



Bundesamt für
kerntechnische
Entsorgungssicherheit

EINGANG KON
9. Nov. 2018
Bearb.:

gescannt

Kurzzeichen, Datum

UVST: TKG

<input type="checkbox"/> T-K	<input type="checkbox"/> T-KT	<input type="checkbox"/> T-KV
<input checked="" type="checkbox"/> T-KP	<input checked="" type="checkbox"/> T-KE	<input checked="" type="checkbox"/> TKQ
<input type="checkbox"/> T-BK	<input type="checkbox"/> T-KG	<input checked="" type="checkbox"/> SE2
<input type="checkbox"/> T-K1	<input type="checkbox"/> T-KI	
<input type="checkbox"/> T-K2	<input type="checkbox"/> T-KM	

Bundesamt für kerntechnische Entsorgungssicherheit, Willy-Brandt-Straße 5, 38226 Salzgitter

Bundesgesellschaft für Endlagerung mbH
Willy-Brandt-Straße 5

Ihre Nachricht: 9KE/2211/DA/AY/0301/00

Mein Zeichen: 9K9160/2-058

Datum: 15.11.2018

38226 Salzgitter

EINGANG-T-KG

Bundesgesellschaft für Endlagerung mbH
Zentrale Salzgitter

Tgb.-Nr.	28
Eingang	16. Nov. 2018
	SE2 SE6.3

TEL +49 030 18767676-

FAX +49 030 18333

@bfe.bund.de

info@bfe.de-mail.de

www.bfe.bund.de

Errichtung Endlager Konrad

hier: Zustimmung zum Veränderungsantrag Nr. 058 – Seitenstapelfahrzeug

I. Entscheidung

Hiermit stimme ich den mit Schreiben vom 13.06.2018 [1] beantragten und im Änderungsvorgang Nr. 058 – Seitenstapelfahrzeug [2] beschriebenen Veränderungen zu.

Dieser Entscheidung liegen folgende Unterlagen zugrunde:

- [1] Veränderungsantrag BGE vom 13.06.2018 „Endlager Konrad Änderungsvorgang Nr. 058 – Zustimmungsverfahren Seitenstapelfahrzeug“ (BGE-KZL 9KE/2211/DA/AY/0301/00)
- [2] Änderungsvorgang Nr. 058 – Zustimmungsverfahren Seitenstapelfahrzeug
Technische Beschreibung mit Verfahrensrechtlicher Bewertung (BGE-KZL 9KE/2211/DA/TV/0069/00)
- [3] Planfeststellungsbeschluss für die Errichtung und den Betrieb des Bergwerkes Konrad in Salzgitter als Anlage zur Endlagerung fester oder verfestigter radioaktiver Abfälle mit vernachlässigbarer Wärmeentwicklung vom 22. Mai 2002
- [4] EU 208 „Systembeschreibung Einlagerungssystem“ vom 20.02.1997 (BfS-KZL 9K/5442/J/TK/0002/07)
- [5] EU 359 „Einlagerungssystem Komponentenspezifikation Seitenstapelfahrzeug“ vom 20.02.1997 (BFS-KZL 9K/51731/J/TK/0010/05)
- [6] EU 245 „Lastannahmen und Maßnahmen zum Anprallschutz, Umladeanlage und Förderturm mit Schachthalle“ vom 20.02.1997 (BfS-KZL 9K/51732/2100/FA/TT/0001/04)

Projekt	PSP-Element	Obj. Kenn.	Funktion	Komp.	Baugr.	Aufgabe	UA	Lfd. Nr.	Rev.
9KE	45280					70	AA002400		

MP50515
717285

Postadresse: Bundesamt für kerntechnische Entsorgungssicherheit, 11513 Berlin

Zustell- und Lieferadresse: Stresemannstraße 128-130, 10117 Berlin; Besucheradresse: Krausenstraße 17-18, 10117 Berlin

Dienstsitz Salzgitter: Willy-Brandt-Straße 5, 38226 Salzgitter





- [7] Prüfbericht TÜV Nord EnSys GmbH & Co. KG „Errichtung Endlager Konrad; Änderungsvorgang Nr. 058; Seitenstapelfahrzeug – Technische Beschreibung mit verfahrensrechtlicher Bewertung“ vom 14.08.2018

II. Auflagen

1. Für die neu vorgesehene Notausstiegsluke als Fluchtweg ist in den Vorprüfunterlagen (VPU) des Seitenstapelfahrzeugs darzustellen, wie der Abstieg vom Kabinendach erfolgen kann.
2. Im Rahmen der Erstellung der VPU zum Seitenstapelfahrzeug ist darzulegen, ob die Veränderungen der elektrischen Anlage (z. B. Batterien, Hydraulikkreise) des Seitenstapelfahrzeugs Auswirkungen auf die Berechnung der zulässigen Brandlast haben.
3. Im Rahmen der Erstellung der VPU ist für das Seitenstapelfahrzeug eine Löschmengenberechnung zu erstellen, aus der auch die Berücksichtigung des veränderten freien Volumens unterhalb des Fahrzeugs erkennbar ist.
4. Die am Seitenstapelfahrzeug neu hinzugekommenen Komponenten und Systeme (z. B. Hydraulikkreise, Video- und Abtastkameras) sind im Rahmen der Erstellung der Prüfanweisung für das Seitenstapelfahrzeug entsprechend zu berücksichtigen. Diesbezüglich ist u. a. auch eine Prüfung der Umschaltung auf redundante Hydraulikkreise und der Signalverarbeitung des Positionserfassungssystems oder einer Beschädigung am Farbstreifen (Spurführungssystem) vorzusehen.

III. Hinweise

1. Die veränderten Abmaße des Seitenstapelfahrzeugs sind bzgl. der Ausgestaltung des Standplatzes im Rahmen der VPU zur Pufferhalle zu berücksichtigen.
2. Die im Änderungsantrag beschriebenen neuen Abmessungen und Gewichte des Seitenstapelfahrzeugs sind bei der Erstellung der gebäudespezifischen VPU zu berücksichtigen, soweit ein Betrieb des Seitenstapelfahrzeugs vorgesehen ist. Dies betrifft derzeit die Umladehalle (ZEA) und die Pufferhalle (ZEB). Auch im nach QSB 2 eingestuftem Gebäude für Ersatzfördermittel, Gabelstapler und Garage (ZVK) kann ein Fahren des Seitenstapelfahrzeugs nicht ausgeschlossen werden. Für alle Gebäude sind auch die gebäudedefreien Zuwegungen hinsichtlich Länge, Breite, Höhe, Bodenfreiheit und Gewicht des Seitenstapelfahrzeugs mit zu betrachten.



3. Bei der Positionierung der zusätzlichen Kameras am vorderen und hinteren Rahmenteil ist im Rahmen der Bauausführung darauf zu achten, dass die einzuhaltende Fahrzeuglänge und -breite nicht unzulässig überschritten werden.
4. Der ordnungsgemäße Zustand der Komponenten und Systeme, die nicht vollständig im Rahmen der WKP zum Seitenstapelfahrzeug geprüft werden (z. B. Bodenmarkierungen und -beschichtungen, Reflektoren an Wänden), sind in gebäudespezifischen Prüfanweisungen entsprechend zu berücksichtigen.

IV. Begründung

Mit Schreiben vom 13.06.2018 [1] hat die BGE einen Antrag auf Zustimmung zu Änderungen am Seitenstapelfahrzeug an das BfE gestellt.

Unwesentliche Veränderungen am Seitenstapelfahrzeug, das nach der EU 344 – Nachfolge in den QS-Bereich 3.2 eingestuft ist, bedürfen gemäß der NB A.4-23 der Zustimmung durch die atomrechtliche Aufsicht. Eine unwesentliche Veränderung liegt bei einer Abweichung vom planfestgestellten Zustand des Endlagers vor, die offensichtlich nur unerhebliche Auswirkungen auf das Sicherheitsniveau der Anlage haben kann, also die Genehmigungsfrage nicht erneut aufwirft.

Die geplanten Veränderungen am Seitenstapelfahrzeug sind in der Technischen Beschreibung [2] abgehandelt. Folgende Veränderungen sind geplant:

1) Maße und Gewichte: Die Maße und Gewichte des Seitenstapelfahrzeugs sind in der EU 208 [4] und in der EU 359 [5] festgelegt. Laut Änderungsantrag der BGE sollen die Maße und Gewichte wie folgt verändert werden:

- a. Die Länge des Seitenstapelfahrzeuges soll von ca. 4,5 m auf ca. 5,7 m vergrößert werden. Hinzu kommt in Längsrichtung an der Fahrerkabine eine Leiter mit einer Tiefe von ca. 0,2 m.
- b. Die Höhe über Fahrerkabine des Seitenstapelfahrzeugs soll von ca. 3,1 m auf ca. 3,9 m vergrößert werden.
- c. Das Seitenstapelfahrzeug soll anstatt des vorgesehenen Radstands von ca. 4,0 m lastseitig über einen Radstand von ca. 3,7 m und gegenüberliegend von ca. 3,8 m verfügen.
- d. Das Seitenstapelfahrzeug soll über eine Bodenfreiheit von ca. 0,13 m anstatt ca. 0,19 m verfügen.
- e. Die Spurweite der Radsätze soll von 1433 mm auf nunmehr 1428 mm \pm 2 mm verringert werden.



- f. Das Eigengewicht des Seitenstapelfahrzeugs soll von ca. 35 t auf ca. 45 t erhöht werden. Das zulässige Gesamtgewicht des Seitenstapelfahrzeugs wird mit Verstellspreader und maximaler Last anstatt ca. 58 t maximal 65 t betragen.

2) Fahrtrieb und Lenkung: Für den Fahrtrieb und die Lenkung sind in der EU 208 [4] und in der EU 359 [5] Vorgaben getroffen. Abweichend von den G-Unterlagen sollen Änderungen am Fahrtrieb und an der Lenkung vorgenommen werden. Im Einzelnen sind folgende Veränderungen vorgesehen:

- a. Die Leistung je Fahrmotor soll von ca. 5,5 kW auf ca. 15 kW erhöht werden.
- b. Das Seitenstapelfahrzeug soll mit einer permanenten Vierrad-Lenkung anstatt einer Zweirad-Lenkung ausgestattet werden. Die Lenkbewegung soll über Hydraulikmotoren und Zahnräder anstatt durch Hydraulikzylinder ausgeführt werden.
- c. Zur Steuerung der Fremdkraftlenkung des Seitenstapelfahrzeugs soll anstatt einer SPS nach Anforderungen der VDE 0411, Teil 500 und Teil 500/A 11 ein speziell für den Einsatz in Flurförderzeugen entwickelter Lenkcomputer nach den Anforderungen der DIN EN 61508:2011 zum Einsatz kommen.
- d. Der Arbeitsdruck der Lenkanlage soll von ca. 12 MPa (120 bar) auf ca. 16 MPa (160 bar) erhöht werden.

3) Hubeinrichtung und Verstellspreader: Für die Hubeinrichtung und den Verstellspreader sind in der EU 208 [4] und in der EU 359 [5] Vorgaben getroffen. Abweichend von den G-Unterlagen sollen an der Hubeinrichtung und dem Verstellspreader folgende Veränderungen vorgenommen werden:

- a. Der Hubmast soll mit einer verwindungssteifen Tragplatte zur Aufnahme des Verstellspreaders anstatt mit dem Gabelträger mit Hub Schlitten und den Hubgabeln ausgerüstet werden. Die Möglichkeit von Stapelarbeiten mit den Hubgabeln entfallen. Die Höhe des Seitenstapelfahrzeugs bei eingefahrenem Hubmast vergrößert sich um ca. 0,45 m auf ca. 3,9 m.
- b. Die Neigung des Verstellspreaders soll innerhalb des Verstellspreaders über zwei Gelenke und zwei vertikal angeordnete Hydraulikzylinder, die Seitenverschiebung über horizontal angeordnete Führungen und einen Hydraulikzylinder unterhalb der Tragtasche erfolgen.
- c. Die Bauhöhe des Verstellspreaders soll von 0,95 m auf maximal ca. 1,1 m vergrößert werden.
- d. Der Hubhöhenbereich des Verstellspreaders soll ca. 0,85 m bis ca. 4,3 m anstatt 0,3 m bis 4,4 m betragen.



4) Maße der Fahrerkabine und Dachverglasung: In den G-Unterlagen sind hierzu Festlegungen getroffen. Abweichend hiervon sollen die nachfolgenden Punkte verändert werden:

- a. Die Außenmaße der Fahrerkabine sollen in der Länge von ca. 1,2 m auf ca. 1,6 m und in der Breite von ca. 1,1 auf ca. 1,2 m vergrößert werden.
- b. Die Dachverglasung der Fahrerkabine soll entfallen. Eine Klappe aus Stahl soll im Dach der Fahrerkabine nunmehr als Notausstieg dienen. Das Öffnen der Dachklappe erfolgt mit einer von innen und außen zu betätigenden mechanischen Verriegelung.
- c. Die Abschirmwandstärken der dem transportierten Gebinde zugewandten Wand- und Fensterfläche der Fahrerkabine sollen um ca. 2 cm vergrößert werden. Diese Vergrößerung dient der Umsetzung der Nebenbestimmung A.3 – 20.

5) Elektrische Anlagen: Abweichend von der EU 208 [4] und EU 359 [5] sollen die Energieversorgung und die Batterieanordnung wie nachfolgend aufgeführt verändert werden:

- a. Der Hauptstromkreis soll in zwei parallel arbeitende Stromkreise aufgeteilt werden, die jeweils durch eine 80 V DC-Batterie Antriebsbatterie der Hauptstromkreisbatterie versorgt werden.
- b. Die Hilfshydraulik mit dem 24 V-Motor sowie die 100 Ah, 24 V DC-Batterie im Nebenstromkreis des Seitenstapelfahrzeugs sollen entfallen.
- c. Die Kapazität der Hauptstromkreisbatterie des Seitenstapelfahrzeugs soll von ca. 1000 Ah auf ca. 1250 Ah erhöht werden.
- d. Die Hauptstromkreisbatterie des Seitenstapelfahrzeugs soll in Verlängerung zur Fahrerkabine auf dem hinteren Rahmenteil anstatt neben dem Hubmast angeordnet werden.

6) Bordfeste HRD-Feuerlöschanlage: Abweichend von den G-Unterlagen sollen bei der bordfesten HRD-Feuerlöschanlage die vorgesehenen Feuerwarnrückschalter durch Feuerwarnrückschalter mit einer Ansprechtemperatur von ca. 150°C anstatt 180°C ersetzt werden.

7) Video-Kameraanlage: Abweichend von den G-Unterlagen sollen bei der Video-Kameraanlage des Seitenstapelfahrzeugs die folgenden Veränderungen vorgenommen werden:

- a. Die am vorderen und hinteren Rahmenteil des Seitenstapelfahrzeugs vorgesehenen Videokameras sollen zukünftig ausschließlich für die Überwachung der Ein- und Ausgleisvorgänge genutzt werden.
- b. Für die Einnahme der Übernahmeposition am Gleis 10 sollen am vorderen und hinteren Rahmenteil des Seitenstapelfahrzeugs zwei zu-



sätzliche Videokameras installiert werden. Die Einnahme der Abstellplätze in der Pufferhalle (ZEB) soll zukünftig mit diesen Videokameras über zusätzliche Bodenmarkierungen vorgenommen werden.

- c. Zur Verbesserung der Rundumsicht soll am hinteren Rahmenteil des Seitenstapelfahrzeugs eine zusätzliche Videokamera eingerichtet werden.

8) Spurführungssystem: Ein Spurführungssystem war in den G-Unterlagen nicht vorgesehen. Das Seitenstapelfahrzeug soll nunmehr zusätzlich mit einem optischen Spurführungssystem ausgestattet werden, das aus vier Abtastkameras mit Empfänger besteht.

Die Fahrwege in den Eingleisbereichen der Zwangsführungsgleise sollen mit Farbstreifen gekennzeichnet werden. Bei Bedarf können zusätzliche Fahrbahnen mit dem Farbstreifen gekennzeichnet werden.

9) Positionserfassungssystem auf dem Seitenstapelfahrzeug: Ein Positionserfassungssystem war auf dem Seitenstapelfahrzeug in den G-Unterlagen nicht vorgesehen. Auf dem Seitenstapelfahrzeug soll nunmehr ein Positionserfassungssystem zur Erfassung der Abstellpositionen der Gebinde in der Pufferhalle (ZEB) installiert werden.

Das Positionserfassungssystem besteht im Wesentlichen aus ca. zwölf Reflektoren an den Wänden der Pufferhalle (ZEB) und aus einem rotierenden Laserscanner, der auf dem Kabinendach des Seitenstapelfahrzeugs montiert ist.

Maßstab der Prüfung durch die atomrechtliche Aufsicht ist der Planfeststellungsbeschluss [3] samt den zugehörigen Erläuternden Unterlagen EU 208 [4] und EU 359 [5] sowie der EU 245 [6].

Zur fachlichen Prüfung der geplanten Änderungen hat das BfE die TÜV Nord EnSys GmbH & Co. KG als unabhängigen Sachverständigen hinzugezogen. Eine Kopie ihrer Stellungnahme [7] ist diesem Bescheid beigelegt.

Die Prüfung der beantragten Änderungen führte unter Berücksichtigung der Stellungnahme des Sachverständigen [7] zu folgenden Ergebnissen:

Zu 1) Die geplanten Änderungen in den Abmessungen und im Gewicht des Seitenstapelfahrzeugs ergeben keine unzulässigen Auswirkungen auf das Sicherheitsniveau des Seitenstapelfahrzeugs.

Bei der Definition des Abstands von ca. 3,0 m als Abstand zwischen den Außenflanken der Doppelrollen handelt es sich um eine Klarstellung, dass mit den ca. 3,0 m nicht die Spurweite wie sie in der Fahrzeugtechnik sonst Anwendung findet gemeint ist.



Die Gewichtserhöhung des Seitenstapelfahrzeugs (Gesamtgewicht des Seitenstapelfahrzeugs inklusive Verstellspreader bei maximaler Last von 20 t) auf max. 65 t ist bezüglich der Einhaltung der Planungswerte sowohl für die Tragfähigkeit des Gebäudes als auch für die Verhinderung von Schäden an geladenen Transporteinheiten durch Kollisionen zu betrachten. In beiden Fällen wurden 650 kN als Planungswerte in der Unterlage EU 245 [6] festgeschrieben. Die Planungswerte werden somit bei einer Gewichtserhöhung auf max. 65 t weiterhin eingehalten.

Durch die veränderten Abmessungen und das veränderte Gewicht ergeben sich die Hinweise Nr. 1 und Nr. 2.

Zu 2) Im Bereich von Fahrtrieb und Lenkung ergeben sich durch die Änderungen keine unzulässigen Auswirkungen auf das Sicherheitsniveau des Seitenstapelfahrzeugs.

Bei der Definition, dass der Antrieb des Seitenstapelfahrzeugs durch zwei Doppelrollen erfolgen soll, handelt es sich um eine Konkretisierung im Bereich des Fahrtriebes.

Durch die unveränderte maximale Geschwindigkeit des Fahrzeugs wird die Erhöhung der Leistung der Fahrmotoren auf ca. 15 kW als unkritisch angesehen.

Da durch die Umstellung auf die Vierrad-Lenkung die ausreichende Beweglichkeit weiterhin sichergestellt wird, wird diese als gleichwertig zur ursprünglichen Planung angesehen. Diese Änderung hat demnach keine unzulässigen Auswirkungen auf das Sicherheitsniveau des Seitenstapelfahrzeugs.

Unter Einhaltung der Anforderungen der DIN EN 61508-1 bestehen keine Einwände gegen den geplanten Einsatz eines speziellen Lenkcomputers anstelle der SPS. Sofern die Anforderungen der NB A.3-16 bezüglich der Zeitverzögerung und der Proportionalität beim Lenken sinngemäß eingehalten werden, hat die Änderung keine unzulässigen Auswirkungen auf das Sicherheitsniveau des Seitenstapelfahrzeugs.

Für den Antrieb des Seitenstapelfahrzeugs durch Doppelrollen, die Erhöhung des Arbeitsdrucks der Lenkanlage von ca. 12 MPa (120 bar) auf ca. 16 MPa (160 bar) sowie der Angabe der Lenkwinkel für die uneingeschränkte Querverfahrt des Seitenstapelfahrzeuges mit $\pm 90^\circ$ und $\pm 30^\circ$ lassen sich keine unzulässigen Auswirkungen auf das Sicherheitsniveau des Seitenstapelfahrzeugs erkennen. Bei der Angabe der Lenkwinkel handelt es sich um eine Klarstellung, dass sowohl die Anforderungen der EU 208 [4] als auch der EU 359 [5] erfüllt werden.

Zu 3) Die geplanten Veränderungen an der Hubeinrichtung und dem Verstellspreader haben keine unzulässigen Auswirkungen auf das Sicherheitsniveau des Seitenstapelfahrzeugs.



Durch die Änderung, den Hubmast mit einer verwindungssteifen Tragplatte zur Aufnahme des Verstellspreader anstatt mit einem Gabelträger mit Hub-schlitten und Hubgabeln auszurüsten, ist die Aufnahme der Gebinde unverändert möglich. Da weiterhin gewährleistet wird, dass eine Gebindeabsturz-höhe von maximal 3 m sichergestellt ist, stellt dies keine unzulässige Aus-wirkung auf das Sicherheitsniveau des Seitenstapelfahrzeugs dar.

Trotz Verringerung der maximalen Gebindehubhöhe ist weiterhin eine dop-pellagige Stapelung der Gebinde mit dem Verstellspreader möglich.

Die Vergrößerung der Bauhöhe des Verstellspreader von 0,95 m auf maxi-mal ca. 1,1 m sowie die Neigung des Verstellspreader, die innerhalb des Verstellspreader über zwei Gelenke und zwei vertikal angeordnete Hydraulikzylinder, die Seitenverschiebung über horizontal angeordnete Führungen und einen Hydraulikzylinder unterhalb der Tragtasche erfolgen soll, stellen keinen sicherheitstechnisch unzulässigen Einfluss auf die Funktion des Sei-tenstapelfahrzeugs dar.

Durch die veränderten Abmessungen ergibt sich der Hinweise Nr. 2.

Damit die zur Neigung und Seitenverschiebung des Verstellspreader ge-plante Hydraulikzylinder Berücksichtigung in den Prüfanweisungen zum Seitenstapelfahrzeug finden, ergeht die Auflage Nr. 4.

Zu 4) Die Vergrößerung der Fahrerkabine in Länge und Breite führt nicht zu einer sicherheitstechnisch relevanten Änderung des Seitenstapelfahrzeugs, da die Fahrerkabine mit ihren geänderten äußeren Maßen auch weiterhin innerhalb der Kontur des Seitenstapelfahrzeugs liegt.

Auch ohne die Dachverglasung ist eine ausreichende Sicht auf die für die Handhabungen relevanten Bereiche gegeben.

Es handelt sich bei dem geplanten Einbau einer Stahlklappe als Notaus-stiegsluke nicht um eine wesentliche Änderung des Seitenstapelfahrzeugs, da diese Änderung keine sicherheitstechnische Relevanz hat, sofern die Auf-lage Nr. 1 berücksichtigt wird. Die Auflage Nr. 1 ergeht, da es nicht ersichtlich ist, wie der Fahrer nach der Benutzung der Notausstiegsluke vom Kabinen-dach absteigen soll.

Die Vergrößerung der Abschirmwandstärken der dem transportierten Ge-binde zugewandten Wand- und Fensterfläche der Fahrerkabine um ca. 2 cm dient der Erfüllung der Nebenbestimmung A.3 – 20.

Zu 5) Sowohl die Aufteilung des Hauptstromkreises in zwei parallel arbei-tende Stromkreise als auch der Entfall der Hilfshydraulik mit dem 24 V-Motor sowie die 100 Ah, 24 V DC-Batterie im Nebenstromkreis des Seitenstapel-fahrzeugs stellen keine wesentliche Änderung des Seitenstapelfahrzeugs dar, da es sich hierbei um keine sicherheitstechnisch relevante Veränderung handelt. Dies trifft auch auf die Erhöhung der Kapazität der Hauptstromkreis-batterie des Seitenstapelfahrzeugs von ca. 1000 Ah auf ca. 1250 Ah sowie die Anordnung der Hauptstromkreisbatterie des Seitenstapelfahrzeugs in



Verlängerung zur Fahrerkabine auf dem hinteren Rahmenteil anstatt neben dem Hubmast zu.

Da die vorgesehenen Veränderungen ggf. einen Einfluss auf die Berechnung der zulässigen Brandlast haben können, ergeht aus diesem Grund die Auflage Nr. 2.

Zu 6) Durch die Herabsetzung der Ansprechtemperatur der Feuerwarnrück-schalter von 180° C auf 150° C wird ein früheres Auslösen der HRD-Feuerlöschanlage als bisher erreicht. Durch die Änderung ergeben sich keine relevanten Auswirkungen auf das Sicherheitsniveau des Seitenstapelfahrzeugs.

Da sich durch die geplanten Veränderungen am Seitenstapelfahrzeug das freie Volumen unterhalb des Fahrzeugs verändert und somit die Löschmen-genberechnung anzupassen ist, ergeht die Auflage Nr. 3.

Zu 7) Die Nutzung der am vorderen und hinteren Rahmenteil des Seitenstapelfahrzeugs vorgesehenen Videokameras ausschließlich für die Überwachung der Ein- und Ausgleisvorgänge, die Installation von zwei zusätzlichen Videokameras am vorderen und hinteren Rahmenteil des Seitenstapelfahrzeugs und die Einrichtung einer zusätzlichen Videokamera am hinteren Rahmenteil des Seitenstapelfahrzeugs zur Verbesserung der Rundumsicht haben keine relevanten Auswirkungen auf das Sicherheitsniveau des Seitenstapelfahrzeugs.

Damit die zusätzlichen Kameras Berücksichtigung in den Prüfanweisungen zum Seitenstapelfahrzeug finden, ergeht die Auflage Nr. 4.

Für die Berücksichtigung der Änderungen des Fahrzeugs bei den gebäude-spezifischen Prüfanweisungen dient der Hinweis Nr. 2.

Im Zuge der Veränderungen an der Video-Kameraanlage und deren Positi-onierung sind die zulässigen Maße des Fahrzeugs zu beachten. Daher wird der Hinweis Nr. 3 in diesem Bescheid aufgenommen.

Zu 8) Da mit und ohne Spurführungssystem ein spezifikationsgerechter Be-trieb des Seitenstapelfahrzeugs möglich ist und die maximale zulässige Brandlast des Fahrzeugs weiterhin eingehalten wird, hat diese Änderung keine unzulässigen Auswirkungen auf das Sicherheitsniveau des Seitenstapelfahrzeugs.

Damit das zusätzliche Spurführungssystem Berücksichtigung in den Prüfanweisungen zum Seitenstapelfahrzeug findet, ergeht die Auflage Nr. 4.

Für die Berücksichtigung der Änderung des Fahrzeugs bei der Prüfung des ordnungsgemäßen Zustands der Komponenten und Systeme, die nicht voll-ständig im Rahmen der WKP zum Seitenstapelfahrzeug geprüft werden, dient der Hinweis Nr. 4.



Zu 9) Da das Positionserfassungssystem keinen Einfluss auf den Fahrbetrieb hat und die maximale zulässige Brandlast des Fahrzeugs weiterhin eingehalten wird, hat diese Änderung keine unzulässigen Auswirkungen auf das Sicherheitsniveau des Seitenstapelfahrzeugs.

Für die Berücksichtigung der Änderungen des Fahrzeugs bei den gebäude-spezifischen Prüfanweisungen dient der Hinweis Nr. 2.

Nach eingehender Prüfung der zur Genehmigungslage geplanten Änderungen lassen diese keine Auswirkungen auf das Sicherheitsniveau des Endlagers Schacht Konrad erkennen. Die beantragten Veränderungen sind somit unwesentlich und zustimmungsfähig.

Dem Antrag wird daher zugestimmt.

V. Kosten

Die Kosten werden gem. § 21 Abs. 1 Nr. 5, Abs. 3 AtG i.V.m. §§ 1 und 5 Abs. 1 Nrn. 2 und 7 AtKostV erhoben. Hierzu ergeht ein gesonderter Kostenfestsetzungsbescheid.

VI. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch beim Bundesamt für kerntechnische Entsorgungssicherheit, Krausenstraße 17-18, 10117 Berlin oder am zweiten Dienstsitz, Willy-Brandt-Straße 5, 38226 Salzgitter erhoben werden.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag



Anlage:

- Kopie Prüfbericht TÜV Nord EnSys GmbH & Co. KG „Errichtung Endlager Konrad; Änderungsvorgang Nr. 058; Seitenstapelfahrzeug – Technische Beschreibung mit verfahrensrechtlicher Bewertung“ vom 14.08.2018