

Schlamm vor Cardiff

EDF entsorgt mutmaßlich strahlenden Aushub vom Bau des umstrittenen Atomreaktors Hinkley Point C vor der walisischen Hauptstadt – offenbar ganz legal. Das ärgert einige

Aus diesem „Schutzgebiet“ vor Hinkley Point stammt der umstrittene Schlamm
Foto: Simon Dawson/Bloomberg/Getty Images



Aus Cardiff
Daniel Zylbersztajn

Es ist sehr früh am Montag, als der Fischkutter „Bad Boyz“ auf dem Severn, dem längsten Fluss Großbritanniens, durch das noch schlafende Cardiff gleitet. Von der walisischen Hauptstadt aus steuert er das belgische Spezialschiff „Sloeber“ an, das auf einem Monitor als sich bewegendes Punkt in der gigantischen Flussmündung Severn-Ästuar zu sehen ist.

An Bord der „Bad Boyz“ befindet sich eine Gruppe von Atomkraftgegnern, an Bord der „Sloeber“ Schlamm aus der unmittelbaren Umgebung der britischen Atomanlage Hinkley Point, der zwei Kilometer vor Cardiff versenkt werden soll.

Der Schlamm ist Aushub vom Bau des umstrittenen neuen Reaktors Hinkley Point C, mit dem die seit 1957 bestehende Anlage erweitert werden soll. Die britische Regierung hat das französische Unternehmen EDF, das den Reaktor mit hohen staatlichen Subventionen baut, beauftragt, den Boden zu entsorgen. Auch

„Wo wird der Schlamm aus Hinkley enden?“

Tim Deere-Jones

ein chinesisches Unternehmen ist daran beteiligt. Insgesamt geht es um rund 200.000 Kubikmeter aufgeweichte Erde – vermutlich radioaktiv belastet.

Als die „Bad Boyz“ sich dem Schlammsschiff nähert, nimmt ein Boot der Küstenwache die Verfolgung auf, Zuschauer sind hier nicht gern gesehen. Da öffnet sich das längliche Schiff plötzlich auf beiden Seiten. Eine braune Masse rutscht ins Wasser, die Strömung ist an dieser Stelle aber so stark, dass der Schlamm nicht gleich in die Tiefe sinkt.

Auf der „Bad Boyz“ sind auch Prominente. Neil McEoy, ehemals Mitglied der walisischen Nationalpartei, aber wie er der taz sagt, „aufgrund meiner zu vielen Fragen“ derzeit dort ausgeschlossen und nun unabhängiger Abgeordneter im walisischen Senat. Und Cian Ciaran von der walisischen Band Super Fury Animals.

Die beiden wollen in einem Livestream und mithilfe einer Drohne und einer digitalen Kamera von oben dokumentieren, was an diesem Ort fast täglich passiert. Denn sie sind davon überzeugt, dass die Behörden bei der Genehmigung für die

Verklappung des Schlamms geschlammpt haben.

Im Sommer hatten McEoy und Ciaran versucht, die weitere Versenkung des Hinkley-Point-Schlammes durch eine einstweilige richterliche Verfügung zu stoppen. Dabei kam heraus, dass EDF tatsächlich keine Umweltverträglichkeitsprüfung für sein Vorgehen vorlegen konnte. Außergerichtlich einigte man sich darauf, dass die walisische Nationalversammlung entscheiden soll, wie es weitergeht. Am heutigen Mittwoch wollen die Abgeordneten über einen Antrag McEoyos abstimmen. Umweltorganisationen wie Greenpeace haben parallel zu der Abstimmung zu Protesten aufgerufen, seit Tagen kursieren im Internet Petitionen und Aufrufe, die Versenkung des Schlamms zu verbieten.

Die Kritiker argumentieren vor allem damit, es sei unkalkulierbar, wie sich die zähe Substanz auf lange Sicht verhalte. Der erste Anstoß zu den Fragen stammte von Tim Deere-Jones, einem Musiker, der auch als wissenschaftlicher Berater zu radioaktiver Belastung im Marinebereich anerkannt ist. Er schildert der taz, dass er bereits in den 1980er Jahren als Teil seiner Diplomarbeit recherchiert hatte, wie radioaktive Partikel aus der Atomanlage Sellafield im nordenglischen Kumbrien tief in das Landesinnere von Wales migrierten. „Wo wird der Schlamm aus Hinkley enden?“, fragt er. EDF jedenfalls habe ihm darauf keine Antwort geben wollen oder können.

Auf taz-Anfrage erklärt ein EDF-Sprecher, dass es niemandem Sorgen machen müsse, wenn der Schlamm im Wasser vor Cardiff abgeladen werde. Letztlich handle es sich um ein umweltgerechtes Deponieren. Denn der Boden stamme aus einem Schutzgebiet, und ausgehobene Sedimente müssten für das „natürliche Gleichgewicht“ wieder in die gleiche Gegend eingelegt werden.

Auch mögliche radioaktive Strahlung sei zu vernachlässigen, heißt es. Das der britischen Regierung unterstehende Prüfungslabor Cefas hat Schlamm aus Hinkley untersucht und erklärt, die Strahlungswerte lägen unter den Grenzwerten, eine spezifischere Untersuchung sei deshalb nicht notwendig.

Das bedeute konkret, dass gar nicht mehr weiter nach bestimmten Partikeln gesucht würde, sagt Deere-Jones: „Und es bedeutet weniger Aufwand und weniger Kosten.“ Dabei habe das Institut nur Proben aus bis zu fünf Zentimeter Tiefe analysiert. Historische Verschmut-

zungen „aus den dreckigen Jahrzehnten“ könnten aber bis zu einem Meter tief eingesunken sein.

Auch Strahlungsexperte Paul Dorfman hält das Vorgehen von Cefas für „Unsinn“. Das ehemalige Mitglied des britischen Re-

gierungskomitees zur Strahlensicherheit sagt: „Was Behörden in Sachen Verstrahlung regulieren und standardisieren, steht nicht im Einklang mit wissenschaftlichen Erkenntnissen, sondern ist eine Simplifizierung!“

Als Ergebnis der vereinfachten Darstellungen habe sich seit gut einem Jahrzehnt die Praxis durchgesetzt, verstrahlten Schlamm nicht – wie nötig, aber kostspielig – konzentriert zu lagern, sondern ihn zu verdünnen und dann zu verteilen, wie jetzt vor Cardiff. Die sich unkontrolliert verbreitenden strahlenden Partikel gefährdeten neben der Umwelt vor allem Heranwachsende und Menschen mit bestimmten genetischen Markern.

Auch politisch ist Schaden absehbar. „Die Schlagzeile ‚Englischer Müll auf der anderen Seite der Flussmündung vor der 400.000-Einwohner Hauptstadt von Wales versenkt‘ ist ein Grund mehr, mich für die Unabhängigkeit Wales einzusetzen“, sagt Neil McEoy.

Bahn plant neues Taktsystem

Gute Anschlüsse bei Zugfahrten sollen bis zum Jahr 2020 kommen

Der Bahnverkehr in Deutschland soll ab dem Jahr 2020 auf einen neuen bundesweiten Taktfahrplan umgestellt werden. Vorbild für den „Deutschlandtakt“ ist die Schweiz. „Der Deutschlandtakt macht das Bahnfahren pünktlicher, schneller und die Anschlüsse direkter und verlässlicher“, sagte Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) bei der Vorstellung eines entsprechenden Gesetzentwurfs in Berlin. Das bedeute für die Kunden kürzere Aufenthalte an Bahnhöfen und kürzere Fahrzeiten. Die schwarz-rote Bundesregierung will außerdem die bereits seit Jahren diskutierte engere Verzahnung von Nahverkehrs- und Fernzugesangeboten bis 2030 umsetzen. Am Dienstag hat das „Zukunftsbündnis Schiene“ aus Politik, Wirtschaft und Verbänden seine Arbeit aufgenommen.

Konkret soll auf Hauptachsen alle 30 Minuten ein Zug fahren, wie ein neuer Entwurf für einen Zielfahrplan des Deutschlandtakts vorsieht. Durch besser abgestimmte Anschlüsse und Streckenausbauten könnten sich Reisezeiten verkürzen – zum Beispiel zwischen Stuttgart und Hamburg von derzeit 5:10 Stunden auf 4:27 Stunden oder zwischen Berlin und Düsseldorf von 4:14 Stunden auf 3:34 Stunden. Dabei gilt für einen neuen Taktfahrplan, dass an wichtigen Knoten Züge ungefähr zeitgleich eintreffen und kurz darauf wieder abfahren. (dpa)

Anzeige

100
Jahre Helmut Schmidt

Wie er wirklich war.
Und was von ihm bleibt.
Die große Serie –
ab 11. Oktober in der ZEIT.

5-teilige Serie
Ab 11.10.
in der ZEIT

HELMUT SCHMIDT

DIE ZEIT

WOCHENZEITUNG FÜR POLITIK WIRTSCHAFT WISSEN UND KULTUR

Foto: Werner Bartsch

www.zeit.de