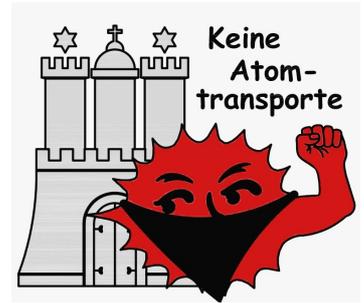


Entging Hamburg am 1. Mai nur knapp einer Atomkatastrophe?

In Hamburg gibt es seit einiger Zeit die Kampagne „keine Atomtransporte durch Hamburg und anderswo“. Anti-Atom Aktivist*innen machten immer wieder darauf aufmerksam, dass Hamburg eine Drehscheibe im internationalen Atomgeschäft ist, und mit Schiffen u.a. der Atlantic Container Line (ACL) und Hapag-Lloyd Atomtransporte mehrmals wöchentlich Versorgungstransporte für Atomanlagen durchgeführt werden.



Am 1. Mai brannte im Hamburger Hafen der Container- und Autofrachter „Atlantic Cartier“ von ACL. Wir informierten die Öffentlichkeit, dass dieses Schiff meistens auch radioaktive Stoffe geladen hat. Erst nach öffentlichem Druck und zwei Wochen später gab der Senat zu, wie gefährlich der Brand für die Bevölkerung war. Stückchenweise werden auf Nachfragen immer mehr erschreckende Details zur Schiffskatastrophe bekannt und vieles ist noch unklar.

Nachfragen ergaben, dass offensichtlich aus bisher unbekannter Ursache um 19.30 ein Feuer auf dem Schiff ausbrach. Ca. 30 Minuten später wurde die Feuerwehr informiert, die dann durch eigene Inaugenscheinnahme feststellte, dass Gefahrgüter an Bord waren, darunter auch radioaktive Stoffe. Maßnahmen die Gefahrenstoffe aus dem gefährdeten Bereich zu entfernen wurden erst um 23.08h eingeleitet. 33 Container mit gefährlichen Gütern wurden dann bis 3.35h aus dem unmittelbaren Gefahrenbereich entfernt (ca.8 Stunden nach Feuerausbruch). Der Brand konnte aber erst um 5.11h unter Kontrolle gebracht werden. Er war somit 9 Stunden und 41 Minuten nicht beherrschbar. Die Gesamteinsatzdauer der Feuerwehr betrug 15,5 Stunden. Neben Uranhexafluorid (UF₆), befanden sich auch neue Brennelemente für AKWs an Bord.

- die Bevölkerung wurde nicht unmittelbar informiert („es wäre sonst Panik ausgebrochen“, so ein Feuerwehrmann und das hätte wahrscheinlich zum Abbruch des Kirchentages geführt)
- die Feuerwehr wurde nicht von Anfang an über Gefahrgüter an Bord informiert
- erst nach ca. 3,5 Stunden wurde begonnen das Gefahrgut zu entfernen
- weiteres CO₂ zur Brandbekämpfung konnte nicht zur Brandstelle geschafft werden
- Genehmigungen wurden nur „weitgehend“ eingehalten, (das heißt es wurden nicht alle eingehalten)
- es wurden mehrere unterschiedliche Gefahrenstoffe nebeneinander transportiert (Radioaktives Material, Ethanol, Munition)

Die hohen Temperaturen im Inneren des Schiffes, die der Feuerwehr die Brandbekämpfung erheblich erschwerten, bedeuteten eine erhebliche Gefahr für die Dichtheit der Schutzbehälter der radioaktiven Stoffe, da diese nur bis 800°C getestet sind.

Das UF₆ war nach unseren Informationen aus den USA auf dem Weg in die Niederlande, die neuen Brennelemente von Schweden zu AKW's in die USA. Die Brennelemente lagerten nach dem Brand voraussichtlich 8 Tage am Hansahafen bis sie weitertransportiert werden konnten.

Die Transporte müssen immer im Zusammenhang mit der Energieproduktion in Atomkraftwerken gesehen werden. Auch mit den sichersten Transporten wäre z. B. Tschernobyl oder Fukushima nicht verhindert worden. Deshalb und auch aus Sicherheitsgründen müssen alle Atomtransporte eingestellt werden!



Ein Verbot für Transporte radioaktiver Güter über Straße, Schiene, Wasser und Luft muss beschlossen werden!

Hamburg - Internationale Drehscheibe im Atomgeschäft!

Über das Hamburger Stadtgebiet und den Hafen gehen eine Vielzahl von Atomtransporten. Hamburg ist eine Drehscheibe zur Versorgung und zur Entsorgung der AKWs im internationalen Atomgeschäft.

Uranoxide, das extrem giftige Uranhexafluorid, unbestrahlte und bestrahlte Brennelemente oder andere Produkte im Zusammenhang mit der Nutzung der Atomtechnologie werden im Hamburger Hafen umgeschlagen und/oder durch das Hamburger Stadtgebiet transportiert.

Die Transporte gehen von oder nach z.B.: Deutschland, Belgien, Schweiz, Niederlande, Schweden, Großbritannien, Norwegen, Frankreich, Spanien, Kanada, USA, Argentinien, Australien, Süd-Korea, Russland, Kasachstan und Namibia.

Quasi alle zwei Tage ein Atomtransport durch Hamburg!

Dieses Ausmaß haben wir nicht erwartet. Aber mal abgesehen von der Häufigkeit hat uns auch die Reichweite der Transporte überrascht.

Um einige Beispiele zu nennen:

- Uranerz wird von Russland nach Deutschland transportiert, per Schiff zum Hamburger Hafen. Uranerz wird auch von Namibia oder Kanada nach Frankreich transportiert über Hamburg. Mit dem Schiff von Namibia oder Kanada zum Hamburger Hafen, dann per Bahn nach Frankreich - Hunderte von Kilometer durch das Binnenland.
- Uranhexafluorid wird von Hamburg aus in die USA verschifft. Es wird umgekehrt auch über den Hafen importiert und per LKW weiterverschickt.

Viele Transporte aus und in Länder des europäischen Kontinents laufen auch über Hamburg, ohne den Hafen zu berühren.

Ein extrem gut florierender weltweiter Handel!

Risiken für die Bevölkerung

Unfälle, die zu einer Freisetzung radioaktiver Stoffe führen, können verheerende Folgen haben - unabhängig davon, ob es sich um ortsfeste Anlagen handelt oder um Transporte. Transporte haben jedoch ihre eigene Problematik: Sie sind schwieriger zu schützen, die Behälter können nicht immer ausreichend ausgestattet sein, gefährliche Stellen lassen sich nicht ohne weiteres umfahren, und schließlich werden alle Vorbeugungs- und Schutzmaßnahmen dadurch erschwert, dass Unfälle an nicht vorhersehbaren Orten geschehen, was nachweislich passiert ist.

Die Auswirkungen eines Unfalls, d.h. die Strahlenbelastung Einzelner oder ganzer Bevölkerungsgruppen und die daraus folgenden Gesundheitsschäden, hängen im konkreten Fall unter anderem von Art, Menge und Form der freigesetzten Stoffe ab, von Emissionshöhe, Wetterbedingungen, Geländestruktur, Verhalten der Radionuklide in der Biosphäre und im Menschen sowie von Maßnahmen, die zur Verringerung der Strahlendosis ergriffen werden.

Das kann tiefe Eingriffe in das Leben der Bevölkerung bedeuten - Räumung von Gebieten, zeitweise Umsiedlung, Abtragen der obersten Bodenschichten einschließlich des Bewuchses (und sichere Endlagerung!), Dekontamination von Straßen und Gebäuden, Nutzungseinschränkungen, um nur einiges zu nennen.

Transporte von abgebrannten Brennelementen in die Plutoniumfabriken (z.B. nach La Hague/Frankreich oder nach Sellafield/Groß Britannien) sind seit dem 01.07.2005 gesetzlich untersagt worden. Transporte von "bestrahlten" (abgebrannten) Brennelementen aus sogenannten Forschungsreaktoren dürfen dagegen weiterhin erfolgen. Solche Transporte sind schon alleine aufgrund der hohen biologischen Wirkung der Neutronenstrahlung nicht zu verantworten. Die auftretenden Strahlendosen sind hoch und können zur Zeit nicht mit annähernd ausreichender Genauigkeit erfasst werden. Bei einem Zusammenstoß zwischen Güterzug und Transportbehälter und anschließendem mehrstündigen Feuer können große Mengen Cäsium-134 und Cäsium-137 freigesetzt werden. Durch Gammastrahlung und mit Cäsium belastete Nahrungsmittel führen zu einer jahrzehntelangen Strahlenbelastung von Mensch und Umwelt.

Bei Unfällen mit Uranhexafluorid (UF₆) Transporten, wie im Fall der „Atlantic Cartier“, ist wesentlich dessen chemisch hohe Toxizität: Bei Freisetzung von UF₆ bilden sich mit der Luftfeuchte sofort Flußsäure und andere giftige Fluorverbindungen, die schwere Verletzungen der Atemwege verursachen. Je nach Witterungsbedingungen können bis in ca. 600 m Entfernung vom Unfallort tödliche Konzentrationen auftreten, die Zahl der Todesopfer in städtischem Gebiet wird bis zu 1 000 abgeschätzt.

Bei schweren Unfällen, die mit Freisetzung von UF₆ oder Plutonium verbunden sind, gibt es keine effektiven Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung. Die Katastrophenschutzplanung kann bei schweren Unfällen im Zusammenhang mit Transporten dieser Substanzen nur begrenzt greifen.

Wie können sich die Anwohnenden im Falle eines solchen Atom-Unfalls schützen?

Für Betroffene im unmittelbaren Umfeld gibt es keinen Schutz. Die einzig sichere und vernünftige Präventionsmaßnahme ist, diese Transporte zu verhindern.

"Angaben zu den Transportfirmen und den Schiffsnamen sowie zu den Transportrouten sind aus Sicherheitsgründen bundesweit als Verschlussache eingestuft. Im Übrigen berühren die Fragen die Einsatztaktik der Polizei, über die der Senat grundsätzlich keine Auskunft gibt." Und "...Zu den Einzelheiten der Schutzmaßnahmen gibt der Senat aus Sicherheitsgründen keine Auskunft."

Aber wie sollen wir uns schützen, wenn die Transporte im Geheimen ablaufen?

So machen sich die Politiker*innen zu Erfüllungsgehilfen der Atomkonzerne, in der nur Wettbewerb und Profit entscheidend sind.

Und so sind sie auch mitverantwortlich dafür, wenn weiterhin AKWs betrieben werden und Atomtransporte stattfinden.

Atomtransporte-Stopp ist kein unerreichbares Ziel

Die Bremische Bürgerschaft hat letztes Jahr als erstes Bundesland, auf öffentlichen Druck hin, juristisch festgeschrieben, dass der Umschlag von Kernbrennstoffen über die Bremischen Häfen (eingeschränkt) ausgeschlossen ist. Das betrifft nur etwa 18% der Atomtransporte über Bremische Häfen. Die CDU hat gegen diesen Beschluss geklagt. Am 17. Juni soll darüber vor dem Staatsgerichtshof Bremen das Urteil gesprochen werden.

Militärische und zivile Nutzung der Atomkraft heißt Verletzung und Ermordung vieler Millionen Menschen und Zerstörung der Umwelt.

Deshalb setzen wir uns für die sofortige Stilllegung aller Atomkraftwerke und der dazugehörigen Infrastrukturen ein, und zwar weltweit.

Aber das werden wir nicht nur erreichen durch Analysen, Argumente, Appelle, juristische Prozess, sondern da müssen wir schon selbst Hand anlegen. Das hat uns die Erfahrung aus der Geschichte der Anti-AKW-Bewegung gezeigt.



SAND (Systemoppositionelle Atomkraft Nein Danke Gruppe, Hamburg)
MAUS (Messstelle für Arbeits- und Umweltschutz, Bremen)

www.nadir.org/sand
<http://aabhh.noblogs.de>

www.maus-bremen.de
www.urantransport.de

(Stand 25.05.2013)