

# ATOMMÜLL- TRANSPORTE



**NECKARWESTHEIM 1989**

**Recherchen — Analysen — Aktionen**

Hrsg.: AKTION STROM OHNE ATOM, Tübinger Aktionsinitiative gegen Atomanlagen

## Wir danken allen,

die durch ihre Mitarbeit oder Nicht-Mitarbeit mitgeholfen haben, daß diese Broschüre erscheint. Besonders bedanken wir uns

- bei allen AutorInnen, denen wir überhaupt nicht übelnehmen, daß sie ihre Artikel teilweise erst Wochen nach Redaktionsschluß abliefern,
- bei den Computerfreaks, die Hardware wie Software, von einigen überraschenden Abstürzen abgesehen, klar im Griff behielten,
- bei unserem Chef-Layouter, der Nächte damit verbrachte, Spalten und Zeilen im optimalen 90-Grad-Winkel aufeinanderzusetzen (und glatt übersah, daß Grotesk schöner als Serifa ist),
- bei der Fraktion Grüne im Landtag Baden-Württemberg für ihre Bereitschaft, uns dadurch zu unterstützen, daß sie diese Broschüre in ihren Vertrieb übernimmt,

- bei Karl für seine spitze Ohren und seine Geschwätzigkeit,
- bei Christian, der für 12-Pfennig-Kopien kurzzeitig nur 10 Pfennig verlangte,
- bei Kater Mauksch für sachdienliche Hinweise,
- bei Drucker und Repro-Bastler für saubere Arbeit,
- bei Mannus für seine Einsicht in Sachzwänge,
- beim baden-württembergischen Umweltministerium für Recherche-Unterstützung,
- bei Jule für die Idee mit dem Bananendampfer, auch wenn er inzwischen am Grund des Ozeans liegt,
- bei den Fotografen für ihren Durchblick,
- bei den Freunden in Mannheim, Karlsruhe, Saarbrücken, Heidelberg, Heilbronn und Berlin für rege psychische wie physische Unterstützung,
- bei GKN-Pressesprecher Uwe Mundt für seine dummen, aber stets erheiternden Kommentare.

Was die Aktionen im letzten Jahr anbelangt, so wären sie ohne die engagierte, begeisterte Mitarbeit unzähliger Menschen, ohne reichhaltige Unterstützung vieler Familien aus Kirchheim, Lauffen, Neckarwestheim, Ilsfeld und Heilbronn, ohne den grünen Edgar inclusive Fernschreiber und Telefax nicht möglich gewesen.

Ihnen allen gebührt an dieser Stelle unser Dank.

Die Redaktion.



### ATOMTRANSPORTE - NECKARWESTHEIM 1989

Herausgegeben von: Tübinger Aktionsinitiative gegen Atomanlagen (TAIGA)  
"Aktion Strom ohne Atom" Stuttgart - Ludwigsburg

Redaktion: Andreas Linder, Tobias Pflüger, Klaus Stark

Repros und Druck: Johannes Sternstein, Stuttgart - Windhueter - Druck Schorndorf

Auflage: Vorerst einmal 1 000 Stück

Erscheinungsdatum: 10. Januar 1990

Preis: 6 DM

#### BESTELLOADRESSEN:

TAIGA, c/o Andreas Linder, Melanchthonstr. 23,  
7400 Tübingen, 07071/26908

Konto: Nr. 747 000 8343, Landesgirokasse Tübingen, BLZ 600 501 01

DIE GRÜNEN IM LANDTAG,  
Konrad-Adenauer-Str. 3, 7000 Stuttgart 1

Verantwortlich für die einzelnen Artikel sind die Autoren, für den Rest die Redaktion. Im Sinne des dämm. Pressegesetzes sind es: Andreas Linder, Melanchthonstr. 23, 7400 Tübingen und Klaus Stark, Münzgasse 9, 7400 Tübingen.

Foto Titelseite: Kurt Kühfuß; Rückseite: Andreas Linder

Das Redaktionskollektiv bei der Arbeit!



# Inhaltsverzeichnis

	Seite
<b>Impressum</b>	2
<b>Inhaltsverzeichnis</b> (Sie befinden sich an diesem Ort!)	3
<b>Geleitwort von Christine Muscheler-Frohne</b>	4
<b>Vorwort</b>	5
<b>Zur Einführung: Die Brennstoffspirale</b>	6

<b>1. Abgebrannte Brennelemente aus Neckarwestheim</b>	<b>8</b>
Die sog. "Entsorgung" / Bisherige Wiederaufarbeitung von GKN-Brennstoff / MOX-Brennelemente / Allgemeines zu den Transporten / Rechercheergebnisse aus diesem Jahr	



<b>6. Gefahren beim Atomtransport</b>	<b>70</b>
Worin wird transportiert? / Folgen des Transports "ohne Zwischenfälle" / Unfälle / Was noch passieren kann	

<b>7. Europäisierung der Atomindustrie</b>	<b>76</b>
Die Atommafia auf dem Rückzug? / Wackersdorf als "Marktanpassung mit erfreulichen Nebeneffekten" / Neue Blütezeit? / Besuch in La Hague / Mögliche Gegenstrategien der Anti-Atom-Bewegung	

<b>8. Warum Aktionen gegen Atomtransporte?</b>	<b>82</b>
Die Atomtransporte als Ansatzpunkt / Protest- und Aktionsformen in der Anti-Atom-Bewegung / Kleine Kritik der Aktionen in Neckarwestheim / Zur Strafverfolgung	

<b>9. Archivarisches</b>	<b>88</b>
Pressedokumentation 1989 / Anfragen und Anträge im baden-württembergischen Landtag	

<b>Kontaktadressen / Spendenauf Ruf</b>	<b>91</b>
---	-----------



<b>2. Widerstand ist immer gut: Die Aktionen</b>	<b>22</b>
Aktionsvorbereitung / Die Mäuse und Kater Mauksch / 3. April / 7. April / 10. April / 22. Mai / 19. Juni	

<b>3. Kommunales: Meinungen und Reaktionen vor Ort</b>	<b>34</b>
Kurze Geschichte des Widerstands / Die Gemeindeordnung hat's in sich / Parlamentarische Aktivitäten / Die Brückenstory / Örtliche Risikopunkte	

<b>4. Auf der Strecke nach La Hague: Mannheim und Saarbrücken</b>	<b>46</b>
Atomtransportknotenpunkt Rangierbahnhof Mannheim / Aktionen / Der Unfall in Neckargemünd / Kommunale Parlamentsarbeit / Bericht aus Saarbrücken	

<b>5. Weitere Neckarwestheimer Atomtransporte</b>	<b>54</b>
Frische Brennelemente / Statt Kloschüsseln Atombrennstoff / Schwach- und Mittelradioaktiver Müll	



Fotos: Klaus Stark

**Geleitwort der  
energiepolitischen Sprecherin  
der Grünen-Fraktion im  
baden-württembergischen Landtag,  
Christine Muscheler-Frohne:**

---

Mit dieser Broschüre legen wir nicht nur eine Dokumentation zum Thema Atomtransporte vor, sondern auch das Ergebnis einer gelungenen Verknüpfung von parlamentarischer und außerparlamentarischer Arbeit. Nur aufgrund der Beobachtungen und Recherchen durch die Initiativen in Neckarwestheim und an der Transportstrecke war es möglich, detailliert parlamentarisch an-, ab- und nachzufragen. Und nur durch die Antworten auf diese Anfragen wußten wir, was, wann, wo transportiert wurde; bekamen wir einen Überblick über das, was vor sich ging; konnten wir aktionsorientiert arbeiten, die Öffentlichkeit aufklären und Widersprüchliches aufdecken.

Gekürzt, aber auf den Nenner gebracht, kann frau sagen: Ohne Beobachtung und Recherche keine Anfragen - ohne Anfragen keine erfolgreiche Aktion bzw. erneute Beobachtung und Recherche. Das eine wäre ohne das andere nicht möglich gewesen und umgekehrt!

Ja, und natürlich hat es uns allen auch viel Spaß gemacht, das ist nicht unwichtig. Wir sind weitergekommen in unserer Arbeit und wir waren erfolgreich. Ein für die übliche parlamentarische Arbeit "verlorener" Tag auf der Neckarbrücke in Lauffen oder vorm AKW hat sich für mich immer ausgezahlt: Die Lust und die Freude, die in der Auseinandersetzung mit der Wirklichkeit jenseits derer des Parlaments in Stuttgart entstand, setzte bei mir jede Menge Energie frei.

Das Atomtransporteprojekt machte viel Arbeit - zugegebenermaßen. Aber die Arbeit war kreativ und vor allem auch kommunikationsorientiert. Nicht das einsame Brüten am Schreibtisch war gefragt, sondern das Miteinander-Sprechen, Beraten, Pläne-Machen, Aushecken. Die Initiativen machten für mich Zuarbeit und sie bildeten das Druckpotential aus der Bevölkerung, auf das ich mich gegenüber der Landesregierung berufen konnte. Und ich machte mit bei den Blockaden und Aktionen, gewährleistete damit einen gewis-

sen Schutz vor Übergriffen und brachte manchmal die Medien dazu, sich für das Thema (erneut) zu interessieren.

Die vorliegende Broschüre zeigt, daß es gelungen ist, in Baden-Württemberg Licht ins Dunkel dieses Bereichs der atomaren Brennstoffspirale zu bringen. Das zuständige Umweltministerium wurde dabei arg in Bedrängnis gebracht. Nachdem anfangs versucht wurde, uns mit läppischen und ungenauen Antworten abzublocken (dauerndes, hartnäckiges Nachfragen brachte deutliche Besserung), kommt augenblicklich eher moralischer Druck. Die Anrufe und Briefe aus dem Ministerium häufen sich, in denen auf den "erheblichen Aufwand" und das zeitweilige Lahmlegen (zur Beantwortung der vielen Anfragen) der zuständigen Abteilung verwiesen wird.

An dieser Stelle daher meinen herzlichen Dank an alle betroffenen Beamten im Umweltministerium. Daß Ihnen durch die Fragelei bezüglich der Atomtransporte so viel Arbeit entstanden ist, und Sie jetzt viel später nach Haus kommen, tut mir leid - aber was sein muß, muß sein!

Mit den Atomtransporten sich auseinanderzusetzen, ist nötiger denn je. Sie werden eine immer wichtigere Rolle spielen im arbeitsteilig betriebenen zukünftigen europäischen (Atom-) Energie-Binnenmarkt. Daß mittlerweile an allen baden-württembergischen AKW-Standorten und Transportrouten Initiativen entstanden und tätig sind, ist außerordentlich erfreulich und läßt hoffen.

Es ist gut, daß ich beitragen konnte zum Entstehen von Engagement und Bewegung Vieler. Es ist ein Projekt entstanden, welches nicht an meine Person und mein alleiniges Engagement gebunden ist. Das gewährleistet, daß die Arbeit auch dann weitergeht, wenn ich nicht mehr Abgeordnete im Landtag bin und darauf kommt es an!

Rottweil/Tübingen im Dezember 89

Christine Muscheler-Frohne

MdL Grüne,  
Energiepolitische Sprecherin der Fraktion



# DIE VÖGEL

pfeifen es schon von den Dächern, daß sie endlich fertig ist, unsere Broschüre. Manchmal haben wir fast selbst nicht mehr daran geglaubt. Aber jetzt haltet Ihr sie in Euren Händen.

Mit dieser Broschüre schließen wir ein Jahr intensiver Recherche und zahlreicher Aktionen zu den Atommülltransporten aus Neckarwestheim ab. Was wir herausbekommen haben, wird hier dokumentiert, die verschiedenen Behinderungsaktionen und das kommunale Echo darauf dargestellt. Weitere Kapitel beschäftigen sich mit der Transportstrecke, den übrigen Neckarwestheimer Atomtransporten, den beim Transport auftretenden Gefahren, der drohenden Europäisierung der Atomwirtschaft und möglichen Gegenstrategien. Am Schluß gibt es einen kurzen Archivteil.

Obwohl Atomtransporte allmählich zum Thema werden, liegen darüber bisher einem breiteren Spektrum kaum Erkenntnisse und Erfahrungen vor. Dank Stellflug, der Nürnberger BI, Greenpeace, den Gorlebener Tag-X-Aktionen und unseren Lübecker Namenskollegen sind einige grundlegende Vorgänge bekannt geworden: die verschiedenen Stufen der Brennstoffspirale, Behälter, beteiligte Firmen, Transportwege und -risiken. Was bisher vollkommen

fehlte, ist eine standortbezogene Atomtransportanalyse - verbunden mit den dazugehörigen Aktionen.

In gewisser Weise haben wir mit unseren beschränkten Mitteln versucht, in diese Bresche zu springen: Erstmals AKW-spezifisch, fernab von den bundesweiten Großdemonstrations-Schauplätzen, möglichst viel über Atomtransporte herauszubringen, sie öffentlich zu machen und auch ein wenig herumzustänkern. Bei allen Schwächen und Fehlern halten wir das für ein Modell, das an anderen Standorten ähnlich verwirklichtbar ist.

Als unabdingbar hat sich eine enge Zusammenarbeit sowohl mit Abgeordneten in den verschiedenen Parlamenten, als auch mit der (nicht unbedingt atomkritischen) Bevölkerung vor Ort herausgestellt. Nur wenn es gelingt, antiatomare Politik (wieder) lokal bzw. regional zu verwurzeln und die ganze Bandbreite des Protests auszuspielen, besitzen wir gegen die Atomlobby eine wirkliche Chance.

Vor wenigen Monaten noch schien die einzige Zukunftshoffnung der Kraftwerksbetreiber mit Atomenergie hergestellter Wasserstoff und dessen Einsatz

als Autotreibstoff zu sein. Dank Treibhauseffekt und EG-Binnenmarkt, dank einer rundum erfolgreichen Verdrängung des Tschernobyl-Schocks, strahlen sie wieder. Die Akzeptanz, heißt es, wächst.

Eines der entscheidenden Mittel, um hier gegenzuhalten, sind (neben Energiealternativen oder etwa der Arbeit zu den sog. "Schrottreaktoren") mit Sicherheit die atomaren Transporte. Am ratlosen Hin- und Herschieben hochradioaktiver Materialien läßt sich nicht nur das unlösbare Endlagerproblem veranschaulichen (das wahrscheinlich noch einschneidender ist, als die nach Tschernobyl in den Vordergrund gerückte Sicherheitsfrage): Vor allem machen die Transporte deutlich, daß nicht irgendwo weit weg, hinter meterdicken Betonmauern, irgendwelche Atome zerfallen, sondern daß, im Vorgarten, auf dem Bahnhof, auf der Autobahn, einE jeder betroffen sein kann.

Die atomaren Transporte rücken (wie Tiefflieger) dem/r betroffenen BürgerIn ganz nah auf den Leib. Je näher, desto größer die Chance, daß Angst entsteht. Wut. Und vielleicht sogar Widerstand. Dazu beizutragen, ist Absicht dieser Broschüre.

Die Redaktion

# ATOMTRANSPORTE RUND UM DEN GLOBUS

# Die Brennstoffs

Als Dokumentation eines regionalen Widerstandskonzepts beschäftigt sich diese Broschüre mit Atomtransporten nur insofern, als sie eines der beiden Neckarwestheimer Atomkraftwerke konkret berühren, d.h. entweder von dort ihren Ausgang nehmen oder dort enden. Tatsächlich sind die Transporte, die hier dargestellt werden, die Spitze eines viel größeren Eisberges. Um ein einziges bundesdeutsches Atomkraftwerk nur ein Jahr lang am Laufen zu halten, sind Hunderttausende von Tonnen Material zu bewegen; unter Umständen wird dabei der Globus mehrfach umrundet.

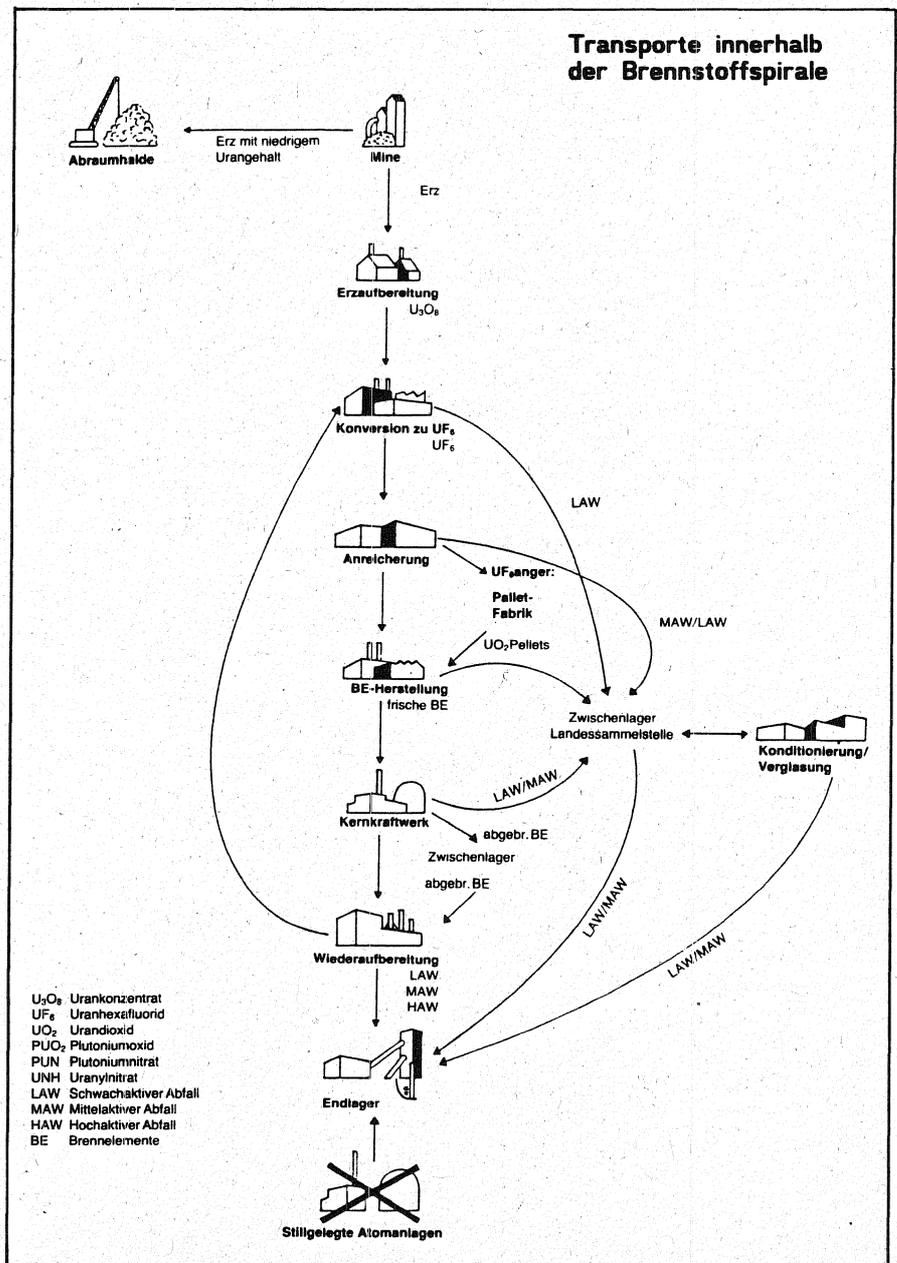
Oklahoma/USA, Springfields/Großbritannien). Der Transport ins Rhonetal geschieht in der Regel per Lkw und Autobahn. In Pierrelatte bleiben von den 400 Tonnen Uranoxid nur 220 Tonnen Uranhexafluorid übrig, in gelbe oder leuchtend rot lackierte stählerne Druckbehälter

Am Anfang der Brennstoffspirale steht der Uranabbau - in Südafrika, Namibia, Australien, Kanada oder den USA. Um den Jahresbedarf eines der beiden Neckarwestheimer Reaktoren zu decken, müssen ungefähr 440 000 Tonnen Uranerz gefördert werden\*). Der größte Teil, 400 000 Tonnen, bleiben wegen des zu niedrigen Erzgehalts auf riesigen Abraumhalden liegen und strahlen. Die restlichen 40 000 Tonnen wandern zur Erzaufbereitungsanlage. Endprodukt: 400 Tonnen Uranoxid, auch "yellow cake" genannt, zur Verschiffung ins Abnehmerland - und 40 000 Tonnen schwach radioaktiver Schwefelsäureschlamm. Der bleibt im Land und strahlt auch.

Per Containerschiff und in gelbe Stahlfässer gefüllt landet das Uranoxid beispielsweise im Hamburger Hafen - und wird, weil noch nicht gebraucht, eventuell per Bahn in ein Zwischenlager geschafft: nach Ellweiler-Birkenfeld, nach Hanau oder nach Leese.

### Mit dem Lkw ins Rhonetal - und dann nach Sibirien!

Die nächsten Schritte: Konversion und Anreicherung. Um als Atombrennstoff verwendet zu werden, muß das Uranoxid zunächst auf chemischem Weg in Uranhexafluorid umgewandelt werden. Für GKN geschieht dies ziemlich sicher bei COMHUREX im südfranzösischen Pierrelatte (die anderen vier großen Konversionsfabriken der westlichen Welt: Port Hope/Canada, Metropolis / Illinois / USA, Gore/



Graphik nach Stellpflug (siehe "Quellen").

# pirale

verpackt. Dafür fallen rund 180 Tonnen Atommüll an, die per Bahn ins Zwischen- oder Endlager gekarrt werden müssen.

Anreicherungsanlagen, in denen der Uran-235-Anteil von ursprünglich 0,7 auf über drei Prozent erhöht wird, gibt es zum Beispiel in Tricastin/Frankreich (Eurodif), Capenhurst/Großbritannien, Almelo/Niederlande und Gronau/Bundesrepublik. Aufgrund langfristiger Verträge wandert allerdings ein Großteil des in Pierrelatte konvertierten Urans zur sowjetischen Staatsfirma "Technabsexport" nach Sibirien. Ein denkbarer Transportweg: auf Schiene durch halb Frankreich, von Le Havre aus mit dem Schiff via Rotterdam, Hamburg (von dort aus möglicherweise noch ein Abstecher ins nordrhein-westfälische Zwischenlager Weisweiler) durch den Nord-Ostsee-Kanal nach Riga.

## **Panamakanal oder nicht: Das Unterwasserbecken in Frankreich wartet schon!**

Nach der Anreicherung sind von den 220 Tonnen Uranhexafluorid 33 Tonnen Kernbrennstoff übrig - und 187 schwachradioaktiver Abfall. Ersterer wandert über Hamburg nach Hanau zur Brennelementproduktion und von dort aus zum AKW. Zum unter Umständen "notwendigen" Umweg über den Panamakanal, US-West- wie Ostküste und den Atlantik näheres bei Jürgen Stellpflug (siehe "Quellen").

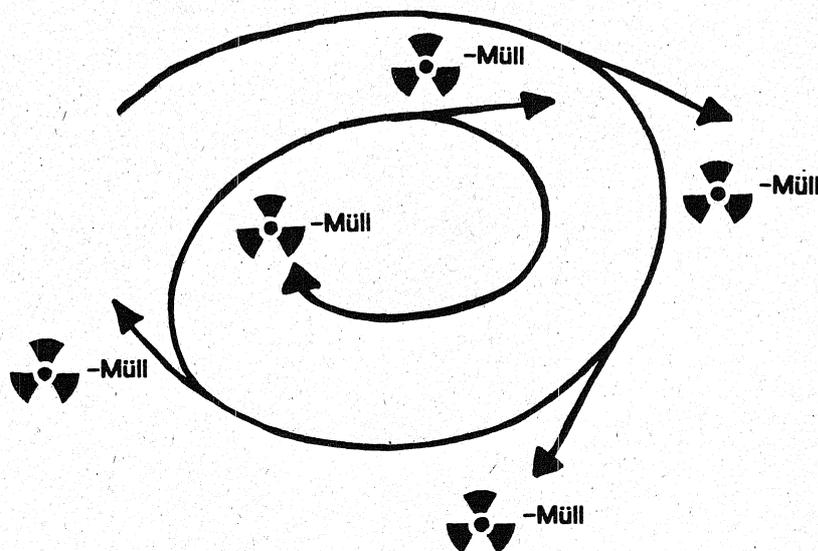
Nach drei Jahren werden die abgebrannten GKN-Brennelemente zum größten Teil per Bahn nach La Hague/Frankreich befördert. Dort liegen sie jahrelang im Unterwasserbecken; bei einer eventuellen Wiederaufarbeitung werden Uran, Plutonium und die höchststrahlendsten Spaltprodukte chemisch voneinander getrennt. Aus den 33 Tonnen Brennele-

menten entstehen 28 Tonnen Uranylнитratlösung; als Ausgangsstoff für erneute Brennstoffproduktion landen sie per LKW zum zweitenmal in Pierrelatte. Bereits in La Hague wird das bei der Wiederaufarbeitung anfallende Plutoniumnitrat in Plutoniumoxid umgewandelt und mit Güterwaggons zurück in die Bundesrepublik befördert. In Hanau bastelt Siemens (ex-Alkem) daraus Mischoxid-Brennelemente.

## **24 000 Jahre Halbwertszeit - ob Pyramidenbauen da hilft?**

Findet die Wiederaufarbeitung in Karlsruhe statt, entfällt die Umwandlung und das (noch gefährlichere) Plutoniumnitrat geht auf die Reise. Zur Erinnerung: drei Kilogramm Plutonium genügen für eine Atombombe, die Halbwertszeit von Pu-239 beträgt rund 24 000 Jahre, und ein einziges, blütenstaubgroßes Plutonium-Aerosol kann, wenn eingeatmet, unter Umständen Lungenkrebs auslösen. Rund tausend solcher Plutoniumtransporte wurden zwischen 1974 und 1983 der zuständigen Genehmigungsbehörde gemeldet. Transportmenge: zwischen wenigen Mikro- und 68 Kilogramm.

Bei der sogenannten Wiederaufarbeitung gibt es, wie auf jeder anderen Station der Brennstoffspirale auch, eine ungeheure Menge von Müll: Für 33 Tonnen Kernbrennstoff gerechnet fallen 30 Edelstahlbehälter mit hochaktiven Abfällen, 600 Fässer mit mittelaktivem, 300 Fässer mit schwachaktivem Atommüll an - und über hundert Kubikmeter stahlender, tritiumhaltiger Ab-



wässer. Der größte Teil davon gelangt nach 1994 von La Hague aus in die Bundesrepublik zurück. Wohin damit, das ist die Frage.

## **Hamlet wäre ratlos gewesen - Antigone wüßte, was tun.**

Und da sind noch die unabsehbaren Mengen verstrahlten Stahls, Betons und anderer Stoffe, die auftreten, wenn erst einmal das erste Atomkraftwerk abgerissen werden muß.

Das alles wird, ob korrekt angemeldet und beschildert oder ob nicht, transportiert. Die Bevölkerung erfährt nur in Ausnahmefällen davon. Und Protest dagegen ist noch seltener.

K.

## **Anmerkung:**

\*) Die folgende Rechnung folgt Stellpflug, der von Biblis Block A ausgeht (1147 MW). GKN I hat eine etwas geringere, GKN II eine höhere Leistung, so daß die im Durchschnitt benötigte Brennstoffmenge in etwa vergleichbar ist.

## **Quellen:**

- Jürgen Stellpflug: Der weltweite Atomtransport, Reinbek 1987 (=rororo aktuell 5745)
- Nürnberger Bürgerinitiative gegen die WAA und andere Atomlagen: Atomtransporte, Juli 1988
- Greenpeace/Hintergründe: Atommüll auf Reisen, August 1989
- Bauer/Jooss/Scheloske: Ein Überblick über die Transporte im "Brennstoffkreislauf" (bisher ungedruckt).

# Abgebrannte Brennele aus Neckarwestheim



# mente

**Das Atomkraftwerk Neckarwestheim I (GKN I) ging im Jahr 1976 als fünftes AKW der Republik mit einer elektrischen Bruttoleistung von 855 Megawatt (netto: 795 MW) ans Netz. Der Bau des zweiten Reaktorblocks, gleichsam der Ersatz für das verhinderte Wyhl, begann Anfang der achtziger Jahre - nachdem knapp 30 000 Einwendungen abgelehnt worden waren. Ans Netz ging GKN II in den ersten Tagen des Jahres 1989 mit einer elektrischen Leistung von 1314 MW (1225 MW netto). Offiziell eingeweiht wurde das vorläufig letzte Atomkraftwerk der Bundesrepublik am 12. Mai 1989.**

Das Atomkraftwerk stellt einen zentralen Punkt des sog. "Brennstoffkreislaufs" dar, der in Wirklichkeit eine nach hinten offene Spirale ist. Hier wird aus Uran oder Plutonium elektrische Energie gewonnen - letztlich der Grund für die Verseuchung unberührter Landstriche beim Uranabbau, die Vermehrung des tödlichen atomaren Abfalls bei der Wiederaufarbeitung und die Gefährdung einer unabsehbaren Zahl zukünftiger Generationen durch die sog. "Endlagerung".

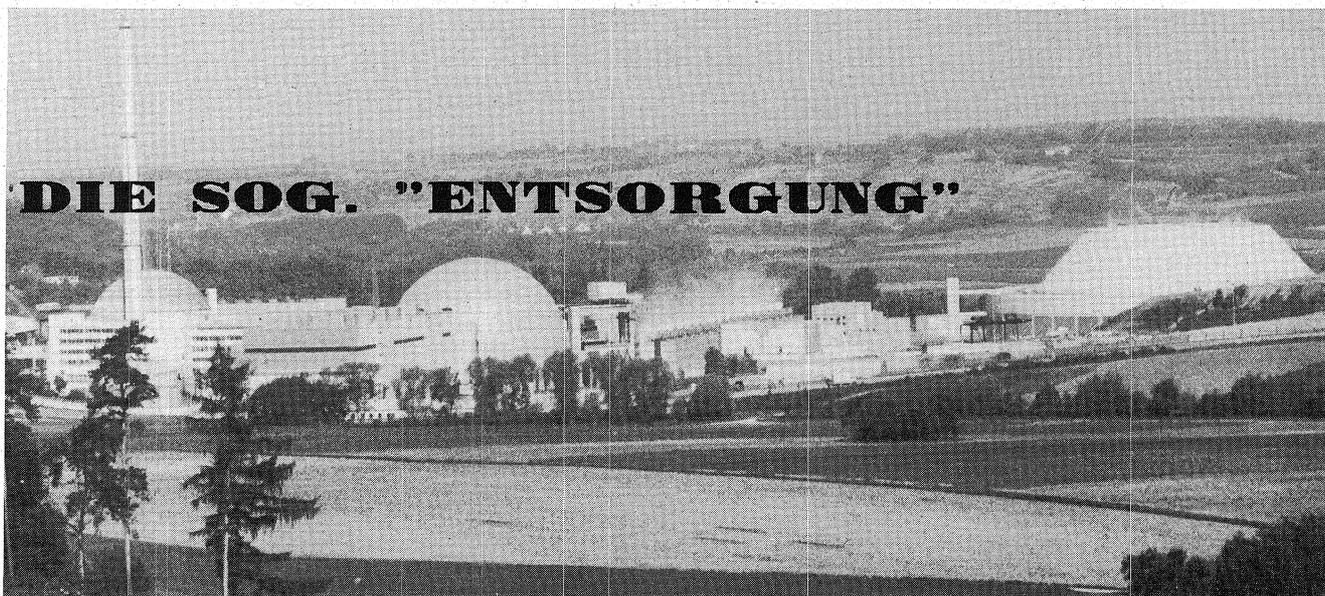
Von dem gesamten, die ganze Erdkugel überspannenden Netz von Atomtransporten konzentriert sich nur ein Teil um das Atomkraftwerk selbst. Zunächst müssen in der Regel jedes Jahr

**Jede Menge radioaktive Transporte: mittel- und schwachaktiver Müll, frische und abgebrannte Brennelemente**

frische, unbestrahlte Brennelemente angefahren werden - im Fall von GKN I sind das zum Teil plutoniumhaltige Mischoxid- (sog. "MOX"-) Brennelemente. Beim laufenden Kraftwerksbetrieb entsteht ständig schwach- und mittelradioaktiver Müll in beträchtlichen Mengen. Dieser wird zur Zeit tlw. im Kraftwerk gelagert, zum weit größeren Teil andernorts konditioniert. Und schließlich werden, meist ebenfalls alljährlich, abgebrannte, höchst- und hochradioaktive Brennelemente aus dem Atomkraftwerk abtransportiert.

Da die Behinderungsaktionen von TAIGA und "Aktion Strom ohne Atom" im Jahr 1989 diese Transporte zum Ziel hatten, werden die dabei gewonnenen Erkenntnisse hier als erstes dargestellt. Wesentlich bestimmt werden Menge, Datum und Zielort dieser gefährlichsten aller vom AKW ausgehenden Atomtransporte durch die kraftwerksspezifische "Entsorgungssituation".

Foto: Thomas Pflaum



Strahlt, strahlt, strahlt: GKN I, GKN II und der neue Hybridkühlturm.

Foto: Andreas Linder

Nach den "Grundsätzen zur Entsorgungsvorsorge für Kernkraftwerke" des Bundesinnenministeriums ist ab Inbetriebnahme eines Atomkraftwerks der "sichere Verbleib der bestrahlten Brennelemente" für sechs Jahre im Voraus nachzuweisen<sup>(1)</sup>. Während des Betriebs muß dieser Nachweis auf dem Papier jährlich um jeweils ein Jahr verlängert werden. Daß die sogenannte "Entsorgung" lediglich darin besteht, den beim Kraftwerksbetrieb anfallenden atomaren Müll irgendwo improvisiert zu stapeln oder sinnlos in der Gegend herumzucarren, interessiert dabei natürlich nicht.

### 1. Kraftwerksinterne Kompaktlagerbecken

Für GKN I und II wird, wie bei allen anderen Atomkraftwerken auch, der Vorschrift zunächst über die sogenannten "kraftwerksinterne Zwischenlagerung" im Abklingbecken Genüge getan. Das Kompaktlager von GKN I (Kernladung: 177 Brennelemente) faßt insgesamt 270 Brennelemente. Da stets eine gesamte Kernladung als "Kapazitätsreserve" für den Notfall freigehalten werden muß, ist hier lediglich Platz für 93 Brennelemente. Wenn es hart auf hart geht, stehen allerdings noch zwei einsetzbare mobile Gestelle mit zusammen 40 Abstellmöglichkeiten und "zwei Prüfpositionen" zur Verfügung<sup>(2)</sup>. Diese wurden allerdings noch niemals in Anspruch genommen.

Im Lauf der achtziger Jahre haben auch die Kraftwerksbetreiber gemerkt, daß es mit den geplanten Zwischenlagern nicht so recht vorwärtsgeht. Der Müll

begann sich anzuhäufen - folge-

#### Wie die Abklingbecken zu Kompaktlagern wurden

richtig wuchsen die Abklingbecken in den neugebauten Reaktoren mit, bekamen einen neuen Namen und hießen plötzlich "Kompaktlager". In das von GKN II (Kernladung: 193 Brennelemente)<sup>(2,3)</sup> passen schon 965 Brennelemente hinein. Da pro Jahr knapp ein Drittel des Kerns ausgetauscht wird - die Brennelemente sind drei, seltener vier Jahre lang im Reaktor -, reicht das für genau zwölf Betriebsjahre aus<sup>(3/19)</sup>.

### 2. Der "Entsorgungsnachweis" für GKN II

Bis 1993, so die Auskunft der Bundesregierung, werde für GKN II nur die kraftwerksinterne Kompaktlagerung in Anspruch genommen<sup>(4)</sup>. "Transporte", schrieb das baden-württember-

gische Umweltministerium im April '89 gleichlautend an den Bürgermeister einer Anliegergemeinde, "sind nicht vor Mitte der 90er Jahre zu erwarten"<sup>(5)</sup>. Das GKN hatte sich kurz zuvor etwas vorsichtiger geäußert: "Aus heutiger Sicht ist es durchaus möglich", schrieb die Kraftwerksleitung im gleichen Monat, "daß einerseits Abtransporte von GKN-II-Brennelementen nicht vor Mitte der 90er Jahre stattfinden und daß diese Transporte andererseits nicht über Neckarwestheim geführt werden"<sup>(6)</sup>.

Ursprünglich sollte den Neckarwestheimer Atomkraftwerken ab 1992 im Brennelementezwischenlager der Wiederaufarbeitungsanlage Wackersdorf eine Lagerkapazität von 120 Tonnen

#### Wiederaufarbeitung für GKN II im Ausland

Kernbrennstoff zur Verfügung stehen. Nun, da daraus nichts wird, heißt die Devise für Dr. Jürgen Klooz, Leiter der GKN-

Öffentlichkeitsarbeit: "Im Ausland wiederaufarbeiten lassen, wo, das hängt von den Preisen ab" (7).

Schon vor dem Aus für Wackersdorf hatte GKN II für den Zeitraum von 1994 bis '96 Verträge mit der britischen Wiederaufarbeitungsanlage in Sellafield (British Nuclear Fuels) abgeschlossen: für 58 Tonnen Schwermetall (etwa 130 Brennelemente)<sup>(4)</sup>. Mitte der neunziger Jahre soll in Sellafield die neue Wiederaufarbeitungsanlage "THORP" ("Thermal Oxide Reprocessing Plant") ihren Betrieb aufnehmen.

Für die dann fälligen Abtransporte hochradioaktiven, abgebrannten Atom Mülls sind neue, größere Transportbehälter in Entwicklung, die 120 Tonnen wiegen und jeweils 19 Brennelemente fassen sollen<sup>(6)</sup>. Für GKN II wären dann jährlich etwa drei solcher Transporte nötig. "Zur Zeit", berichtet das baden-württembergische Umweltministerium, "werden die für diese Transporte möglichen Routen auf ihre Eignung untersucht"<sup>(5)</sup>. Als Häfen für die Schiffsverladung sind derzeit Bremen, Hamburg, Emden, Cuxhaven oder Bremerhaven im Gespräch<sup>(23)</sup>.

**Fazit: Von GKN II aus werden in den kommenden Jahren voraussichtlich keine Transporte mit abgebrannten Brennelementen stattfinden.**

### 3. Der "Entsorgungsnachweis" für GKN I

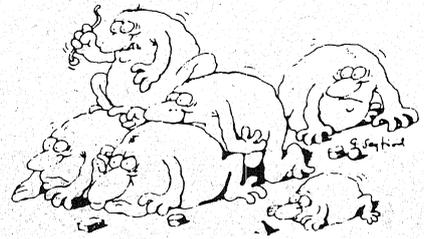
Für GKN I gilt das Gegenteil. Dort ist das kraftwerksinterne Kompaktlager regelmäßig buchstäblich bis zum Bersten gefüllt. Um Platz für die bei jeder Sommerrevision unterzubringende Drittel-Kernladung zu schaffen, müssen dort jährlich im Frühjahr (Mindestlagerzeit: 180 Tage) an die 50 abgebrannte Brennelemente abtransportiert werden.

An dieser Notwendigkeit hat sich durch die Inbetriebnahme von GKN II offenbar nichts geändert. Zwar wurde mit der 2. Teilerrichtungsgenehmigung im Kompaktlagerbecken von GKN II der Einbau von 256 Adaptern zur Lagerung von abgebrannten Brennelementen aus GKN I genehmigt<sup>(8)</sup>. Die Betreiber erklärten dann aber gegenüber der Presse, es sollten damit lediglich GKN-I-Brennelemente im Inneren

#### GKN I als Zwischenlager für GKN II ???

des zweiten Blocks in größere Transportbehälter umgeladen werden<sup>(9)</sup>. Eine Umfunktionierung von Block II zum Zwischenlager für Block I sei nicht vorgesehen.

Ob dies doch geplant gewesen war und durch die baden-württembergischen Grünen, die den



Fassungsvermögen:	270 BE	
Davon Reserve:	177 BE	
Bleiben:	93 Pos. frei	
DAVON BELEGT:		
Januar 1987:	85	
Abtransport:		- 49
Revision:		+ 52
Januar 1988:	88	
Abtransport:		- 53
Revision:		+ 52
Januar 1989:	87	
Abtransport:		- 49
Revision:		+ ??
Januar 1990:	??	

TABELLE 1: BELEGUNG DES KOMPAKTLAGERBECKENS VON GKN I

Quellen: (2), (11).

Vorgang damals öffentlich machten, (vorläufig) verhindert wurde, ist unklar. Die Landesregierung jedenfalls hatte freundlicherweise erklärt, atomrechtliche Bedenken stünden einer solchen Umfunktionierung keinesfalls im Weg.



Die Wiederaufarbeitungsanlage im französischen La Hague - bisher Endstation für die meisten abgebrannten GKN-Brennelemente.

# 1. Abgebrannte Brennelemente



DATUM	COGEMA/La Hague		WAK/Karlsruhe		ZUSAMMEN	
	gesamt	wiederaufgearbeitet	gesamt	wiederaufgearbeitet	gesamt	wiederaufgearbeitet
10/85	373	178	44	0	417	178
	54		0			
10/86	427	178	44	30	471	208
	49		5			
12/87	476	178	49	31	525	209
	45		3			
12/88	521	178	52	44	573	222
	49		0			
9/89	570	?	52	?	622	?

TABELLE 2: AUS GKN I ABTRANSPORTIERTE/WIEDERAUFGEARBEITETE BRENNNELEMENTE  
 Quellen: 1985(10), 86(18), 87(15), 88(4/20).

Der Entsorgungsnachweis für GKN I läuft außerdem über Verträge mit der französischen Wiederaufarbeitungsanlage in La Hague (Compagnie Generale des Matieres Nucleaires), der BNFL im britischen Sellafield und der WAK Karlsruhe. Für die Zeit von 1988 bis 1993 sind Verträge mit COGEMA und BNFL für ca. 155 Tonnen Schwermetall abgeschlossen (entspricht ca. 450 GKN-I-Brennelementen). "Externe Zwischenlager in der Bundesrepublik Deutschland", so die Auskunft der Bundesregie-

### Gorleben - ja oder nein?

rung im Dezember 1988, "werden damit für den Entsorgungsnachweis nicht in Anspruch genommen"(4). Noch im Januar 1987 hatte die Landesregierung in Stuttgart das Gegenteil behauptet: Damals war auch Zwischenlagerung von GKN-I-Atomrüll in Gorleben vorgesehen gewesen(2).

Wie dem auch sei: Bereits in den nächsten Jahren muß mit Transporten abgebrannter Brennelemente aus GKN I auch nach Sellafield gerechnet werden.

## 4. Bisherige Wiederaufarbeitung von Kernbrennstoff aus GKN I

Aus GKN I wurden bisher (August 1989) insgesamt 622 abgebrannte Brennelemente weggeschafft - 570 davon zur COGEMA nach La Hague, 52 zur WAK nach Karlsruhe. Tatsächlich wiederaufgearbeitet wurden davon bis heute lediglich 178 in der französischen Anlage UP-2, in der WAK bis Dezember 1988 44(4/14). Die Wiederaufarbeitung scheint in sog. "Kampagnen" vor sich zu gehen, d.h. der gesamte in La Hague aufgearbeitete GKN-Atomrüll wurde in der Zeitspanne 1981 bis '84 behandelt (wohl der erste Schub hochradioaktiven Atomrülls, der vom GKN überhaupt nach Frankreich gekarrt worden war). Seitdem werden die abgebrannten GKN-Brennelemente lediglich in den Lagerbecken der COGEMA aufeinandergehäuft.

In Karlsruhe begann die Aufarbeitung von Neckarwestheimer Atomrüll erst Anfang 1986 und war nach offiziellen Angaben

Ende 1988 beinahe abgeschlossen. Mindestens seit Oktober 1985 sind keine Transporte nach Karlsruhe mehr beobachtet worden (mit Ausnahme der 8 MOX-Brennelemente zur Jahreswende 1987/88, siehe unten).

Bei der Wiederaufarbeitung von abgebranntem GKN-Brennstoff entstanden in La Hague bisher rund 29 Kubikmeter flüssiger höchstradioaktiver Abfall (vor

### Ab 1994 kommen die Spaltprodukte alle in die Bundesrepublik zurück

allem Spaltprodukte) mit einer Gesamtaktivität, das lohnt sich einmal auszuschreiben, von 433 000 000 000 000 Becquerel ( $4,33 \times 10^{17}$  Bq). Dieser Abfall soll bei der COGEMA konditioniert, d.h. in 47 Glaskokillen eingeschmolzen werden. Die dann entstandenen Kokillen hat die Bundesrepublik ab 1994 zurückzunehmen. Sie sollen in speziellen Behältern im Trockenlager Gorleben auf unabsehbare Zeit aufbewahrt werden.

Die Zahlen für Karlsruhe: Aus GKN-Brennelementen sind dort bislang 10,3 Kubikmeter flüssiger Abfall angefallen, geschätzte Aktivität bei 165 000 000 000 000 Becquerel ( $1,65 \times 10^{17}$  Bq). Bei der Konditionierung (Ort unbekannt) sollen hieraus 17 Kokillen entstehen(alles 14).

Ein Teil des bei der Wiederaufarbeitung wiedergewonnenen Urans bzw. Plutoniums (vor allem aus La Hague) hat man offenbar zur Fertigung neuer Brennelemente genutzt: für 32 MOX-Brennelemente, die bereits wieder im Reaktor eingesetzt wurden, und für 34 Brennelemente aus wiederaufgearbeitetem Uran (sog. "WAU"-Elemente - siehe unter "Frische Brennelemente")(14/15).

## 5. Spezialfall: MOX-Brennelemente

GKN I war einer der ersten bundesdeutschen Reaktoren, in dem (und zwar seit 1982) auch MOX-Brennelemente zur Stromerzeugung verwendet wurden. Im Gegensatz zu herkömmlichen Leichtwasserreaktor - Brennelementen (96,7 Prozent Uran-238, 3,3 Prozent Uran-235) haben

diese von Anfang an einen Plutoniumanteil von ca. 3 Prozent. Anders als der meiste herkömmliche Kernbrennstoff scheinen sie in Neckarwestheim durchschnittlich vier Jahre lang im Reaktor zu bleiben.

Die ersten acht abgebrannten MOX-Brennelemente wurden zwischen Dezember 1987 und Februar 1988 nach Karlsruhe abtransportiert - ohne zusätzliche Sicherungsmaßnahmen<sup>(13)</sup>. In der WAK waren Ende Oktober 1987 "weltweit erstmals" MOX-Brennelemente aufgearbeitet worden - aus dem Obrigheimer Atomkraftwerk (durchschnittlicher Abbrand 32 000 Megawatttage pro Tonne - das entspricht drei Jahren Verweilzeit im Reaktor)<sup>(16)</sup>. Die Aufarbeitung der GKN-MOX-Brennelemente mit dem höheren

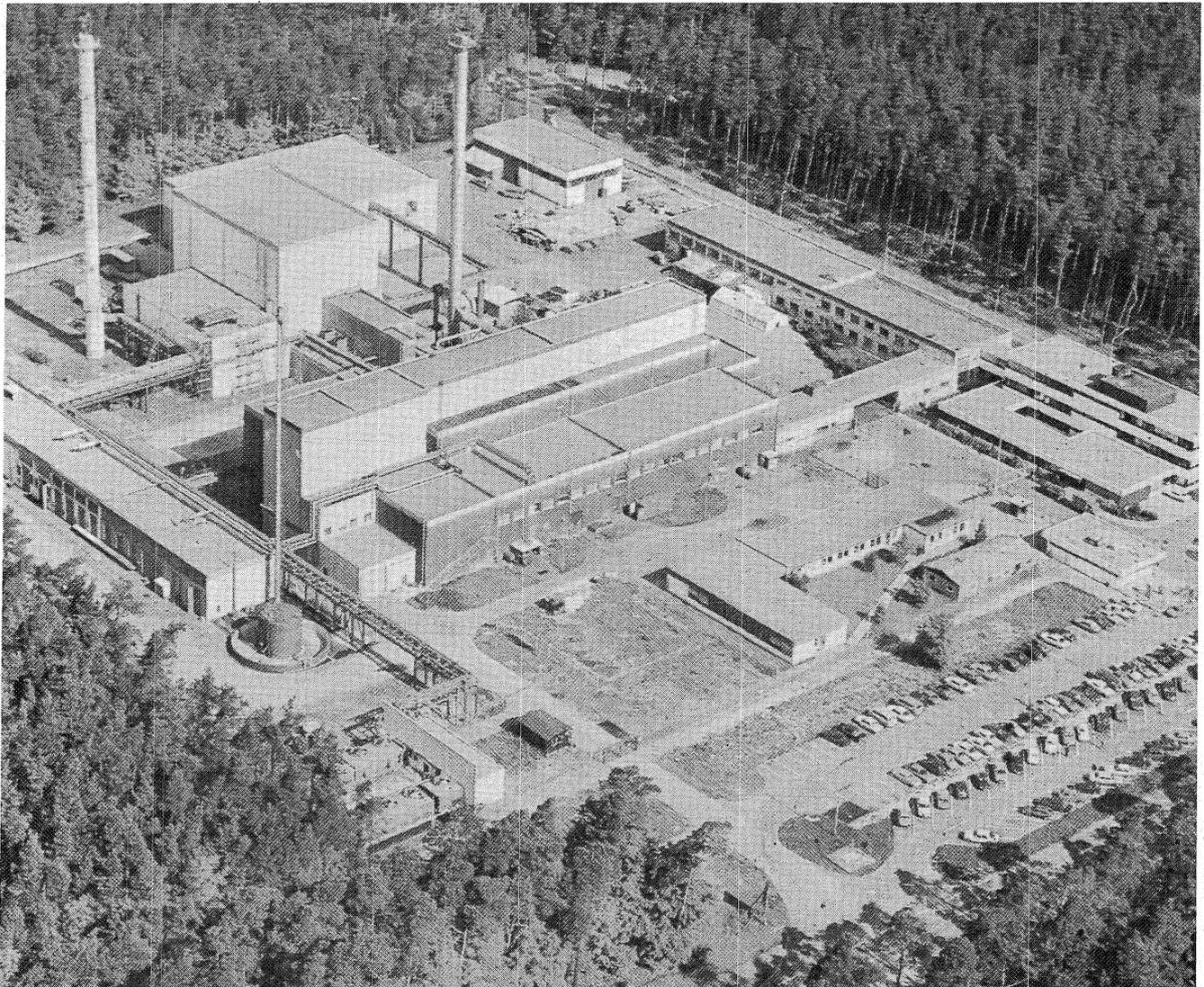


Abbrand von etwa 47 000 MWd/t<sup>(17)</sup> soll nach Auskunft aus dem Stuttgarter Umweltministerium noch 1988 erfolgt

### Unversehrt im Unterwasserbecken

sein<sup>(13)</sup>. Andere Quellen lassen allerdings vermuten, daß die Landesregierung die Unwahrheit gesagt hat und daß die 8 MOX-Brennelemente zumindest noch im Januar 1989 unversehrt im Karlsruher Unterwasser-Lagerbecken aufbewahrt wurden.

Im Mai und Juni 1989 wurden erstmals drei MOX-Brennelemente aus Neckarwestheim nach La Hague transportiert - jeweils eines davon in einem NTL-11-Behälter, höchstwahrscheinlich zusammen mit je sechs herkömmlichen Uran-Brennelementen. Die MOX-Elemente sollen, meint Stuttgart, noch 1989 in Frankreich aufgearbeitet werden<sup>(13)</sup>.



Die Wiederaufbereitungsanlage Karlsruhe (WAK) - nur ein winziger Ausschnitt aus dem gesamten Anlagenkomplex des Kernforschungszentrums.



ren. In Walheim wird der Behälter sodann auf Schiene umgeladen. Von hier aus geht die strahlende Fracht per Bahn über Heilbronn, Mannheim (Neckartalstrecke) und Saarbrücken über die Grenze.

Wie in solchen Fällen üblich muß der Beförderer mindestens vier Wochen im Voraus eine Genehmigung bei der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt in Braunschweig beantragen. Bei, so die Vorschrift, "Gefahr im Verzug" geht es auch schneller. Diese atomrechtliche Genehmigung wird offensichtlich für eine bestimmte Zahl von Transporten und für einen bestimmten Zeitraum en bloc ausgesprochen. In Kenntnis gesetzt werden davon lediglich die Lagezentren der Innenministerien und die atomrechtlichen Aufsichtsbehörden

**Die betroffene Bevölkerung erfährt vom Atomtransport nichts**

der jeweils betroffenen Bundesländer - allerdings auch diese in der Regel erst 48 Stunden vor dem Transport. Insbesondere die betroffenen Gemeinden, die einschlägigen Katastrophenschutzbehörden und vor allem die betroffene Bevölkerung erfahren von dem Atomtransport nichts<sup>(11)</sup>.

Neben der atomrechtlichen Genehmigung braucht der Transport auch eine "Schwerlastgenehmigung" der betroffenen Landratsämter<sup>(6/22)</sup>. Diese wird von den Straßenverkehrsämtern, etwa zeitgleich zur atomrechtlichen Erlaubnis, erteilt. Daß es dabei unter Umständen zu größeren Problemen kommen kann, zeigt Kapitel 3.

Für die Brennelementtransporte nach Karlsruhe wurden in der Vergangenheit Behälter vom Typ NTL 8 mit einer Ladung von nur je drei Brennelementen verwendet. Den Behälter transportierte man auf einem dreiachsigen Tieflader, gezogen von einem üblichen Sattelschlepper. Bei den kombinierten Straßen / Schiene - Transporten kommt wesentlich schwereres Gerät zum Einsatz: ein Behälter vom Typ NTL 11, Inhalt: bis zu sieben abgebrannte Brennelemente, Gewicht leer 69,2 Tonnen. Der gesamte Transport, bestehend aus einer 420-PS-Zugmaschine mit Be-



Ein Behälter für abgebrannte Brennelemente namens NTL 8 wird im Neckarwestheimer Steinbruch auf einen Sattelaufleger verladen.

WOCHE	DATUM	TAG	BE	BEFÖRDERUNGSWEG	ZIELORT
—1986—					
9	24. Februar	Mo	7	Straße/Schiene	COCEMA/La Hague
12	17. März	Mo	7	Straße/Schiene	COCEMA/La Hague
15	7. April	Mo	7	Straße/Schiene	COCEMA/La Hague
15	11. April	Fr	3	Straße	COCEMA/La Hague
17	21. April	Mo	7	Straße/Schiene	COCEMA/La Hague
17	25. April	Fr	3	Straße	COCEMA/La Hague
18	2. Mai	Fr	7	Straße/Schiene	COCEMA/La Hague
19	9. Mai	Fr	3	Straße	COCEMA/La Hague
21	20. Mai	Di	7	Straße/Schiene	COCEMA/La Hague
22	26. Mai	Mo	3	Straße	COCEMA/La Hague
—1987—					
9	23. Februar	Mo	7	Straße/Schiene	COCEMA/La Hague
11	9. März	Mo	7	Straße/Schiene	COCEMA/La Hague
12	16. März	Mo	7	Straße/Schiene	COCEMA/La Hague
13	26. März	Do	7	Straße/Schiene	COCEMA/La Hague
15	7. April	Di	7	Straße/Schiene	COCEMA/La Hague
18	27. April	Mo	7	Straße/Schiene	COCEMA/La Hague
22	25. Mai	Mo	7	Straße/Schiene	COCEMA/La Hague
49	4. Dezember	Fr	3	Straße	WAK/Karlsruhe
51	18. Dezember	Fr	2	Straße	WAK/Karlsruhe
—1988—					
3	11. Januar	Mo	2	Straße	WAK/Karlsruhe
7	10. Februar	Mi	1	Straße	WAK/Karlsruhe
8	17. Februar	Mi	3	Straße	COCEMA/La Hague
10	2. März	Mi	7	Straße/Schiene	COCEMA/La Hague
13	22. März	Di	7	Straße/Schiene	COCEMA/La Hague
14	28. März	Mo	7	Straße/Schiene	COCEMA/La Hague
15	5. April	Di	7	Straße/Schiene	COCEMA/La Hague
17	19. April	Di	7	Straße/Schiene	COCEMA/La Hague
18	26. April	Di	7	Straße/Schiene	COCEMA/La Hague

TABELLE 3: ABTRANSPORTE ABGEBRANNTER BRENNNELEMENTE AUS GKN I IN DEN JAHREN 1986 - 1988

ANMERKUNGEN: Fettdruck bedeutet MOX-Brennelemente; der 19. Mai 1986 war Pfingstmontag.

Quellen: vor allem (2), (12), (13).

Wie die Regierung Volksvertreter an der Nase herumführt:

## Es dampft und dampft und dampft ...

Atomtransporte sind geheime Kommandosache. Bekannt sind die genauen Beförderungstermine nur der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt in Braunschweig, gegebenenfalls dem Bundesbahnenzentralamt in Minden, den Lagezentren der Innenministerien und den entsprechenden atomrechtlichen Aufsichtsbehörden. Bei Feuerwehr, Katastrophenschutzbehörden, Landratsämtern und Gemeinden: nichts. Null Information. "Gedenkt die Landesregierung in Zukunft die von Atomtransporten tangierten Gemeinden über diese Transporte zu informieren?", fragte die Grünen-Abgeordnete Christine Muscheler-Frohne Anfang Januar 89 ihren Umweltminister. Die Antwort, klipp und klar: "Nein".

Nun sind es ja nicht nur die "tangierten Gemeinden". Auch die Volksvertreter werden offenbar nicht informiert. Denn die Grünen-Frau hatte weiter gefragt: "Wie viele abgebrannte Brennelemente sollen in diesem Frühjahr abtransportiert werden? Wie viele Transporte sind dafür geplant?". "Vier Transporte", antwortete das Umweltministerium. Kein Grund zur Beunruhigung. Bis zum 22. Mai. Da befand sich nämlich zum großen Erstaunen aller Beteiligten der fünfte Transport auf der Straße, rund einen Monat vor dem kalendarischen Sommerbeginn. Und bald sickerte durch, daß es sogar acht werden sollten.

Was war passiert? Hat die Regierung schlichtweg gelogen - oder hat sie's, kaum weniger schlimm, einfach nicht besser gewußt? Das fragte auch das Südwestfunk-Fernsehen im Juni, und zwar jemanden, der es

eigentlich wissen mußte: Werner Baumhauer, Staatssekretär im baden-württembergischen Umweltministerium.

Seine Antwort ist wert, Wort für Wort zitiert zu werden: "Das hängt mit den Revisionsarbeiten zusammen in Neckarwestheim, Block I", sagte der Unglücksmensch, "da sind Revisionen durchgeführt worden, so daß jetzt in der Tat sieben Transporte stattgefunden haben, und wir hatten einmal in einer Kleinen Anfrage zu Beginn des Jahres gesagt, es seien nur vier Transporte, das ist aber überhaupt nichts Außergewöhnliches, im Gegenteil, das ist eine Sicherheitsmaßnahme, denn diese Revisionsarbeiten dienen ja der Sicherheit des Kernkraftwerks".

Nun hat es bis zu diesem Zeitpunkt 1989 in Neckarwestheim I keinerlei Revisionen gegeben. Und schon am 20. Dezember des Vorjahres hatte die Bundesbahn eine Genehmigung für insgesamt acht Transporte beantragt. Der Fernsehfilm zeigt an dieser Stelle assoziativ das richtige Bild: Den Kühlturm von GKN II. Und aus dem dampft es, dampft es, dampft es ...

Der Vollständigkeit halber: Die neue Sprachregelung heißt jetzt, die drei zusätzlichen Transporte seien wegen BEVORSTEHENDER Revisionsarbeiten vorverlegt worden. Auf die Frage aber, ob, wann und warum die 1989 wie so ziemlich jedes Jahr Mitte Juli beginnende Revision "vorverlegt" worden sei, wußte auch die nächsthöhere Instanz, Umweltminister Dr. Erwin Vetter persönlich, keine Erklärung.

KLAUS

tonladung und einem 10achsigen, 40reihigen Spezialanhänger, bringt 142 Tonnen auf die Waage<sup>(22)</sup>. Durchgeführt wird auch die Straßenetappe von der Deutschen Bundesbahn.

## 2. Das Jahr 1989

Die folgenden Informationen gelten speziell für die Transporte mit abgebrannten Brennelementen aus dem GKN I für das Jahr 1989. Zum größten Teil können sie für die Transporte in den Jahren davor übertragen werden.

Bei der PTB Braunschweig wurde am 20.12.1988 eine Genehmigung für die Beförderung von insgesamt 56 abgebrannten Brennelementen - gleich acht Transporten - vom GKN I nach La Hague beantragt. Diese Erlaubnis wurde, wie üblich, am 20. 2. 89 erteilt - befristet bis 31. August 89. Zusätzlich waren darin Beförderungsstrecke und Beförderungsmittel, nicht jedoch die genauen Transporttermine vorgeschrieben<sup>(12)</sup>.

Die erforderliche Schwerlastgenehmigung (siehe oben) hat das Landratsamt Ludwigsburg am 16. 2. 89 ausgesprochen, zunächst befristet bis zum 30. 4. Am 26. 4. wurde sie bis Ende August verlängert<sup>(21)</sup>. Ob dabei, wie notwendig, die Zustimmung des ebenfalls betroffenen Landratsamts Heilbronn in korrekter Weise eingeholt wurde, ist nach wie vor umstritten. Als zu beförderndes Gut werden darin "Transportflaschen" genannt.

Tatsächlich fanden die sieben Transporte dieses Jahres mit abgebrannten Brennelementen dann am 7. März (Di), 13. März (Mo), 3. April (Mo), 10. April

Sieben Transporte - der achte fiel aus

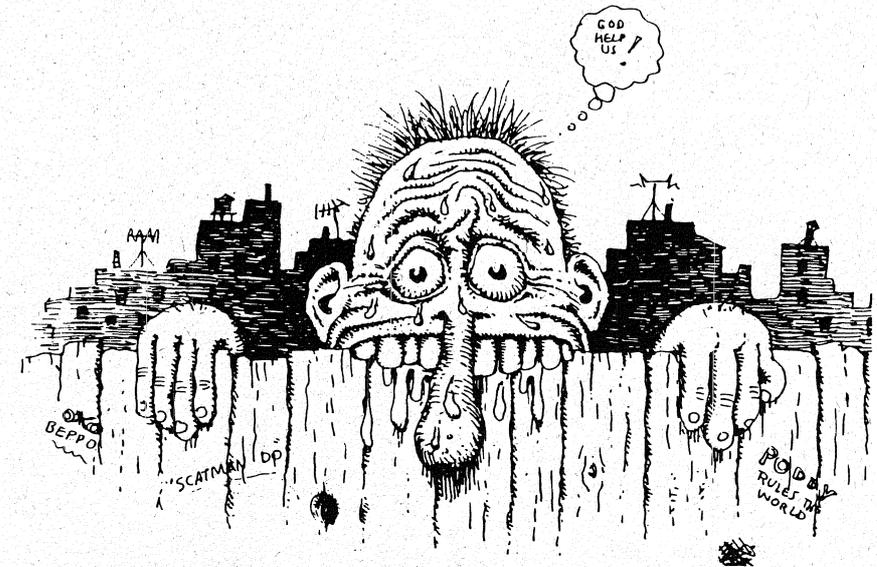
(Mo), 22. Mai (Mo), 12. Juni (Mo) und am 19. Juni (Mo) statt. Am 19. Juli wurde GKN I zur alljährlich stattfindenden Revision abgeschaltet. Der ursprünglich vorgesehene achte Transport fiel also aus.

## 3. Rechercheergebnisse

Ein bevorstehender Atommülltransport aus dem GKN I kün-



digst sich in der Regel dadurch an, daß vier bis fünf Tage vorher ein Schienenwaggon mit leerem NTL-11-Behälter aus La Hague im Kraftwerk Walheim eintrifft. Route (im regulären Güterzug): Forbach - Mannheim - Kornwestheim - Heilbronn. Der Bahnwaggon ist von Puffer zu Puffer 20,7 Meter lang, wiegt unbeladen immerhin 47 Tonnen und besitzt acht Achsen (erkennbar ist er unter anderem an der Aufschrift "SNCF"). Auf der sonst leeren Ladefläche befindet sich ein silbrig-weißer Aufbau mit Kühlschlitzen, der zum Be- und Entladen schiebetürartig nach beiden Seiten auseinandergeschoben werden kann. An Front- und Rückseite hat er je eine Tür. Von diesen Waggons existieren mehrere Exemplare.



Etwa gleichzeitig mit dem Schienenwaggon wird die für die Straßentappe verwendete Zugmaschine samt zugehörigem Anhänger (Stationierungsort ist Pulheim bei Köln) in Neckarwestheim aktiv. Der leere Behälter wird auf dem Gelände des Walheimer Kraftwerks vom Bahnwaggon auf den 10achsigen Anhänger verladen und anschließend auf der bekannten Route zum GKN transportiert. Während der NTL-11 im Kraftwerk mit Brennelementen angefüllt wird, bleibt der Eisenbahnwaggon auf dem Kraftwerksgelände in Walheim stehen, neuerdings meist hinter Bäumen versteckt.

Die Beladung im Atomkraftwerk nimmt etwa drei Tage in Anspruch. Der Anhänger steht in dieser Zeit direkt unter der Materialschleuse, die Zugmaschine dagegen verläßt das Kraftwerk üblicherweise in Richtung Heilbronn.

Der Abtransport nach La Hague geht fast immer an einem Montag über die Bühne, in der Regel gegen 13 Uhr (seitens der Genehmigungsbehörde besteht ein Fahrverbot für die Zeit von 6 bis 8.30 Uhr und von 16 bis 19 Uhr)<sup>(12)</sup>. Der dritte Transport am 3. April verließ das Kraftwerk bereits um 11.30 Uhr - wahrscheinlich in Erwartung einer verzögernden Blockade -, der sechste am 12. Juni kurz nach 9 Uhr - an diesem Tag begann in Kirchheim mittags ein Kinderfest direkt an der B 27.

TRANSPORT NR.	1	2	3	4	5	6	7
Datum:	7. März Di	13. März Mo	3. April Mo	10. April Mo	22. Mai Mo	12. Juni Mo	19. Juni Mo
Ankunft leerer Behälter WALHEIM:	4.3. Sa	7.3. Di	28.3. Di	6.4. Do	10.5. Mi	8.6. Do	15.6. Do
GKN ab:	13.00	13.00	11.30	13.00	13.00	09.18	13.20
WALHEIM an:	?	13.55	14.15	13.53	13.55	10.15	15.10
Ende Verladung:	15.00	14.58	15.06	?	15.00	11.11	16.00
WALHEIM ab:	15.20	15.15	15.45	15.??	15.30	11.26	16.15
an:	15.45	15.47	16.10	15.??	15.??	11.50	16.45
HEILBRONN ab:	18.35	18.32	18.47	18.52	19.02	19.10	18.33
an:	20.03	19.59	20.20	20.??	20.15	20.48	19.59
MANNHEIM ab:	21.27	21.15	21.30	21.27	21.27	21.28	Stunden später
an:	23.30	23.15	23.??	23.26	23.44	?	
SAARBRÜCKEN ab:	03.??	03.??	03.30	03.30	03.35	?	?
VALOGNES:	12.??	12.??	12.??	?	?	?	?
LA HAGUE:	?	?	?	?	?	?	?

TABELLE 4: TRANSPORTE ABGEBRANNTER BRENNLEMENTE GKN - LA HAGUE 1989

ANMERKUNGEN: Der dritte Transport verließ das GKN rund eineinhalb Stunden früher als üblich - wohl, weil man (zu Recht) eine Blockade befürchtete. Trotz dieser konnte er dann seinen Fahrplan einigermaßen einhalten.

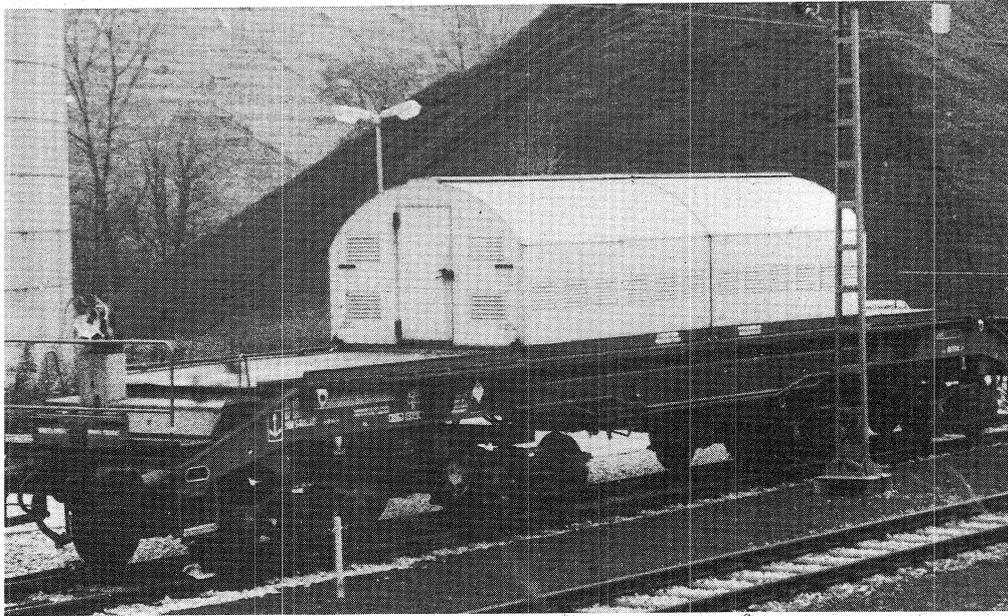
Beim fünften Transport handelte es sich um einen sog. "gebrochenen Transport", d.h. zwischen Anlieferung des leeren und Abtransport des gefüllten NTL-11-Behälters lagen beinahe zwei Wochen. Dazwischen (genau: von 12. bis 19. Mai) stand der Bahnwaggon nicht auf dem Walheimer Kraftwerksgelände.

Wegen eines Kinderfestes in Kirchheim fuhr der sechste Transport im GKN bereits um 9.18 Uhr ab; der Schienenwaggon stand dafür über sieben Stunden in einer Halle auf dem Heilbronner Güterbahnhof herum.

Die Verzögerung des siebten Transports erklärt sich aus der Blockade auf der Lauffener Neckarbrücke; in Mannheim fand eine Plakataktion auf einer Brücke am Rangierbahnhof statt. Dieser Transport wurde weder bei seiner Ausfahrt aus dem Mannheimer Rangierbahnhof noch in Saarbrücken beobachtet.

Was die Daten zu den Transporten 5 bis 7 angeht, bedanken wir uns ausdrücklich bei den GREENPEACE-Regionalgruppen Mannheim und Heilbronn für ihre Unterstützung.

## 1. Abgebrannte Brennelemente



Gut zwei Stunden vor Fahrtbeginn "klären" zivile Fahrzeuge des Heilbronner und Ludwigsburger Staatsschutzes die gesamte Fahrtstrecke einschließlich von Nebenstraßen und Feldwegen "auf". Nach einem Mittagessen in Neckarwestheimer Restaurants treffen die diversen Begleitfahrzeuge einschließlich eines Polizei-Streifenwagens allmählich beim GKN-Parkplatz ein. Die Polizeidichte in der näheren und fernerer Umgebung nimmt rapide zu.

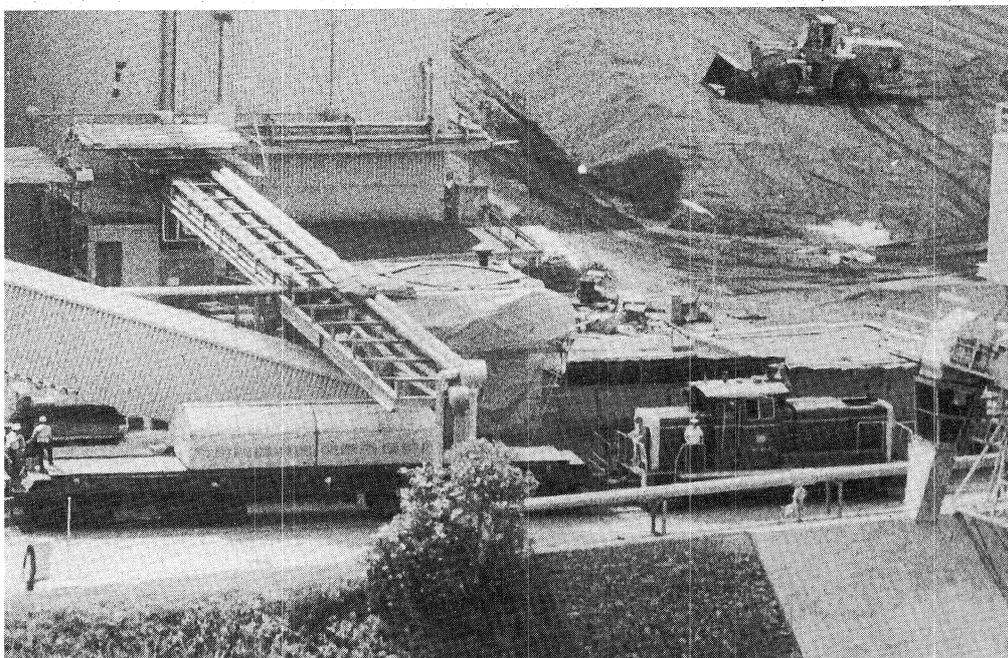
Die Fahrt nach Walheim dauert wegen des notwendigen Umwegs etwa eine Dreiviertelstunde. Mit aufgeblendeten Scheinwerfern und rotierenden Blinklichtern rollt der Schwertransport im Schrittempo durch die Ortsdurchfahrten. Alle Kreuzungen und die Lauffener Neckarbrücke

**Sogar das Umweltministerium war mit von der Partie**

werden rechtzeitig abgesperrt. Die verschiedensten Sicherheits- und Begleitfahrzeuge folgen der strahlenden Fracht im Konvoi, darunter einmal sogar eine Delegation des baden-württembergischen Umweltministeriums. Sowa baut einen natürlich auf.

Von den grauen 420-PS-Zugmaschinen gibt es offenbar nur zwei Exemplare: Kennzeichen DB 47-745 (Marke Daimler-Benz) und DB 47-747 (Marke M.A.N.). Benutzt wurde '89 in Neckarwestheim immer das M.A.N.-Fahrzeug - außer beim dritten Transport am 3. April. Während des GKN-Einsatzes sind die Zugmaschinen jeweils am Heilbronner Güterbahnhof stationiert, wo sie gewartet und auch betankt werden.

Kurze Beschreibung: drei Achsen, hinten doppelbereift; hinter dem Führerhaus entfernbarer



**Linke Seite (von oben):** Brennelementewagon (Transport zwei) auf dem Walheimer Kraftwerksgelände / Foto: Klaus Stark

Desgleichen (Transport drei) / Foto: Tobias Pflüger

Abfahrt nach Verladung in Richtung Heilbronn / Foto: Andreas Linder

**Rechte Seite (von oben):** Verladung im Kraftwerk - im Vordergrund der (leere) Straßentransport / Foto: Andreas Linder  
Durchfahrt des beladenen Waggons im Bahnhof Kirchheim / Foto: Andreas Linder



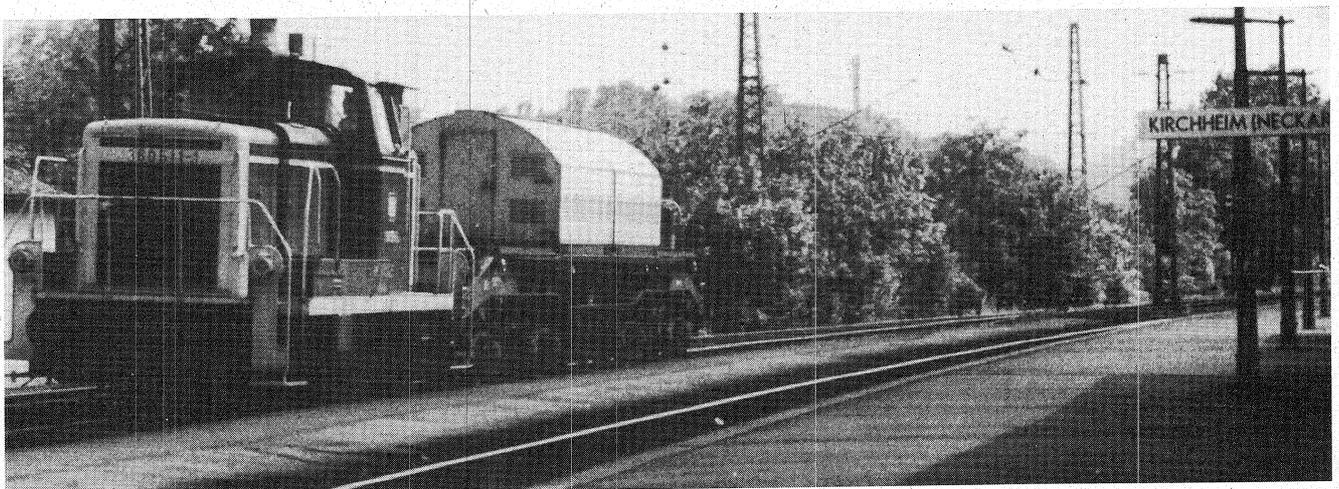
**Mit Blinkleuchten, Zusatzscheinwerfern und Auspuffrohren**

Aufsatz mit Betonfüllung. Vor dem Kühler Titan-Schutzgerüst, diverse Zusatzscheinwerfer, Blinkleuchten, Rückspiegel, Auspuffrohre und Antennen. Telefon ist selbstverständlich, ebenso ein kleiner Fernseher zur Unterhaltung. Auf der linken Fahrtür die genaue Typenbezeichnung ("34 360" bzw. "Z 3242") und

im Fall von DB 47-747 die Initialen des Fahrers.

Der aus drei zueinander beweglichen Teilen bestehende Anhänger besitzt 10 Achsen, jeweils doppelbereift, ergibt insgesamt 40 Reifen. Vorne wie hinten Deichsel, am hinteren Ende mit Blinklicht, 44-Km-Schild und Warnung: "Fahrzeug schwenkt aus". **Der Behälter ruht auf zwei Schienen, darüber mit blauer Plastikplane versehe-**

**ner Aufbau, der sich ziehharmonikaartig zu einem Ende hin zusammenschieben läßt.** Außen auf der Plane die bekannten klitzekleinen Radioaktivitätsschildchen, in durchsichtigen Plastiktaschen. Daneben noch eine mit Drahtseilen befestigte Holzkiste, in der sich wahrscheinlich Verladewerkzeug befindet. Kennzeichen der beiden Anhänger: DB 82-1 und DB 82-2. In Neckarwestheim wurde nur der letztere eingesetzt.



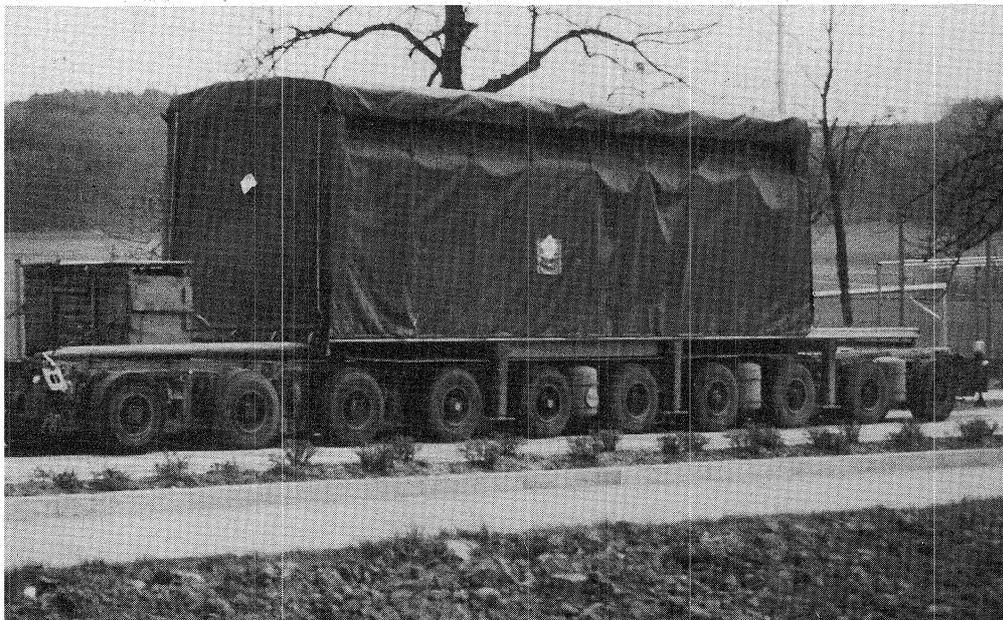


**Linke Seite (von oben):** Transport Nummer zwei unterwegs zwischen Kirchheim und Lauffen / Foto: Yvonne Renne

Der Anhänger mit beladenem Behälter (Transport zwei) kurz vor Neckarwestheim / Foto: Andreas Linder

Zugmaschine DB 47-745 aus der Nähe - anlässlich der Blockade am 3. April / Foto: Klaus Stark

**Rechte Seite:** Zwei Konvoi-Begleitfahrzeuge / Foto: Andreas Linder



Die Verladung in Walheim zieht sich etwa eine Stunde lang hin. Dabei wird der Anhänger zunächst vor die entsprechende Halle befördert und dann von der gewendeten Zugmaschine frontal hineingeschoben. Der Bahnwagon steht bereits in der Nähe bereit. Geschoben von einer Bundesbahn-Diesellok (Baureihe 360) bewegt er sich erst in die Verladehalle hinein, wenn der Straßen-Anhänger diese schon wieder verlassen hat. Solange schwebt der volle Behälter offenbar frei unter dem Kran. Ist der Behälter auf dem Wagon befestigt, verläßt dieser das Walheimer Kraftwerk und fährt nach einigem Rangieren mit der Bundesbahn-Lok zum Güterbahnhof Heilbronn. Überflüssig zu betonen, daß sich während des Verladevorgangs in Walheim eine Menge Bahnpolizei samt Schäferhund am Kraftwerk herumtreibt.



In Heilbronn bleibt der Schienenwagon mit dem Behälter zunächst einige Zeit auf dem Gelände des Güterbahnhofs stehen - bewacht von Bahnpolizisten, die häufig auf dem Wagon sitzen und nichtsahnend verspern. **Gegen Abend wird er als erster Wagen hinter der Lok in einen regulären Güterzug nach Mannheim eingestellt** und passiert, bevor er sich dorthin per Neckartalstrecke auf den Weg macht, den Heilbronner Hauptbahnhof - an allen sich dort aufhaltenden Menschen vorbei.

Zu den Verhältnissen in Mannheim bzw. Saarbrücken vgl. das übernächste Kapitel.

KLAUS



NUMMER	KENNZEICHEN	BESCHREIBUNG AUTO	WER SITZT EIGENTLICH DRIN?
1	HN-A 922	Audi 80, braun	Kriminalpolizei Heilbronn, Staatschutz
2	S - 3062 o.ä.	Mercedes-Benz, grün-weiß	Polizei
3	DB 47-747	Zugmaschine, grau	Atom Mülltransport
4	DB 82-2	Anhänger	
5	HU-TN 122	Mercedes-Benz Typ T (Kombi), senfgelb-metallic; mit Heuschreckenantennen, Großtransportschild und orangem Blinklicht	Nukleare Transportleistungen, Hanau (ex-Transnuklear)
6	DB 10-937	Ford Orion, weiß, oranges Blinklicht	Transportfachmann Bundesbahn
7	HU-JH 350	Opel Rekord Kombi, blaugrau	Ebenfalls NTL, Hanau - Verladefachleute (nicht immer dabei)
8	DB 14-517	VW-Passat, dunkelgrün, blaues Blinklicht	Bahnpolizei
9	BWL-1031	Mercedes-Benz, graublau	Umweltministerium Stuttgart, 2 Beamte, nur beim 6. Transport dabei
10	S -	VW-Passat, grün-weiß	Streifenwagen, Polizei
11	LB-VA 74	Mercedes-Benz, weiß	Kripo Ludwigsburg oder GKN-Mitarbeiter
12	S -	VW-Passat, grün-weiß	Streifenwagen, Polizei

TABELLE 5: DER KONVOI

ANMERKUNGEN: Die Anzahl der Polizei-Streifenwagen ist theoretisch wie praktisch unbegrenzt. Beim 2. Transport trug die Zugmaschine die Nummer DB-47-745. Beim Kraftwerk Walheim ist ein dunkelgrüner VW-Bus mit Hund stationiert: Bahnpolizei. Weitere Zivis sind zu vermuten; einigermaßen sicher: Audi 80, gelb (HN-), Golf GTI, weiß (LB-).



## Quellen:

- (1) "Grundsätze zur Entsorgungsvorsorge für Kernkraftwerke" vom 29.02.1980, nachzulesen u.a. im Bundesanzeiger Nr. 58, 33.03.80, vgl. Bundestagsdrucksache 10/327.
- (2) Landtag Baden-Württemberg. Kleine Anfrage der Abg. Ushöfer (Grüne): Brennelementlagerung beim AKW Neckarwestheim I, 21.01.87, Drucksache 9/4043.
- (3) GKN, Block II. Standort- und Anlagen-Kurzbeschreibung, April 1981.
- (4) Deutscher Bundestag. Kleine Anfrage der Abg. Teubner u.a. (Grüne): Atomkraftwerk Neckarwestheim (GKN, Blöcke I und II), 05.12.88, Drucksache 11/3649.
- (5) Brief des Umweltministeriums Baden-Württemberg an den Bürgermeister der Gemeinde Neckarwestheim, Horst Armbrust, Stuttgart, 13.04.89.
- (6) Brief der Gemeinschaftskernkraftwerk Neckar GmbH an Herrn Horst Armbrust, Neckarwestheim, 11.04.89.
- (7) Heilbronner Stimme, 08.06.89, Sonderbeilage GKN II.
- (8) Landtag Baden-Württemberg. Antrag der Grünen-Fraktion: Umfunktionierung des Brennelement-Lagerbeckens von GKN II zu einem Zwischenlager für abgebrannte Brennelemente aus anderen Kernkraftwerken, 27.03.87, Drucksache 9/4284.
- (9) Südwestpresse, Ulm, 28.03.87: "Streit um die Entsorgung in Neckarwestheim spitzt sich zu" bzw. 23.04.87: "Kernkraftwerk dementiert: Keine Entsorgungsprobleme".
- (10) Landtag Baden-Württemberg. Antrag der Grünen-Fraktion: Problematik der Wiederaufarbeitung von Kernbrennstoffen in der geplanten Wiederaufarbeitungsanlage (WAA) Wackersdorf, 10.10.85, Drucksache 9/2209.
- (11) Landtag Baden-Württemberg. Kleine Anfrage der Abg. Muscheler-Frohne (Grüne): Transporte abgebrannter Brennelemente aus dem AKW Neckarwestheim I, 13.01.89, Drucksache 10/978.
- (12) Landtag Baden-Württemberg. Kleine Anfrage der Abg. Muscheler-Frohne (Grüne): Transporte abgebrannter Brennelemente, 04.07.89, Drucksache 10/1724.
- (13) Brief des baden-württembergischen Umweltministers Dr. Erwin Vetter an Christine Muscheler-Frohne, Stuttgart, 05.09.89.
- (14) Landtag Baden-Württemberg. Kleine Anfrage der Abg. Muscheler-Frohne (Grüne): Wiederaufbereitete Brennelemente und abgetrennte Spaltprodukte, 08.09.89, Drucksache 10/2017.
- (15) Nachbar GKN, April 88: "Für Kernkraftwerk ist Recycling kein Modewort".
- (16) Atomwirtschaft 01/88
- (17) Atomwirtschaft 08-09/88
- (18) Atomwirtschaft 02/87: Kernbrennstoffdurchsatz der WAK (9/71-10/86).
- (19) Bericht der Bundesregierung an den Deutschen Bundestag zur Entsorgung der Kernkraftwerke und anderer kerntechnischer Einrichtungen. Bonn, 13.01.88.
- (20) Deutscher Bundestag. Kleine Anfrage der Abg. Wolny u.a. (Grüne): Entsorgungssituation der bundesdeutschen Atomanlagen, 21.06.89, Drucksache 11/4849.
- (21) Telefongespräch mit Reimund Bender, Verkehrsdezernent am Landratsamt Ludwigsburg, 10.07.89.
- (22) Brief des Umweltministeriums Baden-Württemberg an einen besorgten Bürger, Stuttgart 11.05.89
- (23) Heilbronner Stimme, 14.03.89: "Mehr Transporte mit GKN-Brennmaterial".

**WIDERSTAND IST IMMER GUT!**

# Die Aktionen



Es hat uns nie genügt, lediglich aufklärende Fakten an die Öffentlichkeit zu bringen. Unsere Aktivitäten gegen die Atomtransporte waren verbunden mit einem durchdachten Aktionskonzept. Nach der von den Betreibern und der Landesregierung durchgeboxten Inbetriebnahme des zweiten Neckarwestheimer Atomreaktors war für uns die Zeit gekommen, erst recht weiterzumachen. Die Atomtransporte sollten der Ansatzpunkt für einen neuen, verstärkten Widerstand sein: phantasievoll und öffentlichkeitswirksam. Und in den atomaren Betrieb direkt eingreifen sollten, die Behinderungsaktionen auch. Bereits Anfang Januar wurden die Aktionen über die Presse angekündigt. Was aus diesem Konzept geworden ist, wird auf den



## DIE AKTIONEN GEGEN DIE ATOMMÜLLTRANSPORTE

- |           |   |
|-----------|---|
| 3. APRIL  | Zweistündige Blockade des dritten Atommülltransports in Kirchheim   |
| 7. APRIL  | Flugblatt-Aktion beim Besuch von Ministerpräsident Lothar Späth in Kirchheim                                    |
| 10. APRIL | Behinderung und Öffentlichkeitsarbeit beim vierten Transport in Neckarwestheim, Kirchheim und Walheim           |
| 22. MAI   | Behinderungsaktion in Neckarwestheim und Kirchheim  |
| 19. JUNI  | Einstündige Blockade des siebten Transports auf der Neckarbrücke in Lauffen - Transportankündigung in Kirchheim |

## 1. VORAUSSETZUNGEN

Bei den Aktionen gegen die Neckarwestheimer Atommülltransporte in Frühjahr und Sommer 1989 waren wir gezwungen, von Grund auf eigene Erfahrungen zu machen. Unsere Ziele waren hochgesteckt: Die Aktionen sollten mehr sein als nur belangloser Protest. Sie sollten eindeutige Widerstandskaktionen sein. Dazu war es notwendig, die Transporte direkt und effektiv zu behindern.

Wir sahen darin die einzige Möglichkeit, einerseits von der Presse und damit auch von der Bevölkerung wirksam wahrgenommen zu werden, und andererseits den Atombetrieb derart zu stören, daß dessen Betreiber zum Handeln gezwungen sind.

Wir wollten zeigen, daß die regionale Bewegung in Neckarwestheim fähig ist, die Atommülltransporte und damit auch Atomproblematik als gesamte zum Thema zu machen. Ein derartiger standortbezogener Widerstand kann unserer Meinung nach sinnvoller und effektiver sein, als bundesweit aufgelegene Demos und Absichtserklärungen. Außerdem lassen sich die dabei gewonnenen Erfahrungen leicht auf andere AKW-Standorte übertragen.



3. April 89: Atommülltransport mitten in Kirchheim.

Foto: Andreas Linder

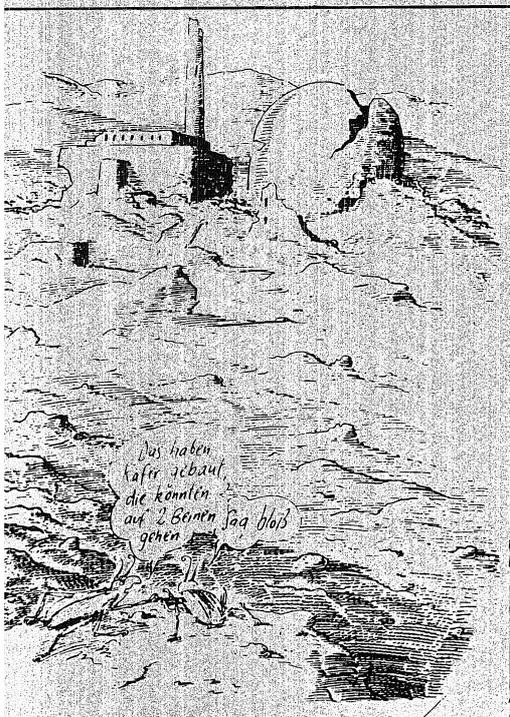
## 2. DIE AKTIONSVORBEREITUNG

Die Aktionen wären ohne intensive Recherchen, begleitende Öffentlichkeitsarbeit vor Ort sowie parlamentarische Anfragen an die Landesregierung in Stuttgart nicht möglich gewesen. Vor allem die Recherchen im Vorfeld stellten keinen Selbstzweck dar, sondern waren die Grundlage für die nachfolgenden Behinderungsaktionen.

Die Vorbereitung der Blockaden im Sommer 1989 begann schon im Oktober 1988, als die grüne Landtagsabgeordnete Christine Muscheler-Frohne ihre erste Anfrage zu den hochradioaktiven Atommülltransporten im baden-württembergischen Landtag einbrachte. Gruppenintern er-

stellten TAIGA und "Aktion Strom ohne Atom" ein mehrseitiges Aktionskonzept für das nächste Frühjahr. Im Rahmen dieses Konzepts wurde Anfang 1989 ein Treffen mit VertreterInnen von Anti-AKW-Gruppen entlang der Atommüll-Transportstrecke bis nach Saarbrücken organisiert. Aus diesem Treffen erwuchs die erste südwestdeutsche Atommüll-Streckenkonferenz. Im Februar und März gab es mehrere öffentliche Informationsveranstaltungen zum Thema in Tübingen, Stuttgart und Lauffen am Neckar.

Vor der ersten Blockadeaktion am 3. April verteilten und ver-



schickten wir einen Unterstützungsauftrag. Diesen Auftrag haben 80 verschiedene Gruppen, Parteien und Initiativen und zahlreiche Einzelpersonen unterzeichnet. In den Dörfern rund um Neckarwestheim wurde ein Informationsflugblatt an fast jeden Briefkasten verteilt - unter anderem mit der Transportroute, die wir beobachtet hatten.

Die wenigstens stichprobenartige Beobachtung des AKWs und der Umgebung, fast noch im Winter, gestaltete sich sehr zeitaufwendig und kräfteaufwendend: stundenlanges Autofahren, tagelanges Schichtenabsitzen rund ums AKW, schlaflose Nächte - argwöhnisch beobachtet von Werkschutz und Polizei. Doch die ganze Anstrengung hat sich gelohnt: Allmählich wußten wir immer mehr.

Der erste Transport des Jahres 1989 allerdings wurde verpaßt - aufgrund einer offenbar gezielten Falschinformation unterbrachen wir die Dauerbeobachtung genau am Transporttag. So gelang die unerläßliche Fotodokumentation erst beim zweitenmal - und die geplante Behinderungsaktion erst beim dritten Transport. Dafür dann aber gleich richtig.



Was war noch alles nötig? Ein Aktionstreffen, vorgefertigte Flugblätter und Presseerklärungen, eingelagertes Aktionsmaterial, eine Riesen-Telefonkette, ein unauffälliger Treffpunkt in der Nähe des ausgesuchten Aktionsortes - und nicht zuletzt frühes Aufstehen am Aktionstag, um als Gesamtgruppe aktionsbereit zu sein, ohne daß die eifrig schnüffelnden Freunde und Helfer davon Wind bekommen.

**Erste erfolgreiche Beobachtung am 6. März:**

**Kein Transport mehr ohne Öffentlichkeit!**

Der für den Abtransport bestimmte Schienenwaggon stand bereits seit Donnerstag in Walheim bereit. Tage- und nächtelang war das AKW beobachtet worden. Der ungewisse Tag, auf den wir wochenlang gewartet hatten, war der 6. März.

Den ganzen Morgen war nichts Besonderes los, meinte Kurt, als die Tübinger Ablösung gegen 12.30 mittags in Neckarwestheim eintraf. Keine Transportvorbereitungen, kaum Polizei, kaum Werkschutz im Gelände - "eigentlich wie immer".

Denkste. Keine fünf Minuten später rollten reihenweise Polizeifahrzeuge Richtung GKN. Die Ortspolizisten entdeckten uns vier "verdächtigen Elemente" sofort. Keine zwei Minuten später waren zwei freundliche Herren vom Heilbronner Staatsschutz auch schon da. Und fragten höflich: "Was machen Sie denn hier - mit Autos aus Tübingen - an einem gewöhnlichen Montag in Neckarwestheim?" Nach Personalienaufnahme fuhren sie weiter in Richtung GKN - offenbar hatten sie Wichtigeres zu tun.

Als der Atommülltransport Punkt 13 Uhr das AKW verließ, standen zwei von uns am Ortsanfang von Neckarwestheim neben der Straße und hielten die Fotoapparate bereit. Im Schrittempo, trotz 420 PS, quälte sich der 140-Tonnen-Koloss den Berg und die enge Ortsdurchfahrt von Neckarwestheim hoch, angeführt und gefolgt von zahlreichen Polizei- und anderen Begleitfahrzeugen, fast alle mit blauem oder gelbem Warnlicht.

Das war er also. Zwei weitere TAIGA-Leute mischten sich in Neckarwestheim mit Fahrrad und Auto in die Konvoischlange. Kurt machte Fotos, und Tobias gelang es, die Freunde von der Polizei durch seine Fahrradklingel auch schon informiert.

bringen. Was ihm letztlich allerdings nicht mehr als ein paar Bußgeldbescheide eingebracht hat.

Ein weiteres realsatirisches Kabarettstück aus grünweißer Produktion: Als Yvonne und ich am Ortsende von Kirchheim den Transport abpassen und fotografieren wollten, stellten zwei Polizeibeamte ihren Streifenwagen direkt vor das im Feldweg geparkte TAIGA-Auto. Und es entspann sich der folgende Dialog: Polizei: "Sie dürfen jetzt hier nicht wegfahren!" - "Warum nicht?" Polizei: "Weil Sie es eben nicht dürfen. Wollen Sie hier eine Blockade machen? Wenn Sie hier eine sogenannte Blockade machen wollen, dann muß ich Sie schützen!" - "Wovor wollen Sie mich denn schützen? Ich kann schon auf mich selber aufpassen."

Dann kam der Transport. Wenn es um Atomdreck geht, scheint auch die Straßenverkehrsordnung nicht mehr zu gelten. Als der Schwertransport einen Traktor überholen wollte, mußten entgegenkommende Autos und LKWs (u.a. ein Tanklastwagen) auf den rechten Fahrbahnrand ausweichen. Obwohl diese ganze Szenerie in einem langsamen Tempo vor sich ging, standen uns die Haare zu Berge.

Fünf Minuten später war der Transport im Kohlekraftwerk Walheim verschwunden, nachdem seine Bremsen, wie schon vor Kirchheim, auch auf der Gefällstrecke vor Walheim nochmal kräftig zum Qualmen gebracht worden waren. Vom Weinberg aus beobachteten und fotografierten wir zum erstenmal den gesamten Verladevorgang. Auf dem Heilbronner Güterbahnhof suchten wir den Strahlzug dann leider vergeblich. Aber um die Abfahrt zu beobachten, standen bereits andere auf ihrem Posten. Und Mannheim war auch schon informiert.

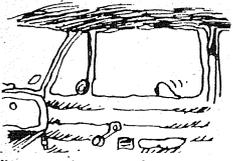
ANDREAS



**Personen erfunden. Handlung echt. Einmal Parken auf Gehweg.**

## Der verzweifelte Versuch des Katers Mauksch, das AKW Neckarwestheim vor den Mäusen mit den Anti-AKW-Buttons zu beschützen.

**Bericht vom zweiten Zusammentreffen einer dieser Mäuse mit dem unerbittlichen, pflichtbewußten und sich wohl eher durch seine plumpe Art als durch Scharfsinn auszeichnenden Katers.**



"Wer schleicht da an meinem Wagen vorbei?"



"Dein Freund und Helfer, die Polizei!"

Vorweg bitte ich alle Kater und Katzen zu entschuldigen, sie mit solch einer Kreatur zu vergleichen - es hat nun wirklich nichts an Ähnlichkeit (außer daß der Name einem weit verbreiteten Katzennamen ähnelt) - wo doch Katzen so scharfsinnige und liebe Tiere sind.

Also: Eine dieser ach so lästigen Mäuse steht mit ihrem Auto auf einem Weg - etwas geschützt durch die Bäume gegenüber vom AKW Neckarwestheim - und genießt die Landschaft. Die Bäume blühen, und der Himmel zeigt keine Wölkchen. Doch kaum hat sie sich dort niedergelassen, hat der Kater sie schon entdeckt. Er kreist den ganzen Tag um das AKW, als wäre es eine Schachtel Brekkies. Er fährt direkt vor ihr Auto, steigt aus - während der Oberkater gemütlich sitzen bleibt und seinen Schnurrbart zwitzelt - und kommt direkt auf die Maus zu.

"Wir kennen uns doch schon oder?", sagt er etwas süffisant. Etwas Besseres ist ihm wohl nicht eingefallen, denkt sich die Maus und meint gelangweilt: "Wenn Sie meinen ...". Dann wird er aufdringlich. Er will ihre Papiere sehen. "Wußt' ich's doch, Frau Maus! Sie stehen auf einem Feldweg - und hier ist für den normalen Verkehr gesperrt".

Die Maus guckt sich um - überall Bäume, nur weit vorne mal ein Feld: "Ich dachte, Feldwege seien nicht geteert?" - "Geteert oder nicht ist egal - ich habe das Gefühl, Sie haben ein gestörtes Verhältnis zur StVO, Frau Maus!". Er will wieder den Starken spielen, wie üblich. "Was machen Sie hier?", will er wissen. "Ich fahre spazieren - es ist so idyllisch, die Bäume, der Himmel, das AKW - finden Sie nicht?" "Ah, - doch nur bei Ihrer Einstellung". Aha, der scheint ja 'ne ganze Menge zu wissen - interessant.

"Soso, was hab' ich denn für 'ne Einstellung?" - "Sie waren dabei, als die Fotos beim letzten Atomtransport gemacht wurden - und auf der Info-Veranstaltung waren Sie auch". - "Interessant, interessant - wo Sie so

alles Ihre Leute sitzen haben". - "Wieso?" - "Na, wenn Sie wissen, daß ich auf der Veranstaltung war?" - "Das habe ich nicht gesagt! Ich habe nur gesagt, Sie haben die Fotos gemacht".

Warum regt er sich so auf - weil er sich verplappert hat? Wir haben doch gewußt, daß ein Kater dabei ist. "Jedenfalls ich fahre immer mit dem Fahrrad in meiner Freizeit - und Sie vergiften die Umwelt", sagt er. Komisch, er weiß anscheinend nicht, wie schädlich die Schachtel Brekkies ist, die er da so fleißig beschützt.

Dann geht er um das Auto herum. "Steigen Sie mal bitte aus". Ouh, jetzt muß ich auch noch zu ihm gehen. "Ihre Stoßstange steht zu weit vor. Und die Reifen sind abgefahren". "Der TÜV hat nichts bemängelt mit der Stoßstange". "Das interessiert mich nicht - das ist nicht verkehrssicher". Komisch, denkt die Maus, der TÜV ist ja schon pingelig - aber der Kater übertrifft einfach alles. Eifrig sucht der Kater das Auto ab. "Wenn Sie noch lange suchen, finden Sie bestimmt noch mehr". "Wieso, ist denn noch mehr kaputt?", fragt er blöde. (Ja - der Hebel vom Blinker ist abgebrochen - aber das sieht er nicht).

Jetzt darf sich die Maus wieder in ihr Auto setzen, während der Kater den Straßzettel schreibt. Da fällt ihr Blick zufällig auf den Kuli des Katers. Sie fängt schallend an zu lachen. Der Kater guckt sich mißtrauisch um und fragt, warum sie so lacht. "Netten Kuli ham Sie da!" Orange-rot mit dem Werbespruch von Brekkies drauf. "Ah, ... ja ...", stottert der Kater - die Maus meint: "Ich kann dann ja wohl gehen" und fährt weg. Nachdem sie den Straßzettel bekommen hat.

Auf ein baldiges Wiedersehen - denn auch mit aller Anstrengung und Dutzenden Straßzetteln sind die Mäuse nicht aufzuhalten und überlisten die Kater schon eine Woche später - mit einer Blockade.



## 3. DIE AKTIONEN: DER FLUCHTWEG DER ATOMMAFIA NACH LA HAGUE WIRD SCHON JETZT VERBAUT

### 3. APRIL: ZWEISTÜNDIGE BLOCKADE IN KIRCHHEIM

Geklappt hat bei dieser ersten direkten Aktion fast alles: Wir erahnten den genauen Transporttag, konnten viele Freunde und Freundinnen zum Mitmachen gewinnen und mußten nicht mal unsere zwei Tage vorher entworfene Presseerklärung ändern. Darin war zu lesen: "Trotz erheblicher Polizeipräsenz gelang es den etwa 50 AtomkraftgegnerInnen, unterstützt von Lauffener und Kirchheimer BürgerInnen, den Schwertransport mit quer über die Straße gespannten Transparenten zu stoppen, auf denen stand: 'Atomtransporte weder hier noch anderswo'. Über Flugblätter und ein Megaphon wurde die Bevölkerung von der hochradioaktiven Fracht informiert. Als die Polizei schließlich mit Räumung drohte, standen die BlockiererInnen auf und begleiteten den Atommülltransport mit Fahrrädern in Richtung Walheim". Der genaue Verlauf der Aktion wurde u.a. in der 'graswurzelrevolution' vom Mai 89 dokumentiert:

"Die allseits bekannten Freunde und Helfer waren am Montag, dem 4. April, sichtlich überrascht und verärgert. Sie hatten doch schon zwei Stunden vor dem Abtransport der hochradioaktiven Brennelemente aus dem Neckarwestheimer AKW die Straßen und Seitensträßchen zwischen dem AKW und Walheim am dreckigen Neckar peinlich genau nach "verdächtigen" Personen und Fahrzeugen abgesucht.

Und dann passierte das: 20 der vorher unbemerkten Verdächtigen stürmen aus einer Garage im Dörfchen Kirchheim und setzen sich am Ortsende mit Transparenten, Atommüllfässern und aufgesetzten Gasmasken



3. April 89: Um 13 Uhr war Kirchheim dicht.

Foto: Andreas Linder

## 2. Die Aktionen

vor den ankommenden, 142 Tonnen schweren radioaktiven Transport. 30 weitere AktivistInnen und die zahlreich erschienene Presse kommen aus allen Ecken und Enden hinzu.

Die AtomgegnerInnen von der "Aktion Strom ohne Atom" und der Tübinger Aktionsinitiative gegen Atomanlagen (TAIGA) verteilen Flugblätter an die aus den Häusern und Straßen kommenden BürgerInnen. Mit Megaphonen werden Warndurchsagen im ganzen Dorf gemacht:

**"BürgerInnen und Bürger von Kirchheim! Zum dritten Mal in diesem Jahr wird hochradioaktiver Atom Müll aus Neckarwestheim durch Ihr Dorf gefahren. Es besteht keine Illusion Grund zur Beunruhigung!!!"**

Zahllose Konfettis mit aufgedrucktem Radioaktivitätszeichen werden auf die Straße und den Transport geworfen. Einer geht mit einem Geigerzähler direkt an die Plane über dem Brennele-

mentebehälter ran und mißt die radioaktiven Zerfälle. Das Ergebnis: 2 000 Zerfälle pro Sekunde. Das entspricht einer Strahlung von ca. 10 Millirem pro Stunde. "Völlig ungefährlich", meinte hinterher der Pressesprecher des Großkraftwerks. "200 Millirem sind zugelassen". Immerhin weit mehr als das Doppelte der einer/m Erwachsenen hierzulande zugemuteten jährlichen Dosis.

Die Blockade dauerte über eine Stunde. Die Polizei war in dieser Zeit mit Verkehrsregelung beschäftigt. Sie wurde gegen die AtomgegnerInnen erst handlungsfähig, als Verstärkung aus Ludwigsburg eingetroffen war. Diese halbe Hundertschaft machte sich dann daran, zu räumen. Die BlockiererInnen hatten sich aber schon selbst von ihrem Blockadeort erhoben und begannen eine Demo durch den Ort - gefolgt von einer Polizeiautoschlange und dem durch Sirenen angekündigten Atomtransporter.

Am Ortsende kam der Riesen-transport dann erneut zum Stehen - mitten auf der Kreuzung vor einem Supermarkt. Während sich die Polizei nun entschlossener zur "Auflösung der Versammlung" bereitmachte, debattierten die AtomgegnerInnen etwas zögerlich über die Beendigung der Aktion. Als die Polizei dann tatsächlich zu Festnahmen schritt, verließen die DemonstrantInnen die Straße. Die grünen Ordnungshüter stimmte dies so zufrieden, daß sie aufs Festnehmen verzichteten und statt dessen per Spalier die Straße für den Transport absperreten.

Die Aktion war beendet. Die Polizei übernahm sichtlich erleichtert ihre gewohnte Aufgabe, dem radioaktiven Dreck der Atomindustrie freie Bahn zu verschaffen, wie sich das in unserem Atomstaate eben gehört.

Diese erste Aktion hat vor allem in der regionalen Öffentlichkeit großes Aufsehen erregt. Es gab nur wenige BürgerInnen, die die AtomkraftgegnerInnen am liebsten zum Teufel oder sonstwohin geschickt hätten. So gut wie niemand hatte vorher die Transportstrecke gekannt oder überhaupt etwas von den Transporten gewußt. So war vor allem bei vielen BewohnerInnen der Dörfer entlang der Transportstrecke große Empörung zu spüren.

Das Thema war in der Öffentlichkeit und wurde zum Politikum. Unter anderem erhielt der Kirchheimer Gemeinderat nach jahrelangem Vertuschen zum ersten Mal auf eine Anfrage die richtige Antwort, daß seit elf Jahren Atomtransporte durch den Ort laufen. Es läßt sich nicht mehr weglügen!"

Bleibt zu ergänzen, daß sich ein paar Kirchheimer offenbar mehr über das massenhaft ausgestreute "Anti-Atom-Konfetti" als über den Atomtransport geärgert haben. In der folgenden Gemeinderatssitzung jedenfalls wurden die AtomkraftgegnerInnen aufgefordert, "wenigstens so freundlich zu sein, den von Ihnen verursachten Schmutz auf den öffentlichen Straßen und den Privatgrundstücken zu beiseitigen".



Die Polizei hat viel zu tun ...

Foto: Inge Sterk



14 Uhr - Der Transport steht immer noch.

Foto: Andreas Linder

### 7. APRIL - FLUGBLATTAKTION BEIM BESUCH VON MINISTERPRÄSIDENT LOTHAR SPÄTH IN KIRCHHEIM

Nur drei Tage nach der ersten Aktion bot sich überraschenderweise eine günstige Gelegenheit, uns wieder in Kirchheim sehen zu lassen. Landesväterchen Lothar Späth war eingeladen worden, um dort bei der Verabschiedung von Altbürgermeister Bidermann eine Rede zu halten. Wir bereiteten ein Flugblatt und eine Presseerklärung vor. Da die Feierlichkeit nicht unnötigerweise gestört werden sollte, stellten sich die wenigen Aktiven vor den Eingang der Gemeindehalle und verteilten das eilends erstellte Flugblatt an die zahlreichen Gemeindeglieder. Darin war zu lesen:

"Heute kommt mit Ministerpräsident Lothar Späth genau derjenige nach Kirchheim, der politisch entscheidend dafür verantwortlich ist, daß die Atomtransporte mit abgebrannten Brennelementen durch Kirchheim rollen. Außerdem hat er entscheidend dafür gesorgt, daß die betroffene Bevölkerung bisher nichts über diese Transporte erfahren hat und nach dem Willen der CDU-Landesregierung auch weiterhin nichts erfahren soll. Erst jetzt stellt sich für die Öffentlichkeit heraus, daß die Transporte mit den hochradioaktiven abgebrannten Brennelementen bereits seit über 10 Jahren mitten durch die Wohngebiete von Neckarwestheim, Lauffen und Kirchheim transportiert werden. Diese Desinformationspolitik kann von der betroffenen Bevölkerung und von den betroffenen Gemeinden nicht länger hingenommen werden!"

Über die Presseerklärung stellen wir heraus, worin unsere

Forderungen gegenüber Lothar Späth und der gewissenlosen Atompolitik seiner Regierungsmannschaft bestehen:

- Schluß mit den gefährlichen Atomtransporten durch Wohngebiete und Ballungszentren!
- Vollständige Aufklärung der Bevölkerung über Transportrouten und -termine!
- Stilllegung der Neckarwestheimer Atomkraftwerke und Ersatz durch umweltfreundliche, regenerative Energiequellen!

Sowohl die Presse als auch Lothar Späth ignorierten die Aktion. Späth selbst schritt hochmütig an der flugblattverteilenden Gruppe vorbei und demonstrierte typische Politiker-Arroganz. Doch die Aktion hatte neben der Information der Bevölkerung sicher noch einen weiteren Sinn: Schon bald danach begann der neue Bürgermeister, Klaus-Peter Waldenberger, sich für die Einstellung aller Gefahrguttransporte durch Kirchheim einzusetzen.

## 10. APRIL - DIE STAATSMACHT SCHLÄGT ZURÜCK

Nur eine Woche nach dem dritten Transport verließ der vierte das AKW auf seinem Strahlenweg nach La Hague. Die Zeit war kurz - trotzdem sollte möglichst wiederum mindestens eine Aktion zustandekommen. Dabei war einerseits klar, daß wir Probleme haben würden, so kurzfristig genügend Menschen zu mobilisieren. Andererseits konnte man/frau auf eine Änderung des polizeilichen Verhaltens gespannt sein.

Ziel war, deutlich zu machen, daß wir es bei einer Aktion nicht belassen, sondern immer wieder kommen würden. Dieses Mal wollten wir erst gar nicht warten, bis der Atom Müll das AKW verlassen hatte, sondern kurz vor der Ausfahrt direkt ans AKW-Tor fahren und dieses blockieren. "Der Atomdreck denen, die ihn produzieren", hieß die Devise. Währenddessen sollten einige andere Gruppenmitglieder mit Flugblättern und Megaphonen durch die Dörfer gehen und den Transport öffentlich ankündigen.

Doch an diesem Tag hatten wir die Rechnung ohne den "Wirt" gemacht (und die vorbereitete Presseerklärung traf dann leider auch nicht mehr zu). Die 25köpfige Gruppe schaffte es zwar, wenige Minuten vor der Ausfahrt unbehindert vor das Haupttor des AKWs zu kommen, Transparente aufzuspannen und mit Atom Müllfässern Krach zu schlagen - doch war dies nicht der Anfang der Aktion, sondern ihr Ende. Wir waren kaum zehn Minuten vor Ort, als mit großem Trari-Trara eine bereitgehaltene Hundertschaft der Polizei ange-

braust kam. Die Herren Ordnungshüter stiegen aus ihren grünen Wannen aus und kesselten uns am Straßenrand ein. Ohne Begründung. Musterländlicher Umgang mit AKW-GegnerInnen.

Nach weiteren fünf Minuten drückte sich der strahlende Transport an der protestierenden Menge vorbei. Freie Fahrt für das Atomverbrechen! Die Polizei war diesmal besser vorbereitet gewesen und hatte die geplante Aktion unmöglich gemacht. Ihr Auftrag war: Keine Sekunde Behinderung des Atomtransports.

Sie ließ uns zwar wieder laufen, als der Transport durchgefahren war, doch aus den Augen ließen uns die Freunde und Helfer an



10. April 89: Zwei Polizisten auf eine/n DemonstrantIn.

Foto: Andreas Linder

diesem Tag nicht mehr. Vor der Einfahrt zum Kohlekraftwerk Walheim, dem geplanten zweiten Aktionsort, ereilte uns das gleiche Schicksal wie am AKW. Unsere Ankunft dort reichte der Polizei aus, uns wiederum einzukesseln - solange bis der Atommülltransport auch diesen Ort passiert hatte.

Außerdem behinderte die Polizei auf verschiedene Weise unsere

Öffentlichkeitsarbeit. Ein Megaphon und ein Stapel Flugblätter wurden beschlagnahmt. Ferner wurde eines unserer Autos aus dem Verkehr gezogen, auf dem eine kleine Lautsprecheranlage montiert war. Diese Verschärfung des polizeilichen Vorgehens ließ uns mal wieder am eigenen Leib spüren, wessen Freunde und Helfer die Grün-Uniformierten eigentlich sind. Dennoch gab es auch Lustiges an diesem

Tag: Im polizeilichen Übereifer wurde ein Dutzend Bepos vor der Scheune abgestellt, in der wir uns eine Woche zuvor unmittelbar vor der Aktion aufgehalten hatten. Natürlich war in der Scheune niemand drin. Aber die Polizei kann ja nicht alles wissen.

NACH DIESEM VORFALL WAR FÜR UNS DER OFEN AUS..!



## 22. MAI - TRANSPORTBEHINDERUNGSAKTION IN NECKARWESTHEIM UND KIRCHHEIM

Der fünfte Atomtransport in diesem Frühjahr kam überraschend und unerwartet. Beinahe blindlings glaubten wir dem baden-württembergischen Umweltministerium, das auf eine Anfrage der Grünen-Abgeordneten Christine Muscheler-Frohne geantwortet hatte, daß es in diesem Frühjahr vier Abtransporte abgebrannter Brennelemente aus dem AKW Neckarwestheim geben würde. Natürlich konnte niemand wissen, daß, wie für Staatssekretär Lehmann im Umweltministerium, am 21. Mai "das Frühjahr schon vorbei ist". Am 22. Mai jedenfalls, am ersten Sommertag der Neuen Schwäbisch-Herrschaftlichen Jahreszeitenrechnung (NSHJ), verließ der fünfte Atomtransport das Neckarwestheimer AKW.

Dieser Vorgang war schlicht skandalös: Immerhin wurden einer Landtagsabgeordneten gezielt Fehlinformationen gegeben. Beinahe wäre es auch gelungen, uns durch diesen Trick in die Irre zu führen - wenn wir nicht durch Zufall bereits am 9. Mai auf die neuerlichen Transportvorbereitungen aufmerksam geworden wären. Dennoch war es uns nicht möglich, diesem Skandal mit einer angemessenen Aktion zu begegnen. Es gelang uns lediglich, mit einer 15er-Gruppe gegen die Ausfahrt des Transports in Neckarwestheim und Kirchheim zu demonstrieren.



Wir stellten uns mit Plakaten und Transparenten in die Ortsmitte von Neckarwestheim und erwarteten dort den ausfahrenden Transport. Die Bevölkerung versuchten wir mit Megaphondurchsagen auf diesen neuerlichen Strahlentransport aufmerksam zu machen. Als sich der Transport dem Dorf näherte, gingen wir auf die Straße, um den Transport aufzuhalten. Doch wir waren zu wenig Menschen. Gut 50 Polizisten drängten und schubsten uns konsequent von der Straße. Dasselbe geschah in Kirchheim, wobei sich hier im Gegensatz zu Neckarwestheim viele Bürgerinnen und Bürger an der Straße versammelten. Die massenhafte Präsenz der Polizei machte die kleine Aktion zu einem spektakulären Öffentlichkeitsereignis.

22. Mai 89: Demonstrantenfangen.

Foto: Andreas Linder

## 19. JUNI: EINSTÜNDIGE BLOCKADE



19. Juni 89: Die einen sitzen, die anderen stehen - blockiert wird in jedem Fall.

Die größte und öffentlichkeitswirksamste Aktion gelang uns beim letzten Transport dieses Jahres. Für die Vorbereitung ließen wir uns mehrere Wochen Zeit, weswegen wir auch beim 6. Transport auf eine Aktion verzichteten. Als Aktionsort wurde die Brücke über den Neckar am Stadtrand von Lauffen gewählt. Diese Brücke ist einer der brisantesten Punkte der Atommüllstrecke. Für diese Aktion erstellten wir nochmal umfangreiche Presseinformationen, Flugblätter und Aktionsmaterialien, luden zu einem Vorbereitungstreffen ein und suchten uns UnterstützerInnen in der Bevölkerung vor Ort. So war es möglich, daß diese Aktion erfolgreich werden konnte, nachdem an den vorigen Aktionen immer weniger Menschen teilgenommen hatten.

Am frühen Morgen des 19.6. versammelten sich beinahe 50 Freundinnen und Freunde in einem Haus ganz in der Nähe der Brücke. Neben den Aktiven von TAIGA und "Aktion Strom ohne Atom" beteiligten sich Gruppen aus Mannheim und Karlsruhe, drei grüne Landtagsabgeordnete und einige BürgerInnen aus der Umgebung. Ziel war, den Transport erst kurz vor der Brücke aufzuhalten, wenn er von Neckarwestheim her schon auf die B 27 eingebogen war. Das Problem dabei: Seit der Aktion in Kirchheim kontrollierte die Polizei nicht nur in erhöhtem Umfang die gesamte Strecke, sondern befand sich regelmäßig schon einige Minuten vor Ankunft des Transports auf der Brücke, um sie für den

zivilen Verkehr zu sperren. Es war klar: Wenn auch nur ein Mensch aus unserer Gruppe in der Nähe der Brücke gesehen wird, ist die Aktion gestorben.

Dennoch gelang die Blockade dann erstaunlich gut. Mehrere Kleingruppen warteten in unterschiedlicher Entfernung zur Brücke auf die Signale von Beobachtungsposten, die die Ankunft des Transports ankündigten. Nachdem die Gruppe, die sich im Gebüsch neben der Brücke versteckt hatte, kurz vor Ankunft des Transports auf die Straße stürmte, kamen die anderen 40 AktionistInnen in Sekundenschnelle dazu. Die anwesenden Polizisten versuchten zwar noch auf ziemlich rüde

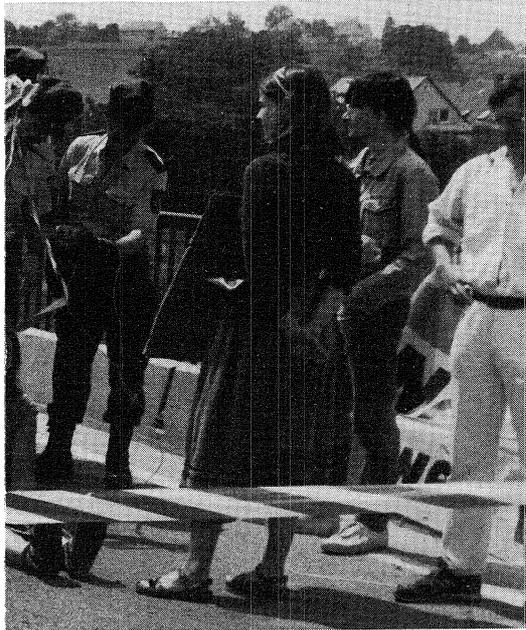
Art, die ersten BlockiererInnen von der Straße zu zerren, konnten jedoch die vielen hinzukommenden Menschen nicht mehr aufhalten.

**DIE BRÜCKE WAR DICHT** - Die Fahrt des Brennelemente-Transporters war etwa dreißig Meter vor der Brücke erst mal beendet. Außer von den BlockiererInnen wurde die Straße mit Transparenten und rot-weißen Begrenzungsbändern abgesperrt. Über eine Stunde lang verhinderten die AtomkraftgegnerInnen die Überfahrt des Atomtransportes über die Neckarbrücke. Doch dann hatte die Polizei genug "Kräfte" gesammelt, um die Blockade aufzulösen. 12 BlockiererInnen, die auch nach dreimaliger Aufforderung durch die Polizei die Brücke nicht verlassen wollten, wurden weggetragen, in der Polizeidirektion Heilbronn vernommen und wegen "Nötigung" angezeigt. Die ungestrafte staatliche Nötigung konnte unterdessen in gewohnter Weise weitergehen. Die Polizei sicherte dem Atommülltransport die Weiterfahrt zum Kohlekraftwerk Walheim.

ANDREAS



## AUF DER LAUFFENER NECKARBRÜCKE



Diesesmal war die Polizei am falschen Platz:

Grad war der Kaffee fertig ...

Unangenehme Überraschung beim siebten Atommülltransport

Nachdem wir festgestellt hatten, daß die Polizei bei jedem Transport das Haus fest im Auge behielt, aus dem die Blockierinnen bei der ersten Aktion ihre Überraschungsaktion gestartet hatten, beschlossen wir beim siebten Transport, der dortigen Hausfrau ein "Besüchle" abzustellen. Der Weg zum besagten Haus gestaltete sich sehr abwechslungsreich - alle 10 Meter standen zwei Polizisten mit Sprechfunkgeräten, die sich unheimlich anstrengten, unbetei-

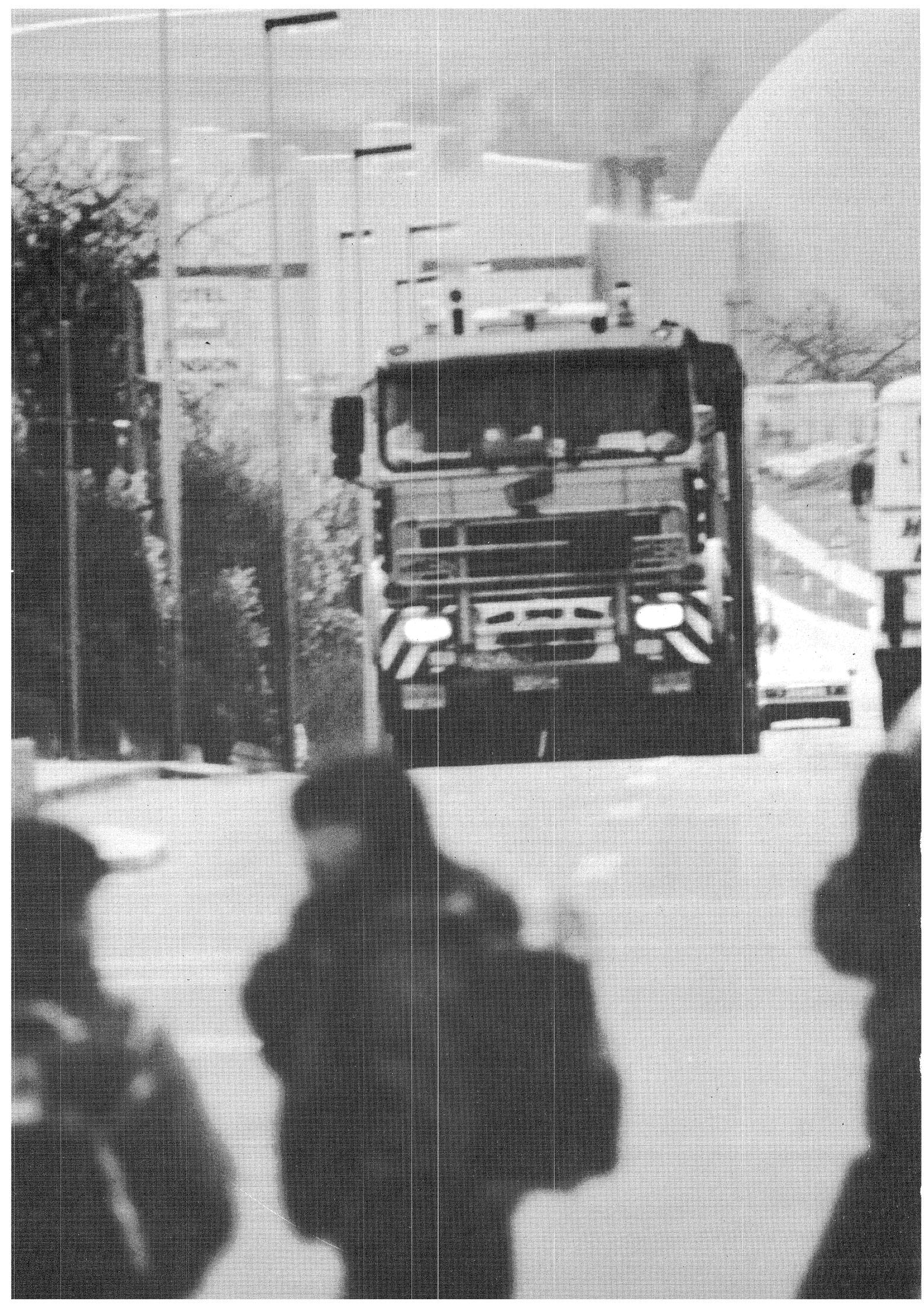
ligt zu gucken. Nachdem wir so mit ca. 6 bis 8 Leuten dort eingelaufen waren, und sich der Zeitpunkt näherte, an dem der Transport passieren sollte, sammelten sich die Polizisten gegenüber, ober- und unterhalb führen Mannschaftswagen auf. Gerade war unser Kaffee fertig, da warfen sie uns noch einen letzten "bösen" Blick durchs Fenster zu und flitzten davon - zur blockierten Lauffener Neckarbrücke.

PAUL WIESENALER

Foto: Klaus Stark



Fotos: Klaus Stark(3), Andreas Linder (1).



# Kommunales

## Meinungen und Reaktionen vor Ort

**Die Aktionen gegen Atommülltransporte aus dem GKN im ersten Halbjahr 1989 haben in der Region tatsächlich für einige Aufregung gesorgt. Offenbar hatte man sich mit den beiden Atomkraftwerken im Steinbruch bereits abgefunden - und gemeint, jetzt sei das Schlimmste ausgestanden, jetzt brauche man nur noch verdrängen. Nichts da, so läuft das nicht. Jetzt, wo GKN II fertig ist, wo die Diskussionen, ob Atomkraft oder ob nicht, der Vergangenheit angehören, fängt die Katastrophe erst richtig an.**

Von der ständig aus den beiden Reaktorblöcken emittierenden radioaktiven Niedrigstrahlung, von den bei den alljährlichen Revisionen verschlissenen Leiharbeitern, von der nach wie vor nicht auszuschließenden Möglichkeit eines größeren Unfalls, von dem Chaos, das auf die umliegenden Gemeinden spätestens dann zukommen wird, wenn die Reaktoren einmal abgerissen (oder "einbalsamiert") werden müssen - von all dem sei hier gar nicht geredet. Wir sprechen nur vom atomaren Müll, der Tag für Tag durch den bloßen Reaktorbetrieb entsteht: schwachradioaktiv, mittelradioaktiv, hochradioaktiv. Radioaktiv ist er auf jeden Fall - und teilweise dauert es Hunderttausende von Jahren, bis die lebensgefährliche Radioaktivität abklingen kann.

In der Gegend um Neckarwestheim ist es im letzten Frühjahr und Sommer gelungen, das über die Atomtransporte üblicherweise wie ein Leichentuch gebreitete Stillschweigen zu durchbre-

chen. Nicht, daß jetzt eine gan-

### **Immerhin: Erste aufmüpfige Töne im Atomtransporte-Stillschweigen**

ze Region auf den Hinterbeinen stünde und zum Demonstrieren ginge. Aber erste aufmüpfige Töne, erste Schritte außerhalb der alltäglichen Bahnen, die gibt es doch.

Wieder, muß man glücklicherweise ergänzen.

### **1. Kurze Geschichte des Widerstands**

GKN I ging im Herbst 1976 in Betrieb. Bei der Planung und während des Baus war der Protest der Bevölkerung gering geblieben. Als die Öffentlichkeit, nicht zuletzt dank des Widerstandes in Wyhl, langsam die mit Atomkraftwerken verbundene Gefahren begriff, stand

*"Zu verkehrsarmen Zeiten", meint das Stuttgarter Umweltministerium, werden die Abtransporte abgebrannter Brennelemente durchgeführt. Um 13 Uhr jedenfalls sind die Straßen von Neckarwestheim voll von Schulkindern.*

*Foto: Kurt Kühfuß*

Möglichkeiten kommunaler Bürgermitsprache:

§ §

## Die Gemeindeordnung hat's in sich ...

§ §

Wann kommt der erste Präzedenzfall vors Verwaltungsgericht?

Der weitere Erfolg des Widerstandes gegen Atomtransporte wird unter anderem davon abhängen, inwieweit es der Anti-AKW-Bewegung gelingt, unterschiedliche Ansatzpunkte gleichzeitig und parallel aufzugreifen, um damit Druck von allen Seiten aus auszuüben. Übereinstimmend mit dem basisdemokratischen Ansatz, politische Entscheidungen direkt auf die betroffene Bevölkerung zu übertragen, müssen auch die durch die Gemeindeordnung gegebenen kommunalpolitischen Möglichkeiten genutzt werden (hier dargestellt am Beispiel Baden-Württemberg). Teilweise liegen hier gute Chancen, die Atomtransportproblematik weiter in die Öffentlichkeit zu tragen und die Auseinandersetzung zu verschärfen.

Die Teilnahme an **Bürgerversammlungen** und an bestehenden kommunalen **Fragestunden** steht jedem Einwohner offen. Auch kann eine Mehrheit im Gemeinderat "betroffenen Einzelpersonen oder Personengruppen" die Gelegenheit einer **Anhörung im Gemeinderat** gewähren.

Falls sich der Gemeinderat jedoch weigern sollte, ein bestimmtes Thema überhaupt zu behandeln, so kann er durch eine Mehrheitsentscheidung auf einer **Bürgerversammlung** dazu angehalten werden. Diese Mehrheit kann auf einer turnusgemäß meistens einmal jährlich stattfindenden **Bürgerversammlung** gebildet werden, der Gemeinderat hat aber auch eine **außerordentliche Bürgerversammlung** zu einer speziellen Thematik anzuberaumen, wenn dies von der **Bürgerschaft** beantragt wird. Dieser **Antrag auf Durchführung einer Bürgerversammlung** muß von mindestens 10 Prozent der Bürger unterzeichnet sein, in Gemeinden von bis zu 50 000 Einwohnern jedoch höchstens von 1 500 Bürgern.

Mit Hilfe eines **Bürgerantrags** kann die Bürgerschaft ebenfalls beantragen, daß der Gemeinderat sich mit einer bestimmten Angelegenheit beschäftigt. Er muß von mindestens 4,5 Prozent der Wahlberechtigten unterzeichnet sein und ist zu begründen. Laut Gemeindeordnung darf ein Bürgerantrag "nur

**Angelegenheiten des Wirkungskreises der Gemeinde zum Gegenstand haben, für die der Gemeinderat zuständig ist".**

Die stärksten Formen der Bürgerbeteiligung auf kommunaler Ebene sind **Bürgerbegehren** und **Bürgerentscheid**. Auch hier ist allerdings entscheidend, was denn nun eigentlich eine "wichtige Gemeindeangelegenheit" darstellt und was nicht. Geregelt wird dies über die sog. **Hauptsatzung** einer Gemeinde, in der Atomtransporte bislang noch höchst selten aufgeführt sein dürften. Daher ist es das erste Ziel und unabdingbare Voraussetzung, eine Gemeinderatsmehrheit zu einer entsprechenden **Änderung der Hauptsatzung** zu bewegen. Ist dies geschehen, so kann über das ebenfalls zu begründende Bürgerbegehren ein Bürgerentscheid beantragt werden, über dessen Zulässigkeit allerdings der Gemeinderat zu entscheiden hat.

Ein erfolgreiches Bürgerbegehren muß von mindestens 15 Prozent der Bürger unterzeichnet sein (in Gemeinden bis 50 000 Einwohner höchstens von 3 000); bei einem Bürgerentscheid ist die einfache Mehrheit ausreichend - sofern sie mindestens 30 Prozent der Stimmberechtigten beträgt.

**Soweit die wichtigsten Formen unmittelbarer aktiver Bürgerbeteiligung auf kommunaler Ebene.**

Wenn auf diese Weise erreicht worden ist, daß eine Gemeinde sich gegen über ihre Gemarkung führende Atommülltransporte ausspricht, dann ist dies zwar ein großer Erfolg, **die größten Schwierigkeiten beginnen aber erst: nämlich, das Gemeindevotum tatsächlich auch durchzusetzen.**

Bisher obliegt die straßenverkehrsrechtliche Zulassung der Staats- und nicht der Gemeindeverwaltung. Das heißt, daß die Landesbehörden, vertreten durch das jeweils zuständige **Regierungspräsidium**, gegenüber den Gemeinden **weisungsbefugt** sind. Bei der Frage "atomwaffenfreier Zonen" hat dies in der Vergangenheit eine entscheidende Rolle gespielt. In Bezug auf die "zivilen" Atomtransporte wären zunächst die vorhandenen rechtlichen Spielräume auszuloten und anzutasten. d.h. juristisch die Frage zu klären, ob eine Gemeinde eine sog. "öffentlich gewidmete Straße" für bestimmte Transporte schließen kann.

Dafür bräuchte es zunächst einen Gemeinderats- bzw. Bürgerantrag auf **Entzug der Atomtransportgenehmigung durch das Regierungspräsidium**, dem dann ein entsprechender Gemeinderatsbeschuß / Bürgerentscheid folgt. Falls dem nicht entsprochen wird, müßte die Gemeinde in einem zweiten Schritt dagegen vor dem **Verwaltungsgericht** klagen. Damit wäre ein Präzedenzfall geschaffen für juristische Widerstandsmöglichkeiten auf kommunaler Ebene.

Damit es soweit kommt, bedarf es in den Gemeinden immer mehr Menschen, die sich die Atomtransporte nicht länger gefallen lassen. Und es braucht KommunalpolitikerInnen, die entsprechend couragiert handeln. Aber auch die fallen nicht einfach vom Himmel, sondern werden noch immer von der Bevölkerung (ab)gewählt ...

MANNUS

zumindest der erste Block schon im Steinbruch<sup>(1)</sup>.

Gegen den Bau von GKN II gab es dann erstmals starke Proteste: eine Großdemonstration mit Autos, Traktoren und Fußgängern im Februar 1977; später, beim Erörterungstermin um die Jahreswende 1981/82, gingen in

**Als es gegen GKN II noch Demos gab - aber Landesregierung und Kraftwerksbetreiber waren zu raffiniert**

Heilbronn noch einmal 8 000 Menschen auf die Straße. Landesregierung und Kraftwerksbetreiber verfolgten eine raffinierte Taktik: Um die Bedenken vor allem der Landwirte und Winzer zu zerstreuen, versprachen sie, erst einmal fünf Jahre lang die Auswirkungen des Kühlturmbetriebs von GKN I zu überwachen. Als dann im Frühjahr 1981 bekanntgegeben wurde, daß die radioaktive wie nicht radioaktive Belastung, wie immer, unter den zugelassenen Grenzwerten bleibt, waren die meisten Bauern zufrieden.

Jürgen Keppler vom 1977 gegründeten "Bund der Bürgerinitiativen Mittlerer Neckar" resümiert traurig: **"Trotz teilweiser großer Unruhe in der Bevölkerung gelang es den Bürgerinitiativen nicht, einen Massenprotest in Gang zu bringen. Das geschickte Taktieren der Landesregierung mit einzelnen Interessengruppen, Zusagen und Verträge an Bauern und Weingärtner, sowie der massive Einsatz von kernkraftfreundlichen Gutachtern und Wissenschaftlern vereitelte den gemeinsamen Widerstand aller Gegner"**<sup>(2)</sup>.

Trotz insgesamt 28 469 Einwendungen, der höchsten je bei einem bundesdeutschen Atomkraftwerk erreichten Zahl, trotz eines eineinhalbmonatigen Erörterungstermins, wurde im November 1982 die erste Teilerrichtungsgenehmigung ausgesprochen.

Neben Demonstrationen, Unterschriftensammlungen und Petitionen haben die Bürgerinitiativen auch den juristischen Weg ausprobiert. 10 000 Mark verschlang allein die erste Klage vor dem Stuttgarter Verwaltungsgericht gegen GKN I. Im



Die dörfliche Idylle trägt: antiatomarer Protest an der Einfahrt zum Kraftwerk Walheim. Foto: Andreas Linder

**Justitia kneift beide Augen zu - und macht's nicht ohne viel Geld**

Dezember 1984 wurde die Klage von 10 Bürgern gegen die erste Teilerrichtungsgenehmigung von GKN II, ebenfalls in Stuttgart, verhandelt: Weil nicht optimal vorbereitet und überdies eh chancenlos brach der "Bund der Bürgerinitiativen Mittlerer Neckar" nach einer Woche die Farce ab. Nach Tschernobyl wurde ein neuer Antrag auf Stilllegung von GKN I gestellt - immerhin läuft der Reaktor seit 12 Jahren ohne Dauerbetriebsgenehmigung. **Gegenwärtig ist eine Klage gegen GKN II am Laufen - wegen des, wie von einem geologischen Gutachten bestätigt wurde, ungeeigneten Untergrunds.**

Nach Tschernobyl fanden wieder (wenn auch eher importierte) Aktionen am GKN statt. Der Ableger "Ziviler Ungehorsam" der Tübinger Bürgerinitiative "Stilllegung aller Atomanlagen" veranstaltete mehrere Blockaden der Baustelleneinfahrt von GKN II, teilweise mit erstaunlicher

Resonanz. Dann, etwa ein Jahr vor Fertigstellung von GKN II, traten TAIGA und "Aktion Strom ohne Atom" auf den Plan.

Das Problem ist jetzt: Wie entsteht an einem Standort, der die Transparente, Unterschriftenlisten und Flugblätter im Grunde schon lange ins Korn geworfen hat, wieder ein bißchen Widerstand? Fragen wir doch mal die Herren Bürgermeister.

## 2. Parlamentarische Aktivitäten auf Gemeinde- und Kreisebene

Aufgestört durch die Blockade des siebten Transports vor der Lauffener Neckarbrücke verlangte Manfred Kübler, CDU-

**Die Bürgermeister fordern, daß die Atomtransporte eingestellt werden!**

Bürgermeister von Lauffen, am 20. Juni 89 eine "saubere

# DER BRÜCKENSKANDAL

Am Anfang stand ein Schild. Orange. Mit einem schwarzen Auto drauf, zwei Pfeilen, darüber eine "60", und rechts daneben einem weiteren, einzelnen Pfeil, mit einer "90". Ein militärisches Tragfähigkeitszeichen, vor der Neckarbrücke in Lauffen. Es bedeutet: 90 amerikanische "tons", gleich ungefähr 93 deutschen Tonnen, hält die Brücke im Einspurbetrieb, ohne Gegenverkehr, aus. Ein bißchen wenig, fanden die AtomgegnerInnen. Denn der Neckarwestheimer Atomülltransport, der die Brücke im Durchschnitt sechzehnmal jährlich überquert wiegt etwas mehr: genau 142 deutsche Tonnen.

Das wußten zu diesem Zeitpunkt, kurz vor dem siebten Transport am 19. Juni, offenbar nur TAIGA und "Aktion Strom ohne Atom". Noch Ende Mai '89 ließ das GKN in der lokalen Presse verbreiten, der Transport bringe "nur knapp 80 Tonnen" auf die Waage. Auch nach der Blockade am 19. Juni war GKN-Pressesprecher Uwe Mundt keineswegs klüger geworden: Er vermutete jetzt "um die 100 Tonnen" Transportergewicht. Damit war er eindeutig nicht auf der Höhe der Zeit. Denn zu diesem Zeitpunkt titelte eine der größten bundesdeutschen Zeitungen in ihrem Baden-Württemberg-Teil schon: "142 Tonnen schwere Atomfracht fuhr illegal über Neckarbrücke - Nur 118 Tonnen erlaubt".

Wieviel nun tatsächlich "erlaubt" ist, das ist im Grunde noch heute umstritten. Lothar Lemcke, Leiter des Straßenverkehrsamts in Heilbronn, teilte kurz nach dem siebten Transport mit, von seiner Behörde sei die Genehmigung zum Überqueren der Brücke nur für eine Last von maximal 118 Tonnen erteilt worden. "Das wurde 1980 letztmals geprüft", sagte er gegenüber der Presse. Damals wogen die Transporte offenbar weniger. Besonders pikant: 1980 wurde die Erlaubnis für die Überfahrt von einem Tieflader und zwei Zugmaschinen (gleich 133 Tonnen) verweigert.

Haben die Ludwigsburger also vergessen, die Kollegen in Heilbronn von den im Vergleich zu früher Jahren höheren Werten zu informieren? "Wir haben das Landratsamt Heilbronn per Fernschreiben dazu gehört", sagt der Ludwigsburger Verkehrsdezernent Reimund Bender. Und da sei unter anderem das korrekte Gewicht draufgestanden. Von Heiner Weidner, Pressereferent in Heilbronn, erhält er Unterstützung. "Wir haben das Fernschreiben in den Akten", berichtete der Anfang Juli, "das wurde kurz danach gefunden". Und zwar sei's, unglücklicherweise, "hinter ein anderes Schriftstück geklammert" gewesen.

728887+  
728887  
7264577

Lohn n  
Lral d

09.02.89 19.42

~~Landratsamt Heilbronn~~ Ludwigsbu...  
Landratsamt Heilbronn, Fr. Schwarz

betr.: schwer- und Grossrautra  
db, bundesbahndirektion  
5000 Koeln 1

von Dampfkrattwerk  
nach kernkrattwerk  
und zurueck

die o.g. firma beabsichtigt  
folgende Transporte durchzu  
transportgut: transportfle

transportfahrzeuge:  
szm, db 47745 mit tiefler  
cdpr: szr, db 47747 mit

rasse und gewichte:

Laenge:	23,50 m
breite:	3,05 m
hoehe:	3,85 m
gewicht:	142 t./bzw.

fahrtstracker:  
dampfkrattwerk wahr  
ortsdurchfahrt kirch  
b 1985 - k 2081 - r  
durch friedenstr.  
kernkrattwerk nach

alternativ: bahnr  
weit

und auf gleiche  
wir bitten um

Landratsamt, L  
strassenverke  
Ludwigsburger  
Lohn n  
7264577 Lral

Größe Frage: Wurde dieses  
amt Ludwigsburg an die  
Heilbronner Kollegen abge-  
sandt oder nicht?

Oben: Ein klarer Verstoß  
gegen die Auflagen des  
Landratsamts: Beim sech-  
sten Transport befand sich  
(mindestens) ein Streifen-  
wagen mit auf der Brücke.  
Foto: Klaus Stark.

LEX

Der Heilbronner Straßenverkehrsamtschef Lothar Lemcke dagegen hat noch ganze zwei Wochen nach dem siebten Transport vom angeblichen Auftauchen des vermißten Schriftstücks nicht das geringste gewußt. "Das Fernschreiben ist nicht bei uns angekommen", bestätigte er am 4. Juli telefonisch, "das ist hundertprozentig". Die übliche Anmeldung des Atommülltransports sei "nur telefonisch" gelaufen, und da habe die Sachbearbeiterin halt das niedrigere Gewicht im Kopf gehabt.

Grobe Schlamperei also, wahrscheinlich jahrelang, bei der Genehmigung. Und wieviel Tonnen verträgt die Brücke nun tatsächlich, bevor sie zusammenkracht? Von einer "fünffachen Sicherheitsmarge", von "maximal 200 Tonnen" wurde in Landratsamtskreisen gefabelt. Sogar das Brückenbaureferat in Stuttgarter Regierungspräsidium habe in einem extra angefertigten Gutachten die 142 Tonnen (nachträglich) für "unbedenklich" erklärt.

Das Umweltministerium in Stuttgart kann da (ausnahmsweise) ganz genaue Auskunft erteilen: Die Lauffener Neckarbrücke habe "eine Tragfähigkeit gemäß Brückenklasse 45 nach DIN 1072", heißt es in der Antwort auf eine Abgeordneten-anfrage. Was die Überfahrt eines "sehr kompakten 45-Tonnen-Fahrzeuges" inklusive "weiterer Verkehrslasten" auf der Brücke erlaubt.

Wegen der vielen Achsen und der großen Länge sei beim GKN-Schwertransport, der die Brücke allein, langsam und in Fahrbahnmitte zu überqueren habe, jedoch alles viel günstiger. "Die Beanspruchung", meint das Umweltministerium fröhlich, war unter diesen Bedingungen nicht höher als bei einer Belastung gemäß Brückenklasse 45". Wer sagt's denn. Und die "erforderliche und vorgeschriebene Sicherheit"? Die sei natürlich "in vollem Umfang gewährleistet" gewesen.

Bernhard Göhler, Brückenbauspezialist in einem Stuttgarter Ingenieurbüro, sieht das alles ganz anders. "Wenn Fahrzeuge, die mehr als 120 Tonnen wiegen, über die Brücke fahren", berichtete er der Südfunk-Abendschau am 21. Juni, "ist der Sicherheitsspielraum angetastet, der eigentlich bei Fahrten mit besonders gefährlichen Gütern auf jeden Fall eingehalten werden muß, wenn nicht sogar vergrößert werden sollte."

Und weiter: "Es ist auf jeden Fall ein Risiko für Teilbereiche der Brücke enthalten". Einstürzen werde die Brücke zwar wahrscheinlich nicht. Trotzdem rät der Fachmann zur Vorsicht: "Man sollte aber keinesfalls dieses Risiko heraufbeschwören".

Ach ja, noch was. Die Voraussetzungen der Landesregierung haben auch nicht gestimmt: Beim siebten Transport rauschte der Atomtransport vor vielen Zeugenaugen alles andere als langsam über die Brücke. Und beim sechstenmal war, als er drüberfuhr, ein Streifenwagen mit drauf.

K.

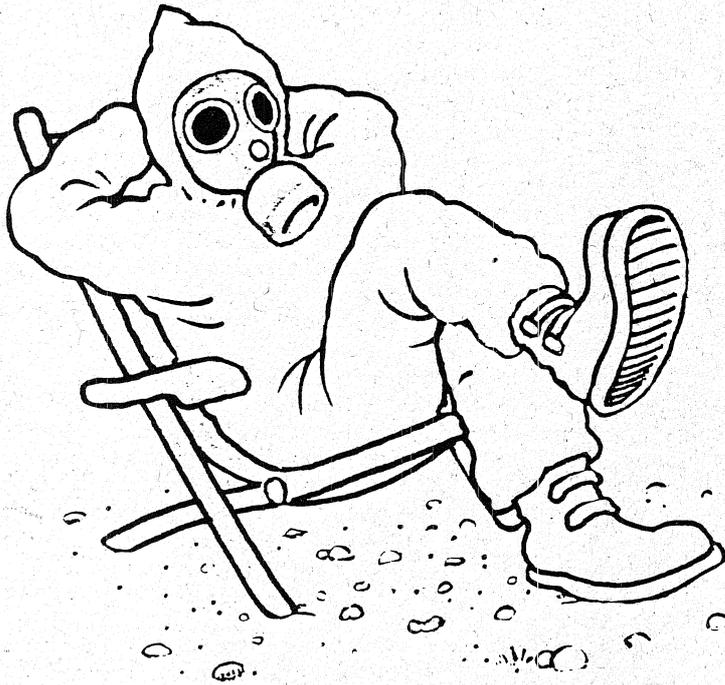


*ig, m. Polizeibef. 19. Feb. 1989*  
*Bestimmung erhebt*  
*10. Feb. 1989*  
Transport der firma  
koeln, konrad-adenauer-ufer 3  
Walheim  
Neckarwestheim  
in der zeit vom 25.02. - 28.04.89  
Verläuft  
bis 30.6.89  
130 t  
auf direktem weg zur b 27 (neu) - b 27 -  
Kirchheim - b 27 - Lauffen a.n. - Ilstfelder str. -  
Neckarwestheim - k 2081 (hauptstr.) geradeaus  
- links Lindenstr. - zur k 2051 - Zufahrt zur  
Kirchheim (ziel).  
Kirchheim - schillerstr. b 27  
wie oben  
wegstrecke zurück.  
Ihre stellungnahme  
Schwäbischburg  
Verkehrsamt  
Tel: 07141/144-20350

Wie die Bevölkerung auf die Aktionen reagiert:

## Mit Fotoapparat und Klappstuhl

Die lokale CDU erwog sogar eine Anzeige wegen Nötigung



Vielen Leuten wurde durch die Aktionen und insbesondere durch

das massenhafte Polizeiaufgebot bewußt, daß Atomtransporte

durch Kirchheim fahren und daß dieselben gefährlich sind. Es gab Sympathien für die Demonstranten ("die Polizei reagiert total überzogen"), aber auch viel Ablehnung und Resignation. Die Ablehnung geht vom Unverständnis für die spektakulären Aktionen über Beschimpfungen ("Faulenzer, Verkehrsbehinderung, Umweltverschmutzer") bis zur Forderung: "Die gehören in die Gaskammer". Die Resignation der Menschen war jedoch überwiegend - Aktionen kommen zu spät, sind nicht effektiv: "Mer kommet doch gegen die mächtige Stromwirtschaft nie an".

Fabelhafte Reaktionen kamen vom CDU-Ortsverband ("Wir überlegen uns eine Nötigungsanzeige! Wir wollen den Namen des Anführers wissen!"), von der Polizei (regelmäßige Belagerung eines verdächtigen Hauses an der Lauffener Steige, Besuch bei einem einmaligen Beobachter des vorletzten Transports - was weiß er, was macht er? Warnung vor den bösen Blockierern, womöglich entführen sie einen Transport!). Und auch von der durch Plakate vor dem letzten Transport gewarnten Bevölkerung: Sie kam zahlreich an die Straße, ausgerüstet mit Fotoapparaten und Klappstühlen.

PAUL WIESENTALER

Klärung" der ganzen Sache. Bis man die Tragfähigkeit der Brücke überprüft habe, seien Transporte dieser Art auszusetzen. "Wenn die Brücke einstürzt", so Kübler, "dann gibt es eine Katastrophe" (3).

Klaus-Peter Waldenberger, Bürgermeister-Kollege aus dem benachbarten Kirchheim, regte sich am gleichen Tag vor laufenden Fernsehkameras darüber auf, daß die gefährlichen Atomtransporte nach Angaben des Umweltministeriums zu "verkehrsarmen Zeiten" erfolgen: "13 Uhr ist mit Sicherheit keine verkehrsarme Zeit. Ich habe gestern, bedingt durch die Blockade in Lauffen, eine Stunde dort gestanden, habe beobachtet, wie die Schulkinder nach Hause gehen, wie Schulbusse fahren, um 13 Uhr ist auf der Lauffener Straße die Hölle los." Und was meint er überhaupt zu den Atomtransporten? "Wir werden fordern", sagt Waldenberger, "daß diese Transporte

nicht mehr stattfinden, daß sie auf einer anderen Strecke stattfinden, daß diese Gefahr aus Kirchheim raus ist" (4).

Erster Stein des Anstoßes, rund ein Vierteljahr vorher, war ein Artikel in der "Heilbronner Stimme" gewesen (5). TAIGA und "Aktion Strom ohne Atom" hatten Atomtransport Nummer zwei am 13. März recherchiert und die Presse um Berichterstattung gebeten. In dem betreffenden Text wird zum erstenmal das Kraftwerk Walheim als Umschlagsort abgebrannter Brennelemente genannt - und ebenfalls erwähnt, daß mit GKN II die Zahl der jährlichen Transporte (unter anderem nach Selafeld) kräftig ansteigen wird.

Anlaß für erste gemeinderätliche Aktivitäten in dieser Sache. Der Kirchheimer SPD-Rat Rolf Rieker wollte von Bürgermeister Bidermann (der war damals noch im Amt) per Anfrage

Dank Anti-Atom-Fuzzis und Presse: Erste gemeinderätliche Aktivitäten in Kirchheim und Neckarwestheim

wissen, ob denn tatsächlich Atomtransporte über Kirchheimer Markung erfolgen - schließlich sei das früher einmal vom GKN bestritten worden. Und die entscheidende Frage: "Gibt es Möglichkeiten, diese Transporte von der Gemarkung Kirchheim fernzuhalten?" (6).

Die Antwort kam postwendend, am 15. März - ehrlicherweise gleich vom GKN. Lakonische Replik: "Zur Zeit ist ein Fernhalten der Transporte von der Gemarkung Kirchheim nicht möglich." Und gleich am Anfang das Eingeständnis: "Solche Transporte werden seit 1978 über Kirchheim geführt" (7). Ja da schau her.

Etwa zur gleichen Zeit in Neckarwestheim: In der Gemeinde-

ratsitzung vom 22. März kritisiert ein SPD-Rat wütend die GKN-Informationspolitik: "Rundweg verschwiegen wurde, daß bereits am 7. und 13. März 1989 Transporte von radioaktivem Material durch Neckarwestheim, Lauffen und Kirchheim zum Verladeort Walheim durchgeführt worden sind. Durch Unfallrisiken ist die Gefährdung unserer Bürger ohne Zweifel gestiegen"<sup>(8)</sup>. Nun solle doch in Zukunft die Bevölkerung über das Gemeindeblatt von den Atomtransporten informiert und Neckarwestheim möglichst davon verschont werden.

Also schrieb Bürgermeister Horst Armbrust einen Brief ans GKN. Nicht nur das GKN schrieb zurück, sondern auch das ba-

**Das GKN würde gern "Einzelheiten des Transports" demonstrieren - aber TAIGA und "Aktion Strom ohne Atom" waren schneller**

den-württembergische Umweltministerium. Tenor: Alles völlig ungefährlich. Die vermutete Route über Neckarwestheim, Lauffen und Kirchheim nach Walheim sei korrekt ("Ihre Informationen ... treffen zu"), aufm Neckar ging's leider nicht, und um alle übriggebliebene Besorgnis zu nehmen, sei das GKN "gerne bereit, dem Gemeinderat Einzelheiten des Transports, der dabei verwendeten Transportmittel und Behälter sowie Sicherheitseinrichtungen im GKN zu demonstrieren"<sup>(9)</sup>.

Da war der dritte Transport am 3. April schon blockiert worden und eineinhalb Stunden lang, damit ihn sich jeder interessierte Bürger angucken kann, kurz vor der Kirchheimer Ortseinfahrt auf der Straße gestanden.

Größere parlamentarische Aufregung gab es dann noch einmal nach der Blockade des siebten

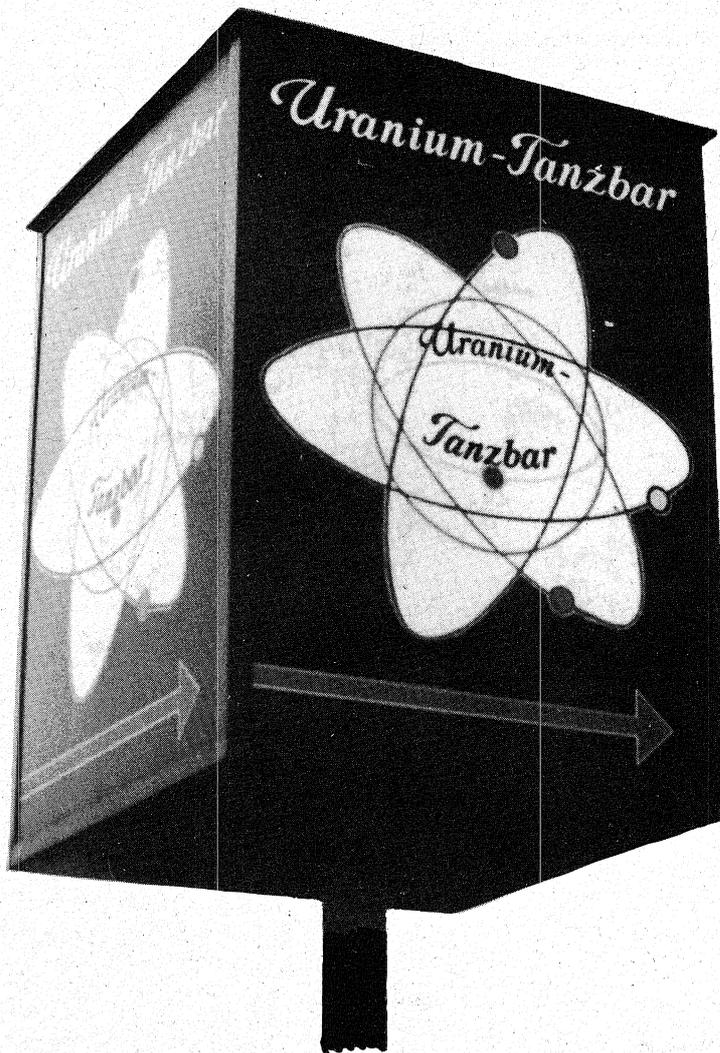
Transports (siehe oben). In Lauffen haben sich die Wogen inzwischen mehr oder weniger geglättet. Bürgermeister Kübler bekam Anfang Juli ein Schreiben vom Landratsamt Ludwigsburg, lautend: Die Transporte seien ordnungsgemäß genehmigt gewesen, und die Lauffener Brücke halte das Gewicht auch locker aus. Kommentar Kübler: "Ich habe davon Kenntnis genommen. Für mich ist der Fall insofern erledigt"<sup>(10)</sup>.

Im Ludwigsburger Kreistag wurde von der Grünen-Fraktion am 27. Juni eine dreiseitige Anfrage eingebracht, unter anderem mit der Frage: "Sind Sie bereit, die

**Kreistagsanfrage: Warnung für Kinder und Schwangere?**

Öffentlichkeit im Kreis in Zukunft vor den Transporten zu informieren, damit insbesondere

Kein Witz:  
So heißt die Edeldisco in der Dorfmitte von Neckarwestheim.  
Foto: Andreas Linder





Das untere Ende der Lauffener Steige: Atommülltransport am Ortsanfang von Kirchheim.

Foto: Andreas Linder

Kinder und Schwangere sich zu der gegebenen Zeit von den Gefahrenstellen fernhalten können?"(11). Die Antwort war wegen "mangelnder Zuständigkeit" wenig ergiebig; eine im Kreistag Heilbronn geplante Anfrage fiel wegen organisatorischer Schwierigkeiten gleich ganz aus.

In Kirchheim dagegen gibt es offenbar größere Anstrengungen, die Ortsdurchfahrt generell für Gefahrguttransporte sperren zu lassen. Mit Recht. Denn in Kirchheim ballen sich die Risiken.

### 3. Örtliche Risikopunkte

In der örtlichen Bevölkerung wächst vor allem die Wut darüber, daß die hochradioaktiven Brennelemente nicht auf direkteste Art und Weise abtransportiert, sondern auf einem

längeren Umweg mitten durch drei Ortschaften gleichsam spazierengefahren werden. Der Grund: Das GKN scheut bisher offenbar vor den mit einer Verstärkung der Kirchheimer Neckarbrücke verbundenen finanziellen Ausgaben zurück - bzw. hat zu wenig Fantasie, sich alternative Transportwege auszudenken. Gerüchteweise verlautet aus dem GKN, solange die Bürgerproteste nicht zunehmen, könne man es ja beim bisherigen Transportweg belassen.

Neckarwestheim ist davon betroffen, wo der Schwersttransport mitten durchs verkehrsberuhigte Ortszentrum mit Schikanen und Blumenkübeln hindurchrollt, Lauffen mit seiner

#### Schon öfters LKW-Unfälle an der Lauffener Steige in Kirchheim

Neckarbrücke - und vor allem Kirchheim. Kurz vor der Kirchheimer Ortseinfahrt quält sich

der 142-Tonnen-Laster im Schrittempo eine neunprozentige Steige hinunter, die direkt im Kirchheimer Ortszentrum mündet. Schon des öfteren kam es hier zu LKW-Unfällen - wobei der Unglückslastwagen manchmal bis in den Ortskern weitergerutscht ist. Der letzte ereignete sich Ende Oktober: Dabei wurde ein LKW-Fahrer, mit 20 Tonnen Stahlladung im Rücken, glücklicherweise nur leicht verletzt.

Weitere Gefahrenpunkte: die engkurvige Kirchheimer Ortsdurchfahrt, das ebenfalls neunprozentige Gefälle vor dem Walheimer Kraftwerk. Hier wagt sich das Monstergelände nur Stückchen für Stückchen hinunter, d.h. es bremst nach einem kurzen Rollen jedesmal wieder bis zum Stillstand ab. Am unteren Ende der Gefällstrecken rauchten mehrmals die Bremsen, und ein angeblich fabrikneuer Reifen ist auch schon geplatzt.

Was sagt das baden-württembergische Umweltministerium dazu? Es sagt: "Eine entsprechend starke Erhitzung der Reibungsbremsen bei längeren Fahrten bergab ist angesichts der großen zu vernichtenden Energie natürlich; bei entsprechender Dimensionierung und Materialauswahl bewirkt ein 'Rauchen' der Bremsen keine Einschränkung der Bremswirkung" (11).

Soviel ungebremster Optimismus, das freut einen doch.

Weil ihr solche Argumente schon ein bißchen unheimlich sind, taucht in der Bevölkerung immer

#### Ob Sankt Florian hilft?

wieder der Wunsch nach einem Abtransport auf dem Neckarweg auf - oder, per Autobahn, über Heilbronn. Das ist zwar nach dem Sankt-Florians-Prinzip gedacht, aber insofern richtig, als es bis zum Stop aller Atomtransporte Ziel sein muß, das mit den Transporten verbundene Risiko möglichst zu minimieren.

#### Die Stimmung im Kirchheimer Gemeinderat:

### Das Problem ist verdrängt

Der Leiter des GKN-Brennstoffkreislaufs ist künftig mit dabei

Nach einer öffentlichen Veranstaltung des örtlichen Arbeitskreises Kommunalpolitik zum Thema Gefahrguttransporte (in Anwesenheit des Bürgermeisters Klaus-Peter Waldenberger und inoffizieller Vertreter des GKN) und nach mehreren Anfragen in der Bürgerfragestunde des Gemeinderats erklärte sich Bürgermeister Waldenberger bereit, mit dem GKN Gespräche über die Atomtransporte durch Kirchheim zu führen. Er wurde dann auch von GKN-Geschäftsführer Wiedemann dazu eingeladen. Dieser versprach, der Gemeinde einen Brief auf ihre Fragen bezüglich alternativer Routen zu schreiben. Bis Ende Oktober ist er noch nicht eingetroffen.

Nach Aussage des Bürgermeisters wäre die Rechtslage so, daß bei einer Sperrung der Lauffener Steige für Gefahrguttransporte das GKN jederzeit eine Sondergenehmigung erhalten würde. Im Gemeinderat ist die Stimmung bis auf einen SPD-Gemeinderat pro GKN. Das Problem ist verdrängt. Man schimpft zwar, wenn etwas passiert, aber tut nichts dagegen. Es gibt außerdem viele Wähler, die beim GKN arbeiten. Im neuen Gemeinderat wird sich nicht viel ändern. Zukünftig sitzt auch der Leiter des GKN - Brennstoffkreislaufs für die CDU im Kirchheimer Kommunalparlament.

PAUL WIESENTALER



#### Leserbrief zum LKW-Unfall an der Lauffener Steige:

### Mit 24 Tonnen Mauer und Gebäude geschrammt

"Die Prognose eines nahhaften CDU-Ortspolitikers nach dem im Sommer geschehenen Unfall am Gasthof 'Hirsch', daß jetzt wohl fünf Jahre lang nichts mehr an der Ortseinfahrt passieren wird, ist leider widerlegt. Am Freitagmorgen schrammte ein Schwertransport mit 24 Tonnen Ladung Mauer und Gebäude an der Kirchheimer Ortseinfahrt. Zum Glück ist dem Fahrer des LKWs nichts Schlimmes zugestoßen, zum Glück war gerade kein Fußgänger unterwegs, und zum Glück für uns alle hatte der Laster NUR Stahl geladen.

Die Forderung, die Lauffener Steige wegen ihres Gefälles von 9 Prozent und der anschließenden engen und kurvigen Ortsdurchfahrt für Schwerlasttransporte zu sperren, wurde u.a. auch vom Arbeitskreis Kommunalpolitik mehrfach erhoben - jedoch hat sich bis heute nichts getan. Weder die häufigen Unfälle, noch die Atomtransporte

durch Kirchheim konnten die verantwortlichen Beamten und Politiker von der Notwendigkeit einer Sperrung überzeugen. ...

Ich appelliere an die Gemeinderätinnen und Gemeinderäte, die Sperrung der Lauffener Steige für Schwerlasttransporte beim Landratsamt zu beantragen bzw. intensiver weiterzuverfolgen, und ich appelliere an unsere beiden wiedergewählten Kreisräte, sich für dieses Ansinnen beim Landratsamt stark zu machen.

Da die Entscheidung in dieser Angelegenheit auf dem öffentlich-rechtlichen Weg sicher eingeht, wende ich mich auch an die verantwortlichen Herren bei GKN, die berechtigten Sorgen der Anwohner ernst zu nehmen. Selbst das Umweltministerium schließt einen Unfall mit Freisetzung von Radioaktivität nicht aus (vgl. Schreiben an MdL Mutscheler-Frohne vom 8.9.89). Da bisher bereits reine Straßen-

transporte von Brennelementen über die Autobahn durchgeführt werden, könnte doch auch anstelle dieser Transporte durch Kirchheim die Fahrtroute über die Autobahn zur Bahnverladung Heilbronn statt Walheim in Betracht gezogen werden; zumal zukünftige Transporte abgebrannter Brennelemente von GKN II im "13er Pack" sowieso für sämtliche Brücken zu schwer sein werden.

Vielleicht können Sie sich zu dieser "freiwilligen" Maßnahme schnell durchringen, OBWOHL sie auch von AKW-Gegnern gefordert wird. Sie würden damit auch uns Kirchheimern im Frühjahr den wiederkehrenden Anblick vom Aufmarsch mehrerer Hundertschaften Polizisten und dem Kostenträger (= Verursacher??) viel Geld ersparen."

Helmut Sottons, Umlandstraße 72, 7125 Kirchheim a. N., 29.10.89

Sogar am Tag des Kinderfestes:

## Gefahrguttransport durch den Ort

*Bürger fordern: Nicht über die Lauffener Steige*

Rund 50 Bürgerinnen und Bürger sowie Bürgermeister Waldenberger informierten sich am Dienstag über die Transporte mit abgebrannten Brennelementen des GKN, die mitten durch die Gemeinde führen. Der Kirchheimer Arbeitskreis Kommunalpolitik hatte hierzu Mitglieder der "Aktion Strom ohne Atom" und der Tübinger Aktionsinitiative gegen Atomanlagen (TAIGA) eingeladen, die sich schon längere Zeit intensiv mit den Transporten beschäftigten.

In seiner Einladung sagte Rolf Riecker von Seiten der Veranstalter, daß erst seit kurzer Zeit öffentlich bekannt sei, daß solche Transporte durch die Gemeinde gehen. Nach einer Auskunft des GKN würden diese Transporte aber bereits seit 1978 durchgeführt. Er kritisierte, daß weder GKN noch die Landesregierung die Öffentlichkeit informierten und dies in Zukunft auch nicht tun wollten.

Riecker verwies darauf, daß nicht nur diese Transporte Gefahren für die Gemeinde mit sich bringen. Die B 27 habe aus Richtung Lauffen auf fast einem Kilometer ein Gefälle von neun Prozent, an dessen Ende eine scharfe Kurve liege und führe mitten durch den Ort. Befahren könne sie jeder Gefahrgut- und Schwertransport. Eine Umleitungsstrecke sei bisher vom zuständigen Landratsamt Ludwigsburg nicht ausgeschildert worden. Nach Ansicht von Rolf Riecker müssen Anlieger und die Gemeinde Kirchheim darauf

drängen, daß endlich diese täglich drohende Gefahr durch eine entsprechende Umleitung aus der Gemeinde herausgehalten wird.

Anschließend zeigten Klaus Stark, Kurt Kühfuß und Willi Karremann von den eingeladenen Gruppen Videoaufnahmen und Dias von Brennelementetransporten. Viele Zuschauer waren betroffen, was für ein Kolob der Schwertransport und wie groß das Aufgebot der begleitenden Polizei ist. Die Vortragenden kritisierten die "Desinformationspolitik", die sogar vor Falschinformation von Landtagsabgeordneten nicht halt mache.

Empörung herrschte bei den Anwesenden, daß am Tag des Kinderfestes, als die ganze Gemeinde auf den Füßen war, ein Transport durchgeführt wurde. Die Heimlichtuerei der Betreiber fördere nicht gerade den Glauben an die Ungefährlichkeit der Transporte.

## Grünen-Kreisräte fragen nach Atomtransporten

Neckarwestheim. - In der letzten Sitzung des Kreisparlaments vor der Sommerpause brachte die Kreistagsfraktion der Grünen einen Antrag zu Atomtransporten auf dem Gebiet des Landkreises Ludwigsburg ein. Die Transporte abgebrannter Brennelemente aus dem Atomkraftwerk Neckarwestheim (GKN) waren in den vergangenen Wochen, wie berichtet, das Ziel von Blockadeaktionen von AKW-Gegnern.

Die Fraktionssprecherin der Grünen, Janett Helbig (Ludwigsburg) fragte in der Kreistagsitzung die Landkreisverwaltung nach einer Studie des Bundesforschungsinstituts, die zu dem Schluß komme, daß die Bevölkerung bei Transporten

abgebrannter Brennelemente einer nicht zu vernachlässigenden Strahlung ausgesetzt sei. Die Grünen wollen Informationen über das Ausmaß der Strahlenbelastung für die Bevölkerung und mögliche Gefahrenquellen in Erfahrung bringen.

(Zeitungsartikel aus dem "Neckar- und Enzboten").

## 4. Alternative Routen?

Ein Transport "auf direktem Wege von GKN über Kirchheim nach Walheim" scheidet laut Umweltministerium "wegen der geringen Tragfähigkeit der Straßenbrücke über den Neckar bei Kirchheim"<sup>(9)</sup> sowieso aus. Diese Brücke hat eine maximale Stützweite von 42 Meter, die Lauffener Neckarbrücke dagegen lediglich 33,6 Meter. Kommentar aus Stuttgart: "Die Tragwerksbeanspruchung durch den Schwertransport wäre bei der Brücke Kirchheim deshalb erheblich größer"<sup>(12)</sup>.

Nach Angaben aus dem GKN wurde in der Vergangenheit auch eine Verladung aufs Neckar-Binnenschiff mit Ziel Walheim oder Mannheim (das GKN besitzt eine Anlegestelle) überprüft. Ergebnis: "Derartige Transporte sind z.Zt. nicht zulässig, weil das Bergen eines

**Im GKN weiß man: Das Atom-  
müll-Binnenschiff könnte ja  
untergehen!**

möglichen Kentern des Schiffes, wegen des Fehlens eines geeigneten Hebezeuges (Schwimmkran) nicht möglich wäre". Denn: Nach GKN-Kennntnis passe ein "in Mannheim befindlicher und von der Tragfähigkeit her geeigneter Schwimmkran" durch die Schleusen neckaraufwärts nicht durch<sup>(9)</sup>.

Ein Autobahn-Transport via Mundelsheim zum Kraftwerk Heilbronn, wo die abgebrannten Brennelementen aus Obrigheim auf Schiene verladen werden, kommt offenbar auch nicht in Frage. Schließlich, so das Stuttgarter Umweltministerium, hat "die Umladung der Behälter auf ein Schienenfahrzeug bei der nächstgelegenen Verladestelle, bei der ein Kran mit entsprechender Tragfähigkeit vorhanden ist", zu erfolgen<sup>(13)</sup>.

Abschließendes Statement aus Stuttgart: "Obwohl aus Gründen der Verkehrssicherheit eine Änderung der derzeitigen Fahrtroute nicht notwendig ist, wurden Möglichkeiten für eine andere Streckenführung geprüft, wobei sich ergab, daß dies ohne Brückenverstärkungen und Systemänderungen kurzfristig nicht realisierbar ist"<sup>(11)</sup>.



Wenn er die Kurve nicht kriegt, landet er mitten im Gasthof "Hirsch".

Foto: Andreas Linder

So ist das also. Herborn schon so schnell vergessen?

Bleibt die Moral: Wenn ihr Neckarwestheimer, Lauffener, Kirchheimer nicht auf die Straße geht, auf allen Ebenen Druck macht und euch wehrt, wird überhaupt nichts passieren. Ein

**Wenn erst einmal die 120-Tonnen-Behälter von GKN II durch die Ortschaften rollen...**

paar Hochglanzfaltblätter sind für das GKN allemal billiger, als Routen-Alternativen. Eher kommt es noch dicker: Wenn nämlich in neuen 120-Tonnen-Behältern erst einmal abgebrannte GKN-II-Brennelemente abtransportiert werden. Ob Sellafeld, La Hague oder vielleicht sogar "direkte Endlagerung" (nur weiß niemand, wo): durch Neckarwestheim, durch Kirchheim, oder an Gemrigheim und Mundelsheim knapp vorbei rollen sie auf jeden Fall.

KLAUS

**Quellen:**

- (1) Tschernobyl liegt nebenan. Atomkraftwerk Neckarwestheim - Dokumente des Widerstands - Bedenken, Einwände, Argumente. Herausgegeben von Alexander Riffler und Peter Grohmann, Stuttgart o.J.
- Vgl. auch: "Großer politischer Protest blieb aus", in: Heilbronner Stimme, 8. Juni 1989, Sonderbeilage GKN II
- (2) In: Neckarwestheim - Widerstand ohne Schlagzeilen. Eine Dokumentation. Herausgegeben vom Bund der Bürgerinitiativen Mittlerer Neckar, o.J.
- (3) "Sind Atomtransporte für Brücke zu schwer?", Heilbronner Stimme, 21. Juni 1989; "142 Tonnen schwere Atomfracht fuhr illegal über Neckarbrücke", Südwestpresse, 21. Juni 1989
- (4) In: "Politik Südwest", 22. Juni 1989, 21.15 Uhr in Südwest-3
- (5) "Mehr Transporte mit GKN-Brennmaterial", Heilbronner Stimme, 14. März 1989
- (6) Schriftliche Anfrage des SPD-Gemeinderats Rolf Riecker an Herrn Bürgermeister Bidermann, 14. März 1989

- (7) Gemeinschaftskernkraftwerk Neckar GmbH an Bürgermeister Bidermann, Neckarwestheim, 29. März 1989
- (8) Gemeinderatssitzung in Neckarwestheim, 22. März 1989, Punkt 7 "Verschiedenes"
- (9) Ministerium für Umwelt Baden-Württemberg an den Bürgermeister der Gemeinde Neckarwestheim Horst Armbrust, Stuttgart, 13. April 1989
- Gemeinschaftskernkraftwerk Neckar GmbH an Herrn Bürgermeister Horst Armbrust, Neckarwestheim, 11. April 1989
- (10) Telefongespräch mit Bürgermeister Manfred Kübler, 17. Juli 1989, 11.15 Uhr
- (11) Der Umweltminister des Landes Baden-Württemberg Dr. Erwin Vetter an Christine Muscheler-Frohne, Stuttgart, 5. September 1989-
- (12) Landtag von Baden-Württemberg, Kleine Anfrage der Abg. Muscheler-Frohne (Grüne): Tragfähigkeit der Neckarbrücke bei Brennelementtransporten, 4. Juli 1989, Drucksache 10/1723
- (13) Landtag von Baden-Württemberg, Kleine Anfrage der Abg. Muscheler-Frohne (Grüne): Transporte abgebrannter Brennelemente aus dem AKW Neckarwestheim I, 13. Januar 1989, Drucksache 10/978



## Atomtransport Knotenpunkt

## Mannheim

Mannheims Entwicklung zu einer bedeutenden Industrie- und Handelsstadt hängt eng mit seiner Bedeutung als Verkehrsknotenpunkt am Zusammenfluß von Rhein und Neckar zusammen. Wichtige Autobahnen kreuzen sich hier, der Hauptbahnhof ist ein attraktiver Intercityknoten und der Rangierbahnhof zwischen den Vororten der Stadt ist nach Hamburg-Maschen der zweitgrößte der Republik. Nicht nur die Wirtschaft und die US-Army, die von Mannheim aus ihre Einheiten in ganz Süddeutschland mit Sprengstoff, Munition und Billardkugeln versorgt, machen sich dies zunutze, sondern auch die bundesdeutsche Atomwirtschaft.

3. April 89, 20.20 Uhr am Rangierbahnhof Mannheim: Ein Atommüllzug aus Neckarwestheim fährt ein.  
Foto: Erika Sulzer-Kleinemeier

Spätestens nachdem der Transnuklearskandal dafür sorgte, daß die Bundesbahn das Geschäft mit den Atomtransporten alleine machen kann, ist der Mannheimer Rangierbahnhof zur ständigen Durchgangsstation und zum Zwischenlager für nukleare Stoffe aller Art geworden. Die Hanauer Atomfabriken beliefern über die Strecke Mannheim - Straßburg - Le Havre die ganze Welt mit Atombrennstoff-Vorprodukten wie Urandioxid u. ä. Das Kernforschungszentrum Karlsruhe wird über Mannheim mit teilweise hochradioaktiven Substanzen ver- und entsorgt.

Nicht über die Schiene, dafür über die Autobahnen im Rhein-Neckar-Raum werden verschiedene Atomkraftwerke in Süddeutschland mit frischen Brennelementen versorgt. Besonders zu erwähnen sind dabei die plutoniumhaltigen MOX-Brennelemente, hergestellt vom Siemens-Brennelementewerk Hanau (vormals Alkem), die zu den AKWs Obrigheim und Neckarwestheim gebracht werden. Transporte mit schwach strahlenden Stoffen für Medizin, Industrie und Forschung laufen zu Tausenden über die Straßen in und um Mannheim. Bekannt ist

dabei vor allem die Spedition Transoflex, deren Fahrzeuge auch schon in den einen oder anderen Unfall verwickelt waren.

Die größte Gefahr für die BewohnerInnen des Rhein-Neckar-Raumes, weit über eine Million Menschen, sind jedoch die ständig zunehmenden Transporte mit abgebrannten Brennelementen aus den süddeutschen Atomkraftwerken Grafenrheinfeld, Biblis A und B, Obrigheim, Philippsburg I und II, Neckarwestheim I, Gundremmingen B und C, Ohu I und in Zukunft

auch Neckarwestheim II und Ohu II. Dazu kommen noch Transporte aus den fünf Reaktorblöcken der Schweiz.

Diese hochradioaktiven Atom-  
mülltransporte kommen aus allen  
Richtungen mit regulären Güter-  
zügen in den Mannheimer Ran-

**Auf dem Mannheimer Rangier-  
bahnhof steht die atomare Fracht  
bis zu 20 Stunden lang**

gierbahnhof. Dort stehen die  
Waggons bis zu 20 Stunden,  
werden dann rangiert und in ei-  
nen Güterzug nach Saarbrücken  
eingestellt. Meist um 21.30 Uhr  
fährt dieser mit der strahlenden  
Fracht durch den Mannheimer  
Hauptbahnhof, über die Rhein-  
brücke nach Ludwigshafen, wei-  
ter über Kaiserslautern und  
trifft spät in der Nacht in der  
saarländischen Hauptstadt ein.  
Dort stehen die Transportwag-  
gons wieder mehrere Stunden,  
bis es über die französische  
Grenze nach Forbach und weiter  
nach Valognes bei der Wieder-  
aufarbeitungsanlage (WAA) La  
Hague am Ärmelkanal geht.

Saarbrücken ist das Atom-  
müll-ventil der Republik. Die nord-  
deutschen AKWs liefern ihren  
Müll über die Strecke Koblenz -  
Trier - Saarbrücken an. Bis zu  
einhundert Transporte gehen zur  
Zeit jährlich durch die Stadt.  
Doch es bleibt nicht beim Ventil.  
Anders ausgedrückt: Das Ventil  
wird langsam undicht. Die ver-  
wertbaren Produkte der Wie-  
deraufarbeitung kommen über  
die Strecke Saarbrücken -  
Mannheim wieder in die Bundes-  
republik zurück. **Und Anfang des  
nächsten Jahrzehnts, spätestens  
ab 1993, wird der ganze strah-  
lende Müll aus La Hague zu-  
rückgeschickt.** Nach dem  
WAA-Prozeß liegt elfmal mehr  
Müll vor, wie angeliefert wurde.

Gegenüber dem, was uns in den  
90er Jahren erwartet, sind die  
heutigen Transporte durch  
Saarbrücken und Mannheim nur  
ein kleiner Vorgeschmack:

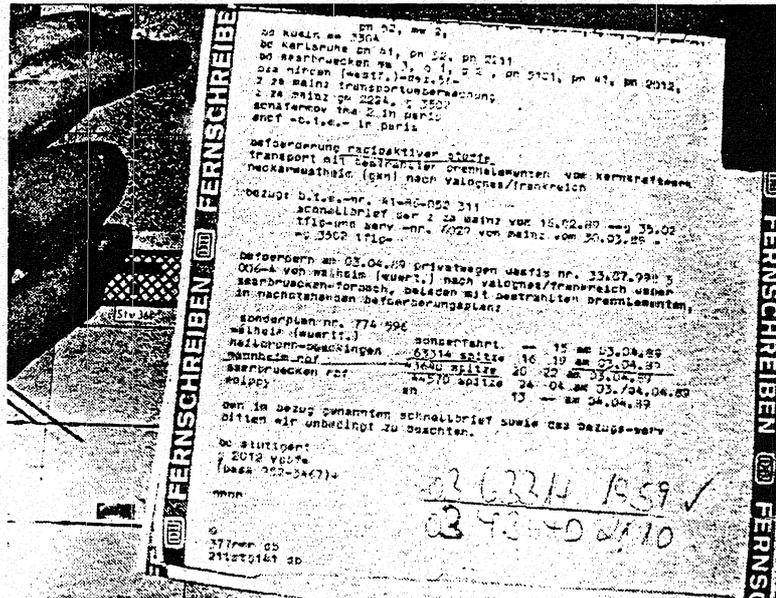
(1) Die Kompaktlager in den  
Atomkraftwerken füllen sich.  
Viele AKWs transportieren zur  
Zeit noch weitaus weniger, als  
sie eigentlich müßten.

(2) Die WAA Wackersdorf wird  
nicht zu Ende gebaut. Die abge-  
brannten Brennelemente, die ei-  
gentlich nach Wackersdorf ge-

Pünktlich zur Bahnhofsbegehung kam der Atomtransport:

## Transparent hing von Brücke ...

Gefährlicher Eingriff oder Verhinderung einer Demonstration?



Ungefähr 30 Leute aus dem  
Anti-AKW-Spektrum beteiligten  
sich am 3. April an einer Bege-  
hung des Mannheimer Rangier-  
bahnhofs, die eigentlich nur den  
Kommunalpolitikern vorbehalten  
war. Thema der Veranstaltung:  
"Umgang mit Gefahrguttrans-  
porten auf dem Rangierbahnhof  
Mannheim". Besonders delikat  
wurde die Sache durch den  
Umstand, daß einigen Leuten  
bereits am Beginn der Be-  
gehung bekannt war, daß sich  
ein Atomtransport aus Neckar-  
westheim auf dem Weg nach  
Mannheim befand. Bei der Be-  
sichtigung des Hauptstellwerkes  
wurde dann auch ein Fern-  
schreiben entdeckt, das den  
genauen zeitlichen Ablauf der  
Brennstäbetransaktion von Nek-  
karwestheim bis La Hague  
enthält.

Spätestens ab diesem Fund  
wurde von den freundlichen  
Führern nichts mehr gelehnet.  
Sie stellten den besondern  
Umgang mit Atomtransporten  
dar (sie werden nicht über den  
Ablaufberg gerollt, sondern  
immer von einer Lok rangiert)  
und beteuerten die Gefähr-  
losigkeit für Rangierarbeiter.  
Praktisch vorführen wollte man  
das Ganze allerdings nicht. Der  
fragliche Transport mußte so  
lange vor dem Rangierbahnhof

warten, bis alle Besucher das  
Gelände wieder verlassen hatten.

Als es dann eine kleine Gruppe  
wagte, ein bettuchgroßes Trans-  
parent von einem Brückengelän-  
der dem Atomzugführer vor (ei-  
gentlich über) die Nase zu  
hängen, wurde die Polizei aktiv.  
Eine Personenkontrolle, die sich  
über 40 Minuten hinzog, sollte  
sicherstellen, daß die Täter  
dieses vermeintlichen "gefährli-  
chen Eingreifens in den Schie-  
nenverkehr" nicht entkommen.  
Auf gefährliches Eingreifen kann  
der § 129a angewandt werden.

Zur Erinnerung: Einige Leute  
haben auf einer Brücke, unter  
der ein Zug durchfuhr, ein klei-  
nes Transparent gehalten!  
Eigentlich hatte die Kontrolle  
wohl eher den Zweck, zu ver-  
hindern, daß am gleichen Abend  
noch einmal eine größere Grup-  
pe vor dem Hauptbahnhof de-  
monstrieren konnte.

In der Zukunft wird es sicher  
notwendig sein, die Aktionen in  
Mannheim zu verstärken, um  
mit dem nötigen Druck zu einer  
Veränderung des Verhaltens von  
Stadt und Bahn zu kommen. Die  
örtlichen Medien sind der Sache  
ziemlich aufgeschlossen. Mal  
sehen, was kommt ...

JOCHEN

den Zügen



Fahrgastinformation besonderer Art am Hauptbahnhof Mannheim.

bracht werden sollten, gehen nun Richtung Westen.

(3) Wie oben bereits beschrieben, kommt spätestens ab 1993 hochradioaktiver Müll aus Frankreich zurück.

Reden bundesdeutsche Politiker im Zusammenhang mit den Transporten von Sicherheit, so ist, statt Unfall- oder Strahlensicherheit, immer nur die "Innere Sicherheit" gemeint. So wurde in Mannheim das Bahnpolizeipersonal des Rangierbahnhofs kräftig aufgestockt, im Polizeipräsidium gibt es sogar eine Sondereinheit zur Bewachung der Transporte.

Und mit Informationen wird in diesem Bereich sowieso geizt. Die Transporte sind ja schließlich geheim. Deshalb erfährt auch die Stadt Mannheim nichts

#### Von den radioaktiven Transporten erfährt die Stadt Mannheim nichts

von den durch Stadtgebiet rollenden Zeitbomben. Sie ist zwar ausführende Katastrophenschutzbehörde, aber unwissend. Deshalb wohl gibt es auch keine Pläne für einen möglichen Unfall. Die Gruppe Ökologie in Hannover rechnet in einer Studie mit bis zu 8 000 Toten bei einem Unfall mit abgebrannten Brennelementen. 8 000 Tote bei durchschnittlicher Bevölkerungsdichte. Der Raum Mannheim ist jedoch

Ballungsraum, die radioaktive Strahlung und das Supergift Plutonium könnten noch weitaus mehr Opfer finden.

Auf dem Mannheimer Rangierbahnhof **geschieht laut Angaben der Stadt jeden dritten Tag ein Unfall**, schon mehrmals sind dabei hochgiftige Chemikalien freigesetzt worden. Die Polizei fährt dann immer durch die umliegenden Wohngebiete und rät, die Fenster zu schließen und die Kinder ins Haus zu holen. Bei einem Atomtransport-Unfall könnten sie sich diese Maßnahme wohl sparen...

Der Gemeinderat, der Oberbürgermeister und die Verwaltung der Stadt Mannheim haben sich 1988 des Themas angenommen. Auf Antrag der SPD-Fraktion beschloß der Gemeinderat ein-

#### Wirklich keine Möglichkeit, die radioaktiven Transporte durch Mannheim einzustellen?

stimmig, der Verwaltung den Auftrag zu geben, in Gesprächen mit den zuständigen Stellen bei Landesregierung und Bundesbahn zu erfragen, ob es möglich ist, die Transporte durch Mannheim einzustellen. Einige Wochen später berichtete der Oberbürgermeister dem Rat, daß die Gespräche ergeben hätten, daß diese Möglichkeit nicht besteht. Damit war das Thema für die Stadt erledigt.

Die verschiedenen Initiativen, die in Mannheim gegen Atomtransporte arbeiten, haben erkannt, daß es nur durch Druck von unten und starke Öffentlichkeitsarbeit gelingen kann, die Atomtransporte durch die Stadt zu verhindern. Als Beispiel gilt hier natürlich die Stadt Lübeck, wo nach Demonstrationen mit über 10.000 Menschen und einer sechstägigen Atomüllblockade das Stadtparlament, dort Bürgerschaft genannt, sich eindeutig gegen die Transporte engagiert hat. So wurde erreicht, daß heute keine nukleare Frachten mehr den Lübecker Hafen passieren.

Erste Ansätze waren in Mannheim das Ankündigen von Atomüllzügen mit Megaphon, Transparenten und Flugblättern im Hauptbahnhof, Infostände in der Fußgängerzone, rege Öffentlichkeitsarbeit über etablierte und alternative Presse und Radio-

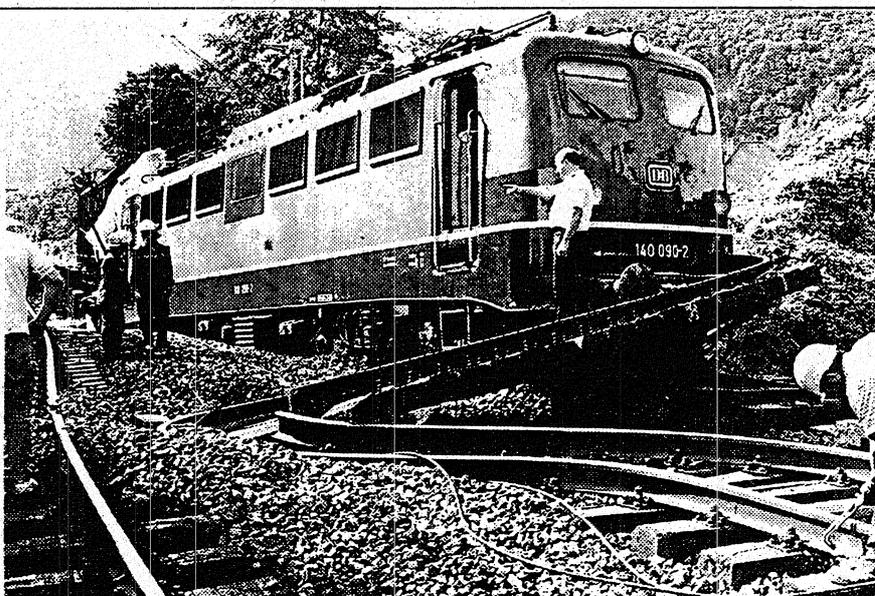
#### Da war der Atomüllwaggon auf einmal hellgrün und pink

sender. Jetzt wurde eine eigene Broschüre zu den Transporten durch Mannheim entwickelt, mehrere Veranstaltungen sind in Vorbereitung. Großes Aufsehen bei der Bahnpolizei erregte ein Atomüllwaggon, der in Mannheim sauber abgefahren ist und in Saarbrücken mit hellgrünen und pinkfarbenen Flecken ankam.

JOCHEN

Bahnhof Neckargemünd bei Heidelberg, Mittwoch, der 14. Juni 1989. Einige Techniker der Firma Siemens machen sich am Stellwerk zu schaffen. Dieses elektronische Stellwerk vom Typ Siemens DR 601 A, das nie in Serie gebaut worden ist, muß wieder einmal, wie schon so häufig, repariert werden. Immer wieder kam es in der Vergangenheit zu kleineren Ausfällen. Während die Siemens-Leute am Basteln sind, muß der Fahrdienstleiter die Weichen im Bahnhofsbereich alle einzeln verstellen. Normalerweise erledigt dies der Automat, es reicht, wenn Start- und Zielpunkte eingegeben werden.

Ein Güterzug nähert sich gegen 16.30 Uhr aus Heidelberg dem



Eine Weiche war im Bahnhof Neckargemünd falsch gestellt:

### Lok: Totalschaden. Waggon: völlig zerquetscht.

Fünf Tage später passierte ein Atommülltransport die gleiche Stelle

Bahnhof. Wie vorgeschrieben schlingelt sich die Lok über die Weichen um die Personenbahnsteige herum. Gleis 3, Gleis 4, Gleis 5 und wieder zurück über Gleis 4, 3 und 2. Doch diesmal geht die Fahrt noch weiter bis Gleis 1, dem Gegengleis. Seit Wochen ist dieses Gleis eigentlich vollkommen gesperrt. Die Brücken zwischen Neckargemünd und Neckarsteinach werden saniert. Die Gleise und der Schotter wurden abgetragen, damit der Betonunterbau erneuert werden kann. Der Güterzug fährt lediglich Tempo 30, nach einer Schrecksekunde reagiert der Zugführer. Doch es ist bereits zu spät. Die 83 Tonnen schwere Lok schiebt sich in die Baugrube - Totalschaden. Der Waggon hinter der Lok wird durch den plötzlichen Stop vollkommen zerquetscht. Waggon-teile fallen von der Brücke auf die darunterliegende Straße. In ersten Stellungnahmen hat die Bundesbahn noch keine Erklärung für die falsch gestellte Weiche.

Fünf Tage später, gleicher Ort. Die Folgen des Unfalls sind gerade notdürftig abgeräumt, auf dem Bahndamm liegen noch die verbogenen Schienen. Aus Neckarsteinach nähert sich ein Güterzug. Der erste Waggon nach der Lok birgt besondere Brisanz. Sieben abgebrannte Brennelemente aus dem AKW Neckarwestheim mit gewaltiger

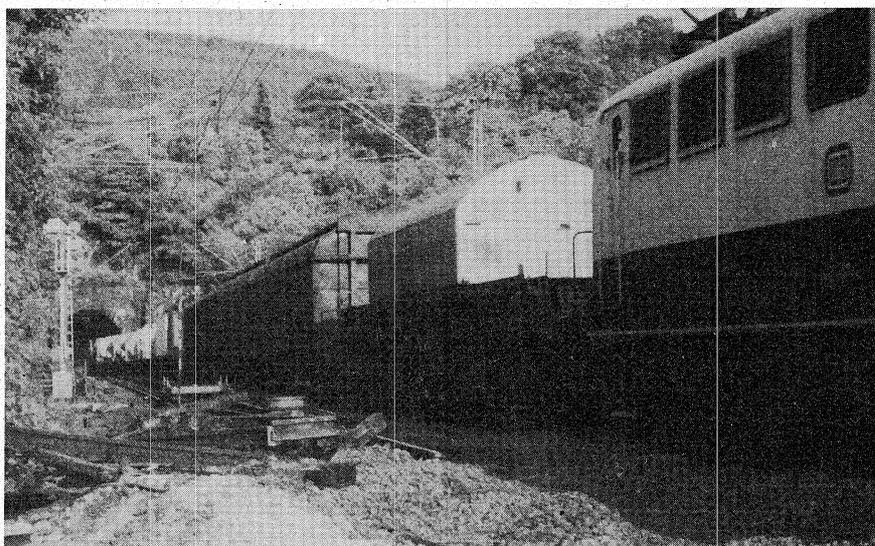
Radioaktivitäts- und Hitzeentwicklung. Bereits kurz nach Neckarsteinach verläßt der Zug das normalerweise vorgesehene Gleis und fährt auf der Gegen-spur weiter. Noch immer wird an den Brücken gebaut. Der Zug passiert die Unfallstelle, passiert die maßgebliche Weiche und fährt weiter. Es ist gutgegangen. Zumindestens diesmal.

Denn klar ist: Zu diesem Zeitpunkt war der Bundesbahn die Ursache des Unfalls noch gar nicht bekannt. Noch Mitte September erklärt die Pressespre-

cherin der Bundesbahndirektion Karlsruhe, daß die bahninternen Untersuchungen andauern. Ein Ermittlungsverfahren der Staatsanwaltschaft Heidelberg läuft gerade erst an. Trotzdem wurde der Atommüllzug über diese Strecke geschickt. Wäre die Weiche wieder falsch gestellt gewesen, hätte dies zu einer Katastrophe führen können. Da der Zug aus der anderen Fahr-richtung kam, wäre er zwar nicht in der Baugrube geendet, hätte aber durchaus an der für ihn geschlossenen Weiche entgleisen können. Und dies bei einer Geschwindigkeit von bis zu 60 Kilometern pro Stunde.

Dies nennt sich verantwortungsvoller Umgang mit Atomtransporten.

JOCHEN



Oben: Eisenbahnunglück am 14. Juni 89 bei Neckargemünd / Foto: Rhein-Neckar-Zeitung. Unten: Fünf Tage später passiert ein Atommüllzug aus Neckarwestheim die Unglücksstelle / Foto: Greenpeace - aus: Umwelt direkt.

Antrag Nr. 271/89 IOP: 10



Antrag

DIE GRÜNEN · Rathaus E 5 · 6800 Mannheim 1

# DIE GRÜNEN IM GEMEINDERAT

der Stadt Mannheim



NR. 190/89  
Datum 23.02.1988

OBERBÜRGERMEISTER						
21. AUG. 1989						
Soz.	FR	OB-G	OB-R	IO	17	Kopie an
Doz. / Amt / Gesellschaft						Termin
23. 08. 89						
<input type="checkbox"/> Eingangsbescheinigung <input type="checkbox"/> ... <input type="checkbox"/> ... <input type="checkbox"/> ...						
Z. d. A.						WV.

DER OBERBÜRGERMEISTER

Az 10.03-38.20.75

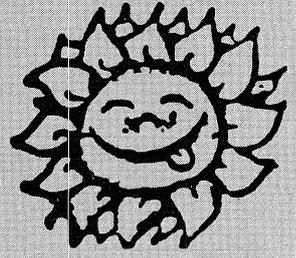
Az 32.510

Informationen-Vorlage

Atomülltransporte durch Mannheim

## ANFRAGE

- Zwischenbericht
  - Abschlußbericht
- ist als Anlage 1 beige



Betr.: Interpretation des Gemeinderatsbeschlusses über Atomülltransporte

Bundesbahndirektion Karlsruhe

Stadt Mannheim  
Ordnungsamt  
Eins. 10 FEB 1989

Deutsche  
Bundesbahn



DIE GRÜNEN · Rathaus E 5 · 6800 Mannheim 1

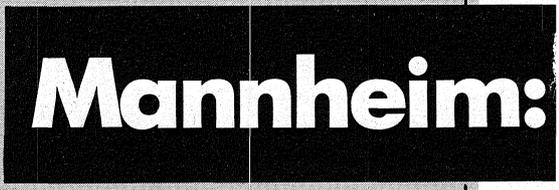
Atomülltransporte durch Mannheim  
hier: Umsetzung des Gemeinderats

- Bezug:
- Anfrage GRÜNE Nr. 12/8
  - Antrag GRÜNE Nr. 25/8
  - Antrag SPD Nr. 27/8
  - I-Vorlage Nr. 190/8
  - Anfrage GRÜNE Nr. 89/8
  - I-Vorlage Nr. 828/8

An den

Termin	
Doz. / Amt / Gesellschaft	
Kopie an	
13. MAI 1988 Telefon: (0621) 293 431 OBERBÜRGERMEISTER Zimmer 8	

Bürgermeister der Stadt Mannheim  
Rathaus E 5  
6800 Mannheim 1



Datum 13.05.88

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ihre fernmündliche Anfrage haben wir mit unserer zuständigen Zentralstelle für Absatz in Mainz erörtert. In Abstimmung mit dieser beantworten wir Ihre Anfrage wie folgt:



Am Beginn stand, wie öfters, eine Grünen-Anfrage. "Am 11.01.88 wurde auf dem Mannheimer Rangierbahnhof um 7 Uhr 10 ein Atommülltransport abgestellt. Der Transport enthielt abgebrannte Mischoxidbrennelemente (MOX) aus dem Atomkraftwerk Obrigheim. Am 12.01.88 um 3 Uhr 50 - also insgesamt nach einem Aufenthalt von 20 Stunden und 40 Minuten - wurde der Atommüll von Mannheim nach Lübeck weitertransportiert, um von dort nach Schweden verschifft zu werden." Das teilten die Grünen im Mannheimer Stadtrat am 19. Januar 1988 Ihrem Oberbürgermeister Gerhard Widder schriftlich mit. Sonst hätte er es auch schwerlich gewußt.

Aber sie wollten auch eine Menge wissen: "War der Stadt Mannheim die Durchfahrt und der Aufenthalt dieses Atommülltransportes in und durch Mannheim bekannt? Wie oft - bzw. wieviele Mal im Jahr - haben in der Vergangenheit solche Atommülltransporte Mannheim durchquert? Welche rechtlichen Möglichkeiten sieht die Stadt Mannheim, um Atommülltransporte durch Mannheimer Gebiet künftig zu verhindern?"

Die Verwaltung, darf man vermuten, hat einigermaßen rotiert. Eine ganze Menge Behörden

**Die Mannheimer Verwaltung rotiert**

wurden angeschrieben oder angetelefoniert: das baden-württembergische Umweltministerium, das Bundesbahnenzentralamt in Minden, die Bundesbahndirektion Karlsruhe, die Mannheimer DB-Dienststelle, die Mannheimer Bahnpolizei, das Regierungspräsidium Karlsruhe und das Gewerbeaufsichtsamt Mannheim.

Das Umweltministerium liefert erstmals genaue Zahlen:

**Jede Menge Atomtransporte durch Mannheim**

Ein bißchen Aufklärung über Atomtransporte durch die Mannheimer Region hat nun eine Landtagsanfrage der Grünen-Abgeordneten Christine Muschler-Frohne und Jürgen Rochlitz gebracht.

Laut Umweltministerium fanden in den Jahren 1986 bis 1989 folgende Transporte "durch Mannheim und Umgebung" statt (Stand: 23.08.89 - das heißt, die Zahlen für '89 beziehen sich lediglich auf das erste Halbjahr)\*:

10 Ladungen unbestrahlte MOX-Brennelemente.

Herkunftsorte: Hanau, Karlsruhe, Neckarwestheim, Obrigheim, Philippsburg, Landshut (Odu), Gundremmingen, Beznau, Pierrelette, La Hague, Stade und Lingen.

Zielorte: Hanau, Karlsruhe, Philippsburg, Beznau, Leibstadt, La Hague.

Darauf kann sich nun jeder seinen eigenen Reim machen. Bleibt zu ergänzen: Die Antwort ist

Jahr	Gesamtzahl	davon Straße	davon Schiene
1986	168	149	19
1987	218	191	27
1988	270	223	47
1989*)	161	119	42

Durch das Stadtgebiet führten nur die Schienentransporte, die über Straße folgten allesamt der Autobahn A 5. Unter den aufgeführten Transporten waren nach Angaben des Umweltministeriums insgesamt 91 Transporte von Uranhexafluorid, 14 von Urandioxid, 189 mal unbestrahlte Uran-Brennelemente und

zumindest unvollständig, wenn nicht gar falsch. Es fehlen zum Beispiel (unter "Zielorte") die unbestrahlten MOX-Transporte nach Neckarwestheim. Sie lieben nicht nur die Geheimnistuerei - manchmal blicken sie offenbar selbst nicht ganz durch.

KLAUS

OB am 23. Februar 1988 seinem Gemeinderat gestehen. Und fand das offenbar ganz normal, denn: "Es besteht seitens der Deutschen Bundesbahn keine gesetzliche Verpflichtung, die Stadt Mannheim in derartigen Fällen zu informieren". Schließlich fielen "Bahngelände, Schie-

Bestimmungen erfüllt und von allen Beteiligten beachtet sind", verkündete die Bundesbahndirektion Karlsruhe vieldeutig, "kann

**Die Bundesbahn wußte nichts**

die Deutsche Bundesbahn grundsätzlich auf allen Strecken radioaktive Stoffe transportieren. Daher ist es nicht auszuschließen, daß derartige Transporte - ggf. einschließlich der transportbedingten Aufenthalte im Verlauf der Beförderung - auch in dem von Ihnen benannten Streckenbereich durchgeführt werden". Und die Mindener DB-Zentrale fügte hinzu: "Statistische Unterlagen darüber, wieviele Transporte und welche Mengen radioaktiver Stoffe auf der Schiene bestimmte Gebiete oder bestimmte Städte durchlaufen, liegen ... nicht vor.

**Kommunalpolitisches**

Ergebnis: ziemlich mager. "Der Stadt Mannheim war weder die Durchfahrt noch der Aufenthalt dieses noch anderer Atommülltransporte bekannt", mußte der

nenwege und Bahnhöfe in den alleinigen Zuständigkeitsbereich der Deutschen Bundesbahn".

Und die Bundesbahn? Die wußte nichts. "Wenn die einschlägigen

#### 4. Die Strecke: Mannheim/Saarbrücken

Überdies würde das Recht der Eisenbahnkunden an vertraulicher Behandlung von Transportdaten ihre Bekanntgabe verbieten".

Da wußte sogar das Umweltministerium in Stuttgart etwas mehr: "Aus kerntechnischen Einrichtungen des Landes (Kernkraftwerk Neckarwestheim, Obrigheim und Philippsburg) wurden 1987 17 Kernbrennstoff-Transporte (bestrahlte,

Abgebrannte Brennelemente aus Neckarwestheim, Obrigheim, Philippsburg, Gundremmingen und der Schweiz

abgebrannte Kernelemente) auf der Schiene über den Rangierbahnhof Mannheim geführt und dort in Güterzüge über Saarbrücken nach Frankreich (La Hague) oder nach Lübeck zur Verschiffung nach Schweden umrangierte." Und, fügt die Stuttgarter Behörde hinzu, solche Transporte hätten 1987 auch aus Gundremmingen und

## WAS VERBINDET EINEN KEGELKLUB MIT EINEM ATOMMÜLLZUG?

MANCHMAL GEHT'S HALT DANEBEN  Die Bahn

der Schweiz stattgefunden - "wenn diese Transporte nicht die normalerweise vorgesehene Strecke über Stuttgart - Karlsruhe - Kehl - Straßburg nach Frankreich bzw. von der Schweiz ohne Transit durch die Bundesrepublik direkt nach Frankreich benutzen konnten". Konkrete Zahlen darüber aber gebe es nicht.

Abschließendes Verwaltungs-Statement: "Nach der derzeitigen Rechtslage sieht die Verwaltung keine Möglichkeit, Atomtransporte durch die Mannheimer Region auf Bundesbahngelände zu verhindern".

Der Mannheimer Gemeinderat sah das alles ein bißchen anders. Er beauftragte am 23. Februar 1988 seinen Oberbürgermeister, "in Verhandlungen mit der Deutschen Bundesbahn zu erreichen, daß die Stadt Mannheim ... über Art und Um-

fang des Transportes genehmigungspflichtiger gefährlicher Stoffe, insbesondere radioaktiver

"... daß die Transporte radioaktiver Abfälle über Mannheimer Stadtgebiet ganz unterbleiben..."

Abfälle, im Mannheimer Stadtgebiet informiert wird." Zweite Forderung: "Daß die Transporte radioaktiver Abfälle über Mannheimer Stadtgebiet gänzlich unterbleiben und der Transport sonstiger gefährlicher Güter so weit wie möglich eingeschränkt wird."

Seitdem ist nicht mehr viel passiert.

Ausgelöst durch die Behinderungsaktionen im ersten Halbjahr 1989 gibt es nun seit 16. August 1989 einen neuen Grünen-Antrag zu den Atommülltransporten - zur "Umsetzung" des Beschlusses vom letzten Februar. Inhalt:

- Es soll ein Gutachten über die

Forderungskatalog: Seit dem Antrag vom Februar 1988 sei die Zahl der Transporte eher gestiegen. Die Konsequenz: "Die Gefahren, die von diesen Transporten für die Mannheimer Bevölkerung ausgehen, zwingen zum verstärkten Handeln der Stadt mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln".

Außerdem ist da auch noch das Atomgesetz. Und in dem heißt es, Atomtransporte dürften nur genehmigt werden, falls "überwiegende öffentliche Interessen der Wahl der Art, der Zeit und des Weges der Beförderung nicht entgegenstehen".

KLAUS



#### Quellen:

Anfrage Nr. 12/88: Die Grünen im Gemeinderat der Stadt Mannheim, 19.01.88

Antrag Nr. 25/88: Die Grünen im Gemeinderat Mannheim, 03.02.89: Stopp aller Atommülltransporte durch Mannheim

Schreiben der Bundesbahndirektion Karlsruhe an das Ordnungsamt der Stadt Mannheim, 09.02.88: Atom(müll)transporte durch die DB

Antrag Nr. 27/88: SPD-Gemeinderatsfraktion Mannheim, 15.02.88: Atommüll-Transporte / Transport gefährlicher Güter

Informations-Vorlage Nr. 190/89: Der Oberbürgermeister, 23.02.88: Atommülltransporte durch Mannheimer Gebiet

Anfrage Nr. 53/88: Die Grünen im Gemeinderat der Stadt Mannheim, 01.03.88: Umschlag von kontaminiertem Material in Mannheim

Anfrage Nr. 89/88: Die Grünen im Gemeinderat der Stadt Mannheim, 13.05.88: Interpretation des Gemeinderatsbeschlusses über Atommüll-Transporte

Informations-Vorlage Nr. 442/88: Der Oberbürgermeister, 01.06.88: Umschlag von kontaminiertem Material in Mannheim

Informations-Vorlage Nr. 828/88: Der Oberbürgermeister, 11.11.88: Atommüll-Transporte / Transporte gefährlicher Güter

Antrag Nr. 271/89: Die Grünen im Gemeinderat der Stadt Mannheim, 16.08.89: Atommülltransporte durch Mannheim; hier: Umsetzung des Gemeinderatsbeschlusses (Antrag SPD vom 15.02.88).

# In Saarbrücken tut sich auch was



10. April 89, gegen 23 Uhr: Ein Transport mit abgebrannten Brennelementen aus Neckarwestheim passiert den Bahnhof Saarbrücken-Jägersfreude.

Foto: Hannes Hohn

Saarbrücken stellt auf Grund seiner zentralen geographischen Lage den Hauptschlagplatz für den Transport abgebrannter Brennelemente aus Süden und Norden der BRD nach Frankreich (La Hague) dar. Diese Tatsache hat nach einer langen Zeit des Schweigens, Vertuschens bzw. Herunterspielens seitens der saarländischen Landeshauptstadt als auch der Landesregierung endlich Ottilie Normalverbraucherin erreicht.

Den Aufklärungsprozeß in Gang gesetzt haben zunächst die Grünen im Stadtrat Saarbrücken im Jahr 1986, indem sie auf die heiße Ware, die wöchentlich durch Saarbrücken rollt, aufmerksam machten. Damals wurden die Transporte schlichtweg geleugnet. Im November 1986 antwortete die Stadt auf eine Anfrage der Grünen: *"Berühren diese Transporte das Gebiet des Saarlandes, so wird hierüber das Referat Strahlenschutz des Ministeriums für Umwelt informiert. Über Bahntransporte von Kernbrennstoffen durch das Gebiet der Landeshauptstadt ist dem zuständigen Referat jedoch nichts bekannt."*

Nur ein halbes Jahr später mußte die Landesregierung in einem Brief an die Saarbrücker Bürgerinitiative einräumen, daß im Jahr 1986 61 Transporte mit abgebrannten Brennelementen über saarländische Schienen liefen. Weitere Anfragen der BI an die Landesregierung brachten folgende Zahlen zutage:

	Schiene	Straße
1987:	87	1
1988:	60	9

Die Güterzüge gelangen, meist nachts, über die Strecke Mannheim, Kaiserslautern, Hornburg oder über die Trier-Strecke zum Rangierbahnhof in der Saarbrücker Innenstadt. Die Waggons, die Behälter vom Typ NTL oder TN 1300 geladen haben, werden hier abgekoppelt. Nach längerer Standzeit (zwischen 6 und 8 Stunden) werden sie dann über die Grenze weiter nach Forbach transportiert. Während der Standzeit stehen die Waggons oft mitten zwischen anderen Güterzügen und werden ständig von der Bahnpolizei bewacht.

Nachdem die Stadt Saarbrücken bis Ende 1987 von Atomtransporten durch das Saarland angeblich nichts gewußt haben will, wurde die Sache dem Saarbrücker Oberbürgermeister Koenig (SPD) auf Grund des massiven Drucks der Grünen im Stadtrat zu heiß. Ende April 1988 forderte er den saarländischen Umweltminister Leinen in einem Brief zu mehr Transparenz in Sachen Atomtransporte auf, woraufhin Leinen antwortete, daß eine Weitergabe von Transportmeldungen an Dritte, also auch die Stadt Saarbrücken, ungesetzlich sei.

Im Mai 1988 verabschiedeten Grüne und SPD im Stadtrat eine gemeinsame Resolution gegen die Transporte radioaktiver Stoffe durch das Gebiet der Landeshauptstadt. Im April 1989

führte die Saarbrücker BI eine Podiumsdiskussion zum Thema Atomtransporte durch, die auf großes öffentliches Interesse stieß. Geladen waren Vertreter der Bundesbahn, der Eisenbahnergewerkschaft und, nicht zuletzt, OB Koenig.

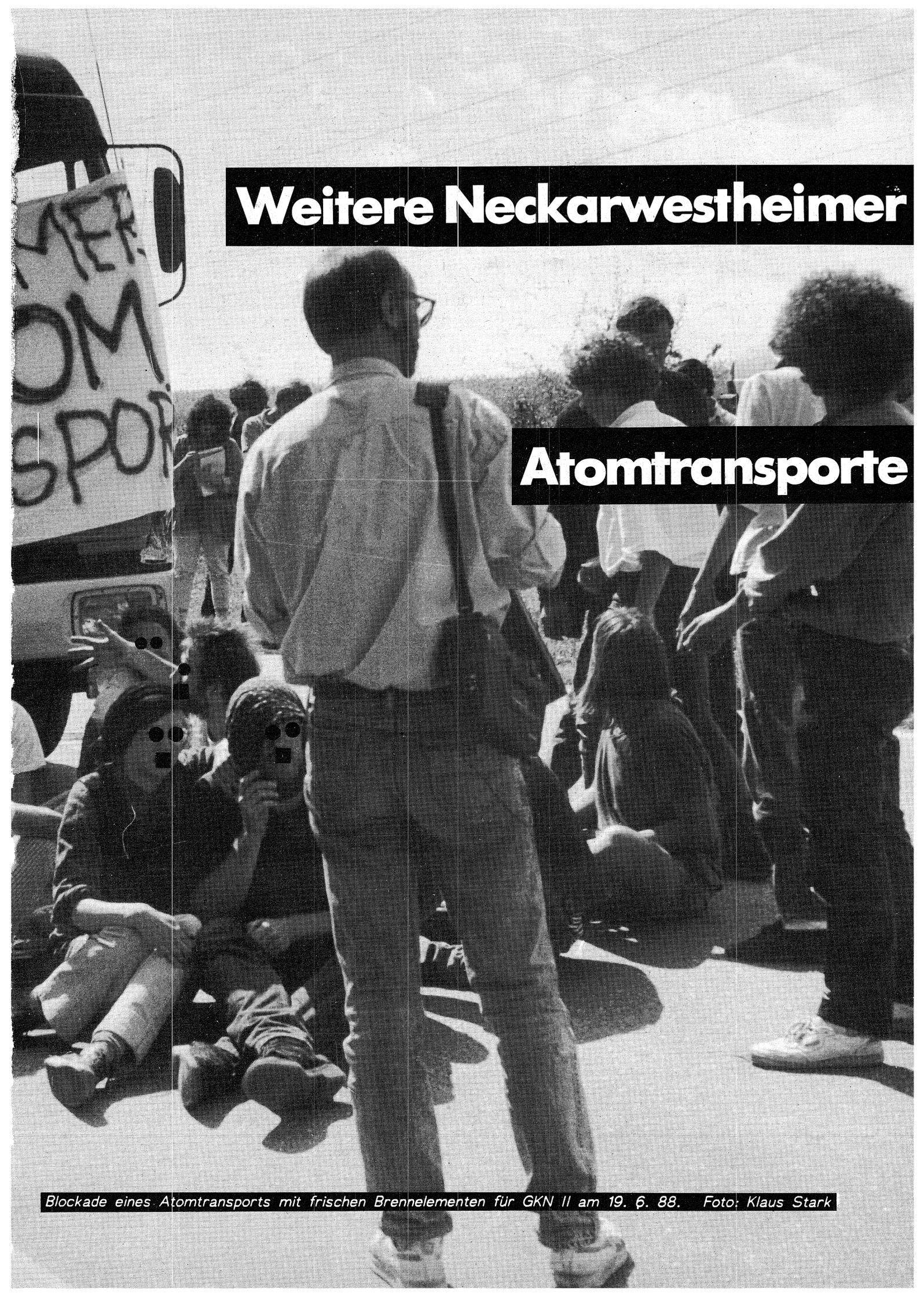
Unmittelbar nach dieser Veranstaltung zeigten sich dann auch Reaktionen auf Landesebene - das Unmögliche wurde plötzlich möglich. Ende April erklärte Jo Leinen, er werde sich in Zukunft nicht mehr an die Geheimhaltungspflicht halten, sondern die betreffenden Städte und Gemeinden des Saarlandes über jeden Atomtransport informieren. Untermauert wird dieser "Kurswechsel" zusätzlich durch ein von der Stadt Saarbrücken in Auftrag gegebenes Gutachten zur "Sicherheit von Transporten radioaktiver Stoffe auf dem Gebiet der Stadt Saarbrücken", das immerhin mit 100 000 DM veranschlagt ist.

Der öffentliche Druck im Saarland nimmt zu. Auch die Saarbrücker BI wird weiterhin am Ball bleiben. Angesichts der Tatsache, daß, wenn die Planungen der Veba (Wiederaufarbeitung von mindestens 400 bis zu 600 Tonnen Abfall im Jahr in La Hague - das sind 60 bis 100 Prozent der in Zukunft anfallenden Menge abgebrannter Brennelemente in der BRD) realisiert werden, Saarbrücken in verstärktem Maße die radioaktive Drehscheibe in der BRD darstellt, bleibt uns nichts anderes, als alles dafür zu tun, diesen Wahnsinn zu stoppen.

BI SAARBRÜCKEN



**Der Abtransport abgebrannter Brennelemente bildet nur einen (wenn auch den gefährlichsten) Teil der am Atomkraftwerk stattfindenden radioaktiven Transporte. Frische, unbestrahlte Brennelemente müssen (in der Regel alljährlich) angeliefert werden; für GKN I sind seit 1982 darunter auch plutoniumhaltige Mischoxid- (MOX-) Brennelemente. Außerdem fallen beim Kraftwerksbetrieb relativ große Mengen von schwach- und mittelradioaktivem Müll an. Diese werden teilweise im Kraftwerk gelagert, zum größten Teil aber ebenfalls abtransportiert. Die Richtzahlen für einen 1000-Megawatt-Reaktor: pro Jahr etwa 1300 200-Liter-Fässer mit schwach- und um die 100 Fässer mit mittelaktivem Müll. In geringem Umfang werden auch Prüfpräparate, Materialproben und sonstige radioaktive Stoffe weggeschafft.**



# Weitere Neckarwestheimer

## Atomtransporte

Blockade eines Atomtransports mit frischen Brennelementen für GKN II am 19. 6. 88. Foto: Klaus Stark

# FRISCHE BRENNEL

## 1. Fabrikation und Behälter

FrISChe Uran-Brennelemente für Leichtwasserreaktoren werden entweder bei "Advanced Nuclear Fuels" in Lingen oder in einem der beiden Siemens-Brennelementwerke (ex-Reaktor-Brennelement-Union) in Hanau oder Karlstein gefertigt<sup>(1)</sup>. Die in GKN I und GKN II eingesetzten Brennelemente stammen alleamt von Siemens (früher: RBÜ).

205 mit Urandioxid-Tabletten gefüllte, fingerdicke Zirkaloy-Stäbe bilden zusammen ein (GKN-I-) Brennelement<sup>(2)</sup>. 177 davon passen in den Reaktorkern hinein. Im Fall von GKN II sind es 193 (größere) Brennelemente von 18x18 statt 16x16-

Geometrie<sup>(3)</sup>. Pro Jahr muß ungefähr ein Drittel des Reaktorkerns ausgetauscht und durch

### Erstmal keine Transporte mehr für GKN II

neue, unbestrahlte Brennelemente ersetzt werden. Da in GKN II 1989 ein vollständig neuer Kern eingesetzt worden ist, sind dort bis 1990 keine Transporte unbestrahlter Brennelemente zu erwarten.

FrISChe Brennelemente bestehen zu etwa 96,7 Prozent aus Uran-238 und zu 3,3 Prozent aus Uran-235. Ihre Aktivität liegt bei  $3,7 \times 10^{11}$  Becquerel, das ist rund ein Millionstel der Aktivität eines abgebrannten Brennelements<sup>(1)</sup>. Wegen ihrer filigranen Struktur sind sie während des Transports vor allem gegen Erschütterungen und auftretende Beschleunigungs- wie Abbremskräfte zu schützen. Dazu werden je zwei der Brennelemente in einem etwa 6 Meter langen, sargähnlichen, silbrig-glänzenden Behälter stoßgedämpft und gefedert aufgehängt<sup>(4)</sup>. In einem gewöhnlichen LKW mit Anhänger passen 4 solcher tonnenschwerer Behälter (also 8 Brennelemente) hinein.

## 2. Transporte

Die Transporte erfolgen je nach Auslastung der Brennelementefabrik bzw. Uranpreis - in der Regel allerdings einige Monate vor Brennelementwechsel. FrISChe Brennelemente können sowohl bei der Herstellerfirma als auch im AKW längere Zeit gelagert werden, d.h. die Anzahl der in einem Jahr angelieferten Brennelemente muß nicht unbedingt mit der Zahl der dann

auch tatsächlich eingesetzten übereinstimmen.

Unbestrahlte Brennelemente gehören der "Nuklearen Sicherheitsklasse II" an. Danach ist direkt am Behälter eine maximale Ortsdosisleistung von 50 Millirem pro Stunde erlaubt, im

### Trotz "Nuklearer Sicherheitsklasse II": Kein Begleitschutz erforderlich

Abstand von einem Meter lediglich 1 mrem/h. Genehmigungsbehörde ist wiederum die Physikalisch-Technische Bundesanstalt in Braunschweig; informiert werden von den Transporten die Lagezentren der Innenministerien und die atomrechtlichen Aufsichtsbehörden der betroffenen

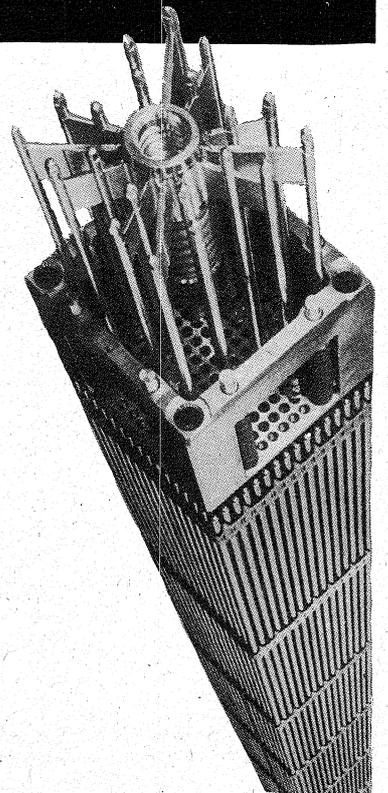
JAH	DATUM	WOCHENTAG	ZAHL
1987	2. Februar	Mo	8
	4. Februar	Mi	4
	6. Februar	Fr	4
	9. Februar	Mo	4
	11. Februar	Mi	4
	23. Februar	Mo	4
	25. Februar	Mi	4
	27. Februar	Fr	4
	2. März	Mo	4
	27. April	Mo	4
	28. April	Di	4
	29. April	Mi	4
	30. April	Do	4
	9. Juli	Do	4
10. Juli	Fr	4	
1988	2. Februar	Di	8
	4. Februar	Do	8
	17. Februar	Mi	8
	19. Februar	Fr	8
	22. Februar	Mo	8

TABELLE 1: TRANSPORTE - UNBESTRAHLTE URAN-BRENNELEMENTE FÜR GKN I

(in den Jahren 1987 und '88)

+) Der 27. März '89 war Ostermontag

QUELLE: (7)



# EMENTE



**Bundesländer** (Baden-Württemberg: Umweltministerium; Bayern: Bayerisches Landesamt für Umweltschutz; Hessen: Bezirkspolizeibehörden Autobahn und Kreispolizeibehörden)<sup>(5)</sup>. Nach dem "Internationalen Übereinkommen über den physischen Schutz von Kernmaterial" ist beim Transport normaler unbestrahlter Brennelemente kein Begleitschutz notwendig<sup>(6)</sup>.

Für **GKN I** wurden im Jahr **1987** an 15 Tagen insgesamt 64 frische Brennelemente (vor allem Anfang/Ende Februar und Ende April) angeliefert, im Jahr **1988**

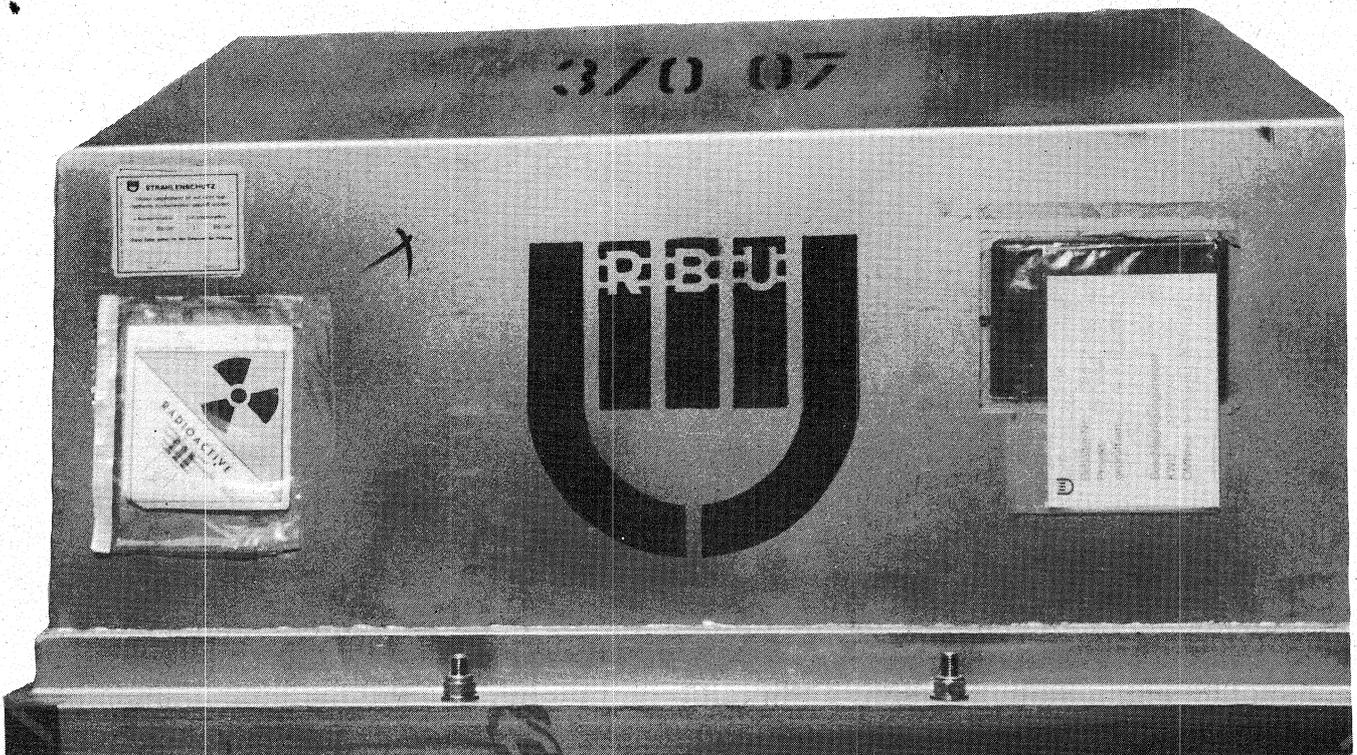
(ohne MOX-BE) an 5 Tagen 40 Brennelemente, ausschließlich während des Februars. Im Jahr **1989** waren von der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt für GKN I maximal 30 Lieferungen mit höchstens 120 Brennelementen genehmigt worden - ohne in der Erlaubnis die exakten Transporttermine zu nennen<sup>(7)</sup>. Wieviel '89 tatsächlich geliefert wurden, ist bisher unbekannt.

Die Transporte von frischen Brennelementen zu GKN I oder GKN II folgen alle (mit Ausnahme der MOX-BE) der **Route:**

**Hanau - Autobahn A 45 - Saligenstädter Kreuz - Autobahn A 3 - Autobahndreieck Würzburg West - Autobahn A 81 - Ausfahrt Mundelsheim/Ilfeld - GKN (6/7)**. Die Wahl der Autobahnabfahrt steht dabei offenbar im Ermessen des Transportpersonals.

### 3. Frische Brennelemente für GKN II

Den Antransport von frischen Brennelementen für die Erstbe-  
Fortsetzung: S. 60



Behälter mit frischen Brennelementen - ausnahmsweise ganz aus der Nähe.

Foto: Klaus Stark



Von wegen "gedeckter Tisch" und "frisches Bad":  
**Statt Kloschüsseln: Atombrennstoff!**  
Unbestrahlte Brennelemente für GKN II von AtomkraftgegnerInnen enttarnt und blockiert

Jeden Tag fuhr einer der hellblauen Laster mit dem Schriftzug des saarländischen Porzellanherstellers ins Atomkraftwerksgelände hinein. Soviele Kloschüsseln für Neckarwestheim, fragten sich die AtomkraftgegnerInnen? Aber nein, falsch geraten: Nagelneue Brennelemente von der Hanauer Skandalfirma Reaktor-Brennelement-Union.

Wer den Lastzug am 19. Juli auf seiner langen Autobahnfahrt von Hanau bis zur Ausfahrt Mundelsheim kurz hinter Heilbronn, begegnete, der dachte sich sicherlich gar nichts dabei. "Geschirr - Kristall- Fliesen - Sanitärkeramik" stand auf der grauen Plane. Und darüber in großen Buchstaben der Name des saarländischen Edelporzellanherstellers Villeroy & Boch.

Nur dem Fachmann mochten die sechs weißen, handtellergroßen Schildchen hinten und seitlich auffallen: mit dem Propellersymbol und dem englischen Wörtchen "radioactive" darauf.

Zwei Kilometer vor dem Atomkraftwerk Neckarwestheim war an diesem Dienstag die Fahrt des geheimnisvollen Transporters erst einmal zu Ende. Mitglieder von Stuttgarter, Tübinger, Heilbronner und Ludwigsburger Bürgerinitiativen und Aktionsgruppen stürmten aus dem Gebüsch, stoppten den Laster mit einem quer über die Straße gespannten Transparent und setzten sich vor der Motorhaube auf den Asphalt.

Blitzschnell flogen die verhüllenden Planen nach oben - und da glänzten sie silbrig in der Nachmittagssonne, die insgesamt vier, etwa sechs

Meter langen Behälter mit den Symbolen der Hanauer Firma Reaktor-Brennelement-Union (RBU): frische, unbestrahlte Brennelemente für den zweiten Neckarwestheimer Reaktorblock, der noch in diesem Herbst in Betrieb gehen soll. "Fissile Radioactive Material, Typ A, Sicherheitsklasse II", war auf den tonnenschweren Boxen zu lesen. "Offensichtlich keine Keramik, was?", so die rhetorische Frage eines Vertreters der "Aktion Strom ohne Atom" in Richtung Pressevertreter.

Drei Wochen lang hatten die AtomkraftgegnerInnen von ihrem auf dem Parkplatz abgestellten Bus aus den Betrieb im Atomkraftwerk kritisch beobachtet. Auf die geheimen Transporte waren sie aber erst durch einen Tip von Arbeitern aufmerksam gemacht worden. Mehrmals verfolgten sie die Lastzüge, die der Spedition Siefried Schloter in Mainaschaff bei Aschaffenburg gehören, bis zu RBU nach Hanau zurück.

Ihrer Meinung nach erfolgen die Atomtransporte mit Absicht unter falschen, verharmlosenden Planen: "Damit der Bevölkerung nicht bewußt wird, daß die radioaktiven Frachten tagtäglich über unsere Straßen rollen". Vor allem bei einem möglichen Unfall, befürchten sie, entstünden große Gefahren: "Wenn die schützenden Hüllrohre zerstört werden und durch einen Brand Uranmoleküle in die Luft gelangen, können Beteiligte und Rettungsmannschaften hochgiftige Uranmengen einatmen".

Mit ihrer Aktion wollten die AtomgegnerInnen deshalb vor allem für Öffentlichkeit sorgen - und die Bestückung von Neckarwestheim II mit Atom Brennstoff wenigstens kurzzeitig verzögern. Fast zwei Stunden dauerte es denn auch, bis die Polizei genügend Staatsgewalt zusammengezogen hatte, um die etwa 30 BlockiererInnen zu räumen, im Namen des umstrittenen Nötigungsparagrafen. Soweit ließen es die aber erst gar nicht kommen: Nach der

zweiten Aufforderung, die "unangemeldete Versammlung" zu beenden, standen sie freiwillig auf und begleiteten den im ersten Gang gemächlich dahinzockelnden Laster langsamen Schrittes mit ihren Transparenten zum Haupttor.

Auf eine während der Blockade geforderte Stellungnahme der Geschäftsleitung des Atomkraftwerks allerdings warteten die Anti-Atom-Leute vergeblich. Dr. Jürgen Klooz, Leiter der GKN-Öffentlichkeitsarbeit, der mehr zufällig, "wegen des Aufruhrs", vorbeikam, zeigte sich von der Aktion eiskalt überrascht. Er konnte zunächst weder zur Anzahl der geladenen Brennelemente, zur Häufigkeit der Transporte noch dazu, warum sie nicht offen erfolgen, Angaben machen. Die davon ausgehende Radioaktivität, meint er allerdings, sei so ungefährlich, wie etwa bei uranhaltigen Materialien aus dem Schwarzwald.

Dr. Rainer Jend, Pressesprecher der Hanauer Reaktor-Brennelement-Union, wollte

die Aufregung um den enttarnten Transport ebenfalls nicht verstehen: "Solche Transporte sind tagtäglich auf der Straße". Außerdem sei der Lastzug, der falschen Aufschrift zum Trotz, "vorschriftsmäßig gekennzeichnet" gewesen.

Peinlich berührt war auch ein Dritter von den Enthüllungen auf der Neckarwestheimer Landstraße: Hans-Hugo Braumann, bei Villeroy & Boch zuständig für Öffentlichkeitsarbeit. Seine Firma, teilte er am Telefon mit, habe mit der Spedition Schloter einen Werbevertrag abgeschlossen. Was die Spedition in ihren Lastwagen befördere, das könne V & B zwar im Grunde gleichgültig sein - andererseits sei es natürlich auch nicht im Firmeninteresse, daß durch die Enttarnung der Porzellanhersteller, bei dessen Namen man eher an einen "gedeckten Tisch" oder an ein "frisches Bad" denken sollte, nun "in die Nähe von Widerwärtigem und Ekelerregendem" gerückt worden sei.

K.



Stop für Villeroy & Boch alias Kernbrennstoff: am 19. Juni 88 auf der Landstraße bei Neckarwestheim.  
Fotos: Klaus Stark

## 5. Neckarwestheim: Weitere Atomtransporte

WOCHE	DATUM	WOCHENTAG	ZAHL
22	1. Juni	Mi	4
23	6. Juni	Mo	4
25	23. Juni	Do	8
	24. Juni	Fr	8
26	29. Juni	Mi	8
	30. Juni	Do	8
27	6. Juli	Mi	8
	7. Juli	Do	8
28	11. Juli	Mo	8
	12. Juli	Di	8
	13. Juli	Mi	8
	14. Juli	Do	8
29	18. Juli	Mo	8
	19. Juli	Di	8
	20. Juli	Mi	8
	21. Juli	Do	8
30	25. Juli	Mo	8
	26. Juli	Di	8
	27. Juli	Mi	8
	28. Juli	Do	8
	29. Juli	Fr	8
31	1. August	Mo	8
	2. August	Di	8
	4. August	Do	8
	5. August	Fr	8
	6. August	Sa	5

**TABELLE 2: TRANSPORTS - UNBESTRAHLTE URAN-BRENN-ELEMENTE FÜR GKN II (Erstbeladung im Jahr 1989)**  
QUELLE: (7)

Durchgeführt wurden die Transporte in gewöhnlichen Lastzügen mit Anhänger, Typ Daimler-Benz 1633, die der **Spedition Siegfried Schloter aus Mainaschaff bei Aschaffenburg** gehören (Kennzeichen z.B. AB-ED 498). Bis zur Blockade von TAIGA und "Aktion Strom ohne Atom" am 19. Juli 88 trugen die hellblauen Laster auf den grauen Planen die Werbeaufschrift: **"Villeroy & Boch / Geschirr - Kristall - Fliesen - Sanitärkeramik"**.

Jeweils morgens gegen acht Uhr fuhr ein leerer Lastwagen plus Anhänger von der Spedition aus bei RBU in Hanau vor, um dort mit frischen Brennelementen beladen zu werden. Gegen 13 Uhr verließ er das Firmengelände und traf etwa gegen 15.30 Uhr am GKN ein. Das Abladen der Behälter besorgte offenbar ein schwerer, fünfschiger Autokran der Bietigheimer Firma Wiesbauer. Regelmäßig nach Ankunft des Transports fuhr dieser Kran ins AKW-Gelände ein und verließ es ca. zwei Stunden später wieder. Der Transport der Brennelemente in die Reaktorkuppel von GKN II, mittels des großen Krans über der Materialschleuse, konnte jeweils vom Tor aus sehr gut eingesehen werden.

Die etwa sechs Meter langen, an der Oberseite leicht abge-schrägten Behälter besitzen an den Ecken Ösen zur bessern Beförderung. An der Längsseite mehrere Aufschriften: "Fissile Radioactive Material, Typ A,

**Statt Geschirr und Kristallen:  
jede Menge Curie**

Sicherheitsklasse II", "Brutto: 3600 max. kg", "Tara: 1800 kg". An den Kopfseiten dicke RBU-Firmensymbole, Nummer (z.B. 3/007 und 3/019) und diverse Strahlenschutzkleber: "Dieser Gegenstand ist auf nicht festhaftende Kontamination geprüft worden" bzw. "Inhalt: Uran-235, Aktivität max. 2,54 Curie".

Bis zur Blockadeaktion genossen die Keramik-Lastzüge keinerlei Staatsgewalt- Schutz: keine Begleitfahrzeuge, keinerlei Polizei. **Als Atomtransporte waren die Villeroy & Boch-LKWs lediglich durch die bekannten, handteller-großen Radioaktivitätssymbole auf weißem Grund gekennzeichnet:** seitlich und hinten am Laster. Nach der Aktion verschwand die irreführende Aufschrift und machte eine neutral-blauen Platte Platz. Und die grünen Freunde und Helfer waren dann auch unübersehbar präsent.

Höchstwahrscheinlich ist die Spedition Schloter auch an Transporten frischer Brennelemente zu anderen Atomkraftwerken beteiligt; für Krümmel ist dies nachgewiesen.

## 4. Mischoxid-Brennelemente

Seit 1982 werden im GKN I sogenannte Mischoxid- (MOX-) Brennelemente eingesetzt, die von Anfang an um die 5 Prozent Plutonium enthalten. Die

ladung von GKN II im Sommer

**TAIGA und "Aktion Strom ohne Atom" waren dabei**

1988 haben TAIGA und "Aktion Strom ohne Atom" genau beobachtet. In 26 Fahrten während der Monate Juni, Juli und August '88 wurden insgesamt 197 unbestrahlte Brennelemente herangekarrt (5/6/7).



SIFA mit zwei MOX-Brennelementen für GKN I bei der Einfahrt ins Atomkraftwerk.

Foto: Andreas Linder



Reichlich Plutonium im Ortskern von Neckarwestheim.

Fotos: Andreas Linder (oben), Mannus Stumpf (unten)

**MOX-Brennelemente: 100 000 mal mehr Radioaktivität**

Radioaktivität von solchen frischen MOX-Brennelementen ist etwa 100 000 mal höher als die von reinem Uran-Kernbrennstoff<sup>(1)</sup>.

Nach dem "Internationalen Übereinkommen über den physischen Schutz von Kernmaterial" müssen bei Transporten von mehr als 2 Kilogramm

Plutonium bzw. mehr als 5 Kilogramm Uran, dessen Uran-235 - Anteil höher als 20 Prozent liegt, spezielle Sicherheitsmaßnahmen insbesondere gegen Diebstahl ergriffen werden<sup>(2)</sup>. Die frischen MOX-Brennelemente für GKN I werden deshalb in einem speziellen "SIFA" (Sicherungsfahrzeug) antransportiert.

Hergestellt werden die MOX-Brennelemente im Hanauer

Brennelementwerk der Siemens AG (vormals: Alkem), die Beförderung übernimmt seit dem Transnuklear-Skandal die Frankfurter Firma Nuclear Cargo + Service GmbH, eine Beteiligungsgesellschaft der Deutschen Bundesbahn. Die Route nach Neckarwestheim (anders als bei den unbestrahlten Uran-Brennelementen): Hanau - Autobahn A 3 - Frankfurter Kreuz - Autobahn A 5 - Autobahnkreuz Walldorf - Autobahn A 6 - Autobahnkreuz Weinsberg - Auto-



	82	83	84	85	86	87	88	89
82	4 BE							
83		8 BE	??					
84			4 BE					
85								
86								
87		??						
88			??		4 BE			
89							8 BE	4



TABELLE 3: GKN I - EINGESETZTE MOX-BRENNELEMENTE  
(Diese Angaben beruhen auf groben Schätzungen)  
QUELLEN: (8), (16)

## 5. Neckarwestheim: Weitere Atomtransporte

JAHR	DATUM	WOCHENTAG	ZAHL
1982	22. Juli	Do	2
	12. August	Do	2
1983	1. Juni	Mi	2
	15. Juni	Mi	2
	13. Juli	Mi	2
	10. August	Mi	2
1984	25. Juni	Mo	2
	29. Juni	Fr	2
1985	-	-	-
1986	7. Februar	Fr	2
	11. Juni	Mi	2
1987	-	-	-
1988	11. Mai	Mi	2x2
	20. Mai	Fr	2x2
1989	28. März	Di	2
	31. März	Fr	2

TABELLE 4: TRANSPORTE - MOX-BRENNELEMENTE FÜR GKN I

(seit Inbetriebnahme)

QUELLE: (8)

bahn A 81 - Ausfahrt Ilfeld - GKN. Zwischenstationen sind während des Transports erklärtermaßen nicht zulässig. Eine Begleitung durch Autobahn- oder Kriminalpolizei erfolgt nach Angaben des baden-württembergischen Umweltministeriums nicht.

Seit 1982 wurden in 16 SIFA-Transporten insgesamt 32 MOX-Brennelemente zum GKN I transportiert - in der Regel zwischen Juni und August, in

Sechzehnmal ist das SIFA schon durch Neckarwestheim gerollt

den letzten Jahren zum Teil aber auch schon wesentlich früher. 1989 waren es am 28. und 31. März je 2 Brennelemente. An der Außenfläche des Fahrzeugs wurde dabei nach offiziellen Angaben eine Ortsdosisleistung von 1,3 Millirem pro Stunde gemessen, in zwei Metern Entfernung 0,12 mrem/h. Laut Beförderungsvorschrift, heißt es, wären in zwei Metern Abstand bis zu 10 mrem/h erlaubt (alles 8).

Die Brennelemente bestanden zusammen aus 704,5 Kilogramm Natururan und 34,2 Kilogramm Plutonium-239 bzw. Pu-241. Die Aktivität eines solchen Transportes betrug 1989 maximal 590 000 Ci gleich 21 800 000 000 000 000 Becquerel.

Die Genehmigung für diese zwei Transporte hatte die Deutsche Bundesbahn am 27. Februar 1989 beantragt - die Physikalisch-Technischen Bundesanstalt in Braunschweig hat sie am 17. März erteilt. Wie üblich wurden die zuständigen Polizeidirektionen erst 48 Stunden vor Transportbeginn informiert.

Das SIFA selbst ist eine weiße, gepanzerte Sattelzugmaschine mit entsprechendem Anhänger. Kennzeichen am 31. 3. 89:

### Begleitet von einem roten Jeep

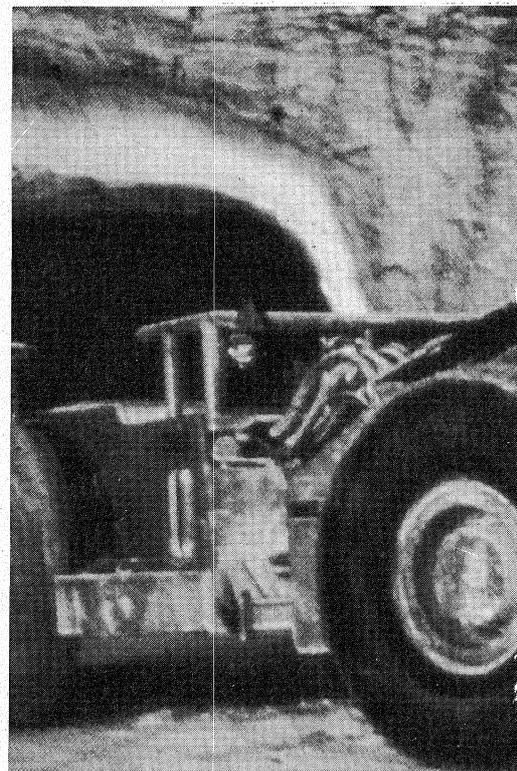
HU-PK 850 und HU-PK 851 (Anhänger). Begleitet wurde der Transport von einem roten Jeep mit orangem und blauem Blinklicht, Kennzeichen: HU-TN 866.

1990 soll es nach Auskunft des baden-württembergischen Umweltministeriums keine MOX-Transporte zum GKN geben (8).

## 5. Brennelemente aus wiederaufgearbeitetem Uran

Aus bei der Wiederaufarbeitung von GKN-Brennstoff gewonnenem Uran hat man bisher angeblich 34 neue Brennelemente hergestellt (sog. "WAU"-Elemente) (9). Lediglich acht davon (darunter vier mit einer geringen Beimischung von Natururan) wurden bisher wieder in GKN I eingesetzt - und zwar in den Jahren 1986 und '87 je vier. Ob das Uran in La Hague oder in Karlsruhe abgetrennt worden ist, ist nicht bekannt (erstes scheint wahrscheinlicher). Das dabei gewonnene Uranoxid jedenfalls wurde bei COMURHEX im französischen Pierrelatte zu Uranhexafluorid konvertiert, die Anreicherung erfolgte wahrscheinlich in Gronau (URENCO). Die Brennelemente hat (wie üblich) RBU-Hanau gefertigt (10).

Erkenntnisse, ob die insgesamt 8 WAU-Brennelemente unter besonderen Sicherheitsvorkehrungen antransportiert wurden (und wann), liegen nicht vor. Für 1987 wird vom Umweltministerium in Stuttgart eine Anlieferung abgestritten (7). Alle acht Brennelemente sollen erst nach vier Jahren Verweilzeit im Reaktor ausgetauscht werden (10).



# Schwach mittelradioaktiv Müll

Was schwach- und mittelaktiven Müll angeht, so liegen zu den damit zusammenhängenden Transporten bisher kaum Erkenntnisse vor. Zu den ungefähr produzierten Abfallmengen siehe oben.

## 1. Mittelaktiver Müll

Bis zum Dezember 1988 waren durch den Betrieb von GKN I angeblich insgesamt 23 Kubikmeter mittelradioaktiven Mülls angefallen (11) (dies erscheint ungläubhaft, weil viel zu wenig; möglicherweise ist das Volumen des in fernen Zeiten, nach erfolgter Konditionierung, daraus



# n- und radioaktiver

Im "Versuchsendlager" Asse: Ein Großteil der insgesamt 125 000 Fässer ist nicht mehr rückholbar. Statt sie zu stapeln, wurden sie einfach abgekippt.

entstehenden Mülls gemeint). Nach der Konditionierung (Ort

## Warten auf Schacht Konrad

unbekannt) soll dieser Müll im Schacht Konrad untergebracht werden. "Bis zur Fertigstellung des Endlagers in der ehemaligen Grube 'Konrad' zirka 1993", so das Umweltministerium in Stuttgart, "werden die mittelaktiven Abfälle in dafür vorgesehenen Räumlichkeiten des Reaktorhilfsanlagengebäudes zwischengelagert" (12).

Das heißt: Der gesamte in GKN I bisher erzeugte mittelaktive Müll befindet sich gegenwärtig noch auf dem Kraftwerksgelände. Im Juni 1989 befanden sich insgesamt 29 konditionierte Be-

hälter und 422 Fässer mit Rohabfällen, die weiterverarbeitet werden müssen, im Hilfsanlagengebäude - zu einem erheblichen Teil handelte es sich dabei aber um schwachaktiven Atom- müll. Laut GKN-Leitung reicht die Lagerkapazität des Hilfsanlagengebäudes noch bis zum Jahr 2016. Trotzdem ist geplant, die Abfälle so schnell wie möglich an Schacht Konrad abzugeben (12).

Transporte von mittelradioaktivem Müll aus dem GKN I sind also offenbar bisher noch nicht erfolgt.



## 2. Verschiedene Arten von schwachaktivem Müll

Im GKN fallen während des Betriebs ständig enorme Mengen schwachradioaktiven Mülls an. Es handelt sich dabei um kontaminierten Schrott, Schlämme,

### Schrott, Schlamm, Bauschutt und Asche: alles radioaktiv

Öle, Verdampferkonzentrate, Aktivkohle, Harze, Corebauteile, Filterkerzen, zementierte Abfälle, Preßlinge, Bauschutt und Asche. Besonders hoch ist der Anfall naturgemäß während der alljährlichen Revision.



Das Faßlager im GKN-Reaktorhilfsanlagegebäude. Im Vordergrund: Gußbehälter, vor allem für "unfixierte" radioaktive Abfälle.

Foto: Heilbronner Stimme

Diese Abfälle werden der Übersicht halber eingeteilt in

- feste, nicht brennbare Stoffe
- feste, brennbare Stoffe,
- Flüssigkeiten und
- radioaktiv verseuchte Oberflächen.

**Nichtbrennbarer Müll**, etwa radioaktiv verseuchte Metalle, Rohrstücke, Motoren oder Bauschutt, werden laut Dr. Jürgen Klooz (Chef der GKN-Öffentlichkeitsarbeit) in **Holland** und **Schweden** verpreßt. Nach der Konditionierung wandert der volumenreduzierte Abfall in 200-Liter-Fässern ins Zwischenlager **Gorleben**, teilweise auch nach **Neckarwestheim** zurück (Stand Juli 89: sieben Fässer)<sup>(12)</sup>. Zur Endlagerung werden die Fässer in genormte Container eingestellt und die Zwischenräume mit Zementleim vergossen<sup>(13)</sup>.

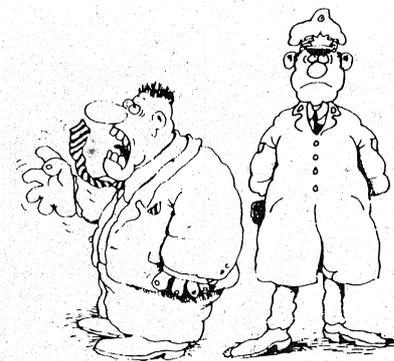
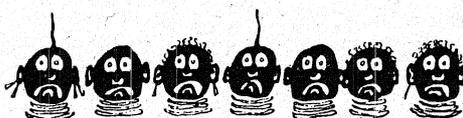
**Brennbare Stoffe**, z.B. Putzlapfen, löchrige Overalls, Plastikfolien oder Klebestreifen, werden laut GKN an verschiedenen Orten, u.a. im **Karlsruher Kernforschungszentrum** verascht. Die entstandene Asche wiederum verrührt man in Zement oder verpreßt sie zu einem festen Produkt. Auch dieser Abfall kommt nach der Behandlung, "endlagerfähig", wie es heißt, zum **GKN** zurück<sup>(12/13)</sup>.

**Flüssiger Atom Müll** (Abwässer aus dem Primärkreis, Abklingbecken, Reinigungswässer) wurde früher per Tankwagen ins belgische Mol transportiert, dort

#### 15 Mol-Fässer im GKN - was ist da wohl wirklich drin?

verdampft und konditioniert, d.h. mit Zement in Fässer gefüllt. 15 solcher, durch den Transnuklear-Skandal berüchtigt gewordenen Fässer, lagern derzeit im GKN-Reaktorhilfsanlagegebäude und warten auf die Fahrt zum Schacht "Konrad". Um die Transporte nach Mol zu vermeiden, soll **Anfang der 90er Jahre im GKN eine stationäre Anlage zum Verdampfen und Konditionieren von Abwässern errichtet werden**<sup>(12/13)</sup>.

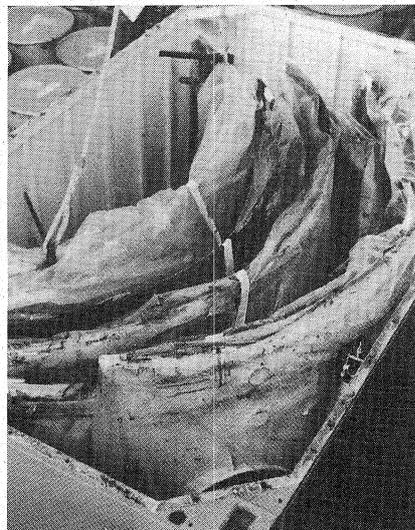
Eine besondere Lösung gibt es für **verseuchte Metalle**: dort wird die an der Oberfläche haftende Aktivität, soweit möglich, entfernt. **"Wenn bestimmte Grenzwerte der Verunreinigung unterschritten sind",** so O-Ton GKN, **"kann das Material wie normaler Schrott weiterverwendet werden"**<sup>(13)</sup>. Aha.



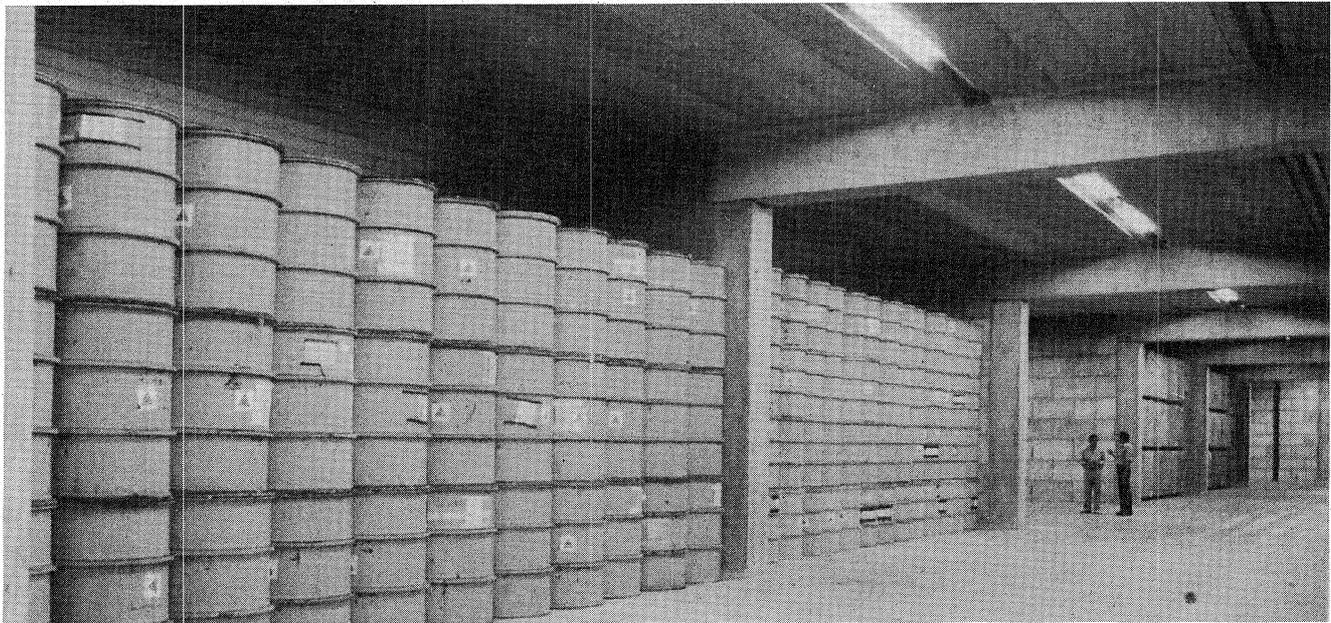
### 3. Konditionierung und Lagerung

Genauere, aber immer noch äußerst lückenhafte Auskünfte lieferten Bundesregierung und baden-württembergisches Umweltministerium auf diverse Abgeordnetenfragen (zum Teil ergeben sich Widersprüche zur GKN-Darstellung).

Danach sind von 1976 bis Ende August 1989 im GKN **insgesamt 2 377 Kubikmeter "radioaktive Abfälle mit vernachlässigbarer Wärmeentwicklung"** angefallen (hier ist der mittelaktive Müll mitgerechnet, der mengenmäßig im Vergleich zum schwachaktiven allerdings kaum ins Gewicht fallen dürfte). 2 100 Kubikmeter davon wurden bereits zu verschiedenen Konditionierungsanlagen gebracht (Stand: August 89), mit dem Ziel, "endlagerfähige Gebinde" herzustellen<sup>(14)</sup>.



Container mit radioaktivem Schrott.



Zwischenlager mit 200-Liter-Fässern im Kernforschungszentrum Karlsruhe.

Nach einer Rechnung der Bundesregierung wird der bis Dezember 1988 im GKN angefallene schwachaktive Müll nach seiner Konditionierung ein Volumen von 365 Kubikmetern

**Die Bundesregierung macht's kompliziert**

besitzen. Tatsächlich behandelt waren damals lediglich 315 Kubikmeter gewesen. Das heißt: Zum damaligen Zeitpunkt existierten unbehandelte Rohabfälle, deren Volumen nach der (noch nicht erfolgten) Konditionierung auf 50 Kubikmetern geschätzt wird<sup>(11)</sup>. Ist schon kompliziert.

Eine Sonderstellung nehmen die drei ersten Betriebsjahre (1976 bis 1978) ein: Während dieser Zeit wurden insgesamt 188 Kubikmeter schwachaktiver Müll (gleich 940 Fässer), ohne vorher im Volumen reduziert worden zu sein, im Salzbergwerk Asse eingelagert. Dies geschah in 200-Liter-Fässern, die nur zum Teil mit einer zusätzlichen Betonabschirmung umgeben wurden. 1978 lief die Endlagergenehmigung für Asse aus; "seitdem", beklagt das GKN, "steht Asse nur noch für Forschungszwecke zur Verfügung"<sup>(13)</sup>.

Seit 1979 wird die jährlich anfallende Abfallmenge auf ein Volumen von ca. 18 Kubikmeter konditioniert. Die Konditionierung wird je nach Abfallart und Verfahren an verschiedenen Orten durchgeführt<sup>(11/14)</sup>:

**KERNFORSCHUNGSZENTRUM KARLSRUHE:**

- Verpressen nicht verbrennbarer Mischabfälle
- Verbrennen verbrennbarer Mischabfälle, Verpressen von Rückständen aus Verbrennung und Trocknung
- Zementierung von Schlämmen

**MOL/BELGIEN (SCK/CEN):**

- Verbrennung verbrennbarer Mischabfälle und Zementierung
- Eindampfen von Flüssigkeiten (Fällungs-, Flockungsverfahren) und Zementierung
- Verpressung einer Teilmenge in Petten (Niederlande)

**STUDSVIK NUCLEAR/SCHWEDEN:**

- Verbrennung verbrennbarer Mischabfälle

**ÖSTERREICHISCHES FORSCHUNGSZENTRUM SEIBERSDORF**

- Trocknung von Verdampferkonzentrat (nur eine Lieferung)

**GESELLSCHAFT FÜR NUCLEAR SERVICE (GNS), KARLSRUHE, DUISBURG, JÜLICH:**

- Verbrennen verbrennbarer



Lagerort	konditioniert [Kubikmeter]	unkonditioniert [Kubikmeter]
Asse	188*	-
Zwischenlager Gorleben	68	-
Kernforschungszentrum Karlsruhe	50	75
GKN	4	62
SCK/CEN Mol	5	67
Studsvik Nuclear	-	13
Ges. für Nuclear Service (KfK)**	-	90

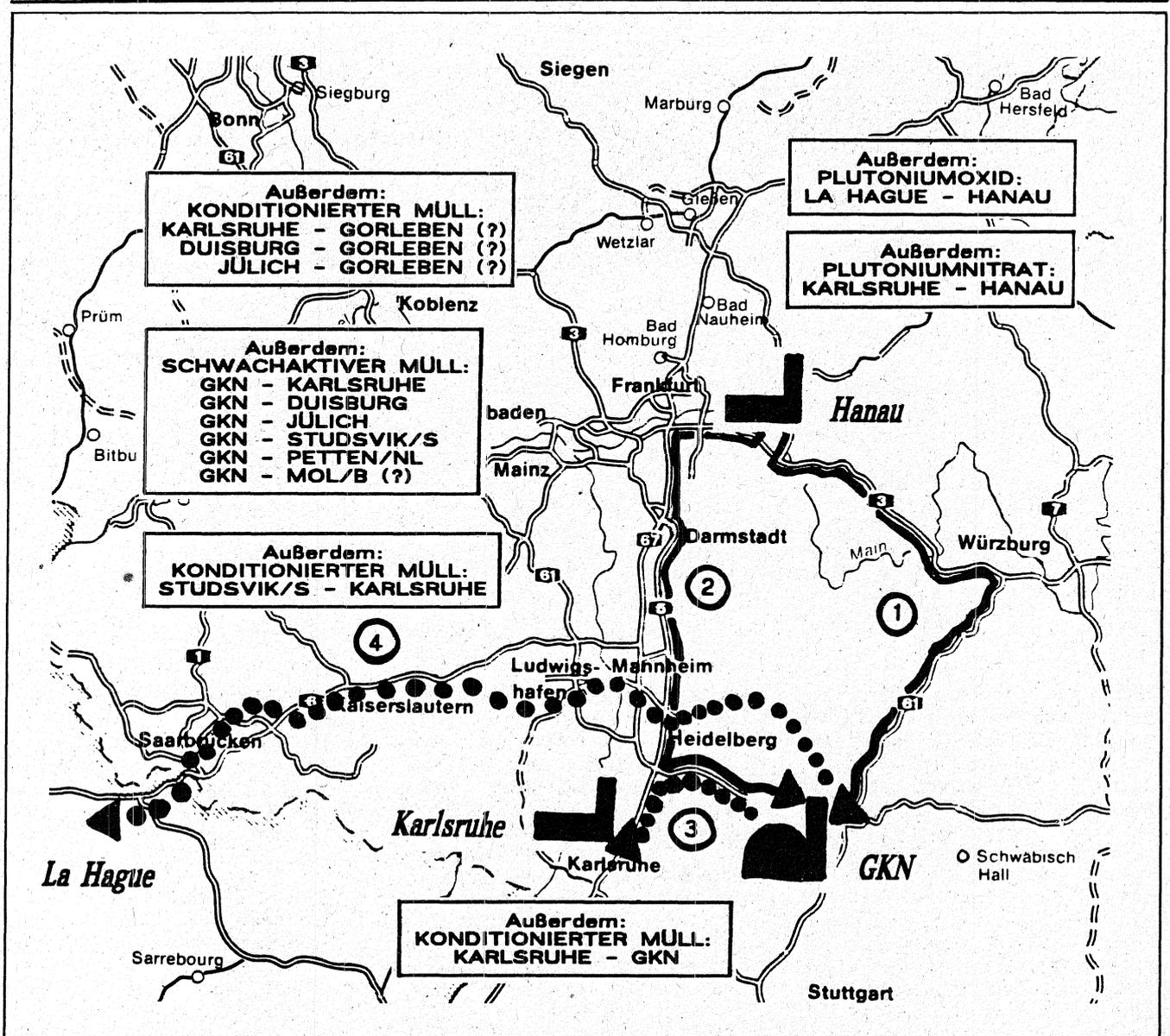
TABELLE 5: LAGERORTE VON SCHWACHAKTIVEM ATOMMÜLL AUS GKN I (STAND: DEZEMBER 1988)

+) Die Asse-Abfälle (1976-78) wurden zwar konditioniert, nicht aber in ihrem Volumen reduziert

++) Bis Dezember 1988 hat die Gesellschaft für Nuclear Service (GNS) GKN-Abfälle angeblich nur im Kernforschungszentrum Karlsruhe behandelt. Im Sommer 1989 wurden von der baden-württembergischen Landesregierung auch Duisburg und Jülich genannt.

QUELLEN: (11), (14)

## 5. Neckarwestheim: Weitere Atomtransporte



**HIER IST SIE, DIE GKN-ATOMTRANSPORTELANDKARTE (1. Versuch).** Eingezeichnet die bekannten Routen: 1. Frische Brennelemente Hanau - GKN; 2. Frische MOX-Brennelemente Hanau - GKN; 3. Abgebrannte Brennelemente GKN - Karlsruhe (Straße); 4. Abgebrannte Brennelemente GKN - La Hague (Bahn). Wer die übrigen genannten, noch nicht exakt recherchierten Routen für übertrieben hält: Es fehlen sogar noch welche: Uranhexafluorid aus Karlsruhe und La Hague zur Anreicherungsanlage (evtl. Gronau) und von dort aus nach Hanau (für WAU-Brennelemente). Stand: Ende November '89.

Mischabfälle  
 - Verpressen von nicht verbrennbaren Materialien  
 - Infaßtrocknung (Verdampferkonzentrat)  
 - Verpressung von Schrott

Tabelle 5 gibt eine Übersicht über die im Dezember 1988 an verschiedenen Orten lagernden

### Die Müllspirale: In sechs Schritten durch halb Europa

schwachradioaktiven Abfälle aus dem GKN. Diese Abfälle gehören mindestens sechs verschiedenen Stadien der Müllspirale an:

- Im GKN selbst lagern jede

Menge Rohabfälle, die beim Kraftwerksbetrieb regelmäßig anfallen.

- An den Konditionierungsorten (Karlsruhe, Mol, Studsvik, GNS-KFA) befinden sich unbehandelte Abfälle, die noch der Konditionierung bedürfen.

- Nach der Behandlung bleiben die (konditionierten) Abfälle einige Zeit am Konditionierungsort liegen, bis sie weiterbefördert werden.

- Der behandelte Müll wird unter Umständen zu einer weiteren Konditionierungsanlage gekarrt - zum Beispiel landen die Verbrennungsrückstände aus Studsvik allesamt im Karlsruher Kernforschungszentrum.

- Irgendwann wird der behandelte Müll ins Zwischenlager gebracht: Gorleben oder GKN.

- An letzter Stelle steht das Endlager - wo der GKN-Atom-müll letztendlich hin soll, weiß bisher niemand.

In der Antwort auf einen Abgeordnetenbrief<sup>(17)</sup> hat das Stuttgarter Umweltministerium nun ganz aktuell eine genaue Auf-

### Perestrojka - sogar in Stuttgart

gliederung der an den verschiedenen Orten lagernden Abfälle vorgenommen - nach Menge und Art (Tabelle 6). Im Vergleich zu

den Zahlen vom Dezember 1988 fällt dabei die ungeheuer angewachsene Müllmenge im GKN selbst ins Auge; der bei der GNS Karlsruhe gestapelte Abfall ist von 90 auf rund 10 Kubikmeter geschrumpft - ohne daß so recht ersichtlich wäre, wo er hinverschwinden sein könnte. Außerdem wird erstmals Hanau als Lagerstätte genannt.

#### 4. Transporte

Allein diese Übersichten über Behandlungs- und Lagerorte machen deutlich: **Schwachaktiver Müll ist äußerst transportintensiv.** Zunächst werden die im GKN entstandenen Rohabfälle

##### Vom GKN zur Konditionierungsanlage und wieder zurück

zur jeweiligen Konditionierungsanlage (Karlsruhe, Mol/Belgien bzw. Petten/Niederlande, Seibersdorf, Studsvik/Schweden, Duisburg, Jülich) geschafft. Ein Teil davon wird, nach der Behandlung, in einem (oder mehreren) Folgetransporten zur Weiterbehandlung oder zum Zwischenlager weiterbefördert: nach Karlsruhe oder sonstwohin, nach Gorleben oder zum GKN.

In ihrer Gesamtheit sind diese Transporte schier unübersehbar. Für die Jahre 1987 bis 1989 (Stand: 31. August 89) nennt das baden-württembergische Umweltministerium **insgesamt 47 Transporte vom GKN zu den oben genannten Konditionierungsanlagen** (mit insgesamt 493,5 Kubikmeter Abfallvolumen). Ein überwiegender Teil dieser Abfälle, heißt es, sei bereits konditioniert worden. 125,7 Kubikmeter davon wurden inzwischen mit **11 Folgetransporten** weitergekartt.

Seit kurzem existiert glücklicherweise für die Jahre 1987 bis 1989 eine genau Auflistung von Transportdaten, -abgangsorten, -zielen und -mengen<sup>(17)</sup>. Während in den Jahren '84 bis '87 große Mengen sog. Mischabfälle ins schwedische **Studsvik** gekartt wurden, hat diese Aufgabe seit '88 offenbar die **GNS im Karlsruher Kernforschungszentrum** übernommen. Dort landete

Lagerort	Menge m <sup>3</sup>	Art
GKN Block I	148,00	Mischabfall
GKN Block I	25,00	Schrott
GKN Block I	9,70	Verdampferkonzentrat
GKN Block I	0,60	Schlämme
GKN Block I	1,10	Öl
GKN Block I	8,30	Aktivkohle
GKN Block I	17,00	Harze
GKN Block I	4,00	Corebauteile
GKN Block I	1,40	Filterkerzen
GKN Block I	4,00 (5,40)	zement. Abfälle
GKN Block I	46,80	unsort. Abfälle
GKN Block II	15,00	Mischabfall
Asse	188,00	endlagerf. kond. Abfälle
BLG-Gorleben	55,20 (76,38)	Preßlinge
BLG-Gorleben	12,80 (17,28)	zement. Abfälle
BLG-Gorleben	2,50 (6,50)	Verdampferkonzentrat
GNS Duisburg	12,20	Schrotte
GNS/KfA Jülich	3,68	Preßlinge
GNS-KA	2,50 (6,50)	Verdampferkonzentrat
GNS-KA	9,00	Verdampferkonzentrat
KfK	3,00 (7,80)	Verdampferkonzentrat
KfK	1,40 (1,89)	Metalle
KfK	3,00 (4,05)	Bauschutt
KfK	29,40 (39,69)	zement. Abfälle
KfK	4,60 (6,21)	Org. Festabfall
KfK	7,80 (10,53)	Asche/Schlacke
KfK	2,00 (2,70)	Preßlinge
KfK	1,20	Filterkerzen
KfK	49,04	Mischabfall
KfK	0,40	Öl
KfK-Arge	14,40 (19,44)	Presslinge
SCK-Mol	5,00 (6,75)	zement. Abfälle
SCK-Mol	2,95	Deko-Abwasser
SCK-Mol	15,00	Anorg. Festabfall
SCK-Mol	3,00	Schlamm aus Verdampferkonz.
SCK-Mol	46,50	Verdampferkonzentrat
Studsvik	5,40	aussort. Mischabf.
	3,91	Asche/Schlacke
TNH, Hanau	11,88	aussort. Mischabf.
	4,32	Asche/Schlacke

Definitionen:  
 ( ) = m<sup>3</sup> Bruttoabfallgebindevolumen nach PTB  
 konditioniert = zur Endlagerung vorbereitete Gebinde. Evtl. ist noch eine abschließende Bearbeitung nach endgültiger Spezifikation erforderlich.

TABELLE 6: LAGERORTE, MENGEN UND ABFALLARTEN VON IN GKN I UND II ANGEFALLENEM ATOMMÜLL (EINSCHLIESSLICH ZWISCHENPRODUKTE) AM 31.08.89

QUELLE: (17)

auch der Hauptanteil an radioaktivem Schrott, Konzentrat,

##### Noch im April '88: GKN-Atom-müll nach Mol!

Schlämmen, Filterkerzen und Öl. Zwei Transporte gingen nach **Seibersdorf**, einer (noch Anfang April '88 - als hätte es nie einen Transnuklear-Skandal gegeben) nach **Mol** und in den Jah-

ren '87 und '88 je eine strahlende Schrottladung nach **Duisburg** zur GNS.

Von den 11 "Folgetransporten" seid 1987 stammten insgesamt sechs aus **Studsvik** - mit "aus-sortierten" (d.h. wohl nicht brennbaren) Mischabfällen und bei der Verbrennung entstandener Asche. Vier davon waren für **Karlsruhe** bestimmt, zwei

## 5. Neckarwestheim: Weitere Atomtransporte



Datum	Art	Empfänger	Menge m <sup>3</sup>
05.03.87	Mischabfall	Studsvik Ny	16,00
23.04.87	Konzentrat	SCK Mol Bel.	9,300
02.06.87	Mischabfall	Studsvik Ny.	14,000
02.06.87	Altöl/Reiniger	Studsvik Ny.	0,800
06.07.87	Mischabfall	Studsvik Ny.	16,000
15.07.87	Mischabfall	Studsvik Ny.	16,000
20.07.87	Mischabfall	Studsvik Ny.	16,000
27.07.87	Mischabfall	Studsvik Ny.	16,000
03.08.87	Mischabfall	Studsvik Ny.	16,000
10.08.87	Mischabfall	Studsvik Ny.	16,000
17.08.87	Mischabfall	Studsvik Ny.	16,000
24.08.87	Mischabfall	Studsvik Ny.	16,000
31.08.87	Mischabfall	Studsvik Ny.	14,000
31.08.87	Altöl/Reiniger	Studsvik Ny.	0,800
07.09.87	Mischabfall	Studsvik Ny.	16,000
21.09.87	Mischabfall	Studsvik Ny.	16,000
12.10.87	Konz. Probe	ÖFZ Seibers.	0,800
06.11.87	Schrott	ARGE/KfK	6,800
06.11.87	Schrott	ARGE/KfK	7,000
06.11.87	Schrott	ARGE/KfK	6,600
10.11.87	Konzentrat	GNS/KfK	1,800
23.11.87	Konzentrat	ÖFZ Seibers	9,100
25.11.87	Schlämme	KfK KA	0,900
26.11.87	Konzentrat	GNS/KfK	2,200
30.11.87	Schlämme	KfK KA	0,800
04.12.87	Konzentrat	GNS/KfK	1,800
03.12.87	Schlämme	KfK KA	3,400
11.12.87	Konzentrat	GNS/KfK	1,500
16.12.87	Konzentrat	GNS/KfK	2,500
28.12.87	bet. Konzentrat	KfK KA	0,400
06.04.88	H3PO4	SCK MOL Bel.	2,950
11.05.88	Mischabfall	KfK KA	11,600
06.07.88	Konzentrat	GNS/KfK	7,000
13.07.88	Konzentrat	GNS/KfK	4,000
28.07.88	Schrott	GNS Duisb.	2,000
03.08.88	Mischabfall	GNS/KFA	26,400
26.08.88	Mischabfall	GNS/KFA	26,400
26.08.88	Mischabfall	KfK KA	27,600
29.08.88	Mischabfall	GNS/KFA	9,200
02.09.88	Mischabfall	KfK KA	27,200
13.09.88	Mischabfall	GNS/KFA	27,200
21.02.89	Konzentrat	GNS/KfK	8,600
23.02.89	Mischabfall	Studsvik	32,000
10.07.89	Schrott	GNS Duisb.	10,200
11.07.89	Filterkerzen	GNS/KfK	1,200
13.07.89	Konzentrat	GNS/KfK	9,000
14.08.89	Öl	GNS/KfK	0,400

TABELLE 7: ABTRANSPORTE VON SCHWACHAKTIVEM ATOMMÜLL AUS GKN I IN DEN JAHREN 1987-89 (STAND: 31.08.89)

QUELLE: (17)

für Hanau. Eine der (Karlsruher) Transportladungen ist inzwischen in Gorleben gelandet - ob mit Blähungen oder nicht, ist unbekannt.

Aus dem österreichischen Seibersdorf kam dreimal radioaktives "Granulat" nach Karlsruhe zurück; die GNS mit Standort Karlsruhe ließ ebenfalls ein paar Kubikmeter Strahlenmüll nach Gorleben schaffen, und die Kernforschungsanstalt Jülich lieferte im Februar '89 eine gehörige Menge im GKN entstandenen Müll zur Verbrennung nach Studsvik.

Sehr viel dürftiger dagegen sind die vorliegenden Erkenntnisse über Routen, beteiligte Firmen und Fahrzeuge. Es ist anzunehmen, daß es sich bei den aufgeführten Transporten praktisch ausschließlich um Straßentrans-

**Auch das Umweltministerium weiß die genaue Fahrtstrecke nicht**

porte gehandelt hat (im Fall Studsvik auch welche per Schiff). Laut § 8 Strahlenschutzverordnung ist die genaue Fahrtstrecke dabei nicht festgelegt<sup>(17)</sup>. Durchgeführt wurde die Atommüll-Beförderung zwischen 1987 und 1989 jedenfalls von den Firmen Transnuklear/Hanau, Gesellschaft für Nuclear Service/Essen und Nuclear Cargo Service/Frankfurt<sup>(14)</sup>. Genehmigungen für den Transport von schwach-radioaktiven Abfällen werden in der Regel pauschal und auf drei Jahre befristet erteilt<sup>(15)</sup> (und zwar von der "für den Antragsteller jeweils örtlich zuständigen Behörde").

Fazit: Es gibt noch einiges herauszukriegen. Unter anderem.

KLAUS



### Quellen:

(1) Atomtransporte, Nürnberger Bürgerinitiative gegen die WAA und andere Atomanlagen, Juli 1988.

(2) GKN informiert: Brennelement-Transporte, vierseitiges Hochglanzfaltblatt, Sommer 1989.

(3) Landtag Baden-Württemberg. Antrag der Grünen-Fraktion: Umfunktionierung des Brennelement-Lagerbeckens von GKN II zu einem Zwischenlager für abgebrannte Brennelemente aus anderen Kernkraftwerken, 27.03.87, Drucksache 9/4284.

(4) Jürgen Stelpflug: Der weltweite Atomtransport, Reinbek 1987, = Rowohlt Aktuell 5745.

(5) Landtag Baden-Württemberg. Kleine Anfrage der Abg. Muscheler-Frohne (Grüne): Transporte frischer Brennelemente zu den beiden Neckarwestheimer Atomkraftwerken GKN I und GKN II, 13.01.89, Drucksache 10/979.

(6) Landtag Baden-Württemberg. Kleine Anfrage der Abg. Muscheler-Frohne (Grüne): Atomtransporte von und nach Neckarwestheim, 18.08.88, Drucksache 10/293.

(7) Landtag Baden-Württemberg. Kleine Anfrage der Abg. Muscheler-Frohne (Grüne): Atomtransporte 1988 und 1989, 04.07.89, Drucksache 10/1725.

(8) Brief des baden-württembergischen Umweltministers Dr. Erwin Vetter an Christine Muscheler-Frohne, Stuttgart, 27.06.89

(9) Nachbar GKN, April 88: "Für Kernkraftwerk ist Recycling kein Modewort".

(10) Atomwirtschaft 07/89. W. Straßburg: Rezyklierung aus Wiederaufarbeitung rückgewonnenen U und Pu erprobt; Berichtigung in 10/89.

(11) Deutscher Bundestag. Kleine Anfrage der Abg. Teubner u.a. (Grüne): Atomkraftwerk Neckarwestheim (GKN, Blöcke I und II), 05.12.88, Drucksache 11/3649.

(12) Heilbronner Stimme, 08.06.89, Sonderbeilage GKN II: "Flüssiger Müll wird im GKN verdampft".

(13) Nachbar GKN, April 88: "Kernkraftwerke machen ihren Dragg alleine"

(14) Landtag Baden-Württemberg. Kleine Anfrage der Abg. Muscheler-Frohne (Grüne): Schwach- und mittelradioaktive Abfälle, 22.09.89, Drucksache 10/2061.

(15) Landtag Baden-Württemberg. Kleine Anfrage der Abg. Muscheler-Frohne (Grüne): Atomtransporte von und nach Neckarwestheim, 18.09.88, Drucksache 10/293.

(16) Brief des baden-württembergischen Umweltministers Dr. Erwin Vetter an Christine Muscheler-Frohne, Stuttgart, 05.09.89.

(17) Brief des baden-württembergischen Umweltministers Dr. Erwin Vetter an Christine Muscheler-Frohne, Stuttgart, 12.12.89

ANTRANSPORT					ABTRANSPORT			
JAH	DATUM	GEWICHT [kg]	AKTI-VITAT [Bqx1010]	BEHANDLUNG	JAH	DATUM	GEWICHT [kg]	ZIEL
1984	25.07.	1.491	0,41	Verbrennung	1984	20.09.	517	KfK
	01.08.	1.419	0,263	Verbrennung		"	327	KfK
	07.08.	1.371	0,081	Verbrennung		"	155	KfK
	16.08.	2.886	0,426	Verbrennung		"	375	KfK
	29.08.	2.826	0,551	Verbrennung		"	570	KfK
	27.09.	3.089	0,370	Verbrennung	1985	06.03.	329	KfK
1985	13.06.	2.693	0,360	Verbrennung		27.06.	091	KfK
	19.09.	2.649	0,440	Verbrennung	1986	12.03.	178	KfK
1986	24.07.	3.295	0,170	Verbrennung	1987	11.02.	127	KfK
	06.08.	3.126	0,340	Verbrennung		"	089	KfK
	10.09.	2.903	1,3	Verbrennung		"	115	KfK
	17.09.	2.817	0,490	Verbrennung		"	196	KfK
	30.10.	3.871	0,710	Verbrennung		21.02.	500	KfK
	12.11.	3.190	1,1	Verbrennung		21.07.	274	KfK
	10.12.	3.336	0,540	Verbrennung		"	476	KfK
1987	10.03.	3.451	0,450	Verbrennung		"	113	KfK
	03.06.	2.517	0,480	Verbrennung		"	580	KfK
	09.07.	2.956	0,680	Verbrennung		29.09.	385	KfK
	21.07.	2.977	0,320	Verbrennung		"	308	KfK
	22.07.	3.244	0,780	Verbrennung		"	268	KfK
	30.07.	3.182	1,0	Verbrennung		"	328	KfK
	06.08.	3.275	0,580	Verbrennung		"	174	KfK
	12.08.	3.600	0,590	Verbrennung		"	146	KfK
	20.08.	3.445	0,770	Verbrennung		20.10.	285	KfK
	25.08.	3.303	0,490	Verbrennung		"	348	KfK
	02.09.	3.278	0,900	Verbrennung		27.11.	372	KfK
	10.09.	3.250	0,550	Verbrennung		"	353	KfK
	25.09.	3.517	0,330	Verbrennung		"	303	KfK

TABELLE 8: KONDITIONIERUNG VON SCHWACHAKTIVEM GKN-ATOMMÜLL IN STUDSVIK/SCHWEDEN UND DIE DAZUGEHÖRIGEN ATOMAREN TRANSPORTE (Vor 1984 wurden in Studsvik keine GKN-Abfälle konditioniert. Für die Jahre 1988ff. liegen die Termine nicht vor.)



Datum	Abs./Empf.	Menge	Material	Zweck
* 23.07.87	Studsvik/Arge	3,60 m <sup>3</sup>	aussort. MA )	Hochdruck-
		0,72 m <sup>3</sup>	Asche )	
28.09.87	Studsvik/Arge	9,00 m <sup>3</sup>	aussort. MA )	Verpressen
23.10.87	Studsvik/Arge	3,06 m <sup>3</sup>	aussort. MA )	
30.11.87	Studsvik/Arge	6,84 m <sup>3</sup>	aussort. MA )	
09.12.88	Studsvik/TNH	11,88 m <sup>3</sup>	aussort. MA )	
09.12.88	Studsvik/TNH	4,32 m <sup>3</sup>	Asche )	
			)	
26.07.88	Seibersd./Arge KfK	3,74 m <sup>3</sup>	Granulat )	
28.07.88			)	
02.08.88			)	
23.02.89	KFA/Studsvik	80,00 m <sup>3</sup>	Mischabfall	Verbrennung
20.06.89	GNS, KA/BLG Gorl.	2,5 m <sup>3</sup>	VDK (Salzblock)	Lagerung

\* am 26.10.87 nach Hochdruck-Verpressung zum BLGorleben

TABELLE 9: SEKUNDÄR- UND TERTIÄRTRANSPORTE VON SCHWACHRADIOAKTIVEM GKN-MÜLL BZW. DESSEN FOLGEPRODUKTEN IN DEN JAHREN 1987-89 (STAND: 31.09.89)

QUELLE: (17)

# Gefahren

Picknick am Atomtransport. Am 19. 6. 89 auf dem Heilbronner Güterbahnhof. Foto: Mannus Stumpf

Atomtransporte sind kein lokales Problem, sie finden weltweit statt. Sie sind zum Betrieb der Atomkraftwerke (AKWs) zwingend notwendig und stellen einen Teil der atomaren Infrastruktur dar. Im folgenden soll untersucht werden, welche Folgen der tagtägliche Versand atomarer Fracht für unsere Gesundheit hat oder noch haben kann. Dabei werden schwerpunktmäßig die in Neckarwestheim vorkommenden Transporte berücksichtigt. Die zur Atomwaffenherstellung notwendigen Transporte lassen sich zwar nicht immer von der zivilen Atomenergie trennen, bleiben hier aber so weit wie möglich ausgespart. Sie bedeuten natürlich ein enormes zusätzliches Risiko. Ebenfalls nicht behandelt werden Transporte von radioaktivem Material zu medizinischen Zwecken.



Im GKN kommen jährlich frische Brennelemente an, die ca. 50 Tonnen Urandioxid enthalten. Diese Transporte sind schwachradioaktiv. Zum Teil werden im GKN auch plutoniumhaltige Mischoxidbrennelemente eingesetzt.

Brisanter sind bisher die Abtransporte, die allein für GKN I neben jährlich ca. 1000 200-l-Fässern schwachaktiven und ca. 100 200-l-Fässern mittelaktiven Mülls auch hochradioaktive abgebrannte Brennelemente umfassen: ca. 60 Stück (ein Drit-

## Abgebrannte Brennelemente: 7 bis 10 Transporte im Jahr

tel der 177 im Reaktorkern befindlichen Brennelemente) verlassen jährlich das AKW in 7 bis 10 Transporten. Transporte dieser Art von GKN II aus sind in den nächsten Jahren geplant und werden die zu transportierende Gesamtmenge mehr als verdoppeln (Block II ist größer als Block I).

## 1. Worin wird transportiert?

### 1.1. Die Behälter

Grundsätzlich ist jeder Behälter für radioaktives Material ein Kompromiß. Die Behälter müssen widersprüchlichen Anforderungen genügen, die sie nicht alle erfüllen können. Abgebrannte Brennelemente sind z.B. nicht nur hochradioaktiv, sie sind auch noch sehr heiß (ca. 400 Grad C beim Transport) und selbsterhitzend. Daher muß ein Transportbehälter Strahlung abschirmen, Wärme abführen, unfallsicher und transportfähig sein. D.h. gleichzeitig dick, dünn, stabil und leicht.

Abgebrannte Brennelemente werden in "Typ-B"-Behältern transportiert. Der vom GKN verwendete Behälter "NTL 11" ist dickwandig und wiegt über 70 Tonnen. Dennoch darf beim

Transport an seiner Oberfläche eine Strahlung von 200 Millirem pro Stunde (mrem/h) laut Vorschrift meßbar sein. (Zum Vergleich: Die zulässige Höchstdosis nach der Strahlenschutzverordnung liegt bisher für "nicht beruflich strahlenexponierte Personen" bei 30 mrem im ganzen Jahr.)

**An der Oberfläche: 200 Millirem - in der Stunde!**

Die Behälter für schwach- und mittelaktiven Müll, der ebenfalls aus dem GKN abtransportiert wird, sind aus ökonomischen Gründen viel weniger stabil. Es sind "Typ-A"-Behälter, normalerweise 200-l-Fässer mit wenigen Millimetern Wanddicke. Daher geht von derartigen Transporten nicht unbedingt weniger Strahlung aus als von einem Transport abgebrannter Brennelemente.



Im Zwischenlager Gorleben stehen auch bereits derartige Fässer mit Rissen und Blähungen (beides trat natürlich aus "ungeklärten Gründen" auf).

### 1.2. Die Tests

Im Gegensatz zu den Typ-A-Behältern, die bereits bei relativ leichten Unfällen kaputtgehen können, werden die Typ-B-Behälter vor der Zulassung scheinbar ernsthaften Tests unterworfen:

- Fallversuch aus 9 Metern Höhe
- Feuertest bei 800 Grad C über eine halbe Stunde
- Beschusstest mit einem Flugkörper von ca. 1 Tonne bei nahezu Schallgeschwindigkeit.

Leider hat man vergessen, gleichzeitig die Höhe von Brücken auf 9 Meter zu begrenzen. Auch eine Gewichts- und Geschwindigkeitsbeschränkung für Flugzeuge (Tiefflieger!) steht

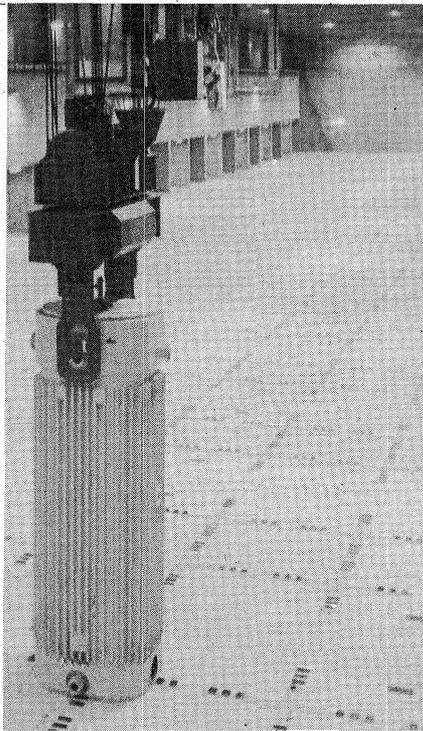
**Sicher nur für Brücken bis 9 Meter Höhe**

noch aus. Was Brände betrifft, so erscheinen in Statistiken der Bundesbahn Unfälle mit Branddauern bis zu 4 Stunden. Wenn dabei z.B. Propan in Brand gerät, entstehen Temperaturen bis zu 2000 Grad C.

Im Übrigen werden sämtliche Tests ausschließlich mit fabrikneuen Behältern durchgeführt. Durch die hohe radioaktive Strahlung, der der Behälter während der Transporte ausgesetzt ist, versprödet der Behälterstahl jedoch schneller, als dies durch normale Alterungsprozesse ohnehin der Fall wäre. Niemand weiß, ob gebrauchte Behälter die Tests noch bestehen würden.

Völlig ungetestet bleibt das "Innenverhalten" der Behälter, d.h. der Tragegestelle und der darin aufgehängten Brennelemente. Wenn Brennstäbe brechen, kann es im Inneren des Behälters zu völlig unkontrollierten Reaktionen kommen.

Wiederum aus Kostengründen wird von jedem Behälter nur ein Prototyp getestet. Fabrikationsfehler sind bei allen anderen Behältern keineswegs auszuschließen.



Brennelementebehälter im Gorlebener Zwischenlager.

## 2. Folgen des Transports "ohne Zwischenfälle"

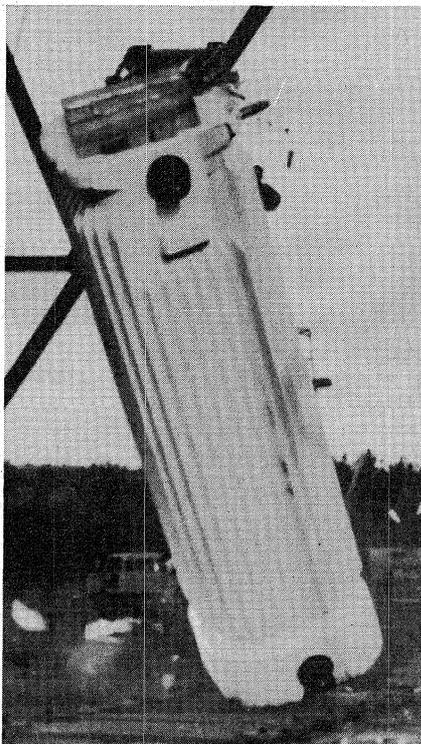
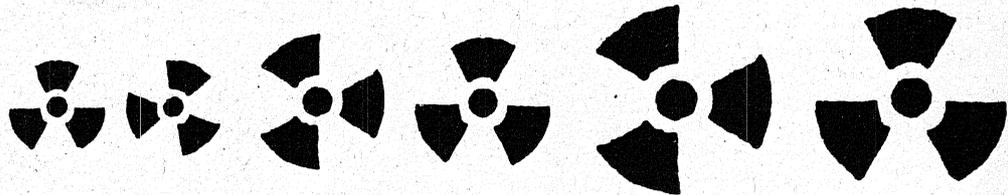
### 2.1. Wirkung von radioaktiver Niedrigstrahlung

Auch beim unfallfreien, vorschriftsmäßigen Transport bekommt jeder, der sich in der Nähe eines Behälters aufhält, eine Dosis radioaktiver Strahlung ab.

Dazu ist zunächst zu sagen, daß es keine folgenlose Radioaktivität gibt. Auch die von den

**Es gibt keine ungefährliche Radioaktivität**

Betreibern vielzitierte natürliche Radioaktivität ist anerkanntermaßen für einen beträchtlichen Teil der Krebsfälle verantwortlich. **Zusätzliche künstliche Strahlung, so gering sie auch sein mag, erhöht in jedem Fall das Risiko, an Krebs zu erkranken.**



Mit dem Deckelbereich auf hartes Fundament: Behältertest.

Nach Walter Herbst (Radiologe an der Universität Freiburg) würde schon eine Bestrahlung der Gesamtbevölkerung mit 30 mrem/Jahr die Anzahl der Krebstode um 1 Prozent erhöhen. 30 mrem/Jahr sind als Strahlenbelastung aus Atomanlagen nach der Strahlenschutzverordnung für die Normalbevölkerung zugelassen. Man sieht also, daß dieser Wert nicht etwa eine unschädliche Strahlung bezeichnet. **Vielmehr wurde Verursachung von Krebstod durch die Betreiber der Atomanlagen vom Gesetzgeber legalisiert.**

Hinzu kommt, daß die Berechnungen über die Wirkung radioaktiver Strahlung in der Regel vom "Normalmenschen" ausgehen: gesund, männlich, 80 Kilogramm schwer. Das mag (bis auf ersteres) auf den durchschnittlichen Atomarbeiter zutreffen, ältere Menschen, Kinder oder Embryos reagieren jedoch weit empfindlicher. Ihre "Dosisleistung" kann um den Faktor 10 höher liegen.



Die genetischen Schäden, die durch Radioaktivität hervorgerufen werden, sind noch gar nicht

### Genetische Schäden sind noch gar nicht absehbar

absehbar, da sie aufgrund komplexer Vererbungsmechanismen zum Teil erst in mehreren Generationen gehäuft auftreten werden.

## 2.2. Besondere Gefährdung des Transportpersonals

Naturngemäß sind besonders diejenigen durch Atomtransporte gefährdet, die sich längere Zeit und möglicherweise wiederholt in ihrer Nähe aufhalten. Dies sind neben den Arbeitern in den AKWs vor allem die Transporteure der strahlenden Fracht, insbesondere Bahnbedienstete. Nach der "Neuordnung" der Atomindustrie soll ja die Bundesbahn das Transportgeschäft im wesentlichen übernehmen.

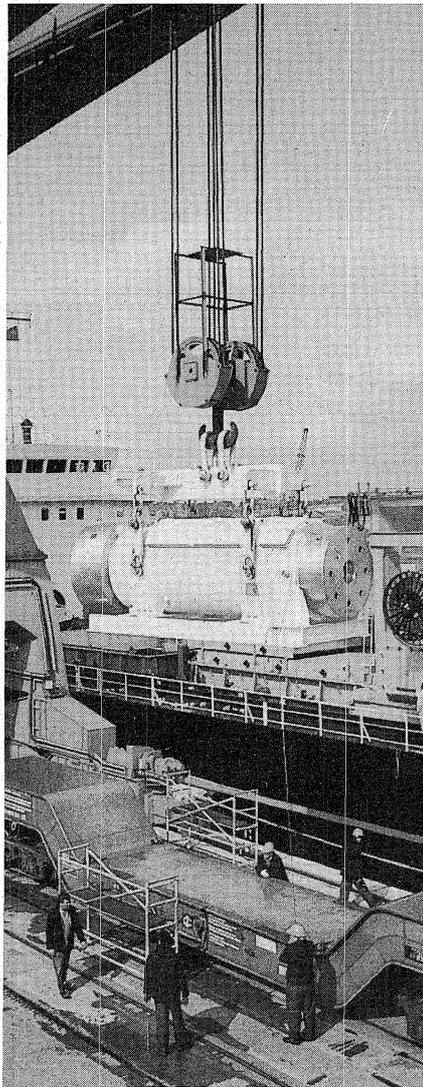
Im Gegensatz zu AKW-Arbeitern, die ohnehin als "beruflich strahlenexponiert" angesehen werden (mit einem Horrorgrenzwert von 5 000 mrem/Jahr), gilt für Bahnarbeiter dasselbe wie für die restliche Bevölkerung: 30 mrem/Jahr sind zwar nicht unschädlich, aber vom Gesetzgeber zugelassen.

Da ist es interessant, daß selbst das vom Bundesinnenministerium bezahlte "Projekt Sicherheitsstudien Entsorgung" (PSE) bei seinen Berechnungen auf eine jährliche Belastung von 400 bis 700 mrem/Jahr für Rangierarbeiter an den Hauptatomtransportstrecken kommt.

Vorausgesetzt natürlich, es geht alles glatt. Das Öko-Institut Darmstadt kommt in einer Studie für die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED) zu dem Ergebnis, daß häufig mit Atomtransporten beschäftigte Eisenbahner stärker

### Öko-Institut: Eisenbahner sind stärker gefährdet als AKW-Arbeiter

durch Strahlung gefährdet sind als durchschnittliche AKW-Arbeiter. Das erklärt sich u.a. durch die langen Standzeiten der Transporte auf Bahnhöfen (20 Stunden und mehr).



Verladearbeiter in Radioaktion - hier mit einem für Sellafield bestimmten Behälter.

## 2.3. Regelverstöße

So schön vorschriftsmäßig und ohne Störungen (und dennoch nicht ungefährlich) wie bisher angenommen, verlaufen die Transporte nicht immer.

So wird der beste Behälter nutzlos, wenn man etwas anderes hineintut, als vorgesehen ist. Und seit dem "Transnuklear-Skandal" (auch in Neckarwestheim lagerten damals einige der berühmten Fässer) ist bundesweit bekannt, daß es die Atomspediteure mit den Vorschriften nicht so genau nehmen.

Damals reichten ihnen zur Umgehung der Kontrollen falsch ausgefüllte Frachtpapiere. Denn mehr wird meist nicht kontrol-

liert, nach dem Motto: "Nur wo Plutonium drauf steht, ist auch Plutonium drin". Manchmal geschieht nicht einmal das, und so konnte es vorkommen, daß Transnuklear (TN) tonnenweise Uran annahm, das die Firma überhaupt nicht hätte lagern dürfen.

Auch die Grenzwerte für die vom Behälter ausgehende Strahlung werden nicht immer eingehalten. So mußte z.B. in Neckarwestheim peinlicherweise ge-

### Beim 100. Transport waren die Werte zu hoch

rade der 100. Transport abgebrannter Brennelemente nach der Verladung vor versammelter Presse gestoppt werden. Die Meßwerte waren zu hoch.

Auch Außenkontaminationen (radioaktive Verseuchungen) an Transportbehältern sind schon festgestellt worden. Sie können bei Transporten abgebrannter Brennelemente sehr leicht vorkommen, da diese im kontaminierten Wasser des Abklingbeckens verpackt werden müssen. Solche Kontaminationen sind besonders deshalb gefährlich, weil sie zur Inkorporation (z.B. durch Einatmen) von Teilchen führen können. Die Wirkung, die von Strahlern im Körper ausgeht, ist um ein Vielfaches höher, als die Wirkung der Direktstrahlung von außen. Ein einziges Plutoniumaerosol in der Lunge kann verheerende Schäden anrichten.

Grenzwerte für die Geschwindigkeit im Straßenverkehr sind für die Fahrer von Atomtransporten kein Hindernis. Transporte vom Versuchs-AKW Kahl nach Lübeck, hat man beobachtet, waren 110 km/h statt der erlaubten 80 km/h schnell. Der Fahrer eines anderen Transportes gab vor Gericht zu, er habe von seiner Firma den Auftrag gehabt, eine Geschwindigkeit von 100 km/h zu fahren. Der Prozeß richtete sich dennoch nicht gegen ihn, sondern gegen einen beobachtenden AKW-Gegner.

Dies war nur ein Ausschnitt aus der Liste der bekanntgewordenen Regelverstöße. Eine vollständige Aufzählung hätte Buchformat, dazu kommt noch die Dunkelziffer...



Nach dem siebten Transport, im Juli, ist das GKN in die Offensive gegangen. Nicht, daß die Atomtransporte aus Neckarwestheim, wie auch von Bürgermeistern aus der Gegend gefordert, erst einmal eingestellt würden. Nein. Aber das GKN hat ein Faltblatt herausgebracht. Vierseitig, bunt bedruckt und, wie es sich gehört, auf Hochglanzpapier. Text: "In der letzten Zeit wurden wir verstärkt aus der Bevölkerung auf unsere Brennelement-Transporte angesprochen. Wir nehmen an, daß die jüngsten Berichte in der Presse das Interesse der Anlieger in den Standortgemeinden verstärkt haben".

Und weiter hinten, auf Seite Nummer 4: "Möchten Sie weitere Informationen zu diesem Thema haben, wenden Sie sich bitte an unser Informationszentrum. Dort finden Sie wirklich kompetente Ansprechpartner, die sich mit der Materie eingehend befaßt haben". So kompetent offenbar nicht. Denn in dem kostenlos an alle

Das Unfallmeldeblatt macht's:

Grenzen der Kompetenz

Haushalte der Umgebung verteilten Blättchen ist die Rede vom "Ausschluß jeglicher Gefährdung für die Bevölkerung und die Mitarbeiter" im Zusammenhang mit den Atommülltransporten. Das weiß ausnahmsweise sogar das baden-württembergische Umweltministerium besser. Nur mit "an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit" seien die Behälter dicht, heißt es ehrlicherweise in Stuttgart. Und lakonisch fährt der zuständige Staatssekretär in der Antwort auf eine Abgeordnetenfrage fort: "Sollte eine Freisetzung von radioaktiven Stoffen in einem Ausmaß auftreten, daß die in der Nähe des Unglücksorts lebende Bevölkerung gesundheitlich gefährdet wäre, müßte die betroffene Bevölkerung evakuiert werden".

Zum erstenmal hat die Landesregierung damit zugegeben, daß so unbedenklich nicht ist, was da klamm und heimlich auf Straßen und Schienen durchs Ländle kutschiert wird. Trotzdem bleibt es dabei, daß die vor Ort zuständigen Katastrophenschutzbehörden von den gefährlichen Atomtransporten überhaupt nichts erfahren. Und der bei einem schweren Unfall mit Aktivitätsfreisetzung zu alarmierende Kerntechnische Hilfszug aus Karlsruhe bräuchte ganze eineinhalb Stunden, bis er am Unfallort ist.

Dem Umwelt-Staatssekretär macht das offenbar keine Sorgen. Das Transportpersonal wird, teilt er mit, halbjährlich über das Verhalten bei Transportunfällen belehrt. Und außerdem werde bei allen Kernbrennstofftransporten "ein Unfallmerk- und Unfallmeldeblatt" mitgeführt. In der Tat, das ist ein Trost.



KLAUS

3. Unfälle

3.1. Was bisher geschah

Da es Verkehrsunfälle gibt, gibt es auch Unfälle mit Atomtransporten. Ein paar Beispiele:

1985 kollidierte in den USA ein LKW, der Urankonzentrat geladen hatte, mit einem Zug. Das "yellow cake" verteilt sich über eine Fläche von 360 Quadratki-

10 Tage lang wurde dekontaminiert

lometern, die Dekontamination dauerte 10 Tage. Im Sommer dieses Jahres entgleiste in Großbritannien ein Eisenbahnwagen mit abgebrannten Brennelementen. Der Behälter blieb glücklicherweise dicht.

Das schwedische Spezialschiff "Sigyn", mit dem vor allem abgebrannte Brennelemente transportiert werden, hatte bereits 3 Unfälle. Gleich bei seiner Jungfernfahrt, noch unbeladen, ging es unter. Sollte das Schiff einmal in beladenem Zustand sin-



Bei der Blockade am 3. April: Strahlenmessung am Atomtransport. Foto: Andreas Linder



Atomtransport-Unfälle am laufenden Band:

## DA HAT'S GEKRACHT!

**10. November 1970:**

Bei Ashausen in der Nähe von Hamburg entgleist ein Schnellgüterzug. Dabei werden zwei Behälter mit angereichertem Uranhexafluorid, das von Oak Ridge/Tennessee nach Hanau unterwegs ist, aus dem Waggon geschleudert und schwer beschädigt.

**27. September 1977:**

Wegen einer Herde Wildpferde muß im US-Bundesstaat Colorado ein Atomtransporter scharf abbremsen, gerät ins Schleudern und überschlägt sich. Von den geladenen 20 Tonnen Uranoxid werden 7 Tonnen freigesetzt und verteilen sich über die Fläche von einem halben Quadratkilometer.

**11. Januar 1983:**

Kurz nach dem Start vom Flughafen Detroit stürzt in den USA eine Frachtmaschine ab und explodiert auf der Landefläche. An Bord: Ein Behälter mit 10 Kilogramm Americium-241. Weil die Maschine noch nicht an Höhe gewonnen hat, bleibt der Behälter unbeschädigt.

**25. Oktober 1984:**

Im Ärmelkanal sinkt der französische Frachter "Mont Louis" nach Kollision mit einer Personenfähre. An Bord: 30 Container mit Uranhexafluorid, die erst nach Wochen aus dem Wasser geborgen werden können.

**7. August 1985:**

Ein LKW, der radioaktive Abfälle aus Brunsbüttel nach Mol/Belgien transportieren soll, verunglückt mitten in Hamburg auf der Reeperbahn.

**27. August 1985:**

An einem Bahnübergang im US-Bundesstaat North Dakota kracht ein Zug in einen mit 53 Fässern Urankonzentrat beladenen LKW. 20 Tonnen verteilen sich über eine Fläche von 360 Quadratkilometer.

**21. Oktober 1986:**

Ein LKW mit radioaktiven Abfällen aus Krümmel kommt nahe der belgischen Ortschaft Kwaadmechelen von der Fahrbahn ab und kippt auf die Seite. Der radioaktive Inhalt des Containers wird um den Unfallort herum verstreut.

**14. Januar 1987:**

Ein mit 9 Tonnen Uranhexafluorid beladener LKW knallt auf der Fahrt von Pierrelatte nach Hanau südlich von Freiburg gegen die Leitplanke

**19. Mai 1989:**

In Statford, Ostlondon, entgleist ein Güterzug, der abgebrannte Kernbrennstäbe für Sellafield geladen hat.

**24. Mai 1989:**

In der Nähe von Pierrelatte/Frankreich stößt ein LKW mit Atommüll aus dem Reaktor Chinon mit einem PKW zusammen; dessen beide Insassen werden schwer verletzt.

K.

ken, könnte das schlimme Folgen haben, denn die Behälter müssen vor der Serienreife nur einen einstündigen Test in 15 Metern Wassertiefe bestehen.

Auch in der BRD gab es bereits einige Unfälle mit atomarer Fracht. Daß größere Schäden ausblieben, war in mehreren Fällen nur günstigen Umständen zu verdanken.

### 3.2. Was noch passieren kann

Die Gruppe Ökologie in Hannover hat im Auftrag der Stadt Nürnberg ein Gutachten erstellt, das sich mit den Gefahren von Atomtransporten beschäftigt. Darin werden 3 Unfallszenarien untersucht:

Bei einem Unfall mit Uranhexafluorid (UF<sub>6</sub> - Vorstufe des Reaktorbrennstoffs) würde Uranylfluorid entstehen, das bei Inhalation bereits im Milligrammbereich tödlich sei kann. Solch eine Freisetzung kann die Folge eines Straßenverkehrsunfalls sein. Würde solch ein Unfall in einer Großstadt passieren, dann würden innerhalb weniger Wochen Hunderte von Menschen an den Folgen sterben.

Während UF<sub>6</sub> besonders durch seine chemische Giftigkeit gefährlich ist, würden die beiden anderen untersuchten Unfallszenarien zu schweren Schäden durch Radioaktivität führen.

Ein Transportbehälter mit abgebrannten Brennelementen kann z.B. undicht werden, wenn der Zug, mit dem er transportiert wird, mit einem anderen Güterzug kollidiert, der Benzin geladen hat. Das Benzin würde in Brand geraten und die Dichtung am Brennelementehälter beschädigt werden. Ein Teil des Behälterinventars würde entwei-

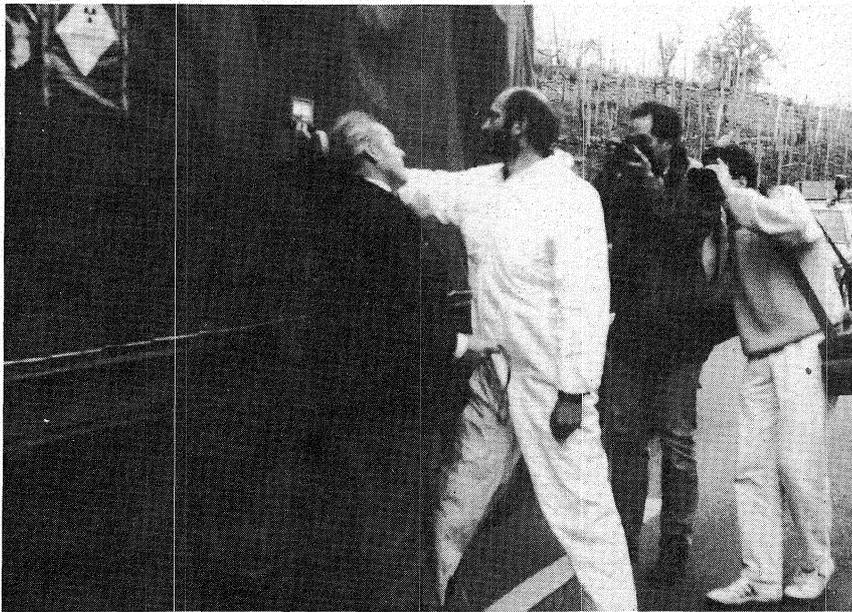
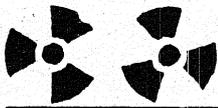
---

Viele Quadratkilometer wären verseucht

---

chen und ein Gebiet im Umkreis von einigen hundert Metern langfristig unbewohnbar machen. Viele Quadratkilometer wären verseucht und müßten aufwendig dekontaminiert werden, um wieder bewohnbar zu sein.

Noch höher wäre die Strahlenbelastung bei einem Unfall mit



Aber daß die AtomgegnerInnen selber messen, hat der Bundesbahnmann gar nicht so gern. Foto: Inge Sterk

dem bei der Wiederaufarbeitung entstehenden **Plutoniumnitrat**, der bis in 1 Kilometer Entfernung akute tödliche Strahlenkrankheit auslösen könnte.

Die beiden letztgenannten Unfälle würden je nach Unfallort Hunderte oder gar Tausende von Krebserkrankungen verursachen.

**Schwere Transportunfälle können jederzeit überall passieren, die Transportstrecken führen durch Dörfer genauso wie durch Ballungsgebiete.** Die Unfallwahrscheinlichkeit ist zwar schwer zu berechnen, liegt aber auf je-

**Ein Transportunfall: wahrscheinlicher als Tschernobyl**

den Fall über der eines GAUs wie in Tschernobyl, der ja auch nur alle 10.000 Reaktorbetriebsjahre vorkommen sollte.

Wenn der Unfall passiert ist,

sind keine angemessenen Gegenmaßnahmen möglich. Jeder weiß, daß Großstädte nicht in Stunden, geschweige denn in Sekundenschnelle evakuiert werden können (diese Tatsache hat in den USA immerhin zur Nichtinbetriebnahme eines fertiggestellten AKWs in der Nähe von New York geführt). Der Kerntechnische Hilfszug des Kernforschungszentrums Karlsruhe, der einzige seiner Art in der BRD, könnte in so einem Fall nur noch mit den Aufräumarbeiten anfangen.

Da macht es auch nichts, daß die lokalen Behörden einschließlich der Katastrophenschutzämter meist von Atomtransporten in ihrem Zuständigkeitsbereich gar nicht informiert sind, wie von AKW-Gegnern anlässlich von Transporten abgebrannter Mischoxidbrennelemente festgestellt wurde. Andere gaben zu, daß sie bei einem Unfall ohnehin machtlos sein würden.



IST DAS NICHT PHANTASTISCH? WIR SIND ZEUGEN EINES REAKTORUNFALLS, WIE ER NACH DEN WAHRSCHEINLICHKEITSBERECHNUNGEN DER EXPERTEN NUR EINMAL IN 10 TAUSEND JAHREN PASSIERT!

**4. Das Fazit**

Einige Aspekte der Atomtransportproblematik wurden bewußt nicht ausführlich behandelt. So gibt es z.B. auch Transporte

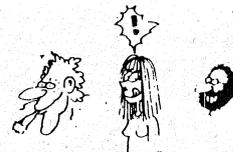
**Unfälle auch in der Luft**

per Flugzeug, die allerdings häufig in Militärmaschinen stattfinden und oft auch die militärische Seite des Atomprogramms betreffen. Unfälle mit atomarer Luftfracht sind bereits vorgekommen.

Ebenso besteht die Möglichkeit und von Seiten einiger Staaten sogar das Interesse an einem Diebstahl von atomarem Material, insbesondere wenn es zur Produktion von Atomwaffen verwendet werden kann.

Diese Gründe sprechen neben den schon erwähnten Gefahren für einen Stop aller Atomtransporte. Insbesondere die möglichen Unfälle müssen unter allen Umständen vermieden werden. **Die einzige Möglichkeit, solche Unfälle definitiv auszuschließen, ist die sofortige Stilllegung aller Atomanlagen.**

STEFAN ANNETTE HENRI



**Quellen:**

- Nürnberger Bürgerinitiative gegen die WAA: Atomtransporte (Broschüre), Nürnberg 1988
- Lübecker Initiative gegen Atomanlagen: Stop Atomtransporte (Dokumentation), Lübeck 1988
- K. Oeser, H. Zilleßen (Hrsg.): Kernenergie- Mensch-Umwelt, Köln 1976
- Greenpeace (Zeitschrift), 1/1988
- Öko-Institut Darmstadt: Strahlenschutzprobleme der Eisenbahnbeschäftigten bei Nukleartransporten, Darmstadt 1988
- Atom Nr. 20
- Greenpeace: Die WAA Wackersdorf, Drehscheibe für Atomtransporte, 1988
- GKN: GKN informiert (Faltblatt), Sommer 1989
- R. Walker: Niedrigstrahlung (Vortrag)
- J. Stellpflug: Der weltweite Atomtransport, Reinbeck bei Hamburg 1987

## Über Neuformierungen der BetreiberInnen und Gegenstrategien der Anti-AKW-Bewegung

**Eigentlich sieht es doch gar nicht so schlecht aus im Kampf gegen alte und neue Atomanlagen, könnte man/frau meinen. Die Nachrichten der letzten Monate und Wochen scheinen die langsame Demontage des bundesdeutschen Atomkurses anzukündigen:**

# Und was dann?

**1.** Seit dem 31. Mai ruhen die Bauarbeiten in **Wackersdorf**. Der jahrelang umkämpfte Bauzaun wird Ende 1989 abgerissen. Statt der WAA sollen dort in Zukunft Küchengeräte und Autos gebaut werden. Nachdem die Firma BMW nun auch das bereits fertiggestellte Brennelementelager pachten will, ist zumindest in nächster Zeit gebannt, daß der Taxölderner Forst als weiteres Zwischenlager für hochaktiven Müll benutzt wird.

**2.** Die öffentliche Auslegung der Planunterlagen für das Endlager radioaktiver Abfälle im **Schacht Konrad** (Salzgitter), geplant für letztes Früh-

**Das Planfeststellungsverfahren verzögert sich**

jahr, ist ausgesetzt. Damit verzögert sich das Planfeststellungsverfahren. Im Juni 89 schwenkt die niedersächsische SPD von ihrem Pro-Konrad-Kurs ab und fordert den Abbruch des Verfahrens.

**3.** Nach monatelangem öffentlichen Gerangel um die Abrißkosten erklärt die nordrhein-westfälische Landesregierung den **Hochtemperaturreaktor (THTR) in Hamm-Uentrop** endgültig für abgeschaltet.

**4.** Im Frühjahr 1989 wird das standortunabhängige Genehmigungsverfahren für den **HTR-Modul-Reaktor** in Niedersachsen abgebrochen, da es im

Bundesland keinen Interessenten für die Errichtung der Anlage mehr gibt.

**5.** Die **Siemens-KWU** (Kraftwerkunion) will bis zu 2000 Leute entlassen, da keine

**Flaute im Exportgeschäft**

Aufträge mehr eingehen, um die hochspezialisierten MitarbeiterInnen zu beschäftigen. Der WAA-Baustopp und das Fehlen neuer AKW-Projekte in der BRD zahlen sich aus. Auch im Exportgeschäft mit Atomanlagen herrscht zur Zeit Flaute.

**6.** Die Gerichte verzögern immer wieder aufs Neue die ersten Transporte mit Castor-Behältern voller abgebrannter, hochradioaktiver Brennelemente in das seit Jahren fertiggestellte **Zwischenlager Gorleben**.

**7.** Zahlreiche Aktionen im Südwesten der Republik heizen die **öffentliche Diskussion über Atomtransporte** weiter an. Daß der Hamburger Hafen jetzt die Funktion der Häfen Lübeck und Emden im internationalen Atomtourismus übernimmt, deckten Ende Juli 89 25 Leute auf, die den Atomfrachter "Godewind" mehrere Stunden daran hinderten, Behälter mit hochgiftigem Uranhexafluorid zu entladen.



**Die Atommafia also auf dem Rückzug? Das SPD-Konzept vom Ausstieg innerhalb von zehn Jahren zum Greifen nahe? Dem ist nicht so. Vielmehr ist davon auszugehen, daß sich die Atommafia, sprich Atomindustrie, AtompolitikerInnen und Atomstromversorgungsfirmen in einer Phase des Umbruchs und der Neuorientierung befinden. Das Gefährliche daran ist vor allem, daß diese Neuorientierung in einigen Bereichen schon weit fortgeschritten ist, ohne daß es der Anti-AKW-Bewegung gelungen wäre, angemessene Stellung zu beziehen und eigene Konzepte zu entwickeln.**

## Wackersdorf:

Mit dem Ende von Wackersdorf ist nicht das Ende der Wiederaufarbeitung gekommen. Weiterhin schreibt das Atomgesetz vor, abgebrannte Brennelemente aus Druck- und Siedewasserreaktoren in einer WAA bearbeiten zu lassen. Innerhalb kürzester Zeit nach dem Wackersdorf-Aus wurden sowohl auf in-

**Statt Wackersdorf: La Hague und Sellafield**

dustrieller wie auf politischer Ebene Verträge mit der COGEMA (WAA La Hague/Frankreich) und der BNFL (WAA Sellafield-Windscale/Großbritannien) geschlossen. So werden in Zukunft 20 bundesdeutsche AKWs ihren Müll zu diesen Anlagen schicken. Die Produkte der Wiederaufarbeitung - Uran, Plutonium und weitaus mehr radioaktiver Müll als vorher - kommen dann wieder zu uns zurück.

Die Entscheidung, auf Wackersdorf zu verzichten und dafür der europäischen Zusammenarbeit - wie bei der Brennstoffversorgung und im Transportwesen schon seit längerer Zeit üblich - bei der Wiederaufarbeitung den Vorzug zu geben, erscheint logisch, wenn man/frau sich die Hintergründe betrachtet. In La Hague wird bereits seit Jahren mit "unserem" Müll hantiert. Von den in der BRD bis Ende 1988 angefallenen 3233 Tonnen abgebrannter Brennelemente wurden bereits über zwei Drittel nach Frankreich transportiert und fast die Hälfte wiederaufgearbeitet. Die Verträge mit COGEMA und BNFL reichen aus, um über zwei Jahrzehnte sämtlichen relevanten Müll in den im Ausland bestehenden und in Bau befindlichen WAAs zu "entsorgen". Wackersdorf hätte am europäischen

**Marktanpassung mit "erfreulichen" Nebeneffekten**

Markt vorbei unnötige und über-

teuerte Kapazitäten geschaffen. So gesehen ist die neuere Entwicklung lediglich eine Marktanpassung, allerdings mit für die Atommafia erfreulichen Nebeneffekten:

**1. Der "energiepolitische Konsens"** zwischen den bedeutenden gesellschaftlichen Lagern in der BRD scheint möglich zu werden. Die SPD ist durch das Aus für die deutsche WAA erstmals beruhigt und preist öffentlich ihr Konzept der direkten Endlagerung an. Die breite GegnerInnenschaft gegen das Atomprogramm könnte gebrochen werden, wenn die Bewegung nicht damit klar kommt, daß sie ihren zentralen Angriffspunkt verloren hat.

**2. Der bundesdeutsche Strompreis** kann durch den Wegfall der gewaltigen WAA-Baukosten und durch die geringeren Wiederaufarbeitungskosten im Ausland gesenkt werden, zumindest für die Großabnehmerfirmen. So machen sich die bundesdeutschen Stromversorgungsfirmen fit für die Konkurrenz im europäischen Binnenmarkt. Allerdings wird inzwischen auch auf dem Gebiet des Stromhandels über Kooperation nachgedacht, um die Gewinnsparnisse nicht durch unnötige Marktmechanismen zu schmälern.



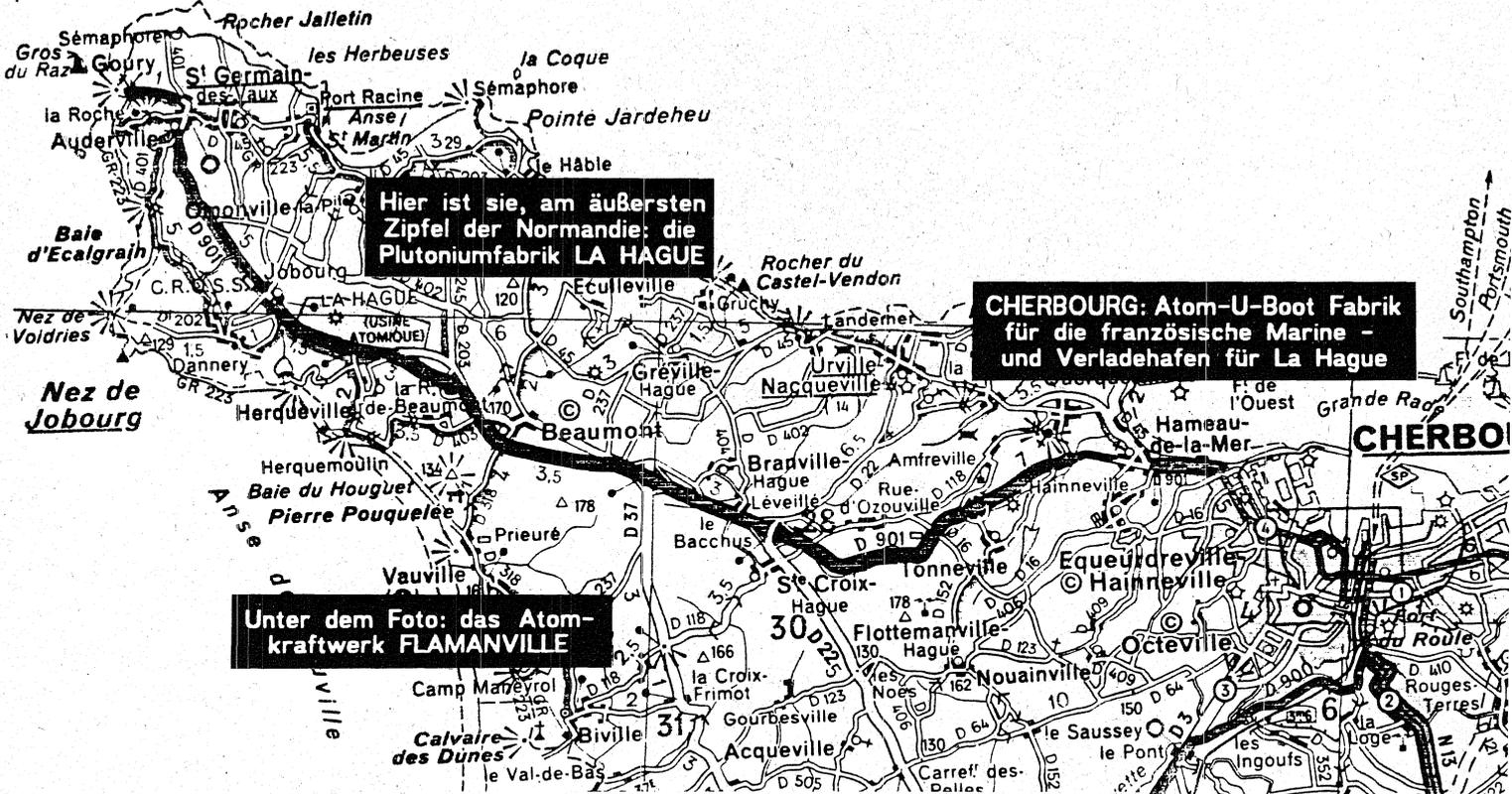
**3. Der Weg zur eigenen Bombe** bleibt offen, ohne daß die Öffentlichkeit durch ein Großprojekt darauf aufmerksam

**Plutonium ist tonnenweise vorhanden**

wird. Das notwendige Plutonium ist tonnenweise im Hanauer Bunker vorhanden und wird in Zukunft aus La Hague und Sellafield nachgeliefert. Das Know-How wird durch die Arbeit in der WAA Karlsruhe und die technische Zusammenarbeit mit Frankreich erhalten und ausgebaut.

Raz Blanchard

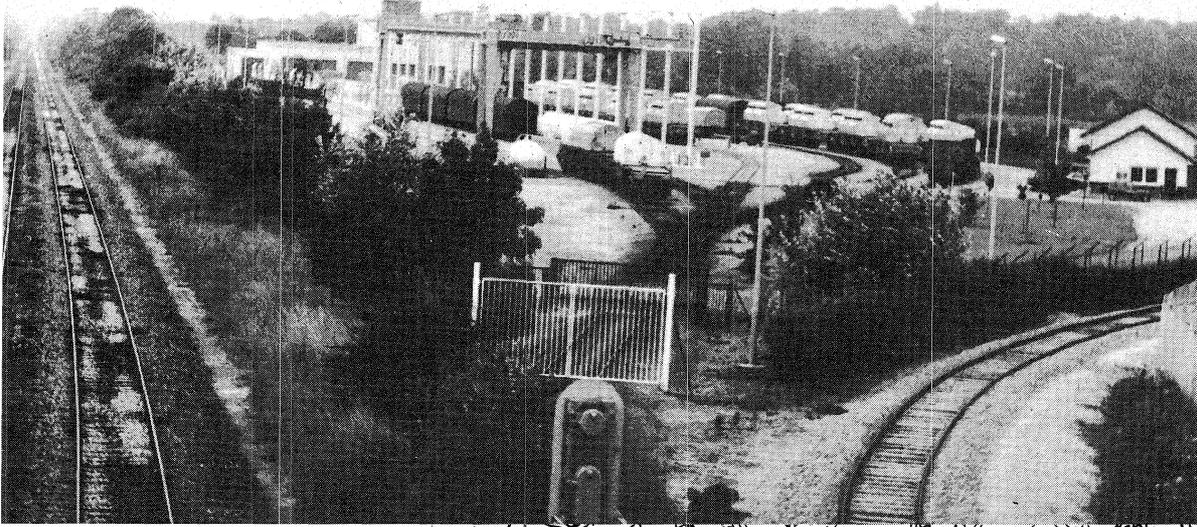
### Cap de la Hague



Hier ist sie, am äußersten Zipfel der Normandie: die Plutoniumfabrik LA HAGUE

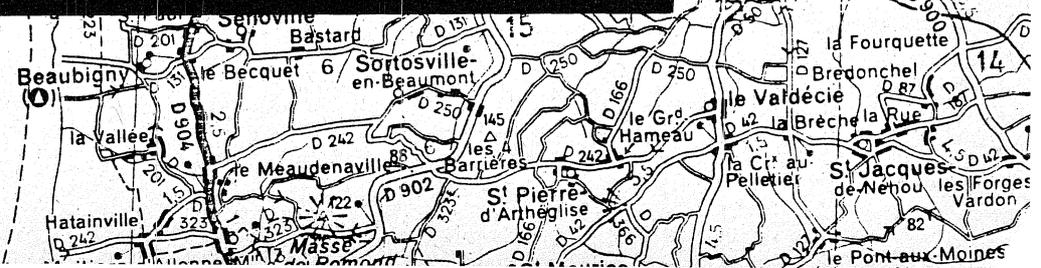
CHERBOURG: Atom-U-Boot Fabrik für die französische Marine - und Verladehafen für La Hague

Unter dem Foto: das Atomkraftwerk FLAMANVILLE



Dies ist das vorläufige Ziel der Atomtransporte aus Neckarwestheim, aus allen bundesdeutschen AKWs und aus Belgien, Spanien, Taiwan, Japan und natürlich Frankreich: Der COGEMA-Verladebahnhof in Valognes, dreißig Kilometer vor den Toren der WAA La Hague. Hier enden die Bahntransporte. Die Transportbehälter werden mit Kränen auf Spezial-LKWs umgeladen, der entgegengesetzte Vorgang wie im Kohlekraftwerk Walheim. Die 30 Kilometer Straßentransport sind notwendig, da Bauern und eine Anliegergemeinde erfolgreich gegen den Gleisanschluß der WAA gekämpft haben. So spielen sich die gefährlichen Verladevorgänge seit einigen Jahren am Rande des Städtchens Valognes ab. Früher gab es eine ähnliche Anlage mitten in der 100 000-Einwohner-Stadt Cherbourg. Nach anhaltenden Protesten, Besetzungen und Blockaden mußte sie allerdings geschlossen werden. Jetzt kommen nur noch die abgebrannten Brennelemente aus japanischen AKWs über den Hafen von Cherbourg ins Land. Auch sie werden zuerst per Bahn nach Valognes transportiert und dann auf LKW verladen.

Fotos: Martin Neseemann





## Hochtemperaturreaktor:

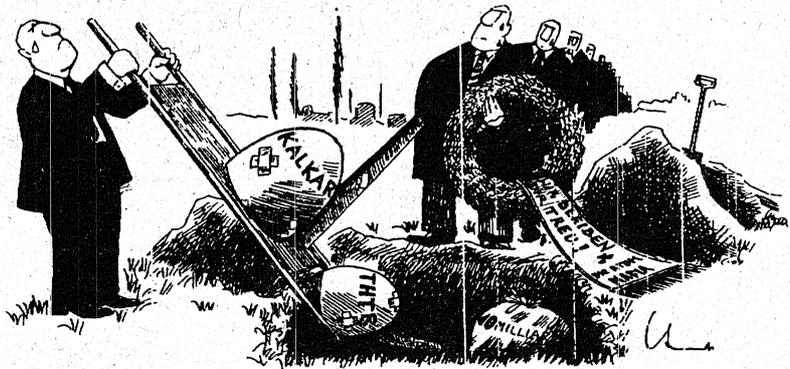
Die HTR-Pläne in Niedersachsen sind zwar vorerst vom Tisch, die Atomindustrie hält aber weiterhin an diesem vermeintlichen Zukunftsprojekt fest. Die Hoffnung liegt nun beim Exportgeschäft mit der UdSSR. Der Jülicher Versuchs-HTR soll eventuell nicht, wie bereits beschlossen, stillgelegt werden, sondern weiterhin für die Forschung zur Verfügung stehen. Die Industrie begegnet der Auftragsflaute im Kraftwerksbau mit Kooperationen und Zusammenschlüssen. So haben Siemens und ABB (Asea Brown Boveri) eine gemeinsame HTR-Gesellschaft gegründet. Die französische "Framatome" und Siemens-KWU wollen auf dem Weltmarkt in einer gemeinsamen Firma (NPI - Nuclear Power International) aktiv werden. Um nicht sämtliche SpezialistInnen entlassen zu müssen, da keine Aufträge vorliegen, werden die Kraftwerksbauunternehmen von den Stromversorgern unterstützt. Die Isar-Amper-Werke, die Bayernwerke und die Preussenelektra zahlen der Siemens-KWU 36 Millionen Mark, damit diese das Konzept eines neuen Druckwasserreaktors entwickelt.

## Pilotkonditionierungsanlage:

Die Deutsche Gesellschaft für Wiederaufarbeitung von Kernbrennstoffen (DWK) hat Ende Juli den Bauauftrag für die Pilotkonditionierungsanlage (PKA) Gorleben erteilt. Dort soll, in Ergänzung zur WAA, der hochaktive Müll aus La Hague und Sellafield, der ja vollständig zu uns zurückkommt, lagerungsfähig gemacht werden. Beschädigte Brennelemente oder HTR-Kugeln, die für die WAA nicht taugen, sollen in der PKA zerstückelt und in besondere Behälter verpackt werden. Dabei wird die Umgebung in gleichem Maß wie bei einer WAA radioaktiv verseucht. Die PKA ist ein weiteres Glied in der Kette der

### Schacht Konrad und Gorleben - internationale Atomklos?

Atom Müllbearbeitung, die fälschlicherweise auch Entsorgung genannt wird. Doch genauso wenig wie eine WAA kann sie da-



für sorgen, daß der strahlende Abfall für die zukünftigen Generation nicht zur Gefahr wird. Die PKA soll die Illusion von der Endlagerungsfähigkeit des atomaren Giftes aufrechterhalten.

## Endlager Gorleben / Schacht Konrad:

Sowohl die PKA Gorleben als auch die geplanten Endlager in Gorleben und Schacht Konrad könnten im Rahmen der europäischen Zusammenarbeit zum internationalen Atomklo werden. Denn diese deutschen Projekte sind am weitesten fortgeschritten. In den neuen Verträgen mit Sellafield ist z.B. davon die Rede, daß im Schacht Konrad nicht nur Abfälle aus dem Wiederaufarbeitungsprozeß, sondern auch Anlagenteile bei einem zukünftigen Abriß der alten WAA eingelagert werden sollen. Intensive multilaterale Verhandlungen zur Entsorgungsfrage lassen auch hier für die Zukunft Kooperation, und das heißt europäisches Endlager befürchten. Gerade die SPD, mit ihren Vorstößen zur direkten Enlagerung, bastelt an dieser Entwicklung kräftig mit. Die im Frühjahr ausgesetzte Schacht-Konrad-Planauslegung soll demnächst erfolgen.

## Die Lage der Atomindustrie:

Die Atomindustrie versucht, sich den veränderten Bedingungen anzupassen. Die überhöhten Stromverbrauchsprognosen der letzten Jahre haben zu Fehlentwicklungen geführt. Der Kraftwerksmarkt ist für einige Jahre gesättigt. Dazu haben sicher auch die internationale Anti-AKW-Bewegung und die Nach-

denklichkeit in einigen Staaten nach dem Super-GAU von Tschernobyl beigetragen. Da jedoch Stromversorger und Regierung am Atomprogramm fest-

### Nach der Stagnation wieder eine Blütezeit?

halten, sichert die Industrie ihr Know-How und ihre Aktionsfähigkeit durch nationale und internationale Kooperation. In diesen Kreisen wird erwartet, daß auf die gegenwärtige Phase der Stagnation wieder eine Blütezeit der Atomenergie zu erwarten ist.

Ihre Propaganda zielt auf die Bekämpfung des Treibhauseffekts durch "saubere" AKWs. Sie sollen Kohlekraftwerke vom Markt verdrängen, die durch ihre Emissionen das Weltklima zum Kippen bringen. Wenn es bis dahin gelingt, Endlagerprojekte durchzusetzen und bis auf einige alte Anlagen, die als "Bauernopfer" stillgelegt werden, die bestehenden AKWs weiterzubetreiben und sich den internationalen Markt durch Kooperation mit der europäischen Konkurrenz zu sichern, scheinen diese Perspektiven sogar realisierbar.

Von Ausstieg kann dann lange Zeit nicht mehr die Rede sein. Zum einen könnte es der Atommafia auf diesem Weg gelingen, daß die Stromversorgung nun wirklich von der Atomenergie abhängig ist und durch das Fehlen von entwickelten Alternativen auch bleibt. Zurn anderen legt sich die Bundesregierung gerade in internationalen Verträgen langfristig auf atomare Energieversorgung fest, so daß auch eine rot-grün geführte Regierung große Schwierigkeiten haben dürfte, dagegen ein Ausstiegs-konzept zu verwirklichen.

**Jetzt fallen die Entscheidungen für eine Zukunft mit oder ohne AKWs. Die Anti-AKW-Bewegung in der BRD muß sich diesen Umstand schnell bewußt machen, um dann mit allen ihr zur Verfügung stehenden Möglichkeiten darauf einzuwirken. Wenn es gelingen soll, die augenblickliche politische Dynamik gegen die Atommafia aufrechtzuerhalten, so daß aus der schlechten Phase des Atomprogramms ein Dauerzustand wird, sollten alle Kräfte der Bewegung sich mit den neu entstandenen Situation auseinandersetzen. Ansatzpunkte für die weitere Arbeit gibt es einige:**

**1. Die deutsch-französische Kooperation:** Gemeinsam mit französischen AtomkraftgegnerInnen gilt es eine europäische Kampagne gegen Atomenergienutzung und für den Ausstieg zu initiieren. Es braucht europäische Zusammenhänge der Bewegung, um gegen die europäisierte Atommafia angehen zu können.

**2. Die WAAs La Hague, Sellafield und die Atomtransporte:** Der bundesdeutsche Beitrag zum Kampf gegen die europäischen WAAs kann eine verstärkte Aktivität gegen die Atomtransporte sein, die schon seit Jahren quer durch den Kontinent und weltweit die Atomanlagen betriebsbereit halten. Durch Saarbrücken gehen sämtliche Transporte abgebrannter Brennelemente von deutschen AKWs nach La Hague. Hier könnte die geplante Transportekampagne einen konkreten Ansatzpunkt finden.

**3. Die Endlager Schacht Konrad und Gorleben:** Es muß verhindert werden, daß die europäischen Atomklos jemals in Betrieb gehen. Hier ist auch gegen die Endlagereuphorie der SPD anzugehen. Konkret steht als nächstes die Auslegung der Planunterlagen für Schacht Konrad an.

**4. Die Pilotkonditionierungsanlage (PKA) Gorleben:** Da soll im Wendland die nächste gefährliche Atomanlage errichtet werden, um die Entsorgungslüge zu stützen. Dieses aktuelle Bauprojekt zu Fall zu bringen, kann deutlich machen, daß diese Lüge nicht

**Einzige Lösung: sofortige Abschaltung aller Atomanlagen!**

mehr verfährt und die einzige Möglichkeit, das Atommüllproblem zu lösen, die sofortige Abschaltung aller Atomanlagen ist. Auch die PKA scheint sich

zu einem europäischen Projekt zu entwickeln und ist deshalb ein Teil der Neuentwicklung der Atommafia.

**5. Brennstoffversorgung und Atommüllverfrachtung:** Ungefähr 1500 Transporte mit Atombrennstoffen laufen jährlich durch die BRD. In vielen Orten gibt es Gruppen, die sich gegen die Gefährdung durch diese Transporte wehren und damit gleichzeitig die Atompolitik selbst angreifen wollen. Aktuell ist hier vor allem die Arbeit zum Hamburger Hafen und zu den Blähfaßtransporten Gorleben Duisburg zu nennen.

**6. Neugeordnete Atomindustrie und weiterlaufende Atomanlagen:** Hahnau, Jülich, Karlsruhe, Lingen, Gronau ... Die mit neuem Anstrich versehene Atomindustrie ist weiterhin Ziel der Aktivitäten. Die Anlagen dürfen nicht ausgebaut, müssen stillgelegt werden. Das gleiche gilt für die Schrottreaktoren in Ohu, Obrigheim, Krümmel, Biblis, Mühlheim-Kärlich, Stade usw. Die sogenannten Zwischenlager Gorleben und Ahaus dürfen nicht in Betrieb gehen. Die Leute aus dem Wendland sind weiter auf den ersten Castor-Transport vorbereitet, falls die Gerichte die Fahrt freigeben.

JOCHEN



Das Tor der WAA La Hague. Eine Delegation von bundesdeutschen AKW-GegnerInnen, die im September in der Normandie zu Gast war, hat die Anlage kurzerhand dichtgemacht. Ein Ketten-schloß, einige BlockiererInnen und das Transparent "Die Plutoniumfabrik ist gesperrt für deutsche Brennelemente" verursachen einen größeren Stau.  
Foto: Martin Nesemann



# Warum Aktionen



Foto: Andreas Linder

## gegen Atomtransporte?

**Die Atomanlagen sind der Dreh- und Angelpunkt der Atomwirtschaft und der sie stützenden politischen und militärischen Interessen. Jede einzelne Atomanlage ist in ihrer Wirkung nach außen als "abgeschlossenes System" beschreibbar. Demgegenüber bieten Atomtransporte "offene" Strukturen. Atomtransporte, Ausdruck der sogenannten Brennstoffspirale, sind der schwache Punkt, die "Achillesferse" im Atomprogramm. Dort können wir neue Aktionsschwerpunkt setzen.**

### 1. Atomanlagen sind "geschlossene Systeme"

In einem "dynamischen Sicherungszwang" sehen sich die Betreiber der Atomanlagen: Hohe, unüberwindbare Zäune und Mauern, z.T. sogar Wassergräben "schmücken" das Gelände einer Atomanlage, Polizei und Werkschutz sind ständig in und

um das Atom-Gelände präsent. Die Geschichte der Anti-AKW-Bewegung hat gezeigt, daß die Herrschenden gerne bereit sind, kommt es zu Protest und Widerstand gegen Atomanlagen, ganze Landstriche zu Gebieten mit polizeilichen Sonderrechten

zu erklären (Brokdorf 1978/1979; Gorleben 1981/1984). Freilich muß betont werden, daß das gesetzliche Repressionsinstrumentarium genauso auf Aktionen gegen Atomtransporte als auf Standortaktionen anwendbar ist und damit auch angewendet wird.

Ausgehend von einem vorgeblichen Allgemeinwohl, das jedoch allein die Kapitalinteressen der Energieversorgungsunternehmen meint, werden Einschränkungen

**"Notstands"- und Sicherheitsgesetze: auch gegen die Anti-AKW-Bewegung**

von Bürgerrechten durchgesetzt. Unter anderem sind nicht wenige "Notstands"- und Sicherheitsgesetze auch in Hinblick auf mögliche Aktionen der Anti-AKW-Bewegung formuliert und

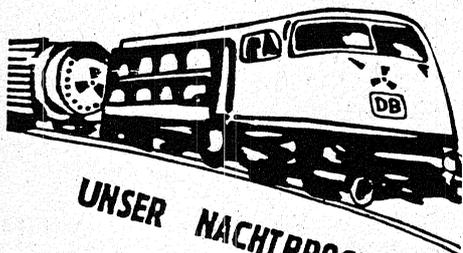
verabschiedet worden (§§ 88a, 129, 129a etc.). Sie wurden und werden aktuell gegen Teile der Anti-AKW-Bewegung eingesetzt.

Insgesamt haben es die Betreiber der AKWs fertiggebracht, über ein vielfältiges Arsenal an "Schutzmaßnahmen" ihrer Anlagen zu verfügen. Für uns als Teil der Anti-AKW-Bewegung entstehen dadurch immer weniger Möglichkeiten, unseren Protest und Widerstand an der AKWs selber auszutragen. Oft mischen sich Verzweiflung und Resignation in unsere Aktionen angesichts von Betonmauern und ähnlichem, die scheinbar implizieren, daß der Status quo des Atomprogrammes unverrückbar feststeht. An vielen Standorten wurde ähnliches erlebt und erfahren. Die Konzentration auf das Netz der Atomtransporte bietet einen Ausweg aus den festgefahrenen Situationen vor Ort.



DIE  BIETET AN:

Atomtransporte



UNSER NACHTPROGRAMM.

Auch wenn die Sonne nicht scheint -  
Wir strahlen immer!



## 2. Die Atomtransporte als Ansatzpunkt

4 000 Atom(müll)transporte verbinden jährlich die verschiedenen Atomanlagen in und um die BRD. Die Atomindustrie funktioniert nur, wenn die Atomtransporte laufen; ohne sie geht nichts. Die Atomtransporte sind die bisher geheimgehaltenen Verbindungswege der angeblich "sauberen" Atomtechnologie: Atomtransporte sind, im Gegen-

### Die Atomtransporte: offener für die Öffentlichkeit

satz zu den standortfesten, eingezäunten Atomanlagen, "offen" für die Öffentlichkeit auf unseren Straßen und Schienen, trotz der sie oft begleitenden Polizei. Für eine von uns anzustrebende Diskussion über Transporte sind folgende Schwerpunkte zu nennen:

- Gefährliches radioaktives Material wird transportiert
- Die Atomtransporte haben eine hohe Frequenz
- Weitgefähte, Europa vernetzende Transportstrecken
- Enorm hohe Unfallgefahr der Straßen- und Schienentransporte

Die Atomtransporte sind deshalb ein idealer Ansatzpunkt für die

Anti-AKW-Bewegung. Sie sind angreifbar, und mit Aktionen gegen Atomtransporte können auch die Atomanlagen getroffen werden:

- Die oft eingeschlafene Arbeit an den Standorten kann so neu belebt werden.
- Oftmals ist die Betroffenheit über bisher geheimgehaltene Atomtransporte vor der Haustür größer als die Betroffenheit über die Anlagen.
- Atomtransporte eignen sich als Einstieg in den sogenannten größeren Zusammenhang des Atomprogramms, den es dann darzustellen gilt.
- Größere Bevölkerungsteile können über die Transportproblematik angesprochen werden, da das Transportnetz bei vielen am Haus vorbeiführt.
- Atomtransporte bieten eine größere Angriffsfläche für mögliche Aktionen. Auch die Frage nach der Wirksamkeit einer Aktion spielt hierbei eine Rolle.

Unmißverständlich muß jedoch bleiben: Die Gefahr des Atomprogramms liegt in den Atomanlagen begründet. Das "Randthema" der Atomtransporte muß deshalb als solches auch begriffen werden.

## 3. Protest- und Aktionsformen in der Anti-Atom-Bewegung

In der Geschichte der Anti-AKW-Bewegung haben immer verschiedenste Protestformen zusammengewirkt. Grundlegend war stets eine intensive Öffentlichkeitsarbeit, die mit Hilfe von Flugblättern, Infoständen oder Vorträgen über die weitreichenden Folgen der Atomenergie, die

### Unterschriftensammlungen und Demonstrationen setzten die Regierenden unter Druck

mit ihr verbundenen Risiken und über mögliche Alternativen aufgeklärt hat. Einen Schritt weiter drückten Unterschriftensammlungen und Demonstrationen die eigene Angst, Wut und oft auch

Hilflosigkeit aus und setzten die Regierenden unter einen gewissen Rechtfertigungsdruck - zum Teil sehr erfolgreich. Die machtvolle Treckerdemonstration im Jahr 1982 in Hannover etwa war ausschlaggebend dafür, daß Ministerpräsident Albrecht die in Gorleben geplante WAA "politisch nicht durchsetzbar" fand.

Daneben gab es stets kostenintensive, aber stark verzögernd wirkende juristische Verfahren gegen einzelne Anlagen - und (seitdem die Grünen den Sprung in die Parlamente geschafft haben) auch parlamentarische Arbeit, mit den Schwerpunkten Aufklärung, In-

Warum Aktionen, die frei sind von Gegengewalt?

## "Vom Protest zum effektiven Widerstand!"

Plädoyer für eine aktionsorientierte, fantasiereiche Politik

Den Schritt zum effektiven Widerstand haben gesellschaftliche Oppositionsbewegungen in Industriestaaten kaum jemals geschafft. Zu oft tut sich in der (meist außerparlamentarischen) Opposition eine Schere auf.

Zum einen sind da Leute, die nur die legalen Mittel der Opposition und des Protestes nutzen (wollen). Sie lassen sich dabei pragmatisch auf die vorgegebenen Spielregeln im Rahmen der staatlichen Gesetze ein. Die geschichtliche Erfahrung zeigt, daß sich viele dieser Oppositionellen zunehmend (absichtlich oder nicht absichtlich) an die herrschenden Verhältnisse (wieder) anpassen, da nur noch in konventionellen Bahnen gefordert, gehandelt und gedacht wird (Sozialdemokratie, Studierendenbewegung 68, Friedensbewegung und die Grünen seien als Beispiele genannt). Meist grenzen sich die Akteure dieser Couleure bald gegen andere Oppositionelle als die vermeintlich "Besseren" ab.

Diese "pragmatische Anpassung" führt nicht zur echten Veränderung der Verhältnisse, sondern höchstens zu graduellen Unterschieden. Verändert haben sich nicht die gesellschaftlichen Zustände, sondern meist nur die Akteure in der jeweiligen Opposition.

Auf der anderen Seite gibt es Menschen (und Gruppen), die sich in der direkten Konfrontation mit staatlicher Gewalt z.B. in Form von Polizei oder Großprojekten (WAA) zu Gegengewalt hinreißen lassen, was dann zu einer Gewalteskalation oder Gewaltspirale führen wird. Nicht mehr die strukturelle Gewalt des Staates, also die Ursache für den Protest von BürgerInnen, ist Thema der veröffentlichten Meinung, sondern die Gegengewalt, die Folge der staatlichen Gewalt. Ob diese staatliche

Gewalt bei Repressionen gegen BürgerInnen überhaupt legitim sein kann, wird dann nicht mehr diskutiert.

So führt also die Gegengewalt (zumindest in den Industriestaaten) in den allermeisten Fällen zu einer reaktionären Gesamtentwicklung.

Immer wieder wurde in der BRD (z.B.) von (Graswurzel-)Gruppen versucht, mit direkten Aktionen (also Aktionen, die direkt auf "Tötungsabläufe" Einfluß nehmen), diese Schere zu durchbrechen.

Prozesse der (Meinungs-)Veränderung kamen durch "gewaltfreie" Aktionsgruppen in Gang. Besonders in der Blütezeit der westdeutschen Friedensbewegung hatten (symbolische) Blockaden vor Militärdepots mit anschließendem Gerichtsprozeß ihre Berechtigung. Doch die meisten der "gewaltfreien Aktionsgruppen" haben sich doch (wieder) den Spielregeln des Staates unterworfen. Oft verfielen die direkten Aktionen zum Ritual, bei dem nicht mehr die Aktion und ihre Wirkung, sondern folgende Gerichtsprozesse im Zentrum standen. Die Aktionen hatten zu oft doch wieder nur appellativen Charakter.

Es wurde an die Herrschenden appelliert, wie wenn diese ein Interesse am Ändern der Zustände hätten! Viele Aktionen sollten wieder kalkulierbar sein, wo doch gerade in der Unkalkulierbarkeit die Wirksamkeit steckt. Auch wurde manchmal die "Gewaltfreiheit" dogmatisch gesehen. Viele "gewaltfreie" Aktionsgruppen gingen somit auch den Weg der pragmatischen Anpassung.

Deshalb: Effektive, fantasiereiche Aktionen, die auch Spaß machen!

Tobias



Blockade vor dem GKN II am Tscherno

formationsbeschaffung, Aufdeckung von Skandalen und Unterstützung von Initiativen.

Inzwischen scheint aber für die übergroße Mehrzahl der Grünen-MandatsträgerInnen die Möglichkeit des angeblichen "Machterwerbs" in einer gemeinsamen Bundesregierung mit der SPD in den Vordergrund getreten zu sein. Man/frau wird den Eindruck nicht los, daß die Politik der ehemaligen Bewegungspartei hauptsächlich ausgerichtet ist auf stellvertretende

### Statt Sofortausstieg bloß "Auslaufenlassen"?

Regierungspolitik und den Willen zum Mitregieren. Dabei wären mit Sicherheit nur Kompromisse durchsetzbar - statt des möglichen Sofortausstiegs etwa ein allmähliches "Auslaufenlassen" der AKWs im Sinne der SPD. Dies ist für die Anti-Atom-Bewegung selbstverständlich nicht akzeptabel.

Tatsächlich erfolgreich waren die aufgeführten Strategien in der Regel dann, wenn sie getragen waren von einer funktionierenden, breiten, außerparlamentarischen Bewegung. Auf den Höhepunkten der Auseinandersetzung artikuliert sie sich in einer Fülle von direkten Aktionen, beispielsweise der



byltag '88

Foto: Klaus Stark

bahnbrechenden Platzbesetzung in Wyhl, der Ausrufung der "Freien Republik Wendland" oder den zahlreichen Brokdorf-Aktionen.

Ausgangspunkt für solche konkreten Widerstandsaktionen war die erbarmungslose Unnachgiebigkeit der Herrschenden - die Erfahrung, daß massenhafte Proteste, trotz besserer Argumente und existentieller Betroffenheit, praktisch folgenlos blieben. Je stärker die Regierenden den Aufschrei der Bevölkerung als "Druck der Straße" diskriminierten, desto mehr wurde zu direkten Aktionen gegriffen, mit der Hoffnung, damit eher eine reale Veränderung durchsetzen zu können. In Wyhl hat sich diese Auffassung bestätigt.

Die in der Anti-Atom-Bewegung entstandenen Aktionen waren

#### Die Aktionen als Ausdruck einer neuen politischen Kultur

außerdem Ausdruck einer neuen politischen Kultur, die versuchte, durch tendenziell herrschaftslose Umgangsformen und Strukturen ihre gesellschaftliche Utopie im Kleinen zu praktizieren. Die Friedensbewegung hat von diesen Erfahrungen reichlich profitiert.

Erfahrungen und Ausblicke:

### Für eine Vielfalt von Aktionsformen!

Eineinhalb Jahre sind mittlerweile seit der ersten Blockadeaktion gegen Neckarwestheimer Atomtransporte vergangen. Eineinhalb Jahre, nach denen die hochgesteckten Ziele mit dem tatsächlich Erreichten verglichen werden müssen.

Zunächst: Unsere Aktionen haben in der Region um das AKW durchaus Wellen geschlagen. Sie waren spektakulär und öffentlichkeitswirksam. Der standortbezogene, aktionsorientierte Ansatz hat die Atomtransporte erst zum brisanten Thema gemacht. Als greifbarer Erfolg konnte der geplante achte Transport verhindert werden.

Doch: Man konnte sich manchmal schon ziemlich verlassen vorkommen. Wo waren denn die vielen AKW-GegnerInnen aus der Bevölkerung, aus den regionalen Initiativen und aus der grünen Partei? Es scheint nicht mehr Mode zu sein, auf die Straße zu gehen.

Wer ist heutzutage noch bereit, viel Zeit und Kraft für den Kampf gegen die Atomenergie aufzubringen? Wer ist bereit, etwa gar seinen/ihren Kopf dafür hinzuhalten, bei direkten Aktionen mitzumachen, den Widerstand mit zuorganisieren oder nur regelmäßig teilzunehmen und letztlich auch Strafanzeigen und damit verbundenen Aufwand in Kauf zu nehmen? Offenbar sind das nicht (mehr) viele. Der Tschernobyl-Schock scheint gut verarbeitet zu sein. Die atomaren Anlagen, die hier und dort vor sich hinstrahlen, gehören zur Alltagsnormalität. Viele sind zwar immer noch dagegen, aber viel mehr als Ablehnungshaltung ist nicht mehr zu spüren.

Unser Maximum an Mobilisierungskraft lag bei ca. 50 Menschen, die bereit waren, an einer Atomtransportblockade teilzunehmen.

Ein geeigneter Ansatzpunkt ist gut und recht. Nur, solange dabei nicht viel mehr Menschen ihre Ideen und Aktionen einbrin-

gen, bleiben die großen Ziele ein nutzloser Wunsch. Die Politiker und Atombetreiber wird das nicht kratzen. Sie sind (noch) viel zu übermächtig, auch nach Tschernobyl und einer immer breiter werdenden Ablehnung der Atomenergie.

Die Aktionen waren also nicht mehr als ein guter Anfang. Wir müssen uns Methoden überlegen und ausprobieren, wie der Konflikt mit uns unausweichlich wird und nicht schon dann beendet ist, wenn uns die Polizei von der Straße geräumt hat oder der Umweltminister eine Anfrage beantwortet hat. Sich auf grüne Einflußmöglichkeiten oder deren politische Machtbeteiligung zu verlassen, reicht dabei sicherlich nicht aus.

Zur Bewegung kann dieser Ansatz erst dann werden, wenn es gelingt, *kontinuierlich* gegen die Atomtransporte weiterzuarbeiten. Die erhofften Ziele könnten in greifbare Nähe kommen, wenn sich eine *Vielfalt von Aktionsformen* von der *Unterschriftensammlung* über die *Parlamentsarbeit* bis zur *realen Behinderung* entwickeln würde. Wenn immer mehr Menschen aus immer mehr gesellschaftlichen Gruppen und Schichten ihre ganz eigenen Initiativen gegen die Atomtransporte zusammenbündeln, könnte sich eine Bewegung entwickeln, die, regional verankert, unwiderstehlichen Druck entfaltet. Realistische Erfolgsaussichten sehen wir nur im *Zusammenwirken aller Ansatzpunkte und Strategien*. Fantasievoll, spektakulär eingreifende Aktionen sollten dabei weiterhin eine wichtige Rolle spielen.

Doch alles das ist Zukunftsmusik. Erst einmal ist die Unterstützung und Mitwirkung von größeren Teilen der Bevölkerung in Neckarwestheim und an der Transportstrecke nötig, um von unten noch mehr Druck machen zu können.

Andreas/Jörg/Klaus/Kurt/Mannus



### 4. Kleine Kritik der Aktionen in Neckarwestheim

Bei unseren eigenen Aktionen in und um Neckarwestheim versuchten wir ebenfalls, es nicht bei der bloßen Protestdemonstration zu belassen, sondern konkret in die atomaren Abläufe behindernd einzugreifen. Beispiele dafür waren vor allem die Besetzung des damals noch in Bau befindlichen Reaktorblocks GKN II im März 1988, die Blockade von frischen Brennelementen im Juni 88 und die verschiedenen Blockaden der hochradioaktiven Brennelement-Transporte im ersten Halbjahr 1989.

Rückblickend waren diese Aktionen vor allem ein Hebel, um die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit auf spektakuläre Weise zu erreichen: Sie erregten großes Medieninteresse, und in gewisser Weise gelang es auch, die kritische Bevölkerung vor Ort zu

**Wenig Behinderung - aber sehr spektakulär**

aktivieren. Die erzielte Behinderungswirkung war hingegen ehrlicherweise ziemlich gering: Zwar konnten die Straßentrans-

porte zweimal je knapp zwei Stunden lang aufgehalten werden - trotzdem kam der Behälter mit den abgebrannten Brennelementen in Saarbrücken keine Minute zu spät an. Auch dank der überragenden Weitsicht von Kraftwerksbetreibern und Polizei: Der erste blockierte Transport verließ das Kraftwerk einfach zwei Stunden früher als üblich.

Schwachpunkte gab es bei unseren diesjährigen Aktionen genug. Die Bevölkerung vor Ort hat uns (samt Aktionen) zwar weitgehend akzeptiert. Zu eigener Initiative oder zu wirklich tatkräftiger Aktionsunterstützung jedoch hat sie sich (mit Ausnahme von einzelnen Menschen) kaum aufrufen können. Vor allem deshalb ist bisher aktuell in Neckarwestheim kaum eine sich selbst tragende, regionale Bewegung gegen die Transporte entstanden, die für die nächsten Jahren kontinuierlich arbeiten könnte.

Dies hängt allerdings auch mit der Unverbindlichkeit unserer eigenen Strukturen und der oft großen Entfernung zwischen



**AKTIONEN  
KARUSSELL**

**Protest und Widerstand  
1986 bis 1989**

**1986**

**10.07. AKW-Blockade nach Tschernobyl**  
100 TeilnehmerInnen (Tn), 500 Polizisten, 10 Festnahmen  
Organisation (Org): Tübinger Bürgerinitiative "Stilllegung aller Atomanlagen", AK "Ziviler Ungehorsam"

**? 10. Neckarwestheimer Herbst**  
Kundgebungen, Veranstaltungen, Konzerte, Kleinaktionen am AKW, 3000 Tn  
Org: "Aktion Strom ohne Atom"

Am Eingangstor zu GKN I.

Foto: Klaus Stark

Wohn- und Aktionsort zusammen

**Wenig Zeit, zu wenig inhaltliche Diskussion und Basisdemokratie**

men. Unsere Mobilisierungsfähigkeit für riskantere Aktionen war aufgrund der meist kurzen zur Verfügung stehenden Zeitspanne ziemlich begrenzt; über Organisation und Aktionsvorbereitung kamen inhaltliche Diskussionen und basisdemokratisches Verhalten häufig zu kurz.

Demgegenüber stehen die Erfahrung von Kollektivität, ein gewachsenes Widerstandsbewußtsein und die Hoffnung, mit unseren Blockaden jedenfalls für mehr Sand im Getriebe gesorgt zu haben, als durch bloßes Flugblattverteilen. Die Zusammenarbeit mit verschiedenen Initiativen an der Atommüllstrecke nach La Hague verfestigte sich schon im letzten Frühjahr zur ersten südwestdeutschen Streckenkonferenz, die nun Grundlage sein kann für Transportarbeit an anderen (nicht nur süddeutschen) Kraftwerksstandorten.

ANDREAS  
JÖRG  
KLAUS  
MANNUS  
TOBIAS

**1987**

- 26.01. **AKW-Blockade**  
50 Tn aus der Region
- 26.04. **Mahnwache am Tschernobyl-Tag**
- 25.10. **Zweiter Neckarwestheimer Herbst**  
Vielfältige Veranstaltungen und Aktionen am AKW, 1000 Tn  
Org: "Aktion Strom ohne Atom"

**1988**

- 12.03. **Kundgebung in Stuttgart**  
3000 Tn  
Org: "Aktion Strom ohne Atom"
- 18.03. **Strommastbesetzung am AKW**  
mit Jutta Ditzfurth und der Gruppe "Gewalt- und schwindelfrei"
- 19.03. **Besetzung von GKN II**  
durch die TAIGA "im Rahmen" einer offiziellen Führung durchs AKW, 25 Tn, 5 Festnahmen

25.04. **Kundgebung und Fackelzug am AKW**  
Nächtliche Mahnwache, 500 Tn

26.04. **Blockade am Tschernobyl-Tag**  
mit Leihentepich, 50 Tn  
Org: "Aktion Strom ohne Atom"

06.06. **AKW-Blockade**  
anlässlich der Konstituierung des neuen baden-württembergischen Landtags, 80 Tn, 17 Festnahmen, darunter grüne Landtags-abgeordnete  
Org: "Aktion Strom ohne Atom"

ab **Dauerbeobachtung des AKWs**  
mit Infobus  
19.06. Org: TAIGA und "Aktion Strom ohne Atom"

01.07. **Leihentepich in der Stadthalle Esslingen**  
anlässlich der Aktionärsver-sammlung der Neckarwerke, 30 Tn  
Org: "Aktion Strom ohne Atom"

19.07. **Blockade eines Atomtransport**

mit frischen Brennelementen für GKN II in der Nähe des AKWs, 40 Tn  
Org: TAIGA und "Aktion Strom ohne Atom"

12.09. **Neckarwestheimer Protesttag**  
anlässlich der drohenden Inbe-triebnahme von GKN II. Kund-gebung und Blockade am AKW, 70 Blockade-Tn, 28 Festnah-men  
Org: "Aktion Strom ohne Atom"

**1989**

03.04./07.04./10.04./22.05./19.06. **Aktionen gegen hochradioaktive Atommülltransporte (siehe Text)**  
Org: TAIGA und "Aktion Strom ohne Atom"

26.04. **Mahnwache am Tschernobyltag**  
mit Fackelzug, 500 Tn  
Org: "Aktion Strom ohne Atom"

A.

## **Über die STRAFVERFOLGUNG DES NECKARWESTHEIMER WIDERSTANDS**

**Selt 1986 kommen die Aktionen gegen die Neckarwestheimer AKWs immer häufiger mit dem Gesetz in Konflikt.**

Bei der ersten Blockade im Juni 1986, unmittelbar nach Tschernobyl, wurden erstmals 10 TeilnehmerInnen festgenommen und wegen "Nötigung" (§ 240 StGB) angezeigt. Die Gerichts-verhandlung gegen die ersten fünf ließ bis Juni '89 auf sich warten. Richter Kleiner am Amtsgericht Heilbronn sprach sie frei - ein erstaunliches Urteil, nachdem sich die ober-gerichtliche Unrechtssprechung in Sachen Nötigung immer mehr verfestigt hat. Doch die Staats-anwaltschaft ging in Revision; das Oberlandesgericht Stuttgart entschied dann im September '89 zugunsten der Staatsan-waltschaft. Nun wird es zu einer erneuten Verhandlung am Amtsgericht Heilbronn kommen.

Mit der Strafverfolgung ging es 1988 weiter. Die erste TAIGA-Aktion, die Besetzung des da-mals noch in Bau befindlichen zweiten Neckarwestheimer Reaktorblocks, führte zu Anzei-gen wegen "Hausfriedensbruchs" (§ 123 StGB) gegen die Beset-zerInnen der Brennelement-La-demaschine. Die Gerichtsver-handlung, ursprünglich für den 4. Oktober 1989 angesetzt,

wurde vom Gericht aus unbe-kannten Gründen verschoben.

Es folgten eine AKW-Blockade-Aktion am 6. Juni '88, bei der 17 BlockiererInnen festgenommen und wegen Nötigung angezeigt wurden. Zu Gerichtsverhandlun-gen in dieser Sache ist es bis-her noch nicht gekommen.

Am 19. Juli wurde dann zum ersten Mal der Antransport fri-scher Brennelemente für den zweiten Block von 40 AktivistIn-nen blockiert. Zwar wurde dabei niemand festgenommen, doch im Nachhinein zwei Atomgegnern diverse Straftaten unterstellt. Ein Verfahren, wegen "Ver-dachts der Nötigung", stellte die Staatsanwaltschaft nach Ein-schaltung eines Rechtsanwaltes ein. Im zweiten Fall wurde weg-egen Nötigung, Sachbeschädigung (§ 303 StGB), Diebstahl (§ 242 StGB) und Verstoß gegen das Vesammlungsgesetz (§ 26,2 VersG) ermittelt. Die Gerichts-verhandlung am 11. Oktober 1989 am Amtsgericht Besigheim führte zu einem glatten Frei-spruch, den im Prozeß sogar die Staatsanwaltschaft gefordert hatte.

Bei einer Blockade während des Neckarwestheimer Protesttags am 12. September '88 nahm die Polizei 28 TeilnehmerInnen fest

- die übliche Anzeige wegen Nötigung folgte. Zu Verhandlun-gen ist es auch hier bisher noch nicht gekommen.

Die einzige strafverfolgte Aktion im Jahr 1989 war die Brük-ken-Blockade in Lauffen am 19. Juni (bei der Kirchheimer Blok-kade am 3. April gab es keine Festnahmen). 12 AktivistInnen erhielten eine Nötigungsanzeige. Die bereits im November ver-schickten Strafbefehle bewegen sich zwischen 15 und 50 Tag-gessätzen.

Zur Strafverfolgung des Nek-karwestheimer Widerstands ist generell festzustellen, daß sich die zuständigen Behörden eher zurückhalten. Die geforderten Strafen bewegen sich am un-teren Rand. Rechtskräftig ver-urteilt wurde bisher noch nie-mand - was freilich vor allem mit der langen Zeitspanne zusammenhängt, die zwischen Blockade und Verhandlung liegt.

Im Vergleich zu anderen Staats-anwaltschaften und Gerichten im Lände (z.B. Schwäbisch Gmünd) scheinen Staatsanwaltschaft und Amtsgericht Heilbronn mit den "Nötigungs"-fällen eher locker umzugehen. Doch ist auch ein deutlicher Unterschied zu beo-bachten zu den Blockaden des Pershing-II-Standortes Waldhei-de bei Heilbronn, wo es lange Zeit nicht einmal zu Anzeigen kam.

ANDREAS

- 28.01.89 2 **HEILBRONNER STIMME:** EVS: Aus der Luft gegriffen / In Neckargartach lagern keine GKN-Brennstäbe
- 28.02.89 4 **HEILBRONNER STIMME:** Neckarwestheim / Bisher vier "normale" Störfälle im GKN II
- 01.03.89 2 **BBU INFO-DIENST:** Atommülltransport
- 14.03.89 3B **HEILBRONNER STIMME:** Mehr Transporte mit GKN-Brennmaterial / Mit Betrieb von Block II - Brennelemente mit Lkw, Bahn und Schiff nach Sellafield
- 11.04.89 B **HEILBRONNER STIMME:** Kernkraftwerk Neckarwestheim / Weitere Blockade wurde verhindert
- 2 **SCHWÄBISCHES TAGBLATT:** Tübinger Demonstranten in Neckarwestheim: / Haupttor belagert / Atomgegner protestierten wieder gegen radioaktive Fracht

## **PRESSEDOKUMENTATION 1989:**

- 15.03.89 3 **RHEINPFALZ:** Demonstration gegen Atommüll-Transport / Kernkraftgegner halten Behälter der Güterzüge nicht für sicher - Bundesbahn: Mitarbeiter nicht gefährdet
- 2 **RHEIN-NECKAR-ZEITUNG:** Knotenpunkt für Atommülltransporte / Eisenbahngewerkschaft besorgt über Strahlenbelastung der Beamten
- M **MANNHEIMER MORGEN:** Im Hauptbahnhof / Protestaktion gegen Atommüll-Tourismus
- 22.03.89 M **HEILBRONNER STIMME:** Transportgefahren?
- 25.03.89 2 **HEILBRONNER STIMME:** "Gefahr rollt durch Dörfer" / Informationsveranstaltung über Brennelemente-transport von GKN
- 28.03.89 3 **NECKAR- UND ENZBOTE:** Atomtransporte rollen durch die Dörfer / Gegner wollen Thematik in die Gemeinderäte und in den Wahlkampf tragen
- 01.04.89 4B **GRASWURZELREVOLUTION:** Neckarwestheim / Die Atomtransporte rollen
- 04.04.89 2B **HEILBRONNER STIMME:** Blockade-Aktion: Zwei Stunden Zwangspause für Atom-Transport / "Gefahren für Bevölkerung durch radioaktive Strahlung"
- B **HEILBRONNER STIMME:** Friedliche Blockade eines Brennelemente-Transportes
- 2 **SCHWÄBISCHES TAGBLATT:** Tübinger Demonstranten auf der Straße / Atomtransport blockiert / Zwei Stunden wurde der Schwerlast in Kirchheim gestoppt
- 1 **ESSLINGER ZEITUNG:** Atommüll-Transport eine Stunde blockiert
- 1 **STUTTGARTER NACHRICHTEN:** Transport mit Atommüll / Auf der B 27 gestoppt
- 1 **STUTTGARTER ZEITUNG:** Atomgegner blockieren Brennelemente-Transport
- 1 **SÜDKURIER:** Atommülltransport an Weiterfahrt gehindert
- 1 **SÜDWEST-PRESSE:** Atomgegner blockierten Brennelemente-Transport
- M **BADISCHE ZEITUNG:** Blockade eines Atommülltransportes
- M **BILD-ZEITUNG:** Kernkraftgegner blockierten Atomtransporter
- M **DIE TAGESZEITUNG:** Atommülltransport blockiert
- M **LUDWIGSBURGER KREISZEITUNG:** Demonstranten blockierten einen Atommüll-Transport
- M **REUTLINGER GENERALANZEIGER:** Kernenergie-Gegner kamen auch aus Tübingen
- M **SÜDDEUTSCHE ZEITUNG:** Kernkraftgegner blockierten Atommüll-Transport
- 05.04.89 3B **MARBACHER ZEITUNG:** Demonstranten stoppten Atommüll-Transport / "Weit über den Grenzwerten" oder "alles Polemik"?
- 3B **NECKAR- UND ENZBOTE:** Als Warnung an die Bevölkerung / Atomgegner legen Transport lahm / Blockierer fordern Stilllegung der Kernkraftwerke und bessere Information
- NECKAR- UND ENZBOTE:** GKN: Blockierer nehmen sich selbst nicht ernst
- 2B **MANNHEIMER MORGEN:** Im Rangierbahnhof Mannheim: / Kaum Unfälle mit Gefahrgütern / Bezirksbeiräte angrenzender Stadtteile informierten sich
- 2 **DIE TAGESZEITUNG:** Konfetti gegen Brennelemente
- 06.04.89 3 **RHEINPFALZ:** 160 000 Waggons mit Gefahrgütern im Jahr / Bahn informiert über Umgang mit Transporten im Rangierbahnhof - Wieder Atommüll-Zug in Mannheim
- 2 **RHEIN-NECKAR-ZEITUNG:** Rangierbahnhof im Blickpunkt / Mannheim Umschlagplatz für radioaktive
- 14.04.89 3 **SAARBRÜCKER ZEITUNG:** "Haupttransitland für Atomtransporte" / Bürgerinitiative fordert Stopp für Durchfahrten in Saarbrücken
- 21.04.89 3B **DEUTSCHE VOLKSZEITUNG/DIE TAT:** TAIGA enttarnt Transportgut
- 28.04.89 3 **SAARBRÜCKER ZEITUNG:** Leinen will das Tabu über die Atomtransporte brechen / Gemeinden sollen über das Gefährdungspotential unterrichtet werden
- 1 **FRANKFURTER RUNDSCHAU:** Saarland will Atomtransporte nicht länger geheimhalten
- 29.04.89 2 **SAARBRÜCKER ZEITUNG:** OB stellt Forderungen zu Atommülltransporten / Für Ernstfall nicht gerüstet
- M **SAARBRÜCKER ZEITUNG:** CDU Leinen beschwört Gefahren herauf
- 01.05.89 4B **BBU INFO-DIENST:** Atomtransporte Neckarwestheim
- 4B **GRASWURZELREVOLUTION:** Atomtransporte blockiert!
- 4B **KETCHUP (Stuttgart):** Blockade / Atom-Müll
- 4B **NEUES NEBELHORN (Ravensburg):** Blockade gegen Strahlenfracht
- 3B **DIE GRÜNE LIANE (Mannheim):** Bezirksbeiräte an der Strecke / Immer mehr Atommüll rollt durch Mannheim
- 3B **NACHBAR GKN:** Entsorgung / Transporte seit Jahren auf gleicher Route - Strahlenbelastung für Passanten winzig / Kernenergie- Gegner stoppten Transport bestrahlter Brennelemente nach Walheim in der Ortsmitte von Kirchheim - Behälter müssen härteste Prüfungen heil überstehen - Kirchheimer Neckarbrücke für Schwerlastfahrzeuge zu schwach
- 2B **MEIER-STADTMAGAZIN (Mannheim):** Strahlengefahr für Bundesbahnbedienstete und die gesamte Stadt / Atommüllzentrum Hauptbahnhof
- 2B **SCHWARZWÄLDER FRIEDENSFORUM:** Atommülltransporte im Ländle
- 2B **STUTTGART-LIVE:** Neckarwestheim / Blockade-Aktion
- 2 **BBU INFO-DIENST:** Atomtransporte durch das Saarland und Saarbrücken
- 1 **WAIBLINGENS ALTERNATIVE ZEITUNG:** Rollende Zeitbomben blockiert / AtomkraftgegnerInnen setzen den Widerstand gegen Atomtransporte aus Neckarwestheim mit Blockadeaktionen fort
- 03.05.89 M **???:** Phantasievoller Widerstand
- 04.05.89 3 **SAARBRÜCKER ZEITUNG:** Transport radioaktiver Stoffe durch die Stadt ausgiebig im Rat diskutiert: / In Sache und Ziel herrschte Einmütigkeit
- 11.05.89 2 **SAARBRÜCKER ZEITUNG:** Forbach mit einbeziehen / Atomtransporte: Stadt informiert sich genauer
- 2 **WOCHENSPIEGEL (Saarbrücken):** Atommülltransporte / Landesregierung sichert mehr Information zu
- 14.05.89 2 **SONNTAGSGRUSS (Saarbrücken):** Saarland kein Atommüll-Tourismusland / Jo Leinen warnt vor den Transportgefahren
- 15.05.89 1 **NECKARWESTHEIMER GEMEINDEBLATT:** Transporte abgebrannter Brennelemente aus den Kernkraftwerken GKN I und GKN II durch Neckarwestheim
- 20.05.89 3B **NECKAR- UND ENZBOTE:** Erste Sitzung mit neuem Schultes / Noch gibt es "Schwellenängste" /

- Über Aufpflasterungen in Kreuzungsbereichen beraten - noch kein Beschluß
- 23.05.89 M **LUDWIGSBURGER KREISZEITUNG:** Demonstration gegen Transport von Atommüll
- 01.06.89 3B **ATOM:** Neckarwestheim - La Hague  
3B **ATOM:** Aktionen gegen Atommülltransporte  
3B **NÜRTINGER STADTZEITUNG:** Atommülltransporte im Ländle
- 10.06.89 3 **HEILBRONNER STIMME:** Freispruch im ersten Blockade-Prozeß / Unter Eindruck von Tschernobyl war Sitzblockade vor GKN II "nicht verwerflich"
- 12.06.89 2 **SCHWÄBISCHES TAGBLATT:** Freispruch für Neckarwestheim-Blockierer / Es war keine Nötigung / Tübinger Atomgegner standen in Heilbronn vor Gericht  
K **HEILBRONNER STIMME:** Signalwirkung  
1 **SÜDWEST-PRESSE:** Blockade keine Nötigung - Atomgegner freigesprochen
- 15.06.89 4B **RHEIN-NECKAR-ZEITUNG:** Güterzug entgleiste: / Zug-Verspätungen bis in die späte Nacht / HSB und SWEG halfen DB mit Sonderbussen - Neckartalstrecke war blockiert - Waren Weichen falsch gestellt?
- 20.06.89 3 **HEILBRONNER STIMME:** "Für solche Zwecke ist die Brücke nicht ausgelegt" / 40 Kernenergiegegner blockierten gestern 45 Minuten Lauffener Neckarbrücke auf der B 27
- brücke / Grüne: Illegale Atomtransporte
- 1 **BADISCHE ZEITUNG:** Mit 142 Tonnen über die Brücke / Streit um Atomtransporte
- 1 **LAUFFENER BOTE** (Gemeindeblatt): Transport abgebrannter Brennelemente vom GKN über die Lauffener Neckarbrücke (B 27) nach Walheim
- 1 **RHEIN-NECKAR-ZEITUNG:** "Auch das geringste Risiko ausschließen"
- 1 **SÜDWEST-PRESSE:** Bahn weist Vorwürfe wegen Atommülltransport zurück
- M **HEILBRONNER STIMME:** Grüne: Das Land deckt "illegale Atomtransporte"
- M **NECKAR- UND ENZBOTE:** Brennelement-Transporte heute im Fernsehen
- 23.06.89 2 **HEILBRONNER STIMME:** Landratsamt Ludwigsburg / GKN-Atomtransport "war rechtmäßig"
- 1 **PFORZHEIMER ZEITUNG:** Landratsamt: / Atomtransport "rechtmäßig"
- M **LUDWIGSBURGER KREISZEITUNG:** Landratsamt Ludwigsburg: Atomtransport rechtmäßig
- M **REUTLINGER GENERALANZEIGER:** Genehmigung für die gesamte Fahrstrecke
- 24.06.89 M **STUTTGARTER ZEITUNG:** Landratsamt weist Vorwurf zurück
- 28.06.89 2 **HEILBRONNER STIMME:** Kritik an Gefahrguttransporten / "Arbeitskreis" informiert Kirchheimer über GKN-Transporte

## **ATOMTRANSPORTE AUS**

### **NECKARWESTHEIM**

- M **DIE TAGESZEITUNG:** Blockade gegen Brennelemente
- M **LUDWIGSBURGER KREISZEITUNG:** Atommülltransport blockiert
- M **REUTLINGER GENERALANZEIGER:** Atommülltransport aus Neckarwestheim blockiert
- M **STUTTGARTER NACHRICHTEN:** Neckarbrücke bei Lauffen / Atomtransporter blockiert
- M **STUTTGARTER ZEITUNG:** Atomtransport blockiert
- 21.06.89 4 **HEILBRONNER STIMME:** Sind Atomtransporte für Brücke zu schwer? / Behörden mit unterschiedlichen Zahlen  
2 **SCHWÄBISCHES TAGBLATT:** Tübinger Kernkraftgegner machten die Brücke dicht: / Atomtransport angehalten / Grünen-Abgeordnete Muschler - Frohne vorläufig festgenommen  
2 **SÜDWEST-PRESSE:** 142 Tonnen schwere Atomfracht fuhr illegal über Neckarbrücke / Nur 118 Tonnen erlaubt - Einsturzgefahr umstritten
- 22.06.89 3B **MARBACHER ZEITUNG:** Aktion "Strom ohne Atom" stoppte Lkw auf der Neckarbrücke / Atomtransport war zu schwer / Zwei Grünen-Landtagsabgeordnete von der Polizei vorläufig festgenommen  
3 **LUDWIGSBURGER KREISZEITUNG:** Blockadeaktion von Kernkraftgegnern / Neckarbrücke zu schwach für Atomtransporte? / Lauffener Bürgermeister verlangt "lückenlose Aufklärung" - Grüne kritisieren Landesregierung  
2B **NECKAR- UND ENZBOTE:** Sogar am Tag des Kinderfestes: / Gefahrguttransport durch den Ort / Bürger fordern: Nicht über die Lauffener Steige  
2 **ESSLINGER ZEITUNG:** Illegale Atomtransporte über Lauffener Brücke? / Lastwagen zu schwer - Bürgermeister will Aufklärung  
2 **PFORZHEIMER ZEITUNG:** Grüne: Vom Land gedeckt / Illegale Atomtransporte über die Neckarbrücke? / Lauffener Bürgermeister fordert lückenlose Aufklärung  
2 **REUTLINGER GENERALANZEIGER:** Grüne: Land deckt illegale Atomtransporte über Brücke / Uneinigkeit über Gewicht - Bürgermeister will Aufklärung  
2 **SCHWARZWALDER BOTE:** Grüne sehen Brücke zu stark belastet / Kritik an "illegalen Atomtransporten" - Landratsamt: Formale Angelegenheit  
2 **STUTTGARTER ZEITUNG:** Atomlast mit Übergewicht? / Grüne schlagen wegen Transport über Lauffener Neckarbrücke Alarm  
1 **BADISCHE NEUESTE NACHRICHTEN:** Über Neckar-
- 30.06.89 4B **SCHWABENSTREICHE** (Besigheim): Gefährliche Fracht  
1 **LUDWIGSBURGER KREISZEITUNG:** Grünen-Kreisräte fragen nach Atomtransporten
- 01.07.89 3B **UMWELT DIREKT** (Heidelberg): Atommülltransporte durch unsere Region: / Vershoben, Verheimlicht, verharmlost
- 12.07.89 2B **SÜDWEST-KONTAKTE:** Es war keine Nötigung / Freisprüche im ersten Neckarwestheimer Blockadeprozess
- 01.08.89 4B **GRASWURZELREVOLUTION:** ...und dieses war der nächste Streich! / Nach mehreren Blockaden Verzicht auf Atommülltransporte  
1 **DIE GRÜNEN / ÖKOLOGIE-RUNDBRIEF** (Bonn): Akw Neckarwestheim
- 24.08.89 3 **SCHWETZINGER ZEITUNG:** Die Grünen in Kreisverband Hardt / Atomtransporte durch Schwetzingen / Zug mit radioaktiven Stoffen - Bahnhöfe Schwetzingen und Hockenheim angeschrieben
- 01.09.89 3B **GRÜNE BLÄTTER** (Neckargemünd): Atommüll in Neckargemünd! - ...die Bundesbahn macht's möglich  
3B **TÜTE** (Tübingen): Taiga gegen Atom  
3 **NACHBAR GKN:** Brennelement-Transporte / Seit elf Jahren: Das Wunder von Lauffen - Neckarbrücke hält auch schwere Lasten aus / Kernenergiegegner stoppten angeblich unzulässigen Transport - Von Straßenverkehrsbehörde genehmigt - Transportbehälter unfallsicher und von hoher Abschirmwirkung - GKN hat höchstes Interesse an sicherem Transport  
2 **SCHWÄBISCHES TAGBLATT:** Das Wort hat die Abgeordnete
- 01.10.89 4 **GRÜNE BLÄTTER** (Stuttgart): Geheime Atomtransporte / ...rollen durch Städte und Dörfer
- 12.10.89 3B **HEILBRONNER STIMME:** Freispruch für angeblichen Rädelsführer / Prozeß gegen 27jährigen Studenten nach Enthüllungssaktion in Neckarwestheim  
3 **MARBACHER ZEITUNG:** 27jähriger Medizinstudent stand gestern vor Gericht / Freispruch für Atomtransport-Blockierer  
2 **LUDWIGSBURGER KREISZEITUNG:** Noch im Gerichtssaal: / Schampus für den "Rädelsführer" / 27jähriger Medizinstudent aus Kornwestheim freigesprochen

**Kleine Legende:** M=Meldung, 1=Einspalter (mehr als ein Absatz), 2=Zweispalter, 3=Dreispalter, 4=Vierspalter, B=Bild, K=Kommentar. K.

# Anfragen und Anträge zu ATOMTRANSPORTEN aus dem baden-württembergischen Landtag (Auszug):

- 9/2209 Antrag der Grünen-Fraktion:  
**PROBLEMATIK DER WIEDERAUFARBEITUNG VON KERNBRENNSTOFFEN IN DER GEPLANTEN WIEDERAUFARBEITUNGSANLAGE (WAA) WAK-KERSDORF**  
10.10.85  
*Außer (einer Menge) WAA-Details: Entsorgungsnachweise der bw-AKW's; bisher in die WAK und zur COGEMA gelieferte abgebrannte BE.*
- 9/4028 Antrag der Abg. Brinkmann etc. (SPD):  
**TRANSPORT RADIOAKTIVER STOFFE**  
14.01.87  
*Transportunfall eines mit UF6 beladenen Lkws am 13./14. Januar 87 auf der Rheintalautobahn bei Hartheim.*
- 9/4043 Kleine Anfrage der Abg. Ulshöfer (Grüne):  
**BRENNELEMENTLAGERUNG BEIM AKW NECKARWESTHEIM I**  
21.01.87  
*Essentiell. Sportstermine für 1986, Belegung Kompaktlager, Entsorgungsnachweis.*
- 9/5376 Kleine Anfrage des Abg. Ueltzhöffer (SPD):  
**ATOMMÜLLTRANSPORTE**  
05.02.88  
*Transporte über den Mannheimer Rangierbahnhof, Unterrichtung von Behörden, Katastrophenschutz.*
- 10/ 221 Kleine Anfrage der Abg. Muscheler-Frohne (Grüne):  
**BRENNELEMENTETRANSPORT MIT KERNBRENNSTÄBEN FÜR NECKARWESTHEIM II DURCH VILLEROY UND BOCH-LKWS**  
20.07.88
- 10/ 232 Antrag des Abg. Brinkmann etc. (SPD):  
**TRANSPORT VON ATOMBRENNSTOFFEN**  
27.07.88  
*Villeroiy & Boch. Wir haben's aufgedeckt. Jawoll.*
- 10/ 292 Kleine Anfrage der Abg. Muscheler-Frohne (Grüne):  
**ZWISCHENLAGERUNG VON RÜCKGEFÜHRTEM ATOMMÜLL AUS MOL AUF BADEN-WÜRTTEMBERGISCHEM ATOMKRAFTWERKSSELÄNDE**  
08.09.88  
*Rücktransporte von konditioniertem Atommüll aus Mol u.a. nach Neckarwestheim.*
- 10/ 293 Kleine Anfrage der Abg. Muscheler-Frohne (Grüne):  
**ATOMTRANSPORTE VON UND NACH NECKARWESTHEIM**  
18.08.88  
*Im wesentlichen: unbestrahlte BE für GKN II.*
- 10/ 978 Kleine Anfrage der Abg. Muscheler-Frohne (Grüne):  
**TRANSPORTE ABGEBRÄNNTER BRENNELEMENTE AUS DEM AKW NECKARWESTHEIM I**  
13.01.89  
*Essentiell: Die Landesregierung verweigert zwar die konkreten Daten, aber hier fallen die berichtigten Formulierungen: "verkehrsarme Zeiten" und das schamhafte "nein" auf die Informationsfrage.*
- 10/ 979 Kleine Anfrage der Abg. Muscheler-Frohne (Grüne):  
**TRANSPORTE FRISCHER BRENNELEMENTE ZU DEN BEIDEN NECKARWESTHEIMER ATOMKRAFTWERKEN GKN I UND GKN II**  
13.01.89  
*Nichts neues.*
- Brief der Abg. Muscheler-Frohne (Grüne):  
**ANTWORT VON UMWELTMINISTER DR. ERWIN VETTER (Transporte von MOX-Brennelementen zum GKN)**  
27.06.89  
*Route, Daten (seit 1982), Beförderer, Dosiswerte, warum SIFA. Sehr interessant.*
- 10/1723 Kleine Anfrage der Abg. Muscheler-Frohne (Grüne):  
**TRAGFÄHIGKEIT DER NECKARBRÜCKE BEI BRENNELEMENTTRANSPORTEN**  
04.07.89  
*Beschreibung der Kirchheimer/Lauffener Neckarbrücken, die Sache mit den Schwimmkränen und die geplanten neuen Behälter für GKN II.*
- 10/1724 Kleine Anfrage der Abg. Muscheler-Frohne (Grüne):  
**TRANSPORTE ABGEBRÄNNTER BRENNELEMENTE**  
04.07.89  
*JUHUI! Endlich die genauen Daten 87/88 für abgebrannte Brennelemente. Die Daten der Genehmigungen, was verkehrsarme Zeiten sind, die Route, und ein Reifen ist auch noch geplatzt.*
- 10/1725 Kleine Anfrage der Abg. Muscheler-Frohne (Grüne):  
**ATOMTRANSPORTE 1988 UND 1989**  
04.07.89  
*SIE GEBEN SICH WIRKLICH MÜHE! Die Daten 87/88 für frische Brennelemente.*
- Brief der Abg. Muscheler-Frohne (Grüne):  
**ANTWORT VON UMWELTMINISTER DR. ERWIN VETTER (Diverse Nachhaken auf 10/1723, 1724)**  
*Wie es mit den Schwimmkränen; tatsächlich ist, warum in Kirchheim nicht umgeladen werden kann, die Bremsen rauchen, das macht aber nix, und, ganz wichtig: Abtransporte von abgebrannten MOX-BE.*
- 10/2017 Kleine Anfrage der Abg. Muscheler-Frohne (Grüne):  
**WIEDERAUFGEARBEITETE BRENNELEMENTE UND ABGETRENNTE SPALTPRODUKTE**  
08.09.89  
*Wieviele BE inzwischen bei WAK und COGEMA wiederaufgearbeitet worden sind, die entstandene Menge an HAW, wieviel Gaskokillen das sind, wo sie landen. WO DAS PLUTONIUM IST, SAGEN SIE NICHT.*
- 10/2018 Kleine Anfrage der Abg. Muscheler-Frohne (Grüne):  
**TRANSPORTUNFÄLLE MIT RADIOAKTIVEM MATERIAL**  
08.09.89  
*"Sollte eine Freisetzung von radioaktiven Stoffen in einem Ausmaß auftreten, daß die in der Nähe des Unglücksorts lebende Bevölkerung gesundheitlich gefährdet wäre, müßte die betroffene Bevölkerung evakuiert werden". Außerdem Ortsdosis und Unfallmerkblatt.*
- 10/2019 Kleine Anfrage der Abg. Muscheler-Frohne etc. (Grüne):  
**SICHERHEITSMASSNAHMEN BEI ATOMTRANSPORTEN**  
08.09.89  
*Spezielle Risikostudien für das Neckartal gibt es nicht. Sonst wenig ergiebig.*
- 10/2020 Kleine Anfrage der Abg. Muscheler-Frohne etc. (Grüne):  
**TRANSPORT ABGEBRÄNNTER BRENNELEMENTE ÜBER MANNHEIM NACH LA HAGLE**  
08.09.89  
*Nix.*
- 10/2021 Kleine Anfrage der Abg. Muscheler-Frohne etc. (Grüne):  
**SPEZIELLE SICHERHEITSKRÄFTE BEI ATOMTRANSPORTEN**  
08.09.89  
*Nix.*
- 10/2022 Kleine Anfrage der Abg. Muscheler-Frohne etc. (Grüne):  
**ATOMTRANSPORTE DURCH MANNHEIM UND UMGEBUNG**  
05.09.89  
*Genauere Zahlen 86/87/88/89 für Mannheim, Herkunfts- und Zielorte. Damit läßt sich arbeiten.*
- 10/2045 Antrag der Abg. Unger-Soyka etc. (SPD):  
**ATOMMÜLLTRANSPORTE DURCH DEN RAUM HEIDELBERG-MANNHEIM**  
18.09.89  
*Sehr interessante Dinge über Katastrophenschutz und einschlägige Zuständigkeiten.*
- 10/2061 Kleine Anfrage der Abg. Muscheler-Frohne (Grüne):  
**SCHWACH- UND MITTLERADIOAKTIVE ABFÄLLE**  
28.08.89  
*Konditionierungseinrichtungen (für GNS auch Duisburg und Jülich), zwischen '87 und '89 47 Transporte und 12 Folgetransporte; Abfallmengen.*
- 10/2137 Antrag der Abg. Muscheler-Frohne etc. (Grüne):  
**ATOMTRANSPORTEMORATORIUM VON UND ZUM GEMEINSCHAFTSKRAFTWERK NECKARWESTHEIM**  
13.09.89
- Brief der Abg. Muscheler-Frohne (Grüne):  
**ANTWORT VON UMWELTMINISTER DR. ERWIN VETTER (Nachfragen zu 10/2061)**  
12.12.89  
*Epochal bis genial. Ein genauer Überblick über gegenwärtige Lagerorte von GKN-Abfall ("mit vernachlässigbarer Wärmeentwicklung") und eine Liste aller Transporte von schwachaktivem GKN-Müll von 1987 bis 10/89.*

# KONTAKTADRESSEN:

## **Regional:**

**Tübingen:** TAIGA  
c/o Tobias Pflüger  
Marktgasse 7  
7400 Tübingen  
07071/52082

**Stuttgart:** "Aktion Strom ohne Atom"  
c/o Kurt Kühfuß  
Heubergstr. 8  
7000 Stuttgart 1

**Ludwigsburg:** "Aktion Strom ohne Atom"  
c/o Willi Karremann  
Tammer Str. 25  
7140 Ludwigsburg  
07141/35892

**Heilbronn:** FRIDA  
Werderstr. 142  
7100 Heilbronn  
07131/85371

**Heidelberg:** Bürgerinitiative  
c/o Bernd Messmer  
Guido-Schmidt-Weg 4  
6900 Heidelberg  
06221/374449

**Mannheim:** Bf gegen den Atomtod  
c/o Anti-Atom-Büro  
C 3, 19  
6800 Mannheim 1  
Greenpeace  
c/o Umweltzentrum  
Käfertalerstr. 162  
6800 Mannheim 1

**Saarbrücken:** Bürgerinitiative  
c/o Werner Schmitt  
Blumenstr. 24  
6600 Saarbrücken

**Karlsruhe:** Stefan Scheloske  
Karl-Wilhelm-Str. 22  
7500 Karlsruhe 1

**Darmstadt:** Bürgerinitiative  
c/o Ralf Peters  
Grundstr. 25  
6100 Darmstadt

## **Überregional:**

**Gorleben:** BI Lüchow-Dannenberg  
Drawehnerstr. 3  
3130 Lüchow  
05841/4684

**Schacht Konrad:** Umweltschutzforum  
c/o Hannelore Uthoff  
Wilhelm-Leuschner-Str. 16  
3320 Salzgitter 1  
05341/51394

**Würgassen:** BI kein Atom Müll  
c/o Ralf Stawinsky  
Höxterscherstr. 15  
3470 Höxter-Ottbergen

**Ahaus:** BI Kein Atom Müll in Ahaus  
c/o Hartmut Liebermann  
Auf der Haar 2  
4422 Ahaus  
02561/7101

**Wiesbaden:** Anti-Atomtransporte-Plenum  
AKU  
Herderstr. 35  
6200 Wiesbaden

## **Zeitschriften:**

**atom:** Postfach 1945  
3400 Göttingen  
Postfach 1109  
2120 Lüneburg

**anti-atom-aktuell:** Umweltzentrum  
Scharnhorststr. 57  
4400 Münster  
0251/521112

**graswurzelrevolution:**  
Schillerstr. 28  
6900 Heidelberg

### **Eigentumsvorbehalt**

Nach diesem Eigentumsvorbehalt ist die Zeitschrift solange Eigentum der AbsenderIn, bis sie dem/der Gefangenen persönlich ausgehändigt worden ist. "Zur-Habe-Name" ist keine persönliche Aushändigung im Sinne des Vorbehalts. Wird die Zeitschrift dem/der Gefangenen nicht persönlich ausgehändigt, ist sie der AbsenderIn mit dem Grund der Nichtaushändigung zurückzugeben.

# Spendenaufzug:

## **OHNE MOOS NIX LOS!**

*Auch diese Erfahrung haben wir bei unserem Widerstand in Neckarwestheim gemacht. Oft genug mußten wir auf wichtige Aktivitäten aus Geldmangel verzichten. Auch in der kommenden Zeit werden wir wieder viel Geld brauchen für Recherchen, Informationsarbeit, Aktionen und Gerichtsprozesse.*

**BITTE SPENDET AUF UNSERE BEIDEN KONTEN:**

### **AKTIONSKONTO:**

**Sonderkonto 1 / Jörg Schmid**  
Postgiro Stuttgart  
Nr. 3433 37 000  
BLZ 600 100 70

### **RECHTSHILFEKONTO:**

**Sonderkonto 2 / Jörg Schmid**  
Postgiro Stuttgart  
Nr. 800 40 - 704  
BLZ 600 100 70

## ATOMMÜLLTRANSPORTE - (K)EIN THEMA?

Bei uns kommt der Strom aus der Steckdose. Auch nach Harrisburg, Tschernobyl, Transnuklear, Biblis und und und ...

Gegen die Klimakatastrophe gibt es nichts Besseres als die "saubere und friedliche Atomenergie". Das wollen uns Politiker und Atomindustrie neuerdings wieder einreden. Ein angeschlagenes Image und immense Atomprofite sind zu retten.

In welche katastrophale Sackgasse diese Politik führt, will diese Broschüre am Beispiel der Atom-müllproblematik vor Augen führen. Atom-mülltransporte - die gespenstische Odyssee unvorstellbarer Mengen radioaktiven Mülls. Am Ende soll die Verantwortung für Jahrzehntausende weiterstrahlendes Material in sogenannten Endlagern ent-sorgt werden.

Schwerpunkt dieser Broschüre sind die Atom-mülltransporte aus dem Atomkraftwerk Neckarwestheim. Die regionalen Erfahrungen im Widerstand gegen diese Transporte zeigen neue Ansätze für den weiteren Kampf für die Stilllegung aller Atomanlagen.

