

**62. Verhandlungstag
am 12.02.1993**

**Tagesordnungspunkt 5b:
Transporte**

Erörterungstermin Schacht Konrad

62. Tag, 12. Februar 1993

Rednerverzeichnis

Name	Seite
Dr. Brennecke	13
Chalupnik	26, 32, 35 - 37, 56, 57, 62
Dr. Collin	5, 6, 12 - 15, 18, 27 - 29, 35, 37, 40, 42 - 47, 51, 58, 59, 62, 70
Dube	32
Fischer	11 - 16, 18, 19, 21, 22
Frau Free	52 - 54
Gleim	12, 15, 20 - 23
Gromöller	63, 66
Haase	66, 67
Frau Keienburg	12, 15, 23
Keller	66 - 68
Dr. Lange	5, 6, 10, 27, 34, 39, 41, 52 - 54, 65
Musiol	26, 38
Neumann	1, 5 - 8, 10, 48 - 50
Schermann	24, 25
Frau Schermann	39 - 51, 53, 55 - 62
Scheuten	31
Dr. Schmidt	7, 14, 16, 18 - 20, 28 - 30, 44, 48 - 50, 55 - 58, 60 - 62, 69
Dr. Schober	9, 12, 14, 19, 20, 27 - 30, 35
Frau Schönberger	26 - 32, 39, 72, 73
Volkman	65, 66, 69, 70
Frau Wassmann	71
Dr. Wehmeier	8, 9, 45, 47, 51, 55, 57, 58

(Beginn: 10.11 Uhr)

stellv. VL Dr. Biedermann:

Hiermit eröffne ich den heutigen 62. Verhandlungstag am Freitag, dem 12. Februar 1993.

Wir sind nach wie vor beim Tagesordnungspunkt 5 b: Transporte. Da ich hier - wie jeden morgen - die gleichen Gesichter sehe, spare ich mir die besonderen Bemerkungen, die eigentlich zu diesem Tagesordnungspunkt von seiten der Verhandlungsleitung zu äußern wären; sie sind bekannt.

Für heute war und ist vorgesehen, daß im wesentlichen der DGB mit dem Sachbeistand Fischer seine Einwendungen zur Transportfrage vertiefend darlegt und daß diese erörtert werden. Zuvor aber haben wir das Agreement gefällt, daß Herr Neumann als Sachbeistand für verschiedene Städte, Kommunen und Organisationen den Punkt "radiologische Auswirkungen der Transporte" - ich vermutete, sowohl im bestimmungsgemäßen Betrieb als auch bei Unfällen - hier darlegt. Herr Neumann, ich gehe davon aus, daß das mit Rücksicht auf den DGB in ungefähr einer Stunde erledigt sein wird.

Herr Neumann, ich erteile Ihnen das Wort.

Neumann (EW-SZ):

Ich werde versuchen, mich so kurz wie möglich zu fassen, so daß wir es tatsächlich in einer Stunde schaffen.

Die Fragen zum bestimmungsgemäßen Transport haben wir, denke ich, im wesentlichen gestern abgehandelt - aus unserer Sicht zumindest -, so daß jetzt noch die Auswirkungen von möglichen Transportunfällen offenbleiben. Wir haben unter verschiedenen Randbedingungen und für unterschiedliche Streckenabschnitte Unfallszenarien zu entwickeln versucht. Ich möchte zunächst kurz die Grundannahmen für Unfälle mit zementierten Abfällen vorstellen.

Wir haben einen Container vom Typ 5 betrachtet, die sogenannte starke Industrieverpackung, an die keine höheren Anforderungen bezüglich Belastbarkeit gestellt werden. Des weiteren haben wir aus den Planunterlagen Inventare für diesen Container festgelegt. Dabei orientiert sich das Cäsium-Inventar am Summenkriterium des BfS-Plans für die thermische Beeinflussung. Der von uns angenommene Wert, der etwa 60 Prozent der Störfallkriterien beträgt, also der zulässigen Werte nach den Störfallkriterien im BfS-Plan, Stand '94, war das Inventar, worüber wir gestern diskutiert haben.

Dann haben wir uns für Plutonium am Summenkriterium für die Kritikalität orientiert. Hierbei werden die unter Störfallgesichtspunkten zulässigen Inventare zu etwa 70 Prozent ausgeschöpft. Und schließlich haben wir uns für Strontium am Störfallbegrenzungswert orientiert, was etwa sieben Prozent des thermischen Summenkriteriums ausmachen würde.

Bei den Ausbreitungsrechnungen haben wir uns grundsätzlich an den Störfallberechnungsgrundlagen orientiert - mit im wesentlichen einer Ausnahme. Und

zwar haben wir bei den Ablagerungsgeschwindigkeiten Werte der TA Luft benutzt, weil wir der Meinung sind, daß in den Störfallberechnungsgrundlagen die dortigen Werte hauptsächlich für sehr kleine Teilchen Gültigkeit haben. Bei den Inhalationsdosisfaktoren haben wir uns nach der amtlichen Zusammenstellung zur Strahlenschutzverordnung gerichtet, und bei den Dosisleistungsfaktoren haben wir die allgemeine Berechnungsgrundlage herangezogen.

Wir gehen von einem Unfall aus, bei dem der Behälter mit einer Relativgeschwindigkeit von 15 km pro Stunde aufprallt, oder daß es zu einer Quetschung des Behälters bei ca. 30 km/h kommt. Der Container kann bei so einem Unfall versagen, und die Zementmatrix, in die das Aktivitätsinventar eingebunden ist, zerbricht und wird zum Teil auch in Brocken und Staub in die nähere Umgebung freigesetzt.

Wir gehen von einer schlagartigen bodennahen Freisetzung für das rein mechanische Unfallszenario aus - und hier von einer Freisetzung von etwa 0,06 Prozent des Inventars. Der Großteil der Aerosole wird dann innerhalb von hundert Metern sedimentieren. Unter Berücksichtigung des Cäsium-Inventars kann das zum Beispiel zu Kontaminationen in Windrichtung auf einer Fläche von etwa 1200 qm, also einem Kreissegment, zu Belastungen mit 22 Millionen Becquerel pro Quadratmeter führen - bei einer entsprechenden Annahme für die Ausbreitungsklasse, hier D, E.

Für ein Plutonium-Inventar würden nach unseren Berechnungen in einer Entfernung von 100 bis 200 m vom Unfallort Bodenkontaminationen von ca. 10 000 Becquerel pro Quadratmeter auftreten können. Darüber hinaus ist bei Entfernungen unter 100 m mit einer Überschreitung der Störfallgrenzwerte durch Inhalation für die Knochenoberfläche zu rechnen.

Für Strontium kann sich eine Überschreitung der Störfallgrenzwerte für potentielle Folgedosen durch den Verzehr von Nahrungsmitteln ergeben, die in Entfernungen unter 100 m vom Unfallort erzeugt werden, wenn eben hauptsächlich diese Nahrungsmittel durch einen Anwohner oder Erzeuger verzehrt werden.

Das sind sozusagen die Auswirkungen, die wir bei rein mechanischer Beaufschlagung für möglich halten. Für eine kombinierte Belastung des Behälters, wobei nach dieser mechanischen Belastung, die bereits zum Versagen geführt hat, ein Feuer folgt, das bei einer Temperatur von 800 Grad Celsius und einer Stunde - - Beziehungsweise bei höheren Temperaturen sind entsprechend kürzere Branddauern möglich, bei denen der Behälter sozusagen vom Feuer umschlossen ist.

Ich möchte dazu eine Folie auflegen und gehe deshalb kurz nach vorn.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Bitte!

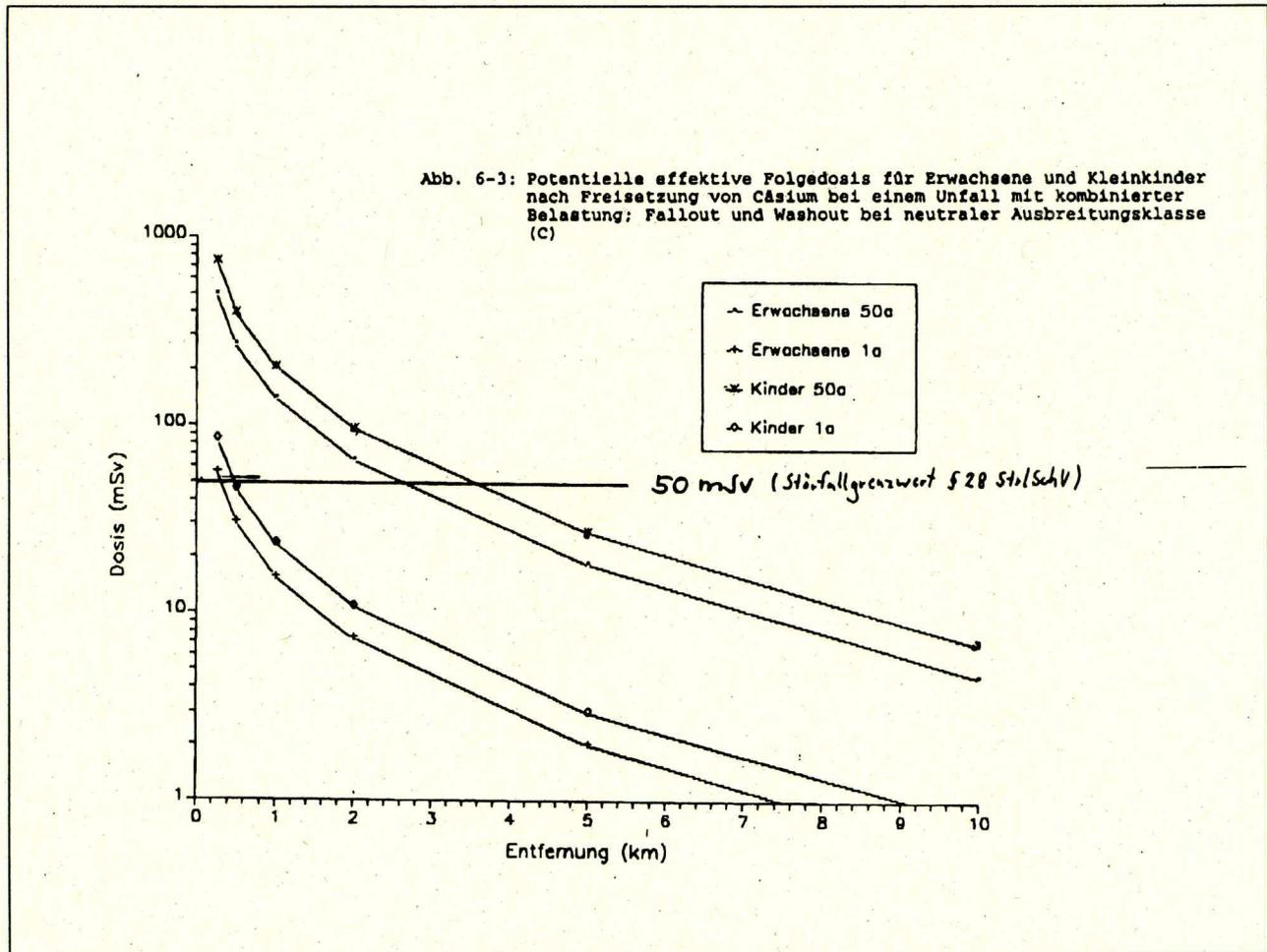
Neumann (EW-SZ):

Wenn wir von einer Freisetzungshöhe durch den ther-

mischen Auftrieb des Brandes von 150 m ausgehen und die Freisetzungsteile in der gestern bereits genannten Größenordnung betrachten, dann haben wir für die Auswirkungen folgende Ergebnisse. Ich sage noch ein paar Randbedingungen.

samtaktivität für den Boden nach dem Reaktorunfall in Tschernobyl, wobei es sich um den Bundesdurchschnittswert handelt.

Für Plutonium haben wir bei den von mir genannten Randbedingungen bei diesem Unfall zunächst keine



Bei den Ausbreitungsrechnungen wurden nicht konservativ von uns nur die leichten Aerosole berücksichtigt. Für Cäsium würde das für die Folgedosis durch die Bodenbestrahlung bei entsprechender Wetterlage bedeuten, daß in Entfernungen zwischen 250 m und drei bis vier Kilometern eine Überschreitung des Störfallgrenzwertes von 50 Millisievert möglich ist. Darüber hinaus kann der Eingreifsrichtwert, der für die Bundesrepublik 1988 festgelegt worden ist, der sich auf eine Folgedosis im ersten Jahr bezieht, bis zu 500 m überschritten werden, was dann für diesen Wert bedeuten würde - das ist der untere Eingreifswert für die Umsiedlung von Anwohnern, die an der Transportstrecke wohnen.

Ich nehme die nächste Folie.

Wir haben, um einen Vergleich und Anhaltspunkt zu haben, Die Bodenkontamination durch Cäsium berechnet. Es ist zu sehen, daß in der Nähe des Unfallortes Kontaminationen von über einer Million Becquerel pro Quadratmeter und bis zu fünf Kilometer Entfernung noch 100 000 Becquerel Gesamt-Cäsium auftreten können. Hier eingezeichnet zum Vergleich ist die Ge-

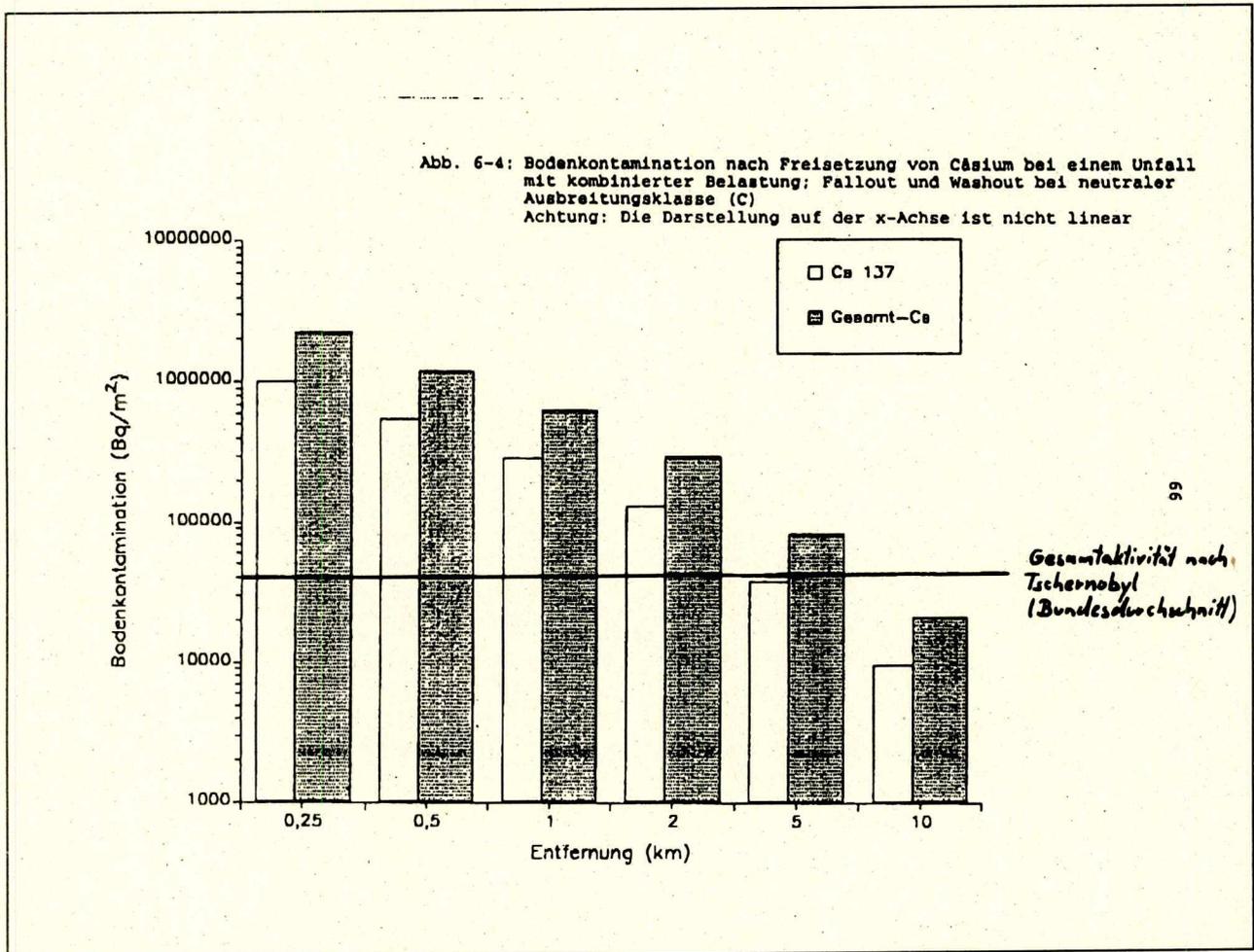
Grenzwertüberschreitungen errechnet. Wenn allerdings zum Beispiel der sensitive Parameter der Freisetzungshöhe verändert würde - etwa dadurch, daß die Brandverhältnisse zum Beispiel etwas anders sind; dadurch könnten sich niedrige Freisetzungshöhen ergeben -, ist eine Überschreitung durch Inhalation für die Störfallgrenzwerte an der Knochenoberfläche durchaus möglich.

Wir haben dann auch für Strontium noch Berechnungen angestellt. Hier ist eine Überschreitung der potentiellen Folgedosis für das rote Knochenmark um etwa den Faktor zwei durch den Verzehr von produzierten Nahrungsmitteln, die in einer Entfernung bis etwa zwei Kilometer angebaut worden sind, möglich. - Soweit also einige Beispiele für mögliche Unfallverläufe bzw. Freisetzungs- und Auswirkungsszenarien für zementierte Abfälle.

Wir haben auch noch bituminierte Abfälle betrachtet, die vor allen Dingen aus der Wiederaufarbeitungsanlage La Hague kommen sollen. Hier ist die Ausgangssituation unklar. Klar ist nur, daß sich die Abfälle in Edelstahlfässern befinden werden - jedenfalls laut den

Spezifikationen der Cogema, die uns bekannt sind -, und zwar in normalen Edelstahlfässern mit einer Wand-

Die Ergebnisse für dieses Szenario können natürlich sowohl überschritten werden, nämlich dann, wenn



dicke von einem Millimeter. Zum Transport müssen diese Fässer jedoch in einen größeren Behälter mit erhöhten Integritätsanforderungen eingestellt werden. Um welche Behälter es sich dabei jedoch handeln wird, ist nach unserem Kenntnisstand zwischen GNS und den Betreibern der Wiederaufarbeitungsanlage in La Hague bisher nicht festgelegt. Auch steht noch nicht fest, ob es sich dabei um Einzelgebilde oder um Container handeln wird.

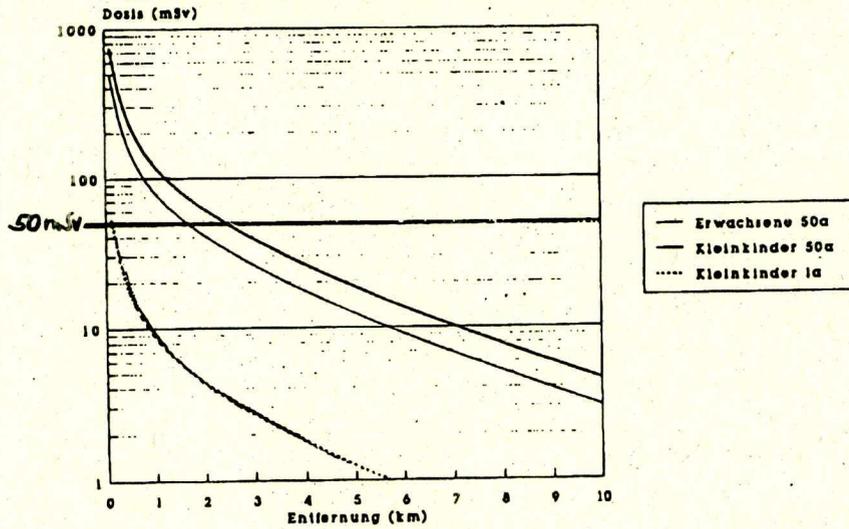
Das Inventar haben wir für diesen Fall auch nach den Spezifikationen der Cogema festgelegt, und zwar nach den in diesen Spezifikationen für bituminierte Abfälle genannten Erwartungswert. Wir sind bei diesem Szenario von einer Zuggeschwindigkeit von größer als 80 km/h ausgegangen, wobei durch die Beteiligung von Tankesselwagen ein Feuer entsteht, das bei einer Dauer von über 30 Minuten eine Flammentemperatur von mehr als 800 Grad Celsius erreicht. Der Transportbehälter wird durch den mechanischen Lasteintrag zerstört. Die vier Innenbehälter, in denen sich die bituminierten Abfälle befinden könnten, werden so stark beschädigt, daß Luft eindringen und daß das Feuer auf das Bitumen übergreifen kann, so daß das Bitumen abrennt.

mehr Innenbehälter betroffen sind, als auch unterschritten werden, wenn nur ein oder zwei Behälter betroffen wären. Die Werte, die ich gleich vorstelle, dienen hauptsächlich zur Orientierung. Auch bei anderen Parametern, die in diese Betrachtungen eingehen, ergibt sich naturgemäß eine breite Bandbreite, so daß die Werte sowieso nur Orientierungscharakter haben können. Die Freisetzungsteile sind auch in diesem Fall schwer bestimmbar. In der Literatur wird dazu eine sehr breite Palette angegeben. Im einzelnen hängen sicherlich auch die Freisetzungsteile von den Verhältnissen am jeweiligen Unfallort ab.

Unsere Annahme ist die - eben aufgrund der in der Literatur gefundenen Werte -, daß etwa 25 Prozent des Cäsiums beim Abbrand des Bitumens bzw. etwa 10 Prozent des Plutoniums frei werden. Die Ausbreitungsberechnungen werden auch hier wieder nach den vorhin genannten Modellen durchgeführt. Die Freisetzungshöhe beträgt dabei 50 Meter.

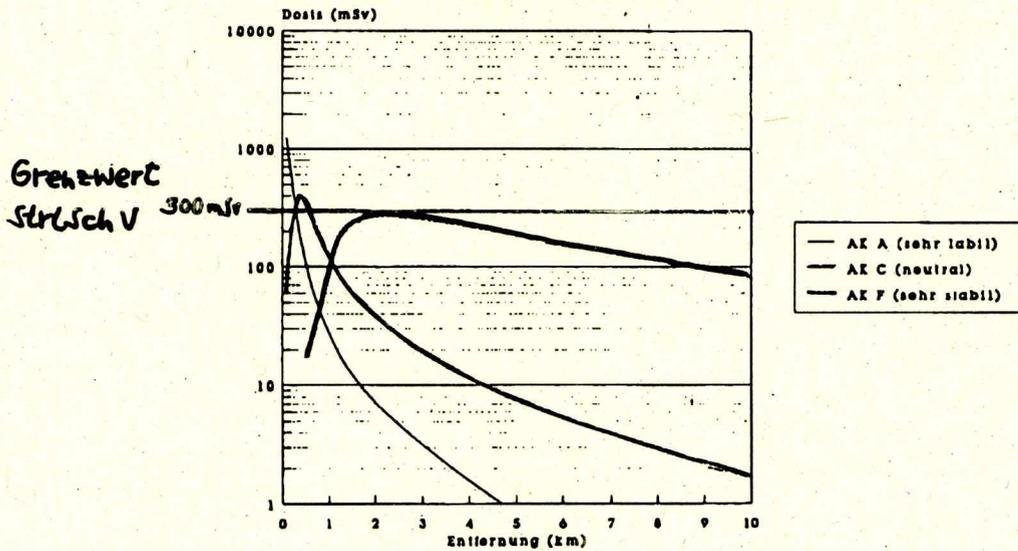
Für Cäsium ergibt sich eine Folgedosis durch die Bodenstrahlung unter Berücksichtigung bestimmter Ausbreitungsklassen und Regen, eine Überschreitung des Störfallgrenzwertes bis in Entfernungen von etwa

Abb. 2.6-7: Potentielle effektive Folgedosis für Erwachsene und Kleinkinder (50 Jahre bzw. 1 Jahr) durch Gamma-Bodenstrahlung nach einem Unfall mit bituminierten Abfällen bei neutralen Ausbreitungsbedingungen (AK D)



Erwachsene

Abb. 2.6-6: Knochenoberflächendosis für Erwachsene durch Inhalation von Plutonium bei einem Unfall mit bituminierten Abfällen unter verschiedenen Ausbreitungsbedingungen; Atemrate von $7,5E-4 \text{ m}^3/\text{s}$



Erwachsene

zwei Kilometer. Es können hier auch wiederum Umsiedlungsmaßnahmen im unmittelbaren Nahbereich aufgrund der Folgedosis für Kleinkinder im ersten Jahr notwendig werden.

Die Betrachtungen für Plutonium würden zu Überschreitungen der Störfallgrenzwerte durch Inhalation im Nahbereich, also bis zu ca. 100 m, führen, wenn wir die in der Störfallberechnungsgrundlage zugrunde gelegten Annahmen unterstellen. Man kann allerdings beispielsweise eine höhere Atemrate für die Inhalation unterstellen, was ja durchaus real ist - auch in den Bereichen, die der Zug in der Region passieren wird -, da die von 20 Liter pro Minute, die in der StBG genannt ist, nur ein mittlerer Wert für leichte Tätigkeiten ist, so daß bei erhöhter Belastung des Menschen natürlich höhere Atemraten auftreten.

Wenn wir also das unterstellen, ergibt sich bei trockenen Witterungsverhältnissen eine Überschreitung der Grenzwerte bis in ca. 300 m Entfernung bei den zwei verschiedenen Witterungslagen, die betrachtet bzw. durchgerechnet worden sind. Es kann der Grenzwert bei der sehr stabilen Ausbreitungsklasse auch noch in etwa zwei Kilometer Entfernung den Störfallgrenzwert für die Knochenoberflächendosis erreichen.

Soweit also einige Beispiele von Szenarien, für die wir festgestellt haben, daß es zu Grenzwertüberschreitungen kommen kann, wobei noch einmal gesagt werden muß, daß wir uns an den Störfallgrenzwerten der Strahlenschutzverordnung orientiert haben, die allerdings für Transporte so nicht gelten. Damit möchte ich erst einmal schließen.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Schönen Dank, Herr Neumann. Dann, möchte ich sagen, ist die Gesellschaft für Reaktorsicherheit erst einmal - -

(Dr. Collin (GB): Eine Vorbemerkung!)

- Gut, Herr Collin, eine Vorbemerkung. Bitte!

Dr. Collin (GB):

Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Ich möchte mich kurzfassen und folgendes festhalten. Rechenmodelle sind eine Sache; wie transportiert werden darf, ist eine andere Sache. Ihre Orientierung einzig und allein an Aktivitätsinventaren in bezug auf die mögliche Endlagerung im Schacht Konrad besagt überhaupt nicht, ob diese Gebinde so transportiert werden dürfen; denn außer diesen Endlagerbedingungen sind die Transportvorschriften einzuhalten, die in einzelnen Fällen sicher restriktiver sind, als in den Endlagerbedingungen beschrieben. Das heißt: Zum Beispiel im Hinblick auf die bituminierten Abfälle haben wir in den verkehrsrechtlichen Vorschriften für Bahn und Straße und natürlich auch für die anderen Verkehrsträger sehr, sehr starke Restriktionen eingebaut.

Das wollte ich als Vorbemerkung sagen. Danke schön.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Gut.

Neumann (EW-SZ):

Kann ich gleich dazu etwas sagen?

stellv. VL Dr. Biedermann:

Ja, bitte, Herr Neumann!

Neumann (EW-SZ):

Das ist natürlich richtig. Wir sind deshalb auch von einem Behälter ausgegangen, an den erhöhte Integritätsanforderungen bestehen. Wenn ein sogenannter unfallsicherer Behälter benutzt wird, bestehen ja die Beschränkungen, die Sie neulich schon einmal genannt haben, nicht. Deshalb sind wir extra davon ausgegangen, daß dieser Behälter, von dem wir nicht wissen, welcher es ist, weil - wie gesagt - dafür noch keine Festlegungen getroffen sind, soweit wir es wissen, im wesentlichen den Anforderungen an einen Typ-B-Behälter standhalten muß. Das haben wir in unserer Betrachtung durchaus berücksichtigt.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Gut. - Dann bitte Herr Dr. Lange von der GRS. Sie haben das Wort!

Dr. Lange (GB):

Es sind im wesentlichen drei Sachen betrachtet worden. Die eine war der Typ-5-Container: zementierte Abfälle. Sie haben nur den mechanischen Störfall aufgegriffen. Ich glaube, dazu brauche ich jetzt nichts zu sagen. Dann haben Sie den mechanischen Störfall mit 50 km/h und den Brand angesprochen. Dazu kann ich mich auch kurzfassen, weil wir gestern schon darüber gesprochen haben. Sie haben Kurven gezeigt, bis zu welchen Entfernungen Sie mit einer Überschreitung von Störfall-Dosisgrenzwerten rechnen. Sie kommen im wesentlichen durch das Beispiel des Cäsium-Inventars.

Dazu haben wir gestern schon festgestellt, daß man das Cäsium-Inventar so nicht bestehen lassen kann. Man muß um einen Faktor 1000 abschirmen. Das beeinflusst natürlich auch die weiteren Randbedingungen, zum Beispiel bezüglich der Freisetzung. Selbst wenn wir diese Abschirmung nicht hätten, halten wir die von Ihnen unterstellten Freisetzungsanteile um gut einen Faktor 100 zu hoch. Das würde sich natürlich noch verstärken, wenn dieses Cäsium-Inventar durch eine Abschirmung umgeben wird, die einen Faktor 1000 abschirmt.

Insofern können die Werte mindestens um einen Faktor 100 dividiert werden, vermutlich aber um einen deutlich höheren Faktor. Dann sehen natürlich die Folgen entsprechend um diesen Faktor reduziert aus.

Das nächste Inventar waren die bituminierten Abfälle aus Frankreich. Herr Collin hat schon darauf hingewiesen, daß die Transportvorschriften bei brennbaren Abfällen eine Begrenzung auf 100A₂ vorsehen. Da die

Abfälle dieses Kriterium der Transportvorschriften nicht erfüllen müßte ein Typ-B-Behälter unterstellt werden. Ich erinnere daran, daß ein Typ-B-Behälter als Mindestanforderung eben einen Absturz aus neun Meter Höhe auf ein unnachgiebiges Fundament - und das ist schon eine erhebliche Anforderung - und gleichzeitig als Folgeereignis auch einen Brand von 800 Grad, der eine halbe Stunde dauert, erfüllen muß.

Wenn man diese Behältereigenschaften berücksichtigt und sieht, daß sie dennoch aus diesem Abfallgebilde Freisetzungsteile beim Brand von 25 Prozent für Cäsium und von 10 Prozent für Plutonium haben, sind sie schwer nachzuvollziehen. Auch dort muß man von Reduktionen ausgehen. Eine so hohe Freisetzung bei einem so großen massiven Behälter ist schwer vorstellbar. - Vielen Dank.

stellv. VL Dr. Biedermann:

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

Neumann (EW-SZ):

Zunächst zu den zementierten Abfällen. Wir haben ja nicht nur Überschreitungen der Störfallgrenzwerte für Cäsium festgestellt, sondern auch für Strontium und Plutonium. Von daher gilt Ihre Kritik, wenn sie denn überhaupt richtig ist, nicht generell.

Des weiteren möchte ich für das Protokoll extra betonen, daß nicht wir festgestellt haben, daß das Inventar um den genannten Faktor zu hoch ist, sondern Sie haben das festgestellt. Das ist, denke ich, schon ein Unterschied.

Wir halten - wie auch gestern schon gesagt - die Freisetzungsteile, die wir berücksichtigt haben, durchaus für realistisch im konservativen Sinne. Das heißt, wenn man betrachtet, was passieren kann, dann denken wir, daß wir dadurch, daß vor dem Brand eine mechanische Beaufschlagung erfolgte, so daß der Abfall nicht mehr als homogener Block dasteht, der erhitzt wird, sondern daß es sich um einen zumindest in Teilen zerbröckelten Zement handelt, also durchaus davon ausgehen können, daß wir auch im Verhältnis zu den Angaben, die in der Literatur für kompakte Zementblöcke gemacht werden, konservativ einen durchaus nicht unrealistischen Wert unterstellen.

Für die bituminierten Abfälle kann ich nur wiederholen, daß wir uns an den Spezifikationen der COGEMA orientiert haben, d. h. von mehr oder weniger real möglichen Abfällen ausgegangen sind. An den Behälter, wobei auch wir von einem Typ-B-Behälter ausgehen, besteht die Anforderung, daß er einen Aufprall auf eine widerstandsfähige Fläche von 48 km/h standhalten muß. Wir sind bei unserem Unfallszenario davon ausgegangen, daß die Geschwindigkeit mehr als 80 km/h betragen kann. Das heißt, wir unterstellen schon, daß auch dieser Typ-B-Behälter, von dem wir nicht wissen, wie er aussieht - ob er rund oder eckig oder sonstwie ist -, kaputtgehen kann. Daß es sich dabei um einen sehr schweren Unfall und in Ihrem Sinne auch um einen

unwahrscheinlichen Unfall handelt, darüber sind wir uns natürlich völlig im klaren. Wir haben aber schon darüber diskutiert, daß auch ein Unfall, für den eine sehr kleine Wahrscheinlichkeit ausgerechnet wird, nicht unbedingt nicht stattfinden kann. - Danke.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Zunächst Herr Collin. Herr Lange, Sie waren auch angesprochen, und Herr Dr. Schmidt. Herr Collin vom Bundesamt für Strahlenschutz als Fachbehörde!

Dr. Collin (GB):

Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Wir müssen uns wohl darüber im klaren sein, daß der Energieeintrag auf ein solches Versandstück wichtig ist. Die Geschwindigkeit ist nur ein Teil, der den mechanischen Energieeintrag bestimmt. Wir können uns das an einem sehr einfachen Beispiel klarmachen: Wir gehen in ein Schwimmbad. Vorn haben wir Wasser und hinten Beton. Springen wir in das Wasser, haben wir die Chance, noch mehrmals vom 10-m-Turm zu springen. Wenn wir hinten herunterspringen, landen wir mit der gleichen Geschwindigkeit auf dem Beton, und dann war dieser Sprung das erste und das letzte Mal. Das gleiche gilt letztlich auch für die Untersuchungen bei den Typ-B-Behältern.

Der Aufprall einer Masse von 20 oder 40 t auf ein unnachgiebiges Fundament hat einen wesentlich höheren Energieeintrag auf das Versandstück als ein realer Zusammenstoß. Das wurde mehrfach auch international nachgewiesen, indem man z. B. einen Zug in England mit 130 oder 140 km/h auf einen solchen Typ-B-Behälter hat auffahren lassen. Dabei ist der Typ-B-Behälter intakt geblieben.

Ich möchte damit sagen: Die Geschwindigkeit allein ist kein Maß für den Energieeintrag. Darüber gibt es wohl Übereinstimmung. - Vielen Dank.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Das ist sicherlich richtig. Entscheidend sind die Masse und die Geschwindigkeit sowie die Elastizität im linearen Bereich. - Herr Lange, bitte!

Dr. Lange (GB):

Herr Neumann, Sie haben gesagt, daß das Inventar, das Sie beim Strontium und beim Plutonium unterstellt haben, nicht beanstandet ist. Das ist absolut korrekt. Gleichwohl sind Ihre Ergebnisse mit Sicherheit zu hoch, und zwar aus dem einfachen Grund, weil Ihre Freisetzungssannahmen um den Faktor 100 zu hoch sind. Ich werde versuchen, das mit Argumenten zu belegen.

Sie sagen, es gibt vorher eine mechanische Belastung. Das ist richtig. Es wird bei dem Betonklotz zu einer Fraktionierung von Teilbereichen führen, so daß die in einer anderen Weise aufgeheizt werden können als Innenbereiche des Betonklotzes. Die Freisetzungsexperimente, die an verschiedenen Stellen

durchgeführt worden sind, sind aber auch an kleinen Proben vorgenommen worden, also kleinen zementierten Proben, um auch diese Freisetzungspänomene zu identifizieren und genauer zu quantifizieren. Das Ergebnis ist das folgende - das ist Literatur, die Ihnen bekannt ist, weil Sie in Ihrem Bericht auch PSE zitieren, worin die Freisetzungsmechanismen beschrieben sind -: Durch die Aufheizung des Betons kommt es zu einer Wasserfreisetzung, die durchaus im Bereich von 30 % liegen kann. Bei der Wasserfreisetzung gibt es aber eine ähnliche Situation wie beim Destillieren. Zwar gibt es einen gewissen Mitriß von flüchtigen Stoffen. Es hat sich aber herausgestellt, daß es für Cäsium und für schwererflüchtige Elemente natürlich im verstärkten Maße einen Abstreiffaktor gibt, der den Faktor 1 000 oder mehr beträgt. Wenn Sie das alles zusammenführen, kommen Sie sehr schnell zu dem Ergebnis, daß sich Freisetzungsteile unter diesen Bedingungen selbst bei einer teilweisen vorhergehenden mechanischen Fraktionierung im Bereich von einigen 10^{-4} , aber in keinem Fall bei 4 %, also hundertmal so hoch, beim Cäsium oder 2 % beim Plutonium bewegen. Das sind Werte, die völlig aus der Welt sind.

Die Literatur, die Sie zitieren, hat sich bei näherer Überprüfung nicht als Primärliteratur erwiesen, sondern als Sekundärliteratur, worin die eigentlichen Experimente zitiert werden. Dort kann man feststellen, daß sich die angegebenen Freisetzungsteile auf die Wasserfreisetzung beziehen. Aber man muß die Phänomene klar sehen: Wasserfreisetzung und ein Mitrißfaktor oder Abstreiffaktor, der einen Faktor 1 000 oder mehr beträgt, wie es auch vom Destillieren bekannt ist. Dann landen Sie im Bereich der zu erwartenden oder korrekteren Zahlenwerte.

Meine Aussage ist also: Sie können Ihre Ergebnisse bezüglich der Auswirkungen unbedenklich mit dem Faktor 100 dividieren, die Sie uns gerade an der Leinwand gezeigt haben.

stellv. VL Dr. Biedermann:
Herr Neumann!

Neumann (EW-SZ):

Zunächst zu Herrn Collin: Es ist völlig klar, daß der Energieeintrag das Entscheidende ist. Daran gibt es gar keinen Zweifel. Ich meine aber, daß wir das in dem Abstand, den wir zwischen den 48 km/h und möglichen Geschwindigkeiten über 80 km/h angenommen haben, durchaus berücksichtigt haben. Man müßte jetzt vielleicht noch die ganze Strecke darauf hin untersuchen, wo denn entsprechende härtere Fundamente vorhanden sind, um das endgültig zu untermauern. Ich meine aber, daß der Abstand, den wir genommen haben, diese Tatsache schon ausreichend berücksichtigt.

Ihr Hinweis auf die sogenannten Extremtests kann nicht so ohne weiteres auf die hiesigen Verhältnisse übertragen werden, weil es sich z. B. bei dem Test, der in Groß Britannien durchgeführt wurde, um eine ganz

andere Behälterart gehandelt hat. Es war zwar auch ein Typ-B-Behälter, aber einer, der, weil er für bestrahlte Brennelemente vorgesehen war, ganz anders konstruiert sein wird als der Behälter, der für die Abfälle hier eingesetzt werden wird.

Zu Herrn Lange: Das, was Sie zuletzt gesagt haben, galt für die zementierten Abfälle. Darauf möchte ich noch einmal hinweisen, damit sich nicht verschiedene Sachen vermischen. Wir haben uns natürlich auch bemüht, die Originalliteratur zu bekommen. Über verschiedene Bibliotheken haben wir uns bemüht, wir haben uns auch über das Ausland bemüht. Wir haben sie aber einfach nicht bekommen, weil gesagt wurde, sie unterliegen - nicht der Geheimhaltung; ich weiß jetzt nicht mehr, wie der Ausdruck war - - - Aber jedenfalls haben wir sie nicht bekommen. Von daher konnten wir nicht weiter nachlesen. Soweit mir bekannt ist, handelt es sich gerade bei dem von Ihnen angeführten Beispiel um 200-l-Fässer oder um ein Volumen von 200 l, das untersucht wurde. Das ist wesentlich mehr als die Staub- und Brockenteile, die wir erwarten, wenn es zu dem Unfall mit den zementierten Abfällen kommt.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Das ist für einen Einwender, der hier sitzt, nicht ganz einfach und nicht ganz befriedigend. Die Differenz beträgt den Faktor 100. Das ist nicht unentscheidend. Frage an die Fachbehörden und Gutachter: Gibt es tatsächlich belastbare Experimente mit derartigen Behältnissen, gerade in Hinsicht auf die Szenarien, die sich Herr Neumann angeguckt hat, die wirklich repräsentativ sind? Kann jemand diese Frage beantworten? - Herr Schmidt von der Deutschen Bundesbahn, bitte!

Dr. Schmidt (DB):

Experimente sind immer anfechtbar, und zwar ganz einfach dadurch, daß man sagt: Die Randbedingungen stimmen nicht. Wir können ja mal in die Praxis gucken. Im Jahr gibt es etwa 10 Millionen Transporte mit radioaktiven Stoffen. Wir transportieren radioaktive Stoffe in dieser Größenordnung, ohne daß sich jemals innerhalb von 30 Jahren bei allen Verkehrsträgern durch Freisetzungen von radioaktivem Inhalt Personenschäden während des Transportes ergeben hätten. Seit 30 Jahren hat es bei der Bundesbahn keinen einzigen Unfall gegeben, bei dem radioaktiver Stoff freigesetzt wurde. Eine bessere Statistik kann ich mir für die Sicherheit der Behälter und des Konzeptes - entweder kleine Mengen oder unfallsichere Behälter - im Prinzip nicht denken.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Schmidt, es ist das alte Problem, wie ich hier schon mehrfach gesagt habe, daß dies eine Statistik ist, die charakteristischen Wert dafür hat, wie wahrscheinlich so etwas stattfinden kann. Aber ausschließlich können Sie es damit eben nicht. Dieses Problem haben wir hier. Wir können es hier auch nicht lösen.

Darauf muß ich als Verhandlungsleiter Wert legen. - Herr Dr. Wehmeier vom TÜV wünscht das Wort. Möge er auch dazu sein Bestes geben. Danach Herr Neumann.

Dr. Wehmeier (GB):

Vielleicht kann ich etwas zur Klärung beitragen. Wir haben uns natürlich auch bei den anlagenbedingten Störfällen mit den Freisetzungsraten befaßt. Hierzu kann ich folgendes mitteilen: Die Freisetzungsraten, um die es geht, die 8 %, geht auf Versuche an 200-l-Fässern zurück, also an relativ kleinen Gebinden, bei denen das Oberflächen-Volumen-Verhältnis viel größer ist als bei einem Container Typ V. Das ist ganz klar. Wir haben bei unseren Berechnungen pessimistisch noch unterstellt, daß bei einem Brand um einen Container Typ V herum genügend Brennstoff zur Verfügung steht, um die gleiche Wärmeeindringtiefe wie bei dem Versuch an dem 200-l-Faß zu erreichen. Wenn man davon ausgeht, daß die Freisetzungsraten von 8 % bei einem 200-l-Faß einem aufgeheizten Volumen von 16 l entspricht, dann würde das bei einem Container Typ V einem Volumen von ungefähr $0,3 \text{ m}^3$ entsprechen, also die gleiche Wärmeeindringtiefe vorausgesetzt, und das sind 2 % des Gesamtbehältervolumens. Wenn man noch weiß, wie solche Container tatsächlich konditioniert sind, daß nämlich entweder ganze 200-l-Fässer in diese Behälter eingestellt werden und daß der Hohlraum mit inaktivem Beton vergossen wird oder daß Preßlinge in die Container kommen und mit inaktivem Beton umgossen werden, dann kann man sich leicht vorstellen, daß die Freisetzungsraten wirklich in der Größenordnung von 5×10^{-4} oder weniger liegen. Die 5×10^{-4} sind im Plan angegeben. Wir kommen dazu, daß man diese Werte für solche Brandbelastungen annehmen kann. Wahrscheinlich sind die Freisetzungsraten eher noch geringer.

stellv. VL Dr. Biedermann:

5×10^{-4} sind fünf Zehntausendstel. In Prozenten und Promille kann man es nicht ausdrücken. Dem stehen 8 % gegenüber. - Herr Neumann, Sie haben das Wort.

Neumann (EW-SZ):

Zunächst zu dem letzten: Auch Sie haben wieder davon gesprochen, daß der Container im Feuer steht und daß der Zementblock aufgeheizt wird. Wir gehen dagegen davon aus, daß die Zementmatrix weitgehend zerstört ist. Es gibt ja keine Konditionierungsvorschriften in dem Sinne in den Planunterlagen, daß 200-l-Fässer in den Containern stehen müssen. Wir sind eben konservativ von einem homogen verteilten Zementkörper in dem Container ausgegangen, weil die Angaben im Plan sehr dünn sind. Deshalb müssen wir erst einmal das Schlimmste unterstellen. Wenn man davon ausgeht, daß die Zementmatrix zum großen Teil zerstört ist, dann, so meinen wir, kann die Freisetzung erheblich höher sein. Das ist das eine.

Zu Herrn Schmidt: Wir haben in den letzten Tagen hier schon vielfach diskutiert, daß man die bisherige Praxis der Transporte nicht unbedingt dazu heranziehen kann, daß man sagt: Unfälle sind ausgeschlossen. Wenn Sie mit so großen Zahlen argumentieren, dann muß man diese Zahlen sehr stark relativieren, weil es sich einfach überwiegend um Transporte und Sendungen von radioaktiven Stoffen handelt, die ganz anders verpackt sind und die ein ganz anderes Gefährdungspotential haben als die, von denen wir hier reden.

Dazu kommt, daß Sie gesagt haben, Personenschäden wären nicht aufgetaucht. Wir diskutieren hier nicht darüber, daß unmittelbar nach den Unfällen durch die radioaktive Belastung Personenschäden auftauchen - darüber diskutieren wir nicht -, sondern wir diskutieren darüber, daß Störfallgrenzwerte, die zum Vergleich herangezogen werden, eventuell überschritten werden können. Ich glaube nicht, daß die Bundesbahn bei den Unfällen, die stattgefunden haben und bei denen Freisetzungen stattgefunden haben, Untersuchungen darauf gemacht hat, wieviel von den Leuten, die daran beteiligt waren, oder von anderen Leuten, wie Rangierarbeiter oder andere, die vielleicht durch den bestimmungsgemäßen Betrieb belastet werden, an Krebs erkrankt sind und ob dabei eine Erhöhung gegenüber dem Durchschnitt - welchen auch immer man heranzieht - stattgefunden hat. Von daher ist Ihre Aussage bezüglich der Personenschäden wenig hilfreich. Es gibt eine Reihe von Beispielen, auf jedem Fall auch aus dem Ausland, bei denen es Freisetzungen radioaktiver Stoffe, und zwar in nicht unbeträchtlichem Maße, nach Unfällen gegeben hat.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Die Statistik war eben das Thema, und Sie sind jetzt - so habe ich es zumindest aufgenommen - ein bißchen auf den bestimmungsgemäßen Betrieb übergeschwenkt. Das lassen wir aber, weil wir es schon diskutiert haben. - Herr Wehmeier wünscht das Wort. Bitte!

Dr. Wehmeier (GB):

Ich könnte noch einen Kommentar zur Integrität der Behälter nach mechanischen Belastungen geben. Wir haben uns im Rahmen der Untersuchung der anlagenbedingten Störfälle mit Fallversuchen befaßt, die unternommen wurden. Es gibt eine Untersuchung, bei der ein mit zementierten Abfällen gefüllter Container des Typs V aus 9 m Höhe auf ein unnachgiebiges Fundament fallen gelassen worden ist - dazu, wie das definiert ist, brauche ich hier wohl nichts zu sagen -, und dabei ist er auf die Kante fallen gelassen worden. Bei diesem Versuch, der eine Extrembelastung darstellt, hat der Behälter praktisch keine Schäden erlitten. Es sind nur ein paar Ecken eingebault worden. Aber die Integrität des Behälters ist in keiner Weise beeinträchtigt.

tigt worden. Ich kann es jetzt zwar nicht quantitativ belegen. Wenn man aber unterstellt, daß die Bahnzüge mit 80 km/h fahren und daß solche idealen unnachgiebigen Fundamente, Platten oder Widerstände in der Realität - vielleicht mögen sie an einer Stelle vorhanden sein; das weiß ich aber nicht - nicht vorhanden sind, dann kommen wir zu der Vermutung, daß sich an der Integrität nichts Wesentliches ändert, so daß das, was ich zu den Freisetzungsteilen vorher sagte, auch für diese Bedingung gelten müßte.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Sie sagten, aus 9 m Höhe. Welcher Geschwindigkeit entspricht das?

Dr. Wehmeier (GB):

9 m Höhe, Herr Verhandlungsleiter, entsprechen einer Geschwindigkeit von 48 oder 50 km/h. Aber wie gesagt, auf eine unnachgiebige Platte und auf die Kante des Behälters.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Danke. - Herr Dr. Schober wünscht kurz dazu das Wort.

Dr. Schober (GB):

Noch eine Nachfrage an Herrn Wehmeier: Wir sprachen ja über die Freisetzungsteile bei zementierten Abfällen. Der Verhandlungsleiter hat zusammengefaßt, 8 % und 200-l-Fässer, und Sie haben 5×10^{-4} % gesagt. Dazwischen ist eine gewaltige Differenz. Für mich stellt sich die Frage: War das die Überlegung aus dem Betrieb heraus? Gibt es noch weitere Annahmen dazu, daß das Brandinventar auslegungsgemäß begrenzt wird, so daß von daher die Branddauer und die Brandtemperatur eingeschränkt sind? Oder sollte diese Freisetzungsrate auch für Transportunfälle gelten? Das ist mir noch nicht ganz klar.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Wehmeier, zu den Randbedingungen Ihrer Betrachtungen!

Dr. Wehmeier (GB):

Herr Schober, das ist möglicherweise ein Versprecher von Ihnen gewesen. Ich habe nicht 5×10^{-4} % gesagt, sondern 5×10^{-4} Freisetzungsteile. Das sind 5×10^{-2} %.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Es ist ungefähr ein Faktor 100 weniger als das, was von Herrn Neumann dargestellt wurde.

Dr. Wehmeier (GB):

Das war wohl nur ein Versprecher. Im Plan sind 5×10^{-4} Freisetzungsteile angegeben. Ich sagte, daß wir für die Betrachtung von irgendeinem Cäsium-Inventar ausgehen. Dabei ist hier zunächst einmal nur der Bruchteil interessant. Das Inventar - das hat Herr

Lange eben schon diskutiert - lasse ich außen vor. Man mag sich streiten, ob die Annahmen der GÖK um den Faktor 1 000 oder 55 reduziert werden müssen. Das kann ich jetzt nicht im einzelnen nachvollziehen. Dies ist im Moment aber auch nicht das Thema. Es geht vielmehr um die Freisetzungsteile. Wir haben dabei unterstellt, daß sich dann, wenn man ein 200-l-Faß unter diesen Brandbedingungen mit einer bestimmten Wärmeeindringtiefe - das ist durch die Veröffentlichung belegt - aufheizen kann, ein Volumen von 16 l ergibt. Unter Tage ist das bei Bränden natürlich ganz anders. Dort gibt es ein enges Volumen, einen Hohlraum, wo sich ein Brandgeschehen abspielt. Auf Bahnstrecken oder überhaupt im Freien über Tage kann man wohl davon ausgehen, daß sich brennbare Stoffe - ich denke jetzt an Benzin oder etwas, was brennen kann - oberflächlich ausbreiten, also weglaufen, können. Wenn man konservativerweise unterstellt, daß genügend Brennstoff zur Verfügung steht, um die gleiche Wärmeeindringtiefe beim Container Typ V zu erreichen, kommt man auf die $0,3 \text{ m}^3$ aufgeheiztes Volumen des Containers, was ich eben schon erwähnte. Herr Neumann hat im Prinzip mit seinem Einwand recht, daß es nirgendwo reglementiert ist. Man muß sich aber auf die Praxis der Konditionierung besinnen. Dabei sieht man, daß in der Praxis die äußere Haut eines Containers mit inaktivem Beton gefüllt ist. Aus dem Grund bin ich zu der Einschätzung gekommen.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Gestatten Sie noch eine Nachfrage. Es kann auch daran liegen, daß ich etwas begriffsstutzig bin. Aber stimmen denn die Szenarien, die Sie bei der Störfallbetrachtung für die Anlage angenommen haben, mit den möglichen Szenarien, die sich beim alltäglichen Transport ergeben können, überein?

Dr. Wehmeier (GB):

Herr Verhandlungsleiter, das weiß ich natürlich nicht.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Das war aber das Problem.

Dr. Wehmeier (GB):

Lassen Sie mich dazu etwas sagen. Unter Tage gibt es ein engbegrenztes Hohlraumvolumen, also eine Strecke, wo sich ein Brand ereignen kann und wofür dieses Ereignis betrachtet wird. Dort gäbe es die gesamte Wärmefreisetzung in einem engen Volumen. Dabei haben wir unterstellt - und das muß man auch -, daß ein großer Teil der Wärmeenergie in den Behälter hineingeht. Wie diese Verhältnisse jetzt über Tage aussehen, z. B. bei Bahnverkehrsunfällen, das kann ich nicht beurteilen. Ich könnte zwar jetzt spekulieren. Aber dazu kann vielleicht die Bundesbahn oder Herr Lange Stellung nehmen.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Wehmeier, das müssen Sie auch nicht. Sie hatten nicht den Auftrag, das zu begutachten. Zu den anlagenbedingten Unfällen haben Sie jetzt etwas kundgetan. Wir haben festgestellt, daß es nicht ohne weiteres - zumindest ist das in Frage gestellt - auf die alltägliche Transportsituation auf den Strecken übertragbar ist. Dazu, so vermute ich, können Sie, Herr Dr. Lange, etwas sagen. Bitte!

Dr. Lange (GB):

Ich möchte auf das zurückkommen, was ich vorhin gesagt habe. Es sind Experimente an kleinen Proben gemacht worden, die aufgeheizt worden sind, so daß die Details der vorherigen mechanischen Belastung nicht ins Gewicht fallen. Man muß sich einfach fragen: Wie sind die Freisetzungsvorgänge? Die Proben sind so weit aufgeheizt worden, daß das ganze Wasser, auch das Kristallwasser, ausgetrieben worden ist. Aber die Freisetzung an Stoffen, wie z. B. Cäsium, mit denen der Zement dotiert worden ist, folgt dem Wasser nur bedingt, d. h. dort gibt es einen Abstreiffaktor, wie man es vom Destillieren her kennt, und dort gibt es eine Reduktion mindestens um den Faktor 1 000. Das ist experimentell erwiesen. Die Rechnung ist ganz einfach: 30 % Wasserfreisetzung sind 3×10^{-1} , nehmen Sie einen Abstreiffaktor von 1 000, dann sind Sie bei 3×10^{-4} . Wir reden hier von 5×10^{-4} .

Was für mich so schwer nachvollziehbar ist, ist, Herr Neumann, Sie haben die Literaturstelle in PSE gesehen. Dort wird doch ausgesagt, wie der Freisetzungsmechanismus ist. Es wird ganz klar gesagt: Wasserfreisetzung und ein gewisser Mitriß, der elementabhängig ist. Konservativ wird im allgemeinen aber gesagt, Plutonium ist genauso ungünstig wie Cäsium, obwohl die Realität anders ist. Sie müssen doch ein gutes Argument haben, wenn Sie in Ihren Analysen einfach mit dem Faktor 100 über den Wert gehen. Man müßte doch zumindest begründen, warum Sie die Argumentation in PSE verlassen und den Reduktionsfaktor von 1 000 oder mehr einfach ignorieren. Wir kommen damit wieder an den Punkt, den wir gestern diskutiert haben. Man kann es aus meiner Sicht nicht mehr als angemessen konservativ einstufen, wenn man einfach einen Faktor 100 draufschlägt, obwohl er naturwissenschaftlichen experimentellen Ergebnissen widerspricht. Darin sehe ich die Gefahr.

Es ist unglücklich, wenn Sie nicht an die Literatur herankommen. Ich kann es nicht genau verstehen. Denn wir haben dieses Problem nicht. Das beeinflusst aber ganz erheblich die Ergebnisse. - Vielen Dank.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Schönen Dank, Herr Lange. - Es ist ein interessanter Punkt. Ich finde es schade - Herr Neumann, das muß ich Ihnen sagen -, daß Sie das nicht am Anfang gebracht haben. Das ist eigentlich die Kernfrage des

Ganzen. Dazu brauchen Sie jetzt nicht Stellung zu nehmen. Bitte!

Neumann (EW-SZ):

Zu der letzten Bemerkung: Für uns ist der bestimmungsgemäße Transport sicherlich genauso wichtig. Wir haben darüber schon diskutiert. Dabei war recht eindeutig - auch wenn es nur eine Hilfskonstruktion ist, wenn man die Strahlenschutzverordnung heranzieht -, daß Grenzwerte durchaus überschritten werden können. Von daher ist nicht nur die Freisetzung das Problem.

Ich will abschließend sagen, um die Zeit nicht zu sehr zu überziehen: Ich wäre daran interessiert, wenn Sie uns die Literatur zur Verfügung stellen würden - das wäre der einfachste Weg - und wenn wir dann die Gelegenheit bekommen, noch einmal zusammen darüber zu diskutieren.

Ich kann hier nur sagen: Wir müssen von den Randbedingungen ausgehen, die nun einmal gegeben sind. Das ist zum einen das, was im Plan steht.

(Beifall von Chalupnik (EW))

Das heißt, ich muß das berücksichtigen, was beantragt ist, und nicht das, was möglicherweise im Moment an Praxis passiert, weil sich diese Praxis natürlich verändern kann. Darüber hinaus halten wir es für sinnvoll, konservative Annahmen einzuführen.

Die Freisetzungsraten, die wir angenommen haben, liegt unter der Freisetzungsraten, wenn ich es jetzt richtig sehe, die in PSE genannt wurde - wenn auch nicht viel. Insgesamt habe ich gestern schon darauf hingewiesen, daß das Problem eben die gesamte Berechnung ist. Man kann an vielen einzelnen Parametern Veränderungen vornehmen, so daß die Bandbreite des Endergebnisses, nämlich daß Störfallgrenzwerte überschritten werden können, dennoch aus unserer Sicht aufrechterhalten bleibt. - Danke.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Das heißt, der wissenschaftliche Austausch und die Diskussion gehen weiter. Das ist gut so; das kann nicht schaden. Es kann niemand behaupten, er habe diesbezüglich den Stein der Weisen gefunden. Die Wissenschaft läuft über Austausch. Das ist so in Ordnung.

Die unterschiedlichen Standpunkte sind diesbezüglich im Protokoll aufgenommen. Eine Einigung wird es nicht geben. Das ist auch nicht Ziel des Erörterungstermins. Es genügt, wenn auf höchstmöglichem fachlichen Standpunkt die unterschiedlichen Aspekte und Widersprüchlichkeiten dargestellt sind. Von daher gehe ich jetzt davon aus, Herr Neumann, daß Sie quasi in Ihrer Funktion als Sachbeistand für verschiedene Kommunen alle diese Einwendungen zu den Transporten dargelegt haben.

Wir gehen sofort zu den Einwendungen des DGB über. Ich bedanke mich zunächst beim DGB, daß es

möglich war, Herrn Neumann heute morgen für gut eine Stunde vorzuziehen, um das abzuschließen.

Wenn Herr Volkmann seine Rechts- und Fach- oder Sachbeistände einführen möchte, erteile ich ihm das Wort. - Er möchte dies nicht. Herr Fischer möchte direkt das Wort. Herr Fischer mit dem Mikro Nr. 5 bitte!

Fischer (EW-DGB):

Ich muß eine Vorbemerkung machen, die vor allem deswegen wichtig ist, weil die Bank des Antragstellers heute unbesetzt ist. Sie ist zum zweiten deswegen notwendig, um das, was wir im Nachfolgenden diskutieren werden, in den richtigen Rahmen zu bekommen.

Ich muß auf die Diskussion zum Punkt Produkteigenschaften/Produktspezifikationen zurückgreifen. Wir haben dort festgestellt - ich denke, das ist an den verschiedensten Stellen wieder hochgekommen -, daß für einen beträchtlichen Teil der zur Einlagerung vorgesehenen Abfälle klar ist, daß sie in der wahrscheinlich vorliegenden Form nicht endlagerfähig sind, daß sie zum Teil in dieser Form nicht einmal entsprechend den hiesigen Vorschriften transportfähig werden.

Wir haben weiterhin festgestellt, daß die schon für den Transport notwendigen Behälter derzeit nicht vorhanden und nicht geprüft sind, daß hierfür noch die Entwicklung läuft und daß man insofern nur auf das Ergebnis gespannt sein kann; gespannt sein kann auch deswegen, weil zum Teil Probleme aus den Anforderungen an diese Behälter entstehen werden, wo es nicht so auf der Hand liegend ist, wie die Lösungen aussehen. Wäre das so, lägen diese Behälter längst vor. Das Ganze ist also ein bißchen - so hatte ich das damals, vielleicht nicht in dieser Schärfe, schon gesagt - der Versuch, ein vorhandenes Problem durch Ausblenden einer Lösung zuzuführen. Aus der Schärfe der Formulierung wird klar, daß das genau nicht geht.

Wir haben es also leider Gottes, was die Transporte betrifft, für einen nicht unbeträchtlichen Teil - und das betrifft in jedem Fall all das, was aus dem Ausland zurückkommt - mit einer Fiktion zu tun, von der wir nicht wissen, ob sie denn realisierbar und in welcher Form sie realisierbar sein wird. Herr Neumann hat gerade schon angesprochen: Es sind Behälter gefordert, von denen wir noch nicht einmal wissen, ob sie rund oder eckig sind.

Wenn wir uns also im folgenden auf diese Fiktion, die sich aus den Annahmebedingungen ergibt, einlassen - und das möchte ich sehr deutlich sagen -, bedeutet das genau nicht, daß wir diese Fiktion als Realität akzeptieren. Das sollte sich jeder hier im Saal klarmachen und sollte für sich selber entscheiden, was er denn mit dieser Fiktion macht.

Aber lassen wir uns einmal darauf ein. Der Punkt, um den es heute für den DGB in erster Linie geht, ist die Belastung des Transportpersonals. Die Belastung des Personals im Schacht und auf der Anlage selber ist ja bereits behandelt worden. Der erste Punkt, der dabei zu klären ist, ist natürlich: Was wird eigentlich transpor-

tiert? Wie sehen die Bedingungen aus? Zu welchen Konsequenzen für die mögliche Belastung des Personals führt das? Ich möchte nicht den Punkt Produkteigenschaften noch einmal aufrollen. Das wird mir auch mangels Antragsteller nicht ganz möglich sein.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Nur ganz kurz, Herr Fischer: So ist es. Den haben wir breit diskutiert. Das wissen Sie.

(Fischer (EW-DGB): Das weiß ich!)

Transportfähigkeit ist eine andere Frage. Bei Behältern haben wir Lastannahmen auch schon diskutiert. Aber wir haben das Bundesamt für Strahlenschutz auf der anderen Seite sitzen. Herr Dr. Collin ist meines Wissens auch für Transportbehälterzulassung zuständig. Von daher haben wir fachlichen Austausch.

Fischer (EW-DGB):

Das will ich hoffen.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Bitte fahren Sie fort!

Fischer (EW-DGB):

Schaut man sich die Annahmebedingungen an, ergeben sich für die Strahlenbelastung des Personals einige wesentliche Daten. Zunächst einmal: Die maximale Ortsdosisleistung an der Oberfläche der Behälter ist normiert zu 10 mSv pro Stunde; im Mittel sollen es 2 mSv pro Stunde sein. Für die Leute, die wie ich noch im Hinterkopf mit Rem und Millirem rechnen, sind das 1 Rem bzw. 200 Millirem.

Weiterhin ist normiert, daß bei Rundbehältern in einem Meter Entfernung und bei quaderförmigen Behältern in zwei Meter Entfernung maximal 0,1 mSv pro Stunde gemessen werden dürfen. Dies gilt jeweils im Abstand vom Gebinde. Ich gehe davon aus, daß zu dem Gebinde jeweils auch die Transportverpackung gehört.

Die erste Frage, die sich dem Naturwissenschaftler stellt, wenn von Maximal- und Mittelwerten die Rede ist, lautet: Wie kommt diese Mittelwertbildung zustande? Denn gehen wir einmal davon aus, die gesamte Behälteroberfläche würde flächendeckend vermessen, und betrachten wir einen zugegebenermaßen nicht ganz realistischen - wir sind ja eh ein Stück im Bereich der Fiktion - Extremfall. Entspricht ein Behälter, bei dem 20 Prozent der Oberfläche mit 10 mSv pro Stunde strahlen - und die restliche Oberfläche überhaupt nicht - diesen Annahmebedingungen? Herr Collin schüttelt den Kopf. Er entspricht ihnen nicht. Warum nicht?

(Dr. Collin (GB) meldet sich zu Wort)

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Fischer, führen Sie ihren Gedanken noch zu Ende. Dann erteile ich Herrn Dr. Collin das Wort. Sie waren

bei den Werten der Gefahren stehengeblieben: Wie wird ein Mittelwert über die Oberfläche ermittelt?

Fischer (EW-DGB):

Okay. - Entscheidend wird das natürlich an der Stelle, wenn ich davon ausgehen muß - - Ich würde nicht in jedem Fall von komplett homogenen Behältern ausgehen; zumal dann nicht, wenn Innenbehälter oder einzelne Packungen dort verfestigt werden sollen. Dann spielt es natürlich eine Rolle, in welchem Bereich diese Maxima auftreten und welchen Umfang sie etwa umfassen werden. Das ist der Kern und der Zielpunkt meiner Frage. Deswegen, denke ich, ist es sinnvoll, an dieser Stelle darzustellen, wie diese Mittelwertbildung vor sich geht, damit man das abschätzen kann.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Dr. Collin vom Bundesamt für Strahlenschutz!

Dr. Collin (GB):

Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Wir reden jetzt über Transportvorschriften, und zwar nur über Transportvorschriften, wenn ich das richtig verstehe. Und da heißt es immer "any point" im Englischen oder im Deutschen: An keinem Punkt darf das überschritten werden. Das heißt, Mittelwerte spielen überhaupt keine Rolle beim Transport. An keinem Punkt der Oberfläche und an keinem Punkt in einem Meter Abstand und an keinem Punkt in zwei Meter Abstand vom Fahrzeug dürfen diese Werte überschritten werden.

Ich will Ihnen einmal ein Beispiel nennen. Wenn Sie einen Transportbehälter haben, der eine Außenfläche von zwei mal fünf Meter hat, und davon ausgehen, der dürfte aufgrund der Verkehrsvorschriften eine Oberflächendosisleistung von 10 mSv pro Stunde haben, dann ist das nicht möglich, weil zum gleichen Zeitpunkt der Wert von 0,1 mSv pro Stunde in zwei Meter Abstand eingehalten werden muß. Damit reduziert sich die zulässige Oberflächendosisleistung eines solchen Behälters auf 0,44 mSv pro Stunde.

Es ist also überhaupt nicht möglich, einen solchen Behälter zu transportieren, und es ist nach den Vorschriften der GGVE absolut verboten.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Schönen Dank für die Auskunft, Herr Collin. Wir werden uns einmal privat über die Einlagerungsbedingungen des Castorbehälters unterhalten. Damit haben wir ein bißchen Probleme gehabt. Aber das gehört hier nicht ins Verfahren.

Herr Fischer, bitte!

Fischer (EW-DGB):

Daraus ergibt sich natürlich die Frage: Wieso kommt dann eine Antragstellerin dazu, Annahmebedingungen zu machen, die ihr wesentlich mehr erlauben?

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Collin, Fehlinterpretation oder nicht? - Gut. Dann müssen wir den Antragsteller um Auskunft bitten. Frau Keienburg!

Frau Keienburg (AS):

Herr Vorsitzender, wir haben in den vergangenen Tagen zu allen aus unserer Sicht relevanten Punkten Stellung genommen. Dem haben wir an dieser Stelle nichts hinzuzufügen. - Vielen Dank.

(Zuruf von Fischer (EW-DGB))

stellv. VL Dr. Biedermann:

Ja gut, man kann hier leider nichts erzwingen. Was der Antragsteller sich dabei gedacht haben kann, vermag ich auch nicht nachzuvollziehen.

Herr Dr. Schober ist der Spezialist bei uns im Hause; vielleicht kann er es nachvollziehen. Herr Dr. Schober, bitte!

Dr. Schober (GB):

Danke schön. - Die Schlußfolgerung kann dann nur lauten, wenn die verkehrsrechtlichen Vorschriften dieses nicht zulassen, das heißt, hier dieser Wert als Maximalwert an der Oberfläche und nicht als Durchschnittswert aufzufassen ist, daß dann, wenn derartige Behälter mit einem solchen Durchschnittswert in der Anlage gehandhabt werden dürfen, mit einem entsprechenden Overpack für die Beförderung versehen werden müßten; denn die Handhabung würde dann ja insgesamt höhere Werte, das heißt an einzelnen Stellen des Behälters - nicht im Mittel, aber an einzelnen Stellen -, beinhalten. Aber es wäre denkbar, sie für die Beförderung, um den verkehrsrechtlichen Vorschriften zu genügen, mit einem Overpack zu versehen. Das wäre die technisch denkbare Möglichkeit. - Danke.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Dr. Collin, sehen Sie das genauso?

Dr. Collin (GB):

Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Ich glaube, wir müssen eines beachten. Es gibt auch eine Vorschrift, daß das unabgeschirmte Material, sofern es nicht in unfallsicheren Verpackungen befördert wird, in einer Entfernung von drei Meter den Wert von 1 mSv pro Stunde nicht überschreiten darf. Wenn Sie das berücksichtigen, ist es absolut unmöglich, daß Ihnen jemals ein Container mit einem Wert von 10 mSv pro Stunde unter die Hände kommt. Das ist absolut ausgeschlossen.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Gleim, bitte!

Gleim (EW-DGB):

Ich bitte doch aber festzuhalten, daß im Planfeststellungsbeschuß abschließend und vollständig die Bewäl-

tigung des hier vorliegenden Problems, nämlich Oberflächenbelastung von Gebinden, zu regeln und festzusetzen ist. Daß etwas aufgrund von anderen Rechtsvorschriften unmöglich sei - Klammer auf: welche der Disposition des Gesetzgebers unterliegen mögen; Klammer zu -, entbindet die Planfeststellungsbehörde in keinem Punkt von ihrer Verantwortung für den Betrieb dieses Lagers, für den sie verantwortlich ist, in sich konsistente konservative und den *worst case* berücksichtigende Festlegungen zu treffen.

Von daher kann die Diskussion, die wir hier begonnen haben, für uns noch nicht erledigt sein, sondern die Frage bleibt im Raum. Das ist beantragt worden, und Sie dürfen uns nicht vorwerfen, daß das, was beantragt worden ist, unmöglich sei. Wir können die Motive der Antragstellerin nicht ergründen. Das ist nicht unsere Aufgabe.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Ich habe Ihnen nichts vorgeworfen. Was die Transportfrage anbelangt, sind die Rechtspositionen ausgetauscht worden. Dafür gibt es Weisungslagen. Was allerdings den Umgang auf dem Gelände mit diesen Behältern anbelangt: Dafür gelten diese Werte auch, sind genauso zu Rate zu ziehen. Da ist die Lage eindeutig; da kann ich Ihnen zustimmen.

Ich sehe, auf der Antragstellerseite hat sich die Teilnahme um hundert Prozent gesteigert - das ist eine relative Angabe -, und zwar mit Fachkompetenz: Herr Dr. Brennecke. Vielleicht kann er kurz Auskunft geben. Herr Fischer, stellen Sie bitte Ihre Frage noch einmal!

Fischer (EW-DGB):

Die Frage erhob sich, wieso es zu dieser Differenz zwischen den vorläufigen Annahmebedingungen Ihres Hauses mit einer maximalen Oberflächendosisleistung an der Behälteroberfläche von 10 mSv pro Stunde kommt - im Gegensatz zu den Transportvorschriften, die maximal 2 mSv pro Stunde an der Oberfläche vorsehen.

(Dr. Collin (GB): Das ist nicht wahr! Das habe ich nicht gesagt! Nein, nein!)

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Collin, bitte präzisieren Sie es. Ich möchte aber betonen, daß Sie diese Frage nicht beantworten konnten, sondern Sie haben dem Antragsteller auf der anderen Seite den Ball zugeworfen. Die Köpfe sind sofort geschwenkt worden. Die andere Seite ist gefragt. Bitte, zunächst Sie noch einmal.

Dr. Collin (GB):

Ich habe folgende Ausführungen gemacht. Es gibt die Beschränkungen von 10 mSv pro Stunde für Gebinde, die unter ausschließlicher Verwendung befördert werden. Es gibt den Grenzwert von 2 mSv pro Stunde für Gebinde, die nicht unter ausschließlicher Verwendung

befördert werden. Aber unabhängig davon, ob unter ausschließlicher Verwendung mit den 10 mSv pro Stunde oder unter der nicht ausschließlichen Verwendung mit den 2 mSv pro Stunde muß für jeden Transport die Begrenzung von 0,1 mSv pro Stunde im Abstand von zwei Metern vom Fahrzeug eingehalten werden. Wenn ich einen so großen Container habe, ist die Außenfläche des Containers mit der fiktiven Außenfläche des Fahrzeuges identisch.

Wenn Sie nachrechnen - eine Fläche von zwei mal fünf Meter entspricht solch einem großen Container -, kommen Sie, wenn Sie rückwärts rechnen, von 0,1 mSv pro Stunde zu dem Wert von 0,44 mSv pro Stunde an der Oberfläche des Behälters. Ihre Frage lautete, inwieweit diese Angabe von den 10 mSv pro Stunde mit den verkehrsrechtlichen Vorschriften kompatibel ist.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Fischer, bitte präzisieren Sie es!

Fischer (EW-DGB):

Nur zur Klarstellung. Mir ist auch sehr klar, daß ich, wenn ich davon ausgehen wollte, daß die gesamte Container-Wand, so wie Sie es eben dargestellt haben, mit 10 mSv strahlen würde, den Grenzwert in zwei Meter Entfernung nicht einhalten kann. Der Punkt ist nur der: Wenn wir Schwankungen an der Behälterwandung zulassen, sind natürlich die interessanten Stellen dort, wo die Maximalwerte sind. Wenn wir uns in dem Bereich bewegen - und ich denke, es wird sehr schnell einsichtig sein, warum mich dieser Bereich unterhalb zwei Meter interessiert -, greift die Begrenzung bei zwei Metern halt nicht in der Schärfe, wie wenn ich jenseits von zwei Metern bin.

Von daher bleibt meine Frage einfach so stehen, wie ich sie gestellt habe. Ich möchte wissen, warum die Antragstellerin zu diesen erheblich höheren Werten kommt und ob sie dabei bleiben will. Ich gehe davon aus, daß sie ihre Annahmebedingungen nicht ändern möchte. Dann muß man daraus für die weiteren Betrachtungen die Konsequenzen ziehen.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Dr. Brennecke, wie ist es?

Dr. Brennecke (AS):

In den vorläufigen Endlagerungsbedingungen sind diejenigen Anforderungen zusammengefaßt, die aus unseren sicherheitsanalytischen Überlegungen zur Planung der Anlage kommen. Zusätzlich müssen aber weitere Vorschriften, so zum Beispiel aus der Beförderungsverordnung, auch eingehalten werden. Dies haben wir in den vorläufigen Endlagerungsbedingungen ebenfalls festgeschrieben.

Insofern sehe ich keinen Widerspruch. Die jeweils restriktivste Anforderung ist einzuhalten. - Danke.

amt. VL Dr. Schober:

Herr Fischer, wollen Sie dazu noch etwas ausführen?

Fischer (EW-DGB):

Ja, dazu möchte ich gern noch etwas ausführen. - Das bedeutet auf gut deutsch, daß die 10 mSv pro Stunde seitens der Antragstellerin aufrechterhalten werden. Wir hatten uns gerade mit Herrn Collin darüber geeinigt, daß das im Maximum bei Beförderung unter ausschließlicher Verwendung - und die wird ja weitgehend vorliegen - zulässig ist.

Eine zweite Frage, die sich natürlich damit auch wieder ergibt: Wenn die Behälteroberfläche vermessen wird, wird man ja unter Umständen feststellen, hier sind Bereiche, die an das Maximum herankommen. Wird vor die Orientierung des Behälters auf dem Waggon beispielsweise eine Konsequenz daraus gezogen? Oder wird er einfach so draufgestellt wie jeder andere auch?

amt. VL Dr. Schober:

Die Frage ist: Wer kann im Augenblick darauf eine Antwort geben? Der Antragsteller sicher nicht.

Fischer (EW-DGB):

Nein, die Antwort erwarte ich auch nicht vom Antragsteller. Ich vermute, daß am ehesten Herr Schmidt etwas dazu sagen kann.

amt. VL Dr. Schober:

Herr Schmidt!

Dr. Schmidt (DB):

Ich muß ehrlich sagen, daß ich den Inhalt Ihrer Frage nicht richtig verstanden habe. Natürlich wird dieser Behälter auf den Wagen gestellt wie jeder andere Behälter auch. Aber es müssen die Grenzwerte eingehalten werden. Wenn sie nicht eingehalten werden, kann er nicht befördert werden.

amt. VL Dr. Schober:

Herr Fischer!

Fischer (EW-DGB):

Mir ging es nicht darum, ob die Grenzwerte eingehalten werden oder nicht. Ich gehe davon aus, daß diese Grenzwerte eingehalten werden. Der mich interessierende Punkt ist nur - und das können Sie sich ja leicht vorstellen -: Solch ein Waggon ist erheblich höher als der Mensch, der daneben steht. Das heißt, der Mensch, der daneben steht, wird zu dem unteren Teil des Behälters einen erheblich geringeren Abstand als zum oberen Teil haben.

Das bedeutet natürlich auch, daß das Strahlungsfeld, das vom unteren Teil des Behälters ausgesandt wird, für die betroffenen Beschäftigten entscheidender ist als das, was nach oben abgestrahlt wird. Denn das, was nach oben abgestrahlt wird, kann nur über Skyshi-

ne-Effekte die Betroffenen erreichen. Deswegen halte ich die Mittelwertbildung aus diesem Blickwinkel schon für nicht unwesentlich und die Frage, ob Behälter entsprechend orientiert werden, wenn das möglich ist, aus der Sicht der betroffenen Beschäftigten für nicht uninteressant.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Schmidt hatte sich gemeldet.

Dr. Schmidt (DB):

Sie stellen jetzt präzise die Frage nach dem betrieblichen Strahlenschutz. Habe ich das richtig verstanden? Da Sie die Frage für mich noch nicht ganz eindeutig formuliert haben, darf ich zuvor allgemein sagen: Wir fahren schon heute 98 Prozent der Aktivität, die überhaupt transportiert wird, auf der Schiene ab. Deswegen ist der betriebliche Strahlenschutz, wenn Konrad eröffnet werden wird, für uns nichts Neues, über das wir jetzt nachdenken müßten, sondern das ist unsere tägliche Praxis.

Ich darf Ihnen sagen: Erstens. Wir beabsichtigen nicht, im Rahmen des Transportes strahlenexponierte Personen herzustellen oder unsere Mitarbeiter zu strahlenexponierten Personen zu machen.

Zweitens ist es unser Anliegen, als maximale Obergrenze die Werte zu nehmen, die in der allgemeinen Bevölkerung als maximale Obergrenze angesehen werden. Ich möchte hier ganz deutlich sagen: 1 mSv pro Jahr. Sollte diese Grenze durch theoretische Abschätzungen erreicht werden, werden wir uns darum bemühen, daß zusätzliche Maßnahmen nach § 28 StrlSchV zur Minimierung der Strahlenbelastung herangezogen werden. Das ist unser Konzept für den Transport radioaktiver Stoffe - und das nicht erst für Konrad, sondern schon seit gestern.

(Beifall bei den Einwendern)

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Dr. Collin, Sie wünschen das Wort. Bitte!

Dr. Collin (GB):

Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Ich glaube, wir müssen einfach folgendes beachten. Wir haben in den vergangenen Tagen hier bereits über das ALARA-Prinzip und über das Minimierungsgebot gesprochen. Wir haben eindeutig festgestellt: In der Strahlenschutzverordnung steht, das Minimierungsgebot ist grundsätzlich bei der Beförderung radioaktiver Stoffe einzuhalten, und in den internationalen Vorschriften, die Basis für die Gefahrgutvorschriften sind, ist das ALARA-Prinzip festgehalten, das heißt so niedrig wie möglich.

Es ist die Verpflichtung des Absenders, wenn er zum Beispiel drei Versandstücke hat, die auf einem Eisenbahnwagen befördert werden sollen, daß er diese Versandstücke so anordnet, daß die Dosisleistung an der Oberfläche des Fahrzeuges so gering wie möglich

ist. Er ist also von der gesamten Basisphilosophie her nicht berechtigt, diese Versandstücke in eine äußere Ecke des Eisenbahnwagens zu stellen und den anderen Wagen leerzulassen. Andererseits ist es so: Wenn Sie einen großen Container befördern, haben Sie nur eine Möglichkeit, diesen Container auf dem Eisenbahnwagen zu befördern. Sie haben keine weiteren Möglichkeiten, soweit mir bekannt ist. - Danke schön.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Schönen Dank. - Herr Fischer!

Fischer (EW-DGB):

Ja, das klärt die Sache soweit, daß man sagen kann: Die Container werden in ihrer vorgesehenen Orientierung in jedem Fall darauf stehen. Das heißt, man muß die ungleiche Ortsdosisleistung an der Oberfläche für die nachfolgenden Betrachtungen berücksichtigen.

Ein zweiter Punkt aus den vorläufigen Annahmebedingungen ist mir aufgefallen, der unter dem Gesichtspunkt der möglichen Kontamination von Beschäftigten zu diskutieren ist. Es heißt dort, daß Behälter weitgehend ohne Überdruck abgeliefert werden sollen.

Ich bin im Hauptberuf Dozent an einer Fachhochschule und versuche dort, Studenten in den ersten paar Semestern mit dem Praktikum beizubringen, was klare naturwissenschaftliche Begriffe sind. Ich hätte gern, da ich derartige Formulierungen meinen Studenten mit schöner Regelmäßigkeit rot anstreiche, von der Antragstellerin eine Auskunft, was "weitgehend ohne Überdruck" heißen mag.

Um klarzumachen, warum das nicht unwichtig ist: Die Ablieferung von Behältern ohne Überdruck hat ja unter anderem den Sinn, sicherzustellen, daß es auf dem Transport nicht zu Beschädigungen der Behälter durch den Überdruck kommen kann. Bei diesen Beschädigungen könnte ja radioaktives Material nach außen freigesetzt werden.

Deswegen interessiert es mich schon, was "weitgehend ohne Überdruck" bedeutet, ob es irgendeinen Grenzwert gibt oder ob das nur eine - ich sage es einmal drastisch - schöne Formulierung zur Beruhigung der Öffentlichkeit ist.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Ich nehme an, Sie fragen nach einer Quantifizierung dieser Aussage.

(Fischer (EW-DGB): Richtig!)

Sie hängt auch von dem äußeren Luftdruck ab. Das ist nicht ganz ohne, wenn Sie Thermodynamik betreiben.

Ich kann nur soviel sagen: Das ist unter Punkt 2 schon diskutiert worden. Ob diese Frage konkret auftauchte, entzieht sich nach 62 Verhandlungstagen meinem Erinnerungsvermögen. Nachdem nun auf Antragstellerseite von der maximalen Anwesenheit wieder der Anteil um 50 Prozent zurückging - das ist wieder eine relative Angabe -, gestatte ich mir dennoch diese Frage

mit der Bitte um Auskunft, falls möglich. Frau Keienburg!

Frau Keienburg (AS):

Herr Vorsitzender, wir teilen Ihre Auffassung, daß diese Fragestellung unter TOP 2 bereits diskutiert worden ist. Sie gehört nicht mehr unter diesen Tagesordnungspunkt. Wir werden daher an dieser Stelle keine weiteren Ausführungen dazu machen. - Vielen Dank.

stellv. VL Dr. Biedermann:

The same procedure. - Herr Dr. Collin, Sie wissen es auch nicht? - Dann können wir nur hoffen, daß Herr Brennecke irgendwann wieder auftaucht und daß er Auskunft gibt. Ansonsten kann ich nicht weiterhelfen. Tut mir leid.

Fischer (EW-DGB):

Dann können wir nur mitnehmen, daß man mit dem worst case arbeiten muß, bzw. der Eindruck ist deutlich, daß man ein Hintertürchen braucht. - Herr Collin möchte noch etwas sagen. Ich will das nicht abwürgen.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Fischer, ich muß noch folgendes klarstellen: Alle diese Punkte - das sagte ich schon - betreffen die Annahmebedingungen für die Anlage. Was wir diskutieren müssen, ist: Wie sehen die Bedingungen des Transports aus? Natürlich kann bei der Übernahme an der Anlage keine Unstetigkeit hinsichtlich der Bedingungen stattfinden. Das ist schon in Ordnung, und das verstehe ich auch. - Herr Dr. Collin, für Transporte sind Sie zuständig. Von daher müssen Sie auch sagen können, was "wesentlich undicht" heißt. Bitte!

Dr. Collin (GB):

Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Auch hierzu kann ich nur wiederholen, was ich bereits im Laufe des Vormittags sagte. Unabhängig von den Annahmebedingungen für ein mögliches Endlager Konrad müssen die Transportvorschriften eingehalten werden. Dazu gibt es ganz klare Aussagen bezüglich druckführender Teile. Die Sachen müssen bei der Konstruktion der Versandstücke berücksichtigt werden. - Danke schön.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Gleim!

Gleim (EW-DGB):

Wenn sich alle wiederholen, dann will ich als geselliger Mensch mich anschließen. Ich wiederhole, daß in dem Planfeststellungsbeschluß nach jeder hier vertretenen Rechtsansicht für den Moment, wo ein Transport nach der meines Erachtens unzutreffenden Rechtsauffassung erst in den betrieblichen Bereich gerät, die Qualität und die Eigenschaften der Gebinde sicher und fest, also ohne die gleitende Verweisung auf irgendein sich än-

derdes Transportrecht im Zusammenhang mit der Problembewältigung, die dem Planfeststellungsverfahren aufgegeben ist, geklärt sein müssen. Solange inkonsistente Angaben von der Antragstellerin im Antrag enthalten sind, haben wir keine andere Position als diejenige, daß wir im Sinne einer worst-case-Betrachtung fortsetzen müssen. Dieses ist einerseits eine intellektuelle Notwendigkeit, weil wir mit dem Mut zur Lücke auf der Antragstellerseite umgehen müssen. Andererseits ist es deutsche Rechtstradition, so vorzugehen. In jedem immissionschutzrechtlichen und atomrechtlichen Verfahren ist von einer maximalen Ausschöpfung der Rechtsgestattung auszugehen, die, unterstellt, der Antrag werde so festgestellt, der Inhaberin der Gestattung so möglich ist.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Schönen Dank. Das nehmen wir so zur Kenntnis. - Herr Fischer!

Fischer (EW-DGB):

Der nächste Punkt, den ich auf meiner Liste stehen habe, ist die Frage: Wie sehen die Waggon aus, auf denen transportiert wird? Ich habe dem Gutachten der GRS entnommen, daß es Standardwaggon sein werden. Ist davon auszugehen, Herr Schmidt, daß das in Zukunft so bleiben wird, oder behalten Sie sich vor, entsprechend betrieblicher Erfordernisse andere Sachen einzuführen?

stellv. VL Dr. Biedermann:

Das ist schon öfter angesprochen worden. Bitte eine kurze Stellungnahme, Herr Dr. Schmidt!

Dr. Schmidt (DB):

Soweit mir bekannt ist, ist für den Transport einzig vorgeschrieben, daß die Gebinde trocken ankommen, d. h. es müssen gedeckte Wagen sein. Es werden die Wagen genommen, die sich für die Be- und Entladung am besten eignen. Dafür stehen entweder Wagen mit Schiebewänden oder Wagen, bei denen komplett das Dach weggeschoben werden kann, zur Verfügung. Wichtig ist nur, daß die Güter beim Transport vor den Witterungsbedingungen geschützt sind. Weitere Festlegungen sind meiner Kenntnis nach noch nicht getroffen worden.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Schönen Dank. - Herr Fischer!

Fischer (EW-DGB):

Okay. Das bedeutet, wenn man sich die Container, die in den vorläufigen Annahmebedingungen beschrieben sind, anschaut, wo minimale Kantenlängen von zwischen 1,6 und 2 m genannt sind, daß bei Wagenbreiten, die ich mit - über den Daumen - 2,80 bis 3 m ansetze, zwischen der Behälterwandung und der

Wagenaußenkante größenordnungsmäßig nach beiden Seiten etwas unter 50 cm bis etwa 1 m im Maximum sind.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Dr. Schmidt nickt mit dem Kopf.

Fischer (EW-DGB):

Damit ist natürlich der Bereich festgelegt, ab dem wir praktisch als Minimum Ortsdosisleistungen für die Beschäftigten berücksichtigen müssen. Ich habe für die nachfolgende Diskussion eine Folie vorbereitet, die man auflegen kann, damit man das nicht nur mit Zahlen machen muß.

stellv. VL Dr. Biedermann:

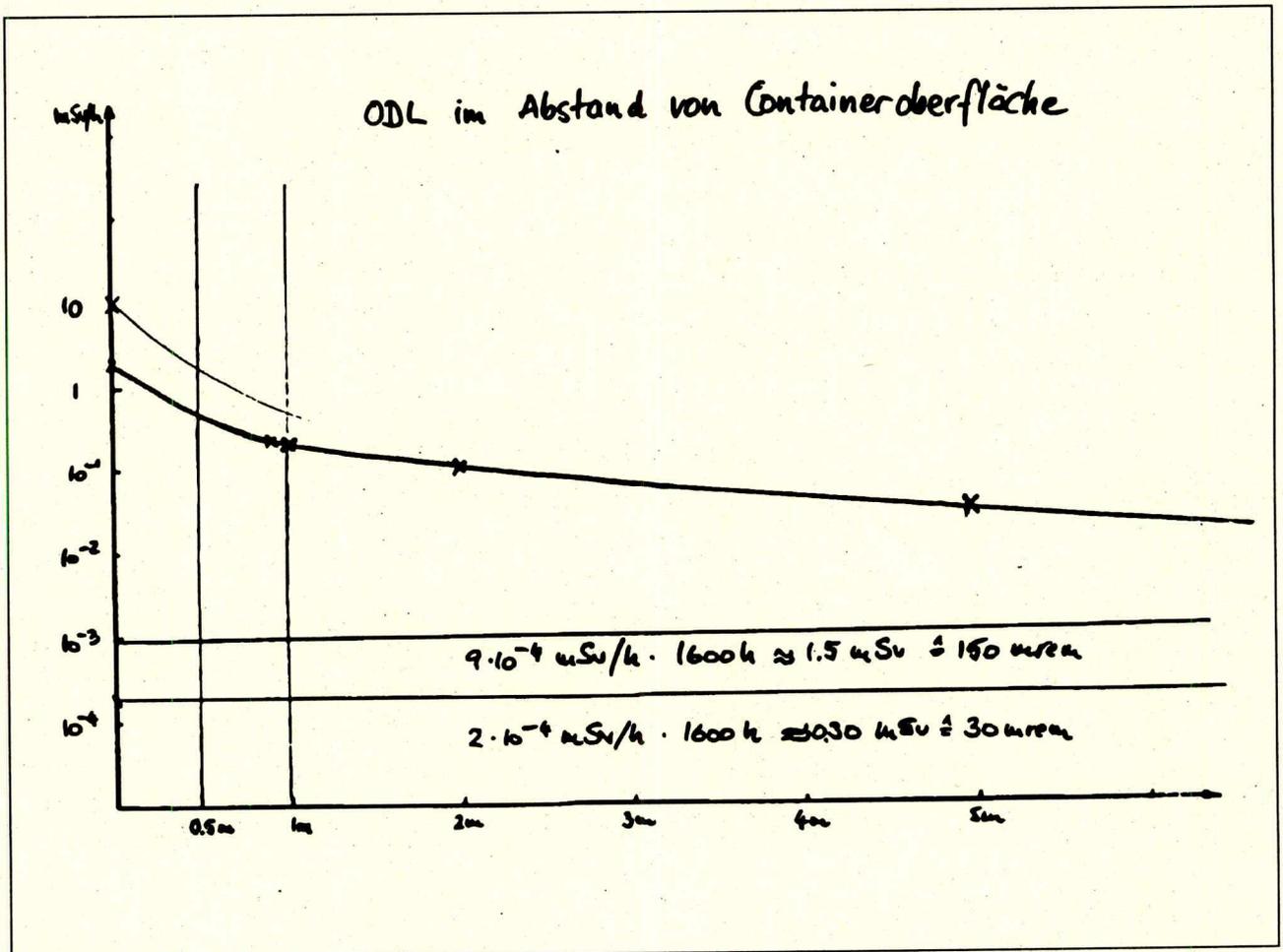
Sie haben zwei Möglichkeiten: Entweder Sie bleiben am Platz, und Herr Volkmann assistiert Ihnen, oder Sie machen es direkt. Herr Volkmann hat darin beste Erfahrungen.

Fischer (EW-DGB):

Dann mach' das mal. - Ich habe zwei senkrechte rote Striche eingezeichnet, die den Bereich von 50 cm bis 1 m Abstand von der Containerwandung bezeichnen. Des weiteren habe ich die Begrenzungen angenommen, die sich für die Ortsdosisleistung für Container in 2 m Entfernung ergeben. Für die Ordinate, also die y-Achse, sollte man noch sagen, daß sie logarithmisch skaliert ist. Deswegen darf man nicht davor erschrecken, daß das hinten so langsam abfällt. Die Skalierung geht also jeweils in Zehnerpotenzen. Ich habe das gemacht, damit man beide Bereiche überhaupt noch auf eine Folie bekommt. Sonst ist der eine Bereich sehr klein, so daß man fast nichts sieht, oder man sieht den hinteren Bereich nicht mehr.

Interessant ist für die Beschäftigten in erster Linie der Bereich unterhalb von 2 m. Wenn man sich das rein theoretisch anschaut, dann gibt es drei mögliche Entfernungsgesetze. Von einer punktförmigen Quelle aus würde ich ein Entfernungsgesetz mit eins durch r^3 haben, von einer Linienquelle etwa eins durch r^2 und von einer Flächenquelle etwa eins durch r . Das bedeutet, daß man, je nach dem, wie das Verhältnis aussieht, das man zwischen der Kontamination und dem jeweiligen Standort hat, durch diesen Bereich hindurchfährt. Deswegen ist in dem logarithmischen Plot keine Gerade herausgekommen, was herauskommen müßte, wenn man ein eindeutiges Entfernungsgesetz mit irgendeiner

wo durch Umrechnung auf 1 600 Arbeitsstunden, was ich angesetzt habe - ich gehe nicht davon aus, um es ganz klar zu sagen, daß jemand 1 600 Arbeitsstunden direkt am Container steht; aber einfach, damit man ein bißchen ein Gefühl dafür bekommt, was etwa, wiederum Pi mal Daumen, einem Arbeitsjahr entspricht -, durch die Zahl der Stunden dividiert, die in Frage kommenden Grenzwerte nach der Strahlenschutzverordnung, nämlich zum einen 1,5 mSv - das ist der obere Strich - und zum andern 0,3 mSv - das ist der untere Strich - - Sie sehen daran - deswegen habe ich die Striche gezeichnet -, daß man größenordnungsmäßig etwa im Bereich unterhalb von 2 m um



Potenz von r hätte.

Ist man nahe am Behälter, ist davon auszugehen, daß der Behälter eher als Flächenquelle denn als kleinere Quelle wirkt und daß man deswegen eher in Richtung auf ein Eins-durch- r -Gesetz steuert. Ich habe versucht, das dort entsprechend aufzutragen. Man mag sicherlich darüber streiten, wie gut mir das im einzelnen gelungen ist. Ich will an dieser Graphik auch nicht im einzelnen Faktoren von 1, 2 oder 3 diskutieren, sondern mir geht es eher um Zehnerpotenzen, deswegen die logarithmische Auftragung.

Sie sehen auf diesem Diagramm unten zwei waagerechte Striche, die ich an den Stellen eingetragen habe,

zwei oder mehr Größenordnungen von den dort herrschenden Ortsdosisleistungen nach unten abweicht. Das bedeutet, daß sich ein Arbeiter größenordnungsmäßig nicht länger als etwa ein Hundertstel der Arbeitsstundenzahl in entsprechenden Entfernungen von solchen Containern aufhalten darf.

Jetzt wird wahrscheinlich von Herrn Collin und von Herrn Schmidt der Einwand kommen: Aber diese Grenzwerte der Strahlenschutzverordnung gelten nicht für die Beschäftigten bei der Bundesbahn bei den Nukleartransporten. Deswegen hielte ich es für sinnvoll - auch wenn diese Diskussion vielleicht schon einmal gelaufen ist -, sie zumindest zusammenfassend noch

einmal zu führen. Ich würde darum bitten, das an dieser Stelle zu tun. Es hat keinen Sinn, das im nachhinein zu machen, nachdem ich meine Ausführungen weiterentwickelt habe.

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

Dr. Collin (GB):

Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Vom Grundsatz her ist dieses Bild sicherlich richtig gezeichnet. Dabei ist sicherlich eindeutig, daß eine Punktquelle ein Abstandsgesetz von eins durch r^2 hat. Ich stimme Herrn Fischer auch drin zu, daß man bei diesen großen Behältnissen mit einem Eins-durch-r-Verhalten rechnen muß. Das ist wohl letztlich auch in Ihre Berechnungen eingeflossen, so daß wir den ersten Teil sicherlich vergessen können.

Es ist sicherlich insoweit richtig gerechnet worden. Man kann die Annahme von 1 600 Stunden machen, und man kann sich auch auf den Wert von 0,3 mSv/a oder 1,5 mSv/a fixieren. In der Strahlenschutzverordnung steht aber auch drin, daß Personen ab 5 mSv/a als strahlenexponierte Personen gelten. Dazu möchte ich mit Einverständnis von Herrn Biedermann das Wort an Herrn Schmidt weitergeben, damit er sagen kann, welche Überlegungen bei der Bundesbahn diesbezüglich angestellt worden sind.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Schönen Dank. - Herr Dr. Schmidt von der Deutschen Bundesbahn, bitte!

Dr. Schmidt (DB):

Selbstverständlich haben wir auch Abschätzungen für den Fall gemacht, daß sämtliche Transporte die maximalen Dosisgrenzwerte in 2 m Entfernung vom Gebinde ausschöpfen. Daraus haben wir die sich für das Personal ergebende Dosis für ein Jahr ausgerechnet. Je nach dem, was Sie ansetzen - wenn man auch noch die Höhe der Personen neben dem Container berücksichtigt; er steht ja etwas tiefer und nicht zentral in der Mitte -, liegen die Abschätzungen zwischen 2 und 2,7 mSv/a.

Wir haben in diese Abschätzungen auch die Werte eingesetzt, wie Sie sie ansetzen. Wir haben aber etwas realistischer die tatsächlichen Arbeitszeiten unserer Mitarbeiter eingesetzt. Sie sind leider nicht so optimistisch, weil gerade im Rangierbereich aufgrund der Tätigkeit im Freien ein verhältnismäßig hoher Krankheitsstand vorliegt, der nicht durch die Transporte, sondern mehr durch mechanische Einwirkungen hervorgerufen wird.

Ich sagte Ihnen, daß diese Abschätzungen ohne Berücksichtigung irgendwelcher Strahlenschutzmaßnahmen und ohne Änderung der betrieblichen Organisation gemacht worden sind, wobei davon ausgegangen wurde, daß der Verloader keine

Strahlenschutzvorsorge trifft. Deswegen sind wir sehr optimistisch, daß wir den uns gesetzten Wert von 1 mSv/a leicht unterschreiten können.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Fischer, teilen Sie diesen Optimismus?

Fischer (EW-DGB):

Man muß dabei zwei Dinge berücksichtigen: Zum einen teile ich den Optimismus insofern nicht, als ich es nicht für sinnvoll halte, einen hohen Krankenstand - denn das ist es ja de facto - hineinzurechnen und ihn im Ergebnis der Strahlenbelastung aufscheinen zu lassen. Denn Sie müssen damit rechnen, daß Sie auch den Mitarbeiter schützen müssen, der genau diesen hohen Krankenstand nicht verursacht und der je nach Höhe des Krankenstandes auch des öfteren zur Handhabung von Nukleartransporten eingesetzt werden muß. Von daher halte ich es für ein bißchen optimistisch gedacht.

Der zweite Punkt ist: Wenn ich die Diskrepanz - 2 bis 2,7 mSv/a - sehe und den von Ihnen genannten Richtwert von 1 mSv/a nehme, den Sie sich selber gesetzt haben, dann ergibt das knapp den Faktor 3, und das ist fast schon eine halbe Zehnerpotenz. Wenn man sagen könnte, daß belastbare Abschätzungen in der Größenordnung des Zielwertes herauskämen, dann würde ich okay sagen. So kann ich das aber nicht tun.

Ich halte es ferner im Sinne von § 28 Abs. 3 - Minimierung im Sinne des ALARA-Prinzips - und in der Einschätzung, daß Dosisgrenzwerte in der Vergangenheit nicht die Tendenz hatten, zu steigen, sondern im Gegenteil eher die Tendenz hatten, zu sinken, für schwierig, sich darauf zurückzuziehen, den Bereich der beruflich Strahlenexposition zwingend erst dann einführen zu wollen, wenn die 5 mSv überschritten sind. Anzumerken sei noch, daß auch dieser Wert nur um den Faktor 2 - in diesem Fall allerdings nach oben - von Ihren Abschätzungen abweicht.

In einer solchen Situation ist aus Sicht der Beschäftigten sicherlich die einzig befriedigende Lösung, wenn der Arbeitgeber sicherstellt, daß sein Grenzwert eingehalten werden kann, und dies auch überprüft. Die zweite Lösung, die zwar nicht so schön, aber noch relativ sauber ist, ist, die Beschäftigten in den Bereich der beruflich Strahlenexponierten hineinzunehmen. Das hat natürlich Konsequenzen in mehrfacher Hinsicht. Das hat zum einen die Konsequenz, daß die Beschäftigten entsprechend gesundheitsüberwacht werden, was sicherlich nicht von Übel ist. Das hat zum zweiten sicherlich auch die Konsequenz, daß es den Beschäftigten, sollten Spätfolgen aus den radioaktiven Belastungen auftreten, leichter fällt, diese als Berufskrankheit anerkannt zu bekommen. Es hat natürlich auch Auswirkungen auf den Betrieb der Bundesbahn; das ist mir sehr klar. Denn in dem Moment, wo Sie beruflich Strahlenexponierte einführen, sind Kontrollbereiche etc. pp. einzurichten.

Aus der Sicht der Beschäftigten halte ich es für verheerend, wenn hier beruflich Strahlenexponierte minderen Rechts eingeführt werden bzw. solche Verhältnisse zementiert werden. Es ist zwar richtig, daß eine Grauzone in der Strahlenschutzverordnung zu finden ist. Aber ich halte es für fahrlässig, die Beschäftigten in diese Grauzone hineinzuverweisen.

Es kann aus der Sicht eines Sachbeistandes des DGB, wie schon gesagt, nur zwei saubere Lösungen geben: Entweder stellen die Deutsche Bundesbahn und die VPS, die in diesem Fall auch betroffen ist, auch wenn sie hier nicht auf der Bank sitzt, sicher, daß die Grenzwerte für die Bevölkerung eingehalten und diese Leute nicht mehr als irgend jemand sonst belastet werden, und dann sollte das auch entsprechend vorgeführt und nachgewiesen werden, oder sie gehen den Weg, beruflich Strahlenexponierte mit all den Konsequenzen einzuführen, die sich daraus ergeben.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Fischer, schönen Dank. - Die radiologischen Auswirkungen haben wir schon diskutiert. Ich will das nicht in Abrede stellen, was Sie gesagt haben. Das muß noch diskutiert werden. Herr Dr. Schober wird Ihnen aber zu der möglichen Entwicklung der Grenzwerte für beruflich strahlenexponierte Personen noch eine kurze Information geben. Herr Dr. Schober, bitte!

Dr. Schober (GB):

Das betrifft die Einstufung des Transportpersonals, die Sie konkret angesprochen haben, nämlich die Einstufung als strahlenexponiertes Personal. Es ist richtig gesagt worden, daß dieses mit allen Konsequenzen, einschließlich ärztlicher Untersuchung und Verfolgung der Umstände, erst ab 5 mSv erfolgt. Die Entwicklung ist, daß es im EG-Bereich bereits einen Vorschlag dazu gibt, zukünftig strahlenexponiertes Personal ab 1 mSv/a als solches einzustufen, von 1 bis 6 mSv gibt es eine Abstufung, und darüber ist die Abstufung so, wie wir sie schon heute in etwa kennen. Dieses soll also so vorgenommen werden. Ich kann mir es nicht anders vorstellen, als daß wir in unserem Bereich in ähnlicher Weise verfahren werden, so daß sich dann, wenn diese Abfälle hier tatsächlich einmal rollen sollten, die Frage der Einstufung auch bei einem niedrigen Wert erübrigt haben sollte. Das meine ich jedenfalls. - Danke.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Dann Herr Dr. Schmidt, weil Sie direkt angesprochen worden sind, bitte!

Dr. Schmidt (DB):

Ich darf kurz erwidern. Wir liegen in der Abschätzung der Stunden nicht soweit auseinander. Wir haben mit 1 500 Stunden gerechnet, Sie mit 1 600. Das ist wohl kein Streitfall.

Zu den beruflich strahlenexponierten Personen möchte ich meine grundsätzliche Auffassung sagen. Irgend jemanden zur strahlenexponierten Person zu machen, ersetzt auf keinen Fall einen vernünftigen Strahlenschutz. Das einzige, was damit passiert, ist, daß Sie höhere Grenzwerte auf die betreffende Person anwenden können. Dies sehe ich nicht im Sinne eines Strahlenschutzes. Sie tun so, als wäre es etwas ganz Besonderes, jemanden zur strahlenexponierten Person zu machen. Damit ist weder eine ärztliche Untersuchung noch das Tragen von Plaketten noch sonst irgend etwas in diesem Bereich mehr, sondern auf den Betreffenden wird nur ein höherer Grenzwert angerechnet. Und das kann doch nun wirklich nicht in Ihrem Sinne sein.

Die ärztliche Untersuchung haben unsere Mitarbeiter im Rangierdienst, weil sie im Betriebsdienst arbeiten, sowieso jährlich zu durchlaufen, da die betreffenden Personen betriebstauglich sein müssen.

Zu der ärztlichen Untersuchung hinsichtlich Strahlenbelastung: Wenn es sich um Größenordnungen von 1 oder 2 mSv/a handelt, dann - darin werden Sie mir sicherlich zustimmen -, sind das Bereiche, die sich heute leider noch den ärztlichen Untersuchungen entziehen. - Danke schön.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Fischer, Herr Dr. Schober möchte dazu noch Stellung nehmen. Aber zunächst Sie!

Fischer (EW-DGB):

Man sollte dabei noch zwei weitere Dinge berücksichtigen. Wenn wir uns anschauen, was im Durchschnitt die Strahlenbelastung beruflich strahlenexponierter Personen in Nuklearbetrieben beträgt, dann sind wir durchaus in derselben Größenordnung wie das, was hier für die Transportarbeiter bei der Bundesbahn und anderen Eisenbahnen abgeschätzt wird. Daran wird die Situation einfach noch deutlicher. In dem einen Fall sagt man: Das ist klar und unstrittig. In dem anderen Fall versucht man - Entschuldigung -, sich um diese Konsequenz zu drücken. Ich halte das nicht für verantwortlich.

Zum zweiten Punkt. Auch wenn Sie berufliche Strahlenexposition einführen, gilt immer noch das Strahlenminimierungsgebot. Und daran haben Sie sich auch dann zu halten. Sonst wäre im übrigen nicht zu erklären, weswegen der Durchschnitt in den bundesdeutschen Nuklearbetrieben unterhalb der 5 mSv liegt.

Dritter Punkt. Es macht schon einen Unterschied, wie ich meine, ob jemand mit amtlicher Überwachung - spricht: mit Dosimeter - arbeitet und insofern wenigstens grob abschätzen kann - ich will jetzt nicht über die durchaus bekannten Probleme der Dosimetrie diskutieren -, mit welcher Strahlenbelastung er beaufschlagt worden ist, oder ob das im Blindflug passiert.

Eine Konsequenz Ihrer Vorgehensweise ist nämlich die, daß Sie keine Chance haben festzustellen, ob es zu

Überschreitungen Ihrer Richtwerte oder gar zur Überschreitung irgendwelcher Grenzwerte gekommen ist. Das Mindeste, was hier zu fordern ist, ist, daß, bevor man den Bereich eindeutig herausnimmt - was ich nicht sehe, wie gesagt -, eindeutig experimentell der Nachweis geführt wird, daß das berechtigt ist und daß das nicht nur auf Abschätzungen gestützt wird.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Ich möchte sagen, dazu zunächst ganz kurz Herr Schober!

Dr. Schober (GB):

Ja, insofern, als Herr Fischer tatsächlich alle Aspekte angesprochen hat, zu denen ich in ähnlicher Weise Stellung genommen hätte. Ich möchte aber insofern ergänzen.

Ich sage es ungern, aber, Herr Schmidt, mich erschreckt, wie Sie Dinge hier abtun, die dieser Gesetzgeber - man kann darüber denken, wie man will: ob das ausreichend ist oder was man tun könnte - zum Schutz der Beschäftigten, der beruflich strahlenexponierte Personen eingeführt hat; mit allen unterschiedlichen Konsequenzen: welche ärztliche Untersuchung, welche Dosisaufzeichnung, welches Nachvollziehen dadurch erst möglich ist. Es tut mir wirklich leid, das so feststellen zu müssen.

(Beifall bei den Einwendern)

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Dr. Schmidt!

Dr. Schmidt (DB):

Ich möchte kurz darauf erwidern. - Erstens. Sie verkennen den Unterschied zwischen Umgang mit radioaktiven Stoffen und dem Transport radioaktiver Stoffe. Beim Transport sind die radioaktiven Stoffe in einer sicheren Umhüllung verschlossen, während sonst mit radioaktiven Stoffen umgegangen werden kann. Es gibt deutliche Unterschiede. Auch der Genehmigungs- und der Gesetzgeber macht ganz deutliche Unterschiede zwischen dem Umgang und dem Transport.

Zweitens. Ihre Meinung, die Sie, Herr Vorsitzender, gerade darlegten, bewegt sich, soweit meine Kenntnis reicht, außerhalb des gültigen Gesetzes. Dort gelten nämlich andere Regelungen. Sie sollten in der Strahlenschutzverordnung nachlesen, welche zusätzlichen Maßnahmen der Gesetzgeber für strahlenexponierte Personen fordert. Ich nehme an, Sie werden enttäuscht sein.

Deswegen kann ich nur noch einmal wiederholen: Die Leute zu strahlenexponierten Personen zu machen, ersetzt keinen vernünftigen Strahlenschutz, sondern es ist eine Augenwischerei nach außen, wenn Sie das fordern. Es ist mir doch lieber, ich treffe Maßnahmen, damit ich gar nicht erst in diesen Bereich komme. Das scheint mir doch das Vernünftige zu sein, als nach außen hin einfach zu sagen: Ich habe ja alles getan; es

sind strahlenexponierte Personen. Eine amtliche Kontrolle ist damit überhaupt nicht gegeben. Nein, sie muß zusätzlich angeordnet werden. Sie kann ich außerhalb des Bereiches, daß es strahlenexponierte Personen sind, machen.

So etwas tun wir. Wir machen eine ständige Betriebsüberwachung; wir machen ständige Personen- und Dosiskontrollen an allen Stellen, wo Gepäck- und Versandstücke aufgegeben werden. Wenn Sie meiner Meinung in diesem Punkte nicht soviel Glauben schenken, weil Sie meinen, ich sei in diesem Punkt befangen, dann sprechen Sie bitte mit der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands, die dazu einen sehr konträren Standpunkt einnimmt. Sie wird Ihnen bestätigen, daß es nirgendwo so einen ordentlich organisierten und dem Personal zugewandten Strahlenschutz gibt wie bei der Deutschen Bundesbahn.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Dr. Schmidt, unabhängig von den Inhalten muß ich klarstellen, daß von der Verhandlungsleitung keine Forderungen gestellt wurden. Herr Dr. Schober hat als unser sehr erfahrener Strahlenschutzexperte seine Meinung kundgetan. Die Forderungen sind von seiten des DGB gekommen.

Herr Gleim wollte das Wort. Bitte!

Gleim (EW-DGB):

Zunächst möchte ich klarstellen, Herr Dr. Schmidt, daß wir Ihnen nicht absprechen, daß Sie in echter Sorge um die Beschäftigten bei der Deutschen Bundesbahn versuchen, einen vernünftigen Strahlenschutz zu machen. Das vorab. Daß Sie hier so engagiert diskutieren - im Gegensatz zu manchen anderen Personen im Saal -, nehme ich sehr positiv zur Kenntnis. Wir versuchen, hier eine sachliche Diskussion zu führen. Das hat nichts damit zu tun, daß man den Gesprächspartnern das persönliche Engagement absprechen wollte.

Ich gebe Ihnen in der weiteren Schlußfolgerung recht, daß sehr wenig damit gewonnen ist, daß man eine bestimmte Gruppe von Beschäftigten zu beruflich Strahlenexponierten macht. Entscheidend ist nicht der Topf, sondern das Essen, das im Topf ist. Nur: Ohne Topf läuft es manchmal über die Tischkante, und dann hat keiner was davon. Das ist viel eher die Diskussion.

Was wir nur zu erreichen suchen, ist doch, daß die ganze konzentriert auf Konrad hinauslaufende Transportbewegung mit den Belastungen sowohl für die Umgebungsbevölkerung als vor allen Dingen auch für die Beschäftigten in diesem Verfahren in einer vernünftigen Weise dargestellt und behandelt wird. Dazu gehört erstens ein realistisches Szenario der Abfallströme. Das liegt nicht vor; es liegen Fiktionen vor. Dazu gehört zweitens, daß die Genehmigungsbehörde die Rechtslage richtig erkennt und sieht, daß sie - dazu werden wir später noch kommen - im Wege von Auflagen und Bestimmungen festzurren muß, wie das bestehende Risiko für die Beschäftigten in den Griff zu nehmen ist.

Das ist für mich die Kerndiskussion. Wenn man diese Vorinformationen hat, kann man anfangen, darüber zu reden: Welche Waggons sind geeignet; was kann man im Sinne der Minimierung tun; was kann man organisatorisch bei der Steuerung des Arbeitskräfteeinsatzes tun - und, und, und?

Im Augenblick können wir so nicht diskutieren, weil, wie gesagt, die Grundlagen der Sachverhaltsermittlung in diesem Verfahren einfach fälschlicherweise nicht vorgelegt worden sind.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Kurze Nachfrage, Herr Gleim. Wenn Sie von Genehmigungsbehörde bei Transporten reden, wen meinen Sie damit: die Planfeststellungsbehörde oder die Genehmigungsbehörde für Transporte? Das ist ein kleiner Unterschied.

Gleim (EW-DGB):

Es tut mir leid. Dadurch, daß im Verhältnis zu Atomkraftwerken Endlager eher der doch sehr seltene Fall sind, setzt sich bei einem älteren Herrn wie mir manchmal noch die alte Sprachregelung durch. Ich meine natürlich die Planfeststellungsbehörde. Ich wollte Sie nicht erniedrigen, indem ich Sie hier zu einer Genehmigungsbehörde stufe.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Nein, nein; Sie erniedrigen mich gar nicht - keine Sorge. Es gibt mehrere Genehmigungsbehörden. Es gibt auch Aufsichtsbehörden. Transportgenehmigungen sind wieder eine andere Sache. Das haben wir schon ausgiebig diskutiert. Es gibt unterschiedliche Genehmigungen mit unterschiedlicher Relevanz.

Herr Dr. Schmidt, möchten Sie sich noch dazu äußern?

Ansonsten kann ich aus meiner eigenen Erfahrung sagen: Ich selbst war im Laufe meines beruflichen Lebens auch schon mal strahlenexponierte Persönlichkeit. Es ist schon ein Unterschied, ob man einen Strahlenpaß hat und mit Dosimeter ausgestattet ist, wo jederzeit ein Nachweis über mögliche Dosen geführt werden kann, wo man eben dann speziell daraufhin gezielt ärztlich jährlich untersucht wird. Das ist schon ein Unterschied, als wenn das nicht der Fall ist.

Inwieweit die betrieblichen Gegebenheiten bei der Bundesbahn dies auffangen, ersetzen oder ergänzen, können Sie mir gern noch einmal schildern.

Herr Fischer, Sie haben das Wort!

Fischer (EW-DGB):

Aus unserer Sicht kann man diesen Punkt Belastung des Personals insoweit abschließen. Wir haben unsere Forderungen klargestellt. Wir haben auch klargestellt, daß wir diesen Bereich für einen zu regelnden halten. Ich möchte von daher aus meiner Sicht als Sachbeistand des DGB vorschlagen, diesen Punkt insoweit abzuschließen. Soweit ich informiert bin, werden erst

heute nachmittag einzelne Leute aus den Betrieben anwesend sein, nachdem sie nach der Arbeitszeit hier ein treffen können. Dann wird sicherlich das eine oder andere, was wir heute morgen diskutiert haben, noch einmal hochkommen, vielleicht das eine oder andere an verschiedenen Stellen plastischer werden, als ich das als trockener Wissenschaftler auf die Reihe kriege.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Ja. Wir haben bis zur Mittagspause, die wir üblicherweise gegen 13 Uhr zu beginnen gedenken, noch vierzig Minuten Zeit.

Herr Gleim!

Gleim (EW-DGB):

Dann darf ich meine Drohung wahr machen und jetzt vielleicht noch einige Ausführungen zur Rechtslage machen.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Nur noch eine kurze Frage: Herr Fischer, war es im wesentlichen das, was Sie als DGB hier vortragen wollten?

Fischer (EW-DGB):

Das war im wesentlichen das, was ich zur Belastung der Beschäftigten vorzutragen hatte, ja.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Was hätten Sie denn noch zu Transporten ganz allgemein zu sagen? Oder war es im wesentlichen das, was angekündigt war?

Fischer (EW-DGB):

Ich hatte nicht die Absicht, umfassend auf den Bereich der Transporte einzugehen, --

stellv. VL Dr. Biedermann:

Ach so!

Fischer (EW-DGB):

-- um schlicht und einfach Doppelungen, die sich notwendigerweise an vielen Stellen ergeben hätten, zu vermeiden.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Das ist in Ordnung und gut so.

Fischer (EW-DGB):

Ich halte es unter dem Gesichtspunkt nicht für vernünftig.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Ob eine Einwendung zehnmal oder nur einmal abgegeben ist, möchte ich hier betonen, ist egal; sie wird berücksichtigt.

Fischer (EW-DGB):

Aus genau diesem Grunde. - Der zweite Punkt: Es wäre - das ist aber eine Frage, über die ich mich selber noch gern mit meinen Kollegen absprechen möchte - unter Umständen ein weiterer Punkt zu Beschäftigten beizutragen, der sich allerdings nicht nur auf Transporte beziehen würde. Das sollten wir aber eher nach der Mittagspause machen - wenn überhaupt.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Das können Sie gern machen. Herr Gleim kann auch juristische Ausführungen machen. Er muß sich allerdings ab und zu anhören, daß diese schon ergiebig zwei Tage vorgenommen wurden. Das kann er bitte tun. Die Standpunkte sind ziemlich klar, aber bitte!

Gleim (EW-DGB):

Danke. - Ich will auch versuchen, Wiederholungen zu vermeiden. Das ist insoweit schwierig, als es um Diskussionen geht, an denen ich nicht teilgenommen habe. Soweit es um Diskussionen geht, an denen ich teilgenommen habe, bleibt es eine bewältigbare Aufgabe. Das erste gehört zu der Kategorie der nicht bewältigbaren Aufgaben.

Ich will also die Herleitung nicht noch einmal entwickeln, aus dem Grundsatz der Problembewältigung: umfassender Charakter des Planfeststellungsverfahrens usw., usf.; ich will nur - und das geht auch ganz, ganz schnell - auf eine Entscheidung eingehen, die in diesem Zusammenhang häufiger bemüht wird, an der ich damals als Vertreter des Antragstellers beteiligt gewesen bin. Das ist der Beschluß des OVG Lüneburg - 16/83 -: Flüssiggas-Terminal Emden, LPG-Terminal Emden.

Ich will zur Rechtsansicht des OVG in toto nicht Stellung nehmen, sondern nur auf einen kleinen Aspekt hinweisen, von dem ich annehme, daß er so vielleicht noch nicht von Kollegen geäußert worden ist.

Das OVG führt bei der Frage, inwieweit das Risiko, das sich aus dem Verkehr von LPG-Schiffen im Emdener Hafen ergibt, der immissionsschutzrechtlichen Anlagengenehmigung zuzuordnen sei, folgendes aus. Es weist zunächst auf die bestehenden rechtlichen Regelungen für den Seeschiffverkehr im Emdener Hafen überhaupt hin - das ist ein Argument, das wir hier auch kennen - und folgert dann:

Es ist demnach Sache der Hafenbehörden und der Wasserschutzpolizei, nicht der immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsbehörde, für die Sicherheit des Verkehrs mit Tankschiffen im Hafen zu sorgen. Die Zulassung dieses Verkehrs ist nicht die Folge der Genehmigung einer Tankanlage, sondern die Voraussetzung für die Planung einer solchen Anlage. Wenn sich auch in der Praxis das Tanklager und der Tankschiffverkehr wechselseitig bedingen, so ist doch die Zulässigkeit des letzteren vom Bestehen des Tankla-

gers unabhängig. Da die Gastanker auch ohne die umstrittene Genehmigung den Emdener Ölhafen anlaufen dürfen - etwa um die bereits vorhandenen Kugeltanks auf dem Betriebsgelände der Beigeladenen in Larrelt zu versorgen -, können die Betriebsgefahren der Tankschiffe vor dem Anlegen nicht der hier zu beurteilenden Anlage zugerechnet werden.

Wenn ich das mal als richtig unterstelle - ich habe natürlich in dem Verfahren eine andere Rechtsansicht vertreten -, was das OVG hier sagt, dann möchte ich den Unterschied zu der Anlage herausarbeiten, die wir hier zu genehmigen haben. Bei dem vom OVG Lüneburg zu entscheidenden Fall ging es um den Verkehrsträger Seeschiff, der mit einer bestimmten Ladung Emden anläuft. Für den Seeverkehr gilt der völkerrechtliche Grundsatz der Freiheit der Meere, der durch bestimmte AMO-Regulations eingeschränkt ist: völkerrechtliche Verträge, die, wie wir leider in letzter Zeit gesehen haben, recht unzureichende Mindeststandards an die technische Sicherheit von Seeschiffen stellen, die aber insoweit eine vollständige Regelung im völkerrechtlichen Sinne darstellen. Der Schiffsverkehr ist also grundsätzlich frei und kann nur in sehr begrenzter Weise vom nationalen Gesetzgeber geregelt werden.

In bezug auf Atomtransporte ist die Rechtslage aber eine andere. Jeder Umgang mit Kernbrennstoffen - auch der Transport von Abfällen - unterliegt einem präventiven Verbot mit Erlaubnisvorbehalt. Das ist für die hier zu entscheidende Frage von entscheidender Bedeutung. Es führt dahin, daß nicht das Vorhandensein von Verkehr an sich angenommen werden kann, sondern es führt dahin, daß letzten Endes für die Erteilung einer Transportgenehmigung ein Bedürfnis mit zu überprüfen ist, wenn Sie Ihre Aufgabe richtig machen. Von daher ist auch der einzelne Gestattungsakt der Transportgenehmigung rechtmäßigerweise einschränkbar und prüfbar auf die Frage eines bestimmten Zweckes, eines bestimmten Zieles, einer bestimmten Quelle eines Verkehrs. Es leuchtet ein, daß eine entsprechende Regelung für andere Verkehrsbereiche, wie von mir zitiert hier einschlägig den Seeverkehr, aber auch für andere Güter auf der Eisenbahn oder auf dem Straßenverkehr nicht gegeben ist.

Im Ergebnis zeigt sich also, daß die Schlußfolgerung des OVG Lüneburg in dem von mir zitierten Beschluß, nämlich daß die Zulassung dieses Verkehrs nicht die Folge der Genehmigung der Anlage sei, hier gerade nicht gegeben ist, sondern die Verkehre, die hier in Rede stehen, werden auch im Rechtssinne nur zugelassen, weil und wenn und soweit es diese Anlage gibt.

Damit bin ich denn auch schon fertig, um der eingangs zitierten Gefahr der Wiederholung nicht zu erliegen. - Danke.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Danke sehr, Herr Gleim. - Ich muß aufgrund dieses Sta-

tements der Gefahr unterliegen, Ihnen die Position der Planfeststellungsbehörde diesbezüglich nachrichtlich anzugeben - inklusive der Position des Antragstellers. Der Antragsteller sagt: Die Transporte gehören nicht zum Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Dieser Auffassung hat sich der Bundesumweltminister angeschlossen und in mehreren Weisungen gegenüber der Planfeststellungsbehörde als in diesem Verfahren zugrunde liegende Rechtsauffassung sanktioniert und autorisiert.

Die Planfeststellungsbehörde hat ihre eigene Rechtsprüfung so vorgenommen, daß sie davon ausgeht, daß aufgrund anzuwendenden Planfeststellungsrechtes hier eine andere Situation in diesem Verfahren gegeben ist - im Gegensatz und im Vergleich zu normalen, einfachen kerntechnischen Anlagen, die mit Anlagengenehmigungen genehmigt werden.

Also, wir sagen: Dies ist hier eine Besonderheit aufgrund Planfeststellungsrechtes. Bei normalen, einfachen kerntechnischen Anlagen, die in der Regel über Siebenergenehmigungen laufen, ist auch die Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts Lüneburg mittlerweile eindeutig. Es gibt ein Urteil in Sachen der Brennelementefabrik in Lingen - ANF: Advanced Nuclear Fuels -, wo sie das halt in einem Rechtsstreit schon entsprechend klargestellt haben. Das ist ein neueres Urteil. Sie haben noch im letzten Monat im Rahmen einer mündlichen Verhandlung einen entsprechenden Beweisbeschluß des Rechtsanwaltes Piontek in Sachen Pilotkonditionierungsanlage wegen Unzulässigkeit zurückgewiesen, wo es auch darum ging, für eine Gemeinde, die er vertrat, festzustellen, ob und inwieweit diese Gemeinde von Transporten betroffen sei - diesen Beweis Antrag als unzulässig zurückgewiesen mangels Gegenstand im Rahmen der Prüfung einer Teilgenehmigung.

Insofern sind die Positionen eindeutig. Das BfS beruft sich darauf und sagt: Hier gilt auch für das Schacht-Konrad-Verfahren das gleiche wie bei dem Erlaß einer Teilgenehmigung im atomrechtlichen Verfahren. Der BMU teilt diese Auffassung. Der niedersächsische Umweltminister teilt diese Auffassung nicht. Das ist seine Rechtsansicht, aber gleichwohl läßt er keinen Zweifel daran, daß er sich der Weisung des Bundesumweltministers diesbezüglich zu fügen und zu beugen hat, da er dieses Verfahren ja schließlich im Auftrage des Bundesumweltministers durchzuführen hat. - So weit.

Möchte der Antragsteller diesbezüglich noch etwas ergänzen?

Dr. Thomauske (AS):

Zu den Rechtsausführungen wird unsererseits Frau Rechtsanwältin Keienburg Stellung nehmen.

Frau Keienburg (AS):

Herr Gleim, wir bedanken uns bei Ihnen für das Zitat dieses Urteils. Sie haben völlig recht: Aus dem Urteil ergibt sich, daß Transporte - gleichgültig, ob auf dem

Seeweg oder auf dem Landweg - nicht Gegenstand eines anlagenspezifischen Genehmigungsverfahrens sind. Sie haben richtigerweise den Satz zitiert:

Wenn sich auch in der Praxis das Tanklager und der Tankschiffverkehr wechselseitig bedingen, so ist doch die Zulässigkeit des letzteren vom Bestehen des Tanklagers unabhängig.

Hieraus ergibt sich also, daß die Transporte nicht Gegenstand des anlagenspezifischen Verfahrens sind.

Ihre anderweitigen Ausführungen zu dem Urteil, was anscheinend auch schon das OVG Lüneburg nicht zu einer anderen Entscheidung bewegt hat, sind unzutreffend. Sie wissen sicherlich selber, daß auch das Atomgesetz nicht zwischen dem Transport auf dem Seeweg oder auf dem Straßenweg differenziert. Wir haben aber schon des öfteren über diese ganzen Fragestellungen diskutiert. Ich schlage deshalb vor, daß wir das an dieser Stelle beenden. Ich bin gern bereit, Ihnen im Rahmen dieser Veranstaltung, aber nicht im Rahmen der Verhandlung eine Art Repetitorium zu Transporten radioaktiver Stoffe zu geben. - Vielen Dank.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Herr Gleim, nehmen Sie das großzügige Angebot an?

(Heiterkeit)

Gleim (EW-DGB):

Nein.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Danke, das reicht. - Sind Sie dann insoweit erst mal fertig? Empfiehlt es sich, jetzt in die Mittagspause zu gehen und gegen halb zwei die Veranstaltung fortzusetzen?

stellv. VL Dr. Biedermann:

Sie fahren dann fort, Herr Fischer.

(Fischer (EW-DGB): Wir überlegen uns das!)

- Sie überlegen. Ich werde nachfragen, ob es andere Einwender gibt, die zum Transport noch etwas zu sagen wissen. Für uns war der ganze Tag angekündigt. Es gab gestern einige Wortmeldungen, die wir nicht drannehmen konnten. Eine Frau Schermann wollte 34 Fragen vorlesen. Vielleicht kann man sie erreichen, daß sie das dann erledigen kann. Das bitte ich die AG Schacht Konrad zu recherchieren. Sonst müssen wir auf die Beschäftigten der Verkehrsbetriebe und sonstige mit den Transporten im Zusammenhang stehende Beschäftigten hier warten, bis sie ihren wohlverdienten Feierabend haben. Und das möchte ich ungern tun.

(Pause von 12.34 Uhr bis 13.37 Uhr)

stellv. VL Dr. Biedermann:

Meine Damen und Herren! Wir setzen die Verhandlung hiermit fort. Wir waren bei der Darlegung der Einwendungen des DGB durch seine Sachbeistände zur Fragestellung der Transporte stehengeblieben. Mir wurde auf dem Gang vom DGB mitgeteilt, daß er derzeit keine vertiefenden Einwendungen hat - außer heute nachmittag gegen 16 Uhr. Dann werden einige Arbeiter der verschiedenen Verkehrsbetriebe anwesend sein, die von den Transporten unmittelbar tangiert sein werden.

Dann erlaube ich mir, hier die Frage zu erheben: Wer hat noch Einwendungen zu den Transporten darzulegen? - Mikro Nr. 7! Sagen Sie Ihren Namen bitte.

Schermann (EW):

Schermann, Einzeleinwender und beauftragt von der AG Schacht Konrad.

Ganz entgegen meinen Gepflogenheiten beuge ich mich mal der Mikrofon-Diktatur und verlese folgenden

Antrag:

Für mich, im Auftrag der Arbeitsgemeinschaft SCHACHT KONRAD e. V., sowie für zahlreiche EinzeleinwenderInnen beantrage ich:

1. Der Ablauf des Erörterungstermins wird auch weiterhin einvernehmlich zwischen den Verfahrensbeteiligten abgestimmt. Die verbindliche Abstimmung erfolgt mindestens wochenweise.
2. Der Termin wird, unbeschadet des einvernehmlichen Abschlusses vorliegender Wortmeldungen, im Rahmen der öffentlich angekündigten Zeiten durchgeführt.
3. Themenkomplexe werden nicht abgeschlossen, solange für einen der folgenden Verhandlungstage Wortmeldungen zu diesem Themenkomplex angemeldet sind.
4. Der Verhandlungstag am Samstag, dem 13.02., endet gegen 14.00 Uhr.

Begründung:

Aus Sicht der EinwenderInnen besteht kein Grund, den Erörterungstermin in die Länge zu ziehen, noch besteht ein sonderlicher Grund zur Eile. Einziges Interesse der Arbeitsgemeinschaft Schacht Konrad e. V. ist, die von der Genehmigungsbehörde politisch erklärte EinwenderInnenfreundlichkeit des Verfahrens in der Realität auch zu gewährleisten.

Die von der Verhandlungsleitung jetzt plötzlich vorgelegte Eile darf nicht zu einer Aushöhlung der Interessen der EinwenderInnen führen. Gerade in der Endphase des Termins,

in der die Behandlung einzelner Themenkomplexe deutlich kürzer wird, muß für die EinwenderInnen, denen die durchgängige Teilnahme an einem solchen Mammuttermin nicht zuzumuten ist, gewährleistet sein, daß sie sich zu den einzelnen Themenkomplexen äußern können und nicht formal ausgebootet werden.

Wie gestern angekündigt, will die Verhandlungsleitung das Modell 12.12.92 wieder einführen und trotz Wortmeldungen für einen späteren Zeitpunkt am Samstag, dem 13.02., so lange verhandeln, bis keine EinwenderInnen sich mehr meldet, um den TOP 5 b "Transporte" dann abzuschließen. Da die Verhandlungsleitung an anderen Tagen, etwa am 28.11.92 die Verhandlung schloß, obwohl eine große Zahl von EinwenderInnen Beiträge angemeldet hatten, ist dieses Vorgehen offensichtlich willkürlich und von uns nicht zu akzeptieren.

Solange die Arbeitsgemeinschaft diesen Termin noch ernst nimmt, wird sie sich nicht dafür hergeben, der Verhandlungsleitung nachzuweisen, daß es genügend EinwenderInnen gibt,

- wie auch Einwender; das möchte ich hier ausdrücklich hinzusetzen -

die zum Thema "Transport" reden *können*, um den gesamten Samstag zu füllen. Einziges Kriterium für die Arbeitsgemeinschaft ist, daß es EinwenderInnen gibt, die sich auf Grund konkreter Betroffenheiten zu bestimmten Themen äußern *wollen* und dies entsprechend den bisherigen Modalitäten der Koordination angemeldet haben.

Die Arbeitsgemeinschaft legt heute noch einmal eine Liste der ihr vorliegenden terminierten Beiträge vor und ist zu einer Absprache bereit. Sollte die Verhandlungsleitung zu einer verbindlichen Absprache nicht bereit sein, müßte dies als Aufkündigung des bisherigen Konsenses in der Verfahrensdurchführung verstanden werden.

Im Hinblick auf die Erfahrungen vom 12.12.92

- für Anwesende, die nicht wissen, worum es da geht, füge ich persönlich hinzu: das war der Tag, an dem Prof. Bertram seinen Marathon-Monolog hatte führen dürfen, sollen oder müssen -

lehnt die Arbeitsgemeinschaft eine Verlängerung der Erörterungszeit am Samstag, dem 13.02., ab und wird sich über 14.00 Uhr hinaus nicht beteiligen. Davon unbenommen hat sie mehrere Beiträge zum Themenkomplex "Transport" für Mittwoch, den 17.02., angemeldet und geht davon aus, daß die EinwenderInnen, die zu diesem Zeitpunkt ihre Beiträge erörtern wollen, in ihren Rechten nicht beschnitten werden.

Danke, das war es.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Gut, diesen Antrag reichen Sie bitte schriftlich ein. Entschieden wird darüber jetzt nicht. Sie werden die Entscheidung noch erfahren.

Dieser Erörterungstermin fällt ja nicht vom Himmel, sondern ihn gibt es schon lange. Es wurde schon bisher über öffentliche Telefone und auch in der Presse angekündigt, wann welcher Tagesordnungspunkt behandelt wird. Auch der Tagesordnungspunkt 5 b ist seit langem angekündigt. Wir haben immer gesagt, sofern es Erörterungsbedarf gibt, wird erörtert. Das bezieht sich aber auch darauf, daß eine Wiederholung der Erörterung wenig bringt. Es wird nur einmal erörtert. Dies haben wir bisher immer so praktiziert, und das werden wir auch weiterhin tun. Wir werden, wie gesagt, abschließen, wenn es diesbezüglich keinen Erörterungsbedarf mehr gibt. Das ist so korrekt. Allerdings bezieht sich die Aussage auf die Inhalte.

Der Antragsteller darf dazu auch gleich Stellung nehmen. Wir hatten bisher immer einen Konsens. Herr Janning hat sich im Vorfeld redlich bemüht, den Punkt Transporte zu koordinieren. Er hat mir mehrere Modelle gezeigt. Darüber, wo die Engpässe liegen, möchte ich hier keine Wertung vornehmen. Er ist aber permanent mit unterschiedlichen Datenlagen konfrontiert worden. Das muß ich festhalten. Er wird nachher hier anwesend sein und Ihre Liste entgegennehmen. Dann werden wir sehen.

Ihr Antrag wird jetzt nicht entschieden, sondern erst später.

Nun hat der Antragsteller Gelegenheit, dazu Stellung zu nehmen. Danach können Sie noch einmal Stellung nehmen. Herr Thomauske!

Dr. Thomauske (AS):

Ich möchte gern ein paar Worte auch zu dem Antrag sagen. Vielleicht eine einleitende Bemerkung vorab: Die Verhandlungsleitung hatte verschiedentlich in dem Termin deutlich gemacht, daß dies der Termin der Einwender sei. Gestern abend haben wir erstmals vernommen, daß dies der Termin der Planfeststellungsbehörde sei. Ich nehme an, dies fällt unter den Satz, der häufiger von der Verhandlungsleitung im Saal zitiert wurde: Es ist nie-

mandem verboten, klüger zu werden. Vielleicht ist dies ein praktisches Beispiel dazu.

Zu den Anträgen, die gestellt wurden: Dem Antrag auf einvernehmliche Abstimmung der Tagesordnung möchten wir uns anschließen. Wir hatten in den vergangenen Wochen häufiger dargestellt, daß die Tagesordnung und die Feinabstimmung der Tagesordnung nicht mehr mit dem Antragsteller erfolgt, zumindest nicht, seitdem der Tagesordnungspunkt 3 erledigt ist. Auch wir halten das, was den verfahrensbeteiligten Antragsteller anbelangt, für ein antragstellerunfreundliches Verhalten. Dem Antrag, dies wochenweise zu tun, möchten wir uns nicht anschließen, weil wir dies als zu sehr bindend ansehen. Hierzu ist, wie ich meine, eine etwas höhere Flexibilität durchaus erforderlich.

Zu der Fragestellung, daß Themenkomplexe nicht abgeschlossen werden können: Diesem Antrag möchten wir uns nicht anschließen. Wir halten es für wichtig, daß die Tagesordnung und der Erörterungstermin kalkulierbar bleiben. Dies bedeutet, daß die Tagesordnungspunkte sukzessive abgearbeitet werden. Ansonsten bräuchte keine Tagesordnung aufgestellt zu werden. Dann könnte der Erörterungstermin zu Konrad generell gefahren werden und nicht orientiert an einer Tagesordnung. Nun ist die Tagesordnung, wie es auch die ÄtVfV vorsieht, vorgelegt worden. Deswegen erwarten wir, daß anhand der vorgestellten Tagesordnung diese abgearbeitet wird.

Zu dem Antrag, am Samstag nur bis 14 Uhr zu erörtern: Dies stellen wir in das Ermessen der Verhandlungsleitung.- Danke.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Schönen Dank. - Von dem Ermessen wird die Verhandlungsleitung auch Gebrauch machen. Herr Thomauske, der Erörterungstermin wird von der Planfeststellungsbehörde durchgeführt. Es ist in der Tat die Stunde der Einwender. Dieser Erörterungstermin ist für die Einwender da, damit sie ihre Einwendungen darlegen. Ich betone noch einmal: In der Sache können die Einwendungen erörtert werden. Dies ist bisher reichlich geschehen, über mehr als 60 Tage. Der Termin wird von der Planfeststellungsbehörde veranstaltet. Das nur zur Klarstellung.

Ansonsten: Der Antrag wird von uns entschieden werden. Gibt es dazu noch Stellungnahmen? - Bitte!

Schermann (EW):

Ich möchte nachschicken, was ich vorhin versäumt hatte, zu sagen. Diesem Antrag schließt sich der LBU Niedersachsen an.

Dem, was im Anschluß noch geäußert wurde, habe ich nichts weiter entgegenzuhalten, als daß ich sage: Nicht zuletzt Ihre süffisante Art und Weise, dieses Verfahren methodisch entsprechend zu strecken oder zu kürzen, wie es Ihnen beliebt, ist maßgeblich dafür

verantwortlich, daß eine rationelle Chronologie für den Ablauf dieses Verfahrens nicht möglich werden konnte. Da die Einwender, für die wir hier stehen, nicht über ein so fettes Polster im Background verfügen, dessen Sie sich bedienen können, ist es für uns zwingend notwendig, die Umweltministerin dieses Landes beim Wort zu nehmen, die am Montag in Vechelde noch einmal ausdrücklich betont hat: Solange es Einwendungsbedarf gibt, ist und bleibt dieses ein Verfahren für die Einwender. - Danke.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Musiol dazu!

Musiol (EW):

Zunächst einmal stellt sich für mich die Frage, wann der Antrag entschieden wird. Denn rein von den Punkten her würde ich sagen, daß das in unmittelbarer Zukunft geschehen müßte. Dazu hätte ich gern eine Zusage.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Das wird in unmittelbarer Zukunft geschehen. Die Zeit kann ich nicht sagen. Ich bin derzeit allein. Ich kann nicht gleichzeitig die Verhandlung führen und den Antrag entscheiden. Es ist klar, daß heute noch entschieden werden muß.

Musiol (EW):

Dann würde ich folgendes vorschlagen: Herr Verhandlungsleiter, Sie können ja noch einmal fragen, ob direkter Erörterungsbedarf jetzt zu diesem Zeitpunkt besteht. Wenn nicht, würde ich vorschlagen, die Verhandlung bis zum Entscheid des Antrags zu unterbrechen.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Nein, das werden wir nicht tun, sondern wir werden den Tagesordnungspunkt weitererörtern. Über den Antrag kann parallel entschieden werden. - Gibt es weitere Stellungnahmen hierzu? - Nicht. Gibt es weiteren Erörterungsbedarf zu Punkt 5 b? - Frau Schönberger, Sie hatten angemeldet. Sie haben zunächst das Wort, danach Herr Chalupnik. - Herr Chalupnik, Sie haben den Vortritt bekommen? - Bitte! - Entschuldigung, ich möchte Sie bitten, uns und dem Antragsteller den schriftlichen Antrag auszuhändigen. Danke.

Chalupnik (EW):

Frau Schermann hatte mich gestern im Verfolg ihrer Wortmeldung gebeten, ihr als Sachbeistand zur Verfügung zu stehen. Ich möchte meine Einwendungen mit ihren Einwendungen koppeln. Ich halte es für sinnvoller, wenn ich das im Rahmen der Fragestellung von Frau Schermann mache. Ist das möglich?

stellv. VL Dr. Biedermann:

Im Prinzip ja, Herr Chalupnik. Wir werden sehen, was

wir heute nachmittag tun. Ansonsten möchte ich Sie bitten, davon Gebrauch zu machen. Es sind ja viele Verfahrensbeteiligte beteiligt. Es ist diesbezüglich nicht nur der Termin der Einwender, sondern auch die Gutachter und die Leute hier oben sitzen seit fünf Monaten hier. Auch Sie, Herr Chalupnik, nehme ich davon nicht aus. Es gibt noch einige wenige andere, die man öfter sieht. Aber das gilt nicht für alle. Insofern fällt der Erörterungstermin nicht vom Himmel. Herr Chalupnik, das hängt davon ab, wie es zeitlich aussieht. Ich werde nachher, wenn wir noch Verhandlungszeit, aber keinen Erörterungsbedarf mehr haben, Sie gegebenenfalls bitten, Ihre Einwendungen vorzutragen. - Jetzt erlaube ich mir, Frau Schönberger das Wort zu erteilen.

Chalupnik (EW):

Herr Dr. Biedermann, Frau Schermann ist unterrichtet und, soweit ich weiß, auf dem Wege hierher. Ich kann jetzt natürlich kein abschließendes Urteil abgeben.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Das empfinde ich als ein konstruktives Verhalten, Herr Chalupnik.

Chalupnik (EW):

Danke.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Frau Schönberger!

Frau Schönberger (EW):

Meine erste Frage schließt sich direkt an das, was heute morgen erörtert wurde. Dabei muß ich sagen, daß ich von dem Verlauf des heutigen Tages etwas überrascht war. Ich werde sowieso nicht schaffen, alles darzulegen, was ich wollte, weil ich mich eben nicht auf heute vorbereitet hatte. Ich dachte, daß der DGB den ganzen Tag bräuchte. Daher werde ich heute nur einen Teil dessen einbringen können.

Wir haben heute morgen gehört, daß die Annahmekriterien beim Endlager, also die Oberflächendosisleistung, mit den Grenzwerten für die Oberflächendosisleistungen bei den Transporten nicht deckungsgleich sind. Herr Schober hat darauf hingewiesen, daß man das Problem unter Umständen mit einer Umverpackung lösen könne. Wir haben bei Tagesordnungspunkt 2 gehört, daß bei einer Konditionierung - ich lege den Schwerpunkt auf das Ausland, weil es da komplizierter wird - das Bundesamt für Strahlenschutz die Konditionierungsverfahren prüft und genehmigt bzw. im anderen Fall ein Stichprobenverfahren macht. Das BfS stellt sich aber auf den Standpunkt, daß es mit den Transporten nun nichts zu tun hätte. Dieses Thema würde nicht in den Rahmen des Planfeststellungsverfahrens und des Betriebs des Endlagers Schacht Konrad gehören.

Wenn das BfS das Konditionierungsverfahren in Frankreich oder einem anderen EG-Land prüft - darauf muß ich immer wieder zurückkommen; meine Rechtsauffassung bezüglich der Einlagerung von EG-Atommüll in Schacht Konrad ist klar -, dann, so nehme ich an, geschieht diese Überprüfung nach den Annahmekriterien für das Endlager und nicht nach den Transportkriterien. Wenn jetzt in Frankreich der Müll, der, wie wir mal annehmen, den Annahmekriterien für das Endlager Schacht Konrad entspricht, auf die Reise geschickt wird, aber nicht unbedingt den Transportgrenzwerten entsprechen muß - das hat das BfS ja nicht überprüft -, dann müßte die Umverpackung eigentlich an der Grenze stattfinden. Das darf aber nicht sein, weil es keine diskriminierenden Maßnahmen an der Grenze geben darf. Jetzt meine Frage: Wie wird gewährleistet, daß der Müll, der aus dem Ausland nach Schacht Konrad kommt, auch den Transportgrenzwerten und nicht nur den Annahmekriterien entspricht? Die zweite nicht weniger wichtige Frage ist: Wer überprüft denn dieses?

stellv. VL Dr. Biedermann:

Dazu erlaube ich mir, das Bundesamt, Herrn Dr. Collin, um Stellungnahme zu bitten.

Dr. Collin (GB):

Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Ich möchte darauf folgendes antworten. In Frankreich und in allen EG-Ländern, aber nicht nur dort, sondern auch in unseren östlichen Nachbarländern, gelten dieselben verkehrsrechtlichen Vorschriften wie in Deutschland. Das heißt, auch im benachbarten europäischen Ausland müssen die gleichen Grenzwerte beim Transport wie in Deutschland eingehalten werden. Eine Umverpackung kann also überhaupt nie in Betracht gezogen werden. - Danke schön.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Frau Schönberger, Sie haben das Wort.

Frau Schönberger (EW):

Und wo findet die Überprüfung statt?

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Collin!

Dr. Collin (GB):

Die Überprüfung findet durch die Aufsichtsbehörden in unseren Nachbarländern statt.

Frau Schönberger (EW):

Mein weiterer Fragenkomplex, der aufgrund der Zeit nicht so ausgearbeitet ist, bezieht sich auf die Belastung der Lkw-Fahrer. Über die Belastung des Bahnpersonals ist sehr viel geredet worden, u. a. deswegen, weil dies ein Bereich ist, der aufgrund der ganzen technischen Abläufe sicherlich einfacher zu kontrol-

lieren ist. Schätzungen gehen aber von 0 bis 50 % des Verkehrs. Da es keine Vorschrift darüber gibt, wie der aufgeteilt wird, gibt es Schätzungen, daß dieser Verkehr auch über die Straße laufen könnte. Wegen der fehlenden Vorbereitung habe ich keine Kenntnisse darüber, wie viele Spediteure es für die Straße gibt, wie viele Fahrer die für die Gefahrguttransporte haben und wie hoch die Belastung des einzelnen Fahrers ist. Laienhaft stelle ich mir vor, daß mehrere Rangierarbeiter mit bis zu zehn Waggons am Tag in Berührung kommen, was eine immense Belastung ist. Ich könnte mir aber vorstellen, daß für einen Lkw-Fahrer, der viel näher an dem ganzen sitzt und auch viel öfter im Jahr damit in Berührung kommt, die Belastung doch höher sein könnte. Bezüglich dieser Frage habe ich in dem Gutachten der GRS nichts gefunden. Es würde mich interessieren, inwieweit es dazu Untersuchungen gibt.

amt. VL Dr. Schober:

Es ist jetzt im wesentlichen die GRS-Studie angesprochen. Ich habe gerade in der Studie geblättert. In der Studie gibt es eine Aussage dazu, daß bei Straßentransportfahrzeugen - so ist es nach den Gefahrgutvorschriften geregelt - die Ortsdosisleistung am Fahrer- und Beifahrersitz den Wert von 0,02 mSv/h zunächst einmal nicht übersteigen darf. Im anderen Fall unterliegt das Personal der Strahlenschutzüberwachung. Ich gehe davon aus, daß die GRS die Werte für die Abschätzungen für das Transportpersonal entsprechend verwendet hat. Oder ist dies tatsächlich nur bei der Bahn geschehen? Dazu frage ich Herrn Dr. Lange. Bitte!

Dr. Lange (GB):

Wir haben in unserer Studie auf die Grenzwerte hingewiesen, die aufgrund der Transportvorschriften die maximale Ortsdosisleistung an der Position des Fahrers und Beifahrers eines Lkw regeln. Gleichzeitig haben wir dargelegt, daß es für uns möglich war, eine angemessene Ermittlung der Strahlenexposition von Bahnpersonal durchzuführen, soweit es mit der Behandlung der Transporte befaßt ist, also insbesondere die Rangierarbeiter auf dem Rangierbahnhof Braunschweig, die z. B. die Züge in Richtung Übergabebahnhof Beddingen zusammenstellen, oder auch für die rangierdienstlichen Tätigkeiten in Beddingen. Die Randbedingungen waren hierfür definiert, so daß wir abdeckende Abschätzungen von jährlichen Strahlenexpositionen machen konnten.

Eine analoge Situation gibt es bei der Beförderung auf der Straße für unsere Analysen in der Form nicht, da es, wie Sie die Frage schon aufgeworfen haben, verschiedene Speditionsunternehmen und verschiedene Fahrer gibt. Es kann also sein, daß ein Speditionsunternehmen nur einen bestimmten Bruchteil der Transporte abwickelt und dafür mehrere Fahrer ein-

setzt. Der Personaleinsatz der Fahrer hängt von so vielen Randbedingungen ab, daß man keine Grundlage hat, um darauf eine belastbare Analyse durchzuführen. Aus diesem Grund haben wir darauf hingewiesen, daß dann, wenn Personal als Fahrer oder Begleitpersonal in erhöhtem Umfang eingesetzt wird, um die Transporte mit dem Lkw zu befördern, über die Begrenzung der Ortsdosisleistung am Fahrersitz hinaus eine Bestandsaufnahme über die Strahlenexposition erfolgen würde. Wenn diese einen Wert von 5 mSv/a übersteigen würde, würde das darauf hinauslaufen, daß es sich um beruflich strahlenexponiertes Personal handeln würde.

amt. VL Dr. Schober:
Bitte!

Frau Schönberger (EW):

Das habe ich jetzt nicht ganz mitgekriegt. Gibt es eine Ermittlung der Strahlenexposition der Lkw-Fahrer z. B. in Form von Dosimetern oder so etwas, oder weiß man es eben nicht?

amt. VL Dr. Schober:

Es geht darum, ob bestimmte Werte am Fahrer- oder Beifahrersitz nicht überschritten werden. Das war der Wert von 0,02 mSv/h, den ich nannte. Man kann das mit der Zahl der Arbeitsstunden multiplizieren, und dann dürfte der Wert von 5 mSv nicht überschritten werden können. Falls er überschritten werden kann, würde der Fahrer oder Beifahrer als beruflich strahlenexponierte Person gelten. Wenn dies aufgrund seiner Tätigkeit und aufgrund der Dosisleistung, die bestimmt werden muß, wenn er einen solchen Transport ausführt, zu befürchten ist, würde er in die Kategorie rutschen, und zwar mit den Folgen, die daraus zu ziehen sind, also ärztliche Überwachung, Feststellung der Dosisaufzeichnungen, Übernahme in das Dosiszentralregister und derartige Dinge.

Frau Schönberger (EW):

Heißt das, daß dann, wenn die Oberflächendosisleistung, die heute morgen mit 10 bis 2 mSv bei unterschiedlichen Transportgütern festgestellt worden ist, eingehalten wird, automatisch die Grenzwertüberschreitung für den Lkw-Fahrer eingehalten wird, oder wird jedesmal gemessen, daß also praktisch immer ein Meßgerät im Führerstand ist, so daß man sehen kann, daß überschritten wird?

amt. VL Dr. Schober:

Wir können das noch an Herrn Schmidt und vielleicht an Herr Collin weitergeben. Aber kurz dazu: Sicherlich ist das Automatische, das Sie ansprechen, nicht gegeben. Wenn der Wert von 10, 2 oder 1 mSv an der Oberfläche, im Abstand oder wo auch immer eingehalten wird, dann bedeutet dies zunächst einmal nicht, daß automatisch der Wert von 0,02 mSv für den Fahrer

in jedem Fall eingehalten wird. Das ist von Fall zu Fall sicherlich unterschiedlich. Es war eigentlich nur ein Wert dafür, daß dann, wenn der nicht überschritten wird, von vornherein nicht davon auszugehen ist, daß die Fahrer zum beruflich strahlenexponierten Personal gehören.

Herr Dr. Schmidt von der Deutschen Bundesbahn hat sich gemeldet. Die Deutsche Bundesbahn als Genehmigungsinhaber führt entsprechende Transporte aus. Danach vielleicht Herr Dr. Collin.

Dr. Schmidt (DB):

Die Deutsche Bundesbahn fährt auch Transporte auf der Straße in eigener Verantwortung.

Was im Strahlenschutz zu tun ist, obliegt dem betrieblichen Strahlenschutz, und es ist eine innerbetriebliche Maßnahme des Spediteurs. Das heißt, wenn aufgrund des Strahlenschutzes, den der Beförderer durchzuführen hat, zu befürchten steht, daß die 0,02 mSv am Fahrersitz erreicht werden können, dann hat er entsprechende Maßnahmen zu treffen. Es ist jedesmal durch ein mitgeführtes Meßgerät zu überprüfen, ob dieser Wert am Fahrersitz eingehalten wird, ja oder nein. Das ist bei jedem Transport einzeln zu überprüfen.

amt. VL Dr. Schober:

Danke schön. - Herr Dr. Collin, können Sie das noch ergänzen?

Dr. Collin (GB):

Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Erste Feststellung: Alle Straßentransporte, die hier in Frage kommen könnten, unterliegen der Genehmigungspflicht.

Punkt zwei: Die Mehrzahl dieser Transporte, wahrscheinlich zwischen 95 und 98 %, unterliegt der Genehmigungspflicht durch die Länderbehörden.

Punkt drei: Diese Genehmigungsbehörden können in ihrer Genehmigung Maßnahmen vorschreiben, wonach vor Antritt der Reise solche Messungen am Fahrersitz und am Beifahrersitz - dort darf nur dann jemand sitzen, wenn er wirklich benötigt wird - durchgeführt werden.

Punkt vier: Wer radioaktive Stoffe auf der Straße transportiert, muß erstens den allgemeinen Gefahrgutführerschein besitzen und zweitens die Zusatzausbildung als Gefahrgutfahrer für die Klasse 7, d. h. für radioaktive Stoffe, haben. Insbesondere in dem Zusatzlehrgang werden die notwendigen Kenntnisse vermittelt.

Hier möchte ich erst einmal stoppen. - Vielen Dank.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Frau Schönberger!

Frau Schönberger (EW):

Das heißt, es wird ein Meßgerät mitgeführt. Erste Frage: Macht es die Deutsche Bundesbahn so, oder muß es jeder Spediteur so machen?

Die zweite Frage: Werden die Werte vom Arbeitgeber oder durch die Genehmigungsbehörde - ob nun BfS oder eine Landesbehörde - ausgewertet?

Weitere Frage: Gibt es Untersuchungen darüber, ob die Häufung von Transporten aufgrund des Endlagers Schacht Konrad mit dem, was an Transportmöglichkeiten vorhanden ist, und bezüglich der, so nehme ich an, jährlichen Strahlenbelastung der Lkw-Fahrer möglich ist?

Eine Ausbildung für einen Gefahrgutfahrer bedeutet nicht, daß alles gemäß der Ausbildung vonstatten geht. Ich habe einige Zeitungsartikel dabei, wonach Gefahrgutfahrer durchaus länger am Steuer sitzen, Geschwindigkeitsübertretungen stattfinden etc. Die Ausbildung allein gewährleistet also noch nicht die Einhaltung der Vorschriften.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Collin mit der Bitte um kurze Stellungnahme!

Dr. Collin (GB):

Vielen Dank. - Ich möchte mit einem Satz antworten. Für alle Fragen, die Sie eben gestellt haben, ist eine Aufsichtsbehörde da, und zwar in dem jeweiligen Land, d. h. auch hier in Niedersachsen für alle Straßentransporte und ebenfalls für die anderen Fragen. - Danke schön.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Dann war noch die Deutsche Bundesbahn angesprochen. Herr Dr. Schmidt!

Dr. Schmidt (DB):

Wir unterliegen selbstverständlich wie jeder andere Transporteur auf der Straße auch diesen Verordnungen. Alle unsere Fahrer sind als Gefahrgutfahrer auch im Strahlenschutz ausgebildet. Es gibt für den Transport sogar einen Beförderungsbevollmächtigten, der sich in der Firma bei jedem Transport davon zu überzeugen hat, daß sämtliche Rechtsvorschriften durch den Fahrer eingehalten sind. Auch bei uns sind die Länderaufsichtsbehörden für die ordnungsgemäße Durchführung zuständig.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Dr. Schober ganz kurz dazu, weil die Länder angesprochen waren.

Dr. Schober (GB):

Aufsichtsbehörde ist richtig. Nur: Auf der anderen Seite werden in den Genehmigungen - das heißt, Herr Dr. Collin, auch schon durch Sie - Festlegungen getroffen, die die Aufsichtsbehörden teilweise zu vollziehen haben. Insofern können Sie das nicht ganz auf den Bereich der Aufsicht in dem Fall abladen. Die Aufsichtsbehörden haben in der Regel häufig das nachzuvollziehen, was die Auflagen des Genehmigungsbescheides enthalten. Sie können also schon weitgehend, auch was den

Transport von Kernbrennstoffen betrifft - - Oder wenn ich etwa dann auch Großquellen, die von Ihnen kommen, können dort Maßnahmen festgelegt werden.

Generell ist es aber so, daß tatsächlich in diesen Bescheiden, die auch für den Straßentransport sonstiger radioaktiver Stoffe von den Länderbehörden erteilt werden - dort also die Genehmigungen auch -, eben diese Festlegungen getroffen werden, etwa das, was Sie, Frau Schönberger, angesprochen haben: Wer hat diese Dosen vor Antritt der Fahrt zu messen bzw. wo sind sie aufzuzeichnen, aufzubewahren? Beziehungsweise die Entscheidung dann zu treffen, inwieweit der Transport dann durchgeführt werden kann. Das zum Beispiel sind auch die Genehmigungsvoraussetzungen für die Beförderung, daß also hier entsprechendes Personal nur mitfahren darf, daß die Papiere, die Unterlagen, die eigentlich dann belegen, um was es sich dort für radioaktive Güter handelt, einschließlich der Auflagen, die für die Durchführung dieses Transports dann in der Genehmigung enthalten sind, daß dieses auch mitgeführt wird.

Das sind alles Dinge, die dann im Genehmigungsbescheid festgelegt sind. Die Aufsichtsbehörde wird sich dann im wesentlichen darauf beschränken, festzustellen, ob diese Auflagen, Bedingungen, die dem Bescheid entsprechen, auch eingehalten werden.

Frau Schönberger (EW):

Das heißt, wenn ich das tatsächlich richtig verstanden habe, kann ich das so zusammenfassen, daß die Menschen, die mit dem Transport radioaktiven Materials auf der Straße befaßt sind, weit mehr der Überprüfung ihrer tatsächlichen radioaktiven Belastungen unterliegen als diejenigen, wo auf der Bahn gefahren wird. Die haben tatsächlich Meßgeräte bei sich; dort wird tatsächlich geprüft, inwieweit sie strahlenbelastet werden, während es bei der Bahn diese Überprüfungen so erst mal nicht gibt.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Dr. Schmidt!

Dr. Schmidt (DB):

Ich darf darauf direkt antworten. - Bei uns werden alle diese Maßnahmen durch die Organisation abgedeckt. Wir haben neben der Schulung der Fahrer - - Sie sprechen jetzt mehr das Eisenbahnmaterial an. Auf der Straße unterliegen wir ja den anderen Anforderungen, wie eben diskutiert. Auf der Schiene haben wir eine eigene Organisation. Wir haben über 6000 Bahnpolizisten im Strahlenschutz ausgebildet. Wir haben 200 Strahlenschutz-Meßbereitschaften an Standorten über das gesamte Bundesgebiet verteilt, so daß wir im ungünstigsten Fall spätestens in einer halben Stunde an jedem Unfallort auf der Schiene mit entsprechend ausgerüsteten und im Strahlenschutz und in den Messungen am Unfallort ausgebildeten Leuten vor Ort sein können.

Wir haben also im Hintergrund eine gesamte Organisation, die dieses sozusagen kompensiert. Was auf der Straße an Einzelmaßnahmen ist, wird auf der Schiene durch die Gesamtorganisation abgedeckt. Es sind sämtliche Lokführer im Strahlenschutz im Rahmen ihres Betriebsunterrichtes unterwiesen. Hier besteht also dadurch, daß dies stationäre und sich nicht bewegende Einrichtungen wie Bahnhöfe und Streckenposten sind, eine größere Möglichkeit, flächendeckend im Rahmen des Dienstunterrichtes und sonstiger betrieblicher Maßnahmen einen vernünftigen Strahlenschutz aufzubauen.

In dem Sinne möchte ich sagen, daß im Schienentransport die Maßnahmen hinsichtlich eines Unfalles und der Betriebsüberwachung und des betrieblichen Strahlenschutzes wirkungsvoller sein können, weil wir von vornherein den Strahlenschutz besser planen können als bei dem Straßentransport, der sich ja festen Standorten immer schnell entzieht.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Schönen Dank, Herr Dr. Schmidt. - Frau Schönberger!

Frau Schönberger (EW):

Ich muß sagen: Gefühlsmäßig ist mir der Transport auf der Schiene auch lieber, weil er kontrollierter ist. Man weiß wenigstens, wo so ein Ding ungefähr langfahren könnte. Die Alternativen sind nicht sozusagen auf jede Straße in der Bundesrepublik verteilt.

Trotzdem ging's mir im Moment nicht um die generelle Ausbildung zum Strahlenschutz, sondern darum, daß der einzelne Mensch, der mit dem radioaktiven Material zu tun hat und zum Beispiel am Rangierbahnhof Braunschweig sehr viel damit zu tun haben wird, eigentlich bei den Straßentransporten viel besser überwacht ist; denn der einzelne Mensch, der den Lkw fährt, hat ein Meßgerät bei sich, während der einzelne Mensch, der am Rangierbahnhof - - Alle, die damit arbeiten sind ja unterschiedlichen Belastungen ausgesetzt; das ist ja klar. Alle diese Menschen werden eben nicht einzeln überprüft, inwieweit irgendwelche Grenzwerte überschritten werden.

Vorausgesetzt, ich habe das eben richtig verstanden, daß die Kontrollen bei den Lkw-Fahrern eigentlich sozusagen immer da und kontinuierlich sind.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Schmidt, mit der Bitte um kurze Stellungnahme! Das Problem hatten wir heute morgen. Das war eine Forderung des DGB. Es hängt damit zusammen, eben die Rangierarbeiter, die Transportarbeiter im Überwachungsbereich zu strahlenschutzexponierten Persönlichkeiten zu erklären. Dann hätten sie auch diese Meßgeräte. Die Forderung hatten wir heute morgen diskutiert. Ich bitte um kurze Stellungnahme.

Dr. Schmidt (DB):

Die Messungen, die Sie im Straßentransport ansetzen: Äquivalente Vorgehensweisen haben wir auch bei Sta-

tionären, in den Bahnhöfen. Es werden für jede Tätigkeit im Bereich des Transportes radioaktiver Stoffe für die einzelnen Handhabungen Arbeitsplatzanalysen gemacht. Das heißt, für jeden Bahnhof und für jede Handhabung und Handling im Transport werden jeweils vor Ort unter Berücksichtigung der am Ort spezifischen Arbeitsbedingungen, das heißt Räume, Abstände und sonstige Einrichtungen, spezielle Arbeitsplatzanalysen gemacht.

Für jeden Bahnhof und jede Gepäckannahme werden von uns Empfehlungen herausgegeben, wie man vor Ort für jeden Bahnhof einzeln den Strahlenschutz mit einfachen Mitteln optimieren kann. Das heißt, wir weisen Räume zu. Wir schauen, wie lange ein Paket in die Hand genommen wird. Wir sagen, wo man die Lager aufstellt, wo man das ablegt, wo das Paket weggeschlossen wird, wenn es nicht sofort weiterbefördert wird. Dieses wird im Rahmen des betrieblichen Arbeitsschutzes vor Ort als Arbeitsplatzanalyse durchgeführt.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Gut. - Frau Schönberger!

Frau Schönberger (EW):

Nur noch eine kurze Anmerkung dazu. Es stimmt, wir hatten es heute vormittag bereits. Aber mir ist nicht so ganz klar, wieso, wenn Sie so glaubhaft vermitteln, daß Sie eine derartige, also wirklich prioritätmäßige Rücksicht auf die Strahlenschutzvorsorge nehmen, Sie sich dagegen sperren, die damit befaßten Menschen tatsächlich alle mit Dosimetern auszurüsten.

Meine Frage, die ich jetzt habe, geht jetzt aber an die Landesbehörde. Mich würde noch interessieren, inwieweit Sie denn Erfahrungen damit haben, ob die hier dargestellte - - Ich meine, man ist im Laufe des Erörterungstermins eher in der Vorsicht bestärkt worden, daß es auf der einen Seite die theoretischen Annahmen, Gesetze, Kriterien und auf der anderen Seite die Realität gibt.

Mich würde daher interessieren, welche Erfahrungen Sie denn damit haben, ob die Realität so ist, daß jeder Lkw-Fahrer oder jeder Führerstand mit derartigen Meßgeräten auch immer ausgerüstet wird.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Was die Transporte zu Schacht Konrad anbelangt, so verfügt die Landesregierung über keine Erfahrungen, Frau Schönberger, da es diese Transporte nicht gibt.

Was andere Transporte anbelangt, dazu erteile ich Herrn Schober kurz das Wort.

Dr. Schober (GB):

Zu den im Augenblick durch Niedersachsen führenden Transporten, insbesondere denen, wo wir dann auch die atomrechtliche Aufsicht haben, war schon gesagt worden: Das wird bei uns von den staatlichen Gewerbeaufsichtsamtern wahrgenommen. Wir haben hierzu immer

wieder Dienstbesprechungen. Das letzte Mal - ich glaube, das war das vorletzte Jahr - hatten wir einen größeren Kreis zusammengerufen.

Unabhängig von Berichten über entsprechende Vorkommnisse, Abweichungen auch von den Vorschriften, wie sie eingehalten werden sollen, haben wir regelmäßig einen Erfahrungsaustausch mit den Vollzugsbehörden. Mir sind dort bisher nicht Abweichungen über die Maßen hinaus, wie ich sagen möchte, mitgeteilt worden. Es ist überall so: Da, wo die staatliche Aufsicht eingreift, sind immer wieder Verstöße festzustellen. Das ist so, und es wird auch sicher in diesem Fall so sein, daß nicht in jedem Fall alle Vorschriften eingehalten werden. Das muß ich ganz klar sagen.

Aber ich kann das im Augenblick nicht mehr als auf diese allgemeinen Ausführungen ausdehnen. Ich habe im Augenblick nicht die Erkenntnis, daß ich sagen könnte: Es sind sehr viele Verstöße oder Abweichungen vom Genehmigten festzustellen. Das ist mein derzeitiger Kenntnisstand.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Schönen Dank, Herr Schober. - Frau Schönberger!

Frau Schönberger (EW):

Ich möchte abschließend bemerken, Herr Biedermann: Es gibt auch noch keine Bahntransporte zu einem Endlager Schacht Konrad, weil es noch kein Endlager Schacht Konrad gibt. Insofern: Wenn wir uns mit den Transporten zu einem zukünftigen - hoffentlich nie kommenden - Endlager befassen, ist es wohl notwendig, nicht nur einen Transportweg genauer zu besprechen, sondern natürlich auch die Belastung nicht nur der Bevölkerung, sondern auch der arbeitenden Menschen mit dem anderen Transportweg.

Daher brauchen Sie nicht zu sagen, daß es noch kein Endlager gibt. Das ist klar. Wir sind nur froh darüber. - Ansonsten bin ich fertig für heute.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Dann frage ich Sie: Haben Sie noch weiteren Erörterungsbedarf, Frau Schönberger?

Frau Schönberger (EW):

Ja, aber für heute konnte ich mich nicht auf mehr vorbereiten.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Dann stelle ich fest, daß das Thema Transporte, das an diesen Tagen behandelt wird, schon seit längerem bekannt ist - und nicht erst seit gestern. Sie haben sich nicht weiter vorbereiten können. Die Gesichtspunkte werden nachher bei der Entscheidung über den gestellten Antrag eventuell noch einmal eine Rolle spielen.

Frau Schönberger (EW):

Ich nehme an, daß Sachverständige genauso behandelt

werden wie Einwenderinnen. Davon bin ich zumindest bisher immer ausgegangen. Da auch Herrn Neumann gestern zugebilligt wurde, daß er sich auf gestern nicht vorbereiten konnte und das auf heute verschoben worden ist, bitte ich Sie, auch mir das zuzubilligen. Auch Herr Neumann wußte schon seit längerem, daß hier ein Erörterungstermin stattfindet.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Es hat hier niemand etwas dagegen, wenn Sie morgen Ihre Einwendungen vortragen.

So, Herr Chalupnik, Sie haben das Wort!

(Chalupnik (EW) ergreift nicht das Wort)

Herr Scheuten mit der Mikrofonnummer 20!

Scheuten (AS):

Scheuten, Rechtsanwalt, für das Bundesamt für Strahlenschutz.

Herr Vorsitzender, ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie Frau Schönberger darauf hinweisen würden, daß ein Einwender eine Mitwirkungslast im Rahmen dieses Termins hat und aufgrund dieser Mitwirkungslast gehalten ist, seine Einwendungen zu dem aufgerufenen Tagesordnungspunkt jetzt hier und heute auch geschlossen vorzutragen. - Danke.

stellv. VL Dr. Biedermann:

In dem Fall will ich ihr in der Tat das zubilligen. Was wir auch anderen Sachbeiständen hier zubilligen, das kann auch für Einzeleinwender gelten. Ich habe das Angebot gemacht. Sie kann es morgen darlegen. Zu diesen Zeiten - das war bekannt - findet der Tagesordnungspunkt "Transporte" statt. Das ist den jeweiligen Verbänden und Organisationen rechtzeitig mitgeteilt worden. Sie haben auch daran mitgewirkt. Das hat auch für Frau Schönberger zu gelten. Das vorab.

Kurz Frau Schönberger; dann Herr Chalupnik.

Frau Schönberger (EW):

Ich bin darauf vorbereitet, morgen im Rahmen von 10 bis 14 Uhr, falls ich denn drankommen werde, meine Einwendungen zu Ende zu führen. Ansonsten ist bekannt, daß bis jetzt - zumindest bis heute - das Verfahren so war, solange es noch Einwendungen gibt - - Und ich muß sagen, nur weil ein Stichpunkt angesprochen worden ist, gibt es trotzdem unterschiedliche Einwendungen zu diesem Stichpunkt, nämlich aus unterschiedlichen Betroffenheiten.

Bis jetzt war das Verfahren so: Solange es Wortmeldungen zu diesem Tagesordnungspunkt gab, wurde nicht der Tagesordnungspunkt beendet. Wenn Sie diese einvernehmliche Regelung jetzt aufkündigen wollen, können wir auch die weitere Koordination - das gilt zumindest für den Bereich, den ich vertrete; ich will hier nicht für andere sprechen - erst mal so nicht aufrechterhalten.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Gut, das ist Ihre Ansicht. Wir werden unsere nachher bei der Verkündung des Antrages diesbezüglich kundtun. Es gilt das, was ich bisher gesagt habe.

Für Sie nur als Anmerkung: Sie müssen unterscheiden zwischen Einwendung und zwischen Betroffenheit. Das müssen Sie sehr stark unterscheiden. Es gibt einen Tagesordnungspunkt 7, der von Betroffenheiten redet. Hier geht es um Einwendungen.

Frau Schönberger (EW):

Aber es ist doch klar, daß eine Einwendung eines Kollegen, der irgendwo beschäftigt ist, aus einer anderen Betroffenheit gemacht worden ist als zum Beispiel die Einwendung eines Anwohnenden. Nur so möchte ich Betroffenheit verstanden wissen: daß natürlich jeder seinen eigenen Gesichtspunkt zu der jeweiligen Einwendung hat. Das meine ich mit Betroffenheit.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Gut. - Dazu kurz Herr Dube!

Dube (GB):

Ich möchte zu dieser Bemerkung, es habe bisher eine Praxis gegeben, wonach ein Tagesordnungspunkt nicht abgeschlossen wurde, solange noch Wortmeldungen vorlagen, auf den Unterschied hinweisen zwischen der Frage, ob überhaupt noch eine Wortmeldung vorliegt oder ob jemand meint, diese Wortmeldung nicht im Rahmen der geordneten Durchführung des Tagesordnungspunktes, das heißt zu der Zeit, zu der dieser Tagesordnungspunkt dran ist, durchführen zu können.

Es ist so, daß wir bisher die Praxis gehandhabt haben, von Sachbeiständen zu erwarten, daß sie sich an die Tagesordnung halten - ansonsten kann dieser Termin nicht sinnvoll funktionieren -, daß wir weiterhin, wenn es wirklich zwingende und überzeugende Gründe gab, warum jemand sich nicht daran halten konnte, vereinzelt definierte Fenster offengelassen haben. Deswegen kann nicht behauptet werden, daß durch die Tatsache, daß wir Tagesordnungspunkte überhaupt abschließen, Einwendern das Wort abgeschlossen würde, bevor die Sache ausdiskutiert ist.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Frau Schönberger, noch ein Statement! Danach Herr Chalupnik.

Frau Schönberger (EW):

Bis jetzt hat sich niemand dagegen gewendet, daß Tagesordnungspunkte überhaupt abgeschlossen werden. Eine geordnete Durchführung hieß bis jetzt das Festhalten an festgesetzten Verhandlungszeiten.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Das heißt aber auch: sich halten an die Tagesordnung.

So, jetzt Herr Chalupnik!

Chalupnik (EW):

Daß es im Zusammenhang mit den Transporten vielfältige Gefahrensituationen geben kann, ist von den Sachbeiständen der Städte und auch von anderen Einwendern ausgeführt worden.

Ich möchte kurz einiges anreißen, um - als Überleitung zu meinen Einwendungen - deutlich zu machen: Es ist unbestreitbar, daß die Transporte auf Anforderung des BfS erfolgen, und zwar im Zusammenhang mit der jeweiligen Kammerbelegung, demzufolge auch bei unterschiedlicher Zusammensetzung der Inhalte der Gebinde, die sich im Verlauf der Einlagerungszeit durchaus ändern kann, und zwar dergestalt, daß die Nutzung einiger Radionuklide nicht mehr wirtschaftlich oder nicht mehr erforderlich ist. Ich erwähne nur das Plutonium, das als Waffenmaterial eventuell nicht benötigt wird und sich demzufolge in höheren Mengen durchaus in der Gesamtmenge oder in der Verteilung auf den gesamten Abfall durchaus ändern kann. Es sind immerhin Aufbereitungsanlagen des Auslands davon betroffen. Also, ich halte die Einflußmöglichkeiten, auch wenn eine vertragliche Regelung in dieser Richtung bestehen sollte, für begrenzt.

Aus diesem Zusammenhang, wenn dem so ist - es ist auch unzweifelhaft, daß es zu Überschreitungen der jeweiligen Aktivität kommen kann -, resultieren natürlich einige Gefährdungen oder Einflüsse auf Landwirtschaft und Bevölkerung. Ich möchte hier einmal die Gefährdung im Zusammenhang mit dem Schienenverkehr aufgreifen.

Unterstellen wir im Nahbereich, daß ein Atomtransport gemeldet ist, dann wird zum Beispiel, weil ja ein Übergang zwischen Bundesbahn und der Preussag, also den Verkehrsbetrieben, besteht, daß der Mann in der Preussag auf jeden Fall sagen wird: Haltesignal 'runter, noch einmal kontrollieren, ob das eigene Netz frei ist - und dann Haltesignal 'rauf. - Das heißt also: Die Häufigkeit des Zughaltens vor Haltesignalen ist zumindest in diesem Bereich als erhöht anzusehen.

Das gleiche gilt natürlich auch bei Haltesignalen der jeweiligen Rangierstationen oder Bahnhöfe in der näheren Umgebung. Genau das sind die Punkte. Diese Haltesignale befinden sich in der Regel in Vorortbereichen. Da ist die Bebauung relativ an die jeweiligen Bahnkörper herangezogen. Es gibt zweifellos Belastungen, die höher als der sogenannte errechnete Durchschnitt sind.

Jetzt kommt natürlich eines dazu - das ist sicherlich allen Beteiligten nicht entgangen -, daß es zunehmend zu Wetterextremen kommt und daß es von daher zu Transportverzögerungen und zur Transportgefährdung kommen kann. Ich halte es zum Beispiel nicht für ausgeschlossen, daß eine Hochspannungsleitung heruntergehen kann. Das kann nicht gut aussehen.

Damit wäre jetzt in etwa abgegrenzt, was durch Vorkommnisse im Verkehr auf der Schiene passieren kann. Natürlich ist die Straße auch ein wesentlicher Gefahrenpunkt, der seine eigene Problematik hat.

Es ist in dieser Hinsicht ein stärkerer Verkehr anzunehmen. Es kann durchaus passieren, daß sich ein Teilnehmer an diesem Straßenverkehr neben einem Transporter mit radioaktiven Abfällen befindet und durch einen Stau eingekeilt wird. Ob ich dann von zwei Metern reden kann oder nur von 1,50 m oder eventuell nur von einem Meter, hängt von der jeweiligen Situation ab. Auch die Zeit ist nicht bestimmbar. Das heißt, die Unsicherheitsfaktoren der Belastung, der man auf den Autobahnen ausgesetzt sein kann, sind auch nicht so, daß sie sich aus irgendeinem allgemeinen Unfallgeschehen herleiten lassen, sondern das kann durchaus ein bißchen schwieriger aussehen.

Das ist eben die Frage. Ich hatte ja zu diesen Transporten schon ausgeführt, daß der Nahbereich des Schachtes, das heißt an der geplanten Anbindung an die Industriestraße Nord, mit hereingenommen werden muß - eben aus ähnlichen Erwägungen.

Jetzt ist folgendes. Wenn diese Anlage Schacht Konrad nicht genehmigt wird und der Bundesminister eine Einlagerungsanweisung gibt, ist für mich eines außer Zweifel, nämlich der Zwei-Schicht-Betrieb. Das heißt, Annahmen, wie sie Herr Lange getroffen hat, daß auf längere Sicht nur mit einem Ein-Schicht-Betrieb zu rechnen ist, sind dann wahrscheinlich nicht mehr möglich; denn man wird - und das sehe ich durchaus realistisch -, wenn diese Situation eintritt, einen Zwei-Schicht-Betrieb einsetzen, um erst mal so viel wie möglich von dem Mist - verzeihen Sie - unterzubringen. Das ist aufgrund der Rechtsgrundlage - man muß dies leider sagen - legitim. Man wird auch so verfahren, obwohl das zu verurteilen ist.

Jetzt möchte ich zu den Szenarien kommen, wie sie Herr Lange mit seinen probabilistischen Rechnungen entwickelt hat. Herr Biedermann, ich sehe, Sie erinnern sich. Das ist ein Ausdruck, den ich überhaupt nicht mag. Ich sage Ihnen auch, warum. Wenn von Wahrheitsfindung und Wahrscheinlichkeit die Rede ist, verweise ich das ohne Zögern in den Bereich der Theologie. Dort haben sie durchaus ihren Wert.

In der Wissenschaft sieht es anders aus. Da nennt sich das Ding ganz schlicht und einfach Wahrscheinlichkeitsrechnung. Ob Sie die Wahrscheinlichkeitsrechnungen für Physik oder sonstige Fachbereiche anwenden: Sie hat ihre eigenen Formulierungen, ihre eigenen Formeln und ist immer der jeweiligen Situation angepaßt. Das heißt, "probabilistisch" ist eine Frage, wenn ich sage, ich bin von der Wahrheit sehr weit weg. So sehe ich das.

Wenn es sich dabei um Wahrscheinlichkeitsrechnungen handelt, die auf statistischen Annahmen beruhen, setzt das eines voraus. Ich will eine Betrachtung für diese Problematik darlegen; Herr Lange kann das ja nachvollziehen. Dabei ist es nun einmal so, daß er als statistische Grundlage einen Betrachtungszeitraum hat. Es gehört ganz einfach zu dieser Betrachtung eine Fortschreibung.

Antragsgegenstand ist eine Einlagerung von vierzig Jahren. Ich will ihn nicht überfordern. Ich bin gern bereit, wenn er sagt: zwanzig Jahre weiter. Nur: Ich kann von den Ereignissen in der Vergangenheit, das heißt retrospektiv das, was die Statistik hergibt, nicht ohne weiteres fortschreiben. Das heißt, die Bewertung der Ereignisse spielt bei der Wahrscheinlichkeitsberechnung eine entscheidende Rolle.

Jetzt möchte ich einige der zukünftigen Entwicklungen, die wahrscheinlich kommen werden, aufgreifen. Es knüpft sich teilweise auch eine Hoffnung daran, weil eine Verstärkung des Schienenverkehrs zu einer geringeren Belastung der Umwelt führen würde. Das heißt aber eine höhere Zugdichte. Die Folgezeiten zwischen den Zügen werden, sagen wir, von fünf Minuten auf vier Minuten reduziert. Es gibt sicherlich Zugmelde-, -sicherungs- und -beeinflussungssysteme, die sich teilweise bewährt oder nicht bewährt haben. Haltesignale sind mehr als einmal überfahren worden - trotz Zugbeeinflussungssystemen, die auch versagen können. Alle diese Dinge kommen dazu.

Das heißt, die Betrachtung eines Unfallszenarios, wie es Herr Lange gemacht hat und das er so schön als probabilistische Rechnungen bezeichnet - meinen Standpunkt dazu kennen Sie -, ist der springende Punkt. Herr Biedermann hatte wiederholt darauf hingewiesen, indem er sagte: Statistik ist das eine, und das Geschehen oder das Ereignis, das eintreten kann, ist das andere. Ich stimme Ihnen darin voll zu. Das heißt aber in diesem Fall, daß Herr Lange schon von den vielen Möglichkeiten der Wahrscheinlichkeitsrechnung, wie sie von der Wissenschaft benutzt werden - - Er hatte ja nicht umsonst naturwissenschaftliche Rechnungsweisen oder Berechnungen an dem fraglichen Tag reklamiert.

Wenn die Physik sich auf Wahrscheinlichkeitsrechnungen stützt, tut sie das in Kenntnis der Ungenauigkeit. Wenn sie aber zur Weiterberechnung ganz bestimmter Ereignisse oder Werte kommen will, muß sie zwangsläufig von Annahmen ausgehen, die aber durch empirische Daten teilweise abgesichert sind. Aber der Unsicherheitsfaktor, der in diesem Fall akzeptiert wird, ist vorhanden.

Nur: Wissen Sie, es ist folgendes. Ich habe keine Angst vor den Dingen, die man berechnen kann. Bloß: Das sogenannte Restrisiko macht mir bange, das ganz locker und flockig, wie es Frau Schermann hier schon dargestellt hat, praktisch vorgeführt wird. Das ist mir ein bißchen zu wacklig.

So, gehen wir im Zusammenhang mit diesen Transporten einmal auf die Behälter ein. Ich will es ganz kurz machen. Nehmen wir einmal die schweren Behälter aus Zement, Grauguß oder Sphäroguß - wie dem auch sei -, wenn sie einer größeren Brandlast unterworfen werden. Ich schließe dabei die Zementbehälter aus. Ich will mich hier auf die Behälter aus Grauguß und Sphäroguß beschränken, die durchaus akzeptable Mikrolunker-Einschlüsse haben können, die für die Festigkeit und sonstige Dinge, weil es sich dabei um die mittleren

Querschnitte handelt, keine Rolle spielen, das heißt, mechanisch durchaus belastbar sind.

Aber bei einer höheren Brandlast und bei der hohen Leitfähigkeit dieser Werkstoffe kann es natürlich sein - bei Verwendung großer Mengen von Löschflüssigkeit; ich gehe dabei von Wasser aus; man kann nicht ausschließen, daß bei Großereignissen große Wassermengen verwendet werden -, daß die schnelle Abkühlung dazu führt, daß diese Behälter reißen; ganz einfach reißen. Die Außenhaut ist belastet, ausgedehnt; der Innenraum steht unter Spannung. Die Festigkeit der thermisch belasteten Teile geht zurück, und das Ding reißt auseinander. Wie dann die jeweilige Ausbreitung des Inhaltes zu beurteilen ist, das haben unsere Sachverständige hier dargestellt. Ich schließe mich dem an.

Jetzt kommt natürlich noch eines hinzu - das ist wohl das, was Frau Schermann behandelt haben möchte; sie ist leider noch nicht da; aber ich nehme es vorweg; es war, wenn ich mich richtig erinnere, bei ihrem Fragenkomplex 12 einzuordnen -: Wir haben bisher immer etwas über Gefahren und über die Verharmlosung durch irgendwelche Statistiken gehört. Aber kein Gutachter hat einen Vorschlag dafür gemacht - das ist das, was Frau Schermann beanstandet -: Wie schnell werden im Fall eines Ereignisses, was nicht zwangsläufig ein Störfall oder eine Störung bedeuten muß, entsprechende Stellen alarmiert? Dazu habe ich mir auch meine Gedanken gemacht. Denn es ist folgendes: Herr Collin hatte ausgeführt, daß selbst Privatbahnen usw. an dem Transport dieser Dinger teilnehmen können. Makabererweise habe ich an die Brockenbahn gedacht. Diesseits der Oder und jenseits des Rheins kann es durchaus diese Transportsysteme geben. Das nur, um klarzustellen, daß im Grunde genommen jeder, der will und sich darum bewirbt, diese Dinger durch die Gegend karren kann.

Alle diese Transporte erfolgen auf Anforderung des zukünftigen Betreibers von Schacht Konrad. Für mich ist vorstellbar, daß es nach der Einrichtung der Mobilfunksysteme durchaus Möglichkeiten gibt, diese Transporte in ihrem Verlauf zu verfolgen, und zwar in Abhängigkeit von der jeweiligen möglichen Gefährdung, die dem Bundesamt für Strahlenschutz, weil es oder der Einlagerungsbetrieb - Konrad kann ja leider auch privatisiert werden - die Transporte ausgelöst hat, bekannt ist.

Für mich ist eine Art Black box denkbar, die jeweils bei Überschreitung eines bestimmten Nahbereiches, wo es zu einer Verdichtung der Transporte kommen kann, laufend Ortsangaben macht. Das ist beim Mobilfunksystem gar kein Problem. Eventuell könnte ein Schwerkraftschalter vorgesehen werden, damit dann, wenn der Transport umkippt oder irgend etwas passiert, automatisch das Signal ausgelöst wird: Der Transport ist so verunfallt, daß er sich nicht mehr vom Ort bewegen kann. Diese Signalmöglichkeit für den Betreiber und zum Einsatz der notwendigen Hilfskräfte würde eine Sicherung - ich unterstelle eine Sicherung,

ohne das weitere Maßnahmen getroffen werden müssen - punktgenau entsprechend dem bekannten Gefährdungsgrad zulassen.

Das bringe ich als Vorschlag ein, weil auch dazugehört, welche Vorstellungen man selber darüber hat, wie ein Transport oder zumindest seine Folgen sicherer zu bewältigen sind.

Noch etwas: Frau Rülle-Hengesbach hatte einen Begriff eingeführt, indem sie sagte: Das normative Tor für diese Abfälle wäre sehr groß. Ich habe den Begriff auch einmal benutzt, und ich möchte ihn wiederholt benutzen. Das normative Tor ist sehr groß. Verordnungen, Verbote und sonstige Dinge werden heute weder von der Wirtschaft noch von der Politik noch von sonstjemandem so befolgt, daß man sagen kann, daß von diesen Regelwerken eine Sicherheit ausgeht. Beabsichtigt ist das zweifellos. Aber es ist gang und gäbe, diese Regelwerke zu mißachten, vor allem dann, wenn sich daraus wirtschaftliche Vorteile ergeben könnten. Das ist bekannt. Das ist unstrittig. Wir brauchen es auch nicht weiter zu vertiefen. Dann sollte man aber den Stellenwert der Regelwerke auch unter diesem Gesichtspunkt sehen. - Vorerst einmal vielen Dank.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Schönen Dank, Herr Chalupnik, für Ihre reichhaltigen Ausführungen. - Ich erlaube mir zunächst, Herrn Dr. Lange zur einer kurzen Stellungnahme das Wort zu erteilen. Die meisten Punkte waren schon angesprochen: Wetterextreme, die Frage, wie Vorkommnisse auf der Schiene in die Statistik eingehen, Stau auf der Straße, die Frage, wie so etwas in die Statistik bzw. in die zu erwartenden radiologischen Belastungen der Umgebung eingehen, dann die zeitliche Übertragbarkeit der Statistik, ferner gab es zu Lastannahmen der Behälter Aussagen von Herrn Chalupnik, und zum Schluß hat er einen Verbesserungsvorschlag dargelegt, wozu vielleicht Herr Dr. Collin sprechen kann. - Herr Lange, bitte eine kurze Stellungnahme!

Dr. Lange (GB):

Herr Chalupnik, Sie haben einige Punkte angesprochen, die schon vorher aus meiner Sicht behandelt worden sind. Ich darf zunächst Ihren ersten Punkt ansprechen, bei dem Sie gesagt haben: In der Endlagerregion, wo die Transporte zusammenkommen, muß man auch die Frage betrachten, daß sie speziell beim Schienentransport an Haltesignalen anhalten können. Dabei war die Frage aufgeworfen worden, ob das angemessen betrachtet worden ist. Die Antwort: aus unserer Sicht ja. Wir haben versucht, kritische Personengruppen zu identifizieren. Dabei sind wir so vorgegangen, daß wir abdeckende Annahmen getroffen haben. Das bedeutet konkret: Wir haben uns eine Schienenstrecke vorgestellt, über die alle Transporte fahren, jemand steht dort das ganze Jahr über, und jeder Transport fährt mit 50 km/h an ihm vorbei. Zusätzlich haben wir angenommen, daß jeder zwanzig-

ste Transport an einem Haltesignal anhält, wobei sich die Person genau auf der Höhe der Waggon befördert, und daß der Zug fünf Minuten hält. Diese zusätzliche Exposition ist ebenfalls berechnet worden und findet sich in unseren Ergebnissen wieder.

Sie haben ferner etwas zu der Vorgehensweise von probabilistischen Analysen gesagt, nämlich daß man sich, wenn man Wahrscheinlichkeitsrechnung betreibt, von der Wahrheit weiter entfernt. Dazu brauche ich wohl nichts zu sagen. Wahrscheinlichkeitsrechnung ist etwas, was Sie heranziehen können, um zu ermitteln, mit welcher Häufigkeit mit welchen Ereignissen zu rechnen ist. Wenn Sie z. B. zwei Würfel haben, sie werfen und sich fragen, mit welcher Wahrscheinlichkeit zwei Sechsen zu erwarten sind, dann ist das etwas, was durch die Wahrscheinlichkeitsrechnung zu ermitteln ist. Das Ergebnis ist 1 : 36. Natürlich gibt es darum herum Schwankungen. Ich habe auch gesagt, daß wir statistische Sicherheitszuschläge gemacht haben, um statistische Schwankungen nach oben hin abzudecken.

Die nächste Frage war: Wir haben unsere Analysen auf einer Statistik basiert, die notgedrungen daraus resultiert, daß wir, z. B. bezogen auf die Deutsche Bundesbahn, das Transportunfallgeschehen von zehn Jahren analysiert haben. Diese zehn Jahre liegen zurück. Dabei muß man sich natürlich fragen, wie es mit der Extrapolierbarkeit auf die Zukunft steht. Sie haben dabei den Komplex höhere Zugfrequenzen angesprochen. Das Thema ist, wie ich mich erinnern kann, hier schon einmal behandelt worden. Ich hatte ein Bild gezeigt, auf dem man sehen konnte, wie sich das Unfallgeschehen bei der Deutschen Bundesbahn über den Zehnjahreszeitraum bei sonst gleichem Transportaufkommen - die Bezugsgröße hat sich also nicht geändert - reduziert hat. Gleichwohl haben wir den Mittelwert der zehn Jahre genommen und keine Extrapolation vorgenommen, die auf günstigere Werte für die Zukunft hinausgelaufen wäre. Herr Schmidt wird, wie er es schon einmal getan hat, Ihnen bestätigen können, daß alle Erfahrungen bei der Deutschen Bundesbahn darauf hinweisen, daß Streckenneubau und Streckenmodernisierung in der Vergangenheit dazu geführt haben, daß sich das Unfallgeschehen günstiger entwickelt hat.

Sie haben ferner angesprochen, daß es technische Möglichkeiten gibt und in der Zukunft vermutlich in verstärktem Maße zur Verfügung stehen werden, um die Transporte zu verfolgen. Wir haben in unserer Analyse so etwas natürlich nicht unterstellt, weil das auf günstigere Bedingungen hinauslaufen würde, als man jetzt unmittelbar unterstellen kann. Wir wollten aber abdeckende Ergebnisse generieren. Es ist jedoch in der Tat möglich - dabei muß ich Ihnen beipflichten -, daß es in der Zukunft Entwicklungen geben wird, die das Unfallgeschehen oder die Unfallbeherrschung günstiger machen. - Vielen Dank.

amt. VL Dr. Schober:

Danke schön. - Herr Chalupnik, wollen wir zunächst versuchen, diesen Komplex weiterzuführen? Wir haben noch die Frage der Behältereigenschaften, Graugußbehälter, vor uns.

Chalupnik (EW):

Das ist mir recht.

amt. VL Dr. Schober:

Das sollten wir vielleicht tun. Zu dem Punkt Mobilfunksystem möchte ich sagen - vielleicht kann Herr Dr. Collin dazu noch etwas ausführen -, daß es für bestimmte Transporte radioaktiver Stoffe - nicht unbedingt für die, die Sie gerade angesprochen haben, aber für Kernbrennstoffe und andere - schon eine ganze Reihe von Einrichtungen gibt, die aus verschiedenen Gründen - ich will sie jetzt nicht aufführen - das beinhalten, was Sie angeregt haben, und mit denen man im Prinzip feststellen kann, wo sich der Transport aufhält, bzw. dann, wenn eine Meldung unterbliebe, könnte man sehr schnell zu dem Ereignis kommen. Für die vermeintlich gefährlichsten Transporte gibt es schon derartige Bestimmungen. Das, was Sie angesprochen haben, würde eine eventuelle Erweiterung für diesen Bereich sein.

Bei dem Punkt Behältereigenschaften, also Verhalten gerade der Gußbehälter bei einem Brand durch die Einwirkung von Löschwasser, das Auftreten von Rissen, würde ich gern das Bundesamt für Strahlenschutz, Herrn Dr. Collin, fragen, ob er hinsichtlich der Behältereigenschaften bei der Behälterzulassung etwas sagen kann.

Dr. Collin (GB):

Ich möchte einen Satz in Ergänzung zu dem Melde- oder Mobilfunksystem sagen. Wir müssen hierbei meiner Ansicht nach ganz klar unterscheiden: Haben wir es mit Straßentransporten oder mit Schienentransporten zu tun? Soweit mir bekannt ist - ich bin kein Eisenbahner, aber Herr Dr. Schmidt wird das vielleicht im Detail noch erklären können -, sind Schienentransporte vom Grundsatz her immer überwacht. Es ist nichts einfacher als eine Laufüberwachung bei der Deutschen Bundesbahn, und die ist immer gegeben.

Sie haben meiner Ansicht nach in erster Linie die Straßentransporte angesprochen. Wir können in aller Deutlichkeit sagen: Das sind die sogenannten sicherungsrelevanten Transporte, d. h. dort, wo das Objekt vor Angriffen Dritter geschützt werden muß. Dort sind die Fahrzeuge redundant und diversifitär und was sonst auch immer mit solchen Kommunikationssystemen ausgerüstet, und möglicherweise werden sie von einem separaten Fahrzeug begleitet, das ebenso mit solchen Informationssystemen ausgerüstet ist. Ich stimme Ihnen zu: Es wäre heute eine Kleinigkeit, mit Satellitenüberwachung jedes dieser Objekte auf 20 m

genau permanent zu überwachen. Auch das wäre kein Problem.

Bei den Behältern gehen Sie davon aus, daß das Objekt in einem sehr heißen Feuer - 800 Grad - über längere Zeit aufgeheizt worden ist. Wenn dann mit einem Schlauch Wasser darauf gespritzt wird, dann wird das Wasser im ersten Augenblick nichts bewirken, sondern es wird verdampfen. Eine plötzliche Abkühlung, sozusagen eine Unstetigkeit, wie sie heute früh von Herrn Biedermann angesprochen wurde, wird es sicherlich nicht geben. Sicherlich werden thermische Spannungen entstehen. Aber von solchen Extremfällen, daß durch thermische Spannungen im Rahmen von Löschwassereinsätzen ein Behälter mit einer Wandstärke von 25 bis 40 cm zerrissen wird, ist mir bisher nichts bekannt. Ich muß allerdings zugeben, daß ich Physiker und kein Werkstoffingenieur bin. - Danke schön.

amt. VL Dr. Schober:

Vielen Dank, Herr Dr. Collin. - Herr Chalupnik, Sie haben noch Fragen dazu.

Chalupnik (EW):

Bei den Berechnungsmethoden ist es so, wie ich es sagte. Die Fortschreibung in die Zukunft, wenn sie unter den Aspekten retrospektiver Daten erfolgt, hat doch seine Problematik. Die Frage ist durchaus nicht beantwortet: Wie verändert man Daten, die über einen längeren Zeitraum in die Zukunft hinein transponiert oder fortgeschrieben worden sind, der nicht absehbar ist? Ob es linear oder wie fortgeschrieben ist, das ist eben das Problem. Wann ist eine Wahrscheinlichkeitsrechnung eine Wahrscheinlichkeitsrechnung, oder habe ich nichts weiter als eine Quotientenbildung betrieben? Bei dieser Berechnungsmethode scheint mir der Fall zu sein, daß ein Quotient gebildet worden ist. Ich habe das schon einmal als bedenklich angesehen. Wenn sich bei einer Quotientenbildung die Basis der Betrachtung nur annähernd verändert, dann ist das einfach nicht mehr haltbar. Das ist dann nicht mehr zulässig. Deswegen habe ich den Ausdruck "probabilistische Berechnungen" weg haben wollen. Bei den Wahrscheinlichkeitsrechnungen gibt es wohl fast ein Dutzend unterschiedliche, die problemgeordnet ihre eigene Systematik haben. Ich habe das erwähnt, weil dieser Ausdruck treffender ist. - Das war das eine.

Zu den Behältern: Herr Collin, selbstverständlich auch aus meiner Praxis weiß ich, daß Sie dann, wenn Sie Stahlguß vergüten wollen, es auch mit einem Schlauch machen können. Sie können also gewisse Gefügeveränderungen durch Abspritzen erreichen. Aber die Werkstoffe verhalten sich ein bißchen unterschiedlich. Während es beim Stahlguß durch Wasser aufgrund der plötzlichen Abkühlung zu einer Verbesserung der Werkstoffeigenschaften kommt, sieht es bei Grauguß unter Umständen anders aus. Beim Grauguß, der für diese Behälter verwendet wird, geht man, wenn ich es

noch richtig im Gedächtnis habe, von Festigkeiten aus, die um 12 bis 15 N/mm² liegen, weil aufgrund der Masse größere Werte und Fallhöhen von 9 m --- Meine Damen und Herren, wir haben hier 9 m als Firsthöhe. Soviel ist das gar nicht. Daß es Eisenbahnbrücken und Dämme gibt, die wesentlich höher sind, ist nicht weiter erwähnt worden.

Herr Lange, Sie sprachen von Einwirkungen Dritter. Das ist genau der Punkt: die hohe Brücke und der hohe Eisenbahndamm oder der hohe Straßendamm. Wenn sich ein Lkw nicht an die Böschung legt, sondern dort einen Steilhang herunterfällt, dann können durchaus Fallhöhen und sonstige Dinge --- Ich will nichts konstruieren. Mir geht es nicht darum, ein Katastrophenszenarium darzustellen. Ich schließe aber diese Möglichkeiten nicht aus. Sie haben gesagt, daß es auf 9 m berechnet und probiert worden ist. Wir haben in der Hütte einen Fallversuch gemacht. Ich möchte mich dazu nicht äußern.

Weiter haben Sie gesagt, daß internationale Versuche gemacht worden sind. Die Werkstoffeigenschaften der Behälter und die Rahmenbedingungen sind so genau eingehalten worden, wobei alles meßbar ist. Dabei ist man von Fallhöhen ausgegangen, die darstellbar waren, d. h. Hallenhöhe oder irgendwas. Es waren durchaus nachvollziehbare und meßbare Bedingungen. Aber diese Bedingungen werden im Falle eines Unfalles oder so etwas so nicht sein. Das ist doch der Unsicherheitsfaktor, nicht indem ich feststelle, wie sich aus werkstofftechnischer Sicht die Festigkeit ganz bestimmter Behälter ergibt. Es ist unbestritten, daß das geprüft wird. Aber das Vertrauen, daß das Äußerste getan worden ist, habe ich nun einmal nicht. In einigen Fällen, vor allem bei den Vorträgen von Herrn Dr. Lange, war ich durchaus ab und zu einmal geneigt, einige Ausführungen zumindest zu tolerieren. Aber weil er sich im Verlauf seiner Ausführungen auf ein Gebiet begeben hat, was ich nicht für wissenschaftlich und nicht für wissenschaftlich haltbar halte, hat das meine Zweifel wieder verstärkt. Es ist eine Abwiegung, wie sie teilweise gemacht wird. Auch von der Bundesbahn sind einige Darstellungen --- Na gut, es ist ein Betrieb. Jeder lobt seinen Haufen. Ich habe das früher für unseren Betrieb auch getan, wenn ich in der Richtung etwas zu vertreten hatte. Das ist durchaus legitim. Man sollte dabei aber nicht vergessen, daß dieser Anhörungstermin weitreichende Folgen haben wird. Das heißt, die Betrachtungen, die hier angestellt werden, und die wissenschaftlichen Untersuchungen, die hier vorgelegt werden, haben durchaus Bedeutung über unsere Grenzen hinaus. Wenn Sie dann sagen, die Bedingungen der Transporte im europäischen Raum wären überall gleich, dann vermag ich Ihnen deswegen nicht zu folgen, weil ich daran denke, was im Eismeer passiert, wobei die Russen durchaus sagen: Na gut, wenn das Wasser ein bißchen wärmer wird, haben wir einen eisfreien Hafen. Das nur als Einwand dazwischen. Ich denke auch daran, daß deren

Bahnordnungen nicht so - ich unterstelle, daß sie bei uns konkret durchgesetzt werden können und auch durchgesetzt werden - eingehalten werden. Das hängt immer von dem jeweiligen Kontrollstand und den für den einzelnen damit verbundenen Konsequenzen zusammen. Deswegen kann ich Ihnen dabei einfach nicht folgen. Ich lehne mich einfach dagegen auf, indem ich sage, daß eine Verordnung - Sie haben auch öfter den Ausdruck "gewährleisten" gebraucht - gar nichts gewährleistet. Sie versucht es zugegebenermaßen. Eine Gewährleistung geht nach meinem Begriffsverständnis etwas weiter. - Danke.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Chalupnik, so ist es in der Tat. Das ist im allgemeinen Leben auch so. Es gibt halt Menschen, und die machen Fehler. Aber man sollte ihnen auch Verantwortungsbewußtsein unterstellen. Sonst könnten wir so, wie wir zusammenleben, nicht zusammenleben. - Herr Lange mit der Bitte um kurze Stellungnahmen zu den Lastannahmen für Behälterstabilitäten und Herr Collin mit der Bitte um kurze Stellungnahmen, weil das alles hier schon diskutiert worden ist!

Dr. Collin (GB):

Heute früh ist schon darauf hingewiesen worden, daß die Höhe und die Auftreffgeschwindigkeit nicht das Entscheidende sind. Es treten Verzögerungen bis zu einigen tausend g beim Aufprall eines Castor-Behälters auf ein unnachgiebiges Fundament von 1 000 t auf, in das auch noch eine Stahlplatte eingelassen ist.

Weiter ist darauf hinzuweisen, daß diese Behälter ja nicht nur bei Normaltemperatur diesen mechanischen Eintrag erdulden müssen, sondern sie werden auf minus 40 Grad heruntergekühlt.

Sie haben auf das Material Guß hingewiesen. Grauguß kommt gar nicht in Frage, sondern nur Sphäroguß für Typ-B-Behälter.

Die Experimente haben wir in Originalgröße durchgeführt. Das heißt, man hat Castor-Behälter auf minus 40 Grad heruntergekühlt, 70 t schwer, und man hat sie dann diesen extremen mechanischen Belastungen unterworfen. Anschließend hat man darauf nachgesehen, ob nicht nur Risse oder Anrisse vorhanden waren, die nicht vorhanden waren, sondern man hat auch noch geprüft, ob das Deckelsystem die notwendige Dichtigkeit hatte. Es wird also extrem viel getan. - Danke schön.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Schönen Dank. - Herr Chalupnik!

Chalupnik (EW):

Herr Collin, die Castor-Behälter sind der Grenzfall. Das sind Aufbewahrungsbehälter für Brennelemente. Dort ist das, was technisch machbar war, mehr oder weniger verwirklicht worden. Dort sind auch die jeweiligen Moderatorbohrungen mit den Stäben und mit Entlüftungen drin. Sie kennen das. Ich will es aber dar-

stellen, um zu zeigen, daß ich genau weiß, wovon ich rede.

Wenn Sie einen Castor-Behälter nehmen, dann stimme ich Ihnen zu, weil er ein extremer Auslegungsfall für derartige Transporte ist. Was ich meine, sind aber die Allerweltsbehälter für die MOX-Geschichte. Dafür sind verschiedenartige Behälter gemacht worden, also mit verschiedener Länge usw. je nach dem jeweiligen Belastungsfall. Das heißt, wenn die Aktivitäten des jeweiligen Abfalls bekannt waren, sind die jeweiligen Wanddicken, Längen usw. darauf abgestimmt worden, und zwar die Wanddicke im Verhältnis zu dem jeweiligen Sicherheitsbedürfnis. Das ist richtig. Ich wollte damit sagen, daß die Betrachtungen für die Sicherheit dieser Behälter immer im Rahmen der Aktivität liegen. Das Hauptaugenmerk ist immer darauf gelegt worden. Deswegen habe ich die Festigkeitswerte von 10 bis 15 N/mm² genannt, und deswegen habe ich darauf abgestellt.

Ich habe gesagt: Es können durchaus Mikrolöcher in den einfachen Behältern vorhanden sein, nicht in den Castor-Behältern, die wir mal außen vor lassen, weil das ein Sonderfall ist. Wenn Sie diese kleineren Behälter unter diesem Gesichtspunkt betrachten, dann kann ich sie Verhältnissen unterwerfen, die bei der Betrachtung der Stabilität dieser Behälter, die immer auf das Rückhalten radioaktiver Strahlung abgestellt sind, wobei trotz eines niedrigen Ansatzes der Festigkeit immer unterstellt wurde, daß Fallhöhen von 9 m gewährleistet sind - - - Ich habe nicht umsonst erwähnt, daß es noch andere Straßenbauwerke gibt - ob Schiene oder Straße -, die höher sind. Dazu kann es im Extremfall durchaus kommen. Ich habe mich im Grunde genommen dagegen gewehrt, Katastrophenfälle zu konstruieren, die auf solchen Dingen basieren, weil das durchaus ein Anreiz für jemanden sein könnte, der sich sagt: Auf der normalen Schiene passiert nichts. Wenn ich aber da herumfummle, dann habe ich die größte Wirksamkeit. Aus diesem Grunde mache ich diese Betrachtungen sehr ungern.

Aber genau das ist es: wenn die einfacheren Behälter, die nur auf Rückhaltewirkung ausgelegt sind, diesen Belastungen ausgesetzt sind. Ich glaube nicht, daß man das in der Form so geprüft hat. Jedenfalls ist es mir nicht bekannt.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Collin, eine kurze Stellungnahme dazu, ob es berücksichtigt ist!

Dr. Collin (GB):

Eine kurze Stellungnahme: Mit den Mosaikbehältern, die hier auch im Gespräch sind, sind Falltests aus 200 m Höhe auf eine aufgelassene Startbahn eines Flugplatzes gemacht worden. Man hat diese Behälter mit einem Hubschrauber 200 m hoch gezogen. Man hat sie 200 m tief nicht auf das weiche Erdreich fallen lassen,

sondern auf die aufgelassene Startbahn, und zwar mit positivem Ergebnis, d. h. sie haben dicht gehalten. - Danke schön.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Gibt es noch weitere Wortmeldungen? - Herr Musiol!

Musiol (EW):

Ich möchte zunächst einmal wissen, wie der Aufruf zu verstehen ist. Ich möchte darauf hinaus, daß Herr Schermann Ihnen vorhin zusammen mit seinem Antrag eine Liste mit Wortmeldungen für Samstag und Mittwoch übergeben hat. Wir können Ihnen auch noch eine Feingliederung der Wortmeldungen für morgen überreichen, die uns vorliegen. Die Frage ist, ob die alle berücksichtigt werden.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Herr Musiol, Sie können meine Frage so verstehen, wie Sie sie gehört haben. Gibt es derzeit noch weitere Wortmeldungen? Jetzt habe ich ein Wort hinzugefügt. - Der Antrag wird entschieden werden, wie ich gesagt habe. Ich mache aber von meinem Ermessen als Verhandlungsleiter Gebrauch, zu sagen, wann entschieden wird. Ich habe nur zugesagt, daß er heute entschieden wird, also nicht sofort.

Ich stelle jetzt fest, daß es derzeit keinen weiteren Erörterungsbedarf zu Transportfragen gibt. Das stelle ich jetzt hiermit fest. Es gibt den Bedarf nicht. Oder haben Sie Einwendungen vorzutragen?

Musiol (EW):

Wenn Sie mir zu diesem Zeitpunkt die Zusage nicht machen können, daß die von uns angekündigten Wortmeldungen morgen und am Mittwoch berücksichtigt werden, würde ich jetzt für den LBU und die AG Schacht Konrad - nicht nur ich, sondern unterstützt durch Mitglieder der AG - mit unseren Einwendungen fortfahren. Es sei denn, Sie geben uns die Zusage, daß die angekündigten Wortmeldungen berücksichtigt werden. Dann würden wir uns kurz fassen.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Bitte legen Sie Ihre Einwendungen dar. Jetzt ist der Erörterungstermin.

Musiol (EW):

Die Vertiefung der Einwendungen des LBU und der Arbeitsgemeinschaft Schacht Konrad sowie zahlreicher anderer Einzeleinwender, die wir vertreten, fußt vor allen Dingen auf einer Studie, die mir vorliegt. Das ist eine Studie von Dr. Helmut Hirsch mit dem Titel "Identifizierung von Schwachstellen der GRS-Transportstudie Konrad". Da unsere Einwendungen darauf fußen, möchte ich diese Studie jetzt zitieren.

Zum "Hintergrund":

Nach der derzeitig überwiegend vertretenen Rechtsauffassung sind Transporte nicht Gegenstand in (anlagenbezogenen) atomrechtlichen Genehmigungs- bzw. Planfeststellungsverfahren.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Moment, Moment! Wollen Sie jetzt die ganze Studie hier verlesen?

Musiol (EW):

Ja.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Nein, nein, das können Sie sich schenken. Sie liegt gedruckt vor. Sie ist im Verfahren. Das können Sie sich schenken! Nein, tut mir leid!

Musiol (EW):

Diese Studie ist Bestandteil der Vertiefung unserer Einwendungen.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Wieso soll sie Bestandteil Ihrer Einwendungen sein? Sie haben diese Studie doch nicht erstellt und sie erst im nachhinein bekommen und gesehen. Das heißt, Sie haben diese Studie zur Vertiefung Ihrer Einwendungen herangezogen. Ich möchte Sie darauf aufmerksam machen, daß Herr Neumann fast alle Gesichtspunkte dieser Studie bereits bei der Darlegung seiner Einwendungen hier vorgetragen hat; sie wurden erörtert. Das heißt, noch einmal brauchen wir uns das nicht anzuhören. Diese Studie brauchen Sie hier nicht zu verlesen.

Musiol (EW):

"Brauche ich nicht zu verlesen": Soll das heißen, daß Sie mich daran hindern werden, sie zu verlesen?

stellv. VL Dr. Biedermann:

Dazu erteile ich Ihnen nicht das Wort. Sie können die Einwendungen des LBU oder Ihre hier darlegen, aber diese Studie wird nicht verlesen, weil sie schon schriftlich vorliegt.

Musiol (EW):

Ich möchte dann zunächst den Antrag stellen, jetzt die Kaffeepause vorzulegen und dann fortzufahren. Für 16 Uhr hat der Deutsche Gewerkschaftsbund angekündigt, noch Redebedarf zu haben. Ich möchte dann, soweit sich keine anderen Gründe ergeben, diese Studie sozusagen förmlich bei der Verhandlungsleitung einreichen.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Das brauchen Sie nicht. Die Verhandlungsleitung kennt diese Studie; sie liegt draußen aus. Sie ist nicht vom Himmel gefallen. Das müssen Sie nicht tun.

Ihrem Wunsch nach Pause kann die Verhandlungsleitung nachkommen. Darin zeigt sie sich ausnahmsweise flexibel. Ich setze das umgekehrt auch voraus. Es gibt nach den beiden Wortmeldungen eine Pause. Frau Schönberger!

Frau Schönberger (EW):

Erstens möchte ich mich insofern Herrn Musiol anschließen. Mir ist bekannt, daß die Genehmigungsbehörde die Studie kennt. Ich möchte hiermit den Antrag stellen, daß diese Studie so behandelt wird, als würde sie hier verlesen werden; das heißt, daß sie mit zum Protokoll genommen wird, da Sie ja immer sehr viel Wert darauf legen, daß es besonders wichtig ist, was sozusagen zum Protokoll gehört. - Das ist mein erster Antrag.

Mein zweiter Punkt ist, daß ich noch mal darauf hinweisen möchte, daß es Erörterungsbedarf unsererseits gibt. Da Sie darauf hingewiesen haben, daß vorher bekannt ist, welche Punkte verhandelt werden, möchte ich dem entgegen, daß auf einem von Ihnen verteilten Zettel festgelegt war, daß heute der Deutsche Gewerkschaftsbund spricht. Insofern haben wir uns in erster Linie danach gerichtet, was Sie als Untergliederung zur Tagesordnung festgelegt haben. Aber damit auch tatsächlich Ihre Feststellung von vorhin sozusagen fürs Protokoll als nichtig erklärt werden kann, möchte ich Sie bitten, noch einmal die Frage zu stellen, ob es derzeit Erörterungsbedarf gibt; denn Frau Schermann, die sich gestern bereits angekündigt hat, ist jetzt eingetroffen.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Gut. Zum ersten: Der Antrag wird abgelehnt. Die Studie ist dem Inhalt nach erörtert worden; sie muß nicht noch einmal erörtert werden.

Zum zweiten Punkt: Was die Tagesordnung anbetrifft, hier den ganzen Tag DGB zu verhandeln, ist dies von seiten des DGB und der AG Schacht Konrad, die den Anspruch hat, sowohl Einzeleinwender als auch Verbände und Organisationen hier zu koordinieren, unserem Koordinator so mitgeteilt worden. Das ist nicht von ihm frei erfunden.

Zum dritten habe ich jetzt dem Antrag von Herrn Musiol stattgegeben, daß wir eine Kaffeepause machen. Es tut mir leid, Frau Schermann, wir machen eine halbe Stunde Kaffeepause. Danach geht es weiter. Etwas früher wäre es anders gegangen.

So, ich wünsche eine angenehme Kaffeepause.

(Kurze Unterbrechung)

stellv. VL Janning:

Meide Damen und Herren, wir setzen unsere Verhandlung für den heutigen Tag fort.

Es hat vor der Kaffeepause einen Antrag gegeben. Dieser Antrag wird im Augenblick schriftlich beschieden, und im Laufe des heutigen Nachmittags wird die Verhandlungsleitung den Bescheid über diesen Antrag verlesen.

Wir haben uns jetzt mit einem Fragenkatalog von Frau Schermann zu befassen. Die Wortmeldung liegt vor. Frau Schermann, ich gehe davon aus, daß Sie diese Fragen eingeordnet wissen wollen, ob sie denn schon beantwortet sind - ja oder nein -, und daß Sie, wenn sie nicht beantwortet sind, auf jede der einzelnen Fragen heute eine Antwort erwarten.

Ich schlage vor, daß wir folgendermaßen verfahren. Sie tragen diese Fragen einzeln vor, und ich werde zusehen, daß wir in Unterstützung durch unsere Gutachter zu der Beantwortung dieser Fragen im einzelnen kommen.

Frau Schermann (EW):

Bei Fragen, die eventuell schon beantwortet wurden, da ich als Einzeleinwenderin nicht jedes Mal hier zugegen sein kann, wäre es wirklich ganz phantastisch, wenn zumindest eine Kurzanwort möglich wäre, so daß ich mir ungefähr von der Richtung ein Bild machen kann, wie beantwortet worden ist.

stellv. VL Janning:

Frau Schermann, das ist sicherlich möglich. Wenn diese Kurzarbeit diejenige ist, daß Sie einen Verweis auf das hinterher vorliegende schriftliche Wortprotokoll beinhaltet, dann darf ich Sie bitten, auch mit einer solchen Verfahrensweise einverstanden zu sein. Dieses Wortprotokoll wird ja - ich schätze einmal - entweder kurz vor oder nach Ostern Ihnen zur Verfügung stehen, so daß der Verweis darauf, daß eine Frage vielleicht bereits beantwortet ist, in dieser Form nachgearbeitet werden kann und Sie so Ihren Interessen in diesem Erörterungsverfahren nachkommen können.

Gut, dann werden wir so verfahren. Frau Schermann, Sie haben das Wort. Ich bitte Sie, wenn Sie meinen, zu einem Punkt gekommen zu sein, an dem Sie eine Antwort erwarten, eine entsprechende Pause zu machen. Wir werden dann zusehen, wie wir die Fragen beantworten.

Frau Schermann (EW):

Gut. Dann fange ich mit meiner ersten Frage an. Sie lautet: Können Sie die fünf Prozent oder zwanzig Prozent Lkw-Transporte auf der Straße in einer konkreten Zahl ausdrücken? - Danke.

stellv. VL Janning:

Herr Dr. Lange bitte!

Dr. Lange (GB):

Bei 3400 Transporteinheiten pro Jahr entsprechen 20 Prozent 680 Transporteinheiten. Beim Lkw-Transport ist aufgrund des Gewichtes anzunehmen, daß nur eine

Transporteinheit auf dem Lkw ist. Also: 680 Lkw pro Jahr.

Frau Schermann (EW):

Danke. - Nächste Frage! Das bezieht sich jetzt auf Transportwege: sowohl Schiene als auch Straße als auch eventuell Luftverkehr. Wer übernimmt die Gewähr einer zuverlässigen Kontrolle, besonders im Hinblick auf die schon mehrfach - wie angekungen - zu erwartende Privatisierung? Und zwar Kontrolle des Mülls, der Fahrzeuge und der Spediteure? - Danke.

stellv. VL Janning:

Herr Dr. Collin bitte!

Dr. Collin (GB):

Ich gehe davon aus, Sie meinen Privatisierung der Endlagerung. Oder Privatisierung der Bundesbahn?

Frau Schermann (EW):

Bundesbahn - ja, der Endlagerung.

Dr. Collin (GB):

Vom Grundsatz her gibt es immer eine Aufsichtsbehörde. Diese Aufsichtsbehörde muß die Voraussetzungen schaffen, daß die Einhaltung der Vorschriften gewährleistet wird.

stellv. VL Janning:

Ja, bitte, Frau Schermann. Ich denke, wenn die Antwort erfolgt ist, fahren Sie einfach fort. Ich muß Sie nicht jedes Mal auffordern. Wenn ich mir das erlauben darf!

Frau Schermann (EW):

Wie heißt diese Aufsichtsbehörde dann?

Dr. Collin (GB):

Die Aufsichtsbehörde für Straßentransporte wurde heute schon mehrfach erwähnt. Das sind die jeweiligen Gewerbeaufsichtsämter hier in Niedersachsen. Die Aufsicht für den Transport mit der Deutschen Bundesbahn ist zur Zeit das Bundesbahn-Zentralamt. Falls die Deutsche Bundesbahn privatisiert wird, wird eine staatliche Stelle geschaffen - ähnlich dem Luftfahrtbundesamt.

Zur Aufsicht über die Endlagerung muß ich es allerdings jetzt der Genehmigungsbehörde überlassen, detailliert Auskunft zu geben, da mein Teil mit der Beförderung endet.

Frau Schermann (EW):

Ja, dann bitte ich darum.

stellv. VL Janning:

Die Situation der Genehmigung wird sich natürlich durch solche Privatisierungsmaßnahmen nicht verän-

dern. Es wird immer eine Genehmigungsbehörde oberhalb derjenigen geben, die ein solches Vorhaben planen.

stellv. VL Dr. Biedermann:

Frau Schermann, direkt dazu: Das haben wir mehrfach diskutiert. Die Privatisierung des Endlagers ist in der neuen Atomgesetz-Novelle vorgesehen, die jetzt im Entwurf vorliegt, aber derzeit nicht mehr besonders als eilbedürftig in der Diskussion zu bezeichnen ist. In diesem Entwurf - das haben wir mehrfach diskutiert - ist auch enthalten, daß dann die Genehmigung des Planfeststellungsverfahrens an den Antragsteller übergeht.

Frau Schermann (EW):

Gut, ich lasse es erst einmal dabei.

Nächste Frage: Wie weit wurden die Kritikalitätsunfälle berücksichtigt?

stellv. VL Janning:

Herr Dr. Collin, bitte!

Dr. Collin (GB):

Die Sicherheit gegen Kritikalitätsunfälle wird durch die verkehrsrechtlichen Vorschriften gewährleistet. Das heißt, in einem Versandstück oder - wie Sie es nennen - Behälter oder Container darf nur soviel Material eingebracht werden, daß die Kritikalität sowohl für das Einzelstück als auch im Verbund mit mehreren gewährleistet ist. Diese zulässige Anzahl wird im Zulassungsschein festgeschrieben. Jedes Versandstück oder jeder Container, der befördert wird und der spaltbares Material von mehr als 15 Gramm enthält, bedarf einer amtlichen Zulassung durch die dafür zuständige Stelle. Das ist das Bundesamt für Strahlenschutz.

Frau Schermann (EW):

Danke. - Nächste Frage: In welchem Ausmaß sollen Atomtransporte mit Flugzeugen erfolgen? Wie mir bekannt ist, soll die Landebahn bei Braunschweig so erweitert werden, daß Linienverkehr ermöglicht werden soll.

(Dr. Collin (GB) zuckt mit den Schultern)

stellv. VL Janning:

Herr Dr. Collin, ist Ihnen davon etwas bekannt? Mir ist davon nichts bekannt, daß man auf Transporte mit Flugzeugen zurückgreifen will.

Dr. Collin (GB):

Es ist mir nicht bekannt. Ich kann mir auch nicht vorstellen, daß man Abfälle mit einem so teuren Verkehrsmittel befördert.

Frau Schermann (EW):

Danke. - Nächste Frage: Auf welcher Grundlage fußen Ihre Berechnungen nuklearer Abfälle im Bahn- und Lkw-

Bereich? Greifen Sie auf Erfahrungswerte zurück? Wenn ja: auf welche - oder ist alles graue Theorie.

stellv. VL Janning:

Ist das hier mit "nuklearen Unfällen" richtig? Oder sind nukleare Abfälle gemeint? Vielleicht handelt es sich um einen kleinen Schreibfehler.

Frau Schermann (EW):

Nein, das ist kein Schreibfehler. Es werden ja schon Atommülltransporte betrieben. Ich kann mir einfach nicht vorstellen, daß es dabei noch niemals einen Unfall gegeben haben soll.

stellv. VL Janning:

Gut. Sie heben also darauf ab, daß es bestimmte Szenarien für Unfälle bei Atomtransporten gibt. Darauf basieren jetzt Ihre beiden Fragen hierzu.

Frau Schermann (EW):

Ja. Greifen Sie auf Erfahrungswerte zurück? Dazu würde mich auch interessieren: in der Bundesrepublik? Und wenn nicht in der Bundesrepublik, ob man sich die Mühe gemacht hat, europa- oder USA-weit irgendwelche diesbezüglichen Nachforschungen anzustellen.

stellv. VL Janning:

Herr Dr. Lange!

Dr. Lange (GB):

Der in den letzten dreißig Jahren beobachtete Sicherheitsstandard bei der Beförderung radioaktiver Stoffe weltweit ist sehr gut, so daß keine Ereignisse vorgekommen sind, bei denen Personen durch freigesetzte Radioaktivität zu Schaden gekommen sind. Das war eine zu dünne Grundlage, um Ergebnisse zu erzeugen.

Ich habe schon häufiger dargelegt, daß wir sowohl in der Methodik als auch in der Datenbasis, auf der unsere Ergebnisse basieren, umfangreiche Analysen durchgeführt haben, so daß es also im Ergebnis eine Kombination aus experimentellen Erfahrungen, theoretischen Ableitungen und entsprechenden sicherheitsanalytischen Methoden ist.

Frau Schermann (EW):

Ich habe Literatur auch bezüglich des Transportwesens gelesen. Da gibt es natürlich mehr aus den USA als hier. Und um eine einzige herauszupicken - das ist wahrlich nicht *die* einzige -, lese ich einen kleinen Absatz vor. Laut Gofman geht es wie folgt los:

Angenommen, man könne den Abfall in Salzstöcken in New Mexico lagern, scheint mir unwahrscheinlich, und es treten dort in den nächsten paar 1000 Jahren keine geologischen Erschütterungen auf, so ist das die Endphase des Problems. Die Vorphase wären

die Transporte quer durchs Land und das Verladen und das Versiegeln der Fässer. In den letzten 4 Jahren gab es mehr als 300 Verkehrsunfälle bei Transporten mit nuclearem Material. Bei Denver blieb eine Lkw-Ladung angereichertes Uran 12 Std. auf offener Str. liegen, wurde vom Winde verweht, weil sich die Verantwortlichen uneinig über die Zuständigkeit der Beseitigungs- und Aufräumarbeiten waren. Es passiert fortwährend, daß radioaktiver Abfall in die Umwelt entweicht. Bereits zu Beginn des nächsten Jhdts. werden 200 000 US-Bürger pro Jahr an Krebs sterben, der durch Strahlung verursacht wird, die von radioaktivem Abfall und nuclearen Anlagen ausgeht.

(Zustimmung bei den Einwendern)

Das dazu. Danke.

stellv. VL Janning:

Ja. - Sind dies Beschreibungen gewesen, Herr Dr. Lange, die Ihnen auch aus der Literatur bekannt sind? Und wenn ja, können Sie sie einordnen?

Dr. Lange (GB):

Es gibt Beschreibungen von Unfällen in der Literatur. Ich denke auch, daß der Unfall - - Ich erinnere mich an ein ähnliches Ereignis, das in der Literatur auch erwähnt ist. Aber wir standen hier vor einem anderen Problem. Wir wollten für dieses konkrete Transportaufkommen das ganze Spektrum möglicher Unfälle und auch deren Wahrscheinlichkeiten und Auswirkungen quantifizieren. Da mußten wir auf wesentlich umfangreichere Daten zurückgreifen, als sie diese von Ihnen angesprochenen, schon in der Vergangenheit stattgefundenen Vorkommnisse bei der Beförderung radioaktiver Stoffe darstellen.

Frau Schermann (EW):

Dazu kann ich nur sagen: Das muß noch einmal nachgeprüft werden. Wie gesagt, das war kein Einzelfall.

Zur nächsten Frage.

stellv. VL Janning:

Frau Schermann, ich darf einen Vorschlag machen. Wenn Sie Ihre eigenen Fragen numerieren, mag es ja eventuell sein, daß Sie hinterher beim Studium des Protokolls Ihre eigenen Positionen und die Antworten dazu auch leichter wiederfinden und besser darauf Bezug nehmen können. Das ist nur ein kleiner Vorschlag. Sie wären jetzt nach dem mir Vorliegenden bei der Frage Nummer sechs.

Frau Schermann (EW):

Richtig, absolut korrekt! - Von welcher Unfallstärke an müssen Behörden eingeschaltet werden, und wie schnell konkret, vor allem rechtzeitig, wird die Bevölkerung unterrichtet? Oder wird sie genau so "ernst" ge-

nommen, wie es hier seitens der Antragsteller seit Wochen praktiziert wird; vor allem Dingen auch dann, wenn die Privatisierung erfolgt ist? - Danke.

stellv. VL Janning:

Frau Schermann, die Frage der Privatisierung haben wir vorhin schon angesprochen. Ich glaube, daß sich dadurch, was die Aufsicht betrifft, keine qualitativ andere Situation einstellen wird. Inwieweit - -

Frau Schermann (EW):

Ab welcher Unfallstärke!

stellv. VL Janning:

Ab welcher Unfallstärke: ob ein Kriterium da ist, wann Behörden eingesetzt werden. Herr Dr. Collin, bitte!

Dr. Collin (GB):

Vielen Dank. - Grundsätzlich: In den Genehmigungen, falls sie vom BfS erteilt werden - aber ich gehe auch davon aus, falls sie vom Land Niedersachsen oder dem zuständigen Gewerbeaufsichtsamt erteilt werden -, wird eine Nebenbestimmung stehen, die lautet: Jeder Unfall oder Zwischenfall, das heißt, auch wenn nur ein Reifen an einem Lkw platzt, ist unverzüglich der atomrechtlichen Aufsichtsbehörde zu melden.

Weiterhin gibt es bei den Polizeistationen, insbesondere aber auch bei dem niedersächsischen Innenministerium Pläne, welche Verhaltensmaßnahmen den Sicherheitskräften bei jeglichem Unfall oder Zwischenfall aufgetragen werden.

Frau Schermann (EW):

Nehmen wir einmal an - eine Zusatzfrage zu Punkt 6 -, das erfolgt nicht so reibungslos, wie Sie es eben beschrieben haben. Mit welchen Repressalien haben dann die Verantwortlichen zu rechnen?

stellv. VL Janning:

Frau Schermann, ich glaube schon, daß das eine etwas hypothetische Frage ist. Dies ist sicherlich in das alltägliche Szenario einzuordnen, das wir von uns selber kennen. Sie unterstellen ja jetzt, daß ein Fahrer einen Mißstand oder eine Reifenpanne an seinem Fahrzeug hat - wovon Herr Dr. Collin meinte, das wird mit Sicherheit aufgeführt werden müssen - und dies unterschlägt oder einfach nicht sagt. Heben Sie darauf ab? Ist das der Hintergrund der Frage?

Frau Schermann (EW):

Ja, ich gehe davon aus, daß tatsächlich nicht jeder Un- oder Zwischenfall mit nuklearen Transporten gleich gemeldet wird. So etwas kommt vor. Das ist auch heute Realität.

stellv. VL Janning:

Ja, aber wenn es mit einer einzigen Person zu tun hat,

meinetwegen mit nur einem Fahrer - wenn dies denn überhaupt gegeben und real ist -, dann ist das in die Kategorie menschliches Versagen einzuordnen. So es mit anderen Personen zu tun hat, wird es immer einen zweiten geben, der darauf aufmerksam geworden ist, daß es zu einer Unregelmäßigkeit gekommen ist. So kommt ein solches Verfahren in die Meldemöglichkeit.

Frau Schermann (EW):

Soweit es dann aufgedeckt wird. Nehmen wir einmal an, es wird aufgedeckt. Mit welchen Repressalien hat dann ein Spediteur zu rechnen, der Druck macht, weil er zeitlich treibt und diese Vorschriften übergeht, weil er sie vielleicht als leichtfertig empfindet? Wie sieht das in diesem Fall für diese Spedition aus?

stellv. VL Janning:

Herr Dr. Collin, das geht ein bißchen an das Auswahlverfahren der Spediteure. Bitte!

Dr. Collin (GB):

Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Gemäß § 87 der Strahlenschutzverordnung - er ist mit "Ordnungswidrigkeiten" überschrieben; und das sind die Bußgeldvorschriften - heißt es unter Abs. 1 Nr. 3:

3. einer mit einer Genehmigung nach § 8 Abs. 1 verbundenen vollziehbaren Auflage zuwiderhandelt,

Wenn in diesen Genehmigungsbescheiden steht, und zwar in Form einer Auflage - und das tut es, wie ich bereits vorher ausgeführt habe -, daß solche Vorkommnisse unverzüglich zu melden sind, hat er dann, wenn so etwas aufgedeckt wird, mit einem Ordnungswidrigkeitsverfahren zu rechnen, und er bekommt ein Bußgeld. § 87 Strahlenschutzverordnung!

stellv. VL Janning:

Ja. Ich glaube, daß das jetzt auch deutlich geworden ist. Frau Schermann, ich gehe einmal davon aus, daß Sie auch unterstellen, daß es auch bei der Androhung von Ordnungsstrafen vorkommen kann, daß das, was Sie unterstellt haben, geschieht.

Frau Schermann (EW):

Richtig!

stellv. VL Janning:

Nämlich daß jemand sagt: Ich werde schon nicht erwischt werden. - Ich kürze das einmal so ab, Herr Dr. Collin.

Deswegen doch noch mal die Frage nach den Auswahlkriterien, und welche Anforderungen werden denn hier an die Speditionsfirmen gestellt.

Frau Schermann (EW):

Weil die Bußgelder nicht hoch genug sind.

Dr. Collin (GB):

Vielen Dank. - Auch hierzu kann ich nur aus der Genehmigungspraxis des Bundesamtes sprechen. Wir sind ja im Augenblick zuständig für die Beförderung von Kernbrennstoffen und Großquellen, die insbesondere im Bereich der Humanmedizin eingesetzt werden. Es muß also für die gesamte Geschäftsleitung eine Zuverlässigkeitsüberprüfung gemäß § 12 b Atomgesetz durchgeführt werden. Das gilt für die verantwortlichen Geschäftsführer, und zwar für die gesamte Geschäftsführung, dieser Unternehmen. Außerdem wird diese Zuverlässigkeitsüberprüfung für alle am Transport beteiligten Personen durchgeführt. - Danke schön.

stellv. VL Janning:

Ja. - Frau Schermann!

Frau Schermann (EW):

Gut, das muß mir erst einmal so reichen. - Punkt 7: Läßt sich völlig ausschließen, daß bei einem Unfall radioaktives Material abhanden kommen kann, zum Beispiel durch Diebstahl?

stellv. VL Janning:

Sie wissen, daß man nie etwas völlig ausschließen kann, Frau Schermann.

(Zustimmung bei den Einwendern)

Inwieweit sich eingrenzen läßt, daß so etwas geschieht, dazu Herr Dr. Lange; vielleicht auch Herr Dr. Collin. Herr Dr. Collin!

Dr. Collin (GB):

Die sogenannten Sicherungsmaßnahmen gegen Einwirkungen Dritter hängen von der beförderten Radioaktivität ab und natürlich auch von dem beförderten Stoff. Das heißt - um ein Beispiel zu nennen -: Angereichertes Uran hat an und für sich eine geringe spezifische Aktivität. Es besteht also kaum ein radiologisches Risiko. Aber es könnte natürlich interessant sein für gewisse Kreise im Inland und im Ausland. Hierfür werden entsprechende Sicherungsmaßnahmen durchgeführt und sind vorgeschrieben, während bei kleinen Mengen Radioaktivität, wie sie vor allem in der Diagnostik bei der Humanmedizin eingesetzt werden, diese Sicherungsmaßnahmen gering sind.

Wenn es in der Vergangenheit zu Diebstählen gekommen ist, dann betrafen sie ausschließlich solche Präparate, die für die Diagnostik vorgesehen waren.

Frau Schermann (EW):

Wäre es zuviel, wenn ich fragen würde, wie die Sicherheitsmaßnahmen aussehen?

Dr. Collin (GB):

Diese Sicherungsmaßnahmen sind nichtöffentlich zugänglich, um den Kreisen, die daran interessiert sind, kein Rezept zu liefern.

Frau Schermann (EW):

Gut. - Nehmen wir einmal an, es erfolgt ein Transport mit schwach- und mittelradioaktivem Müll, und irgendwelche wütenden Moslems oder wütenden Serben meinen, ihre Wut ablassen und sich rächen zu sollen, weil sie mit der Politik dieses Landes nicht einverstanden sind, und sie lassen so ein Ding mal hochgehen - irgendwo auf der Autobahn, auf einem Güterbahnhof oder auf der Schiene. Wie sieht es dann konkret aus?

stellv. VL Janning:

Frau Schermann, Sie wollen darauf abzielen, daß wir vielleicht ganz allgemein in zu unsicheren Zeiten leben, als daß man Atomtransporte durchführen sollte.

(Vereinzelte Zustimmung bei den Einwendern)

Frau Schermann (EW):

Erstens das. Zweitens ist das ja nicht auszuschließen. Drittens würde mich wirklich interessieren, wenn trotz Ihrer Bemerkung und Ihres Hinweises man doch die Muskeln spielen läßt und den starken Mann spielt, und es doch dazu kommt, welches Ausmaß das dann hat bei schwach- bis mittelaktiven Materialien, wenn so ein Ding explodiert - und natürlich auch bei plutoniumhaltigen hochradioaktiven Geschichten.

stellv. VL Janning:

Gut. - Dazu wird sicherlich Herr Dr. Collin antworten.

Frau Schermann (EW):

Ich möchte gern wissen: Flugraum, Straße und Schiene.

stellv. VL Janning:

Darauf wird Herr Dr. Collin sicherlich antworten. Ich meine mich daran zu erinnern, daß wir bestimmte Elemente dieser Frage schon in der Verhandlung berührt haben. Also der kleine Hinweis an die von uns befragten Gutachter, daß sie in diesem Fall auch darauf verweisen dürfen, wenn das schon einmal gesagt worden ist.

Dr. Collin (GB):

Vielen Dank. - Ich muß grundsätzlich folgendes sagen: Das Wichtigste, was wir haben, ist unser Leben. Wenn man ein Flugzeug, das mit Menschen vollbesetzt ist, in die Luft sprengt, dann ist das sicherlich gravierender, als wenn dort drin ein Versandstück mit radioaktiven Stoffen vorhanden wäre. Das gleich gilt dafür, wenn man einen vollbesetzten IC oder ICE in die Luft sprengt oder eine Brücke herunterfallen läßt. Der Schaden ist insbesondere für die betroffenen Personen wesentlich größer, als wenn ein Behälter mit einer Rakete oder etwas anderem beschossen wird. Die Auswirkungen, die dabei entstehen können, sind sicherlich nicht gravierender als die Folgen, die heute früh von Herrn Neumann

im Rahmen eines schweren Unglückes mit mechanischer und Brandeinwirkung vorgestellt worden sind.

Frau Schermann (EW):

Dann möchte ich gern auf das Beispiel mit dem Flugzeug zurückkommen. Im Januar hat Umweltminister Töpfer 3 oder 3,5 kg Plutonium von Karlsruhe über Frankfurt nach Schottland fliegen lassen. Nehmen wir einmal an, dieses Flugzeug wäre über besiedeltem Raum in die Luft gejagt worden. Was hieße das konkret?

Dr. Collin (GB):

Die Auswirkungen sind nicht berechnet worden. Gleichzeitig möchte ich darauf hinweisen, daß dieses Plutonium vor allem in Form von Pellets und Brennstäben vorhanden war und wahrscheinlich nicht fein verstreut irgendwo lungengängig zur Verfügung gestanden hätte.

Frau Schermann (EW):

Das heißt konkret, die Leute in den dichtbesiedelten Gebiete, die ich angesprochen habe, können aufatmen? Es bleibt harmlos, auch in diesem Fall?

Dr. Collin (GB):

Ich habe gesagt: solange dieses Material, von dem Sie gesprochen haben, in Form von Keramikpellets, in Hüllrohren eingeschlossen, vorgelegen hat.

stellv. VL Janning:

Frau Schermann, Sie wissen, daß das Verfahren für den Transport nach Schottland, was angewandt worden ist, auch in der Öffentlichkeit strittig diskutiert worden ist. Es hat hinreichend viele Anzeichen dafür gegeben, insbesondere auch in Niedersachsen, daß sich Leute doch sehr kritisch mit dieser Transportweise auseinandergesetzt haben.

Frau Schermann (EW):

Mit welcher Konsequenz?

stellv. VL Janning:

Mit der Konsequenz, daß der Bundesumweltminister, in dessen Kompetenz und schlußendlich auch in dessen Verantwortung das liegt, zu der Überzeugung gekommen ist, daß er es gleichwohl durchführen wird. Und er hat es ja auch getan.

Frau Schermann (EW):

Das ist interessant. Dies soll mir erst einmal reichen.

Ich gehe zu Frage 8 über: Wie wird die Koordination gestaltet? Erfahrungsgemäß ist auf Güterbahnhöfen besonders zu Stoßzeiten nicht selten eine längere Stauung zu verzeichnen. - Danke.

stellv. VL Janning:

Herr Dr. Schmidt, vielleicht auch mit dem Verweis auf bereits Gesagtes!

Dr. Schmidt (DB):

Ich würde, wenn Sie noch andere Fragen haben, sie dann, was die Bahn betrifft, zusammen beantworten.

stellv. VL Janning:

Ich mache für mich einen Kringel um die Frage 8. Wir kommen dann darauf zurück.

Frau Schermann (EW):

Ich auch. - Frage 9: Läßt sich ausschließen, daß sich internationale Syndikate, die wesentliche Transportkanäle beherrschen, radioaktives Material beschaffen? - Danke.

stellv. VL Janning:

Auch dies vom Charakter her: Ausschließen läßt sich überhaupt nichts. Es läßt sich bestenfalls eingrenzen. Das Ausmaß der Eingrenzung und die Möglichkeiten, dazu Herr Dr. Collin!

Dr. Collin (GB):

Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Ich kann das nur bestätigen, was Sie sagen. Es gibt aber ein internationales Übereinkommen über den physischen Schutz. Das wurde vor etwa zwei Jahren auch von der Bundesrepublik Deutschland unterzeichnet, und zwar nachdem die EG als ganzes unterzeichnet hatte. Danach wird weltweit eine entsprechende Kontrolle auch bei der Beförderung durchgeführt. Das heißt, wenn an einer Stelle ein Transport, allerdings mit Kernbrennstoffen, auf die Reise geht, dann müssen die anderen Staaten unterrichtet werden, und zwar im Einzelfall, und es gibt so etwas wie eine Hand-zu-Hand-Übergabe von einem Land zum anderen Land.

Frau Schermann (EW):

International ist ja bekannt, daß z. B. in den USA die Mafia den Transportbereich nuklearer Materialien beherrscht, also irgendwelche anderen staatlichen Behörden überhaupt keinen Einfluß darauf haben, und es bis in die politischen Kreise geht und auch akzeptiert wird. Auch bei uns im Land gibt es Behörden, die die illegalen Handelsbeziehungen, was Heroin oder andere Stoffe anbelangt, nicht im Griff haben. Ich bestreite, daß man das mit einer Aufsichtsbehörde unter Kontrolle bekommen kann, wenn es noch nicht einmal die USA können.

(Beifall bei den Einwendern)

stellv. VL Janning:

Es gab jetzt Gelegenheit, diese Ihre Ansicht zu verkünden. Frau Schermann, wir können sie aber auch so im

Raum stehenlassen. Würden Sie bitte mit der nächsten Frage fortfahren!

Frau Schermann (EW):

Wie wird jede Verladung bzw. Abfertigung überwacht und durch wen? - Danke.

stellv. VL Janning:

Herr Dr. Collin!

Dr. Collin (GB):

Entsprechend der Genehmigungspraxis, die wir im Bundesamt für Strahlenschutz haben. Ich gehe davon aus, daß auch die Länderbehörden entsprechende Auflagen oder Nebenbestimmungen in ihre Genehmigungen hineinschreiben werden. Jede Beförderung ist mindestens 48 Stunden vorher anzumelden, und nach der Abfallverfolungsrichtlinie sind es mindestens fünf Werktage vorher, so daß die zuständigen Aufsichtsbehörden über den genauen Zeitpunkt unterrichtet sind und Gelegenheit haben, sich davon zu überzeugen, inwieweit die Vorschriften eingehalten sind. Das ist Sache der zuständigen Aufsichtsbehörden.

stellv. VL Janning:

Und so wird von der Behörde auch verfahren.

Frau Schermann (EW):

Gut. - Kommen wir zu Frage 11: Ließe sich durch Behälterattrappen eine Kontrolle umgehen, oder wird jedes Gebinde auf seine Radioaktivität hin gemessen? - Danke.

stellv. VL Janning:

Herr Dr. Collin, ist das mit Behälterattrappen geprüft oder überhaupt vorstellbar?

Dr. Collin (GB):

Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Es ist natürlich vorstellbar. Das ist auch durch die Presse gegangen. Deswegen habe ich gar keine Hemmungen, es hier zu wiederholen. Es ist vorgekommen, daß anstelle eines leeren Behälters ein teilentleerter Behälter oder sogar ein nichtentleerter Behälter befördert wurde. Das ist menschliches Versagen gewesen. Von diesen Fällen waren zwei unterschiedliche Bundesländer betroffen. Soweit mir bekannt ist, haben die Behörden in den entsprechenden Bundesländern dafür Sorge getragen, daß so etwas durch verstärkte Qualitätssicherungsmaßnahmen bei der Abfertigung nicht vorkommen kann. Aber vom Grundsatz her: Eine Attrappe kann ich mir immer herstellen.

Frau Schermann (EW):

Vom Grundsatz her? Wie bitte? Das habe ich nicht verstanden.

Dr. Collin (GB):

Ich sagte: Ich kann mir vom Grundsatz her immer eine Attrappe herstellen. Wenn die Aufsichtsbehörde nicht qualifiziert genug sein sollte und sich durch eine Attrappe hinter's Licht führen läßt, dann kann ich das nicht verhindern.

Frau Schermann (EW):

Was hieße das konkret für die Endlagerung?

stellv. VL Janning:

Direkte Konsequenzen für die Endlagerung hat das nicht, sondern es war nur auf die zuständige Aufsichtsbehörde abgehoben worden, wenn sie denn qualifiziert genug ist. Ich kann Ihnen sagen, daß in Niedersachsen, da wir den Transporten erhebliche Bedeutung bemessen, wir die Qualifikation im vollen Maße anstreben, um Kontrollen dann entsprechend qualifiziert durchführen zu können. Dies ist sozusagen die notwendige Beantwortung Ihrer Frage. Was es für Konsequenzen für die Endlagerung hat, will mir nicht richtig einsichtig werden.

Frau Schermann (EW):

Die Frage ist ja nicht richtig beantwortet worden. Natürlich kann es sein, daß in manchen Fällen nur eine Eingrenzung möglich ist und daß sich auch Aufsichtsbehörden durch Behälterattrappen hinter's Licht führen lassen. Meine Frage war: Wird aus diesem Grund wirklich jedes Gebinde auf seine Radioaktivität hin gemessen?

stellv. VL Janning:

Der Technische Überwachungsverein bitte, Herr Dr. Wehmeier!

Dr. Wehmeier (GB):

Man muß zunächst einmal darüber nachdenken: Wo könnten Attrappen in den Transportweg eingeschmuggelt werden? Ja wohl nur dort, wo man mit Hebezeug immerhin bis zu 20 t schwere volle Gebinde gegen Attrappen austauschen könnte. Das ist hier schon im Rahmen der Abruflogistik diskutiert worden, wenn ich mich richtig erinnere. Nach meiner Einschätzung ist es ziemlich abwegig, daran zu denken.

Man muß daran denken, daß vom Abfallerzeuger, der auch der staatlichen Aufsicht unterliegt, nur dann Abfälle in Richtung Endlager auf den Weg gebracht werden können, wenn diese Abfälle vorher vom Endlager abgerufen worden sind, d. h. ein Ablieferer darf nichts auf den Weg schicken. Wenn er es denn auf den Weg geschickt hat und wenn ich wirklich davon ausgehe, daß allein schon wegen des Gewichtes dieser Gebinde kein Auswechseln möglich sein wird und durch die zuständigen Ordnungsorgane auch nicht unbemerkt bleiben dürfte, dann kommt das im Endlager an, und dann weiß man, was ankommt.

stellv. VL Janning:

Und so die Attrappe leer ist, ist sie am allerwenigsten gefährlich.

Frau Schermann (EW):

Das ist klar. Ich wollte auch nicht darauf hinaus, daß sie unbedingt leer ist, sondern mehr auf das Problem, daß sich Attrappen in einem Zug befinden, die mit anderem Material beladen sind, z. B. doppelwandige Behälter. Ich habe mir aufgeschrieben, daß es eine Chemikalie gibt, die man zwischenfüllen kann und die über einen gewissen Zeitraum die Hitzeentwicklung nicht nach außen dringen läßt, z. B. von höherradioaktiven Materialien. Wenn solch eine Attrappe z. B. gemessen werden würde, dann würde sie nur erlaubte Werte aufweisen und bei einer Lagerung verheerende Folgen zu einem späteren Zeitpunkt haben.

stellv. VL Janning:

Sie heben jetzt darauf ab, daß man schon einmal, Herr Dr. Collin, in Gorleben Fässer gefunden hat, in denen innenliegende Behälter waren, bei denen vermutet wurde, daß in den innenliegenden Behältern anderes Material drin ist, als außen auf dem Zettel stand. Vielleicht können Sie sich dazu noch einmal äußern.

Dr. Collin (GB):

Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Kriminelle Handlungen dergestalt, daß man einen Innenbehälter irgendwie hineinpackt und inaktiven Beton außen herumgißt, kann man, soweit mir bekannt ist, durch die vorgesehene Produktkontrolle, über die, soweit mir bekannt ist, im Rahmen des Erörterungstermins detailliert gesprochen worden ist, sehr wahrscheinlich ausschließen.

stellv. VL Janning:

Darüber ist in der Tat lange geredet worden, Frau Schermann. Das wissen Sie auch. Es ist ein wesentlicher Teil der Erörterung gewesen. Er ist in einigen Punkten auch kontrovers geblieben. Deswegen wird er hinterher ein wesentlicher Teil bei unserer Planfeststellung sein. Wir werden uns der Frage der Produktkontrolle natürlich ganz besonders zuwenden. Skepsis, die auch aus Ihrer Frage anklingt, ist in der Tat auf der Grundlage von Erfahrungen geboten.

Frau Schermann (EW):

Und aus diesem Grunde werde ich Ihnen in den nächsten Tagen die Chemikalie, die praktisch die Hitzeentwicklung verschleiern kann, nennen. Ich muß nur noch einmal nachschlagen. So etwas soll es also geben.

Frage 12: Mit welcher Verlustquote nuklearen Materials durch Oberflächlichkeiten, z. B. falscher Ankunftsort und kilometerlange Irrfahrten, wird von vornherein gerechnet? Das gilt für Bahn, Straße, Schiff und Flugzeug. Dies ist bereits Realität. Ich hätte gern eine Antwort darauf, inwieweit Sie sich darüber

Gedanken gemacht haben, mit welcher Verlustquote Sie rechnen.

stellv. VL Janning:

Ist dies in der Tat Realität, Herr Dr. Collin, und ist das schon vorgekommen? Ist statistisch eingeordnet, wie häufig so etwas passiert?

Dr. Collin (GB):

Die Vorkommnisse, die sicherlich vorhanden sind, betreffen - auch das muß ich in aller Eindeutigkeit sagen - Radiopharmaka für die Diagnostik. Es ist auch vorgekommen, daß eine radioaktive Quelle für die Bestrahlung in einem Krankenhaus einen Irrflug über den Atlantik gemacht hat. Bisher sind solche Sachen fast ausschließlich im Zusammenhang mit Lufttransporten bekanntgeworden, wie gesagt, im Rahmen der Humanmedizin. Man muß wohl davon ausgehen, daß Gebinde, die 20 t wiegen, nicht so leicht wie diese kleinen Versandstücke für die Humanmedizin bei der Luftfahrt in eine falsche Box kommen können. Ein 20-t-Container geht bei weitem nicht so leicht verloren wie ein Versandstück, das 800 g wiegt.

Frau Schermann (EW):

Bei dem Beispiel mit dem 3,5 kg schweren Plutonium hätte es aber auch schon passieren können, daß es abhanden gekommen wäre. In welcher Form wurde das abgesichert?

stellv. VL Janning:

Wissen Sie, wie schwer der Behälter insgesamt war, der nach Schottland transportiert wurde?

Dr. Collin (GB):

Das waren mehrere Behälter. Man muß aber davon ausgehen, daß jeder Behälter etwa 1 t schwer ist.

stellv. VL Janning:

Es wird also darauf abgehoben, Frau Schermann, daß der Atommüll in so großen Gebinden transportiert wird, daß er irgendwo sozusagen nicht aus Versehen verlorengehen kann.

Frau Schermann (EW):

Die Realität weist auf andere Erfahrungswerte hin. Es ist schon sehr viel Plutonium weltweit abhanden gekommen. Das läßt sich wohl auch nachprüfen. - Gut, belassen wir es erst einmal dabei.

Gehen wir zu Frage 13 weiter: Wie ließe sich verhindern, daß, falls dies doch passieren sollte - das bezieht sich auf Frage 12 -, auf diese Weise umherirrende Sondermüllgebände auch von internationaler Herkunft letztlich nach Konrad abgeschoben würden - also eine Art Austricksung -, und zwar mit Inhalten, die sich als höchstgefährlich erweisen würden?

stellv. VL Janning:

Auch hierüber ist ausführlich im letzten Jahr während der Erörterung geredet worden. Vielleicht in Kürze ein, zwei Sätze doch noch dazu. Herr Dr. Collin, Herr Dr. Lange? - Der TÜV!

Dr. Wehmeier (GB):

Ich kann nur wiederholen, was ich schon vorhin sagte. Es gibt im Planfeststellungsverfahren das Verfahren der Abruflogistik. Der Endlagerer - sprich: BfS, DBE - muß das Material abrufen. Vorher kann nichts auf den Weg gebracht werden. Insofern ist ein Szenarium, bei dem Gebinde sozusagen im Orkus vagabundieren, nicht vorstellbar.

stellv. VL Janning:

Stichwort "Eingangskontrolle": Wenn es denn dazu kommt, wird erheblich Wert darauf gelegt, daß eine lückenlose Kontrolle möglich ist, Frau Schermann.

Frau Schermann (EW):

Einen kleinen Moment. - Frage 14: Wurde die nukleare Transportproblematik bewußt von der Erörterung getrennt, weil die bisher gesammelten Daten der Erfahrungswerte keinen zuversichtlichen Eindruck auf die Öffentlichkeit ausüben oder sie gar beunruhigen würden? Bereits 1977 standen Behälter mit radioaktivem Dreck tagelang unbeaufsichtigt auf dem Braunschweiger Güterbahnhof herum. Es ist nicht auszudenken, was passiert wäre, wenn irgendein anderer in der Nähe befindlicher Waggon mit explosivem Material ein Inferno ausgelöst hätte. Läßt sich bei einem tagelangen Großfeuer mit hoher Hitzeentwicklung und mit Waggons, die 800 m durch die Luft wirbeln, überhaupt noch die Dichtigkeit der radioaktiven Behälter gewährleisten? - Danke.

stellv. VL Janning:

Zum ersten Teil Ihrer Frage: Weswegen die Transportproblematik, wie Sie es nennen, von der Erörterung abgetrennt ist, ist in den letzten Tagen hier hinreichend dargestellt worden. Es gibt sehr wohl eine unterschiedliche Sichtweise gegenüber unserer. Aber es ist Sache des BMU festzulegen, inwieweit die notwendigen Transporte für das Betreiben eines möglichen Endlagers Schacht Konrad in die Erörterung hineingehören. BMU ist der Ansicht, dies sei nicht notwendig. Diese Ansicht ist im Streit entstanden. Im Streit ist sie auch heute noch. Gleichwohl sprechen wir heute darüber. Das haben wir von unserer Seite durchgesetzt, damit die durch Ihre Fragen deutlich werdenden Probleme in die Öffentlichkeit kommen und so gegebenenfalls in die Planfeststellung Eingang finden können.

Zum zweiten Teil der Frage: Das ist ein Szenario, das hier in den vergangenen Tagen schon diskutiert worden ist. Ganz kurz dazu: Ist es realitätsbezogen, wenn man solche Dinge erfragt, Herr Dr. Collin?

Dr. Collin (GB):

Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Zum ersten Teil drei Zahlen: Wir haben weltweit pro Jahr zur Zeit 40 Millionen Versandstücke mit radioaktivem Inhalt. Davon entfallen auf die Bundesrepublik Deutschland 800 000. Es gibt - auch diese Zahl kann ich Ihnen nennen - ca. 2 000 Transporte mit Kernbrennstoffen pro Jahr. Das schwankt zwischen etwa 2 050 und 2 150 in den letzten drei Jahren.

Zu dem zweiten Teil: Es ist sicherlich richtig, daß im Jahre 1977 Behälter mit schwachradioaktivem Inhalt in Braunschweig auf dem Güterbahnhof standen. Sie waren nicht unbeaufsichtigt. Denn es kletterten bewußt irgendwelche Leute darauf herum.

Das Inferno, das Sie dargestellt haben, hat vom Grundsatz her überhaupt nichts mit der Beförderung schwachradioaktiven Materials zu tun. Wenn Güterwaggons 800 m durch die Luft fliegen und möglicherweise ein Hochhaus treffen, dann hat das mit der Beförderung radioaktiver Stoffe überhaupt nichts zu tun.

Frau Schermann (EW):

Das muß ich erst einmal so hinnehmen und Ihnen noch eine kleine Verbesserung erteilen: Irgendwelche Leute sind in erster Linie immer irgendwelche Menschen.

Zu den Tausenden von Tonnen radioaktiven Materials möchte ich noch eine Kurzaussage machen. Noch vor gar nicht allzulanger Zeit hat ein Atomforscher aus Karlsruhe gesagt - ganz stolz hat er das gesagt -, daß wir bis zum Jahr 2 000 nicht mehr Atommüll haben würden, als in einen Kubus mit der Seitenlänge von 20 m hineinpassen würde. Wie realitätsfern sich Verantwortliche gerade aus diesem Industriezweig verhalten, ist insbesondere jetzt ganz deutlich, wenn Sie von Tonnen sprechen und wenn Sie auch für zukünftige Tonnen mehr oder weniger vorhaben, den Weg frei zu machen. Wenn Sie es wünschen, werde ich Ihnen aus ziemlich aktueller Literatur diesen Abschnitt zeigen, in dem das behauptet worden ist.

stellv. VL Janning:

Selbst wenn es behauptet worden wäre, wäre es für das Verfahren hier völlig irrelevant, weil es eine unrealistische Zahl ist.

Frau Schermann (EW):

Es ist eine absolut unrealistische Zahl, wie gesagt, die aus Karlsruhe von einem sehr bekannten Atomforscher verkündet worden ist.

stellv. VL Janning:

Aber deswegen muß sie noch lange nicht richtig sein. Das können wir doch gemeinsam feststellen, Frau Schermann?

Frau Schermann (EW):

Das ist so absolut richtig. Es ist so vieles nicht richtig. Wir haben es hier aber mit Atom zu tun. Weil eben so vieles nicht richtig ist, dürfte bei einem logischen und gesunden Menschenverstand nicht mehr als ein Nein dabei herauskommen. Das ist wirklich meine Meinung dazu.

(Beifall bei den Einwendern)

Nächste Frage: Wäre gar eine Mischung von Waggons mit nuklearen und hochexplosiven Stoffen in einem Zug denkbar? Was ist vorgesehen, um das zu verhindern?

stellv. VL Janning:

Unter Bezugnahme auf die Frage 8, Herr Dr. Schmidt!

Dr. Schmidt (GB):

Ich habe mir die Frage 8 notiert, und ich werde sie zuvor beantworten. Es gibt auf jedem Bahnhof, auf dem Gefahrgut rangiert wird, Gefahrgutabstellplätze, wo Wagen abgestellt werden können, wenn festgestellt wird - das hat nicht nur mit radioaktiven Stoffen zu tun, sondern mit dem gesamten Gefahrgut -, daß das Gefahrgut nicht ordnungsgemäß deklariert, bezettelt oder verzurrt ist, oder wenn die Beförderungspapiere nicht vollständig sind. Wenn Gefahrgut aus irgendwelchen Gründen abgestellt wird, dann gibt es hierfür gesicherte Plätze. Jeder Bahnhof hat sich darüber Gedanken gemacht: Wo wird, wenn man einen Wagen mit radioaktiven Stoffen hat, er abgestellt, und zwar zum einen aus Sicherheitsgründen und zum anderen aus Strahlenschutzgründen? Dieser Abstellplatz muß eingesehen werden können, er wird von der Bahnpolizei bestreift, und die Wagen werden so abgestellt, daß es nicht zu einer unnötigen Belastung des Personals dadurch kommt, daß meinetwegen das Fahrzeug direkt neben einem Stellwerkhaus, nur wenige Meter davon entfernt, abgestellt wird. Der Platz wird eingesehen, er wird bestreift, und es wird unter Strahlenschutzgesichtspunkten abgestellt. Das ist eine Vorplanung auf jedem Bahnhof.

Sie hatten vorhin von einem Rückstau bei Stoßzeiten gesprochen. Für Konrad ist ein Abrufverfahren vorgesehen, so daß so viele Transporte, daß sie in dem überschaubaren Zeitraum nicht ordnungsgemäß abgewickelt werden könnten, nicht anzunehmen sind. Es könnte aber durchaus sein, daß im Rahmen einer Betriebsstörung Wagen stehenbleiben. Dann würden die an den Gefahrgutstellplätzen abgestellt werden. Die Strahlenschutzplanung und sonstige Maßnahmen für diesen Fall sind vorab geplant und haben nicht extra für Konrad irgendwie erstellt werden müssen.

(Zuruf von den Einwendern: Graue Theorie!)

stellv. VL Janning:

Wir nehmen - darf ich vorgeifen?

(Frau Schermann (EW): Ja!)

- gleich die Frage 18 mit hinein, weil davon Herr Dr. Schmidt in ähnlicher Weise angesprochen ist. Ich will sie selbst nicht verlesen. Bitte, Frau Schermann!

Frau Schermann (EW):

Das war noch nicht die Frage 18

stellv. VL Janning:

Es geht doch darum, daß in ähnlicher Weise, wie Sie fragen, ob verschiedene Gefahrguttransportbehälter nebeneinanderstehen können, auch Personentransporte und solche Transporte auf der Schiene gemeinsam stattfinden.

Frau Schermann (EW):

Überhaupt Personentransporte auf der Schiene, daß also ein Güterzug mit gemischten Waggons möglich ist oder ein Personenzug, bei dem ein oder zwei Waggons mit nuklearen oder hochexplosiven Stoffen möglich und denkbar sind, und was vorgesehen ist, um das zu verhindern.

Zu Frage 8 hat Herr Neumann noch eine Nachfrage. Die möchte ich gern gestatten.

stellv. VL Janning:

Bitte schön, Herr Neumann!

Neumann (EW-SZ):

Herr Schmidt, ich möchte Sie bitten, für den Platz, sofern er denn existiert, auf dem Rangierbahnhof Braunschweig den Ort und die Größe, also wieviel Waggons dort Platz hätten, zu benennen sowie zu sagen, wie der Platz ausgestattet ist.

(Beifall bei den Einwendern)

Wie schon gesagt, wir haben damals von der Deutschen Bundesbahn zu all diesen Fragen keine Auskunft bekommen. Bei der eingeschränkten Ortsbesichtigung, die ich durchführen konnte, ist mir so ein Platz nicht aufgefallen, obwohl ich ziemlich gezielt darauf geachtet habe. Wie gesagt, es kann sein, daß wir bestimmte Ecken nicht einsehen konnten. Ich würde doch darum bitten, daß Sie mal genau beschreiben, wo der Platz ist usw.

stellv. VL Janning:

Ja. - Bitte, Herr Dr. Schmidt!

Dr. Schmidt (DB):

Ich beantworte die Frage hinsichtlich der Einstellung des Gefahrgutes in Güterzügen: unterschiedliches Gefahrgut, Klasse 1 und Klasse 7. Radioaktive Stoffe werden in Regelzügen befördert, in denen auch andere Gefahrgüter sein können. Aber bei den radioaktiven

Stoffen ist darauf zu achten - das besagt die Betriebsvorschrift -, daß sie nicht hinter Wagen, in denen Sprengstoff befördert wird, eingestellt werden. Das heißt, die Kombination, die Sie eben ansprachen - Sprengstoff und der nächste Wagen mit radioaktiven Stoffen -, kommt im Eisenbahnbetrieb nicht vor.

In Personenzügen ist allgemein die Beförderung von Gefahrgut ausgeschlossen - nicht nur die von radioaktiven Stoffen, sondern auch von allen anderen Gefahrgütern auch. Es kann aber sein, daß zum Beispiel bei Zügen mit Gepäckwagen im Gepäckwagen radioaktives Expressgut befördert wird, wie es in der Pharmaindustrie üblich ist. Hierfür gelten aber bestimmte Abstände, die in diesen Gepäckwagen auch von anderen Gütern einzuhalten sind. Stückgut oder größere Gebinde, die von dem radioaktiven Inhalt her von Interesse sind, werden ausschließlich mit Güterzügen befördert.

Sind damit die Fragen beantwortet?

(Zuruf von Frau Schermann (EW))

stellv. VL Janning:

Wobei aber - darüber sind wir uns einig, Frau Schermann - die hier in Frage kommenden Abfallarten nicht im Expressgutabteil der Bundesbahn transportiert werden sollen.

Frau Schermann (EW):

Ich muß noch mal auf Frage 8 zurückkommen, weil ich jetzt konkret nicht verstanden habe, ob dieser Platz also da ist und in welcher Größe, wenn er da ist, dann da ist.

stellv. VL Janning:

Herr Dr. Schmidt, es geht noch einmal um die Frage: Gefahrguttransporte und Abstellgleise, spezielle Bereiche auf dem Rangierbahnhof Braunschweig dazu.

Frau Schermann (EW):

Ja, die Ausweichplätze, von denen Sie gesprochen haben. Die Antwort habe ich total nicht verstanden.

Dr. Schmidt (DB):

Im Rahmen des Gefahrguttransportes gibt es in jedem Bahnhof, der Gefahrgut rangiert, Abstellplätze für Gefahrgut, welches eben die von mir geschilderten Voraussetzungen waren, entweder daß irgend etwas zu beanstanden ist oder daß diese Wagen nicht befördert werden können - aus betrieblichen oder anderen Gründen. Es kann ja auch sein, daß aus irgendwelchen Gründen der Absender dieses Gut nicht annimmt.

Dafür gibt es spezielle Stellplätze, zum Beispiel mit Auffangwannen, falls eine Leckage da ist, oder hinsichtlich des Brandschutzes bestimmte Auflagen. Ich muß aber zugeben, daß diese Stellplätze bei allen Bahnhöfen erst in den letzten fünf Jahren eingerichtet worden sind. Vorher waren die Vorschriften für den Trans-

port von Gefahrgut nicht so, daß dieses zwingend vorgeschrieben gewesen wäre.

stellv. VL Janning:

Nun ist das ja ein bißchen beschrieben worden, ganz offensichtlich aber auch erst im Entstehen, was also diese besonderen Bereiche betrifft, was auch ihre Ausstattung betrifft.

Herr Neumann, gleichwohl noch eine Nachfrage?

Neumann (EW-SZ):

Ich bestreite dies ausdrücklich, weil ich zum Beispiel ganz genau sagen kann, daß ein solcher Platz - zumindest einer, der den Anforderungen bezüglich Abschirmung gerecht würde - zum Beispiel auf dem Container-Bahnhof Linden, wo auch rangiert wird, wo auch radioaktive Stoffe umgeschlagen werden, definitiv nicht existiert.

In Braunschweig - die Besichtigung haben wir '91 durchgeführt - habe ich ihn zumindest nicht gesehen. Ich kann mir aber nicht vorstellen, daß ein solch doch recht auffälliger Platz übersehen werden kann.

Richtig ist, daß bestimmte Wannen bereitgehalten werden, die im Falle von Leckagen herangeholt werden. Aber daß ein solcher Platz existiert, davon müßte ich doch insofern überzeugt werden, daß mir gesagt wird, wo genau auf dem Rangierbahnhof, in welchem Bereich, welche Abschirmmaßnahmen vorgenommen worden sind - und so weiter.

(Frau Schermann (EW): Und wie groß er ist!)

- Und wie groß er ist natürlich!

stellv. VL Janning:

Herr Dr. Schmidt!

Dr. Schmidt (DB):

Ich kann leider nichts dagegen machen, wenn Sie sich das nicht vorstellen können oder mir nicht glauben können. Es muß eben im konkreten Einzelfall nachgefragt werden. Wir werden Ihnen diese Dinge schriftlich benennen.

Neumann (EW-SZ):

Ja, darum würde ich bitten.

stellv. VL Janning:

Ich halte es auch für sinnvoll, dieser Frage durchaus nachzugehen; denn daß solche mit Abschirmungen und Auffangwannen und mit Löscheinrichtung versehenen Plätze bei Gefahrguttransporten und auch bei Atommülltransporten da sind, ist wohl nachvollziehbar.

Neumann (EW-SZ):

Das ist wünschenswert. Nachvollziehbar ist es, wie gesagt, nicht.

stellv. VL Janning:

Nein. Es ist nachvollziehbar, daß sie da sein müssen.

Neumann (EW-SZ):

Daß sie da sein müßten, ja.

stellv. VL Janning:

Gut. - Und Herr Dr. Schmidt hat seine Bereitschaft erklärt, dieses dann auch zu belegen.

Dr. Schmidt (DB):

Nur ganz kurz! Abschirmmaßnahmen natürlich in dem Sinne, daß eben auf genügend großen Abstand zu den nächsten Gebäuden geachtet worden ist. Natürlich keine Mauern oder sonstige Dinge. Die wären ja nicht zweckmäßig.

stellv. VL Janning:

Ich denke, wir lassen das stehen. Das ist ein Punkt, der sicherlich in der Nacharbeit zu diesem Erörterungstermin eventuell noch einmal eine Rolle spielen kann.

Frau Schermann (EW):

Gut. Weil die Frage 8 jetzt doch längeren Erörterungsbedarf hatte und auch noch hat, müßte ich noch mal konkret und deutlich erfahren: Finden Transporte auf der Schiene auch mit Personenzügen statt, wie das zum Beispiel in Holland vor gar nicht allzu langer Zeit der Fall gewesen ist?

stellv. VL Janning:

Dies, Frau Schermann, hat Herr Dr. Schmidt eindeutig mit Nein beantwortet und hat das auch ausgeführt.

Bitte weiter!

Frau Schermann (EW):

Wie lassen sich oberirdische Transporte aus allen Himmelsrichtungen über Tausende von Landkilometern verantworten, wenn gleichzeitig überall in der Bundesrepublik Tiefflüge geübt werden? Außerdem machen die Fluglotsen ständig auf die überzogene Luftverkehrsdichte aufmerksam. Weiterhin beabsichtigt Braunschweig, einen Linienflugverkehr in dieser Region einzurichten. Ich bezweifle sehr, daß sich insofern überhaupt eine Sicherheitsgarantie für eine eventuelle Betriebsphase ermöglichen läßt. - Danke.

stellv. VL Janning:

Ja. Sie stellen darauf ab, Frau Schermann, daß das Vorhaben Schacht Konrad in einer dichtbesiedelten und mit erheblicher Verkehrsinfrastruktur ausgestatteten Region angesiedelt ist. Auch dieses ist bereits im Erörterungstermin vielfach angesprochen und auch kritisiert worden. Es ist einer jener Kritikpunkte, den man durch nichts ausräumen kann. Insofern ist Ihre Frage, die sehr allgemein gefaßt ist, glaube ich, nicht anders beantwortbar.

Frau Schermann (EW):

Danke. - Nächste Frage. Man muß ja leider immer noch davon ausgehen, weil man noch nicht beruhigt aufat-

men kann, daß endlich der Zeitpunkt gekommen ist, daß die Atomindustrie abschaltet.

Können Sie überhaupt eine realistische Prognose über das anzunehmende Aufkommen an Atom-Schrott-Transporten in Verbindung mit der wie ausschließlich von Befürwortern angestrebten wachsenden Atomindustrie wagen? - Danke.

stellv. VL Janning:

Was Sie jetzt in Ihrer persönlichen Sprachregelung - das irritierte uns gerade einen Augenblick - "Atom-Schrott-Transporte" nennen: Damit sind also die quantitativ festgestellten und auch zahlenmäßig festgelegten Transporte gemeint? Oder denken Sie an noch weitergehende als die, die zahlenmäßig im Verfahren benannt sind? Wenn Sie nur diese meinen, - -

Frau Schermann (EW):

Diese sind mit eingeschlossen. Da die Atomindustrie ja einen dringenden Entsorgungsnachweis braucht, weil sie diesen eigentlich nicht hat und durch dieses Endlager anstrebt, muß man doch davon ausgehen, daß natürlich ein Zuwachs oder eine *never ending story* in diesem Bereich - - Ja, kann man diese Verantwortungslosigkeit in diesem Bereich überhaupt wagen?

Ich wiederhole gern noch mal die Frage: Können Sie überhaupt eine realistische Prognose - - Und ich stelle also wirklich in diesem Fall die Frage an die Betreiber oder die Befürworter, die in dieser Richtung in jedem Fall weitermachen wollen, was ja so aussieht.

Also noch mal: Können Sie überhaupt eine realistische Prognose über das anzunehmende Aufkommen an Atom-Schrott-Transporten in Verbindung mit der wie ausschließlich von Befürwortern angestrebten wachsenden Atomindustrie wagen?

(Vereinzelte Zustimmung bei den Einwendern)

stellv. VL Janning:

Ja, Frau Schermann, ich glaube, es ist jetzt deutlich geworden. Zum konkreten Verfahren, weswegen wir hier zusammensitzen, lassen sich sehr eindeutige und klare Zahlen nennen. Die sind auch genannt worden. Wir werden auch darauf achten, daß sie eingehalten werden und somit belegt sind.

Was die Perspektiven betrifft, so ist das nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Natürlich kann man nichts ausschließen. An dieser Stelle könnte der eine oder andere sogar Ihrer Meinung sein.

Frau Schermann (EW):

Nichtsdestotrotz würde mich interessieren, ob einer der Herren - Herr Collin, Herr Lange - vielleicht diesbezüglich schon eine Prognose vorliegen hat, weil sie ja bestimmt zukunftsorientiert arbeiten und nicht nur - - Ja.

stellv. VL Janning:

Gut. Es geht um eine Frage, die über dieses Verfahren hinausgeht. Gibt es Szenarien, Herr Dr. Collin, die besagen: Wir haben es mit einem solchen Aufkommen von Transporten zu tun, wenn wir mit einer Variante Zubau Atomkraftwerke in den nächsten 15 Jahren oder 50 Jahren usw. zu rechnen haben?

Dr. Collin (GB):

Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Sie haben das schon ausgeführt. Ich möchte es wiederholen. Die Frage von Frau Schermann richtete sich an Betreiber und Befürworter. Ich bin weder Betreiber noch bin ich in diesem von Ihnen genannten Sinne ein Befürworter.

Trotzdem müssen wir sehen, daß, auch wenn das Szenario eintritt, das von Ihnen angestrebt wird, die totale Abschaltung jetzt, eine Menge an radioaktiven Abfällen anfallen würde durch die Abwrackung von kern-technischen Anlagen. Inwieweit diese Tatsache bei den Planunterlagen berücksichtigt ist, kann ich von dieser Stelle aus nicht beurteilen. Ich bin in dieses Verfahren nicht involviert.

stellv. VL Janning:

Gut. - Herr Dr. Wehmeier!

Dr. Wehmeier (GB):

Herr Vorsitzender, darf ich Ihnen eine Anregung geben? - Man könnte den Antragsteller - er ist im Moment zwar nicht da - befragen, was er eigentlich beantragt hat. Das heißt, ich könnte das aus meiner Erinnerung natürlich auch wiedergeben, weil wir den Antrag prüfen.

Ich darf daran erinnern, daß die Anlage imstande ist, nicht mehr als 6800 Abfalltransporteinheiten pro Jahr zu empfangen. Mehr ist nicht möglich. So sind die betrieblichen Einrichtungen ausgelegt. Und mehr als 6800 kommen also nicht pro Jahr. Und das über eine Betriebszeit von - gut, das war hier in der Debatte - vierzig Jahren. Dann muß man über die Prognose, glaube ich, nicht mehr sprechen. Das sind die betrieblichen Gegebenheiten.

Frau Schermann (EW):

Dazu muß ich sagen, daß ich das so natürlich akzeptieren muß, aber nicht kann. Denn es ist erstens nicht nur von vierzig, sondern achtzig Betriebsjahren gesprochen worden. Und zweitens habe ich die Sorge, da es um ein einmaliges Projekt geht, nämlich um eine Genehmigung von einem Endlager, daß, wenn erst einmal ein Endlager genehmigt worden ist, eine Ketten- und Serienreaktion erfolgen wird

(Vereinzelte Zustimmung bei den Einwendern)

und daß es nicht bei diesem einen genehmigten Endlager bleiben wird - mit all seinen Macken eventuell.

Deshalb habe ich ganz einfach diese Frage für mich gestellt. Das bleibt auch als Frage im Raum - ich hoffe, auch bei den Verantwortlichen.

(Beifall bei den Einwendern)

stellv. VL Janning:

Die Frage bleibt natürlich im Raum. Daß sich mit einer von Ihnen unterstellten Erweiterung eine Sorge verbindet, ist auch klar. Insofern denke ich, daß wir den Kern Ihrer Frage jetzt aufgenommen haben.

Frau Schermann (EW):

Gut. Ich möchte Sie um eine fünfminütige Pause bitten.

stellv. VL Janning:

Wird es denn so sein, daß Sie alle 34 Fragen Ihrerseits vortragen werden? Oder gibt es eine andere Person, die einen Teil Ihrer Fragen vortragen wird?

Frau Schermann (EW):

Nein.

stellv. VL Janning:

Dann könnten wir vielleicht die andere Person bitten fortzufahren.

Es sieht doch so aus, daß zumindest in der Bürgerstunde, die sich seitens der Kolleginnen und Kollegen von der IG Metall anschließt, so wie es uns angekündigt ist, diese darauf warten, zu Wort zu kommen. Insofern bin ich jetzt etwas zögerlich mit dem Zubilligen einer Pause, Frau Schermann.

Frau Schermann (EW):

Ich könnte mich natürlich kurzschließen mit dem Kollegen von der IG Metall. Wenn er einen Großteil der Zeit braucht, würde ich auch gern am Samstag vortragen: morgen, ja. Es muß nicht heute sein.

stellv. VL Janning:

Nein, nein. Frau Schermann, es ist im Augenblick so, daß uns nicht eine einzige Wortmeldung seitens der Kollegenschaft aus der IG Metall vorliegt. Insofern sind Sie am Zuge.

Frau Schermann (EW):

Gut, dann bitte ich wirklich um eine fünfminütige Pause.

stellv. VL Janning:

Gut.

Frau Schermann (EW):

Danke.

stellv. VL Janning:

Dann unterbrechen wir so lange, bis Sie wieder da sind,

und achten darauf, daß fünf Minuten nicht überschritten werden.

Meine Damen und Herren, da es sich um eine personenbezogene Unterbrechung handelt, ich aber gerade höre, daß Frau Free eine Frage hat, können wir weitermachen. Frau Free, bitte schön; Sie haben das Wort.

(Vereinzelter Beifall bei den Einwendern)

Frau Free (EW):

Free, als Einzelleinwenderin heute.

Das GRS geht ja in seiner Studie davon aus, daß Entstehungsort und Herkunftsort der Abfälle in der Regel identisch sind. Es ist eine Nachkonditionierung in der Bundesrepublik aber möglich.

Ich will auf einen konkreten Punkt hinaus. Und zwar wäre dann der Anlieferungsort, von dem das kommt, ja nicht zum Beispiel La Hague, sondern Gorleben. Auch als Beispiel. Soweit mir bekannt ist und ich Studien entnehmen kann, ist Gorleben nicht direkt ans Schienennetz angebunden. Das hätte ja dann Auswirkungen auf das Verhältnis Schiene/Straße. Dann würde ja sehr viel mehr über die Straße kommen müssen.

Das teilt sich in mehrere Teilfragen auf. Fangen wir mit der ersten an: Ist die mögliche Nachkonditionierung in den Studien berücksichtigt worden?

stellv. VL Janning:

Herr Dr. Lange!

Dr. Lange (GB):

In unserer Studie sind wir von den wahrscheinlichsten Gegebenheiten ausgegangen, das heißt, daß die Abfälle direkt aus dem Ausland - Frankreich oder Großbritannien - zum Endlager transportiert werden. Selbstverständlich ist die Möglichkeit nicht auszuschließen, daß aufgrund von unterschiedlichen Gegebenheiten möglicherweise eine Zwischenlagerung erforderlich ist. Das würde zunächst einmal unsere Studie insofern nicht beeinflussen, da wir uns in bezug auf die Risikoanalyse auf den 25-km-Umkreis konzentriert haben und es dann sozusagen egal ist. Solange die Abfalltransporte ihren Herkunftsort außerhalb dieses 25-km-Umkreises haben, ändert sich am Transportaufkommen in der Endlagerregion nichts.

Ich will gleich die nächste Antwort geben. Wenn ein Teil dieser Abfälle möglicherweise in Gorleben - - Aber das ist im Moment nicht Stand der Dinge; das kann man nicht ausschließen. Aber dieser ganze Teil ist gegenwärtig noch in der Diskussion. Dann gibt es zwei Möglichkeiten: daß von Gorleben mit dem Lkw transportiert wird oder mit der Schiene.

Wie gesagt, wir haben die Variante untersucht, für die sehr viel spricht, und wir haben eine Vorgehensweise gewählt, so daß man reale Bedingungen mit hoher Wahrscheinlichkeit abdeckend erfaßt. Die Aufbereitung der Ergebnisse ist allerdings so, daß man auch auf

andere Bedingungen extrapolieren kann, die sich möglicherweise in der Zukunft ergeben.

Mit anderen Worten: Ich kann nicht ausschließen, daß sich der Lkw-Anteil erhöht. Im Moment spricht nichts dafür. Sollte das der Fall sein - sagen wir: 70 Prozent -, können Sie, weil Sie zwei Ergebnisse haben, nämlich 100 Prozent Schiene und das Szenario 80 Prozent Schiene und 20 Prozent Lkw-Anteil, aus unseren Ergebnissen auch Schlußfolgerungen ziehen, wie es aussieht, wenn der Lkw-Anteil höher ist.

stellv. VL Janning:

Ja. - Richtig, Frau Free, ist, daß es unmittelbar am Standort in Gorleben keinen Bahnanschluß gibt. Gleichwohl gibt es einen in ungefähr 20 km Entfernung außerhalb der Stadt Dannenberg - eine Umladeeinrichtung -, so daß dann Transporte sehr wohl über die Schiene denkbar wären, selbst wenn sie aus Gorleben kämen. Sie müßten dann nur die ersten 20 km auf der Straße transportiert werden.

Frau Free (EW):

Dazu möchte ich dann nur anmerken, daß es mir nicht nur darum geht, daß Sie die Transporte - - Es paßt jetzt nicht in ihren 25-km-Radius. Ich denke aber auch, daß Atommüll auch gefährlich ist, wenn er 30 km entfernt ist.

Ich möchte dann einfach, weil es mir wichtig ist, daß das ins Protokoll geht, anmerken, daß man dann kurz nach Gorleben, also in Dannenberg, auf die Schiene gehen würde, daß aber dann die Menschen, die dort wohnen, ein erhöhtes Risiko zu tragen haben. Das, denke ich, ist zu berücksichtigen in diesen Planungen. Dazu kommen aber irgendwann auch noch später Nachfragen.

Dann geht es mir um diese 3400 Transporteinheiten. Ich weiß jetzt nicht, inwieweit diese Frage schon gestellt worden ist. Das werden Sie mir sicherlich sagen. Und zwar möchte ich erst mal wissen, ob es sich bei dieser Transporteinheitenanzahl um einen Mittelwert handelt, oder wie man zu dieser Zahl kommt.

Sollte es ein Mittelwert sein - das wäre jetzt die zweite Frage -: Gibt es Überlegungen zu einem Maximalwert? Und kann es vorkommen, daß dieser Wert von 3400 Transporteinheiten gerade in den ersten Jahren der Einlagerung ständig überschritten wird?

stellv. VL Janning:

Herr Dr. Lange!

Dr. Lange (GB):

Die Frage ist hier schon behandelt worden. Ich möchte sie kurz noch einmal beantworten.

3400 Transporteinheiten ergeben sich rechnerisch bei einschichtigem Betrieb bei 200 Arbeitstagen. Pro Schicht können 17 Transporteinheiten nach unten befördert werden. Daraus kommt die Zahl 3400.

Sie wissen, daß von seiten des Antragstellers zumindest die Möglichkeit eines zweischichtigen Betriebes beantragt worden ist. Das ist hier schon gesagt worden. Ich habe auch Stellung genommen, daß wir unsere Analysen auf den höchstwahrscheinlichen Bedingungen fußend gemacht haben.

Auch hier gilt wieder, was ich eben gesagt habe: Sie können, wenn Sie sich ein Bild machen wollten, was jetzt zum Beispiel bezüglich des Unfallrisikos 3400 Transporteinheiten für die Region darstellen würden, unsere Ergebnisse nehmen und diesen Faktor 2 entsprechend berücksichtigen.

stellv. VL Janning:

Gut. Also: Es sind Maximalwerte. - Bitte!

Frau Free (EW):

Wie sieht das aus bei zweischichtigem Betrieb? Das wäre die nächste Frage.

Dr. Lange (GB):

Doppelt soviel.

Frau Free (EW):

Das wäre dann doppelt soviel. Das wäre auch ganz wichtig. 3400 ist für mich eine unvorstellbare Zahl - schon allein als Wert. Wenn das das Doppelte heißt, dreht sich mir schon das Gehirn.

Dann habe ich auch eine Frage an den Antragsteller, der leider im Moment nicht vorhanden ist. Vielleicht kommt er ja gar nicht mehr. Das wäre nicht schlecht. Ich möchte sie aber jetzt trotzdem stellen. Vielleicht kann sich das jemand notieren und an den Antragsteller weiterreichen.

Und zwar stoße ich immer wieder darauf, daß Daten zurückgehalten wurden, daß Errechnungen nicht nachvollziehbar sind. Zum Beispiel ist in Studien - auch in Wortmeldungen hier - immer das zweite Wort "Annahme" oder "Hochrechnung". Ich möchte, daß diese Daten, sollten sie mir zugänglich sein, mir gegeben werden, weil ich gerne wissen würde, wie sich das von seiten des BfS errechnet und warum Konkretes an einigen Stellen nicht nachvollziehbar ist. Es könnte ja auch Absicht dahinter stehen.

Die nächste Frage geht auch in die Richtung. Das heißt, eine Frage ist es eigentlich nicht.

Ich habe gerade gehört, Frau Schermann hat noch eine Nachfrage zu einer meiner Fragen: zum Zwei-Schicht-Betrieb.

stellv. VL Janning:

Wir müssen uns ein bißchen einigen, Frau Schermann und Frau Free. Das gegenseitige Zuspieren von Fragen ist sicherlich denkbar und vorstellbar, aber jetzt liegen auch die ersten Wortmeldungen seitens der Kolleginnen und Kollegen von der IG Metall vor. Wir müssen ein Verfahren finden. Wenn Sie Ihre Fragen heute beantwortet haben wollen, werden wir das versuchen. An-

sonsten sind Sie morgen früh als erste natürlich dran. Das können wir auch machen.

Frau Schermann (EW):

Mir war das eben nicht klar, daß jetzt doch Wortmeldungen bei Ihnen vorliegen.

stellv. VL Janning:

Die ist in der Zwischenzeit aufgelaufen, nachdem hier ja eine Pause für Sie eingelegt wurde, die wir dann freundlicherweise mit Frau Free haben anfüllen können.

Frau Schermann (EW):

Gut. Aber ich möchte trotzdem zu der Frage von Frau Free noch eine Nachfrage stellen, und zwar zu dem Zwei-Schichten-Betrieb. Heißt das, daß eine Studie existiert, die Zahlen über die erhöhte Radioaktivität und das Resultat derer in jeder Hinsicht ausweisen kann? Oder liegt solch eine Studie dann nicht vor? Geht man hier nur vom einschichtigen Betrieb aus?

stellv. VL Janning:

Herr Dr. Lange, nur der Ein-Schicht-Betrieb?

Dr. Lange (GB):

Ich möchte es noch einmal so sagen: Wir haben in unserer Analyse fast durchgängig bei allen Annahmen abdeckende Annahmen getroffen. Wir haben allerdings auch die Realität insofern erfassen wollen, daß wir von sehr wahrscheinlichen Bedingungen ausgegangen sind. Das war der Grund, weil aufgrund der Entwicklung des Abfallaufkommens und der Prognosen auf die nähere und auch weitere Zukunft absehbar ist, daß alles für einen einschichtigen Betrieb spricht. Das war für uns das Argument, diesen einschichtigen Betrieb zu unterstellen.

Aber ich wiederhole es noch einmal: Sie können die Ergebnisse dieser Studie nehmen. Wenn die zwei sich ein Bild machen wollen, was zweischichtiger Betrieb bedeuten würde, dann läuft das auf einen Faktor 2 'raus.

Frau Schermann (EW):

Und würde es sich dann auch noch um eine konservative Aussage handeln?

Dr. Lange (GB):

Dann würde es sich genauso wie bisher um eine konservative Aussage handeln.

stellv. VL Janning:

Ja. - Frau Free!

Frau Free (EW):

Es geht mir jetzt darum, daß ich - - Also, das war mit den Annahmen usw. Ich habe gelesen - man informiert

sich ja -, daß größere Unfälle und Risiken nicht beachtet wurden, weil die Wahrscheinlichkeit sehr gering ist.

Dazu eine kleine Anmerkung. Ich weiß nicht, es wird vielleicht schon behandelt worden sein. Tschernobyl war auch unwahrscheinlich, und es ist dennoch passiert. Deswegen würde ich ganz gerne wissen, wie Sie dazu kommen, diese großen Unfälle und ihre Auswirkungen nicht zu berücksichtigen.

stellv. VL Janning:

Frau Free, es ist sehr allgemein. Welchen größeren Unfall in bezug auf das, was wir hier im Augenblick diskutieren, nämlich Transporte, meinen Sie? Und worauf bezieht sich das, was Sie jetzt fragen, hinsichtlich irgendeiner Äußerung, die in den Antragsunterlagen steht?

Frau Free (EW):

Wenn Sie jetzt direkt meinen, worauf ich mich beziehe, ist das die Studie, die Sie sicherlich heute schon ab und an gesehen haben, und zwar von dem Dr. Helmut Hirsch.

stellv. VL Janning:

Meine Frage war jetzt ganz konkret: Was außer den allgemeinen Ansätzen in Ihrer Frage wollen Sie konkret wissen?

Frau Free (EW):

Ich meine, daß das allgemein schon seine Gültigkeit hat. Denn große Unfälle können eine Explosion, ein Brand, ein Bombenanschlag oder was weiß ich sein. Ich möchte nicht wissen - das wurde schon vorhin erörtert -, was für Vorkehrungen getroffen sind. Ich habe aber gelesen, daß dies in der Studie der GRS nicht berücksichtigt wurde. Daher möchte ich wissen, warum nicht.

stellv. VL Janning:

Zunächst aber die Frage: Welche größeren katastrophenähnliche Dinge sind denn nicht berücksichtigt, Herr Dr. Lange?

Dr. Lange (GB):

Wir sind bei den Unfallszenarien, die wir unterstellt haben, extrem weit gegangen. Ich habe hier schon wiederholt gesagt, daß wir Unfälle mit Güterzügen, bei denen zehn Abfallwaggons betroffen sind und die mit einer Geschwindigkeit von mehr als 80 km/h mechanisch verunglücken, mit einem schweren Folgebrand aller zehn Waggons unterstellt haben. Sie sagen, wir hätten kleine Eintrittswahrscheinlichkeiten nicht berücksichtigt. Das ist in dieser Form nicht korrekt. Wir haben in unserer Studie ganz klar dargestellt, daß wir auch sehr geringe Eintrittswahrscheinlichkeiten berücksichtigt haben, so daß für die gesamte Region Ergebnisse dargestellt sind, die

Eintrittswahrscheinlichkeiten, bezogen auf das Jahr, von bis zu 1 : 10 Millionen berücksichtigen. Das sind sehr kleine Werte. Wir haben bei den Zahlen auch begründet, warum es Sinn macht, dort abzuschneiden. Dann gehen nämlich andere Ereignisse in die Statistik ein, die sich aus der Bundesbahnstatistik nicht ergeben. Das heißt, wir haben sehr große Unfallszenarien analysiert, und wir sind bis zu sehr, sehr kleinen Eintrittswahrscheinlichkeiten heruntergegangen.

Frau Free (EW):

Ich habe dazu eine kleine Nachfrage. Mich irritiert ihr gegebenes Beispiel ein wenig. Sie sagten, Sie gehen von zehn Waggons aus. Wie lang werden im Regelfall die Güterzüge sein? Sind das nur zehn Waggons, oder sind das 20 Waggons? Wenn ich Züge sehe, dann sind die meistens länger. Es kann ja auch sein, daß mal ein ganzer Zug entgleist.

stellv. VL Janning:

Herr Dr. Lange!

Dr. Lange (GB):

Auch dieser Punkt ist hier in ähnlicher Weise schon einmal diskutiert worden. Als abdeckenden Mittelwert kann man annehmen, daß Regelgüterzüge aus 30 Waggons bestehen. Regelgüterzüge werden auch Buntzüge genannt, weil sie aus unterschiedlichen Waggons bestehen. In diesem Fall haben wir unterstellt, daß mit gleicher Wahrscheinlichkeit in der Region Regelgüterzüge mit ein, zwei und bis zu neun Waggons auftauchen. Wir haben auch unterstellt, daß die neun Waggons verunfallen. Im Fall von Ganzzügen aus der Wiederaufarbeitung haben wir zwanzig Waggons mit jeweils zwei Transporteinheiten unterstellt. Wir haben auch noch Ereignisse berücksichtigt, bei denen zehn Waggons in schwerwiegender Weise in einen Unfall verwickelt sind. Für diese Bedingungen haben wir auf der Basis einer sehr umfassenden und soliden Unfallstatistik der Deutschen Bundesbahn die Eintrittswahrscheinlichkeiten ermittelt. Dabei kommt man bereits in Wahrscheinlichkeitsbereiche, die extrem niedrig sind, so daß wir sagen können: Wir haben auch extreme Ereignisse mit erfaßt.

Frau Free (EW):

Das sollte dazu erst einmal reichen. Ich werde mich morgen darauf noch einmal beziehen. Aber zunächst einmal eine ganz kurze Nachfrage: Gestern wurde in diesem Raum gesagt, daß es so gut wie unmöglich ist, sich auf Unfallstatistiken zu beziehen, weil die Deutsche Bundesbahn so wenig aufzuweisen hat. Ich möchte anmerken, daß mich das irritiert. - Damit ziehe ich mich für heute zurück. Schönen Dank.

stellv. VL Janning:

Frau Schermann, Sie sind mit Ihren Fragen weiter dran.

Frau Schermann (EW):

Ich komme noch einmal auf die Verdoppelung der Werte beim Zweischichtbetrieb zu sprechen. Für mich stellt sich die Frage: Kommt es bei dieser Verdoppelung zu Überschreitungen z. B. bei der Ortsdosis?

stellv. VL Janning:

Der Technische Überwachungsverein, Herr Dr. Wehmeier, bitte!

Dr. Wehmeier (GB):

Wir haben bei unseren Betrachtungen zu Freisetzen und zur Direktstrahlung vom Anlagengelände den Zweischichtbetrieb und die damit verbundenen Umschlagzahlen zugrunde gelegt.

Frau Schermann (EW):

Das heißt für mich gar nichts.

stellv. VL Janning:

Die Frage war, Herr Dr. Wehmeier, ob dann auch Überschreitungen denkbar sind.

Frau Schermann (EW):

Ob es da zu Überschreitungen kommt.

Dr. Wehmeier (GB):

Ich bitte um Entschuldigung, daß das vielleicht nicht ganz klar war. Ich habe unterstellt, daß damit das Ergebnis klar sei. Wir haben schon unter TOP 4 und 5 klargelegt, daß es aus unserer Sicht hier nicht zu Überschreitungen kommt, obwohl oder weil wir den Zweischichtbetrieb zugrunde gelegt haben.

Frau Schermann (EW):

Danke. - Bevor ich weitermache, möchte ich erst einmal wissen, wie es mit der IG Metall geregelt ist, auch vom Zeitpunkt her.

stellv. VL Janning:

Es liegen uns, wenn ich es richtig interpretiere - es ist mit einem Schrägstrich versehen -, die Wortmeldungen von Herrn Gromöller und Herrn Keller vor. Ich schätze, daß wir dann, wenn wir die Wortmeldung zwischen 18 und 18.30 Uhr aufrufen und wenn keine weiteren Wortmeldungen mehr kommen, ausreichend Zeit haben. Wenn das nicht der Fall sein sollte, möchte ich ein Protestzeichen aus der Zuhörerschaft haben. - Das ist aber nicht der Fall. Also sind Sie dran, Frau Schermann.

Frau Schermann (EW):

Okay. - Erst einmal eine Frage, die nicht auf meiner Kopie steht, sondern die mir eingefallen ist. Wäre es möglich, daß z. B. ein Zug mit Lebensmitteln längere Zeit neben einem Zug mit nuklearen Materialien steht?

stellv. VL Janning:

Auszuschließen - darauf hatten wir uns bei Ihren Fragen schon geeinigt; das betrifft sicherlich alle - ist nie etwas. Vorgesehen - das könnte ich mir vorstellen - ist es nicht. Möchte sich jemand noch dazu äußern? - Das scheint zunächst einmal nicht der Fall zu sein.

Frau Schermann (EW):

Werden, wenn das der Fall sein sollte, diese Lebensmittel trotzdem der Öffentlichkeit zugänglich gemacht, also zum Verkauf angeboten? Muß man die dann tatsächlich noch bezahlen? Wie hat man vor, damit umzugehen?

stellv. VL Janning:

Wenn es nachweisbar zu einer Verstrahlung von Lebensmitteln kommen würde, Frau Schermann, und wenn man dieses auch festgestellt hat, weil es den unwahrscheinlichen Fall gegeben hat, daß ein Lebensmitteltransport so nahe neben einem Zug steht, der so sein müßte, daß er diese Lebensmittel verstrahlen könnte, wenn also dies alles eintreten würde, dann kann ich mir nicht vorstellen, daß diese Lebensmittel zum freien Verzehr freigegeben würden, sondern sie würden ihrerseits - - -

Frau Schermann (EW):

Aber wissen tun Sie es auch nicht. Sie können es sich lediglich nicht vorstellen.

stellv. VL Janning:

Natürlich, wenn festgestellt wird, daß Lebensmittel zum Verzehr nicht freigegeben werden können, dann werden sie nicht freigegeben. - Herr Dr. Schmidt!

Dr. Schmidt (DB):

Würden Sie bitte mal erklären, was Sie unter "verstrahlen" verstehen!

stellv. VL Janning:

Ich wollte damit eigentlich nur umschreiben, was bei Frau Schermann in ihrer eigenen Frage unterstellt wird. Denn es müßte ja möglich sein - so unterstellt es Frau Schermann -, daß es durch das Nebeneinanderfahren oder Nebeneinanderstehen oder durch das sich Begegnen von zwei Zügen - in dem einen ist konditionierter Atommüll; die Art ist hier beschrieben; in dem anderen sind Nahrungsmittel - zu einer Schädigung der Nahrungsmittel kommen könnte.

Dr. Schmidt (DB):

Es ist also die Gammastrahlung - - -

stellv. VL Janning:

Richtig.

Dr. Schmidt (DB):

- - - und nicht die Kontamination von Lebensmitteln

gemeint. Die Dosen, die übertragen werden könnten, liegen millionenfach unter dem, was man heute zur Sterilisation von Gewürzen oder dem Entkeimen von Kartoffeln anwendet.

Frau Schermann (EW):

Soviel ich weiß, ist die Sterilisation in Deutschland nicht genehmigt, sondern ausschließlich in Holland.

(Beifall bei den Einwendern)

Herr Schmidt, Sie können mich auch nicht mit kleinsten Dosen überzeugen. Ich bedauere es sehr, daß Sie nicht an dem Tag zugegen waren, als ich, wenn ich auch keine Fachfrau, aber eine sehr aufmerksame Leserin aktuellster Literatur über den Punkt Niedrigstdosen bin, einen Vortrag gehalten habe.

Dr. Schmidt (DB):

Das ist zwar richtig. Es bezieht sich aber doch immer auf Lebewesen und eine lebende Zelle, während wir es hier, wie ich schon sagte, mit um den Faktor 10^8 bis 10^{10} geringeren Dosen in der Umgebungsstrahlung zu tun haben. Hierbei kann man wirklich nicht von einer Bestrahlung sprechen, weil in diesen Abständen noch nicht einmal Filmmaterial, was bei der Beförderung von radioaktiven Stoffen mit der Bahn befördert wird - - - Es ist bei der höchsten Kategorie, der Kategorie III, ein Abstand von 3 m gefordert, wenn dieser Transport 24 Stunden neben dem Gefahrgut befördert wird. Das heißt: Wenn ein Versandstück der Klasse III gelb 24 Stunden neben Filmmaterial liegt, muß es bei der Beförderung einen Abstand von 3 m haben. Dann wird dieses Filmmaterial nicht mehr geschwärzt. Wenn Sie daran denken, daß man Filmmaterial zum Nachweis von ganz geringen Strahlendosen benutzt, dann sehen Sie daran, daß es um viele, viele Größenordnungen Unterschiede gibt, wenn man wirklich davon ausgeht, daß zwei Züge nebeneinanderstehen, bei denen man mit einem Abstand von mindestens 3 m rechnen muß.

Frau Schermann (EW):

Ich bestreite das erstens ganz entschieden, weil ich Filmmaterial nicht essen will.

(Beifall bei den Einwendern)

Zweitens werden wahrscheinlich nicht einmal Sie über das Informationsmaterial über die Inkorporation von radioaktiven Isotopen verfügen, die sich über die Nahrungskette in menschliche Körper und menschliche Organe einbauen und von da aus strahlen sowie Schädigungen erzeugen. Wenn man unsere Krankenhäuser und die überfüllten Krebsstationen sieht, dann bestreite ich entschieden Ihre Antwort.

(Beifall bei den Einwendern)

stellv. VL Janning:

Frau Schermann, es ist Ihr gutes Recht, sie zu bestreiten. Die Argumente, die Sie angeführt haben, trafen nicht das, was Herr Dr. Schmidt gesagt hat. Ich bitte Sie, fortzufahren.

Frau Schermann (EW):

Gern, aber ich habe nicht von Filmmaterial gesprochen. Ich will auch nicht, daß das Protokoll das ausweist.

stellv. VL Janning:

Es hat doch niemand unterstellt, daß Sie Filmmaterial essen wollen, Frau Schermann. Niemand in diesem Saal hat das unterstellt.

Frau Schermann (EW):

Wenn Herr Schmidt - - -

stellv. VL Janning:

Frau Schermann, Herr Schmidt hat ein Nachweisverfahren angesprochen. Mit solchem Filmmaterial sind solche Nachweise möglich. Es wäre denkbar, daß man das mit Filmmaterial nachweisen könnte, wenn es anstelle von Äpfeln, die Sie unterstellen, wäre. Herr Dr. Schmidt hat Ihnen niemals unterstellt, daß Sie Filmmaterial essen sollten.

Frau Schermann (EW):

Aber mich hätte es sehr gefreut, wenn er ein Beispiel aus dem Bereich der Lebensmittel, etwa Milch, verwendet hätte.

stellv. VL Janning:

Der Apfelschale sieht man das Auftreffen einer Gammastrahlung nicht an, dem Filmmaterial sehr wohl. Darauf hat Herr Dr. Schmidt abgehoben. Wir sollten das auch so stehenlassen. Ihre eigene Wertung dazu haben Sie uns wiedergeben.

Frau Schermann (EW):

Ich möchte, weil zu dieser Frage Herr Chalupnik noch eine Anmerkung hat, erst einmal weiterleiten.

stellv. VL Janning:

Herr Chalupnik, bitte!

Chalupnik (EW):

Es ist folgendes: Filmmaterial ist in einer Schutzfolie, die genau diese Transporte berücksichtigt. Filmmaterial ist gegen diese Dosen entsprechend geschützt. Das ist nun einmal so.

stellv. VL Janning:

Herr Chalupnik, jetzt bringen Sie wieder alles durcheinander.

Chalupnik (EW):

Nein, Herr Schmidt hat das Beispiel gebracht, daß Filmmaterial geschwärzt würde.

stellv. VL Janning:

Nicht daß Filmmaterial geschwärzt würde, sondern daß, wenn man dort Filmmaterial auslegen würde - nicht ein beliebiges Filmmaterial -, um Gammastrahlung zu detektieren, es unter den Bedingungen, die Herr Dr. Schmidt genannt hat, zu einer Schwärzung kommen können würde.

Chalupnik (EW):

Wenn nur ein einziger Partikel auftritt, gibt es eine Schwärzung. Dabei gibt es gar kein Vertun.

stellv. VL Janning:

Das bestreitet niemand.

Chalupnik (EW):

Doch.

stellv. VL Janning:

Nein.

Chalupnik (EW):

Es hat geheißen - entschuldigen Sie bitte -, daß dann, wenn Filmmaterial ausgelegt würde, es zu keiner Schwärzung kommt, obwohl die Transporte nebeneinanderstehen. Wenn Filmmaterial transportiert wird oder wenn es sich um Filmmaterial an den Seitenwänden des daneben stehenden Waggons handelt und wenn eine Gammastrahlung auftritt, dann - dabei gibt es überhaupt kein Vertun - kommt es zu einer Schwärzung. Wieviel, das steht auf einem ganz anderen Blatt.

stellv. VL Janning:

Gut, wir lassen das so stehen, Herr Chalupnik.

Frau Schermann (EW):

Es ist schon außerordentlich, daß Herr Schmidt das nicht abstreiten will.

stellv. VL Janning:

Herr Dr. Schmidt, wollen Sie zu Ihrer eigenen Ehrenrettung noch etwas versuchen?

Frau Schermann (EW):

Lassen Sie sich ganz einfach auf unser Niveau herab. Darum bitte ich doch sehr.

Dr. Schmidt (DB):

Entschuldigen Sie bitte. Wir sind von unserer Argumentationsbasis so weit voneinander entfernt, daß ich durch diese Diskussion im Augenblick nicht den weiteren Verlauf verzögern möchte. Ich möchte nur deutlich sagen, daß es mir eben um den Unterschied

zur Kontamination ging. Sie haben gesagt, daß es dann, wenn man etwas ißt, was radioaktiv ist, gefährlich ist. Darin stimme ich Ihnen völlig zu. Es ging hier aber um die Übertragung einer Gammastrahlung. Wenn eine Gammastrahlung, die von dem Zug ausgeht, irgendwo auftritt, dann wird dieser Gegenstand nicht aktiviert, und er ist hinterher auch nicht radioaktiv. So etwa hatten Sie es formuliert. Das ist aber so nicht richtig.

Über das andere können wir uns gern außerhalb der Tagesordnung unterhalten.

stellv. VL Janning:

Vielen Dank für das Angebot, Herr Dr. Schmidt. Dazu bestünde nachher Gelegenheit. - Frau Schermann, würden Sie mit Ihren Fragen bitte fortfahren!

Frau Schermann (EW):

Ich berichtige erst einmal, daß Herr Chalupnik von Bestrahlung gesprochen hat.

stellv. VL Janning:

Er hat von Bestrahlung gesprochen. Das ist in dem Sinne auch nicht falsch gewesen. Es war nur auf zwei verschiedenen, nicht zusammentreffenden Ebenen, wie es Herr Dr. Schmidt schon festgestellt hat.

Frau Schermann (EW):

Ich habe schon einmal gesagt - das will ich gern wiederholen -: Es hat den Anschein, als würde die Atomlobby versuchen, sich ganz nebenbei zur billigen Endlagerung - es soll ja fünfzehnmal billiger als eine Wiederaufarbeitungsanlage sein - noch zusätzlich ein billiges Zwischenlager auf Rädern zu erschleichen, das unkontrolliert, auch mit Wartezeiten, durch das Land tourt, und zwar ständig vor sich hin strahlend. Ist das berücksichtigt worden? Was hätten Sie dazu zu sagen?

stellv. VL Janning:

Sie heben darauf ab, was andere in anderen Bereichen schon beklagt haben, daß sich nämlich mit dem System Just in time eigentlich jeder beliebige Spediteur einer Zwischenlagerung auf den Straßen bedienen will. Vielleicht helfen die Autobahnvignetten, die bald eingeführt werden, diese Zwischenlager abzubauen. - Ist von irgend jemandem auf der Gutachterseite festgestellt oder durchgerechnet worden, wie groß denn dieses Zwischenlagervolumen ist, das man sich nach den Planunterlagen beim Antransport von schwachradioaktivem Abfall für Schacht Konrad vorstellen kann? Der TÜV, Herr Dr. Wehmeier!

Dr. Wehmeier (GB):

Das Abrufkonzept des Antragstellers sieht so aus, daß dann, wenn Störungen auf der Schachanlage eintreten sollten, die eine Einlagerung nach unter Tage nicht möglich sein lassen, die obertägige Pufferlagerkapazität so ausgelegt ist, daß alles das Material, was sich dann

noch auf der Schiene oder der Straße befindet, in den obertägigen Lagereinrichtungen des Endlagers empfangen oder dort zwischengelagert werden kann. Darüber ist aber schon etliche Male unter Tagesordnungspunkt 4, wenn ich mich richtig erinnere, gesprochen worden. Das heißt: Alles, was am Rollen ist, läuft auf das Endlager zu und wird dort gelagert. Bitte sehen Sie es mir nach, wenn ich die Zahl vielleicht nicht ganz richtig wiedergebe. Es dürfte sich - in der Größenordnung - um 150 Transporteinheiten oder so etwas handeln. Das müßte ich aber nachsehen, wenn es gewünscht sein sollte, die Zahl ganz genau zu nennen.

Frau Schermann (EW):

Ist auch der Punkt berücksichtigt worden, daß z. B. Atomtransporte auf der Schiene oder auf der Straße aufgehalten werden, weil Unfälle die Weiterfahrt über längere Zeit behindern? Für diese Zeit wäre das Wort "Zwischenlager" realistisch.

Dr. Wehmeier (GB):

Im privaten Leben kann man, wenn man mit der Bahn fährt, oft feststellen, daß dann, falls die Strecke blockiert sein sollte, die Bundesbahn Umwege fährt. Das ist mir persönlich schon einige Male passiert. Ich gehe davon aus, daß dann, wenn sich ein Güterzug auf der Strecke befindet und die Durchfahrt durch eine bestimmte Strecke durch irgendwelche anderen Zwischenfälle blockiert ist, die Bundesbahn solche Punkte umfahren kann. Ich schlage aber vor, dazu Herrn Schmidt zu hören.

stellv. VL Janning:

Herr Dr. Schmidt, Sie sind nun von Ihrem Kollegen aufgefordert worden. Bitte sehr, wenn Sie denn möchten!

Dr. Schmidt (DB):

Wenn es gewünscht ist, ja. - Natürlich wird die Bundesbahn versuchen, die Dinge möglichst schnell zuzustellen. Es hat keinen Zweck, diese Dinge stehenzulassen. Wir hatten schon des öfteren Probleme. Das hat aber nichts mit radioaktiven Stoffen zu tun. Man versucht bei der Bahn selbstverständlich, große Rückstauung erst gar nicht aufkommen zu lassen, weil dies den Betrieb am nächsten und übernächsten Tag stören würde. Es ist immer Absicht, alles am selben Tag oder in demselben Turnus über Nacht zuzustellen. Es ist sicherlich die günstigste Lösung, einen Umweg zu fahren. Die Bundesbahn würde also nicht, um Kilometer und Geld zu sparen und weil sie nur den kurzen Weg im Auge hat, die Dinge nicht weiterbefördern. Die Kosten, die ein stehender Waggon für die Bahn bedeutet, mit allen Problemen des Abstellens, des Abkuppelns, der neuen Dienstpläne und allem, was dazu notwendig ist, um einen solchen Betrieb aufrechtzuerhalten, sind we-

sentlich höher als für ein zügiges Abfahren der Wagen über einen größeren Umweg.

Frau Schermann (EW):

Das muß ich erst einmal so gelten lassen. - Wie sieht das mit den 20 % Lkw auf Autobahnen in einem mehrstündigen Stau z. B. im Sommer aus? Es ist ja bekannt, daß die Leute gern die Motoren ausschalten, aus dem Wagen steigen und eine Zigarettenpause machen. Kann man das einer Person, die hinter so einem Transporter steht und die vielleicht noch Kinder aus dem Auto steigen läßt, überhaupt zumuten?

stellv. VL Janning:

Herr Dr. Collin!

Dr. Collin (GB):

Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Grundsätzlich sind solche Transportfahrzeuge äußerlich gekennzeichnet, und zwar mit dem Strahlensymbol. Es ist meiner Ansicht nach auch die Verantwortung des Wagenlenkers, daß er unkundige und unvorsichtige Personen darauf hinweist, daß sie doch einen Abstand von 5 oder 10 m einhalten sollten. Es ist meiner Ansicht nach sowieso eine Voraussetzung, vernünftige Abstände einzuhalten und nicht Stoßstange an Stoßstange zu stehen.

Frau Schermann (EW):

Das wäre sehr ratsam. Ich würde nicht gern im nächsten Pkw hinter solch einem Transporter stehenbleiben wollen, selbst nicht in 100 m Entfernung. Wie sieht es aber auf der Bundesstraße aus? Ich könnte mir vorstellen, daß wegen der Autobahngebühr sämtliche Spediteure ihre Lkws auf die Landstraße verbannen. Dort sind die Geschwindigkeitsbegrenzungen niedriger, dort gibt es viele Ampeln, und dort kommt es durch den Feierabendverkehr viel öfter zu Schlangen. Kann man verantworten, daß sich dieser nukleare Transportverkehr in diesem von Menschen dichtbesiedelten Raum ausbreitet.

stellv. VL Janning:

Es wird für verantwortbar gehalten, in der Tat, Frau Schermann. - Bitte, Herr Dr. Collin!

Dr. Collin (GB):

Vielen Dank. - Ich möchte dazu zwei Bemerkungen machen. Bemerkung Nr. 1: Soweit mir bekannt ist, ist am gestrigen Tag hierüber ausführlich diskutiert worden.

Bemerkung Nr. 2: Solange das Bundesamt für Strahlenschutz als Genehmigungsbehörde für Transporte zuständig ist, schreiben wir grundsätzlich Autobahnen für den Transport vor. Ich könnte mir vorstellen, daß auch die Genehmigungsbehörde, wenn sie nach § 8 der Strahlenschutzverordnung zuständig wird,

für Abfalltransporte ähnliche Streckenführungen in die Genehmigung mit aufnimmt.

Frau Schermann (EW):

Das wäre wünschenswert.

Kommen wir zur nächsten Frage. All diese Bedenken und eine Fülle mehr lassen sich auf jede Form des Transportwesens anwenden, wobei die Wasserverseuchung bei einem Unfall im Hafen für eine besonders schnelle Verteilung der Gifte sorgt. Wie soll solch ein möglicher Unfall in den Griff bekommen werden? - Danke.

stellv. VL Janning:

Alle Einzelheiten dieser Frage sind bereits in verschiedenen Tagesordnungspunkten angesprochen und erörtert worden, Frau Schermann. Insofern erübrigt sich hierzu meiner Meinung nach eine Beantwortung.

Frau Schermann (EW):

Genau an diesen Stellen hatte ich wahrscheinlich das Pech, nicht hier gewesen zu sein, so daß ich mir davon kein klares Bild machen kann.

stellv. VL Janning:

Das ist richtig. Aber der Verweis im Protokoll gibt Ihnen jetzt die Gelegenheit, Ihrerseits in dem bald schriftlich vorliegenden Wortprotokoll über diese Erörterung zu blättern und das dann nachzuvollziehen.

Frau Schermann (EW):

Ist nicht einmal eine kurze Antwort möglich, aus der ich die Tendenz ersehen kann, wie hinsichtlich dieser Frage gehandelt werden soll?

stellv. VL Janning:

Sie sagen - es ist auch zulässig, das zu sagen -, daß sich alles, was bisher von Ihnen erfragt worden ist, auf alles, was Sie erfragt haben, und auf alle denkbaren Vorgänge, die Sie geschildert haben, anwenden läßt. Das ist eine zulässige Schlußfolgerung. Der Antragsteller und die Genehmigungsbehörde - in dem Zusammenhang ist Ihre eigentliche Frage zu sehen - gehen aus, daß sie in ihrer Prüfung des Vorganges die Geschichten, die Sie angesprochen haben, so - so haben Sie es genannt - in den Griff bekommen, daß sie zu einer Entscheidung fähig sind, was die Planfeststellung betrifft.

Frau Schermann (EW):

Ich bin mit der Antwort natürlich nicht zufrieden, weil das Wasser ein empfindliches Medium ist. Wenn ich darauf jetzt keine konkrete Antwort bekommen soll, dann muß ich das wohl erst einmal so hinnehmen.

Nächste Frage: Hat das Transportpersonal eine spezielle Ausbildung gegen die Gefahren der radioaktiven Gifte, oder wären Spezialmannschaften erforderlich, wenn ja, gibt es diese?

stellv. VL Janning:

Herr Dr. Collin!

Dr. Collin (GB):

Vielen Dank. - Auch hierzu eine Wiederholung dessen, was ich heute schon ausgeführt habe. Jeder, der am Transport radioaktiver Stoffe beteiligt ist, hat a) eine Ausbildung als Gefahrgutfahrer und b) eine Zusatzausbildung für die Beförderung radioaktiver Stoffe

Vielleicht können Sie mir erklären, in welcher Hinsicht Sie eine Spezialmannschaft als erforderlich ansehen!

Frau Schermann (EW):

In der Hinsicht, daß sie genau wissen, daß sie Radioaktivität laden und entladen, einen Plan haben, wie sich zu ernähren haben, daß sie wissen, daß sie das Recht auf regelmäßige Untersuchungen haben, eine entsprechende Bekleidung haben, über entsprechende Arbeitspausen verfügen und nicht in der Routine tätig sind, wie es normalerweise der Fall ist.

Dr. Collin (GB):

Im Rahmen der Ausbildung und der Belehrung werden die beteiligten Transportarbeiter über ihre Rechte und ihre Pflichten entsprechend informiert und unterrichtet.

Frau Schermann (EW):

Wäre mir als außenstehender, aber dennoch an dieser Entwicklung sehr interessierter Beteiligter die Möglichkeit gegeben, in dieses Informationsmaterial und in die Ausstattung Einsicht zu bekommen? Das wäre ganz interessant.

stellv. VL Janning:

Herr Dr. Collin!

Dr. Collin (GB):

Ich sehe an und für sich keine Schwierigkeiten darin, wenn Sie sich an eine der Stellen wenden würden, die solche Ausbildungen machen, daß man Ihnen das Informationsmaterial zur Verfügung stellt. Inwieweit Firmen oder Behörden wie die Deutsche Bundesbahn Ihnen Unfallmerkblätter oder andere Vorschriften für den innerbetrieblichen Dienst zur Verfügung stellen, darüber kann ich nicht urteilen.

Frau Schermann (EW):

Heißt das, daß - -

stellv. VL Janning:

Wir kommen, Frau Schermann, in dieser Frage nicht richtig weiter, weil wir nicht diejenigen sind, die Ihnen etwas eröffnen können. Sie müßten - und das ist in den vergangenen Tagen hier mit den Vertretern zum Beispiel der Stadt Salzgitter, die hier anwesend waren, durchgesprochen werden - sich an die Stadt Salzgitter

wenden. Es liegt dann in ihrer Entscheidung, Ihnen einen Einblick zu geben, inwieweit sie sich darauf vorbereitet und wie das aussieht. Gehen Sie zur Feuerwehr und lassen Sie sich das einfach einmal erläutern.

Frau Schermann (EW):

Gut, danke. - Einen Moment!

stellv. VL Janning:

Ich wollte Ihnen nun nicht zwingend die beiden nächsten Fragen damit abwürgen. Aber Sie zielen auf ungefähr die gleiche Antwort.

Frau Schermann (EW):

Haben Sie sie vorliegen?

stellv. VL Janning:

Ja.

Frau Schermann (EW):

Gut. - Einen kleinen Moment! Es sind ja nicht die letzten Fragen.

(Zuruf von den Einwendern)

stellv. VL Janning:

Dies ist alles hier erörtert worden. Die zum Beispiel zu- ständige Stadt Salzgitter wird hierüber Auskunft erteilen.

(Zuruf von den Einwendern: Das Erörterungs- verfahren ist doch heute, jetzt und hier - und nicht in der Stadt Salzgitter! Irgend etwas stimmt doch nicht! Hier wird gar nicht ernst- haft diskutiert!)

- Das liegt aber doch ein bißchen daran - ich bitte um Nachsicht -, daß Sie nur den heutigen Tag als Eindruck mitbekommen. Aber wir sind in einer Phase sich mehr- fach wiederholender Fragen. Wir hatten vorher darauf hingewiesen, als Sie noch nicht da waren - ich meine mir dieses erlauben zu können, da ich Sie noch nicht gesehen hatte zu dem Zeitpunkt -, und auch den Hin- weis gegeben, daß dieses bereits angesprochen und damit verfügbar ist. Wenn es über den Weg verfügbar ist, ist es im Protokoll nachzulesen.

Frau Schermann (EW):

Ich habe jetzt einen ganz eigenen Grund, warum ich nicht nachhake. Diesen Grund werde ich Ihnen später nennen. Ich werde mich natürlich bei der Feuerwehr und bei der Stadt Salzgitter diesbezüglich informieren und werde dann noch einmal an Sie herantreten, wenn ich irgendwelche Einwände habe. Ich lasse es zu die- sem Punkt erst einmal dabei, weil ich als Einzleinwen- derin dann natürlich auch in der Bürgerstunde noch einmal die Möglichkeit habe, darauf zurückzukommen.

Deshalb gehe ich jetzt einfach weiter. Ja, das kann mir eigentlich nur die Feuerwehr beantworten.

Nächste Frage: Wie ist die Kennzeichnung bei der Bahn? Meistens klebt die Information über die Art ra- dioaktiver Güter nur auf Papierschildern. Beim Unfall wäre diese Art der Markierung doch sofort zerstört. Das heißt, eine Ausbreitung der Kontamination hätte freien Lauf. - Das wäre die Frage.

stellv. VL Janning:

Die Kennzeichnung bei der Bahn.

Frau Schermann (EW):

Halt! Noch einmal hätte ich es ausdrücklich auch beim Lkw-Verkehr gewußt.

stellv. VL Janning:

Kennzeichnung der Abfallgebinde bzw. der Fahrzeuge. Die Bahn, Herr Dr. Schmidt?

Dr. Schmidt (DB):

Es ist das radioaktive Versandstück gekennzeichnet. Es ist der Wagen gekennzeichnet, und es liegen auf der Lok alle Versandpapiere vor, die als Gefahrgüter im Zug befördert werden.

Frau Schermann (EW):

Gekennzeichnet sind sie ja hier durch Papierschilder auch.

Dr. Schmidt (DB):

Der Wagen - das ist richtig - ist durch -- Papier möchte ich das nicht nennen; das sind heute Kunststofffolien- schilder. Aber Sie heben sicherlich auf einen Brand ab.

Frau Schermann (EW):

Ja, zum Beispiel.

Dr. Schmidt (DB):

Der Behälter, in dem sich das radioaktive Versandstück befindet, ist so gekennzeichnet, daß dieses Schild auch einem Brand widersteht und erkennbar ist. Und es sind auf der Lok sämtliche Papiere. Alle Papiere sind auch über Fernschreiber sofort vom Bahnhof an jeder Stelle noch mal verfügbar.

Frau Schermann (EW):

Welche Leute führen die Abfertigung der Güterwaggons durch? Sind auch diese Leute speziell geschult?

Dr. Schmidt (DB):

Die Leute, die Gefahrgut abfertigen, haben hierin eine spezielle Schulung. Es existiert auch ein Gefahrgutbe- vollmächtigter, der sich speziell über die Verhältnisse vor Ort und über die Tätigkeit dieser Leute informiert und hierüber monatlich einen Bericht abgibt.

Frau Schermann (EW):

Nichtsdestotrotz will ich die nächste Frage noch einmal stellen: Weiß der Zugführer immer, was in seinem Zug mitfährt?

Dr. Schmidt (DB):

Ja.

Frau Schermann (EW):

Weiß auch der Rangierer, wann er gefährliche Güter an- und abkoppelt?

Dr. Schmidt (DB):

Das sieht er an der Beschilderung des Wagens.

Frau Schermann (EW):

Gut. - Nächste Frage: Werden Bürger informiert, wenn gefährliche Güter nahe ihrer Wohnbereiche vorbeifahren?

Dr. Schmidt (DB):

Nein.

Frau Schermann (EW):

Werden sie auch informiert, wenn zum Beispiel solche radioaktiven Gefahrgüter durch Wartezeiten in ihrer Nähe verweilen müssen?

Dr. Schmidt (DB):

Nein.

Frau Schermann (EW):

Wo existiert eine Offenlegung des detaillierten Katastrophenplans?

Dr. Schmidt (DB):

Bei den Gemeinden.

stellv. VL Janning:

Obwohl das auch mit den Transporten nicht so unmittelbar zu tun hat. Das haben wir auch schon besprochen, Frau Schermann.

Frau Schermann (EW):

Werden bislang Transporte geheimgehalten? Und wenn ja: Wie lange lassen sie sich noch geheimhalten?

stellv. VL Janning:

Transporte werden nicht geheimgehalten.

Frau Schermann (EW):

Atomtransporte!

stellv. VL Janning:

Ja, das ist mir schon klar; das verstehen wir schon richtig. Sie werden nicht geheimgehalten. Sie laufen nur kontrolliert ab. Insofern gibt es Personen, die von diesen Transporten wissen. Und es wird für

ausreichend gehalten - das war auch den kurzen Antworten von Herrn Dr. Schmidt zu entnehmen -, daß dieses dann zur Sicherheit der Bevölkerung ausreicht, wenn das Wissen so verteilt ist.

Frau Schermann (EW):

Gut. - Nächste Frage: Gibt es gesicherte Erkenntnisse über gesundheitliche Schäden durch Niedrigstrahlungsbelastung im Transportbetrieb?

stellv. VL Janning:

Über Gesundheitsgefährdung durch Niedrigstrahlung ist auf diesem Erörterungstermin auch hinreichend gesprochen worden. Es ist auch eingegrenzt worden, inwieweit durch den Transport der Anteil an Gefährdung durch Niedrigstrahlung betrachtet werden muß. Insofern, meine ich, gibt es gesicherte Erkenntnisse zu diesem Problem.

Frau Schermann (EW):

Das muß ich so akzeptieren. Nichtsdestotrotz wollte Herr Schmidt, glaube ich, auch noch diesbezüglich etwas sagen.

stellv. VL Janning:

Herr Dr. Schmidt!

Dr. Schmidt (DB):

Ich wollte nur kurz sagen: Es gibt gar keinen Unterschied zwischen der Niedrigstrahlung beim Transport und der Niedrigstrahlung einer Anlage oder der Niedrigstrahlung der Umgebungsstrahlung. Hier gilt gleiches in allen Fällen.

Frau Schermann (EW):

Das ist akustisch bei mir nicht richtig angekommen. Könnten Sie das bitte wiederholen?

stellv. VL Janning:

Dies gilt, hat Herr Dr. Schmidt gesagt, in allen Fällen: wenn man es getrennt betrachtet wie auch dann, wenn man es auf den Transport bezieht. Also: Die Auswirkung von Niedrigstrahlung ist behandelt. Wenn man sie auf die Transporte gezielt betrachtet, ist sie damit auch betrachtet.

Frau Schermann (EW):

Ich bin natürlich nicht zufrieden mit dieser Antwort, weil sie eigentlich nichts aussagt, gehe aber trotzdem zur nächsten Frage über.

Bestehen Unterschiede in den Beladungsvorschriften? Wenn ja: Wie werden deutsche Beladungsvorschriften sichergestellt?

Dr. Schmidt (DB):

Ich verstehe den Inhalt Ihrer Frage nicht. Können Sie vielleicht ein klein wenig mehr ausholen.

stellv. VL Janning:

Beladungsvorschriften! Also, gibt es Vorschriften, die speziell, --

Dr. Schmidt (DB):

Es gibt natürlich Beladungsvorschriften, selbstverständlich!

stellv. VL Janning:

-- wenn es sich um Atomtransporte handelt, zu berücksichtigen sind? Beladungsvorschriften - ich nehme an - mal Hubhöhe, damit man ein Gebinde in einen Wagen fahren kann. Oder was verstehen Sie jetzt unter Beladung, Frau Schermann?

Frau Schermann (EW):

Sicherung der Ladung, Sicherung des Waggons. Diesbezüglich gebe ich an Herrn Chalupnik weiter.

stellv. VL Janning:

Vielleicht kann Herr Chalupnik das etwas konkretisieren, um welchen Vorgang es sich hier handelt. Herr Chalupnik bitte!

Chalupnik (EW):

Chalupnik als Sachbeistand.

Es geht darum: Es gibt ja Transporte, die sich im Waggon verschieben können. Das war ja die Frage hier. Die Verteilung der Örtlichkeit ist ja schon besprochen worden. Jetzt muß ja sichergestellt werden, daß die Ladung entsprechend im Waggon gesichert ist, das heißt gegen Verrutschen und ähnliche Dinge. Da ist es für mich jedenfalls durchaus vorstellbar, daß die deutschen Bestimmungen ein bißchen schärfer als im Ausland ausgelegt sind.

Es ist jetzt die Frage: Gibt es Unterschiede in diesen Beladungs- und Sicherheitsvorschriften innerhalb des Waggons zu denen im Ausland? Und wenn ja: Wie wird sichergestellt, daß die deutschen Bestimmungen eingehalten werden?

stellv. VL Janning:

Die Frage trifft Sie, Herr Dr. Collin - oder?

Dr. Collin (GB):

Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Sie betrifft sowohl Herrn Schmidt als auch mich.

Die Beförderung auf der Schiene im westlichen Europa, in Mitteleuropa und im östlichen Europa erfolgt gemäß den Vorschriften von RID. Und die Ladungssicherung, das heißt das Verzurren, Verketteten und Verkeilen, erfolgt einheitlich in Europa gemäß den RID-Vorschriften.

stellv. VL Janning:

Ja, Frau Schermann, wer mitgezählt hat, hat 34 Fragen gezählt. Ich wollte uns gerade ein gegenseitiges Lob - Ihnen natürlich das größere - aussprechen, daß es uns

gelingen ist, rechtzeitig zur Bürgerstunde damit Ihre Fragen abgearbeitet zu haben.

Frau Schermann (EW):

Ach, mit Lob kann ich das nicht bezeichnen, mehr mit der Tatsache, daß vieles nicht so beantwortet werden konnte, wie ich es gern hätte. Vielleicht bin ich leider Gottes immer noch nicht schlaue genug, um noch besser einhaken zu können, weil -- Aber, wie gesagt, aufgrund des Protokolls soll mir das erst mal reichen.

Nichtsdestotrotz habe ich jetzt noch eine Bitte. Mir war es nicht möglich, an dem Tag zugegen zu sein, als über den Katastrophenschutz gesprochen wurde. Ich habe dazu auch noch Erörterungsbedarf und werde mich in einer Bürgerstunde diesbezüglich zu Wort melden.

Wären denn Antworten überhaupt möglich? Oder fehlen dann die Leute, die klare Antworten geben können?

stellv. VL Janning:

Da wir nicht wissen, wann und in welcher Bürgerstunde Sie kommen, und da dieser Tagesordnungspunkt bereits abgearbeitet ist, könnten Sie bestenfalls damit rechnen, daß wir aus unserer Erinnerung eine Antwort geben und - so das nicht vollständig ist - wieder mit dem Verweis auf das Wortprotokoll kommen werden.

Frau Schermann (EW):

Gut. Bis wann müßte ich denn diese Meldung zu Protokoll geben, um noch das Glück zu haben, von Fachpersonen Antworten zu bekommen?

stellv. VL Janning:

Dieser Tagesordnungspunkt ist abgearbeitet.

Frau Schermann (EW):

Ist abgearbeitet, gut. - Dann möchte ich jetzt trotzdem noch ein kleines Schlußwort halten, weil man mich hinsichtlich dieser Problematik nicht beruhigen kann.

Wenn ich Ihren Antworten so lausche, könnte ich vermuten, daß Sie irgendwo auf diesem Globus noch ein Plätzchen haben, wohin Sie sich verkriechen können, wenn es bei uns hier radioaktiv brenzlich und aus diesem Grund auch sehr eng wird. Doch sind Sie sich auch darüber im klaren, daß bei weiteren Genehmigungen in Sachen Atom die dann noch freien Schver-kriech-Plätze von Asylantheeren und dann auch erstmals mit Asylbewerbern aus der Ersten Welt überflutet werden würden? Ist dieses Szenario beabsichtigt?

Vergessen Sie nicht: Bei Radioaktivität haben wir es immer mit nicht unerheblichen strahlenden Langzeitfolgen zu tun. Sie müssen bitte Verständnis dafür haben, wenn ich Ihre Antworten als Einzeleinwenderin und Betroffene schlichtweg abstreite, und zwar mit der Begründung, daß die täglichen Nachrichten aus der Medienlandschaft von Umweltrealitäten und Unfallrealitäten

ten berichten, die mit dem geordneten Ablauf von vorher theoretisch erarbeiteten Schreibtischstrukturen nur sehr wenig - wenn überhaupt - übereinstimmen.

Beweisen Sie doch bitte, daß sich das hochradioaktiv verseuchte Fünftel Sowjetareal, welches größer ist als die neue BRD, nicht ganz schnell beim Weiterbetreiben und Hin- und Herrangieren an vielen Stellen hier in der BRD ausweitet. - Danke.

(Beifall bei den Einwendern)

stellv. VL Janning:

Vielen Dank, Frau Schermann.

Meine Damen und Herren, es liegen für die nun folgende Verhandlungsstunde des heutigen Tages drei Meldezettel vor. Ich darf mir erlauben, weil das halbwegs zeitgleich gewesen ist, Frau Wassmann, daß wir die zu den Transporten Angemeldeten zusammen als erste behandeln und Sie anschließend drankommen.

Herr oder Frau Gromöller, Herr oder Frau Keller und Herr Volkmann: Die drei Namen sind hier verzeichnet. Bitte sehr!

Gromöller (EW):

Schönen guten Abend, meine Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich bin Heinz-Dieter Gromöller.

stellv. VL Janning:

Entschuldigung, der Name ist jetzt Gromöller?

Gromöller (EW):

Ja. Sie hatten mich zuerst genannt. Deswegen habe ich das Wort ergriffen.

Ich bin bei den Verkehrsbetrieben Peine/Salzgitter beschäftigt, kurz VPS genannt. Es sind allein über 600 Einwendungen gegen den Transport von Atommüll getroffen worden. Das heißt, von den rund noch 1000 Beschäftigten sind das, wenn man es platt betrachtet, fast zwei Drittel.

Ich vertrete als Vorsitzender des Betriebsrates die Interessen der Belegschaft und eines Unternehmens, das aufgrund seiner Struktur, seiner örtlichen Lage und seiner wirtschaftlichen Aufgabe künftig gezwungen sein könnte, in einem radioaktiv verseuchten Arbeitsumfeld zu arbeiten. Dies wäre sicherlich die Situation, wenn in Schacht Konrad radioaktive Abfälle eingelagert würden.

Durch die Übertragung des Mandates, das wir immer wieder bekommen oder nicht bekommen, als Betriebsrat haben die nur auf ihre Arbeitskraft angewiesenen Menschen uns in die Pflicht genommen, ihre Interessen zu vertreten und vor allen Dingen alles zu tun, um auch Schaden von ihnen abzuwenden. Diese Pflicht als gewählte Interessenvertreter nehmen wir sehr genau und sehr ernst - im Gegensatz zu dem vom gesamten Volk gewählten Herrn Töpfer.

(Zustimmung bei den Einwendern)

Spätestens nach dem schweren Unfall in Northeim muß eigentlich deutlich werden, daß das nicht mehr stehenbleiben kann, was von der Bundesbahn gesagt wird: daß zu jedem Unfall immer eine große Verkettung von Zufällen gehört. Spätestens dort hat sich gezeigt, daß ein lapidar dargestellter Puffer eine Riesenkatastrophe herbeiführen kann.

Das heißt, ein ganz wichtiger Punkt - und deswegen versuchen wir, hier noch einmal unsere Bedenken vorzutragen - wäre also, daß die Transportfrage nicht von dem gesamten Verfahren abgezweigt wäre, sondern die Transportfrage gehört unmittelbar zu diesem Thema. Das heißt, auch zu der Planfeststellung gehört die Transportfrage. Denn wie sonst sollen eigentlich die Atommüllfässer in die Region Salzgitter, also nach Konrad, kommen, wenn nicht über Schiene oder Straße.

Das heißt doch nichts anderes, als daß hier bewußt vorgegangen wird, um dieses von dem eigentlichen Verfahren abzutrennen und um im Nachgang festzustellen, das ist so oder so entschieden. Wenn man alle Deutungen, die man mitbekommt, richtig zu deuten versucht, muß man feststellen, daß - ich unterstelle das einfach mal - schon so gut wie sicher ist, daß eingelagert werden soll. Demnach - das ist auch eine Meinung von uns - ist die Entscheidung darüber, ob die Transporte gefährlich sind, eine zweitrangige. Diese Transporte werden also selbstverständlich auch genehmigt werden - egal, zu welchen Bedingungen, egal, was dabei für Gefahrenpotentiale auftreten können.

Ich meine, man kann sicherlich alle Szenarien von Unfällen errechnen, in "zehn hoch und" ausgedrückt. Man kann viele Dinge auf dem Papier erstellen. Aber ich spreche als ein Mann der Praxis. Das heißt, ich habe selbst Dinge auf den Gleisen bewegt; ich weiß, wovon ich rede. Die Gefährdung, die mit jedem Transport einhergeht - unabhängig, ob das Atommüll oder normale Güter sind, die wir zu transportieren haben -, ist einfach nicht ausrechenbar. Zumal noch festzustellen ist, daß es vor dem Hintergrund der Regionalisierung der Bundesbahn ohne weiteres passieren könnte, daß die VPS nicht nur allein von dem Güterübergabebahnhof Salzgitter-Bedingen ab transportieren müßte, sondern eventuell auch aus dem Bundesbahn-Bahnhof Braunschweig. Dort sollen ja die Wagen gesammelt werden. Dort sollen die in den bunten Zügen zulaufenden Atommülltransporte verteilt werden.

Gehen wir einmal davon aus, daß sie auch über einen Ablaufberg laufen können, und gehen wir einmal davon aus, daß auch auf dem Ablaufberg irgendwelche Dinge passieren können - auch in einem Bahnhof. Die Gefährdung ist also groß.

Des weiteren: Sollten also diese Transporte durch uns von Braunschweig direkt oder von Beddingen abgeholt werden - das ist bei diesem Punkt egal -, wäre ein erheblicher Anteil der Beschäftigten davon betroffen. Das heißt, die wirtschaftlichste Fahrweise wird bei uns immer angestrebt. Das bedeutet nicht, daß es nur ein

einziges Personal ist, sondern daß dieses Personal ständig wechseln kann.

Wir haben das hochgerechnet und haben gesagt: Bei der flexiblen Arbeitsweise, die bei uns an den Tag gelegt wird, können wir davon ausgehen, daß rund 200 Personen damit konfrontiert sein könnten.

Es gibt bei den Transporten mit der Eisenbahn eine Menge von Gefahrenpunkten, die auftreten können, an den Fahrzeugen selber. Davon ist nicht nur der legendäre Puffer ein Teil. Es gibt Tragfederbrüche; es gibt Rahmenbrüche; es gibt Heißläufer, die man nicht feststellen kann. Diese Heißläufer können immerhin Brände verursachen. Das heißt zusammengefaßt, es sind alle beweglichen Teile des Wagens einer ständigen Kontrolle nach dem Augenschein unterworfen. Aber die Möglichkeit, in das Material hineinzusehen, die hat keiner. Das heißt, Ermüdungszustände und andere Dinge sind überhaupt nicht erkennbar. Das ist ein Gefährdungspotential.

Bei dem reinen Gleisbereich haben wir es im Betriebsablauf mit Schienenbrüchen zu tun; dort haben wir es mit Gleisverwerfungen zu tun; dort haben wir es mit Weichenzungenbrüchen und ähnlichen Dingen zu tun, die zu einer Transportgefährdung führen können. Die Gefährdung durch den Straßenverkehr ist sicherlich von Braunschweig bis zum Übergabebahnhof Salzgitter-Beddingen nicht sehr stark - außer der einen Überquerung auf der Strecke von Braunschweig her.

Aber im Hüttenbereich und vor dem Hüttenbereich gibt es Bahnübergänge, wo eine Transportgefährdung durch den Straßenverkehr auftreten kann. An dem einen Bahnübergang ist der direkte Übergang zum Beispiel für Tanklastzüge, die aus dem Hafen Beddingen kommen. Dort ist vor einigen Jahren ein Tanklager installiert worden. Von dort wird viel über diesen Bahnübergang gefahren.

Der nächste Bahnübergang ist einer, der sich direkt im Hüttenbereich befindet. Dort gab es in der Vergangenheit schon eine Reihe von Unfällen, die immer sehr kritisch waren. Das, meine ich, ist alles dabei nicht auszuschließen.

Der nächste Punkt ist eigentlich - und davon ist keiner von uns hier im Raum frei - das menschliche Versagen. Es kann sowohl durch den Lkw-Fahrer passieren; das kann genauso gut durch den Lokführer oder bei uns durch den Lokrangierführer passieren. All diese Punkte machen eigentlich deutlich, daß die Gefährdung auf dem Transportweg Schiene sicherlich vorhanden ist. Ich meine, Sie hätten gut daran getan, direkt einmal auf einer Lok mitzufahren und dort zu schauen: Was gibt es eigentlich für Punkte? Was sind die Eckpunkte, die gefährlich sein können?

All diese Dinge vermisse ich. Sie gehören eigentlich dazu.

Ich habe mir sagen lassen, daß heute morgen gesagt wurde, daß das Personal, das direkt mit dem Atommülltransport zu tun haben, ziemlich stark

belastet sein soll und daß die Belastung so weit geht, daß sie Kernkraftarbeitern gleichkommt.

Daran schließe ich gleich eine Frage an. Demnach müßten eigentlich alle Eisenbahn-Bediensteten, die sich mit diesem Transport auseinandersetzen haben, zu strahlenexponierten Personen erklärt werden. Demnach müßten alle zu den Untersuchungen geschickt werden. Die gesundheitlichen Vorsorgemaßnahmen müßten für alle herhalten, genau wie für die Beschäftigten in den Kernkraftwerken. All diese Dinge sind für uns als direkt Betroffene von sehr großer Wichtigkeit. Ich meine, dieser Punkt ist einfach nicht wegzuleugnen, daß es eben eine starke Belastung ist. Es sind nicht nur Einzelpersonen - ich muß dem widersprechen, was vorhin gesagt wurde -, sondern allein schon von der Größenordnung, die ich aufgezählt habe, ist es eine ziemlich große Zahl, die nach der Wahrscheinlichkeit, die wir zugrunde gelegt haben, in den Bereich dort könnten.

Dann wäre auch ganz interessant zu erfahren, wie eigentlich Ihre Werte für die Eisenbahn-Bediensteten festgelegt worden sind, was Sie für eine Grundlage genommen haben, um die Werte zu ermitteln, die dort anstehen.

Des weiteren: Wir gehen einfach davon aus, daß das, was in den Fässern sein soll, auch bekannt ist und daß sich dort nicht aus anderen Regionen außerhalb unserer Republik Plutonium darin befindet und kein Mensch das weiß. Alle diese Dinge muß man dabei beachten.

Des weiteren ist der Punkt, der aus unserer Sicht auch sehr kritisch ist, daß zum Beispiel die Endlagerstätte in Privathand gegeben werden soll. Wir haben in der Republik mit Nukem und Alkem schlechte Erfahrungen gemacht - dies nur als Stichworte angeführt. Aus der Sicht heraus meinen wir also, die Transportfrage deutlich zu machen, gehört in dieses Verfahren.

Man könnte noch eine Reihe von Punkten anführen, die den Transport auf der Schiene nicht so ungefährlich aussehen lassen, wie er immer darzustellen versucht wird. Sicherlich ist die Bahn um einiges sicherer als der Transport auf der Straße. Das ist für uns auch klar, weil wir tagtäglich damit umgehen. Aber grundsätzlich sind Gefährdungspotentiale nicht zu errechnen, schon gar nicht mit dem Rechenschieber, sondern die Gefährdungspotentiale können unerwartet und plötzlich durch all die Punkte auftreten, die ich hier aufzuführen versucht habe.

Des weiteren bleibt noch etwas festzustellen. Sie haben vorhin zwar darauf hingewiesen, daß es Katastrophenschutzpläne gibt; aber ich möchte noch einmal dagegenhalten, daß der beste Katastrophenschutzplan ja nun überhaupt nichts wert ist, wenn ich also gar nicht weiß, wie ich unwegsames Gelände, wo meinetwegen ein Unfall passiert ist, erreichen soll. Denn unsere Bahnlinie führt nicht nur direkt an der Bundesstraße vorbei, sondern geht auch durch unwegsames Gelände. Wie man dort möglichst schnell Vorsorgemaßnahmen treffen kann, um den größten Schaden zu

verhindern, zum Beispiel einen Brand löschen: All diese Dinge vermisste ich hier.

Wir sind der Meinung - und damit spreche ich noch einmal für die 600 Einwender -, daß der Transport vielleicht bis Braunschweig gehen wird, weil die Bundesbahn transportiert.

Aber nach all den Dingen, die wir im Zusammenhang mit diesem Verfahren festgestellt haben, würde ich sagen, daß sich die Beschäftigten der Verkehrsbetriebe - ich habe das schon auf der letzten Betriebsversammlung im Dezember gesagt - mit allen ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln dagegen wehren werden, diese Transporte durchzuführen. Nach dem jetzigen Stand werden wir die IG Metall und alle gewerkschaftlichen Kräfte nutzen, um gegen die Transporte zu mobilisieren. Es sei denn, es gibt Möglichkeiten, ganze Belegschaften auszutauschen. Mit uns wird das also nicht gehen. Das müssen Sie wissen.

(Beifall bei den Einwendern)

stellv. VL Janning:

Vielen Dank, Herr Gromöller. Es ist von Ihnen auch ein Anliegen gewesen, in dieser zusammenfassenden und umfassenden Art die Problematik der Transporte darzulegen. Natürlich sind zu fast allen Bereichen, die Sie angesprochen haben, schon im Laufe der letzten Tage Dinge gesagt worden, die Ihnen in dieser Weise aber nicht zu Ohren gekommen sind. Wenn wir versuchen, darauf in kurzen Worten einzugehen, dann ist das davon getragen, daß wir auch Sie bitten müssen, auf das zurückzugreifen, was es nach diesem Erörterungstermin an Nacharbeitungsmöglichkeiten gibt. Gleichwohl, Herr Dr. Lange, zu einigen Punkten, wenn es denn in Kürze geht, bitte sehr!

Dr. Lange (GB):

Wir haben in unserer Studie als kritische Personengruppe auch die Bediensteten der VPS, der Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter, betrachtet. Dabei sind wir auf die Betriebsabläufe sehr eingehend eingegangen, die sich insbesondere auf den Übergabebahnhof Beddingen beziehen. Die Angaben dazu haben wir von der VPS erhalten. In unserer Transportstudie Konrad sind die Ergebnisse kurz zusammengestellt worden. Es gibt aber noch einen Anhang zur Transportstudie Konrad, den ich Ihnen gern zur Verfügung stelle. Dort sind die Daten und Angaben, die wir erhalten haben, sehr detailliert dargestellt, auch wie wir die möglichen Strahlenexpositionen von Personal ermittelt haben.

Sie haben festgestellt, daß bei der sehr flexiblen Gestaltung der Arbeitsabläufe bei Ihnen bis zu 200 Personen von Strahlenexpositionen durch die rangierdienstliche Tätigkeit oder die Beförderung der Abfallwaggons betroffen sein können. In unserer Studie sind wir im Sinne von konservativen und abdeckenden Annahmen so vorgegangen: Wir haben angenommen,

daß immer nur dieselben Personen mit den Arbeiten befaßt sind, um so für einzelne Individuen Maximalabschätzungen zu machen. Diese Ergebnisse sind in der Studie berücksichtigt. Wir haben darauf hingewiesen, daß dann, wenn mehrere Personen daran beteiligt sind, die Individualdosen, die zustande kommen, im entsprechenden Maße heruntergehen.

Wenn Sie mir vielleicht noch eine persönliche Bemerkung gestatten. Ich habe Ihre Ausführungen gehört. Sie haben von der Verantwortung gegenüber Ihren Kollegen gesprochen, daß sie durch die Transporte mit den radioaktiven Abfällen, die gegebenenfalls zum Endlager Konrad gebracht würden, nicht in unangemessener Weise strahlenexponiert werden. Man könnte es auch so auffassen, daß, wenn es bei Ihren Kollegen Besorgnisse gibt, Sie als Betriebsratsvorsitzender möglicherweise eine gewisse Verantwortung dafür haben, sich mit den Ergebnissen einer solchen Studie auseinanderzusetzen, um sich möglicherweise davon zu überzeugen, in welchem Größenbereich sich die möglichen Strahlenexpositionen bewegen. Sie können sich mit dieser Studie kritisch auseinandersetzen; das ist selbstverständlich, und das ist auch unsere Absicht. Wir haben versucht, die Daten so aufzubereiten - in dem Zusammenhang möchte ich insbesondere auf den Anhang zu unserer Studie verweisen -, daß Sie sich damit auseinandersetzen können. Das mag dann auch dazu führen, daß Ängste, die bei Ihnen und Ihren Kollegen bestehen, sich möglicherweise etwas relativieren.

stellv. VL Janning:

Direkt dazu? - Herr Volkmann!

Volkmann (EW):

Vor einiger Zeit - wohl vor einer Woche - war Prof. Dr. Kuni hier. Er hat einen ganzen Tag lang über Niedrigstrahlung berichtet. Diese Bedenken haben wir als DGB nicht umsonst vorgetragen. Die Ergebnisse sind natürlich auch den Kollegen bei VPS bekannt, und sie haben tatsächlich Sorgen. Von einem Betriebsrat können Sie nicht verlangen, daß er den Kollegen sagen soll, daß sie sich in diesen Bereich von Niedrigstrahlung hineinbegeben sollen und sich dort ihre körperliche Gesundheit schädigen lassen sollen. Das kann ein Betriebsrat von den Kollegen nicht verlangen. Das können auch Sie von dem Betriebsrat nicht verlangen. Er kann nur die Ergebnisse z. B. von Prof. Dr. Kuni weitergeben, den wir nicht umsonst als Sachbeistand für dieses Verfahren benannt haben. Die Ergebnisse sind auch den Kollegen bekannt. Sie werden natürlich einen Teufel tun und nicht dorthin gehen und sich nicht der Niedrigstrahlung aussetzen. - Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

stellv. VL Janning:

Das kann sicherlich so stehenbleiben, Herr Dr. Lange. -

Ich schaue zum Antragsteller hinüber, um zu sehen, ob er gewillt ist, sich einbinden zu lassen. - Das ist nicht der Fall, was diese Thematik betrifft. Ich habe Ihr allgemeines Interesse an der Bürgerstunde so interpretiert, daß Sie sich dann, falls andere Fragen kommen, dazu äußern wollen.

Wenn ich in der Reihenfolge vorgehe, ist der nächste Herr Keller. - Direkt dazu? - Bitte!

Volkman (EW):

Ich wäre schon daran interessiert, zu den Äußerungen etwas zu hören, die ganz zum Schluß gefallen sind, nämlich daß die VPS-Belegschaft, wie sie zur Zeit existiert, wahrscheinlich nicht bereit sein wird, die Atomtransporte bis zum Endlager Schacht Konrad, also bis zum Grubengebäude, durchzuführen. Es würde mich schon interessieren, was das BfS dazu sagt.

stellv. VL Janning:

Herr Dr. Thomaske, sind Sie bereit, darauf zu antworten?

Dr. Thomaske (AS):

Die Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter haben eine öffentliche Beförderungspflicht. Insofern erübrigt sich wohl eine Stellungnahme zu dem eben Gesagten.

stellv. VL Janning:

Herr Volkman, ist Herr Keller denn da? - Ach da, Entschuldigung. Dann kommt erst Herr Keller dran? - Herr Grömöller, direkt dazu!

Gromöller (EW):

Herr Thomaske, daß wir als öffentlich-rechtliche Eisenbahn - diesen Status haben wir; das ist korrekt - eine Beförderungspflicht haben, ist mir klar. Was wollen Sie dagegen unternehmen, wenn niemand da ist, der fahren kann? Ich unterstelle das einfach mal.

(Zuruf von den Einwendern - Beifall bei den Einwendern)

stellv. VL Janning:

Herr Dr. Thomaske!

Dr. Thomaske (AS):

Ich weiß nicht, welche dienstrechtlichen Konsequenzen es für Mitarbeiter Ihrer Betriebe hat. Deswegen möchte ich mich zu diesem Punkte nicht äußern. Wir gehen selbstverständlich davon aus, daß dort, wo es eine öffentliche Beförderungspflicht gibt, diese auch erfüllt wird.

stellv. VL Janning:

Jetzt Herr Keller, bitte!

Keller (EW):

Ich möchte erst einmal an meinen Kollegen Haase - er ist auch VPS-Angestellter - weitergeben. Er hat nämlich direkt dazu eine Frage.

stellv. VL Janning:

Dann Herr Haase, bitte!

Haase (EW):

Als Vorstandsmitglied möchte ich aber auch für die AG Schacht Konrad sprechen, und zwar möchte ich auf das Protokoll von Herrn Janning eingehen. Der Bürger, der hierher kommt oder nicht herkommen kann, weil er arbeiten muß, soll sich etwas - - -

stellv. VL Janning:

Herr Haase - - -

Haase (EW):

Es geht hier um Transporte.

stellv. VL Janning:

Sie haben eine Wortmeldung abgegeben, nach der Sie sich zu den Protokollen äußern wollen. Wir können Frau Wassmann nicht die Zeit abschneiden.

Haase (EW):

Es geht um die Transporte, die in diesem Tagesbericht stehen und die mich verwirren.

stellv. VL Janning:

Frau Wassmann, ich habe darauf hingewiesen. Sie haben es mitbekommen.

Haase (EW):

Kann ich weitermachen? - Sie geben hier an, daß die Kommunen gesagt haben, daß 188 bis 1 600 Regelzüge pro Jahr in Hannover ankommen und daß es etwa fünf bis zehn Waggons pro Tag sind. Unten steht, daß das Umweltdezernat von 750 bis 1 600 Transporteinheiten spricht. Dann heißt es:

"Die Fachbehörde Bundesbahn führte aus, daß in Braunschweig insgesamt 2 000 bis 2 400 Waggons pro Jahr rangiert würden ..."

Das zweifle ich völlig an. Bei der Gefährlichkeit wird erst einmal abgeschwächt, und es werden falsche Daten genannt.

(Beifall bei den Einwendern)

Weiter heißt es:

"... dabei wären zwei bis 17 Waggons mit Atommüll keine besondere Konzentration."

Wenn ich das lese, dann muß ich doch irgendwann mal eine Frage haben. Entweder schreiben Sie das Protokoll ordentlich - - - Nur dieser Bericht liegt uns vor, den Sie als Protokoll erarbeiten. Ich bitte darum, daß im

Protokoll eine Abänderung passiert, daß zumindest ein Zusatz gemacht wird und daß das Protokoll vom 6. Februar dem Bürger mit genauen Daten geliefert wird.

(Beifall bei den Einwendern)

stellv. VL Janning:

Damit es klargestellt ist: Es geht nicht um das Protokoll, sondern, wenn ich es richtig interpretiere, um die Tageszusammenfassung.

Haase (EW):

Richtig.

stellv. VL Janning:

Das sage ich, damit es klar ist. Was Sie anmahnen, ist, daß die Zahlen in sich nicht schlüssig sind, die dort stehen. Wir werden dem nachgehen.

Haase (EW):

Ich bitte darum.

stellv. VL Janning:

Ich bitte insoweit um Nachsicht, daß ich das vorhin mit dem Protokoll falsch verstanden habe. Jetzt ist alles klar. - Herr Keller!

Keller (EW):

Sehr geehrte Damen und Herren! Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen! Mein Name ist Horst Keller. Ich spreche für die Beschäftigten der Preussag Stahl AG im Werk Salzgitter. Ich bin örtlicher Vertrauenskörperleiter der IG Metall im Werk Salzgitter.

Im Werk Salzgitter sind knapp 9 000 Menschen beschäftigt, im Werk Peine 2 300. Viele tausend Arbeiter und Angestellte der Preussag Stahl AG haben einen Einwand gegen ein Atommüllendlager in Schacht Konrad erhoben.

(Beifall bei den Einwendern)

Einer der wesentlichen Gründe hierfür war und ist die konkrete Angst vor einem Unfall beim Transport von Atommüll. Durch die unmittelbare Nähe des Endlagers einschließlich des Zwischenlagers zu den Betriebsteilen der Preussag Stahl AG sind die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in ihrer wirtschaftlichen Existenz bedroht. Bei einem nicht auszuschließenden Störfall während der Betriebsphase oder bei einem Transportunfall ist mit der Stilllegung einzelner Betriebsteile oder des ganzen Betriebes der Preussag Stahl AG zu rechnen. Für die Beschäftigten der Preussag Stahl AG ist die Frage der Entgeltfortzahlung in einem solchen Fall nicht geregelt. Wir befürchten, daß es bei einem längeren Betriebsstillstand aufgrund der Umorientierung der Kunden dieses Unternehmens zur Schließung des Werkes kommt. Die Konsequenz wären Massenentlassungen, von denen neben dem Werk

Salzgitter auch die Werke Peine und Ilsede betroffen wären. Das würde bedeuten, daß die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer durch die mit der Errichtung eines Endlagers für radioaktive Abfälle verbundenen Gefährdungspotentiale in massiver und nicht hinnehmbarer Weise in ihrer wirtschaftlichen Existenz bedroht sind.

Meine Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Die Arbeitnehmervertretung der Preussag Stahl AG hat im Rahmen dieses Erörterungsverfahrens bereits mehrmals versucht, die Einwendungen mündlich zu erläutern, und von den Vertretern des Bundesamtes für Strahlenschutz mehr oder weniger unzureichende und unbefriedigende Antworten erhalten. Wir gehen davon aus, daß dies heute nicht der Fall ist.

Wir wissen, daß Umweltminister Töpfer und die Vertreter des Bundesamtes für Strahlenschutz der Auffassung sind, daß die Atommülltransportfrage nicht im Rahmen des Erörterungsverfahrens behandelt werden soll, obwohl ca. 95 % des gesamten deutschen und europäischen Atommülls auf der Schiene der Deutschen Bundesbahn und zum Teil auch auf der Straße transportiert werden. Diese Transporte führen durch Wohngebiete und über schlecht geschützte Bahnübergänge mit zahlreichen Rangiervorgängen, insbesondere auf dem Werksgelände der Preussag Stahl AG. Schwere Unfälle mit katastrophalen Folgen in einem Umkreis von vielen Kilometern sind möglich. Die Arbeitnehmervertreter haben deshalb von Anfang an die Einbeziehung der Atomtransportthematik in das laufende Planfeststellungsverfahren gefordert. Wir haben weiter gefordert, daß über das Transportrisiko für die Umgebung des Endlagers Untersuchungen durchgeführt werden müssen. Wir halten den Sicherheitsbericht für unvollständig. Wir befürchten, daß mit der Realisierung des EG-Binnenmarktes Anfang 1993 ein jedenfalls nach nationalem Recht genehmigtes Endlager automatisch zu einem EG-Endlager wird, zumal auch die europäischen Zwischenlagerkapazitäten weitestgehend ausgenutzt sind.

Wir haben Angst vor der hohen Konzentration der Transporte radioaktiver Abfallstoffe in dieser Region. Unfälle auf Straße und Schiene sind so gut wie vorprogrammiert. Wir wissen, daß der Braunschweiger Güterbahnhof zum größten Umschlagplatz für radioaktive Abfälle wird. Wir wissen auch, daß die Zusammensetzung der radioaktiven Abfälle in der Regel nicht exakt bekannt ist. Wir wissen, daß die Beförderung radioaktiver Abfälle auf öffentlichen Verkehrswegen mit radiologischen Risiken für die gesamte Bevölkerung verbunden ist.

Die Vertreter des Bundesamtes für Strahlenschutz bitte ich, zu erklären, weshalb sie nicht bereit sind, das gesamte Thema Transportproblematik zum Gegenstand des Verfahrens zu machen. Wären die Einwendungen aufmerksam durchgearbeitet worden, hätte das Bundesamt dem Bundesumweltminister die Empfehlung geben müssen, dieses Thema vorrangig zu behandeln

und Untersuchungen über das Transportrisiko für die Umgebung des Endlagers anzustellen. Dies ist nicht geschehen.

(Beifall bei den Einwendern)

Statt dessen wird formal der ganze Themenkomplex abgeschrieben, und die berechtigten Einwendungen der Bevölkerung landen somit im Papierkorb.

Ich möchte das Bundesamt weiter fragen, wie die Sicherheit der Belegschaft der Preussag Stahl AG gewährleistet werden kann. Bestehen Katastrophenschutzpläne für das Szenario Transportunfall?

Der Einlagerungsschacht befindet sich auf dem Werksgelände Preussag Stahl AG in unmittelbarer Nähe zu der Produktionsanlage, wo unsere Kolleginnen und Kollegen arbeiten. Gibt es Pläne, wie sie sich bei einem Unfall schützen können? Wie und wann werden sie über einen Unfall informiert? Werden Transportwege im Werksgelände gekennzeichnet? Werden Brücken gebaut, um Knotenpunkte zu vermeiden? Ist vorgesehen, Straßen für die Transporte zu sperren? Werden die Transporte mit dem Atommüll durch die Polizei oder den Werkschutz bewacht? Wird der Einlagerungsschacht durch bewaffneten Werkschutz bewacht? Sind die anliegenden Krankenhäuser in der Lage, schnell und fachmedizinisch richtig notwendige Hilfsmaßnahmen zu leisten? Gibt es Pläne für den Fall, daß Hunderte, vielleicht sogar Tausende von Menschen, die radioaktiv bestrahlt wurden, in den anliegenden Krankenhäusern der Region medizinisch versorgt werden können?

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

Abschließend möchte ich erklären, daß die Erörterung des gesamten Planfeststellungsverfahrens in keinsten Weise unserem Demokratieverständnis entspricht. Deshalb, liebe Kolleginnen und Kollegen, appelliere ich an euch: Verstärkt euren Widerstand. Macht Atommüll in Schacht Konrad zum Thema in den Betrieben, Vereinen und Familien. Es geht um die Zukunft unserer Kinder. - Das war's, schönen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

Ich habe jetzt noch eine persönliche Anmerkung. Ich möchte auf diesem Wege dem Bundesamt für Strahlenschutz für die rege Teilnahme an diesem Erörterungsverfahren recht herzlich danken, dafür, daß so hochbezahlte Beamte dort sitzen und so bürgerfreundlich sind. Recht herzlichen Dank, Herr Thomauske.

(Beifall bei den Einwendern)

stellv. VL Janning:

Vielen Dank, Herr Keller. - Ich muß jetzt auch meinen ganzen guten Willen zusammennehmen, um zu fragen: Wollen Sie denn wirklich, daß Ihre Fragen jetzt, hier und heute von dem Antragsteller beantwortet werden? Er hat erstens zu jeder Frage irgendwann schon einmal eine Antwort gegeben, und zweitens ist zu erwarten, wie geantwortet werden wird.

Keller (EW):

Zu den Fragen, die ich gestellt habe - deswegen bin ich ja hier -, sind keine Antworten gegeben worden.

(Beifall bei den Einwendern)

stellv. VL Janning:

Gut. - Dann frage ich den Antragsteller: Möchten Sie die Fragen beantworten?

Dr. Thomauske (AS):

Ich verstehe die Anmerkungen, die eben gemacht wurden, so, daß das Bundesamt für Strahlenschutz geantwortet hat, diese Antworten aber nicht als Antworten akzeptiert wurden. Wenn wir uns insofern darauf verständigen können, daß ich die gleichen Antworten, die ich zu diesen Themenpunkten schon einmal gegeben habe, heute wieder gebe und Sie damit nicht zufrieden sind, dann könnten wir das Verfahren insofern abkürzen, als daß ich dann auf die schon gegebenen Antworten verweisen würde.

Keller (EW):

Herr Thomauske, bei dem, was Sie eben gesagt haben, würde ich Sie recht herzlich bitten, meine Fragen aus dem Protokoll abzuschreiben. Kommen Sie dann bitte zu unserer nächsten Betriebsversammlung, und antworten Sie genau das, was Sie eben gesagt haben, meinen Kollegen.

(Beifall bei den Einwendern)

stellv. VL Janning:

Ich gehe davon aus, daß sich der Antragsteller die Möglichkeit offenhält, dieses zu tun.

(Lachen bei den Einwendern)

Wir sind jetzt im Ablauf so, Frau Wassmann, daß es mit den von Ihnen beanspruchten 30 Minuten zum Thema Semiotik anfängt. Wir können fortfahren, wenn nicht Herr Volkmann vorher noch etwas sagen will, was wir vorhin gesagt haben, weil er sich mit den Transporten beschäftigen will. Es ist die Frage, ob wir das noch zulassen. Können Sie sich etwas kürzer fassen? Wir wollen noch rechtzeitig eine Minute vor 19 Uhr unsere Entscheidung zu den Anträgen verkünden, die heute gestellt worden sind. Wegen der Verkündungszeit dauert es fünf oder zehn Minuten.

Herr Volkmann, geht es kurz, so daß wir beides noch erledigen können?

Volkmann (EW):

Es geht kurz.

stellv. VL Janning:

Vielen Dank.

Volkmann (EW):

Ich beeile mich. - Es sind fünf Fragen und ein Antrag. Den Antrag kann ich aber nur mündlich stellen.

Die erste Frage richtet sich an Herrn Schmidt von der Deutschen Bundesbahn. Wie teuer ist ein Waggon, wenn ich ihn mieten würde - nicht als Privatmann, sondern als Atomlobby, WAA oder so -, von Saarbrücken bis zum Schacht Konrad? Wie teuer wäre so ein Waggon?

Bestehen Preisunterschiede, wenn Atommüll oder normale Güter drin sind? Um wieviel ist er dann teurer?

Die dritte Frage: Bei der Deutschen Bundesbahn wird im voraus kalkuliert. Man muß ja auch Rücklagen bilden, und man will hoffentlich neue Strecken bauen und neue Züge - ICE - anschaffen. Ab welchem Jahr kalkuliert die Deutsche Bundesbahn Atomtransporte mit ein? - Das waren die drei Fragen an Sie. Die anderen Fragen, die ich anschließend stellen könnte, richten sich an andere.

stellv. VL Janning:

Herr Dr. Schmidt!

Dr. Schmidt (DB):

Die erste Frage wird Ihnen sicherlich die Generalvertretung am Bahnhof Braunschweig in aller Ausführlichkeit und mit allen Unterlagen beantworten können.

Die zweite und die letzte Frage habe ich nicht verstanden.

Volkmann (EW):

Die zweite Frage war, ob Atomtransporte teurer als Normaltransporte sind. Die dritte Frage: Ab wann kalkuliert die Deutsche Bundesbahn Atomtransporte zu Schacht Konrad in ihre Kalkulation mit ein?

(Zuruf von den Einwendern)

Ich könnte auch noch fragen, wie sie sich über Atomtransporte sanieren könnte.

stellv. VL Janning:

Es ist jetzt wohl deutlich geworden, Herr Dr. Schmidt.

Dr. Schmidt (DB):

Ich weiß auf solche Fragen wirklich nicht zu antworten. Tut mit leid.

(Lachen bei den Einwendern)

stellv. VL Janning:

Herr Volkmann, vielleicht muß man mit der entsprechenden Bundesbahndirektion Kontakt aufnehmen, um zu erfahren, ob ein Transport in Abhängigkeit von dem Material teurer ist, das befördert wird, und ab wann es Einnahmeerwartungen hinsichtlich der Atomtransporte gibt. Es ist nicht so einfach zu erwarten, daß Herr Dr. Schmidt darauf antwortet.

Volkmann (EW):

Ich dachte, wir hätten einen Fachmann von der Deutschen Bundesbahn hier. Gut, dann vergessen wir das Ganze.

Ich habe eine Frage an die Verhandlungsleitung. Frau Ministerin Griefahn war ja in Vechelde. Dort ist u. a. danach gefragt worden, wann nun endlich Protokolle vorliegen würden, weil es für uns als Einwender ein unzumutbarer Zustand sei, daß wir nicht in Protokollen nachlesen könnten. Haben Sie inzwischen von Frau Griefahn eine Anweisung bekommen, daß die Protokolle schneller als bisher zugesagt auch uns zugänglich gemacht werden können?

stellv. VL Janning:

Nein, das Verfahren ist eindeutig. Es gibt von diesem Verfahren ein Gesamtwortprotokoll, das nach Abschluß dieses Verfahrens zusammengestellt wird. Dies wird mit großer Wahrscheinlichkeit mit einer Zeitverzögerung nach Ende des Erörterungstermins von vier bis sechs Wochen möglich sein.

Volkmann (EW):

Vorher nicht. Danke schön.

Fünfte Frage - die richtet sich wohl an das BfS -: Wie können Gebinde aus La Hague kontrolliert werden, wenn sie in Zukunft erst in Gorleben konditioniert werden sollen?

stellv. VL Janning:

Der Antragsteller, bitte!

Dr. Thomaske (AS):

Es fällt mir insofern schwer, darauf zu antworten, als wir die Frage der Produktkontrolle in diesem Erörterungstermin hinlänglichst behandelt haben und ich insofern nicht verstehe, wieso diese Frage nun heute im Zusammenhang mit den Transporten gestellt werden sollte.

(Zuruf von den Einwendern: Es ist Bürgerstunde!)

Dies ist schon in Teilen beantwortet worden, als Sie persönlich anwesend waren.

stellv. VL Janning:

Herr Volkmann, eine Nachfrage!

Volkman (EW):

Ich war anwesend, und ich habe es auch verstanden. Ich bin davon ausgegangen, wie es von unserem Sachbeistand damals ausführlich erörtert wurde, daß bekannt ist, was aus La Hague kommt. Es war auch bekannt, daß diese Behälter nicht unseren Verordnungen entsprechen und deshalb an der Grenze umgepackt und noch einmal extra eingepackt werden müssen. Das alles haben wir ausführlich geschildert, das muß ich nicht wiederholen. Es gibt jetzt aber Gerüchte - vielleicht sind die Ihnen ja auch bekannt -, daß geplant sein soll, die Abfälle, die in La Hague lagern, nicht mehr vor Ort zu konditionieren, sondern erst in der Konditionierungsanlage, die in Gorleben geplant ist. Ist das korrekt?

stellv. VL Janning:

Herr Dr. Thomauske!

Dr. Thomauske (AS):

Es ist immer denkbar, daß radioaktive Abfallgebinde in der Bundesrepublik umkonditioniert werden. Wenn der Antrag gestellt wird, Abfälle endzulagern, also der Antrag an das Bundesamt für Strahlenschutz gestellt wird, dann greifen die entsprechenden Produktkontrollmaßnahmen. Insofern wird auch sichergestellt, daß nur Abfallgebinde, die den Endlagerungsbedingungen genügen, an das Endlager angeliefert werden können. Diese Frage ist aber nun wirklich hinlänglichst unter den verschiedensten Aspekten und Details erörtert worden, so daß ich nicht verstehe, daß dies heute noch einmal zum Gegenstand gemacht wird.

stellv. VL Janning:

Herr Volkman!

Volkman (EW):

Die Endlagerung ist mir klar. Wir sind ja beim Thema Transport. Das, was aus La Hague kommt, muß, wenn es über die Grenze kommt, bis nach Gorleben geschafft werden. Man weiß aber nicht, was drin ist. Das ist ja noch nicht klar. Es gibt ja keinen Begleitschein, wie das bisher immer zugesagt wurde.

(Beifall bei den Einwendern)

In La Hague wird nicht beschrieben, was drin ist, sondern es kommt irgendwas hinein. Erst in Gorleben wird beschrieben, was drin ist, weil es dann endgelagert werden muß. Erst dann kommt das BfS in Frage, um zu sagen: Es wird eingelagert, oder es wird nicht eingelagert. Aber der ganze Transportweg ist völlig unklar. Was da transportiert wird, weiß anscheinend niemand.

(Beifall bei den Einwendern)

stellv. VL Janning:

Das ist die Frage an die Konditionierungstechnik, die in

Gorleben irgendwann einmal vorgesehen ist. Anders kann ich die Frage jetzt nicht verstehen. Es geht doch nicht darum, daß in Gorleben irgend etwas gemacht wird, was mit schwachradioaktivem Abfall zu tun hätte. Dort guckt man sich nicht mehr an, was drin ist. Ich sehe nicht so ganz den Hintergrund Ihrer Frage.

Volkman (EW):

Ich habe noch keine gesicherten Erkenntnisse darüber, sondern ich habe nur auf der Gerüchteebene gehört, daß das, was in La Hague gelagert wird - ich weiß nicht, ob es schwachradioaktiver Abfall ist; wohl nicht -, erst in Gorleben konditioniert wird. Das ist das Gerücht, das ich kenne. Mehr weiß ich auch nicht. Ich dachte, das BfS wüßte schon ein bißchen mehr, weil es ja mit dem ganzen Schrott beschäftigt ist. Wenn Sie davon nichts wissen und dazu nichts sagen können, dann lassen wir es, und dann mache ich das nächste.

stellv. VL Janning:

Es hat gegebenenfalls etwas mit der Pilotkonditionierungsanlage in Gorleben zu tun. Dann liegt es außerhalb der Dinge, die hier zu erörtern sind.

Volkman (EW):

Vielleicht weiß in der Zukunft jemand anderes mehr darüber.

stellv. VL Janning:

Herr Collin möchte gleichwohl dazu noch etwas sagen.

Dr. Collin (GB):

Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Es geht um die Frage, die wir heute schon im Laufe des Tages beantwortet haben. Frankreich, die anderen westlichen Nachbarländer Deutschlands, die Nachbarländer im Norden, im Süden und im Osten unterliegen den internationalen Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn oder RID. Das heißt, wenn in Frankreich befördert wird, gelten die gleichen verkehrsrechtlichen Vorschriften, es sind die gleichen Behälter zu nehmen, und es müssen die gleichen Begleitpapiere vorhanden sein. Jede Sendung, die von Frankreich kommt, muß entsprechend verpackt sein, sie muß entsprechend befördert werden, und sie muß einen entsprechenden Begleitschein haben. Dieses ist in allen Ländern Westeuropas, Mitteleuropas und Osteuropas das gleiche. - Danke schön.

stellv. VL Janning:

Gut. - Noch einmal Herr Volkman bitte!

Volkman (EW):

Einen Antrag habe ich noch, und zwar: Die Fragen, die Herr Keller gestellt hat, als Fragen formuliert, möchte ich gern für den DGB übernehmen als Antrag für die Genehmigungsbehörde, daß sie diese Fragen mit beach-

tet - nicht nur als Fragen, sondern als Auftrag -, wenn sie das Genehmigungsverfahren bearbeitet. Die Fragen können Sie dem Protokoll entnehmen. - Danke.

(Beifall bei den Einwendern)

stellv. VL Janning:

Gut, das ist Sinn des Verfahrens. Es wird so sein.

Frau Wassmann, nun ist es natürlich doch so gekommen, daß sich die Frage aufdrängt: Sind Sie nächste Woche auch noch einmal einen Tag da? Es ist etwas kurzfristig gewesen. Nach den Aufzeichnungen haben Sie fünf vor sechs einen halbstündigen Beitrag angekündigt. Die Kollegen von der IG Metall waren einfach vorher schon da.

Frau Wassmann (EW):

Ich muß es einfach versuchen. Ich meine, für jemanden, der berufstätig ist und Kinder hat, ist es nicht ganz so einfach, weil er nicht dafür bezahlt wird, hier zu sitzen.

(Zustimmung bei den Einwendern)

Ich hoffe, daß man das telefonisch abklären kann - umsonst bin ich natürlich nicht gekommen, weil mich die ganzen Beiträge der Kollegen der Gewerkschaft natürlich auch interessiert haben -, damit man dann wenigstens seine Anmerkungen auch los wird.

stellv. VL Janning:

Vielen Dank. Das ist sehr verständnisvoll, Frau Wassmann. Wir werden darauf achten, daß Sie rechtzeitig mit dem genügenden Zeitpolster die Dinge vortragen können, die sich hinter Semiotik verstecken.

Das, was jetzt hier an Wortmeldungen in Sachen Protokoll noch liegt, ist dadurch abgearbeitet, daß damit die Tageszusammenfassung gemeint war, Herr Haase.

(Haase (EW): Es geht mir darum, daß ich als Bürger nicht mehr habe! Da müssen Sie schon ein bißchen die Wahrheit ...!)

- Gut, wir sind um Wahrheit bemüht. Deswegen mache ich jetzt auch die Unterscheidung zwischen Protokoll und Tageszusammenfassung.

Dann kommen wir, meine Damen und Herren, jetzt zur **Verkündung der Entscheidung** über die heute im Laufe des Tages eingebrachten Anträge. Hierzu bitte ich, daß Herr Dr. Schmidt-Eriksen diese verliest.

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Danke sehr. - In dem Planfeststellungsverfahren hat die Verhandlungsleitung für einen ordnungsgemäßen Ablauf der Erörterung zu sorgen. Sie hat den Erörterungstermin mit einer vorgesehenen Tagesordnung vorstrukturiert und erwartet grundsätzlich, daß sich die Wortmeldungen der Einwender innerhalb der angekündigten Verhandlungszeiten an der Abarbeitung dieser Tagesordnung orientieren. Dies schließt ein, daß ein Tagesord-

nungspunkt formell beendet wird, wenn während der Verhandlungszeit keine Wortmeldungen mehr vorliegen. Ankündigungen zukünftiger Beiträge zu einem Tagesordnungspunkt an späteren Verhandlungstagen hindern daran nicht.

Wegen der Besonderheit des recht einmaligen und langdauernden Erörterungstermins war und ist die Verhandlungsleitung in begründeten Fällen durchaus bereit, in den Planungen des weiteren Fortgangs des Termins angekündigte Wortmeldungen zu berücksichtigen. Die Verantwortung trägt nach dem geltenden Recht allein die Planfeststellungsbehörde. Daher muß sie den Antrag zu eins, der darauf hinausläuft, den weiteren Fortlauf der Erörterung von der Zustimmung anderer Verfahrensbeteiligter abhängig zu machen, zurückweisen.

Unabhängig davon kann die Verhandlungsleitung ihr bisheriges Verhalten wie folgt begründen. "Einwenderfreundliche Erörterung" bedeutet, daß sich die Behörde im Rahmen einer geordneten Verfahrensdurchführung bemüht, terminliche Probleme für Einwender so weit wie möglich zu vermeiden. Die Grenze des Entgegenkommens liegt dort, wo die sachlich notwendige Strukturierung in Frage gestellt wird oder ein erheblicher zeitlicher Leerlauf entsteht. Eine Vorausplanung ist immer mit gewissen Unsicherheiten behaftet. Daher bleibt für die Einwender mit ausführlichen Beiträgen ein gewisses Risiko, wenn sie sich auf die Zeitplanung anderer Einwender eingestellt haben.

Da die Verhandlungsleitung den Zeitbedarf von früheren Einwendern nicht beeinflussen kann, muß sie von späteren Einwendern erwarten, daß diese sich auf einen etwas früheren oder späteren Beginn ihres Beitrages einstellen. Die Behörde kann die Probleme, die die Koordinierung zahlreicher Beiträge verursacht, nur abmildern. Ein auf längere Sicht sicher vorgeplanter Termin für ihren Beitrag kann Einwendern oder Beiständen grundsätzlich nicht geboten werden. Außerdem ist es unverzichtbar, daß in besonderen Fällen die Anfangs- oder Endzeiten eines Verhandlungstages verändert werden können. Nur dadurch kann die Planung bei unerwarteten Abläufen ungestört weiter durchgeführt werden.

Die Verhandlungsleitung hat privaten Einwendern, die keine sehr ausgedehnten Beiträge leisten wollen, im Rahmen der sogenannten Bürgerstunde an jedem Tag das Reden ermöglicht. Sie hat in einzelnen zwingenden Fällen auch eine vertiefende Erörterung außerhalb des Zeitrahmens eines Tagesordnungspunktes ermöglicht. Diese Regeln gelten weiterhin.

Zu Antrag 2 und 4 ist deshalb zu bemerken: Die Verhandlungsleitung benötigt die Flexibilität, durch abweichende Verhandlungszeiten an einzelnen Tagen eine Vorausplanung möglichst einzuhalten. Da es für die nächste Woche eine Vorausplanung gibt, soll Tagesordnungspunkt 5 b in dieser Woche möglichst weitgehend behandelt werden. Hierzu wird die

Verhandlungszeit am Samstag, 13.02.1993, bis maximal 16 Uhr verlängert.

Zu Antrag 3 ist auf folgendes hinzuweisen: Es ist für eine geordnete Termindurchführung unverzichtbar, daß Sachthemen geschlossen abgehandelt werden und danach abgeschlossen sind. Nur bei zwingenden Gründen ist es möglich, eine vertiefende Erörterung mit einzelnen Einwendern und Sachbeiständen außerhalb des Zeitrahmens des Tagesordnungspunktes durchzuführen. Dieser Grundsatz kann nicht aufgehoben werden, weil er die Basis des inhaltlichen Konzepts der Verhandlungsleitung darstellt. - Soweit die Entscheidung.

stellv. VL Janning:

Vielen Dank, Herr Schmidt-Eriksen. - Für den morgigen Tag, auf den ich zu sprechen kommen darf, bedeutet dies konkret, daß, wenn für uns erkennbar ist, daß sich jemand im Saal befindet, der noch zu den Fragen der Transporte eine Wortmeldung hat, und daß diese bis zum Zeitpunkt von 14 Uhr nicht abgehandelt werden kann, diese Person es aber gleichwohl möchte, wir dann sagen: Wir haben noch die Möglichkeit, dieses zwischen 14 und 16 Uhr zu tun. Da es sich andeutet, daß es morgen möglicherweise solche Personen gibt, die von weither angereist kommen werden, kommen wir ihnen mit der Regelung 16 Uhr entgegen. Ansonsten kann ich aus dem, wie es jetzt vorgetragen wurde, nichts anderes entnehmen, als das es auch ein Stück Entgegenkommen ist.

(Zuruf von den Einwendern: Und was ist, wenn bis 16 Uhr nicht alle gehört worden sind?)

- Dann wird um 16 Uhr neu zu entscheiden sein.

(Zuruf von den Einwendern: Ihr macht eure eigenen Spielregeln jedesmal!)

- Nein, ich glaube nicht, daß es eigene Spielregeln sind. Wir hatten langfristig - das ist auch durch die Presse gegangen; auch die Bürgerinitiative aus Vechelde hatte dies in eigenen Anzeigen in der Presse verkündet - für den Tagesordnungspunkt Transporte die Tage 6. bis einschließlich 13. Februar vorgesehen. Ich gehe mal davon aus, daß sich alle darauf eingerichtet haben, so daß es gelingt, ihre Einwendungen in dieser Zeit in dem Termin vertiefend darzustellen. Wir öffnen also die Zusage um die zwei Stunden an dem morgigen Samstag. - Frau Schönberger!

Frau Schönberger (EW):

Dazu zwei Punkte. In der Bescheidung oder wie man das nennt, was Herr Schmidt-Eriksen eben vorgelesen hat, hieß es maximal bis 16 Uhr. Sie sagten eben: Dann wird um 16 Uhr neu zu entscheiden sein. Ich möchte gern wissen, wie das zu verstehen ist. Maximal bis 16 Uhr, oder nicht maximal bis 16 Uhr?

Der zweite Punkt ist: Für den nächsten Mittwoch liegen mindestens zwei Wortmeldungen vor. Die eine ist von Herrn Goedeke, der heute nicht mehr konnte. Er war zunächst da. Aus beruflichen, verwaltungsinternen oder anderen Gründen war er aber nicht mehr in der Lage, weiter dazubleiben.

Morgen kann er nicht, und nächsten Mittwoch könnte er auch nur zwischen 12 und 13 Uhr. Das war die eine Ansage, die schon länger bekannt ist.

Die andere Geschichte war Herr Eduard Bernhard, der nächsten Mittwoch anreist und der es nun wesentlich schwerer als andere hat, der auch morgen nicht kommen kann, der nicht nur zu Tagesordnungspunkt 5 b, sondern eben auch die weiteren Punkte der BBU-Einwendungen vortragen will, also dann zu 7 übergehen wird. Daß der eben auch am Mittwoch noch zu 5 b reden kann.

stellv. VL Janning:

Herr Schmidt-Eriksen bitte!

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

Ich denke, wir haben in der Bescheidung des Antrages das Formelle des Verfahrens entsprechend behandelt, so daß es verständlich war.

Wenn wir morgen mit dem Tagesordnungspunkt 5 b fertig werden - wir sehen nach allen Voraussetzungen, die wir bislang haben, die Möglichkeit dazu -, kann es durchaus sein, daß wir am morgigen Tag den Tagesordnungspunkt "Transporte" abschließen. Es ist in unserer Vorplanung nicht gerechtfertigt, diesbezüglich jetzt das nicht zu tun.

Es besteht grundsätzlich das Problem, das wir nicht verkennen und dem wir im Rahmen der Koordinierung möglichst weit entgegenzukommen versuchen, für Einwender, daß der Zeitbedarf manchmal nicht steuerbar ist - eben aufgrund des Zeitbedarfes, den Vorredner gebrauchen. Wir haben mehrfach auf diesem Termin unsere Prognosen revidieren müssen, wann welcher Tagesordnungspunkt zu Ende ist.

Aber grundsätzlich sind wir zu dieser Rücksichtnahme nach dem geltenden Verfahrensrecht nicht verpflichtet, sondern könnten sagen: Wir behandeln Tagesordnungspunkt für Tagesordnungspunkt. Wenn ein Tagesordnungspunkt beendet ist, und es liegen im Saal keine Wortmeldungen vor, ist der Tagesordnungspunkt in der Tat beendet, für die weitere Verhandlung halt abgeschlossen, und es wird auf den nächsten Tagesordnungspunkt übergegangen.

Wenn Herr Bernhard die letzten Monate die Möglichkeit nicht hatte, an diesen Terminen teilzunehmen, ist das ein Problem, das die von ihm vertretenen Einwender haben, das aber insofern nicht durch uns gelöst werden muß. Wir denken, wir haben eine ganze Masse Flexibilität in diesen Termin gebracht. Herr Bernhard ist ja nun nicht jemand, der in dem bisher abgelaufenen Erörterungstermin zu kurz gekommen wäre. Er hat andere Prioritäten gesetzt. Das ist ihm belassen. Aber wir kön-

nen diesen Termin nur nach unserer Tagesordnung und nach unserem vorgesehen Ablauf durchführen.

stellv. VL Janning:

Es ist jetzt kurz nach 19 Uhr. Die Entscheidung der Genehmigungsbehörde, wie wir verfahren werden, ist mitgeteilt worden.

Ich möchte eine ausufernde Verfahrensdiskussion jetzt nicht weiter zulassen. Ich glaube, die Entscheidung beinhaltet, daß wir weiterhin in einer vernünftigen und kooperativen Weise verfahren können.

(Vereinzelter Beifall bei den Einwendern)

So, denke ich, wird sich das auch morgen gestalten. Es wird sich zeigen, daß das möglich ist. Dazu gehören immer zwei. Wir sind dazu bereit.

(Vereinzelter Beifall bei den Einwendern)

Meine Damen und Herren, wir sind sicherlich in der Lage, Frau Schönberger, diese Diskussion sozusagen außerhalb des Protokolls weiterzuführen, weil sie im Fortgang nichts bringt

(Widerspruch Frau Schönberger (EW))

- nein -; denn die Entscheidung, die hier verkündet worden ist, wird dadurch ja nicht rückgängig gemacht. Insofern kann ich wirklich darauf verweisen, daß wir diese Diskussion außerhalb des Protokolls führen.

(Zurufe von Frau Schönberger (EW) und Frau Free (EW))

- Ich sehe nur nicht, daß wir mit dieser Verfahrensdiskussion zu einem fruchtbaren Ende kommen; denn wir haben doch festgestellt, wie der morgige Tag ablaufen wird. Wir gehen davon aus, daß er das Ziel erreicht, das in dieser Entscheidung beinhaltet ist.

(Frau Schönberger (EW): Es ist der Punkt: maximal bis 16 Uhr!)

- Das ist eine eindeutige Formulierung: Nach 16 Uhr gibt es keine weitere Verhandlung in diesem Erörterungstermin.

(Frau Schönberger (EW): Sie haben gesagt, es wird um 16 Uhr neu entschieden!)

- Wir schließen morgen um 16 Uhr die Verhandlung. Das bedeutet "maximal 16 Uhr".

(Zuruf von den Einwendern: Dann müssen Sie das zurücknehmen, was Sie vorhin gesagt haben! - Frau Schönberger (EW): Dann möchte ich noch einen Punkt zu Herrn Bernhard sagen!)

- Gut, Frau Schönberger zu Herrn Bernhard! - Unserem Wissensstand nach - so ist es von der AG Schacht Konrad mitgeteilt worden - wird Herr Bernhard am Mittwoch zu allen möglichen, auch den möglich offenen Tagesordnungspunkten reden. Er ist uns unter dem

Tagesordnungspunkt 7, Betroffenheit individueller, regionaler und kommunaler Belange, angekündigt. Das schließt sicherlich an den Tagesordnungspunkt Transporte an, so daß ein Argumentieren auf der Grundlage der Dinge, die hier zum Thema Transporte in dieser Woche vorgebracht worden sind, nicht ausgeschlossen ist. Wir können Herrn Bernhard natürlich nicht vorschreiben, daß er sich auch einmal zu den Transporten äußert. Niemand wird ihm dabei ins Wort fallen. - Frau Schönberger noch einmal!

Frau Schönberger (EW):

Ich möchte feststellen, daß es nicht darum geht, daß sich einzelne Einwender bereits genug geäußert haben könnten. Herr Bernhard konnte damals zu den damaligen Tagesordnungspunkten und nicht zu allen sprechen. Es war völlig klar, daß man innerhalb der Tagesordnung weitergeht. Insofern kann man nicht sagen: Er hat ja damals im Herbst schon genug geredet, und er braucht jetzt eigentlich gar nicht mehr zu reden. Das könnte man ja hinter Ihren Worten auch vermuten. Wenn denn sichergestellt ist, daß ihm das Wort nicht entzogen wird, wenn er sich auch von den Transporten betroffen fühlt und wenn er die Fragen zum Transport unter der Betroffenheit abhandeln kann, so mag es für Herrn Bernhard angehen.

stellv. VL Janning:

Das wird dann der Mittwochmorgen mit sich bringen. - Herr Schmidt-Eriksen noch einmal!

VL Dr. Schmidt-Eriksen:

In der Tat ist es eine Frage der Prognose, ob und inwieweit sich eine Verhandlungsleitung genötigt sieht, weitere Ergänzungen zu unterbrechen, die ihrer Auffassung nach nicht dem Fortgang des Verfahrens dienen. Das ist immer eine Frage des leitenden Verhandlungsermessens der Verhandlungsleitung. Grundsätzlich ist es das Problem eines jeden Einwenders, dann dazusein, wenn die entsprechenden Tagesordnungspunkte abzuhandeln sind. Vor diesem Risiko steht auch Herr Bernhard. Wir machen für einen prominenten Vertreter des Bundesverbandes Bürgerinitiativen Umweltschutz keine besondere Ausnahme im Vergleich zu anderen Einwendern. Diesbezüglich soll es keine Privilegien geben.

Mir ist noch ein Hinweis wichtig, der Sie auch selber betrifft, Frau Schönberger. Sie haben eine Wortmeldung für Mittwoch angekündigt. Sie werden morgen Gelegenheit haben, diesbezüglich Ihren Beitrag abzugeben.

stellv. VL Janning:

Dies trifft auch auf Herrn Goedeke zu.

Meine Damen und Herren! Damit sind wir am Ende unseres heutigen Verhandlungstages. Ich bedanke mich für die Teilnahme. Morgen früh um 10 Uhr geht es weiter.

(Schluß: 19.09 Uhr)