

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Erika Romberg (GRÜNE/GAL)

Betr.: Fortbestehen skandalöser Zustände bei Atomtransporten

Am 15. Juli 1988 fuhr ein gepanzertes Fahrzeug mit Atomfracht ohne Wissen zuständiger Behörden mitten im Feierabendverkehr durch Hamburg. Der Vorfall wurde nur durch einen WDR-Reporter aufgedeckt, der dem Transport von Hanau an gefolgt war. Die Umweltschutzorganisation „Robin Wood“ machte den Vorgang der Hamburger Öffentlichkeit bekannt.

Ich frage den Senat:

1. Ist die heute in der Presse genannte Route Autobahnabfahrt Waltershof—Köhlbrandbrücke—Freihafen—Innenstadt—Richtung Bergedorf tatsächlich von dem Transport benutzt worden?
2. Wenn nein: Wie fuhr der Transport durch Hamburg?
3. Welches war das Ziel des Transports?
4. Was enthielt der Transporter? Zu welchem Zweck war der Inhalt bestimmt?
5. Ist die Hamburger Umweltbehörde, wie die Presse meldet, am 15. Juni 1988 von der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt (PTB) über die erteilte Transportgenehmigung unterrichtet worden?
6. Wenn ja:
 - a) Warum hat die Umweltbehörde ihrerseits dieser Angelegenheit keine weitere Aufmerksamkeit geschenkt und wegen des Termins nachgefragt?
 - b) Welches war die von der PTB vorgeschriebene Transportroute?
7. Wer hätte 48 Stunden vor dem Transport Meldung an die Hamburger Behörden geben müssen, die PTB oder die Transportfirma Nuclear Cargo Service (NCS)?
8. Hat die Umweltbehörde, wie die Presse meldet, diese Meldung 48 Stunden vorher nicht erhalten?
9. Hat eine andere Hamburger Behörde eine Meldung erhalten?
10. Wenn ja: Warum wurde die Meldung unter den Behörden nicht weitergegeben?
11. Wenn nein: Heißt das, daß weder Polizei noch Feuerwehr informiert waren, als dieser Transport mit vermutlich bombenfähigem, hochangereichertem Uran mitten durch Hamburg gefahren ist?
12. Welche Sicherungsmaßnahmen (Benachrichtigung der Feuerwehr, Polizeieskorte o. dgl.) wären vorgeschrieben gewesen?
13. Ist der Senat mit mir der Meinung, daß die von Bundesumweltminister Töpfer vorgenommene sogenannte „Neuordnung“ des Atomtransport(un)wesens nicht funktioniert, wie dieser Transport zeigt?
14. Ist der Senat mit mir der Meinung, daß auch die bundeseigene NCS ebenso wenig wie die Firma Transnuklear diejenige Zuverlässigkeit besitzt, die für den Umgang mit Atommaterialien notwendig wäre?
15. Hat der Senat vor, wegen dieser fehlenden Zuverlässigkeit Maßnahmen gegen weitere von dieser Firma durchgeführte Atomtransporte zu ergreifen und ggf. welche?

Antwort des Senats

02. 08. 88

Die Umweltbehörde hat die Öffentlichkeit am 21. Juli 1988 darüber informiert, daß die zuständigen Behörden in Hamburg nicht — wie vorgeschrieben — 48 Stunden vor dem Transport vom 15. Juli 1988 benachrichtigt worden sind und daß sie am 21. Juli 1988 ein Ermittlungsverfahren gegen das Transportunternehmen Nuclear-Cargo-Service (NCS) wegen dieser versäumten Benachrichtigung eingeleitet hat. Die Physikalisch-Technische Bundesanstalt in Braunschweig, die für die Genehmigung dieser Transporte zuständig ist, hat zugesichert, die Zuverlässigkeit und Fachkunde der Firma NCS zu überprüfen.

Die Umweltbehörde hat die Öffentlichkeit am 21. Juli 1988 auch darüber informiert, daß es sich bei diesem (genehmigten) Transport vom 15. Juli 1988 um unbestrahlte Brennelemente mit angereicherterem Uran handelte und daß diese Art von Kernbrennstoff im Verhältnis zu Transporten anderer radioaktiver Stoffe relativ ungefährlich ist.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen wie folgt:

Zu 1. und 2.:

Dem Senat liegen widersprüchliche Aussagen über die Einhaltung des Transportweges vor. Diese Frage ist noch Gegenstand von Ermittlungen.

Zu 3.:

Ziel des Transportes war das Forschungszentrum der Gesellschaft für Kernenergieverwertung in Schiffahrt und Schiffbau (GKSS) in Geesthacht.

Zu 4.:

Der Transporter enthielt unbestrahlte Brennelemente mit einem Anreicherungsgrad (U 235) von unter 20 Prozent. Die Brennelemente sollen im Forschungsreaktor der GKSS eingesetzt werden.

Zu 5.:

Die Umweltbehörde hat am 11. Juli 1988 von der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt eine Durchschrift der Transportgenehmigung erhalten.

Zu 6. a):

Genehmigungen können bis zur Dauer von drei Jahren erteilt werden und beziehen sich meist auf eine Mehrzahl von Einzeltransporten. Nachfragen der Aufsichtsbehörden nach Erhalt der Genehmigung sind nicht vorgesehen. Der Genehmigungsinhaber muß nach dem vorgeschriebenen Verfahren den Transport spätestens 48 Stunden vor Abgang mit detaillierten Angaben melden.

Zu 6. b):

A 1 — Autobahndreieck Hamburg-Südost, A 25 — Abfahrt Hamburg-Curslack, B 5 — Geesthacht.

Zu 7.:

NCS.

Zu 8.:

Die Umweltbehörde hat keine Meldung erhalten.

Zu 9.:

Nein.

Zu 10.:

Entfällt.

Zu 11.:

Weder Polizei noch Feuerwehr waren informiert. Ob der Transport „mitten durch Hamburg“ ging, ist noch Gegenstand von Ermittlungen (vgl. Antwort zu 1.). Bei dem transportierten Material handelt es sich nicht um bombenfähig angereichertes Uran (vgl. Antwort zu 4.).

Zu 12.:

Bei rechtzeitiger Benachrichtigung gemäß den Nebenbestimmungen zur Beförderungsgenehmigung wären alle beteiligten Hamburger Polizeidienststellen informiert und aufgefordert worden, Erkenntnisse über mögliche Gefährdungen oder Störungen der Zentralstelle für Hafensicherheit und gefährliche Güter, PD 452, oder dem Lagedienst der Polizei zu melden. Zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen wären bei dem in Frage stehenden Transport von den erlangten Erkenntnissen abhängig gewesen.

Zu 13.:

Die vom Bundesumweltminister geplante Übernahme der wirtschaftlichen Verantwortung für die Transporte durch die Deutsche Bundesbahn hat die praktische Abwicklung der Kernbrennstofftransporte bislang nicht verändert.

Zu 14. und 15.:

Der Senat verfügt weder über die rechtliche Kompetenz noch über die notwendige Information, um die Zuverlässigkeit der Firma NCS beurteilen zu können. Die Prüfung der Zuverlässigkeit der Firma NCS ist Sache der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt.