

Beweisantrag

Zu beweisende Tatsache:

Der CASTOR-Transport passierte 2008 Tunnel. In Tunneln können Brände mit Temperaturen von über 800° C und einer Dauer von mehr als 30 Minuten entstehen.

Beweismittel

- Einsatzleiter der Bundespolizei Thomas Osterroth

zu laden über:

Bundespolizeipräsidium

Anschrift: Heinrich-Mann-Allee 103

14473 Potsdam

- Florian Emrich

zu laden über:

Bundesamt für Strahlenschutz

Pressereferat,

Willy-Brandt-Straße 5

D-38226 Salzgitter

- Dipl.-Ing. Sebastian Hauswaldt

zu laden über:

BAM Bundesamt für Materialforschung und -Prüfung

Unter den Eichen 87

12205 Berlin

- Dipl. Physiker Wolfgang Neumann

zu laden über:

Gruppe Ökologie e.V.

Kleine Düvelstr. 21

30171 Hannover

- Inaugenscheinnahme des Fahrplans des Castortransportes von La Hague nach Gorleben vom November 2008, zu erhalten bei der Bundespolizei.

- Dokument: „Grundsätzliche Überlegungen zur Brandprüfung von Tunnelbauteilen“ zu erhalten über das Bundesamt für Materialforschung, oder unter:

http://bam.academia.edu/SebastianHauswaldt/Papers/619325/Grundsatzliche_Uberlegungen_zur_Brandprufung_von_Tunnelbetonbauteilen

- Ortsbegehungen der Transportstrecke:

- Tunnel bei Arzville, Frankreich

- Tunnel bei Lutzelbourg, Frankreich

- Tunnel bei Beiseförth, Deutschland

Begründung

Der Zeuge Florian Emerich wird bestätigen, dass die Vorschriften zur Sicherheitsprüfung von

Castoren folgende Test vorsehen:

- Freier Fall des Behälters aus 9 m Höhe auf ein unnachgiebiges Fundament.
- Freier Fall des Behälters aus 1m Höhe auf einen Stahldorn mit einem Durchmesser von 15 cm und einer Höhe von mindestens 20 cm.
- Feuertest von 30 Minuten bei mindestens 800 °C.
- Eintauchen des Behälters in Wasser für 15 Stunden und einer Wassertiefe von 15 m oder bei Zulassung für besonders große Gesamtaktivität für 1 Stunde und einer Wassertiefe von 200 m.

Vgl. Bestimmungen für den Transport von radioaktiven Materialien des Bundesamtes für Strahlenschutz.

Der Zeuge Dipl.-Ing. Sebastian Hauswaldt wird bestätigen, dass bei einem Brand in einem Eisenbahntunnel Temperaturen von bis zu 1350° C auftreten können und ein Brand länger als 30 Minuten andauern kann.

Der Zeuge Thomas Osterroth, sowie die Inaugenscheinnahme des Fahrplans des Castortransportes von La Hague nach Gorleben vom November 2008 wird bestätigen, dass der Castor-Zug mehrere Tunnel durch fuhr. Gleiches werden die entsprechenden Ortsbegehungen zeigen.

Es hätte bei dem Transport im November 2008 also durchaus zu einem Tunnelbrand kommen können bei dem der Castor-Zug involviert hätte sein können. Es hätten zudem Temperaturen auftreten können die 800° C weit überschreiten und ein Brand hätte auch länger als 30 Minuten dauern können. Damit wäre nicht mehr gewährleistet gewesen, dass die Castor-Behälter standhalten, zumal die Behälter bei den Crashtests/Brandtests a) ohne radioaktives Inventar und b) in verkleinertem Maßstab 1:2 bzw. 1:3 getestet wurden. Dies wird sowohl der Zeuge Dipl. Physiker Wolfgang Neumann als auch der Sprecher des BfS bestätigen.

Dipl. Physiker Wolfgang Neumann: *"Die für die neuen Behältertypen durchgeführten Fallversuche sind zwar zu begrüßen, aber sie wurden leider nur mit verkleinerten Modellen durchgeführt. Für wirklich belastbare Aussagen reichen Fallversuche mit verkleinerten Modellen nicht aus, da nur ein Teil der wesentlichen Sicherheitsaspekte mit einfachen Skalenfaktoren auf die Originalgröße übertragbar sind."*

Bei den Versuchen mit kleinen 1:3 Modellen verschoben sich die sicherheitsrelevanten Parameter erheblich. Beispielsweise wiege ein Modell lediglich 15 Tonnen, während das Original gut 100 Tonnen wiegt. *"In Bezug auf das Zulassungsverfahren für den CASTOR HAW 28M ist zu vermuten, dass die GNS nicht in der Lage ist, Unterschiede zwischen den Ergebnissen der praktischen Versuche und der Berechnungen zu erklären. Dies zeigt die Problematik der theoretischen Sicherheitsnachweise."* (Dipl. Physiker Wolfgang Neumann)

Die Testmethoden für die Sicherheit der Castor-Behälter erscheinen also äußerst fragwürdig. Jedes PKW-Modell muss vor Zulassung für den Straßenverkehr Chrashtest mit 1:1 Modellen und 1:1 Situationen durchlaufen, um für den Straßenverkehr zugelassen zu werden. Warum gerade bei einem viel gefährlicheren Transportbehälter geringere und unzureichende Tests durchgeführt werden widerspricht jeglicher Vernunft!

Die aktuellen Reaktorkatastrophen von Fukushima zeigen, dass Unfälle möglich sind, die zuvor von Behörden, Staat und Industrie als nicht möglich eingestuft wurden. Die Reaktoren von Fukushima galten als erdbebensicher.

Hier wurde auch der Fehler gemacht und mögliche Unfälle nicht in die Sicherheitsplanung eingerechnet. Die Konsequenzen für dieses fahrlässige Handeln der Atomindustrie und der Politik

haben nun alle Menschen, Tiere und Umwelt in Japan und noch weit über Japan hinaus zu tragen. Die Katastrophe dort hat erst ihren Anfang genommen und wird höchstwahrscheinlich noch schlimmere Folgen als der Supergau in Tschernobyl 1986 haben, da mehrere leistungsstärkere Reaktoren explodiert sind.

Genauso ist denkbar, dass ein Castor-Transport einen Unfall hat, der in der Zulassung der Castorbehälter, bzw. der Castortransporte als nicht möglicher Unfall eingestuft wurde, und es draufhin zu ähnlich verheerenden Folgen kommt, wie in Fukushima. Ein möglicher Unfall wäre der in diesem Antrag unter Beweis gestellte mögliche Tunnelbrand.

Relevanz

Unabhängig von der Frage, ob die vorgeworfene Handlung in sich eine ordnungswidrige Handlung darstellen kann (was die Betroffenen verneinen), spielt diese Tatsache eine wesentliche Rolle hinsichtlich einer Bewertung der Handlung als rechtfertigender Notstand. Bei Anerkennung des rechtfertigenden Notstandes kann die Handlung nicht bestraft werden. Eine der Voraussetzungen des Notstandsparagrafen ist eine gegenwärtige Gefahr. Mit diesem Beweisantrag werden zahlreiche Gefahren, wie die für Leib, Leben und körperliche Unversehrtheit unter Beweis gestellt.

Potsdam,