

# **KEINE ATOMTRANSPORTE DURCH HAMBURG, BREMEN ODER ANDERSWO ! ENTWIDMUNG DER HÄFEN FÜR ALLE ATOMTRANSPORTE !**

## **Atomtransporte**

Über die Stadtgebiete und Häfen von Bremen / Bremerhaven und Hamburg gehen fast täglich Atomtransporte. Norddeutschland (auch die Häfen in Nordenham und Rostock sind betroffen) ist eine wichtige Drehscheibe im internationalen Atomgeschäft.

Uranoxide, das extrem giftige Uranhexafluorid, Brennelemente oder andere Produkte im Zusammenhang mit der Nutzung der Atomtechnologie werden in den Häfen umgeschlagen und / oder durch die Stadtgebiete transportiert.

Empfänger und Absender sind Orte in der ganzen Welt: Australien, Süd-Korea, Russland, Kasachstan, USA, Kanada, Brasilien, Argentinien, Süd-Afrika, Namibia, Frankreich, Großbritannien, Niederlande, Belgien, Schweden, Norwegen, Finnland, Dänemark, Spanien, Schweiz und Deutschland.

**ein extrem gut florierender weltweiter Handel !**

## **Teilentwidmung der Bremer Häfen**

Die bremische Bürgerschaft hat am 31.01.2012 auf öffentlichen Druck hin die Teilentwidmung (Sperrung) der bremischen Häfen für den Umschlag (nicht aber für den Transit !) von „Kernbrennstoffen“ (nach Definition Atomgesetz §2 Abs. 1) beschlossen. Rot-Grün hat die Teilentwidmung so formuliert, dass der Senat Ausnahme genehmigungen ohne Beteiligung der Bürgerschaft und völlig geheim erteilen kann. Ein Großteil der Atomtransporte über die Häfen ist von diesem Umschlagverbot nicht erfasst. Ca. 80 % der Atomtransporte sind keine „Kernbrennstoffe“, sondern Vorprodukte oder Abfallstoffe der Produktion von Atomenergie.

Die CDU hat gegen diese Teilentwidmung vor dem Staatsgerichtshof geklagt. Am 17. Juni 2013 ist darüber das Urteil gesprochen worden.

Der Bremer Staatsgerichtshof hat den Normenkontrollantrag, mit dem die CDU-Bürgerschaftsfraktion die Entwidmung der Bremer Häfen für den Umschlag von „Kernbrennstoffen“ als rechtswidrig erklären wollte, mit 4 gegen 3 Richter\*innenstimmen als unzulässig zurückgewiesen.

Ebenfalls als unzulässig wurden die beiden Hilfsanträge der CDU zurückgewiesen – das Verfahren auszusetzen, um die Streitfrage vom Bundesverfassungsgericht beziehungsweise vom Europäischen Gerichtshof prüfen zu lassen.

Die Richter\*innen wiesen die Klage ab, weil die Länder selbst entscheiden dürfen, was in den Häfen umgeschlagen wird.

**damit bleiben die Bremer Häfen für den Umschlag von „Kernbrennstoffen“  
weiterhin gesperrt !**

## **Entwidmung durch Volksentscheid**

Die Bremische Bürgerschaft hat es abgelehnt, die Häfen für alle Atomtransporte zu sperren. So können nur noch die Bremer\*innen per Volksentscheid das Gesetz ändern. Für die Zulassung sind 5000 gültige Unterschriften nötig. Wird das Volksbegehren zugelassen, müssen später 25000 Unterschriften gesammelt werden. Damit kann ein Volksentscheid, also eine Abstimmung ähnlich einer Wahl, erzwungen werden.

(Bremer Initiative gegen Atomtransporte (brigat)

<http://www.atomtransporte-verhindern.de>, brigat2012@web.de)

***unterstützt die Kampagne zum Volksentscheid zur Sperrung der Bremer Häfen für alle Atomtransporte !***

### **entging Hamburg am 1. Mai nur knapp einer Atomkatastrophe ?**

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

Nachfragen ergaben, dass aus bisher unbekannter Ursache ein Feuer auf dem Schiff ausgebrochen war, das um 19:30 Uhr entdeckt wurde. Ca. 30 Minuten später wurde die Feuerwehr informiert, die dann durch eigene Inaugenscheinnahme feststellte, dass Gefahrgüter an Bord waren. Neben 70 Autos befanden sich auch radioaktive Stoffe wie Uranhexafluorid (UF<sub>6</sub>) und neue Brennelemente für AKWs, sowie Munition, Ethanol und Sprengstoffe bzw. Raketenantriebsstoffe an Bord - ein brisanter Cocktail.

Maßnahmen die Gefahrenstoffe aus dem gefährdeten Bereich zu entfernen wurden erst um 23:08 Uhr eingeleitet. 33 Container mit gefährlichen Gütern wurden dann bis 3:35 Uhr aus dem unmittelbaren Gefahrenbereich entfernt (ca.8 Stunden nach Feuer ausbruch). Der Brand konnte aber erst um 5:11 Uhr unter Kontrolle gebracht werden. Er war somit 9 Stunden und 41 Minuten nicht beherrschbar. Die Gesamteinsatzdauer der Feuerwehr betrug 15,5 Stunden. „Die Dauer der Löscharbeiten war bedingt durch die schwierigen Zugangsmöglichkeiten zum Brandherd verbunden mit den hohen Temperaturen und den schlechten Sichtmöglichkeiten vor Ort.“ <sup>1)</sup>

30 Autos haben gebrannt. Die Brandursache ist bisher ungeklärt.

Der Hamburger Hafen liegt mitten im Stadtgebiet. In der Nähe, ca 500 – 1000 Meter entfernt, fanden verschiedene Veranstaltungen des Kirchentags ab dem 1. Mai mit insgesamt über 100000 Menschen statt. Eine Entzündung oder Freisetzung des Gefahrguts hätte unvorstellbare Folgen haben können.

Wenn auch dieses mal alles noch gut gegangen ist, kann das keine Sicherheit und

---

1) Antwort des Senats, Drucksache 20/7891 vom 17.5.2013

Beruhigung für zukünftige ähnliche Transporte sein. <sup>2)</sup>

## 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/Großbritannien) sind seit dem 01.07.2005 gesetzlich untersagt worden. Transporte von "bestrahlten" (abgebrannten) Brennelementen aus sog. 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.<sup>3)</sup>

Bei einem Zusammenstoß z.B. zwischen Güterzug und Transportbehälter und anschließendem mehrstündigen Feuer können große Mengen Cäsium-134 und Cäsium-137 freigesetzt werden. Gammastrahlung und mit Cäsium belastete Nahrungsmittel führen zu einer jahrzehntelangen Strahlenbelastung von Mensch und Umwelt.<sup>4)</sup>

Bei Unfällen mit Uranhexafluorid (UF<sub>6</sub>)-Transporten ist wesentlich dessen chemisch hohe Toxizität wirksam: Bei Freisetzung von UF<sub>6</sub> 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 im städtischem Gebiet wird um die Größenordnung von 1000 abgeschätzt.

Bei schweren Unfällen, die mit Freisetzung von UF<sub>6</sub> oder Plutonium verbunden sind, gibt es keine effektiven Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung. Die Katastro-

---

2) s. [www.freieradios.net/56172](http://www.freieradios.net/56172)

3) siehe hierzu auch: "Gefährdung der Gesundheit durch Strahlung des CASTOR, Horst Kuni, IPPNW, 1996", und "Die biologische Wirkung von Neutronenstrahlung wird weiterhin unterschätzt", Strahlentelex 254-255, 1997, und dort zitierte Literatur.

4) siehe hierzu auch: "Strahlenbelastung bei Unfällen und unfallfreiem Transport", Restrisiko Nr. 1, Greenpeace Hamburg und dort zitierte Literatur.

phenschutzplanung kann bei schweren Unfällen im Zusammenhang mit Transporten dieser Substanzen nur begrenzt greifen.<sup>5)</sup>

## **wie können wir uns im Falle eines 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." <sup>6)</sup>

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

## **BILANZ**

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

**Die Sicherheit für die Bevölkerung wird machtpolitischen und wirtschaftlichen Interessen untergeordnet.**

**Wir setzen uns für die sofortige Stilllegung aller Atomkraftwerke und der dazugehörigen Infrastrukturen – z.B. der Atomtransporte – ein, und zwar weltweit und auch für die Veränderung der Ursachen – die gesellschaftlichen Verhältnisse - die solche zerstörerische Technologien erst ermöglichen.**

**Und: Es geht nicht nur darum, die Transporte sicherer zu machen. Auch mit den sichersten Transporten wären z.B. Tschernobyl oder Fukushima nicht verhindert worden. Die Transporte müssen immer im Zusammenhang mit ihrer Funktion, den Betrieb von Atomkraftwerken zu gewährleisten, gesehen werden. Atomtransporte stoppen heißt – neben gesundheitlichem Schutz der Bevölkerung – die Atomanlagen stilllegen, und das ist genau unser Ziel.**

**Aber das werden wir nicht nur erreichen durch Analysen, Argumente, Appelle, juristische Prozesse oder Volksentscheide, da müssen wir schon auch 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)*

*weiterführende Informationen unter:*

[www.nadir.org/sand](http://www.nadir.org/sand) [www.maus-bremen.de](http://www.maus-bremen.de) <http://aabhh.noblogs.de> [www.urantransport.de](http://www.urantransport.de)

---

5 siehe hierzu auch: "Zur Sicherheit von Transporten radioaktiver Stoffe auf dem Gebiet der Stadt Saarbrücken", Cornelius Noack, Gerald Kirchner, Bernhard Fischer, Fachbereich Physik, Universität Bremen, Report Nr. 46, Dezember 1990 und dort zitierte Literatur.

6 Antwort des Hamburger Senats vom 02.06.2009, Drucksache 19/3011 auf eine große Anfrage der Fraktion Die Linke.