

Atomtransporte durch Hamburg (41)

Hamburger Bürgerschaft Drucksache 22/3289

Datum: 23.02.2021



Anlage 3 "Radioaktive Fracht der 'Montreal Express' während der Havarie im Hamburger Hafen im Januar 2021"

Für die sofortige Stilllegung aller Atomanlagen – WELTWEIT! <https://sand.blackblogs.org>

Absender (in GEGIS nur Ladehäfen vorhanden)	Empfänger (in GEGIS nur Löschhäfen vorhanden)	Klasse	UN-Nr.	richtiger technischer Name	Stoff	Verpackung	Bruttomasse (kg)	Nettomasse (kg)	max. Aktivität
D/Hamburg	Canada/Montreal	7 (6.1/8)	2978	RADIOACTIVE MATERIAL, URANIUM HEXAFLUORIDE	Uranhexafluorid	6 Cylinder IP-2	14.545 kg	8,6 kg	140 MBq
D/Hamburg	Canada/Montreal	7 (6.1/8)	2978	RADIOACTIVE MATERIAL, URANIUM HEXAFLUORIDE	Uranhexafluorid	6 Cylinder IP-2	14.557 kg	15,0 kg	243 MBq
D/Hamburg	Canada/Montreal	7 (6.1/8)	2978	RADIOACTIVE MATERIAL, URANIUM HEXAFLUORIDE	Uranhexafluorid	6 Cylinder IP-2	14.677 kg	17,1 kg	277 MBq
D/Hamburg	Canada/Montreal	7 (6.1/8)	2978	RADIOACTIVE MATERIAL, URANIUM HEXAFLUORIDE	Uranhexafluorid	6 Cylinder IP-2	14.576 kg	12,1 kg	195 MBq
D/Hamburg	Canada/Montreal	7 (6.1/8)	2978	RADIOACTIVE MATERIAL, URANIUM HEXAFLUORIDE	Uranhexafluorid	6 Cylinder IP-2	14.550 kg	19,6 kg	318 MBq
D/Hamburg	Canada/Montreal	7 (6.1/8)	2978	RADIOACTIVE MATERIAL, URANIUM HEXAFLUORIDE	Uranhexafluorid	6 Cylinder IP-2	14.552 kg	3,3 kg	64 MBq
D/Hamburg	Canada/Montreal	7 (6.1/8)	2978	RADIOACTIVE MATERIAL, URANIUM HEXAFLUORIDE	Uranhexafluorid	8 Packages Typ B(U)	17.295 kg	17,9 kg	650 MBq

> **Vom Hamburger Senat bestätigt: Bei der Havarie der 'Montreal Express' auf der Elbe im Hamburger Hafen am 27.01.21 auf dem Weg nach Montreal/Kanada beförderte das Containerschiff radioaktives Uranhexafluorid (UN 2978):** Insgesamt 105 Tonnen (Bruttomasse) "UF6-Heels" (36 zylinderförmige Behältnisse, sowie 8 "Packages Typ B(U)").
"UF6-Heels" sind i.d.R. zylinderförmige entleerte Behälter, die noch Reststoffe von nicht angereichertem Uranhexafluorid (UN 2978) enthalten. - In den "UF6-Heels" befanden sich demzufolge insgesamt rund 94 kg nicht angereichertes Uranhexafluorid (UN 2978).
> Während der Havarie der 'Montreal Express' am 27.01.21 im Hamburger Hafen befanden sich nach Angaben des Hamburger Senats zudem zahlreiche Gefahrgüter der Klasse 1: explosive Materialien / Klasse 2: Gase / Klasse 3: Flüssigkeiten, die entzündbar sind / Klasse 4: zersetzliche oder selbstentzündliche Stoffe / Klasse 5: oxidierende Stoffe / Klasse 6: giftige Stoffe / Klasse 8: ätzende Stoffe und Klasse 9: sonstige gefährliche Stoffe an Bord.

Von der Fraktion DIE LINKE in der Hamburger Bürgerschaft wurden in der Kleinen Anfrage "Atomtransporte durch Hamburg (41)" (Drs. 22/3289) zu der Havarie der 'Montreal Express' am 27.01.21 auf der Elbe im Hamburger Hafen folgende Fragen an den Hamburger Senat gestellt:

DIE LINKE: "Die „Montreal Express“ hatte nach Angaben der HHLA am 27.01.21 um 06.45 Uhr vom CTA an der Süderelbe mit dem Fahrtziel Montreal/Kanada abgelegt. Um 07.54 Uhr habe laut Beobachtungen das Schiff nordnordwestlich des Airbus-Werkes in Hamburg-Finkenwerder abgestoppt und begonnen achteraus zu fahren. Gegen 08.30 Uhr stoppte es auf der Elbe in Höhe des Werkes, befand sich dort um 19.27 Uhr ohne Fahrt zu machen und habe von da aus erst am 28.01.21 um 23.34 Uhr wieder Fahrt mit dem Reiseziel Montreal/Kanada aufgenommen."

"Wie und wann ist dem Senat der Vorgang bekannt geworden?"

Antwort des Hamburger Senat: "Das Wasserschutzpolizeikommissariat 1 (WSPK 1) erhielt am 27. Januar 2021 um 7.37 Uhr von der Nautischen Zentrale (HPA) Kenntnis."

DIE LINKE: "Weshalb wurde die Fahrt der „Montreal Express“ am 27.01.21 vom CTA kommend, mit dem Fahrtziel Montreal/Kanada, nordnordwestlich des Airbus-Werkes in Hamburg-Finkenwerder abgebrochen?"

"Sind die Angaben in der „Bild“-Zeitung unter der Überschrift „Containerschiff Montreal Express havariert - Notbremsung vor Blankenese!“ vom 02.02.21 zutreffend, dass die Havarie der „Montreal Express“ im Hamburger Hafen durch einen Maschinenausfall verursacht wurde? Ist es demzufolge auch zutreffend, dass bei dem Anhalten des Schiffes eine Ankerkette gerissen war und der Anker daraufhin auf den Boden der Fahrrinne versank und später gehoben wurde, um das Hindernis für tiefliegende Frachter zu beseitigen?"
"Falls nein: Welchen Verlauf hatte die Havarie der „Montreal Express“ nach Kenntnis des Senats und der zuständigen Behörden?"

Antwort des Hamburger Senat: "Die in der Fragestellung ausgeführten Darstellungen sind zutreffend und führten zum Abbruch der Fahrt."

Offen bleibt bislang die Frage: Führte der "B20"-Treibstoff zum Maschinenausfall der 'Montreal Express' am 27.01.21 im Hamburger Hafen? - Anfang 2020 erfolgten Versuche der Reederei Hapag-Lloyd die 'Montreal Express' mit dem Treibstoff "B20", der Beimischung von Altspeiseölen und -fetten, welche z.B. zuvor in der Gastronomie verwendet wurden und sonst anderweitig kostenpflichtig entsorgt werden müssten enthält, zu betreiben.

DIE LINKE: "Lag die „Montreal Express“ entgegengesetzt der Fahrtrichtung für rund 39 Stunden am südlichen Elbufer in Höhe des Airbus-Werkes in Hamburg-Finkenwerder?"

Antwort des Hamburger Senat: "Das Schiff wurde dort am 27. Januar 2021 um 10.45 Uhr mit dem Bug nach See festgemacht und am 28. Januar 2021 um 23.12 Uhr vom Lotsen zum Ausgang nach See abgemeldet."

DIE LINKE: "Hatte die „Montreal Express“ während der Havarie im Hamburger Hafen radioaktive Fracht (Gefahrgüter der Klasse 7) an Bord?"

"Falls ja: Welche radioaktiven Stoffe (Gefahrgüter der Klasse 7) wurden befördert und in welcher Menge? – Bitte um Auflistung der radioaktiven Güter in: Absender/Empfänger/Gefahrgutklasse/ UN-Nummer/richtiger technischer Name/Stoffbezeichnung/Verpackung/Bruttomasse/maximale Aktivität."

Antwort des Hamburger Senat: "Siehe Anlage 3, im Übrigen siehe Antwort zu 1 bis 11."

DIE LINKE: "Hatte die „Montreal Express“ während der Havarie im Hamburger Hafen andere Gefahrgüter (zum Beispiel brennbare/brandfördernde/ giftige/ätzende Güter) an Bord?"

"Falls ja: Welche Gefahrgüter wurden befördert und in welcher Menge? – Bitte um Auflistung der Gefahrgüter in: Gefahrgutklasse/ UN-Nummer/richtiger technischer Name/Stoffbezeichnung/Verpackung/beförderte Masse."

Antwort des Hamburger Senat: "Siehe Anlage 4."

Die Anlage 4 beinhaltet "Andere Gefahrgüter der 'Montreal Express' während der Havarie im Hamburger Hafen im Januar 2021"

Hintergrund

Mit dem Containerschiff 'Montreal Express' (IMO-Nr.: 9253741, MMSI: 310750000, Rufzeichen: ZCET4, Flagge: Bermuda [BM], Baujahr: 2003, Länge: 294 Meter) der Hamburger Reederei Hapag-Lloyd erfolgten zahlreiche Transporte von nicht angereichertem Uranhexafluorid (UN 2978) über den Hafen von Montreal/Kanada in den Hafen von Hamburg, gelegentlich wurde dabei auch Uranerzkonzentrat "Yellow Cake" (UN 2912) befördert.

Auf dem Seeweg aus Hamburg nach Montreal beförderte die 'Montreal Express' mehrfach "UF6-Heels". Dies sind zylinderförmige entleerte Behälter, die noch Reststoffe von nicht angereichertem Uranhexafluorid (UN 2978) enthalten. Auch radioaktive Isotope, wie Cobalt-60, wurden mit der 'Montreal Express' auf diesem Wege transportiert.

Das Containerschiff 'Montreal Express' der Hamburger Reederei Hapag-Lloyd hatte nach Angaben der HHLA am 27.01.21 um 06:45 Uhr vom HHLA Container Terminal Altenwerder (CTA) im Hamburger Hafen mit dem Reiseziel Montreal/Kanada abgelegt. Weit gekommen war die 'Montreal Express' auf dem Weg nach Montreal nicht: Gegen 07:54 Uhr stoppte das Schiff auf der Elbe nordnordwestlich des Airbuswerkes in Hamburg-Finkenwerder. Mit Hilfe von Schleppern wurde das Containerschiff anschließend rückwärts in Richtung des Airbuswerkes gezogen und machte dort gegen 08:39 Uhr am südlichen Elbufer (entgegengesetzt der Fahrtrichtung) an einer Reihe Dalben fest. – Erst rund 39 Stunden später, am 28.01.21 gegen 23:34 Uhr, nahm die 'Montreal Express' wieder Fahrt auf und setzte die Reise nach Montreal fort.

Die Havarie der 'Montreal Express' im Hamburger Hafen wurde durch einen Maschinenausfall verursacht, dessen Ursache bislang nicht bekannt ist. Zudem riß bei dem Anhalten des Schiffes eine Ankerkette, der Anker versank auf den Boden der Fahrrinne (er wurde später gehoben, um das Hindernis für tiefliegende Frachter zu beseitigen).