



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz,
Bau und Reaktorsicherheit

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, 11055 Berlin

Präsident des Deutschen Bundestages
-Parlamentssekretariat-
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Postaustausch

Rita Schwarzelühr-Sutter
Parlamentarische Staatssekretärin
Mitglied des Deutschen Bundestages

TEL +49 3018 305-2030

FAX +49 3018 305-2039

rita.schwarzeluehr-sutter@bmub.bund.de

www.bmub.bund.de

Berlin, **8. Juli 2014**

Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten
Hubertus Zdebel, Caren Lay, Herbert Behrens, Karin Binder, Ralph Lenkert,
Dr. Kirsten Tackmann und der Fraktion DIE LINKE.

Gefahren durch Atomtransporte in Deutschland

Bundestagsdrucksache 18/1851

Sehr geehrter Herr Präsident,

als Anlage übersende ich Ihnen die Antwort der Bundesregierung auf die
oben genannte Kleine Anfrage in fünffacher Ausfertigung.

Mit freundlichen Grüßen

Rita Schwarzelühr-Sutter

Anlage



**Antwort
der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage**

der Abgeordneten Hubertus Zdebel, Caren Lay, Herbert Behrens, Karin Binder, Ralph Lenkert, Dr. Kirsten Tackmann und der Fraktion DIE LINKE.

Drucksache 18/1851

Gefahren durch Atomtransporte in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Der vom Deutschen Bundestag beschlossene mittelfristige Atomausstieg ändert nichts daran, dass in der Bundesrepublik Deutschland tagtäglich radioaktives Material für die Atomindustrie befördert wird – für die Atomkraftwerke sowie die Atomfabriken in Gronau und Lingen. Zudem dürfen die Urananreicherungs-anlage Gronau und die Brennelementefabrik Lingen nach dem Willen der Bundesregierung zeitlich unbefristet weiterlaufen, wodurch der Atomausstieg nicht vollendet wird. Die Atomtransporte sind gefährlich: Unter anderem beim Brand der „Atlantic Cartier“ am 1. Mai 2013 im Hamburger Hafen zeigte sich die hohe Unfallgefahr bei Atomtransporten, aber auch im Normalbetrieb stellen die radioaktiven Strahlen eine Gefahr dar.

Auch durch den Nord-Ostsee-Kanal wird regelmäßig radioaktives Material transportiert. Laut dem aktuellen Jahresbericht der Wasser- und Schifffahrtverwaltung des Bundes fuhren im Jahr 2012 fast 35 000 Schiffe durch den Nord-Ostsee-Kanal. Damit ist dieser Kanal die meist befahrene Wasserstraße der Welt. Gerade wegen des vielen Verkehrs kommt es dort häufiger zu Unfällen und sind die Gefahren besonders groß.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche innerdeutschen sowie grenzüberschreitenden genehmigungs- oder anzeigepflichtigen Verbringungen von Kernbrenn- und Ausgangsstoffen und radioaktiven Abfällen/Reststoffen gab es seit Januar 2012 bis heute laut der Erfassung seitens des Bundesamtes für Strahlenschutz und des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (bitte für jedes Jahr eine tabellarische Übersicht mit transportgenauer Beschreibung aller elektronisch erfassten Angaben zu Stoff, Menge, Behälter, jeweilige Aktivität der Stoffe und Klassifizierung, Absender, genauem Absenderort, Empfänger, genauem Bestimmungsort, Transportdatum - falls unterschiedlich auch Ankunfts- und Startdatum-, Lieferunternehmen/Antragsteller, Transportmittel, Sicherungskategorie, Route, z. B. benutzte Autobahnen oder Güterbahnhöfe, usw. erstellen)?

Antwort:

In den Anlagen sind die erbetenen Daten der elektronischen Erfassung des Bundesamtes für Strahlenschutz (BfS) und des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) zusammengefasst. Die jeweiligen Sicherungskategorien sowie die Routen können nicht veröffentlicht werden, da diese Angaben als Verschlussache eingestuft sind.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage Nr. 1 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN vom 18. Februar 2014 (Bundestagsdrucksache 18/552) und auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage Nr. 1 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN vom 17. Dezember 2012 (Bundestagsdrucksache 17/11926) verwiesen.

2. Welche Atomtransporte gab es laut der Erfassung des Eisenbahn-Bundesamtes seit Januar 2012 bis dato (bitte für jedes Jahr eine tabellarische Übersicht mit transportgenauer Beschreibung aller elektronisch erfassten Angaben erstellen)?

Antwort:

In den Anlagen sind die Daten des Eisenbahnbundesamtes (EBA) für die angefragten Jahre 2012 und 2013 zusammengefasst.

Im Übrigen wird auf die Antworten der Bundesregierung zu den Fragen Nr. 1 und 2 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN vom 18. Februar 2014 (Bundestagsdrucksache 18/552) verwiesen.

3. Welche Zwischenhalte gab es jeweils (auflisten nach Datum, transportiertem Stoff, Ort und Dauer des Halts)?

Antwort:

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

4. Wo wechselten transportierte radioaktive Stoffe den Verkehrsträger (bitte auflisten nach Datum, Ort, Dauer des Umschlags, Dauer des Verbleibs an dem Ort)?

Antwort:

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

5. Werden seit dem Brand der „Atlantic Cartier“ am 1. Mai 2013 höhere Sicherheitsmaßnahmen verlangt beim Transport radioaktiver Stoffe? Falls ja, welche? Falls nein, warum nicht?

Antwort:

Auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage Nr. 7 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE vom 11. Juni 2014 (Bundestagsdrucksache 18/1726) wird verwiesen.

6. Welche Transporte radioaktiven Materials wurden seit 2000 durch den Nord-Ostsee-Kanal durchgeführt (bitte für jedes Jahr eine tabellarische Übersicht mit transportgenauer Beschreibung aller elektronisch erfassten Angaben zu Stoff, Menge, Behälter, jeweilige

Aktivität der Stoffe und Klassifizierung, Absender, genauem Absenderort, Empfänger, genauem Bestimmungsort, Transportdatum -falls unterschiedlich auch Ankunfts- und Startdatum, Reederei, Umschlaghäfen, Sicherungskategorie erstellen)?

Antwort:

Auf Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

7. Wer ist zuständig für die atomrechtliche Aufsicht der Transporte mit radioaktiven Stoffen durch den Nord-Ostsee-Kanal?

Antwort:

Nach Angaben des Landes Schleswig-Holstein obliegt die atomrechtliche Aufsicht für den Nord-Ostsee-Kanal (NOK) der Wasserschutzpolizei des Landes Schleswig-Holstein (WSP SH).

8. Wer ist zuständig für Sicherheitsvorkehrungen und Kontrollen, ob die Sicherheitsbestimmungen eingehalten werden?

Antwort:

Die Pflichten zur Einhaltung der Vorschriften des Gefahrgutbeförderungsrechts sind verschiedenen Beteiligten an der Beförderung zugeordnet, Pflichten treffen insbesondere Versender, Beförderer, Umschlag- und Ladebetriebe, Reeder und Schiffsführer. Die Überwachung der Einhaltung der Sicherheitsvorschriften erfolgt durch die im Recht benannten Bundes- und Landesbehörden.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

9. Welche Behörden werden vorab über die Atomtransporte durch den Nord-Ostsee-Kanal informiert?

Antwort:

Für Kernbrennstofftransporte sind durch den Inhaber der ausgestellten Beförderungsgenehmigung gemäß § 4 des Atomgesetzes (AtG) 48 Stunden vor Transportbeginn die Innenministerien aller vom Transport berührten Bundesländer u. a. Schleswig-Holstein, die Leitstelle des Bundespolizeipräsidiums und das BfS zu informieren.

Ferner sind alle Frachtschiffe verpflichtet, also auch Gefahrguttransporte mit Ladung der Klasse 7 (radioaktive Stoffe), sich im „Zentralen Meldesystem für Gefahrgut und Schiffsverkehre der Bundesrepublik Deutschland“ (ZMGS) anzumelden.

10. Wie oft wurden seit dem Jahr 2000 Kontrollen von Schiffen durchgeführt, die radioaktive Stoffe an Bord hatten und den Nord-Ostsee-Kanal durchquerten?

Antwort:

Die durchgeführten Kontrollen der WSP SH werden nach Angaben des Landes Schleswig-Holstein elektronisch erfasst und im Rahmen geltender Löschfristen automatisch aus dem Vorgangsbearbeitungssystem entfernt. Daten rückblickend bis zum Jahr 2000 liegen daher nicht vor. Die am NOK befindlichen WSP-Reviere haben in den Jahren 2011 bis heute laut händischer Auswertung insgesamt 19 Klasse-7-Kontrollen für den NOK festgestellt.

11. Welche Sicherheitsmängel und Pannen gab es bislang bei den Atomtransporten durch den Nord-Ostsee-Kanal (bitte aufschlüsseln nach Datum, Name des Schiffes, Art und Umfang der radioaktiven Ladung, Art des Vorfalls, ergriffenen (Gegen-)Maßnahmen)?

Antwort:

Bei allen durchgeführten Kontrollen im Rahmen der atomrechtlichen Aufsicht (siehe Antwort auf Frage 7) ist durch die WSP SH bisher nur ein Schiff beanstandet worden.

Hierbei handelte es sich am 2. März 2014 um das Frachtschiff „Sheksna“. Das Schiff transportierte in zwei Containern Urandioxidpellets mit einem Gesamtgewicht von 5312,40 kg. Im Rahmen der durchgeführten Kontrolle wurde festgestellt, dass das Schiff die atomrechtliche Transportgenehmigung lediglich in Kopie mitführte. Des Weiteren war rechnerisch die Kritikalitätssicherheitskennzahl (CSI) überschritten, da der geforderte Abstand zwischen den Containern nicht ausreichend eingehalten worden war. Nach Absprache mit der zuständigen Behörde für Schiffssicherheit wurde eine Weiterfahrt bis zum Zielhafen genehmigt.

12. Welche Arten von radioaktiven Stoffen bedürfen für die Passage des Nord-Ostsee-Kanals einer Genehmigung (bitte aufschlüsseln nach Art der radioaktiven Stoffe, Art und Beantragungsfrist der Genehmigung und der jeweils ausstellenden Behörde)?

Antwort:

Die Beförderung von Kernbrennstoffen bedarf einer atomrechtlichen Genehmigung nach § 4 Absatz 1 AtG, für deren Erteilung das BfS zuständig ist (ebenso für Großquellen im Sinne des § 23 Absatz 2 AtG).

Die Beförderung „sonstiger radioaktiver Stoffe“ bedarf einer Genehmigung nach § 16 Absatz 1 Satz 1 StrlSchV). Zuständig sind die Landesbehörden; in Schleswig-Holstein ist dies das Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (MELUR). Nach § 17 Absatz 1 StrlSchV sind verschiedene Tatbestände von der Genehmigungspflicht ausgenommen, dies betrifft u. a. den Bereich der Seeschifffahrt. Dessen ungeachtet müssen alle Schiffe, die radioaktive Stoffe transportieren,

die entsprechenden Anforderungen der Übereinkommen über die Beförderung gefährlicher Güter einhalten (siehe Frage 17).

13. Welche Arten von radioaktiven Stoffen müssen vor der Passage jeweils angemeldet werden (bitte aufschlüsseln nach Art der radioaktiven Stoffe, der jeweiligen Meldefrist und der jeweils zuständigen Meldestelle/-behörde)?

Antwort:

Auf die Antwort zu Frage 9 wird verwiesen.

14. Dürfen auch abgebrannte Brennelemente oder andere Formen hochradioaktiven Atommülls durch den Nord-Ostsee-Kanal befördert werden?

Antwort:

Sind die atom- und gefahrgutrechtlichen Anforderungen erfüllt, besteht ein Rechtsanspruch auf Erteilung einer Beförderungsgenehmigung nach § 4 AtG (sog. gebundene Genehmigung).

15. Gibt es für den Nord-Ostsee-Kanal ein Gefahrgut-Informationssystem, wie es z. B. für den Hamburger Hafen existiert?

Antwort:

Auf die Antwort zu Frage 9 wird verwiesen.

16. Wenn ja, wie sieht die Funktionsweise genau aus? Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Das ZMGS der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ist eine digitalisierte, kartenbasierte Rechner-Darstellung von Schiffspositionen, in dem die Positionen mittels automatischen Identifikationssystem (AIS) abgebildet werden. Die Schiffe sind im Einzelnen auswählbar, wobei die eingegebenen Daten zur jeweiligen Reise einsehbar werden. Die einzugebenden Daten sind in der „Verordnung über das Anlaufen der inneren Gewässer der Bundesrepublik Deutschland aus Seegebieten seewärts der Grenze des deutschen Küstenmeeres und das Auslaufen“ vorgeschrieben. Die erforderlichen Daten werden vom Betreiber, Agenten oder Schiffsführer eines Schiffes an das ZMGS gemeldet.

17. Welche Sicherheitsvorkehrungen müssen Schiffe mit radioaktiver Ladung an Bord vor und während der Passage durch den Nord-Ostsee-Kanal treffen?

Antwort:

Schiffe, die radioaktive Stoffe transportieren, müssen die entsprechenden Anforderungen der Übereinkommen über die Beförderung gefährlicher Güter einhalten. Dies sind für Seeschiffe der IMDG-Code (International Maritime Dangerous Goods Code) und für Binnenschiffe auf schiffbaren Binnengewässern das ADN (Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen). Diese Vorschriften sind auch bei innerstaatlichen Beförderungen verbindlich anzuwenden. Sie enthalten detaillierte Anforderungen insbesondere an die Umschließungen und deren Kennzeichnung, die Dokumentation sowie die Stauung und Trennung. Für die Einhaltung dieser Vorschriften sind die an der Gefahrgutbeförderung Beteiligten verantwortlich (siehe Frage 8).

Ferner sind alle Schiffe verpflichtet, während der Kanalpassage einen Kanallotsen an Bord zu nehmen.

18. Ist während der gesamten Passage durch den Nord-Ostsee-Kanal ein Lotse an Bord?

Antwort:

Auf die Antwort zu Frage 17 wird verwiesen.

19. Werden die Anrainer-Kommunen, lokale Feuerwehren oder Krankenhäuser am Nord-Ostsee-Kanal vor der Passage eines Schiffes mit radioaktiver Fracht informiert?

Antwort:

Nach Auskunft des Landes Schleswig-Holstein findet keine solche Information statt.

20. Wenn ja, wie sieht das Informationsprocedere konkret aus? Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Auf die Antwort auf Frage 19 wird verwiesen.

21. Strebt die Bundesregierung zur Erhöhung der Sicherheit im Nord-Ostsee-Kanal und auf anderen Kanälen und Flüssen ein Verbot des Transportes von radioaktiven Stoffen an?

Antwort:

Die in Deutschland gültigen Vorschriften zum Transport gefährlicher Güter legen hohe Anforderungen für den Transport radioaktiver Stoffe fest, wodurch die erforderliche Sicherheit gewährleistet ist.

22. Wenn ja, ab wann und in welchem Umfang? Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Auf die Antwort auf Frage 21 wird verwiesen.