

Rede von Hanna Poddig bei der Hapag-Lloyd Hauptversammlung am 10.7.2018

Vorab möchte ich anmerken, dass ich hier die erste Frau bin, die in der Hauptversammlung das Wort ergreift. Hapag-Lloyd hat ein Geschlechterproblem. Ich heiße Hanna Poddig und rede für den Dachverband der kritischen Aktionär_innen, anlässlich der fortgesetzten Uranhexafluorid-Transporten rede ich zu Atomtransporten.

Ich war letztes Jahr in der Wismut unterwegs. Dort wurde in der DDR Uran abgebaut. Mehrere Dörfer mussten dem Uranabbau weichen und obwohl die Minen seit Jahrzehnten stillgelegt sind, leiden die Menschen vor Ort noch immer unter den Folgen, unter dem Abraum und Problemen mit radioaktiven Wasser. Obwohl in der Wismut viel Zeit, Energie und Geld investiert wurden, bleibt dort auf ewig ein strahlendes Erbe. Was hierzulande glücklicherweise beendet wurde ist in vielen Ländern der Welt noch immer dreckige strahlende Realität. Für die Menschen in den Uranabbaugebieten in Kanada, Australien, Namibia, Kasachstan, Usbekistan und weiteren Ländern bedeutet dies ein stark erhöhtes Krebsrisiko, permanente Belastung durch radioaktiven Staub, radioaktive Schlammteiche, sog. Tailings.

Im hier vorgelegten Nachhaltigkeitsbericht steht, die Wahrung der Menschenrechte sei ein „unumstößliches Prinzip“ der Hapag-Lloyd. Kontinuierliches Engagement beim Umweltschutz sei „Kernbestandteil“ der „Nachhaltigkeitsaktivitäten“. „Unsere heutigen Geschäftstätigkeiten sollen die Perspektiven und Chancen zukünftiger Generationen weder schmälern noch gefährden.“ Weiter heißt es: „Darüber hinaus ist es unser Anspruch, durch Vorsorgemaßnahmen potentiellen Sicherheitsrisiken für Mensch und Umwelt vorzubeugen.“ Ich finde: Leere Phrasen, denn die Hapag-Lloyd transportiert nach wie vor Waffen und Uranprodukte zur Weiterverwendung in AKW weltweit. Darunter regelmäßig auch das hochtoxische Uranhexafluorid. Die WWF-Kooperation und das Engagement gegen Krebs in Nordamerika erscheint mir da als Feigenblattpolitik. Wenn die Hapag-Lloyd gegen Krebs aktiv werden will, könnte sie schlicht auf den Transport radioaktiver Stoffe verzichten, die schließlich für Krebs in Abbaugeländen und um AKW herum ursächlich sind.

Ich möchte an dieser Stelle an einen Schiffs-Großbrand am 1.5.2013 erinnern. Ich zitiere dazu aus einem Bericht des Anti-Atom-Büros:

Rund 1200m vom Kirchentagsgelände, und nur rund 600m von den nächsten Häusern auf dem dichtbesiedelten Stadtteil Veddel brach gegen 19:30 Uhr ein Feuer auf der Atlantic Cartier der Reederei ACL aus. Es sollte sich in den nächsten Stunden zum größten Schiffsbrand im Hamburger Hafen der letzten Jahre entwickeln.

Was sich zunächst als ein PKW-Brand darstellte, wie er der Hamburger Feuerwehr sicherlich nicht unbekannt ist, das begann sich gegen 20:30 Uhr zu einem sehr ernstem Problem auszuwachsen. Denn die „in Augenschein“ genommenen Gefahrgüter waren rund 4 Tonnen Munition, zweieinhalb Tonnen Raketentreibstoff, 180 Tonnen Ethanol, sowie 41 weitere Posten Gefahrgut in 33 Containern. Besondere Brisanz ergab sich aus Gefahrgütern der Klasse 7, also radioaktiven Substanzen: an Bord waren auch frische Brennelemente für Atomkraftwerke mit einem Gewicht von 11 t, und: rund 8,8t Uranhexafluorid (brutto, also das Gewicht der Behälter mitgerechnet) Für die Feuerwehrleute vor Ort war das deutlich einige Nummern zu groß. Sie zogen sich erst einmal zurück und sorgten dafür, dass für Hamburg ein Großeinsatz ausgelöst wurde. An den weiteren Löscharbeiten, die sich bis 11.41 Uhr am folgenden Tag, also rund 15,5 Stunden, hinzogen, nahmen 296 Feuerwehrleute mit 76 Fahrzeugen teil, ein Löschroboter, zwei Löschboote, drei Polizeiboote und drei Schlepper mit Löschvorrichtungen. Außerdem wurde das bundesdeutsche Havarikommando informiert und Feuerwehrspezialist_innen aus Cuxhaven und Brunsbüttel angefordert. Erst gegen 05:11 Uhr am Morgen des zweiten Mai hatten die Löschkkräfte den Brand unter Kontrolle.

Der Leiter der Feuerwehrabteilung 4 begab sich mit seinem Stab in den Lageraum des zentralen Katastrophenschutzdienststabes und informierte gegen 21.14 den Innensenator, den Polizeichef, und die Leitung des Katastrophenschutzes. Gleichzeitig fand ab 22:00 Uhr der Abendsegel des Kirchentages mit rund 12.000 Teilnehmer_innen in der HafenCity statt. Weder die Menschen dort, noch die Bewohner_innen auf der Veddel und in Wilhelmsburg, die beim an diesem Abend herrschenden Nord-Westwind am stärksten einer Bedrohung ausgesetzt waren, wurden über die bedrohliche Situation informiert. Auch hier gab es keinerlei Pläne, wie die Bewohner_innen hätten evakuiert werden können. Erst um 23:08 Uhr konnte der erste Gefahrgutcontainer von Bord gehoben werden, und es dauerte noch bis 03:35 Uhr, bis der Letzte von Bord war.

Wie so oft, wenn es um Störfälle in Atomanlagen geht, kamen am 1. Mai mehrere ungünstige Faktoren zusammen. Nicht nur die zahlreichen Gefahrgüter, die Normalsterbliche niemals nebeneinander stellen würden (wie zum Beispiel Brennelemente neben Munition) erschwerten die Löscharbeiten. Zwei der drei Löschboote waren außer Dienst, die Vorräte an Lösch-CO2 waren so gut wie aus. Hinzu kam die Tatsache, dass schlichtweg keine Hafenarbeiter zur Hand waren, um die Containerbrücken zu bedienen – es war ja schließlich 1. Mai! Nachdem alle Versuche fehlgeschlagen waren, Mitarbeiter_innen des Oswaldkais auf zu treiben, wurde schließlich der Kranfahrer einer Leiharbeitsfirma mit Blaulicht zu Hause abgeholt und in den Hafen gefahren. Hätten wir als Anti-Atom-Gruppen bei einer ihrer zahlreichen Anfragen an die Hamburger Senate zu dem Themenkomplex Atom-Umschlag im Hafen ein solches Szenario an die Wand gemalt, es wäre mit Sicherheit als vollkommen abwegig abgetan worden.

Die zuvor zitierten Aussagen aus dem Nachhaltigkeitsbericht sind nicht nur auf Grund der Abbaubedingungen unvereinbar mit dem Transport radioaktiven Materials. Denn dieses Uran versorgt AKW weltweit mit Brennstoff. AKW in denen es jeden Tag zu einem Unfall kommen kann und die hochradioaktiven Müll produzieren, der eine Million Jahre tödlich strahlt.