BGZ Gesellschaft für Zwischenlagerung mbH

Hr. Sennheun

BGZ Gesellschaft für Zwischenlagerung mbH · Frohnhauser Str. 67 · 45127 Essen

Landkreis Kassel
Herrn Landrat
Andreas Siebert
Wilhelmshöher Allee 19-21
34117 Kassel

EINGEGANGEN
- 1. März 2022

Ihr Zeichen:
Unser Zeichen: Cm-Sv
Telefon: 0201 2796-1530
Telefax: 0201 2796-21530
E-Mail: christian.moebius@bgz.de
Datum: 28. Februar 2022

Berichtsantrag der Fraktion Die Linke vom 04.02.2022

Sehr geehrter Herr Landrat,

gerne unterstützen wir Sie im Rahmen unserer Möglichkeiten dabei, die Fragen der Fraktion Die Linke für die Sitzung des Kreistags des Landkreises Kassel am 28.03.2022 zu beantworten. Dabei erlauben wir uns, auf unsere Ausführungen im Schreiben an Sie vom 29.07.2020 Bezug zu nehmen.

Beigefügt erhalten Sie unsere Anmerkungen bzw. Antworten für den Berichtsantrag der Fraktion Die Linke vom 04.02.2022.

Sollten Sie hierzu noch Rückfragen haben, stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Christian Möbius
Generalbevollmächtigter /
Logistikzentrum Konrad

Berichtsantrag Fraktion Die Linke im Kreistag des Landkreises Kassel vom 04.02.2022

1. Zufahrtswege zum LOK – Straßenverkehr überregional

Die BGZ geht von werktäglich 20 LKW-Transporten in das LOK aus. Als Zufahrtswege auf der Straße zum LOK werden fünf Zufahrtsrouten definiert. Bei Anlieferung auf der Autobahn aus südlicher Richtung ist das Kreisgebiet mit der BAB 7 (Anschlussstelle Hann.Münden/Hedemünden) bzw. BAB 44 (Anschlussstelle Warburg) betroffen.

a. *Liegen dem Landkreis Kassel Daten über die bisherige Frequenz des Schwerlastverkehrs auf den betroffenen Autobahnen im Kreisgebiet vor? (Bitte aufschlüsseln nach Streckenabschnitt und Wochentagen)*
b. *Welche Unfallschwerpunkte gibt es auf den BAB-Streckenabschnitten?*
c. *Wie viele Unfälle ereigneten sich nach Kenntnis des Landkreises Kassel auf den BAB-Streckenabschnitten im Zeitraum 2016 bis 2021? (Bitte aufschlüsseln nach BAB-Streckenabschnitt, Jahr und beteiligten Fahrzeugen (Schwerlastverkehr, PKW, sonstige)*

Anmerkung:
Die BGZ geht von maximal 10 beladenen Lkw-Fahrten werktäglich (Montag bis Freitag) zum LoK aus. Rechnet man die Leerfahrten mit ein, ergeben sich insgesamt maximal 20 Lkw-Fahrten.

Der BGZ liegen keine Erkenntnisse zu den angefragten Daten die überregionalen BAB-Streckenabschnitte betreffend vor.

2. Zufahrtswege zum LOK – Straßenverkehr regional

Als regionaler Zufahrtsweg auf der Straße zum LOK wird beginnend an der BAB 7 Ausfahrt Hann.Münden-Hedemünden, die B 80 genannt. Auf der Strecke liegen die Gemeinden Reinhardshagen, Wesertal und Bad Karlshafen.

a. *Liegen dem Landkreis Kassel Daten über die Frequenz des Schwerlastverkehrs, insbesondere in den Ortslagen, auf dieser Strecke vor?*
b. *Welche Unfallschwerpunkte gibt es auf dieser Strecke?*
c. *Wie viele Unfälle ereigneten sich nach Kenntnis des Landkreises Kassel auf der Strecke im Zeitraum 2016 bis 2021? (Bitte aufschlüsseln nach Ort/ Ortsteil, Jahr und beteiligten Fahrzeugen (Schwerlastverkehr, PKW, sonstige)*

Antwort der BGZ zu den Fragen 2 a-c):

Die BGZ hat die Straßenanbindungen zum LoK im Rahmen einer Verkehrsstudie untersuchen lassen. Diese Verkehrsstudie wurde – wie alle Untersuchungen – auf der Projektwebseite veröffentlicht. Der Link zu der Verkehrsstudie lautet: https://bgz.de/wp-content/uploads/2022/01/Strassenanbindungen_LoK_Studie_NUSEC.pdf

Es wurden fünf voraussichtliche Zufahrtswege identifiziert, darunter die Strecke von der A 7, BAB-Anschlussstelle Hann. Münden – Hedemünden zum LoK. Für die Strecke der B 80 zwischen Hann. Münden und Bad Karlshafen weisen die jüngsten Verkehrserhebungsdaten aus dem Jahr 2015 ca. 4.900 Kfz-Fahrten pro Tag und ca. 400 Schwerlastverkehrsfahrten (alle Fahrzeuge > 3,5 t, inklusive Busse) pro Tag aus. Im Bereich der B 83 wurden ca. 300 Schwerlastverkehrsfahrten pro Tag gezählt. Dabei ereigneten sich im Jahr 2019 auf der B 80 insgesamt 17 Unfälle mit PKWs und drei Unfälle mit Schwerlastverkehrsbeteiligung. Auf der B 83 ereignete sich im Jahr 2019 ein Unfall mit PKW-Beteiligung und keiner mit Beteiligung eines Schwerlastverkehrsfahrzeugs. Damit ergeben sich 0,4 Unfälle pro Kilometer und Jahr mit Pkw-Beteiligung und 0,06 Unfälle pro Kilometer und Jahr bezogen auf den Schwerlastverkehr.

Das Polizeipräsidium Nordhessen hat 2021 für den das hessische Gebiet querenden Straßenabschnitt der B 80 und der B 83 mitgeteilt:

„Es gibt zwei Unfallhäufungen in 2019 mit insgesamt 14 Wildunfällen im Bereich B 80 Reinhardswald –NK412- km 0,050 bis –NK 411- km 0,200. Dieser Streckenabschnitt ist auch 2020 wieder auffällig mit zehn Wildunfällen zwischen –NK 358- km 0,200 und –NK 412- km 0,800. Weiterhin liegt in der Ortsdurchfahrt Bad Karlshafen Weserstraße (B 80) eine Unfallhäufung aus 2019 vor, bei der es zu fünf Konflikten zwischen ruhendem und fließendem Verkehr kam. Auch 2020 ereigneten sich mit diesem Konflikt wieder vier Unfälle, die aber nicht zu einer Unfallhäufung gem. Erlass führen. Hierfür sind mindestens fünf Unfälle des gleichen Typs in diesem Abschnitt erforderlich. Für Januar 2021 liegen keine Auffälligkeiten vor."

2 d. Ist durch den Landkreis Kassel rechtssicher auszuschließen, dass eine Anlieferung auch über die BAB / Ausfahrt Kassel Nord, Vellmar, Hofgeismar, Trendelburg erfolgt?

Antwort der BGZ zu Frage 2 d):

Der von der BGZ beauftragte Ersteller der Studie, die Beverunger Firma Nusec GmbH, hat die fünf wahrscheinlichen Zufahrtswege vom und zum LoK näher betrachtet und untersucht. Die vom Fragesteller erwähnte Route ist nicht darunter, da sie einen (länger dauernden) Umweg bedeuten

würde. Grundsätzlich lässt sich allerdings sagen, dass alle Strecken, die auf der Positivliste für Gefahrguttransporte stehen, genutzt werden können.

3. Zufahrtswege zum LOK Schienenverkehre

Die BGZ geht von werktäglich zehn Zugtransporten mit jeweils zwölf Transportcontainern in das LOK aus. Die Anlieferung soll per Bahn über die Bahnkreuzungspunkte Ottbergen, Göttingen bzw. Northeim erfolgen.

Anders als in den Anforderungen für die Standortsuche definiert, handelt es sich dabei jedoch um eine eingleisige Schienenverbindung, auf der Betriebsstörungen nicht auszuschließen sind. Dies kann ggf. zu einer Verlagerung der Transporte führen.

Mögliche Alternativstrecken bei Streckenstörungen wäredie Verbindung Kassel. Vellmar, Fuldatal, Hann.Münden bzw. Kassel – Hofgeismar – Warburg mit den betroffenen Kommunen Vellmar, Espenau, Immenhausen, Grebenstein, Liebenau, Hofgeismar.

a. *Kann der Landkreis Kassel ausschließen, dass im Falle einer Betriebsstörung der ursprünglich geplanten Strecke auch die o.g. Bahnstrecken für den Schienentransport genutzt werden?*
b. *Sind die o.g. Bahnstrecken für den Transport von Gefahrgütern zugelassen und uneingeschränkt schwerlastfähig?*
c. *Welche Auswirkungen hätte die Aufnahme zusätzlicher Zugverkehre auf den Alternativstrecken auf den ÖPNV bzw. den schienengebundenen Personennahverkehr?*

Anmerkung der BGZ:

Die BGZ geht von maximal fünf beladenen Zugtransporten pro Werktag (Montag bis Freitag) von und zum LoK aus. Rechnet man die Leerfahrten mit ein, ergeben sich insgesamt maximal zehn Zugbewegungen von und zum LoK.

Welche konkrete Bahnstrecke der Transportdienstleister wählt, entscheidet dieser eigenverantwortlich. Die DB Netze AG und der Transportdienstleister Daher Nuclear Technologies GmbH haben in einer Betriebsprogrammstudie bestätigt, dass die vorgesehenen Transporte auf insgesamt vier vom/zum LoK führenden Bahnstrecken durchgeführt werden können. Diese Strecken sind für die durchzuführenden Transporte geeignet, ohne dass der SPNV beeinträchtigt wird.

Die Betriebsprogrammstudie wurde auf der Projektwebseite veröffentlicht und ist wie folgt abrufbar: https://bgz.de/wp-content/uploads/2021/03/Betriebsprogrammstudie_Bericht_Transportaufkommen.pdf

4. Liegt dem Landkreis Kassel eine Transportstudie für den Betrieb des LOK vor, die das Unfallrisiko und mögliche Strahlenbelastung entlang der Plan- oder Ausweichrouten beschreibt, vor?

Antwort der BGZ zu 4.):

Die Sicherheit der Transporte und der Schutz von Mensch und Umwelt steht für die BGZ an erster Stelle. Jährlich finden in Deutschland rund 500.000 Transporte von radioaktiven Stoffen auf den Straßen und der Schiene statt. Die Transporte von und zum LoK werden sich nicht von den anderen zahlreichen Transporten von schwach- und mittelradioaktiven Abfällen unterscheiden.

Die Transportstudie Konrad der Gesellschaft für Anlagen- und Reaktorsicherheit gGmbH (GRS) hat detaillierte Analysen zum erwarteten Transportaufkommen zum Endlager Konrad und zu dessen Charakterisierung durchgeführt. Da es sich um dieselben Abfälle handelt, können die in der Transportstudie enthaltenen Ergebnisse auf das LoK übertragen werden. Siehe hierzu die Transportstudie Konrad: https://www.grs.de/sites/default/files/pdf/GRS-084.pdf.

5. Eingesetzte Transportbehälter

Hat der Landkreis Kassel Kenntnisse über die Typen der Transportbehälter, die für die Verbringung in das Zwischenlager bzw. den Weitertransport in das Endlager Konrad eingesetzt werden sollen? Wenn ja,

a. *Um welche Typen handelt es sich?*
b. *Kann der Landkreis Kassel ausschließen, dass auch anderen Transportbehälter eingesetzt werden?*
c. *Wie lange dauert es bei den derzeit geplanten Typen bei einem Abstand von 2, 10, bzw. 30 Metern zu unbeschädigten Transportbehältern, um die eine Strahlendosis von 1 Millisievert zu erhalten?*

Antwort der BGZ zu 5 a) und 5 b):

Die Gebinde (Behältertyp, radiologisches und stoffliches Inventar, Konditionierungsart etc.) sind in den Endlagerungsbedingungen Konrad festgelegt. Aufgrund des Umfangs der gefragten Angaben wird im Detail hierzu auf folgende Veröffentlichung verwiesen:
https://www.bge.de/fileadmin/user_upload/Konrad/Wesentliche_Unterlagen/Endlagerungsbedingungen_Konrad/Endlagerungsbedingungen_Konrad_Stand_12_2014.pdf
Es ist allerdings nicht auszuschließen, dass in den kommenden Jahren und Jahrzehnten neue Behältertypen entwickelt, produziert und behördlich genehmigt werden. Insofern handelt es sich bei den in den Endlagerungsbedingungen genannten Behältertypen nicht um eine abschließende Liste. Diese kann vielmehr fortgeschrieben werden.

Die Einhaltung der Endlagerungsbedingungen jedes einzelnen Gebindes, ist von behördlicher Seite jeweils zu überprüfen und zu bestätigen. Diese Bestätigung ist Voraussetzung für die Anlieferung zum LoK und dann dem Weitertransport zum Endlager Konrad. Der Transport der Abfallgebinde erfolgt in 20“ Transportcontainern.

Antwort der BGZ zu 5 c):

Für alle Transporte werden die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte für radioaktive Strahlung (Strahlenschutz- und Gefahrgutgesetz) selbstverständlich eingehalten, so dass eine Gefährdung der Bevölkerung ausgeschlossen werden kann. Dies wird auch von den zuständigen Aufsichtsbehörden überprüft.

Eine Erhebung und Auswertung der radiologischen Daten von in der Zwischenlagerung bei der BGZ befindlichen Abfallgebinden zeigt, dass die genannte Strahlendosis von einem Millisievert für einen Menschen erst dann voll ausgeschöpft wird, wenn an dieser Person mindestens 4.069 Lkw im Abstand von zwei Metern oder mindestens 17.996 Züge im Abstand von fünf Metern im Jahr vorbeifahren.

6. Bevölkerungsschutz

Eine absolute Sicherheit kann es bei den geplanten Transporten von schwach- und mittelradioaktiven Stoffen nicht geben. Daher muss die Bevölkerung des Landkreises bestmöglich vor Unfällen mit diesen Stoffen geschützt werden.

a. *Verfügt der Landkreis Kassel über sichere Abstellflächen entlang der möglichen Transportrouten, um im Falle einer Betriebsstörung im LOK die Transporte sicher „zwischenparken" zu können?*
b. *Ist eine mögliche Havarie beim Transport von radioaktivem Material zum LOK auf Straße und Schiene bereits Bestandteil eines Katastrophenplans des Landkreises?*
c. *Wie sind die Strahlenschutzkräfte des Regierungspräsidiums bzw. des HLUG in die Einsatzkonzepte eingebunden?*
d. *Über wie viele G-ABC-Züge verfügen die Freiwilligen Feuerwehren im Landkreis Kassel?*
e. *Aus welchen Einsatzabteilungen mit wie vielen Einsatzkräften setzt sich der G-ABC-Zug zusammen?*
f. *Wie viele dieser Einsatzkräfte stehen im Tagbetrieb innerhalb einer Hilfsfrist von 30 Minuten zur Verfügung?*
g. *Wie viele dieser Einsatzkräfte der Freiwilligen Feuerwehren haben an einer Fortbildung zum Umgang mit radioaktiven Stoffen teilgenommen? (Bitte aufschlüsseln nach den unter 1-3 genannten Orten im Landkreis Kassel)*
h. *Welche Möglichkeiten der Bergung / Umverpackung vor Ort bestehen im Falle einer Havarie mit beschädigten Transportbehältern?*
i. *Mit welchen zusätzlichen Kosten rechnet der Landkreis Kassel für evtl. benötigte zusätzliche Ausstattung und Fortbildung der Feuerwehren entlang der Transportstrecken?*
j. *Beteiligt sich das BGZ an diesen zusätzlichen Kosten? Wenn nein, warum nicht?*
k. *Welche Kitas, Schulen, Jugendhilfeeinrichtungen, Krankenhäuser, Reha-Kliniken undAltenhilfeeinrichtungen liegen mit weniger als 200 Meter Abstand von den unter 1-3 genannten Transportstrecken?*

Anmerkung der BGZ zu Frage 6:

Zu den angefragten Daten und Werten, die den Landkreis Kassel betreffen, liegen der BGZ keine Erkenntnisse vor.

Transporte von radioaktiven Stoffen unterliegen den strengen Vorschriften des Strahlenschutzrechts und des Gefahrgüterrechts. Es handelt sich um Transporte der Gefahrgutklasse 7, die entsprechend gesichert sind. Die BGZ verfügt über keine eigenen Kenntnisse, wie der Landkreis

Kassel, das zuständige Regierungspräsidium oder das Bundesland Hessen personell oder materiell in Bezug auf Katastrophenlagen ausgestattet sind. Im Allgemeinen gibt es Schwerpunkt-Feuerwehren, die über speziell ausgebildete Einheiten verfügen und für ihre speziellen Aufgaben Sondermittel für ihre Ausrüstung und fachliche Schulungen erhalten. Diese Spezialeinheiten können im Bedarfsfall auf die Kerntechnische Hilfsdienst GmbH (KHG) als Eingreiftruppe zurückgreifen.

7. Erdfälle in der Region

Welche Kenntnisse hat der Landkreis Kassel über Erdfälle der letzten 100 Jahre in den Gemarkungen Bad Karlshafen und Trendelburg?

Anmerkung der BGZ zu Frage 7:

Zu den Kenntnissen des Landkreises Kassel über Erdfälle in den vergangenen 100 Jahren in den Gemarkungen Bad Karlshafen und Trendelburg kann die BGZ keine Aussage tätigen.

Allerdings hat die von der BGZ beauftragte Schnack Geotechnik Ingenieurgesellschaft mbH & Co. KG nicht nur ein Baugrundgutachten für das Vorhabensgebiet erstellt (welches auf der Projektwebseite veröffentlicht ist), sondern auch ergänzend zum Thema „Erdfälle" Stellung genommen.

Gemäß der vorliegenden Erkundungen (Alterkundungen zur Errichtung des Kernkraftwerks und Neuerkundungen des beauftragten Geologen) und öffentlich einsehbaren, digitalen Kartenwerken und Datenbanken der Länder Nordrhein-Westfalen, Hessen und Niedersachsen besteht für den Bauflächenbereich in Würgassen kein Verdacht auf ein überdurchschnittliches Erdfallrisiko. Der Baugrund besteht nach gesicherten Erkenntnissen im Wesentlichen bis rund 80 Meter unter Gelände aus quartären Flussschottern, unterlagert von Sandstein des Mesozoikums (Buntsandstein), die beide nicht als erdfallgefährdete Schichten einzustufen sind. Die Mächtigkeit der Buntsandsteinschichten beträgt damit mindestens mehrere Zehnermeter, wodurch im gesamten Baufeld ein gut tragfähiger, kompakter und nicht erdfallgefährdeter, oberflächennaher Untergrund gegeben ist, in den die Bauwerkslasten abgetragen werden.
Im Tieferen werden die Buntsandsteinschichten von teils salzhaltigen Gesteinen des Zechsteins (Paläozoikum) unterlagert, die unter ungünstigen Verhältnissen bei Wasserzutritt durch Auswaschung Hohlräume bilden können. Das Risiko für Lösungsvorgänge ist hier aufgrund der Tiefenlage der Schichten aber grundsätzlich als gering einzustufen, zudem wirken die überlagernden Buntstandsteinschichten bedingt durch ihre Mächtigkeit stabilisierend.

Nach der Erdfallgefährdungskarte des Landes Niedersachsen liegen die nächstliegenden bekannten Zechsteinhochlagen, in denen potenziell mit einem erhöhten Erdfallrisiko zu rechnen ist, erst in rund 25 Kilometer nordöstlicher Distanz. Gemäß den geologischen Kartenwerken des Landesamtes Nordrhein-Westfalen ist im gesamten nordöstlichen Landesgrenzgebiet des Bundeslandes mit dem Vorkommen von Zechsteinschichten im (tieferen) Untergrund zu rechnen, wobei kein gesondertes Gefahrengebiet für den unmittelbaren Baufeldbereich ausgewiesen wird. In der Erdfallgefährdungskarte des Landes Hessen liegen Informationen zu bekannten Erdfällen vor, die in den vergangenen 100 Jahren minimal in rund fünf Kilometer Distanz zum Baufeld vorgefunden worden, wobei allerdings keine Ursachen/Dimensionen genannt werden. Da sich diese Erdfälle auf Hochlagen des Berglandes und Gebiete mit lokaler Überdeckung des Buntsandsteins durch Reste tertiärer und damit deutlich jüngerer Deckschichten konzentrieren, ist davon auszugehen, dass die Erdfälle auf lokal begrenzte, lösungsempfindliche Gesteins- bzw. Sedimentvorkommen zurückzuführen sind und nicht mit den weitflächig verbreiteten, tiefen Zechsteinschichten zusammenhängen. Diese tertiären Baugrundschichten fehlen im Baufeldbereich vollständig, da sie bereits durch die Weser erodiert wurden. Im näheren Umfeld der geplanten Maßnahme sind außerdem gemäß den niedersächsischen Kartenwerken keine Erdfälle bekannt.
Aufgrund dieser Informationen ist nicht von einem unüblich erhöhten Erdfallrisiko für das Baufeld in Würgassen auszugehen.

Die vollständige Stellungnahme ist auf unserer Projektwebseite zu finden unter:

https://bgz.de/wp-content/uploads/2021/05/Stellungnahme_Erdfaelle_Schnack_Geotechnik.pdf