

Pressekonferenz 07. Febr. 2023



Herzlich Willkommen



Bitte beachten Sie unseren Datenschutzhinweis !

*** Wurde Ihnen ausgehändigt, bzw. im Vorfeld elektronisch übermittelt.**



Agenda

1. Begrüßung & Vorstellung | Martin Ahlborn
2. Grußworte (Stadt Bad Karlshafen) | Herr Bgm. Marcus Dittrich
3. Vorstellung des Gutachten / Studie | Herr Wulf Hahn / RegioConsult
4. Einschätzung durch kurzes Thesenpapier
zum Gutachten & der Ergebnisse
Berlin | Rechtsanwalt Philipp Heinz /
5. Fazit | Herr Dirk Wilhelm / 1. Vors.
6. Möglichkeit, Fragen an den Gutachter W. Hahn/RegioConsult zu stellen.
-Offene Fragerunde-

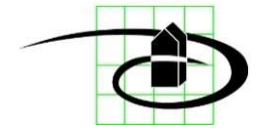
Atomfreies 3-Ländereck e.V.

Pressekonferenz am 07.02.2023

Stellungnahme zur verkehrstechnischen Anbindung des Logistikzentrums Konrad in Würgassen an Straße und Schiene

Mediator / Dipl.-Geogr. / SRL Wulf Hahn

RegioConsult.
Verkehrs- und Umweltmanagement.
Fachagentur für Stadt- und Verkehrsplanung,
Umwelt- und Landschaftsplanung
Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR
Am Weißenstein 7
35041 Marburg/88045 Friedrichshafen
Tel. 06421/686900
www.RegioConsult-Marburg.com



Kurzportrait RegioConsult

- Fachagentur für Stadt- und Verkehrsplanung, Umwelt- und Landschaftsplanung
- Tätigkeitsschwerpunkte:
Strategische Beratung und Vertretung Betroffener von Infrastrukturprojekten in der Vorplanung, in Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren sowie in BImSchG-Verfahren (Straße, Schiene, Flughafen, Magnetschwebebahn, Bebauungspläne, Windparks, Handelskomplexe etc.)

seit 2011:

Beratung zur Konfliktlösung in Mediationsverfahren (z. B. B10 Landau - Pirmasens) und Dialogverfahren: Autobahn A 44, Kassel – Helsa; NBS/NBS der Bahnverbindung Hanau-Fulda-Würzburg/Erfurt

- Firmengründung 1996:
Standorte in Marburg und Friedrichshafen

Gliederung

- Aufgabenstellung
- Auswertung der Untersuchung von NUSEC
- Auswertung der Untersuchung von DAHER
- Mangelnde Berücksichtigung der Kriterien der ESK
- Mängel des Auswahlverfahrens der BGZ
- Aufgabenstellung der Untersuchung des TÜV Nord
- Position der Bundesgesellschaft für Endlagerung

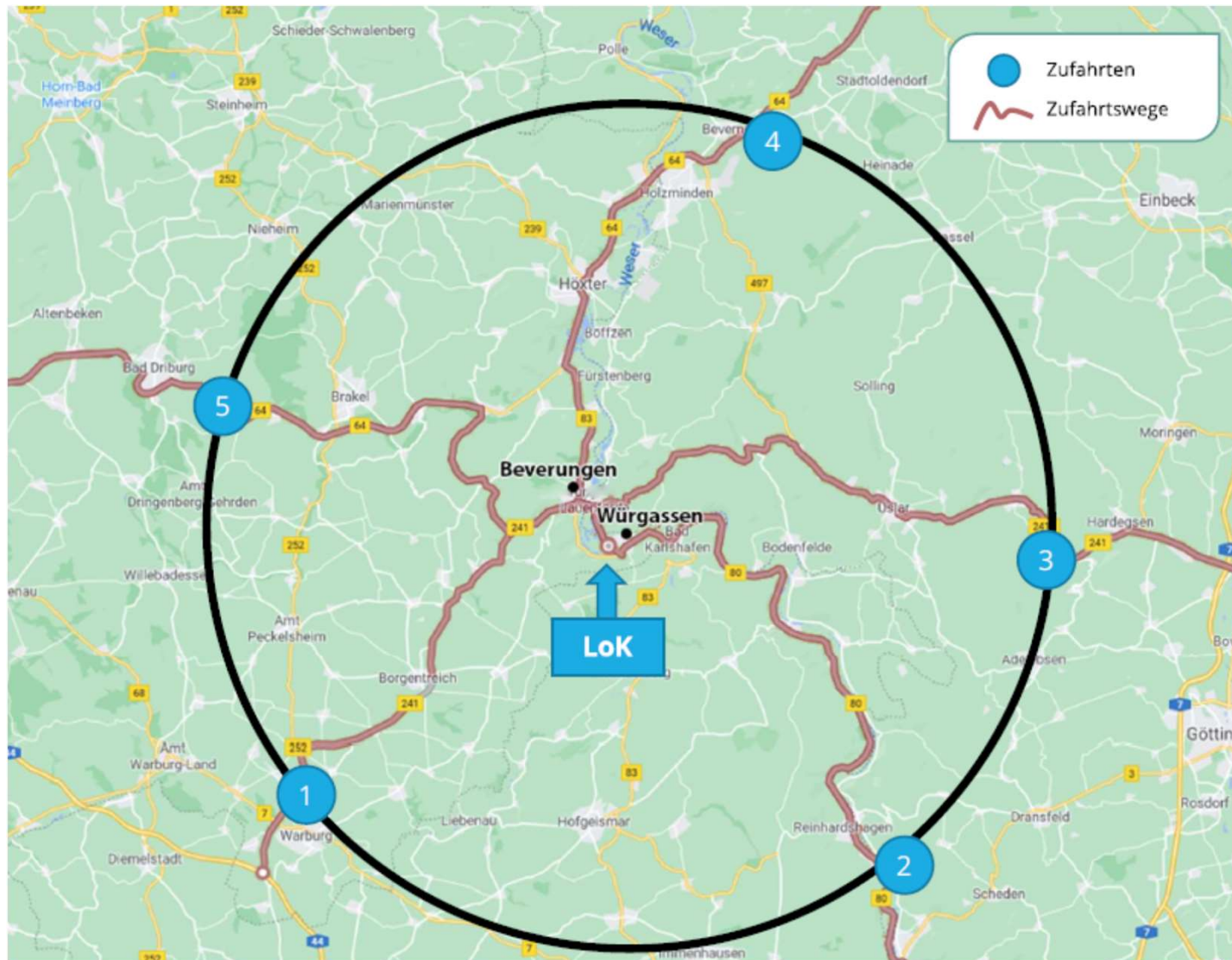
Aufgabenstellung

- RegioConsult wurde am 9.12.2022 vom Verein „Atomfreies Dreiländereck e. V.“, Herrn Wilhelm, beauftragt eine fachgutachterliche Stellungnahme zur Standortentscheidung und insbesondere zur Straßen- und Schienenanbindung des Logistikzentrums Konrad in Würgassen abzugeben.
- Die Bundesgesellschaft für Zwischenlagerung (BGZ) erarbeitete von November 2017 bis August 2019 nach selbst gesetzten Kriterien die Standortempfehlung „Zentrales Bereitstellungslager Konrad“ mit dem Ergebnis, dass der Standort Würgassen am geeignetsten sein soll.
- Es wird anhand der Studien von NUSEC, DAHER, Öko-Institut, TÜV Nord sowie weiteren Unterlagen geprüft, ob dieses Ergebnis unter Berücksichtigung der von der ESK aufgestellten sicherheitstechnischen und logistischen Anforderungen an ein Bereitstellungslager belastbar ist.

Ergebnis der Auswertung NUSEC

- Die **Erreichbarkeit des LoK ist vom Autobahnnetz aus** über die Bundesstraßen sowohl von der Entfernung in Kilometern als auch bezüglich der Fahrtzeit **negativ zu beurteilen** ist. **Der Standort ist weit entfernt von Autobahnanschlüssen und lediglich von der A 44 aus Richtung Warburg ist die Erreichbarkeit als bedingt geeignet einzustufen.**
- Aus der Beschreibung der Engstellen ist erkennbar, dass die **Routen für LKW, die Atommüll transportieren, aufgrund der Anzahl an Engstellen, der abschüssigen Streckenabschnitte, S-Kurven und Fahrbahnverengungen nur eingeschränkt geeignet ist.** Besonders die Westzufahrt und die Ostzufahrt sowie die Nordostzufahrt weisen erhebliche Gefahrenstellen auf.

Von NUSEC untersuchte mögliche Zufahrtswege



Quelle: NUSEC im Auftrag der BGZ (17.12.2021): Studie der Straßenanbindungen des Logistikzentrums Konrad (LoK) in Würzgassen, 2021, Abb. 4, S. 6

Variantenvergleich A7, A33 und A44-Routen

Variante	Route/Straße	Ortsdurchfahrten	Anzahl	Entfernung	Fahrzeit
A7	B 241	Sohlingen			
Nörten-Hardenberg		Kammerborn		50,4	50
		Schönhagen			
		Amelith			
		Lauenförde	6 (10)		
A33	B 64/B 83	Ottbergen		66,5	58
Paderborn		Godelheim			
		Beverungen			
		Lauenförde	4 (2)		
A44	B 252/B 241/B 83	Dahlhausen		48,3	44
Warburg		Beverungen			
		Lauenförde	3		
A7 Niestetal	B 83	OD Kassel		55,2	54
A 7-Ausfahrt Laatzen	B 240/B 64	Eschershausen	6 (7)	99,4	107
		Negenborn			
		Holzminden			
		Höxter			
		Godelheim			
		Beverungen			
		Lauenförde			
A7 Hedemünden	B 80	Vaake	8 (7)	52,7	51
Hann. Münden		Veckerhagen			
		Gottstreu			
		Weissehütte			
		Gieselwerder			
		Gewissenruh			
		Bad Karlshafen			
	L 763	Weserbrücke			

Quelle: Eigene
Ermittlung mit
Routenvergleich über
googlemaps

Ergebnis der Auswertung NUSEC

- Die Analyse der Verkehrsbelastung der Zufahrtstrecken durch NUSEC zeigt, dass **Angaben für jene Streckenabschnitte fehlen, die vergleichsweise hohe Verkehrsbelastungen** aufweisen. Dies gilt beispielsweise für die B 64 nordwestlich Holzminden (10.400 Kfz/24h, 100 SV/24) oder den stark belasteten Abschnitt auf der B 83 nördlich von Höxter südlich des Abzweigs nach Lüchtringen, der eine Belastung von 13.650 (Kfz/24h) aufweist.
- Für die B241 wird zwar die Belastung in Sohlingen/Uslar angegeben (6.900 Kfz/24h), aber nicht die wesentliche höhere Belastung in Uslar Mitte (8.300 Kfz/24h, 600 SV/24h).
- Völlig unverständlich sind auch die Angaben für Hannoversch Münden. Auch hier wird der am stärksten belastete Abschnitt der B80 auf der Höhe Weserbrücke (13.700 Kfz/24h, 700 SV/24h) nicht dargestellt.
- Durch diese unvollständige Auswertung von NUSEC entsteht der Eindruck, dass einige der am stärksten belasteten Streckenabschnitte bewusst nicht angegeben werden.

Ergebnis der Auswertung NUSEC

- Die fachliche Überprüfung der Schwerverkehrsbelastungen durch RegioConsult kommt zu dem Ergebnis, dass sich durch den Abgleich mit der SVZ 2015 **keine der von NUSEC angegebenen Belastungen für den Schwerverkehr nachvollziehbar ist.**
- Völlig **fachfremd** ist die von NUSEC gewählte Vorgehensweise, die Ergebnisse der durchgeführten Zählung im Zeitraum von 6-20 Uhr als Tageswerte für 24h zu verwenden. **Die Werte der Verkehrszählung für 16 Stunden dürfen auf keinen Fall als Werte für 24 Stunden angesetzt werden.** Denn damit liegt eine durchschnittliche Untererfassung des tatsächlichen Verkehrsaufkommens von > 25% vor.
- **Der von NUSEC vorgenommene Ausblick auf 2030, der als „Prognose“ bezeichnet wird, ist fachlich nicht einmal ansatzweise belastbar.** Es wäre eine planungsraumbezogene und objektbezogene verkehrsmodellgestützte Verkehrsprognose notwendig gewesen. Die Auswertung der NUSEC-Studie hat gezeigt, dass die Unterlage **nicht dem üblichen fachlichen Standard von Verkehrsuntersuchungen** entspricht, wie er in den Empfehlungen für Verkehrsnachfragemodelle der FGSV niedergeschrieben ist (vgl. ENMV-WiV und PV, 2020/2022).

Ergebnis der Auswertung NUSEC

- **Insgesamt ist die Straßenanbindung des LoK unzureichend.** Aufgrund des hohen Aufwands für den Transport ist es völlig unverständlich, warum trotz der hohen Sicherheitsrisiken beim Transport von radioaktiven Abfällen, der Abfall von den norddeutschen Standorten in das südlich des Endlagers Konrad (Salzgitter) gelegene Würgassen und von dort anschließend wieder einen Teil der Strecke zurück nach Salzgitter transportiert werden soll.
- **Schon aus Gründen der Transportökonomie und Logistik wäre zu erwarten gewesen, dass ein Standort gesucht wird, der wesentlich näher am Endlager liegt und leicht erreichbar ist. Dadurch hätte die Summe der insgesamt durch die Transporte zurück zu legenden Kilometer deutlich reduziert werden können.**
- Obwohl die Anzahl der Ortsdurchfahrten, als auch die Beschaffenheit der Verkehrsinfrastruktur bedeutenden Einfluss auf die Höhe der Strahlenbelastung von Anwohnern entlang der Transportstrecken und die Wahrscheinlichkeit eines Unfallereignisses, sowie dessen Folgewirkung hat, wurde dies in der Studie von NUSEC nicht berücksichtigt.

Ergebnis der Auswertung DAHER

Die Untersuchung von DAHER weist folgende gravierende Mängel auf:

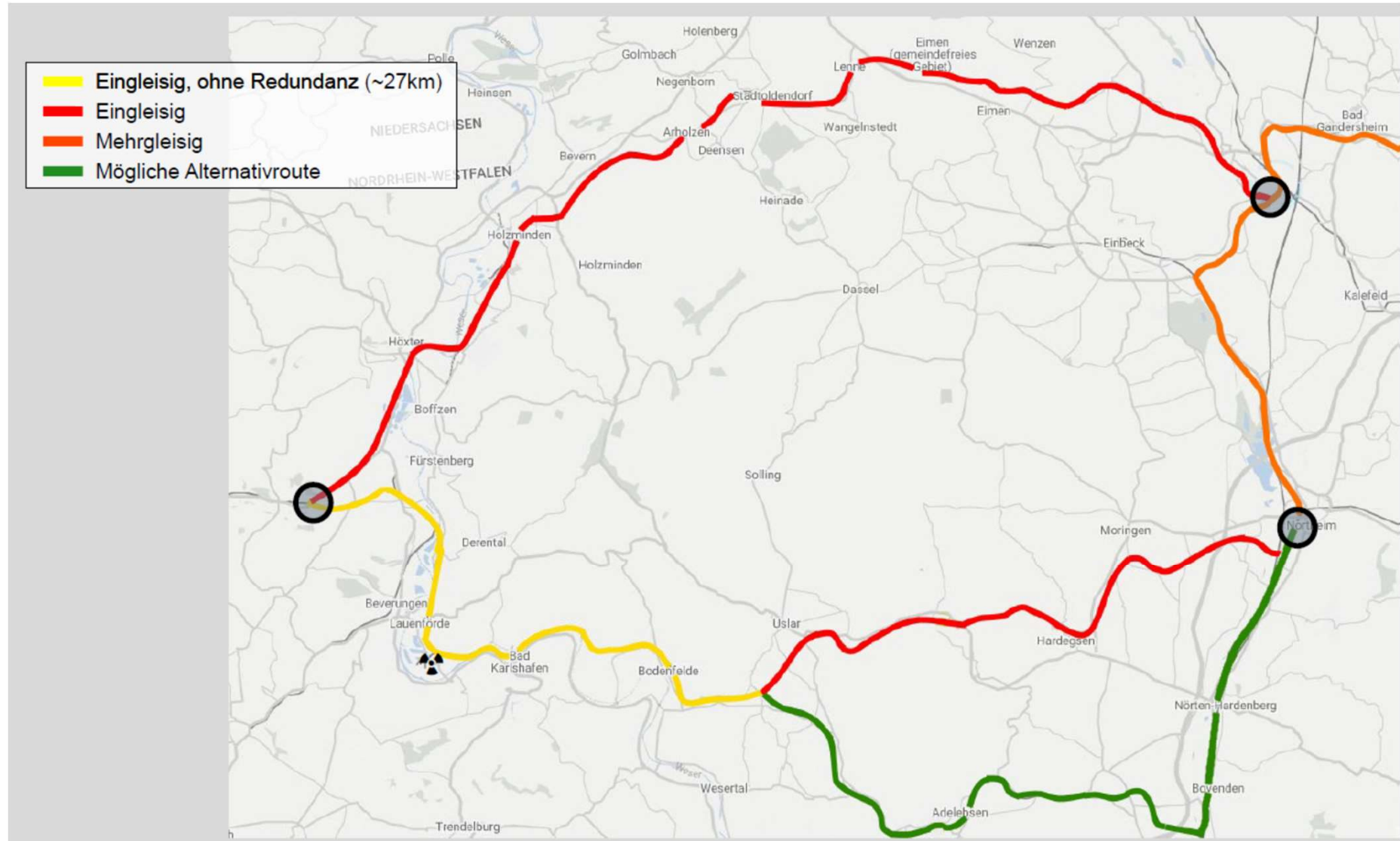
- Der Zustand und Sanierungsbedarf der eingleisigen Strecken und Brücken wurde nicht geprüft. Deshalb ist davon auszugehen, dass während der Betriebszeit des LoK ein Teil der Bahnstrecken nur eingeschränkt nutzbar ist.
- DAHER hat die Strecken außerdem nicht hinsichtlich der Sicherheit an Bahnübergängen im Detail geprüft. Dann wäre aufgefallen, dass es in den letzten Jahren an den eingleisigen Strecken immer wieder zu Unfällen an unbeschränkten Bahnübergängen gekommen ist (24.11.2022 bei Lenglern im Kreis Göttingen, 5.12.2022 bei Emmenhausen) oder Züge entgleist sind (18.4.2018 zwischen Bodenfelde und Bad Karlshafen vor dem Wahmbecker Tunnel).
- Alle unbeschränkten Bahnübergänge müssen an den Strecken auf denen Transporte zum Bereitstellungslager geplant sind, durch beschränkte Bahnübergänge ersetzt werden.
- Derzeit ist nicht gewährleistet, dass die Strecke **zukünftig** ausreichend verkehrssicher ist.

Zustand der Brückenbauwerke auf der Strecke Ottbergen - Vernawahlshausen auf Basis der Brückenkarte DB Netze

Nr.	Strecke	Ort	Bauform	Aktivierungsjahr	Zustand
1	2974	Ottbergen, Bahnhofstr.	Stahlbetonbrücke	1877	ZK 3 Erneuerungsmaßnahmen sind zu prüfen
2	2975	Ottbergen, B 64	Gewölbebrücke	1909	ZK 2 Instandsetzungsmaßnahmen sind zu planen
3	2975	Ottbergen (Nethe)	Bauweise unterschiedlich	1909	ZK 2 Instandsetzungsmaßnahmen sind zu planen
4	2975	westl. Amelunxen	Gewölbebrücke	1877	ZK 2 Instandsetzungsmaßnahmen sind zu planen
5	2975	Amelunxen, Drenker Str.	Gewölbebrücke	1877	ZK 2 Instandsetzungsmaßnahmen sind zu planen
6	2975	Amelunxen, Abgunstweg	Gewölbebrücke	1877	ZK 2 Instandsetzungsmaßnahmen sind zu planen
7	2975	Wehrden, Weredunstr. westl.	Gewölbebrücke	1876	ZK 2 Instandsetzungsmaßnahmen sind zu planen
8	2975	Wehrden, Weredunstr.	Gewölbebrücke	1877	ZK 2 Instandsetzungsmaßnahmen sind zu planen
9	2975	westl. der Weserbrücke	Stahlbrücke	1878	ZK 2 Instandsetzungsmaßnahmen sind zu planen
10	2975	Weserbrücke	Stahlbrücke	1878	ZK 3 Erneuerungsmaßnahmen sind zu prüfen
11	2975	L 550, Buchbergblick	Stahlbrücke	1899	ZK 2 Instandsetzungsmaßnahmen sind zu planen
12	2975	L 550, Buchbergblick	Walzträger in Beton	1878	ZK 2 Instandsetzungsmaßnahmen sind zu planen
13	2975	Meinbrexen, Am Hahnenholz	Gewölbebrücke	1878	ZK 2 Instandsetzungsmaßnahmen sind zu planen
14	2975	Meinbrexen, Mühlenstraße	Gewölbebrücke	1877	ZK 2 Instandsetzungsmaßnahmen sind zu planen
15	2975	südl. Meinbrexen	Gewölbebrücke	1876	ZK 2 Instandsetzungsmaßnahmen sind zu planen
16	2975	Lauenförde, Bahnhof	Walzträger in Beton	1927	ZK 2 Instandsetzungsmaßnahmen sind zu planen
17	2975	Bad Karlshafen, Karlsh. Str.	Gewölbebrücke	1878	ZK 3 Erneuerungsmaßnahmen sind zu prüfen
18	2975	Bad Karlshafen, An der Saline	Gewölbebrücke	1877	ZK 2 Instandsetzungsmaßnahmen sind zu planen
19	2975	Bad Karlshafen, Sperriesgrund	Gewölbebrücke	1876	ZK 2 Instandsetzungsmaßnahmen sind zu planen
20	2975	Bad Karlshafen, Sperriesgrund	Stahlbetonbrücke	1876	ZK 2 Instandsetzungsmaßnahmen sind zu planen
21	2975	Sperriesgrund	Gewölbebrücke	1876	ZK 2 Instandsetzungsmaßnahmen sind zu planen
22	2975	Sperriesgrund	Gewölbebrücke	1876	ZK 2 Instandsetzungsmaßnahmen sind zu planen
23	2975	Sperriesgrund	Gewölbebrücke	1876	ZK 2 Instandsetzungsmaßnahmen sind zu planen
24	2975	Bodenfelde, Hilkenbach	Gewölbebrücke	1876	ZK 2 Instandsetzungsmaßnahmen sind zu planen
25	2975	Bodenfelde, Feldhelmsen	Gewölbebrücke	1878	ZK 2 Instandsetzungsmaßnahmen sind zu planen
26	2975	Bodenfelde, Mühlengraben	Gewölbebrücke	1876	ZK 2 Instandsetzungsmaßnahmen sind zu planen
27	2975	Bodenfelde, Reiherbach I	Gewölbebrücke	1876	ZK 2 Instandsetzungsmaßnahmen sind zu planen
28	2975	Bodenfelde, Scharottweg	Gewölbebrücke	1876	ZK 2 Instandsetzungsmaßnahmen sind zu planen
29	2975	Bodenfelde, Wienserstr.	Gewölbebrücke	1876	ZK 2 Instandsetzungsmaßnahmen sind zu planen
30	2975	Bodenfelde, Fahrenfeldstr.	Walzträger in Beton	1913	ZK 2 Instandsetzungsmaßnahmen sind zu planen
31	2975	Lippoldsberg, Lippoldsberger Str.	Gewölbebrücke	1878	ZK 2 Instandsetzungsmaßnahmen sind zu planen
32	2975	Lippoldsberg, Uslarer Str.	Gewölbebrücke	1877	ZK 2 Instandsetzungsmaßnahmen sind zu planen
33	2975	westl. Vernawahlshausen	Bauweise unterschiedlich	1877	ZK 3 Erneuerungsmaßnahmen sind zu prüfen
34	1801	Vernawahlshausen, Bahnhofsweg	Walzträger in Beton	1913	ZK 3 Erneuerungsmaßnahmen sind zu prüfen
35	1801	Vernawahlshausen, Uslarer Str.	Gewölbebrücke	1910	ZK 3 Erneuerungsmaßnahmen sind zu prüfen

Quelle: Eigene Auswertung auf Basis Brückenkarte | DB Netze Brückenportal (deutschebahn.com)

Gleisanbindung des geplanten Bereitstellungs-lagers



Quelle: Schematische Darstellung der Bürgerinitiative Atomfreies Dreiländereck e.V.

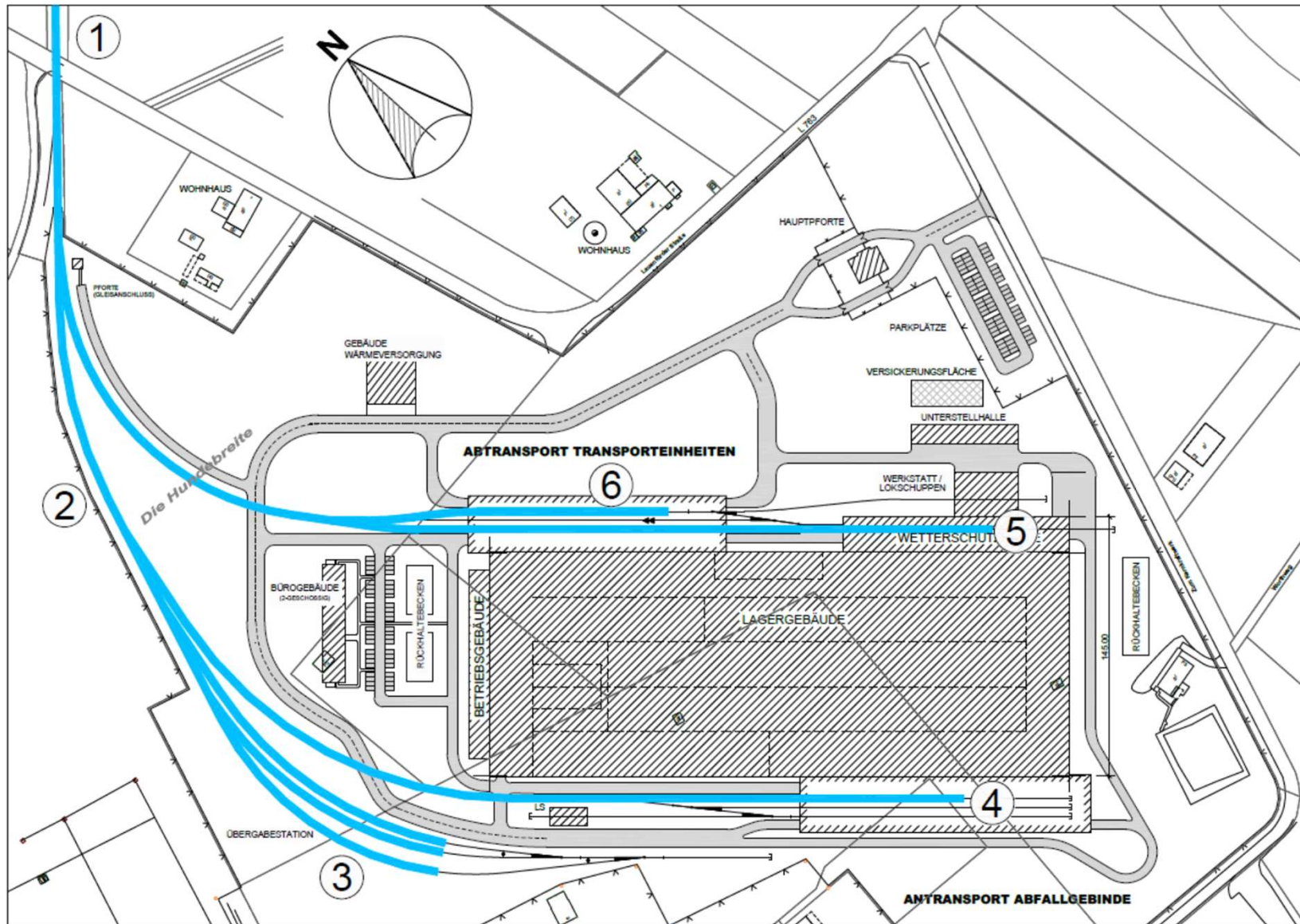
Ergebnis der Auswertung DAHER

- DAHER geht davon aus, dass die künftigen Verkehre im Regelgüterverkehr durchgeführt werden können. Ob diese Annahme aufgrund der Standorte der Zwischenlager und der bereits heute bestehenden Kapazitätsengpässe im gesamten Güterverkehr und der Vielzahl der bundesweit überlasteten und Instand zu setzenden Bahnstrecken realistisch ist, dazu gibt es keine Angaben.
- Das bedeutet, dass völlig unklar ist, wie DAHER zu der Aussage kommt, dass täglich bis zu 10 Transporte mit Zügen inkl. Leerfahrten (5 Antransporte, 5 Abtransporte) abgewickelt werden können. Für eine solche Aussage wäre es notwendig gewesen, anhand eines detaillierten Ablaufplans darzustellen, wie aus unterschiedlichen Zwischenlagern der Antransport zum LoK die Abwicklung im LoK, und der Abtransport zum Endlager ablaufen könnte. Hierzu wäre eine Verkehrsnachfragemodellierung nach den EVNM-WiV (FGSV, 2020) notwendig gewesen.

Ergebnis der Auswertung DAHER

- Es ist offensichtlich, dass die interne Logistik mit der externen Logistik nicht abgestimmt ist. Die BGZ vertritt zwar die Auffassung, dass die Abwicklung im LoK funktioniert, Nachweise auf Basis einer Mikrosimulation fehlen aber.
- Von der internen Logistik, und dem Lok-internen Rangierverkehr abgesehen, ist eine Nachfragemodellierung unerlässlich, um abzuklären, ob überhaupt ausreichende Fahrplantrassen verfügbar sind.
- Die Ergebnisse des Runden Tisches zur Kasseler Kurve zeigen, dass schon auf der bestehenden Strecke Altenbeken – Ottbergen – Northeim – Nordhausen Güterverkehre nur sehr eingeschränkt verkehren können. Wie die zusätzlichen Verkehre zum und vom LoK abgewickelt werden können, hätte deshalb im Detail mit dem Programm RUT-K, das für die Fahrplankonstruktion verwendet wird, untersucht werden müssen.
- Die Aussage von DAHER, dass bis zu 10 Züge mit 6 Wagen an einem Tag abgewickelt werden können, widerspricht auch der Aussage in der Konzeptstudie der BGZ aus dem Jahr 2020 dass die Gesamtdauer des Antransport- und Einbringungsprozesses etwa 9,5 Stunden beträgt.

Befahren des Betriebsgeländes mit dem Zug



Quelle: BGZ (2.9.2020): Logistikzentrum Konrad (LoK) – Konzeptbeschreibung für den Standort Würzgassen. Abb. 12, S. 44

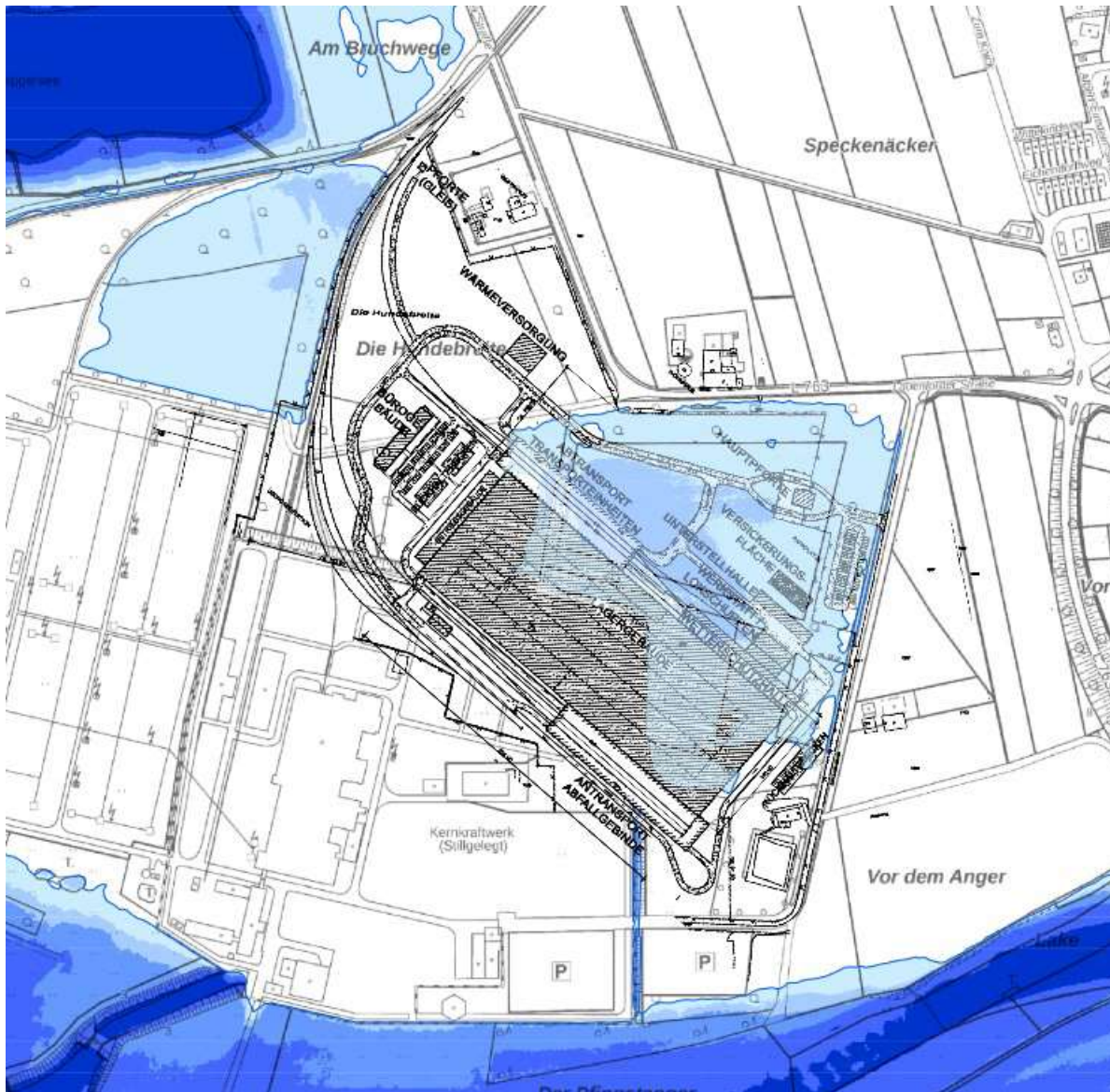
Ergebnis der Auswertung DAHER

- Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Untersuchung von DAHER, die in der **Aufgabenstellung formulierte Frage**, ob *„das Transportaufkommen auf dem Verkehrsweg Schiene in Hinsicht auf mögliche Streckenverläufe und Fahrpläne im Umkreis des Logistikzentrum Konrad (LoK) realisiert werden kann“* **aufgrund der in jeder Hinsicht mangelhaften Vorgehensweise nicht beantwortet.**
- In der Untersuchung wird außerdem nicht erwähnt, dass das von der ESK vorgegebene Kriterium der **zweigleisigen Bahnstrecke nicht erfüllt wird.** Dies ist ein weiterer gravierender Mangel der „Untersuchung“ von DAHER.
- DAHER hätte prüfen müssen, ob ein zweigleisiger Ausbau der eingleisigen Strecken im Umfeld des LoK möglich ist und mit welchen Kosten dies verbunden ist.
- Auf der Grundlage der von RegioConsult durchgeführten Auswertungen muss festgestellt werden, dass die Bahnanbindung des LoK völlig unzureichend und der Standort schon aus diesem Grund nicht geeignet ist.



Mangelnde Berücksichtigung der Kriterien der ESK

- **Wesentliche Kriterien der ESK werden nicht eingehalten** und der Standort Würgassen ist für ein Bereitstellungslager bei Anwendung dieser Kriterien **nicht** geeignet:
 - Die Bahnstrecke ist nicht zweigleisig.
 - Der Bahnanschluss ist nicht funktionsfähig.
 - Das Kriterium, dass die Antransporte und die Abtransporte der Schienen- und Straßentransporte zum bzw. aus dem Bereitstellungslager **räumlich getrennt** voneinander erfolgen sollten, um gegenseitige Beeinträchtigungen der jeweiligen Aktivitäten weitgehend zu vermeiden, wird nicht erfüllt.
 - **Ob ausreichend Rangier- und Abstellflächen** (sowohl für LKW als auch für Bahnfahrzeuge) sowie ggf. Platz für die Reparatur und Wartung des Transportequipments – inkl. Lagerung und Wartung der benötigten Tausch-/Transportpaletten – vorhanden ist, ist aus den Unterlagen nicht erkennbar.
 - Die **Hochwasserfreiheit des Standorts Würgassen ist nicht gegeben** (vgl. Hochwasser-Aktionsplan Weser und Ergebnisse von JENSEN)






Hochwassergefahrenkarte HQ extrem



Ausmaß der Überflutung

-  - der Gebiete ohne technischen Hochwasserschutz
-  - der hochwassergeschützten Gebiete

Wassertiefen - Gebiete ohne technischen Hochwasserschutz

-  0 - 0,5 m
-  0,5 - 1 m
-  1 - 2 m
-  2 - 4 m
-  > 4 m

Quelle: Fotomontage D. Wilhelm auf Basis Bezirksregierung Detmold (12.2019): Hochwassergefahrenkarte GSK: 4- Weser, Blatt B 011 (Ausschnitt) sowie BGZ (2.9.2020): Logistikzentrum Konrad (LoK) – Konzeptbeschreibung für den Standort Würgassen, Abb. 12, S. 44 (Diese Abbildung wurde bei der Fotomontage gedreht, um sie in der Hochwassergefährdungskarte entsprechend der Orientierung des Nordpfeils richtig übereinander legen zu können).

Mängel des Auswahlverfahrens der BGZ

- Das **Bewertungsverfahren der BGZ** zur Ermittlung des Standorts Würzgassen ist **nicht geeignet** und es entsteht der Eindruck, dass es so gewählt wurde, um geeignetere Standorte abwerten zu können.
- Der **Standort Grohnde wurde fehlerhaft frühzeitig ausgeschlossen**, obwohl er im Vergleich zu Würzgassen erhebliche Vorteile aufweist.
- Die BGZ behauptet, dass Würzgassen als „*einzigiger Standort*“ über einen bestehenden Gleisanschluss verfügt. Diese Aussage ist nicht zutreffend, **denn der Standort Grohnde verfügt über einen Gleisanschluss – dieser ist sogar zweigleisig – und wurde nur wegen der Laufzeit des AKW bis 2021 ausgeschlossen** (vgl. Anlage 1 bei BGZ). Es ist nicht einmal ansatzweise nachvollziehbar, dass die Laufzeit des AKW im August 2019 als Ausschlussgrund gewertet wurde. Denn die Inbetriebnahme war vor Ende der Laufzeit des AKW nicht realistisch. Dies konnte also zum Zeitpunkt des Auswahlverfahrens im Jahr 2019 kein Ausschlusskriterium sein.
- **Der Standort Grohnde hätte deshalb berücksichtigt werden müssen, da er im Vergleich zu Würzgassen über eine zweigleisige Bahnanbindung und eine bessere Straßenanbindung verfügt.**

Aufgabenstellung der Untersuchung des TÜV Nord

- Die Untersuchung des TÜV Nord kann die **Frage der Notwendigkeit** eines Bereitstellungslagers aufgrund der vorgegebenen Aufgabenstellung **nicht beantworten**.
- Es werden aber auf der Basis fiktiver Standorte Ergebnisse zu den Zielgrößen Strecke, Zeit und Exposition, berechnet, bilanziert und verglichen.
- Vom TÜV Nord wird darauf hingewiesen, dass weiterer Forschungsbedarf besteht.
- Eine Anwendung auf mögliche reale Standorte eines Bereitstellungslagers hat nicht stattgefunden.
- Es entstehen keine signifikanten Zeiteinsparungen, vielmehr geht die Verwendung eines LoK mit höheren Unfallgefahren und Strahlenbelastungen für Personal und Anwohner einher.
- Das im Strahlenschutzgesetz geforderte Minimierungsgebot wurde weder beim Standortauswahlverfahren, noch bei den Studien zur Straßen- und Bahnanbindung berücksichtigt.

Position der Bundesgesellschaft für Endlagerung

- Die Bundesgesellschaft für Endlagerung als Betreiberin des Endlagers, hält das Bereitstellungslager **nicht** für zwingend erforderlich. Die BGE geht davon aus, **dass auch ohne das Logistikzentrum Konrad die Abfälle sicher eingelagert werden können.**
- Die BGZ hat sich dieser Meinung angeschlossen, vgl. Magazin Einblicke 12/2022.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Mediator / Dipl.-Geogr. / SRL Wulf Hahn

RegioConsult.
Verkehrs- und Umweltmanagement.
Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR
Fachagentur für Stadt- und Verkehrsplanung,
Umwelt- und Landschaftsplanung

Am Weißenstein 7
35041 Marburg / 88045 Friedrichshafen
Tel. 06421-686900
www. [RegioConsult-Marburg.com](http://www.RegioConsult-Marburg.com)