

## Neunte Sitzung – Neuvième séance

Montag, 22. Juni 1998

Lundi 22 juin 1998

17.15 h

Vorsitz – Présidence: Zimmerli Ulrich (V, BE)

## Nachruf

### Eloge funèbre

**Präsident:** Leider muss ich diese Sitzung mit einer traurigen Mitteilung beginnen. Heute mittag erreichte uns die Nachricht vom Hinschied von alt Bundesrat Ernst Brugger, der sich vor, während und nach seiner glänzenden politischen Laufbahn in verschiedensten Aufgaben unermüdlich für das Wohl unseres Landes eingesetzt hat.

Ernst Brugger, am 10. März 1914 in Bellinzona geboren, verbrachte seine Jugend- und Schulzeit in bäuerlichen Verhältnissen in Mönchaltorf im Kanton Zürich. Nach der Ausbildung zum Primar- und anschliessend zum Sekundarlehrer trat er im Jahre 1936 in Gossau im Kanton Zürich in das Lehramt ein, in einer Zeit, in der auch das Industriegebiet des Zürcher Oberlandes von der Wirtschaftskrise getroffen wurde.

Die Laufbahn als freisinniger Politiker begann für Ernst Brugger im Jahr 1947 mit der Wahl in den Kantonsrat, dem er bis 1959 angehörte. Ernst Brugger war jedoch ein Mann der Exekutive. Nach einer neunjährigen Tätigkeit als Gemeindepräsident von Gossau wurde er im Jahre 1959 in den Zürcher Regierungsrat gewählt, wo er bis 1967 als Direktor des Innern und der Justiz wirkte. Als Justizdirektor brachte Ernst Brugger unter anderem eine Reform der Zivil- und Strafprozessordnung sowie eine neue Kirchengesetzgebung durch. In den letzten zwei Jahren in der Zürcher Regierung stand Ernst Brugger der Direktion für Volkswirtschaft vor, wo er sich erste Verdienste als Wirtschaftspolitiker erwarb.

Als 1969 der freisinnige Sitz von Hans Schaffner im Bundesrat frei wurde, war bald von Regierungsrat Brugger als Nachfolger die Rede, obwohl er nicht Mitglied unseres Parlamentes war.

Seine Wahl in den Bundesrat am 10. Dezember 1969 erfolgte denn auch bereits im ersten Wahlgang mit 160 Stimmen. Während seiner rund neunjährigen Tätigkeit im Bundesrat stand Ernst Brugger dem Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartement vor. Als einer der starken Männer im Kollegium prägte Ernst Brugger die Wirtschaftspolitik der Schweiz in den wechselvollen siebziger Jahren.

Nach 20 Jahren nahezu ungebrochenen Wachstums, das in bis dahin ungewohnte und unbekannte Dimensionen führte, setzte in der ersten Hälfte der siebziger Jahre der Umschwung ein, der zu einer ausgeprägten Rezession führte. Ernst Brugger nahm die wirtschaftspolitische Aufgabe mit besonderer Sorgfalt wahr. Das Resultat waren drei Konjunkturbelebungsprogramme und die verschiedenen Arbeiten an einem Konjunkturartikel sowie einem Verfassungsartikel über die Arbeitslosenversicherung. Die Ölkrise von 1973 machte Massnahmen zur besseren Sicherung der Landesversorgung nötig. Aber auch auf dem Gebiete der Aussenwirtschaftspolitik war Ernst Brugger aktiv. In diese Zeit fielen der Abschluss des Freihandelsabkommens mit der EWG, das im Dezember 1972 von Volk und Ständen grossmehrheitlich angenommen wurde, und auch die Aufwertung der Efta. Die Konkurrenzfähigkeit der Schweizer Wirtschaft in dem sich li-

beralisierenden Welthandel konnte mit einem Ausbau der Exportrisikogarantie verbessert werden.

Die Liste der unter der Ägide von Ernst Brugger betreuten wirtschaftspolitischen Massnahmen ist lang. Zu erwähnen wären auch die Landwirtschaftspolitik, das Bundesgesetz über Investitionshilfe für Berggebiete von 1974 und die Revision des Berufsbildungsgesetzes.

Ernst Brugger betreute aber auch politisch heikle Dossiers, die nicht in sein Aufgabengebiet gehörten. Erwähnen möchte ich vor allem die Betreuung der bundesrätlichen Vorlage über die Neuordnung des legalen Schwangerschaftsabbruchs. Während Jahren bemühte sich Ernst Brugger darum, einen Ausgleich zwischen den verschiedenen Positionen herbeizuführen. Von dieser Vielfalt des Einsatzes für die Öffentlichkeit konnten auch viele Organisationen nach dem Rücktritt von Ernst Brugger aus dem Bundesrat profitieren.

Er war 1974, im Jahre des Jubiläums der Bundesverfassung, Bundespräsident. Ernst Brugger wird uns nicht nur als Wirtschaftspolitiker, sondern auch als grosser Politiker des Ausgleichs und der Vermittlung in Erinnerung bleiben.

Wir bezeugen seinen fünf Söhnen und seiner Familie sowie der freisinnig-demokratischen Fraktion unser aufrichtiges Beileid.

Ich bitte alle Anwesenden im Saal und auf den Tribünen, sich zum Gedenken an alt Bundesrat Ernst Brugger zu erheben.

*Der Rat erhebt sich zu Ehren des Verstorbenen*

*L'assistance se lève pour honorer la mémoire du défunt*

98.3222

### Dringliche Interpellation Plattner Radioaktivitätslecks beim Transport von abgebrannten Brennelementen aus Schweizer Kernkraftwerken

### Interpellation urgente Plattner Contamination de wagons transportant des éléments combustibles irradiés provenant de centrales atomiques suisses

*Wortlaut der Interpellation vom 8. Juni 1998*

Der Presse entnehme ich, dass die französischen Behörden in den letzten Jahren bei vielen Eisenbahntransporten von abgebrannten Brennelementen aus Kernkraftwerken in Frankreich, Deutschland und der Schweiz radioaktive Kontaminationen der Eisenbahnwagen festgestellt haben. Offenbar wurden die behördlichen Grenzwerte zum Teil weit überschritten.

Ich bitte den Bundesrat in diesem Zusammenhang um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Welche Transporte aus Schweizer Kernkraftwerken wurden im einzelnen beanstandet, wo kamen sie her, wann fanden sie statt?
2. Welche Dosisleistungen welcher Sorte Strahlung und welcher Herkunft (Isotope) wurden dabei festgestellt, und wie verhalten sich diese zu den schweizerischen und französischen Grenzwerten?
3. Wie sind diese Befunde bezüglich einer eventuellen Gefährdung von Mitarbeitern der Kernkraftwerke, der Bahn, des Zolls und der Bevölkerung zu beurteilen?
4. Bestand je die Gefahr einer Kontamination von weiterem Rollmaterial sowie anderer Gegenstände, des Bodens oder der Luft entlang der Transportstrecke?
5. Was sind die Gründe für die Kontamination der Transporte, und was wird unternommen, um die relevanten Vorgänge und Abläufe besser zu verstehen?
6. Werden diese Transporte und die entsprechenden Rückläufe von den Schweizer Behörden (HSK, SBB, Zoll) norma-

lerweise kontrolliert? Was waren die entsprechenden Befunde?

7. Wussten die Schweizer Behörden oder die Kernkraftwerkbetreiber schon früher von diesen Kontaminationen, insbesondere aufgrund der zurückkehrenden Bahnwagen und Spezialbehälter?

8. Für wie sicher hält der Bundesrat die Spezialbehälter im Lichte dieser Erkenntnisse?

9. Für wie sicher hält der Bundesrat die Transporte im Lichte dieser Erkenntnisse?

10. Welche Schlüsse zieht der Bundesrat aus diesen Ereignissen bezüglich der Wünschbarkeit der Wiederaufbereitung von abgebrannten Kernelementen? Sieht er eine Veranlassung, seine bisherige Haltung, wonach die Frage der Wünschbarkeit einer Wiederaufbereitung im Ermessen der Kernkraftwerkbetreiber liege, zu überprüfen?

#### *Texte de l'interpellation du 8 juin 1998*

Selon des nouvelles parues dans la presse, les autorités françaises ont constaté souvent, ces dernières années, que les wagons ayant transporté des éléments combustibles irradiés en provenance de centrales atomiques de France, d'Allemagne et de Suisse étaient contaminés. Il s'avérerait que les valeurs-limites légales auraient été parfois considérablement dépassées.

Je prie le Conseil fédéral de répondre à ce sujet aux questions suivantes:

1. Quels transports de matériaux provenant de centrales atomiques suisses ont été mis en cause, d'où provenaient-ils et quand ont-ils eu lieu?

2. Quelles étaient les doses mesurées, de quelle nature était le rayonnement constaté et quelle en était l'origine (isotopes)? Les données enregistrées étaient-elles conformes aux valeurs-limites fixées en France et en Suisse?

3. En regard des constatations faites, que peut-on dire d'une éventuelle mise en danger des collaborateurs des centrales atomiques, des chemins de fer et des douanes, ainsi que de la population?

4. Y a-t-il eu un danger de contamination d'autre matériel roulant et d'autres objets, du sol et de l'air le long de la ligne?

5. Quelles sont les causes de la contamination des transports en question? Que fait-on pour mieux comprendre ces phénomènes?

6. Les transports en question et les wagons les ayant effectués à leur retour sont-ils en général soumis à des contrôles par nos autorités (DSN, CFF, douane)? Quelles constatations a-t-on faites?

7. Les autorités suisses ou les exploitants de centrales atomiques avaient-ils connaissance des faits incriminés auparavant, notamment par l'examen des wagons et des conteneurs spéciaux à leur retour?

8. Que pense le Conseil fédéral de la sécurité des conteneurs spéciaux au vu des constatations faites?

9. Que pense le Conseil fédéral de la sécurité des transports au vu des constatations faites?

10. Quelles conséquences le Conseil fédéral tire-t-il de ces faits en ce qui concerne l'opportunité de retraiter des éléments combustibles irradiés? Estime-t-il nécessaire de reconsidérer son attitude qui consiste à laisser aux exploitants de centrales atomiques la décision à ce sujet?

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Keine – Aucun

#### *Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

#### *Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 22. Juni 1998*

##### *Rapport écrit du Conseil fédéral du 22 juin 1998*

Ende April wurden Berichte über erhöhte radioaktive Kontaminationen bei in den Jahren 1997 und 1998 erfolgten Transporten abgebrannter Brennelemente aus schweizerischen Kernkraftwerken zur französischen Wiederaufarbeitungsan-

lage La Hague bekannt, bei denen der Grenzwert der Oberflächenkontaminationen überschritten wurde. Angesichts der damit zusammenhängenden offenen Fragen und insbesondere der Ungewissheit der Ursachen der Kontaminationen hat das Bundesamt für Energie am 8. Mai 1998 sämtliche Bewilligungen für Eisenbahn- und Strassentransporte für abgebrannte Brennelemente sistiert. Es werden auch keine neuen solchen Bewilligungen ausgestellt, solange die offenen Fragen nicht geklärt sind.

Für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn gelten im nationalen und internationalen Verkehr die internationalen Transportvorschriften. Diese legen einen Grenzwert für die Oberflächenverschmutzung (Kontamination) von 4 Becquerel/cm<sup>2</sup>, gemittelt auf 300 cm<sup>2</sup>, fest. Die erlaubte Menge radioaktiver Substanz auf 300 cm<sup>2</sup> beträgt demnach 1200 Becquerel. Zum Vergleich enthält der menschliche Körper ständig rund 5000 Becquerel natürliches radioaktives Kalium-40 und ein Liter Milch rund 50 Becquerel dieses Isotops. Solche Mengen radioaktiver Substanzen werden von Experten als gering beurteilt.

Die Oberflächen der Bahnwagen und Transportbehälter waren im vorliegenden Fall nicht generell, sondern nur fleckenweise (einige dm<sup>2</sup> oder cm<sup>2</sup>) und an nicht zugänglichen Stellen verschmutzt. Die davon ausgehende Dosisleistung ist mehr als 1000 Mal kleiner als die zulässige Dosisleistung an der Behälteroberfläche, die vom Behälterinhalt, d. h. von den abgebrannten Brennelementen, trotz Abschirmung herrührt. Wegen des Inhalts müssen diese Behälter immer dicht sein und auch bei harten Unfallbedingungen (Schock, Brand) dicht bleiben.

Das Beladen der Transportbehälter erfolgt zum Schutz des Personals unter Wasser. Dieses reduziert die Strahlung auf ein kleines Mass. Nach dem Beladen wird der Behälter dicht verschlossen und aus dem Wasserbecken gehoben. Das radioaktive Wasser aus dem Brennelementbecken kontaminiert teilweise die Aussenoberfläche des Transportbehälters. Der Behälter wird anschliessend abgespritzt und gereinigt. Hierauf wird er auf dem Transportwagen installiert. Im Wasser des Brennstoffbeckens schweben auch mikroskopisch kleine Korrosionsprodukte. Ein solches winziges Teilchen kann eine Radioaktivität von einigen 100 bis 1000 Becquerel haben. Dieses Teilchen kann in einer kleinen Ritze, z. B. im Bereich der Hängevorrichtung der Transportbehälter, haften bleiben.

Die internationalen Transportvorschriften verlangen, dass vor dem Abtransport die Kontaminationsfreiheit nachgewiesen wird. Messungen sind vom Versender an den gesamten Oberflächen des Behälters und des Bahnwagens durchzuführen. Die dokumentierten Messungen werden an je etwa zwanzig Stellen vorgenommen. Wird zufälligerweise ein kleiner Flecken mit erhöhter Dosisleistung durch die Messung nicht erfasst, können Aktivitäten von mehreren tausend Becquerel unentdeckt bleiben. Die dafür verantwortliche, mikroskopisch kleinen Teilchen könnten sich während der Fahrt ablösen und auf die Plattform des Waggons herunterfallen. Von der Sistierung der Transportbewilligungen betroffen sind auch Transporte in die Wiederaufarbeitungsanlage in Sellafield, England, die teilweise mit Lastwagen erfolgen. Nach einem am 12. Juni 1998 bei der Hauptabteilung für die Sicherheit der Kernanlagen (HSK) eingetroffenen Bericht der British Nuclear Fuel Limited (BNFL), der Betreiberin dieser Anlage, war seit Ende 1996 bei insgesamt vier Transporten der Grenzwert überschritten. Davon erfolgte ein Transport beladen nach England (vom KKW Mühleberg mit fünf anstatt vier Becquerel/cm<sup>2</sup>) und drei leer Richtung Schweiz (zwei davon nach dem KKW Mühleberg mit 20 bzw. 40 Becquerel/cm<sup>2</sup>, einer nach dem KKW Gösgen mit 60 Becquerel/cm<sup>2</sup>). Die Transporte wurden an den ausländischen Umladestationen dekontaminiert. Die folgenden Ausführungen gelten sinngemäss auch für diese Transporte.

Zu den einzelnen Fragen nimmt der Bundesrat wie folgt Stellung:

1. Im Jahr 1997 wurden bei sechs Transporten abgebrannter Brennelemente aus schweizerischen Kernkraftwerken Überschreitungen des Kontaminationsgrenzwertes bei der An-

kunft in Valognes, Frankreich, festgestellt. Betroffen waren drei Transporte des KKW Beznau, zwei Transporte des KKW Gösgen und ein Transport des KKW Leibstadt. Im Jahr 1998 betraf dies ferner einen Transport des KKW Gösgen.

2. Kontaminationen werden als Aktivität (Becquerel) pro Fläche ( $\text{cm}^2$ ) gemessen. Hauptsächlich wurde Gammastrahlung der Isotope Kobalt-60 und Cäsium-137 gemessen. Nach den internationalen, auch in Frankreich gültigen Transportvorschriften darf eine Gamma/Beta-Kontamination über  $300 \text{ cm}^2$  gemittelt den Wert  $4 \text{ Becquerel/cm}^2$  nicht übersteigen. Die an den schweizerischen Transporten festgestellten fleckenweise erhöhten Werte betrugen 7 bis  $60 \text{ Becquerel/cm}^2$  an den Behältern und 80 bis  $1440 \text{ Becquerel/cm}^2$  an den Eisenbahnwagen. Nimmt man an, dass eine Aktivität von  $1440 \text{ Becquerel/cm}^2$  überall auf einer Fläche von  $300 \text{ cm}^2$  vorhanden ist, so müsste eine Person mehr als 5000 Stunden in einem Abstand von einem Meter Entfernung verbringen, um die gesetzlich zulässige Ganzkörperjahresdosis für die allgemeine Bevölkerung zu erreichen. Die Alphakontaminationen sind verglichen mit den Gamma/Beta-Kontaminationen vernachlässigbar.

3. Die festgestellten Kontaminationen befanden sich an Orten, die während des Transports nicht zugänglich sind. Die betroffene Fläche war ausschliesslich punktförmig bis kleinflächig. An den Aussenflächen der Bahnwagen, die aus der Schweiz nach Frankreich kamen, wurden keine Kontaminationen festgestellt. Die von den Kontaminationen ausgehende Strahlung erhöhte das im Nahbereich von Transportbehältern bereits vorhandene Strahlungsfeld nur um rund einen Tausendstel. Kontaminationen in diesem Ausmass können für sich alleine keine gesundheitliche Gefährdung des Personals der KKW, der Bahn, des Zolls und der Bevölkerung hervorrufen.

4. Die HSK hat die Geleise im Bahnhof Muttenz, wo die Eisenbahnwagen jeweils rangiert werden, kontrolliert. Sie hat keine Hinweise auf Kontamination gefunden. Durch die von den Eisenbahnwagen ausgehenden Aktivitäten ist keine unzulässige Kontamination der Luft zu befürchten.

5. Die Gründe für die Kontaminationen werden gegenwärtig untersucht. Die Betreiber der KKW haben zusammen mit der Betreiberin der Wiederaufarbeitungsanlage in La Hague, Cogéma, und dem Transporteur, Transnucléaire, eine Arbeitsgruppe gebildet. In Deutschland und Frankreich finden ebenfalls diesbezügliche Untersuchungen statt. Die Ergebnisse werden von den schweizerischen Sicherheitsbehörden in Zusammenarbeit mit den französischen und deutschen Sicherheitsbehörden überprüft. Aus heutiger Sicht kommt als Ursache die Kontamination der Aussenfläche des Behälters beim unter Wasser stattfindenden Beladevorgang in Frage. Der Behälter wird nach dem Beladen dekontaminiert und nach Abwischen der Oberfläche systematisch untersucht. Dabei könnte Kontamination in kleinen Unebenheiten der Oberfläche zurückgeblieben sein. Wegen der Überlagerung dieser Strahlung durch die vom Behälterinhalt herrührende Strahlung könnte sie unentdeckt geblieben sein.

6. Die Transporte sind nach dem Atomgesetz bewilligungspflichtig. Bewilligungsbehörde ist das Bundesamt für Energie. Die HSK überprüft die Zulässigkeit von Behälter und Behälterinhalt nach den internationalen Transportvorschriften. Die strahlenschutzmassigen Kontrollen werden vom schweizerischen Versender und Empfänger gemäss Qualitätssicherungsvorschriften durchgeführt, die von der HSK akzeptiert sein müssen. Der HSK ist kein Fall bekannt, wo ein unzulässig kontaminierter Behälter oder Bahnwagen abgeschickt worden wäre.

7. Nach Auskunft der schweizerischen Kernkraftwerke wurden diese mit einer Ausnahme (betrifft KKW Gösgen) vom französischen Empfänger nicht über die Kontaminationen bei Transporten beladener Behälter informiert. Hingegen haben sie selber seit Jahren geringe Grenzwertüberschreitungen an ankommenden Leertransporten beobachtet. Eine über dem Grenzwert festgestellte Kontamination wurde jeweils nach Anweisung der Transportvorschriften entfernt. Da keine Meldepflicht an die Behörden besteht, unterblieb eine entsprechende Meldung.

8. Die Dichtheit der Behälter hat bisher nie versagt, ebenso wenig ihr Widerstand bei Verkehrsunfällen. Die Sicherheit der Behälter wird somit nicht angezweifelt.

9. Bei Einhaltung der Transportvorschriften ist die Sicherheit gewährleistet. Nach Bekanntwerden der Kontaminationen wurden alle Bewilligungen für Transporte mit abgebrannten Brennelementen sistiert. Eine Voraussetzung für die Wiederaufnahme der Transporte ist die Ermittlung und Behebung der Ursachen der Kontaminationen. Die HSK hat sodann weitere Massnahmen beschlossen, die der Einhaltung der Transportvorschriften dienen (z. B. umfangreicheres Messprogramm, strengere Meldepflicht). Zusammen mit den französischen und deutschen Sicherheitsbehörden ist sie ferner übereingekommen, ein länderübergreifendes Informationssystem einzurichten.

10. Die Vor- und Nachteile der Wiederaufarbeitung werden im Rahmen des Energiedialogs zur Entsorgung der radioaktiven Abfälle diskutiert. Resultate dieser Gespräche sind auf Ende Sommer 1998 zu erwarten. Ob die Wiederaufarbeitung bzw. der Versand von abgebrannten Brennelementen in die Wiederaufarbeitungsanlagen weiterhin zulässig sein sollen, wird einer der zentralen Diskussionspunkte bei der Totalrevision der Atomgesetzgebung sein. Der diesbezügliche Vorentwurf wird voraussichtlich Ende 1998 in die Vernehmlassung gehen. Bei einem allfälligen Verzicht auf die Wiederaufarbeitung werden jedoch weiterhin Transporte abgebrannter Brennelemente nötig sein, und zwar zumindest in ein Zwischen- und ein Endlager.

**Plattner** Gian-Reto (S, BS): Herr Präsident, ich beantrage Diskussion, da ich ein bisschen ausführlicher referieren möchte.

**Präsident:** Herr Plattner beantragt Diskussion. – Diskussion ist beschlossen.

**Plattner** Gian-Reto (S, BS): Die Nachricht, dass ohne Wissen der Behörden leicht radioaktiv kontaminierte Bahnwagen und, wie wir später erfahren haben, auch Lastwagen durch die Schweiz und Europa fahren, hat die Bevölkerung stark verunsichert. Ich bin deshalb dem Bundesrat und im übrigen auch dem Büro dankbar, dass sie es möglich gemacht haben, rasch eine fundierte Auskunft über das zu bekommen, was sich tatsächlich ereignet hat.

Es ist eine ungemütliche Vorstellung – auch für einen, der sich beruflich während vieler Jahre mit Radioaktivität befasst hat –, dass freie Aktivitäten, die berührt werden können und die nicht verschlossen sind, durch die Gegend transportiert wurden. Man muss verstehen, dass die ganze Angelegenheit in der Presse und in der Bevölkerung recht erhebliches Aufsehen erregt hat, auch wenn sich hinterher herausstellte, dass – so die Antwort des Bundesrates – offenbar die Gefährdung nicht in dem Ausmass eingetreten ist, wie man es hätte befürchten können.

Ich habe zehn detaillierte Fragen gestellt, die sich teilweise daraus erklären, dass ich viel mit Strahlenschutz zu tun hatte. Ich bin nun froh, dass die Antworten so ausgefallen sind, dass ich sagen muss, man könne, was diese Transporte angehe, zwar nicht beruhigt sein und finden, es sei alles in Ordnung gewesen – im Gegenteil –, aber man könne immerhin von der physikalischen Seite her sagen, es habe sich um keine grosse Katastrophe gehandelt.

Sehr froh bin ich, dass die Analyse der Isotope, die da strahlen, ergeben hat, dass z. B. kein Plutonium dabei war – die Alphastrahlung, die es abgeben würde, wird als nicht nachweisbar bezeichnet –, auch kein Strontium – welches im menschlichen Körper angereichert werden kann, da es chemisch sehr ähnlich ist wie das Kalzium, welches wir alle in den Knochen haben –, sondern dass es sich um Kobalt-60 und Cäsium-137 handelt, also zwei bekannte Isotope, die im Zusammenhang mit Kernkraftwerken immer wieder auftauchen.

Aber ich möchte doch darauf hinweisen – das hat mich an der Antwort des Bundesrates ein bisschen gestört –: Es wird hier zwischen den Zeilen davon ausgegangen, dass das Strah-

lungsfeld dieser Kontaminationen für sich selber offenbar nicht gefährlich war. Soweit die Zahlen, die hier angegeben werden, stimmen, kann ich das bestätigen. Aber das Gefährliche bei offenen Kontaminationen ist eben nicht das Strahlungsfeld selber, sondern es ist die Gefahr, dass Leute das berühren, es dann an den Händen tragen, nachher eine Zigarette rauchen oder eine Wurst essen und es so in ihren Organismus bekommen. Je nachdem, um welche Isotope es sich handelt, tragen sie das dann während Jahren und Jahrzehnten mit sich herum.

Neu war mir im Zusammenhang mit der Antwort des Bundesrates, dass offenbar die Gammastrahlung, welche diese Transporte abgeben, so hoch ist, wie ich es aus der Antwort entnehmen muss. Das habe ich nicht gewusst, und es hat mich etwas erschreckt. Es wird in der Antwort gesagt, dass die zusätzliche Strahlung durch diese äusseren Verunreinigungen nur etwa ein Tausendstel der Strahlung sei, die der Wagen an sich abgibt. Ich nehme an, das ist Gammastrahlung von den Spaltungsprodukten in den Brennstäben, welche die Wagenwände durchdringt. An einem zweiten Ort in der Antwort wird gesagt, dass es bei der Aktivität, die jetzt zur Kritik geführt hat, 5000 Stunden brauche, um die jährliche Ganzkörperdosis zu erhalten. Daraus schliesse ich, dass es für die eigentliche Aktivität, die aus dem Innern des Wagens kommt, nur noch 5 Stunden braucht. Wenn ich das in eine Dosisleistung umrechne, dann ist das 1 Millisievert pro Stunde, und das ist eine Dosisleistung, die mir für den freien Transport viel zu hoch ist. Wir würden am Institut für Physik der Universität Basel, wo wir zu Erziehungszwecken einen ganz kleinen Testreaktor haben, niemals Studenten in den Raum lassen, wenn die Dosisleistung 1 Millisievert pro Stunde wäre. Das wäre für uns einfach nicht zulässig.

Ich schliesse daraus, dass hier doch unbewachte Transporte stattfinden, in deren Nähe man z. B. nicht schlafen dürfte; kein Landstreicher dürfte sich unter diese Wagen legen und dort einmal bei Regen übernachten. Wir an unserem Institut haben alle solchen Gebiete sorgsam abschirmen müssen, mit verschlossenen Türen, die mit Alarmsystemen kontrolliert sind. Die Idee, dass nun diese Wagen über Nacht im Rangierbahnhof Muttenz stehen, gefällt mir nicht. Aber das hat mit dem Problem der Kontamination nichts zu tun, sondern nur mit der Frage der Transporte überhaupt.

Das schlimmste an der ganzen Angelegenheit – so stellt es sich jetzt heraus – ist die Tatsache, dass offenbar bei den Betreibern der Kernkraftwerke doch gewisse Kenntnisse vorhanden waren, mindestens über zurückkehrende Wagen, die sie selber als kontaminiert entdeckt haben, und dass davon nichts, aber auch gar nichts an die zuständigen Behörden und auch nicht an die Öffentlichkeit ging. Das ist natürlich das Dummste, was man tun kann, besonders wenn es sich – wie man nun sieht – um relativ geringe zusätzliche Aktivitäten handelte. Aber die Leute haben ja nun den Schaden; ich will nicht noch auf ihnen herumhacken, auch wenn mir jegliches Verständnis für diese Art der Politik fehlt. Ich kann mir das nur mit einer grundsätzlich publizitätsfeindlichen Haltung der Kernkraftwerkbetreiber erklären.

Ich bin dankbar, dass ich der Antwort noch einmal entnehmen konnte, dass der Bundesrat nicht nur die Transporte sistiert hat, sondern auch nicht gewillt ist, sie wieder aufzunehmen, bevor – wie er schreibt – nicht nur die Gründe klar, sondern auch die Ursachen behoben sind. Das heisst wohl, dass das ganze Abfüllverfahren neu überdacht werden muss, denn so, wie es in der Antwort beschrieben ist, ist es fast unvermeidbar – bei einer derartigen Abfüllung, wie sie hier gemacht wird –, dass die Wagen an gewissen Stellen kontaminiert sind.

Ich möchte dem Bundesrat sehr raten, bei dieser Politik zu bleiben und diese Transporte mindestens nicht aufzunehmen, bevor nicht garantiert ist, dass sie ohne freie Aktivität in der Gegend herumfahren.

Ich möchte dem Bundesrat auch raten, dass er sich sehr gut überlegen soll, die ganze Wiederaufbereitung der abgebrannten Kernbrennstäbe überhaupt zu verbieten oder doch zumindest den Entscheid wieder den politischen Behörden anheimzustellen und ihn nicht – wie das Bundesrat Ogi auf-

grund eines Votums von mir vor einigen Jahren hier sagte – in das Ermessen der Kernkraftwerkbetreiber zu stellen. Das halte ich für falsch. Es geht hier um eine hochpolitische Sache, um einen atomenergiepolitischen Entscheid. Dieser sollte nicht von den Interessierten, sondern von der Gesellschaft als Ganzes getroffen werden. Die Gründe dafür sind dem Bundesrat sicher bekannt. Die Wiederaufbereitung ist in höchstem Masse unsauber. Wir haben davon jetzt einen kleinen Teil bei uns gesehen, aber wir alle wissen, dass sowohl in La Hague, in der Bretagne, wie auch in Sellafield, in England, und wohl auch an anderen Orten – man kennt die Geschichten aus den amerikanischen Wiederaufbereitungsanlagen – diese Methode zu sehr hohen radioaktiven Umweltverschmutzungen führt. Es sind meist solche, die sich dann mit der Zeit in der Biosphäre ausbreiten. Wenn man weiss, dass darin Isotope enthalten sind, die zum Teil eine Lebensdauer von mehreren zehntausend Jahren haben, kann man sehen, dass aufgrund der Wiederaufbereitung eine allmähliche Anreicherung der Biosphäre mit Radioaktivität stattfindet, die wir eigentlich nicht tolerieren sollten. Dazu kommt, dass Wiederaufbereitung eigentlich ja nur einen Zweck hat, nämlich die verbrannten Kernbrennstoff-Bestandteile abzutrennen und die unverbrannten zurückzuschicken. Das heisst automatisch, dass Plutonium angereichert wird, und Plutonium ist nicht nur ein sehr potentes Gift, wenn man es einatmet, sondern es ist auch das, woraus man am einfachsten Atombomben bauen kann. Es ist also auch von diesem Standpunkt her gesellschaftlich unerwünscht, dass irgend jemand allfälligen Atombombenbauern diese Arbeit schon abnimmt und nachher dafür Tonnen und Kubikmeter von Plutonium in der Welt herumfahren.

Man hat die Wiederaufbereitung eingeführt, um Kernbrennstoffe zu sparen, als man meinte, sie könnten einmal knapp werden. Heute ist das auf keinen Fall aktuell. Man muss dazu auch sagen, dass es, so lange diese abgebrannten Elemente wie bei uns in einem Zwischenlager für 40, 50 Jahre gespeichert werden, wirtschaftlich gar nicht sinnvoll ist, das zuerst voneinander zu trennen. Man kann das in den Zwischenlagern geradeso gut unaufgebrochen stehenlassen. Der Entscheid darüber bleibt einem ja nach wie vor erhalten.

Meine Bitte an den Bundesrat lautet, er möge beim Vorentwurf zur Revision der Atomgesetzgebung doch bitte das Primat der Politik in dieser Frage vorsehen und diese hochbrisante Frage, die jetzt bei uns auch kleine Wellen geschlagen hat, wiederum in seine Kompetenz respektive in die Kompetenz von Parlament, Volk und Ständen geben.

Von der Antwort bin ich aber befriedigt, weil sie vollständig und nach meiner Meinung auch kompetent und ehrlich ist.

**Leuenberger** Moritz, Bundesrat: Auch ich bedanke mich für die sachliche Interpretation und Kommentierung der Antwort des Bundesrates. Ich sage das deswegen, weil die Kernenergiefrage und mit ihr im Zusammenhang stehende Pannen – zu Recht – sehr kritisch angeschaut und kommentiert werden. Zuweilen habe ich jedoch den Eindruck, es gebe Kernkraftgegner, die dermassen von ihrem Engagement beiseite seien, dass sie sich fast einen schweren Unfall wünschen, um endlich recht zu bekommen. Davon ist jetzt in der Diskussion wirklich gar nichts zu hören gewesen, und ich bin froh, dass wir auf dieser Ebene miteinander diskutieren können. Ich fasse den Sachverhalt nochmals ganz kurz zusammen: Die französischen Behörden haben im Kopfbahnhof Valognes bei Transportbehältern Kontaminationen festgestellt und als Folge davon den weiteren Transport sofort gesperrt. Bei den kontrollierten Waggons gab es auch schweizerische Eisenbahnwagen, die von Gösgen, Leibstadt und Beznau stammten. Das war für unsere HSK etwas völlig Neues. Die Kernkraftwerke ihrerseits betonten, dass bei der Abfahrt der Wagen alles in Ordnung gewesen sei, und die HSK kann zumindest bestätigen, dass alles mit rechten Dingen zugegangen ist, als die Wagen die Schweiz verlassen haben. Aber es hat sich dann bei der Rückfahrt von Wagen gezeigt – diese Wagen kommen mit leeren Behältern wieder zurück –, dass bei der Ankunft in einigen Fällen eine Oberflächenverschmutzung festgestellt wurde. Die Deutschen sprachen von mün-

zengrossen Verunreinigungen; man muss sich das etwa wie Flecken vorstellen. Diese Flecken wurden gereinigt, wie das internationale Vorschriften auch vorsehen. Jedoch unterblieb eine Mitteilung an die Vorgesetzten, was wiederum – ich bleibe jetzt beim Sachverhalt; es ist noch keine Wertung – nirgends in einer Vorschrift steht. Formal wurde also korrekt vorgegangen.

Welche Massnahmen wurden nach Bekanntwerden dieses Sachverhaltes getroffen? Zunächst eine Vorbemerkung: Wir haben in der Stellungnahme zur Interpellation und auch in der öffentlichen Diskussion nie beschwichtigend gesagt, die Gesundheit sei nicht gefährdet worden. Ich fände das nicht richtig. Wir haben das auch in der Stellungnahme nicht geschrieben. Herr Plattner glaubte zwischen den Zeilen eine gewisse Verharmlosung herauslesen zu können. Diesbezüglich steht in der Antwort: «Kontaminationen in diesem Ausmass können für sich alleine keine gesundheitliche Gefährdung .... hervorrufen.» Es ist uns bewusst, dass das natürlich zu einer Bestrahlung des Organismus führt und somit auch zu einem Anwachsen der Gesamtbestrahlung für den Fall, dass es anderweitig zu einer weiteren Bestrahlung käme. Insofern wäre es politisch absolut falsch zu sagen, gesundheitlich sei niemand gefährdet gewesen.

Wir sind klar der Auffassung: Wenn es Normen gibt, dann müssen diese eingehalten werden. Man kann nicht sagen, die Normen seien zwar überschritten, die Gesundheit aber sei nicht gefährdet gewesen. Die Hauptfrage ist natürlich: Wie kommt es, dass die Wagen sauber aus der Schweiz hinausfahren, aber dann schmutzig in Frankreich ankommen? Bis diese Hauptfrage gelöst ist, wird ein Verbot des Transportes sowohl auf der Schiene als auch auf der Strasse in Kraft bleiben. Die Hauptfrage selbst muss international abgeklärt werden. Diese Untersuchungen müssen koordiniert erfolgen. In der Hauptsache machen das Frankreich und die Bundesrepublik Deutschland, wobei die Schweiz in der entsprechenden Arbeitsgruppe ebenfalls vertreten ist.

Hauptthese, wie es so weit hat kommen können, ist die, dass Teilchen aus dem verseuchten Wasser des Lagerbeckens am Behälter, der transportiert wird, hängengeblieben sind und dass beim Transport u. a. durch die Temperaturunterschiede, die während des Transportes stattfinden, Wassertropfen mit diesen Teilchen auf den Wagen getropft sind. Dies würde dann auch diese tropfenweise Verstrahlung erklären. Nun ist es richtig, dass die Meldepflicht bei der Feststellung der Verschmutzung formal richtig eingehalten wurde, dass damit aber eine Informationskultur zum Vorschein kommt, die tatsächlich verharmlosend ist. Man sollte vom gesamten Personal erwarten, dass so etwas nicht bloss weggeputzt wird, wenn es festgestellt wird, sondern dass es auch nach oben gemeldet wird. Das unterblieb; das ist ein Fehler, und das darf nicht mehr vorkommen. Wir wollen den Fehler jetzt aber nicht dadurch beheben, dass wir ein neues Formular machen, mit irgendeiner Ziffer und einem Absatz, ab wann man melden muss, sondern es muss das Denken der Betroffenen geändert werden, so dass sie es auch tatsächlich mitteilen. Die Messtechnik muss in diesem Zusammenhang ebenfalls geändert werden. Das SBB-Personal wird Dosimeter erhalten, damit es jederzeit überprüfen kann, ob es zu hohe Dosen erhält oder nicht. Nach erfolgreichem Transport muss das KKW die Transport- und die Ankunftsdocumentation herausgeben, und die HSK wird das dann kontrollieren. Dass wir die HSK aus dem BFE herauslösen und in einer Sicherheitsagentur vollkommen selbständig machen wollen, ist Ihnen bekannt. Das ist ja schon länger geplant.

Herr Plattner hat richtig gesagt: Hauptfrage ist die Wiederaufbereitung als solche. Da läuft ein Dialog der Interessierten, und in der Revision des Atomgesetzes wird Ihnen der Bundesrat seine Meinung hierzu kundtun. Es wurde bis jetzt schon des öfteren gesagt, dass wir es uns kaum vorstellen können, dass die Wiederaufbereitung als solche weiterbetrieben wird. Jetzt gibt es noch Verträge zwischen den Werken, und diese müssen einstweilen eingehalten werden.

**Plattner Gian-Reto (S, BS):** Ich möchte dem Bundesrat noch einen fachlichen Ratschlag geben: Es ist ja offensichtlich so,

dass diese Kontaminationen bei der Ausfuhr aus der Schweiz deshalb nicht festgestellt werden können, weil der Inhalt des Wagens eine derart starke Beta- und vor allem Gammastrahlung aufweist, dass man sich ohnehin nicht in die Nähe begibt und dieses eine Promille dann fleckenweise sucht; also nützen auch die Dosimeter nichts. Man merkt es erst dann, wenn der Wagen zurückkommt. Dann ist das gesamte Strahlenfeld aber so viel kleiner, dass die Gefahr wiederum klein ist. Ich glaube, dass die Dosimetertechnik mehr der Psychologie als dem tatsächlichen Schutz dient. Man soll diesen Wagen, solange sie voll sind, fernbleiben, sofern man das kann, und nach der Entleerung soll man sie noch einmal überprüfen und schauen, dass sie sauber sind. Dies nur als sachliche Information.

97.3493

### **Empfehlung Rochat Begrenzung des Beschwerderechtes Recommandation Rochat Limitation à l'octroi du droit de recourir**

*Wortlaut der Empfehlung vom 9. Oktober 1997*

Im Rahmen der Verordnung über die Bezeichnung der beschwerdeberechtigten Umweltschutzorganisationen (VBUO) wird der Bundesrat eingeladen:

1. das Beschwerderecht nach Artikel 55 Absatz 2 des Umweltschutzgesetzes und nach Artikel 12 Absatz 2 des Naturschutzgesetzes auf diejenigen Organisationen zu beschränken, die keine direkten Bundesbeiträge erhalten;
2. die Möglichkeit vorzusehen, den beschwerdeberechtigten Organisationen, die rechtswidrige Handlungen begehen, solche unterstützen oder den normalen Gang der Demokratie stören, die Beschwerdeberechtigung zu entziehen.

*Texte de la recommandation du 9 octobre 1997*

Dans le cadre de l'ordonnance relative à la désignation des organisations de protection de l'environnement habilitées à recourir (ODOP), nous adressons la recommandation suivante au Conseil fédéral:

1. limiter le droit de recourir au sens de l'article 55 alinéa 2 de la loi sur la protection de l'environnement et de l'article 12 alinéa 2 de la loi sur la protection de la nature et du paysage aux associations qui ne bénéficient pas de subsides fédéraux directs;
2. prévoir le retrait du droit de recourir aux associations déjà habilitées qui recourent à des actions illégales, les cautionnent ou qui entravent le déroulement normal de la démocratie.

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Béguin, Cavadini Jean, Cottier, Danioth (4)

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Le droit de recourir prévu par la loi et accordé à une organisation de protection de l'environnement, de la nature ou du patrimoine doit être considéré comme une disposition particulière et exceptionnelle eu égard au pouvoir étendu qu'il confère, pouvoir souvent plus étendu que celui des communes et des cantons, eu égard aussi au fait que les membres de ces organisations disposent déjà de leurs droits de recours individuels. Il semble dès lors conséquent:

1. d'exclure de ce droit de recourir les organisations qui tirent tout ou partie de leurs ressources de subsides fédéraux et peuvent ainsi se trouver en situation d'exercer ce droit particulier et exceptionnel à l'encontre de l'Etat lui-même et de ses décisions;

## **Dringliche Interpellation Plattner Radioaktivitätslecks beim Transport von abgebrannten Brennelementen aus Schweizer Kernkraftwerken**

### **Interpellation urgente Plattner Contamination de wagons transportant des éléments combustibles irradiés provenant de centrales atomiques suisses**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1998
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	09
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	98.3222
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.06.1998 - 17:15
Date	
Data	
Seite	713-717
Page	
Pagina	
Ref. No	20 044 421

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.