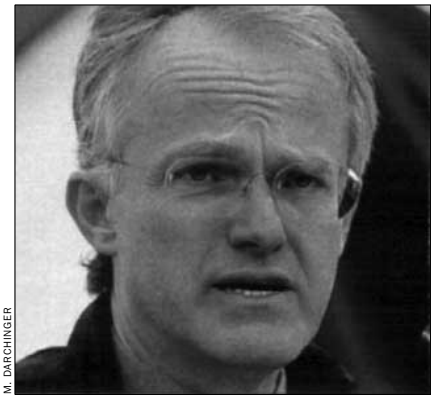
WERKFOTO KERNFORSCHUNGSZENTRUM KARLSRUHE

G. STOPPEL



M. DARCHINGER

Atomanlage*, Minister Spöri, Rüttgers: „Nicht entschieden“

Kernenergie

Atom in der Albtalbahn?

Posse in Karlsruhe: Die Behörden wissen nicht, wie sie 80 000 Liter flüssigen Atommüll beseitigen sollen.

Eine giftige Altlast drückt den Bonner Zukunftsminister. Bedächtig zieht Jürgen Rüttgers (CDU) an der Pfeife: „Ich habe noch nicht entschieden“, sagt er.

Dieter Spöri, SPD-Wirtschaftsminister in Stuttgart, schiebt das Thema ebenfalls lustlos beiseite: „Ich habe noch nicht entschieden“, sagt auch er. Und: „Ich sage auch nicht, wie ich entscheide.“

Die große Koalition der Unentschiedenen quält sich in Bonn und Baden-Württemberg mit einem gefährlichen Überbleibsel aus den Anfangsjahren der Atomeuphorie. Es geht um 80 000 Liter flüssigen Atommüll, die schon seit vielen Jahren in der ehemaligen Wiederaufarbeitungsanlage Karlsruhe (WAK) in Spezial-Stahltanks lagern – mit fragwürdiger Genehmigung.

Das endgültige Schicksal der gefährlichen Brühe ist im Juli 1995 so ungewiß wie vor vier Jahren, als die Pilotanlage dichtmachte. Mehrere Wirtschaftsminister in Stuttgart, einige Forschungsminister in Bonn haben die Akten hin und her gewälzt. Fest steht dennoch bislang nur eines: Der „Rückbau“ der stillgelegten Atomruine in Karlsruhe wird mindestens 3,3 Milliarden Mark kosten, 1,3 Milliarden Mark mehr als ursprünglich geplant.

Den größten Teil der Mehrkosten frißt die komplizierte Beseitigung des flüssigen Mülls; Jahr für Jahr wird alles nur noch teurer. Bezahlen muß die unnötig aufgeblähten Kosten der Steuerzahler, im Bund und in Baden-Württemberg.

Die kostspielige Posse begann 1988. Damals zeichnete sich bereits das Ende der Wiederaufarbeitung von abgebrannten Brennelementen in Karlsruhe ab. Nach fast 20jährigem Betrieb der Anlage beantragten die Stromkonzerne den Abriß. Heikelstes Problem war, damals wie heute, der Verbleib des konzentrierten, flüssigen Atommülls.

Einen schönen Plan hatten die damals noch beteiligten Nuklearkonzerne entworfen. Auf dem Gelände in Karlsruhe wollten sie eine Abfüllstation für die Atombrühe errichten, den Müll in Behälter packen – und dann weg damit.

Von der WAK mit der kommunalen Albtalbahn zur Übernahmestelle der Deutschen Bahn AG in Karlsruhe sollen die Behälter reisen, von dort mit der deutschen und der belgischen Eisenbahn zum Bahnhof Mol, dann zwölf Kilometer über belgische Straßen zur „Pamela“-Anlage. Dort sollte die gefährliche Flüssigkeit in Glaskokillen eingeschmolzen werden, dann nach Deutschland zurückgebracht und schließlich irgendwann in Gorleben endgelagert werden.

* Kernforschungszentrum Karlsruhe.

Natürlich gab es auch einen gewissenhaften Zeitplan. Die atomrechtliche Anhörung war für Ende 1992 terminiert, der Baubeginn der Abfüllanlage für Mitte 1994, die Fertigstellung für 1996. Von 1997, spätestens aber von 1998 an sollten dann die Nukleartransporte rollen.

In einer Sitzung im April 1990 machten sich die Strommanager düstere Gedanken über die Genehmigungsrisiken und die Kosten des noch nie erprobten Transports von flüssigem Atommüll, die den Gesamtpreis der Entsorgung wesentlich bestimmen.

Intern kamen sie auf einen Gesamtpreis von 3,3 Milliarden Mark, von denen die Industrie nach den geltenden Verträgen mit dem Bonner Forschungsministerium 881 Millionen hätte übernehmen müssen.

Der damalige Forschungsminister Heinz Riesenhuber handelte den Konzernen eine Ablösesumme von einer Milliarde Mark ab, zahlbar bis 1996. Den Rest wollte der Staat übernehmen. Riesenhuber rühmte sich, ein gutes Geschäft gemacht zu haben.

Extra-Bahnhof in Belgien für die radioaktive Brühe

Dietmar Kuhnt, heute RWE-Vorstandsvorsitzender, war schon damals sicher, noch nie habe die Branche ihr Geld besser angelegt als mit diesem Freikauf. Sein Kalkül ging auf. Der Transport wurde immer komplizierter und teurer.

Die Stadt Karlsruhe will bis heute ihre Albtalbahn nicht für Atomtransporte hergeben. Die Genehmigungsbehörden schraubten die Sicherheitsanforderungen immer höher, das Verfahren für die Abfüllstation lief zeitlich völlig aus dem Ruder.

Der Bau in Karlsruhe sollte 1994 beginnen und 1996 fertig sein. Alles Makulatur. Genehmigungsminister Spöri erwartet das Detailgutachten des TÜV

Südwest für die Abfüllstation jetzt „frühestens im Frühjahr 1996“. Wann und ob er eine Genehmigung erteilt, ist unklar. Das ganze Procedere aber gefährdet den so fein ausgetüftelten Entsorgungsplan.

Denn auch in der „Pamela“-Verglasungsanlage in der Nähe von Mol müssen die Deutschen noch bauen. Eine Entladestation und ein neuer Ofen müssen her, die atomrechtlichen Genehmigungen nach belgischem Recht sind nicht einmal beantragt. Im Jahre 2002 läuft zu allem Pech auch noch die Genehmigung der Alt-Verglasungsfabrik, die seit 1991 eingemottet ist, aus.

Ohnehin ist die Begeisterung der Belgier für die Atomfracht vom Nachbarn im Laufe der Jahre gesunken. Der damalige belgische Wirtschaftsminister Melchior Warthelet bestärkte seinen Kollegen Rüttgers zwar noch vor wenigen Wochen, sich nicht vom Entsorgungspfad abbringen zu lassen.

Doch gegen das Umladen der radioaktiven Last von der Schiene auf die Straße im Bahnhof von Mol protestierten die Bürger der Kleinstadt in Nordbelgien, der Plan wurde aufgegeben. Die Deutschen müssen nun einen Gleisanschluß in einen nahe gelegenen militärischen Sperrbezirk bezahlen. Das frißt Zeit.

Der Widerstand macht auch Rüttgers und seine Beamten allmählich nachdenklich. Immer häufiger plagt den Minister ein Alptraum: Er setzt allein auf Mol, ist dem Preisdiktat der Belgier ausgesetzt und bleibt schließlich, weil die Zeit nicht reicht und „Pamela“ endgültig dichtmachen muß, auf einem Rest von Atommüll sitzen.

Dann nämlich wird die heikle Atomgroteske zum Skandal. Es bliebe kein anderer Ausweg: Für ein paar Kubikmeter radioaktive Brühe müßte auch in Karlsruhe eine viele hundert Millionen Mark teure Verglasungsanlage gebaut, bald wieder abgerissen und dekontaminiert werden.

Die Idee, den Abfall direkt in Karlsruhe zu behandeln, ist nicht ganz neu. In einem Protokoll über eine Sitzung der Stromindustrie vom 5. Februar 1991 wurden die beiden Alternativen schon einmal verglichen.

Damals kamen die Fachleute zu dem Ergebnis: „Der Mol-Weg sollte wegen der nicht abschätzbaren Risiken, die schließlich doch eine Entscheidung für Karlsruhe erzwingen, unverzüglich aufgegeben und mit Nachdruck das Projekt Karlsruhe verfolgt werden.“

Der Empfehlung folgten keine Taten. Der Grund steht auch in dem Protokoll vermerkt: Die Entscheidung für Karlsruhe sollte entweder „in erheblichem Abstand nach der Landtagswahl“ oder nach einer Bundestagswahl fallen – also fiel sie nie. ❑