



HAMBURG – DREHSCHLEIBE IM INTERNATIONALEN ATOMGESCHÄFT



Der Hamburger Hafen: Haupt-
schlagader der Hamburger Wirt-
schaft. Wohl kein Ort steht stärker
im Fokus der Hansestadt und ihrer
zahlreichen BesucherInnen. Dass
der Hafen die zentrale Drehscheibe
Deutschlands im internationalen
Atomgeschäft darstellt, blieb von der
Öffentlichkeit bislang weitgehend
unbemerkt. Genau 117 meldepflich-
tige Atomtransporte erreichten den
Hafen im Jahr 2012, 116 waren es
2013 (<http://www.robinwood.de>). Die
zahlreichen nicht genehmigungs-
pflichtigen Atomtransporte hinzuge-
rechnet, wird mehrmals in der Woche
nukleares Gefahrgut in Hamburg
umgeschlagen, vor allem Uranpro-
dukte. Dies geschieht in unmittelbarer
Nähe von Wohngebieten und Vergnü-
gungsmöglichkeiten, den erheblichen damit
verbundenen Risiken zum Trotz. Der
folgende Text zeichnet nach, was
hinter diesen Transporten steckt und
welche Funktion sie im internationa-
len Atomgeschäft haben.

1. Was unterscheidet Uran von an- deren Energieträgern?

Im Gegensatz zu Kohle, Gas oder
Wind ist das in AKW genutzte Uran

kein Rohstoff, sondern ein hoch-
veredeltes Industrieprodukt. Min-
destens fünf Verarbeitungsschritte
muss es durchlaufen haben, die sog.
Brennstoffkette, ehe aus ihm Energie
gewonnen werden kann:

*Die Brennstoffkette beginnt mit dem
Zerkleinern und Mahlen des geför-
derten Erzes und der Verarbeitung
des so entstandenen Pulvers zu
Uranerzkonzentrat (Yellow Cake).*

*Im zweiten Schritt wird das Uranerz-
konzentrat in einer Konversionsanla-
ge zu Uranhexafluorid verarbeitet.*

*Im dritten Schritt kann dann in
einer Urananreicherungsanlage
der Gehalt an Uran 235, also dem
spaltbaren Uran, so weit angehoben
werden, dass das Material in AKW
verwendbar ist.*

*Vorher aber muss in einem vierten
Schritt in einer Rekonversionsanlage
das Fluor wieder abgetrennt werden;
es entsteht angereichertes Uranoxid.*

*Im fünften Schritt wird dieses in
einer weiteren Anlage in Pellets
gepresst und in Brennelemente ver-
füllt. Erst dann gelangt das Uran zu
den AKW.*

2. Atombombe und Atomkraftwerk – zwei Seiten einer Medaille

Warum sich die Atomenergie trotz
des oben beschriebenen, enormen
Aufwands durchsetzen konnte, ist
nur durch ihre militärische (Vor)-
Geschichte nachvollziehbar. Diese
Geschichte begann mit den Atomwaf-
fenprogrammen der 1940er und 50er
Jahre in den USA, Großbritannien,
Frankreich und der Sowjetunion.
Alle Produktionsschritte und auch
ein Großteil der Anlagen, die bei der
Produktion von Atom-Brennstäben
benötigt werden, wurden ursprüng-
lich zur Produktion atomwaffenfä-
higen Materials entwickelt. Dieses
bildet sich noch heute deutlich in
der globalen Verteilung der Produk-
tionsstätten ab. Der größte Teil der
Konversionsanlagen (7 von 10) und
mehr als die Hälfte der Urananreiche-
rungsanlagen (7 von 13) werden von
Atommächten betrieben, und in den
meisten Fällen, wie bspw. in Cadarache (F) und Sellafield (GB), befinden sich „zivile“ und „militärische“ Anlagen auf dem gleichen Gelände. Den extremen technischen Aufwand, der zur Umwandlung von Uranerz in Brennelemente notwendig ist, neh-

men also vor allem Länder in Kauf, für die der Besitz von Atomwaffen im Vordergrund steht.

3. Hamburg: Europas zweitgrößter Hafen

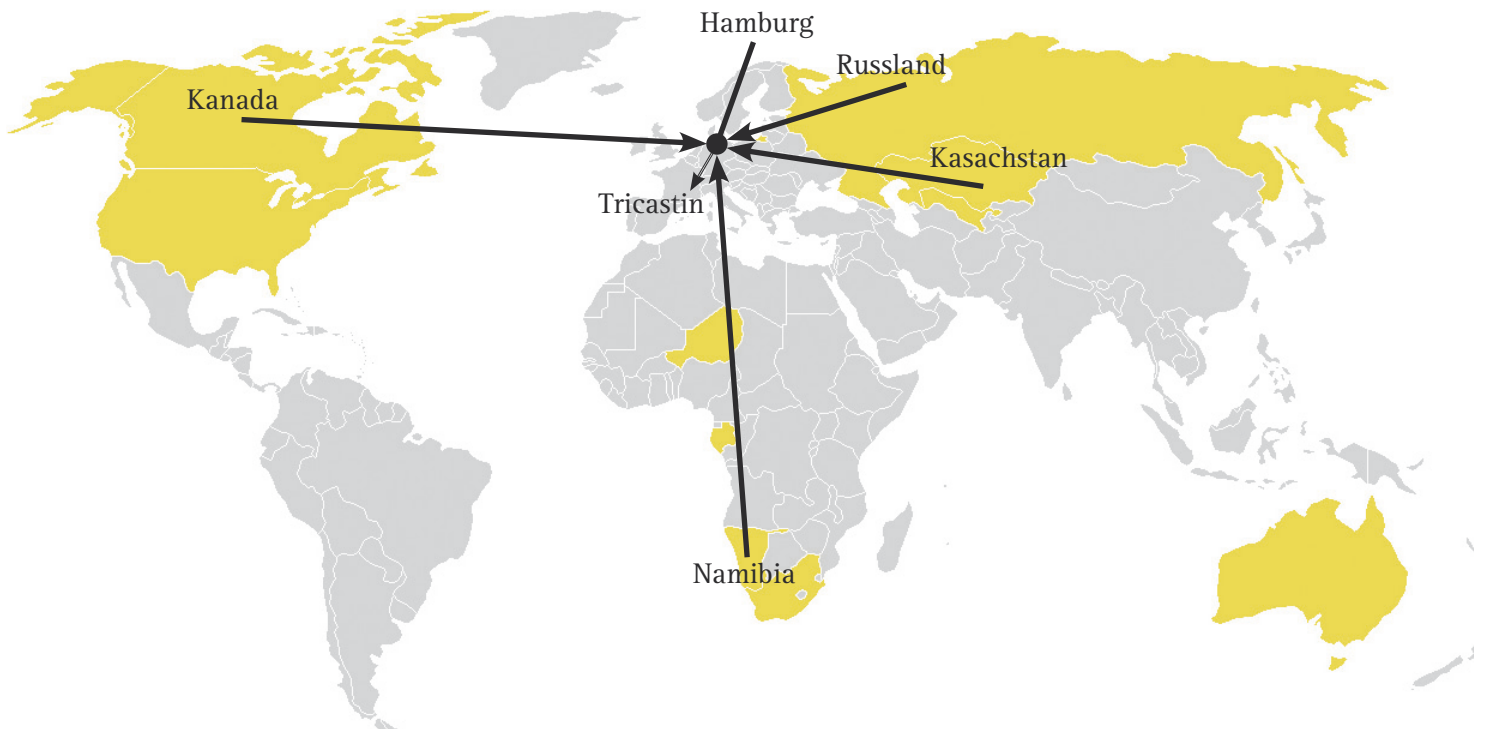
Ein Großteil der Urantransporte wird notwendig, weil das Uranerz zunächst von den Uranlagerstätten zur technischen Aufbereitung (Konversion, Anreicherung, Brennelementefertigung) in die Anlagen der Atommächte befördert werden muss, und schließlich, nach verschiedenen Transporten zwischen diesen Produktionsstätten, zu den AKW in rund 30 Ländern, ohne eigene Atomindustrie verbraucht werden muss. Als zweitgrößter Hafen Europas an der Schnittstelle zwischen Kontinentaleuropa, Asien und den USA, mit seiner Brückenfunktion in das Baltikum (Transporte aus Russland) spielt Hamburg eine herausgehobe-

bene Rolle als Drehscheibe der vielen oben beschriebenen Atomtransporte zwischen den Anlagen in Europa, jenen in den USA und den Uranminen in Kanada und Namibia. In vielen Fällen ist es nicht zwingend notwendig,

die Transporte über den Hamburger Hafen laufen zu lassen, doch häufig bietet es sich für die Transporteure an, bereits bestehende Schiffs-Liniendienste zu nutzen (z.B. von den Reedereien Hapag Lloyd oder ACL).



Hapag-Lloyd, dessen größter Anteilseigner die Stadt Hamburg ist, mischt bei den Atomtransporten kräftig mit. (Foto: aab/hh)



Weltkarte mit den 10 wichtigsten Förderländern von Uran. In den gelb markierten Ländern wird 94% des weltweiten Urans gefördert. Die sechs wichtigsten Förderländer in Reihenfolge der Fördermengen (in Klammer die Fördermenge) sind: Kasachstan (21317 t), Kanada (8999 t), Australien (6991t), Niger (4667 t), Namibia (4495 t), Russland (2876 t). (Quelle: WISE Uranium Project)

Die Pfeile beschreiben die Transporte aus den Uranabbaugebieten (Kanada, Kasachstan, Namibia, Russland) über Hamburg zur Konversionsanlage Malvesi/Tricastin bei Pierrelatte (Frankreich, Rhône-Alpes). Umschlagsorte im Hamburger Hafen sind Athabaskakai/Neumühlen, der Süd-West-Kai und der Parkhafen/Buchardkai.

1. Von der Uranmine zur Konversionsanlage

Noch in den Uranminen wird das Uranerz zunächst zerkleinert und gemahlen. Anschließend wird das Uran abgetrennt, wobei zum einen sehr große Mengen Wasser verbraucht werden, zum anderen riesige Mengen an radioaktiven Schlämmen anfallen, die in großen Absetzbecken (Tailings) unter freiem Himmel gelagert werden.

Das Produkt der Uranminen ist pulverförmiges Uranerzkonzentrat (U_3O_8), das auf Grund seiner Farbe auch Yellow Cake genannt wird. In Leichtwasserreaktoren wie Druck und Siedewasserreaktoren, den weltweit mit Abstand häufigsten Reaktortypen, kann Natururan jedoch nicht eingesetzt werden. Sein Anteil an spaltbarem Uran 235 ist mit rund 0,7% zu

niedrig, um eine Kettenreaktion in Gang zu setzen. Um den Anteil an Uran 235 auf die notwendigen 3-5% anzureichern, muss das Uranerz zunächst in den Konversionsanlagen in Uranhexafluorid (UF_6) umgewandelt werden. Da Uran zumeist in Ländern gefördert wird, die keine eigenen AKW besitzen und es weltweit nur zehn Konversionsanlagen gibt, die diesen sehr aufwändigen Verarbeitungsschritt auf industriellem Niveau bewältigen können, muss das Uran nach der Förderung rund um den Globus bewegt werden. Die einzige industrielle Konversionsanlage auf dem europäischen Kontinent befindet sich im französischen Tricastin/Malvési und ist zu 100% auf Importe aus Übersee angewiesen. Eine ganze Reihe von Transporten zu dieser Anlage werden über den Hamburger Hafen abgewickelt (s. Karte).



Für ein Kilogramm Yellow Cake müssen im Schnitt zwei Tonnen Erz verarbeitet werden. Rund 85% der radioaktiven Strahlung verbleibt im Abraum der Uranminen, da von allen im Gestein enthaltenen radioaktiven Metallen (u.a. Thorium, Radium, Radon usw. [<http://www.wise-uranium.org/>]) lediglich das Uran extrahiert wird.



Uranerztransporte durch Hamburg

Über den Hamburger Hafen wird vor allem Uranerzkonzentrat aus Kanada, Namibia, Kasachstan und Russland umgeschlagen:

- Die Hamburger Reederei MACS transportiert regelmäßig Yellow Cake aus Namibia nach Hamburg. Zwischen dem Frühjahr 2013 und dem Frühjahr 2014 wurden bei neun Transporten insgesamt rund 2300 Tonnen Uranerzkonzentrat am Südwestterminal umgeschlagen. Die Container werden dann per Bahn über Maschen, Köln und Koblenz ins französische Narbonne transportiert. Per LKW geht es anschließend weiter zum Atomkomplex von Malvési. Dort wird das Uranerz in einem Zwischenschritt in UF_4 umgewandelt wird, bevor es weiter

nach Tricastin gebracht wird, wo der nächste Verarbeitungsschritt zu UF_6 stattfindet.

- Auf dem gleichen Weg, über den Süd-Westterminal der Firma C. Steinweg, werden Schifflieferungen von Uranerzkonzentrat aus Kasachstan umgeschlagen, und per Bahn nach Frankreich transportiert.
- Darüber hinaus gibt es regelmäßig Uranerzlieferungen aus Russland durch den Nord-Ostsee-Kanal, die von den Reedereien NSC und ASPOL über den Burchardkai / Parkhafen der HHLA abgewickelt werden. So wurden auf diesem Weg beispielsweise zwischen November 2013 und Mai 2014 bei sechs Transporten rund 1200 t Uranerzkonzentrat (U_3O_8) umgeschlagen.



In Containern verpacktes Yellow Cake am 7. April 2014 (Foto: SAND)

- Kanadisches Uranerz befördert die Hamburger Reederei Hapag Lloyd mit den Schiffen Toronto Express und Montreal Express sowie mit der OOCL Montreal. Dieses Uranerz wird am Burchardkai / Athabaskakai umgeschlagen, direkt gegenüber dem beliebten Badestrand von Övelgönne.

2. Von der Konversionsanlage zur Urananreicherungsanlage

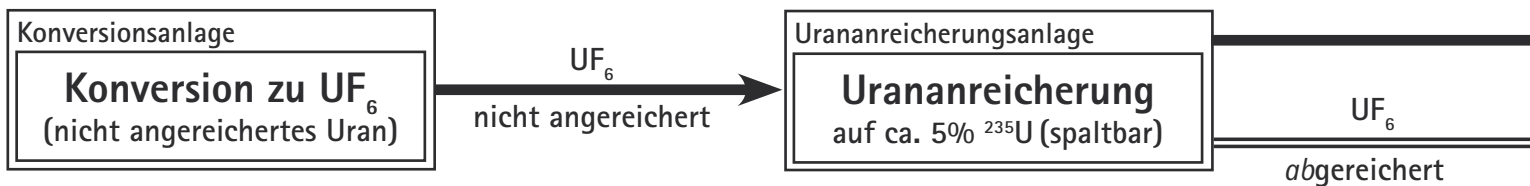
Der sehr aufwändige und technisch anspruchsvolle Prozess der Urananreicherung wird weltweit nur in einem Dutzend Anlagen betrieben. Diese Anlagen sind von höchster militärischer Brisanz, weil sie Uran 235 nicht nur für die AKW auf einen Anteil von 3-5% anreichern, sondern durch eine Verlängerung des Prozesses auch atomwaffenfähiges Material produzieren können. Deshalb steht die iranische Urananreicherungsanlage in Natanz so sehr im Fokus internationaler Aufmerksamkeit. Bis auf die Anlagen in Gronau (Deutschland), Almelo (Niederlande) und Tokai (Japan) sind die Urananreicherungsanlagen alle im Besitz von Atommächten. Über den Hamburger Hafen werden sowohl die Urananreicherungsanlage

der Firma Urenco im westfälischen Gronau als auch die Anlage im niederländischen Almelo beliefert. Dabei erzeugt die Anlage in Gronau rund 10% der weltweit produzierten Menge an angereichertem UF_6 . Sie kann mehr als 30 AKW versorgen und stellt damit die mit Abstand wichtigste deutsche Atomanlage dar.

Den Großteil des nicht angereicherten UF_6 bezieht die Urenco per Bahn aus der französischen Konversionsanlage Tricastin. Regelmäßig wird außerdem Material aus Kanada verarbeitet.

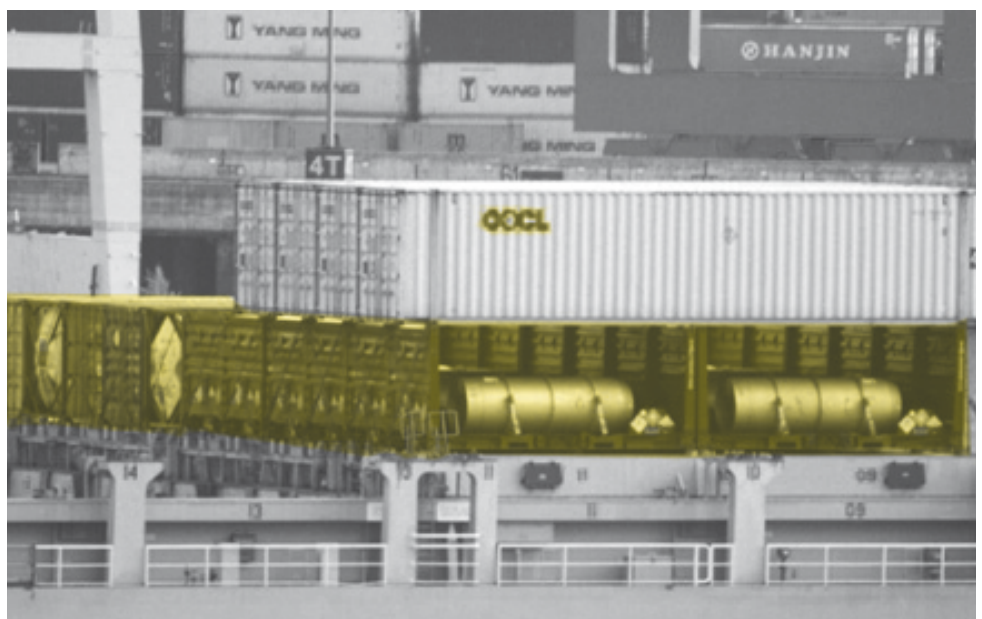
Die Verhinderung dieser gefährlichen Transporte dürfte für den Hamburger Senat eigentlich kein großes Problem darstellen, da die Stadt Hamburg größter Aktionär der Reederei Hapag Lloyd ist, er hat daran aber offensichtlich kein Interesse.

Uranhexafluorid ist eine sehr reaktive und extrem giftige chemische Verbindung. Bei der Freisetzung dieses Stoffes nach einem Unfall bildet sich in Verbindung mit Wasser Uranylfluorid (UO_2F_2) und Fluorwasserstoff (HF). Beim Einatmen der Schadstoffwolke kann das Uranylfluorid schwere Nierenschädigungen bis hin zum Tod durch Nierenversagen hervorrufen. Fluorwasserstoff bildet in Verbindung mit Wasser aggressive Flusssäure, die nicht nur organische Materie, sondern selbst Glas angreift. Es drohen Verätzungen von Haut, Augen und Atemwegen bis hin zum Tod. In Folge eines Unfalles mit Uranhexafluorid besteht je nach Freisetzungsmenge noch in zwei Kilometern Entfernung für Menschen am Unfallort akute Lebensgefahr. (aus: „Die große Verlade – Atommüll auf Geisterfahrt.“ 1990)



Transporte von nicht angereichertem UF_6 durch den Hamburger Hafen

Wie beim Transport von Uranerzkonzentrat aus Kanada spielt die Hamburger Reederei Hapag Lloyd auch bei der Verschiffung von nicht angereichertem Uranhexafluorid aus Kanada nach Europa eine zentrale Rolle. Die aus der Kanadischen Konversionsanlage Port Hope kommenden UF_6 Spezialbehälter werden in Montreal auf die Hapag Lloyd Schiffe Montreal Express, OOCL Montreal oder Toronto Express verladen, und nach einem Zwischenstop in Antwerpen nach Hamburg verschifft. Der Umschlag findet hier am Athabaskakai der HHLA, direkt gegenüber von Övelgönne statt.



Heels mit nicht angereichertem UF_6 auf der OOCL Montreal (Fotot: aab/hh)

3. Von der Urananreicherung zur Brennelementefertigung

Bevor das angereicherte Uran in einem AKW eingesetzt werden kann, muss es zunächst in eine stabilere, d.h. weniger reaktive Form gebracht werden. Dazu wird es wieder in Uranoxid konvertiert, welches schließlich zu Pellets gepresst und gesintert (erhitzt) wird. Diese tablettenartigen Pellets werden dann in Metallröhren gefüllt, die zu mehreren in einem Brennelement zusammengefasst werden. Da diese Brennelemente sehr genau auf das Reaktordesign angepasst sind, stellt jede Firma, die AKW baut, auch eigene Brennelemente her.

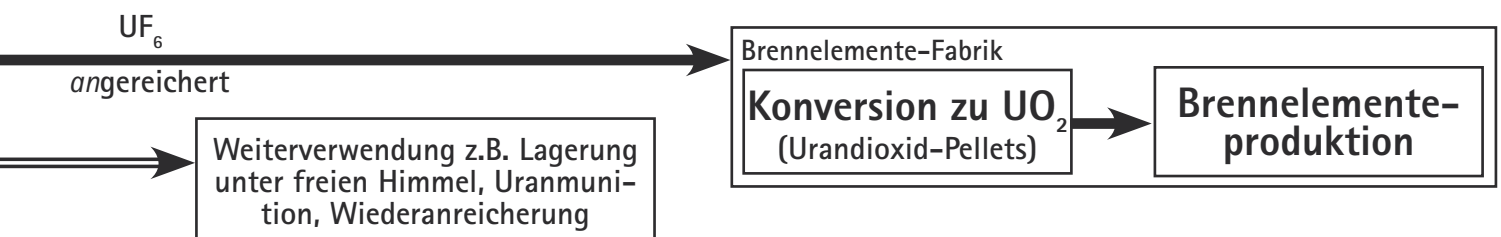
Brennelementefabriken gibt es daher von allen größeren Atomkonzernen wie Areva, Westinghouse, Kepco, Hitachi. Nach dem Anreicherungs-

prozess wird das Uranhexafluorid als Kernbrennstoff klassifiziert, dessen Transport in Deutschland vom Bundesamt für Strahlenschutz (BfS) genehmigt werden muss. Von den 77 meldepflichtigen Atom-Transporten, die in den letzten eineinhalb (Stand Mai 2014) Jahren über den Hambur-

ger Hafen abgewickelt wurden, waren mehr als die Hälfte UF_6 Transporte nach und von Gronau (33) bzw. Almelo (10). Die Urananreicherungsanlagen der Urenco sind damit die wichtigsten Verursacher genehmigungspflichtiger Atomtransporte im Hamburger Hafen überhaupt.



Spezialbehälter mit angereicherter UF_6 auf dem Weg von Gronau zum O'Swaldkai am 3. Mai 2014

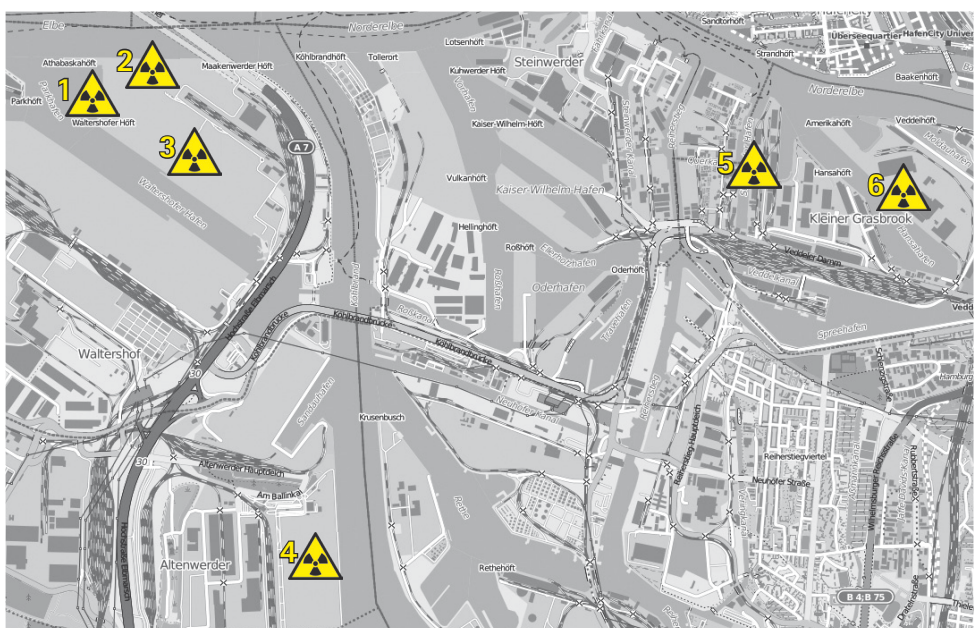


Angereichertes UF_6 im Hamburger Hafen

Die meisten UF_6 Transporte werden von der in der Hamburger Hafen-City residierenden amerikanischen Reederei ACL durchgeführt. Mit ihren Schiffen transportiert sie das angereicherte UF_6 zu den amerikanischen Brennelementefabriken von Areva (Richland), Westinghouse (Columbia) und Global Nuclear Fuel = General Electric/ Hitachi/Toshiba (Wilmington) Allein zwischen Februar und April 2014 fanden 7 Atomtransporte mit angereicherter Uranhexafluorid statt. Durchgeführt wurde sie alle samt von der Reederei ACL über den O'Swaldkai mit den Schiffen Atlantic Cartiert, Atlantic Companion, Atlantic Concert, Atlantic Conveyor und Atlantic

Compass. Daneben werden regelmäßig Transporte von Gronau zur Brennelementefabrik der koreani-

schen Firma KNFC in Daejon über den Terminal Altenwerder von der Reederei Hyundai durchgeführt.



Uran-Umschlagplätze im Hamburger Hafen (Karte: openstreetmap.org, bearbeitet): 1 = Parkhafen, 2 = Athabaskakai, 3 = Buchardkai 4 = Altenwerder, 5 = Süd-West-Terminal 6 = O'Swaldkai

4. Transporte von Zwischenprodukten zur Brennelementefabrik

Wie oben bereits beschrieben, muss das Uran vor seiner Weiterverarbeitung zu Brennelementen in eine stabilere Form, das Uranerz (UO_2) gebracht werden. Nur so kann es zu Pellets verarbeitet und in Brennelemente eingefüllt werden. Einige Brennelementefabriken können diesen Schritt selbst bewerkstelligen, andere sind auf die Lieferungen der Zwischenprodukte Uranoxid bzw. Pellets angewiesen.

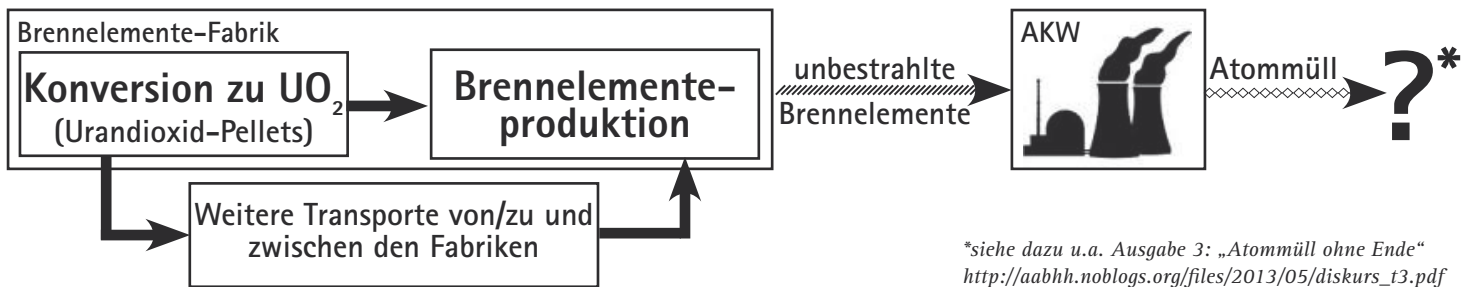
5. Von der Brennelementefabrik zur AKW

Als Absendeort für Atomtransporte von Brennelementen durch Hamburg finden sich die Brennelementefabriken von drei verschiedenen Atomkonzernen, Areva (Lingen), Westinghouse (Vesteras/ Schweden) und Tenex (Elektrostal/ Russland). Zum ein-

nen ist da die einzige bundesdeutsche Brennelementefabrik im niedersächsischen Lingen, die zur französischen Areva Gruppe gehört. Ein Großteil der dort produzierten Brennelemente wird in Europa eingesetzt und gar nicht nach Übersee verschifft, zumal Areva in Ritchland (USA) eine weitere Fabrik für den amerikanischen Markt betreibt.



Aktion im Parkhafen 2012



*siehe dazu u.a. Ausgabe 3: „Atom Müll ohne Ende“ http://aabhh.noblogs.org/files/2013/05/diskurs_t3.pdf

Transporte von Zwischenprodukten durch den Hamburger Hafen

- Zwischen der AREVA Brennelementefabrik in Lingen und ihrer Schwesterfabrik im amerikanischen Ritchland fanden innerhalb von 18 Monaten (zwischen dem 1. Januar 2013 und dem 1. Mai 2014) zwanzig Transporte von Uranpellets und angereichertem Uranoxid (UO_2) statt. Der Umschlag erfolgt dabei am O'Swaldkai der HHLA auf die Schiffe der Reederei ACL, die auch das angereicherte UF_6 aus Gronau und Almelo in die USA transportiert.



Die Sheksna der Reederei ASPOL – auf Decke angereichertes UF_6 . Foto: marinetraffic.com bei St. Petersburg am 26. Juli 2013.

- Daneben wird regelmäßig angereichertes Uranoxid aus Russland nach Lingen geliefert. Der Transport findet dabei mit den Schiffen der Reederei NSC und der auf Atomtransporte spezialisierten ASPOL von St. Petersburg durch den Nord-Ostseekanal nach Hamburg statt. Wie auch die anderen Atomtransporte dieser Reedereien wird das Uranoxid am Parkhafen/ Burchardkai der HHLA umgeschlagen und über die A7 abtransportiert.

Brennelementetransporte über den Hamburger Hafen

- Über den Hamburger Hafen wird der immer noch nicht fertiggestellte Skandalreaktor von Areva im finnischen Olkiluoto mit Brennelementen aus Lingen versorgt.
- Regelmäßig werden über den Burchardkai / Parkhafen der HHLA Brennelemente der russischen Firma Tenex umgeschlagen, die aus St. Petersburg kommend von den russischen Reedereien ASPOL und NSC mit ihren Schiffen durch die Ostsee und den Nord-Ostseekanal befördert werden. Auf LKW verladen werden sie anschließend über die A7 weiter bis zu den AKW Gundremmingen, Neckarwestheim, Brokdorf, Beznau (Schweiz) und Lingen.

LKW Transporte ohne Hafenumschlag

Nicht nur über den Hafen finden Atomtransporte in Hamburg statt. Auf den Autobahnen A1 und A7 werden fast wöchentlich Westinghouse Brennelemente aus dem schwedischen Vesteras in deutsche (Grafenrheinfeld, Isar, Gundremmingen), schweizerische (Leibstadt) und französische (Paluel, Blayais, Gravelines, Saint-Laurent) AKW geliefert. Zumindest ein Teil der 47 Transporte, die in den letzten eineinhalb Jahren (Stand Mai 2014) auf diesem Weg Hamburg passierten, dürfte vorher auf den Personenfähren der Scandline über die Fährlinie Rostock-Trelleborg befördert worden sein. Selbst im wenig atomkritischen Schweden hat dies einige Presseresonanz hervorgerufen. Die Passagiere der Scandline werden über derartige Transporte nicht informiert. Sehr gefährlich sind die Transporte plutoniumhaltiger MOX Brennelemente, die mehrmals im Jahr auf der A7 durch den Hamburger Elbtunnel stattfinden. Auf Grund der hohen Strahlung sind diese Transporte aus dem belgischen

Atomtransporte: Brandgefährlich!

Am 1. Mai 2013 kam es zum schwersten Schiffsbrand der letzten Jahrzehnte im Hamburger Hafen. Am O'Swaldkai brannte rund 15 Stunden lang die Atlantic Cartier der Reederei ACL. Zeitgleich fand nur wenige hundert Meter entfernt der Abendsegel des evangelischen Deutschen Kirchentages mit 12.000 Teilnehmenden statt. Insgesamt waren 296 Feuerwehrleute, ein Löschboot, 3 Schlepper, drei Polizeiboote und 76 Feuerwehrfahrzeuge im Einsatz, der Hamburger Katastrophenschutzstab trat zusammen. Der Grund: Mit an Bord waren ein Behälter mit Uranhexafluorid (UF_6), 11 t Brennelemente, 180 t Ethanol und rund 3,8 t Munition. Eine Möglichkeit den Kirchentag im Hafen zu evakuieren gab es laut

Dessel zum AKW Brokdorf nur in Castor-ähnlichen Spezialbehältern möglich. Neben den in diesem Text aufgeführten regelmäßigen Atomtransporten finden immer wieder „ungewöhnliche“ Transporte wie die Anlieferung von Brennelementen für Forschungsreaktoren, oder Tritium-Transporte statt. Sie alle aufzuführen würde den Rahmen dieses Textes sprengen.

UN-Nummern

- 7 - Gefahr durch Radioaktivität
- 8 - Gefahr durch Ätzwirkung



- 2978 Radioaktive Stoffe, Uraniumhexafluorid, nicht spaltbar oder spaltbar, freigestellt
- 2977 Radioaktive Stoffe, Uraniumhexafluorid, spaltbar
- 2912 Radioaktive Stoffe mit geringer spezifischer Aktivität (LSA-I), nicht spaltbar oder spaltbar, freigestellt
- 3321 Radioaktive Stoffe mit geringer spezifischer Aktivität (LSA-II), nicht spaltbar oder spaltbar, freigestellt
- 3324 Radioaktive Stoffe mit geringer spezifischer Aktivität (LSA-II), spaltbar
- 3322 Radioaktive Stoffe mit geringer spezifischer Aktivität (LSA-III), nicht spaltbar oder spaltbar, freigestellt
- 3325 Radioaktive Stoffe mit geringer spezifischer Aktivität (LSA-III), spaltbar



Die Atlantic Cartier liegt im Parkhafen. Im Hintergrund die Queen Mary 2 und das Unilever-Haus. (Foto: SAND am 23. August 2013)

Veranstalter nicht – daher wurden die Teilnehmenden auch nicht über den Großbrand in ihrer Nähe informiert. Bereits zwei Tage danach, am 4. Mai 2013, fand der nächste Urantransport am O'Swaldkai statt. Die Sicherheitslage bezüglich der UF_6 Transporte hat sich ein Jahr nach dem Brand nur

Es sei an dieser Stelle auf die sehr gut bestückten Webseiten der Gruppe SAND (www.nadir.org/nadir/initiativ/sand/) und umweltfairaendern.de/ verwiesen.

Eine sehr umfangreiche Datensammlung zu allem rund um Uran findet sich unter <http://www.wise-uranium.org/> von wise-international.

in soweit verändert, dass zum Jahrestag kein einziges Feuerlöschboot einsatzbereit war. Unfälle kommen bei Atomtransporten der ACL öfters vor, alleine die Aufzählung der Unfälle bei Transporten dieser Reederei würde einen eigenen Text rechtfertigen.



HAMBURG – DREHSCHLEIBE IM INTERNATIONALEN ATOMGESCHÄFT

- Über den Hamburger Hafen werden mehrmals in der Woche Atomtransporte durchgeführt.
- Dabei verbinden die Atomtransporte durch Hamburg weltweit Atomanlagen auf allen Ebenen der nuklearen Brennstoffkette miteinander.
 - Ob Uranerzkonzentrat aus Namibia für die Konversionsanlage in Malvési, nichtangereichertes Uranhexafluorid aus dem Kanadischen Port Hope für die Urananreicherungsanlage in Gronau,
 - oder die Versorgung amerikanischer Brennelementefabriken durch eben-diese Gronauer Anlage mit angereichertem Uranhexafluorid,
 - und die Lieferung von Brennelementen aus Lingen für das Skandal-AKW in Olkiluoto.
- Der Hamburger Hafen als zweitgrößter Hafen Europas ist Deutschlands zentrales Drehkreuz für Atomtransporte im internationalen Atomgeschäft.
- Jenseits der Beschlüsse, bundesdeutsche AKW im Laufe des nächsten Jahrzehnts abzuschalten, versorgen diese Transporte die weiterhin florierenden Atomfabriken im Westen der Republik. Mit mittlerweile jeweils 10% Weltmarktanteil sind die Urananreicherungsanlage Gronau und die Brennelementefabrik in Lingen wichtige internationale Player im Atomgeschäft und verursachen den Großteil der meldepflichtigen Kernbrennstofftransporte im Hamburger Hafen.
- Dass diese Transporte nicht nur theoretisch gefährlich sind, hat der schwere Brand auf der Atlantic Cartier am 1. Mai 2013 deutlich gezeigt.

Über die Beteiligung als größter Aktionär von Hapag Lloyd könnte die Stadt Hamburg sofort den Umschlag von Uranerzkonzentrat und Uranhexafluorid aus Kanada unterbinden. Als Hauptaktionärin der HHLA (Hamburger Hafen und Logistik AG), die u.a. den O'Swaldkai und den Burchardkai betreibt, könnte sie untersagen, dass an diesen für die Urantransporte zentralen Kaianlagen radioaktives Material verladen wird. Und schließlich könnte der Hamburger Senat den Hamburger Hafen für den Transport von Kernbrennstoffen entwidmen. Der viertgrößte Hafen Europas, Bremerhaven, hat dabei bereits vorgemacht, wie es gehen kann. Dass dies noch nicht geschehen ist, zeigt, wie wenig Aufmerksamkeit dem Thema Urantransporte in Hamburg bislang zu teil wird.

Es liegt an uns deutlich zu machen:



Sofortige Stilllegung aller Atomanlagen heißt in Hamburg:

- Sofortiger Stopp aller Atomtransporte durch den Hamburger Hafen!

Vor allem aber auch:

- Die sofortige Stilllegung der Atomfabriken in Gronau und Lingen!

Leave Uranium in the ground!