



Rostock: Atomtransporte von und nach Schweden mit Schiffen der Reederei Scandlines

Über das Hamburger Stadtgebiet und den Hafen, über Bremen und insbesondere den Bremerhavener Hafen, sowie über den Hafen von Rostock gehen eine Vielzahl von Atomtransporten. Hamburg, Bremen/Bremerhaven und Rostock sind Drehscheiben zur Versorgung der Atomkraftwerke im internationalen Atomgeschäft.

'Mecklenburg-Vorpommern' und 'Skane' der Reederei Scandlines

Bisherige Recherchen haben ergeben: Atomtransporte werden mit den RoPax-Fähren (die Abkürzung RoPax steht als Kurzform für Roll On/Roll Off für Ladung sowie gleichzeitig für Passagiere) 'Mecklenburg-Vorpommern' und 'Skane' der Reederei Scandlines über den Hafen in Rostock von und nach Trelleborg in Schweden durchgeführt. Dabei werden u.a. angereichertes Uranhexafluorid und unbestrahlte Brennelemente über die Ostsee befördert.

=> Uranhexafluorid-Transporte werden auf der Straße durch die Bundesländer Bremen und Hamburg zum Hafen von Rostock an der Ostseeküste durchgeführt. Dort wird das angereicherte Uranhexafluorid mit RoPax-Fähren der Reederei Scandlines über die Ostsee nach Trelleborg in Schweden verschifft. Aus Trelleborg gehen diese Transporte anschließend weiter zu der Brennelementfabrik der Westinghouse Electric in Västerås/Schweden.

=> Aus der Brennelementfabrik der Westinghouse Electric in Västerås/Schweden erfolgen Brennelement-Transporte in die schwedische Hafenstadt Trelleborg. Dort werden die unbestrahlten Urandioxid-Brennelemente mit RoPax-Fähren der Reederei Scandlines aus Trelleborg in Schweden über die Ostsee in den Hafen von Rostock befördert. Aus Rostock gehen diese Atom-Transporte weiter auf der Straße durch die Bundesländer Hamburg und Bremen zu den betreffenden Atomkraftwerken in Deutschland, Frankreich und der Schweiz.

=> Transporte von unbestrahlten Urandioxid-Brennelementen erfolgen aus der Brennelementfabrik der Advanced Nuclear Fuels GmbH (ANF) in Lingen auf der Straße durch die Bundesländer Bremen und Hamburg in den Hafen von Rostock an der Ostseeküste. Dort werden die unbestrahlten Brennelemente mit RoPax-Fähren der Reederei Scandlines über die Ostsee nach Trelleborg in Schweden verschifft. Aus Trelleborg gehen diese Transporte anschließend weiter in die AKW Ringhals in Väröbacka/Schweden, AKW Forsmark in Osthämar/Schweden und AKW Oskarshamn in Oskarshamn/Schweden.

TT-Line lehnt dagegen Atom-Transporte grundsätzlich ab

Von der TT-Line werden u.a. die Fährlinien zwischen Travemünde – Trelleborg und Rostock – Trelleborg betrieben. Nach Aussage der TT-Line im Internet befördert die Reederei ausdrücklich kein Gefahrgut der Klasse 7 "Radioaktiv". "TT-Line akzeptiert kein Gefahrgut der Klasse 7 "Radioaktiv" Klasse 1 "Explosionsfähige Stoffe und Gegenstände" (Ausser Klasse 1.4S, nur auf Anfrage)" (<http://www.ttline.com/de/Fracht/Frachtkonditionen/Gefahrgut/>)

Für die sofortige Endwidmung aller Häfen und Städte für Atomtransporte! Für die sofortige Stilllegung aller Atomanlagen weltweit!

* Juristische Veränderung der Hafenordnung

Offizielle Quellenangaben

Deutscher Bundestag, Drucksache 16/5381, vom 18.05.2007: Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Eva Bulling-Schröter, Lutz Heilmann, Hans-Kurt Hill, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE. – Drucksache 16/5174 –

„Transporte und Lagerung von Uranhexafluorid“

Frage: „28. Welche Transporte von UF₆ wurden seit Beginn des Jahres 2000 weltweit grenzüberschreitend und innerhalb Deutschlands durchgeführt (bitte die Einzeltransporte aufgeschlüsselt auflisten entsprechend den Spalten der Anlagen 1 und 2 in der Antwort zu Frage 3 der Bundestagsdrucksache 14/6692), und welche Beförderer führten sie durch?“

Antwort der Bundesregierung: „In der nachfolgenden Tabelle sind die Daten zum Transport von angereichertem UF₆ (Kernbrennstoff) für die Jahre 2000 bis 2006 zusammengestellt.

Als Beförderer waren u. a. die Firmen Nuclear Cargo + Service GmbH, Transkem, Kieserling, Sommer und Grotke, Atlantic Container Line, Hanjin Shipping, Aspol Baltic und Scandlines tätig.

Die Transporte von UF₆ mit natürlichem oder abgereichertem Uran bedürfen keiner Genehmigung gemäß § 4 AtG durch das Bundesamt für Strahlenschutz (BfS) und werden deshalb vom BfS statistisch nicht erfasst.“

(http://dokumente.linksfraktion.de/drucksachen/7772993592_1605174.pdf)



Infos: www.nadir.org/sand sand@nadir.org (Systemoppositionelle Atomkraft Nein Danke Gruppe Hamburg)



Deutscher Bundestag, Drucksache 17/254, vom 16.12.2009: Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Bärbel Höhn, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/96 – „Uranhexafluorid – Sichere Lagerung und sachgemäßer Umgang zur Vermeidung von Umweltrisiken“

Frage: „15. Welche Transporte von UF₆ wurden seit Beginn des Jahres 2007 weltweit grenzüberschreitend und innerhalb Deutschlands durchgeführt (wie viele zur See/Straße/Schiene), und welche Beförderer führten sie durch (bitte aufschlüsseln entsprechend der Antwort zu Frage 28 auf Bundestagsdrucksache 16/5381)?“ Antwort der Bundesregierung: „In der nachfolgenden Tabelle sind die Daten zum Transport von angereichertem UF₆ (Kernbrennstoff) für den Zeitraum vom 6. Januar 2007 bis zum 2. Dezember 2009 zusammengestellt. Als Beförderer waren u. a. die Firmen Nuclear Cargo + Service GmbH, Transkem, Kieserling, Sommer und Grotke, Atlantic Container Line, Hanjin Ship-ping, Aspol Baltic und Scandlines tätig. Die Transporte von UF₆ mit natürlichem oder abgereichertem Uran bedürfen keiner Genehmigung

gemäß § 4 AtG durch das Bundesamt für Strahlenschutz (BfS) und werden deshalb vom BfS statistisch nicht erfasst.“ ...
(<http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/17/002/1700253.pdf>)

Nach Angaben des **Hamburger Senats** in der Drucksache 19/3835 Anlage 1 vom 11.09.2009 auf eine Große Anfrage der Fraktion DIE LINKE „Atom-Transporte durch den Hamburger Hafen und das Hamburger Stadtgebiet“ erfolgten im Zeitraum vom 05.05.2004 bis zum 10.08.2009 insgesamt 69 Transporte mit angereichertem Uranhexafluorid (max. 5% Anreicherung) aus Urananreicherungs-Anlagen in der EU auf der Straße durch das Hamburger Stadtgebiet zu der Brennelementfabrik der Westinghouse Electric in Västerås/Schweden.

(In Schweden befindet sich keine Urananreicherungs-Anlage, daher muß das gesamte angereicherte Uranhexafluorid für den Betrieb dieser Brennelementfabrik aus dem Ausland importiert werden. - Urananreicherungs-Anlagen befinden sich in der EU in Gronau/Deutschland, Almelo/Niederlande, Pierrelatte (Tricastin)/Frankreich und Capenhurst/Groß Britannien.)

Dabei wurden insgesamt rund 800 Tonnen angereichertes Uranhexafluorid (max. 5% Anreicherung) befördert. - Aus der Urananreicherungs-Anlage in Pierrelatte/Frankreich erfolgten 44 Transporte (561 Tonnen UF₆), aus der Urananreicherungs-Anlage in Almelo/Niederlande erfolgten 15 Transporte (142 Tonnen UF₆) und aus der Urananreicherungs-Anlage in Gronau erfolgten 10 Transporte (86 Tonnen).

(<https://www.buergerschaft-hh.de/Parldok/tcl/PDDocView.tcl?mode=show&dokid=26962&page=1>)

Nach den Listen der Transportgenehmigungen des **Bundesamtes für Strahlenschutz (BfS)** wurden für diese Transporte Genehmigungen erteilt, die außer dem Straßentransport auch einen Seetransport beinhalten. Da das BfS bei diesen Transporten keinen Umschlag genehmigt hatte, kommen für die Beförderungen des angereichertem Uranhexafluorids RoPax-Fähren in Frage, solche sind von der Reederei Scandlines auf der Linie Rostock – Trelleborg im Einsatz. (<http://www.bfs.de/de/transport/gv/transportgenehmigungen/tg.pdf>)

Nach **Angaben des Hamburger Senats** in der Drucksache 19/3835 Anlage 1 vom 11.09.2009 auf eine Große Anfrage der Fraktion DIE LINKE „Atom-Transporte durch den Hamburger Hafen und das Hamburger Stadtgebiet“ erfolgten im Zeitraum vom 30.06.2004 bis zum 16.04.2009 insgesamt 78 Transporte mit unbestrahlten Urandioxid-Brennelementen aus der Brennelementfabrik der Westinghouse Electric Sweden AB in Västerås/Schweden auf der Straße durch das Hamburger Stadtgebiet zu Atomkraftwerken in Frankreich, Deutschland und der Schweiz.

Dabei wurden rund 490 Tonnen unbestrahlte Uranoxid-Brennelemente befördert. - Nach den Atomkraftwerken in Frankreich erfolgten 58 Transporte (rund 384 Tonnen unbestrahlte Urandioxid-Brennelemente) aus der Brennelementfabrik der Westinghouse Electric Sweden AB in Västerås/Schweden durch Hamburg: AKW Belleville in Lere/Frankreich (11 Transporte), AKW Dampierre in Ouzouer Loire /Frankreich (11 Transporte), AKW Cruas in Cruas/Frankreich (10 Transporte), AKW Tricastin in Saint-Paul-Trois/Frankreich (10 Transporte), AKW Chinon in Avoine/Frankreich (5 Transporte), AKW Gravelines in Gravelines/Frankreich (5 Transporte), AKW Bugey in Camp de Valbronne/Frankreich (2 Transporte), AKW Montaigne in Noisy le Grand/Frankreich (2 Transporte), AKW Blayais in Saint-sur-Gironde/Frankreich (1 Transport) und AKW Saint-Laurent in Saint-Laurent/Frankreich (1 Transport). Nach Atomkraftwerken in Deutschland erfolgten 10 Transporte (rund 52 Tonnen unbestrahlte Urandioxid-Brennelemente) aus der Brennelementfabrik der Westinghouse Electric Sweden AB in Västerås/Schweden durch Hamburg: AKW Grohnde (4 Transporte), AKW Philippsburg (3 Transporte), AKW Krümmel (1 Transport), AKW Emsland (1 Transport), AKW Neckarwestheim (1 Transport). In die Schweiz erfolgten in das AKW Leibstadt in Leibstadt 8 Transporte (rund 41 Tonnen unbestrahlte Urandioxid-Brennelemente) aus der Brennelementfabrik der Westinghouse Electric Sweden AB in Västerås/Schweden durch Hamburg.

(<https://www.buergerschaft-hh.de/Parldok/tcl/PDDocView.tcl?mode=show&dokid=26962&page=1>)

Nach den Listen der Transportgenehmigungen des **Bundesamtes für Strahlenschutz (BfS)** wurden für diese Transporte Genehmigungen erteilt, die außer dem Straßentransport auch einen Seetransport beinhalten. Da das BfS bei diesen Transporten keinen Umschlag genehmigt hatte, kommen für die Beförderungen unbestrahlter Urandioxid-Brennelemente RoPax-Fähren in Frage, solche sind von der Reederei Scandlines auf der Linie Rostock – Trelleborg im Einsatz. (<http://www.bfs.de/de/transport/gv/transportgenehmigungen/tg.pdf>)

Nach Angaben des **Hamburger Senats** in der Drucksache 19/3835 Anlage 1 vom 11.09.2009 auf eine Große Anfrage der Fraktion DIE LINKE „Atom-Transporte durch den Hamburger Hafen und das Hamburger Stadtgebiet“ erfolgten im Zeitraum vom 05.05.2004 bis zum 22.07.2009 insgesamt 76 Transporte mit unbestrahlten Urandioxid-Brennelementen aus der Brennelementfabrik der Advanced Nuclear Fuels GmbH (ANF) in Lingen mittels Lkw über das Hamburger Stadtgebiet in schwedische Atomkraftwerke. Dabei wurden rund 696 Tonnen unbestrahlte Urandioxid-Brennelemente befördert. In die Atomkraftwerke in Schweden erfolgten 76 Transporte (rund 696 Tonnen unbestrahlte Urandioxid-Brennelemente) aus der Brennelementfabrik der Advanced Nuclear Fuels GmbH (ANF) in Lingen auf der Straße durch Hamburg: AKW Ringhals in Väröbacka/Schweden (46 Transporte), AKW Forsmark in Osthämmar/Schweden (29 Transporte), AKW Oskarshamn in Oskarshamn/Schweden (ein Transport). (<https://www.buergerschaft-hh.de/Parldok/tcl/PDDocView.tcl?mode=show&dokid=26962&page=1>)

Nach den Listen der Transportgenehmigungen des **Bundesamtes für Strahlenschutz (BfS)** wurden für diese Transporte Genehmigungen erteilt, die außer dem Straßentransport auch einen Umschlag und einen Seetransport beinhalten. Die Transporte von unbestrahlten Uran-Brennelementen wurden auf der Straße durch Bremen und Hamburg in den Hafen von Rostock an der Ostseeküste durchgeführt und dort umgeschlagen und anschließend auf dem Seeweg über die Ostsee nach Trelleborg in Schweden befördert wurden. Für die Beförderungen der unbestrahlten Urandioxid-Brennelemente kommen RoPax-Fähren in Frage, solche sind von der Reederei Scandlines auf der Linie Rostock – Trelleborg im Einsatz. (<http://www.bfs.de/de/transport/gv/transportgenehmigungen/tg.pdf>)

Bremische Bürgerschaft, Drucksache 17/973 vom 27.10.2009: Mitteilung des Senats an die Bremische Bürgerschaft (Landtag) vom 27. Oktober 2009 zu der Großen Anfrage der Fraktion DIE LINKE) „Atomtransporte durch das Land Bremen“

Nach Angaben des Bremer Senats in der Drucksache 17/973 vom 27.10.09 auf eine Große Anfrage "Atomtransporte durch das Land Bremen" der Fraktion 'Die Linke' in der Bremer Bürgerschaft fanden im Zeitraum vom 30.05.06 bis zum 25.10.06 mittels Lkw fünf Atomtransporte aus der Brennelementfabrik der Advanced Nuclear Fuels GmbH (ANF) in Lingen mit unbestrahlten Urandioxid-Brennelementen für die schwedischen AKW



Infos: www.nadir.org/sand sand@nadir.org (Systemoppositionelle Atomkraft Nein Danke Gruppe Hamburg)



Ringhals und Oskarshamn durch das Land Bremen statt, die über Hamburg und Rostock weiter per Schiff nach Schweden gingen.

Drei Atomtransporte mit unbestrahlten Uranoxid-Brennelementen erfolgten im Zeitraum vom 06.06.06 bis zum 21.06.06 aus der Brennelementfabrik der Westinghouse Electric in Västerås/Schweden per Schiff über Rostock und weiter mittels Lkw durch die Bundesländer Hamburg und Bremen zu dem französischen AKW Belleville. Ein Atomtransport mit unbestrahltem Uran in Form von Uranhexafluorid mit max. 5% Anreicherung erfolgte am 24./25.10.06 aus der Urananreicherungs-Anlage der Urenco Nederland B.V. in Almelo/Niederlande durch die Bundesländer Bremen und Hamburg per Lkw nach Rostock, von dort aus weiter mittels Schiff nach Schweden zu der Brennelementfabrik der Westinghouse Electric in Västerås. (http://www.buergerschaft.bremen.de/drs_abo/Drs-17-973_c43.pdf)

Die Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern gibt im Internet zu den 'Kernmaterialtransporten' in Mecklenburg-Vorpommern u.a. bekannt: "Im Rahmen der Aufgaben nach dem Atomgesetz (AtG) ist das LUNG [Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie] Aufsichtsbehörde nach § 19, Abs. 1 bis 3 und zuständige Behörde nach § 20 für die Beförderung von Kernbrennstoffen im Straßen- und Schiffsverkehr (§ 2 Abs. 4 der Zuständigkeitsverordnung Atomgesetz - ZustVO-AtG). Diese Aufsicht schließt auch die Überwachung der Einhaltung von Maßnahmen zur Sicherung der Transporte ein. Transportiert werden überwiegend unbestrahlte Brennelemente über den Seehafen Rostock von und nach Schweden. Mecklenburg-Vorpommern ist dabei Transitland. Die Transporte erfolgen bis/ab Seehafen Rostock per LKW, der Transport von/nach Trelleborg [Schweden] erfolgt auf dem Wasserwege." (http://www.lung.mv-regierung.de/dateien/07_09_kap_24.pdf)

Reederei Scandlines:

Scandlines Deutschland GmbH, Hochhaus am Fährhafen / Am Bahnhof 3a, 18119 Rostock.

Geschäftsführung: Søren Poulsen Jensen und Dr. Gernot Tesch, Aufsichtsratsvorsitzender: Bengt Pihl

Die Reederei Scandlines betreibt nach eigenen Angaben acht Fährlinien auf der Ostsee: Puttgarden – Rødby, Helsingør – Helsingborg, Rostock – Gedser, Rostock – Trelleborg, Rostock – Hanko, Travemünde - Ventspils/Liepāja, Sassnitz – Trelleborg und Nynäshamn – Ventspils.

Eisenbahnfahrten werden nur auf den Linien Puttgarden – Rødby (nur Personenverkehr), Rostock – Gedser (nur Güterverkehr) und Sassnitz (Mukran) – Trelleborg eingesetzt.

"Scandlines transportierte im Jahr 2007 rund 35.000 Straßenfahrzeuge und 2.000 Schienengüterwagen mit ca. 400.000 Tonnen Gefahrgütern auf seinen Routen über die Ostsee. Allein auf dem MS „MecklenburgVorpommern“ wurden gut 70.000 Tonnen über die Linie Rostock – Trelleborg verschifft. Auch zwischen Puttgarden und Rødby ist der Anteil der Gefahrgüter hoch: Aufgrund der hohen Abfahrtsfrequenz und des zusätzlichen Einsatzes der speziellen Gefahrgutfähre „Holger Danske“ wurden auf dieser Route rund 100.000 Tonnen transportiert. Der Großteil der im Jahr 2007 transportierten Gefahrgüter bestand aus Gasen, entzündbaren Flüssigkeiten (z. B. Benzin, Farben), ätzenden Stoffen (z. B. Laugen und Säuren) sowie verschiedenen Gefahrgütern der Klasse 9. Aufgrund der Gefahren, die von diesen Stoffen bei falscher Verpackung oder ungesichertem Transport ausgehen können, sind die Bestimmungen für sie wesentlich strenger als bei gewöhnlicher Ladung. So sind beispielsweise für bestimmte Güter besondere bauliche Voraussetzungen auf dem Schiff vorgeschrieben. Scandlines legt auf die genaue Einhaltung dieser Vorschriften größten Wert, denn Sicherheit von Passagieren und Ladung ist das oberste Gebot. So sind z. B. die Frachträume aller unserer Fähren, die für den Transport der Klasse 2 (Gase) zugelassen sind, mit einer speziellen Entlüftung ausgestattet. Diese garantiert, dass im Ernstfall austretendes Gas abgeleitet werden kann." (http://www.breitengradverlag.de/fileadmin/user_upload/Frachtbrief_Ausgabe_02_2008.pdf)

Fährlinie Rostock – Trelleborg

"Die Route bietet die perfekte Mischung aus Ruhezeit und schneller Überfahrt, nicht nur für Verkehre aus Schweden / Norwegen nach Süd- bzw. dem östlichen Zentraleuropa. Über die BAB 20 sind auch die westeuropäischen Güterzentren sowie die Rhein - Ruhr - Region optimal mit Rostock - Trelleborg vernetzt." (<http://www.scandlines-freight.com/de/frachttarife/frachttarife-info/trelleborg-rostock>)

Eingesetzt werden auf der Fährlinie Rostock – Trelleborg die RoPax-Fähren 'Mecklenburg-Vorpommern' (IMO-Nr.: 9131797, MMSI: 211245200, Rufzeichen: DQLV, Flagge: Deutschland) und 'Skane' (IMO-Nr.: 9133915, MMSI: 265463000, Rufzeichen: SIEB, Flagge: Schweden) der Reederei Scandlines.

Fahrpläne der Scandlines für die Beförderung von Gefahrgut mit Passagierbeschränkung

Fährschiff 'Skane'

So., 07:45 Uhr Abfahrt Rostock / 13:45 Uhr Ankunft Trelleborg

Mi., 15:00 Uhr Abfahrt Rostock / 21:00 Uhr Ankunft Trelleborg

Do., 15:00 Uhr Abfahrt Rostock / 21:00 Uhr Ankunft Trelleborg

Fährschiff 'Mecklenburg-Vorpommern'

So., 07:30 Uhr Abfahrt Trelleborg / 13:45 Uhr Ankunft Rostock

Mi., 15:00 Uhr Abfahrt Trelleborg / 21:00 Uhr Ankunft Rostock

Do., 15:00 Uhr Abfahrt Trelleborg / 21:00 Uhr Ankunft Rostock

"Gefahrgut ist spätestens 24 Stunden vor Abfahrt beim Abfertigungsagenten anzumelden. Beförderung von Gefahrgut mit Passagierbeschränkung."

(http://www.scandlines-freight.com/de/frachttarife/frachttarife-info/~media/Scandlines/FreightDk/Docs/sejplaner/Tre-Ros/FD_RT_1001-22052011.ashx)

Frachttarife für Gefahrgüter auf der Linie Rostock – Trelleborg

"Frachtraten in EUR für IMDG/ADR-Klassen 1 und 7: auf Anfrage"

"Die Frachtbuchung nach Bestimmung des IMDG-Codes hat spätestens 24 Stunden vor Verladung zu erfolgen. Das Frachtgut ist gemäß IMDG-Code zu kennzeichnen. Die hierfür notwendigen Dokumente sind vom Verlader vorzulegen. Unsere Beförderungsbedingungen regeln sich nach den North Sea Standard Conditions of Carriage in der aktuellsten Fassung einschließlich der Yellow Card (4. Fassung 1999) und Blue Card (5. Fassung 1999)."

(http://www.scandlines-freight.com/de/frachttarife/frachttarife-info/~media/Scandlines/FreightDk/Docs/Tarif-freight/2011/DE_HANSA_0101-31122011.ashx)

Erläuterung der von Scandlines verwendeten Abkürzungen:

IMDG: International Maritime Code for Dangerous Goods

ADR: Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route (Europäisches Übereinkommen über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße)

Bei den Frachtgütern der IMDG/ADR-Klasse 1 handelt es sich um Explosivstoffe und Gegenstände, die Explosivstoffe enthalten

Bei den Frachtgütern der IMDG/ADR-Klasse 7 handelt es sich um radioaktive Stoffe und Gegenstände, die radioaktive Stoffe enthalten. (z.B. Uranhexafluorid, Uranoxide, unbestrahlte Brennelemente, ...)



Infos: www.nadir.org/sand sand@nadir.org (Systemoppositionelle Atomkraft Nein Danke Gruppe Hamburg)