



Sind Tihange und Doel sicher oder nicht?

Experten legen Abschlussbericht zur Sicherheit der beiden belgischen Reaktoren vor und greifen die Aufsichtsbehörde FANC massiv an. 56 Fragen.

VON CHRISTIAN REIN

Brüssel/Aachen. Aus Sicht der belgischen Atomaufsichtsbehörde FANC, die in der schicken Ravensteinstraat im Herzen von Brüssel residiert, mag Aachen relativ weit entfernt sein. Ist ja schon Ausland. Und was geht es die Deutschen an, wie die Belgier mit ihren Kernkraftwerken umgehen? Mit dieser Haltung, so zumindest der Eindruck, behandelte die FANC stets die hiesigen Kernkraftgegner in der bereits fast zwei Jahre dauernden Auseinandersetzung um die Sicherheit der belgischen Atomreaktoren Tihange 2 nahe Lüttich und Doel 3 nahe Antwerpen.

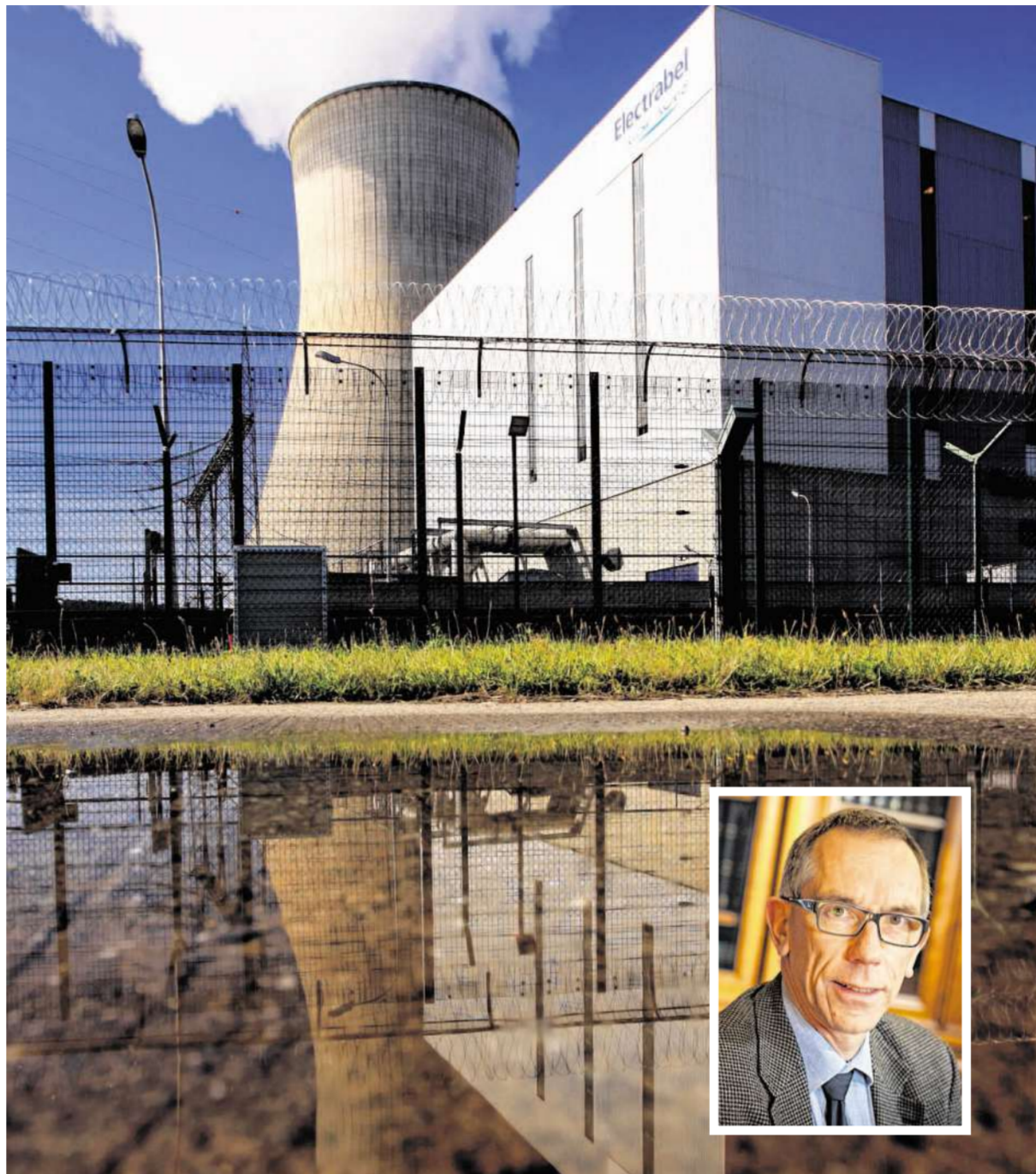
Nun ist das Aachener Aktionsbündnis gegen Atomenergie der FANC deutlich auf die Pelle gerückt. Im Europäischen Parlament, also ebenfalls im Herzen von Brüssel, stellte die Gruppe gestern zusammen mit den europäischen Grünen einen Expertenbericht vor, der in den vergangenen Wochen im Zuge einer Tagung in Aachen erarbeitet worden ist.

Der Bericht, der unserer Zeitung vorliegt, zieht die Sicherheit der beiden Reaktoren massiv in Zweifel. Zudem wird das Vorgehen der FANC heftig kritisiert, die nach langwierigen Untersuchungen trotz erheblicher Zweifel im vergangenen Mai die Erlaubnis erteilt hatte, die Reaktoren wieder ans Netz zu bringen. Nach neuerlichen Tests der FANC sind sie inzwischen

allerdings wieder abgeschaltet.

In der Auseinandersetzung geht es um rund 8700 Risse (Doel 3) beziehungsweise rund 2000 Risse (Tihange 2), die 2012 in den Druckbehältern der Reaktoren entdeckt worden sind. Doch wann und warum sind sie entstanden? Und wie beeinflussen sie die Stabilität des Druckbehälters und damit die Sicherheit der Reaktoren? „Das Hauptproblem ist, dass die FANC bei ihren Untersuchungen durchgängig keinen konservativen Ansatz gewählt hat“, sagte Jörg Schellenberg vom Aachener Aktionsbündnis. „Sie ist also nicht vom schlechtesten anzunehmenden Fall ausgegangen.“

Gleichzeitig hielt Schellenberg der Aufsichtsbehörde vor, sie habe die Warnungen von Experten ignoriert, die sie selbst beauftragt hatte. Diese hätten bereits vor einer größeren Versprödung des Stahls im Druckbehälter gewarnt. Im endgültigen Report der FANC, mit dem sie das Anfahren der Reaktoren 2013 wieder freigeben hatte, tauche dieser Hinweis aber gar nicht mehr auf. Vor kurzem seien die Reaktoren aber wieder abgeschaltet worden, weil neuerliche Tests genau diese Annahme weiter gestützt hätten. „Mit der Entscheidung, die Reaktoren wider besseren Wissens zu starten, hat die FANC das Leben von Millionen Menschen wesentlich gefährdet“, sagte Schellenberg. „Ein so skrupelloses Verhalten ist für eine Auf-



Behörde unter Druck: Kernkraftgegner und europäische Grüne erwarten von der belgischen Atomaufsichtsbehörde FANC Antworten auf ihre Fragen. FANC-Leiter Jan Bens (kleines Bild) wird vorgeworfen, in der Bewertung der Kernkraftwerke Tihange 2 (Bild) und Doel 3 nicht unabhängig zu sein. Foto: dpa



sichtsbehörde unfassbar.“

Warum stets von Annahmen die Rede ist, es aber quasi unmöglich ist, eine präzise, endgültige Aussage zu machen, erläuterte Ilse

Tweer. „Der Betreiber behauptet etwa, dass die Risse bereits bei der Herstellung entstanden sind“, sagt die Materialwissenschaftlerin, die sich seit Jahrzehnten mit Strahlenschäden an Kernreaktoren befasst. Sie ist eine von sieben Experten, die an der Aachener Tagung teilgenommen haben. Dazu gehören auch der Risikoforscher Wolfgang Kromp oder Dieter Majer, der bis 2011 technischer Leiter der deutschen Atomaufsicht war. „Der Betreiber muss natürlich so argumentieren“, sagte Tweer. „Wenn die Schäden nämlich im Betrieb entstanden wären, müssten die Reaktoren abgeschaltet werden.“ Tweer hält die Argumentation allerdings für eine Vermutung, denn ein Nachweis für ihre These blieben der Betreiber Electrabel und die FANC bislang schuldig.

Es bleiben: 56 Fragen an die

FANC. Diese haben die Experten bei der Aachener Tagung nach der Auswertung aller vorliegenden Informationen und Berichte formuliert. Die Aachener Aktivisten haben sie gestern Nachmittag zusammen mit ihrem eigenen Abschlussbericht an die FANC übergeben.

Dafür, dass die Behörde das Anliegen ernstnimmt, soll politischer Druck sorgen, den die europäischen Grünen ausüben wollen. Der belgische Europaabgeordnete Bart Staes verwies in diesem Zusammenhang auf die Vergangenheit von FANC-Chef Jan Bens, der vor seiner Berufung jahrzehntelang in verantwortlicher Position für Electrabel gearbeitet hat. „Deshalb haben wir kein Vertrauen in Jan Bens und die FANC“, sagte Staes. „Aber wir wollen politischen Druck ausüben, damit wir echte Antworten erhalten.“

ZWEI FRAGEN AN

„Die FANC hat eine Auskunftspflicht“



JÖRG SCHELLENBERG

Aachener Bündnis gegen Atomkraft

Sie haben der belgischen Atomaufsicht 56 Fragen übergeben. Wie sind Sie empfangen worden?

Schellenberg: Der Empfang war

nicht besonders freundlich, das Gespräch war sehr feindselig. Wir haben keine Zusicherung bekommen, dass unsere Expertenvorschläge bei einer neu zu bildenden internationalen Expertenkommission zu den Testergebnissen in Mol berücksichtigt werden und auch keine Aussage, ob und wann wir mit Antworten auf unsere Fragen rechnen können. So feindselig, wie man uns begegnet

ist, scheinen wir aber auf der richtigen Fährte zu sein.

Was machen Sie, wenn die FANC sich verweigert?

Schellenberg: Sollten wir innerhalb von vier Wochen keine Reaktion bekommen, behalten wir uns rechtliche Schritte vor, um die Antworten einzuklagen. Die FANC hat schließlich eine Auskunftspflicht. (chr)

An Avantis vorbei direkt von Aachen nach Maastricht

2017 soll ein Regionalexpress über Herzogenrath beide Städte verbinden und unter anderem am Woonboulevard in Heerlen halten

VON UDO KALS

Maastricht/Aachen. Nein, auch in absehbarer Zeit wird kein Zug über das niederländisch-deutsche Gewerbegebiet Avantis rollen, um Aachen und Maastricht direkt auf der Schiene zu verbinden. Zwar steht das im Sommer 2011 mit viel Enthusiasmus wiederbelebte Projekt Via Avantis nicht auf dem Abstellgleis. Doch es wird aller Voraussicht nach noch lange auf dem Wartegleis verweilen müssen.

Dennoch soll es in absehbarer Zeit die lang ersehnte direkte Zugverbindung zwischen den beiden Regional-Metropolen geben. Läuft alles glatt, wird ab 2017 ein in den Niederlanden Snelrein genannter Regionalexpress vom Aachener Hauptbahnhof über Herzogenrath und Heerlen einmal die Stunde nach Maastricht rollen. Unter anderem ist auch ein Halt des Zuges am Bahnhof Woonboulevard in Heerlen geplant. Die Zeitersparnis gegenüber der bestehenden Bahnverbindung mit Umstieg in Heerlen soll bei mindestens zehn Minuten liegen – statt eine Stunde oder vor allem in Richtung Aachen länger sollen die Reisenden nur noch knapp 50 Minuten unterwegs sein. Die Direktbuslinie 50 braucht mindestens 60 Minuten für die Strecke. „Endlich tut sich etwas im

grenzübergreifenden Zugverkehr“, sagt Jeu Titulaer. Der Christdemokrat sitzt für die CDA im Limburger Provinzparlament und darf getrost als einer der Impulsgeber für die neue Verbindung angesehen werden. Mit der CDA, den Liberalen der VVD und der sozialdemokratischen PvdA stützt ihn eine große Koalition. Nur die rechtspopulistische PVV sträubt sich. Aber das, sagt Titulaer, ist egal.

Grundlagen werden gelegt

Zwei Initiativen hat er in den vergangenen Jahren lanciert. Nun ist sein Bestreben, den grenzüberschreitenden Bahnverkehr auszubauen, zumindest teilweise von Erfolg gekrönt. Zwar versuche die niederländische Bahn NS weiterhin, größere Lösungen wie die IC-Verbindung zwischen Eindhoven und Aachen zu blockieren. „Doch was seit Jahren nicht geklappt hat, kommt jetzt: die Direktverbindung zwischen Maastricht und Aachen.“ Zur Freude auch von Heiko Sedlaczek, Geschäftsführer des für den Schienenverkehr zuständigen Zweckverbandes Nahverkehr Rheinland (NVR), der das ambitionierte Projekt unterstützt.

Dafür werden derzeit auf beiden Seiten der Grenze die Grundlagen gelegt. Zentral dabei ist die Aus-

schreibung für den regionalen ÖPNV in Limburg für die Jahre 2016 bis 2031, in deren Rahmen auch besagte Snelrein-Linie vergeben wird. Im zweiten Halbjahr 2014 sollen die Ergebnisse vorliegen. Doch bereits jetzt wird tatkräftig gearbeitet. Staatssekretärin Wilma Mansveld hat sich für Montag in Limburg angekündigt. Sie ist im niederländischen Verkehrsministerium für den Schienenverkehr zuständig und wird für die bislang fehlende Elektrifizierung der Bahnstrecke zwischen Landgraaf und der deutschen Grenze den Baustart einläuten. Grundlage ist eine Vereinbarung zwischen Pro-

vinz und dem niederländischen Reich, dass die Kosten von 15 Millionen Euro geteilt werden.

Auf deutscher Seite steht der Herzogenrather Bahnhof im Mittelpunkt, der durch den Halt des Snelreins zu einer kleinen Drehscheibe in Richtung Niederlande für den Aachener und Heinsberger Raum würde. „Wir haben ein gesteigertes Interesse daran, dass dies so kommt“, sagt Joachim Hergesell, Verkehrsingenieur bei der Stadt Herzogenrath. Für rund sechs Millionen Euro soll möglichst bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 die Strecke von der Grenze bis zum Bahnhof ebenfalls

elektrifiziert sein. Zudem muss bis dahin das Gleisfeld im Bahnhof durch zwei neue Weichen ausgebaut werden.

Dabei muss als NVR-Forderung die bereits bestehende Verbindung nach Heerlen bis zur Elektrifizierung sichergestellt sein. Denn die Euregiobahn fährt nur noch bis Ende 2015 nach Heerlen. Dann soll die sogenannte Ringbahn-Hauptstrecke der Euregiobahn von Aachen über Herzogenrath, Alsdorf, Würselen, Eschweiler, Stolberg bis Aachen fertig sein und mit mehr Zügen als bislang befahren werden. Heerlen entfällt als Euregiobahn-Halt. Die Folge: Bis der Snelrein fährt, muss eine Übergangslösung gefunden werden, damit Heerlen zwischenzeitlich nicht gänzlich abgekoppelt wird.

Und die Avantislinie? „Es wird intensiv daran gearbeitet, die Voraussetzungen für die Förderfähigkeit des Projektes zu erreichen“, sagt NVR-Chef Sedlaczek. Denn längerfristig soll die Snelrein-Verbindung auf die Via Avantis umgelenkt werden. Wann das sein wird? Eine gemeinsame Absichtserklärung von Provinz und NVR soll dabei helfen, dass das Thema an Fahrt gewinnt. Vielleicht fahren Züge 2019, 2020 über diese Linie, sagt Jeu Titulaer. Andere sprechen eher von 2022.



ZAHL DES TAGES

18 000 000

► Mehr als 18 Millionen Fluggäste haben im vergangenen Jahr einen Flughafen in NRW zum Start ihrer Inlands- und Auslandsreisen gewählt. Das bedeutet nach Angaben des statistischen Landesamtes vom Donnerstag in Düsseldorf eine Steigerung um 0,6 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Damit startete 2013 von den 101,4 Millionen in Deutschland beförderten Fluggästen beinahe jeder fünfte (17,8 Prozent) von einem der sechs großen Flughäfen in NRW. Gut 14 Millionen dieser Passagiere flogen ins Ausland. Mit 12,2 Prozent Zuwachs verzeichnete der Flughafen Niederrhein den stärksten Anstieg bei Reisenden mit einem ausländischen Ziel: 1,2 Millionen Passagiere flogen von Weeze ab. Vom größten Flughafen in Düsseldorf starteten 10,5 Millionen Reisende, das entspricht einem Plus von 1,8 Prozent. Am Flughafen Köln/Bonn ging das Passagieraufkommen um 2,5 Prozent auf 4,5 Millionen zurück. (dpa)

KURZ NOTIERT

Muss Ärztin doch lebenslang in Haft?

Aachen. Die bereits 2012 von einer Aachener Schwurgerichtskammer wegen Mordes an ihrem Ehemann zu lebenslanger Haft verurteilte Aachener Narkoseärztin Lydia H. (38) soll erneut eine lebenslange Strafe und ein ebenso langes Berufsverbot erhalten. Das beantragte Staatsanwalt Oliver D'Avis gestern in seinem Plädoyer vor der 2. Aachener Schwurgerichtskammer, die unter Vorsitz von Richter Wolfgang Diewald tagte und ein Urteil für den kommenden Montag, 14. April, ankündigte. Der Staatsanwalt folgte damit nicht der Entscheidung des Bundesgerichtshofes, der das erste Urteil im Ergebnis als falsch bewertete und die Tat der ehemaligen Prostituierten nicht als Mord, sondern als Totschlag gewertet hatte. Die Verteidiger von Lydia H. forderten jetzt eine Haftstrafe von fünfzehn Jahren wegen Totschlags in einem minderschweren Fall. (wos)

Stauende übersehen:

A44 bei Alsdorf gesperrt

Alsdorf. Weil eine Autofahrerin auf der A 44 bei Alsdorf ein Stauende übersehen hat, ist es gestern Morgen in Fahrtrichtung Belgien zu einer Kettenreaktion gekommen. Mehrere Fahrzeuge wurden beschädigt, darunter auch ein Lkw. Die erste Kollision war so stark, dass der Kleinwagen auf zwei weitere Fahrzeuge vor ihm geschoben wurde. Drei Personen wurden leicht verletzt. Die Autobahn war rund eine Stunde gesperrt.

TERMINTIPP



► Was bedeutet eigentlich Glauben? Und was hat Theologie mit Glauben zu tun? Am Beispiel der Heiligenschrift, die in diesem Sommer im Bistum Aachen stattfindet, wird den Teilnehmern der Kinderuni am heutigen Freitag, 11. April, ab 17 Uhr im Audimax an der Wüllerstraße in Aachen die Bedeutung der ebenso alten wie modernen Tradition des Pilgers erklärt. Professor Guido Meyer, Professor für Religionspädagogik an der RWTH, hält seine Vorlesung über „Glaube in Bewegung: die Heiligenschrift“. Er beschreibt die Aufgabe der Theologie, die geistige Beweglichkeit und den Wegcharakter des Glaubens und die damit verbundenen Traditionen zu unterstützen, damit Glaube eben kein starres Denkmuster wird.

KONTAKT

Regionalredaktion:
(montags bis freitags, 10 bis 18 Uhr)
Tel.: 0241/5101-358
Fax: 0241/5101-360
az-regionales@zeitungsverlag-aachen.de