre Bürgerstunde zu beeinträchtigen, obwohl wir nach ein bißchen Warten - wenn ich mir sage, meine ich die Landwirtschaft, auch in Gestalt der Fachbehörde - hier treu ausgeharrt haben.

Wenn Sie jetzt eine Bürgerstunde durchziehen wollen - Bürgerstunde ist ja von der Zeit her gesehen eine Stunde -, dann kommen wir in Schwierigkeiten.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Herr Woitschützke, wir haben es in letzter Zeit schon immer so praktiziert, daß wir Umfang und Ausmaß dieser letzten Stunde als Bürgerstunde - ich bitte um Entschuldigung, soll nicht diskriminierend sein - "von dem tatsächlichen Bedarf" abhängig machen.

Frau Schermann hat sich unabhängig jetzt von der Bürgerstunde auch noch gemeldet. Sie ist auch noch dran. Wir verstehen die Bürgerstunde als einen etwas freieren Zugang zur Erörterung des Planantrages ohne sklavische Bindung an die Tagesordnung. Wir haben bisher für die Bürgerstunde noch keine Wortmeldung vorliegen. Solange das so ist, sollten wir innerhalb der Tagesordnung weiterverhandeln.

Woitschützke (EW-Landvolk):

Ich bedanke mich für die Klarstellung.

Ich habe vorweg eine Frage, die evtl. hier schon aufgetreten ist. Ich bitte das zu entschuldigen. Wir haben Anlaß zu dieser Frage auf Grund gewisser Informationen von der Landesebene her.

Liegen neuere Erkenntnisse dazu vor, daß das Transportrisiko auf Straßen nun plötzlich als geringer angesehen wird als das auf der Schiene?

Der Einwand erscheint uns deshalb als bedeutsam, weil ja die GRS in ihrer Studie vom Gegenteil ausgeht. Zum anderen ist die Frage für die Landwirtschaft bedeutsam, weil dann die Gemeinden noch nachdrücklicher und mehr Umgehungsstraßen haben wollen - z.B. Broistedt -, damit etwaige Atommüll-Transporte nicht durch den Ort fahren.

Von Planung und Bau der Umgehungsstraßen ist dann die Landwirtschaft nach geltendem Recht doppelt betroffen. Einmal muß sie Land für den eigentlichen Straßenkörper abgeben, zum anderen für den Naturschutz noch einmal die gleiche Fläche, nämlich für Ausgleich- und Ersatzflächen. Herr Verhandlungsleiter, wie ich neulich vernahm, wissen Sie das. Eine erhebliche mittelbare Betroffenheit hängt also von dieser Frage für uns ab, ob man sich etwa nun mehr für die Straße als Transportweg entscheiden möchte.

Ich wäre dankbar, wenn Sie diese Frage vielleicht selbst beantworten könnten. Ist Ihnen derartiges bekannt? Sie können die Frage natürlich auch weitergeben. Danke.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Ich habe schon gerade nachgefragt: Als Unterlage jetzt in diesem Planfeststellungsverfahren, das können wir verneinen. Es sind uns keine spezifischen neuen Erkenntnisse diesbezüglich zugetragen worden.

Herr Woitschützke.

Woitschützke (EW-Landvolk):

Ich hörte so etwas ein bißchen bei Herrn Dr. Lange in einer Eingangsbemerkung heraus, als er sagte, daß er sich speziell mit den Straßen etwas mehr beschäftigt habe. Denn als er seine Studie mal vor dem Umweltausschuß der Stadt Salzgitter vorstellte, da kamen die Straßen eigentlich weniger vor, darf ich mal vorsichtig sagen, Herr Dr. Lange. Ich möchte Ihnen nicht zu nahe treten.

Vielleicht können Sie doch dazu etwas sagen.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Natürlich. Sie haben aber zunächst uns als Behörde gefragt. Jetzt geben wir an Dr. Lange weiter. Bitte.

Dr. Lange (GB):

Schönen Dank. Ich beantworte Ihre Frage gerne. Wir haben zwei Szenarien analysiert, die wir bezüglich der zukünftigen Realität als abdeckend einstufen. Das eine ist 100 Prozent Schiene, das andere ist 80 Prozent Schiene und 20 Prozent Straße. Wir halten unverändert diese beiden Szenarien als abdeckend.

100 Prozent Schiene, das ist das Maximum, das auf der Schiene laufen kann. Das ist klar. Aber alles spricht dafür - die Abwicklung dieser Abfalltransporte fällt ja in die Zuständigkeit der Deutschen Bundesbahn und die Hauptablieferer verfügen auch über Schienenanschlüsse -, daß ein Prozentsatz, der in der Realität deutlich über 80 Prozent liegt, über die Schiene gehen wird.

Wir haben bei unseren Unfall-Analysen festgestellt, daß die Schiene, auch von der Wahrscheinlichkeit von Unfällen ausgehend, besser dasteht als die Straße. Dasselbe haben wir ja auch bei Gefahrgut-Transporten. Da gibt es auch statistische Argumente, die für die Schiene sprechen - gleichwohl wird viel über die Straße

geführt und die Risiken werden als akzeptabel eingestuft. Darauf habe ich hingewiesen.

Ich wollte noch einmal zur Vorsicht sagen, daß ein höherer Transport auf der Straße vom Risiko nicht unbedingt gleich unangemessen sein muß, aber die Schiene stellt sich günstiger dar.

Zusammenfassend: Es liegen überhaupt keine Erkenntnisse vor in die Richtung, daß ein hoher Schienenanteil nicht weiterhin das wahrscheinlichste Szenario ist. Wir haben auch zum Ausdruck gebracht: Es gibt Argumente dafür, daß es so sein sollte.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Herr Woitschützke, bitte.

Woitschützke (EW-Landvolk):

Es gibt also keine neue Bewertung des Risikos, so wie ich das formuliert hatte? Sie neigen jetzt etwa nicht vermehrt dazu, Straße ist geringeres Risiko als Schiene? Danke schön.

Man mag nun den Atommüll heranschaffen, wie man will, ob auf Straße oder Schiene, meinetwegen auch auf dem Wasser, wo sich ja der Salzgitter-Kanal anbietet. Immer transportiert man in unserer Region vorzugsweise durch landwirtschaftliche Nutzflächen, besonders hochwertige mit entsprechend hochwertiger Nahrungsmittel-Produktion, wie wir unter Bodennutzung festgestellt haben.

Daher liegen die nachfolgenden Fragestellungen nicht nur im Interesse unserer bäuerlichen Einwander - aber natürlich besonders -, sondern auch der Verbraucher dieser Region und darüber hinaus.

Der Einfluß des bestimmungsgemäßen Transportbetriebes durch Abgabe von Radioaktivität inmitten der unterschiedlichen Vegetationsperioden unserer Felder, durch Kontamination der Biosphäre, in Sonderheit Boden und Bewuchs, wird von der GRS vernachlässigt. Von Kontaminierung der Biosphäre spricht sie lediglich bei Transportunfällen.

Kommt es allerdings zu Stockungen, Stauungen, unbeabsichtigter oder geplanter notwendiger Verweildauer von Transporten - dies klang heute ja auch wieder an -, dann beschäftigt man sich wenigstens mit den Strahlendosen der Personen, die sich in Transportnähe aufhalten. Ja, man ermittelt auch Strahlendosen bei vorbeifahrenden Transporten.

Zu den Personengruppen, die man unter diesen Aspekten kritisch betrachten sollte, gehören auch diejenigen, die tagein, tagaus in der Nähe von Atomtransporten ihre Felder bestellen. Man muß diese Personengruppen zu den kritischen, vielleicht besonders gefährdeten rechnen, wenn auch nicht in dem Maße, wie etwa die Eisenbahner.

Die Abstände von Feldern zu Straßen und Bahnkörpern sind erfahrungsgemäß gering. Allenfalls ist ein Graben oder eine Anböschung dazwischen, vielleicht auch ein Wirtschaftsweg. Vielfach, wenn nicht größtenteils, liegen dann die sogenannten Vorgewände

als besonders intensiv benutzte Arbeitsrandstreifen im Feld am nächsten und parallel zu Straße und Schiene.

Der auf dem Feld im Nahbereich des Atommüll-Transportes übrigens dann oft gerade auch im Vorgewände mit erheblichem körperlichen Einsatz arbeitende Landwirt befindet sich also sicher im Einflußbereich des mehr oder weniger regelmäßig vorkommenden, vielleicht ja auch mehr oder weniger lange haltenden Transportes strahlender radioaktiver Abfälle.

Soviel zum Normalfall. Sicher gibt es dazu auf den Transportwegen noch eine Vielzahl gefähderungsschwerender örtlicher Gegebenheiten, wie Einbiegungen, Kurven, Kreuzungen, Übergänge mit Beschränkung, Steigungen mit Langsamspuren und anderes mehr. Man müßte diese streckenweise untersuchen, weil sie im einzelnen in unterschiedlicher Dauer Verlangsamungen, Stehenbleiben, Verweilen usw. zwangsläufig mit sich bringen und damit die Strahlenauswirkungen auf den gleich nebenan arbeitenden Landwirt erhöhen.

Wie lange hält sich nun der arbeitende Landwirt im Strahlenbereich auf? Diese Frage beantwortet sich aus der Feststellung, daß sich die Arbeitszeit hier nicht nach der Arbeitszeitordnung oder einer der landläufig bekannten Arbeitszeitregelungen in Tarifen, sondern nach den von der Natur bestimmten Erfordernissen richtet. Das heißt: In den Arbeitsspitzen, von denen Feldbestellung und Ernte am meisten bekannt sind, gibt es weder einen Acht-Stunden-Arbeitstag noch nennenswerte tageweise Arbeitsunterbrechungen. Kraft Feiertagsrecht darf der Landwirt auch an Feiertagen arbeiten, und er muß es auch. Es gibt eine kontinuierliche Abfolge von Tages- und zum Teil sogar Nacharbeit - mit Scheinwerfern; wer hat das noch nicht gesehen? - über beachtliche Zeiträume hinweg, wobei man auf einen mehr als 16-Stunden-Arbeitstag kommen kann. Das heißt für unser Problem: In diesen Zeiträumen ist der Landwirt entsprechend der Häufigkeit von Atommülltransporten längs seinem Feld extrem oft wiederholter Strahlenbelastung ausgesetzt.

Ich finde es bedauerlich, daß diesen Tatsachen bislang nicht Rechnung getragen worden ist und auch nicht der Lage, in der sich der Landwirt deshalb gegenüber seinen Hilfskräften befindet. Soweit es Familienarbeitskräfte sind: Welcher Ehemann und Vater oder auch welche Betriebsinhaberin und Mutter schickt schon gerne seine bzw. ihre Angehörigen zur Dauerarbeit in einen so gefährdeten Arbeitsbereich? Und welcher Landwirt als Arbeitgeber wird es mit seiner arbeitsrechtlichen Fürsorgepflicht leichten Herzens vereinbaren können, daß seine Mitarbeiter die im einschlägigen landwirtschaftlichen Tarif für Arbeitsspitzen vorgesehene Höchstarbeitszeit neben Atommülltransporten absolvieren sollen?

Wir sind noch beim bestimmungsgemäßen Atommülltransport und kommen jetzt zur Einwirkung der Transporte auf die Biosphäre, speziell auf Boden

und Bewuchs. Hat der langsam und wiederholt mit gewisser Regelmäßigkeit an einem bestimmten Feld entlangfahrende Atommüll Einwirkungen auf landwirtschaftliche Nutzpflanzen, unterschiedliche Einwirkungen je nach Vegetationsart und Vegetationsperiode, also z. B. mehr auf Saat, auf Keimling, auf Jungpflanze oder - z. B. bei Zuckerrüben - auf breitblättrige Großpflanzen? Was gilt in gleichen Hinsichten bei einmaligem kürzerem oder längerem Stehenbleiben des Transportes, bei wiederholtem Stehenbleiben an bestimmten Stellen, bei stundenlangem, ja tagelangem Festliegen eines Transportes? Welche Auswirkungen gibt es dabei auf im Vorgewände lagernde Zuckerrübenmengen, auf wasserführende Bahn- oder Straßenseitengräben, über kontaminiertes Oberflächenwasser auf die Dränagesysteme? Kann es an Transportstrecken nach längeren Zeiträumen - Monaten, Jahren - zu Boden- und Bewuchskontaminationen kommen? Wie reagieren insbesondere Gras und Weidebewuchs?

Wir sollten in diesem Zusammenhang die Tiere nicht vergessen, die Viehherden, die Rinder- und Schafherden, die Milchkühe, die neben Atommülltransporten weiden und unter Umständen sogar gemolken werden. Hier fehlt es an jeglicher Betrachtung.

(Beifall bei den Einwendern)

Welche Auswirkungen kann es auf einen Milchtransport haben, wenn er auf der Straße oder der Schiene längere Zeit neben einem Transport radioaktiver Abfälle geführt wird oder gar verweilt? Oder etwa auf einen Malz- oder Braugerstetransport der neuen Firma Kargel hier am Kanal und auf Getreide- oder Zuckerrübentransporte in ähnlichen Situationen? Sind hierbei - und gegebenenfalls von wann ab - Kontaminationen denkbar, die schädlich sein können?

Genaugenommen hat die GRS zu diesen Fragen des bestimmungsgemäßen Transportbetriebs in puncto Landwirtschaft überhaupt nicht Stellung genommen. Daher müssen wir diese Fragen hier einbringen. Ob Strahlendosen so gering, ob Kontaminationen so unbedeutend sind, daß man sie vernachlässigen kann, setzt nach unserem Verständnis sorgfältige Untersuchungen voraus.

(Beifall bei den Einwendern)

Haben die im Sinne unserer Fragestellung stattgefunden? Ist dabei hinsichtlich der Nutzpflanzen der Anreicherungs- und Kumulationseffekt etwa unter dem Aspekt berücksichtigt worden, daß an denselben Pflanzen in unterschiedlichen Wachstumsphasen immer wieder radioaktive Abfälle entlanggeführt werden, an Brennpunkten sogar wiederholt andauernde Bestrahlungen stattfinden?

Wenn die Planfeststellungsbehörde die Transporte einbezieht, dann bitten wir im Antragswege, solche Untersuchungen nachholen zu lassen. Wir empfehlen,

dabei die Fachkompetenz unserer Landwirtschaftskammer bzw. der LUFA, der Landwirtschaftlichen Forschungs- und Untersuchungsanstalt, mit in Anspruch zu nehmen, damit diese Untersuchungen unter dem Aspekt des geringstmöglichen Aufwandes bei größtmöglichem Nutzen für die Risikoerkennung bewerkstelligt werden können.

Nun vom bestimmungsgemäßen Betrieb zum Störfall bei Transporten. Diese Störfälle sind sicher andersartig als die des Endlagerbetriebs, gleichwohl kann auf manches verwiesen werden, was dazu gesagt ist. Die Problematik des Transportstörfalles liegt für die Landwirtschaft in der Nichtvoraussehbarkeit des Störfallortes mit den speziell lokalen Auswirkungen und Folgen, ebenso natürlich in deren Bereinigung. Je nach den Gegebenheiten der Boden-, Wasser-, Luftverhältnisse vor Ort können Intensität und Umfang z. B. der Kontaminierungen landwirtschaftlicher Nutzpflanzen bzw. der Radioaktivitätsanreicherung und -kumulation unterschiedlich sein. Für den Grad und den Umfang der Betroffenheit der landwirtschaftlichen Nutzflächen und damit der Landwirte ist auch hier eine Festschreibung des radiologischen Ist-Zustandes von größter Bedeutung.

Im Grunde müßte man diese Beweissicherung auf alle Unternehmen einer Störfallumgebung übertragen, die als Urproduzenten, Verarbeiter und Handelsunternehmer in die Nahrungsmittelkette zum Menschen hin eingebunden sind. Man stelle sich einen Störfall vor, der sich bis zur Großmühle in Roningen mit ihren bedeutenden Lagerkapazitäten - wie überhaupt auf Getreidelagerstätten -, während einer Zuckerrübenkampagne auf die Zuckerfabrik der Uelzen/Braunschweiger Zucker-AG in Wierthe bei Braunschweig, auf die Kartoffelchipherstellung der Salzgitter-Güterverwaltung in Thiede, auf den großen Feldgemüseumschlag südlich Salzgitter oder auf das Landhandelsunternehmen Fromme in Ringelheim auswirkt - immer vorausgesetzt, daß Transporte dort entlanggeführt werden und es zu Störfällen kommt. Die von uns vertretenen Landwirte der Salzgitterschen Region sind allemal auch Betroffene, wenn ihre zum Verkauf stehenden Produkte an solchen Stätten kontaminiert werden. Man denke nur an die Eigentumsvorbehalte der Urproduzenten, an ihre genossenschaftlichen oder gesellschaftsrechtlichen Unternehmensbeteiligungen.

Vielleicht wird daran noch einmal deutlich, weshalb wir ein weitreichendes, fachlich abgesichertes Meßprogramm wenigstens für die landwirtschaftlichen Nutzflächen in möglichst großem Umfang fordern. Für die genannten Unternehmen selbst kann ich hier nicht sprechen; dazu fehlt mir die Vertretungsbefugnis.

Ich kann nur darauf hinweisen, daß zum Beispiel die Uelzen/Braunschweiger Zucker-AG ihre Betroffenheit in mehrseitigen Einwendungen dargelegt und darauf aufmerksam gemacht hat, daß unter Umständen der ganze norddeutsche Zuckerverbund mit seiner

Ernährungsfunktion und seinen Arbeitsplätzen bei einem ersten Störfall zur Disposition stehen kann.

Die Kernfrage, ob und wie Transporte in das unabhängige Meßprogramm eingebunden werden können, ist für uns ein zentraler Punkt. Meßpunkte z. B. an typischen Transportstrecken. Hier sind die Fachleute gefragt.

Der Antragsteller meint ja nun, diese diversen Sachverhalte rechtlich mit Einzelgenehmigungen der Atommülltransporte nach den Gefahrgutverordnungen Straße und Schiene abdecken zu können. Nach dem gleichlautenden § 4, 1 der genannten Verordnung sollen die Beteiligten der Beförderung gefährlicher Güter Vorkehrungen zur Verhinderung von Schadensfällen oder Schadenseingrenzungen treffen. Wir sehen nicht, wie das in bezug auf Landwirtschaft geschehen soll, von den notwendigen Transportsicherungsmaßnahmen einmal abgesehen.

Aber da das hier nicht diskutiert werden darf, soll, kann, darf ich vielleicht nur noch eine kurze rechtliche Wertung in den Raum stellen. Keine Sorge, Herr Verhandlungsleiter, wir werden die laut Presse bereits lange geführte Diskussion um die verfahrensrechtliche Einbeziehung der Transporte in die Planfeststellung hier nicht noch lange anreichern. Aber in Vertiefung der Einwendungen unserer Mitglieder gebe ich hier zu Protokoll:

Auch wir sind für die Einbeziehung der Transporte in die Planfeststellung und haben uns einem diesbezüglichen Antrag zu Verfahrensbeginn bereits angeschlossen. Wir meinen, daß aus wissenschaftlichen, technischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Gründen, vor allem aber zum Zwecke der Risikominimierung im weitesten Sinne und des nur dadurch gewährleisteten optimalen Rechtsschutzes aller Betroffenen, speziell auch der Landwirtschaft, die reine Verteidigung formaler Rechtspositionen nicht vertretbar ist, d. h., die diffizile, mit dem Einlagerungsbetrieb aufs Engste verbundene Transportfrage lediglich den vorzitierten Gefahrgutverordnungen und den darin vorgesehenen Einzelgenehmigungen zu überlassen. Das Bundesamt für Strahlenschutz kommt bei den einzelnen Beförderungsgenehmigungen um eine ständige Koordination gehabter, laufender und bevorstehender Verfahren zu Beförderungsgenehmigungen gar nicht herum, immer im Blick auf die Erfordernisse des Endlagerbetriebs. Diese ohnehin notwendige Bündelung der Prüfung der rechtlichen Genehmigungsvoraussetzungen ließe sich sinnvoll in den Plan einbeziehen, könnte im Wege der Planregelung zu grundsätzlichen Beförderungsbedingungen führen, die ergänzend oder korrespondierend zu den Endlagerbedingungen die Sicherheit des Gesamtprojektes erheblich erhöhen und das Bundesamt sogar von seiner schwerwiegenden Verantwortung in der Transportfrage entlasten könnten.

Auch hier mahnen wir den Sinn dieses Verfahrens entsprechend an, weshalb sich kein Einvernehmen zwi-

schen Antragstellern und Einwendern in dieser Frage herbeiführen läßt. Die Landwirtschaft sieht sich bei den Einzelbeförderungsgenehmigungen unterschiedlichen Beförderern gegenüber; selbst für die Schiene können mindestens zwei verantwortlich sein. Das kann, besonders natürlich bei Straßentransporten, von der Identifizierung des Beförderers bis zur Feststellung seiner haftungsrechtlichen Verantwortlichkeit und schließlich Entschädigungsliquidität zu immensen Problemen führen, die sich einmal mehr auf dem Rücken und gegebenenfalls zu Lasten der Betroffenen austragen werden. Wir fordern schon hier und jetzt, daß das Bundesamt seine Transportgenehmigung insbesondere auch auf Schadensfälle und Existenzverluste der Landwirtschaft auslegt und landwirtschaftliche Sachverständige zur Beurteilung der dabei zu beachtenden Kriterien vor Genehmigungserteilung heranzieht.

Unsere Einwander haben - und damit will ich schließen - gerade auch im Blick auf die Atommülltransporte durch die hochwertigen, landesplanerisch festgelegten Agrarzonen die Einbeziehung des gesamten Vorhabens in ein landesplanerisches Verfahren gefordert bzw. deutlich gemacht, daß sie das Fehlen eines solchen vorausgehenden Verfahrens rechtlich bemängeln.

Ich glaube, aus meinen Ausführungen ist vertiefend hinlänglich deutlich geworden, weshalb sie diese Forderung erhoben bzw. diese Verfahrensweisen bemängelt haben. Wenn ich die Tagesordnung recht verstehe, wird sich zur Eigentumsbetroffenheit durch Transporte und Unteraspekten des Schadensrechtes später hier noch einiges vortragen lassen.

Nicht nur der eigentliche Endlagerbetrieb, sondern gerade auch die mit ihm verknüpften Transporte radioaktiver Abfälle in einer sich verdichtenden und verstärkenden radiologischen Belastung der Region und speziell des Salzgitter-Raumes berühren den Lebensnerv einer trotz EG noch leidlich intakten Landwirtschaft und damit die Existenz unserer Landwirte, ihrer Familien, die Sicherheit von Arbeitsplätzen auf dem Land, und zwar in einem Maße, daß auch über diese Erörterung hinaus die Forderung unserer Einwander und Einwanderinnen nach dem Schutz durch unsere Verfassung relevant bleiben. - Damit wäre ich soweit am Ende. Ich darf mir auch unter späteren Tagesordnungspunkten Anträge unter diesen Gesichtspunkten ausdrücklich vorbehalten. - Ich danke Ihnen.

(Beifall bei den Einwendern)

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Danke sehr, Herr Woitschützke. Wenn ich Ihren Vortrag richtig verstanden habe, ließ sich ihm auch die Anregung entnehmen, daß es aus Sicht der Landwirtschaft empfehlenswert wäre, daß der Antragsteller seinen Einlagerungsbetrieb während der Vegetationsperiode einstellt, damit in der Zeit keine Transporte zum Lager kommen. Damit würde er sicherlich schon einen Großteil Ihrer Einwendung einvernehmen-

lich aus dem Wege schaffen. Ich unterstelle dem Antragsteller aber, daß er ein diesbezügliches Angebot, sich so mit Ihnen über Ihre Einwendung zu einigen, hier nicht abgeben will. Das wiederum hat Hintergründe in der sachlichen, fachlichen Bewertung der Gefährlichkeit der Transporte im - ich sage das jetzt mal in Anführungsstrichen - Normaltransportbetrieb.

Wenn der Antragsteller dazu Stellung nehmen möchte, kann er das, möge er das. Aber ich unterstelle ihm auch da weiterhin konsequentes Verhalten, so daß ich jetzt auf unsere Gutachter- und Fachbehördenbank schaue, aber gar nicht weiß, wen ich direkt dazu ansprechen sollte, ob vielleicht der TÜV eine kurze Abschätzung dazu geben kann, ob und inwieweit aufgrund der transportierten Abfallgebände die agrarische Produktion im normalen Niedrigstrahlendosisbereich eines vorbeirauschenden Transportes über Jahre hinweg beeinträchtigt werden könnte.

Dr. Wehmeier (GB):

Es fällt mir schwer, mir aus dem Stegreif das passende Szenarium für die Befürchtung, die Herr Woitschützke hier vorgetragen hat, vorzustellen. Ich flüchte mich also sozusagen wieder in die Anlage, die wir begutachtet haben, und versuche, dort Parallelen festzustellen. Vielleicht hilft das weiter, um sich bei dem von Herrn Woitschützke angesprochenen Problemkreis einige Vorstellungen machen zu können.

Was haben wir getan? Wir haben einmal die Direktstrahlung, d. h. die Strahlung, die unmittelbar die von den Abfallgebänden ausgeht und die am Zaun wirksam ist, überprüft, auch durch eigenen Rechnungen. Wir haben hier im Laufe des Erörterungstermins ja auch schon einige Ausführungen zu möglichen Aktivitätsabgaben im bestimmungsgemäßen Betrieb aus den Abfällen heraus gemacht, was die außenliegende Kontamination anbelangt. Wenn ich mir das jetzt etwas hypothetisch vorstelle, könnte man sich auf Einwanderseite Gedanken darüber machen, daß immer ein bißchen Aktivität von den Abfällen, von den Abfallgebänden, herunterrieselt und sich dann irgendwie auf dem Bahndamm ansammelt. Das klang so ein bißchen bei Ihnen heraus, Herr Woitschützke.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Herr Woitschützke, bitte!

Woitschützke (EW-Landvolk):

Ich bin kein Fachmann. Man kann mich gerne danach befragen, aber ich hatte eigentlich gefragt, wie die Fachleute das sehen.

Dr. Wehmeier (GB):

Ich versuche, mich in die Befürchtungen hineinzudenken, die Sie formuliert haben. Ich könnte mir vorstellen, daß das eine Befürchtung ist.

Wir haben im Laufe des Erörterungstermins schon etliche Male gesagt, daß es sich hier um eine fest anhaftende Kontamination handelt, die mit den Abfällen in der Gegend herumfährt, so daß ich mir, wenn ich es mir im Endlager schon nicht vorstellen kann, daß ich einen Freisetzungsterm habe, das mir für den Transport natürlich auch nicht recht vorstellen kann. Nun muß ich sagen: Ich bin kein Fachmann für Bahntransport und für die Beanspruchung, die die Gebinde dort möglicherweise erleiden oder auch nicht erleiden. Aber ich möchte einmal aus den Erfahrungen vom Endlager, von der Anlage, her sagen: Einen solchen Freisetzungsterm kann ich mir nicht vorstellen.

Dann etwas zur Direktstrahlung. Wir haben die jährliche Dosis durch Direktstrahlung am Zaun der Anlage - die Abstände, die da eine Rolle spielen, kann ich jetzt aus dem Gedächtnis nicht sagen; ich meine, es müßte sich um einige wenige zehn Meter handeln, 10, 20 oder 30 Meter, so in der Größenordnung - mit ungefähr 1 mSv abgeschätzt, wenn ich mich richtig erinnere; ich müßte aber jetzt im Zwischenbericht nachgucken. Das heißt: Für eine Anlage, an der alles zusammenläuft, was an radioaktiven Abfällen in das Endlager, in das Wirtsgestein, eingelagert wird, haben wir eine Dosisleistung am Zaun etwa in der Größenordnung von 1 mSv pro Jahr ausgerechnet, bei einem unterstellten Aufenthalt von 8 700 Stunden im Jahr.

Wenn ich mir nun also, Herr Woitschützke, den fleißigen Ackersmann vorstelle, wie Sie ihn geschildert haben - das ist zweifellos richtig, es gibt da auch den 16-Stunden-Tag -, dann kann ich mir wirklich nicht vorstellen, daß sich ein solcher Landwirt, ein solcher Unternehmer, mehr als vielleicht ein Drittel der Jahresstunden auf seinem Acker aufhält. Ich weiß nicht, ob ich da falsch liege, aber das ist mal ganz grob einfach so geschätzt. Und ich kann mir nicht vorstellen, daß er sich von dieser Zeit, die er sich auf seinem Acker aufhält, ständig in 20 Meter Abstand vom Bahndamm aufhalten wird.

Also, diese Überlegungen würde ich anstellen, um mir ein Bild von der realen Strahlenexposition zu machen, die ein Landwirt durch Direktstrahlung erhalten kann. Vielleicht sollte man in die Richtung mal weiterdenken.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Ja, und dann bewegt sich der Behälter ja auch noch. Herr Woitschützke!

Woitschützke (EW-Landvolk):

Nur, Herr Verhandlungsleiter, er muß sich ja nicht bewegen. Das allerdings auch. Ich hatte auf verschiedene Möglichkeiten hingewiesen: beispielsweise, daß die Fahrt verlangsamt ist oder daß Transporte stehenbleiben. Das ist hier alles schon ergiebig diskutiert worden. Man muß ganz einfach sehen, daß die Landwirtschaft hier eine besondere Sensibilität hat und haben muß; denn sie ist dafür verantwortlich, daß sie den

Verbrauchern gesunde und unbedenkliche Lebensmittel liefert. Das ist der Punkt. Deshalb bin ich, wenn ich das sagen darf, ein bißchen unzufrieden, daß ich hier höre, man könne sich das alles so nicht vorstellen. Wenn man sich das nicht vorstellen kann, dann zeigt das nur, daß man sich bisher noch nicht die Mühe gegeben hat, sich das einmal vorzustellen.

(Beifall bei den Einwendern)

So furchtbar abwegig scheint mir das eigentlich nicht zu sein, obwohl ich mir natürlich bewußt bin, daß das etwas ungewöhnlich klingt, wenn man das hier kompakt vorträgt. Daß Sie mich da bitte nicht falsch verstehen! Ich verweise nur noch einmal darauf: Die hohe Sensibilität der landwirtschaftlichen Vegetation, der landwirtschaftlichen Produktion erfordert im Umgang mit Radioaktivität eine ganz besondere Sorgfalt, und die erwarten wir.

(Beifall bei den Einwendern)

Im übrigen darf ich darum bitten, daß man die landwirtschaftliche Fachbehörde, die Sie hier hinzugezogen haben, auch einmal hört, ob die Arbeitsvorgänge, die ich beschrieben habe, denn so abwegig sind, ob die Lage der Vorgewände und damit das Ausgesetztsein innerhalb der 250 m, die Herr Dr. Lange hier vertritt, so furchtbar neben der Sache liegt. Vielleicht können wir das etwas diskutieren.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Herr Woitschützke, ich denke, dies ist ein bißchen mißverständlich angekommen. Es hat nichts damit zu tun, daß Herr Dr. Wehmeier oder irgend jemand anders das als völlig deplaziert hat annehmen wollen. Nur, man hat halt die Abschätzung anhand des bestehenden Betriebs gemacht unter der Annahme, daß dort immer ein Vielfaches von dem Betrieb am Ort steht und strahlt und Auswirkungen auf die Umwelt hat. Das ist eine gänzlich andere Voraussetzung, als wenn ein Behälter auf einem Transportgefährt an einer bestimmten Stelle - und wenn es auch vielfach innerhalb eines Jahres ist - vorbeifährt. Ich denke, so war der Hinweis von Herrn Dr. Wehmeier zu verstehen, nicht so, daß er Ihre Annahmen, insbesondere nicht hinsichtlich der Arbeitsvorgänge, als unrealistisch bezeichnen wollte. Deswegen erübrigt es sich eigentlich auch, an dem Punkt Herrn Zeuschner zu fragen. Die landwirtschaftlichen Arbeitsgänge, die Sie erläutert haben, sind allemal akzeptiert.

Die einzige Frage von Herrn Wehmeier war ja, ob sich der Landwirt, den Sie modellhaft unterstellt haben, ähnlich wie bei der Berechnung der Expositionen in der Nachbarschaft der Anlage, 8 000 Stunden im Jahr an just jenem Feld am Bahndamm aufhalten und arbeiten wird. Das ist mit Verlaub - da gibt es Plausibilitätsbetrachtungen - mit Fragezeichen zu versehen. Wenn wir eine Abschätzung aufgrund der

Umgebungsbelastung der Anlage haben und die sich nach Ansicht des Gutachters im Rahmen hält, schließt man bei einer geringeren Belastung wahrscheinlich mit ähnlichen Schlußfolgerungen zurück.

Es haben sich jetzt diesbezüglich sowohl Frau Fasten für das Bundesamt für Strahlenschutz als auch Herr Dr. Wehmeier als auch Herr Dr. Lange gemeldet. Herr Dr. Wehmeier wollen Sie direkt antworten, weil Sie angesprochenen waren? Sonst hätte ich gerne Frau Fasten gehört. Aber bitte, Sie zunächst, Herr Dr. Wehmeier. - Eine kurze Nachbemerkung? Bitte, Herr Woitschützke!

Woitschützke (EW-Landvolk):

Danke. - Ich zitiere:

"Die Höhe der jährlichen Strahlendosis einer Person durch in der Nähe vorbeifahrende oder haltende Abfalltransporte ergibt sich aus der Ortsdosisleistung am jeweiligen Aufenthaltsort der Person und der Zeitdauer, während der sie sich insgesamt, über ein Jahr summiert, an diesen Orten aufhält."

Das stammt aus der GRS-Studie, und Sie hören: "vorbeifahrende Züge". - Schönen Dank.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Ja, das ist klar. Herr Wehmeier hat ja auch nur gefragt, ob das 8 000 Stunden wären. Dazu kann nachher Herr Dr. Lange Stellung nehmen, ob sie die 8 000 Stunden unterstellt haben. - Zunächst Herr Dr. Wehmeier, bitte!

Dr. Wehmeier (GB):

Nur noch ein ganz kurzer Hinweis: Genau die Effekte, die Herr Woitschützke angesprochen hat, oder die Einflüsse, die er befürchtet hat, haben wir uns im Prinzip gedanklich vorgestellt für die Beurteilung des Endlagers. Insofern habe ich die nicht als abwegig unterstellt. Über diese Effekte haben wir uns bei der Beurteilung des Endlagerantrags durchaus Gedanken gemacht. Wir sind da zu bestimmten Einschätzungen gekommen, aufgrund derer ich vermutet habe, daß die Effekte von der Größe her möglicherweise zu vernachlässigen sind. Aber wenn man das will, dann muß man dem natürlich noch einmal nachgehen und das wirklich quantifizieren. Das war meine Anregung.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Danke sehr. - Frau Fasten, bitte!

Frau Fasten (GB):

Ich sitze hier als Sachverständige der Genehmigungsbehörde Bundesamt für Strahlenschutz, und ich kann Ihnen auch nichts zur Wirkung von Niedrigdosen sagen; das ist nicht mein Spezialgebiet. Ich verstehe auch die Fragen, die Sie haben. Ich bin selbst auf dem Dorf großgeworden und habe dort auch gearbeitet, auch am Wochenende.

Ich möchte nur zu zwei Dingen etwas sagen, von denen ich ein bißchen was verstehe. Das ist einmal die Frage, ob etwas auf den Bahndamm und aufs Feld hinunterpurzeln kann. Ich setze voraus, daß es ein Transport ist, der den Gefahrgutvorschriften entspricht. Dort sind Kontaminationsgrenzwerte vorgeschrieben, und es kann im Normalfall nicht dazu kommen, daß Kontaminationen herunterfallen. Zum zweiten ist es so: Soweit mir bekannt ist, werden dort nur verpackte Güter transportiert, und da ist es eigentlich nicht möglich - beim bestimmungsgemäßen Transport -, daß etwas herunterfällt.

Vielleicht noch eine Zahl, die aber schon einmal genannt wurde - nicht, daß ich Sie damit überzeugen will, sondern nur so als Zahl für die Anwesenden hier -: Es gibt immerhin jetzt schon 800 000 Transporte radioaktiver Stoffe pro Jahr, und es ist uns - die Herren können mich gern korrigieren - nicht bekannt, daß es bei - wie Sie gefragt haben - Halten an Kesselwagen mit Milch oder anderen landwirtschaftlichen Produkten Wirkungen gegeben hätte, die uns gemeldet worden sind, so daß mir zumindest nicht bekannt ist, daß man da Auswirkungen befürchten könnte.

(Zuruf: Ist das verfolgt worden?)

Zu der Dosisleistung und den Wartezeiten kann sicher Herr Dr. Lange etwas sagen, ob es also so ist, daß diese Frage für die kritischen Gruppe an dem Bahnhof Braunschweig, Alte Salzdahlumer Straße, restriktiver ist als für die Bauern, die auf dem Feld sind. Das würde ich an die GRS weitergeben.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Danke sehr, Frau Fasten. - Herr Dr. Lange, bitte!

Dr. Lange (GB):

Meine unmittelbare Reaktion ist zunächst einmal: Sie haben im Zusammenhang mit diesen Transporten Fragen aufgeworfen, die ich persönlich als legitim empfinde. Grundsätzlich versucht man richtigerweise, solche Fragen zu quantifizieren und dann entsprechende Vergleichsmaßstäbe oder andere Kenntnisse heranzuziehen, um ihre Wichtigkeit oder geringere Wichtigkeit zu beurteilen.

Bei meiner spontanen Äußerung zu Ihren Fragen gehe ich zunächst einmal auf den bestimmungsgemäßen Transport ein. Da haben Sie zwei Fragen aufgeworfen.

Zum einen, daß aus den Abfallbinden - sei es nun durch oberflächliche Kontamination oder vielleicht innen durch Ausgasen oder so - radioaktive Stoffe frei werden, die dann auf die Felder geraten und somit die Pflanzen beeinflussen können. Hier fällt es mir jetzt schwer, unmittelbar Zahlen zu generieren, obwohl das mit Sicherheit ohne weiteres möglich ist, weil erstens die oberflächliche Kontamination begrenzt ist. Weiterhin gibt es Freisetzungsbegrenzungen vom Endlager.

Insofern ist das, was Herr Wehmeier sagte, sicher korrekt. Im Endlager ist ja gerade betrachtet worden, wie es zu jährlichen Ableitungen kommen kann dadurch, daß wir jetzt offene Kammern haben, in denen 40 000 Gebinde kumuliert stehen. Kann nicht dieser kombinierte Effekt von den vielen Abfallgebinden zu Ableitungen führen? Die sind quantifiziert worden. Gestatten Sie mir, daß ich eine Vermutung äußere: Wenn man diese Zahlen zugrunde legt, dann erwarte ich das Ergebnis, daß diese Ableitungen nicht ins Gewicht fallen.

Noch eine weitere Begründung: Die Annahme-Bedingungen des Endlagers Konrad verlangen, daß die Abfallgebinde dort trocken angeliefert werden. Das bedeutet für den Transport, daß sie grundsätzlich in geschlossenen, abgedeckten Fahrzeugen transportiert werden. Soweit es Eisenbahn-Waggons betrifft, sind das geschlossene Waggons. Eine weitere Barriere also für ein Entweichen von Radioaktivität in die Umwelt. Das würde auch für Lkw's gelten.

So weit die vielleicht für Sie nicht ganz befriedigende, weil eben noch nicht quantifizierte Aussage, aber eben doch Vermutungen bezüglich der Freisetzung aus den Gebinden.

Jetzt haben Sie gesagt, bei den Abfalltransporten seien die Abfälle in Ihrem Nahbereich mit einem Strahlungsfeld verbunden, zu beiden Seiten des Transportweges. Damit wären auch Personen, die dort landwirtschaftlich tätig sind, eine kritische Personengruppe.

Wir sind bei unseren Analysen verschiedene Gruppen durchgegangen, die in besonderem Maße exponiert sein können. Ich möchte das noch einmal kurz schildern, um zu verdeutlichen, daß dabei auch Ihre Gruppe abdeckend erfaßt ist.

Wir haben unterstellt - soweit es jetzt Straßentransporte betrifft -, kurz vor dem Endlager, Industriestraße Nord, werden alle Straßentransporte vorbeikommen. Wir haben ferner unterstellt, daß jemand sich in fünf Meter Abstand von der Straße ganzjährig aufhält, so daß also jeder Transport an ihm vorbeifährt mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h. Nun kann es ja z.B. durch Verkehrszeichen oder andere Gründe auch zu Standzeiten kommen. Deswegen haben wir angenommen, daß auf der Höhe dieser Person jeder zwanzigste Transport angehalten wird und dort für zwei Minuten steht. Wir haben beide Effekte aufaddiert und sind dann für die so definierte kritische Gruppe, an der alle Straßentransporte vorbeikommen, zu einer Strahlenexposition gekommen, die etwa 1/100 der natürlichen Strahlenexposition eines Jahres beträgt. In Zahlenwerten also 0,02 milli Sievert (mSv) pro Jahr. Das gilt jetzt für jemand, der sehr nahe an der Straße ist, jeden Transport sieht, auch von diesem Szenario des Anhaltens betroffen ist.

Sie wissen, daß das Strahlungsfeld im Abstand abnimmt. Aber unterstellen wir, daß ein landwirtschaftlicher Arbeiter ...

Woitschütze (EW-Landvolk):

Wir sprechen jetzt aber vom Bewuchs.

Dr. Lange (GB):

... oder die Pflanzen jetzt diese Strahlung in diesem Bereich erhalten würden. Dann kann man diese Größe auch unmittelbar in Beziehung setzen zur externen Strahlenexposition, die z.B. durch kosmische Strahlen oder Radionuklide, die sowieso im Boden sind - bedingt jetzt nicht durch menschliche Aktivitäten, sondern durch natürliche Aktivitäten. Das bewegt sich im Bereich von 0,3 milli Sievert, ist also wiederum mehr als einen Faktor 10 größer. Wenn wir diese Zahlen in Relation stellen, kann man sagen, daß sich an dem Strahlungsfeld, an der jährlichen Exposition, die jetzt ein Landarbeiter erfährt oder aber auch die Pflanzen erfahren, nichts ändert durch diese Abfalltransporte. Und zwar dann, wenn ich jetzt eine Änderung, die sich im Bereich von fünf oder weniger Prozent bewegt, als zumindest kleine Änderung einstuft.

Wenn man jetzt fragt, wie reagieren die Pflanzen auf diese zusätzliche Exposition, dann muß man schon sagen, im unmittelbaren Nahbereich und eigentlich anstandshalber nur der Industriestraße, wo wirklich alle Transporte vorbeikommen. Die Antwort: Nichts spricht dafür, daß das zu Änderungen im pflanzlichen Stoffwechsel usw. führt,

(Zuruf von den Einwendern: Das ist nicht wahr)

zumal sich diese Schwankungen auf einem Niveau bewegen, das schon eintritt, wenn Sie einen Ortswechsel vornehmen und zu einem anderen Acker gehen, wo die Bodenzusammensetzung etwas anders ist oder der etwas höher liegt. Die Schwankungsbreiten sind einfach so groß.

Ich belasse es im Moment bei den Ausführungen, die sich auf den bestimmungsgemäßen Transport beziehen. Vielen Dank.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Danke sehr, Herr Dr. Lange. Herr Woitschütze, ehe Sie weitermachen. Wir kommen jetzt langsam wieder in die Schere zwischen den unterschiedlichen Bedürfnissen hier der Artikulation.

Frau Schermann, 34 Fragen haben Sie noch. Heute noch, unbedingt? Wäre es morgen möglich?

Frau Schermann (EW):

Am Samstag. Und wenn wir da nicht fertig werden, weiter am Mittwoch.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Am Mittwoch wollen wir nach Möglichkeit schon weiter sein in diesem Erörterungstermin.

Frau Schermann (EW):

Da habe ich etwas anderes gehört.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Wir müßten das am Samstag mit aufnehmen.

Frau Schermann (EW):

Dann müssen wir das zunächst einmal Samstag machen. Gut.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Ich denke, daß wir am Samstag den letzten Tag haben, wo wir Transporte hier thematisieren.

(Zuruf von den Einwendern: Wenn mehr Fragen der Einwender sind?)

Wir sind jetzt schon ziemlich in der inhaltlichen Thematik erschöpft. Morgen werden wir noch einen ausgiebigen Verhandlungstag haben. Und wir werden den Samstag noch haben. Seit letzten Samstag sitzen wir schon und erörtern Transporte, das sind schon fünf Tage; plus im November die eineinhalb Tage - das sollte wirklich für diesen Tagesordnungspunkt hinreichend sein.

Wir werden jedenfalls die Möglichkeit bis Samstag hierzu geben. Da ist das Thema einmal, wenn ich salopp formulieren darf, wirklich "ausgelutscht".

Herr Woitschützke.

Woitschützke (EW-Landvolk):

Ich bedanke mich vorweg bei Frau Schermann. Ich habe ja zu Beginn meines Vortrages auf die mögliche Zeitkollision hingewiesen.

Meine Frage geht an Herrn Dr. Lange noch einmal. Herr Dr. Lange, wir werden über das, was Sie hier gesagt haben, nachdenken. Das ist selbstverständlich. Ich habe mir das eifrig notiert. Dieser Termin dient ja dazu, daß man als Laie sich bei den Fachleuten schlau macht. Wir werden also das sicher werten und uns auch anderwärts noch erkundigen.

Nur noch eine Frage. Gilt das, was Sie eben über den relativ geringen Einfluß auf die Felder rechts und links der Industriestraße Nord gesagt haben, auch für Parkplätze?

Unterstellt jetzt, an der Industriestraße Nord wäre einer. Es gibt dort Randstreifen, an denen aus verschiedenen Gründen Transporte schon häufig länger gestanden haben. Ich unterstelle das jetzt einmal hier als Szenarium.

Würden Sie dann bei derselben Aussage bleiben oder bezogen sich Ihre Aussagen nur auf die vorbeifahrenden Transporte?

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Herr Dr. Lange.

Dr. Lange (GB):

Meine Aussagen bezogen sich einmal auf die vorbeifahrenden Transporte. Und dann haben wir unterstellt, daß jeder zwanzigste Transport zwei Minuten steht. Ich gebe noch einmal zu bedenken, daß wir die

Industriestraße Nord gewählt haben, weil dort alle Straßentransporte vorbeikommen würden.

Ich sehe es als unwahrscheinlich an, daß zumindest bei der Industriestraße Nord ein Lkw-Transport von radioaktiven Abfällen dort an einem Parkplatz noch Halt macht, statt die letzten Kilometer bis zum Endlager zu fahren.

Dann muß man natürlich bei der Ermittlung der Strahlenexposition in diesem Fall auch berücksichtigen, für welchen Anteil der Transporte Sie dieses Szenario unterstellen wollen? Wollen Sie das für jeden Transport annehmen, oder nur für einen Bruchteil? Dann müßte man sehen, wie sich das auswirkt.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Herr Woitschützke.

Woitschützke (EW-Landvolk):

Das ist ja eben die Problematik. Wir können nicht so ganz voraussehen - Sie möglicherweise ja auch nicht -, was nun konkret sich abspielen kann.

Ich habe eben gesagt, daß auf dieser Nord-Süd-Straße gelegentlich Fahrzeuge auf breiten Seitenstreifen stehen, aus was für Gründen auch immer. Herr Dr. Lange, man weiß das ja nicht vorher. Ihre Zwei-Minuten-Begrenzung bestätigt, was ich vermute: Bei längerer Verweildauer von Atommüll-Transporten könnte es dann doch etwas - sage ich mal ganz vorsichtig - kritisch werden. Wenn wegen eines Staus oder wegen eines vorausgegangenen Unfalls ein Atom-Transport dort eine Stunde stehen muß, dann würden Sie sicher das Szenarium selber auch nachdenkenswert finden.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Herr Dr. Lange.

Dr. Lange (GB):

Ich erinnere noch einmal daran: Wenn wir vom Straßentransport ausgehen, nehmen wir an, daß im Jahr 680 Transporte kommen. Wir haben gesagt, jeder zwanzigste bleibt stehen an einer bestimmten Stelle für zwei Minuten. Wenn ich 680 durch 20 teile, haben wir angenommen, daß 34 Transporte für zwei Minuten stehen bleiben, das wären dann 68 Minuten. Steht jetzt also ein Transport eine Stunde dort und jemand hält sich - wie wir unterstellt haben - genau in fünf Meter Entfernung davon auf während dieser 68 Minuten, dann käme diese Strahlenexposition zustande, wie wir sie für diese kritische Personengruppe ermittelt haben.

Die Strahlenexposition, Sie haben ja vorhin zitiert, die Dosis eines Jahres kommt eben durch Dosisleistung und Aufenthaltsdauer zustande. Diese 0,02 milli Sievert, die ich jetzt für eine Person nannte, würden auch für Pflanzen gelten, die sich in fünf Meter Entfernung von einem solchen Transport während der in

diesem Fall einständigen Aufenthaltsdauer des Transportes befinden.

Ich muß Ihnen sagen, das Ganze geht im Quadrat des Abstandes zurück, das heißt, wenn Sie sich in zehn Meter Entfernung befinden, hat sich diese Dosis schon auf ein Viertel reduziert, in 20 Meter Entfernung bereits auf ein Achtel.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Herr Woitschützke.

Woitschützke (EW-Landvolk):

Das ist dann wieder davon abhängig, wie lange nun tatsächlich der Atomtransport da steht.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Wie weit Sie entfernt sind, hat er doch gerade gesagt.

Woitschützke (EW-Landvolk):

Ja sicher, das ist die eine Größe. Die Verweildauer ist die andere. Das sehe ich als zwei Faktoren.

Herr Verhandlungsleiter, ich weiß, daß sie einen Tagesordnungspunkt haben "Eigentum, Auswirkungen der Transporte", usw. Vielleicht kann man das dann noch einmal vertiefend angehen. Ich will mich ja auch gerne hier mit den Thesen von Herrn Dr. Lange noch auseinandersetzen und daher die Runde freigeben für Einzeleinwenderinnen.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Das finde ich sehr nett. Danke sehr, Herr Woitschützke.

Wir haben jetzt noch drei Wortmeldungen vorliegen. Das ist zunächst die von Herrn Niehoff, danach die von Herrn Streich und zuletzt von Herrn Musiol.

Niehoff (EW):

Danke. Zunächst etwas zu dem kleinen Wörtchen "bestimmungsgemäß". Es wurde ja immer gesagt, der bestimmungsgemäße Transport. Man geht also davon aus, daß alles in dem Rahmen läuft. Selbst wenn man im Rahmen der derzeitigen Bestimmungen handelt, kann es ja durchaus sein, daß sich die Bestimmungen, die man heute aufstellt, in absehbarer Zukunft als falsch erweisen. Das nur mal als Beispiel.

Ich möchte mich da jetzt nicht mit dem Herrn aus der Landwirtschaft anlegen, aber dem *Spiegel* ist zu entnehmen, daß wir trotz bestimmungsgemäßem Umgang mit Hühnern von einer Salmonellengefahr sprechen, die jährlich mehrere hundert Tote fordert. Alles im Rahmen der Bestimmungen.

(Beifall bei den Einwendern)

Zu Ihnen, Herr Schmidt-Eriksen. Ich bin erst ein bißchen aufgeschreckt, als Sie gesagt haben, Sie würden darüber hier nicht diskutieren. Es ging um die Transporte aus ganz Europa evtl. zu Schacht Konrad. Ich habe mich noch einmal extra vergewissert, ob ich Sie richtig verstanden habe.

Da muß ich an Sie fast den gleichen Vorwurf erheben wie gegenüber dem Bundesamt für Strahlenschutz. Es ist einfach blauäugig, wenn man nur von der Antragslage ausgeht und sagt, es wird nur darüber verhandelt, daß bundesdeutscher Atommüll eingelagert wird und kein anderer - und dabei übersieht, daß sich heute schon eine andere Lage abzeichnet.

Da ist die Frage nach dem Amtsverständnis zu stellen, und zwar diejenige, ob ich nur für das verantwortlich bin, was im Moment für mich als geltendes Recht erkennbar ist, das heißt, in Buchstaben, nicht auch für das, was sich evtl. abzeichnet. Wenn ich also weiß, es kann sich in einem Jahr etwas verändern, kann ich dann immer noch sagen - wie Herr Filbinger bis auf den letzten Tag, und ich beziehe meine Moral aus der Zeit, von daher kommt auch mein Vorwurf -, ich habe im Rahmen der geltenden Gesetze gehandelt?

Als politisch denkender Mensch - das unterstelle ich Ihnen nun einmal, das unterstelle ich auch dem Bundesamt für Strahlenschutz - ist man auch für Entwicklungen verantwortlich. Ob man nun im Rahmen der Strahlenschutzverordnung handelt oder nach anderen Gesetzen. Man kann sich so nicht zurückziehen. Die Verantwortung haben Sie auch darüber hinaus. Die kann Ihnen keiner abnehmen.

(Beifall bei den Einwendern)

Nun meine eigentliche Frage. Sie bezieht sich auf Herrn Schmidt. Noch einmal ganz kurz ausgeholt. Frau Bellin beendete Ihren Wortbeitrag damit, daß Sie sagte, die Fragen seien zwar beantwortet, die Angst sei Ihr nicht genommen. Worauf Herr Schmidt-Eriksen sagte, so sei das in diesem Verfahren nun einmal, und Herr Schröder richtig bemerkte, das liege auch daran, wie die Fragen beantwortet werden.

Ich muß sagen, Herr Schmidt beantwortet die Fragen sehr locker und flockig.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich bin ein großer Freund der Bundesbahn. Aber Sie sind auch als Lobbyist hier. Sie würden den Teufel tun, als eine Antwort zu geben, die irgendeinen negativen Bezug auf die Bundesbahn werfen würde.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich beziehe mich aber ganz konkret auf einen Beitrag von Ihnen. Frau Bellin fragte nach der Zunahme der Transporte auch durch die Grenzöffnung. Sie sagten, daß in den letzten Jahren die Gütertransporte abgenommen haben und bezogen das auf die Prognose, inwieweit sich etwas entwickeln könnte.

Da frage ich mich, ob Ihnen bewußt wird, über welchen Zeitraum wir hier verhandeln. Ich gehe von den Unterlagen aus. Also soll 40 Jahre eingelagert werden. Herr Schmidt, nehmen Sie im Ernst an, daß in 40 Jahren die Lage im Güterverkehr noch so ist, wie heute? In welcher Welt leben sie?

Jetzt nur als Seitenschlenker. Wenn Sie aber wirklich so denken, ist es kein Wunder, daß die Bundesbahn in rote Zahlen fährt, wenn sie nicht selber sieht, wo die Zukunft hinläuft.

(Beifall bei den Einwendern)

Es ist doch völlig klar, daß es in Zukunft eine noch viel stärkere Verlagerung geben muß von der Straße auf die Bundesbahn. Das zeichnet sich doch heute ab. Und wenn es alleine durch die Transportkosten geschieht. Die ersten Schritte kommen ja schon durch die Autobahngelöh, die dazu führen wird, daß der Transport auf der Straße teuer wird. Er muß auch teuer gemacht werden, damit die Dinge sich auf die Bundesbahn verlagern. Und dann werden sich auch die Szenarien verändern, die hier angelegt werden.

Und Sie sagen einfach so locker und flockig, in den letzten Jahren hat sich das abgewendet. Wir sprechen über den Zeitraum von 40 Jahren. Wir müssen auch die Veränderungen, die sich aller Wahrscheinlichkeit nach in den nächsten 40 Jahren im Bereich der Transporte abspielen, hier mit einbeziehen.

(Beifall bei den Einwendern)

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Herr Schmidt, Sie sind angesprochen. Zuerst jedoch ich selber. Herr Niehoff, Sie fragen nach meinem Amtsverständnis. Ich kann Ihnen eines sagen: Mein Amtsverständnis lautet jedenfalls so, daß ich in diesem Erörterungstermin nicht wieder in Diskussionen vom Oktober/November zurückfalle, nur wenn es einem Einwander im Februar beliebt, sie wieder aufzugreifen.

Abgeschlossene Thematiken sind abgeschlossen. Ich habe gegenüber Frau Schönberger und Herrn Schröder lediglich betont, daß wir diesen einen Punkt, den sie angesprochen hatten, abschließend im Oktober/November diskutiert haben und ich kein Interesse daran habe, hier erneut in diese Diskussion zu verfallen.

Da kann man das jetzt rhetorisch wenden und versuchen, daraus eine Frage des internationalen Transportes zu machen. Es ging einzig und allein darum, welche Abfälle kommen in den Schacht Konrad. Das ist abgeschlossen. Wenn diese ausländischen Abfälle nicht hineinkommen, wird es auch keine internationalen Transporte geben, weil sie nämlich ausgeschlossen sind.

Das ist der Punkt. In diese Diskussion werden wir in diesem Erörterungstermin nicht wieder eintreten. Ich habe da eine ganz herzliche Bitte an die Einwander: Ersparen sie uns einen von mir aus sehr sehr unnötigen Konflikt. Da wird es kein Pardon seitens der Verhandlungsleitung geben.

Es werden nicht wieder die Diskussionen zu Tagesordnungspunkt 2 oder 3 oder welchem auch immer, die abgeschlossen sind, erneut hochgezogen, nur weil sie wieder in einem anderen Zusammenhang the-

matisierbar sind. Wir erlauben uns die Verweise darauf, zu sagen, das haben wir hier eingehendst und ausführlichst diskutiert. Das Thema ist fertig.

In diesem Punkt läßt sich die Verhandlungsleitung in ihrem Amtsverständnis in der Tat nicht beeinflussen.

Jetzt ist zunächst Herr Dr. Schmidt dran. Bitte.

Dr. Schmidt (DB):

Es tut mir leid. Ich habe keine Frage entnehmen können, die an mich gestellt wurde.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Sie sind angegriffen worden und sollten die Gelegenheit haben, diesbezüglich zu antworten. Sie müssen sie nicht nutzen. Sie sind nicht dazu gezwungen.

Gut. Herr Niehoff, bitte.

Niehoff (EW):

Trotzdem noch eine Nachfrage an Sie. Sie haben mich falsch verstanden. Ich will hier nicht die Atommüll-Frage noch einmal aufgreifen, die jetzt aus Europa zu uns herangekarrt wird. Sie haben gesagt - so habe ich Sie verstanden und auf Grund dessen habe ich meinen Wortbeitrag so gewählt, der an sich nicht eingeplant war -, daß im Rahmen dieses Verfahrens nicht beschlossen würde, daher wäre es nicht Gegenstand. Das haben Sie in der Antwort zu Frau Schönberger gesagt. Darauf habe ich mich bezogen. Nicht darauf, daß das jetzt noch einmal Verhandlungspunkt werden soll.

Daraufhin habe ich nach einem privaten Amtsverständnis gefragt. Nicht, wie Sie das hier leiten. Ich habe die Frage an Sie als Amtsinhaber, als Person gestellt. Nicht in der Frage der Verhandlungsführung, ob man jetzt noch einmal zu Punkt 2 oder anderen zurückkehrt. Das war nicht meine Frage.

(Beifall bei den Einwendern)

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Dann kann ich Ihnen aber sagen, daß ich in diesem Punkt keinerlei Diskrepanz erlebe zwischen Notwendigkeit amtlichen Handelns und dem Individuum Christoph Schmidt-Eriksen. Das ist da in sich nicht gespalten, sondern hat auch in diesem Sinne dieses Amtsverständnis, wie ich es vorhin erläutert habe.

Sowohl für Frau Schönberger wie auch für Herrn Schröder war es doch klar, daß die Thematik, die beide angesprochen hatten, jene des Oktobers und Novembers war. Jedenfalls ist es bei mir so angekommen. Ich habe gesagt, ich mache die Diskussion zu den Abfällen zu Tagesordnungspunkt 2 unter Konkretisierung der Antragstellung nicht wieder auf.

Ich kann das gerne mit den beiden noch einmal diskutieren, um dies klarzustellen, aber dann außerhalb der Verhandlung.

Herr Musiol.

Musiol (EW):

Die Sache, die ich ansprechen wollte, ist eine rein organisatorische. Es bezog sich auf Ihre Äußerungen von vorhin. Sie meinten, daß für Transporte bis Samstag Gelegenheit zur Erörterung wäre, außerdem sei das Thema ausgelutscht. Das ist Ihr ganz subjektiver Eindruck. Sie wollten am Mittwoch in der Tagesordnung weitergehen.

Es kann sein, daß wir, die Einwenderseite, bis Samstag fertig sind. Es kann aber genauso gut nicht sein. Und wenn am Samstag um 14.00 Uhr noch weiterer Erörterungsbedarf besteht, ist es für mich nur logisch, daß wir am Mittwoch weitermachen.

(Beifall bei den Einwendern)

Es ist uns zugesagt, daß wir so lange erörtern, wie unsererseits Erörterungsbedarf besteht. Das ist von Ihrer Ministerin am letzten Montag zugesagt worden. Insofern lassen wir uns hier nicht unter Druck setzen.

Wie gesagt, es kann sein, daß wir am Samstag fertig werden. Ich kann das jetzt auch nicht abschätzen. Aber wenn nicht, gehe ich davon aus, daß wir am Mittwoch - vielleicht den Vormittag noch oder so - im Tagesordnungspunkt 5 b weitermachen.

(Beifall bei den Einwendern)

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Erst einmal entschuldige ich mich für die flapsige Ausdrucksweise. Ich habe das vorhin aber bewußt in Anführungszeichen gesetzt. Die Tendenz, die ich mit "ausgelutscht" meinte, ist aber verständlich und deshalb auch richtig angekommen.

Herr Musiol, Sie bekommen gleich eine Antwort. Ich habe Sie vorhin zu früh aufgerufen. Herr Streich war vor Ihnen an der Reihe.

Streich (EW):

Ich nehme das Wort von Herrn Woitschützke auf. Ich bin hier, um mich als Laie bei Fachleuten schlaue zu machen. Das hat Herr Woitschützke auch eben so gesagt.

Herr Dr. Lange, als Sie mir gestern abend diese Konrad-Studie überreichten, glaubte ich noch, von Ihnen ehrlich behandelt worden zu sein.

Sie haben in der Bürgerstunde am Sonnabend, 6. Februar, hier im Raum die von Ihnen und anderen deutschen Kollegen der GRS erstellte Studie zum Nachlesen und Nacharbeiten empfohlen. Eine Arbeit, die sicher auch von deutschem Geld bezahlt worden ist.

Das Exemplar, welches Sie mir hier übergeben haben, ist in englischer Sprache abgefaßt!

(Zuruf von den Einwendern: Pfui)

Ich gehe davon aus, daß Sie und Ihre deutschen Kollegen diese Studie nicht nur in englischer, sondern auch in deutscher Sprache abgefaßt haben. Selbst, wenn wissenschaftlicherseits Englisch richtig sein sollte.

(Beifall bei den Einwendern)

Hier, bei diesem Erörterungstermin, in einer Bürgerstunde, Einwendern, also Bürgerinnen und Bürgern dieser Region, eine Studie in englischer Sprache als Information und Beleg für Ihre Arbeit zuzumuten, halte ich, gelinde gesagt, für eine Unverschämtheit.

(Beifall bei den Einwendern)

Ihre aus der Studie am Sonnabend hier projizierten Tabellen und Kurven ließen für mich nicht darauf schließen, daß man sich bei dieser Studie in englischer Sprache informieren muß. Mir zeigt Ihr Verhalten, mit welcher Arroganz und besonderer gezinkter Qualität Sie als Gutachter oder Fachbehörde hier mit den Menschen in dieser Region umgehen.

(Beifall bei den Einwendern)

Das sind immerhin Menschen, die sich in Sorge und in Ängsten um die beantragte Strahlung in dieser Region mit der Konrad-Endlager-Problematik auseinandersetzen.

Nicht Information, nicht Aufklärung, nicht offene Darlegung der Fakten scheint Ihr Ziel gewesen zu sein, sondern Sie sehen es offenbar als Ihre Aufgabe an, zu verdummen, mich zu verwirren, mich auflaufen zu lassen, mich ins Leere laufen zu lassen. Das scheint Ihre Devise zu sein.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich stelle hier fest: Ich bin tief enttäuscht über die Art und Weise, mit der Gutachter und Fachbehörden in diesem Erörterungstermin mit den Bürgerinnen und Bürgern der Region umgehen. Dieses Verhalten - das sage ich auch der Verhandlungsleitung - fördert unsere Bedenken und unsere Gegnerschaft zu dem Vorhaben des BfS als Antragsteller.

(Beifall bei den Einwendern)

Nun noch eine Anmerkung zu Ihnen, Herr Dr. Schmidt. Ich bin ja gestern als allerletzter drangekommen; es war kurz vor Schluß. Ich hatte Sie nach dem Unfallgeschehen befragt, und Ihre Aussagen zu dem Unfallgeschehen auf dem Rangierbahnhof Braunschweig in den letzten Jahren müßten uns nach Ihren Aussagen nun noch mehr verunsichern; denn Sie haben nur von Prozenten gesprochen. Als studierter Mann müßten Sie eigentlich wissen, daß prozentuale Aussagen zu bestimmten Ereignissen nichts über die exakt vorgekommenen Unfälle aussagen.

(Beifall bei den Einwendern)

Einschließlich der Schwere der Unfälle; denn die Zahl der tatsächlich vorgekommenen Unfälle im Rangierbahnhof Braunschweig haben Sie in Ihrer Antwort an mich tunlichst verschwiegen. Das wird wohl seinen Grund haben; denn exakte Zahlen waren

bei diesem Erörterungstermin noch selten auf dem Tisch. Insofern unterscheiden Sie sich, Herr Dr. Schmidt, nicht im geringsten von dem Antragsteller.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich muß deshalb annehmen, daß Sie als Aufsichtsbehörde für den Schienentransport Atommüll mit dem BfS eng zusammenarbeiten und sehr darauf bedacht sind, die Wahrheit möglichst nicht ans Tageslicht kommen zu lassen. - Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Herr Streich, wir sind alle nur Menschen, und ich glaube

(Niehoff (EW): Sie müssen nicht immer für andere reden!)

- Ich rede dann für mich, wann ich will, und Herr Streich hat unter anderem auch die Verhandlungsleitung expressis verbis mit angesprochen gehabt. Ich kann erst einmal sagen: Als Verhandlungsleitung gehe ich davon aus, daß es bei einfachen Sachen auch einfache Fehler geben kann, unter anderem auch einen Fehlgriff in der Broschüre, wenn sie denn zweisprachig verfaßt ist: Man kann auch einmal einem Versehen unterliegen, ohne daß dieses eine ausgesprochene und ausgesuchte Gemeinheit gegenüber einem Bürger hier ist. Von dieser Situation gehe ich erst einmal aus und denke, just dieses Problem wird sich auch bereinigen lassen. - Herr Dr. Lange, bitte!

Dr. Lange (GB):

Herr Streich, ich bin betroffen, daß ich in dieser Form von Ihnen angegriffen worden bin. Ich habe in meinem täglichen Leben festgestellt, daß ich meistens etwas besser fahre, wenn ich beim anderen nicht gleich böse Absicht unterstelle, sondern erst einmal versuche, es etwas wohlwollend zu betrachten und dann zu schauen, was eigentlich Sache ist.

Es ist mir ausgesprochen peinlich, daß ich Ihnen ein Exemplar der Transportstudie Konrad auf Englisch gegeben habe. Das läßt sich nur so erklären: Ich habe bei mir im Schrank eine Reihe von diesen grünen Bänden, und da steht nun einmal an einer Stelle die englische und an einer anderen Stelle die deutsche Version der Transportstudie Konrad. Ich habe, bevor ich hierhergekommen bin, fünf Exemplare genommen und Ihnen eines davon gegeben. Es tut mir leid, es sieht alles grün aus, ich habe es nicht gesehen. Ich bin selbstverständlich bereit, das unmittelbar zu korrigieren. Bis vorhin hatte ich noch ein Exemplar. Ich war nun etwas großzügig in der Vergabe. Herr Rechtsanwalt Piontek hatte mich gebeten, auch ein Exemplar zu bekommen. Ich weiß nicht, ob Sie diese Woche noch einmal kommen. Dann würde ich das selbstverständlich unmittelbar wieder gutmachen. Sonst kann ich Ihnen versprechen -

wenn Sie so nett sind und mir Ihre Anschrift geben -, daß ich, wenn ich nächste Woche zurück bei der Arbeit bin, Ihnen unmittelbar ein natürlich deutsches Exemplar eintüte.

Es war mitnichten eine Absicht, Sie mit einem englischen Exemplar vor den Kopf zu stoßen, sondern es war schlicht und einfach ein Versehen meinerseits.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Ich denke, die Klarstellung sollten wir so akzeptieren, Herr Streich. Bitte!

Streich (EW):

Herr Dr. Lange, ich habe vernommen, was Sie sagten. Nur, verunsichert bleibe ich trotzdem; denn wenn Sie sich schon bei solch offensichtlichen Dingen irren, haben Sie sich hoffentlich nicht auch in Ihrer Studie so geirrt.

(Beifall bei den Einwendern)

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Da kann ich nur die Bibel zitieren: Wer ohne Fehl und Tadel ist, der werfe den ersten Stein. Herr Streich, überlegen Sie sich einmal, ob Ihnen solche Verwechslungen in Ihrem Leben nicht auch passieren.

Herr Musiol, zu Ihnen. Das Problem ist, daß wir in der Tat gesagt haben, wir diskutieren in diesem Verfahren die Transporte. Aber das kann und darf nicht zu einer never ending story werden; darüber müssen wir uns alle klar sein. Solange es noch sachlich begründeten und inhaltlich fundierten Bedarf gibt - wir können das anhand der Gutachten, die auch zur Transportfrage eingereicht sind, ein bißchen abschätzen -, solange wird hier auch diskutiert. Aber es kann und darf nicht die Folge sein, daß wir in Wiederholungsschleifen mit immer wieder der gleichen Thematik eintreten. Deswegen können wir versuchen - das ist unsere Aufgabe und unsere Funktion als Anhörungsbehörde hier -, in etwa die Zeitbedarfe abzuschätzen, um auch den weiteren Verlauf eines Termins abzuschätzen.

Es ist unsere sachlich-fachliche Einschätzung, daß wir bis Samstag einschließlich hinreichend Gelegenheit und Raum gegeben haben werden. Wenn es unbedingt sein müßte und wir wirklich erkennen, daß wir an einer bestimmten Stelle noch ein Defizit an Aufklärung haben, müßten wir am Samstag möglicherweise ein bißchen länger als bis 14 Uhr machen. Aber wir gehen in unseren Vorausplanungen davon aus, daß wir diesen Tagesordnungspunkt am Samstag mittag wirklich bequem, sehr bequem und ohne unnötige Hast, Eile und ohne Inhalte zu unterdrücken, die hier in diesen Termin einzutragen wären, wirklich abschließen können. Bislang ist uns nichts anderes signalisiert worden.

Wir wissen aufgrund von fünf Monaten Verhandlung, wie Zeitbedarfe zur Verhandlung entstehen. Wir haben entsprechende Kontakte mit der Einwenderseite aufgenommen, wir haben entspre-

chende Sachbestände angekündigt und avisiert, und wir können das in etwa einschätzen. Das ist unsere Einschätzung, und ich denke, wir sollten mal den Samstag abwarten und nicht einen Prinzipienstreit daraus machen. Es ist so, daß wir ohne Schwierigkeiten bis Samstag fertig sein können.

Zunächst Herr Musiol und dann Frau Schermann. Bitte!

Musiol (EW):

Es stimmt, Herr Schmidt-Eriksen, wir sollten erst einmal den Samstag abwarten. Ich sehe nicht ein, daß wir jetzt plötzlich in eine Hast verfallen und am Samstag möglicherweise noch überziehen, weil wir eventuell noch einen halben Tag am Mittwoch Transporte verhandeln müßten.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich sehe auch nicht die Gefahr, daß Fragen hier penetrant wiederholt werden würden. Selbst wenn dies so wäre: Wenn ich bedenke, wie oft hier Antworten, teilweise wirklich dumme Antworten wiederholt wurden,

(Beifall bei den Einwendern)

dann halte ich diese Befürchtung nicht für gerecht.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Gut. Das enthebt uns aber nicht von der Notwendigkeit, den weiteren Ablauf des Termins fortzuplanen. Wenn Sie uns am Samstag mittag erhebliche und relevante und einschlägige Fragestellungen, die noch nicht behandelt worden sind, aufzeigen können, dann reden wir am Samstag mittag darüber, ob wir am Samstag nachmittag noch ein bißchen verlängern können oder ob es wirklich notwendig ist, in den Mittwoch hineinzugehen. Das kann man ja dann anhand der defizitären Fragestellung am Samstag klären. - Frau Schermann, bitte!

Frau Schermann (EW):

Ich fühle mich genötigt, etwas für Herrn Streich zu sagen. Ich glaube, die Beständigkeit dieser Familie und ihre ausgiebige Geduld berechtigen Herrn Streich auch durchaus zu seiner Aussage, und ich glaube nicht, daß er hier mit Steinen werfen wollte.

Herrn Lange unterstelle ich auf keinen Fall, daß er das absichtlich gemacht hat. Aber nichtsdestotrotz muß er schon wirklich sehr kopflos gewesen sein, als er zu diesem Termin seine Sachen zusammengepackt hat und mit einem Griff justament wirklich so ganz unbeabsichtigt ausschließlich englische Literatur gegriffen hat. Oder konnten Sie Herrn Streich eben ein deutsches Exemplar nachreichen?

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Das hat er doch beantwortet. Das hat er doch Herrn Piontek gegeben.

Frau Schermann (EW):

Das habe ich gar nicht gehört.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Das hat er aber gesagt.

Frau Schermann (EW):

Okay. - Trotzdem, ich glaube nicht, daß Herr Streich Herrn Lange wirklich etwas Bösertiges oder Böswilliges oder emotional Unkontrolliertes entgegenschleudern wollte. Aber in seiner freien Zeit will er sich die Mühe machen, diese Lektüre durchzuwälzen, und er hat auch Situationen hier miterlebt, die die Art, wie er reagiert hat - - - Das verdeutlicht eigentlich nur, daß nicht alles so gelaufen ist, wie es hätte laufen können. Ich glaube, Herr Lange ist nur eine Woche hier. Das ist längst nicht die Zeit, die Herr Streich und Frau Streich hier verbracht haben.

(Beifall bei den Einwendern)

Hätte er die ganzen Wochen hier das mitgemacht, dann - - - Na ja. - Danke.

(Beifall bei den Einwendern)

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Frau Schermann, ich hoffe, Sie bringen irgendwann auch einmal ein ähnliches Verständnis für die Menschen auf diesem Erörterungstermin auf, die seit dem 25. September hier sind, und zwar ununterbrochen.

(Zurufe: Und wer bezahlt das? Sie werden von uns bezahlt! Unsere Umweltbehörde, unsere nette Umweltbehörde!)

Frau Schönberger, bitte!

Frau Schönberger (EW):

Wir müssen schon darauf bestehen, daß für Samstag ein definitives Ende festgemacht wird, und sei es, daß man sagt, nicht 14 Uhr, sondern 15 Uhr oder 16 Uhr.

(Beifall bei den Einwendern)

Aber es ist nicht so, daß wir uns beliebig viel Zeit am Samstag frei halten können, also Leute hierhin einladen können, die von morgens 10 Uhr bis abends 18 Uhr oder auch länger - wir wissen, daß so ein Erörterungstermin unter Umständen auch endlos sein kann - hier anwesend sind. Bis jetzt ist so: An jedem Tag ist klar, es läuft von 10 Uhr oder von 11 Uhr bis 19 Uhr oder von 10 Uhr bis 14 Uhr. Eine Open-end-Geschichte wäre völlig außer der Regel.

(Beifall bei den Einwendern)

Dann müßte man schon sagen, man macht bis 16 Uhr oder so etwas; dann können wir uns darauf einstellen. Sonst ist es wieder so, daß abends um 18 Uhr festgestellt werden muß, jetzt geht es doch nicht weiter.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Frau Schönberger, ich habe ja gesagt, ich sehe im Moment noch gar nicht den Bedarf. Wenn Sie entsprechenden Bedarf haben - der meiste Zeitbedarf konstituiert sich durch Sachbeistände -, dann melden Sie ihn bitte an, dann können wir planen. Wenn wir daraufhin eine substantielle Änderung unserer Planung vornehmen müssen, dann stellt sich die ganze Frage wieder anders. Darüber kann man reden. Ansonsten, denke ich, führen wir hier eine ziemlich hypothetische Diskussion um eine Grundsatzfragestellung, die nach allem, was wir abschätzen können, was uns gegenüber bisher geäußert worden ist, ziemlich unproduktiv ist.

Frau Schönberger (EW):

Wir haben diesen Bedarf angemeldet, und wir haben auch klargemacht, daß die vier Stunden am Samstag auf alle Fälle mit Einwendungen und zum Teil Sachbeiständen bestritten werden und daß wir auch zwei Wortmeldungen für den nächsten Mittwoch haben. Es ist uns daraufhin nur gesagt worden, daß es am Samstag nach hinten offen wäre. Das geht so nicht; so können wir planen. Das muß auch klar sein, daß wir so nicht planen können.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Gut. Wird Ihre Planungssicherheit damit verbessert, daß wir ähnlich, wie wir bis zur Weihnachtspause gearbeitet haben, 16 Uhr oder 18 Uhr sagen als Limit? Ist Ihnen damit gedient?

Frau Schönberger (EW):

Es muß klar sein, wann das Ende ist.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Ist Ihnen damit gedient, sagen wir, 18 Uhr oder 20 Uhr? Ist Ihnen damit weitergeholfen?

Frau Schönberger (EW):

Es ist uns sicherlich weitergeholfen, wenn das Ende feststeht, wobei 20 Uhr, denke ich mir, zu spät ist. So geht es nicht.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Wir haben früher auch von 10 Uhr bis 20 Uhr verhandelt, das haben wir alles schon gehabt.

(Zurufe von den Einwendern)

- Es war ein normaler Donnerstag, jedesmal seit dem 25. September, bis zum 12. Dezember haben wir ---

Frau Schönberger (EW):

Da hat es zum Teil aber auch erst um 14.30 Uhr begonnen. Also, so geht es nicht!

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Nein, der normale Verhandlungstag war von 10 Uhr bis 20 Uhr. Wir können ja, wenn es Ihrer

Planungssicherheit dient, sagen: am Samstag bis 18 Uhr.

(Zuruf: Nein, nein!)

- Nein, geht nicht? Das wollte ich hören, danke. - Gut, Frau Free noch mal!

Frau Free (EW-AGSK):

Irgendwie scheint die Planung ja doch da zu sein, daß Samstag von 10 Uhr bis 14 Uhr erörtert wird. Wenn um 14 Uhr die Einwendungen noch nicht vollständig erörtert worden sind, machen wir Mittwoch früh damit weiter, und nicht Samstag bis 18 Uhr oder 20 Uhr. Samstag ist um 14 Uhr Schluß. - Danke.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Frau Free, nur eine Information: Dies ist eine Veranstaltung der Planfeststellungsbehörde, und in der Ankündigung der Planfeststellungsbehörde steht drin, daß veränderte Verhandlungszeiten vorbehalten sind und auf diesem Termin verkündet werden können. Also, ich denke, daß wir diesbezüglich nicht irgendwelchen Restriktionen unterliegen.

Ich denke, diese Diskussion bringt nichts mehr, Frau Schönberger. Bislang geht es normal weiter, bislang ist eine Verlängerung noch nicht verkündet worden. Ich habe bisher sehr widersprüchliche Aussagen Ihrerseits gehört: von Ihnen, Frau Schönberger, wobei ich davon ausgehe, daß Sie nicht nur als Einzeleinwenderin, sondern gleichzeitig mit für die AG-Schacht gesprochen haben - Sie sagen, Ihnen ist zur Planungssicherheit gedient, wenn wir sagen, am Samstag bis 18 Uhr - und von Frau Free, die auch nicht nur als Einzeleinwenderin gesprochen hat: sie sagt, damit ist ihr nicht gedient. Ich sehe, daß ich damit keine verbindliche Aussage habe, und denke, wir sollten die Diskussion an der Stelle abbrechen. Es bringt doch nichts. Es geht doch überhaupt nicht weiter so. Es wird dann entsprechend am morgigen Tag verkündet werden. - Herr Musiol!

Musiol (EW):

Ich spreche jetzt sozusagen als Koordinator für die Umweltverbände. Wenn wir uns längerfristig - wie es die Verhandlungsleitung ja auch immer wünscht - terminlich auf unseren Erörterungsbedarf festlegen sollen, dann ist der Samstag von 10 Uhr bis 14 Uhr eingeplant. Es ist von unserer Seite so eingeplant, daß wir, wenn um 14 Uhr noch erheblicher Bedarf unsererseits ist - also ein Bedarf, der über eine halbe oder eine Stunde hinweggeht -, am Mittwoch weitermachen. Anders können wir nicht planen.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich gehe davon aus, daß ich in diesem Fall, da ich mit der AG Schacht Konrad eng zusammenarbeite, auch für sie spreche.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Frau Free!

Frau Free (EW-AGSK):

Ich hoffe, Sie haben eine Liste vom aktuellen Vorstand der AG Schacht Konrad. Dann werden Sie mich da gefunden haben. Ich habe mich eben in diesem kurzen ungeplanten Redebeitrag darauf bezogen, was wir eben, vielleicht vor einer halben Stunde, drinnen auch gesagt haben. Von daher war das schon für die AG Schacht Konrad.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Das habe ich auch bewußt so hier gesagt, daß Sie nicht für sich alleine, sondern für die AG Schacht Konrad gesprochen haben. Ich habe Frau Schönberger das unterstellt, und sie stellt gerade durch einen Zwischenruf klar, daß sie nie gesagt hat, für die AG Schacht Konrad gesprochen zu haben. Okay, das klärt die Verhältnisse.

Ich denke, wir sollten an dieser Stelle die Diskussion beenden.

Meine Damen und Herren, ich danke Ihnen. Wir verhandeln morgen am 10 Uhr weiter. Gute Heimfahrt, guten Abend!

(Schluß: 19.21 Uhr)