

Forderungskatalog der ETF
Rückflagung – für mehr Fairness

Seite 7

Autonome Schiffe
Wem nützt die Digitalisierung?

Seite 11

Streit um EU-Verordnung
Schonungsloses Abwracken...

Seite 27



Unsere Themen
Unsere Themen

„Glory Amsterdam“: Havariekommando in der Kritik Seite 23

Atomtransporte: Drehscheibe Hamburger Hafen Seite 33

Nordseeschutzgebiete | „Sylter Außenriff“ | marines Geo-Engineering | „Beluga“-Prozess

Hamburgs Hafen: Eine internationale Drehscheibe für Umschlag radioaktiver Stoffe

Atomtransporte stoppen – aber mit System

VON PAUL DREHER*

Über den Hamburger Hafen wird regelmäßig radioaktives Material für Atomkraftwerke in alle Welt und aus aller Welt transportiert, es werden aber auch Waffen und Munition weltweit verschifft, zudem wurde mit dem Kohlekraftwerk Moorburg von Vattenfall im Hafen eine CO₂-Schleuder neu in Betrieb genommen (1). Hiergegen gibt es vielfältigen Widerstand: Ein Überblick über den Umfang der Uran-Versorgungstransporte für die internationale Atomindustrie.

Fast jeden zweiten Tag findet in Hamburg ein Atomtransport statt. Als einziger bundesdeutscher Hafen dient er dazu, radioaktive Stoffe aus allen Ebenen der nuklearen Brennstoffkette zu transportieren. So werden beispielsweise Uranoxide, das extrem giftige Uranhexafluorid (UF 6), Brennelemente oder andere Produkte im Zusammenhang mit der Nutzung der Atomtechnologie im Hafen umgeschlagen und / oder durch das Stadtgebiet transportiert.

Das bedeutet, dass regelmäßig eine Vielzahl von Atomtransporten durch die Stadt und die Hafensareale gefahren werden. Allein im vergangenen Jahr (2) wurden im Hamburger Hafen etwa 300 Tonnen Kernbrennstoffe wie neue Brennelemente, angereichertes UF 6 und Uran-Pellets umgeschlagen; die Gesamtmenge der durch Hamburg beförderten Kernbrennstoffe (einschließlich Lkw-Transporten) betrug mehr als 780 Tonnen (in den Jahren zuvor lagen diese Werte jeweils zwischen 600 und 800 Tonnen). Sonstige radioaktive Stoffe wie Uranerzkonzentrat und nicht angereichertes UF6 schlugen im gleichen Zeitraum mit mehr als 8034 Tonnen (Bruttomasse) zu Buche.

Somit ist der Hamburger Hafen eine wichtige Drehscheibe im internationalen Atomgeschäft. Empfänger und Absender sind Orte in der ganzen Welt, unter anderem in Deutschland, Dänemark, Belgien, Schweiz, Niederlande, Schweden, Großbritannien, Norwegen, Frankreich, Spanien, Kanada, USA, Argentinien, Australien, Süd-Korea, Russland, Kasachstan, Namibia, Brasilien, Süd-Afrika, Finnland. All diese radioaktiven Versorgungstransporte werden für den Betrieb von Atomkraftwerken gebraucht – ohne Atomtransporte könnten die Atomanlagen nicht laufen.

In Deutschland steht ein Großteil der Transporte in Zusammenhang mit der Urananreicherungsanlage im westfälischen Gronau und der Brennelementefabrik im niedersächsischen Lingen. Beide Anlagen haben eine unbefristete Betriebsgenehmigung und exportieren angereichertes Uran und Brennstäbe in alle Welt, sie sind von dem so genannten Atomausstieg nicht betroffen. Wenn deutsche Firmen weiterhin am Bau von Atomanlagen beteiligt sind oder Materialien für den Bau und Betrieb herstellen und exportieren, oder wenn Atomstrom aus anderen Ländern importiert wird, erweist sich das Gerede vom „Ausstieg aus der Atomenergie“ als dreiste Irreführung und Lüge.

Eine Klarstellung: Es geht im Zusammenhang dieses Beitrags nicht explizit um die Gefahren der einzelnen Frachten, denn selbst die sichersten Atomtransporte hätten beispielsweise Fukushima nicht verhindert. Es geht um das System, das die schreckliche Atomtechnologie ermöglicht, das gilt es zu stoppen. Von daher sind auch die so genannten leeren Atomversandstücke Teil des Systems. Vor diesem Hintergrund sind die nachfolgend erläuterten technischen Details zu werten.

Für den Betrieb von Atomkraftwerken ist eine umfangreiche Logistikkette vonnöten. Diese atomare Brennstoffkette beginnt mit dem Zerkleinern und Mahlen des gefördert Erzes und der Verarbeitung des so entstandenen Pulvers zu Uranerzkonzentrat (Yellow Cake). Im zweiten Schritt wird dieses Uranerzkonzentrat in einer Konversionsanlage zu UF 6 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 verfüllt. Erst dann gelangt das Uran zu den AKW. – Alle Produkte und Teilprodukte dieser Logistikkette werden durch Hamburg transportiert und im Hafen umgeschlagen.

Zum besseren Verständnis hier eine Auflistung aller (soweit nicht anders angegeben) im vergangenen Jahr (2) beförderten atomaren Stoffe:
– Uranerzkonzentrat („Yellow Cake“, Triuranoxid U 3 O 8, UN-Nummer 2912)
– Insgesamt erfolgten 23 Transporte mit 3694 Tonnen Uranerzkonzentrat.

Kundgebung gegen Atomtransporte im Hamburger Hafen unter den erstaunten Blicken der Wasserschutzpolizei.

FOTOS (5): SAND.BLACKBLOGS.ORG



Die Reederei „Maritime Carrier Shipping“ (MACS), ein Hamburger Familienbetrieb mit Niederlassungen in Kapstadt, Houston und Singapur (3), transportiert regelmäßig „Yellow Cake“ aus Walvis Bay / Namibia nach Hamburg. In 2017 erfolgten 14 Transporte in den Hamburger Hafen zum Terminal der C. Steinweg (Süd-West Terminal) GmbH & Co. KG gegenüber der Elbphilharmonie, dabei wurden rund 1875 Tonnen (Bruttomasse) Uranerzkonzentrat befördert. Die Container werden dann per Bahn über Veddel, Wilhelmsburg und Harburg nach Maschen, über Buchholz, Bremen, Münster, Hagen, Köln, Koblenz und Trier ins französische Narbonne transportiert und anschließend weiter zum Atomkomplex von Malvési. Dort wird das Uranerz in einem Zwischenschritt in UF 4 umgewandelt, bevor es weiter nach Tricastin gebracht wird, wo der nächste Verarbeitungsschritt zu UF 6 stattfindet.

Kanadisches Uranerzkonzentrat befördert die Hamburger Reederei „Hapag-Lloyd“ mit den Schiffen „Toronto Express“ und „OOCL Montreal“ – insgesamt siebenmal wurden entsprechende Frachten aus Montreal am Containerterminal Altenwerder (CTA) der staatlichen „Hamburger Hafen und Logistik AG“ (HHLA) angeliefert. Ebenfalls am CTA löschte die jüngst an den dänischen Maersk-Konzern verkaufte Reederei „Hamburg Süd“ rund 42 Tonnen Uranerzkonzentrat aus dem brasilianischen Santos. Außerdem hat „Hapag-Lloyd“ Transit-Transporte dieses Stoffs aus Singapur nach Montreal über den Hamburger Hafen geleitet.

– **UF 6, nicht angereichert (Uranhexafluorid, UN-Nummer 2978)** – Insgesamt erfolgten 26 Transporte mit 4049 Tonnen nicht angereichertem Uranhexafluorid.

Wie beim Transport von Uranerzkonzentrat aus Kanada spielt „Hapag-Lloyd“ auch bei der Verschiffung von nicht angereichertem UF 6 aus Kanada nach Europa eine zentrale Rolle. Die aus der kanadischen Konversionsanlage Port Hope kommenden UF 6-Spezialbehälter werden in Montreal auf die Schiffe „Montreal Express“, „OOCL Montreal“, „Quebec Express“ oder „Toronto Express“ verladen und nach einem Zwischenstopp in Antwerpen nach Hamburg verschifft. Der Umschlag findet auch hierbei am CTA statt.

– **UF 6, angereichert (Kernbrennstoff, unbestrahltes Uran in Form von Uranhexafluorid, UN-Nummer 2977)** – Solche Transporte wurden 2017 durch die Reedereien „ASPOL Baltic Corporation / ASPOL“ (Russland), „Hyundai Merchant Marine / HMM“ (Südkorea) und „Northern Shipping Company / NSC“ (Russland) durchgeführt. Umschlagsorte waren neben dem CTA auch der „Eurogate Container Terminal Hamburg“ (CTH); der Bremer Logistikkonzern



Die „Blue Master II“ ist eines von mehreren Atomtransportschiffen der Hamburger Reederei „Maritime Carrier Shipping“ (MACS).

Eurogate gehört zu gleichen Teilen der staatlichen Bremer BLG Logistics Group und der privaten Hamburger Eurokai (Eckelmann-Gruppe).

Regelmäßig wickelt HMM Transporte von Gronau zur Brennelementefabrik der südkoreanischen Firma KNFC in Daejeon über den CTA ab. ASPOL und NSC verschifften UF 6 aus Gronau und Lingen nach St. Petersburg lange Zeit über den HHLA-Terminal Burchardkai (CTB), inzwischen über den benachbarten CTH. Weitere UF 6-Transporte führt die US-amerikanische „Atlantic Container Line“ (ACL) durch, und zwar zu den amerikanischen Brennelementefabriken von Areva (Richland), Westinghouse (Columbia) und Global Nuclear Fuel (Wilmington); Letztere gehört General Electrics / Hitachi / Toshiba. Ursprünglich liefen diese Verschiffungen über den Terminal O'Swaldkai der HHLA-Tochter Unikai im Stadtteil Veddel, direkt gegenüber der Hafen-City. Zur Zeit finden diese Transporte jedoch nicht mehr über Hamburg statt, sondern vermutlich über Antwerpen, da die ACL-Schiffe dort einen Zwischenstopp machen. Nach dem Brand auf dem mit etlichen Tonnen radioaktiven Materials beladenen ACL-Schiff „Atlantic Cartier“ im Mai 2013 in Hamburg (4) sind diese Transporte zurück gegangen.

– **Uran-Pellets (Kernbrennstoff, UO 2, UN-Nummer 3325)** – Es werden regelmäßig Uran-Pellets aus Russland nach Lingen geliefert. Der Transport findet dabei mit den Schiffen der Reederei NSC von St. Petersburg durch den Nord-Ostsee-Kanal nach Hamburg statt. Wie auch die anderen Atomtransporte dieser Reederei wird das Uranoxid am CTB in Waltershof und am CTH umgeschlagen und über die A 7 abtransportiert.

– **Neue Brennelemente (Kernbrennstoff, unbestrahlte Brennelemente, UN-Nummer 3325)** – Über den Hamburger Hafen wird der immer noch nicht fertiggestellte Skandalreaktor im finnischen Olkiluoto (EPR) mit Brennelementen aus der Brennelementefabrik der Advanced Nuclear Fuels GmbH (ANF) in Lingen versorgt. Die im Betrieb befindlichen AKW-Blöcke werden schon seit längerem über Hamburg beliefert.

Auf dem Straßenweg werden beispielsweise Brennelemente mit Lkw in den Hamburger Hafen zum Schuppen 48 des O'Swaldkai transportiert und von dort auf RoRo-Schiffe wie etwa das Atomtransportschiff „Link Star“ der finnischen Reederei Godby Shipping AB (Mariehamn) gefahren. Jahrelang wurden auch Brennelemente der russischen Firma Tenex am CTB umgeschlagen, die aus St. Petersburg kommend von ASPOL und NSC durch Ostsee und Nord-Ostsee-Kanal befördert wurden. Auf Lkw wurden sie anschließend über die A 7 weiter zu den AKW Gundremmingen, Neckarwestheim, Brokdorf, Beznau (Schweiz) und Lingen gefahren. 2017 haben diese Transporte aber nicht stattgefunden, möglicherweise sind auch sie nach Antwerpen verlagert worden, die Schiffe der NSC zumindest fahren nun regelmäßig dort hin.

Aber es geht auch anders: Eine Entwidmung ist möglich! Verschiedene Städte haben es – auf Grund öffentlichen Drucks – vorgemacht (5), und zwar in verschiedenen Ausprägungen: Lübeck (1987), Emden (1987) und Wilhelmshaven (1988) haben Atomtransporte über ihre Häfen bereits vor Jahrzehnten untersagt. Es folgten Cuxhaven (2009), Rostock (2010) und Kiel (2011). Eine rechtliche Verbindlichkeit ist hierbei zwar nicht unbedingt gegeben, aber



Als das Atomtransportschiff „Atlantic Cartier“ wenige Monate nach dem schweren Brand Anfang Mai 2013 wieder den Hamburger Hafen anlief, wurde es bereits erwartet – und gekennzeichnet.

wegen des öffentlichen Drucks wurde und wird sich von den beteiligten Unternehmen meist daran gehalten.

Das Bundesland Bremen hat dann im Januar 2012 nach längeren Debatten immerhin den Umschlag von Kernbrennstoffen ausgeschlossen; die sonstigen radioaktiven Stoffe sind allerdings von diesem Umschlagverbot nicht erfasst. Im Hafeneinrichtungsgesetz (HfBetrG) ist seither im § 2 (Hafengebiet) in den Absätzen 2 und 3 Folgendes geregelt:

2. Die bremischen Häfen sind als Universalhäfen gewidmet und stehen als öffentliche Einrichtungen für den Umschlag aller zulässigen Güter offen.
3. Im Interesse einer grundsätzlich auf Nachhaltigkeit und erneuerbare Energien ausgerichteten Gesamtwirtschaft ist der Umschlag von Kernbrennstoffen im Sinne des § 2 Absatz 1 des Atomgesetzes ausgeschlossen. Der Senat kann allgemein oder im Einzelfall Ausnahmen zulassen, insbesondere für Kernbrennstoffe, die unter die Regelung in § 2 Absatz 2 Satz 2 des Atomgesetzes (das betrifft u. a. Arzneimittel; Anm. d. Verf.) fallen oder nur in geringen Mengen im Umschlaggut enthalten sind.

Verschiedenen rechtlichen Bedenken hielt eine vom Senat beauftragte Kanzlei entgegen, „dass einer Teilentwidmung der Häfen grundsätzlich keine rechtlichen Hindernisse entgegenstünden. Insbesondere sei die Gesetzgebungszuständigkeit Bremens für eine Teilentwidmung gegeben, die Regelung sei mit höherrangigem Recht vereinbar und verletze keine Grundrechte. Im Ergebnis liege auch kein Verstoß gegen EU-Recht vor.“

Im Juni 2013 wies der Bremische Staatsgerichtshof eine Klage der CDU ab. Die Klage von drei am Atomgeschäft beteiligten Unternehmen hat das Verwaltungsgericht am 9. Juli 2015 an das Bundesverfassungsgericht überwiesen, dort ist eine Entscheidung bisher noch nicht absehbar. Damit bleibt die Regelung in Bremen bis auf Weiteres unverändert in Kraft (6).

Der Hamburger Hafen fällt – ebenso wie in Bremen – in die Landeskompetenz und das bedeutet, dass Hamburg sich dafür entscheiden kann zu beschließen, bestimmte Güter in diesem Hafen nicht mehr umschlagen zu lassen. Japans ehemaliger Premierminister Naoto Kan – er amtierte während der Atomkatastrophe von Fukushima – sagte dem „Hamburger Abendblatt“ im März 2016: „Solange Atomkraftwerke betrieben werden, müssen Brennelemente für sie geliefert werden. Und auch der Atom Müll muss transportiert werden, auch zur See und über Häfen. Der beste Weg wäre, die Atomkraft komplett abzuschaffen. Aber wenn Hamburg kurzfristig Atomtransporte über seinen Hafen verbieten würde, wäre das ein starkes Zeichen. Das würde ich begrüßen, weil es zur Beschleunigung des Atomausstiegs beiträgt“ (7).

Wenn die aktuelle Hamburger Landesregierung nun von einem Ausstieg redet, ist das pure Heuchelei! Grüne und SPD an der Elbe denken nicht einmal daran, solch ein „starkes Zeichen“ in Erwägung zu ziehen. Sie halten bislang an ihrer Vereinbarung im Koalitionsvertrag vom April 2015 fest, in dem sie zunächst einmal – Erfahrungen anderer Häfen negierend – festgestellt haben, Transport und Umschlag radioaktiver Stoffen „aus Zwecken oder für Zwecke als Kernbrennstoff“

sei „bundesrechtlich abschließend geregelt“ und könne „deshalb von Senat oder Bürgerschaft nicht einseitig beschränkt werden“. Als Feigenblatt haben sie dann im Vertrag hinzugefügt, man werde „allerdings bei relevanten Unternehmen darauf hinwirken, im Wege der Selbstbeschränkung auf den Umschlag und seeseitigen Transport derartiger Stoffe im und durch den Hamburger Hafen zu verzichten“ (8). Dies allerdings ist bis heute nicht geschehen, es ist noch nicht mal mit allen Beteiligten geredet worden.

Dabei hat der Hamburger Senat ganz einfache Möglichkeiten, die meisten Atomtransporte zu stoppen: Hamburg ist, wie erwähnt, Eigentümer der HHLA, in deren Terminals die meisten radioaktiven Stoffe umgeschlagen werden. Ebenso ist Hamburg mit aktuell 14,9 Prozent drittgrößter Anteilseigner der Reederei Hapag-Lloyd – genügend Optionen für einen Kurswechsel, so er denn gewollt wäre.

Der öffentliche Druck, der eine solche Kursänderung erzwingen könnte, wird erschwert, weil die meisten Atomtransporte im Geheimen stattfinden. Nur auf Umwegen – unter anderem dank parlamentarischer Anfragen der LINKEN in der Hamburger Bürgerschaft und manchmal auch mit Hilfe kritischer Geister in der Logistik – gelingt es Gruppen wie SAND oder „Robin Wood“, an Daten und Informationen zu gelangen, um diesen Druck aufzubauen (9). Viele dieser Transporte weisen Sicherheitsmängel auf und werden, wenn überhaupt, nur bei Nachfragen im Nachhinein bekanntgegeben. So wurden etwa in den ersten elf Monaten des Jahres 2016 (also ohne Dezember) bei Kontrollen am Verkehrsträger „Schiff“ 232 Mängel festgestellt, darunter 79 sicherheitsrelevante Mängel wie beispielsweise „keine Ladungssicherung“ oder „Schweißnaht eingerissen“ oder „Loch im Querträger“.

Ein drastisches Beispiel der Zustände liefert der oben bereits kurz erwähnte Brand auf dem ACL-Frachter „Atlantic Cartier“ Anfang Mai 2013 im Hamburger Hafen. Zwar informierte SAND umgehen die Öffentlichkeit, dass dieses Schiff meist auch radioaktive Stoffe geladen habe. Aber erst nach öffentlichem Druck und zwei Wochen später gab der Senat endlich zu, wie gefährlich der Brand für die Bevölkerung gewesen sei. Stückchenweise wurden auf Nachfragen immer mehr erschreckende Details zur Schiffskatastrophe bekannt. 30 Minuten nach Ausbruch des Brandes war die Feuerwehr informiert worden, die dann durch eigene Inaugenscheinnahme feststellte, dass Gefahrgüter an Bord waren, darunter auch radioaktive Stoffe. Maßnahmen, diese Gefahrstoffe aus dem gefährdeten Bereich zu entfernen, konnten aber erst 3,5 Stunden später eingeleitet werden.



Bereit zur Verschiffung: Container mit Uranerzkonzentrat auf dem Süd-West Terminal gegenüber der Elbphilharmonie.

Plakatwand an der „Roten Flora“ gegen Waffen-, Atom- und Kohletransporte durch den Hamburger Hafen.

33 Container mit gefährlichen Gütern wurden dann aus dem unmittelbaren Gefahrenbereich entfernt (rund acht Stunden nach Feuerbruch). Der Brand konnte erst nach mehr als neun Stunden unter Kontrolle gebracht werden, war somit in dieser Zeit nicht beherrschbar. Die Gesamteinsatzdauer der Feuerwehr betrug 15,5 Stunden. Nachträglich wurde bekannt: Neben den 70 Neuwagen, die wohl als erstes brannten, befanden sich auch radioaktive Stoffe wie Behälter mit UF 6-Resten (heels) und neue Brennelemente für AKW sowie vier Tonnen Munition, 120 Tonnen brennbares Ethanol und Spreng- beziehungsweise Raketenantriebsstoffe an Bord – ein brisanter Cocktail.

Im Falle der „Atlantic Cartier“ wurden solche Details immerhin nachträglich bekannt – aber das ist nicht immer so: Am 1. September 2016 ging am CTB die „CCNI Arauco“, ein für die chilenische „Hamburg Süd“-Tochter CCNI unter liberianischer Billigflagge fahrender 300-Meter-Frachter, in Flammen auf. Die Information, an Bord seien auch 1250 Tonnen Gefahrgut geladen, wurde zwar pauschal bestätigt, aber nie konkretisiert. Dabei können solche Unfälle, zumal mitten im Stadtgebiet, verheerende Folgen haben. Für Betroffene im unmittelbaren Umfeld gibt es keinen Schutz. Die einzig sichere und vernünftige Präventionsmaßnahme ist somit, diese Transporte ausnahmslos zu verhindern. Alles andere führt dazu, die Sicherheit der Bevölkerung machtpolitischen und wirtschaftlichen Interessen unterzuordnen.

Klar ist nämlich auch: Selbst mit technisch und logistisch sichersten Transporten hätten Katastrophen wie in Tschernobyl oder

Fukushima nicht verhindert werden können: Sieben Jahre nach dem Mehrfach-GAU am 11. März 2011 in Fukushima erschüttert und entsetzt dieser noch immer; Wut und Zorn bleiben vorhanden. Denn die Atomkatastrophe ist kein Schicksal, kein Irrtum oder Versehen, keine Fehleinschätzung – sondern ist vom Menschen bewusst in Kauf genommen worden. Sie ist keine Naturkatastrophe, sondern ein Verbrechen.

Jeder Atomtransport von Uranerz bis Kernbrennstoff muss immer auch im Zusammenhang mit seiner Funktion gesehen werden – und das ist der Betrieb von Atomkraftwerken. Sowohl die angeblich zivile als auch und erst recht die militärische Nutzung von Atomkraft bedeutet

Verletzung und Ermordung schlimmstenfalls vieler Millionen Menschen und selbstverständlich auch Zerstörung der Umwelt. Dies sind Fragen, die unlegbar in engem Zusammenhang stehen mit der neoliberalen Globalisierung der herrschenden kapitalistischen Ordnung, die weltweit verantwortlich ist für Ausbeutung, Unterdrückung, Ausgrenzung, Armut, Krieg, Umweltzerstörung, Rassismus und Vertreibung. So gesehen, ist die Atomtechnologie kein Fehler und auch kein Auswuchs dieser herrschenden Verhältnisse ist, sondern ihr bewusster, konsequenter Ausdruck. Was zu der Erkenntnis – und Handlungsanleitung – führt: Der Kapitalismus macht keine Fehler, er ist der Fehler. ◀

ANMERKUNGEN:

* Paul Dreher schreibt für die „Systemoppositionelle Atomkraft-Nein-Danke-Gruppe“ (SAND) aus Hamburg; <https://sand.blackblogs.org>

1. WATERKANT, Jg. 28, Heft 1 (März 2013), Seite 13 ff.: „gegenstrom.13 macht symbolisch die Elbe dicht“.
2. erfasst sind die Werte bis einschließlich 6. Dezember 2017.
3. https://kurzlink.de/ha_2003-11-15_macs
4. Untersuchungsbericht der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung vom Oktober 2015: https://kurzlink.de/bsu_99-13_a-cartier
5. https://kurzlink.de/sand_staedte
6. WATERKANT, Jg. 27, Heft 2 (Juni 2012), Seite 33 ff.: „Es geht nicht ohne Volksbegehren!“
7. „Hamburger Abendblatt“ vom 24. März 2016: „Hamburg kann Zeichen setzen“.
8. Koalitionsvertrag, Seite 29; https://kurzlink.de/hh_koali_2015
9. https://kurzlink.de/sand_hh-senat; https://kurzlink.de/sand_auswert

Weitere Informationen zu Atomtransporten unter

<http://www.atomtransporte-hamburg-stoppen.de/>

<https://aabhh.noblogs.org>

<http://urantransport.de/>

<https://www.nadir.org/nadir/initiativ/maus-bremen/>

<https://twitter.com/urantransport>