

Eisenbahngewerkschaft hinterfragt Atomtransporte

Die Rolle der Ausschüsse für Gesundheit und für Arbeitssicherheit

Als Konsequenz aus den durchgeführten Messungen müssen die Ausschüsse für Gesundheit und für Arbeitssicherheit der SNCF (AdÜ: Der Ausschusses für Gesundheit und für Arbeitssicherheit (CHSCT) ist in Frankreich beim Betriebsrat angesiedelt, es handelt sich um eine Vertretung des Personals) sowohl im Hinblick auf die durchquerten Bahnhöfen oder Rangierbahnhöfe als auch im Hinblick auf den Schutz der EisenbahnmitarbeiterInnen Maßnahmen beschließen. Bei den Rangierbahnhöfen und Bahnhöfen, wo diese Transporte regelmäßig abgewickelt werden müssen geeignete Bildungs- und Strahlenschutzmaßnahmen getroffen und die dazugehörigen Katastrophenschutzpläne erstellt werden.

Die Messkampagne soll Ende 2014 zu Ende gehen. Das Unternehmen wird die Ergebnisse dieser Messkampagne bei der Festlegung der Dauer der Strahlenexposition seiner Mitarbeiter berücksichtigen müssen. Wir beteiligen uns an der Erarbeitung einer neuen Vorgehensweise mit diesen Transporten durch das Unternehmen, sowie an der Einführung neuer Schutz- und Aufsichtsmaßnahmen für die betroffenen ArbeiterInnen.



Fédération des syndicats de travailleurs du rail
Solidaires, Unitaires et Démocratiques

Union
syndicale
Solidaires

SUD-Rail „Bundesverband der Gewerkschaften der Eisenbahnarbeiter“
Solidarisch Einheitlich Demokratisch

Die französische Eisenbahngewerkschaft SUD-Rail setzt sich seit mehreren Jahren mit dem Transport von radioaktiven Stoffen und den dazugehörigen Gefahren für die EisenbahnmitarbeiterInnen (und für die Bevölkerung) auseinander. Im Folgenden findet sich die Übersetzung eines Mitgliederrundbriefs, der diese Auseinandersetzung zusammenfasst (Stand 2014).

Die Gewerkschaft arbeitet mit Antiatominitiativen zusammen und übt Druck auf die französischen Behörden aus. Sie hat bereits eine Radioaktivitäts-Messkampagne und Weiterbildungsmaßnahmen für die MitarbeiterInnen durchgesetzt. Kern ihrer Forderung ist die vollumfängliche Information der LokführerInnen über die transportierten radioaktiven Stoffe und ein Verbot der Mischung verschiedener Gefahrgutklassen in einem Konvoi.

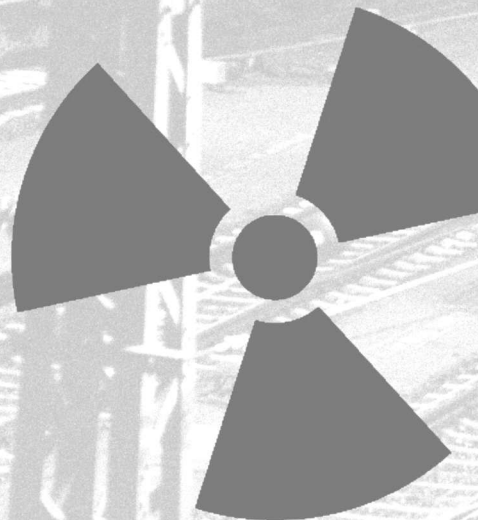
Alles Forderungen, die auf Deutschland übertragen werden könnten. Zur Versorgung von Atomanlagen im Ausland und im Inland - die zum Teil trotz „Atomausstiegs“ unbefristet weiter laufen dürfen (Urananreicherungsanlage Gronau, Brennelementefabrik Lingen) - finden zahlreiche Atomtransporte statt. Beobachtungen zufolge werden dabei regelmäßig verschiedene Gefahrgutklassen in einem Konvoi gemischt. Auch gibt es keine Katastrophenschutzpläne.

Weitere Informationen:

<http://www.sudrail.fr>

<http://www.atomtransporte-hamburg-stoppen.de>

<http://www.urantransport.de>



Atomtransporte kritisch hinterfragt

Seit 4 Jahren interveniert die französische Eisenbahngewerkschaft „SUD-Rail“ stark auf allen Ebenen des Unternehmens SNCF bei den unterschiedlichen mit Arbeitssicherheit und Gesundheit befassten Ausschüssen*. Dadurch sollen Atomtransporte Gegenstand einer echten Auseinandersetzung werden und bei den Arbeitsbedingungen Berücksichtigung finden. Seit vier Jahren fordern wir eine Messkampagne für alle Arten von für den Transport von radioaktiven Stoffen bestimmten Wagen und von mit der Bahn transportierten radioaktiven Abfällen. In den letzten vier Jahren hat unserer politischer und medialer Einsatz zusammen mit den Antiatomorganisationen eine Grundlage für die Berücksichtigung unserer Forderungen geschaffen.

Unsere Forderung wurde angenommen. Die französische Eisenbahngesellschaft SNCF und der Atomkonzern AREVA führen eine noch nie da gewesene Messkampagne für den Transport von radioaktiven Stoffen durch, die den Forderungen von SUD-rail entsprechen. Die SUD-Rail Delegation beim französischen Arbeitsschutzausschuss der SNCF hatte schon 1998 Radioaktivitätsmessungen bei Rangierbahnhöfen von Atomkraftwerken verlangt. Bei diesen Rangierbahnhöfen ist die radioaktive Belastung an einigen Stellen wie beim Schotter, bei den Weichen sowie bei den Bremsleitungen der CASTOR-Fahrgestelle erhöht. Die Behörden verhängten daraufhin einen einjährigen Stopp der Atomtransporten.

Für SUD-Rail geht es nicht darum, den Transport von radioaktiven Stoffen per Bahn in Frage zu stellen. Auch wenn Bahntransporte für diese Stoffe wesentlich sicherer sind als Straßentransporte, ist das Risiko einer Katastrophe um so größer, weil die radioaktiven Stoffe in großen Mengen zusammen befördert werden und mit anderem Gefahrgut transportiert werden. Urbane Zonen können außerdem nicht umfahren werden.

Die Atomindustrie basiert auf Atomtransporten auf jeder Ebene, vom Uranerz bis zu den abgebrannten Brennelementen und zu den Abfällen aus der Wiederaufbereitung.. Die zahlreichen Transporte von radioaktiven Stoffen (abgebrannte Brennelemente und Abfall der fälschlich als „Recycling“ gepriesen wird) sind die Folge von politischen und wirtschaftlichen Entscheidungen Frankreichs, Atomstrom zu fördern und Atom Müll in La Hague wiederaufzubereiten.

Eisenbahner sind keine Atomkraftarbeiter und dürfen nicht denselben Risiken wie diese Arbeiter ausgesetzt werden. Sie werden jedoch Risiken, die mit dem Transport von radioaktiven Stoffen einhergehen, ausgesetzt. Es ist daran zu erinnern, dass die Grenzwerte (1 Millisievert/Jahr für die Bevölkerung, 6 mSv/Jahr für beruflich strahlenexponierte Personen der Kategorie B und 20 mSv/Jahr für beruflich strahlenexponierte Personen der Kategorie A**) auf keiner seriösen wissenschaftlichen Studie basieren, sondern willkürlich durch die Atomlobby - insbesondere durch die IAE, ohne Infragestellung durch die WHO in den 70er Jahren - festgelegt worden sind.

Die Strahlung – diese ist unbestreitbar – ist je nach Menge und Art von radioaktivem Stoff unterschiedlich. Das ist der Grund weshalb wir zuverlässige Messungen fordern, für jede Art von Wagen und Atom Müll.

Heute kann die SNCF nicht mehr so tun, als wäre nichts gewesen. AREVA-TN hat anlässlich der Messungskampagne anerkannt, dass wir Recht hatten. AREVA äußerte unter anderem vor der Mischung von verschiedenen Gefahrgutklassen in einem Konvoi Befürchtungen.

Heutzutage dürfen lediglich explosive Stoffe nicht mit radioaktiven Stoffen zusammen transportiert werden. Es soll allerdings ein europäisches Projekt geben, wonach zukünftig alle Gefahrgutklassen gemischt werden dürfen.

Das Verbot der Mischung verschiedener Gefahrgutklassen in einem Konvoi ist eine absolute Notwendigkeit, insbesondere im Hinblick auf einen Folgeunfall. Die Sicherheitsnormen für die Feuerfestigkeit und die mechanische Beständigkeit der Container sind im Falle eines Unfalls nicht ausreichend. Die jüngsten Güterzugunfälle in Kanada und Belgien beweisen dies.

Die Verhängung eines Beförderungsverbot von radioaktiven Stoffen in Kombination mit anderem Gefahrgut wird Zusatzkosten verursachen. Für SUD-Rail ist die Sicherheit im Zusammenhang mit der Beförderung von radioaktiven Stoffen per Bahn keine Kostenfrage.

Für SUD-Rail:

Ja, die Transporte von abgebrannten und verglasten Brennelementen müssen gesondert stattfinden, insbesondere für den Fall, dass MitarbeiterInnen länger in Kontakt mit dem Konvoi stehen müssen.

Ja, die LokführerInnen müssen vollumfänglich über den radioaktiven Stoff, den sie transportieren, informiert werden.

Ja, die WartungsarbeiterInnen und Hebemannschaften müssen ausgebildet werden.

Ja, ein Verbot der Mischung verschiedener Gefahrgutklassen in einem Konvoi ist eine absolute Notwendigkeit

Ja, es muss für Standorte, wo radioaktive Stoffe umgeschlagen oder gelagert werden, einen Gefahrgut-Katastrophenschutzplan geben. Zu viele kleine Güterbahnhöfe oder Transit-Bahnhöfe durch die Gefahrgut befördert wird, haben keinen Katastrophenschutzplan, die EisenbahnerInnen haben keinerlei spezielle Ausbildung und Schutz.