

Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 7. Dezember 1999**Umsetzung der Empfehlungen der Gutachter für mehr Sicherheit bei den Atomtransporten im Land Bremen**

Am 27. Januar 1998 hat der Senat die Empfehlungen eines Gutachtens von 1996 zur Kenntnis genommen, wie die Sicherheit der Atomtransporte über Bremer Landesgebiet verbessert werden kann. Nach fast zwei Jahren ist es zwingend, Informationen über die Umsetzung der Empfehlungen zu erhalten.

Wir fragen den Senat:

1. Ist in Zukunft eine kontinuierliche Überwachung der Nukleartransporte auch im Bereich des Rangierbahnhofs Oslebshausen gewährleistet?
2. Welche Maßnahmen hat der Senat ergriffen, um das besondere Unfallrisiko bei Ladehöhen von bis zu 20 Metern und bei Verladungen von Lkws auf Schiffe zu reduzieren?
3. Welche Initiativen hat der Senat eingeleitet, um die Gefährdung von Anwohner/-innen der Cherbourger und Wurster Straße zu minimieren und wie weit sind die Planungen für eine neue Straßenerschließung?
4. Mit welchen Maßnahmen wird die Sicherheit von Atomtransporten im Bahnhof Speckenbüttel gewährleistet?
5. Gab es Übungen in Bremerhaven, bei denen Unfälle bei Nukleartransporten simuliert wurden? Falls ja: wie oft wurden diese Übungen durchgeführt und welche Schlussfolgerungen zieht der Senat aus diesen Übungen? Falls nein: warum gab es keine Übungen?
6. Was hat der Senat unternommen, damit Atomtransporte nicht mehr auf RORO-Schiffen abgewickelt werden und verbesserte Ladeluken Vorschrift werden?
7. Ist immer noch sichergestellt, dass in Bremen der Umschlag radioaktiver Güter ausschließlich im Neustädter Hafen und nicht im Industriehafen stattfindet?
8. Zu welchem Ergebnis haben Verhandlungen mit der DB AG hinsichtlich einer Verbesserung des Katastrophenschutzes geführt?
9. Welche Maßnahmen sind vorgesehen bei einem Nuklearunfall im Bereich des Hauptbahnhofs Bremen? Plant der Senat den Hauptbahnhof für radioaktive Transporte zu schließen, da „eine genügend schnelle Evakuierung im Katastrophenfall ... hier ausgeschlossen“ (S. 13) wäre?
10. Werden in den Rangierbahnhöfen Gefahrguttransporte mittlerweile getrennt von den übrigen Transportgütern abgestellt?
11. Hat sich der Senat auf internationaler Ebene für bessere Transportbehälter insbesondere bei Uranhexafluorid eingesetzt und wenn ja, wann, in welcher Form und mit welchen Ergebnissen? Wenn nein, warum nicht?
12. Ist der Senat auf internationaler Ebene für eine Verschärfung der Sicherheitsbestimmungen bei Atomtransporten eingetreten? Wenn ja, in welcher Form und mit welchem Ergebnis?

Dr. Karin Mathes;
Dr. Helga Trüpel und Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

D a z u

Antwort des Senats vom 15. Februar 2000

Die o. a. Anfrage beantwortet der Senat wie folgt:

Zu Frage 1: Ist in Zukunft eine kontinuierliche Überwachung der Nukleartransporte auch im Bereich des Rangierbahnhofs Oslebshausen gewährleistet?

Für die Sicherheit und Beaufsichtigung bei Beförderungen von radioaktiven Stoffen oder kernbrennstoffhaltigen Abfällen liegt nach § 10 der Strahlenschutzverordnung (Genehmigungsvoraussetzungen) die Zuständigkeit beim Eisenbahn-Bundesamt. Nukleartransporte auf der Schiene können ausschließlich von der DB Cargo AG durchgeführt werden. Die DB Cargo AG wickelt alle Nukleartransporte entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen ab. Eine kontinuierliche Überwachung aller Gefahrguttransporte findet statt. Hierzu gehören auch Nukleartransporte.

Zu Frage 2: Welche Maßnahmen hat der Senat ergriffen, um das besondere Unfallrisiko bei Ladehöhen von bis zu 20 Metern und bei Verladungen von Lkws auf Schiffe zu reduzieren?

Auf Ersuchen des Hafenkaptäns Bremerhaven wurde von der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung eine Stellungnahme zur Gefährdung Dritter beim Umschlag von UF₆ und Uranoxid von Seeschiffen auf Grund der Baubeschreibung der Containerkaje bei möglichen Fallhöhen von über 20 Metern erstellt. Es wurde festgestellt, dass beim Transport von UF₆ oder Uranoxid in den vorgeschriebenen Transportbehältern auch bei Fallhöhen von über 20 Metern keine erhöhte Gefährdung gegenüber anderen gefährlichen Stoffen erkennbar ist. Insofern waren keine besonderen Maßnahmen zu ergreifen.

Zu Frage 3: Welche Initiativen hat der Senat eingeleitet, um die Gefährdung von Anwohner/-innen der Cherbourger und Wurster Straße zu minimieren und wie weit sind die Planungen für eine neue Straßenerschließung?

Da es sich bei der Cherbourger und Wurster Straße um gut ausgebaute teilweise vierspurige Straßen handelt, die mit ampelgesicherten Kreuzungen sowie Kurven mit ausreichenden Radien und guter Übersichtlichkeit versehen sind, ist das Gefährdungspotential für die AnwohnerInnen gering. Für eine zusätzliche Straßenanbindung des Containerterminals besteht auch weiterhin kein Bedarf, wie bereits in den Stellungnahmen zum Gutachten seinerzeit dargelegt wurde.

Zu Frage 4: Mit welchen Maßnahmen wird die Sicherheit von Atomtransporten im Bahnhof Speckenbüttel gewährleistet?

Die Feuerwehr Bremerhaven hat für das Einsatzgebiet „ Bahnhof Speckenbüttel“ einsatzrelevante Informationen im Einsatzleitreechner erfasst. Aufgrund einer Dienstanweisung (gemeinsamer Erlass der senatorischen Dienststellen Senator für Inneres und Sport, Senator für Arbeit und Frauen und der Senator für Umweltschutz und Stadtentwicklung im Land Bremen) werden bei Meldungen eines Unfalls mit radioaktiven Stoffen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr eingeleitet. Hierfür stehen jederzeit ausgebildetes Personal, ein Strahlenmesswagen, ein Strahlenschutzcontainer und technische Gerätschaften zur Verfügung.

Zu Frage 5: Gab es Übungen in Bremerhaven, bei denen Unfälle bei Nukleartransporten simuliert wurden? Falls ja: wie oft wurden diese Übungen durchgeführt und welche Schlussfolgerungen zieht der Senat aus diesen Übungen? Falls nein: warum gab es keine Übungen?

Im Jahr 1999 wurden bei der Feuerwehr Bremerhaven drei dreitägige Strahlenschutzlehrgänge für das Einsatzpersonal, ein zweitägiges Strahlenschutzseminar für Führungskräfte der Feuerwehr und zwei Tagesseminare mit Vertretern des Gewerbeaufsichtsamtes, des Hansestadt Bremischen Hafenamtes und der Wasserschutzpolizeiinspektion Bremerhaven durchgeführt. Simuliert wurden dabei u.a. Transportunfälle im Straßenverkehr und Laborunfälle. Ein weiterer Handlungsbedarf für Übungen ergab sich hieraus nicht.

Zu Frage 6: Was hat der Senat unternommen, damit Atomtransporte nicht mehr auf RORO-Schiffen abgewickelt werden und verbesserte Ladeluken Vorschrift werden?

Der INF Code (Code for the Safe Carriage of Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes in Flasks on board Ships) ist am 29. Juni 1999 in

Deutschland rechtsverbindlich geworden. Seither dürfen bestrahlte Kernbrennstoffe, Plutonium und hochradioaktiver Abfall in deutschen Häfen nur noch auf Schiffe verladen werden, die hinsichtlich Leckstabilität, Feuerschutz, Temperaturüberwachung der Laderäume, Ladungssicherungseinrichtungen, elektrischer Anlagen, Strahlenschutz Ausbildung der Besatzung und Notfallmanagement den Vorschriften des Codes entsprechen. Der INF Code schließt die Beförderung mit RO-RO-Schiffen nicht aus. RO-RO-Schiffen wird die Konformität mit diesen Vorschriften bescheinigt, wenn die Voraussetzungen erfüllt sind. Die Leckstabilität ist in Teil B-1 Kapitel II-1 des SOLAS Übereinkommens geregelt.

Zu Frage 7: Ist immer noch sichergestellt, dass in Bremen der Umschlag radioaktiver Güter ausschließlich im Neustädter Hafen und nicht im Industriehafen stattfindet?

In den Jahren 1998 und 1999 sind entsprechend den Empfehlungen der Gutachter Transporte radioaktiver Stoffe ausschließlich über den Neustädter Hafen abgewickelt worden.

Zu Frage 8: Zu welchem Ergebnis haben Verhandlungen mit der DB AG hinsichtlich einer Verbesserung des Katastrophenschutzes geführt?

Die „Vereinbarung zwischen den Innenministern und -senatoren der Länder und der Deutschen Bahn AG“ regelt die Grundlagen der Zusammenarbeit der DB AG und den Bundesländern auf dem Gebiet der Gefahrenabwehr durch die Feuerwehren zur Abwendung bzw. Minimierung der Folgen von Schadensfällen. Diese Vereinbarung ist für das Land Bremen zum 7. August 1998 in Kraft getreten und beinhaltet eine enge Zusammenarbeit von Ländern und DB AG mit der Maßgabe, bei Unfällen, Störungen und Katastrophen durch gemeinsam abgestimmte Maßnahmen umfassend Hilfe zu leisten.

Die Deutsche Bahn AG sagte den Innenministerien zu, dass die Notfalleitstellen der DB AG jederzeit lückenlos und umfassend Informationen über die Beladung der Waggons mit Gefahrgut und sonstige im Zusammenhang mit Gefahrgut zu betrachtende Umstände geben können.

Zu Frage 9: Welche Maßnahmen sind vorgesehen bei einem Nuklearunfall im Bereich des Hauptbahnhofs Bremen? Plant der Senat den Hauptbahnhof für radioaktive Transporte zu schließen, da „eine genügend schnelle Evakuierung im Katastrophenfall ... hier ausgeschlossen“ (S. 13) wäre?

Die in den Ländern geltenden Brandschutz-, Rettungsdienst- und Katastrophenschutzgesetze sind auch Grundlage und Voraussetzung für eine wirksame Gefahrenabwehr im Bereich der Eisenbahnen des Bundes. Sie enthalten bindende Festlegungen der gesetzlichen Verpflichtung zur Hilfeleistung in Not- und Unglücksfällen.

Eine schnelle Evakuierung des Hauptbahnhofs ist durchführbar. Eine Schließung des Hauptbahnhofs für radioaktive Transporte wird deshalb für nicht erforderlich gehalten und ist somit auch nicht vorgesehen.

Zu Frage 10: Werden in den Rangierbahnhöfen Gefahrguttransporte mittlerweile getrennt von den übrigen Transportgütern abgestellt?

In den Rangierbahnhöfen werden Gefahrguttransporte soweit möglich getrennt von den übrigen Transportgütern abgestellt. Im Bereich des Rangierbahnhofes Speckenbüttel werden grundsätzlich keine Gefahrguttransporte abgestellt sondern nur rangiert (Verweildauer max. 1/2 Stunde).

Zu Frage 11: Hat sich der Senat auf internationaler Ebene für bessere Transportbehälter insbesondere bei Uranhexafluorid eingesetzt und wenn ja, wann, in welcher Form und mit welchen Ergebnissen? Wenn nein, warum nicht?

Grundlage der Internationalen Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter sind die „Empfehlungen zum Transport gefährlicher Güter“ der Vereinten Nationen. Die Empfehlungen werden alle zwei Jahre überarbeitet und dem Stand der Technik beziehungsweise neuesten sicherheitstechnischen Erkenntnissen angepasst. In der 11. Ausgabe dieser Empfehlungen, die seit Ende 1999 vorliegt, sind neue Vorschriften für Transportbehälter für Uranhexafluorid aufgenommen worden, die die neuesten sicherheitstechnischen Erkenntnisse berücksichtigen. Die Behälter müssen der Norm ISO 7195: 1993 „Packages of Uranium Hexafluorid

for Transport“ entsprechen. Die Vorschriften für den Seeverkehr werden im Laufe des Jahres 2000 an die Bestimmungen der 11. Ausgabe der UN Empfehlungen angepasst. Der Senat begrüßt diese Entwicklung.

Zu Frage 12: Ist der Senat auf internationaler Ebene für eine Verschärfung der Sicherheitsbestimmungen bei Atomtransporten eingetreten? Wenn ja, in welcher Form und mit welchem Ergebnis?

Eine Verschärfung der Sicherheitsbestimmungen bei Atomtransporten kann von Bremen auf internationaler Ebene nicht beeinflusst werden. Dies liegt ausschließlich in der Zuständigkeit des Bundes.