BÜRGERSCHAFT
DER FREIEN UND HANSESTADT HAMBURG
19. Wahlperiode

Drucksache 19/4247
05.10.09

Bericht

des Umweltausschusses

zu der Drucksache

19/3011: Atom-Transporte durch den Hamburger Hafen und das Hamburger Stadtgebiet
(Große Anfrage der Fraktion DIE LINKE und Antwort des Senats)

Vorsitz: **Jenny Weggen** Schriftführung: **Dr. Monika Schaal**

I. Vorbemerkung

Die Bürgerschaft hat in ihrer Sitzung am 24. Juni 2009 die Drs. 19/3011 auf Antrag der SPD-Fraktion zur weiteren Beratung an den Umweltausschuss überwiesen. In seiner Sitzung am 10. September 2009 befasste sich der Umweltausschuss abschließend mit der Drucksache.

II. Beratungsinhalt

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE erläuterten die Hintergründe der Großen Anfrage. In den letzten fünf Jahren seien in Hamburg mehr als 400 Atomtransporte durchgeführt worden, in diesem Jahr – bis Mai 2009 – seien es bereits 61 Transporte. Dies bedeute eine Zunahme von 56 Prozent gegenüber dem Vergleichszeitraum des Jahres 2008. Atomtransporte, die über Schienen, Wasser oder Straßen in Hamburg erfolgen, würden ein großes Risikopotenzial in sich bergen. Atomtransporte würden auch durch Wohngebiete in Hamburg führen. In der Beantwortung der Großen Anfrage, die im Juni 2009 gestellt worden sei, stimme der Senat zu, dass sich Unfälle mit gefährlichen Gütern jederzeit und nahezu an jedem Ort der Stadt Hamburg ereignen könnten. Sie seien der Meinung, dass ein Unfall mit radioaktivem Material nicht gleichzusetzen sei mit einem Unfall mit herkömmlicher Ladung. Unfälle unter Beteiligung radioaktiven Materials hätten andere Auswirkungen. In Bremen und in Cuxhaven hätten sich die Politik und die Hafenwirtschaft auf einen Verzicht von Atomtransporten verständigt.

Sie wollten vom Senat wissen, ob die Transporte, die über Cuxhaven und Bremen stattgefunden hätten, nun über Hamburg zusätzlich abgewickelt würden. Sie seien der Ansicht, dass der Bürgermeister von Hamburg Gleiches erreichen könne, wie die Bürgermeister der beiden genannten Städte. Der Senat werde aufgefordert, dem Beispiel von Cuxhaven und Bremen zu folgen und die Atomtransporte in Hamburg zu unterbinden.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter bezogen sich insbesondere auf den aktuellen Fall der Einfuhr von Brennstäben aus Sellafield nach Deutschland. Die Entscheidung über den Umschlagort oder den Transportweg liege nicht bei der Stadt Hamburg, sondern würde vom Bundesamt für Strahlenschutz (BfS) erfolgen. Daher hätten von den Bürgermeistern der beiden Städte lediglich Stellungnahmen öffentlich abgegeben wer-

den können. Die Entscheidung würde letztlich vom BfS getroffen, es würde auch die Gefährdungslagen einschätzen. Die einzige für die Länder verbleibende Möglichkeit sei, Stellung zu beziehen. Bisher seien nach Erachten des Senats die genannten Transporte in Hamburg nicht geplant. Es gebe gute Argumente dafür, solche Transporte nicht über Hamburg abzuwickeln, denn dass Schädigungspotenzial in einer bevölkerungsreichen Stadt sei ungleich höher als in einer Stadt mit wenigen Einwohnern. Sollten solche Transporte zur Disposition stehen, würde sich der Senat entsprechend kritisch äußern.

Die SPD-Abgeordneten wollten wissen, warum die Anzahl der Transporte über Hamburg in den letzten Jahren so stark zugenommen habe.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter meinten, aus zwei Fünf-Monatszeiträumen – die jeweils ersten fünf Monate der Jahre 2008 und 2009 – könne man dies nicht schließen. Wenn man die letzten zehn Jahre zugrunde lege, könne ein leicht abnehmender Trend festgestellt werden.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE bekundeten, ihrer Meinung nach prüfe das BfS lediglich, ob alle Genehmigungsvoraussetzungen vorlägen und ob die Sicherheit der Bevölkerung in Bezug auf die radioaktive Strahlung gewährleistet sei. Die Routen würden vom BfS und von der Polizei vorgegeben. Im Falle von Cuxhaven käme dem niedersächsischen Innenministerium eine maßgebliche Rolle zu. Der Oberbürgermeister der CDU habe sich deutlich dafür ausgesprochen, dass die Atomtransporte in Cuxhaven nicht stattfänden. Daraus lasse sich die Möglichkeit des politischen Gestaltungswillens ablesen. Der Senat werde aufgefordert, hinsichtlich der Unerwünschtheit der Transporte von Brennstäben in Hamburg deutlich Stellung zu beziehen, denn es sollen 64 plutoniumhaltige MOX-Brennstäbe aus Sellafield nach Grohnde und 44 solcher Brennstäbe nach Brokdorf verbracht werden. Wissenswert sei, ob der Senat definitiv ausschließen könne, dass diese Transporte nicht über den Hamburger Hafen erfolgen würden.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter sahen deutliche Unterschiede zwischen dem politischen Gestaltungswillen und den rechtlichen Handlungsmöglichkeiten. Weder der Bürgermeister von Cuxhaven noch der von Bremen könnten mit ihren öffentlichen Ablehnungen die Atomtransporte verhindern. Entscheidungsträger sei das BfS. Deshalb könne der Senat Atomtransporte in Hamburg auch nicht ausschließen.

Grundlage für die Genehmigung von Atomtransporten sei das Atomgesetz. In Paragraf 4 heiße es, die Genehmigung sei zu erteilen, wenn die Voraussetzungen erfüllt seien. Lediglich ein Passus – Nummer 6 – berücksichtige die Belange der betroffenen Länder insofern, als die Beförderung dem öffentlichen Interesse nicht entgegenstehen dürfe. Damit seien schwerwiegende Einwendungen, beispielsweise der Schutz vor Störungen oder die Gefährdung von Leben, Gesundheit oder Sachgütern gemeint.

Die Einflussmöglichkeiten der Länder seien gering. Die Genehmigung werde vom BfS erteilt. Es gebe Absprachen zwischen dem BfS und den Betreibern. Letztere geben ein Zeitfenster und eine Transportroute vor, beides werde vom BfS geprüft. In Niedersachsen gebe es die sogenannte KoSi-Kern, das sei die Kommission Sicherung und Schutz kerntechnischer Einrichtungen. Diese Kommission berate auch über Transportrouten, aber ausschließlich aus polizeitaktischen Gründen. Dies sei die einzige Einflussmöglichkeit der Länder.

Die GAL-Abgeordneten teilten die von der Fraktion DIE LINKE vorgebrachten Kritikpunkte an Atomtransporten. Ebenso werde die deutliche Darstellung des Senats begrüßt, dass Atomtransporte von Sellafield nach Deutschland über Hamburg unerwünscht seien. Hinsichtlich der Transporte müsse man differenzieren, denn es würden nicht nur Brennstäbe befördert, vielmehr betreffe der größere Transportanteil radioaktive Stoffe für den medizinischen Gebrauch. Diese Transporte würden nicht infrage gestellt, sofern die Sicherheit gewährleistet sei. Die Kernbrennstofftransporte für Atomkraftwerke seien dagegen sehr kritisch zu betrachten. Allerdings habe man vernommen, dass Hamburg auf rechtlicher Ebene keine Entscheidungsmöglichkeit habe. Der einzige Weg, die zur Vermeidung solcher Transporte führe, sei der Atomausstieg. Ein Teil der Atomtransporte seien aber Transittransporte. Dazu seien die bundesgesetzlichen Regelungen gefragt. In diesem Zusammenhang seien die zukünftigen

Mehrheiten nach der Bundestagswahl interessant. Wissenswert sei, in welchem Rahmen Möglichkeiten für Gesetzesänderungen auf Bundesebene gesehen würden, die den Bundesländern mehr Handlungsspielräume einräumen würden und Transittransporte verhindern könnten.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erwiderten, eine Einflussmöglichkeit durch den Senat der Freien und Hansestadt Hamburg auf die Bundesgesetzgebung werde nicht gesehen.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE teilten die Einschätzungen des Senats nicht. In der Presse sei auf die Frage, ob ein Bundesland angewiesen werden könne, Atomtransporte zuzulassen, die Aussage des Bremer Innensenators nachzulesen gewesen. Er habe erklärt, dass man bisher nie angewiesen worden sei, die Transporte zu übernehmen. Es sei doch auffällig, dass Bremen und Cuxhaven, die die Atomtransporte nicht dulden wollten, nicht angewiesen worden seien. Deshalb werde in Abrede gestellt, das Hamburg keine Einflussmöglichkeit habe. Sie glaubten nicht, dass Hamburg es zulassen müsse, wenn es das nicht wolle. Man sei der Meinung, der Senat ziehe sich auf einen rechtlichen Standpunkt zurück, der nicht existent sei. Sie forderten den Senat auf, eine eindeutige politische Position zu beziehen, ob er wolle, dass die Atomtransporte verringert würden, außerdem wolle man erfahren, ob der Senat alles, was möglich sei, in die Wege leite, um den Transportweg der Brennstäbe aus Sellafield über Hamburg zu verhindern.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter wiederholten, sollte ein solcher Transport zukünftig geplant sein, werde der Senat eindeutig Stellung beziehen. Man stehe solchen Transporten kritisch gegenüber, man habe an der Beförderung über Hamburg kein Interesse. Die öffentliche Meinungsäußerung des Senats sei aber keine Gewähr für eine entsprechend ausgerichtete rechtliche Entscheidung. Derzeit seien aber keine entsprechenden geplanten Transporte bekannt, es existiere auch kein Grund, warum diese Transporte unbedingt über Hamburg abgewickelt werden müssten.

Die SPD-Abgeordneten bezogen sich auf die Anlage 1 der Drucksache. Hieraus könne man entnehmen, dass es Transporte auf der Schiene kaum gebe, einige Transporte würden bis Hamburg mit dem Schiff erfolgen, alle Transporte würden per Lkw abgewickelt und durch die Stadt Hamburg weiterbefördert. Dabei sei anerkannt, dass der Transport auf der Schiene weitaus sicherer sei, als auf der Straße. Interessant sei die diesbezügliche Beurteilung der Behörde und welche Einflussmöglichkeiten es gebe, andere Transportmittel zu nutzen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter bekräftigten, die Einflussmöglichkeiten des Senats seien, wie bereits dargestellt, sehr begrenzt. Der Senat sei ebenfalls der Meinung, dass es generell sicherer sei, auf der Schiene zu transportieren, im Besonderen bei Atomtransporten, man habe aber keine Entscheidungshoheit.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE bekräftigten, Bremen habe seinen politischen Willen erklärt und sei zu der rechtlichen Einschätzung gekommen, dass sie nicht gezwungen werden könnten. Diese Aussage habe der Bürgermeister von Bremen ausdrücklich bekundet. Für Hamburg möchte man Gleiches ereichen. Man habe den Eindruck, dass der Senat zwar nicht gern der Lückenbüßer sein wolle, er sich aber auch nicht streiten wolle. Auch scheine der Senat kein Interesse an einer deutlichen Festlegung seines politischen Willens zu haben. Nach Aussage des Bürgermeisters von Bremen habe nicht nur Cuxhaven, sondern auch das Land Niedersachsen bekundet, dass Cuxhaven und Nordenham nicht zur Verfügung stünden. Da bleibe nur noch der Hamburger Hafen als Option übrig. Wenn Hamburg nicht deutlich Position beziehe und den Streit nicht führe, werde die Stadt aber zwangsläufig zum Lückenbüßer. Zu den Sicherheitsaspekten sei festzustellen, dass hierzu kaum Auskünfte von der Exekutive aus sicherheits- oder aus polizeitaktischen Gründen zu erlangen seien, dies werde als unbegründet eingeschätzt. Cuxhaven sei da offener. In Hamburg würden sogar die Abgeordneten der Hamburgischen Bürgerschaft keinerlei Auskünfte über Sicherheitsmaßnahmen erhalten. Man verweise auf ein Urteil des Bundesverfassungsgerichts, Aktenzeichen: 2 BvE 5/06 vom 1. Juli 2009, danach sei es nicht ins Belieben der Regierung gestellt, Fragen des Parlaments zu beantworten. Es gebe einen parlamentarischen Informationsanspruch. Daher würden nochmals die Fragen nach den Sicherheitsvorkehrungen und nach den Transportwegen gestellt, ob die

Lkws durch dichtes Wohngebiet fahren würden, über vielbefahrene Autobahnen oder gar durch den Elbtunnel, und wie die Bevölkerung geschützt werde. Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE erwarteten eine klare Antwort vom Senat.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter stellten in Zweifel, dass nur der Hamburger Hafen für die Beförderung der Brennstäbe aus Sellafield infrage käme, wenn man sich das Ziel dieser Brennstäbe vor Augen führe. Es kämen noch einige weitere Häfen im Bereich der Nordsee in Betracht. Man tue alles, was möglich sei, um Transporte von Hamburg abzuwenden.

Die Forderung nach Transparenz teile der Senat. Aus diesen Gründen seien die Anlagen der Drucksache in dieser Ausführlichkeit beigefügt. Hinsichtlich der Transportwege hoffe man auf ein gemeinsames Interesse an der Vermeidung jeder Art der Gefährdung, insbesondere aufgrund der angespannten Sicherheitslage, wie sie seit einigen Jahren bestehe. Diese sollte nicht noch durch die Darlegung der genauen Beförderungsrouten und -zeiten, die potenzielle Ziele darstellen könnten, verschärft werden. Dazu sei das Gefährdungspotenzial, welches die Atomtransporte bei einem Angriff in sich bergen würden, zu hoch. Der Senat fordere die Verantwortung der Abgeordneten ein. Man befinde sich in einem Spannungsfeld zwischen Transparenz und der Vermeidung von Gefährdungen der Sicherheit. Der Senat ziele nicht auf Verschleierung ab, daran habe er kein Interesse, ausschließlich das Gefährdungspotenzial sei maßgeblich für die Nichtherausgabe von sicherheitsrelevanten, Rückschlüsse erlaubenden Daten. Der Senat sehe sich in der Verantwortung für alle, die durch solche Gefährdungen betroffen sein könnten. Alle Verfassungsorgane sollten in diesem Sinne gemeinsam handeln.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE beantragten eine Beratung in nicht öffentlicher Sitzung, wenn nicht in derzeitiger, dann in einer kommenden Sitzung.

Die Vorsitzende befragte den Senat, ob er momentan in der Lage sei, nähere Erkenntnisse darzulegen.

Die SPD-Abgeordneten hielten eine nicht öffentliche Sitzung für den Umweltausschuss für nicht angemessen. Außerdem könne der Standpunkt des Senats nachvollzogen werden.

Die CDU-Abgeordneten beantragten, die Frage durch den Präsidenten prüfen zu lassen.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE zeigten Verständnis, dass der Senat derzeit nichts mitteilen könne, es wäre außerdem auch wünschenswert, Vertreter der Behörde für Inneres hierzu zu hören. In anderen Ausschüssen sei die Beratung in nicht öffentlicher Sitzung selbstverständlich und unproblematisch.

Sie formulierten ihren Wunsch noch einmal konkret und beantragten eine Sondersitzung des Umweltausschusses zusammen mit dem Innenausschuss unter Ausschluss der Öffentlichkeit, in der vonseiten des Senats die Atomtransportwege offengelegt würden. Vorauszusetzen sei die Geheimhaltungspflicht der Abgeordneten.

Die GAL-Abgeordneten unterstützten den Antrag der CDU-Fraktion auf Prüfung durch den Präsidenten.

Der Ausschuss beschloss sodann einvernehmlich, zunächst vom Präsidenten prüfen zu lassen, unter welchen Voraussetzungen eine Offenlegung der Transportwege durch den Senat ermöglicht werden könne. Nach Vorlage der Antwort des Präsidenten werde der Ausschuss das weitere Verfahren in der darauffolgenden Sitzung abstimmen, so die Vorsitzende.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE wollten wissen, ob es auch in Hamburg ähnliche Übungen der Einsatzkräfte gebe wie in Cuxhaven, wo Großübungen mit über 200 Mann stattgefunden hätten, wer der Veranstalter und wer die Teilnehmer seien und in welchen Abständen sie ablaufen würden.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erinnerten, dies sei Gegenstand einer aktuellen Anfrage. Man bitte auf die Antwort des Senats in wenigen Tagen zu warten.

Die SPD-Abgeordneten meinten, wenn man in der Sache nicht weiterkomme, könne man über das Verfahren sprechen. Wissenswert sei, wie die Zusammenarbeit zwischen dem BfS, das unter anderem die Transportwege genehmige, und den Sicherheitskräften vor Ort des Transports geregelt sei und ob die Problematik der Atomtransporte in das besondere Sicherheitsmanagement des Hamburger Hafens mit einbezogen sei. Zur Großen Anfrage, Seite 4, Frage 5 wollten sie wissen, warum bei den Transportbehältern, die durch die Stadt geführt würden, lediglich Stichprobenkontrollen vorgesehen seien. Eine lückenlose Kontrolle bei solcherart gefährlichen Transportgütern sei angebracht. Eine ähnliche Problematik habe es seinerzeit bei den Castortransporten, bei denen Polizisten durch austretende Strahlung geschädigt worden seien, gegeben.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erläuterten, die Transporte würden gemäß den Vorgaben des Bundes und dem Genehmigungsinhalt 48 Stunden vorher den Innenbehörden der betroffenen Länder gemeldet. Diese würden gemeinsam mit den Betreibern und ihren eigenen Sicherheitskräften notwendige Sicherungsmaßnahmen beschließen. Diese seien je nach Risikopotenzial unterschiedlich. Die Maßnahmen seien in Bundesrichtlinien festgelegt.

Die Transporte würden circa zweimal im Jahr auf Einhaltung der Arbeitsschutzvorschriften überwacht. Dies geschehe in Abwägung der vielen anderen Aufgaben, die die Behörde für Gesundheit und Soziales in dem Zusammenhang bewältigen müsse. Ob eine Erweiterung der Überwachung möglich sei, könne nicht beantwortet werden.

Die SPD-Abgeordneten waren erstaunt über die spärlichen Übungen hinsichtlich möglicher Katastrophen. Der Rechnungshof habe in seinem Jahresbericht 2009 diverse Lücken aufgezeigt. Unter anderem sei moniert worden, dass nur im Jahr 2005 einmal geübt worden sei und die Übungen auch nicht alle ausgewertet worden seien. Kritisiert worden sei auch, dass Notfallpläne für gefährliche Betriebe nicht vorlägen. In diesem Zusammenhang sei interessant, wann es die letzte Übung hinsichtlich der Atomtransportbeförderungen gegeben habe, ob stattgefundene Übungen ausgewertet worden seien, ob es daraufhin Konsequenzen gegeben habe und zu wann weitere Übungen geplant seien. Wissenswert sei auch, ob Umschlagbetriebe im Hafen zu den gefährlichen Betrieben gerechnet würden und ob Notfallpläne für Schulungskonzepte vorlägen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter wiesen noch mal auf die in Kürze vorliegende Antwort des Senats auf die Parlamentarische Anfrage der Fraktion DIE LINKE und baten um ein wenig Geduld. Die Antworten auf die gestellten Fragen fänden sich darin wieder.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE zitierten eine Erklärung der Senatskanzlei Bremen vom 8. September 2009: „Der Bremer Senat lehnt die Transporte von Atombrennstoffen aus dem britischen Sellafield zum Atomkraftwerk Grohnde über bremische Häfen durch das Stadtgebiet von Bremen oder Bremerhaven aus politischen und aus Sicherheitsgründen entschieden ab.“ Der Senat werde gefragt, ob er und die BSU sich dieser Erklärung anschließen könnten. Wenn nicht, wäre eine Begründung interessant.

Zu Nummer 9 der Großen Anfrage, in der es in der Beantwortung heiße, dass sich Unfälle mit gefährlichen Gütern jederzeit und nahezu an jedem Ort der Stadt ereignen könnten, werde der Senat gefragt, ob er der Auffassung sei, dass das Gefährdungspotenzial bei 100 Transporten pro Jahr und mehr so unerheblich sei, dass die Atomtransporte weiter wie bisher durchgeführt werden könnten.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter verwiesen auf ihre bereits erfolgten Ausführungen. Der Senatsbeschluss von Bremen sei nicht bekannt, daher könne hierzu derzeit nichts weiter ausgesagt werden. Man könne nur noch einmal darauf hinweisen, dass man – weder Bremen noch Hamburg oder ein anderes Bundesland – keinerlei Entscheidungsbefugnis habe, diese liege beim BfS.

Protokollerklärung der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt vom 29. September 2009:

„Die Erklärung der Senatskanzlei Bremen (Anlage) ist eine rein politische Positionserklärung und bezieht sich ausschließlich auf die in der öffentlichen Diskussion angekündigten Transporte von MOX-Brennelementen von Sellafield (GB) nach Grohnde. Sie bezieht sich nicht auf Transporte, für die eine gültige Transportgenehmigung vorliegt. Es gibt in Bremen darüber hinaus keine Maßnahmen oder Verbote, die Transporte von Kernbrennstoffen oder sonstigen radioaktiven Stoffen betreffen. Uns liegen in größerer Anzahl gültige Transportgenehmigungen für Kernbrennstoffe vor, in denen neben Hamburg auch Bremerhaven (und z.T. auch Cuxhaven) als Umschlagort aufgeführt ist. Faktisch finden aber fast keine Kernbrennstofftransporte mehr über Bremen statt. Die Begründung hierfür ist rein logistisch: die beiden in diesem Bereich tätigen Reedereien fahren heute fast ausschließlich den Hafen Hamburg an."

Bei den stattfindenden Transporten würde es unterschiedliche Gefährdungspotenziale geben, je nachdem was im Einzelnen befördert werde. In den internationalen Transportvorschriften und in den Transportkonzepten, die sich auf die unfallsicheren Behälter bezögen, seien die Regelungen zur Sicherung enthalten. Der Grundansatz sei, dass die Sicherheit der Transporte durch die Behälter gewährleistet werde. In Hamburg fänden die Transporte etwa seit 20 Jahren in gleichem Maße statt. Bisher sei kein Zwischenfall erfolgt. In Deutschland seien pro Jahr circa 700.000 Versandstücke mit radioaktivem Material unterwegs.

Die SPD-Abgeordneten meinten, bei einer solch hohen Stückzahl müsse jedem daran gelegen sein, die Gefährdungspotenziale zu minimieren. Daher wäre es wünschenswert, dass die Transportwege nicht durch dicht besiedelte Gebiete führen würden. Wissenswert sei, ob das BfS dem Ansinnen Rechnung trage. Man müsse für die Sicherheit der Bevölkerung alles tun, was möglich sei. Es erscheine daher zu gering, wenn nur zweimal im Jahr Stichproben zur Dichtheit der Behälter erfolgen würden. Seinerzeit sei man auch von der Sicherheit der Castorbehälter ausgegangen. Letztlich sei es ein Irrglaube gewesen, es seien Nachbesserungen erforderlich gewesen. Die Sicherheit müsse gewährleistet sein; ob Hamburg allein tätig werden könne oder in Zusammenarbeit mit dem BfS, müsse der Senat in Erfahrung bringen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erwiderten, in einer so dicht bevölkerten Stadt wie Hamburg sei es nahezu unmöglich, Transportrouten zu finden, die nicht in der Nähe der Wohnbevölkerung lägen. Derzeit müsse man mit der jetzigen Situation leben. Das BfS gehe bei der Festlegung der Transportrouten mit Sicherheit davon aus, dass alle internationalen Sicherheitsvorkehrungen erfüllt seien. Dadurch sei das Risiko bei Atomtransporten nicht höher als bei anderen Gefahrstofftransporten. Zur Minimierung der Transportrouten sei hinzuzufügen, dass die Transporte auf dem kürzesten Weg erfolgen würden. Diese Strecken seien von der Polizei ausgewiesene Gefahrrouten. Man habe wenig Spielraum, diese anders zu gestalten. Die Auswahl sei begrenzt.

Die CDU-Abgeordneten wollten wissen, ob man sich wegen der Transporte Sorgen machen müsse oder ob man unbesorgt leben könne.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter entgegneten, es werde hierfür alles getan. Ein Restrisiko bleibe.

Die SPD-Abgeordneten fragten, wie sich der Senat möglicher Piraterie, sei es auf dem Wasser oder auf der Straße oder Schiene, entgegenstelle.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter verwiesen auf die zuvor geführte Diskussion über die Nichtherausgabe von sicherheitsrelevanten Informationen. Man wolle genau aus diesem Grunde keine Daten über Strecken und Transportrouten bekanntgeben. Im Interesse der Öffentlichkeit müsse davon abgesehen werden.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE warfen ein, auch das extrem gefährliche Uranhexafluorid werde durch Wohngebiete geführt. Bei einem Unfall sei im Umkreis von zwei Kilometern mit lebensgefährlichen Konzentrationen dieses Stoffes zu rechnen. In Erfahrung zu bringen sei, ob das Uranhexafluorid weiterhin in 48Y-Behältern

transportiert werde, die im Jahr 2001 den Feuertest nicht bestanden hätten. Es habe große Probleme gegeben, die Firma Urenco sei beteiligt gewesen. Die Bundesregierung habe seinerzeit festgestellt, dass der Transport von natürlichem und abgereicherten Uranhexafluorid als besonders bedenklich eingestuft werden müsse. Die Behälter würden trotzdem noch verwendet. Daher sei wissenswert, welche Konsequenzen daraus gezogen worden seien und was sich geändert habe. Des Weiteren wollten sie wissen, ob es richtig sei, dass die Behälter in Deutschland nicht zugelassen seien – stattdessen aber in Großbritannien – und dass daher keine Erhitzungsüberprüfungen von deutschen Behörden vorgenommen worden seien.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erläuterten, das zu transportierende Uranhexafluorid müsse differenziert betrachtet werden. Zum einen handele es sich um angereichertes Uranhexafluorid, zum anderen um nicht angereichertes Uranhexafluorid. In den 48Y-Behältern werde nur nicht angereichertes Uranhexafluorid befördert. Der Stoff sei kein Kernbrennstoff, daher sei er auch nicht meldepflichtig im Sinne des Atomgesetzes. Das angereicherte Uranhexafluorid werde nur in Typ A-Behältern transportiert. Diese hätten besondere Anforderungen an Absturzsicherheit und Brandfestigkeit – 30 Minuten bei 800 Grad und dergleichen – zu erfüllen. Auf eine Auflistung möglicher Behälter mit Angaben über die jeweiligen Prüf- und Zulassungszeitpunkte sei man nicht vorbereitet. Man werde aber versuchen, darüber Auskünfte zu beschaffen und diese zu Protokoll zu geben.

Ergänzende Protokollerklärung der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt vom 29. September 2009:

„Nach den international gültigen Transportvorschriften müssen Behälter für den Transport von UF6 eine Hitzeeinwirkung von 800 °C über 30 min unbeschadet überstehen können. Für den Transport von nicht angereichertem UF6 werden 48Y-Behälter verwendet. Seit 2004 gibt es eine internationale Zulassung für diese Behälter, die die Einhaltung dieser Vorschrift bestätigt. Nicht angereichertes UF6 ist nach dem Atomgesetz nicht als Kernbrennstoff eingestuft. Transporte mit nicht angereichertem UF6 unterliegen nicht der atomrechtlichen Meldepflicht und atomrechtlichen Aufsicht.

Für den Transport von angereichertem UF6 werden 30-B-Behälter benutzt. Diese Behälter gehören zur Typklasse AF der internationalen Transportvorschriften und mussten auch früher schon die Anforderungen zur thermischen Belastbarkeit erfüllen. Transporte mit angereichertem UF6 unterliegen der atomrechtlichen Meldepflicht und atomrechtlichen Aufsicht.

Die Zulassung oder Überprüfung von Transportbehältertypen liegt nicht im Aufgabenbereich der Hamburgischen Fachbehörden, sondern in Deutschland bei der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung.“

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE wandten ein, ein dreißigminütiger Test mit 800 Grad sei lediglich einem durchschnittlichen Feuer ähnlich. Das sei ungenügend.

Die SPD-Abgeordneten erkundigten sich nach den besonderen Vorgaben für den Schiffbau im Hinblick auf Atomtransporte.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter verwiesen auf die Beantwortung der Fragen 7. a) und 7. b) der Großen Anfrage. Danach seien für Atomtransporte besondere Schiffe vorgesehen. Diese unterlägen einem internationalen Sicherheitscode im Hinblick auf bestrahlte Kernbrennstoffe und hochradioaktive Abfälle aus der Wiederaufbereitung. Solche Stoffe würden nicht über Hamburg transportiert. Für andere Schiffe würden keine besonderen schiffsbezogenen Sicherheitsvorschriften bestehen, lediglich die normalen Transportvorschriften seien zu beachten.

Die SPD-Abgeordneten wollten diese besonderen Anforderungen genannt bekommen.

Dazu konnten die Senatsvertreterinnen und -vertreter derzeit keine weiteren Einzelheiten nennen.

Ergänzende Protokollerklärung der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt vom 29. September 2009:

„Der Internationale Code für die sichere Beförderung von verpackten bestrahlten Kernbrennstoffen, Plutonium und hochradioaktiven Abfällen mit Seeschiffen (INF-Code)[1], der in der Antwort zu Frage 7a und b der Großen Anfrage 19/3011 erwähnt wird, enthält besondere technische Anforderungen an die Leckstabilität, den Brandschutz, die Temperaturkontrolle der Laderäume, die Ladungssicherheit und die Stromversorgung der Schiffe, die die genannten Stoffe befördern dürfen. Weiterhin muss ein Notfallplan mitgeführt werden und es gibt Vorschriften für die Meldung von Zwischenfällen. Die Erfüllung aller Anforderungen muss von der zuständigen Behörde nach Überprüfung und Besichtigung in einem Internationalen Zeugnis bescheinigt werden. Der Text des INF-Code ist unter http://www.transportrecht.de/transportrecht_content/1052467440.pdf nachzulesen."

Die CDU-Abgeordneten wollten wissen, welche Anfrage noch zu beantworten sei.

Die Vorsitzende erläuterte, es gebe zwei Anfragen, quasi zwei Teile zum gleichen Thema. Der eine Teil liege der derzeitigen Beratung zugrunde, der andere Teil werde in Kürze beantwortet.

Der CDU-Abgeordnete Warnholz betonte, er fände es nicht in Ordnung, dass der Senat aufgefordert werde, die Beantwortung einer in Kürze – eventuell schon am nächsten Tage – vorliegenden Anfrage vorwegzunehmen.

Die SPD-Abgeordneten vertraten die Ansicht, dass dieses Verfahren nicht zu beanstanden sei, zumal die Antworten, die der Senat anscheinend parat habe, hilfreich seien, um Irritationen zu vermeiden.

Eine weitere Frage sei zu Nummer 8. b) der Großen Anfrage zu stellen. Dort stehe, dass die Umschlagbetriebe einer regelmäßigen Aufsicht durch die Behörde für Soziales, Familie, Gesundheit und Verbraucherschutz (BSG) unterlägen. Wissenswert sei, wie viel Personal für diese Aufgabe vorgesehen sei oder ob sie an einen Bezirk – wenn ja, welchen – delegiert worden sei.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erläuterten, die Aufgabe sei nicht delegiert. Sie werde vom Amt für Arbeitsschutz der BSG wahrgenommen. Zum hierfür notwendigen Personal könne keine genaue Anzahl genannt werden.

III. Ausschussempfehlung

Der Umweltausschuss bittet die Bürgerschaft, von seinen Beratungen Kenntnis zu nehmen.

Dr. Monika Schaal, Berichterstattung

1 BAnz. 2000 S. 23322 ber. 2001 S. 3318

Anlage

Anlage zur
Protokollerklärung der BSU

Recherche

Senatskanzlei

Kein Transport von Atombrennstäben über bremische Häfen

08.09.2009

Der Bremer Senat lehnt die Transporte von Atombrennstäben aus dem britischen Sellafield zum Atomkraftwerk Grohnde über bremische Häfen und durch das Stadtgebiet von Bremen oder Bremerhaven aus politischen und aus Sicherheitsgründen entschieden ab.

Das Land Niedersachsen hat es abgelehnt, dass die Transporte über seine Häfen (Cuxhaven und Nordenham) durchgeführt werden. Zur Begründung wird u.a. angeführt, dass das steigende Interesse der Öffentlichkeit und der Medien an den bevorstehenden Transporten dazu führen könnte, dass die logistische Abwicklung gefährdet ist. Zudem befürchten die Hafenbetreiber, dass eventuelle Störungen zu massiven Behinderungen des regulären Hafengeschäftes führen.

Bremen unterstützt nachdrücklich den Ausstieg aus der Nutzung der Kernenergie. Bremen wird nicht den Ausputzer für die Atomlobby und diejenigen spielen, die den beschlossenen Atomausstieg kippen und Laufzeiten verlängern wollen. Wer weiter Atomenergie nutzen will, soll so ehrlich sein, die Konsequenzen zu tragen und die Organisation der Transporte sicherstellen.

Der Grohnde-Vertrag sieht vor, dass insgesamt 64 plutoniumhaltige MOX-Brennelemente aus Sellafield nach Grohnde verbracht werden sollen. Insofern geht es bei der jetzigen Entscheidung über den geeigneten Transportweg möglicherweise nicht um eine Einzelfallentscheidung, sondern um eine Grundsatzentscheidung mit weitreichenden Folgen.

Auch für die bremischen Häfen bestehen bei der Durchführung der Transporte erhebliche Sicherheitsbedenken sowie erhebliche Beeinträchtigungen der Regulären Hafenwirtschaft. Zusätzlich bestehen Einschränkungen in Bremerhaven durch den Neubau Kaiserschleuse und in der Stadt Bremen wegen der langen Revierfahrt und des notwendigen Transports durch die Stadt.