Der Castor-Skandal

Dokumentation

Die Atomwirtschaft in der Krise:
Fakten, Berichte und Analysen

Istefanz
Wendländisches Verlagsprojekt

Inhaltsverzeichnis

Ein paar Worte vorweg 3

Fakten, Fragen, Antworten 5

Eine Chronik des Skandals 15

Berichte/ Reaktion aus Ausland+Regionen 25

Kommentare in der Presse 51

Analysen, Bewertungen, Perspektiven 59

Weiterbilden und Aktivwerden 69

Widerstand braucht eine Basis ...

... an dieser arbeiten wir, die Anti-Atom-Gruppe der Verdener Umweltwerkstatt seit Jahren. Bei uns entstehen die Anti-Atom-Zeitschrift „Restrisiko“ (Beilage zur taz) und Publikationen für den Tolstefanz-Verlag. Wir sind bei der Anti-Castor-Mobilisierung und bei Aktionen gegen den Castor mit dabei.

... **und leider auch Geld.** Widerstandsarbeit ist bei staatlichen FörderInnen nicht gern gesehen. Daher brauchen wir Eure Unterstützung. Für eine kontinuierliche finanzielle Basis suchen wir Mitglieder für unseren Förderkreis. Aber auch Einzelspenden helfen uns.

Diesen Coupon bitte mit Adresse schicken an Umweltwerkstatt, Herrlichkeit 1, 27283 Verden, Fax. 04231-81048, UW-Verden@LINK-GOE.de

Spenden sind steuerlich absetzbar!
Spenden: Umweltwerkstatt, Stichwort: Anti-Atom, Konto-Nr. 15 001, BLZ 291 526 70, KSK Verden

❑ Ich möchte Infos über Aktivitäten gegen die nächsten Atom-Transporte.

❑ Ich möchte Euch unterstützen. Schickt mir Infos zum Förderkreis.

anti atom aktuell

- ist die gemeinsame Zeitung der Initiativen gegen Atomanlagen
- gibt Einschätzungen und Meinungen der Anti-AKW-Bewegung wieder
- erscheint am liebsten monatlich
- 12 Ausgaben im Abo für 60 DM

Kostenloses Probeexemplar:
anti atom aktuell
Helgenstockstr. 15
35394 Gießen

Impressum:

1. Auflage, 2000, Juni 1998

Redaktion:

Jochen Stay (Verantwortlich i.S. des Presserechts), Heidi Klein, Mark Wege
Wir danken allen, die Beiträge zur Verfügung gestellt und geschrieben haben.

Layout:

Felix Kolb, Heidi Klein, Mark Peter Wege

Bildnachweise:

Nur für Umschlag/ Vorwort (andere Nachweise am Bild) Seite 1 Kasten oben rechts (Strom ohne Atom), Seite 1 Kasten oben links (DIFA), Seite 1 Kasten unten links, (Andreas Lobe) Seite 1 Kasten unten rechts (Hacky Hagemeyer/ transparent), Seite 3 Zeichnungen (Andi Wolff), Grafik Rückseite (Anti-Atom-Aktuell)

Danke für:

die Übersetzung des Textes von Mycle Schneider an Felix Kolb, Marianne Marzieon-Klein, Rasmus Grobe, Sven Giegold und Ulrike Laubenthal.
Korrekturlesen und Abtippen an Anne Wiederhold, Imke Kellner. Jutta Sundermann und Stefan Mathijssen.
die Anzeigenaquise an Jutta Sundermann

Druck:

Pachnicke, Güterbahnhofstr. 9, 37073 Göttingen

Verlag:

Katja Tempel, Jochen Stay, Felix Kolb GbR, Tolstefanz – Wendländisches Verlagsprojekt
Diese Dokumentation kann gegen Rechnung für 10 DM zuzüglich Versandkosten bestellt werden.
Ab zehn Exemplaren gewähren wir für WiederverkäuferInnen 30% , ab 25 Exemplaren 40 % Rabatt.

Bezugsadresse:

Tolstefanz, 29439 Jeetzel 41, Tel. und Fax. 05841-45 21, eMail: Tolstefanz@JPBerlin.de

ISBN: 3-932270-11-8

Wer hätte Ende April 1998 geglaubt,

daß einen Monat später sämtliche Castor-Transporte gestoppt sind, die zu den deutschen Zwischenlagern ebenso wie die zu den Wiederaufbereitungsanlagen in Frankreich und Großbritannien? Wer hätte gedacht, daß aller Wahrscheinlichkeit nach zumindest in diesem Jahr kein hochradioaktiver Atommüll mehr rollt?

Das verheimlichte Problem der Überschreitung von Grenzwerten bei der Außenkontamination von Transportbehältern für abgebrannte Brennelemente aus Atomkraftwerken - kurz: der "Castor-Skandal" - gilt bereits jetzt als die schwerste Krise der deutschen Atomwirtschaft seit den Tagen von Tschernobyl. Wie kommentierte doch die nicht gerade als atomkritisch verrufene "Frankfurter Allgemeine Zeitung" (FAZ - die mit dem klugen Kopf) so trefflich? "Der jetzt eingetretene Vertrauensverlust ist so groß, daß eine längerfristige Zukunft für die Kernkraft hierzulande politisch kaum noch denkbar erscheint. ... Die Kernkraftgegner dürfen sich die Hände reiben."

Machen wir! Aber wir belassen es nicht dabei. Wir haben aus den Skandalen der Vergangenheit gelernt: Die Atomwirtschaft gibt so schnell nicht auf und versucht, noch aus jeder Krise Vorteile zu ziehen. Doch wenn auch die Halbwertszeit der öffentlichen Aufregung über die Machenschaften der Branche erfahrungsgemäß nicht besonders lang ist, so sitzt das begründete Mißtrauen tief. Wer es bisher nicht wußte oder glauben wollte, weiß es jetzt: Der Castor strahlt, die Energiewirtschaft ist verantwortungslos, und die Bundesregierung will von allem nichts wissen.

In den ersten Wochen des "Castor-Skandals" mußte die Anti-Atom-Bewegung gar nichts tun. Angestoßen durch den Widerstand der letzten Jahre in Gorleben und Ahaus, funktionierte die politische Dynamik von selbst. Doch irgendwann werden die Medien das Thema ausgelutscht haben, und irgendwann erklärt die Atomindustrie, daß sie jetzt wahnsinnig tolle neue Putzlappen gekauft hat und daß auf jedem Castor die Handy-Nummer von Frau Merkel steht. Irgendwann soll also wieder transportiert werden. Und spätestens dann schlägt erneut die Stunde des Widerstandes.

Fortsetzung nächste Seite ...

Ein paar Worte vorweg ...

Die Zeit bis dahin gilt es zu nutzen, um den augenblicklichen Druck zu halten, um viele Menschen davon zu überzeugen, daß nur eigenes Handeln politische Veränderungen auf Dauer ermöglicht. Hoffen wir, daß nicht nur die FAZ die riesige Chance erkennt, die in der augenblicklichen Situation liegt. Der politische Rahmen ist für die Atomlobby verdammt eng geworden. Doch auch ganz praktisch geht es ihnen an den Kragen. Seit vor zehn Jahren Anti-Atom-Gruppen auf die Castor-Transporte aufmerksam gemacht haben, sind zum ersten Mal alle hochradioaktiven Fuhren gestoppt. Wenn wir dafür sorgen, daß dies so bleibt, dann sitzen wir an einem Hebel für den Ausstieg.

Ein Beispiel: Die mehr oder weniger atomkritische niedersächsische Landesregierung versucht seit acht Jahren erfolglos, den Schrottreaktor Stade stillzulegen. Wir können es jetzt innerhalb von acht Monaten schaffen: Fährt bis Januar kein Castor aus Stade ab, dann muß zuerst die Leistung gedrosselt werden, und bald danach ist es vorbei: Erstickt am eigenen Müll, so wie wir uns das schon immer gewünscht haben.

Ein wichtiges Element der jetzt anstehenden Arbeit ist die Information über die Hintergründe des Skandals. Dazu soll diese Broschüre beitragen. Sie besteht aus folgenden Teilen: Am Anfang haben wir die wichtigen Fakten zum Verständnis der Ereignisse zusammengetragen. Danach folgt eine ausführliche Chronik der Ereignisse. Im dritten Abschnitt stehen Berichte aus verschiedenen Bundesländern, um den regionalen Aspekt der Affäre besser beleuchten zu können. Daran anschließend haben wir eine Sammlung von Kommentaren aus den unterschiedlichsten Zeitungen zusammengestellt. Die Bewertung der Ereignisse in der Presse entspricht meist nicht exakt der Sichtweise der Anti-Atom-Bewegung, aber es ist hochinteressant zu lesen, wie die "öffentliche Meinung" quer durch alle politischen Lager auf den Skandal reagiert. Der letzte Teil beinhaltet Texte, die sich mit der Zukunft der Entsorgungsproblematik und der Atomindustrie überhaupt beschäftigen. Hier geht es auch um eine politische Analyse der Ereignisse. Die Broschüre schließt mit einem Aufruf zum Handeln.

Wir haben dieses Heft ganz bewußt nicht erst dann zusammengestellt, wenn die Ereignisse "abgeschlossen" sind. Wir wollten keine historische Betrachtung anfertigen, sondern mit dieser Publikation "mitten rein" in die aktuelle Auseinandersetzung.

Dabei sind wir natürlich ein Risiko eingegangen. Unter Umständen ist nach dem Redaktionsschluß (13.6.98) noch Wesentliches passiert. Das fehlt dann in diesen Seiten. Aber jede/r der/die an einer Fortsetzung/Überarbeitung mitarbeiten will, kann sich gerne an den Verlag wenden.

Jeetzel im Juni 1998,

Jochen Stay

Der unbeachtete Skandal: Castor-Crashtests

von Wolfgang Neumann (Gruppe Ökologie)

Der aktuelle „Castor-Skandal" hat eine zweite, fast noch bedrohlichere Seite, die in der öffentlichen Diskussion vollständig untergeht: Nicht nur in Bezug auf Strahlenwerte wurde die Öffentlichkeit über Jahre getäuscht, sondern auch die berühmtberüchtigten Unfalltests für Atommüll-Behälter halten nicht, was sie versprechen.

Ein Castor beim Crash-Test *Foto: Archiv*

Kritik an Castor-Transporten gibt es schon seit vielen Jahren

Der Transport von bestrahlten Brennelementen wird seit vielen Jahren von der Anti-AKW-Bewegung heftig kritisiert. Diese Kritik wurde in den ersten Monaten des Jahres 1998 durch drei scheinbar voneinander unabhängige Vorgänge eindrucksvoll bestätigt:

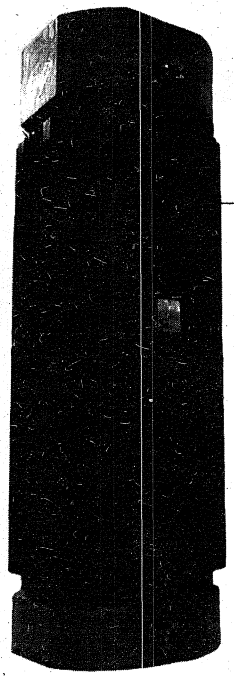
1. Im Vorfeld des Castor-Transportes nach Ahaus wurde der Sicherheitsnachweis für die eingesetzten Behältertypen massiv in Zweifel gezogen.
2. Bei Überprüfungen des Sicherheitsnachweises für den Transportbehälter NTL 11 wurden Lücken entdeckt. Die daraufhin angeordneten Falltests ergaben große Probleme.
3. Es wurden erhebliche Überschreitungen des gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwertes für Oberflächenkontaminationen bei Transporten bestrahlter Brennelemente bekannt.

Alle drei Vorgänge haben sicherheitstechnische Bedeutung und belegen das Risiko, das mit Transporten dieser Art verbunden ist. Von dieser Tatsache abgesehen, ist an den Vorgängen aber auch festzustellen, wie nachlässig die bundesdeutschen Genehmigungs- und/oder Aufsichtsbehörden im Umgang mit den Lasten aus der Atomenergienutzung offenbar agieren. In diesem Beitrag soll auf die ersten beiden Punkte näher eingegangen werden.

Vor dem Einsatz müssen neue Castor-Behälter zugelassen werden

Die bei den Transporten nach Ahaus (1998) und Gorleben (1997) eingesetzten Castor-Typen V/19 und V/52 (Transport- und Lagerbehälter) sind Neuentwicklungen, die Zwecks Erhöhung der zur Verfügung stehenden Zwischenlager-Kapazitäten benutzt werden. Voraussetzung für den Einsatz dieser Behältertypen ist eine Zulassung des Behälters entsprechend der Gefahrgutverordnung, eine Transportgenehmigung nach § 4 Atomgesetz, eine Genehmigung zum Betrieb des Zwischenlagers nach § 6 Atomgesetz und die Zustimmung zur Einlagerung der zuständigen Aufsichtsbehörde für das Zwischenlager. Die Behälterzulassung wird aufgrund eines Prüfzeugnisses von der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM) in Berlin erteilt. Die Genehmigungen für Transport und Lagerung werden vom Bundesamt für Strahlenschutz (BfS) erteilt. Eine Voraussetzung für die Zulassung des verwendeten Behältertyps und die Einlagerungsgenehmigung in das Zwischenlager ist der Nachweis, daß die Anforderungen der Internationalen Atomenergie Agentur (IAEA) an den Behälter bezüglich mechanischer und thermischer Belastungen in Un-

FRÜHER KANTIG, HEUTE RUND DIE WANDLUNGEN EINES CASTORS



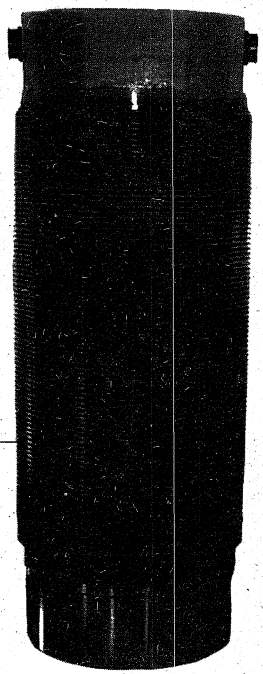
Für den Sicherheitsnachweis übertrugen die Prüfer an alten Castoren gewonnene Daten auf neue – ein unzulässiges Verfahren, sagen Kritiker.

■ Castor Ic

Um 1978 führte die BAM **70 Fall- und Feuerversuche** mit Prototypen in Originalgröße durch, darunter der sechseckige Castor Ic. Sie lieferten die Daten für die Sicherheitsprüfung später gebauter Behälter.

■ Castor V/19

Dieser moderne Castor ist rund. Durch die **veränderte Geometrie,** fürchten Kritiker, erfährt er bei einem Aufprall andere Kräfte als kantige Modelle. Deshalb dürften übertragene Testdaten nicht Grundlage der Sicherheitsprüfung sein.



aus: Focus

fallsituationen erfüllt werden. Diese Anforderungen wurden in das bundesdeutsche Verkehrsrecht für Gefahrguttransporte übernommen. Insofern sind sie bindend für in Deutschland transportierte Behälter. Danach müssen Behälter wie die Typen Castor V/19 und V/52

- einen Aufprall auf eine unnachgiebige Fläche aus 9 m Höhe,
- einen Aufprall auf einen Dorn aus 1 m Höhe,
- einem Feuer mit der Temperatur von 800° C über 30 Minuten
- dem Druck bei 15 m Wassertiefe 8 Stunden und
- dem Druck von 200 m Wassertiefe 1 Stunde

widerstehen können. Die Art und Weise, wie in der BR Deutschland im Rahmen des Behälterzulassungsverfahrens der Nachweis zur Erfüllung dieser Anforderungen geführt wird, muß jedoch entschieden in Frage gestellt werden.

In der Öffentlichkeit wird von Betreibern und Behörden der Eindruck erweckt, die Erfüllung der Anforderungen würde durch praktische Versuche überprüft. Dies ist jedoch für die hier diskutierten Behälter Castor V/19 und V/52 falsch und bewußt irreführend. In der Bundesrepublik wurden für die Zulassung von Castor-Behältern für Leichtwasserreaktorbrennelemente seit 1982 keine praktischen Tests mehr durchgeführt. Zwischen 1978 und 1982 wurden einige Serien von Fallversuchen mit anderen Castor-Typen vorgenommen. Allerdings hatten die Behälter nur bei zwei der damaligen Versuchsreihen Originalgröße, bei den anderen waren es Modelle. Auf diese Versuchsergebnisse wurde bei den Behälterzulassungsverfahren für Castor V/19 und V/52 zurückgegriffen. Diese Hilfskonstruktion ist jedoch ungeeignet, da die alten Castor-Typen u.a. einen anderen geometrischen Querschnitt, andere geometrische Verhältnisse und eine andere Lage der Dichtungen aufweisen sowie zum Teil aus anderen Werkstoffen gefertigt waren.

Neue Behälter wurden auf Grundlage alter Tests und Berechnungen genehmigt

Neben diesem Rückgriff auf alte Versuche wird der Sicherheitsnachweis als Hauptstütze auf Berechnungen des Behälterverhaltens nach den Anforderungen entsprechender Belastungen geführt. Berechnungen dieser Art sind zwar ingenieurwissenschaftlich durchaus üblich, die Ergebnisse müssen aber - insbesondere bei sicherheitstechnisch relevanten Komponenten - durch praktische Tests bestätigt werden. In anderen Industriezweigen, wie beispielsweise der Druckbehälter- und Chemie-Industrie, ist eine experimentelle Absicherung selbstverständlich. Daher sind die Sicherheitsnacheise für die Castor-Behälter V/19 und V/52 unzureichend. Aufgrund des hohen Gefährdungspotentials beim Transport von bestrahlten Brennelementen ist diese Situation absolut inakzeptabel.

In den USA sind Castor-Behälter nicht zum Transport zugelassen

Zusätzlich zur Erfüllung obiger Anforderungen muß die Sprödbruchsicherheit des Behälters nachgewiesen werden. Auch dieser Nachweis wird jedoch nicht nach der üblichen ingenieurmäßigen Vorgehensweise geführt, sondern muß - werkstoffbedingt - mit Hilfskonstruktionen geführt werden. In den USA sind Castoren aus diesem Grund nur für die Zwischenlagerung, nicht aber zum Transport zugelassen.

Neben diesem technisch unzulänglichen Nachweis der Unfallsicherheit von Castor V/19 und V/52 sind auch die Zulassungs- und Genehmigungsabläufe zu kritisieren: Die Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM) ist die zuständige Behörde für die Prüfung von Transportbehältern, welche wiederum die Voraussetzung für deren Zulassung und die Genehmigung des Atommüll-Transportes ist. Gleichzeitig ist die BAM Gutachterin des Bundesamtes für Strahlenschutz (BfS) im Genehmigungsverfahren für Brennelement-Zwischenlager, hier insbesondere zu Fragen der Behältersicherheit. Außerdem wurde von der BAM das Nachweisverfahren zur Bruchsicherheit der Castor-Behälter entwickelt. Die Anlagen für praktische Tests und die dort angewendeten Prüfmethoden wurden von der BAM entwickelt und die Tests in der Regel auch von ihr selbst durchge-

führt.

Daraus folgt, daß große Teile des Sicherheitsnachweises für Castor-Behälter nicht vom Antragsteller, sondern von der Zulassungsbehörde selbst erbracht werden. Zugespitzt bedeutet dies, daß bei der Zulassung von Castor-Behältern für den Atommüll-Transport bzw. bei der Genehmigung eines Behälters für die Zwischenlagerung die Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung ihre eigene Arbeit begutachtet. Es sind damit an der Genehmigung keine unabhängigen Gutachter beteiligt.

Auch bei britischen NTL-Behälter liegen erhebliche Sicherheitsmängel vor

Im März 1998 wurde bekannt, daß bei einem Falltest aus 9 m Höhe (entsprechend den IAEA-Anforderungen) starke Beschädigungen am Stoßdämpfer eines verkleinerten Modells der Behältertypen NTL 11 und NTL 3 auftraten. Aufgrund der hohen sicherheitstechnischen Bedeutung der Stoßdämpfer beim Transport mußten, trotz der angeblichen Einhaltung der Dichtheitsanforderungen an den Behälter, sofort alle mit diesen Behältertypen vorgesehenen Transporte untersagt werden.

Der genannte und zwei weitere negativ verlaufene Versuche wurden wegen von den französischen Sicherheitsbehörden festgestellten Lücken im Sicherheitsnachweis für den Behältertyp NTL 11 (vor allem bzgl. Kritikalitätssicherheit) durchgeführt. Das Versagen des Stoßdämpfers trat überraschend auf und zeigt, wie wichtig es ist, bei Veränderungen am Behälter praktische Versuche für den Sicherheitsnachweis durchzuführen. Bis dahin wurde von Seiten der Atomindustrie und Behörden aufgrund ihrer Berechnungen und der alten Versuche bei der Erstzulassung des Behälters davon ausgegangen, daß der NTL 11 in Transportkonfigurationen allen Belastungen standhalten kann. Dies kann nach den Ergebnissen der Versuche nicht mehr behauptet werden. Selbst wenn die Aussage zur Dichtheit des Behälters nach den Versuchen stimmen sollte, besteht die erhöhte Möglichkeit des Dichtheitsverlustes durch einen Brand in Folge eines entsprechenden realen Unfalls. Der Stoßdämpfer bietet im Falle der Unversehrtheit einen zusätzlichen Schutz vor dem Wärmeeintrag in den Behälter, der nunmehr nicht gegeben ist. Es bleibt abzuwarten, ob und wie der Sicherheitsnachweis für die Behältertypen NTL 11 und NTL 3 erbracht werden wird. Nach Angaben der britischen Atomindustrie wird dies frühestens Anfang 1999 der Fall sein.

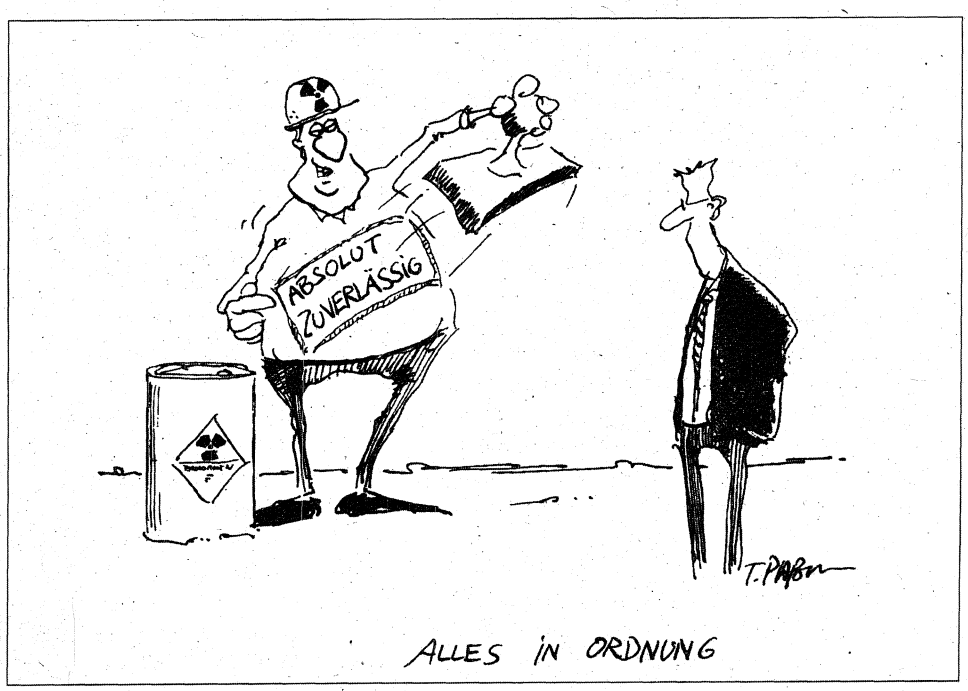
Die britischen Behälter werden seit über 15 Jahren auch in der Bundesrepublik zum Transport bestrahlter Brennelemente vom AKW zur Wiederaufarbeitung nach La Hague und Sellafield (z.B. NTL 11 aus Krümmel und NTL 3 aus Obrigheim) eingesetzt. Für beide Behältertypen wurde die Zulassung als Voraussetzung für die Transportgenehmigung erst in den letzten Jahren erneuert. Den zuständigen bundesdeutschen Behörden BfS und BAM fielen dabei keine Sicherheitsdefizite auf. Sie reagierten erst, nachdem die aufgrund der Bedenken französischer Behörden durchgeführten Fallversuche mit einem Fiasko endeten. Die französischen Behörden machten ihren Zweifel am Sicherheitsnachweis bereits Anfang 1997 deutlich. Bisher ist nicht bekannt, seit wann die bundesdeutschen Betreiber und Behörden davon wußten. Die Erfahrungen aus dem gegenwärtigen Skandal um die Oberflächenkontaminationen läßt jedoch Schlimmes ahnen.

Zusammenfassung: Der Nachweis der Unfallsicherheit ist löchrig.

Die beiden hier verkürzt dargestellten Probleme mit Transport- und Lagerbehältern bzw. reinen Transportbehältern für bestrahlte Brennelemente zeigen, daß die Nachweise für die Unfallsicherheit der Behälter löchrig sind. Zusammen mit den aktuell diskutierten, teilweise erheblichen Überschreitungen von Grenzwerten für Oberflächenkontaminationen wird das Risiko der Atomtransporte noch einmal für eine breite Öffentlichkeit deutlich.

Ebenso wird aufgrund des Umgangs bundesdeutscher Behörden mit den drei Problemen offensichtlich, daß die Genehmigungs- und Aufsichtstätigkeit - vorsichtig ausgedrückt - sehr nachlässig erscheint und dringend zumindest ein sicherheitsorientierter Vollzug eingeführt werden muß. Dies ist wegen des hohen Gefahrenpotentials kurzfristig notwendig, auch wenn ein Ausstieg aus der Atomenergienutzung durchgesetzt werden sollte.

(9.6.98)



Quelle: Frankfurter Rundschau

Tränen lügen nicht...

7 Fragen und Antworten zur Außenkontamination der Castorbehälter

von Stefan Mathijssen und Jochen Stay

Weshalb die Castoren wirklich kontaminiert sind, wenn sie in Valognes in der Nähe von La Hague von der Schiene auf LKWs umgeladen werden, ist immer noch nicht endgültig geklärt. Es gibt aber sehr plausible Theorien:

1. Wie entsteht die äußere Kontamination der Castoren?

Der Castor wird äußerlich während des Beladungsprozesses mit abgebrannten Kernbrennstäben verstrahlt. Die Brennstäbe werden wegen der starken radioaktiven Strahlung, die sie auch noch nach Jahren der Lagerung in den Abklingbecken haben, unter Wasser in den Castor verladen. Und dieses Wasser hat es in sich: Da die Brennstäbe nie vollkommen dicht sind, gelangen radioaktive Partikel in das umgebende Wasser, die auch bei intensiver Filterung nie wieder ganz zu beseitigen sind.

Um den Castor vor diesen Partikeln zu schützen, wird er in eine Art "Kondom" verpackt, das entweder aus einem Plastik- oder aus einem Stahlbehälter, mit aufblasbarem Kragen zum wasserdichten Verschließen, besteht. Die Lücke zwischen Castor und "Kondom" wird mit entionisiertem Wasser, das unter Überdruck steht, gefüllt. Dadurch soll erreicht werden, daß durch eventuell vorhandene kleine Lecks kein verstrahltes Wasser eindringen kann, sondern nur unbedenkliches Wasser austritt.

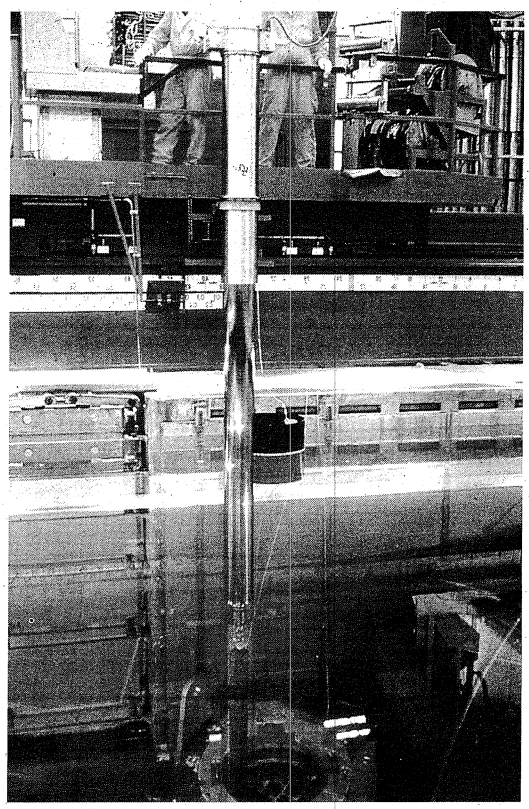
Soweit die Theorie: In der Praxis zeigte sich aber, daß nicht nur Wasser ausströmt, sondern auch winzigste Mengen von außen nach innen gelangen, was schon zu einer Grenzwertüberschreitung führen kann. Deshalb wurden diese Lecks dann "professionell" mit Silikon oder Klebestreifen abgedichtet. Außerdem können der Deckel und die Tragzapfen nicht durch das "Kondom" geschützt werden, da der Deckel ja geöffnet werden muß, um die Brennstäbe einladen zu können, und die Zapfen zur "Bergung" des Castors aus dem Abklingbecken gebraucht werden. Somit sind sie zwangsläufig dem kontaminierten Wasser ausgesetzt. Auch hier werden deshalb mögliche "Festsetzpunkte" von radioaktiven Partikeln (sogenannte "hot spots"), wie zum Beispiel Gewinde und Ritzen, mit Silikon ausgespritzt. Nach dem Beladen werden die Behälter dann mit Hochdruckreinigern abgespritzt, um alle radioaktiven Verschmutzungen zu beseitigen, was aber oft nicht vollständig gelingt.

2. Warum wird die Kontamination nicht vor der Abfahrt festgestellt?

Das Grundproblem ist, daß die äußere Kontamination nicht direkt gemessen werden kann, da sie zu schwach (!) strahlt, um von der sowieso vorhandenen immensen radioaktiven Strahlung aus dem Inneren des Castors unterschieden werden zu können: "Das ist, als wenn Sie das Birnchen einer schwachen Taschenlampe nun vor einem Flutlicht mit tausend Watt finden müßten." (Herwig Paretzke, Direktor des Instituts für Strahlenschutz am GSF - Forschungszentrum Neuherberg).

Deshalb behilft sich mensch mit einem Trick, genannt "Wischtest": Kleine Lappen, getränkt mit Alkohol oder einem anderen Lösungsmittel, werden über 30 bestimmte Stellen des Castors gewischt, die jeweils zwischen 100 und 400 Quadratzentimeter groß sind. Danach werden die Lappen in sicherer Entfernung vom stark strahlenden Castor mit hochempfindlichen Meßgeräten geprüft. Erst wenn der Mittelwert unter 4 Becquerel pro Quadratzentimeter liegt, und auch alle anderen Messungen keine unerlaubten Strahlenwerte ergeben, wird der Castor auf die Reise geschickt.

Da aber strahlende Partikel sich in Gewinden, Dichtungen und sonst noch überall auf der zerklüfteten Oberfläche des Castors festsetzen können, bedeutet ein negativer Wischtest also keineswegs, daß sich keine "hot spots" mehr auf dem Castor befinden. Außerdem ist auch zu bezweifeln, daß sich selbst auf den



Beladen eines Castor-Behälters unter Wasser Foto: Archiv

gut zugänglichen Oberflächen keine radioaktiven Partikel mehr befinden, wenn nur ein Bruchteil (maximal 12.000 cm^2) der Oberfläche "abgewischt" wurde.

3. Wieso ist die Kontamination in Valognes wieder meßbar?

Die in Valognes durchgeführten "Wischtests" weisen deshalb eine bis zu mehrere tausendfache Übertretung des Grenzwertes auf, da die Castoren während ihrer langen Fahrt vielen verschiedenen Umweltbedingungen ausgesetzt sind: Das fängt beim einfachen Holpern der Waggons an, geht über veränderte Luftdruck- und Temperaturverhältnisse zwischen AKW und "draußen" und endet bei verschiedener Luftfeuchtigkeit. Dadurch "schwitzen" bzw. "weinen" die Castoren die bisher versteckt sitzenden Partikel aus. Unter ungünstigen Verhältnissen häufen sie sich auch noch an einer Stelle, was zu den dramatischen Grenzwertüberschreitungen führt. Die in Valognes festgestellten Kontaminationen "entweichen" also nicht dem Castor, sie waren schon zu Beginn der Fahrt vorhanden, nur noch nicht meßbar!

4. Warum wird in den Atomkraftwerken nicht exakt genug gearbeitet?

Das sogenannte "Freimessen" funktioniert folgendermaßen: Nach jedem Reinigungsdurchgang findet ein "Wischtest" statt. Wird erhöhte Kontamination festgestellt, so muß die Reinigung wiederholt werden. Sobald bei den 30 Stichproben des "Wischtests" zufällig keine kontaminierte Stelle mehr erwischt wird, geht der Castor schleunigst auf Reisen.

Michael Sailer, Atomexperte des Darmstädter Öko-Instituts vermutet als Ursache für das schlampige Arbeiten eine Kombination aus Kosten- und Zeitdruck, sowie der Angst der Mannschaften vor Strahlen-Spätschäden durch zu langen Aufenthalt in der Nähe der Brennstäbe. Die Strahlenbelastung rund um den Castor-Behälter ist sehr hoch, und jede zusätzliche Dosis erhöht die Krebsgefahr.

Wie groß die Motivation war, den strahlenden Müll möglichst schnell loszuwerden, zeigt die Tatsache, daß die Kontroll-Meßprozeduren nicht geändert wurden, nachdem erste Nachrichten von Grenzwertüberschreitungen in Valognes bekannt wurden. Selbst als auf dem Gelände der dortigen Umladestation eigens eine Anlage zur Dekontamination der Behäler gebaut wurde, hat sich am Verfahren in den deutschen AKWs nichts Wesentliches geändert.

5. Worin besteht die besondere Gefahr durch die Außenkontamination?

Das Hauptproblem liegt eindeutig nicht in der äußerlichen Strahlenbelastung, die durch die x-fach über den Grenzwerten liegenden "hot spots" entstehen. Da ist die immense Gamma- und Neutronenstrahlung, die durch die Wand des Castors dringt, gefährlicher. Kritisch wird es dann, wenn einer der außen am Castor haftenden radiaoktiven Partikel in den menschlichen Körper gerät.

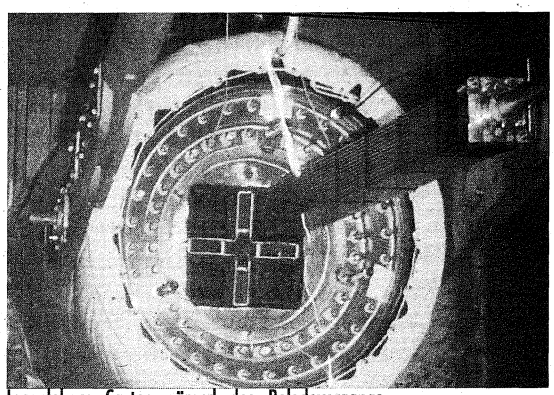
Arbeiter können z.B. beim Be-, Um- oder Entladen des Behälters mit der Hand oder der Kleidung über die Behälterwand wischen. Das Transportbegleitpersonal trägt keine Schutzkleidung und keine Atemschutzmasken. So ist es möglich, daß einzelne Teilchen von der Hand oder der Kleidung durch Mund oder Nase in den Körper gelangen.

Strahlender Staub kann auch durch Wind während der Fahrt oder beim Umladen aufgewirbelt werden und von Begleitpersonal oder Polizei eingeatmet werden. Die Abdeckung der Behälter während der Reise bietet keinen vollkommenen Schutz, da die Luftzirkulation über Lüftungsschlitze aufrechterhalten wird.

Ist z.B. Kobald oder Cäsium in den Körper gelangt, lagert es sich an Knochen oder inneren Organen ab und strahlt dort über Jahre weiter. Dadurch kommt es zu einer erheblichen zusätzlichen Strahlenbelastung. Deshalb muß der Grenzwert für die "hot spots" deutlich niedriger sein, als die Werte der Strahlung aus dem Castor. Denn der Direktstrahlung sind die meisten Menschen nur relativ kurzer Zeit ausgesetzt. Die jetzt angestrengten Vergleiche mit den weitaus höheren Werten der natürlichen Strahlenbelastung sind u.a. insofern unzulässig, da z.B. der häufig genannte Atlantikflug im Vergleich zur Strahlenquelle im Körper nur eine kurzzeitige Belastung darstellt.

6. Ist der Castor ungefährlich, wenn keine erhöhte Außenkontamination vorliegt?

Ganz klare Antwort: Gefahrlose Transporte mit abgebrannten Brennelementen gibt es entgegen anderslautender Beteuerungen nicht. Wer sich in unmittelbarer Nähe eines Castor-Transportes aufhält, bekommt Gamma- und Neutronenstrahlung aus dem Inneren der Atommüll-Behälter ab. Und diese Strahlung richtet immer Schäden in den körpereigenen Zellen an.



Innenleben: Castor wärend des Beladevorgangs Foto: Archiv

Der Nuklearphysiker Wolfgang Köhnlein von der Universität Münster ist überzeugt, daß eine Gefahr selbst bei niedrigsten Strahlendosen droht. Je nach Einwirkungsort im Körper zeigen sich die Auswirkungen erst Jahre später. Deswegen kann mensch nicht behaupten, in der Vergangenheit sei kein Mensch durch Castor-Transporte zu Schaden gekommen.

Neutronenstrahlung ist energiereicher als Gammastrahlung. Unbestritten ist deshalb in Fachkreisen die im Vergleich höhere Gefährlichkeit (relative biologische Wirksamkeit,

Strahlemänner BERNDT A. SKOTT

Quelle: Die Welt

RBW) der Neutronenstrahlung. Erst kürzlich hat die Bundesregierung angekündigt, den Faktor der RBW für Neutronenstrahlung im Vergleich zur Gammastrahlung von 10 auf 20 zu erhöhen. Damit schließt sie sich mit siebenjähriger Verspätung den Empfehlungen der Internationalen Strahlenschutzkommission an. Erhöht sich der Wirksamkeitsfaktor, so müssen die Grenzwerte nach unten korrigiert werden.

Für Köhnlein ist aber auch dieser Wert viel zu niedrig. Er verweist auf internationale Untersuchungen, die für bestimmte Gesundheitsschäden eine RBW zwischen 60 und 500 ergeben haben. Würden sich diese Zahlen durchsetzen, so wäre kein Castor-Transport mehr genehmigungsfähig.

7. Wann können Strafanzeigen aufgrund des "Castor-Skandals" erfolgreich sein?

Radioaktive Bestrahlung kann schon dann als strafbare Körperverletzung angesehen werden, wenn noch keine Gesundheitsschäden erkennbar sind. Strafbar ist eine solche Bestrahlung nach Meinung des Tübinger Strafrechts-Professors Kristian Kühl dann, wenn eine Person in erheblichem Maß Strahlen ausgesetzt war und dadurch das Erkrankungsrisiko deutlich erhöht wurde. Im Zusammenhang mit den strahlenden Atommüllbehältern komme Körperverletzung zum Beispiel bei Polizisten in Betracht, die wiederholt Castor-Transporte begleitet hätten, sagte Kühl. Er wies auf ein neues Urteil des Bundesgerichtshofs (BGH) zur Röntgenbestrahlung hin. 1997 hatte der BGH wiederholte und medizinisch unnötige Röntgen-Untersuchungen von Patienten als Körperverletzung gewertet, "auch wenn klinisch erkennbare Schäden nicht oder nicht sogleich wahrnehmbar sind".

Für ein Strafverfahren müßte nach Gesetzeslage ein Geschädigter - etwa ein Polizist - nachweisbar mehrere Transporte mit nicht ordnungsgemäß isolierten Castor-Behältern begleitet haben. Haben die Verantwortlichen von der überhöhten Strahlendosis gewußt, dann können sie nicht nur wegen fahrlässiger, sondern auch wegen vorsätzlicher Körperverletzung belangt werden.

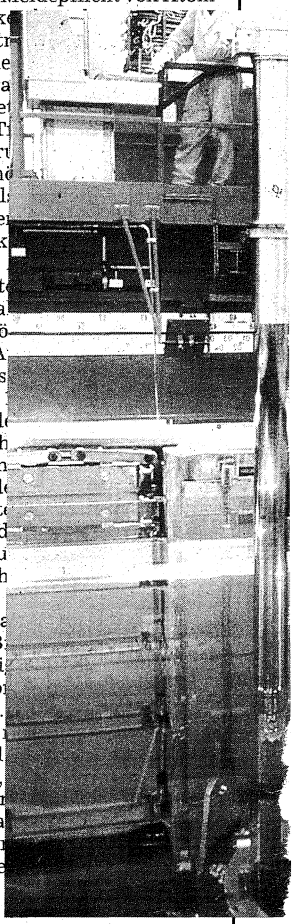
Inwieweit Strafanzeigen bezüglich $ 311 Strafgesetzbuch ("Freisetzung ionisierender Strahlen") Aussicht auf Erfolg haben könnten, ist in der augenblicklichen Situation schwer abschätzbar.

Quellen: **Focus, Frankfurter Rundschau, Spiegel, Süddeutsche Zeitung, die tageszeitung, Welt, Welt am Sonntag, Zeit, eigene Recherche**

Eine Vielzahl von Behörden beteiligt

Atomtransporte ins Zuständigkeitsgestrüpp

Bonn (AFP) – Die Zuständigkeiten bei der Überwachung von Atomtransporten ähneln wegen der Vielzahl beteiligter Behörden einem undurchdringlichen Gestrüpp. In jedem Fall bleibt aber die letzte Verantwortung beim Bundesumweltministerium. Das Ministerium und die Betreiber der Atomkraftwerke sind sich einig, daß bei der Meldepflicht von Atomtransporten Lück
Bundesumweltm
kel (CDU) will de
um strahlende Tra
stellen, daß die Be
werken alle bei T
ten atomaren Ver
zuständigen Behö
Sprecher Merkel:
„Nachbesserunge
Die Zuständigk
das Atomgesetz:
das Bundesminist
turschutz und Rea
men mit den Behö
wacht es alle A
Deutschland. Das
terstützt von dem
desamt für Strahl
gitter und fachlich
torsicherheits- un
kommission; beid
hängiger Experte
und Anwendung d
die Länder im Au
Ministerium beh
Rechts- und die
sicht über das Ha
wird dabei vom B
hörde ist zuständi
der Atomtranspo
atomarer Abfälle.
Für Transporte
ten international
heitsvorschriften,
Atom- und Gefahr
Stromversorger a
mente in Behälter
len, brauchen sie
gung des BfS, das
verlässigkeit und
porteure und an die vorgesehenen Sicherheitsmaßnahmen stellt. Die Aufsicht über den Transport hängt dann vom Weg ab: Bei Bahntransporten ist das Eisenbahn-Bundesamt für Kontrollen und Messungen zuständig; dieses Bonner Amt wiederum ist dem Bundesverkehrsministerium nachgeordnet; bei Straßentransporten sind je nach Landesrecht verschiedene Behörden zuständig, meist die Gewerbe-Aufsichtsämter. Für Transporte innerhalb der Kernkraftwerke und Atomanlagen ist das Umweltministerien des Landes zuständig. Unter Behördenaufsicht werden Behälter vor dem Transport vom Betreiber oder vom TÜV auf Strahlung geprüft.



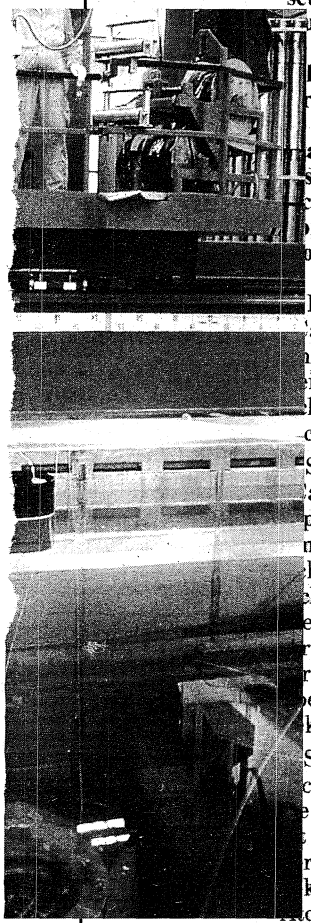
aus: Süddeutschen Zeitung vom 27.5.98

„Wer Cäsium atmet, merkt's nicht"

„Castor Kritiker will Unsichtbares sichtbar machen

Von Charima Reinhardt (Bonn)

In seinem Aktenkoffer stecken Strafgesetzbuch, Atomgesetz und ein Urteil des ndesverwaltungsgerichts aus dem Jah- 1996. Dieses Urteil markiert in seinem hrelangen Kampf gegen Lagerung und ransport abgebrannter Brennelemente „Castor"-Behältern die vorläufig letzte ation vor Gericht. Elmar Schlich, Proessor an der Universität Gießen, fühlt h im Aufwind, seit die „Castor"-Transrte wegen überhöhter Meßwerte geppt worden sind.



Der Verfahrenstechniker hat selbst astor"-Vorläufermodelle mitentwickelt d von vornherein vor den Unzulänglichiten des Stahlbehälters gewarnt. Nach hlichs Auffassung sind die Container cht ausgereift.

Schon bei der ersten Abfüllung eines astor" 1994 im Atomkraftwerk Philpsburg sei „so ziemlich alles schiefgelaun, was schieflaufen kann", sagt Experte hlich. Zuviel radioaktives Wasser habe h im Behälter abgesetzt, der Deckel emmte und verkantete. Die mit der rahlenden Fracht hantierenden Arbeir hätten sich trotz Atemschutzmasken er Übelkeit und Kreislaufbeschwerden klagt.

Seither, so Schlich, seien die „Castoren" cht besser geworden, verwendet würden e mangels Alternative dennoch. Schlich überzeugt: Wenn sämtliche bisher unröffentlichten Akten über den „Castor" kannt würden, dann bekämen die tomkraftwerksbetreiber „nie wieder eine Genehmigung".

Sein Ziel ist es deshalb, an die Unterlagen des Kernforschungszentrums Jülich, der Bundesanstalt für Materialforschung und -Prüfung in Berlin und des Technischen Überwachungsvereins (TÜV) zu kommen. Dann sei auch er in der Lage, die Beweise für seine These beizubringen, wonach die „Castoren" Sicherheitsanforderungen nicht genügen. Bundesgutachter bestreiten dies — nach Anischt Schlichs wider besseres Wissen. Im atomaren Zwischenlager Ahaus, wo das heiße Material abkühlt, könnten über die nicht einmal mit Filtern ausgerüstete Abluftöffnung im Dach „ohne weiteres radioaktive Partikel in die Umgebung gelangen". Dasselbe gelte auch für „Castor"-Transporte auf der Schiene. Nur ließen sich die mikrofeinen Kobalt- und Cäsium-Partikel in voller Fahrt kaum erfassen, und wer sie einatme, der „merkt das nicht".

„Empörend" nennt Schlich deshalb die Darstellung von Bundesumweltministerin Angela Merkel (CDU), von den „Castor"-Transporten sei zu keinem Zeitpunkt eine Gefahr für die Gesundheit der Menschen ausgegangen.

Die Gerichte seien stets der Auffassung der Bundesgutachter gefolgt, die jede Gefährdung durch die „Castoren" im Bereich des zu vernachlässigenden Restrisikos angesiedelt hätten. Weil es kaum neutrale „Obergutachter" gebe, sei die Sichtweise der Gerichte verständlich, findet der Giessener Professor.

„Waffengleichheit vor dem Gesetz" strebt Schlich an, weshalb er die Herausgabe aller Akten verlangt. Die Einsicht will er notfalls vor dem Karlsruher Verfassungsgericht erstreiten, sollte sein laufender Antrag auf Revision des Verfahrens vor dem Bundesverwaltungsgericht erfolglos bleiben.

Schlich zückt die Strahlenschutzverordnung und zitiert Paragraph 28. Der verpflichtet dazu, Strahlenfreisetzung zu vermeiden und sie auch unterhalb der festgelegten Grenzwerte so gering wie möglich zu halten.

Für Schlich ist es nicht nur ein kleiner Verordnungsverstoß, sondern „ein krimineller Akt", daß die hohen Meßwerte allen „Strahlenschutzprinzipien zuwiderlaufend" über Jahre hinweg verschwiegen worden sind. Da glaubt er sogar das Strafgesetz berührt, das die fehlerhafte Herstellung einer atomtechnischen Anlage mit bis zu fünf Jahren Freiheitsstrafe ahndet.

aus: Frankfurter Rundschau vom 27.5.98

Viele Partner, aber keiner ist verantwortlich

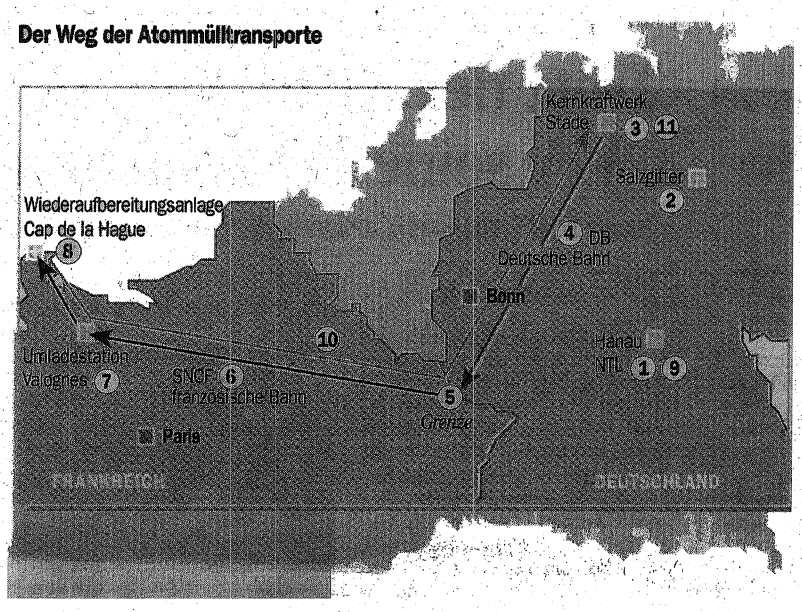
Wie die Kraftwerksbetreiber das Risiko von Atomtransporten verlagern – und Behörden das billige

VON EWALD B. SCHULTE

BERLIN, 4. Juni. Die Betreiber der Kernkraftwerke sind für den Skandal um verstrahlte Atommülltransporte kaum haftbar zu machen. Der Grund: Mit ausdrücklicher Billigung des Bundesumweltministeriums und der zuständigen Länderbehörden haben sich die Energiekonzerne schon vor Jahren durch den Abschluß der Wiederaufarbeitungsverträge von jeglicher Verantwortung für die brisanten Frachten verabschiedet.

In den Vereinbarungen mit der französischen Firma Cogema und der britischen BNFL ist eindeutig festgelegt, daß die Brennelementtransporte von den Wiederaufarbeitungsfirmen durchzuführen sind. Diese Vereinbarungen mußten bei den Behörden eingereicht werden. Sinn dieser Regelung: Die deutschen Kernkraftwerksbetreiber wollten nicht haften, wenn bei den Transporten etwas schief geht.

Der Weg der Atommülltransporte



BERLINER ZEITUNG/KATRIN BO

Diese Stationen durchlaufen deutsche Nuklear-Transporte, hier am Beispiel des Atomkraftwerks Stade bei Hambur

Eigene Speditionstöchter

Die Wiederaufarbeitungsfirmen gründeten daraufhin eigene Speditionstöchter. Bei der Cogema ist dies die Transnucleaire Paris (TNP). Die TNP ist mit der Komplettabwicklung der Brennelement-Transporte nach La Hague beauftragt. TNP stellt die Transportcontainer zur Verfügung und muß die ordnungsgemäße Beladung der Behälter mit den Brennelementen in den deutschen Kernkraftwerken gewährleisten. Dabei bedient sich TNP eines deutschen Dienstleisters: der „NTL Nukleare Transportleistungen GmbH" mit Sitz in Hanau.

Interessant an der NTL sind vor allem ihre Eigentümer: Über eine Tochter der Rheinbraun hält RWE 42,5 Prozent der Anteile. Weitere 42,5 Prozent liegen bei der GNS, einem Gemeinschaftsunternehmen aller deutschen Atomkonzerne. Die restlichen 15 Prozent teilen sich Transnucleaire und BNFL.

Das Hanauer Unternehmen hat auf Honorarbasis alle TNP-Aufgaben in Deutschland übernommen. NTL ist Empfänger der Leercontainer, überwacht die Beladung in den Kraftwerken und gibt bei der Bahn die Transporte in Auftrag. Eine atomrechtliche Genehmigung braucht NTL dafür nicht, so daß keine Zuverlässigkeitsprüfung für das Personal nötig ist. Die Behörden haben keinen Zugang zu den Akten.

Den atomrechtlich relevanten Teil des Geschäfts hat NTL per Unterauftrag an ein Tochterunternehmen der Deutschen Bahn delegiert: die „Nuclear Cargo und Service Gmbh" (NCS), ebenfalls mit Sitz in Hanau. Die NCS ist Inhaberin einer Genehmigung für Nukleartransporte und wickelt den Bahntransport ab. Von NTL hat die Bahntochter auch die Aufgabe übernommen, beim Bundesamt für Strahlenschutz in Salzgitter die Genehmigungen für jeden einzelnen Brennelementetransport einzuholen.

Da man sich untereinander gut kennt, sind die Strahlenschützer nicht pingelig. Wie Amtssprecher Eckart Viehl bestätigt, bekommt NCS die Genehmigungen nicht selten Monate im voraus. Daß bei den Transporten Grenzwerte massiv überschritten wurden, hat die NCS – und damit auch das Bundesamt – nicht bemerkt. Der NCS kann man das nur bedingt vorwerfen. Schuld sind vielmehr die aberwitzigen Kontroll-Auflagen der Behörden. Erst durch sie wird die Verschleierung der Strahlenwerte möglich.

„Wir sind der Verpacker"

Die NCS darf nur solche Transporte auf die Schiene bringen, die vom Absender ordnungsgemäß verpackt und „freigemessen" wurden: Sie dürfen den Grenzwert von 4 Bequerel pro Quadratzentimeter nicht überschreiten. RWE-Sprecher Hermann Venghaus: „Wir sind der Verpacker, Versender ist die NTL." Die „Verpacker" kennen die Schwachstellen der Container nur zu gut. Mit allen Tricks versuchen sie jene Stellen, an denen radioaktive Partikel entweichen können, abzudichten.

Daß sie dabei Spalten und Bohrungen mit Silikonkautschuk verkleistern, mit Klebestreifen sichern und sensible Oberflächenteile komplett mit Folien überkleben, bleibt der NCS verborgen. Den Frachtbriefen ist lediglich zu entnehmen, daß die Strahlenwerte der Containers bei Abfahrt unterhalb der Grenzwertschwelle liegen.

Kontrolltests der Bahntochter NCS schienen zu belegen, daß dies unterwegs so bleibt. Allerdings: Die sensiblen Stellen der Container sind während des Transports gar nicht zugänglich. Außerdem wechselt an der Grenze die Zuständigkeit: Dort übernimmt die französische Staatsbahn den Job – und damit auch die Frachtpapiere. Gemessen wird erst wieder in Valognes, wo die Container vom Eisenbahnwaggon auf Schwerlaster umgeladen werden.

Hier registrieren die Experten seit mehr als zehn Jahren gravierende Grenzwertüberschreitungen s wohl an den Containern als auch a den Waggons. Jeder fünfte Tran port ist verstrahlt. Das tragen s auch in die Frachtpapiere ein. Ei Meldepflicht gibt es nicht, do schreibt eine Auflage der Intern tionalen Atomenergiebehörde v daß die Cogema den Absender d verstrahlten Ladung unterrichtet.

Genau das tut die Cogema auc Die NTL erhält sofort Kopien d Frachtpapiere. Umgekehrt muß d NTL Cogema informieren, wenn d Leer-Container verseucht Deutschland ankommen. Auch d von erfährt die Bahn nichts: D Messung erfolgt erst bei der A kunft in den Kraftwerken, die Wer werden in den Frachtpapieren d kumentiert. Die aber gehen dire an die NTL, ohne daß eine Behör sie jemals gesehen hätte.

Systematische Täuschung?

Die Bahntochter NCS prüft de zeit, ob sie von der NTL durch b wußte Verheimlichung der Kont minationswerte systematisch g täuscht wurde. Auch die Staatsa waltschaft ermittelt mittlerweile g gen NTL. Die Kraftwerksbetreib hingegen sind rechtlich aus de Schneider. Abgesehen vom Energi Multi und Biblis-Betreiber RW Angesichts der dominierende Mehrheitsbeteiligung an NTL ste sich die Frage nach dem Einfluß d RWE auf die Geschäftsführung.

Außerdem war es der RWE-Ko zern, der laut eines Cogema-Schre bens 1990 darauf bestanden hatt nur noch NTL und nicht mehr d Kraftwerksbetreiber von Stra lungswerten zu unterrichten, die i Frankreich gemessen wurden.

ATOMINDUSTRIE

Das sind die Beteiligten am Kreislauf

Bundesamt für Strahlenschutz: Genehmigt die Transporte, Sitz in Salzgitter bei Hannover.

Cogema: Betreibt die Wiederaufarbeitungsanlage in La Hague.

NTL: Ein auf Nukleartransporte spezialisierter Speditionsdienstleister, der im Auftrag der Franzosen die deutschen Atommülltransporte koordiniert. Sitz im hessischen Hanau.

TNP: Transporttochter der Cogema, Auftraggeber der NTL.

NCS: Eine Tochter der Deutschen Bahn, Inhaberin einer Lizenz für Atomtransporte.

aus: Berliner Zeitung vom 5.6.98

Alles schon mal dagewesen

Castor-Skandal und Transnuklear-Affäre

Wolfgang Ehmke

Sowohl bezüglich des Ausmaßes als auch der „Bewältigungs"-Rituale erinnert der Castor-Skandal an die Transnuklear-Affäre vor zehn Jahren. Periodisch blitzt auch ohne Anti-Castor-Blockaden auf, daß es im Umgang mit radioaktivem Müll enorme Probleme gibt. Es müssen nicht einmal 21 Millionen DM Bestechungsgelder fließen, damit aufgedeckt werden kann, daß die Atommüllentsorgung ein großes Geschäft ist und daß das Entsorgungsdilemma der Atomwirtschaft Geheimniskrämerei und Vertuschungsenergie gebiert.

Strahlenschutzbeauftragte wurden mit „nützlichen Aufwendungen" bedacht

In den 80er Jahren waren von der Hanauer Atomtransporte-Firma Transnuklear (TN) die Sicherheits- und Strahlenschutzbeauftragten verschiedener deutscher Atomkraftwerke und des belgischen Atomzentrums Mol, aber auch Mitarbeiter der Kernforschungszentren Jülich und Karlsruhe mit kleinen und großen Geschenken bedacht worden. „Nützliche Aufwendungen" wie Videorecorder, Autos, Urlaubsreisen, Bordellbesuche und Heimorgeln wurden nach einem regelrechten „Schlüssel" gezahlt: Grundlagen waren die Mengen an Atommüll, die von den Nuklearanlagen zur Abfallbehandlung nach Mol geschickt wurden. Der Generaltransporteur war die TN. Zurück kamen die konditionierten Abfälle. Meist waren sie falsch deklariert, bisweilen wurde schwach aktiver Müll mit illegalen Beimengungen von Plutonium und Kobalt 60 zurückgeschickt. Derartige Fässer landeten u.a. in einer Lagerhalle in Gorleben.

Die strafrechtliche Bewältigung verlief im Sande. 80 bis 100 Ermittlungsverfahren wurden angestrengt, aber mangels Straftatbestand gingen die Ermittlungen ins Leere.

Strafverfahren gegen hohe Geldbußen wieder eingestellt

1991 wurden Strafverfahren gegen hohe Geldbußen eingestellt, weil eine persönliche Bereicherung bei den spendablen ehemaligen TN-Managern nicht nachweisbar war - so die staatsanwaltschaftliche Diktion. Es gab Kündigungen und Tote. So nahm sich Hans Holtz, einer der hauptbeschuldigten TN-Manager, im Dezember '87 im Gefängnis das Leben. Auch ein Mitarbeiter der Preussen Elektra, Klaus Ramcke, der eine sechsstellige Schmiergeldzahlung von der Kraftanlagen AG Heidelberg (KAH) angenommen hatte, beging Selbstmord. Die KAH hatte in Mol gemeinsam mit der Muttergesellschaft der TN, der Hanauer Firma Nukem, eine Anlage zur Verglasung von Atommüll gebaut. Diese Anlage („Pamela") wurde von zwei Angestellten des TÜV aus Mannheim begutachtet, die ebenfalls einige Geschenke erhielten, was folgenlos blieb. Praktikanten in Mol kamen indes aus den einstigen Atomschwellenländern Südafrika und Pakistan.

Der Verdacht, daß die Nukem gegen den Atomwaffensperrvertrag verstoßen hätte und möglicherweise proliferationsrelevante Nukleartechnologie nach Pakistan und Libyen verschoben hatte, ließ sich aus Sicht der Ermittler hingegen nicht bestätigen.

CDU und FDP beklagten damals wie heute Ansehensverlust der Atomenergie

CDU und FDP beklagten damals wie heute den Ansehensverlust der Atomwirtschaft. Die Junge Union deklarierte die Atomenergie zur „Übergangstechnologie". Der „Spiegel" schrieb zur Jahreswende 1987/88: "Die Affäre trifft eine Atomwirtschaft, die noch immer den Schock von Tschernobyl verarbeiten muß. Nach dem GAU in der Ukraine hatten die bundesdeutschen Atommanager gerade noch einmal die Kurve gekriegt, indem sie, eher willkürlich, zwischen östlicher und westlicher Kerntechnik unterschieden... Und nun das." Dieser Tage sagte der Präsident des Deutschen Atomforums, Wilfried Steuer, die bekannt gewordenen überhöhten Strahlenwerte hätten der Atomwirtschaft „enormen Schaden" zugefügt. In der öffentlichen Meinung, so glaubt Steuer, hätte sich die Kernenergie gerade etwas im Aufwind befunden. Nun sei sie ähnlich schwer getroffen wie nach dem Reaktorunglück von Tschernobyl. Den Vergleich zur Transnuklear-Affäre mochte Steuer natürlich nicht als Parameter heranziehen. Die Nachhaltigkeit der Akzeptanzkrise dieser Branche besorgt diese selbst.

Töpfer wil die Atommüll-Entsorgung neu ordnen

Bundesumweltminister Klaus Töpfer versprach „tiefe Schnitte" bei der Neuordnung der Atommüll-Entsorgung. Der Betrieb der TN und der Nukem wurde wegen mangelnder Zuverlässigkeit storniert. Die TN wurde schließlich aufgelöst. An ihre Stelle trat die Gesellschaft für Nuklear-Service (GNS), von der noch die Rede sein wird. Ungeschoren blieben die großen Gesellschafter der Nukem, das Rheinisch-Westfälische Elektrizitätswerk (RWE) und der Frankfurter Chemiekonzern Degussa. Am Ende der „Neuordnung" und „Entflechtung" der Hanauer Betriebe stand de-

ren Übernahme durch die Siemens-Tochter Kraftwerk-Union (KWU). Die Grundregel Töpfers für die Neuorganisation der Entsorgung von schwach- und mittelaktivem Müll lautete: Wer Abfall behandelt, darf ihn nicht transportieren, und umgekehrt. Die Bundesbahn sollte als Spediteur die unternehmerische Führung für den Transport von Nuklearmüll übernehmen.

Auch hier ergeben sich - zehn Jahre nach dem Transnuklearskandal - in der „Bewältigung" des Castordebakels mannigfaltige Parallelen, auch wenn inzwischen die Firmennamen wechselten. Das deutet auf strukturelle Probleme und die Unfähigkeit einer Atomaufsicht, für Kontrolle und Transparenz zu sorgen. Das 10-Punkte-Programm der angeschlagenen Bundesumwelt- und Reaktorministerin Merkel könnte Wort für Wort aus Klaus Töpfers Feder stammen. Denn auch Merkel spricht immer noch von Entflechtung, Kontrolle und Transparenz und plädiert gleichzeitig für den Weiterbetrieb der Atomkraftwerke.

Das Eisenbahnbundesamt, zuständig für den Transport, führt nur stichprobenartig Messungen bei Atomtransporten durch. Nun soll - nach dem 10-Punkte-Plan Merkels - die Bahn alle Meßprotokolle der seit 1995 vorgenommenen Messungen offenlegen und prüfen, „ob rechtliche Schritte gegen Verantwortliche einzuleiten sind", heißt es im Punkt 9. Dazu muß man wissen, daß vor 1995 nur 30% der Transporte durch die Bahn kontrolliert wurden. Jetzt sind es rund 70%. Die Atomwirtschaft schlägt neuerdings zur Verbesserung der Kontrollen vor, eine eigenständige Firma zu gründen, die allein mit der Tranportabwicklung befaßt ist. Als wenn es die nicht gäbe! Es ist die Gesellschaft für Nuclearservice (GNS).

Die GNS tritt die Nachfolge von Transnuklear und Nukem an

Die GNS avancierte 1988 zum einzigen Entsorger für sämtliche schwach- und mittelaktiven Abfälle aller bundesdeutschen Atomanlagen. In jenem Jahr wurde ihr Stammkapital von 240.000 DM auf 6 Mio. DM aufgestockt. Gesellschafter sind die Atomstromer RWE, Preussen Elektra, Bayernwerke, HEW und VEW. Die GNS hat sich auch auf die Entwicklung, den Einsatz und die Wartung von Castor-Behältern für den Brennelemente-Transport und von Mosaik-Behältern für den Transport anderer hoch- und mittelaktiver Abfallstoffe spezialisiert. Zusätzlich ist die GNS Atomschrotthändlerin. „Freigemessene" Metallteile aus atomtechnischen Anlagen werden eingesammelt und in der Gießerei der Krefelder Firma Siempelkamp eingeschmolzen. Aus dem Atomschrott werden u.a. auch die Mosaik-Behälter gebaut, sie dürfen immerhin mit 200 Becquerel pro Gramm strahlen, seien aber nach Firmenangaben nur mit 20 Bq/g belastet. Das macht übrigens - bezogen auf das Gesamtgewicht eines Behälters von 5 Tonnen - die erkleckliche Summe von 50 Millionen bis einer Milliarde Becquerel aus. Da wäre doch die Frage zu klären, ob die Castor-Behälter mit oder ohne strahlende Beigabe gefertigt werden.

Die Gesellschaft für Nuklearservice hat überall die Finger mit im Spiel

Die Konditionierungsanlage in Gorleben wird im Auftrag der GNS gebaut. Sie ist Muttergesellschaft der Brennelemente-Zwischenlager in Ahaus und Gorleben, und am liebsten wäre sie auch in Greifswald eingestiegen, als dort die überdimensionierten Lagerhallen errichtet wurden, in denen der Abrißmüll samt Brennelementen aus der atomaren Hinterlassenschaft des DDR-Atomprogramms gestapelt werden soll. Die dortigen Elektrizitätswerke Nord (EWN) wikkeln dieses Projekt ab. Die EWN sind ein Staatsunternehmen. Sie unterstehen dem Bundesfinanzministerium. Ihr Chef allerdings ist der ehemalige GNS-Mitarbeiter Dieter Rittscher. Werden die EWN privatisiert, hat die GNS bereits ein Bein in der Tür. Die in den neuerlichen Skandal verstrickte Hanauer Transportfirma NTL (Nukleare Transport Leistungen) ist ebenfalls eine GNS-Tochter. Im Interview mit der „Frankfurter Rundschau" merkelt die Bundesumweltministerin an: „Besonders genau werden wir uns die Hanauer Transportfirma NTL anschauen, die die Transporte abwickelt. Denn die hat ja alle Daten aus Frankreich bekommen - und stillgehalten." (FR, 25.5.98) Wer stutzt nicht, wenn er nun doch wieder auf Hanau verwiesen wird. Die GNS war in den 80er Jahren das Konkurrenzunternehmen der TN. 1977 gründete der ehemalige TN-Geschäftsführer Dr. Baatz die GNS mit einigen TN-Kollegen. Baatz ist ein nuklearer Haudegen. In den 60er Jahren transportierte er Plutonium im Kofferraum seines Privat-PKW von Mol in die Bundesrepublik. "Die GNS war immer schneller. Wir hinkten hinterher", beklagte sich der TN-Manager Hans Holtz in den Vernehmungen (taz, 15.3.88). Fakt ist: etliche TN-Mitarbeiter waren zuvor zur GNS gewechselt. Und Klaus Ramcke von der Preussen Elektra, jener zweite Tote, gab laut „taz" bei den Vernehmungen am 22. Juni 1987 zu Protokoll: „Wir sind Besseres gewöhnt, als kleine Geschenke". Dabei nannte er die GNS.

Echte Kontrolle - der Vollzug der Vorschriften findet nicht statt

Wer für wirksame Kontrollen, tiefe Schnitte und Tranparenz eintritt, muß den AKW-Betreibern, die nachweislich die Grenzüberschreitungen verschwiegen oder gar vertuscht haben, die Betriebserlaubnis entziehen. Selbst das geltnde Atomgesetz bietet dafür eine Handhabe: Die Voraussetzung für den Betrieb einer kerntechnischen Einrichtung ist die Zuverlässigkeit der Betreiber. Die GNS und ihre Tochter NTL gehören ebenso auf den Prüfstand, denn bei der GNS laufen alle Fäden zuammen. Die Ministerin für Umwelt (eben nicht Umweltschutz!) und Reaktorsicherheit Angela Merkel überträgt in dieser Situation ausgerechnet der GNS den entsprechenden Untersuchungsauftrag. Ausgerechnet der GNS! Frau Merkel macht den Bock zum Gärtner.

Die Chronik des Castor-Skandals

zusammengestellt von Jochen Stay

Womit will mensch die Chronik anfangen?

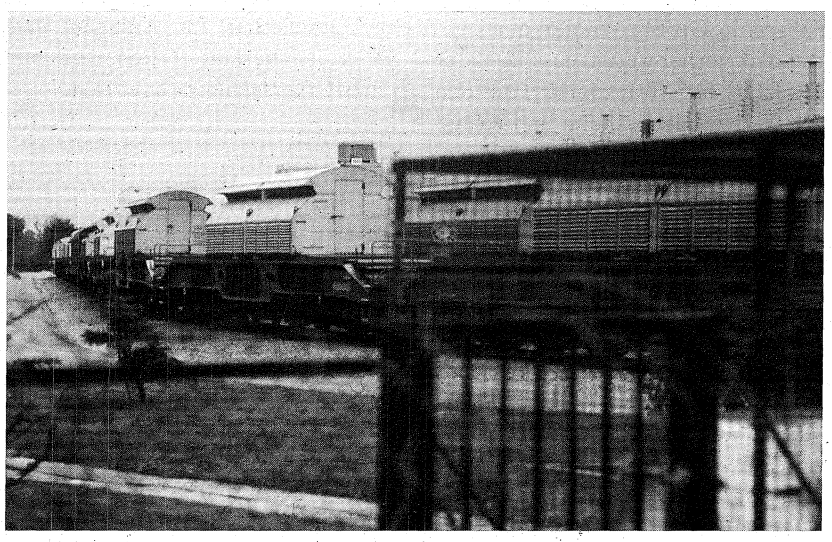
Mit der Inbetriebnahme des ersten AKWs und der damit verbundenen Atommüllproduktion? Mit dem erstmals 1980 aufgetretenen Problem der Außenkontamination von Castor-Behältern? Mit den diversen Terminen internationaler Gremien in den 80er und 90er Jahren, bei denen unter Anwesenheit deutscher Behördenvertreter das Problem erörtert wurde? Mit diversen Studien und Berichten, die in den internationalen Gremien ausgetauscht wurden? Mit dem 7. März 1997, an dem Angela Merkel in einer bundesaufsichtlichen Weisung Hessen vorschreibt, keine Informationen über Transporte nach Frankreich zu verlangen? Mit dem Oktober 1997, in dem der Europäische Gerichtshof die Bundesregierung wegen Verschleppung einer Richtlinie zur besseren Kontrolle von Atomtransporten verklagt? Mit dem Ende letzten Jahres gestarteten Aktionsplan der französischen Atomaufsichtsbehörde, der sogar im französischen Parlament zur Debatte stand und von dem trotzdem niemand in Deutschland etwas mitbekommen haben will? Mit den Recherchen von Mycle Schneider in den ersten Monaten dieses Jahres (siehe sein Bericht in dieser Broschüre)? Mit jenem ominösen 24. April, an dem Bundesumweltministerin Merkel zum ersten Mal von der Sache erfahren haben will? Mit dem 4. Mai, an dem trotz der Vorwürfe ein Castor vom AKW Stade nach La Hague rollt?

All das wäre möglich, doch es würde die Chronik noch länger machen, als sie sowieso schon ist. Deshalb wähle ich als Beginn das Ereignis, durch das der Skandal hierzulande der Öffentlichkeit bekannt wurde:

6. Mai:

In der französischen Tageszeitung "Liberation" erscheint ein Bericht, der die Öffentlichkeit erstmals über Grenzwertüberschreitungen bei den Transporten abgebrannter Brennelemente zur Wiederaufarbeitungsanlage La Hague informiert. Nach Recherchen von Mycle Schneider, Atomexperte vom "World Information Service on Energy" (WISE) in Paris, befinden sich auf zahlreichen Transportbehältern und Fahrzeugen die radioaktiven Elemente Cäsium 137 und Kobald 60, in Konzentrationen, die den zulässigen Grenzwert bis zum 500fachen übersteigen (2.000 Becquerel/cm^2). Seit mindestens 1990 ist den Betreiberfirmen das Problem bekannt. Die WAA-Betreiberin Cogema, der Stromkonzern EDF und die Atomspedition Transnucléaire wissen, daß Eisenbahner und LKW-Fahrer einer unzulässigen Strahlenbelastung ausgesetzt sind. Aber getan haben sie nichts. Weder das Umweltministerium in Paris noch die Atomkontrollbehörden noch die Arbeiter wußten Bescheid. Die grüne Umweltministerin Dominique Voynet zeigt sich "schokkiert". Sie berichtet auch von einer nicht genehmigten Dekontaminationshalle auf dem Gelände des 30 km vor La Hague liegenden Umladebahnhofs Valognes, in deren Inneren hohe Strahlenbelastung auftritt. Nach einem in "Liberation" zitierten internen Bericht vom November 1997, wußten die Betreiber tatsächlich über die Kontaminationen Bescheid. Dort wird auch ein Waggon beschrieben, der im vergangenen Jahr "auf einem großen Teil seiner Oberfläche eine Strahlung von mehreren hundert Becquerel pro Quadratzentimeter" aufwies.

Am Abend stoppt die französische Staatsbahn SNCF alle Transporte mit abgebrannten Brennelementen. Mycle Schneider wertet diese Entscheidung als Sensation. Zuvor war Frankreichs Industrieminister Christian Pierret noch auf einen der verstrahlten Waggons geklettert, um dessen Harmlosigkeit zu demonstrieren. Bahnchef Louis Gallois warnt zwar vor einer "Dramatisierung". Grünes Licht will er jedoch erst geben, wenn klar ist, daß seine Mitarbeiter nicht gefährdet sind.



Brennelemente-Transportbehälter im franz. Verladebahnhof in Valogne *Foto: Bernhard Fischer*

7. Mai:

Auch die Schweiz setzt ihre Castor-Transporte nach La Hague vorerst aus. Bundesumweltministerin Angela Merkel muß zugeben, daß bei den 55 deutschen Castor-Transporten im Jahr 1997 "mindestens zwei Behälter und mindestens elf Waggons" nach La Hague gerollt sind, deren Grenzwerte überschritten waren. Die Castoren waren mit 14,8 und 22 Becquerel pro Quadratzentimeter kontaminiert. Festgestellt wurde dies erst in Frankreich. Merkel erklärt, sie sei bereits vergangene Woche von der französischen Nuklearsicherheitsbehörde DSIN informiert worden. Die Ministerin will durch das Eisenbahn-Bundesamt "pingelig genau" aufklären lassen, wie Castor-Behälter und Waggons verstrahlt werden konnten. Michael Müller, umweltpolitischer Sprecher der Bonner SPD-Fraktion und die grüne Europaabgeordnete Undine von Blottnitz fordern einen sofortigen Stopp aller Castor-Transporte in Deutschland.

8. Mai:

Die Bundesregierung bestätigt, daß in den vergangenen drei Jahren 45 Atommülltransporte ohne ausreichenden Sicherheitsnachweis durchgeführt wurden. Der benutzte Behältertyp NTL 11 hatte im März einen Falltest in Großbritannien nicht bestanden. Vorher waren diese Behälter 15 Jahre für Transporte von den AKWs Neckarwestheim und Krümmel nach La Hague und Sellafield eingesetzt worden. Verantwortlich für die Probleme sei die "multilaterale Genehmigungspraxis". Allerdings war das Bundesamt für Strahlenschutz (BfS) bereits seit einem Jahr darüber informiert, daß es einen Streit über fehlende Sicherheitsnachweise zwischen dem französischen Strahlenschutzinstitut und der Nuklearsicherheitsbehörde DSIN einerseits und der British Nucklear Fuel (BNFL) andererseits über fehlende Unfalltests gab. Die Sicherheitstests basieren häufig nur auf "rechnerischen Nachweisen". Für zwölf deutsche Behälterbaureihen wurden bislang keine Falltests durchgeführt.

13. Mai:

Der Chef der französischen Nuklearsicherheitsbehörde DSIN, André-Claude Lacoste legt Premierminister Jospin einen Bericht über die Ursachen der seit Jahren bekannten aber nicht bekämpften Kontaminationen bei Castor-Transporten vor. Der Bericht belastet alle Seiten: Atomindustrie, staatliche Aufsichtsbehörde und die Regierung selbst. Nur die Eisenbahngesellschaft SNCF, deren Mitarbeiter regelmäßig mit den Transporten hantieren mußten, erfuhr nichts.

14. Mai:

Die Bundesregierung stoppt alle Transporte abgebrannter Brennelemente von deutschen AKWs nach Frankreich. Nach der Auswertung französischer Protokolle wird bekannt, daß Kontaminationen bis zu 13.400 Becquerel pro Quadratzentimeter vorlagen, mehr als das 3.000-fache des zulässigen Grenzwertes. In der Vorwoche war noch von höchstens 22 Becquerel die Rede. Auch für 1998 sind dem Ministerium schon vier Transporte mit Grenzwertüberschreitungen bekanntgeworden. Die atomfreundliche Gesellschaft für Anlagen- und Reaktorsicherheit (GRS) wird mit einer Untersuchung beauftragt.

18. Mai:

Der schleswig-holsteinische Energieminister Claus Möller (SPD) gibt bekannt, daß einer der elf Transporte, die 1997 mit erhöhter Kontamination nach La Hague rollten aus dem AKW Brunsbüttel stammt. Es sei in Frankreich eine Strahlung von 2.000 Becquerel pro Quadratzentimeter gemessen wurde, und zwar "an einer nicht in den Prüfvorschriften vorgesehenen Position".

19. Mai:

Das niedersächsische Umweltministerium gibt bekannt, daß in den letzten drei Jahren auch bei Transporten zur britischen Wiederaufarbeitungsanlage Sellafield Grenzwertüberschreitungen vorgekommen sind: sechs von 312 Behältern waren kontaminiert.

20. Mai:

Bei einem Gespräch zwischen Atomindustrie und dem Bundesumweltministerium wird bekannt, daß die deutschen AKW-Betreiber schon seit Mitte der 80er Jahre von den radioaktiven Verunreinigungen der Transporte wußten, ohne die Behörden informiert zu haben. Das Bundesumweltministerium erklärt, das Problem bisher nur "theoretisch" zu kennen, konkrete Meßwerte aber erstmals am 24. April erhalten zu haben.

Auch bei einem der im März angelieferten Castor-Behälter im Zwischenlager Ahaus wird eine erhöhte Kontamination festgestellt. Statt den vorgeschriebenen 4 Bq/cm² kommt es zu Werten bis zu 7 Bq.

21. Mai:

Das "Handelsblatt", eine der Atomenergie äußerst freundlich gesonnene Zeitung beginnt ihren Analyse-Artikel zum Castor-Skandal mit folgender Überschrift: "Die Perspektiven für die Kernenergie sehen düster aus. Bei einem langfristigen Stopp der Transporte zu den Wiederaufarbeitungsanlagen in Frankreich und Großbritannien drohen Entsorgungsengpässe."

Bundesumweltministerin Merkel verfügt den Stopp sämtlicher Atommülltransporte in Deutschland. Damit fallen nach dem Stopp der Auslands-

Transporte vom 14.5. jetzt auch alle innerdeutschen Castor-Transporte bis auf weiteres aus. Der Transporte-Stopp soll so lange anhalten, bis sichergestellt ist, daß sich die erhöhten Kontaminationen nicht wiederholen.

Merkel beschwichtigt: Von den bekanntgewordenen Oberflächenkontaminationen sei keine Gefahr ausgegangen. Polizisten und Begleitpersonal seien während des Transports mit Meßgeräten ausgestattet gewesen, die keine erhöhte Strahlenbelastung ausgewiesen haben. Die Direktstrahlung der radioaktiven Partikel sei so gering gewesen, daß sie während des Transports nicht meßbar gewesen sei. *Kommentar: Will sie es nicht wissen oder begreift sie es nur nicht? Die Gefahr bei der Außenkontamination besteht nicht durch Direktstrahlung (da ist die Strahlung aus dem Castor das eigentliche Problem), sondern beim Inkorporieren der radioaktiven Partikel. Und das kann kein Meßgerät feststellen!*

Gerhard Hennenhöfer, zuständiger Abteilungsleiter im Bundesumweltministerium erklärt, im sogenannten Sumpf der Eisenbahnwaggons unterhalb der Castor-Behälter seien nie Messungen durchgeführt worden, weil dem zuständigen Eisenbahnbundesamt nicht zugemutet werden können, "direkt am strahlenden Behälter an unzugänglichen Stellen zu messen."

Die Bayernwerk AG kündigt an, die Auflagen des Bundesumweltministeriums zügig zu erfüllen. Sie will schon bald wieder Transporte durchführen. Eigentlich war für Ende Mai ein Transport vom AKW Ohu geplant. Auch am AKW Biblis steht ein Transportwaggon bereit.

Burkhard Hirsch, FDP-Bundestagsabgeordneter ist der Meinung "daß gegen die Atomkraftwerks-Betreiber Anklage wegen Körperverletzung erhoben werden muß".

22. Mai:

Es wird bekannt, daß die US-Fachzeitschrift "Radioactive Materials Transport" bereits 1991 vor dem Problem mit der Außenkontamination gewarnt hat.

Ein Beamter des Eisenbahnbundesamtes (dem Bundesverkehrsministerium unterstellt) gibt zu, daß die Behörde bereits seit zehn Jahren von dem Problem der Grenzwertüberschreitungen weiß.

Aus einem Kommentar der Rhein-Neckar-Zeitung (Heidelberg): "Wenn Dummheit strahlen würde, dann stellten manche Vertreter der Atomwirtschaft für sich selbst die allergrößte Gefahr dar."

Der Vorsitzende der Gewerkschaft der Polizei (GdP), Hermann Lutz, erklärt: "Es ist eine Ungeheuerlichkeit, mit welcher Kaltschnäuzigkeit PolizistInnen unter Vorspiegelung falscher Tatsachen in Castor-Einsätze geschickt worden sind. Für mich ist es menschenverachtend, wenn wider besseren Wissens Menschen einer möglichen Gefahr für Leib und Leben ausgesetzt werden. Es steht für mich nun außer Frage, daß alle geplanten Castor-Transporte bis zur restlosen Aufklärung auch nur der kleinsten Details in Sachen Sicherheit und Strahlenschutz ausgesetzt werden. Ein ähnlich skandalöses Hintergehen der BürgerInnen ist nur noch in Diktaturen oder den korrupten Strukturen einer Bananenrepublik denkbar. Es ist zwar rechtlich eindeutig, daß sich PolizistInnen nicht weigern dürfen, einen Atomtransport zu begleiten, aber nun sind die Innenminister am Zuge zu beweisen, daß ihnen die Gesundheit ihrer PolizistInnen wichtiger ist als das Profitstreben der Atomindustrie." Lutz kündigt eine rechtliche Überprüfung an, inwieweit mit dem Verhalten der Veranlasser der Transporte der Tatbestand der vorsätzlichen Körperverletzung erfüllt ist.

Der Bundesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz (BBU) stellt Strafanzeige gegen das Bundesamt für Strahlenschutz (BfS) wegen der rechtswidrigen Erteilung von Transportgenehmigungen. Die Bürgerinitiative Lüchow-Dannenberg erstattet Strafanzeige gegen die AKW-Betreiber, die Deutsche Bahn AG, die Gesellschaft für Nuklear-Service (GNS) und das BfS wegen dem Verdacht der fahrlässigen Freisetzung ionisierender Strahlen. Die Regierungspartei FDP beantragt eine aktuelle Stunde im Bundestag zum Thema Castor. Generalsekretär Guido Westerwelle fordert personelle Konsequenzen in den Chefetagen der Stromkonzerne. Wer etwas vertuscht habe, müsse seinen Hut nehmen. Das der Atomenergie traditionell freundlich gesonnene Bonner Wirtschaftsministerium erklärt: "Es ist unerhört, daß die Politik mit massiven Polizeieinsätzen Castor-Transporte schützt, während die Atomindustrie den Ruf der Castoren aufs Spiel setzt.

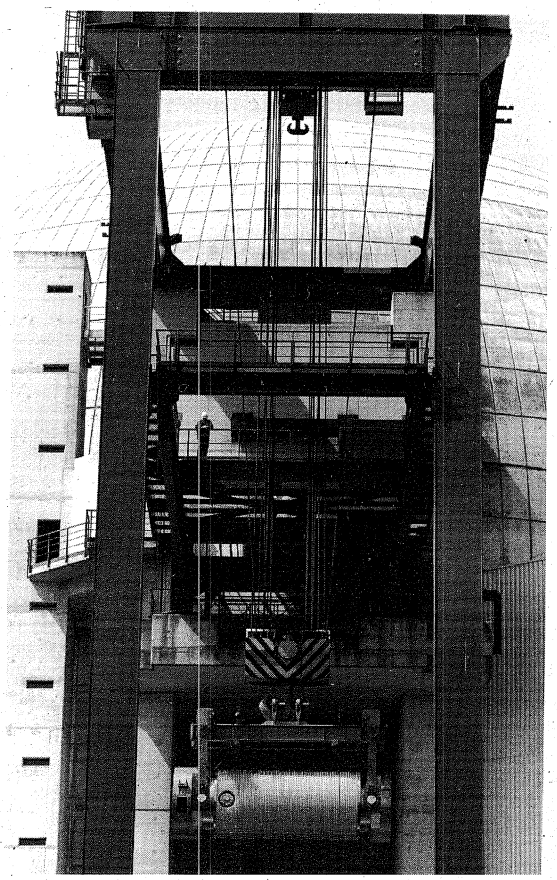
Hessens Innenminister Gerhard Bökel (SPD): "Wie soll ich den Polizisten, die Castor-Behälter beschützen müssen, eigentlich noch glaubwürdig vermitteln, daß sie keiner Gefahr ausgesetzt sind?"

AtomkraftgegnerInnen protestieren in Philippsburg gegen den geplanten Castor-Transpot *Foto: Johannes Sternstein*

BUND-Vorsitzender Hubert Weinzierl: "Jetzt muß SPD-Kanzlerkandidat Schröder Farbe bekennen, ob er sich zum Handlanger der Atomindustrie degradiert oder Standhaftigkeit beweist.

23. Mai:

Überschrift in der Bild-Zeitung: "Jedes Auto muß zum TÜV - nur der Castor nicht" Wahlkampf: Die SPD fordert Kanzler Kohl auf, die Castor-Affäre zur "Chefsache" zu machen. Das Kanzleramt weist die Forderung zurück. Angela Merkel fordert die



Ein leerer Exqellox-Behälter wird in das AKW Brokdorf gebracht

Foto: Andreas Lobe

Energie-Unternehmen auf, die Verantwortlichen zur Rechenschaft zu ziehen. Sie kündigt an, die Meßergebnisse aller bisherigen Castor-Transporte "lückenlos offenzulegen". Einen Rücktritt lehnt Merkel ab. Alle Beamten der Abteilung Reaktorsicherheit im Umweltministerium müssen eine dienstliche Erklärung abgeben, ob und wann sie von den Castor-Verstrahlungen gehört haben. FDP-Chef Gerhard fordert personelle Konsequenzen bei den Elektrizitätsversorgern.

Die Betreiber der deutschen AKWs räumen Fehler bei den Atomtransporten ein und versprechen ein neues Meldesystem. Bisher seien die erhöhten Strahlungswerte nicht systematisch unterbunden worden. Die politische Dimension und die öffentliche Reaktion seien weit unterschätzt worden.

Der Gießener Professor für Verfahrenstechnik, Elmar Schlich, berichtet darüber, daß Wissenschaftler bereits seit 15 Jahren darauf hinweisen, daß die Castoren außen verseucht sind. Dies haben Sachverständige in den Jahren 1983, 1990 und 1995 ausgesagt. Der TÜV und die Atomaufsicht - 1983 auch die Physikalisch-Technische Bundesanstalt, Vorgängerin des BfS - sind dabeigewesen. Bundesumweltministerin Merkel betont, daß Schlich die Gerichte nicht von seinen Einschätzungen überzeugen konnte.

25. Mai:

Angela Merkel verbürgt sich dafür, daß alle MitarbeiterInnen ihres Ministeriums und aller zuständigen Bundesbehörden von den radioaktiven Flecken oder Grenzwertüberschreitungen an Atommüllbehältern nichts gewußt haben. Sie stellt einen 10-Punkte-Plan vor, mit dem technische und organisatorische Konsequenzen aus dem Skandal gezogen werden sollen. Solange die Ursache der Kontamination nicht vollständig geklärt und beseitigt sei und solange das neue Informationssystem nicht eingeführt und funktionstüchtig sei, gelte das Verbot der Transporte weiter: "Wir lassen und keinen Druck von Seiten der Betreiber machen, um neue Transporte durchzuführen" versicherte Merkel. Sie weist jede persönliche Verantwortung von sich und darauf hin, daß die Aufsichtsbehörden für die Castor-Beladung in den Ländern sitzen und nicht in Bonn. Allerdings werden die Messungen von den Betreibern selbst durchgeführt, die Behörden kontrollieren nur die Meßprotokolle.

Die stellvertretende Vorsitzende der SPD-Bundestagsfraktion, Anke Fuchs, stellt fest: "Die Beförderung von Kernbrennstoffen ist nach dem Atomgesetz nicht zulässig, wenn nicht jederzeit gewährleistet ist, daß keine Gefahren für Mensch und Umwelt entstehen können. Wenn die Entsorgung nicht gesichert ist, ist auch der Betrieb der Kernkraftwerke rechtlich nicht erlaubt. Frau Merkel ist nicht bereit, grundsätzliche Konsequenzen aus der Vertrauenskrise zu ziehen. Die Unternehmen versuchen sich mit Dreistigkeit aus der Verantwortung zu stehlen. Die Politik muß die Konsequenz ziehen und auf die Atomkraft verzichten."

Joschka Fischer fordert ebenfalls den Ausstieg und von der Bundesregierung eine Entschuldigung bei Polizeibeamten und Demonstranten.

Merkel sagt zu den Ausstiegsforderungen: "Es muß versucht werden, das Vertrauen in die Sicherheit und Verantwortbarkeit der Nutzung von Kernenergie wieder herzustellen. Wer das ablehnt, agiert nur noch parteitaktisch und beschädigt den Standort Deutschland."

FDP-Chef Gerhard: "Ich gewinne immer mehr den Eindruck, daß die Kernkraftwerksbetreiber auf diese Weise selber die Kernenergie in Deutschland zum Erliegen bringen wollen. Die FDP ist zu dem Schluß gekommen, daß nach diesem Verhalten die Landes- und Bundesbehörden neuerlich die Zuverlässigkeit der Kraftwerksbetreiber überprüfen sollten.

Wilfried Steuer, Präsident des Deutschen Atomforums spricht von einem "herben Rückschlag", von der schwersten Vertrauenskrise der Atomenergie seit Tschernobyl. Die Branche dürfe jetzt nichts vertuschen. Die Vorstände in den deutschen Energieunternehmen hätten nicht von den Verunreinigungen gewußt. Dagegen erklärt die Sprecherin der Preußen Elektra, Petra Ullmann, daß dem Unternehmen schon im vergangenen Jahr durchaus bekannt war, daß Kontaminationen aufgetreten sind. Das Bayernwerk räumt ein, keine hinreichenden Sicherheitsmaßnahmen beim Transport von Atommüll-Behältern getroffen zu haben. Dieter Wild, Vorstandsmitglied der Bayernwerke: "Schon bei den ersten Informationen über Grenzwertüberschreitungen im Jahr 1986 sind Gegenmaßnahmen

getroffen worden. Alle durchgeführten Maßnahmen waren zielgerichtet, aber nicht ausreichend."

Der Bundesgrenzschutz-Verband (die "Gewerkschaft" der BGS-Angehörigen) fordert strafrechtliche Schritte gegen die Verantwortlichen für die Kontamination einzuleiten.

Christian Waterloos, Chef der Atomabteilung bei der EU-Kommission hält den Nuklearsektor der EU für "nicht transparent". Er schließt nicht aus, daß noch weitere Einzelheiten über Fehler der AKW-Betreiber und Transportfirmen ans Licht kommen. Er drückt sich freundlich aus: "Wenn sie genau hinsehen, finden sie viele sicherheitstechnische Verbesserungsmöglichkeiten."

Im AKW Ohu wird aus der Not eine Tugend gemacht: Der dort vor dem Transporte-Stopp zur Beladung angelieferte Behälter, der jetzt "nutzlos" herumliegt, wird in einer improvisierten Ausstellung der Öffentlichkeit gezeigt, um zu beweisen, wie harmlos er ist.

26. Mai:

Deutschland und Frankreich wollen eine Arbeitsgruppe zum Strahlenschutz einrichten, Sie soll sicherstellen, daß die deutschen Aufsichtsbehörden künftig sofort informiert werden, wenn in Frankreich Grenzwertüberschreitungen bei Atommülltransporten aus Deutschland festgestellt werden. Dies ist ein Ergebnis des Treffens zwischen Angela Merkel und ihrer französischen Kollegin Dominique Voynet in Straßburg.

Vor der Jahrestagung des Deutschen Atomforums in München findet Kanzleramtsminister Schmidtbauer harte Worte für die Atomindustrie: Sie habe das in sie gesetzte Vertrauen verspielt. Jahrelang habe sie "Schindluder" mit den Behörden getrieben. Der Präsident des Atomforums, Wilfried Steuer, entschuldigt sich zuerst wortreich bei Bundesumweltministerin Merkel. Es tue ihm persönlich ganz außerordentlich leid. Danach geht er zur Tagesordnung über. Man kann sich ja nicht jeden Tag entschuldigen. Wo Menschen sind, passieren eben Fehler - "nur leider werden sie bei der Kernenergie immer hochgespielt". Die Regierung sollte der Industrie nicht das Vertrauen entziehen. Schließlich hätten die Unternehmensvorstände ebenfalls nichts gewußt.

Peter Struck, parlamentarischer Geschäftsführer der SPD-Bundestagsfraktion, fordert den "unausweichlichen" Rücktritt von Angela Merkel. Politische BeobachterInnen in Bonn gehen allerdings davon aus, daß diese Forderung nur halbherzig verfolgt wird, da es der SPD lieber ist, eine geschwächte Ministerin im Wahlkampf vorzuführen, als sich mit einer prominenten Neubesetzung auseinandersetzen zu müssen. "Wenn Frau Merkel zurücktreten würde", heißt es in der SPD-Parteizentrale, "wär' das ganze Theater ja schon vorbei."

Niedersachsens Ex-Umweltministerin Monika Griefahn wendet sich gegen den Versuch Merkels, den Ländern eine Mitschuld zu geben. Sie habe mehrfach Transporte wegen Sicherheitsbedenken untersagen wollen. "Mindestens elfmal habe ich Weisungen aus Bonn bekommen, sie trotzdem durchzuführen."

Greenpeace stellt Strafanzeige gegen Manager von mehreren Atomkraftwerken wegen vorsätzlicher Gesundheitsgefährdung und gefährlicher Körperverletzung. Gunda Röstel, Vorstandssprecherin der Grünen, fordert Bundesinnenminister Kanther auf, als Dienstherr der Castor-Begleitmannschaften von Amts wegen Strafanzeige gegen Verantwortliche bei Kraftwerksbetreibern und Ministerien zu stellen. Das Berliner Polizeipräsidium äußert sich besorgt um die Sicherheit ihrer von mehreren Castor-Einsätzen bekannten Prügeleinheiten und setzt eine Arbeitsgruppe zur Klärung des Gefahrenpotentials ein.

27. Mai:

Bundestagsdebatte zum Castor-Skandal: Kanzler Kohl bescheinigt seiner "ausgezeichnet arbeitenden" Umweltministerin "Großartiges" geleistet zu haben. Die bündnisgrüne Fraktion stellt einen Rücktrittsantrag, den die Regierungsfraktionen ablehnen. Die SPD enthält sich. Ansonsten wird versucht, die Verantwortung zwischen Bund und Ländern hin- und herzuschieben. Ein interessantes Merkel-Zitat: "Ich hatte auf dem Aufsichts-Weg keine Möglichkeit, von den Kontaminationen Kenntnis zu erlangen." *Aber auf anderem Weg schon?*

Es wird bekannt, daß das Eisenbahnbundesamt Ermittlungen gegen alle an den Castor-Transporten beteiligten Firmen aufgenommen hat. Es prüft, ob Ordnungswidrigkeits-Tatbestände des Atomgesetzes und des Gefahrgutgesetzes erfüllt sind.

Der saarländische Umweltminister Leonhardt (SPD) fordert den Ausstieg aus der Wiederaufarbeitung und dafür Zwischenlager direkt bei den Atomkraftwerken. Gleichlautend äußert sich sein niedersächsische Kollege Jüttner.

28. Mai:

Die niedersächsische Landesregierung stoppt das kurz vor Abschluß stehende Planfeststellungsverfahren für das atomare Endlager Schacht Konrad bei Salzgitter. Umweltminister Wolfgang Jüttner (SPD) begründete die Unterbrechung des seit 1982 laufenden Verfahrens mit dem "ungeklärten Risiko bei Atomtransporten". Bundesumweltministerin Merkel spricht von einer "politischen Provokation" und fordert, das Verfahren unverzüglich abzuschließen. Allerdings droht sie zunächst noch nicht mit einer bundesaufsichtlichen Weisung.

Die Gewerkschaft der Polizei GdP geht davon aus, daß Castor-Transporte auf lange Zeit nicht durchsetzbar sein werden. Ein entsprechender Auftrag an die Polizei sei wegen der zu erwartenden Proteste schlicht nicht durchführbar, erklärt GdP-Chef Lutz: "Die Beamten würden in einen Bürgerkrieg geschickt. Das könnte sich kein Innenminister leisten." Bundesumweltministerin Merkel versteht das überhaupt nicht da, nach ihren Informationen die Transporte nach Frankreich und Großbritannien bisher von der normalen Polizei überhaupt nicht geschützt worden seien.

Der niedersächsische Innenminister Gerhard Glogowski (SPD)

macht für den nächsten Gorleben-Transport die vollständige Aufklärung der Kontaminationen zur Vorbedingung. Der bisher für die Zeit nach der Bundestagswahl angekündigte Castor werde "nicht im Herbst und nicht im Winter" stattfinden", so Glogowskis Sprecher. Der bisher für den Herbst geplante Transport von sechs Behältern mit hochaktivem Müll aus der WAA La Hague nach Gorleben fällt ausdrücklich nicht unter Merkels Transport-stopp. Die entsprechenden Castor-Behälter wurden nicht unter Wasser, sondern auf dem Trockenen beladen. Das Innenministerium in Hannover glaubt allerdings zur Zeit keinen Polizeieinsatz für einen Gorleben-Transport organisieren zu können. "Polizeibeamte müssen zwar einer Weisung gehorchen. Wenn aber 1.000 Beamte unter dem Einfluß einer Gewerkschaft nein sagen, ist auch der Leiter unserer Polizeiabteilung machtlos."

29. Mai:

Es wird bekannt, daß auch in deutschen AKWs seit Anfang der 80er Jahre kontaminierte Transportbehälter angekommen sind. Dabei handelt es sich um leere, bereits benutzte Behälter, die zum erneuten Beladen aus Frankreich und Großbritannien zurück nach Deutschland gebracht worden sind. Bei der Abfahrt an den Wiederaufarbeitungsanlagen seien sie "sauber" gewesen. Das Bayernwerk teilt mit, daß es an 38 von 181 aus La Hague kommenden Behältern eine Verseuchung zwischen fünf und 550 Becquerel pro Quadratzentimeter gegeben hat (Der Grenzwert für leere Behälter liegt beim Transport je nach Strahlungsart bei 0,04 bis 0,4 Becquerel - für beladene Behälter liegt er ja bekanntlich bei 4 Becquerel.). In den vier niedersächsischen Kraftwerken kamen - nach noch nicht abgeschlossenen Nachforschungen der Betreiber - 40 Leertransporte mit überhöhten Strahlenwerten an (davon 20 in Unterweser und 13 in Stade), in Biblis 17, in Philippsburg vier, in Neckarwestheim sieben, in Brokdorf zwei und in Krümmel einer. Zusätzlich hat es Kontaminationen an Eisenbahnwaggons gegeben.

In einer Vorabmeldung des "Spiegel" heißt es, daß das Bundesumweltministerium und Beamte der Atomaufsichtsbehörden früher von den Kontaminationen gewußt haben, als Merkel immer behauptet. Ministerium und Bundesamt für Strahlenschutz (BfS) wurden regelmäßig von einem Expertengremium der Internationalen Atomenergiebehörde IAEO in Wien vor den Behälter-Verunreinigungen gewarnt. Wilhelm Collin, Leiter der Abteilung "Endlager und Transport" im BfS ist gleichzeitig Vorsitzender des IAEO-Expertengremiums "Transsac" (Transport Savety Standard Advisory Commitee). Dort wurde das Problem bereits 1985 erkannt und damals auch in die Transportrichtlinien der EAEO aufgenommen.. Merkel und BfS weisen den Vorwurf zurück und beharren darauf, vor dem 24. April keine Daten über verstrahlte Transporte gekannt zu haben. Kommentar: Mensch weiß ja nicht, wie genau zitiert wird, aber es ist schon interessant, daß der "Spiegel" behauptet, Merkel sei regelmäßig über den Sachverhalt gewarnt worden und sie dementiert, indem sie behauptet, keine Daten gekannt zu haben.

Der Landesverband Niedersachsen der Polizeigewerkschaft will Strafanzeige wegen der Freisetzung ionisierender Strahlung stellen. Für die betroffenen Beamten stehe fest, so die Gewerkschaft, daß sie unter Vorspiegelung falscher Tatsachen in die Castor-Einsätze geschickt wurden.

Niedersachsen fordert als Konsequenz aus der Affäre, daß die bestehenden Transport- und Behältergenehmigungen zurückgenommen werden. Das Transportwesen und die Genehmigung für die Beförderung radioaktiver Stoffe müßten neu geregelt werden. Der von Bonn verhängte Stopp aller Transporte reiche nicht aus. Aus niedersächsischer Sicht dürften nur noch Transportbehälter eingesetzt werden, die leicht zu reinigen seien. Staatssekretär Schulz droht den Betreibern mit Konsequenzen: "Die Verantwortlichen für solche Manipulationen dürfen mit Kernbrennstoffen nicht weiter umgehen."

Gerhard Hennenhöfer, Leiter der Abteilung Reaktorsicherheit im Bundesumweltministerium, weist darauf hin, daß die Verantwortung für die Atomkraftwerke bei den Ländern liegt. Auch den Vertretern ihrer Aufsichtsbehörden, die sich ständig in den Kraftwerken befänden, sei entgangen, daß dort kontaminierte Behälter eingingen. Er forderte Hessen und Niedersachsen dazu auf, die ihnen vorliegenden Meßdaten zu überprüfen und ihm darüber Bericht zu erstatten. Schließlich hätten Preussen Elektra und RWE bei der Überprüfung ihrer Meßprotokolle festgestellt, daß auch bei den Leertransporten Grenzwerte überschritten wurden. Niedersachsen habe aber erklärt, daß die Messungen in den AKWs weder von der Landesaufsicht noch durch einen beauftragten Gutachter überwacht wurden. Vielmehr habe sich die Landesaufsicht auf die Auswertung der Meßprotokolle beschränkt und behauptet, daß diese "in der Vergangenheit stets in Ordnung gewesen" seien. Schlußfolgerung aus Bonn: "Entweder waren im Land die Grenzwertüberschreitungen bekannt oder Preussen Elektra hat unvollständige Meßprotokolle an die Landesaufsicht weitergegeben." *Frage: Wieso stellen Preussen Elektra und RWE eigentlich erst bei der jetzigen Überprüfung der Meßprotokolle fest, daß Kontaminationen vorlagen?*

Die RWE räumt Fehler und "schwere Versäumnisse" in der Informationspolitik des Unternehmens ein.

Hessen will wegen des Skandals die Zuverlässigkeit der RWE als Betreiber des AKW Biblis überprüfen. Ein entsprechendes Verfahren wird eingeleitet. Die Betriebserlaubnis der AKWs ist atomrechtlich an die Zuverlässigkeit der Betreiber geknüpft.

Kurt-Dieter Grill, Bundestagsabgeordneter aus Lüchow-Dannenberg und umweltpolitischer Sprecher der CDU/CSU-Fraktion in einem Interview mit der Süddeutschen Zeitung: "Es gibt den Satz "Gott schütze mich vor meinen Freunden, vor meinen Feinden kann ich mich selber schützen." Die Energiewirtschaft hat ihren politischen Unterstützern in den Rücken geschossen. Das ist so und das macht uns das Leben in der energiepolitischen Debatte schwer."

Hermann Lutz, Vorsitzender der Gewerkschaft der Polizei GdP: "Jede Pommesbude würde dichtgemacht,

wenn die Zuverlässigkeit so wäre, wie sie bei der Atomindustrie ist."

31. Mai:

Die RWE ist nach Worten ihres Vorstandsmitglieds Werner Hlubek bereit, in Biblis und Gundremmingen neue Zwischenlager zu bauen, "wenn Castor-Transporte aus unterschiedlichen Gründen nicht mehr möglich sind." Bisher haben die Stromkonzerne neue Zwischenlager immer abgelehnt, weil sich eine Genehmigung über Jahre hinziehen könnte. Ohne die Fahrten nach Ahaus und Gorleben, ohne die WAAs in La Hague und Sellafield und ohne ein neues Zwischenlager auf dem Kraftwerksgelände wäre die Lagerkapazität von Biblis in zwei Jahren ausgeschöpft. Dann müßten die Reaktoren ausgeschaltet werden.Auch die grünen Landes-UmweltministerInnen Priska Hinz (Hessen), Bärbel Höhn (NRW) und Alexander Porschke fordern, die abgebrannten Brennelemente bis zur Endlagerung am jeweiligen AKW-Standort zwischenzulagern.

Die umweltpolitische Sprecherin der bündnisgrünen Bundestagsfraktion, Michaele Hustedt, spricht angesichts der Vertuschungspolitik der AKW-Betreiber von "organisierter Kriminalität". Die HEW prüfen deshalb die Einleitung rechtlicher Schritte wegen Verleumdung.

Die ARD-Sendung "Plusminus" berichtet, daß die IAEO die deutschen Behörden seit 1985 umfassend über die Probleme der Strahlenbelastung informiert hat.

4. Juni:

Experten von Bahn und hessischer Atomaufsicht entdecken auf einem frei zugänglichen Lagerplatz in Darmstadt ein radioaktiv belastetes Gestell für Castor-Transporte, das stark radioaktiv belastet ist. Es werden an einer Stelle 50.000 Becquerel gemessen. Das Gestell steht seit September 1997 auf dem Gelände und ist zuletzt bei einem Straßentransport vom AKW Grafenrheinfeld zur Bahnverladestation in Gochsheim eingesetzt und danach von Mitarbeitern des Bayernwerks "freigemessen" worden.

Zeichnung: Andi Wolf

Hessen droht damit, das AKW Biblis stillzulegen, wenn die Entsorgungsfrage nicht geklärt ist.

Nach Darstellung der Strahlenschutzkommission ist von den kontaminierten Castor-Transporten weder für die Bevölkerung noch für das Begleitpersonal eine Gesundheitsgefährdung ausgegangen. Sie begründet dies damit, daß die Behälter jederzeit dicht geblieben seien und die Strahlenbelastung durch die "Hot-Spots" vernachlässigbar sei. Außerdem sei es, so die Kommission, "praktisch auszuschließen", daß ein Mensch die radioaktiven Partikel von der Behälteroberfläche im Körper aufgenommen habe.

Die Staatsanwaltschaft Hanau ermittelt gegen die Firma Nucleare Transportleistungen (NTL) wegen des Verdachts der fahrlässigen Körperverletzung und des Mißbrauchs ionisierender Strahlen. Oberstaatsanwalt Albert Farwick erklärt, es stelle sich die Frage, ob das Unternehmen von den erhöhten Strahlenwerten gewußt und dennoch weitere Transporte organisiert habe. NTL, so das hessische Umweltministerium, sei von der Cogema seit 1986 regelmäßig schriftlich über die Kontaminationen informiert worden.

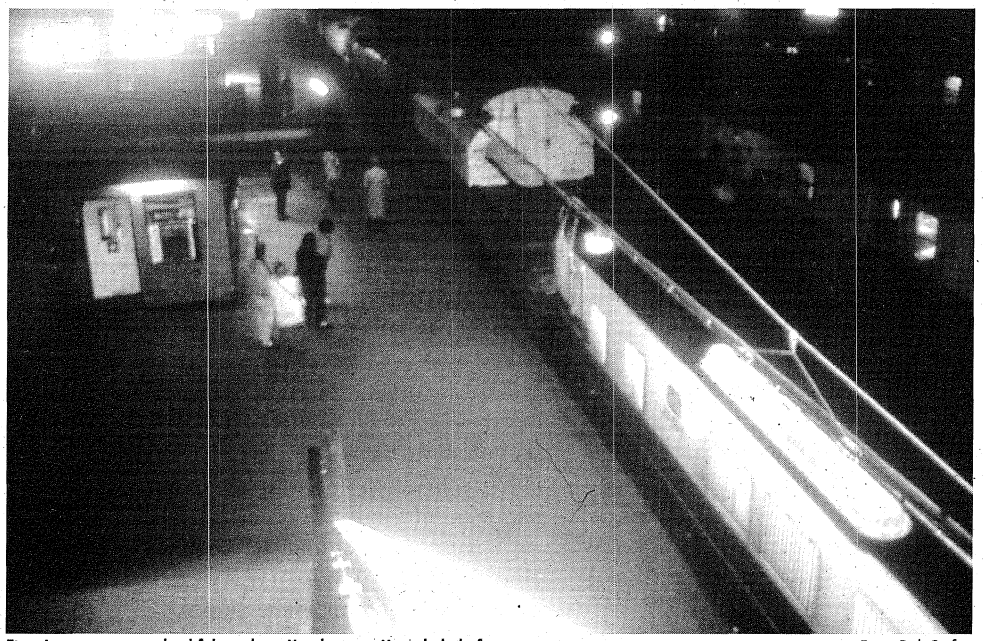
Bayerns Umweltminister Thomas Goppel (CSU) rügt die RWE wegen angeblich konkreter Pläne zum Abtransport verbrauchter Brennelemente aus dem AKW Gundremmingen im Frühjahr 1999. Diese Pläne, so Goppel, seien "gegenstandslos"; RWE habe eine "Bringschuld"; es müsse restlos aufgeklärt werden, wie es zu den Kontaminationen kam.

Die EU will 1998 einen fünfjährigen "Aktionsplan zum Transport radioaktiver Stoffe" starten. Damit soll die Sicherheit bei Atomtransporten verbessert und die unterschiedlichen Vorschriften harmonisiert werden. Auch sollen "Notfallübungen" für Transportunglücke unter Einbeziehung mehrerer Mitgliedsstaaten organisiert werden. Begründet wird der Aktionsplan u.a. mit dem Widerstand von AtomkraftgegnerInnen gegen die Castor-Transporte nach Gorleben: "Die Demonstrationen waren sehr publizitätsträchtig, was die Angst vor derartigen Transportvorgängen verstärkte" In dem Papier heißt es: "Wir mahnen

die Experten vor dem leichtfertigen Umgang mit kleineren Zwischenfällen. Auch kleinere Vorfälle haben ihre Bedeutung, können sie doch Vorboten für ernstere Zwischenfälle oder Unfälle sein."

5. Juni:

Die VDI-Nachrichten (Verband Deutscher Ingenieure) melden, daß in sechs AKWs die verbleibende Lagerkapazität gerade noch für einen Brennelementwechsel reicht.



Ein Atomtransport durchfährt den Hamburger Hauptbahnhof *Foto: Dirk Seifert*

Bundeskanzler Helmut Kohl kritisiert die Energiewirtschaft beim Festakt zum 100-jährigen Bestehen von RWE: "Die Kernenergie ist wie kaum ein anderer Bereich auf das Vertrauen der Bürger angewiesen. Das Vertrauen und die Akzeptanz dieser Technologie sind leider von deutschen Kernkraftwerksbetreibern schwer erschüttert worden. So wie sich die Verantwortlichen verhalten haben, ist das eine schlimme Sache. Dem Standort Deutschland wurde schwerer Schaden zugefügt." RWE-Chef Dietmar Kuhnt zeigt sich einsichtig: "So wie wir mit den Brennelementtransporten nach Frankreich umgegangen sind, haben wir eine Vertrauenskrise herbeigeführt. Wir wollen und werden aus diesen Fehlern lernen. ... Kernenergie ist Beispiel und Warnung für das Spannungsverhältnis zwischen dem technisch Möglichen, unternehmerisch Machbaren und dem politisch Durchsetzbaren."

Niedersachsen beginnt als zweites Bundesland nach Hessen damit, die Zuverlässigkeit der AKW-Betreiber zu überprüfen. Dazu wurden aus den vier AKWs des Landes die atomrechtlich Verantwortlichen einbestellt. Sie sollen erklären, wann sie was über die Castor-Affäre wußten.

Die Staatsanwaltschaft Darmstadt ermittelt gegen die RWE als Betreiber des AKW Biblis wegen des Verdachtes auf Freisetzung ionisierender Strahlung und dem unerlaubten Umgang mit radioaktiven Stoffen.

Der Oberbürgermeister von Darmstadt kündigte an, daß die Stadt wegen des kontaminierten Castor-Transportgestells Strafanzeige gegen die Deutsche Bahn AG stellen wird.

Hessen will mit einer atomrechtlichen Anordnung den von Bundesumweltministerin Merkel verfügten Transporte-Stopp verbindlich machen. Der Hanauer Firma Nuclear Cargo und Service soll förmlich untersagt werden, von der vom Bundesamt für Strahlenschutz (BfS) erteilten Genehmigung zur Beförderung abgebrannter Brennelemente Gebrauch zu machen.

Es wird bekannt, daß jeder zweite Transport zwischen dem AKW Philippsburg und La Hague seit 1983 kontaminiert war. In 65 der 128 bis Februar 1998 durchgeführten Lieferungen sind nach Informationen der Betreiber radioaktive Verunreinigungen aufgetreten, 37 mal betrifft dies Transporte nach La Hague, 28 mal Leertransporte zurück nach Philippsburg.

Etwa 60 AtomkraftgegnerInnen besetzten das Informationshaus der Brennelement Lagergesellschaft (BLG) in Gorleben.

Nach der ICE-Katastrophe von Eschede ermittelt die Staatsanwaltschaft auch in Richtung Castor-GegnerInnen: "Sabotage ist nicht auszuschließen". Mehrere Zeitungen machen daraus dicke Überschriften.

6. Juni:

Nachdem die BesetzerInnen das BLG-Infohaus in Gorleben wieder verlassen haben, beziffert die Brennelementlagergesellschaft den entstandenen Sachschaden auf 250.000 DM.

7. Juni:

Der parlamentarische Staatssekretär im Bundesumweltministerium, Walter Hirche (FDP), rechnet nicht damit, daß es in diesem Jahr weitere Atommülltransporte geben wird. Erst wenn ein lückenloses Meldesystem existiere, könnten die Atomtransporte wieder rollen. Das Problem müsse jedoch bald gelöst werden, da der Platz für den Atommüll in einigen Kraftwerken bald nicht mehr ausreichen werde.

Die deutsche Energiewirtschaft plant eine neue Gesellschaft für Atommülltransporte, in der sie selbst das sagen hat. Das geht aus einem Schreiben des Chefs der Bayernwerke AG, Otto Majewski an Angela Merkel hervor. Dieser Schritt verbessere die interne Organisationsstruktur bei den Transporten und schaffe Transparenz, meint Majewski.

Der Bundesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz BBU, verschiedene örtliche BIs und ein leukämie-

kranker Anwohner der Umladestation im bayerischen Gochsheim erstatten Anzeige gegen die Bayernwerke als Betreiberin des AKW Grafenrheinfeld und gegen die Hanauer Transportfirma Nuclear Cargo Service NCS. Es geht um den Verdacht der Freisetzung ionisierender Strahlung und Körperverletzung wegen des kontaminierten Straßen-Transportgestellts, das in Darmstadt entdeckt wurde.

Die Presseabteilung der Preußen Elektra sagt einem Redakteur der "Süddeutschen Zeitung" einen Gesprächstermin zu und kurz darauf wieder ab. Leider sei noch kein neues PR-Konzept präsentierbar.

8. Juni:

Die RWE bestreitet, daß die Ablösung des Vorstandschefs der RWE Energie AG Roland Farnung unmittelbar bevorsteht.

Die Hanauer Bahn-Tochter Nuclear Cargo und Service (NCS) hat Berichte über Kurzarbeit der 75 Beschäftigten infolge des Transportstopps zurückgewiesen. Ausgesetzt seien bislang lediglich die Fuhren mit bestrahlten Brennelementen. Alle anderen Nuklear-Transporte fänden unverändert statt. Pro Jahr organisiert NCS weltweit bis zu 1.200 Transporte. Nur in 70 bis 100 Fällen handelt es sich dabei um bestrahlte Brennelemente.

Die Grünen in Hamburg und Schleswig-Holstein drängen darauf, die atomrechtliche Zuverlässigkeit der Preußen Elektra und der HEW durch unabhängige Gutachter überprüfen zu lassen und verlangen vom Kieler Energieminister Möller "im Zweifel" die Betriebsgenehmigungen für die AKWs Krümmel, Brokdorf und Brunsbüttel zu widerrufen.

9. Juni:

Der Baden-württembergische Umweltminister Hermann Schlaufer (CDU) schließt angesichts des Skandals um verstrahlte Atomtransporte einen Ausstieg aus der Kernenergie nicht aus, falls keine befriedigende technische Lösung gefunden werde. Aus den drei AKWs in Baden-Württemberg sind 46 Transporte mit Grenzwertüberschreitungen nach La Hague gerollt, 37 aus Philippsburg (das ist jeder zweite), acht aus Neckarwestheim und einer aus Obrigheim.

Die Staatsanwaltschaft Karlsruhe leitet ein Ermittlungsverfahren gegen die Betreiber des AKW Philippsburg wegen des Verdachts der Körperverletzung, der Freisetzung ionisierender Strahlen und des unerlaubten Umgangs mit Brennelementen ein.

SPD-Kanzlerkandidat Schröder setzt sich für einen neuen Energiekonsens ein und stellt für den Fall einer SPD-geführten Bundesregierung einen mittelfristigen Ausstieg aus der Atomenergie in Aussicht. Über den Zeitpunkt eines Ausstiegs und verbleibende Laufzeiten der Reaktoren machte Schröder keine konkreten Angaben.

Der Präsident des Bundesverbandes der Industrie (BDI), Hans-Olaf Henkel, übernimmt im Namen seiner Unternehmerkollegen die Verantwortung dafür, daß die Castor-Transporte radioaktiv verseucht waren. Für das späte Bekenntnis zum Sachverhalt, sagt Henkel auf der Jahrestagung des BDI, trage nicht die Bundesumweltministerin, sondern "tragen wir wohl selbst die Verantwortung".

Das hessische Umweltministerium muß einräumen, daß es bereits seit 1989 von den Grenzwertüberschreitungen an den Castor-Behältern informiert war. Nachdem die französische Wiederaufarbeitungsfirma Cogema Ende der 80er Jahre mitgeteilt hatte, Transportbehälter aus dem AKW Biblis seien radioaktiv belastet, beauftragte das damals CDU-geführte Ministerium den TÜV mit Kontrollmessungen. Im Jahr darauf teilte der TÜV mit, ohne weitere Untersuchungen ließen sich die in La Hague am Transportfahrzeug festgestellten Kontaminationen nicht erklären. Die hessische Umweltministerin Priska Hinz (Grüne) erklärt, daß sich in ihrem Ministerium keine Unterlagen zu den Gründen oder Hintergründen der Beauftragung des TÜV befinden. Auch sei das Schreiben des TÜV von 1990 bisher trotz intensiver Suche nicht gefunden worden.

Die Umweltministerien in Bonn und Hannover stellen klar, daß bis zur Klärung der Ursachen für die überhöhte Strahlenbelastung der Transportbehälter auch kein verglaster hochradioaktiver Müll aus der WAA La Hague nach Gorleben gebracht werden darf. Der niedersächsische Umweltminister Jüttner (SPD) geht sogar so weit, die bereits erfolgte Anordnung zum Stopp aller Transporte hochradioaktiven Materials in Niedersachsen zu erneuern. "Das war nötig, weil sich die Brennelement Lagergesellschaft Gorleben (BLG) uneinsichtig gezeigt hat", betont der Staatssekretär Dietmar Schulz: "Erstens wollte die BLG unser Schreiben vom Mai nicht als aufsichtliche Anweisung verstehen, sondern als eher als unverbindliche Bitte. Zweitens wollte die BLG die Glaskokillen aus der Wiederaufarbeitung grundsätzlich vom Transportestopp ausgenommen sehen. Beides war nicht akzeptabel."

Der staatliche französische Stromkonzern EdF will wieder abgebrannte Brennelemente auf Reisen schicken. Künftig soll die staatliche Aufsichtsbehörde informiert werden, wenn der Grenzwert überschritten ist. Außerdem seien die Sicherheits- und Kontrollbestimmungen verbessert worden.

11. Juni:

Die Grünen im niedersächsischen Landtag beantragen einen Untersuchungsausschuß zum Castor-Skandal. Der Antrag wird in den Ältestenrat verwiesen, nachdem sich CDU und SPD gegen einen eigenen Ausschuß ausgesprochen haben.

FDP und CDU im schleswig-holsteinischen Landtag fordern den Rücktritt von Energieminister Möller (SPD). Möller hat am Vortag bekannt, daß sein Ministerium zwei Grenzwertüberschreitungen in den Jahren 1994 und 1996 im AKW Krümmel nicht an die Bundesaufsicht gemeldet hatte.

Gerhard Goll, Vorstandsvorsitzender der Energie Baden-Württemberg (Fusion aus Badenwerk und Energie-Versorgung Schwaben), hält die Atomkraft weiter für unverzicht-

bar. Die Kraftwerksbetreiber überlegen, ob andere Transport- und Beladeverfahren die aufgetretenen Phänomene ausschließen können. Falls 1998 keine Abtransporte stattfinden können, komme kein AKW in Baden-Württemberg in Bedrängnis, wohl aber, wenn auch 1999 kein Castor rollen sollte. Davon gehe er jedoch nicht aus.

12. Juni:

Die "taz" veröffentlicht eigene Recherchen, wonach Beamte des Bundesumweltministeriums seit Jahren von den Grenzwertüberschreitungen an Transportbehältern gewußt haben. Die "Ständige Arbeitsgruppe für den sicheren Transport radioaktiver Stoffe in der Europäischen Union" arbeitet seit 16 Jahren immer wieder an dem Problem. Zuletzt, so bestätigt die IAEO, wurde 1994 und 1995 beraten und dabei erkannt, so der IAEO-Vertreter, daß dieses "Problem niemals vollständig gelöst werden kann." In dieser "Ständigen Arbeitsgruppe" der EU-Kommission sitzen hohe Beamte aus Merkels Ministerium, z.B. der Leiter der Abteilung Nukleartransporte, Ulrich Alter. Auch Wilhelm Collin vom Bundesamt für Strahlenschutz (BfS), Dr. Lange von der Gesellschaft für Anlagen- und Reaktorsicherheit (GRS), Klaus Ridder vom Bundesministerium für Verkehr sowie Bernhard Droste vom Bundesamt für Materialforschung (BAM) sind dabei. Insgesamt treffen sich 25 VertreterInnen aller europäischen Atombehörden zu den mehrmals im Jahr stattfindenden regelmäßigen Treffen. Mitglieder des Gremiums erklärten eindeutig, daß auch die deutschen Vertreter die Grenzwertüberschreitungen kannten: "Allen war das Problem bekannt, ... trotz der Überschreitung der Grenzwerte hat man das vernachlässigt."

Das Bundesumweltministerium (BMU) hält an seiner Position fest, von "konkreten" Grenzwertüberschreitungen nicht vor Ende April erfahren zu haben. Der von der "taz" zitierte Bericht der EU-Arbeitsgruppe könne nicht als Beweis gegen das Ministerium verwandt werden. Ulrich Alter, BMU-Mann in der Arbeitsgruppe, will keine Interviews geben. Die grüne Europaabgeornete Undine von Blottnitz beantragt bei der EU-Kommission Einsicht in die Protokolle der Arbeitsgruppe.

Die große Mehrheit der Deutschen hat weder Vertrauen in die Atomenergie noch in die Atommülltransporte. 76 Prozent wünschen sich nach einer Forsa-Umfrage umgehend ein Gesetz zum Ausstieg aus der Atomenergie. Selbst zwei Drittel der CDU/CSU-Anhänger sprachen sich für den Ausstieg aus. 72 Prozent der Befragten halten zudem Atommülltransporte für unverantwortlich.

Mycle Schneider vom Pariser Weltinformationsdienst für Energie (WISE), Träger des alternativen Nobelpreises und einer derjenigen, die den Castor-Skandal aufgedeckt haben, macht bei einer Pressekonferenz in Berlin bekannt, daß die Säuberung eines kontaminierten Artomtransportes 60.000 DM kostet: "Deswegen hatten alle Beteiligten großes Interesse daran, das Problem nicht an die große Glocke zu hängen." Schneider weist darauf hin das im Lauf der Jahre ein alarmierender Anstieg der radioaktiven Werte zu verzeichnen sei. Zwischen 1984 und 1989 lagen die Grenzwertüberschreitungen deutscher Transporte noch bei 7,4 bis 7.400 Bq/cm², bis 1997 stiegen sie auf 670 bis 13.300 Bq/cm²: "Das Problem wurde also immer größer und war nicht, wie die Betreiber behaupten, in den Griff zu kriegen", so Schneider. Nach seiner Einschätzung ist der gesamte Atommüllkreislauf "vollständig kontaminiert und die tatsächliche Quelle der Radioaktivität nicht mehr nachvollziehbar."

Das Kieler Energieministerium rechnet nicht damit, daß bei der Zuverlässigkeitsprüfung der Preussen Elektra etwas für eine Stillegungsverfügung verwertbares herauskommen wird - aus juristischen Gründen. Der Grenzwert von vier Becquerel findet sich nämlich weder im Atomrecht noch in der Strahlenschutzverordnung sondern im Verkehrsrecht - in der Gefahrgutverordnung. Diese Verordnung kennt für Grenzwertüberschreitungen nur eine sehr eingeschränkte Meldepflicht. Nur wenn der Grenzwert im eigenen Verantwortungsbereich, im AKW also, um das Zehnfache überschritten wird, muß dies gemeldet werden. Noch enger sieht man die rechtlichen Möglichkeiten in Hannover: Es sei überhaupt fraglich, ob Verstöße gegen Bestimmungen des Verkehrsrechts Auswirkungen auf die atomrechtliche Zuverlässigkeit haben könnten.

Brennelemente-Behälter werden in normalen Güterzügen zusammen mit brennbarem Gefahrgut transportiert

Foto: BI Karlsruhe

Die Informationen in dieser Chronik stammen aus zahlreichen unterschiedlichen Tages- und Wochenzeitungen, aus eigenen Recherchen und aus Presseerklärungen der Beteiligten. Zusammenstellung: Jochen Stay

Die Saga der kontaminierten Atomtransporte

Ein persönlicher Bericht von Mycle Schneider

(red) Der folgende Beitrag ist einer Sonderausgabe des etwa monatlich von WISE-Paris in englisch und französisch veröffentlichten Infodienstes Plutonium Investigation entnommen. Mycle Schneider ist Chefredakteur von Plutonium Investigation und Leiter von WISE-Paris. Er hat den Skandal um die kontaminierten Transporte aufgedeckt. Plutonium Investigation kann von Initiativen zum Spottpreis von 100 Francs jährlich (30 DM) abonniert werden. WISE-Paris:, Telefon +33-1-45 65 47 93, fax: +33-1-45 80 48 58

„Transparenz ist ein Taschenspielerkonzept"
Daniel Pennac

Am Anfang war ein Leck. Eines von der seltenen Art, ein Insider-Tip von einer gut informierten Quelle in der Pariser Atomindustrie. Transportbehälter mit abgebrannten Brennelementen für die Plutoniumfabrik La Hague in der Normandie seien signifikant über dem zulässigen Grenzwert kontaminiert, so die Quelle. Das war Ende Dezember 1997. Anfang Januar machte ich mich auf den Weg in die Normandie, um der Sache auf den Grund zu gehen. Die Story, die vier Monate später veröffentlicht wurde, war wie ein Erdbeben für das französische Nuklear-Establishment, und führte zu einer größeren Krise in der deutschen Regierung. Schließlich wurden praktisch alle Atommülltransporte in West-Europa gestoppt.

Valognes ist eine Kleinstadt im Departement La Manche im Westzipfel Frankreichs, mit weniger als 20.000 Einwohnern, etwa 20 km von Cherbourg entfernt. In einigen hundert Metern Entfernung vom Valogneser Bahnhof betreibt der weltgrößte Plutonium-Wiederaufarbeiter Cogema eine Verladestation. Hier werden Transportbehälter für abgebrannte Brennelemente von der Schiene auf die Straße umgeladen. Das Valognes-Armanville-Gelände liegt etwa 30 km südöstlich der Anlage in La Hague. Etwa 300 Transporte mit abgebrannten Brennelementen werden jedes Jahr in das Cogema-Terminal gebracht - aus ganz Frankreich (etwa zwei Drittel) und aus Deutschland und der Schweiz - bevor sie mit Lastwagen zur Plutoniumfabrik gebracht werden. In Frankreich befördert nur das Atomkraftwerk Flamanville, nahe La Hague, abgebrannte Brennelemente direkt mit dem LKW. Auch belgische und niederländische Atomkraftwerke haben ihre Behälter auf der Straße nach La Hague geschickt. Japanische Brennelemente, die per Schiff ins Land gekommen sind, wurden per LKW vom Hafen in Cherbourg nach La Hague transportiert. Allerdings wurden alle Brennelemente, die unter derzeitigen Verträgen mit japanischen Energieversorgungsunternehmen (EVU) stehen, bereits nach La Hague transportiert.

In Frankreich werden die Bahntransporte unter der Verantwortung von Transnucléaire (eine 100%ige Tochtergesellschaft der Cogema) und die LKW-Transporte zwischen Valognes und La Hague von Lemaréchal (wiederum zu 100% Eigentum von Transnucléaire) durchgeführt. Mit anderen Worten: der ganze Transportsektor wird vollständig von Cogema kontrolliert.

In der Anlage in Valognes-Armanville werden die Bahnwaggons von Cogema-Personal übernommen und in eine große Halle gefahren. Dort werden die Strahlen- und Kontaminationswerte der Behälter und Waggons von Cogema-Personal gemessen. Die internationalen Transportbestimmungen, die auf Empfehlungen der Internationalen Atomenergieorganisation (IAEO) beruhen, legen fest, daß:

Editorial:

Die nukleare Vertuschung

Es gibt zwei Skandale - beide sind beispiellos.

Der erste besteht darin, daß die Atomwirtschaft - Atomkraftwerke, Transportgesellschaften, Plutoniumfabriken und Institute für Nuklearsicherheit mindestens in Frankreich, Deutschland, der Schweiz und Großbritannien - es seit 15 Jahren geschafft hat, die Tatsache zu verheimlichen, daß die internationalen Transportvorschriften für abgebrannte Brennelemente permanent verletzt worden sind, oft mit mehrtausendfachen Überschreitungen des Grenzwertes. Dies ist um so beeindruckender, da die ursprüngliche Empfehlung der Grenzwerte von der industriefreundlichen, stark pro-nuklearen Internationalen Atomenergieorganisation (IAEO) in Wien stammt.

Der zweite Skandal rührt von der Tatsache her, daß die französische Atomsicherheitsbehörde DSIN von dem Problem seit Herbst 1997 gewußt hat, sich mit Vertretern der französischen Atomindustrie auf die Formulierung eines bloßen "Sauberkeitsproblems" geeinigt hat, und sich in Schweigen hüllte, bis eine journalistische Recherche die Story ans Licht brachte. Die Sicherheitsbehörde unterrichtete weder ihre zuständigen Ministerbüros, noch ihre ausländischen Kollegen und informierte, natürlich, auch nicht die Öffentlichkeit. Schlimmer noch: als die Geschichte bekannt wurde, spielte das Amt die Rolle der harten, transparenten, staatlichen Kontrollbehörde, die endlich aufräumt... ohne jedoch irgendwelche rechtlichen oder disziplinarischen Konsequenzen zu ziehen, während gleichzeitig mögliche gesundheitliche Folgen und anhaltende gravierende Verstöße gegen geltende Bestimmungen heruntergespielt wurden. Die französische Bahngesellschaft hat die Transporte gestoppt, nicht die Sicherheitsbehörde oder die Regierung. Wie einer der DSIN-Inspekteure erläutert: "Die Nuklear-Unternehmen sind gestraft genug durch den Image-Verlust aufgrund der Medien-Berichterstattung".

„Die nicht fest haftende Kontamination auf allen äußeren und inneren Oberflächen von Fahrzeugen, Containern, Tankern und Verkleidungen, die für den Transport verwendet werden, auf einem möglichst niedrigen Niveau gehalten werden müssen und die folgenden Werte nicht übersteigen dürfen:

a) Beta/Gamma/Alpha-Strahler niedriger Toxizität:

- *0,4 Bq/cm² für Transporte, die auch außergewöhnliche Frachtstücke und/oder nicht radioaktive Waren enthalten*
- ***4 Bq/cm² für alle anderen Transporte***

b) andere Alpha-Strahler (wie Plutonium)

- *0,04 Bq/cm² für Transporte, die auch außergewöhnliche Frachtstücke und/oder nicht radioaktive Waren enthalten*
- *0,4 Bq/cm² für alle anderen Transporte."*

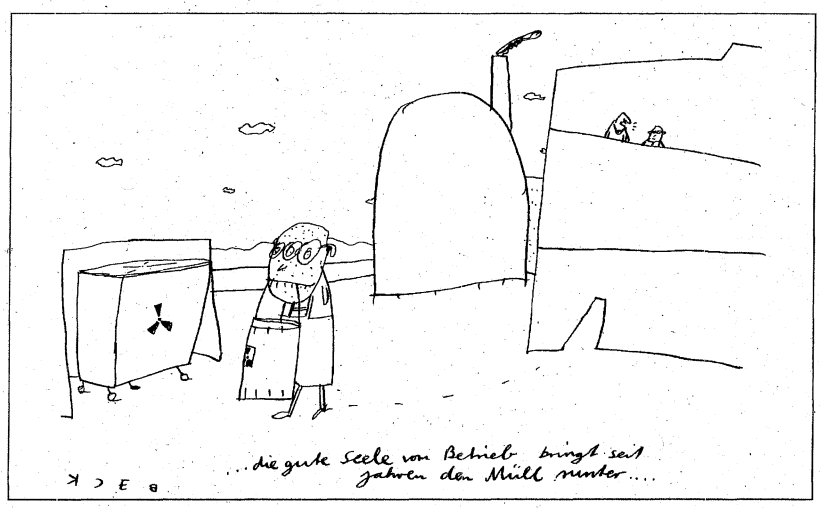
Über viele Jahre haben Cogema-Mitarbeiter an Behältern und Bahnwaggons Belastungswerte gemessen, die signifikant über den Grenzwerten lagen. Während meiner Untersuchungen erhalte ich ein Transnucléaire-Dokument, das einen atemberaubenden Eindruck über die Situation in Frankreich vermittelt. Das Dokument zeigt, daß zwischen Januar und November 1997 durchschnittlich 26% der Behälter mit abgebrannten Brennelementen und 36% der „Transporte", die von französischen Kraftwerken nach Valognes gebracht wurden, kontaminiert waren. Während das Dokument, das das Protokoll eines Treffens am 10.Dezember 1997 zwischen Transnucléaire, Cogema und EDF-Vertretern (Electricité de France) der EDF-Niederlassung in St. Denis enthält, nicht ausdrücklich benennt, ob Bahnwaggons oder Lastwagen oder beide mit „Transporten" gemeint waren, gibt es Kraftwerk für Kraftwerk einen Überblick über die gemessenen Belastungsniveaus und -verhältnisse. Vier (Bugey, St. Laurent-des-Eaux, Nogent, Penly) der 17 Kraftwerksanlagen hatten keine als verseucht identifizierten Behälter, aber nur eine Anlage (St. Laurent-des-Eaux) wurde darüber informiert, daß das Transportfahrzeug nicht verseucht sei. Von den 192 beobachteten Behältern und Transporten wurden 50 als belastet, mit bis zu 200 Bq/cm², identifiziert. Schlimmer noch, das Dokument beschreibt unter der Überschrift "Fall des Transportes von Gravelines 1/97/03":

"Kontamination in Valognes am 26. November 1997 festgestellt. Ein großer Teil der öffentlich zugänglichen Oberflächen ***waren in einheitlicher Form auf einem Niveau von*** *einigen hundert Bq/cm²* ***kontaminiert.*** *"*

Das heißt, daß ein großer Teil des Äußeren des Bahnwaggons, der vom Kraftwerk Gravelines kam, etwa hundertmal über dem gesetzlichen Grenzwert kontaminiert war.

Am 20. April 1998 fahre ich zusammen mit einem von der deutschen Fernsehstation ARD angeheuerten Kamera-Team zurück in die Normandie. Unser Plan ist, in dieser Woche zu filmen, und in der folgenden Woche zu schneiden - für eine Sendung, die am Abend des 3. Mai 1998 zur besten Sendezeit ausgestrahlt werden soll. Wir filmen einen Zug, bestehend aus Waggons für abgebrannte Brennelemente und Uran, der am Personen-Bahnsteig des Bahnhofs in Valognes steht. Die Eisenbahnwaggons sind direkt zugänglich. Das scheint offensichtlich niemand zu kümmern. Aber der Bahnhofsvorsteher verlangt, daß wir den Bahnsteig verlassen: „Haben sie eine Drehgenehmigung?", ruft er. „Vom wem?" frage ich zurück. „von Cogema!", sagt er. „Ich dachte dies sei ein öffentlicher Ort..." erwidere ich. ‚Sie können keine Cogema-Ware filmen ohne Erlaubnis!", bekräftigt er. Ein öffentlicher Bahnhof irgendwo in der Normandie. Wir gehen, nachdem wir den Lokführer um ein Interview gebeten haben - er weigert sich jedoch, vor der Kamera zu reden.

Einer der auffälligen Unterschiede zwischen Frankreich und Deutschland ist die Lässigkeit, mit der Hunderte von Transporten abgebrannter Brennelemente in Frankreich auf der Straße mit zwei Motorrädern der Militärpolizei durchgeführt werden, während der letzte Transport in Deutschland etwa 30.000 Polizisten mobilisierte. Wir erfahren außerdem, daß die Behälter mit abgebrannten Brennelementen in Frankreich erst seit vergangenem Jahr mit Plastikplanen abgedeckt werden. Wir gehen, um mit den Gendarmes Mobiles zu sprechen, die für den LKW-Transport zuständig sind. Ihnen wurde gesagt, daß die Planen während der LKW-Transporte verwandt werden müßten, weil sich japanische Kunden beschwert hätten, daß die leeren Behälter schmutzbefleckt gewesen seien - vor allem mit Möwenkot. Niemand hat etwas von Verstrahlungsproblemen bei den Transporten gehört. Niemand trägt Dosimeter.



Quelle: taz vom 22.5.98

Wir fahren zur Transportgesellschaft Lemaréchal und sprechen mit dem freundlichen Generaldirektor. Er sagt, er hätte kein grünes Licht von Transnukléaire, der Muttergesellschaft in Paris, mit uns ein Interview zu machen. Er hätte auch sowie-

so noch nie von einer Kontamination gehört, sagt er. „Es gibt die Leute, die fahren, Leute auf der Straße... Es wäre sehr überraschend, wenn wir selbst irgendwelche Risiken auf uns nehmen würden. Alles ist unter bester Kontrolle." Angesichts der Tatsache, daß Transnucléaire von dem Problem seit Jahren gewußt hat, hat der Mann entweder seinen Beruf als Schauspieler verfehlt, oder die Transportgesellschaft wurde wirklich nicht über die Kontaminationswerte informiert, die Cogema-Mitarbeiter in die Meßberichte eintrugen, nachdem die Transporter in die La Haguer Anlage gelangten.

Durch eine unserer Quellen finden wir heraus, daß am nächsten Morgen ein Transport von abgebrannten Brennelementen von der Verladestation in Valognes nach La Hague stattfinden wird. Und, etwa zur selben Zeit, soll ein leerer Behälter La Hague verlassen, um nach Valognes zu gelangen. Wir sind rechtzeitig da, um den Transport der vollen Behälter nach La Hague zu begleiten und Zeuge der atemberaubenden Begegnung dieser zwei 120 Tonnen schweren, neunachsigen, 36-rädrigen Monster auf einer schmalen Landstraße zu werden. Die Bilder sind spektakulär. Einige Wochen später werden sie wieder und wieder in verschiedenen deutschen Fernsehsendern ausgestrahlt. Wie viele Male mögen diese Schwertransporter und ihre Ladung kontaminiert gewesen sein, als sie entlang der Häuser und Gärten der Menschen in dieser Gegend fuhren ? Wir haben die Leute auf der Straße gefragt. Besorgt? Nein, warum sollten sie besorgt sein. Noch nie von irgendwelchen Kontaminationsproblemen gehört. Nicht daß sie die Transporte besonders schätzen, "der Verkehr und der Lärm sind schon eine Belästigung, ganz abgesehen von irgendwelchen Radioaktivitätsproblemen".

Staatsbetrieb EDF in Lügen verstrickt

Am 22. April 1998 verlassen wir die Gegend von Cherbourg, um zum Kraftwerk Gravelines, 450 km nördlich, nahe der belgischen Grenze, zu fahren. Sechs 900 MW Reaktoren sind hier in Betrieb, einer der größten Atomkomplexe der Welt. Wir wollen uns von jemandem im Kraftwerk den Prozeß der Beladung der abgebrannten Brennelemente in die Behälter und die Verladung auf einen Bahnwaggon erklären lassen. Wir haben diese Anlage ausgewählt, weil uns die „einigen hundert Bq/cm²" an „öffentlich zugänglichen" Stellen, die im oben genannten Transnucléaire-Dokument genannt wurden, neugierig gemacht hatten.

Wir haben uns verspätet, der Pressesprecher und der für die Transporte abgebrannter Brennelemente und Behandlung radioaktiver Abfälle zuständige Ingenieur erwarten uns bereits. Sie sind sehr freundlich und „vollkommen transparent" so behaupten sie. Der EDF-Ingenieur erklärt uns vor der Kamera:

> *„Die Strahlenschutz-Abteilung führt eine bestimmte Anzahl von Kontrollen durch, um sicherzustellen, daß der Behälter nicht kontaminiert ist. Und der Behälter wird das Gelände nur verlassen, wenn er innerhalb der Grenzen von Nicht-Kontamination liege. Ein kontaminierter Container könnte und würde das Gelände auf keinen Fall verlassen."*

So viel zur Transparenz. Erst auf bohrende Nachfragen gibt der EDF-Vertreter zu, daß sie „gelegentliche" und „insignifikante" Kontaminations-Probleme hätten. Das weitestgehende, was er sagen will, ist, daß 20% der Gravelines-Behälter, die 1997 nach Valognes gekommen seien, dort leicht kontaminiert angekomment seien. Weiterhin behauptet er, daß er noch nie von dem schweren Kontaminierungsfall vom November 1997 gehört habe. Nachdem ich auf das Transnucléaire-Dokument hingewiesen habe, demzufolge 43% der Gravelines-Behälter, die nach Valognes kamen, kontaminiert gewesen seien, unterbricht der zu diesem Zeitpunkt bereits sehr nervöse PR-Mann das Interview. Der Ingenieur, kaum in besserem Zustand als sein Kollege, dreht sich abrupt um, holt ein Dokument aus seinem Diplomaten-Köfferchen, blättert darin und nickt: „Sie haben recht, es waren 40% im Jahr 1997". Mit anderen Worten, die Fakten waren unmittelbar da, nicht unzugänglich, alles andere als unbekannt oder nie gehört: zu allem Überfluß hat der Ingenieur sich auch noch bei den Zahlen verhaspelt. Das Staatsunternehmen EDF hat die zerbrechliche Grenze zwischen Fehlinformation und bewußter Lüge überschritten. Und dies ist erst die Spitze des Eisbergs, wie die Öffentlichkeit in den kommenden Wochen herausfinden sollte.

Am 23. April 1998, dem Morgen nach dem Interview mit der EDF, rufe ich André-Claude Lacoste an, Chef der französischen Nuklearsicherheitsbehörde DSIN (Direction de la séreté des installations nucléaires), um ihn zu fragen, ob er etwas über kontaminierte Transporte von abgebrannten Brennelementen wisse und ob er mir ein Interview über das Thema fürs deutsche Fernsehen geben wolle. Ich bin sehr überrascht, als er sagt, daß er von dem Problem wisse und daß ein Interview kein Problem sei. „Wie wär's mit nächsten Morgen in Paris?", schlägt er vor. Am gleichen Tag informiert Lacoste offenbar zum ersten Mal die Büros der zuständigen Ministerien, Umwelt und Industrie, daß es da ein Problem gibt. Außerdem setzt sein Büro am gleichen Abend telefonisch das deutsche Umweltministerium in Kenntnis, daß Transporte aus Deutschland ebenfalls kontaminiert gewesen seien - obgleich er dies schon seit Monaten wußte.

Während des Interviews, am Morgen des 24. April 1998, bei dem unerwartet ein hochrangiger Vertreter des Nationalen Strahlenschutzamtes (OPRI) anwesend ist, der behauptet, von dem Problem der kontaminierten Transportbehälter erst an diesem Tag erfahren zu haben (womöglich erst direkt vor dem Interview?), sagt Lacoste, daß er seit Dezember 1997 wisse, daß die Behälter kontaminiert seien. Andere Quellen sagen, daß DSIN an einem internen Treffen des industriellen Brennelemente-Zirkels mit Cogema und EDF am 26. November 1997 teilgenommen habe und seitdem umfassend informiert gewesen sei. Es stimmt, daß DSIN erst am 12. Juni 1997 die Verantwortung für die Kontrolle von Transporten spaltbaren Materials übernahm, und die erste Überprü-

fung im Transportsektor im Kraftwerk St. Alban am 18. Dezember 1997 stattfand. Davor gab es noch nicht einmal eine volle Planstelle im Verkehrsministerium, die für die Tausenden von Transporten mit radioaktivem Material in Frankreich zuständig war. Mit anderen Worten: Es gab überhaupt keine Kontrolle !

Lacoste sagt, er habe Kenntnis von maximalen Kontaminationswerten von 150 bis 180 Bq/cm² - nicht mehr. Er behauptet, daß DSIN noch nie von Werten von einigen hundert Bq/cm² gehört habe und daß Transportfahrzeuge wie Eisenbahnwaggons und Lastwagen nie erwähnt worden seien. Auf die Frage, ob ein kontaminierter Behälter, der an der Verladestation in Valognes entdeckt werde, dort dekontaminiert werde, antwortet Lacoste:

„Nach meinem besten Wissen ist Oberflächen-Dekontamination in Valognes nicht zugelassen. Ich denke nicht, daß dies dort gemacht wird."

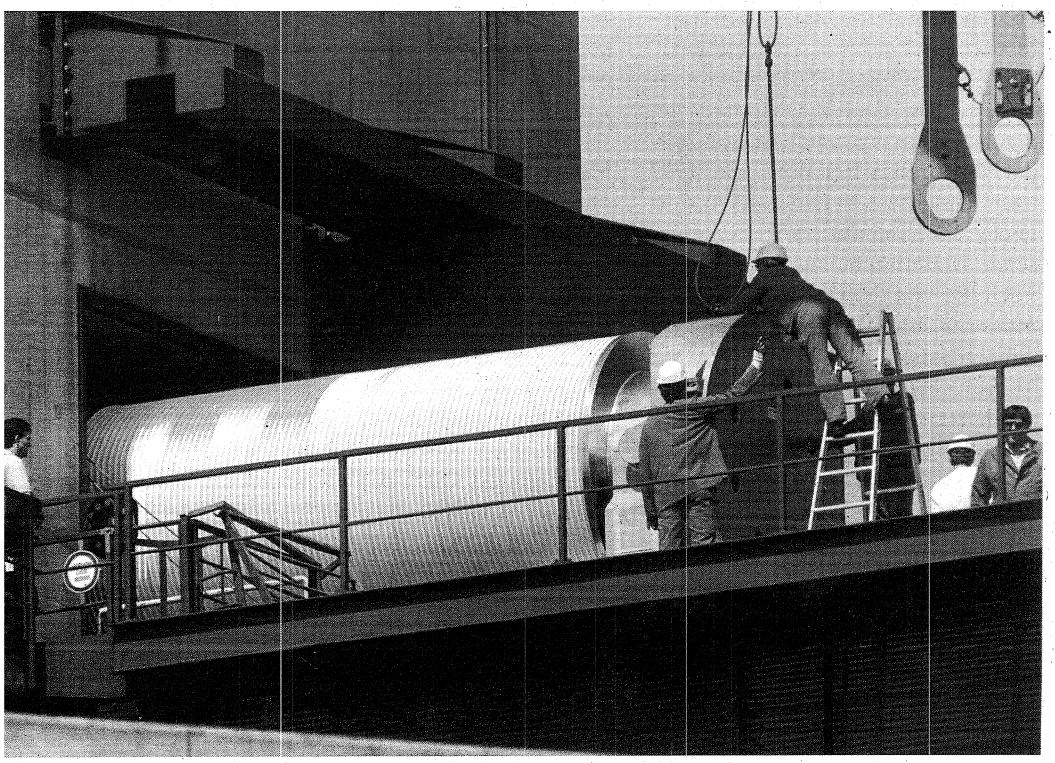
Nach unseren Informationen sind Behälter und Eisenbahnwaggons seit Jahren in Valognes dekontaminiert worden. Lastwagen werden in La Hague dekontaminiert. Herr Lacoste ruft ein paar Stunden nach dem Interview zurück, um mitzuteilen, daß Cogema ihm gerade gesagt habe, daß „sie da etwas machen, was sehr nach Dekontamination aussieht: Sie sagten wörtlich, daß sie, wenn sie während des Wischtests höhere Kontaminationswerte feststellen, etwas mehr wischen..."

Die Dekontaminationsmethoden in dieser unangemeldeten Dekontaminationswerkstatt in Valognes sind tatsächlich eher rudimentär und das sich ergebende Abfallmanagementprogramm ist kaum zu glauben. Die Wischtücher, die benutzt werden, um die kontaminierten Stellen von einem Behälter für abgebrannte Brennelemente oder Eisenbahnwaggon abzuwischen, werden in eine kleine Tonne getan, die in die Kabine des LKW-Fahrers gestellt und mit dem Behälter nach La Hague transportiert wird, wo sie als schwachaktiver Müll verarbeitet wird. Falls Wasser benutzt wird, wird die kontaminierte Flüssigkeit getrocknet, und die Schlämme werden ebenfalls regelmäßig nach La Hague transportiert, konditioniert und als schwachaktiver Müll behandelt.

DSIN- und OPRI-Beamte bestätigten mir gegenüber diese Praxis während eine IPSN- (Institut de protection et de sureté nucléaire, die technische Unterstützungsorganisation für das DSIN) Sprecherin sogar noch Ende Mai zitiert wird, daß die Fahrerkabinen-Atomtransport-Praxis als „sehr unwahrscheinlich" zu bezeichnen sei. Wer will ihr das vorwerfen? Es klingt einfach unglaublich.

Während des 23. April 1998 arbeitet die EDF-Kommunikationsmaschine an einer Strategie, um uns den Wind aus den Segeln zu nehmen, wenn der Sturm losbricht, mit dem gerechnet wird, wenn wir unsere Informationen veröffentlichen. Am 24. April 1998 gibt die EDF eine Presseerklärung heraus, in der sie verstärkte Kontrollen von Behältern für abgebrannte Brennelemente ankündigt, da bei 54 von den 208 Behältern Kontaminationswerte über dem internationalen Grenzwert gefunden wurden, als sie in Valognes ankamen, obwohl sie perfekt sauber erschienen, als sie die Atomkraftwerke verließen. „Werden die Behälter mysteriöserweise während des Transports kontaminiert?", fragt die Nachrichtenagentur AFP. „Bestimmt nicht", antwortet der Vertreter der EDF Atomabteilung, „das Problem kommt einfach von der Partikelmeßmethode". Und natürlich "ohne jedes Risiko für Menschen". Keine Kontaminationswerte, keine Erwähnung der Waggons, keine Orte, kein Hintergrund. „Ein Denkmal von hölzerner Sprache " kommentiert der OPRI Chef ein paar Wochen später.

Drei Tage später, am 27. April 1998, gibt die Umweltministerin eine Stellungnahme heraus, in der sie wiedergibt, daß die DSIN „vor kurzem bemerkt hat, daß abnormal hohe radioaktive Kontaminationen, sehr klar über den gesetzlich definierten Grenzwerten", auf Behältern für abgebrannte Brennelemente festgestellt worden seien. Die Ministerin, Dominique Voynet, betont, daß „die Stellungnahme der Betreiber bis heute nicht zufriedenstellend ist", und daß es unbedingt erforderlich sei, daß „die Betreiber die Verantwortung für die Mißachtung der Verordnungen klar übernehmen'. Die Verlautbarung der Ministerin ist ebenfalls nicht befriedigend. Keine Zahlen, kein Wort von den Eisenbahnwaggons. Trotzdem erklärt sie klar, daß sie die Untersuchungen, die unter der Verantwortung der DSIN durchgeführt werden, aufmerksam verfolgt und daß viele



Ein leerer Excellox-Behälter wird in die Reaktorkuppel gebracht. *Foto: Andreas Lobe*

Fragen - inklusive des möglichen Einflusses auf die Gesundheit – weiterhin offen seien.

Radioaktivitätsmessungen sind alles andere als repräsentativ

Am 28. April 1998 veröffentlicht das Atomkraftwerk „Gravelines" eine Pressemitteilung, in der es ankündigt, „die Kontrollmaßnahmen zu verstärken". Die EDF behauptet weiterhin, daß "alle Brennelement-Transporte, die das Atomkraftwerk „Gravelines" verließen, eine Oberflächenradioaktivität unterhalb des internationalen Grenzwerts von 4 Bq/cm² aufwiesen." 1997 sei "bei 8% der in Valognes überprüften Kontrollpunkte von Gravelines-Transporten der Grenzwert von 4 Bq/cm² überschritten worden". Insgesamt werden 14 Stellen mit einer Oberfläche von je 300 cm² auf der Behälteroberfläche mit einem Wischtest überprüft, und 17 weitere Stellen an der Oberfläche des Eisenbahnwagens. Es ist wichtig, sich zu verdeutlichen, daß Behälter für abgebrannte Brennelemente mit dem Ziel entwickelt worden sind, eine möglichst große Oberfläche zu haben, ungefähr 200m², damit die Wärmeabfuhr der abgebrannten Brennelemente effektiv geschehen kann. Folglich entspricht der überprüfte Anteil nur etwa 0,2% der gesamten Oberfläche des Behälters. Diese Größenordnung sollte man im Gedächtnis behalten, während man die Ergebnisse der Routineuntersuchungen betrachtet. Auch ohne ein Genie in Mathematik zu sein, ist es offensichtlich, daß die Wahrscheinlichkeit an einem Teilchen in Mikrometer-Größe "vorbeizuwischen", groß sein dürfte. Des weiteren gibt es keinen Hinweis auf die Gesamtoberfläche eines Waggons, aber die Wahrscheinlichkeit, ein radioaktives Partikel mit einem auf 17 Meßpunkte begrenzten System zu entdekken, bleibt zweifellos sehr gering.

Natürlich, die „Abweichung", die in Valognes bemerkt wurde, „stellt gar kein Risiko für die Öffentlichkeit dar". Natürlich wird der Grad der Abweichung nicht angegeben. Die EDF-Pressemitteilung fügt hinzu, daß Ende November 1997 einer der Eisenbahnwaggons eine einheitliche Kontamination von "mehreren hundert Bq/cm²" zeigte. Die Mitteilung weist, natürlich, nicht darauf hin, daß die Kontamination außen, „für die Öffentlichkeit zugänglich", festgestellt wurde, wie dem geheimen Transnucléaire-Papier zu entnehmen ist. Aber sie gibt an, daß "gerade eine interne Untersuchung durchgeführt wird, um die Ursachen der Abweichung festzustellen". Beginnt die Untersuchung fünf Monate nach dem Ereignis oder dauert sie schon die letzten fünf Monate an?

Am gleichen Tag findet die Inspektion am Verladebahnhof der Cogema in Valognes statt. DSIN hat OPRI eingeladen, sich der Inspektion anzuschließen – laut OPRI kurzfristig, obwohl die Inspektion bereits seit ungefähr einem Monat auf dem Programm stand. Unglücklicherweise, durch reinen Zufall, ist an diesem Tag weder ein Eisenbahnwaggon noch ein Behälter für abgebrannte Brennelemente auf dem Platz verfügbar. Pech für die Inspektoren.

Erst am 30. April 1998 veröffentlicht DSIN ihre erste Pressemitteilung in dieser Sache. Diese gibt an, daß "man während der Inspektion, die gemeinsam durch DSIN und OPRI am 28. April 1998 auf dem Verladebahnhof von Valognes, Eigentum der Cogema La Hague, durchgeführt wurde, festgestellt hat, daß 35% aller Behälter, die von der EDF 1997 zum Transport abgebrannter Brennelemente benutzt wurden, eine Oberflächenkontamination aufwiesen, die mindestens an einem Punkt über dem Grenzwert von 4 Bq/cm² lag." Merkwürdig, Herr Lacoste von der DSIN hatte die gleiche Information eine Woche vorher, als er während eines Fernsehinterviews mit dem Sachverhalt konfrontiert wurde und er erhielt das Transnucléaire-Dokument am gleichen Tag. Obwohl die Pressemitteilung zwei neue Informationen hinzufügt – 44 Eisenbahnwagen waren kontaminiert, 10 von ihnen an der Außenseite, und kontaminierte schweizer und deutsche Transporte waren ebenfalls gefunden worden – gibt sie keine einzige Auskunft über den Grad der Kontamination.

Zwischen dem 30. April und 2. Mai 1998 schneidet mein Kollege Peter Winterberg vom WDR in Köln aus unserem mitgebrachten mehrstündigem Rohmaterial einen 7minütigen Fernseh-Dokumentarfilm zusammen. Er soll am 3. Mai 1998 abends in der populären Politiksendung "Weltspiegel" gesendet werden. Am Nachmittag, als die Redakteure des Weltspiegels die endgültige Themenauswahl treffen, entscheiden sie, daß unser Beitrag um 14 Tage verschoben werden soll. Wir erheben energisch Einspruch, da wir nicht denken, daß sich diese Geschichte weitere zwei Wochen unter der Decke halten läßt. Darum entscheiden wir, das Thema den Spätnachrichten "Tagesthemen" anzubieten, damit so schnell wie möglich zumindest eine kurzes Stück ausgestrahlt werden kann. Die Nachrichtenredakteure sind sehr interessiert und entscheiden sich am Montag, 3. Mai 1998 in letzter Minute (um 17.45 Uhr...), daß sie am gleichen Abend senden wollen. Peter Winterberg schafft es, den vorher 7-minütigen Dokumentarfilm auf 2,5 Minuten zusammen zu schneiden. Als er gesendet wird, ist die Anmoderation unpassend, und die Information geht zunächst fast völlig unter.

Die COGEMA macht aus dem Industrieminister einen Narren

Am gleichen Tag, dem 4. Mai 1998, begibt sich die Bulldozer-Medien-Strategie der COGEMA auf nie dagewesene Ebenen. Die Nummer Eins der COGEMA, Elitetechnokrat Jean Syrota nimmt die Presse (nicht uns) auf einen Besuch nach La Hague zur Plutonium-Fabrik und zum Verladebahnhof Valognes mit. Anwesend sind auch der Industrieminister Christian Pierret und der Kopf der DSIN, André Claude Lacoste. Minister Pierret drückt sein "Gefühl des französischen Stolzes über die Kontrolle der Technologie, demonstriert durch die COGEMA La Hague" aus. Die Kontamination von Transporten mit abgebrannten Brennelementen? Nach Pierrets Worten eine „Nichtigkeit", der dann,. nachdem er auf ei-

Ein Atomtransport auf dem Weg vom AKW Neckarwestheim nach La Hague Foto:Andreas Lobe

nen Behältern für den Transport abgebrannter Brennelemente geklettert ist, um dessen absolute Harmlosigkeit zu demonstrieren, fortfährt: „Das ist alles absurd. Alles Erwähnte bedeutet keine Gefahr für die öffentliche Gesundheit." Diese Demonstration erinnert uns an ein Ritual des früheren französischen Verteidigungsminister, der ein Bad in der Lagune von Moruroa, dem Atomversuchsgelände im Pazifik, genommen hat. Der Minister beantragt "völlige Offenlegung der Informationen, ein Maximum an Informationen um ein Maximum an Transparenz herzustellen". Selten hat sich ein französischer Minister in solch einem Maße lächerlich gemacht, wie Pierret, wie Pierret bei diesem Anlaß, wie schon zwei Tage später offenbar werden wird. Herr Lacoste von der DSIN bestätigt ebenfalls, daß "es nichts Dramatisches und garantiert nichts gibt, weswegen man sich fürchten sollte". Gehen Sie ruhig weiter, hier gibt es nichts zu sehen ... Der mächtige Cogema Chef, Jean Syrota, voll des Selbstvertrauens wie immer, erklärt: "Es ist in der Vergangenheit passiert, daß wir dies oder das Detail unterschätzt haben, das sich später als großes Medienereignis herausgestellt hat." Aber das ist vorüber, denkt er. Ein Spitzenbürokrat wundert sich später, warum Herr Lacoste es unterließ oder nicht in der Lage war, seinen Minister während des Fluges von Paris nach Cherbourg zu briefen. Zeit genug, um etwas Grundwissen zu erlangen, wenn auch verspätet.

Am Abend des 4. Mai 1998 werde ich von der französischen Zeitung *Libération* angerufen und um Informationen gebeten. Schließlich entscheide ich mich, die Geschichte auch in Frankreich platzen zu lassen. Als das deutsche Fernsehen die Tagesthemen mit unserem Beitrag ausstrahlt, beende ich gerade meinen Termin mit dem Reporter von *Libération*. Während die lokale und regionale Presse am 5. Mai 1998 in großem Stil über die Syrota/Pierret/Lacoste-Schau berichtet, vervollständigt *Libération* die Geschichte mit einem exklusiven Interview mit Umweltministerin Dominique Voynet.

Am 6. Mai 1998 läßt *Libération* den Artikel auf der ersten Seite unter der Überschrift „Ein schockierendes Geheimdokument – Atomenergie: Achtung, gefährliche Transporte" erscheinen (mit einem Foto, von einem lokalen Umweltschützer 1996 aufgenommen und von mir an die *Libération* geliefert; es zeigt einen unbedeckten LKW mit einem Transportbehälter für abgebrannten Brennstoff), dazu weitere Berichte auf den ganzen Seiten zwei und drei. Dominique Voynet wird zitiert:

> *„Über das Ausmaß der Kontaminationen hinaus bin ich schockiert über der Tatsache, daß sobald man den Unternehmen einige einfache Fragen stellt, man feststellt, daß es schon seit Jahren gängige Methode ist, daß die drei befragten Unternehmen (EDF, Transnucléaire, Cogema, Anm. Libération) vollkommen Kenntnis davon hatten und daß sie nichts gesagt haben. Und in Valognes ist eine ungenehmigte und geheime Dekontaminationsanlage für Eisenbahnwaggons und Behälter gewesen."*

Bezüglich der Frage zur gesundheitlichen Auswirkung, erklärt Voynet, daß es bis jetzt unmöglich sei zu sagen, ob es irgendwelche Folgen für die Öffentlichkeit gegeben habe, aber daß ein worst-case-Szenario für Arbeiter der Dekontaminationsanlage gezeigt habe, daß mehr als 1/20 der jährlichen Höchstgrenze innerhalb von zwei Stunden erreicht werden könnten. Der neue „Höchst"-Kontaminationsgrad, der von der Umweltministerin angedeutet wird, ist 2000 Bq/cm^2, 500 mal mehr als die rechtlich zulässige Grenze. *Libération* erklärt in einem Leitartikel unter der Überschrift "Lüge":

> *„Offensichtlich wird alles so weiter gemacht, als ob die Atomlobby aus den guten Tagen des triumphierenden Atoms nichts gelernt hätte. Oder besser gesagt: Sie hat gelernt, ihre Lügen durch Auslassung in einer Flut von Kommunikation zu ertränken. (...) Die Umweltministerin mag wohl ihren wahren Zorn in diesen Kolumnen ausdrücken, jedoch kann uns nichts davon abhalten zu denken, daß uns die Atomlobby trotz des offenen Gehabes und einer weißen-Weste Kommunikation für dumm verkauft."*

Der Artikel der *Libération* schlägt ein wie eine Bombe. Noch am selben Morgen meldet sich das France-2 Fernsehen – eine von unzähligen Anfragen nach Information, die in den folgenden Wochen kommen sollten – und ich vereinbare, einige Aus-

züge des Filmmaterials zu übermitteln, das wir in der Normandie aufgenommen haben, und ein Interview für die 13.00 Uhr Nachrichten zu geben. Am Nachmittag organisiert Cogema eilig eine weitere Pressekonferenz in der Verladestation Valognes. Nun haben andere Journalisten (nicht wir) Zugang zum Platz und der Halle, in der die Dekontamination stattfindet.

Der stellvertretenden Direktorin der Frachtabteilung der französischen SNCF zufolge, ist der SNCF keine Information seitens der DSIN zugegangen, nicht einmal eine Kopie der Pressemitteilung vom 30. April 1998 (die die SNCF indirekt erhalten hat), trotz mündlicher und schriftlicher Anfragen durch den SNCF-Vorstand. Ein gemeinsames Treffen am 5. Mai 1998 mit DSIN wird nicht als überzeugend betrachtet. Am 6. Mai 1998, nach der Veröffentlichung des Artikel in der Libération erklärt der SNCF-Normadie-Direktor in Valognes, daß sie "eben gerade von der Presse erfahren haben, daß bestimmte Transportbehälter verstrahlt seien." Die SNCF-Zentrale gibt am frühen Nachmittag eine Pressemitteilung heraus, worin erklärt wird, solange keine klare Antworten der DSIN vorliegen, „hat die SNCF in Übereinstimmung mit EDF und Cogema entschieden, keine weiteren Transporten von abgebrannten Brennelementen durchzuführen." Die Gewerkschaft CFDT behauptet zwei Tage später, die Transporte seien in Wirklichkeit nicht vom SNCF-Vorstand, sondern durch den CHSCT (Rat für Gesundheit, Sicherheit und Arbeitsbedingungen) gestoppt worden, geleitet von den Gewerkschaften, die ihr "Recht auf Arbeitsniederlegung", falls Aufgaben als äußerst gefährlich eingestuft werden, benutzt habe. Die CFDT erklärt, daß für die Arbeiter in Valognes seit 15 Jahren Dosimeter angefordert worden seien - vergeblich.

Der Premierminister weist den Leiter der Sicherheitsbehörde noch am selben Tage an, in dieser Angelegenheit innerhalb einer Woche zu berichten, während Cogema („Vielleicht ist uns ein Fehler unterlaufen." Jean Louis Ricaud, Leiter der Plutonium-Abteilung) und EDF („Wir haben der raschen Lösung des Problems nicht genügend Aufmerksamkeit geschenkt." Bernard Dupraz, Leiter der Atomabteilung) sich stark zurückhalten. Es ist die Umweltministerin Dominique Voynet, die das politische Sonderrecht erhält, die Anweisungen des Premierministers der Nationalversammlung bekanntzugeben. Der traditionsgemäß viel einflußreichere Industrieminister ist gezwungen, zuzuhören. Wiederum ist es Voynet, die als erste eine klare Sprache spricht:

„Der schwerwiegende Charakter dieser Angelegenheit besteht in dem langen Zeitraum, während dem alles verheimlicht wurde, und dem Schweigen, das sie umgeben hat, auch wenn die gesundheitlichen Folgen begrenzt sind. Sehr lange ist der Atomindustrie-Sektor von einer Art Geheimnistuerei umgeben gewesen. Ich glaube, daß für die verschiedenen Betroffenen der Augenblick gekommen ist, an dem sie lernen müssen, daß Atomenergie nicht ohne Respekt für die Bürger überleben kann, ohne Transparenz, ohne eine Strategie objektiver, kompletter Informationen, die die Menschen nicht für dumm verkauft."

Es ist jedoch Tatsache, daß nicht die für die Atomindustrie Verantwortlichen, nicht die Umwelt-, Gesundheits-, Industrie- oder Premierminister den Transport der abgebrannten Brennelemente durch die Bahn stoppten, sondern die französische Bahngesellschaft. (Der Transport auf LKWs ist denn auch noch eine andere Sache, wie wir sehen werden.)

Die gesundheitlichen Auswirkungen – viel schlimmer als zugegeben?

Noch am 6. Mai 1998, bekommt die SNCF von der DSIN einen Brief geschickt, in dem es heißt, „eine erste Studie (vom 5. Mai 1998) über die Auswirkungen, die von IPSN durchgeführt wurde, kommt zu dem Schluß: Die maximale Dosis in einer Entfernung von zwei Metern von der Ladung wird auf 0,05 mSv/h geschätzt. Dieser Wert muß mit dem gesetzlichen Grenzwert für diese Art von Verpackung verglichen werden, der 0,1 mSv/h beträgt." Die Vertreter der SNCF beschließen, in einem weiteren Treffen am 14. Mai 1998 die Bedingungen, unter denen die Transporte wieder aufgenommen werden könnten, zu diskutieren.

Am 6. Mai veröffentlicht die DSIN auch ihre zweite Presseerklärung zu dem Thema (und sendet die erste Presseerklärung vom 30. April noch einmal mit für jene, die sie verpaßt haben könnten...). Die halbseitige Information ist immer noch mager. Der Cogema zufolge wurden bei all den 14 Personen, die auf dem Gelände in Valognes gearbeitet haben (und die angeblich Dosimeter trugen), Dosen „weit unter dem europäischen Grenzwert von 20 mSv pro

Ein heißes Partikel kann zum Jahresgrenzwert führen

Basierend auf dem international akzeptierten Umrechnungsfaktor ($3{,}1 \times 10^{-8}$ Sv pro Bq nach ICRP-72, im September 1995 angenommen von der internationalen Strahlenschutzkommission) führt die Inhalation von durchschnittlich ein Mikron großen Kobalt-60-Partikeln mit einer Aktivität von 10.000 Bq durch einen Erwachsenen, im Falle von langsamer Eliminierung, zu einer effektiven Dosis von 0,31 mSv. Dies ist eine Überschreitung der deutschen, jährlichen Höchstdosis für die Normalbevölkerung im Umkreis von Atomanlagen von 0,30 mSv, einem Drittel des europäischen Grenzwertes. Dies ist aber bereits das Dreißigfache des Schutzwertes für die Allgemeinbevölkerung, denn eine nicht atomindustrie- oder berufsabhängige Strahlenexposition ist auf 10 microSv oder 0,01 mSv begrenzt.

Partikel von 10.000 Bq und mehr, im Wesentlichen Kobalt-60, wurden in mindestens fünf Fällen von 1997 bis '98 in Valognes auf Bahnwaggons gefunden, die aus deutschen AKWs kamen. Wegen des geringen Kontrollverhältnisses bedeuten aber sogar solche Messungen keine Garantie für die Repräsentativität der Maximal- oder Ausnahme-Werte. Das Risiko, daß Menschen während der Zeitspanne, in der kontaminierte Transporte unterwegs waren, einem signifikanten Strahlungsniveau ausgesetzt worden sind, scheint eher groß zu sein. Schlimmer noch, "heiße" Partikel haben sich zweifellos in die Umwelt entlang der Gleise und Straßen ausgebreitet. Menschen können heute und in Zukunft kontaminiert werden.

Jahr registriert. Nur 3 Personen haben angeblich Dosen über der Nachweisbarkeitsgrenze von 0,15 mSv erhalten. Für diese Personen betragen die im Laufe des Jahres gemessenen Werte jeweils 3,85 mSv, 3,45 mSv oder 0,5 mSv."

DSIN führt weder aus, daß die genannten Grenzwerte für Arbeiter im Nuklearbereich gelten, während der Grenzwert für die Belastung der Normalbevölkerung im Umkreis von Atomanlagen 1 mSv pro Jahr beträgt (in Deutschland beträgt dieser Grenzwert sogar nur 0,3 mSv pro Jahr, aber Gerüchten zufolge sind die Deutschen gegenüber ionisierender Strahlung weniger resistent als die Franzosen...) – was die Tatsache unterstreicht, daß die durch die Dosimeter der Arbeiter in Valognes registrierten Werte bedenklich hoch sind, noch erwähnt sie, daß das äußere Strahlenniveau in einer Entfernung von zwei Metern in diesem speziellen Fall nicht das wesentliche gesundheitliche Problem ist. Da das Problem der Kontamination sowohl von großflächig auftretenden relativ hohen Strahlenbelastungen als auch von „heißen" Teilchen extrem geringer Größe herrührt, besteht das wesentliche gesundheitliche Problem offensichtlich in der Inhalation und Aufnahme in das Verdauungssystem. Von den Behörden wird keine glaubwürdige Auswertung des potentiellen Gesundheitsrisikos durch diese beiden Kontaminationswege vorgelegt.

Das Strahlenschutzamt OPRI legt am 6. Mai seine eigene Presseerklärung vor, die die unmittelbaren Ergebnisse der in Valognes am 26. April 1998 durchgeführten Inspektion zum Thema hat. OPRI betont, daß bis zu diesem Datum die jährlichen Berichte über „radiologische Überwachung", die von der Cogema an die OPRI weitergeleitet wurden, systematisch mit der Feststellung "keinerlei Beeinträchtigung der Umwelt" endeten. Zufällig findet OPRI andere Ergebnisse: Teile des Haupt-Kranes sind mit Kobalt 60 (28 Bq/m^2), Silber 110m (16 Bq/m^2), und Cäsium 137 (19 Bq/m^2) kontaminiert. Ein Auffangbecken für Oberflächenwasser bei einem Eisenbahnwaggon-Depot zeigt ebenfalls eine Kontamination mit Kobalt 60 (29 Bq/m^2) und Silber 110m (41 Bq/m^2). Der Boden zwischen den Schienen ist belastet mit Kobalt 60 (45 Bq/m^2) und Cäsium 137 (31 Bq/m^2). In dem Schlamm, der vom Ablaufen des Oberflächen- und Dekontaminationswassers herrührt, wird eine Belastung mit Kobalt 60 (85 Bq/kg) und Cäsium 137 (74 Bq/kg) festgestellt. OPRI kommt zu dem Schluß, daß diese Kontamination „indirekt das Phänomen der Oberflächenbelastung der Behälter demonstriert" und daß sie zeigt, "daß die Dekontaminations-Arbeiten in Valognes unter Bedingungen stattfinden, die es verdienen würden, genau untersucht zu werden." Einem Szenario zufolge, nach dem die gesamte Belastung des Kranes über die Luft geschieht und somit eingeatmet oder durch den Mund aufgenommen werden könnte, „könnte die Dosis eines Arbeiters, der 2.000 Stunden vor Ort verbringt, mehrere mSv pro Jahr erreichen." Und dies betrifft nur die Kontamination des Kranes. Weitaus höhere Kontaminationswerte wurden an Eisenbahnwaggons gefunden, die in der Summe zu einer noch bedeutenderen Strahlendosis geführt haben könnten.

Es ist erwähnenswert, daß das Cogema-Gelände in Valognes über keinerlei atomrechtliche Genehmigung oder Erlaubnis zum Umgang mit radioaktiven Abfällen verfügt, da man immer davon ausging, daß die Gesamtsumme der Strahlung unterhalb der Grenzwerte bleiben würde, und daß der Ort nur eine mechanische Verladestation für den Transport radioaktiven Materials darstelle.

Die erste Erklärung, die klar auf das Risiko der Inkorporation hinweist, wird am 7. Mai 1998 vom Energie-Zweig der Gewerkschaft CFDT veröffentlicht. Sie beschreibt die bisher veröffentlichten Zahlen und Erklärungen als „in keinster Weise beruhigend im Hinblick auf den Schutz der Arbeiter".

Während das Problem der kontaminierten Transporte zu einer größeren politischen Affäre heranwächst, beschließen wir am 8. Mai, zusammen mit dem deutschen Fernsehen zurück in die Normandie zu fahren. Wir beschließen, ein „Vorher-Nachher"-Stück zu machen, bei dem wir zurück gehen an die verschiedenen Orte, wo wir vorher waren, um zu schauen, wie sich die Stimmung verändert hat.

Am 12. Mai 1998 heißt uns der Vorsteher des Bahnhofes in Valognes willkommen. Er ist sogar bereit, uns vor laufender Kamera ein Interview zu geben. Er erklärt, daß die SNCF-Arbeiter, obwohl sie mit den Waggons mit abgebrannten Kernbrennstoffen direkt in Kontakt kämen, seit 15 Jahren erfolglos nach Dosimetern verlangt hätten. Niemals wurden sie über irgendein Kontaminationsproblem informiert. Wir gehen zurück zu der Eskorteinheit der Militärpolizei, um herauszufinden, was sich geändert hat, seit die Story an der Öffentlichkeit ist. Nichts, sagen sie. Nichts? Gibt es immer noch Transporte? Ja, sagt man uns, alles geht seinen gewohnten Gang – business as usual. Wir sind völlig überrascht.

Wir fahren noch einmal nach St. Martin-le-Gréard, ein kleines Dorf mit 230 Einwohnern an der Transportroute der Lastwagen. Haben die Transporte nicht aufgehört? "Die hören nicht einfach so auf, wissen Sie", antwortet der Mann auf der Straße. "Und man muß auch fair sein, wenn die nicht wären, dann gäbe es gar keine Arbeitsplätze in dieser Gegend." Er ist froh, daß sein Sohn bei der Cogema einen Job bekommen hat. Etwa 3.000 Autos und 400 LKWs, von denen viele Gefahrgüter transportieren, darunter verschiedene radioaktive Materialien, durchqueren jeden Tag das Dorf.

Der stellvertretende Bürgermeister der Stadt - er mag das Verkehrsproblem auch nicht - erklärt uns, warum die Städte ein besonderes Interesse daran haben, um Cogema-Angestellte als Einwohner der Gemeinde zu werben: Cogema zahlt 24.000 Francs (ca. 7.200 DM) für jeden Cogema-Angestellten, unter der Bedingung, daß mindestens 10 Cogema-Angestellte in einer Stadt leben. Schlechte Karten für St. Martin-le-Gréard: sie haben es nie auf mehr als sieben oder acht Cogema-Angestellte in der Gemeinde gebracht.

Wir haben ein Problem: während wir die schöne Landschaft der Normandie besuchen, erfahren wir, daß Herr Lacoste, der Chef der Sicherheitsbehörde, am nächsten Tag in Paris seinen Bericht an Premierminister

Jospin der Presse vorstellen wird. Die Einladung erreichte das Büro von WISE in Paris erst am 12. Mai um 14.54 Uhr. Wir beschließen, über das Pariser Büro des deutschen Fernsehsenders eine zweite Kamera zu organisieren, die die Pressekonferenz aufnimmt. Es klappt. Am nächsten Tag, dem 13. Mai 1998, während Lacoste vor die Presse tritt, filmen wir wieder auf der Verladestation von Valognes. Wir waren gekommen, um Bilder von verschlossenen Türen und stillgelegter Maschinerie aufzunehmen, doch jetzt filmen wir von außen über den Zaun der Verladestation mit der Kamera auf dem Dach des Autos... das Verladen eines Behälters mit abgebrannten Kernbrennstoffen auf einen LKW. Unsere ursprüngliche Szenarioidee fällt in sich zusammen. Wir können kein "Vorher-Nachher-Stück" machen, weil es kein *Nachher* gibt. Wir dachten, sämtliche Transport-Aktivitäten seien eingestellt worden, eine Woche nachdem die Story bekannt wurde und die französische Eisenbahngesellschaft SNCF bekanntgab, daß sie die Transporte stoppen würde. Nicht genug damit, daß alles weiterzugehen scheint. Wir filmen auch einen Arbeiter, der mit bloßen Händen an einem Waggon arbeitet, der soeben entladen wurde, die Zigarette in der einen Hand, mit der anderen verschiebt er die Abdeckung. Fassungslos beobachten wir, wie der Transport vom Gelände rollt. Bevor wir am Nachmittag die Gegend verlassen, haben wir Gelegenheit, den Transport eines leeren Behälters von La Hague nach Valognes und einen zweiten Transport eines vollen Behälters in die andere Richtung zu beobachten. Drei Transporte an einem Tag, nicht schlecht für eine Zeit der Nicht-Aktivität.

Zum ersten Mal wird uns bewußt, daß die staatlichen Behörden nichts untersagt haben, und daß nichts verhindert, daß die LKW-Transporte weitergehen. Wir hatten es als selbstverständlich angesehen, daß es ohne Bahntransporte auch keine Straßentransporte geben würde.

Der 10 Seiten dünne Lacoste-Bericht ist sehr enttäuschend. Er wiederholt die meisten der schon bekannten Punkte und stellt kaum neue Tatsachen vor. Immerhin greift er den Staatsbetrieb EDF in ziemlich beispielloser Art an:

- Es scheint, daß im November 1997 die erste Information über das Kontaminationsproblem von der EDF und der Cogema an die DSIN übermittelt wurde – in der Absicht, die Wogen zu glätten – unmittelbar nachdem die DSIN der EDF für den 18. Dezember 1997 die erste Inspektion in diesem Zusammenhang in St. Alban angekündigt hatte. Die bei der Inspektion gefundenen Daten bestätigten, daß etwa 25% der Behälter der EDF 1997 in Valognes kontaminiert vorgefunden worden waren.
- Am 30. Dezember 1997 schickt die DSIN der EDF einen Brief, in dem sie verlangt, daß ein "energischer Aktionsplan" beschlossen und umgesetzt wird.
- DSIN-Chef Lacoste behauptet, er sei zum ersten Mal in dem Interview am 24. April 1998 („durch einen Journalisten der WISE-Agentur vor der Kamera eines deutschen Fernsehsenders") mit den Daten aus dem internen Transnucléaire-Bericht konfrontiert worden, und insbesondere auch mit der Tatsache, daß nicht nur die Behälter, sondern auch die Eisenbahnwaggons kontaminiert worden waren, wobei er insbesondere auf die Gravelines-Fälle hinweist.
- Lacoste gibt an, während einer DSIN-Inspektion in Gravelines am 28. März 1998 „fragten sich meine Inspektoren, was die Konsequenzen einer eventuellen Verseuchung der Eisenbahnwaggons wären. Der Betreiber habe dazu nichts Besonderes gesagt."

Während der gemeinsamen Inspektion von DSIN und OPRI in Valognes am 28. April 1998 erhielt DSIN ein Transnucléaire-Dokument, datiert auf den 27. April 1998, das für jedes Kraftwerk die Kontaminationswerte angab, die 1997 und 1998 an Behältern und Bahnwaggons gemessen worden waren. „Die höchste für die Bahnwaggons notierte Belastung betrug 700 Bq/cm² für die äußere Kontamination und 8.000 Bq/cm²" für die innere Kontamination." Lacoste weist darauf hin, daß dieser Bericht die Basis für seine Presseerklärung und seine Mitteilung an die Minister vom 30. April 1998 war. Nur hatte er in seiner Presseerklärung (und in seiner Mitteilung an die Minister) keinerlei Zahlen erwähnt. Dies ist das erste Mal, daß eine Zahl von 8.000 Bq/cm², das 2.000fache des Grenzwertes, veröffentlicht wird. Lacoste besteht darauf, daß diese Zahl sich auf einen „völlig einzigartigen Punkt bezieht, der sich auf einen Partikel, einen extremen Wert beziehen muß." Dennoch sind bisher weder das Dokument der Cogema noch die Zahlen, die es enthält, veröffentlicht worden.

Lacoste zitiert Cogema dahingehend, daß die EDF seit 1988 von den Kontaminationsproblemen wußte. 1992 wurde zwischen EDF und Cogema eine Arbeitsgruppe ins Leben gerufen. IPSN wurde mindestens zu einem Treffen hinzugezogen und erhielt am 29.März 1993 einen Bericht, "der die Kontamination der Behälter und Eisenbahnwaggons erwähnte". IPSN „machte keine besondere Bemerkung". Das Problem wurde auch in Protokollen des CHSCT von La Hague „ordnungsgemäß erwähnt", "das an die IPSN und die betriebliche Arbeitsinspektion (inspection du travail) verteilt wurde".

An einem Castor-Behälter wird die Radioaktivität gemessen
Foto: Andreas Lindner

Lacoste zufolge „hielt es die Cogema wegen der Nichtexistenz jedweden gesundheitlichen Risikos nicht für notwendig, irgendeine öffentliche Erklärung abzugeben, welche im übrigen, so Cogema, in den Verantwortungsbereich des Absenders gefallen wäre, in diesem Falle die EDF". Lacoste's Schlüsse:

- „die vor Ort Handelnden der EDF scheinen sich ihrer Verantwortung als Absender nicht bewußt zu sein; die internen Verantwortlichkeiten sind nicht klar definiert und die Überprüfungen sind unzureichend";
- EDF, Transnucléaire und Cogema haben es in ihrer technischen Einstellung als Betreiber „an Klarheit und Konsequenz fehlen lassen";
- die Situation gehe zurück auf den „Mangel an wirklicher Kontrolle durch den Staat";
- die Situation habe „glücklicherweise keine Auswirkungen auf den Gesundheitszustand".

Ein Atomtransport auf dem Weg nach La Hague — Foto: DIFA

- DSIN habe durch ihre Inspektionen „in großem Maße dazu beigetragen, die Situation zu verbessern", hätte aber nach der internen Kontamination der Bahnwaggons schauen sollen. „Sie hat die SNCF sofort über die äußerliche Kontamination der Bahnwaggons informiert".

Diese letzte Behauptung befindet sich im klaren Widerspruch zu der Behauptung von hochrangigen VertreterInnen der SNCF, derzufolge vor Anfang Mai 1998 keinerlei Informationen zur Verfügung gestellt worden waren. Die Botschaft von Lacoste scheint zu sein: „Nun, es hat ein großes Durcheinander gegeben, aber macht Euch keine Sorgen, die DSIN ist jetzt da, um aufzuräumen." In der Tat kannte die DSIN das Problem mindestens seit November 1997, ohne die Minister zu informieren, ohne die Bahngesellschaft zu informieren, und ohne die Öffentlichkeit zu informieren.

Die französische Grüne Partei erklärt sich "fassungslos und enttäuscht" von dem Lacoste-Bericht. Sie betrachten ihn als "nicht zufriedenstellend, da er unklar bleibt, wo es um die Handlungen und die Verantwortlichkeiten der EDF geht".

Man könnte hinzufügen, daß der Lacoste-Bericht (mit einer Ausnahme) keine Zahlen über den Grad der Verstrahlung nennt, weder für die Behälter noch für Bahnwaggons oder LKWs. Er klärt nicht die Frage der Herkunft der Kontamination, sagt nichts über die möglichen gesundheitlichen Auswirkungen, sagt nichts über die ausländischen Transporte (ein Drittel!), die nach Valognes kamen, obwohl ihm die entsprechenden Zahlen rechtzeitig vorlagen, und es fehlt darin die Klärung der Dekontaminationspraktiken in den Anlagen von Valognes und La Hague. Und vor allem erwähnt der Bericht nicht eine einzige Sanktion oder mögliche rechtliche Schritte gegen die Verantwortlichen. Die Aussetzung der Transporte durch die SNCF bleibt die einzige restriktive Konsequenz aus dem Skandal.

Am Nachmittag erklärt Premierminister Lionel Jospin vor der Nationalversammlung, daß „die Überprüfung der gesundheitlichen Auswirkungen eine Dosiswirkung weit unter den strengsten internationalen Grenzwerten" zeige. Dies ist ganz einfach falsch. Es gibt keinerlei Garantie dafür, daß der allgemeine Grenzwert von 10 microSv nicht überschritten worden ist. Man sollte an dieser Stelle klarstellen, daß der 0,3 mSv Grenzwert die Auswirkungen einer Atomanlagen einschränken soll. Der Grenzwert aber, der für den allgemeinen Umgang mit als „nicht radioaktiv" belasteten geltenden Objekten gilt, beläuft sich auf 10 microSv. Dieser Grenzwert hat auch zu dem Limit von 4 Bq/cm² geführt. In Wirklichkeit, angesichts der hohen bereits identifizierten Kontaminationswerte ist es höchst wahrscheinlich, daß Menschen aus der Bevölkerung nicht vernachlässigbaren Strahlendosen ausgesetzt worden sind.

Am Donnerstag, den 14. Mai 1998, trifft sich die La Hague-Kommission (Comission Spéciale et permanente d'Information, CSPI), ein Komitee von lokalen Politikern, Cogema, Vertretern von Berufsgruppen, Gewerkschaften und Umweltschützern, in einem Raum der Nationalversammlung zu einer Sondersitzung über das Problem der kontaminierten Transporte. Wir sind mit einem Kamerateam dabei. Jean-Louis Ricaud, Chef der Wiederaufarbeitungs-Abteilung von Cogema und Nummer Eins bei Transnucléaire, gibt zu, daß die Cogema seit 1988 von dem Kontaminationsproblem gewußt habe. Bernard Dupraz von der EDF behauptet seinerseits, die EDF habe in einem Brief vom 22. Januar 1998 die DSIN über die Kontamination von 35% der Transporte im Jahr 1997 informiert. Er sagt auch, daß es bei dem Problem nie einen gesundheitlichen Gesichtspunkt gegeben hätte

und daß sich die Situation seit dem ersten Quartal 1998 verbessert habe („nur" 15% statt 35% der Transporte übersteigen die Grenzwerte – allerdings in unbekanntem Maße). Bernard Cazeneuve, örtlicher Parlamentarier und Vorsitzender der La Hague-Kommission, beschwert sich darüber, daß er bisher von der EDF keinerlei Informationen erhalten habe: "Eine nicht akzeptable Haltung." Die Stimmung heizt sich auf. Jean-Pierre Godefroy, Bürgermeister von Cherbourg, wendet sich an Herrn Dupraz von der EDF und bringt die Sache auf den Punkt : „Wenn wir für die öffentliche Gesundheit verantwortlich sind, und wir die entsprechenden Information nicht bekommen, und wenn es der Betreiber der Anlage ist, der entscheidet, ob er uns die Informationen gibt, dann tickt etwas nicht richtig in dieser Republik, mein Herr. Nicht Sie haben zu entscheiden, sondern die Politiker."

Ein Vertreter der SNCF weist darauf hin, daß morgens um 6.10 Uhr, wenn die Transporte abgebrannter Brennelemente in den Bahnhof von Valognes einfahren, etwa 150 Personen auf dem Bahnsteig gegenüber stünden. Insofern sei das Problem auch für andere Menschen neben den SNCF-Angestellten höchst relevant.

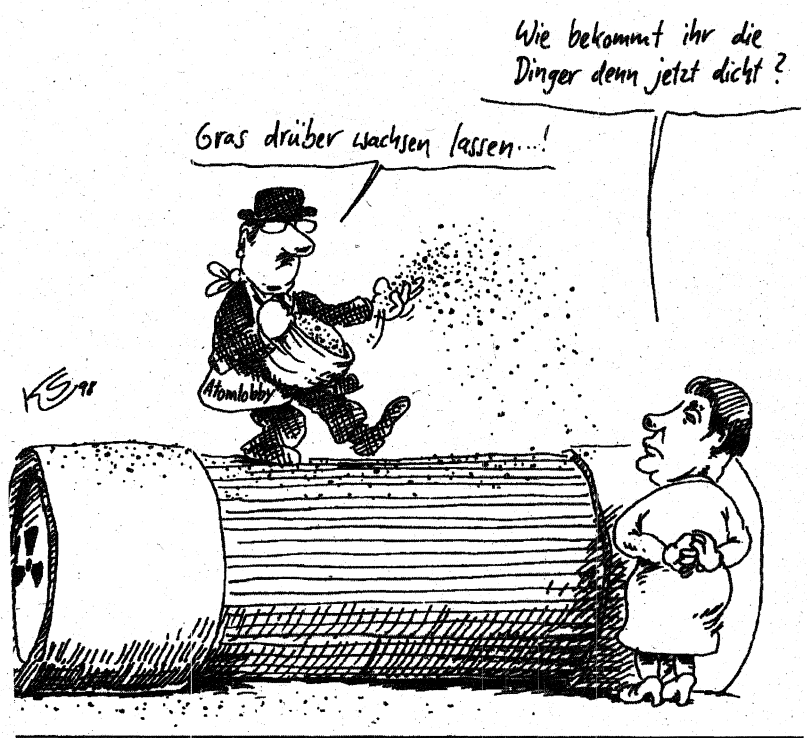
Wir holen Godefroy aus der Sitzung heraus, um ihn zu interviewen. Wir fragen ihn, ob er sich darüber bewußt sei, daß die LKW-Transporte zwischen Valognes und La Hague weitergegangen sind. Er weiß von nichts. Er geht zurück in den Raum und befragt sofort die Cogema nach den LKW-Transporten. Jean-Louis Ricaud, Vorsitzender von Transnucléaire, sagt, daß der Bahntransport unterbrochen sei und deshalb die LKW-Transporte ebenfalls gestoppt worden wären. Eine typische „Lüge durch Verschweigen der Wahrheit", wie wir bald herausfinden. Am nächsten Tag rufe ich DSIN an, um etwas über diese merkwürdigen LKW-Transporte herauszufinden. Erst gegen 18.00 Uhr – an einem Freitag abend – gelingt es mir, den Chef der Abteilung für Brennstoffkreislauf an den Apparat zu bekommen. LKW-Transporte? Am 13. Mai? Davon habe er nichts gehört, und er verspricht, mich zurückzurufen. Das tut er auch, um mich zu informieren, daß er noch am selben Abend eine neue Inspektion in Valognes für die nächste Woche angeordnet habe, um den Stand der Dinge herauszufinden.

Während ich versuchte, DSIN ans Telefon zu bekommen, beantwortet Dominique Strauss-Kahn, Minister für Wirtschaft, Finanzen und Industrie, im Senat Fragen zu der Affäre. Ganz offensichtlich hatte er keine Zeit, das Dossier zu lesen. Er verwechselt ständig Daten und fügt dem geringen Maß an Information nichts hinzu. Dennoch versäumt er es nicht, zu sagen: „Laßt uns ganz klar all diejenigen beruhigen, die Beruhigung nötig haben: für Arbeiter und Anlieger gibt es in dieser Angelegenheit keine Gefahr." Zu diesem Zeitpunkt ist DSK, wie er in Frankreich genannt wird, noch in Übereinstimmung mit der allgemeinen Musik der staatlichen Behörden. Komisch wird es, als er sich selber die folgende Frage stellt und sie sich selber beantwortet:

"Warum ist diese Affäre jetzt öffentlich bekannt geworden? Weil der Premierminister im Juni 1997 entschieden habe, daß von jetzt an die DSIN für die Untersuchungen und für die Veröffentlichung der Untersuchungsergebnisse verantwortlich sein solle, die sie vorher nicht ausgeführt habe. Wäre dieser Ablauf nicht verändert worden, dann müßte man befürchten, daß diese Information – zu unrecht – innerhalb der EDF und der Verwaltung geheim gehalten worden wäre."

Die neue "Zuständigkeit für Untersuchungen", auf die sich DSK bezieht, ist die Aufsichts über die Sicherheit im Transportsektor. Aber es gibt keinen Zweifel über die Tatsache, daß die DSIN – genau wie die Industrie – erst abgewartet hat, bis ein paar deutsch-französische Fach-Journalisten das Problem untersuchten, bevor sie irgend etwas darüber veröffentlichte..., erstmals am 30. April.

Nach dem Wochenende mache ich mich auf den Weg nach Köln, um mit Peter Winterberg den Film zu schneiden. Erst am Dienstag, den 19. Mai 1998, nachmittags erreichen uns im Schneideraum zwei zusätzliche Informationen: erstens gelangten noch am 8. Mai zwei Eisenbahnwaggons nach Valognes, zwei Tage später als alle gedacht haben. Sie seien schon auf dem Weg gewesen, als die SNCF



Quelle: taz

am 6. Mai die Aussetzung beschloß, so sagt man mir. Da Valognes keine Genehmigung zur Lagerung abgebrannter Kernbrennstäbe habe, wären die LKW-Transporte bis zum 13. Mai fortgesetzt worden (die wir gefilmt haben), um die letzten Behälter von Valognes zu evakuieren und nach La Hague zu bringen. Und zweitens bekommen wir, nachdem wir die Frage mehrfach an DSIN gestellt haben, jetzt die Bestätigung, daß auch die LKWs bei ihrer Ankunft in La Hague – in unbekanntem Maße – kontaminiert gewesen wären. Unsere sechsminütige Dokumentation wird, wie geplant, in der WDR-Sendung "Boulevard Europa" am 19. Mai 1998 gesendet.

In Deutschland hat sich die Geschichte mittlerweile zu einer Regierungsaffäre auf höchster Ebene ausgewachsen, und jeder konzentriert sich auf die eine Frage: Wer hat wann was gewußt ? Die Illustration für viele der Fernsehberichte sind die Bilder, die wir in der Normandie aufgenommen haben.

Am 26. Mai 1998, während des französisch-deutschen Umweltgipfels in Straßburg, veröffentlichen die beiden Umweltministerinnen von Deutschland und Frankreich eine gemeinsame Erklärung. Darin verdammen sie "die mögliche Kontamination ungeschützter Menschen, die schon für sich genommen einen schweren Fehler darstellt, der in der Zukunft ausgeschlossen sein muß."

Die Wortwahl gleicht der eines Briefes an den Premierminister, der von den drei französischen MinisterInnen für Umwelt, Industrie und Gesundheit unterzeichnet worden ist und der am 28. Mai 1998 durch den Empfänger der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wurde. Die Transporte abgebrannter Brennelemente solle nur Standort für Standort wieder aufgenommen werden. Die EDF habe bis Ende Juni 1998 einen Plan darüber vorzulegen, wie sie sich die Methode vorstelle, mit der zukünftige Kontaminationen vermieden werden sollen. Ein amüsantes Element in der Presseerklärung aus dem Büro des Premierministers ist, daß sie zwar feststellt, "die Transporte seien sofort gestoppt worden", aber dabei nicht sagt, daß dies keine Aktion der Regierung war, sondern eine Entscheidung, die von der Eisenbahngesellschaft SNCF allen aufgezwungen wurde. Genauso überraschend ist es, am 3. Juni zu erfahren, daß die DSIN "der EDF ihre Zustimmung gegeben hat, die Transporte neuer Brennelemente zu den Atomkraftwerken der EDF wieder aufzunehmen". Niemand hatte gewußt, daß auch diese Transporte im Zuge der Kontaminations-Affäre gestoppt worden waren – durch die EDF selber.

Einen Tag später, am 4. Juni 1998, schickt die OPRI der Cogema ihr „Radiologisches Kontroll-Zertifikat" über die Verladestation Valognes. Überraschenderweise wäscht das Zertifikat die Cogema rein von jeder Kontamination und Schuld. Nach den auf dem Gelände durchgeführten Dekontaminations-Arbeiten „wurde keine Kontamination gefunden", mit Ausnahme radioaktiver Spuren zwischen den Gleisen und im Boden. OPRI faßt zusammen, daß die Arbeit auf dem Gelände wieder aufgenommen werden kann, „ohne jede Einschränkung und ohne die Befürchtung einer Kontamination der Belegschaft".

Die deutsche Perspektive in der Geschichte

Am Abend des 23. April informiert die DSIN offiziell zum ersten Mal das deutsche Ministerium für Umwelt und Reaktorsicherheit über das Problem der kontaminierten Transporte. Worin genau die Information besteht, ist unklar. Ebenfalls ein Rätsel ist es, warum das deutsche Ministerium gleichzeitig mit dem französischen Ministerbüro informiert wird. Die erste schriftliche Information kommt am Morgen des 24. April per Fax aus Paris nach Bonn. Und wie in Frankreich, so braucht auch in Deutschland das Ministerium eine Woche, bis es eine Presseerklärung veröffentlicht, in der es heißt : „In den vergangenen zwei Jahren wurde bei Eingangskontrollen der Cogema in der Wiederaufarbeitungsanlage in La Hague festgestellt, daß die Ladefläche von Eisenbahnwaggons mit Transportbehältern für bestrahlte Brennelemente punktuell über die in den Transportvorschriften zugelassenen Werte hinaus radioaktiv kontaminiert waren." Und weiter: „Nach Angaben des DSIN sind Oberflächenkontaminationen auch bei einzelnen Transporten aus deutschen Kernkraftwerken festgestellt worden." Dies ist die gleiche Sprache wie in der DSIN-Presseerklärung vom selben Tag: keine Zahlen, keine Hintergrundinformation.

Am 12. Mai 1998 treffen sich Vertreter des deutschen Umweltministeriums in Paris mit Vertretern der DSIN. Detaillierte Zahlen über die Transporte der Jahre 1997 und 1998 werden den deutschen Beamten übermittelt. Die Werte sind extrem hoch, und am 14. Mai erklärt das Ministerium in einer Pressemitteilung: „1997 wurden 55 Transporte von deutschen Kernkraftwerken zur Cogema durchgeführt. Dabei sind in elf Fällen, die sechs deutsche Kernkraftwerke betreffen (Isar, Phillippsburg, Grohnde, Grafenrheinfeld, Brunsbüttel und Stade), erhöhte Kontaminationen festgestellt worden. In sechs Fällen wurden am Eisenbahnwaggon an während des Transports nicht zugänglichen Stellen, sogenannte „hot spots" auf der Fläche von der Größe einer Münze mit maximalen Aktivitäten von bis zu 13.400 Bq gemessen. In fünf Fällen wurden auf der Bodenwanne des Waggons kontaminierte Flächen von etwa 300 cm^2 mit maximalen Kontaminationen bis zu 13.000 Bq/cm^2 ermittelt." Eine solche Oberfläche kommt auf etwa 4.000.000 Bq! 1998 wurden zwei weitere Fälle von Kontaminationen des Bodens der Eisenbahnwaggons von bis zu 10.000 Bq/cm^2 notiert (siehe monatliche Zahlen für Details).

Als Lacoste am 13. Mai 1998 seinen Bericht der Presse vorstellt, gibt er an, daß der höchste gemessene Wert 8000 Bq/cm^2 sei, „ein völlig vereinzelter Punkt, der sich auf ein Partikel beziehen muß. Der nächste Punkt müßte bei 1.500 Bq/cm^2 liegen." Lacoste erklärt dies 24 Stunden nachdem den deutschen Regierungs-

stellen Daten übermittelt worden sind, die zeigen, daß dieser Wert weder ein Maximum noch derart außergewöhnlich war. Die Tatsache, daß die höheren Werte auf Eisenbahnwaggons gemessen wurden, die aus Deutschland kamen, ist kaum eine überzeugende Erklärung. All diese Werte sind in Valognes in Frankreich gemessen worden. Das deutsche Ministerium teilt erstaunlicherweise "die Auffassung der französischen Sicherheitsbehörde DSIN, daß mit der teilweise erheblichen Überschreitung des Grenzwertes von 4 Bq/cm² keine gesundheitlichen Folgen für die Öffentlichkeit verbunden sind". Wie auch immer, diese Meinung basiert ausschließlich auf der Annahme, daß die Kontamination während des Transportes für die Bevölkerung nicht zugänglich sei. In Anbetracht dessen, daß es hier um eine Frage von nicht fest haftender Kontamination und loser Partikeln geht, und unter Berücksichtigung der Tatsache, daß die Luftzirkulation um die Behälter dahingehend konstruiert ist, daß sie eine optimale Kühlung der Bahnwaggons ermöglicht, gibt es keinerlei Garantie, daß die Kontamination die Umgebung nicht erreicht hat. In der Tat war ein erheblicher Anteil (10 von 44 oder 22%) der Bahnwaggons aus französischen Kraftwerken auch an der Außenseite kontaminiert. Es ist eher wahrscheinlich, daß die Kontamination an der Außenseite nicht zufällig entdeckt wurde, oder, mit anderen Worten, angesichts der kleinen Zahl der Tests pro Bahnwaggon (17) ist es eher wahrscheinlich, daß viele verstrahlte Punkte einfach nicht gefunden wurden. Nichtsdestotrotz untersagt die deutsche Ministerin Angela Merkel alle weiteren Transporte nach La Hague, und innerhalb einer Woche verbietet sie auch die Transporte nach Sellafield sowie zu den Zwischenlagern in Ahaus und Gorleben, bis die Untersuchung der Angelegenheit beendet ist.

Am 19. Mai 1998 trifft sich das Bundesumweltministerium mit den entsprechenden Ministerien auf Länderebene. Es wird klar, daß in mehreren Fällen Transporte abgebrannter Brennelemente aus deutschen Kraftwerken auch in der Anlage Sellafield in Großbritannien als kontaminiert identifiziert wurden. Am

Foto: Johannes Sternstein

AKW	Behältertyp	Transportdatum	Meßwerte
Brunsbüttel	TN17/2-701	07.07.97	2200 Bq
Grafenrheinfeld	NTL10	26.08.97	6000 Bq
			800 Bq
			670 Bq
Grafenrheinfeld	TN13/1-01	02.09.97	3300 Bq
			800 Bq
			530 Bq
Grohnde	Tn13/2-308	18.08.97	13.000 Bq
Grohnde	Tn13/2-308	22.09.97	13.000 Bq
			13.000 Bq
			2000 Bq
Isar2	Tn13/2-308	09.06.97	6700 Bq
Philippsburg 1	TN 17/2-703	17.02.97	8000 Bq
			530 Bq
			330 Bq
Philippsburg 2	TN13/2-308	20.01.98	5350 Bq
			2700 Bq
			2000 Bq
			1300 Bq
			1300 Bq
			670 Bq
			670 Bq
Philippsburg 2	TN13/2-308	17.02.98	10.000 Bq
			2000 Bq
			2000 Bq
			1300 Bq
Philippsburg 2	TN13/1-01	28.10.97	13.000Bq
			3300 Bq
			1300 Bq
Philippsburg 2	Tn13/2-308	02.12.97	4000 Bq
			2000 Bq
			2000 Bq
			1300 Bq
Philippsburg 2	TN13/1-301	09.12.97	3300 Bq
			2700 Bq
			2000 Bq
			1600 bq
			1300 Bq
			1300 Bq
			1300 Bq
Philippsburg 2	Tn13/2-308	22.12.97	13.000 Bq
			3300 Bq
			3300 Bq
			2700 Bq
			2700 Bq
			2000 Bq
			1600 Bq
			1000 Bq
			1000 Bq

Die Tabelle zeigt die Kontaminationswerte pro Meßpunkt an, die jeweils an einem Waggon aus einem deutschen AKW an der Umladestation in Valognes zwischen Februar 1997 und Februar 1998 gefunden wurden. Die Zahlen zeigen, daß Kontaminationswerte vom 500 bis zum 3.300fachen des Grenzwertes an einem signifikanten Anteil der 17 Meßpunkte pro Waggon gemessen wurden. Bei den meisten der Angaben handelt es sich um "punktuelle nicht fest haftende beta/gamma-Aktivität", die etwa der Größenordnung in Bq/cm2 entsprechen dürfte. Auch wenn der Höchstwert von 13.400 Bq auf der Fläche "von der Größe einer Münze" (1 Pf oder 5DM ?) gefunden wurde, sind auch größere Flächen (z.B. die gesamte Meßfläche von 300 cm² !) mit bis zu 13.000 Bq/cm2 identifiziert worden. Vor allem aber beweist die Tabelle, daß die höchsten (bekanntgewordenen) Kontaminationswerte aus den letzten 18 Monaten stammen, und daher keineswegs davon die Rede gewesen sein kann, daß EVUs und Industrie das Problem dabei waren, das Problem "in den Griff zu bekommen".

nächsten Tag findet im Umweltministerium ein Hearing mit hohen Vertretern EVUs, der Transportgesellschaften Nuclear Cargo + Service sowie NTL (Nukleare Transportleistungen), Vertretern verschiedener Ministerien, des Bundesamtes für Strahlenschutz und anderen, statt. Als sie aus dem Treffen herauskommt, ist Umweltministerin Merkel sichtbar wütend. Während des Hearings haben die Firmenvertreter zugegeben, daß sie seit den 80er Jahren von dem Problem gewußt hätten, ohne die Behörden zu informieren. Merkel betont in einer Presseerklärung: „Das Bundesumwelt- und das Bundesverkehrsministerium haben dieses Verhalten scharf kritisiert". Die Transportgesellschaften werden informiert, daß alle Transporte abgebrannter Brennelemente bis auf weiteres ausgesetzt seien.

Frau Merkel erklärt außerdem, daß „behördliche Meldungen aus Frankreich sind aus Gründen, die vom BMU nicht zu bewerten sind, unterblieben" sind.

Während es immer noch unklar ist, wann die französische Stromgesellschaft EDF erstmals durch die Cogema von dem Problem der Kontamination unterrichtet worden ist, und während darüber so gut wie keine Informationen veröffentlicht wurden, liegen jetzt die Beweise dafür auf dem Tisch, daß die deutschen Betreiber seit langem von dem Problem wußten. Die Betriebsleiter von Atomkraftwerken in Niedersachsen zum Beispiel waren sich des Problems seit 15 Jahren vollauf bewußt:

- zwischen 1984 und 1989 wurden mindestens 8 Transporte vom Atomkraftwerk Unterweser in Valognes als kontaminiert befunden, Behälter zwischen 7,4 Bq/cm² und 74 Bq/cm² und die Eisenbahnwaggons zwischen 14,8 Bq/cm² und 7.400 Bq/cm², bereits beinahe 2.000fach über dem Grenzwert;
- 1990 wurden drei Bahnwaggons aus Grohnde als kontaminiert identifiziert, mit bis zu 3.700 Bq/cm²;
- zwischen 1991 und 1996 wurden bei 12 Transporten aus dem Atomkraftwerk Stade Kontaminationen zwischen 10-150 Bq/cm² für die Behälter und 30 bis 3000 Bq/cm² für Bahnwaggons gemessen.

Der allgemeine Aufschrei nach der Aufdeckung dieser Tatsachen war in Deutschland beträchtlich größer als in Frankreich. Konrad Freiberg, Sprecher der Polizeigewerkschaft, nennt die Atomindustrie ein „Kartell der Lügner", daß "die Demokratie vor die Wand gefahren" habe. Der Druck auf Merkel ist enorm. Sie hat im Prinzip keinen Ausweg: entweder hat ihre Verwaltung von der Kontamination gewußt, ohne sie öffentlich bekannt zu machen, oder die Überwachung und Kontrolle des Sektors ist derart ineffizient, daß ihre Beamten von nichts gewußt haben.

Am 27. Mai 1998 erscheint Merkel vor dem Umweltausschuß des Bun-

destages und präsentiert außer einem 25-seitigen Bericht mehrere hundert Seiten von Daten über Strahlenmeßwerte. Der Bericht erkennt an, daß die Grenzwerte für Oberflächenstrahlung aus Gründen der öffentlichen Gesundheit festgelegt und von Empfehlungen der IAEA (Internationale Atomenergie-Behörde) abgeleitet worden sind: „Die Grenzwerte sind Vorsorgewerte, die zur Begrenzung der Radioaktivität insbesondere auf zugänglichen, berührbaren Oberflächen zum Schutz der Personen festgelegt worden sind, die arbeitsbedingt täglich Versandstücke handhaben." André Claude Lacoste von der DSIN, der zunächst vorgegeben hat, die Grenzwerte entsprächen den „geringsten meßbaren Werten" (was technisch falsch ist), fährt jetzt in wunderbarer Harmonie mit den Betreibern EDF und Cogema fort, den Begriff „Sauberkeitswerte" zu benutzen.

Frau Merkels Bericht ist ein Dokument der Anklage gegen die Stromindustrie. Er erwähnt, daß das EBA (Eisenbahn Bundesamt) rechtliche Untersuchungen über die Verantwortlichkeiten aller beteiligten Firmen eingeleitet habe. Die Ministerin schließt rechtliche Konsequenzen nicht aus.

Am selben Tag bringt die Fraktion der Grünen im Parlament einen Entschließungsantrag ein, der von Ministerin Merkel fordert, zurückzutreten und den Transportunternehmen die Zuverlässigkeit abzusprechen (eine Bedingung für das Erhalten einer Betriebsgenehmigung nach dem deutschen Atomrecht). Die Grünen verlangen ein Verbot der Wiederaufarbeitung und das Aufstellen eines Planes für den Ausstieg aus der Atomenergie.

Am 3. Juni 1998 informiert das Staatliche Umweltbüro in Darmstadt das hessische Umweltministerium, daß es auf dem Gelände des öffentlichen Bahnhofs in Darmstadt auf einem Gestell für abgebrannte Brennelemente auf einem LKW der Cogema einen „hot spot" mit 50.000 Bq gefunden hat. Dies ist der bisher höchste festgestellte Wert, aber höchstwahrscheinlich nicht das Maximum da draußen.

Who's who?

Dominique Voynet
Die Ministerin für Lokale Planung und Umwelt hat seit dem Beginn der Affaire den Mangel an Transparenz bei der Atomindustrie angegriffen.

Christian Pierret
Staatssekretär für Industrie, dem Wirtschaftsminister Dominique Strauss-Kahn verantwortlich. Pierret hat sich lächerlich gemacht, als er unmittelbar vor Veröffentlichung der Affaire nach La Hague fuhr, wo er die kontaminierten Transporte ein „Nicht-Ereignis" nannte.

Lionel Jospin
Premierminister Jospin verlangte einen Bericht über die Angelegenheit von der Sicherheitsbehörde DSIN. Am 13. Mai kommentierte er die Affaire vor der Nationalversammlung.

Transports Lemaréchal
Das Unternehmen ist eine hundertprozentige Tochterfirma der COGEMA-Tocherfirma TRANSNUCLEAIRE, das die LKW-Transporte zwischen Valognes und der Wiederaufarbeitungsanlage in La Hague durchgeführt hat.

Transnucléaire
ist ein Transportunternehmen, das sich zu hundert Prozent im Besitz der COGEMA befindet. Es hat mit der COGEMA Verträge über zahlreiche Transporte (frische Brennelemente, abgebrannte Brennelemente, Plutonium, ...) sowie für die Entwicklung neuer Transportbehälter. Ein internes Dokument von TRANSNUCLEAIRE über das Kontaminationsproblem ist an das WISE-Büro in Paris durchgesickert.

EDF
Electricité de France (EDF) ist die französische Elektrizitätsgesellschaft. Die EDF betreibt 55 Druckwasserreaktoren an 19 Standorten. Nach den Bestimmungen ist die EDF als Entsenderin für die Transporte solange verantwortlich, bis die Behälter von der COGEMA in Empfang genommen werden.

COGEMA
Die Compagnie Générale des Matières Nucléaires (COGEMA) ist eine staatlich kontrollierte Industriegesellschaft. Die COGEMA betreibt Uranminen, Urananreicherungs-Anlagen, die Wiederaufarbeitungs-Anlagen in La Hague und Marcoule, und weitere Atomanlagen für französische und ausländische Kunden.

DSIN
Die Diréction de la Sûreté des Installations Nucléaires(DSIN) ist die französische Sicherheitsbehörde für Atomanlagen. Sie ist sowohl dem Industrieministerium als auch dem Umweltministerium verantwortlich. DSIN übernahm am 12. Juni 97 die Verantwortung für die Sicherheit der Atomtransporte.

IPSN
Das Institut de la Protection et de Sûreté nucléaire (IPSN) ist ein CEA-Institut, daß sich um die Sicherheit von Atomanlagen kümmert. Ein großer Teil der IPSN-Foschungen wird für die DSIN ausgeführt. IPSN wurde von der Atomindustrie 1992-1993 von dem Problem der Kontamination unterrichtet, hielt aber die Sache geheim.

OPRI (Office de protection contre les rayonnements ionisants)
ist die Strahlenschutzbehörde. Sie erhält die von der Industrie gemessenen Werte und führt selber weitere Messungen vor Ort durch. Die OPRI ist es, die die Dosen für die Öffentlichkeit und für die ArbeiterInnen bei Industrie und Bahn feststellt.

SNCF- Direction du fret (Frachtdienst)
Die SNCF ist die nationale Eisenbahngesellschaft, die die Transporte von den Atomkraftwerken nach Valognes und zurück durchführt.

CHSCT de l'Unité Opérationnelle du Cotentin
Der örtliche Gesundheits- und Sicherheitsrat der Bahngesellschaft SNCF traf die Entscheidung, die Bahntransporte zu stoppen, indem er von seinem „Recht auf Alarm" Gebrauch machte.

Gendarmerie (Brigade Motorisé)
Die Motorradabteilung begleitet die LKW-Transporte zwischen Valognes und La Hague.

CSPI La Hague
Die Informationskommission für die Wiederaufarbeitungsanlage von La Hague (Commission spéciale et permanente d'information près de l'établissement de La Hague) ist eine vermittelnde Komission zwischen dem Betreiber der Anlage und der Öffentlichkeit.

Greenpeace Cherbourg
Laurent Bonnemain und Yannick Rousselet haben ein exzellentes Wissen über die Verhältnisse vor Ort und haben uns bei der Untersuchung unterstützt.

Les Mères en Colère
Die Gruppe der „wütenden Mütter", gegründet 1997, war eine der ersten, die den Atomtransport-Skandal verurteilte.

BMU
Die deutsche Umweltministerin Angela Merkel ist für atomare Sicherheit verantwortlich.

ORS
Das Büro für Installationen und Reaktorsicherheit ist vom Umweltminister angewiesen worden, das Problem der Kontaminierung zu untersuchen.

ANGELA MERKEL VERANSCHAULICHTE IN EINEM EINDRUCKSVOLLEN EIGENVERSUCH DIE SICHERHEIT DEUTSCHER QUALITÄTS-CASTOR-BEHÄLTER!
NEHMEN WIR MAL AN, ICH WÄRE DAS BRENNSTÄBCHEN UND DIESES ÖFFENTLICHE TOILETTENHÄUSCHEN WÄRE MEIN ATOMKRAFTWERK...
ANGIE
ICH LAGERE HIER IM ABKLINGBECKEN...
...UND DANN KOMMT DIESER KLOROLLENWOLLÜBERZUG, DER DEN CASTOR DARSTELLT, IN DEN ICH VERLADEN WERDEN SOLL.
DAMIT KEIN VERSTRAHLTES WASSER AUS DEM ABKLINGBECKEN BEIM VERLADEN AN DIE WOLL... ÄH, CASTORAUSSENHÜLLE GELANGT, KOMMT ZUNÄCHST EINE SCHUTZHÜLLE ÜBER DAS BEHÄLTNIS.
DANACH SCHLÜPFE ICH IM BECKEN IN DEN CASTOR.
SCHWUBS!
NUN VERLASSE ICH DAS ABKLINGBECKEN UND DIE AUSSENHÜLLE WIRD WIEDER ENTFERNT...
PLOP!
...UND ICH WERDE NOCH EINMAL GEGEN SOWIESO NICHT VORHANDENE RESTSCHMUTZPARTIKELCHEN GEDAMPFSTRAHLT.
DANN ERST GEHT'S SAUBER UND SICHER VERPACKT AUF DIE REISE VOM AKW INS ZWISCHENLAGER.
EXIT
DIE MÖGLICHKEIT, DASS SICH JETZT NOCH RADIOAKTIVE RÜCKSTÄNDE, SOGENANNTE „HOT SPOTS", AM CASTORBEHÄLTER BEFINDEN, IST NAHEZU AUSGESCHLOSSEN.

Hamburg und Schleswig-Holstein

Castor ist nur ein anderes Wort für Atomstaat

von Dirk Seifert

Vorweg: Castor ist nur ein anderes Wort für Atomstaat!

Noch vor wenigen Wochen ging die Atomwirtschaft mit dem Slogan „Genaugenommen ist Castor nur ein anderes Wort für Demokratie" öffentlich hausieren. Das war schon damals eine Provokation. Denn angesichts der enormen Risiken, die mit der Atomenergienutzung verbunden sind, braucht gerade dieser Industriezweig ein Höchstmaß an Abschirmung und Geheimhaltung. Die Atomwirtschaft übersteigt bei weitem die Möglichkeiten einer (parlamentarischen) Demokratie, bzw. unterhöhlt sie Schritt für Schritt.

Immer wieder hat sich in den vergangenen Jahren die fatale und lebensgefährliche Abhängigkeit von den Betreibern, von Technokraten, gezeigt: In Brunsbüttel versuchte die Bedienmannschaft nach einem schweren Störfall die erforderliche Notabschaltung des Reaktors per Hand zu stoppen (1978), in Biblis pfuschten Techniker während eines Störfalls an Ventilen herum, was ohne weiteres zum Super-GAU hätte führen können (1987), der Transnuklear-Skandal machte deutlich, daß Bestechung und Betrug auch vor hochgefährlichem Atommüll nicht haltmacht. Und immer wieder wurden Kontrollsysteme erweitert und ausgebaut, es wurde „tief geschnitten" - und was hat es gebracht?

Es ist doch völlig klar, daß die Betreiber nicht jedes Problem fröhlich weiter melden. Sie wissen natürlich, daß jede echte Panne, die bekannt wird, sofort zu heftigen und kritischen Reaktionen in der Öffentlichkeit führt und dabei immer wieder die Stillegung ihrer Atomanlagen am Horizont blinkt. Und auch viele bei den Aufsichtsbehörden zuständige Menschen haben nicht unbedingt das Interesse, die Öffentlichkeit über die Risiken der Atomwirtschaft auf dem laufenden zu halten. Und natürlich stellt sich auch die Frage, wie denn ein Behördenmitarbeiter reagieren soll, der möglicherweise jahrelang von den Grenzwertüberschreitungen oder anderen Vorfällen wußte, diese aber persönlich für nicht weiter relevant einschätzte und der politischen Führung nichts mitteilte? Nimmt man also den Slogan der Atomwirtschaft wieder auf, dann muß es wohl heißen: „Castor ist nur ein anderes Wort für Atomstaat!"

Die HEW und der Transporteskandal

Bislang scheint es noch so, als könnten die Hamburger Elektrizitäts-Werke (HEW) glimpflich davonkommen. Denn anders als die anderen Energieversorger behaupten die HEW, erstens von den Kontaminationen mit einer Ausnahme gewußt zu haben und zweitens - was wichtiger ist - die zuständige Aufsichtsbehörde in Schleswig-Holstein mit einer Ausnahme informiert zu haben. Die HEW sind zusammen mit Preußen Elektra an den AKWs Brokdorf, Stade, Krümmel und Brunsbüttel beteiligt und haben in Krümmel und Brunsbüttel die Federführung.

1986 und 1988 sind aus dem AKW Brunsbüttel Atomtransporte verstrahlt in La Hague eingetroffen. In beiden Fällen, behaupten die HEW, hätten Mitarbeiter aus dem AKW die zuständige Aufsichtsbehörde mündlich über diese Vorfälle informiert und der Behörde auch dargelegt, welche Gegenmaßnahmen ergriffen wurden, um das Problem abzustellen.

Energieminister Claus Möller bestritt diese Behauptung der HEW. Der zuständige Mitarbeiter im Ministerium könne sich daran nicht erinnern und außerdem sei eine bloß mündliche Mitteilung dem Vorgang nicht angemessen. Ein schwaches Dementi! Lediglich einen Brunsbüttel-Transport im Sommer 1997 hätten die Kieler nicht mitgeteilt bekommen. Genau von diesem Transport behaupten jedoch auch die HEW erst im Mai 1998 etwas erfahren zu haben. Außerdem fehlt natürlich nicht der Hinweis, daß dieser Transport beim Verlassen des AKW-Geländes den vorgeschriebenen Grenzwerten entsprochen habe.

Auch im bislang einzigen Fall eines kontaminiert angelieferten Leerbehälters am AKW Krümmel ist nach Angaben der HEW die Aufsichtsbehörde informiert worden. Differenzen zu dieser Behautpung gibt es lediglich in Fragen des Zeitpunktes: Kiel kritisiert, man habe erst davon erfahren, als die Dekontamierung bereits abgeschlossen gewesen sei.

Eine durchaus pikante Situation. Denn während alle anderen Betreiber zugegeben haben, die zuständigen Aufsichtsstellen nicht informiert zu haben, wollen die HEW genau dies getan haben.

Tatsächlich ist das gar nicht so abwegig. Denn erstens regierte bis Herbst 1988 noch die CDU in Schleswig Holstein. Bei der engen Allianz zwischen der schleswig-holsteinischen Stoltenberg-Barschel-CDU und der Atomwirtschaft brauchten sich die Betreiber kaum Sorgen machen, daß die Geschichte irgendwie an die große Glocke gehängt worden wäre. Hinzu kommt zweitens, daß Ende 1988 der Transnuklear-Skandal die Schlagzeilen beherrschte und es nicht weiter schwierig gewesen sein dürfte, die „unwesentlichen" Kontaminationen stillschweigend zu übergehen.

Und seitdem hat sich bei der Behandlung des Atomtransporte-Problems in Schleswig-Holstein weder unter der Alleinregierung der SPD (Jansen / Möller) noch unter der jetzigen rot-grünen Regierung (Möller / Voigt) etwas Wesentliches geändert.

Daß auch die „weltbeste“ Aufsichtsbehörde es 1994 (SPD-Alleinregierung) nicht für nötig befand, die Öffentlichkeit auf den verstrahlten Leertransport aufmerksam zu machen, spricht für sich. Obwohl es seit Anfang der 90er Jahre immer wieder zu Blockaden und Aktionen im Zusammenhang mit den Krümmel-Transporten gekommen war und dabei sogar ein mehrmonatiger Transportestopp aufgrund maroder Schienen erreicht wurde, gab es über den kontaminierten Behälter keinerlei Informationen für die Öffentlichkeit. Es mag auch sein, daß man verhindern wollte, daß der kontaminierte Behälter in irgendeiner Weise mit den seit Anfang der 90er Jahre gehäuft aufgetretenen Leukämie-Erkrankungen bei Kindern in Verbindung gebracht werden könnte. Sollte die politische Führung nichts gewußt haben, dann müßte es wohl heißen: die zuständigen Mitarbeiter im Kieler Energieministerium haben auf Fachebene offenbar nicht die nötige Sensibilität gehabt, die enorme politische und gesellschaftliche Brisanz dieser Information zu erkennen. Schade eigentlich.

Allerdings sind die HEW damit natürlich nicht raus. Denn immerhin haben die HEW offenbar darauf hingewirkt, daß sie von in La Hague eintreffenden kontaminierten Transporten nichts mehr erfuhr. Nur so läßt sich erklären, daß die HEW angeblich über den Brunsbüttel-Transport aus dem Jahr 1997 erst im Mai 1998 etwas erfahren haben. Trifft es zu, daß die HEW sich aktiv vom Informationsfluß abgetrennt haben, dann ist das schon ein dickes Ding: denn erstens verhindern die HEW damit, daß sie überhaupt in der Lage sind, daß Problem technisch weiter zu bearbeiten. Und zweitens würde ein solches Vorgehen darauf hindeuten, daß es den HEW einigermaßen egal war, in welcher Verfassung der Atommüll in La Hague eintraf.

Das wäre dann fast noch schlimmer, als jahrelang das Problem entweder nicht oder nicht ordnungsgemäß weiter gemeldet zu haben: Um nichts melden zu müssen, hat man einfach dafür gesorgt, daß man selbst nichts mehr erfährt. So einfach ist das!

(9.6.98)

Bayern

Erschütterungen - sogar im Atom-Freistaat

von Karl Ammansberger

Pflichtgemäß reagierte der bayerische Umweltminister Thomas Goppel. Er, der sonst AtomkraftgegnerInnen gern als „Sauköpfe” beschimpft, spielte diesmal gegenüber der Atomindustrie den Empörten. Beschämend sei es, daß die Kraftwerksbetreiber seit 12 Jahren von der Verstrahlung gewußt und nichts unternommen hätten. Ministerpräsident Edmund Stoiber gab imagegerecht den Entschlossenen und forderte gar personelle Konsequenzen bei den betroffenen Unternehmen. Davon darf man sich aber nicht täuschen lassen. Obwohl die CSU-Regierung von ihrem Lieblingskind Atomindustrie hinters Licht geführt wurde - wenn es denn stimmt - hält sie der „nuclear community” unverbrüchlich die Treue.

Am liebsten hätte Wirtschaftsminister Otto Wiesheu Ende Mai auf der Jahrestagung Kerntechnik in München die verseuchten Transporte gar nicht angesprochen. Abweichend von seinem atomtransportfreien Redemanuskript mahnte er nur kurz: „An einer optimalen offenen Informationspolitik kommt keiner vorbei.” Und sang dann doch wieder das Hohe Lied der Kernkraft und warnte vor dem Verzicht auf die Atomenergie: „Jeder weiß, daß wir die richtigen Sicherheitsanforderungen haben.”

Peinlich für die weißblauen Atomfetischisten in der Staatsregierung ist es allemal, daß das Bayernwerk zu den ersten gehörte, die von den radioaktiven Kontaminationen wußten. Schon 1986/87 wurden die Betreiber des Atomkraftwerks Ohu 1 bei Landshut über insgesamt neun Fälle von Grenzwertüberschreitungen informiert. Und es wurde heftig gebastelt daraufhin. Da ein bißchen Silikon, dort eine zusätzliche Abklebung mit Folie. Und alles, ohne daß es den Aufsichtsbeamten aus dem Umweltministerium auffiel?

Die größere Anlage Ohu 2 aus der Baulinie 80 - den letzten in der Bundesrepublik gebauten Atommeilern - gehört zu den aktuellen Problemfällen. Ein Transport - nach einem weiteren früheren Fall - aus dem leistungsstärksten Atomkraftwerk Deutschlands wurde 1997/98 von den Franzosen als unzulässig hoch kontaminiert gemeldet.

Auch das Vorzeigekraftwerk des Bayernwerks blieb von dem neuen Atomskandal nicht verschont. Gleich neun Mal überschritten die aus Grafenrheinfeld stammenden Waggons die Grenzwerte. Und dann wurde auch noch Verladegerät, das beim Umladen von der Straße auf die Schiene in Gochsheim eingesetzt wird, mit 50.000 Becquerel auf einem Bahngelände in Darmstadt entdeckt.

Von Gundremmingen war lange wenig die Rede. Das liegt einmal daran, daß hier das RWE verantwortlicher Betreiber ist (Bayernwerksanteil 25%), aber auch daran, daß das RWE nicht mehr auf die Wiederaufarbeitung setzt. Es hat frühzeitig entsprechende Verträge gekündigt. Aus Gundremmingen ging im Herbst 1997 der letzte Transport nach La Hague. Doch auch die beiden Gundremminger Reaktoren blieben nicht ungeschoren - und mit ihnen der Castor. Hieß es Anfangs noch, nur Transportbehälter und Waggons französischer Bauart seien betroffen, mußte die Atomlobby schließlich einräumen, daß auch der Castor über die Maßen verseucht war. Zwar „nur” 75% über dem Grenzwert von 4 Bq/cm² im Gegensatz zum über 3.000-fachen bei den La Hague-Transporten. Aber das, obwohl er - anders als für reine Transporte - für die Lagerung in Ahaus penibelst geputzt wurde. Da steht der im März 1998 unter großem Aufwand nach Nordrhein-Westfalen geschaffte Mythos der deutschen Atomindustrie („Genaugenommen ist Castor nur ein anderes Wort für Sicherheit”) und ist durch die unzulässige Verstrahlung zum ganz gewöhnlichen Stahlbehälter mutiert.

Derweil ging die scheibchenweise Informationspolitik munter weiter. Und das Vertrauen in die Atomwirt-

schaft fiel auch bei Gutgläubigen wie ein Kartenhaus zusammen. Noch am 25. Mai hatte das Bayernwerk - in diesem Jahr Sprecher der deutschen AKW-Betreiber - in einer großangelegten PR-Show an einem abfahrbereiten Transportbehälter in Ohu demonstriert, wie eigentlich alles geht. Vorstandsmitglied Eberhard Wild bezeichnete die aufgetretenen Kontaminationen als "Fliegenschiß" und bestritt jede Meldepflicht.

Sein Vorstandskollege Otto Majewski bewies einen Tag später schon mehr Realitätssinn. Es sei eine handfeste von den Betreibern mitverursachte gesellschaftspolitische Vertrauenskrise entstanden. Der Vorfall zeige, daß bei Störungen die Gegnerschaft zur Kernenergie wieder aufbreche, sagte der Vorsitzende des Bayernwerks auf der Jahrestagung Kerntechnik. Doch auch er verschwieg zu diesem Zeitpunkt noch, daß in Ohu 1 und 2 sowie in Grafenrheinfeld vom Bayernwerk in den Kraftwerken selbst in 38 Fällen überhöhte Kontaminationen an den eigenen Behältern festgestellt worden waren. Bis zu 555 Bq/cm^2 maßen die Strahlenschützer in den betroffenen Kraftwerken. Und wieder soll weder die Aufsichtsbehörde noch die Kraftwerksleitung etwas gewußt haben?

Für die AtomkraftgegnerInnen in Bayern sind die Vertuschungen nichts Neues. Das Landshuter Bürgerforum gegen Atomkraftwerke erinnerte daran, daß die ungesetzliche Heimlichtuerei beim Bayernwerk System habe. So seien die in den Rohrleitungen des Siedewasserreaktors Ohu 1 aufgetretenen Risse ebenfalls verheimlicht worden. Ebenso wie die bei einem Brennelementwechsel in das Reaktorbecken gefallenen Kugeln. Für die Landshuter AtomkraftgegnerInnen - das Bürgerforum und die Kreisgruppe des Bund Naturschutz (BN) - ist die „Atomindustrie außer Kontrolle". Sie fordern, dem Bayernwerk die Betriebserlaubnis für seine Atomkraftwerke zu entziehen. Der Landesverband des BN schloß sich dieser Forderung an und will die Betreiber auch strafrechtlich belangt wissen.

Um strafrechtliche Konsequenzen geht es auch dem jüngst gegründeten Verein „Energiewende atomkraftfreies Schwaben". Die schwäbischen AtomkraftgegnerInnen fordern die Aufhebung der Urteile gegen die Mitglieder der Mahnwache Gundremmingen. Die Mahnwache gehört zu den aktivsten BeobachterInnen aber auch BehindererInnen der Atomtransporte in Bayern. Sonntag für Sonntag protestieren sie vor dem Kraftwerkstor. Und viele der Transporte von Gundremmingen nach La Hague und Sellafield wurden von ihnen blockiert. Selbst zahllose Verurteilungen konnten die Gruppe nicht zerschlagen. Sie bewiesen anders als z.B. die LandshuterInnen - die 1990 die Transporte in Bayern erstmals thematisierten - ein beeindruckendes Durchhaltevermögen.

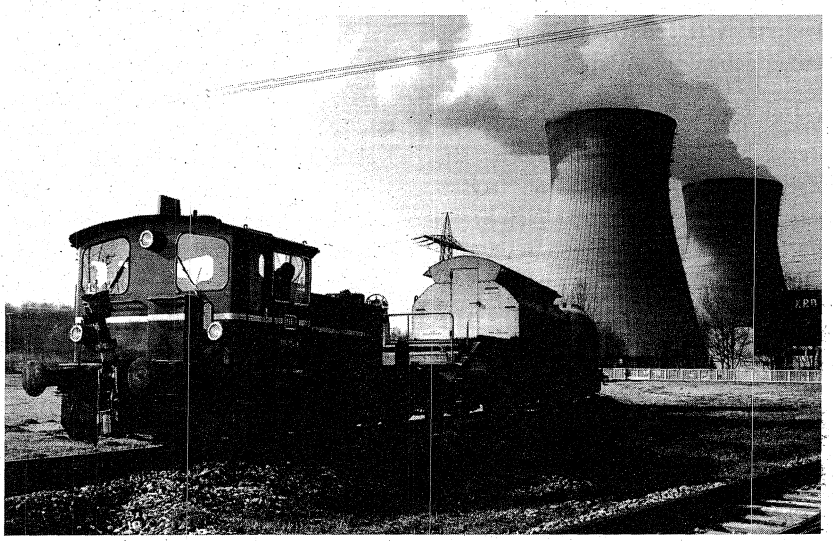
Der dritte bayerische AKW-Standort Grafenrheinfeld mit seinem Verladebahnhof Gochsheim macht augenblicklich wohl am meisten von sich reden. Nicht nur wegen des verseuchten Verladegeräts. Aufgeschreckt durch vier Leukämiefälle am Ort stellte die Bürgerinitiative Strafantrag wegen „vorsätzlichen Freisetzens ionisierender Strahlen" und wegen „vorsätzlicher bzw. fahrlässiger Körperverletzung".

Auch den bayerischen Landtag beschäftigt der Atomtransport-Skandal. Für die Grünen, die bei den Wahlen im Herbst um ihren Wiedereinzug in den Landtag bangen, könnten die Vorfälle den ersehnten Stimmungsumschwung bringen. Die bayerischen Grünen haben mit zwei Dringlichkeitsanträgen sofort reagiert. Sie forderten von der Staatsregierung Auskunft über den Skandal, vor allem aber einen Transportstopp und zum wiederholten Mal den sofortigen Ausstieg aus der Atomenergie. Zwei Wochen später zogen auch die SPD und die CSU mit Berichtsanträgen nach. Umweltminister Goppel wird den erwünschten Bericht allerdings erst nach dem Redaktionsschluß dieser Broschüre geben. Den Transportstopp erließ er dagegen schon wenige Tage nach dem Antrag der Grünen. Der Forderung nach Entzug der Betriebserlaubnis, die die Grünen in einem weiteren Dringlichkeitsantrag erhoben haben, wird Goppel dagegen nicht nachkommen.

Einen Antrag auf Einsetzung eines Untersuchungsausschusses verwarfen die Bündnisgrünen zugunsten einer Großen Anfrage, da in den wenigen Wochen bis zum Ende der Legislaturperiode kaum Ergebnisse zu erwarten wären. Mit über 100 Fragen wollen die Grünen stattdessen Licht in das Ausmaß und die Ursachen der radioaktiven Kontamination bringen. Ebenso sollen die Informationspolitik und die staatliche Kontrolle mit ihrem völlig unzulänglichen Meßprogramm untersucht werden. Vor allem aber interessiert die Grünen die gesundheitliche Gefährdung und die notwendigen Konsequenzen.

Die absehbaren Konsequenzen für den Betrieb der bayerischen Atomkraftwerke werden voraussichtlich gering sein. Das Bayernwerk hat nach eigenen Aussagen noch Lagerkapazitäten für fünf Jahre in seinen Kraftwerken. Der Entsorgungsnachweis verlangt sechs. Aber da wird die Bayerische Staatsregierung im Zweifel „fünfe gerade sein lassen".

(8.6.98)



Castor-Behälter verlassen das AKW Gundremmingen Foto: A. Lobe

Allein in Niedersachsen 95 Atomtransporte mit Außenkontamination

von Jürgen Voges

Es sind Gefahren für die Gesundheit der Transportarbeiter und gleichzeitig Verstöße gegen internationales Transportrecht, und sie existieren schon so lange, wie abgebrannte Brennelemente aus niedersächsischen Atomkraftwerken zur Wiederaufarbeitung nach Frankreich und Großbritannien transportiert werden. Daß strahlende Partikel dort sitzen, wo sie auf keinen Fall hingehören - außen auf den Atommüllbehältern, und nicht in ihnen - das wurde in Niedersachsen schon vor achtzehn Jahren erstmals festgestellt - nach Angaben des niedersächsischen Umweltministeriums im AKW Stade im Jahr 1980.

Bei der Durchsicht der nun erhaltenen Unterlagen über Atomtransporte, die erst knapp zur Hälfte abgeschlossen ist, ist die niedersächsische Atomaufsicht denn auch bei allen vier AKWs des Landes fündig geworden: Nach 40 Transporten aus den AKWs Grohnde, Lingen, Stade oder Unterweser haben die Betreiber die Meldung aus Frankreich oder England erhalten, daß die dort angekommenen Brennelementbehälter oder die zum Transport eingesetzten Waggons mit mehr als 4 Becquerel pro Quadratzentimeter kontaminiert waren und somit bei der Ankunft den internationalen Transportvorschriften nicht entsprachen. Insgesamt 55mal kamen leere Transportbehälter oder deren Waggons kontaminiert in den niedersächsischen Kraftwerken an. Zweimal in Grohnde, 14mal in Lingen, 12mal in Stade und gleich 27mal im AKW Unterweser haben die niedersächsischen Betreiber nach Angaben des Umweltministeriums selbst nach Leertransporten Grenzwertüberschreitungen gemessen. Von knapp über vier bis zu einer punktförmigen Kontamination von 23.000 Becquerel reichten die gemessenen Werte. Diese Messungen strafen die zunächst aufgestellte Schutzbehauptung lügen, nur im Ausland und keineswegs in deutschen Atomkraftwerken seien Grenzwertüberschreitungen festgestellt worden.

Bei den 40 Grenzwertüberschreitungen von Transporten aus den vier Atomkraftwerken nach Großbritannien und Frankreich, die nach Niedersachsen zurückgemeldet worden sind, entsprachen nach Angaben des Umweltministers alle Behälter bei der Abfahrt noch den Transportvorschriften, überschritten bei den sogenannten Wischtests nicht den Grenzwert. Bei diesen Wischtests wird an verschiedenen Stellen der Behälter jeweils eine Fläche von 300 Quadratzentimetern gereinigt und anschließend der Lappen gemessen, dessen Radioaktivität dann unter 1200 Becquerel, eben unter 4 Becquerel pro gewischtem Quadratzentimeter liegen muß. Wenn in Niedersachsen tatsächlich korrekt gewischt und gemessen wurde, und die in Frankreich und Großbritannien gemessenen Werte dennoch über dem Grenzwert lagen, so bedeutet dies, daß die Behälter aus Niedersachsen während des Transports radioaktive Stoffe freigesetzt haben, wahrscheinlich in Form radioaktiver Flüssigkeiten, etwa aus Ritzen und Schraubengewinden. Welcher Teil von diesen freigesetzten Stoffen bei der Ankunft noch an den Behältern und in den Waggons haftete und welcher andere Teil auf dem Bahntransport vom Fahrtwind davongetragen wurde, weiß letztlich niemand. Die höchste Kontamination wurde in Frankreich in zwei Waggons aus dem AKW Grohnde gemessen: Es waren punktförmige Kontaminationen von 13.000 bzw. 13.400 Becquerel. Nach der Wischtestmethode entspricht dies 43 oder 45 Becquerel pro Quadratzentimeter oder einer gut zehnfachen Überschreitung des Grenzwertes.

In einer der punktförmigen Kontaminationen wurden in Frankreich sogar Alpha-Strahler mit einer Aktivität von 13 Becquerel nachgewiesen.

Die leeren Behälter oder Waggons, die kontaminiert in den vier niedersächsischen AKWs angekommen sind, wurden zunächst gemessen, dann gereinigt und ein zweites Mal gemessen. In die Transportpapiere, die später der Atomaufsicht im niedersächsischen Umweltministerium zur Prüfung vorgelegt wurden, haben die Betreiber stets die Werte der zweiten Messung eingetragen. Die eingetragenen Werte langen unter dem Grenzwert von 4 Becquerel. Über die Grenzwertüberschreitungen führten die AKW-Betreiber gesondert Buch - in Unterlagen, die die Atomaufsicht zwar zur Prüfung hätte einsehen können, die aber nicht wie die Transportunterlagen routinemäßig dem Ministerium vorgelegt werden mußten. Der niedersächsische Umweltstaatssekretär hat diese Art der Dokumentation als "Fälschung von Meßprotokollen" kritisiert. Wer Meßprotokolle fälsche, dürfe „nicht weiter mit Kernbrennstoffen umgehen", stellte Schulz die Zuverlässigkeit des Personals in Grohnde und damit letztlich die der Preußen Elektra in Frage.

Preußen Elektra bestreitet Informationen zurückgehalten zu haben

Diesem Vorstoß des Staatssekretärs folgte allerdings postwendend der Rückzug des Umweltministeriums. Landesumweltminister Wolfgang Jüttner sah bereits wenige Tage später keinen Anlaß, an der Zuverlässigkeit der niedersächsischen AKW-Betreiber zu zweifeln. Vor diesem Freispruch hatte die Preußen Elektra in

einer Pressemitteilung darauf hingewiesen, daß die beiden Eingangsmessungen in Grohnde, bei denen die nicht in die Transportpapiere eingetragenen Kontaminationen festgestellt wurden, „im Beisein des von der Aufsichtsbehörde hinzugezogenen Gutachters" durchgeführt worden waren. Unter der Aufsicht des Hannoverschen TÜV waren mithin die kontaminierten leeren Behälter gemessen worden. Jüttner konnte später im Landtag nur noch erklären, der TÜV sei bei diesen Messungen nicht für das Land, sondern für die Preußen Elektra tätig gewesen.

Darüber hinaus bestritt die Preußen Elektra energisch, überhaupt jemals Informationen über Kontaminationen zurückgehalten und damit gegen Meldepflichten gegenüber der Atomaufsicht verstoßen zu haben. Alle bekanntgewordenen Kontaminationen seien in den Kraftwerken dokumentiert. "Über die Jahre war eine große Zahl von Personen und Institutionen in die Bearbeitung eingeschaltet", teilte der Stromkonzern am 2. Juni 1998 mit. Demnach haben "über Jahre eine große Zahl von Institutionen und Personen" die Grenzwertüberschreitungen, die Verstöße gegen das Transportrecht, geduldet. Die Preußen Elektra will sich auch stets bemüht haben, "die Verfahren zur Verhinderung von Kontaminationen beim Beladen der Behälter zu verbessern."

Die Kontaminationen waren also der Atomgemeinde, bei den Betreibern, den Gutachtern, den Aufsichtsgremien bis hin zur EU und „den Fachleuten international" (Preußen Elektra) durchaus bekannt. Die Gesundheitsgefahren und Rechtsverstöße wurden verschwiegen und geduldet, eben weil sie nur durch einen Stopp der Transporte abzustellen gewesen wären. Die Rechtslage war allerdings immer eindeutig. Das Atomgesetz erlaubt in Paragraph 4 die Beförderung von abgebrannten Brennelementen nur, „wenn gewährleistet ist, daß die Kernbrennstoffe unter Beachtung der Rechtsvorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter befördert werden." Und genau in einer solchen Rechtsvorschrift, der Gefahrgutverordnung, ist der 4-Becquerel-Grenzwert festgeschrieben.

13.6.98

Baden-Württemberg:

Sicherheitslügen ohne Ende

von Herbert Würth

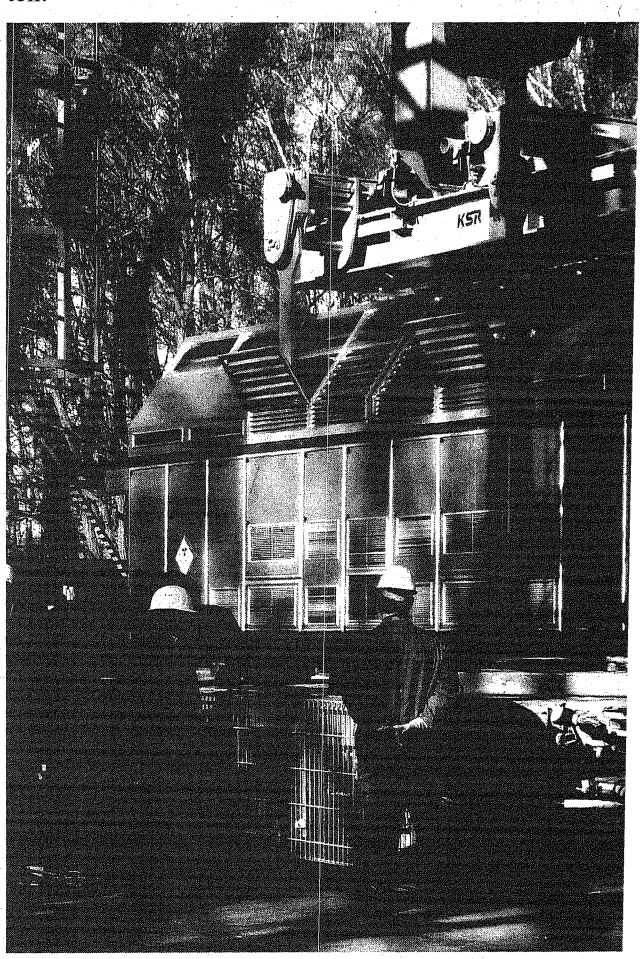
In Neckarwestheim produzieren 2 Atomkraftwerke hochradioaktiven Abfall. Mit 147 Transporten gingen Brennstäbe zur Wiederaufarbeitung nach La Hague in Frankreich, 1997 gingen drei nach Sellafield in England und je drei Castoren wurden nach Gorleben (1997) und nach Ahaus (1998) durchgeprügelt.

Daß die „Wiederaufarbeitung" kein Sicherheitsproblem darstellt, konnten Gemeinderäte von Neckarwestheim und den Anliegergemeinden in vom Atomkraftwerk „organisierten" Reisen nach La Hague und anderen Standorten bereits vor Jahren erfahren. Erst im letzten Jahr, nachdem der Vertrag mit La Hague ausgelaufen war und die hochradioaktiven Brennstäbe jetzt nach Sellafield in England gehen, wurden zahlreiche Journalisten zu einer Gruppenreise nach England eingeladen. Das Motto der Atomindustrie: „Alles läuft wie geschmiert", wird in Neckarwestheim seit Jahren praktiziert. Zumal der kaufmännische Geschäftsführer Wiedemann als CDU Gemeinderat und stellvertretender Bürgermeister in Neckarwestheim auch politisch in der ersten Reihe sitzt.

Durch den zunehmenden Widerstand gegen die Atomtransporte sah sich das AKW bereits beim CASTOR-Transport 1997 gezwungen, in großformatigen Zeitungsanzeigen eine Gefährdung zu leugnen. Es wurden zusätzlich zahlreiche Broschüren zu „Sicherheitsfragen" und den angeblichen Vorteilen der Atomkraft in den letzten zwei Jahren erstellt. In allen wird behauptet, daß die Behälter gemäß den Vorschriften der Internationalen Atomenergiebehörde getestet sind:

- Falltest aus neun Metern Höhe
- Falltest aus einem Meter auf einen Stahldorn
- halbstündiger Hitzetest bei 800°C

Seit März 98 steht offiziell fest, dies ist erstunken und erlogen. Die bisher zur Wiederaufarbeitung benutzten NTL 11-Behälter wurden nie getestet und hatten trotzdem 15 Jahre lang eine Transportgenehmigung. Jetzt brach, bei einem auf Drängen der französischen Behörden durchgeführten Test, der Deckelstoßdämpfer ab. Der ganze Behälter ist eine Fehlkonstruktion und auch das Bundesamt für Strahlenschutz kam nicht umhin, ihn aus dem Verkehr zu ziehen und alle Transporte zu verbieten!



Die Haube eines Castor V 19 aus Neckarwestheim wird in der Castor-Umladestation in Dannenberg entfernt.

Foto: Kai Horstmann

Unlustige Witwe

Quelle: Morgenpost vom 28.5.98

Verstrahlte Behälter aus dem AKW Neckarwestheim?

Die offiziellen Stellungnahmen des Atomkraftwerkes sind der reinste Krimi:

22.5.98: Das Atomkraftwerk sieht sich „zunächst nicht betroffen".

27.5.98: Nach Angaben des AKW-Sprechers „wartet man noch immer auf Meßprotokolle über die Strahlenbelastung bei Atommmüll-Transporten nach La Hague."

Am selben Tag erkärt der AKW-Geschäftsführer Wiedemann „nichts von kontaminierten Transporten gewußt zu haben". Die Franzosen hätten „keine offizielle Mitteilung" gemacht. Inoffiziell sei man freilich von der Transportgesellschaft NTL darüber informiert worden, daß „einige Meßpunkte andere Strahlenwerte aufwiesen als bei uns".

30.5.98: Bisher wären nur die Protokolle von 1992 bis 1998 gesichtet worden, dabei seien von 45 Behältern 7 bei der Ankunft im Atomkraftwerk "leicht kontaminiert" gewesen. "An einzelnen Stellen seien zwischen 5 und 25 Becquerel gemessen worden".

„8 Transporte vom AKW nach Frankreich waren verstrahlt, am 3.März 1995 einer mit dem Höchstwert von 2233 Becquerel."(!) Geschäftsführer Wiedemann erklärt, „das Problem Ende April aus der Presse erfahren zu haben, seinen Technikern sei das Phänomen aber schon vorher bekannt gewesen."

6.6.98: Ganzseitige Anzeigen des AKW in der Presse, unter anderem wird erklärt: "In 5 Fällen gab es ausschließlich innerhalb der Abschirmhaube der für diese Transporte entwickelten Spezialwaggons an eng begrenzten Stellen Verunreinigungen bis maximal 2233 Becquerel pro Quadratzentimeter."

Kein Wort darüber, daß dies eine über 550-fache Grenzwertüberschreitung darstellt!

Aus dem AKW **Phillippsburg** wurde jetzt zugegeben, von 1983 (!) bis 1998 an 65 Behältern über dem Grenzwert liegende Verstrahlungen gemessen zu haben. Das AKW **Obrigheim** bestätigt dies bei einem Behälter.

Inzwischen ist politisch einiges in Bewegung geraten. Sogar im „schwarzen" Baden-Württemberg erklärt der CDU Umwelt- und Verkehrsminister Schaufler den Transportstop und droht mit einem möglichen Ausstieg aus der Atomkraft. Der Landesvorsitzende der Polizeigewerkschaft, Dieter Berberich, verlangt eine unabhängige Überprüfung ungeklärter Erkrankungen von Polizisten, die bei Atommüll-Transporten eingesetzt waren. Diese Untersuchung muß unabhängig von Nuklearmedizinern erfolgen und auch Aufklärung darüber bringen, ob bei Castor-Einsätzen von Beamten mitgeführte Strahlendosimeter von unabhängigen, nicht der Atomindustrie verpflichteten Experten ausgewertet worden seien. Aufgrund von Anzeigen prüft die Staatsanwaltschaft, ob gegen die Betreiber der AKWs Nekkarwestheim und Philippsburg wegen der zu hohen Strahlenwerte ein Verfahren wegen strafbaren Handlungen eingeleitet werden muß.

„Goldene Regeln" (un)abhängiger TÜV-Gutachter für einen Erörterungstermin:

1. Nicht der Genehmigungsbehörde widersprechen!
2. Unkritische Fragen eingehend behandeln und damit glänzen!
3. Auf kritische Fragen ausweichend antworten, auf Zeitgewinn spielen, Fragen wiederholen und präzisieren lassen!
4. Vorrede der Behörde (soweit irgend möglich) bestätigen!
5. Kurze Antworten geben, Details nur soweit speziell gefragt!
6. Anderen Gutachteraussagen nicht widersprechen, auch wenn sie falsch waren!
7. Antworten für kritische Fragen, deren klare Beantwortung unzweckmäßig ist, vorbereiten!
8. Beantwortung von Fragen, die nicht zum Fachgebiet des Angesprochenen gehören, an den Projektleiter zurückgeben!
9. Strenge Disziplin hinsichtlich der vorgegebenen Ordnung wahren!
10. Nichts sagen, wenn nicht dazu aufgefordert!

Keine Erfindung, sondern zitiert aus dem Besprechungsprotokoll des TÜV Bayern vom 9.11.83 zur Vorbereitung des Erörterungstermins für die WAA Wackersdorf.

Merkels 10-Punkte-Plan

10-Punkte-Plan der nächsten Schritte und Maßnahmen

1. Die Gesellschaft für Anlagen- und Reaktorsicherheit (GRS) wurde beauftragt, den technischen Sachverhalt zu untersuchen und schnellstmöglich eine erste Zwischenbilanz vorzulegen. Sie soll die konkreten und dem Bundesumweltministerium seit dem 24.04.1998 bekannten Vorkommnisse rückhaltlos aufklären.

2. Die Prüfung der Einhaltung der Grenzwerte durch entsprechende Meßkontrollen ist Aufgabe der Länder-Aufsichtsbehörden und des Eisenbahnbundesamtes. Sollte der GRS-Bericht zu dem Ergebnis kommen, daß es etwa Defizite bei der Durchführung der geltenden Kontrollmessungen gibt, müssen Konsequenzen gezogen werden.

3. Bei den Meldewegen müssen die auftretenden Mängel beseitigt werden. Es muß sicher sein, daß bei Transporten Kontaminationen, wo und wann auch immer sie auftreten und gemessen werden, allen zuständigen Behörden mitgeteilt werden. Das Bundesumweltministerium weist das Bundesamt für Strahlenschutz deshalb an, künftig in allen Genehmigungen durch Auflagen sicherzustellen, daß entsprechende Rückmeldungen der Energieversorgungsunternehmen bzw. KKW-Betreiber an die deutschen Aufsichtsbehörden (Länderbehörden und Eisenbahnbundesamt) erfolgen.

4. Auf dem morgigen deutsch-französischen Umweltrat wird das Bundesumweltministerium sich für eine vertiefte Zusammenarbeit im Bereich des Informationsaustausches einsetzen. Es geht vor allem darum, daß die zuständigen französischen Behörden die deutschen Aufsichtsbehörden informieren, sobald auf französischem Hoheitsgebiet erhöhte Kontaminationen an deutschen Brennelement-Transporten festgestellt werden. Einen entsprechenden Vorschlag soll eine deutsch-französische Arbeitsgruppe vorlegen, die ihre Arbeit in Kürze aufnehmen wird. Eine vergleichbare Zusammenarbeit wird auch mit Großbritannien angestrebt.

5. Mit Blick auf die Transportbereitstellung sind die für die Aufsicht über die Kernkraftwerke zuständigen Länder durch das Bundesumweltministerium aufgefordert, kurzfristig eine Überprüfung der inneren Organisationsstruktur in den Kernkraftwerken selbst zu veranlassen. Hierüber wird das Bundesumweltministerium mit den Ländern auf hochrangiger Ebene Gespräche führen. Es darf nicht sein, daß die Fachebene der EVU von den konkreten Grenzwertüberschreitungen der Brennelement-Transporte wußte, diese Kenntnis aber nicht an die Betriebsleitung weitergegeben hat. Deshalb muß der Nachweis geführt werden, daß sich die aufgetretenen Unzulänglichkeiten nicht wiederholen können.

6. Die Aufgaben und Verantwortungsstruktur des Transportsystems muß verändert werden. Das Bundesumweltministerium hat die deutschen EVU aufgefordert, unverzüglich ein belastbares neues Organisationskonzept vorzulegen. Erforderlich sind klare Strukturen mit klaren Aufgabenzuweisungen. Hierzu gehört eine eindeutige Trennung der Verantwortung zwischen den absendenden KKW, dem Beförderer und dem Empfänger. Ferner ist zu gewährleisten, daß künftig für die Durchführung des Transports nicht mehr mehrere Unternehmen nebeneinander zuständig sind, sondern nur eines, das maßgebliche Verantwortung trägt.

7. Neben organisatorischen Verbesserungen sind auch weitere technische Maßnahmen erforderlich, damit es nicht mehr zu einer Überschreitung der zulässigen Grenzwerte kommen kann. Die bisher von den EVU hierzu vorgelegten Vorschläge reichen nicht aus. Das Bundesumweltministerium fordert die EVU auf, weitergehende Verbesserungsvorschläge zu unterbreiten.

8. Alle seit 1995 in Deutschland vorgenommenen Messungen von Brennelement-Transporten durch das Eisenbahnbundesamt werden der Öffentlichkeit zugänglich gemacht und ausgewertet. Ferner werden die Landesaufsichtsbehörden gebeten, ebenfalls ihre Meßprotokolle zum Zwecke der Veröffentlichung zur Verfügung zu stellen.

9. Das Bundesumweltministerium hat das Eisenbahnbundesamt gebeten zu prüfen, ob rechtliche Schritte gegen Verantwortliche einzuleiten sind.

10. Solange die Ursache des konkret festgestellten Kontaminationsproblems nicht vollständig geklärt ist und solange das mit Frankreich, Großbritannien und den Energieversorgungsunternehmen in Deutschland festzulegende Informationssystem nicht eingeführt und funktionstüchtig ist, gilt der vom Bundesumweltministerium verhängte Stop von Transporten bestrahlter Brennelemente ins Ausland und im Inland fort.

Hessen

Biblis: RWE vertuscht mal wieder!

von *Ralf Peters*

RWE-Pressemeldung vom 27. Mai: "(...) möchten wir folgende Punkte kurz klarstellen: 1. Die Transportbehälter von Typ NTL sind aus Biblis immer nachweislich ohne radioaktive Verschmutzung (Kontamination) abgesandt worden." Zeitungsartikel von 27. Mai, bezogen auf das AKW Biblis: "Aus den dortigen Unterlagen (NTL) ergebe sich, daß beispielsweise in Jahr 1992 mehrere Container in La Hague kontaminiert gewesen seien."

Insgesamt wurden von Mitte der achtziger Jahre bis 1994 an 31 Behältern, die aus Biblis kamen, bei der Ankunft in La Hague Belastungen von 200 bis 14.000 Becquerel pro Quadratzentimeter gemessen. Biblis-Betreiber RWE (Rheinisch-Westfälische Elektrizitätswerke) wurde darüber seit dem 2. Oktober 1987 regelmäßig informiert. Erst 1989 benachrichtigte Biblis das damals CDU geführte hessische Umweltministerium, jedoch lediglich über unterschiedliche Meßergebnisse, nicht jedoch über die Grenzwertüberschreitungen. Daraufhin wurde der TÜV mit einer Überprüfung beauftragt. Einige wichtige Schreiben in dieser Sache fehlen in den Akten des hessischen Umweltministeriums.

Dieses Vertuschen von mißliebigen Tatsachen hat beim RWE Methode. Ebenfalls Ende 1987 kam es im Block A des AKW zu einem ernsthaften Störfall, der das AKW an den Rand des Super-GAUs brachte. Auch dies wurde vom RWE verschwiegen und kam erst ein Jahr später durch die Veröffentlichung in einer US-Atomiker-Zeitschrift an die Öffentlichkeit. Nicht vergessen werden sollte, daß damals der Transnuklear-Skandal und der Super-GAU von Tschernobyl die Öffentlichkeit bewegten Die Atommafia stand ziemlich unter Druck.

Die hessische Umweltministerin Priska Hinz (B'90/Die Grünen) forderte als erste Konsequenz Zwischenlager am AKW-Standort, was sie als Hauptforderung bezeichnete. RWE griff diese freundliche Hilfestellung, damit würde ein potentiell langjähriger Weiterbetrieb ihrer AKWs ohne Entsorgungsprobleme ermöglicht, mit nur begrenzter Begeisterung auf. Schließlich würde diese von ihnen als Notlösung betrachtete Option ja Geld kosten. Für den Fall der Fälle forderte RWE aber schon jetzt schnelle Genehmigungen ein.

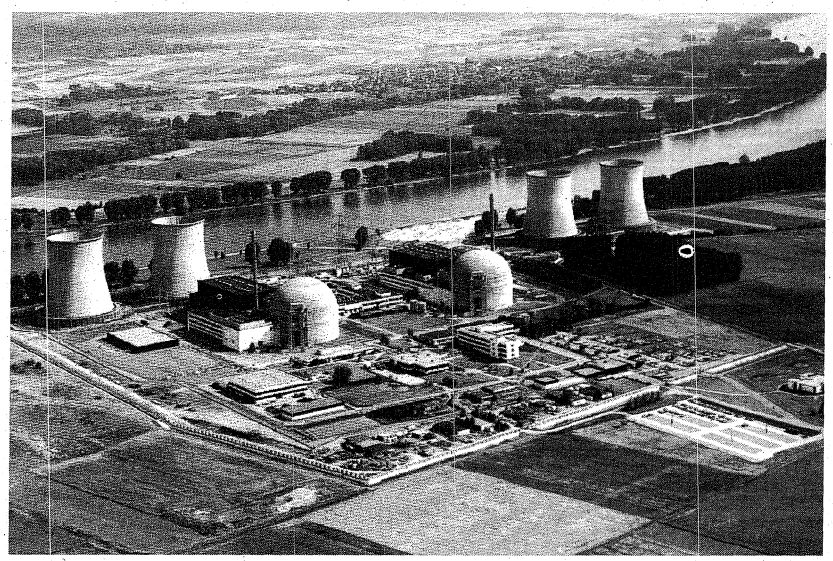
Mittlerweile haben die bekanntgewordenen Vertuschungen ein solches Ausmaß erreicht, daß sich Priska Hinz nur wenige Tage später veranlaßt sah, die vom Atomgesetz geforderte Zuverlässigkeit des Betreibers RWE in Frage zu stellen und eine entsprechende Überprüfung einzuleiten.

Zur Zeit (Anfang Juni) steht ein CASTOR-Waggon vor Block B, der nach Verhängung der Transportsperre durch die SNCF eintraf. D.h. RWE bereitet sich darauf vor, nach Aufhebung des Transportverbots unverzüglich die WAA-Transporte wieder aufzunehmen. Die Anti-AKW-Bewegung sollte sich gleichfalls darauf vorbereiten, dem den gebotenen Widerstand entgegenzusetzen.

Auf einem gemeinsam von der Deutschen Bahn und der Verkehrs-

Becquerel-Rekord neben Kindergarten

gesellschaft Untermain (einem regionalen Omnibusbetrieb) genutzten Gelände in der Michaelisstr. 16 in Darmstadt befindet sich ein Depot für Zugmaschinen, mit denen die DB-Cargo Schwertransporte aller Art durchführt. Dazu gehören auch die Castor-Transporte nach Gorleben und der Transport von Atommüllbehältern von AKWs ohne Gleisanschluß zu einer Verladestation. Die in Darmstadt stationierten Zugmaschinen und Tieflieger (Planenaufschrift: Sichere Entsorgung zum Schutze unserer Umwelt) wurden bei den entsprechenden Gelegenheiten beobachtet.



Das Atomkraftwerk Biblis

Foto: Archiv

Das DB-Gelände, dessen Zaun mehrere große Löcher aufweist, befindet sich inmitten eines Wohngebietes und in direkter Nachbarschaft zu einem Kindergarten und einer Schule. Bei dem Gelände handelt es sich um einen konventionellen Lager-

platz, der nicht für die Lagerung radioaktiver Stoffe vorgesehen ist und nicht der atomrechtlichen Aufsicht unterliegt.

Ende Mai meldete die Frankfurter Rundschau auf der Titelseite, daß nicht nur Eisenbahnwaggons, sondern auch die Fahrzeuge, die die Castor-Behälter von Valognes über die Straße nach La Hague transportieren, radioaktiv verunreinigt waren. Da zu befürchten war, daß dies auch bei den Transportern in Darmstadt der Fall sein könnte, machte die Darmstädter Initiative für die Abschaltung aller Atomanlagen (DIFA) mit einer Presseerklärung auf diese Gefahr aufmerksam.

Die Befürchtungen wurden aufs Schlimmste erfüllt. Messungen des Bahn-Unwelt-Zentrums in Minden, die später vom Staatlichen Umweltamt Darmstadt bestätigt wurden, maßen eine Hot Spot-Kontamination von 50.000 Becquerel. Damit wurde der Zulässige Grenzwert von 4 Becquerel um das 12.500-fache übertroffen. Es wurde eine Orts-Dosis-Leistung von 10 Mikrosievert pro Stunde festgestellt. Dieser fragwürdige Rekordhalter befand sich auf einem der Cogema gehörenden Transportgestell, das zuletzt im September '97 in Grafenrheinfeld im Einsatz war. In direkter Umgebung der dortigen Verladestation Gochsheim sind in letzter Zeit vier Menschen an Leukämie erkrankt.

Die Aufdeckung des verstrahlten Gestells löste eine kleine Strafanzeigenwelle aus, die sich über das Bayernwerk, die DB-Cargo und die Nuclear Cargo + Service GmbH (NCS) ergoß. Darüber hinaus ermittelt die Staatsanwaltschaft von sich aus.

Der Öffentlichkeit wurde mitgeteilt, daß das verstrahlte Gestell entkontaminiert und abtransportiert sei, die übrigen Fahrzeuge seien nicht belastet... Welt wieder in Ordnung?

Worüber nichts mitgeteilt wurde, ist, welchen Strahlenbelastungen Arbeiter und AnwohnerInnen der Betriebsstelle ausgesetzt waren.

(11.6.98)

Ahaus

Einer ist kontaminiert

von Hartmut Liebermann

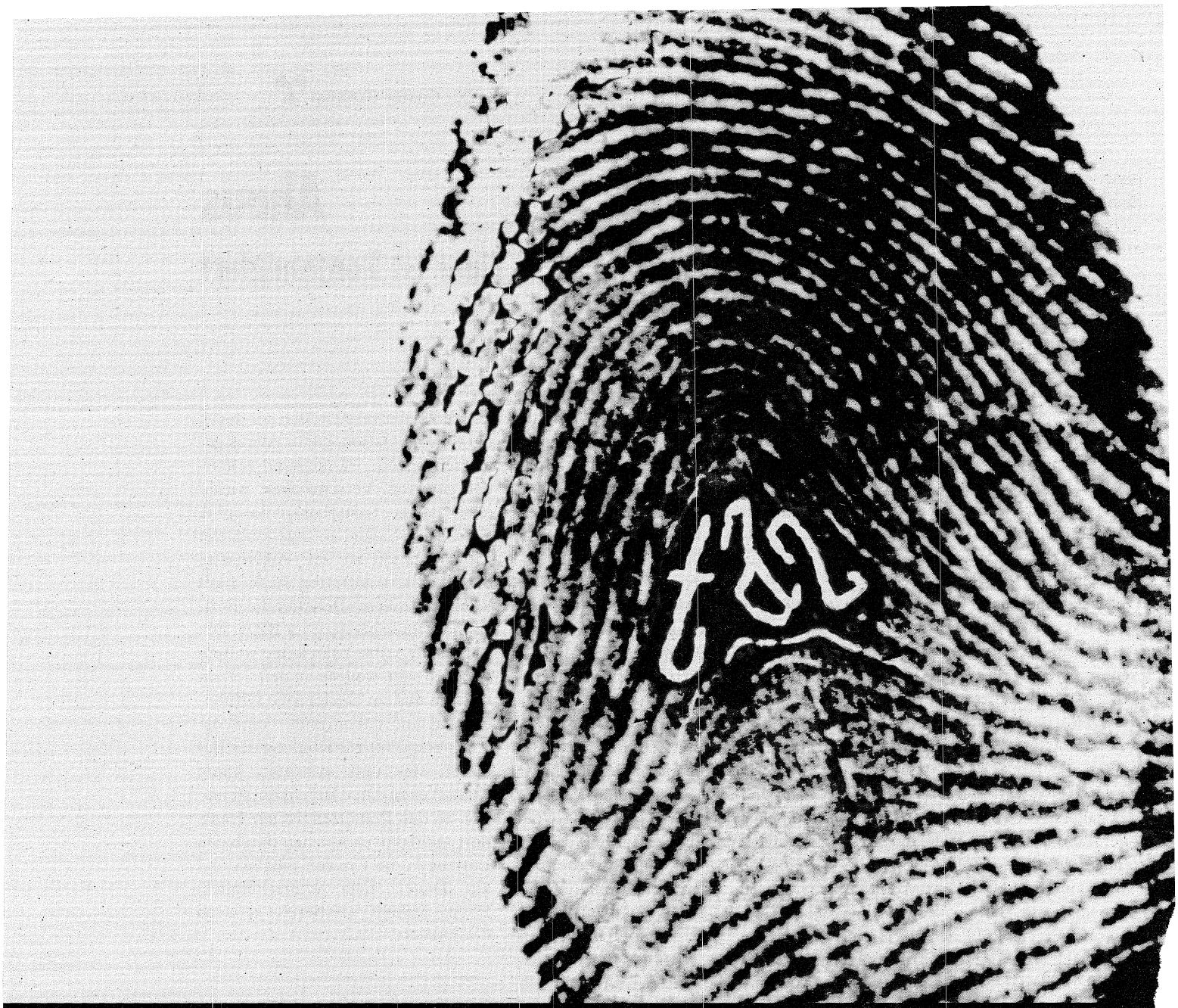
Anfang Mai wurde bekannt, daß bei den Atommüll-Transporten nach Frankreich und England in zahlreichen Fällen Außenkontaminationen an den Transportbehältern aufgetreten sind. Noch am 9. Mai erklärte dazu der Geschäftsführer des Brennelement-Zwischenlager Ahaus (BZA) auf dem Landeskongreß der „Jungen Union", für die Kontaminierung seien die Franzosen verantwortlich. Die Probleme seien spezifisch für die Naßlagerung und könnten in einem Trockenlager wie Ahaus nicht auftreten (Ahaus Zeitung 11.5.98). In den nachfolgenden Tagen kamen nach und nach immer mehr Mosaiksteinchen des Skandals zum Vorschein. Und am 20. Mai ließ es sich dann nicht mehr länger verheimlichen: Einer der sechs Behälter, die im März '98 gegen massiven Widerstand nach Ahaus gebracht worden waren, wies ebenfalls unzulässige Kontaminationen auf. Es handelt sich um einen Behälter vom Typ Castor V/52, der aus dem bayerischen AKW Gundremmingen stammt. Gemessen wurde die Kontamination an den Schrauben eines Tragzapfens des Behälters - einer Stelle, an der bei der Einlagerung im März keine Messung vorgenommen worden war und die auch nicht vorgeschrieben war. Gemessen wurden 7 Becquerel/cm²; das bedeutet eine Überschreitung des zulässigen Grenzwertes von 4 Becquerel/cm² um 75%! Gemessen wurde die Verstrahlung durch einen Wischtest auf einer Fläche von 300 cm².

Obwohl die BZA-Muttergesellschaft GNS dies auf einer Pressekonferenz am 27.5. zugeben mußte, wurde sogleich wieder versucht, die Bevölkerung hinters Licht zu führen: Der Skandal sei gar kein Castor-Skandal, weil es sich bei den Transportbehältern, die in die ausländischen WAAs gebracht worden sind, um Behälter anderer Firmen handele. Und selbstverständlich sei durch die Kontamination, die in Ahaus gemessen worden ist, niemand gefährdet gewesen. Verschwiegen wurde dabei, daß der Sicherheitsphilosophie des Castor-Lagers zufolge keinerlei Kontamination an der Außenseite des Behälters auftreten dürfe. Laut Konzept ist dieser Behälter die einzige Sicherheitsbarriere im BZA. Die Lagerhalle selbst kann keine weitere Barriere sein, weil sie an den Seitenwänden und im Dach große Öffnungen hat und haben muß, damit die Umgebungsluft zur Kühlung der Behälter ein- und austreten kann. Kommt es zu einer Außenkontamination an den Behältern, ist ein Transport radioaktiver Teilchen durch den Luftzug in die Umwelt möglich und auf Dauer auch wahrscheinlich. Eben deshalb existieren ja auch Grenzwerte.

Bürgerinitiative „Kein Atommüll in Ahaus" forderte Castor-Stopp

Die Bürgerinitiative „Kein Atommüll in Ahaus" hat ein sofortiges Verbot aller Castor-Transporte gefordert. Außerdem wird der Entzug der Genehmigungen für diejenigen Betreiberfirmen, die für das jahrelange Verschweigen der Kontamination verantwortlich sind, wegen fehlender Zuverlässigkeit im Sinnen des Atomgesetzes gefordert. Weiterhin kritisiert die BI die mangelnde Aufsicht durch die Behörden, die über zehn Jahre nichts gemerkt haben. Die verantwortlichen PolitikerInnen, allen voran die Bundesumweltministerin, müssen ihren Hut nehmen. Die BI sieht durch den Skandal außerdem die Berechtigung ihrer Forderung nach sofortigem Ausstieg aus der Atomenergie bestätigt.

(7.6.98)



Eindruck hinterlassen. Täglich.

Die taz hat Profil:
Holen Sie sich den Beweis. **Sechs Wochen lang Probelesen für 30 Mark.**

☐ **Ja, ich will die taz testen. Sechs Wochen für 30 Mark.**
Das Mini-Abo enthält die monatlich erscheinende Zeitung *Le Monde diplomatique.*

Einfach den Coupon ausfüllen:

Vor- und Zuname

Straße und Hausnummer

Zusätzliche Angaben (Gebäudeteil, Innenbriefkasten, ...)

Postleitzahl und Ort

Vorwahl- und Telefonnummer

Unterschrift

123

Zahlungsart:
☐ Scheck über 30 Mark.
☐ Gegen Rechnung.

Das Mini-Abo verlängert sich nicht automatisch.

taz, die tageszeitung.
Aboabteilung
Postfach 610229
10923 Berlin
E-Mail: abomail@taz.de

Abotelefon:
(030) 259 02-141
und Abofax:
(030) 259 02-280

die tageszeitung

aus: Süddeutsche Zeitung vom 22.5.98, von Heribert Prantl

Was keiner weiß, macht keinen heiß

Wie die Atomindustrie die Öffentlichkeit täuscht und die Polizei in Rage bringt

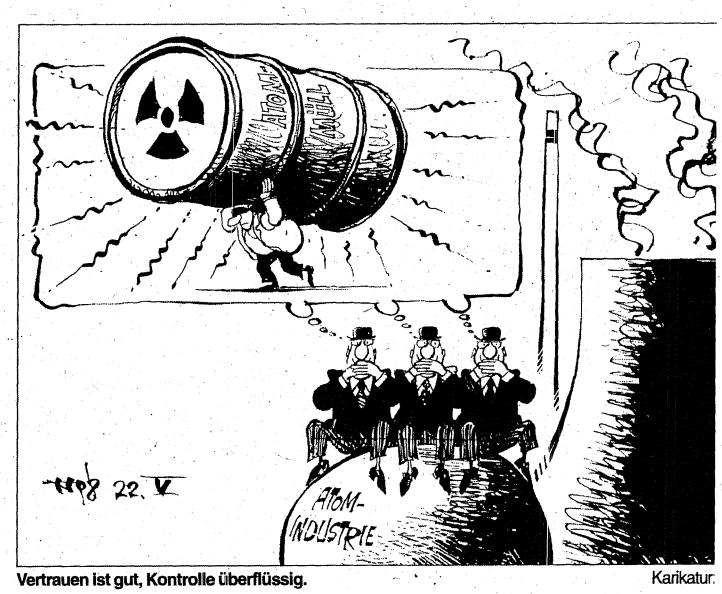
Selten hat man den wackeren Hermann Lutz so empört gesehen. Der Chef der Gewerkschaft der Polizei zeigt auf einen rauchenden Krater in der politischen Landschaft der Bundesrepublik: Es ist das schwarze Loch, in dem soeben die Glaubwürdigkeit der deutschen Atomindustrie verschwunden ist. Offenbar seit vielen Jahren wußten die Betreiber der Kernkraftwerke, daß die nuklearen Abfallbehälter, die sie per Eisenbahn durch die Lande schicken, sehr viel stärker strahlen, als dies erlaubt ist.

Doch man hat nichts gesagt, man hat nichts gemeldet, man hat die Warnungen aus La Hague in Frankreich und Sellafield in England nicht weitergegeben. Man hat nach dem Motto gehandelt: Was keiner weiß, macht keinen heiß. Aber die Sache ist eben doch brandheiß: Zehntausende von Polizisten haben die Castor-Transporte bewacht. Sie wußten nicht, welcher Gefahr sie sich aussetzen, die Politik wußte es offenbar auch nicht – nur die Atomindustrie wußte es. Und was tut sie jetzt? Sie beschwichtigt. Der Sprecher der Gesellschaft für Anlagen- und Reaktorsicherheit erklärt, daß die zulässigen Grenzwerte "extrem niedrig angesetzt" seien. Das soll wohl heißen: X-fach höhere Strahlendosen seien auch noch harmlos. Entschuldigend wird von physikalischen Phänomenen erzählt, von "weinenden" oder "schwitzenden" Nuklear-Behältern, die erst auf der Fahrt durch Europa die Strahlung quasi herausweinen oder herausschwitzen. Das mag sein, wie es wolle. Es geht hier nicht zuerst um Fragen der Physik, sondern um die Glaubwürdigkeit der Kernindustrie, darum, daß die Öffentlichkeit offenbar bewußt irregeführt wurde.

Im Streit um die Castor-Transporte hat die Atomindustrie stets so getan, als sei das Transportrisiko als Restrisiko zu vernachlässigen; Schäden für das Leben und die Gesundheit seien praktisch ausgeschlossen, alle Befürchtungen lägen jenseits der Schwelle praktischer Vernunft. Gern wurde immer wieder auf die Grenzwert-Vorschriften hingewiesen – was viele Kernkraftgegner nicht beruhigen konnte, weil bei radioaktiver Strahlung kein Schwellenwert angegeben werden kann, unterhalb dessen gesundheitsschädliche Wirkung ausbliebe. Jedenfalls: Der Grenzwert ist hier eine Verlegenheitslösung, eine Einigung von Wissenschaftsgremien auf das Maß des hinnehmbaren Risikos. Mit der wahrheitswidrigen Behauptung, die Grenzwerte seien nicht überschritten, hat sich die Nuklearindustrie den staatlichen Schutz für die Castor-Transporte erschlichen. Es stellen sich also Fragen nach der Zuverlässigkeit der Betreiber der Kernkraftwerke, aber auch Fragen zur Wirksamkeit der staatlichen Aufsichtsmaßnahmen.

Die Zuverlässigkeit des Nuklear-Unternehmens ist zentrale Voraussetzung für alle atomrechtlichen Genehmigungen. Als zuverlässig gilt, nach der Definition der Juristen, wer die Gewähr dafür bietet, daß er die genehmigte Tätigkeit ordnungsgemäß ausführen wird. Wenn die Nachrichten der letzten Tage über das bewußte Verschweigen von Meßergebnissen stimmen, dann kann von solchen Zuverlässigkeiten nicht mehr die Rede sein. Die Behörden werden über den Widerruf der Genehmigungen nachdenken müssen. Und das ist nicht alles. Im Strafrecht gibt es ein ganzes Arsenal von Gefährdungs- und Körperverletzungsdelikten. Die zuständigen Staatsanwaltschaften werden sich überlegen müssen, ob es wirklich strafrechtlich irrelevant ist, wenn Zehntausende von Menschen bewußt fahrlässig oder gar vorsätzlich einer horrend hohen radioaktiven Strahlung ausgesetzt wurden.

Die Bundesregierung und die Bonner Regierungsparteien haben sich in großen Parlamentsdebatten wiederholt für die Castor-Transporte ins Zeug gelegt und die kompromißlose Verteidigung dieser Transporte gegen Demonstranten und Störer zu ihrer rechtsstaatlichen Pflicht erklärt. Es ist zu fragen, ob sie sich da wirklich für die richtigen Partner eingesetzt haben. Unternehmen, die die Ministerien und die Öffentlichkeit über die Gefährlichkeit ihres Tuns täuschen, sind nämlich genau das, was sie selbst den Demonstranten vorwerfen: Sie sind Störer der öffentlichen Sicherheit und Ordnung.



Vertrauen ist gut, Kontrolle überflüssig. Karikatur

Quelle: Elbe-Jetzel-Zeitung

Der ist weg!

Als guter Amerikaner wollte Edward Teller, der sich selbst gern den Vater der Wasserstoffbombe nennen hörte, am Grundsatz der Volkssouveränität nicht rütteln lassen. In einer Demokratie stehe die Macht der Entscheidung dem Volke zu, schrieb er, denn es sei das Volk, das die Folgen der Entscheidungen zu tragen habe. Die Aufgabe des Wissenschaftlers beschränke sich darauf, die Öffentlichkeit über das, was er herausgebracht oder noch vorhabe, vorbehaltlos zu informieren und damit in den Stand zu setzen, das ihr angesonnene Urteil auch zu sprechen. Das war die schöne, volkstümliche Theorie; die harte Praxis sah natürlich anders aus, Tellers eigene Praxis an allererster Stelle. Er konnte ja auch gar nicht anders, weil er ein Spezialist fürs Militärische geworden war. Und das unterlag in den Vereinigten Staaten wie überall der allerstrengsten Geheimhaltung, schloß also Aufklärung und Öffentlichkeit von vornherein aus. Über Tellers Lieblingsprojekte, die H-Bombe und den Röntgenlaser, mit dem er den Krieg der Sterne entfesseln wollte, hat das Volk denn auch erst dann etwas erfahren, als die Entscheidung schon gefallen war: anderswo, im engen Kreis der Spezialisten. Aber auch ohne die strikten, militärisch gebotenen Geheimhaltungspflichten hat Tellers Gemeinde, die Internationale der Kernphysiker, die vom Meister aufgestellte Regel ständig mißachtet. Das war kaum anders möglich, weil die Materie, um die es ging, zu kompliziert war, um sie dem Publikum nahezubringen. Wahrscheinlich wollte man aber auch gar nicht Klarheit schaffen, weil detailierte Aufklärung die Zustimmung, auf die es ankam, nur gefährdet hätte. Was es mit der atomaren Energie in Wirklichkeit auf sich hat, konnte das von Teller zum Schiedsrichter bestellte Volk niemals begreifen, sondern immer nur glauben. Heinz Maier-Leibnitz, der beim Werben für die Kernenergie viele Jahre lang an vorderster Stelle stand, hat daraus nur die Konsequenz gezogen, als er vorschlug, nicht mehr auf Aufklärung zu setzen, sondern auf Glaubwürdigkeit: die nämlich könnte auch vom Volk, von jedermann beurteilt werden. Statt sich auf allerlei technische Fragen einzulassen, die seinen Horizont überstiegen, sollte der Laie auf Fehler achten, auf Widersprüche, Schlampereien und Auslassungen in den Verlautbarungen derer, die für oder gegen eine neue Technik ins Feld zögen. Wenn sich dann auf einer Seite die Unregelmäßigkeiten häuften, erlaube das ein Urteil, jedem Mann und jeder Frau. Und dann sein Fazit: Wer sich einmal unglaubwürdig gemacht habe, „der ist weg", denn glaubwürdig ist man immer oder nie. Kann man die Umstände, unter denen die Castor-Behälter jahrelang durchs Land gefahren worden sind, besser und sachkundiger kommentieren als so? K.A.

aus: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 23.5.98

aus: Welt am Sonntag vom 24.5.98, von Siegmar Schelling

Castor-Stopp

"Das Vertrauen ist eine zarte Pflanze. Ist es zerstört, kommt es bald nicht wieder." Diese Worte stammen von Otto von Bismarck, gemünzt hatte sie der Reichskanzler im vorigen Jahrhundert auf die Politik.

Sie sind so aktuell wie eh und je. Die Manager der deutschen Energiewirtschaft mögen Bismarck nicht gelesen haben, aber kristallklar hätte ihnen dennoch sein müssen: Ohne Vertrauen, ohne Transparenz und Wahrhaftigkeit in punkto Sicherheit läßt sich die Erzeugung von Energie aus dem Atomkern auf Dauer politisch nicht durchhalten.

Nun steht der Castor. Umweltministerin Angela Merkel hat den Stopp aller Atommüll-Transporte in jenen Behältern verfügt, deren Qualität die Atomwirtschaft noch jüngst in Anzeigen mit dem Text pries: "Genaugenommen ist Castor nur ein anderes Wort für Sicherheit."

Das klingt wie Hohn, nachdem nun offenbar geworden ist, daß die Manager in den Chefetagen der Atomindustrie seit Mitte der 80er Jahre offenbar von leicht verstrahlten Castor-Behältern gewußt - und geschwiegen haben. Über Jahre haben Besonnene in diesem Land die Kernenergie verteidigt, auch mangels zur Verfügung stehender bezahlbarer Alternativen. Sie haben sich eingesetzt für eine sachliche Auseinandersetzung etwa um die Atommüll-Transporte, wenn Chaoten Eisenbahnschienen zersägten, mit Wurfankern den Zugverkehr lahmlegten oder mit Baseballschlägern auf Polizisten losgingen, welche die Castor-Transporte begleiteten. Muß man nicht verstehen, wenn ein abgeklärter wackerer Mann wie der Vorsitzende der Polizeigewerkschaft, Hermann Lutz, jetzt voller Zorn formuliert, das Verhalten der Atomwirtschaft sei eine "Unverschämtheit, die man sich nur in einer Diktatur leisten kann, nicht aber in einer Demokratie"?

Es ist unerheblich, wenn die Industrie jetzt nachweisen kann, daß durch die Überschreitung der Strahlen-Grenzwerte beim Castor-Transport niemand zu Schaden gekommen ist, daß zu keiner Zeit Gesundheitsgefahren etwa für die begleitenden Polizisten oder das Verlade-Personal bestanden haben. Und was hilft es, wenn das Gros der Experten die Strahlung für ungefährlich, für "radiologisch unbedeutend" hält? Es geht nicht um Fragen der Physik, sondern um zerstörtes Vertrauen. Nicht Chaoten haben die Castor-Transporte – vielleicht auf Jahre – gestoppt, es war die Industrie selbst.

Nächste Woche debattiert der Bundestag in einer aktuellen Stunde über den Castor-Fall. Ministerin Merkel hat "rücksichtslose Aufklärung" versprochen.

Die gelernte Naturwissenschaftlerin wird sich fragen lassen müssen: Wurden die länderübergreifenden Transporte wirklich streng genug kontrolliert? Wurde auch sie von der Industrie jahrelang hintergangen? Wie konnte das geschehen und wann hat sie wirklich davon erfahren?

aus: Süddeutsche Zeitung vom 25.5.98, von Martin Urban

Ahnungslose Ministerin

Stolpert eine Bundesministerin über nicht sorgsam geputzte Müllbehälter? Was ist am Castor so aufregend? Es trifft doch höchstwahrscheinlich zu, daß kein Polizist und kein Demonstrant durch den Kontakt mit einem der Container für atomare Brennelemente zu Schaden gekommen ist. Aber darum geht es gar nicht. Es geht vielmehr um die Glaubwürdigkeit der Atompolitik einer Bundesregierung, deren verantwortliche Ministerin ihre Ahnungslosigkeit bekennen muß. Und das auf einem Gebiet, das extreme Sorgfalt erfordert, um überhaupt beherrschbar zu sein.

Da werden gegen den erklärten Willen eines großen Teils der Gesellschaft hochradioaktive Materialien durch das Land gekarrt. Der beunruhigten Bevölkerung erzählt die verantwortliche Ministerin dasselbe wie schon ihr Vorgänger zu sagen pflegte: Man habe alles im Griff, es gebe keinerlei Risiken. Nun stellt sich heraus, Angela Merkel kannte die Fakten gar nicht, als sie den Ländern die notwendigen Weisungen erteilte. Und die berühmte Reaktor-Sicherheitskommission, die Strahlenschutz- und die Materialforschungsbehörde, deren Voten stets als Beleg für die phantastische Sicherheit in diesem so sensiblen Bereich herhalten müssen, legen Wert auf die Feststellung, keine Ahnung zu haben. Sie sind alle immer nur mit irgendwelchen Details befaßt. Oder sie verfassen pauschale Weisungen, die sie selbst exkulpieren, etwa: "Die Transport-Vorschriften sind einzuhalten". Das real existierende Atomsystem ist offenbar so komplex, daß niemand es ganz durchschaut.

Das ist allein schon schlimm genug. Aber dann gibt es auch noch die Atomenergie-Fans in der Industrie, den Behörden und den Ministerien. Sie behalten ihr Detailwissen möglichst für sich und ziehen im Hintergrund an den Strippen. Denn sie wollen die Öffentlichkeit nicht beunruhigen. Wie gesagt, der radioaktive Schmutz auf den Transportbehältern ist vermutlich tatsächlich ungefährlich. Aber seine den Fachleuten seit vielen Jahren bekannte Existenz und die massive Überschreitung der festgelegten Grenzwerte infolgedessen wird verschwiegen.

Wahrscheinlich ist dieses Wissen tatsächlich nicht bis zu der verantwortlichen Ministerin und möglicherweise ebenso wenig bis zu den Vorständen der Elektrizitätsversorgungsunternehmen (EVU) gedrungen. Aber wer die Fakten nicht kennt, kann nicht glaubhaft sagen, die Atomenergie und die Transporte des nuklearen Brennstoffs seien sicher; und in letzter Konsequenz auch nicht, daß sie notwendig seien.

Die Bevölkerung in der Bundesrepublik ist durch die Verbindung Atommeiler-Atombombe und die Katastrophe von Tschernobyl traumatisiert, weil ihr die Mär von den ach so sicheren sowjetischen Kernkraftwerken bis zum schrecklichen Beweis des Gegenteils vorausging. Auch ist den Menschen nicht entgangen, daß die Verharmlosung des Elends der Kinder von Tschernobyl durch die Atomindustrie in Verbindung mit den internationalen Organisationen WHO und IAEA weitergeht trotz des jetzt massenhaft auftretenden Schilddrüsenkrebses. Letztere, die Atombehörde in Wien, plädiert ja ungeniert sogar für Transporte des Nuklearmülls mit dem Flugzeug.

Wenn Angela Merkel jetzt sagt, die Fakten der möglichen Kontamination von Transportbehältern seien nur von Atomenergiekritikern vorgetragen, von ihren Gutachtern aber bestritten worden, zeigt das ein Grundproblem auf: Ihr Haus ist zugleich Umweltministerium und aus Überzeugung der Fachbeamten bis hin zur Leitung auch auch eine Kernenergie-

Atom-Skandal

Theorie & Praxis

Von JÖRG QUOOS

Die strahlenden Atom-Transporte – die besorgte Öffentlichkeit kommt aus dem Staunen nicht mehr raus...
Eine theoretische Gefahr der Verseuchung von Abfallbehältern war dem Umweltministerium seit Jahren bekannt. So verlautete es plötzlich aus dem Hause Merkel.
Aber von tatsächlicher Verstrahlung hatte man „keine Ahnung".
Wir halten fest:
Theoretisch hat man was gewußt.
Nur praktisch hat man leider nichts getan!

aus : Bildzeitung vom 25.5.98

Vertrauensschaden

hal. Es wird noch einige Zeit dauern, bis genau geklärt ist, wie die radioaktiven Grenzwerte der Castor-Behälter für abgenutzte atomare Brennstäbe überschritten werden konnten, ohne daß die Behörden dies gemerkt haben. Doch der politische Schaden ist jetzt schon unermeßlich. Vor allem Bundesumweltministerin Angela Merkel muß sich düpiert vorkommen. Sie hat sich als für die Reaktorsicherheit zuständiges Mitglied der Bundesregierung jahrelang für die Interessen der Kernkraft eingesetzt und den Angaben der Kraftwerksbetreiber zur Sicherheit vertraut. Damit ist es jetzt vorbei. Alle Parteien sind über das Wahlkampfgetöse und gegenseitige Schuldzuweisungen hinaus zutiefst verärgert über die Kraftwerksbetreiber und ihr Verhalten. Deren Ausrede, daß die Grenzwerte nur minimal überschritten worden seien, ohne Gefahr für Leib und Leben auszulösen, mag richtig sein. Doch das geht an der Sache vorbei. Die Stromwirtschaft weiß, daß es in der heiklen Frage der Kernkraft gerade in Deutschland darauf ankommt, ehrlich und offen zu sein, und zwar auf penibelste Weise. Der jetzt eingetretene Vertrauensverlust ist so groß, daß eine längerfristige Zukunft für die Kernkraft hierzulande politisch kaum noch denkbar erscheint. Für die Wirtschaft könnte das Castor-Debakel leicht zu noch höheren Energiepreisen führen, wenn die Atomkraft wegfiele. Die Kernkraftgegner dürfen sich die Hände reiben.

aus: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 25.5.98

Propagandaeinrichtung. Dies ist so, seit einst Franz Josef Strauß der verantwortliche Atomminister war. Da fehlt es an der nötigen Distanz, die eine vorurteilsfreie, kritische Bewertung erlaubt. Die Kernenergiekritiker werden als parteiisch angesehen. Nicht aber die Befürworter der Atomenergie. Wer noch dazu ausgerechnet mit der deutschen Energiewirtschaft kungelt und ihre Argumente übernimmt, ist in Gefahr, ihr zuwenig auf die Finger zu schauen.

Auch deshalb hat eine vernünftige Energiepolitik in Deutschland keine Chance, weil diese Politik nicht unabhängige Politiker, sondern die EVU bestimmen. Darum waren die Vorschläge der einschlägigen Enquête-Kommissionen des Deutschen Bundestages vergebliche Liebesmühe. Die Energiewirtschaft hatte kein Interesse daran, sie umzusetzen.

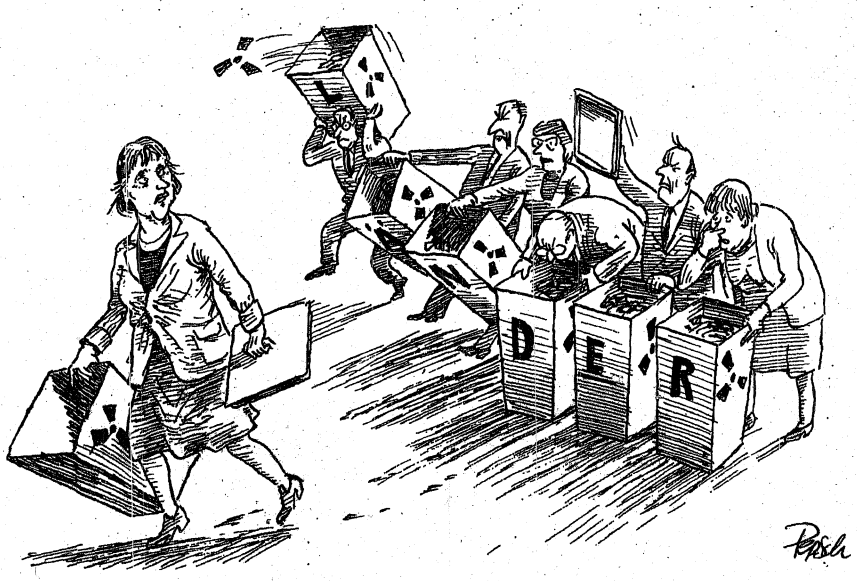
Angela Merkel wird vermutlich nicht zurücktreten, weil sich das ein angeschlagener Bundeskanzler im Wahlkampf nicht leisten kann. In einer polarisierten Gesellschaft, die größtenteils die Nutzung der Atomenergie nicht will, wird die Bundesregierung weiterhin vorzugsweise im Interesse der Betreiber und des sie unterstützenden Teils der Bevölkerung agieren. Und diese schaffen, je länger das System arbeitet, desto schwerer lösbare Probleme. Die Castor-Transporte ins Ausland ergeben ökonomisch keinen Sinn und schaffen kaum lösbare ökologische Lasten. Denn niemand weiß, wohin auf Dauer mit dem immer stärker anwachsenden Berg des Bombenrohstoffs Plutonium in den Wiederaufbereitungsanlagen. Sinnvoll wäre vor einer direkten Endlagerung das Zwischenlagern der verbrauchten Brennelemente auf dem Gelände der Atommeiler. Doch dort fehlt es an ausreichenden Kapazitäten. So rational und zukunftsweisend ist die deutsche Atomenergiepolitik.

---

aus: Frankfurter Rundschau vom 26.5.98, rei

Getäuscht

Wie eine dumme Gans muß sich Bundesumweltministerin Angela Merkel fühlen. Getäuscht, hintergangen. Daß sie von überhöhten Meßwerten an Castor-Behältern nichts wußte, ist ihr abzunehmen. Nichtwissen aber schützt nur sehr bedingt, wenn es um politische Verantwortung geht. Einzig retten kann Merkel entschlossenes Handeln. Jenen Kraftwerksbetreibern, die verantwortungslos ihr Wissen um die strahlenden Castoren für sich behielten, gehört die Betriebserlaubnis entzogen. Das Atomgesetz sollte genug Handhabe bieten.



Schuld abladen

SZ-Zeichnung: Pepsch Gottscheber

Quelle: Süddeutsche Zeitung

Eine zehn Punkte umfassende Mängelliste vorzulegen, ansonsten aber auf die Zuständigkeit der Länderbehörden zu verweisen, reicht nicht. Es steht mehr auf dem Spiel als ein paar Atomtransporte mit angeblich gesundheitlich unbedenklichen zu hohen Meßwerten. Es geht um das seit langem schwindende Vertrauen in eine Technologie, von der Angela Merkel stets überzeugt war. Auch die Castor-Transporte hat sie unter großem Rechtfertigungsdruck durchgesetzt. Jetzt muß sich die Ministerin fragen, für wen sie da den Kopf hingehalten hat, sie und die vielen tausend Polizisten, die notwendig waren, um die Transporte gegen den Widerstand zahlreicher Menschen abzusichern.

"Wer einmal lügt, dem glaubt man nicht", sagt der Volksmund. In Zukunft werden Atomtransporte noch schwerer durchzusetzen, wenn nicht gar unmöglich sein. Das erzwingt, was seit langem fällig ist: ein vernünftiges Entsorgungskonzept und in einem zweiten Schritt die Suche nach einem Weg, der eine Zukunft ohne Atomenergie ermöglicht.

aus:Hamburger Abendblatt (Springer-Verlag) vom 26.5.98, von Ulrike Brendlin

Merkels Makel

Als es darum ging, den Castor nach Ahaus zu schicken, hat Bundesumweltministerin Angela Merkel Durchsetzungskraft bewiesen. Da hat die CDU-Politikerin nicht mit der Wimper gezuckt, da mußten alle und jeder spuren. Und so mußte sich die rot-grüne Landesregierung Nordrhein-Westfalens dem "Befehl" der Ministerin beugen. Der Beschluß von SPD und Bündnis 90/Die Grünen in Düsseldorf, ausschließlich Atommüll aus dem eigenen Land aufzunehmen, wurde zur Makulatur.

Jetzt aber, im Zusammenhang mit dem "Skandal" der Atomwirtschaft, weist Merkel plötzlich alle Verantwortung von sich. Mit einem Mal will sie nicht mehr die oberste Aufsichtsbehörde für die Kernkraftwirtschaft sein. Und das, obwohl ihr das Bundesamt für Strahlenschutz untersteht, das schließlich die Genehmigungen für die Container-Transporte erteilt. Nun haben plötzlich alle anderen Verantwortung, nur nicht mehr die Ministerin selbst.

Und so findet die Ministerin für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit die Schuldigen bei den Kernkraftwerksbetreibern, aber vor allem bei den Ländern. Daß Merkel der Atomwirtschaft gravierende Versäumnisse vorwirft, weil diese ihr Wissen über die verstrahlten Container jahrelang für sich behalten haben, statt die Mängel abzustellen, ist verständlich. Absolut unverständlich aber ist, daß dieselbe Ministerin die friedliche Nutzung der Kernenergie noch immer verteidigt, ja sogar davor warnt, die Atomindustrie pauschal zu verurteilen.

Daß ihrem Ministerium die Verstrahlungen nur theoretisch, aber nicht praktisch bekannt waren, wie sie sagt, kann nicht als Freispruch gelten. Hätte sie die Ängste der Bevölkerung und die Warnungen kritischer Wissenschaftler ernst genommen, hätte sie womöglich auch früher von den Pannen bei den Transporten erfahren können.

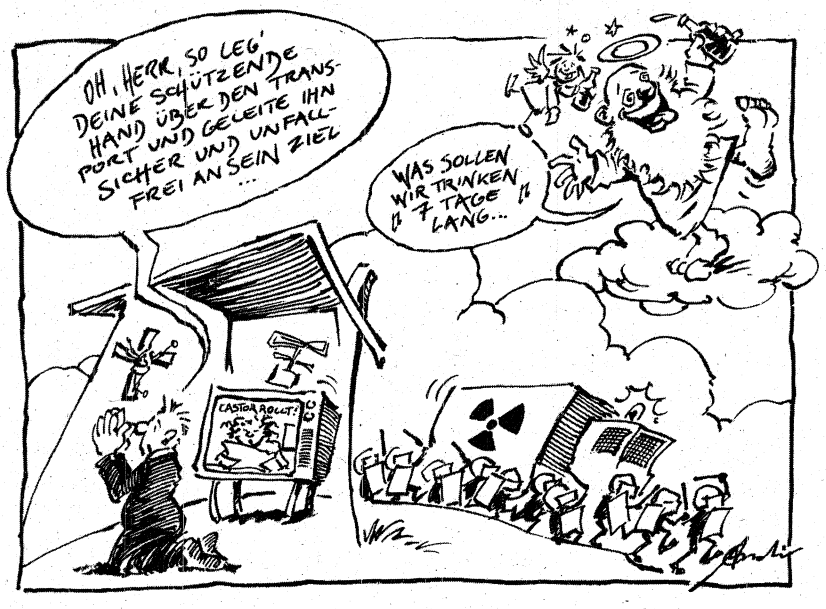
Noch schwerer aber wiegt ihre Suche nach Schuldigen im eigenen Hause. Daß nun jeder, der mit der Atomwirtschaft im Umweltministerium zu tun hat, bekennen muß, ob er von den verseuchten Containern gewußt hat oder nicht, ist das Gegenteil von Fürsorgepflicht. Das spricht für Unsicherheit.

Verstehen oder gehen

Woher hat die Frau das nur? Nach neun Jahren Politik liefert Angela Merkel nun ein Krisenmanagement ab, das die ach so ausgebufften Politprofis aus dem Westen, wie Jürgen Möllemann oder Björn Engholm, in vergleichbaren Situationen nicht zustandebrachten. Sie geht mit ihrem Skandal selbst an die Öffentlichkeit, bewahrt einen besorgt-nüchternen Ton, übertreibt nicht die Schuldzuweisungen an Dritte; und dann hat sie auch noch einen diskussionswürdigen 10-Punkte-Plan vorgelegt, um solche nuklearen Sündenfälle künftig zu vermeiden. Was will man mehr? Man will, daß sie um die strahlenden Behälter gewußt hätte. Und man wünschte, daß sie im Umgang mit der Atomenergie weitaus alarmierter gewesen wäre. Angela Merkels Versicherung, nur Ministeriumsmitarbeiter, die Fachkongresse besuchten, hätten gewußt, daß es dieses Transportrisiko gibt, beruhigt nicht. Solche brisanten Fachinformationen wären an das Ohr der Chefin gelangt, wenn diese sensibilisiert genug gewesen wäre. Aber das ist die Achillesferse der ansonsten fast perfekten Managerin: Sie findet die Sorgen, die man sich um die Atomenergie macht, übertrieben; sie schaut auf die Deutschen wie auf hysterische Kinder. Doch das sind sie nicht. Sie sind so besorgt, wie es sachlich angemessen ist und wie es der Mentalität einer recht grünen Republik entspricht. Das muß Angela Merkel verstehen. Oder gehen. **bul**

■ SEITEN 1 UND 3

Quelle: Tagesspiegel vom 26.5.1998



GENAUGENOMMEN IST CASTOR NUR EIN ANDERES WORT FÜR VERTRAUEN.

Zeichner: Andi Wolff

aus: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 27.5.98, von Carl Graf Hohenthal

Zweifel an der Atomaufsicht

Ausländer mögen darüber lächeln, wie heftig die deutsche Politik und Öffentlichkeit auf die Verstrahlung der Castor-Transportbehälter für verbrauchte Kernbrennstäbe reagieren; eine Verstrahlung, die zudem so gering ist, daß ein Sachverständiger angeblich keine Furcht davor hätte, mit dem kontaminierten Wasser seine Finger zu benetzen und es abzulecken. Aus Frankreich, wo die Kontamination bekanntgeworden ist, werden keine Proteste gemeldet. Dennoch ist die Empörung hierzulande berechtigt. Es geht darum, daß die Betreiber offenbar seit Jahren von der gelegentlichen Verstrahlung der Behälter gewußt haben, ohne es zu melden. Damit stellt sich die Frage nach dem Wert der Aufsichtsbehörden und ihrer Leistungsfähigkeit.

Kernkraftgegner meinen, die Behörden steckten mit den Betreibern der Kernkraftwerke unter einer Dekke. In den Aufsichtsbehörden und Beratergremien des Bundesumweltministeriums säßen glühende Befürworter der Atomenergie, heißt es. Das stimmt nicht, denn meistens machen die Aufsichtsbehörden der Elektrizitätswirtschaft das Leben schwer. Man denke nur an die Auseinandersetzungen mit den Behörden in Niedersachsen, wenn es um die Einlagerung von Kernbrennstäben in Gorleben geht. Im Bund, teilweise aber auch in den Ländern, ist die Beaufsichtigung der Kernenergie den Umweltministern übertragen, und dort sitzen viele Atomgegner. Von "Filz" kann also kaum gesprochen werden.

Trotzdem scheint mit dem Aufsichts- und Meldesystem in Deutschland etwas nicht zu stimmen. Die unterlassene Weitermeldung der Grenzwertüberschreitungen an den Castor-Behältern erinnert an einen ernsteren Fall vor zehn Jahren. Damals war im Kernkraftwerk Biblis im Dezember 1987 ein Ventil offengeblieben und eine geringe Menge Radioaktivität im Reaktorgebäude freigesetzt worden. Der Unfall wurde schnell gemerkt, es geschah nichts Schlimmes, und die Betreiber stuften das Mißgeschick in die unterste Sicherheitskategorie in. Erst nach und nach erfuhren die Behörden von dem Vorgang. Als der damalige Bundesumweltminister Töpfer ein Jahr später von der Sache hörte, hatte er Mühe, Vorwürfe zu entkräften, daß hier etwas verheimlicht werden sollte. Gleichwohl waren Töpfer und auch die Gesellschaft für Reaktorsicherheit keinesfalls mit der Auffassung einverstanden, daß es sich um einen harmlosen Unfall gehandelt habe. Es hätte leicht schlimmer kommen können, hieß es, weshalb die Kraftwerksbetreiber die Sache sofort hätten weitergeben müssen. Offenbar schätzen Kraftwerksbetreiber, Aufsichtsbehörden und Politik dieselben Vorgänge bisweilen völlig unterschiedlich ein. Warum ist das so?

Das Verhältnis zwischen Elektrizitätswirtschaft und der Politik ist in Deutschland nicht besonders gut, weil sich die Unternehmen mit ihren Atomkraftwerken allein gelassen fühlen. In den sechziger Jahren wurden die Unternehmen von der Politik – auch der SPD – bedrängt, hohe Summen in den Bau von Kernkraftwerken zu investieren. Als die Antiatombewegung in den siebziger Jahren allmählich an Gewicht gewann, wollten viele Politiker mit der Kernkraft nichts mehr zu tun haben. Seither werden Bauentscheidungen verschleppt, Reaktorprojekte wie Kalkar oder Hamm-Uentrop wurden ganz aufgegeben, die Errichtung des Endlagers Gorleben kommt nicht voran. Bei geringfügigen Vorkommnissen werden Reaktoren von den Behörden monatelang stillgelegt. Das alles hat die Betreiber-Unternehmen der Kernkraftwerke Milliarden gekostet. Die Kraftwerksbetreiber leben in panischer Angst vor dem geringsten Vorkommnis, weil sie stän-

■ Der Castor-Skandal zeigt, wie wichtig die Anti-AKW-Bewegung ist

Die Legende von der Beherrschbarkeit

„Es wird viel Mühe kosten, den Ruf [der Kernenergiebranche] wiederherzustellen." Dieser Satz von Frau Merkel offenbart, daß die Oberaufseherin über die deutsche Atomindustrie ihren Job heftig mißverstanden hat; offenbart, worum es ihr eigentlich geht: den Schutz der Atomlobby. Dieser Satz adelt andererseits die Anti-AKW-Bewegung und ihre Methode der grundsätzlichen Kritik, ihr Denken in Größten Anzunehmenden Unfällen. Die Kritiker sind der Garant für ein Mindestmaß an Sicherheit – nicht Merkel.

Da mögen auch Merkel, die Energieversorger und all die Öko-Optimisten noch sooft über die „ewigen Zweifler" und „Katastrophenbeschwörer" herziehen: Die Vertuschung einer 3.000fachen Überschreitung der Strahlenschutzgrenzwerte über eine Dauer von zehn Jahren, belegt, daß den Stromversorgerkonzernen nicht zu trauen ist. Ob Merkel nun etwas gewußt hat oder nicht, ist dabei fast egal – denn man muß davon ausgehen: Sie wollte es nicht sehen. Ihre plötzliche Einsicht, ein von den Betreibern unabhängiges Meldesystem zu benötigen, kommt vier Jahre Amtszeit zu spät, um noch glaubwürdig zu sein.

Für die Anti-AKW-Bewegung folgt daraus: Sie tun auch weiter gut daran, vom schlimmsten Fall auszugehen. Nicht, daß dieser Skandal eine besonders große Gefahr an den Tag gebracht hätte – zum Glück. Doch der Skandal beleuchtet eine altes, gefährliches Prinzip: Wo die Beherrschbarkeit ihre Grenze hat, findet auch die Auskunftsfreude der Atombetreiber ihre Grenze. Dies begründet das Grundmißtrauen der Kritiker und führte schon vor zwanzig Jahren zur Gründung des Öko-Instituts und dem Versuch, der Beschwichtigungslobby unabhängigen Sachverstand entgegenzusetzen. Schon in den Achtzigern wiesen Atomkritiker vor Gericht auf das Problem des Restwassers auf der Castor-Hülle hin. Zwei Gutachter von der Betreiberseite sagten damals das Gegenteil und fanden das Gehör der Richter.

Sicherheit und Demokratie hängen engen zusammen. Die vielgelobte Sicherheit verdankt die Atomindustrie nicht zuletzt den Massenprotesten, den vielen Prozessen. Tschernobyl hat gezeigt, wohin mangelnde Transparenz und Kontrolle führen. Der Castor-Skandal zeigt, daß auch in Deutschland noch einiges zu verbessern wäre – und daß die Anti-Atombewegung wichtig ist wie am ersten Tag. Die Kritiker dürfen auch mal übertreiben, mal daneben schießen. Solange die nötige Transparenz fehlt, bleiben die Betreiber unter Generalverdacht. Eine Lektion, die etwa Shell nach dem Brent-Spar-Debakel, lernen mußte. Ein ähnlicher Lernprozeß steht den Stromkonzernen noch immer bevor. **Matthias Urbach**

Quelle: taz vom 26. 5.1998

dig Überreaktionen der Behörden und der Öffentlichkeit befürchten. Das könnte erklären, warum Vorgänge nicht gemeldet werden; hingenommen werden kann ein solches Verhalten keineswegs.

Es stellt sich die Frage danach, wie die Aufsicht eigentlich ausgeübt wird. In den meisten Fällen prüfen und messen die Kraftwerksbetreiber selbst und geben ihre Erkenntnisse an die Behörden weiter. Das läßt sich kaum ändern, denn die Behörden haben nicht genug Personal, um überall selbst zu messen. Vielleicht sollten aber in Zukunft in den Kraftwerken verstärkt Stichproben genommen werden.

Grundlage für die Aufsicht ist seit den sechziger Jahren das Atomgesetz. Dabei handelt es sich allerdings nicht um eine in sich geschlossene Rechtsmaterie, sondern um eine Mischung aus Privat- und Verwaltungsrecht. Das Atomrecht wird durch zahlreiche andere Rechtskreise ergänzt wie etwa das Bergrecht, das Verkehrsrecht, das Haftpflichtrecht oder das Strafrecht und ist seit seinem Bestehen immer mehr ausgeweitet worden. Vielleicht müßte dieses Recht gestrafft werden, damit es überschaubarer wird und besser angewendet werden kann. Gleiches gilt für die Aufsichtsbehörden. Die Länder sind für die Aufsicht der Kernkraftwerke zuständig und werden dabei vom Bund überwacht und gegebenenfalls angewiesen. Auch die Beförderung von Kernbrennstoffen obliegt der Aufsicht der Länder, während Bundesbehörden für die Genehmigung zuständig sind. Sowohl Länder als auch der Bund lassen sich dabei beraten, wobei die Länder von den Technischen Überwachungsvereinen und der Bund von der Gesellschaft für Reaktorsicherheit unterstützt werden.

Das Bundesumweltministerium versichert, daß dieses Räderwerk von Behörden gut ineinandergreife und daß der Informationsaustausch zwischen Bund und Ländern gut funktioniere. Doch die Kompliziertheit des Rechts und die Vielzahl der zuständigen Behörden ermöglichen es auch, Verantwortung hin und her zu schieben. Es scheint an der Zeit, das Aufsichtswesen nachhaltig zu überarbeiten.

aus: DIE ZEIT Nr. 23 vom 28.5.98, von Gero von Randow

Sie hat versagt

Angela Merkel ist ein Pechvogel. Es ist ohnehin frustrierend, in diesenZeiten Umweltpolitik zu betreiben, noch dazu in diesem Kabinett - und nun das: An einigen Castoren, angeblich sauber, haftete eben doch radioaktive Substanz.

Gewiß, die Wahrscheinlichkeit ist gering, daß sich ein strahlendes Teilchen von der Außenwand eines Castor- Behälters löst und beim Menschen Schaden anrichtet. Wir leben mit weitaus größeren Risiken. Der Castor-Transport zählt zu den weniger opferreichen Großveranstaltungen im Lande (man denke nur an den Vatertag). Dennoch: Die Behälter gehören nun einmal picobello gereinigt auf die Schiene - oder gar nicht.

Die Forderung nach Sauberkeit erstreckt sich freilich nicht nur auf Castoren. Sie zielt auf ein ganzes System von Mensch und Technik, nämlich auf den Nuklearsektor. Für ihn gilt leider: außen hui und innen pfui.

"Wir haben doch nichts gewußt"? Verräterischer Satz! Er weckt erst recht Besorgnis. Tatsache ist, daß die nukleare Gemeinde seit vielen Jahren im Bilde ist: Beim Beladen von Transportbehältern kann es zu radioaktiven Verschmutzungen kommen. Wie wird auf solches Wissen reagiert? Mit Achselzucken, Durchwursteln oder mit offener Diskussion und einem Prüfprogramm? Und wenn es nicht genügt, die Behälter nach dem Baden zu duschen - wer fordert dann die Ingenieure auf, nach einer besseren Lösung zu suchen? Auf diese Fragen kommt es an.

Just deshalb ist Kultur der Zentralbegriff, nicht etwa Technik. Die Kerntechnik, ebenso wie die Gentechnik, verlangt nach einer Kultur der Aufmerksamkeit und der Information. Ihre Symbole müßten das rohe Ei sein, die Porzellankiste, außerdem die offene Tür und das gläserne Kraftwerk.

Statt dessen: Beton. Deutschlands nukleare Gemeinde hat sich eingebunkert und betrachtet die Welt durch die Schießscharten. Freund oder Feind, etwas anderes gibt es nicht. Noch der harmloseste Verbesserungsvorschlag gilt ihr als verdächtig - ihn zu akzeptieren hieße ja, am Bestehenden Kritik zu üben. Erst recht Anathema ist jede Alternative zur herrschenden Linie der Kerntechnik. Warum nicht kleine Hochtemperaturreaktoren bauen anstelle des 1300- Megawatt- Leichwassermeilers à la Siemens/KWU? Warum nicht andere Endlagerstandorte außer Gorleben zur Wahl stehen, internationale vielleicht? Stur wie ein Panzer lehnt die *nuclear community* derlei Diskussion ab.

Das ist nicht Angela Merkels Schuld. Doch sie hat es versäumt, einen Neuanfang zu wagen, die Industrie zur Innovation herauszufordern, Offenheit und Kontrolle zu verlangen. Auch aus ihrem Ministerium war stets nur zu hören: Wir halten Kurs. Jetzt will sich die Ministerin um Transparenz kümmern, um Kommunikation und Kontrollmechanismen - viel zu spät.

Letztlich ist es sogar gleichgültig, ob die Castor-Panne von Angestellten im Kernkraftwerk, in Vorstandsetagen oder irgendwo im Ministerium verschwiegen wurde. Die Verantwortung für das Gesamtsystem trägt die Ministerin.

Angela Merkel, selbst eine sorgfältig und sachlich argumentierende Frau, hat den kulturellen Wandel im Umgang mit der Energietechnik nicht gefördert, vielleicht nicht einmal gewollt. Sie ist an den alten Strukturen gescheitert, weil sie darauf verzichtete, sie zu reformieren. Sie sollte die Konsequenz ziehen. Sie sollte gehen.

Energiepolitischer Richtungskampf

Von Georg Paul Hefty

In Demokratien ist Politik ein sportlicher Wettkampf – aus der Defensive kann sich unversehens ein Angriff entwickeln. In dem Match, das vor gut einem Monat zwischen den Gegnern und den Befürwortern der Kernkraft begonnen hat, geht die erste Runde ihrem Ende entgegen; die zweite wird bis zur Bundestagswahl dauern, und das Ergebnis wird erst bei der Auszählung der Stimmen sichtbar werden.

Angefangen hat das Kräftemessen mit einem Anruf aus Paris, wo die politische Zuständigkeit für die Atomtransporte bei den Grünen liegt, in Bonn: Es gebe Probleme mit der Kontamination, also der nuklearen Verunreinigung von Behältern für den Transport abgebrannter Brennstäbe. Die französische Behörde sei darüber seit dem November 1997 informiert, man habe das jedoch für eine innerfranzösische Frage gehalten. Der Anstoß, aus der französischen Angelegenheit auch eine deutsche zu machen, kam allerdings aus Deutschland: Ein gutinformierter Fernsehreporter, der offenbar die deutsche Öffentlichkeit und die Bundesregierung überraschen wollte, stand bei der Pariser Behörde vor der Tür.

Die Bundesumweltministerin ließ sich nicht vor vollendete Tatsachen stellen und eröffnete selber am 30. Mai das Spiel, indem sie ihre bisherige Unkenntnis eingestand und die neuen Informationen veröffentlichte. Die Reaktion war gewaltig. Die Polizeigewerkschaft sah die Polizisten mißbraucht. Die hatten in großer Zahl und aus der Nähe jedoch vor allem die Transporte deutscher Castoren nach Gorleben und Ahaus geschützt, während die unerlaubten Strahlungen besonders bei unbegleiteten Überführungen französischer Brennstabbehälter von und nach La Hague auftraten. Die Verunsicherung der Polizisten wäre der kürzeste Weg zur Lähmung der Atomwirtschaft.

Grenzwerte sind Grenzwerte, auch wenn sie mit vier Becquerel je Quadratzentimeter – oft wurden riesige Überschreitungen angeprangert, indem die Gesamtbelastung eines Fahrzeugs als Quadratzentimeterdosis „verkauft" wurde – niedriger angesetzt sind als die durchschnittliche Radioaktivität des deutschen Bodens. Dieser niedrigste vernünftigerweise festsetzbare Grenzwert ist ebendas, worauf sich die Politiker von Bund und Ländern hatten einigen können.

An der Verpflichtung, die Vorgaben einzuhalten, hat bislang öffentlich niemand gerüttelt. Nur die Unternehmen, die die Kernkraftwerke betreiben und die Transporte in die Wege leiten, glaubten allem Anschein nach insgeheim, Überdosen hinnehmen oder unauffällig bereinigen zu dürfen, ohne die Aufsichtsbehörden über jeden Einzelfall in Kenntnis zu setzen. Damit haben sie eine einschneidende Vertrauenskrise heraufbeschworen; gerade wenn der Energiesektor der wirtschaftlichen Liberalisierung entgegengeht, will die Bevölkerung ein sicherheitstechnisches Laisser-faire nicht hinnehmen. Inzwischen gibt es Anhaltspunkte, daß die Unternehmen seit den achtziger Jahren einige Male die jeweiligen Landesbehörden von Unregelmäßigkeiten in Kenntnis setzten, ohne daß diese das nach Bonn weitermeldeten. Frau Merkels Forderung, alles auf den Tisch zu legen, ist den Ländern nicht weniger unangenehm als den Kraftwerksbetreibern.

Der politische Grundsatzstreit über die Atomkraft, der sofort eskalierte, richtet sich paradoxerweise gar nicht auf die fernere Zukunft, sondern auf den gegenwärtigen Wahlkampf. Der Antrag der Grünen im Bundestag auf Entlassung der Bundesumweltministerin fand zwar nicht die Zustimmung der SPD, obwohl diese formlos dieselbe Forderung erhob, aber die verantwortlichen Landesminister der SPD verweigern Frau Merkel das unmittelbare Gespräch, um aller Welt vorzuführen, daß sie das Wort Bundeskanzler Kohls für unbeachtlich halten, Frau Merkel werde auch noch am Ende des Jahres im Amt sein.

Dieser Zwischenstand muß nicht das Resultat der Auseinandersetzung sein. In Wahlkampfzeiten kommt es nur in Maßen darauf an, wer wem was an den Kopf werfen kann, sondern vor allem darauf, wie das Publikum das auffaßt. Dies wird landläufig mit den Stichworten Glaubwürdigkeit und Akzeptanz umrissen. Da gibt es drei Fragenkreise. Glaubt die Bevölkerung, daß der von den Grünen geforderte alsbaldige Ausstieg aus der Kernenergie ohne Schwierigkeiten bei der Schließung der Kraftwerke, den massenhaften Abtransporten der Kernelemente und deren Endlagerung zu bewältigen ist? Glaubt sie auch, daß die einvernehmliche Mehrheit aus SPD und Grünen für einen solchen Ausstieg und dessen Modalitäten sowohl im Bund als auch in den Ländern zustande kommt und zugleich alle (gewalttätigen) Proteste gegen Transporte und Lagerstätten zum Schweigen gebracht werden können? Und glaubt sie schließlich, daß der bisherige Anteil der Kernkraft von einem Drittel an der Stromversorgung Deutschlands aus anderen Energiequellen – ohne die Einfuhr etwa französischen Atomstroms – geradewegs substituiert werden kann, damit weder die Bequemlichkeit der Privathaushalte noch der Industriestandort Deutschland Schaden leiden?

Obwohl SPD und Grüne das CDU-Wort vom Richtungswahlkampf etwa in der Gesellschaftspolitik, wo der Kanzlerkandidat Schröder um die Mitte werben will, nicht gerne gelten lassen, haben sie in der Energiepolitik, insbesondere mit Blick auf die Kernkraft, selber den Richtungswahlkampf ausgerufen: Ausstieg und einstweiliges Festhalten an der Kernenergie schließen einander aus, die Wege von Grünen und SPD sowie von Union und FDP führen in gegensätzliche Richtungen. Die Parteien werden das Votum der Wähler für ihre Kandidaten als Entscheidung über den bevorzugten Weg in der Energiepolitik nehmen, auch wenn die Bürger in der Wahlkabine in erster Linie an etwas ganz anderes gedacht haben.

Castor-Transporte

Tiefe Kluft

In Deutschland würden die Lichter ausgehen, prophezeiten Ende der siebziger Jahre Energieexperten, wenn nicht viele neue Kernkraftwerke gebaut würden. Es ist ganz anders gekommen. Jetzt sieht es so aus, als ob in Deutschland langsam das Licht für die friedliche Nutzung der Kernenergie erlösche. Am Aus-Schalter drehen ungewollt die Experten der Atomindustrie.

Die überhöhte Strahlung an den Transportbehältern für die abgebrannten Brennelemente aus Kernkraftwerken war für die Experten wohl ein läppisches Randproblem. Es mag ja sein, daß ein Teil der Öffentlichkeit schon hysterisch aufschreit, wenn in einem Kernkraftwerk ein Eimer umfällt. Die verschwiegene Verstrahlung an Transportbehältern zeigt aber die tiefe Kluft, die sich zwischen Experten, die behaupten, stets alles im Griff zu haben, und der Öffentlichkeit aufgetan hat.

Quellen: links Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 6.6.1998, rechts Hannoversche Allgemeine Zeitung vom 3.6.1998

Kritik der Elektrizitätsversorger an Umweltministerin Merkel ist fehl am Platz

Kernkraftbranche steht in der Pflicht

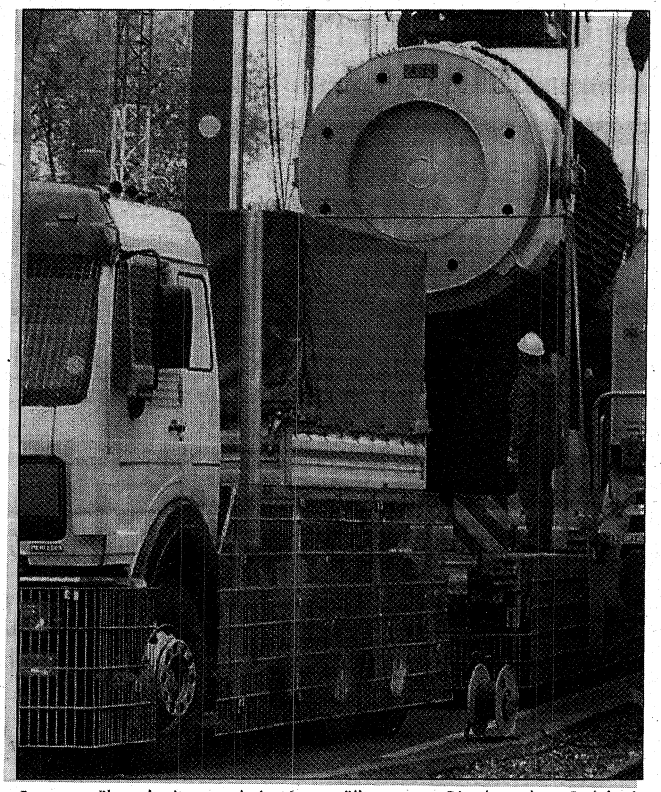
Von HEINZ JÜRGEN SCHÜRMANN

Das Vertrauensverhältnis zwischen Bundesumweltministerium und Stromwirtschaft ist grundlegend gestört. Bei der Aufarbeitung der Konsequenzen aus den verschwiegenen radioaktiven Verunreinigungen zeichnet sich aber auch im Lager der Kernkraftwerksbetreiber Dissens ab. Die Elektrizitätsversorgungsunternehmen im Norden und Westen verfolgen eine wesentlich härtere Linie gegenüber dem Bundesumweltministerium als die Stromerzeuger in Süddeutschland. Die offizielle Entschuldigung bei der Bundesumweltministerin ist vor allem von der süddeutschen Elektrizitätswirtschaft getragen worden, während die Spitzenmanager der Stromunternehmen nördlich der Mainlinie dem Bonner Umweltministerium ein wenig professionelles Krisenmanagement vorwerfen.

Überraschend kommt diese Konstellation in der Energieversorgungsbranche nicht. Die politische Verquickung ist erheblich, aber auch unterschiedlich: Im Norden und Westen ist der Einfluß der Sozialdemokraten besonders groß; SPD-Politiker sitzen in den Aufsichtsräten, und die atomrechtliche Aufsicht über die Kernkraftwerksbetreiber wird von Ministern aus dem Lager der Sozialdemokraten und der Grünen wahrgenommen. Demgegenüber übt die Union bei den süddeutschen Stromversorgern maßgeblichen politischen Einfluß aus.

Die Zerstrittenheit in der Elektrizitätswirtschaft wurde zuletzt am Beginn der ersten Energiekonsensrunde Ende 1992 deutlich. Damals starteten die Veba-Tochter Preussenelektra und die RWE Energie AG eine „unheilige Allianz" mit Niedersachsens Ministerpräsidenten Gerhard Schröder. Sowohl die Bundesregierung als auch die Viag-Tochter Bayernwerk AG wurden von der Gesprächsinitiative über einen Kernenergiekonsens zunächst überrascht.

Drei parteiübergreifende Anläufe über einen Konsens bei der Entsorgung von Atommüll sind seither gescheitert. Die Wiederaufarbeitung abgebrannter Brennelemente im Ausland hat der Strombranche allerdings zeitliche Flexibilität verschafft. Durch die Aufgabe des ursprünglich in Wackersdorf geplanten Wiederaufarbeitungszentrums – der verstorbene Veba-Chef v. Bennigsen beendete das Projekt 1989 praktisch im Alleingang – sind die nationalen Kontrollmöglichkeiten auf ausländische Genehmigungsinstanzen verlagert worden.



Grenzwertüberschreitungen beim Atommülltransport: Die deutschen Genehmigungsinstanzen sind von der Strombranche vorgeführt worden Foto: ap

Daß die zulässigen Grenzwerte für die Strahlungsdosen in den Containern mit abgebrannten Brennelementen beim Transport nach La Hague und später auch nach Sellafield nicht eingehalten wurden, war in der deutschen Stromwirtschaft seit vielen Jahren bekannt. Eine Meldung zum Bonner Umweltministerium erfolgte nicht. Erst als durch Frankreichs grüne Umweltministerin eine offizielle oder inoffizielle Übermittlung nach Deutschland drohte, traten die französische und die deutsche Nuklearindustrie konzertiert die Flucht nach vorne an. Es überrascht nun nicht, daß der Schwarze Peter hin und her geschoben wird. Sicher ist, daß die deutschen Genehmigungsinstanzen – von der Länderebene bis zur Bundesaufsicht – von der Strombranche vorgeführt worden sind. Wenn die Vorstände der deutschen Kernkraftwerksbetreiber von ihren Fachleuten über die Grenzwertüberschreitungen nicht unterrichtet wurden, dann hat das Kontrollmanagement in den Unternehmen nicht funktioniert. Die während eines Spitzengesprächs zwischen Bundesregierung und Stromwirtschaft am letzten Freitag im Bundeswirtschaftsministerium vorgetragene These, man hätte den Transportskandal besser auf kooperativer Basis lösen sollen, entspricht zwar den Interessen der deutschen Elektrizitätswirtschaft; doch wäre hierdurch das öffentliche Interesse an vollständiger Aufklärung und an der Trennung staatlicher sowie privater Funktion konterkariert worden. Es geht jetzt nicht mehr um ein gemeinsames Management, sondern nur noch um eine verbesserte Vorsorge, daß solche Informationspannen in Zukunft nicht mehr eintreten können. Zugleich müssen die Kernkraftwerksbetreiber den Nachweis führen, daß durch technische Vorkehrungen radioaktive Verunreinigungen beim Transport abgebrannter Brennelemente verhindert werden.

Schuldzuweisungen in Richtung Bonn sind fehl am Platz. Die deutsche Strombranche muß ihre eigenen Hausaufgaben machen. Dies gilt unabhängig davon, welche politische Couleur die Bundesregierung in Zukunft haben wird. Als schon erpresserisch muß das Druckmittel der Elektrizitätswirtschaft zurückgewiesen werden, für den Fall kernenergieunfreundlichen Verhaltens bei der Mobilisierung der erneuerbaren Energien zurückzustecken. Anläßlich des Spitzengesprächs Ende vergangener Woche in Bonn warnte die Branche, die durch Bundesumweltministerin Merkel zu verantwortende Verschlechterung des Klimas zwischen Stromerzeugern und Bundesregierung würde auf die Bereitschaft der Elektrizitätsversorgungsunternehmen durchschlagen, einen konstruktiven Beitrag zur verstärkten Nutzung der Kraft-Wärme-Kopplung und erneuerbarer Energieträger zu leisten. Die im Anhang zum neuen Energiewirtschaftsrecht festgeschriebene Selbstverpflichtungserklärung für die Mobilisierung regenerativer Versorgungsquellen würde ins Leere laufen, weil die Energieversorger eine solche Initiative freiwillig nicht mehr unterzeichnen würden.

Mit dieser „Geiselhaft" – Einsatz erneuerbarer Energien gegen langfristig ungestörten Kernenergieeinsatz – erweist sich die Branche einen Bärendienst. Die Nutzung der Kernkraftwerke in Deutschland hat nur dann eine Chance, wenn die Reaktorbetreiber dazu beitragen, die Restrisiken auch grenzüberschreitend zu minimieren.

aus: Handelsblatt vom 4.6.98

aus: Süddeutsche Zeitung vom 9.6.98, von Cathrin Kahlweit

Eine ziemlich schlechte Ausstrahlung

Die Atomwirtschaft nach dem Castor-Skandal: "Getroffen bis ins Mark"

Die Nuklearbranche leidet am GAU ihrer aufgeflogenen Vertuschungsmanöver - einige hissen die weiße Fahne, aber andere bereiten die Offensive vor -

Gestandene Mannsbilder säßen vor ihm mit Tränen in den Augen, sagt der Sprecher der Bayernwerke, Erwin Haydn. "Fix und foxi" seien die Leute, "getroffen bis ins Mark". Brave, redliche Ingenieure, die immer jede Vorschrift, jede Regel eingehalten hätten, verfielen in Wut und Depression. Die unfaire Gesellschaft gebe ihnen keine Chance: "In der Öffentlichkeit werden unsere Mitarbeiter als Abkömmlinge von Dunkelmännern dargestellt." Es gibt derzeit sicher Erfreulicheres, als in einem Kernkraftwerk zu arbeiten: Je empörter die Bevölkerung die Überschreitung der Grenzwerte bei den Transporten radioaktiver Brennelemente nach Frankreich und das merkwürdige Verhalten der Atomindustrie diskutiert, desto stärker wächst bei den Kraftwerkern die kämpferische Stimmung. Peter Ringlstetter, Betriebsratsvorsitzender im Kernkraftwerk Isar, das die Bayernwerke betreiben, ist sauer: "Wir haben gut gearbeitet", sagt er, "und wir wollen uns nicht ständig fragen lassen, wann wir im Gefängnis landen."

„Der Willkür ausgesetzt"

Am Vortag hat Ringlstetter mit rund hundert Kollegen in Landshut demonstriert, um sich gegen eine Anti-Atomaktion der lokalen Grünen zu stemmen. "Wir lassen uns unsere Zuverlässigkeit politisch nicht kaputtreden", hatte ein Kraftwerker wütend auf sein Transparent geschrieben. Betriebsratkollege Reinhold Gispert vom Atomkraftwerk Biblis in Hessen, das im Besitz des Energie-Konzerns RWE ist, findet noch harschere Worte als die Bayern: "Wir sind der Willkür der Politik ausgesetzt."

Die sogenannte "Castor-Affäre" hat Geschichte: Mehr als zehn Jahre lang hat die Atomindustrie den Behörden nicht gemeldet, daß ihre Atomtransporte zwar sauber die deutschen Kernkraftwerke verlassen, aber manchmal strahlend in der französischen Wiederaufarbeitungsanlage ankommen. Der Vertrauens-GAU, den sich die Atomindustrie damit selbst beschert hat, ruft allerdings in der Hierarchie der deutschen Energieversorgungsunternehmen höchst unterschiedliche Reaktionen hervor.

Oben in den Vorstandsetagen schwenkt man die weiße Flagge und ruft Entschuldigungsfloskeln nach Bonn. Mea culpa, sagt etwa Dietmar Kuhnt bei der Feierstunde zum hundertjährigen Geburtstag der RWE in Essen und wirft sich, stellvertretend für die deutschen Kernkraftswerk-Betreiber, vor den Bundeskanzler und der Republik in den Staub: "So, wie wir mit den Brennelement-Transporten nach Frankreich umgegangen sind, haben wir eine Vertrauenskrise herbeigeführt", sagt der Vorstandsvorsitzende. "Wir wollen aus unseren Fehlern lernen." Derweil versuchen es die Fußtruppen mit Vorwärtsverteidigung: Weil keine Meldepflicht für die Grenzwertüberschreitungen bestanden habe, habe man sich nichts vorzuwerfen. Auf dem Weg zum Rapport im hessischen Umweltministerium schimpft der Kraftwerksdirektor von Biblis, Klaus Distler, ihm und seinen Leuten werde "Vertuschung unterstellt". Auch Mitarbeiter des AKW Isar sitzen zusammen, wie sie derzeit überall in deutschen Kernkraftwerken zusammensitzen, und wehren sich gegen die diplomatische Rhetorik der oberen Etagen: Das mangelnde Vertrauen in die Atomindustrie sei kein Problem der Technik, kein Problem der Sicherheit, sondern ein Problem der Medien, finden sie, und sie hätten es satt, als Prügelknaben dazustehen. "Unsere Devise hieß, etwas zu tun, statt zu melden", sagt Erich Steiner, Geschäftsführer des Bereichs Kernenergie bei den Bayernwerken. "Und nach 28 Jahren in der Kerntechnik denke ich bei nüchterner Betrachtung auch heute noch, daß kein Anlaß für eine konzernweite Diskussion besteht."

Hier ist sie, die Sinnkrise der deutschen Atomindustrie. Die heftigen Diskussionen der siebziger und achtziger Jahre über die Gefahren der Kernenergie haben die Energieversorger mühsam hinter sich gebracht. Den Atomunfall von Harrisburg und die Katastrophe von Tschernobyl münzten sie zu PR-Aktionen für die eigene Zuverlässigkeit um. Das Aus für den schnellen Brüter in Kalkar und die Wiederaufarbeitung in Wakkersdorf ertrugen sie, wenn auch laut klagend. Rund ein Drittel des Stroms stammt heue in Deutschland aus Kernkraftwerken. Neue wird es in absehbarer Zeit nicht geben, aber die alten Anlagen sind weitgehend abgeschrieben, mit Atomstrom wird gutes Geld verdient.

Bis auf die Castor-Transporte war Ruhe im Land. Und jetzt dieser politische und juristische GAU. Die Staatsanwaltschaft Darmstadt hat gegen die Verantwortlichen bei der RWE ein Verfahren wegen des Freisetzens ionisierender Strahlung eingeleitet; Dutzende gleichlautender Strafanzeigen von Bürgerinitiativen und Öko-Organisationen gegen die Vorstände und Ingenieure bei den Energieversorgern sind im ganzen Land eingegangen. Vor wenigen Monaten plädierten noch 80 Prozent der Deutschen dafür, die vorhandenen Kernkraftwerke weiterzubetreiben;

„Wir haben eine Vertrauenskrise herbeigeführt": Nach dem Castor-Skandal demonstrieren Atomgegner vor dem Sitz der Bayernwerke in München

die "Gegnerschaft nimmt ab" meldete die Atomwirtschaft begeistert. Jetzt wird die Industrie wieder bei Null anfangen müssen, damit Vertrauen entsteht.

Biblis-Chef Distler berichtet von einer Arbeitsgruppe, die bei Otto Majewski, dem Chef der Bayernwerke, angesiedelt ist und sich vertrauensbildende Maßnahmen ausdenken soll: Meinungsbildner, Mediatoren sollen gefunden werden, die Sinn und Nutzen der Kernenergie vermitteln können - nach dem Motto: "Ich verstehe zwar nichts davon, aber ich kenne einen, der das versteht und dem ich glaube." Die Branche plant also eine Medienoffensive. Derzeit ist vom Prinzip "gläsernes Kraftwerk" allerdings herzlich wenig zu spüren. Inoffiziell ist die alte Bunkermentalität der mißtrauischen Kraftwerker ungebrochen. Szenen einer Recherche zum Thema "Atomindustrie in der Krise": Die PreußenElektra in Hannover, die AKW´s in Brokdorf und Stade unterhält, sagt einen Termin zu, aber kurzfristig wieder ab. Leider sei noch kein neues PR-Konzept präsentierbar. Als käme es jetzt darauf an.

Bei der RWE heißt es, man sei grundsätzlich zu jedem Gespräch bereit. Zu einem Termin in Essen kommt es aber nie ("es ist alles so im Fluß, Sie verstehen"). Die für Telephoninterviews zugesagten Gesprächspartner melden sich nicht. Wilfried Steuer, Sprecher des Atomforums, eines Zusammenschlusses der Kraftwerksbetreiber, ist in der vielleicht schwersten Krise der Atomwirtschaft tagelang offiziell im Urlaub. Der Informationskreis Kernenergie, Presse-Arm des "Deutschen Atomforums" teilt mit: "Holen Sie sich Ihre Informationen aus dem Internet." Und bei der "Nukleare Transportleistung GmbH (NTL)" in Hanau, die der Industrie gehört und Atomtransporte organisiert, heißt es gar kriegerisch: "Wir werden nicht zulassen, daß Sie hier eindringen."

Die Bayernwerke immerhin lassen neugierige Frager bis in ihr Heiligtum ein - allerdings müssen diese erst einmal eine Art mündliche Zuverlässigkeitsprüfung durchlaufen, wie sie einige Bundesländer jetzt umgekehrt für die Kraftwerksbetreiber angekündigt haben. Beim Gang über das Gelände des Atomkraftwerkes Isar präsentiert Geschäftsführer Erich Steiner den Transportbehälter TN172, mit dem zwei Tage vor dem Ausbruch der Debatte über die Atomtransporte abgebrannte Brennelemente nach La Hague transportiert werden sollten. Nun liegt der graue, stachelige Koloß ("benutzen Sie bloß nicht den deutschen Markennamen Castor, das hier ist ein französischer Behälter!") auf unabsehbare Zeit in einer Lagerhalle herum und wartet auf die Reise nach Frankreich. Bei den Bayernwerken ist man zuversichtlich, das diese losgeht, sobald sich Bonn und die Industrie über die Neu-Organisation der Transporte geeinigt haben. Derweil dient der TN172 zur Illustration der technischen Probleme. Weil die winzigen "hot spots", die kleinen, strahlenden Flecken am Behälter beim Beladen unter Wasser entstehen, versuchen nun sich die Techniker in Trockenlegung am nassen Objekt. Tatsächlich sehen die Vorsichtsmaßnahmen für einen Laien eher nach Heimwerkermethoden aus: Die Silikonmasse, mit der Verschraubungen und Unebenheiten an den Behälterseiten ausgespritzt sind, fasert an manchen Stellen aus, wie eine Silikonfuge zwischen Badewanne und Wandkacheln nie perfekt gerät. Die

Markierungspunkte für die Wischtests, mit denen die radioaktiven Teilchen an den Transportbehältern aufgespürt werden, sind mit einer Art Gazepflaster an den Außenwänden aufgeklebt. Intern kann man hören, es sei keine Glanzleistung der Ingenieure, daß dieses Problem technisch bisher nicht gelöst ist.

Ingenieure und Schlosser, Sekretärinnen und Prokuristen versuchen, das schlechte Image ihres Arbeitsplatzes zu retten, indem sie unentwegt beteuern, die Grenzwertüberschreitungen auf den Transporten nach Frankreich seien schließlich nicht gesundheitsgefährdend gewesen. Aber über diese Frage ist die öffentliche Diskussion ohnehin schon hinweg. Mit der aktuellen Vertrauenskrise schwappen Erinnerungen an alte Zeiten hoch, und unangenehme Fragen an die Kraftwerksbetreiber bekommen neue Aktualität.

Daß die Atomindustrie Probleme vertusche, sei ja nichts Neues, heißt es jetzt. Dem Grünen-Umweltstaatssekretär Rainer Baake in Wiesbaden zum Beispiel fällt auf Anhieb eine Reihe von Beispielen ein, bei denen die Betreiberin von Biblis, die RWE, "Informationen verweigert oder schlicht gelogen" habe. Mal ging es um Starkstromkabel in der Schaltzentrale, mal um Brandgefahr, mal um die Gefährlichkeit des Abrisses von kleinen Leitungen - "die behalten ihr Herrschaftswissen gern für sich", sagt Baake. Die Staatsanwaltschaft Hanau hat unterdessen Erkenntnisse über einen möglichen schweren Atomunfall bei der Hanauer Firma Nukem im Jahr 1987 zusammengetragen, der vertuscht worden sein soll. Nun, da die Vertrauenswürdigkeit der Atomindustrie hinterfragt wird, treten auch alte Sünden zutage.

Neue Firma, alte Leute

Vertrauen auf Gegenseitigkeit zwischen Gesellschaft und Energieversorgern? Zuverlässigkeit und konsequente Behebung von Gefahren? Nach dem Skandal um die Nukem-Tochter "Transnuklear" im hessischen Hanau, deren Betrügereien mit radioaktivem Müll 1991 in einer Prozeßlawine endeten, wollte der damalige Umweltminister Klaus Töpfer dafür sorgen, daß die Atomindustrie nicht mehr allein für die Transporte der strahlenden Lasten zuständig ist. Das "Entflechtungsgesetz" wurde geboren. Jetzt erst wird auch öffentlich festgestellt, was Kernkraftgegner seit langem sagen: Die Kontrolle über die Atomindustrie reicht nicht aus.

Offiziell beauftragt etwa die RWE ihre Tochter NTL, einen Transport von abgebrannten Brennelementen zu organisieren. Diese bestellt die Behälter, sagt den Beteiligten Bescheid. Die Genehmigung für den Transport und die Aufsicht über die rollende Fracht besorgt die NCS, eine Tochter der Bahn. Die aber hat keine Ahnung von den "hot spots", die sich auf der Fahrt entwickeln und wird von der NTL nicht informiert. Bei NCS und NTL sitzen übrigens nach Auskunft eines Branchenkenners, der sich mit seiner Offenheit schon häufig an den Rand einer Kündigung laviert hat, heute dieselben Mitarbeiter, die früher eben für jene Transnuklear gearbeitet haben, der Töpfer einst die Transportgenehmigung für Atommüll entzog.

Bayernwerkchef Majewski hat jetzt vorgeschlagen, "die komplexe Zuständigkeit bei den Atomtransporten zu vereinfachen". Er will eine neue Firma gründen, die für Genehmigung, Transporte und Kontrollen zuständig ist. Die aber soll wieder mehrheitlich von den Energieversorgern kontrolliert werden. Letztlich würde sich damit wenig ändern. Die Vertrauenswürdigkeit der Atomwirtschaft wäre nach wie vor eine Frage der Ehre.

„Dem Lagerbehälter ist egal, wo er steht"

Interview mit dem Reaktorexperten Michael Sailer über die Zwischenlagerung von Atommüll in Kernkraftwerken

Der Reaktorexperte des Öko-Instituts in Darmstadt, Michael Sailer, hält die Einwände der Stromkonzerne gegen atomare Zwischenlager bei den Kernkraftwerken für nicht stichhaltig. Mit ihm sprach Alexander Hagelüken.

Michael Sailer Bostelmann/argum

SZ: *Die Stromkonzerne versichern, die verstrahlten Transporte hätten nie die Gesundheit eines Menschen gefährdet. Stimmt das?*

Sailer: Solange die radioaktiven Teilchen am Fahrzeug oder am Behälter bleiben, gibt es keine besondere Gesundheitsgefährdung. Wenn aber jemand Teilchen mit der Kleidung abwischt oder einatmet, nachdem sie sich gelockert haben, sind die zulässigen Grenzwerte bei weitem überschritten. Da könnten Transportarbeiter gefährdet sein, Angestellte der Kraftwerke oder Bahnarbeiter. Das ist eine reale Gefahr, weil bisher keiner angenommen hat, daß die Transporte verstrahlt sind. Jeder geht damit um, als ob es kein radioaktives Material wäre. Man hat im Fernsehen gesehen, daß die Mitarbeiter bei den Wischproben ohne jede Schutzmaßnahme herangegangen sind.

SZ: *Wird die Atomindustrie die Verunreinigungen in den Griff kriegen?*

Sailer: Es ist vermutlich zu schaffen, daß die Oberflächen sauber und nicht über die Grenzwerte hinaus verunreinigt sind. Aber dazu muß wesentlich mehr gereinigt und gemessen werden als bisher. Ich bin nicht sicher, ob die Atomindustrie solche aufwendigen, teuren Sicherheitsmaßnahmen durchführt. Das wollte sie bisher ja auch nicht. Darum hat sie jahrelang verstrahlte Transporte fahren lassen, statt sich darum zu kümmern, daß die Verunreinigungen verschwinden.

SZ: *Sind Transporte in die Zwischenlager Ahaus und Gorleben angesichts der zu erwartenden Proteste überhaupt durchführbar?*

Sailer: Bisher ist noch jeder Transport trotz der Demonstranten durchgekommen. Aber entscheidend ist doch etwas anderes: Man könnte auf die Transporte verzichten, wenn die Atom-Abfälle direkt auf dem Kraftwerksgelände zwischengelagert würden. Dazu müßten dort kleine Zwischenlager gebaut werden, das ist eine Sache von ein- bis eineinhalb Jahren Genehmigungsverfahren und einem Jahr Bauzeit. Wenn die Betreiber das wollen, könnten sie das haben. So ein Zwischenlager muß selbstverständlich die höchsten Sicherheitsmaßstäbe erfüllen, das heißt auch, mehr Sicherheitssysteme aufweisen als in Ahaus und Gorleben vorhanden sind; da ist noch einiges zu tun.

SZ: *Wäre diese Lösung nicht viel teurer als die zentrale Zwischenlagerung in Ahaus und Gorleben?*

Sailer: Die wesentlichen Kosten bei der Zwischenlagerung verursachen die Lagerbehälter. Und für den Lagerbehälter ist es letztendlich egal, ob er am Kraftwerk steht oder in einem zentralen Lager in Gorleben oder Ahaus.

SZ: *Die Kraftwerksbetreiber haben langfristige Verträge mit den Wiederaufarbeitungsanlagen in La Hague und Sellafield. Angeblich kommt ein Ausstieg teuer.*

Sailer: Die Betreiber können die Verträge kündigen. Das haben sie 1994 schon in einigen Fällen getan. Die Verträge enthalten Klauseln, nach denen die deutschen Stromkonzerne bei einem Ausstieg nicht übermäßig belastet werden. Auf der anderen Seite sparen sie erhebliche Kosten, wenn sie auf die Wiederaufarbeitung verzichten. Außerdem enthalten die Verträge Klauseln, nach denen sie unwirksam werden, wenn in Deutschland politische oder gesetzliche Entscheidungen gegen die Wiederaufarbeitung fallen. In diesem Fall können die Stromkonzerne unter wesentlich geringeren Kosten aussteigen.

aus: Süddeutsche Zeitung vom 6.6.98

Wenn die Castoren nicht mehr rollen

In den Kraftwerken selbst kann und darf der Atommüll derzeit nicht zwischengelagert werden

Von Alexander Hagelüken

Petra Uhlmann, Sprecherin des Energieversorgers PreussenElektra, gibt sich optimistisch. Die Stromkonzerne würden die Verbesserungen umsetzen, die Bundesumweltministerin Angela Merkel (CDU) wegen der verstrahlten Atommüll-Transporte verlangt. „Und dann besteht aus unserer Sicht kein Grund mehr, die Transporte nicht wieder zuzulassen."

Ob es so einfach gehen wird? Hermann Lutz von der Gewerkschaft der Polizei (GdP) malt sich bereits aus, welche Massenproteste neue Atommüll-Züge in die Zwischenlager Gorleben oder Ahaus auslösen werden. Daher hält er Castor-Fahrten auf lange Zeit nicht für durchsetzbar. „Die Polizisten würden in einen Bürgerkrieg geschickt", schwant dem GdP-Chef. „Das kann sich kein Innenminister leisten."

Vorbei sein dürfte es auch mit der Einsamkeit, in der abgebrannte Brennstäbe bisher zur Wiederaufarbeitung ins französische La Hague und ins englische Sellafield rollen. Die Demonstranten werden diese Routen, auf denen fast alle bekannten Grenzwert-Überschreitungen registriert wurden, nicht mehr ignorieren.

Für die Stromkonzerne wäre ein längerer Transport-Stop fatal: In ihren Atomkraftwerken laufen die Abklingbecken mit den abgebrannten Brennelementen voll. Wenn das niedersächsische Kraftwerk Stade nicht bis Anfang 1999 abtransportieren kann, muß es die Stromproduktion reduzieren und später vom Netz gehen. Andere Meiler können zwei Jahre warten, nur in Ausnahmefällen reichen die Becken für sieben Jahre.

Grüne und SPD sind mit Alternativen schnell zur Hand. Statt die abgebrannten Brennstäbe quer durch die Republik und ins Ausland zu karren, sollen die Stromkonzerne sie direkt bei den Atomkraftwerken in eigenen Lagern deponieren – so lange, bis der radioaktive Müll auf seine letzte Fahrt ins Endlager geht. Schlagartig wären nicht mehr so viele Transporte nötig. Weniger Strahlenbelastung, geringeres Unfallrisiko: eine solche Lösung hätte nur Vorteile, wirbt Eva-Maria Rexing vom niedersächsischen Umweltministerium. Sie rechnet auch mit deutlich weniger Protesten, da die Transporte auf die unausweichlichen Fahrten ins Endlager beschränkt wären.

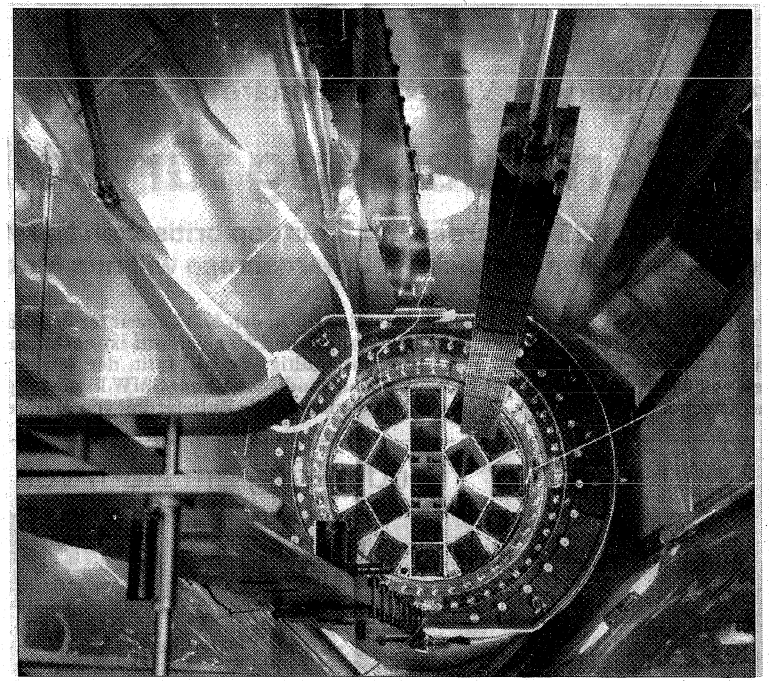
Neu ist der Vorschlag nicht. Niedersachsen hat großes Interesse daran, weil es wegen Gorleben die meisten Demonstrationen erlebt und allein im vergangenen Jahr 110 Millionen Mark für Polizeieinsätze bezahlt hat. Neu klangen allerdings die Töne, die vom Energiekonzern RWE zu hören waren. Wenn Transporte „aus unterschiedlichen Gründen" nicht mehr möglich seien, kann sich RWE-Vorstandsmitglied Werner Hlubek eine Zwischenlagerung im Kraftwerk vorstellen. Inzwischen schwächte Hlubek seinen Vorstoß ab. Doch für Eva-Maria Rexing steht fest: „Das war ein Versuchsballon."

Mit diesem unerwarteten Flugobjekt können die anderen Stromkonzerne offiziell wenig anfangen. „Die Frage stellt sich nicht", heißt es kühl beim Bayernwerk, als ob die Transporte morgen wieder losrollen könnten. Eine direkte Zwischenlagerung würde das bisherige Entsorgungskonzept inklusive Ahaus und Gorleben über den Haufen werfen – und das hätten die Stromkunden schließlich bereits finanziert. RWE veranschlagt Kosten von 50 Millionen Mark pro Kraftwerk, falls es die Brennelemente dort deponieren würde.

Niedersachsens Umweltminister Wolfgang Jüttner (SPD) rechnet anders. Er vergleicht die neuen Mini-Lager mit dem Transportbehälter-Gelände in Gorleben und kommt so auf 100 Millionen Mark für zehn erforderliche Lagerstätten.

Die Stromkonzerne haben allerdings langfristige Verträge mit den Wiederaufarbeitungsanlagen La Hague und Sellafield geschlossen. PreussenElektra etwa hat sich bis 2010 an die Franzosen gebunden. Bei einem Ausstieg wären Strafzahlungen fällig, die der Konzern aber nicht beziffern will. Atomkritiker bezweifeln nicht nur den Sinn der Wiederaufarbeitung, sondern auch, daß die Vertragsstrafen prohibitiv hoch wären. Ein politisches Ende der Wiederaufarbeitung sei in den Verträgen einkalkuliert (siehe Interview).

Zwischenlager am Kraftwerk müßten erst genehmigt werden. Und dabei könnte nach der geltenden Rechtslage auch die Sicherheit der Atomkraftwerke selbst auf dem Prüfstand stehen – für Eva-Maria Rexing der wahre Grund, warum die Stromkonzerne zögern. Voraussetzung wäre ohnehin eine Bundesregierung, die die Zwischenlagerung am Kraftwerk will. Im Umfeld von Bundesumweltministerin Merkel wird abgewehrt: „Das ist derzeit nicht unser vordringlichstes Problem." Doch ohne ein Zeichen werden sich die Energiekonzerne kaum bewegen, macht Petra Uhlmann von PreussenElektra klar: „Eine neue Situation ergibt sich für uns nur, wenn der Bund eine Direktlagerung fordert."



UNTER WASSER *wird ein Castor mit einem verbrauchten Brennelement beladen. Dabei wird auch der Transportbehälter radioaktiv verseucht. Bei der anschließenden Reinigung werden häufig nicht alle strahlenden Rückstände beseitigt. Deshalb wurden die Castor-Transporte vorerst gestoppt.* Photo: dpa

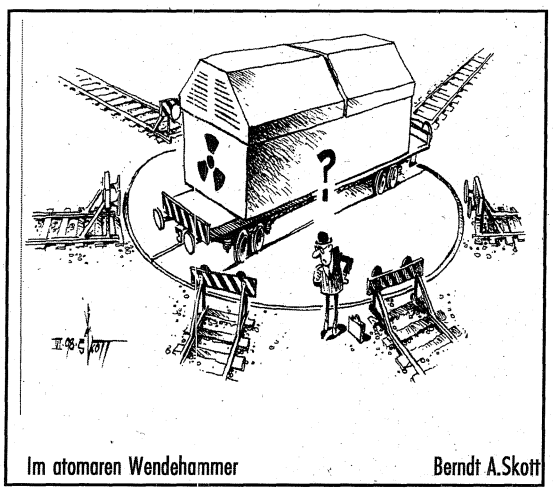
aus: Süddeutsche Zeitung vom 6.6.98

aus: Berliner Zeitung vom 9.6.98, von Ewald B. Schulte

Endzeitstimmung in der deutschen Atomwirtschaft

Schlimmer als der Skandal um verstrahlte Atommülltransporte hätte auch eine rot-grüne Machtübernahme in Bonn die deutsche Kernenergiebranche kaum treffen können. Die jahrelange systematische Vertuschung der Grenzwertüberschreitungen hat das Fundament der Kernkraftnutzung gleich an mehreren Stellen nachhaltig erschüttert. Gezwungenermaßen denkt man nun selbst in den Top-Etagen der Stromkonzerne ernsthaft über mögliche Ausstiegsszenarien nach.

Für die neue Krise, die womöglich ihre letzte ist, ist die Atomwirtschaft selbst verantwortlich. Da ist zum einen das verspielte Vertrauenskapital. Radioaktivität entzieht sich der normalen Sinneswahrnehmung. Gerade weil man Strahlung weder fühlen noch sehen, hören, riechen oder schmecken kann, ist die Bevölkerung zwingend darauf angewiesen, jenen Experten in Unternehmen und Behörden zu vertrauen, die mögliche Gefahrenherde aufspüren sollen. Verbünden diese sich aber wie bei den strahlenden Mülltransporten zu einem Schweigekartell gegen die Bürger, sei es aus Ignoranz, sei es infolge mangelnder Kompetenz, fehlt für die weitere Nutzung einer solchen potentiell gefährlichen Technologie jede Akzeptanz.



Im atomaren Wendehammer — Berndt A.Skott

aus : Die Welt

Technischer Systemfehler

Gründlich beschädigt ist auch der Glaube an die Allmacht der Techniker, die sich schon geeignete Lösungen einfallen lassen, wenn sich die Probleme nur offenkundig und drängend genug stellen. Daß die auf der Strecke nach La Hague eingesetzten französischen Transportbehälter weitaus anfälliger für Leckagen sind als die für die Transporte in die Zwischenlager Ahaus und Gorleben eingesetzten Castor-Behälter, wissen Branche und Aufsichtsbehörden seit 15 Jahren. Keine Maßnahme – angefangen von zusätzlichen Silikonabdichtungen bis hin zu simplen Klebestreifen – blieb unversucht, um die Transporte sicherer zu machen. Es war, wie sich herausgestellt hat, eine größtenteils vergebliche Bastelei. Die Cogema-Behälter sind unverändert die entscheidende Schwachstelle im nuklearen Transportverbund. Ohne technisch einwandfreie Container jedoch verbietet sich jeder Brennelementetransport, wie jetzt endlich auch Bundesumweltministerin Angela Merkel (CDU) erkannt hat. Freigeben will sie die Transporte erst dann wieder, wenn tatsächlich sichergestellt ist, daß die Grenzwerte nicht mehr überschritten werden. Diese Aussage ist nicht mehr rückholbar. Auch ein Kabinett des als industriefreundlich geltenden SPD-Kanzlerkandidaten Gerhard Schröder kann davon nicht mehr abrücken.

Für die Stromunternehmen wird der Transportstopp teuer. Sie haben sich in sogenannten Take-or-Pay-Verträgen bis zum Jahr 2015 an den Wiederaufarbeitungspartner Cogema gebunden. Ein Teil der Verträge wurde 1994 – im Wissen um die technischen Probleme der Container – sogar noch verlängert. Stoppen die Konzerne jetzt die Fuhren nach La Hague, müssen sie dennoch zahlen, und das kräftig. Von der Bundesregierung ist bei der Lösung dieses Problemes keine Hilfe zu erwarten: Die hat sich in einem völkerrechtlich verbindlichen Zusatzabkommen gegenüber den Franzosen verpflichtet, die vereinbarten Transporte keinesfalls zu behindern.

Der Ausweg führt in die Sackgasse

Auch der von Angela Merkels Staatssekretär Walter Hirche (FDP) jetzt in Aussicht gestellte Ausweg, durch den Bau kraftwerksnaher Zwischenlager die Atommülltransporte weitgehend überflüssig zu machen, entpuppt sich bei näherer Betrachtung als Sackgasse. Einerseits bleibt die Zahlungsverpflichtung gegenüber der Cogema bestehen. Andererseits bedarf jedes dieser Lager einer gesonderten atomrechtlichen Genehmigung. Solche Genehmigungsverfahren aber gestalten sich nach bundesdeutschem Recht überaus langwierig. Soviel Zeit hat kein einziger Kernkraftwerksbetreiber. Verbrauchte Brennelemente müssen entweder extern geparkt oder aber zur Wiederaufarbeitungsanlage transportiert werden. Ist beides nicht möglich, müssen die Reaktoren wegen der fehlenden Entsorgung abgeschaltet werden.

Zudem kosten die zusätzlichen Zwischenlager Geld. Eine solche Investition rechnet sich aber nicht mehr bei allen Reaktoren, weil der Strom aus einigen Altanlagen dann zu teuer würde, kalkulieren die Unternehmen schon jetzt vorzeitige Stillegungen ein. Auf dem liberalisierten europäischen Strommarkt läßt sich schließlich jederzeit Ersatz beschaffen. Unausgesprochen räumen die Konzerne damit ein, was sie bislang so heftig dementieren: daß es den strukturellen Preisvorteil der Kernenergie bei konsequenter Anwendung aller Sicherheitsauflagen nicht gibt.

Frankfurter Rundschau vom 9.6.98, von Wolfgang Ehmke

Grün-rotes Ausstiegs-Karussell

Das Castor-Karussell dreht sich immer schneller. Seit Wochen beteuert Umweltministerin Angela Merkel, ihr Ministerium sei erst am 24. April über die äußerlich verstrahlten Behälter informiert worden. Dabei wäre Nichtwissen wie Wissen um die Schlampereien bei den Atomtransporten gleichermaßen Rücktrittsgrund.

Castor sei eigentlich ein anderes Wort für Vertrauen – das inserierten die Stromkonzerne anläßlich der Castortransporte im März nach Ahaus. Das Vertrauen ist hin. Die AKW-Betreiber verschwiegen seit den 80er Jahren, daß die Behälter äußerlich kontaminiert sind. Schien es zunächst so, daß die Verstrahlung nur bei Transporten aus einem deutschen AKW in die Plutoniumfabriken La Hague und Sellafield auftaucht, so überschlugen sich dann die Meldungen, daß auch bei der Ankunft der Behälter in Biblis, Philippsburg und Neckarwestheim hohe Strahlenwerte gemessen wurden. Diese Enthüllungen werfen ein trübes Licht auf die Aufsichtsbehörden der Länder, die die Medien fast täglich mit neuen Daten fütterten.

Denjenigen, die seit Jahren diese Werte wissentlich zurückgehalten haben, ist die Betriebserlaubnis zu entziehen. Das fordert das Atomgesetz, denn wer seine Unzuverlässigkeit derart deutlich unter Beweis stellt, darf keine Atomanlage betreiben. Die Angst vor dieser Konsequenz mag auch Wilfried Steuer, den Präsidenten des deutschen Atomforums, beschlichen haben, als er verkündete, der Castor-Skandal habe die Atomwirtschaft ähnlich schwer getroffen wie Tschernobyl.

Seit Jahren wird über die Gefährlichkeit der Neutronenstrahlung gestritten, die aus den Atombehältern auch ohne äußerliche Kontamination austritt. Wer sich im Nahbereich dieses Strahlenfeldes aufhält, kann geschädigt werden. Nun kommt noch das Risiko für diejenigen hinzu, die von Berufs wegen oder zufällig mit den "hot spots" in Berührung kommen.

Das Scheitern des Castor-Konzepts wirkt im Streit um die Atomkraft wie ein Treibsatz. Die Proteste in Ahaus und in Gorleben bereiteten den Boden für die Ausstiegsdiskussion, nun fragen sich inzwischen auch Polizisten, in wessen Interesse sie funktionalisiert und womöglich kontaminiert werden. Aus diesem Dilemma hilft kein momentaner "Castor-Stopp" heraus, denn längst geht es um die Atomkraft selbst. Deren strahlende Hinterlassenschaften gilt es zu begrenzen. Sie müssen im Zweifel, den Atomausstieg vorausgesetzt, mit einem veränderten Sicherheitskonzept dort gelagert werden, wo sie entstehen, auf dem Gelände der AKW.

Das Verbot der Wiederaufarbeitung ist überfällig. Daß die WAA La Hague kontaminierte Abwässer ins Meer leitet, weiß man, im Gefieder der Sellafield-Tauben findet sich Plutonium. Die Anlage in Sellafield steht übrigens zur Zeit still, weil bei Bauarbeiten ein Bagger ein Stromkabel durchtrennte und in der Folge die gesamte Notstromversorgung ausfiel. Die Atomfabriken erfüllen in keiner Weise das Gebot der "schadlosen Verwertung", das im Atomgesetz steht. In La Hague befinden sich derzeit sechs "deutsch" Behälter mit verglasten Abfällen aus dem WAA-Trennverfahren, die nach Gorleben gebracht werden sollen. Noch hält die zuständige Gesellschaft für Nuklearservice (GNS) am anvisierten Transporttermin gleich nach den Bundestagswahlen fest, doch sie trifft dabei auf den entschlossenen Widerstand der Castor-Gegner.

Die Grünen wollen im Herbst in den Bundesrat eine Gesetzesinitiative einbringen, mit der die Festung Atomkraft geknackt werden soll. Dieses Ausstiegsgesetz müsse "wasserdicht" sein, um sicherzustellen, daß das Bundesverfassungsgericht es nicht gleich wieder kassiert, meinte der Juraprofessor Alexander Roßnagel auf einem Strategietreffen. Der Atomwirtschaft müsse ein "schonender Übergang" vom unbefristeten Vollastbetrieb bis zum endgültigen Abschalten eingeräumt werden. Ein solcher "Ausgleich der Interessen in der Zeit" betrage aus juristischer Sicht ein Jahr. Alles andere sei Politik. Und die Politik müsse klären, welche Ausstiegsfristen gelten sollen, ob der Ausstieg entschädigungsfrei zu erfolgen habe oder nicht. So weit, so gut.

Ein wenig nebulös bleibt, warum den AKW-Betreibern in diesem Konzept eine Amortisationszeit für das eingesetzte Kapital von 25 Jahren zugestanden wird. Steuerlich seien die Atommeiler bereits nach 17 Jahren abgeschrieben, argumentiert Greenpeace. Ist die Zahl 25 vielleicht eine Einladung an die SPD zum Andocken in einer rot-grünen Koalition? Wurde in die Debatte über die Fristen die Prognos-Studie einbezogen, die im Auftrag des Bundeswirtschaftsministerium erstellt wurde? Danach würden der Volkswirtschaft bei einem Super-Gau Schäden in Höhe von 10,7 Billionen Mark entstehen. Weitere Fragen sind: Was wird mit den milliardenschweren steuerfreien Rückstellungen der Stromwirtschaft für die Entsorgung? Warum gibt es bislang keinerlei Entwürfe zur Novelle der Strahlenschutzgesetzgebung?

Der Strategie der Grünen liegt offenbar eine einfache Gleichung zugrunde, die da heißt: Je mehr Atomanlagen vom Netz gehen, desto geringer wird der Widerstand gegen die nukleare Entsorgung. Dieses Kalkül jedoch wird nicht aufgehen.

Die Zeit ist reif

Legen wir Hand an den Hebel zur Stillegung der AKWs!

von Jochen Stay

Das Eis ist in den letzten Jahren dünner und dünner geworden. Jetzt reicht eine minimale Erschütterung, und alles kracht zusammen. Wie haben sich all jene getäuscht, die dachten, wenn es der Polizei gelingt, mit massiver Gewalt einen Castor-Transport durchzusetzen, dann wäre dies eine Niederlage für die Anti-Atom-Bewegung.

Nein! Geradezu zwanghaft hatte die staatliche Seite daran festgehalten, jedes Jahr aufs neue die Kraftprobe mit dem Widerstand zu suchen. Und bei jedem Tag X verloren Atomindustrie und Regierung mehr an Reputation.

Was in diesen aufgeregten Tagen rund um den Castor-Skandal deutlich wird, ist eines: Die Mehrzahl derjenigen Menschen, die aus einer bestimmten gesellschaftlichen Rolle oder aufgrund ihrer Berufswahl benötigt wurden, die bisherigen Castor-Transporte nach Gorleben und Ahaus zu ermöglichen, sie haben selbst kaum mehr daran geglaubt, was sie der Öffentlichkeit erzählt haben. Sie haben jeden Harmlosigkeits-Strohhalm, den ihnen Betreiber und Bundesregierung hingehalten haben, begierig ergriffen und selbst gar nicht gemerkt, daß sie in ihrem Inneren längst vom Gegenteil überzeugt waren, längst wußten, daß diejenigen, die sich querstellen, das Richtige tun.

Die Vehemenz, mit der Polizeifunktionäre, PolitikerInnen quer durch alle Parteien, JournalistInnen bis hin zu Springer, FAZ und Handelsblatt sich über die erhöhten Außenkontaminationen erregen, läßt sich nur so erklären: Sie projizieren ihren bisherigen inneren Konflikt auf die AKW-Betreiber. Und ihre Wut, daß sie so lange mitgemacht haben, so lange nicht ‚Nein" gesagt haben, diese Wut bekommt die Atomindustrie jetzt geballt zu spüren, weil sie die lächerlichen Argumente dafür geliefert hat, daß intelligente Menschen Dinge rechtfertigten oder durchzusetzen, von denen sie selbst nicht überzeugt waren.

Das ist alles sehr irrational, was schon daran deutlich wird, daß es in den letzten Jahren und sogar Monaten weitaus größere Skandale, Vertuschungen und Sicherheitsmängel in der Atomindustrie und auch bei Castor-Transporten gegeben hat und kaum jemand hat sich dafür interessiert. Aber so ist das eben mit dem berühmten Tropfen, der das Atommüll-Faß zum Überlaufen bringt.

Außerdem trifft es ja nicht die Falschen.

Die Erfahrung mit Atomtransporten ist eindeutig: Es war schon immer so, daß es, sobald mal näher geprüft oder nur hingeschaut wurde (ob nun von Behörden, von der Presse oder von Anti-Atom-AktivistInnen), die Unregelmäßigkeiten nur so aus dem Verborgenen sprudelten. Und es war schon immer so, daß die Aufsichtsbehörden äußerst selten und meist nur auf politischen Druck überhaupt mal näher hingeschaut haben.

Berühmtes Beispiel: Im Juni 1994 erklärt Niedersachsens Umweltministerin Griefahn, sie könne kraft Amtes nichts mehr gegen den geplanten Castor-Transport Philippsburg-Gorleben unternehmen ("alle Möglichkeiten ausgeschöpft"). Als es dann im Juli massive Proteste rund um Gorleben gab, fällt der Landesregierung doch tatsächlich ein, daß sie ja als Aufsichtsbehörde mal die Belade- und Meßprotokolle kontrollieren könnte. Und siehe da: Beim Einpacken der Brennelemente ist so ziemlich alles schiefgegangen, was nur schiefgehen kann. Deckel paßt nicht, Dichtungen kaputt, Rumschleifen am Deckel bis er sitzt, Restfeuchte-Meßgerät fällt aus... Niedersachsen macht die Mängel öffentlich, und der Transport wird verschoben.

Doch zurück zum aktuellen Geschehen: Innerhalb der Polizei tobt der Bär. Und zwar, so bin ich überzeugt, nicht in erster Linie wegen der möglichen Gesundheitsgefährdung durch die Kontamination der Behälter, sondern weil sich die bei den bisherigen Castor-Einsätzen aufgestauten Gefühle und Gewissensnöte endlich eine Bahn brechen können. Viele BeamtInnen fühlen sich nicht erst jetzt mißbraucht, aber die aktuelle Konstellation gibt ihnen die Möglichkeit, dieses Empfinden endlich rauszulassen.

Von der Gefühlslage her hätte es eigentlich schon viel früher Massenverweigerungen bei der Polizei geben müssen. Aber der Korpsgeist und die für viele problematische Stellung von Gewissensfragen ("Ist halt mein Job - wenn mein Vorgesetzter das sagt, muß ich es halt machen ...) haben dies verhindert. Da sind die denkbaren Gesundheitsgefahren doch öffentlich viel leichter vermittelbar und werden

Frauen von der BI Gorleben statten dem AKW Philippsburg einen Besuch ab Foto: Erika Sulzer-Kleinemeier

deshalb jetzt vorgeschoben.

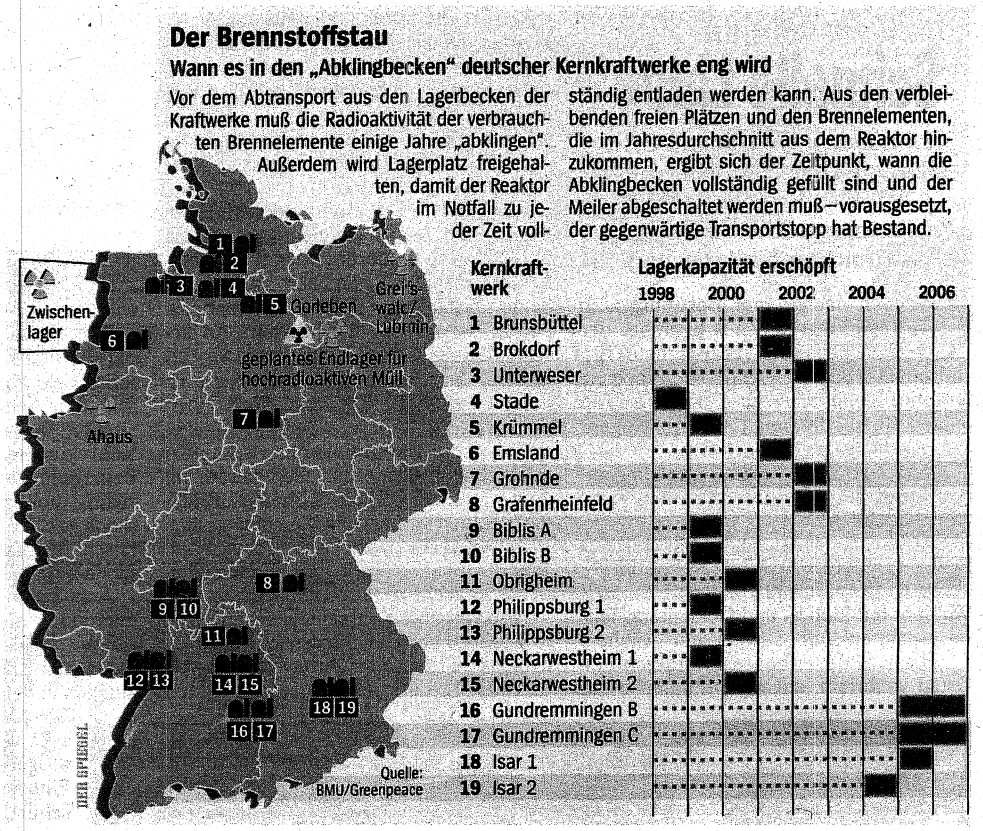
Ist es nicht fast unglaublich, was wir rund um den Castor-Widerstand an Premieren und Rekorden in der Bundesrepublik erleben können? Eben nicht nur den Protest mit dem längsten Atem, die größten Sitzblokkaden und Treckerdemos, nicht nur die allergrößten Aufmärsche von Staatsgewalt, sondern auch ihre beeindruckendsten Kapitulationen. Vielen ist es gar nicht aufgefallen: Im Herbst 1996 mußte ein geplanter Castor-Transport nach Gorleben ausfallen, weil die Polizei noch nicht die Überstunden vom Tag X2 im Frühjahr abgefeiert hatte. Es gab also schlicht nicht genug Vertreter staatlicher Gewalt, um mehr als einen Castor pro Jahr durchzusetzen. Militärisch betrachtet eine Kapitulation.

Und jetzt? Massenverweigerung? Lassen wir Niedersachsens Innenminister Glogowski sprechen. Er begründet, warum der für die Zeit nach der Bundestagswahl geplante Transport von hochradioaktiven Wiederaufarbeitungsabfällen von La Hague nach Gorleben nicht stattfinden kann, obwohl diese Atommüll-Fuhren ausdrücklich nicht unter Merkels Verbot fallen: "Wir können zur Zeit keinen Polizeieinsatz für einen Gorleben-Transport organisieren.

Wenn die Polizei „Nein" sagt...

Polizeibeamte müssen zwar einer Weisung gehorchen. Wenn aber 1.000 Beamte unter dem Einfluß einer Gewerkschaft nein sagen, ist auch der Leiter unserer Polizeiabteilung machtlos." Die Gewerkschaft der Polizei GdP geht davon aus, daß Castor-Transporte auf lange Zeit nicht durchsetzbar sein werden. Ein entsprechender Auftrag an die Polizei sei wegen der zu erwartenden Proteste schlicht nicht durchführbar, erklärt GdP-Chef Hermann Lutz.

Ich bitte alle Menschen, die immer behaupten, unser Widerstand sei erfolglos, diese an Ernst Albrechts historisches Wort von 1979 erinnernde Aussage von Hermann Lutz auf ein großes Plakat zu malen und an die Wand zu hängen: "...nicht durchsetzbar, nicht durchführbar". Noch Fragen?



Quelle: Der Spiegel vom 8.6.98

Ach so: Nicht nur die in den letzten Jahren heiß umstrittenen und umkämpften Transporte in die Zwischenlager Ahaus und Gorleben sind bis auf weiteres gestoppt, sondern erstmals auch die Atommüll-Fuhren zu den Wiederaufarbeitungsanlagen, von denen es bisher jährlich zwischen 60 und 100 gab. Je länger dieser Zustand anhält, um so mehr AKWs müssen abgeschaltet werden, da sie keinen Platz mehr für den anfallenden Müll haben.

Keine Bange, ich werde nun nicht völlig abgehoben und euphorisch. Mir ist auch klar, daß sowohl AKW-Betreiber als auch Merkel alles dafür tun werden, daß die Transporte möglichst bald wieder rollen und das dann die Öffentlichkeit wieder nicht so genau hinschaut.

Doch für die Anti-AKW-Bewegung ist jetzt alles anders. War doch bisher einer der Kritikpunkte an der Fixierung des Widerstandes auf die Zwischenlager-Standorte, daß diese Schwerpunktsetzung dem St.Florians- Prinzip sehr nahe komme. Transporte ins Ausland fanden bisher nie richtig viel Beachtung durch die Bewegung. Auch wurde kritisiert, daß die Zahl der verhinderten Castoren in Gorleben und Ahaus die AKW-Betreiber nicht weiter störte, da es doch genug Atomfuhren nach La Hague und Sellafield gibt.

Und heute? Heute können wir dazu beitragen, daß die radioaktive Verseuchung der Regionen um die WAAs nicht weiter zunimmt. Die Blockaden der Transporte aus Brokdorf standen schon seit Jahren unter dem Motto "Wir schützen die Kinder von Sellafield".

Zusätzlich bietet sich für die Anti-Atom-Bewegung zum ersten Mal seit vielen Jahren ein konkreter Handlungsansatz, der im Erfolgsfalle zur Stillegung von AKWs führen wird. Und dies in einer Situation, in der viele Menschen durch den Castor-Skandal wachgerüttelt wurden. So viel Chance war nie. Laßt uns mit aller Kraft verhindern, daß die Transporte wieder anrollen. Und wenn sie es doch tun, dann laßt uns dafür sorgen, daß sie nur noch einen WAA-Transport pro Jahr schaffen, weil nicht mehr Polizei abkömmlich ist!

Anmerkung: (1):
Albrecht erklärte damals in einem Anfall von Ehrlichkeit angesichts von 100.000 DemonstrantInnen in Hannover, die geplante WAA Gorleben sei „politisch nicht durchsetzbar".

Besonderen Dank an pachnicke -druck
für die gute Zusammenarbeit!

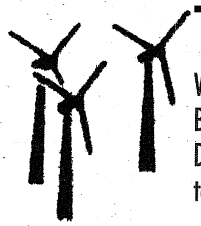
Folgende Firmen tragen mit ihren Anzeigen mit zur Finanzierung dieser Dokumentation bei:

engagiert, umweltbewußt und kreativ – wir realisieren auch Ihr Projekt ...

pachnicke
Güterbahnhofstraße 9
37073 Göttingen
Tel: 0551 - 42526
Fax: 0551 - 42504
Email: KPachnicke@aol.com

- Medien-Beratung
- Werbe-Konzeption
- Offsetdruck & Finishing

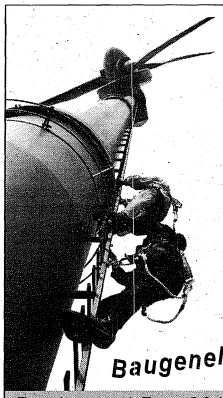
Mit Windkraft gegen den Castor



⇒ Es geht auch anders ⇐

Wir bauen Windkraftanlagen im Wendland
Beteiligungen ab 10.000 DM (5000 in der Region)
Die erste Megawattanlage soll noch dieses Jahr errichtet werden und 500 Haushalte versorgen.

Die Beteiligungsbroschüre erhalten Sie für 3 DM Porto
Wendland Wind GmbH & COKG 3 •Landstr. 6
29462 Güstritz • Tel + Fax 05843-444



Bringen Sie Ihr Geld ins Rotieren !

Wir bieten Beteiligungen am Wind-/Solarenergieprojekt Goldbeck im Weserbergland

Mindesteinlage:	5000 DM
Windenergieanlage:	2 x E-66/1,5 MW
Gesamtinvestition:	7,2 Mio. DM
Rendite:	ca. 8%

Baugenehmigung liegt vor!

Brüderstr. 4 B • 30159 Hannover
Tel. 0511-13323 • Fax 0511-15217
http://www.windwaerts.de

Windwärts Energie GmbH

★ 20 Jahre Ingenieurbüro Wuseltronik ★
Forschung und Entwicklung für die regenerative Energietechnik

Wechselrichter und Meßtechnik für Photovoltaikanlagen

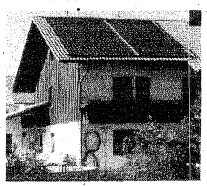
Wuseltronik-Forschung und Entwicklung
Betrieb in Selbstverwaltung
Paul-Linke-Ufer 41; D-10999 Berlin
fon. 030-618 50 71 fax: 030-618 5075 internet: www.wuseltronik.com

Solar-Anlagen Lange GmbH

- solare Brauchwasser-erwärmung

Qualität zu fairen Preisen

Flachkollektoren Baureihe SL - Hochleistungsflachkollektoren bauartzugelassen, TÜV-geprüft



- solare Schwimmbad-beheizung

preiswert und komfortabel

SOLAR-FLEX®-Absorber - einfaches Stecksystem, sehr gut für den Selbstbau geeignet

- Komplettanlagen und
- Bausätze für den Selbstbau

Fordern Sie unser kostenloses Informationsmaterial an unter:

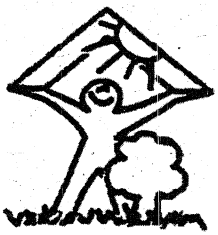
Solaranlagen Lange GmbH
Am Jägerhaus 6
D-48291 Telgte
Tel.: 02504/2169
Fax: 02504/72490

Günstige Angebote auch für Fachhandel und Installateure

ZENTRUM FÜR ÖKOLOGISCHES BAUEN UND ENERGIETECHNIK

Ökologie öko Baustoffe Fachhandelsverband

Mitglied im Fachhandelsverband
Ökologischer Baumarkt
Ständige Ausstellung
Arbeitsgemeinschaft umweltbewußter Architekten,
Fachingenieure und Handwerksbetriebe
Schlüsselfertige Häuser
Bauen und Renovieren auf hohem ökologischen Niveau



DRUMSHORNER STRASSE 5 • 21526 HOHENHORN
TEL. 0 41 52/8 16 90 • FAX 0 41 52 / 8 16 95

Du kannst mitmachen!

Aktiv werden

Einzelpersonen und/oder Gruppen, die sich gegen neue Castor-Transporte engagieren wollen, können sich bei der Verdener Umweltwerkstatt, Herrlichkeit 1, 27283 Verden, Tel: 04231/81046, Fax: 04231/81048 melden. Sie werden dann über geplante Aktivitäten informiert.

Bei der Umweltwerkstatt oder bei den anderen unten genannten Adressen können auch ReferentInnen für Info-Veranstaltungen zum Thema angefragt werden.

Widerstand braucht nicht nur Phantasie, sondern auch Geld. Spendenkonto für die Arbeit gegen Castor-Transporte: Umweltwerkstatt, Stichwort: Anti-Atom, Ktnr. 15 001, BLZ 291 70, KSK Verden (Spenden sind steuerlich absetzbar.)

... Fortsetzung folgt ...

DerRedaktionsschluß dieser Broschüre war am 13.6.98. Die Auseinandersetzung um die Castor-Transporte geht weiter. Sowohl über die Kontaminationen, über ihre wissenschaftliche, technische und politische Aufarbeitung als auch über die Aktionsperspektiven der Anti-Atom-Bewegung wird es weiter einiges zu berichten geben. Schließlich ist noch völlig offen, wie lange der Transporte-Stopp anhalten wird.

Deshalb erscheint demnächst der Castor-Infodienst mit Hintergrundinformationen und Aktionshinweisen zu Castor-Transporten bundesweit. Der Infodienst erscheint unregelmäßig, je nach aktueller Entwicklung und Bedarf, und kann per Post, eMail oder Fax bezogen werden. Eine Probenummer gibt es für 5 DM in Briefmarken, das Abo kostet 50 DM, das Förderabo 100 DM. **Bestelladresse:** Tolstefanz, 29439 Jeetzel 41, Tel/Fax: 05841/4521.

hängen gegen Castor

Foto: Tommy Alles

Wichtige Adressen:

Zwischenlager-Standorte:

Bürgerinitiative Umweltschutz Lüchow-Dannenberg, Drawehner Str. 3, 29439 Lüchow, Tel: 05841/4684, Fax: 05841/3197

X-tausendmal quer, Gewaltfreie Aktion gegen Castor-Transporte, Karmitz 5b, 29482 Küsten, Tel: 05864/986904, Fax: 05864/986905, eMail: X-1000quer@t-online.de

Bürgerinitiative „Kein Atommüll in Ahaus", Bahnhofstr. 51, 48683 Ahaus, Tel: 02561/961791, Fax: 02561/961792

INFAM, Initiativen für ein atomfreies Münsterland, Postfach 1632, 48666 Ahaus, Tel/Fax: 02566/96394

Bürgerinitiative „Kernenergie" Greifswald, c/o Dr. Rosi Poldrack, Fleischerstr. 22, 17489 Greifswald, Tel./Fax: 03834/892150

Grenze zu Frankreich:

Koordinationskreis gegen Castor Saar, c/o VSJS, Mainzer Str. 35, 66111 Saarbrücken, Tel: 0681/635359, Fax: 0681/61586

Regionale oder thematische Zusammenschlüsse von Anti-AKW-Initaitiven:

Aktionsbündnis, Castor-Widerstand Neckarwestheim, c/o Demokratisches Zentrum, Wilhelmstr. 45/1, 71638 Ludwigsburg, Tel/Fax: 07141/903363

Regionalplenum HessenBaden der Initiativen gegen Atomanlagen, Kranichsteiner Str. 81, 64289 Darmstadt, Tel: 06151/712365, Fax: 06151/782438

„Mal richtig abschalten", Zusammenschluß von Initiativen gegen WAA-Transporte, c/o Verdener Umweltwerkstatt, Herrlichkeit 1, 27283 Verden, Tel: 04231/81046, Fax: 04231/81048

Kampagne „Nix mehr" gegen Atomtransporte, Anti-Atom-Büro Hamburg, Nernstweg 32, 22765 Hamburg, Tel: 040/3909222

Infotelefon der „Nix mehr"-Kampagne: 030/2619812

Kritische Wissenschaft:

WISE, World Information Service on Energy, 31-33, rue de la Colonie, F-75013 Paris, Tel: 00331/45654793, Fax: 00331/45804858. eMail: WISE-Paris@globenet.org

Gruppe Ökologie, Kleine Düwelstr. 21, 30171 Hannover, Tel: 0511/853055

Zum Weiterlesen:

- Schwarzbuch Castor, Dokumentation unabhängiger Gutachter zum Ahaus-Verfahren, Texte von Elmar Schlich, Lothar Hahn und Wiltrud Rülle-Hengesbach, Hrsg. vom Öko-Institut, Postfach 6226, 79038 Freiburg in der Werkstattreihe (Nr. 106), ISBN 3-928433-77-6, A4, 120 Seiten, 28 DM.
- Wie sicher ist der Castor? Text von Elmar Schlich, Hrsg. von der BI Ahaus, A5, 16 Seiten, -,50 DM.
- Gefährdung der Gesundheit durch Strahlung des Castor, Texte von Horst Kuni und Wolfgang Ehmke, Hrsg. von der IPPNW, Körtestr. 10, 10967 Berlin, A5, 36 Seiten, 5 DM.
- Entsorgungs-Fiasko, Eine aktuelle Atommüll-Bilanz, Texte von Wolfgang Ehmke und Wolfgang Neumann. Hrsg. von der BI Lüchow-Dannenberg in der Reihe „Zur Sache“ (Nr. 2), A5, 28 Seiten, 3 DM.
- Risiko Castor, Argumente gegen die Atommüll-Lagerung in Castor-Behältern, Texte von Wolfgang Ehmke, Martin Nesemann, Trockenlager-Gruppe Bremen, Udo Jentzsch, Hrsg. von der BI Lüchow-Dannenberg in der Reihe „Zur Sache“ (Nr. 4), A5, 32 Seiten, 3 DM.
- Wer mit wem in der Atomwirtschaft? Broschürenreihe mit den Titeln “Firmenverzeichnis“, “ManagerInnen und PolitikerInnen“ und “Lobby, Verbände und Institutionen“, Hrsg. vom Forschungsprojekt Energiepolitik, c/o Siebert, Mauernstr. 9, 38100 Braunschweig, A4, unterschiedliche Seitenzahl, jeweils 7 DM.
- „Leben im Atomstaat - Im atomaren Ausstiegspoker ist unser Widerstand der Joker”, u.a. mit Kapiteln zu Radioaktive Irrwege, Atommüllrepublik Deutschland, Plutonium, WAA, Atomfilz, Hrsg. von den Gorlebener TurmbesetzerInnen, c/o Rondel, 29439 Lüchow, ISBN 3-928117-06-8, A5, 324 Seiten, 20 DM.
- anti atom aktuell, Zeitung für die sofortige Stillegung aller Atomanlagen, erscheint am liebsten monatlich, aaa, Helgenstockstr. 15, 35394 Gießen, Probeheft 5 DM, Jahresabo 60 DM.

Autoren

Alle Frauen, die wir wegen Texten anfragten, haben abgesagt; so haben wir in dieser Broschüre leider nur Texte männlicher Autoren.

- Karl Amannsberger ist Mitarbeiter der bayerischen Landtagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen.
- Wolfgang Ehmke ist Vorstandsmitglied der BI Lüchow-Dannenberg
- Hartmut Liebermann ist Pressesprecher der BI „Kein Atommüll in Ahaus“.
- Stefan Mathijssen ist freischaffender Anti-Atom-Aktivist.
- Wolfgang Neumann ist Diplom-Physiker und wissenschaftlicher Mitarbeiter der Gruppe Ökologie Hannover.
- Ralf Peters ist Anti-Atom-Aktivist im Regionalplenum HessenBaden der Initiativen gegen Atomanlagen.
- Mycle Schneider ist Mitarbeiter des World Information Service on Energy (WISE) in Paris und Träger des alternativen Nobelpreises.
- Dirk Seifert ist Mitarbeiter der GAL-Bürgerschaftsfraktion in Hamburg, zuständig für Energiepolitik.
- Jochen Stay ist Aktivist, Autor, Verleger und Vortragsreisender in Sachen Anti-Atom.
- Jürgen Voges ist Hannover-Korrespondent der tageszeitung – taz.
- Herbert Würth ist Anti-Atom-Aktivist im Aktionsbündnis “Castor-Widerstand Neckarwestheim”.

Tolstefanz

Wendländisches Verlagsprojekt

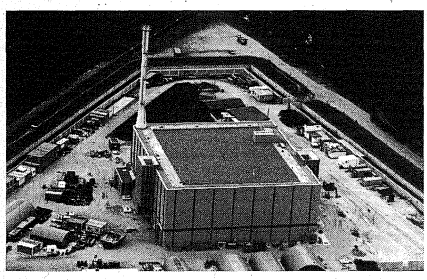
Soziale Protestbewegungen müssen eine Menge Druck machen, um etwas zu erreichen. Wir machen eine Menge Drucksachen, um die wiedererstarkte Anti-Atom-Bewegung zu dokumentieren und analysieren, zu informieren und motivieren. Wir wollen dabei die ganze Palette der Druckereiprodukte abdecken: Vom aufwendigen Bildband bis zum Themen-Flugblatt, von der Postkarte bis zur Broschüre, vom Wandkalender bis zum Plakat... Wer wir sind? Felix Kolb, Katja Tempel und Jochen Stay, drei langjährige AktivistInnen aus der Anti-AKW-Bewegung mit publizistischem Know-how und mit der Lust, den Druck auf unsere Weise zu erhöhen.

Tolstefanz kann Euch unterstützen!

Ihr habt die Idee zu einer Broschüre, bastelt ein Plakat oder plant eine Flugblattserie? Ihr wollt nicht alles alleine organisieren, sondern freut Euch über kompetente Beratung und gute Vertriebswege? Dann meldet Euch doch einfach mal bei uns. Vielleicht können wir zusammenarbeiten...

Bei unten stehender Adresse kann auch kostenlos unser aktuelles Verlagsprogramm angefordert werden.

Tolstefanz
29439 Jeetzel 41
Tel. und Fax: 05841 / 45 21



R. Erhard

Wiederaufstieg - Wieder im Knast

Tagebuch eines Fußballfans und Anti-Atom-Aktivisten

Ein Buch von Martin Otto, 76 Seiten, ISBN 3-932270-08-8, 9,80 DM

PKA Gorleben

Argumente gegen die Pilotkonditionierungsanlage

Reihe WiderStandOrte 1, 24 Seiten DIN A4, 5 DM

Castor - das Buch

Bilder von der Verhinderung des Castor-Transportes nach Gorleben 1994

Hrsg. von Katja Tempel und Jochen Stay, 148 Seiten, schwarzweiß, 10 DM

Wir stellen uns quer!

Bilder vom Widerstand gegen die Castor-Transporte nach Gorleben: Castor-Buch 2

Hrsg. von Katja Tempel und Jochen Stay, 188 Seiten, teilweise in Farbe, 20 DM

Gorleben lebt

Der Bildband über den Widerstand gegen den 3. Castor-Transport nach Gorleben

In gewohnter Aufmachung und Ausstattung, ca. 160 Seiten, 30 DM

Dokumentation „X-tausendmal quer“

Hintergründe, Erlebnisberichte, Materialien

84 Seiten, DIN A4, 5 DM

Pressespiegel „X-tausendmal quer”

Eine aufsehenerregende, Aktion im Spiegel der Medien

120 Seiten, DIN A4, 20 DM

ausgestrahlt

Videofilm über “X-tausendmal quer”

Ein Film von Carl A. Fechner (focus-film), VHS-Videokassette, 40 min, 39 DM

Schöne Grüße aus dem Wendland

Postkartenserie mit Motiven aus dem Castor-Widerstand

12 Karten in stabilem Umschlag, s/w, 10 DM

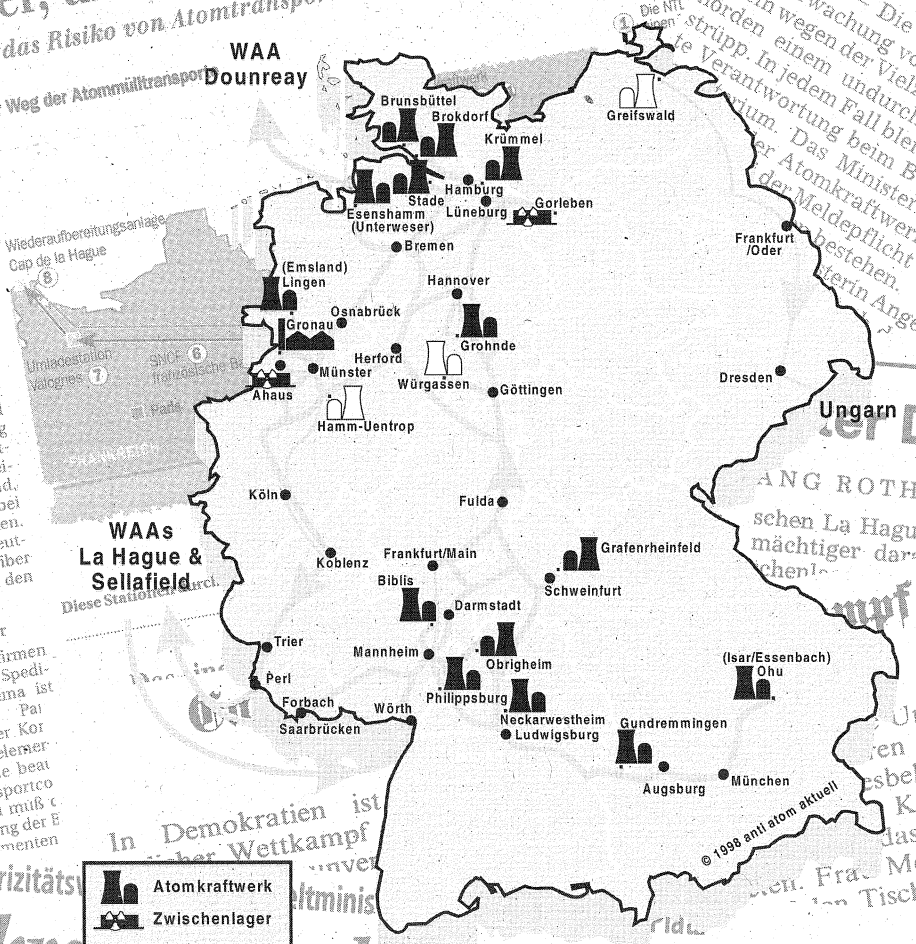
Tag X

Ein Leitfaden durch Sitten und Bräuche zum staatlich aberkannten Feiertag der Republik Freies Wendland

80 Seiten mit 65 großformatigen Grafiken, 14,80 DM

M. Koopmann

Castor-Transporte BRD



Frühjahr 1998: Noch im März prügeln 30.000 PolizistInnen unter der Schirmherrschaft von Bundes"umwelt"minsterin Angela Merkel einen Castortransport nach Ahaus. Weitere Transporte in die Zwischenlager nach Ahaus, Gorleben und Greifswald werden angekündigt.

2 Monate später verhängt selbige Ministerin einen totalen Transportstopp für alle Castortransporte ins In- und Ausland. Was ist passiert? Der „Castor-Skandal" hat (scheinbar) die Fronten verändert: 15 Jahre lang wurden bei Castor-Transporten die zulässigen Grenzwerte um ein vielfaches überschritten, und die Atomwirtschaft hat es verschwiegen.

Diese Dokumentation ordnet die unübersichtlichen Ereignisse, erläutert Hintergründe und zeigt Chancen für die Anti-Atom-Bewegung auf.

FTIstefanz
Wendländisches Verlagsprojekt
ISBN: 3-932270-11-8 **10 DM**