

1984: Uran-Frachter sank im Ärmelkanal

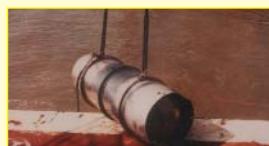
(Dipl.-Ing. Klaus Ridder, Königswinter) Nach einer Kollision mit der niederländischen 15.000 t-Autofähre *Olau Britannia* sank am 25. August 1984 der französische 4.200 t-Frachter *Mont Louis* der Compagnie Générale Maritime innerhalb der internationalen Gewässer vor der belgischen Küste. An diesem Tag herrschte diesiges Wetter mit schlechter Sicht von nur zwei Meilen. Trotz des *Volle Kraft zurück*-Manövers der Fähre konnte das Unglück nicht verhindert werden. Ihr Bug bohrte sich in die *Mont Louis*, die sofort schweren Wassereinbruch verzeichnete. Das Schiff hatte unter anderem 30 Behälter (UF_6 -Zylinder) mit insgesamt 360 Tonnen Uranhexafluorid (UF_6) geladen, die aus der französischen Uran-Konservierungsanlage Comurhex in Pierrelatte zur Anreicherung in die Sowjetunion mit Bestimmungshafen Riga unterwegs waren. Der Zusammenstoß ereignete sich um 14.15 Uhr; um etwa 18 Uhr sank das Schiff, indem es sich seitlich auf eine Sandbank legte. Nach dem Bekanntwerden der Ereignisse meldeten sowohl die französische Sektion der Umweltorganisation Greenpeace als auch die französische Seeleutegewerkschaft, dass die *Mont Louis* radioaktive Fracht an Bord hatte.

Die Öffentlichkeit zeigte sich alarmiert. So meinte „*Die Zeit*“ vom 21. September 1984: „Der Untergang des Uran-Frachters *Mont Louis* hat die Umweltschützer alarmiert. Gewerkschaften rufen zum Boykott. Politiker verlangen ein Weltabkommen über gefährliche Seetransporte. Viele Fragen warten auf Antwort: Was steckt hinter dem Atomgeschäft der Russen und der Franzosen? Warum werden radioaktive Schiffsladungen nicht gemeldet? Wie sicher sind die Atommüll-Behälter?“

Der Zusammenstoß ereignete sich am Samstag, das französische Innenministerium wurde am Sonntag informiert. Es wurden zunächst Recherchen angestellt, die den Medien am Montag mitgeteilt wurden. Eine frühere Mitteilung entsprechender Informationen wurde zunächst nicht für erforderlich gehalten, weil nach Meinung der Experten

Gefährdungen für Menschen und Umwelt nicht zu erwarten waren.

Umfangreiche Bergungsarbeiten wurden eingeleitet. Zunächst hatte die Bergungsmannschaft Bedenken; erst als französische Experten an Bord waren, begann man mit den Arbeiten. Taucher besichtigten den Schiffsinnenraum



Bergung eines UF_6 -Behälters. Wegen des hohen Wellengangs mussten die Arbeiten zeitweise unterbrochen werden.

am 29. September 1984 und fanden die UF_6 -Behälter teilweise verrutscht und von der Verladeplattform gelöst, jedoch unbeschädigt. Die UF_6 -Zylinder standen teilweise senkrecht im Rumpf. Von einer Taucherplattform wurden die weiteren Arbeiten vorgenommen. So wurden zunächst mehrere Löcher in den Rumpf des Wracks gebohrt, geschweißt und teilweise gesprengt.

Am 13. September, also 20 Tage nach der Kollision, wurde der erste und am 3. Oktober der letzte UF_6 -Behälter geborgen. Nach der Bergung wurden die Zylinder mit einem Sonderzug nach Pierrelatte in Frankreich zurückgebracht.

Konsequenzen: Nach Expertenmeinung wäre keine größere Katastrophe zu befürchten gewesen, wenn die gesamte Ladung der *Mont Louis* aus den Behältern in den Kanal geraten wäre, weil die Strahlung von UF_6 gering und der natürliche Fluorgehalt im Meerwasser höher ist, als er durch einen Austritt hätte ansteigen können.

Aber: *Bad news are good news* – und so schrieben die Zeitschriften täglich über neue Horrorszenarien. Auch die Bundesregierung nahm in einer „Kleinen Anfrage“ (Bundestagsdrucksache 10/2160) zur Frage der Beförderung radioaktiver Stoffe Stellung: „.... Es besteht daher kein Grund zu irgendwelchen Befürchtungen im Hinblick auf die Transporte im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme eines Zwischenlagers für abgebrannte Brennelemente in der Bundesrepublik Deutschland ... Entscheidend für den Schutz vor radioaktiven Schäden ist die Verpackung. Die inzwischen geborgenen Fässer waren so beschaffen, dass keine Gefahr einer radioaktiven Verseuchung des Meerwassers bestand, wie die ständigen Messungen ergeben haben....“ Bleibt noch zu erwähnen, dass auch die IAEA mit Sitz in Wien tätig wurde. Aber eigentlich waren die verwendeten UF_6 -Behälter, die der amerikanischen ANSI-Norm entsprachen, ja heil geblieben und ohnehin für den Transport überdimensioniert. Man schrieb deshalb in den IAEA-Empfehlungen praktisch nur das noch einmal fest, was ohnehin schon vorhanden war und so enthalten heute die verbindlichen Gefahrgutvorschriften in Abschnitt 6.4.21 besondere Vorschriften für Prüfungen für Verpackungen, die für mindestens 0,1 kg Uranhexafluorid ausgelegt sind.

Anmerkung der Redaktion: Unsere Reihe „GeBe-Unfallmerkblatt“ erinnert an Ereignisse, die die Gefahrgut-Gesetzgebung beeinflusst haben und zeigt, welche Konsequenzen sie hatten. Der Autor Klaus Ridder war seit 1973 im Gefahrgutreferat des Bundesverkehrsministeriums tätig und hat die Entwicklung in den letzten 30 Jahren aktiv begleitet und sein Wissen mit zahlreichen Veröffentlichungen weitergegeben.



Ein Behälter war am Ventil undicht, 15 Kilo Wasser waren in den Behälter gelangt. Noch während der Bergung konnte das Ventil geschlossen werden. Ungeachtet dessen hat man den Behälter in einen besonderen Bergungsbehälter (im Bild vorn) verladen. Nach Angaben des belgischen Umweltministeriums ist zu keiner Zeit in der Nähe der *Mont Louis* erhöhte Radioaktivität oder Säure im Wasser festgestellt worden.

