

EWN

Entsorgungswerk für
Nuklearanlagen



Pressespiegel

16.01.2023

Inhalt

EWN

1 „Das neue Deutschland-Tempo“ <i>Ostsee-Zeitung - Rostocker Zeitung, 16.01.2023</i>	3
2 Lubmin schreibt Energiegeschichte <i>Berliner Morgenpost, 14.01.2023</i>	5
3 Die Zukunft ist grün <i>Ostsee-Zeitung - Rügener Zeitung, 16.01.2023</i>	6
4 Fahren künftig wieder Personenzüge von Greifswald nach Lubmin? <i>Ostsee-Zeitung - Greifswalder Zeitung, 16.01.2023</i>	7
5 Nord Stream 2 war wohl unnötig <i>Ostsee-Zeitung - Rostocker Zeitung, 14.01.2023</i>	10
6 Atomenergie aus der DDR: Die Geschichte des ersten KKW <i>Nordkurier - Neubrandenburger Zeitung Stargard, 14.01.2023</i>	11

 Ostsee-Zeitung - Rostocker Zeitung | 16.01.2023 | S. 7

 Auflage: 27.664 | Reichweite: 70.189

 Martina Rathke

FLÜSSIGAS-TERMINAL IN DER OSTSEE

„Das neue Deutschland-Tempo“

Kanzler Olaf Scholz und Ministerpräsidentin Manuela Schwesig haben symbolisch den Gas-hahn für das LNG-Terminal in Lubmin aufgedreht. Die Anlage wurde im Eilverfahren genehmigt.

Das ist die neue Deutschlandgeschwindigkeit: Der Kanzler fliegt mit dem Helikopter ein, besichtigt das Regasifizierungsschiff am LNG-Terminal, dreht mit Landeschefin Manuela Schwesig symbolisch den Gas-hahn auf, gibt ein Statement und ist schon wieder fort. Symbolpolitik in anderthalb Stunden. Sie soll zeigen, wie bedeutend Lubmin als Energiestandort für Deutschland auch nach dem Nord-Stream-Aus ist.

Am Samstag ging in dem kleinen Industriehafen mit den ursprünglich für russisches Pipeline-Gas gebau-ten Anlandestationen das erste Flüssiggas-Terminal in der Ostsee in Betrieb. Erst im Sommer hatte der Inves-tor, die Deutsche Regas, seine Anträge zum Bau eines LNG-Terminals gestellt. In Rekordzeit wurden eine 450 Meter lange Pipeline gebaut, ein 280-Meter langes Re-gasifizierungsschiff in den kleinen Hafen verlegt und LNG-Tanker geordert.

Rund 5,2 Milliarden Kubikmeter Erdgas sollen künf-tig pro Jahr über Lubmin ins deutsche Festlandnetz eingespeist werden, knapp ein Zehntel der Kapazi-tät der Nord Stream 1 Pipeline. Bundeskanzler Olaf Scholz (SPD) spricht von einem „neuen Deutschland-Tempo“, das auch für die schnelle Fertigstellung des LNG-Terminals in Lubmin maßgeblich gewesen sei. Die Gaspreise sinken, die Menschen seien entlastet. „Wir kommen durch diesen Winter, jeder merkt es bei sich zu Hause, die Gasversorgung ist nicht beeinträch-tigt“, so Scholz in Lubmin. Die Anlage ist nach Wil-helmshaven das zweite LNG-Terminal Deutschlands und das erste, das komplett privat initiiert wurde. Weitere Terminals in Brunsbüttel, Wilhelmshaven und Lubmin sollen folgen.

Den Chefs der Deutschen Regas, die zusammen mit Investoren rund 100 Millionen Euro in das Projekt in-vestiert haben, ist die Erleichterung anzumerken. Man habe es geschafft, in unglaublich kurzer Zeit das Pro-

jekt an den Start zu bringen, sagt Aufsichtsratschef Ste-phan Knabe. „Und jetzt läuft das Gas.“

Umweltverbände wie DUH und Nabu kritisieren hinge-gen das mit dem LNG-Beschleunigungsgesetz vorge-gebene Turbo-Tempo. Das Genehmigungsverfahren sei überstürzt durchgezogen worden, Verbände und Anwohner seien unzureichend beteiligt worden, die Mängel wie beim Brandschutz groß. Backhaus weist die Kritik zurück. Man habe gründlich und umfas-send geprüft. Die Genehmigung sei rechtssicher, sagt er. Dennoch werde man nachsteuern. Planungen für einen Landstrom-Anschluss und eine Standortfeuer-wehr seien angeschoben. Die DUH geht davon aus, dass nur die Freiwillige Feuerwehr des Ostseebades bei einer Havarie tätig wird, fordert ein Feuerlösch-schiff im Hafen. Backhaus verweist auf die Werksfeu-erwehr des Entsorgungswerks für Nuklearanlagen.

Wenige Stunden vor der Inbetriebnahme des Termi-nals hatte sich der Minister noch mit Einwohnern von Spandowerhagen getroffen. Die rund 300 Bewohner des Ortes, der nur zwei Kilometer östlich des Terminals liegt, leiden unter dem Lärm, der vom Schiff ausgeht.

Etwa 120 Bürger äußern dann am Hafeneingang noch einmal ihren Unmut, während der Kanzler das Termi-nal besichtigt. „LNG ja, Lärm nein“ oder „Wir fordern leises Gas“ steht auf ihren Plakaten. Backhaus habe zugesichert, dass er sich der Sache annimmt, sagt Ge-meindevertreter Gerd Basler. Die Lärmmessungen im Ort haben bereits begonnen. Sollten die Grenzwerte überschritten werden, muss die Deutsche Regas mit Auflagen rechnen. Auf der anderen Seite des Hafenbe-cakens demonstrieren rund 160 Menschen, einige mit Russland-Fahnen. Sie fordern die Reparatur und Inbe-triebnahme der Nord-Stream-Leitungen.

Dazu wird es nicht kommen, stellt Ministerpräsidien-

tin Manuela Schwesig (SPD) klar. Überhaupt sei das Gas - auch das LNG - nur eine Übergangslösung auf dem Weg zu erneuerbaren Energien. „Unser Ziel ist, dass dieser Standort in naher Zukunft Deutschland und viele Teile von Europa komplett aus erneuerbaren Energien versorgt“, sagt sie. Die Gasinfrastruktur in Lubmin sei wasserstoffready. Investoren, die aus grünem Offshore-Strom in Lubmin Wasserstoff produzieren wollen, haben bereits Interesse angemeldet. Auch die Deutsche ReGas plant den Schwenk zu Wasserstoff - spätestens dann, wenn die Genehmigung für das LNG-Terminal in neun Jahren ausläuft. Wenn möglich, sogar früher.

Ende dieses Jahres soll in Lubmin zunächst ein weiteres LNG-Projekt an den Start gehen. RWE und Stena Power planen dazu eine 38 Kilometer lange Pipeline durch den Greifswalder Bodden nach Lubmin. An einem Anlande-Tower in der Ostsee etwa acht Kilometer vor Rügen sollen dann die LNG-Schiffe anlegen. Sollte die Deutsche ReGas zu dieser Pipeline einen Zugang erhalten, könnte sich der Lärm im Hafen erledigt haben. Für die Wirtschaft in MV ist eine stabile Gasversorgung existenzsichernd. „Wir brauchen das LNG“, sagt IHK-Präsident von Neubrandenburg, Torsten Haasch. „Die Versorgungssicherheit und die Energiepreise machen den Unternehmen derzeit die größten Sorgen, noch vor dem Fachkräftemangel.“

Lubmin schreibt Energiegeschichte

Zweites LNG-Terminal in Deutschland startet. Anlage komplett privat finanziert

Berlin. Im Hafen von Lubmin, ganz im Nordosten Mecklenburg-Vorpommerns, wird ein Terminal für Flüssiggas (LNG) eröffnet, das zweite bundesweit und die einzige aller geplanten Anlagen, die komplett privat finanziert ist. Lubmin schreibt in Deutschland also Energiegeschichte.

Am Sonnabend ist die feierliche Einweihung des Terminals geplant. Bundeskanzler Olaf Scholz (SPD) und Bundeswirtschaftsminister Robert Habeck (Grüne) werden dafür erwartet. Auch Ministerpräsidentin Manuela Schwesig (SPD) wird vor Ort sein. Scholz und Habeck hatten erst kurz vor Weihnachten in Wilhelmshaven an der Nordsee das erste schwimmende LNG-Terminal Deutschlands eröffnet. Dort liegt an einem gut 1,5 Kilometer langen Anleger ein Spezialschiff, das Flüssiggas in normales Gas umwandelt und das die Bundesregierung gechartert hat, im Tiefwasser der Nordsee, .

Die Situation in Lubmin ist anders: Vor allem ist die Ostsee nicht so tief, wie die Nordsee in Wilhelmshaven, große LNG-Tanker können voll beladen nicht bis zum Lubminer Hafen fahren. Die Deutsche Regas als Betreiber, erst vor knapp neun Monaten gegründet, hat deshalb ein anderes Konzept: Sie hat zwei Schiffe gechartert. Die 283,06 Meter lange „Neptune“, ein FSRU, liegt im Industriebahnhof von Lubmin. Ein weiteres Schiff, die „Seapeak Hispania“, liegt vor Rügen fest verankert.

LNG-Tanker liefern das Flüssiggas zur „Seapeak Hispania“ und laden um. Drei Shuttleschiffe sollen täglich das Flüssiggas von der „Seapeak Hispania“ zur „Neptune“ im Lubminer Hafen bringen. Dort wird das flüssige in flüchtiges Gas umgewandelt und in eine Pipeline eingespeist. Die Anlage hat eine Kapazität von bis zu 5,2 Milliarden Kubikmeter Gas, etwa halb so viel wie die Anlage in Wilhelmshaven.

Die Behörden in Mecklenburg-Vorpommern prüften das Konzept im Eilverfahren, an diesem Sonnabend soll die Betriebsgenehmigung vorliegen. Die Deutsche Umwelthilfe kündigte bereits an, wegen Mängeln des Verfahrens zu klagen.

Zu DDR-Zeiten stand in Lubmin eines der beiden Atomkraftwerke des Landes. In Lubmin enden auch die beiden Doppelröhren der Pipelines Nord Stream I und Nord Stream II. Über die erste kam das meiste Gas aus Russland, bis Gazprom die Lieferung im Sommer einstellte.

Ingo Wagner und Stephan Knabe, beide seit Jahren im Energiegeschäft tätig, haben die Deutsche Regas gegründet. Das Unternehmen verfügt nach eigenen Angaben über rund 100 Millionen Euro Kapital, finanziert unter anderem von den Anlagegesellschaften einiger reicher Industriellenfamilien. Beteiligt ist der australische Investor MacQuarie Capital.

📰 Ostsee-Zeitung - Rügener Zeitung | 16.01.2023 | S. 6

📄 Auflage: 10.238 | Reichweite: 20.202

👤 Martina Rathke

ABGESANG AUF DEN ENERGIETRÄGER GAS

Die Zukunft ist grün

Das fossile LNG ist der Abgesang auf das Kapitel Gas, das vor knapp 20 Jahren von Nord Stream in Lubmin aufgeschlagen wurde. Der ehemalige Atomstandort vollzieht erneut eine chamäleonartige Wendung. Und die könnte gelingen, meint OZ-Chefreporterin Martina Rathke.

Würde man Vergangenheit und Zukunft des Industriestandortes Lubmin in eine Flagge packen, müssten dort die Farben Jamaikas wehen: Auf den gelben Atomstrom folgte das fossile schwarze Nord-Stream-Gas. Die Zukunft Lubmins soll nun grün werden. Es sieht so aus, als ob Lubmin diese chamäleonartige Wendung nach dem abrupten Ende von Schwesigs Nord-Stream-Traum gelingen könnte. Das fossile LNG ist der Abgesang auf das Kapitel Gas, das vor knapp 20 Jahren mit Nord Stream aufgeschlagen wurde. In gewisser Weise ist das Grün bereits Gegenwart. In Lubmin landet der gesamte Strom aus den Offshore-

Windparks östlich von Rügen mit aktuell 720 Megawatt Leistung an. Weitere Windparks sind im Bau oder in Planung, sodass sich die Menge in den kommenden Jahren verdoppelt. Dieses Angebot hat Begehrlichkeiten bei Investoren geweckt. Schon jetzt gibt es Planungen für zwei Projekte, die in Lubmin aus dem Offshore-Strom Wasserstoff erzeugen und in die Festland-Pipelines einspeisen wollen. Der Offshore-Windstrom, erzeugt in deutschen Ostseegewässern des Bundes, schafft damit Wertschöpfung in MV. Besser kann es nicht sein.

📰 Ostsee-Zeitung - Greifswalder Zeitung | 16.01.2023 | S. 9

📄 Auflage: 10.108 | Reichweite: 31.339

👤 Katharina Degrassi

AUSBAU DES BAHNNETZES

Fahren künftig wieder Personenzüge von Greifswald nach Lubmin?

Berufstätige, Touristen und Strandgäste sollen künftig mit der Bahn statt dem Auto zwischen der Hansestadt und dem Seebad pendeln.

Vor 50 Jahren pendelten täglich Tausende Menschen mit dem Zug zwischen Greifswald und dem Kernkraftwerk Lubmin (KKW) - damals einer der größten Arbeitgeber der Region - hin und her. Als das Kraftwerk 1995 stillgelegt wurde, ließen die Pendlerströme drastisch nach. 1999 stellte die Deutsche Bahn den Personenverkehr zwischen der Hansestadt und dem Seebad ein. Seitdem fahren auf der Strecke nur noch Güterzüge zum Zwischenlager Nord oder Hafen Vierow.

Das will Greifswalds Oberbürgermeister Stefan Fassbinder (Grüne) ändern. Seine Vision: „Ich möchte einen Teil des Verkehrs von der Straße auf die Schiene verlegen. Lubmin wird als Arbeitsort in den kommenden Jahren weiter wachsen.“ Eine Mobilitätsanalyse der Stadt hat ergeben, dass die Stadtausfahrt in Richtung Lubmin stark von Berufspendlern genutzt wird.

Im vergangenen Jahr wurde Fassbinder das zweite Mal zum Oberbürgermeister gewählt. In seinem Wahlprogramm für die zweite Amtszeit steht das Projekt Personenzüge nach Lubmin. Daran arbeitet er bereits. „Wir werden in diesem Jahr eine Machbarkeitsstudie in Auftrag geben. Die Gelder dafür sind bereits im Haushalt eingestellt“, sagt Stefan Fassbinder. Derzeit führt er vorbereitende Gespräche, nimmt an Kongressen zur Verkehrsentwicklung teil. „Greifswald hat keinen Eisenbahnxperten. Wir arbeiten uns erst in das Thema ein.“ Es gebe auch kein Personal, das sich speziell nur mit diesem Thema beschäftige. Die Umsetzung der Vision laufe derzeit neben dem Alltagsgeschäft.

Für Fassbinder ist jedoch klar, dass die Ausgangslage positiv ist. „Das Gleis und die Signalanlagen gibt es schon. Damit sind die Hürden deutlich geringer, als wenn ein komplett ein neues Schienennetz verlegt werden muss“, sagt Fassbinder.

Das ist beim Großprojekt Darßbahn der Fall. An der Re-

aktivierung der Strecke wird bereits seit über 20 Jahren geplant. Erst in den vergangenen Jahren wurde die Idee konkreter. In diesem Jahr soll das 115 Millionen-Euro-Projekt starten.

Fassbinder ist optimistisch, dass sich der Personenzug zwischen Greifswald und Lubmin in den kommenden sieben Jahren seiner zweiten Amtszeit umsetzen lässt. Knackpunkt wird letztlich die Finanzierung durch die Landesregierung. „Das Land muss einen Teil der Strecke finanzieren. Das wird eine beträchtliche Summe. Nirgends kommt der Bahnverkehr ohne hohen Zuschuss vom Land aus“, erklärt Fassbinder.

Die Machbarkeitsstudie soll daher zunächst zeigen, ob die Betreuung der Strecke unter wirtschaftlichen Aspekten darstellbar ist. Geklärt werden müsse außerdem, ob Kemnitz und Brünzow als weitere feste Haltepunkte auf der Strecke in Frage kommen. „In beiden Fällen müsste dann in Bahnsteige investiert werden. Diese gibt es zur Zeit nicht“, sagt Fassbinder. Auch ein Haltepunkt direkt in Lubmin wird benötigt.

Die **EWN** GmbH (**Entsorgungswerk für Nuklearanlagen**) ist seit Ende 1999 Eigentümer der Schienens Strecke. Das Unternehmen steht den Plänen ebenfalls offen gegenüber. „Aufgrund der Entsorgungsverpflichtung für unsere radioaktiven Abfälle müssen wir die Schienenverkehrsanbindung nach Greifswald noch viele Jahre instand halten“, sagt Katrin Kühl von der Unternehmenskommunikation der **EWN**. Eine ergänzende Nutzung sei daher möglich.

Zitat-Text:

„Wir werden in diesem Jahr eine Machbarkeitsstudie in Auftrag geben. Die Gelder dafür sind bereits im Haushalt eingestellt.“ - Stefan Fassbinder (Grüne), Oberbürgermeister in Greifswald



Bildunterschrift: *Werkbahnhof Lubmin 1970. Hier stiegen täglich mehrere Tausend Menschen ein und aus, die im Kernkraftwerk tätig waren.*



Bildunterschrift: *Greifswalds Oberbürgermeister, Stefan Fassbinder (Grüne) hat Pläne, Personennahverkehr in und um Greifswald auf die Schiene zu verlagern.*



📰 Ostsee-Zeitung - Rostocker Zeitung | 14.01.2023 | S. 1

📄 Auflage: 27.664 | Reichweite: 70.189

👤 Patrick Leithold

Nord Stream 2 war wohl unnötig

Die Ostseepipeline Nord Stream 2 ist Wissenschaftlern zufolge auch nach dem Wissensstand vor Baubeginn für die europäische und deutsche Gasversorgungssicherheit nicht notwendig gewesen. Neben dem Wirtschaftswissenschaftler Christian von Hirschhausen, der bereits 2018 vor dem Projekt warnte, sagte am Freitag der Direktor der Prognos AG, Jens Hobohm, dass aus seiner Sicht der Bau nicht nötig war.

Hobohm und von Hirschhausen äußerten sich im Un-

tersuchungsausschuss zur Klimaschutz-Stiftung MV. Die Stiftung war 2021 gegründet worden, um den Fertigbau der Gasleitung zu ermöglichen.

Nord Stream 2 wurde fertig, bekam aber infolge des russischen Angriffskrieges gegen die Ukraine keine Betriebserlaubnis von Deutschland. Sprengstoff-Explosionen beschädigten die Leitungen Nord Stream 1 und Nord Stream 2 im September 2022 vor Bornholm schwer. Die Hintergründe sind bislang ungeklärt.

Atomenergie aus der DDR: Die Geschichte des ersten KKW

Am 9. Mai 1966 ging das Kernkraftwerk Rheinsberg als erster deutscher Atommeiler in Betrieb. Über die Geschichte der DDR-Kernenergiewirtschaft in Rheinsberg und Lubmin, den Krimi um die Entscheidung, wo das Kraftwerk stehen soll, und einen falschen Zehn-Mark-Schein hat der Historiker Sebastian Stude jetzt ein umfassendes Buch veröffentlicht.

Rheinsberg/Lubmin. Seine erste Begegnung mit dem Kernkraftwerk (KKW) Rheinsberg sei irritierend gewesen, erinnert sich Autor Sebastian Stude. „Die Anlage versperrte den Weg unserer Fahrradtour in Richtung Mecklenburgische Seenplatte.“

Mittlerweile hat sich der 43-jährige Historiker ein Jahrzehnt lang mit der Geschichte der beiden ostdeutschen KKW in Rheinsberg und Lubmin bei Greifswald beschäftigt. Der ehemalige Mitarbeiter im Stasi-Unterlagenarchiv, der schon vor vier Jahren einen Band über die Stasi im KKW Lubmin veröffentlichte, hat nun ein fast 400 Seiten umfassendes Werk über das kleinere KKW in Rheinsberg geschrieben. Es heißt „Roter Strom - Die Geschichte des Kernkraftwerkes Rheinsberg 1956-2000“

Das erste deutsche industrielle KKW sei ab der zweiten Hälfte der 1950er Jahre, auf dem Scheitelpunkt einer weltweiten „Atomeuphorie“, knapp 90 Kilometer nördlich der DDR-Hauptstadt Ost-Berlin, entstanden, sagt Stude. „Partei- und Staatsführung inszenierten den Betrieb samt seinen Beschäftigten als Symbol der Zukunftshoffnungen und eines vorgeblichen Triumphes des Ostens gegenüber dem Westen.“

Ulbricht verkündet unter tosendem Beifall Baubeginn

Nachdem die technologischen Marktführer USA und Sowjetunion die Freigabe für eine industrielle Kernenergienutzung gegeben hatten, verkündete DDR-Chef Walter Ulbricht am 24. März 1956 auf einer Parteikonferenz in der Berliner Werner-Seelenbinder-Halle unter Beifall den Bau eines Atomkraftwerkes in der DDR. Schon 1957, am 8. Gründungstag der DDR, erfolgte nahe der kleinen Stadt Rheinsberg der symbolische Baubeginn, nachdem schon sechs Monate zuvor der Bau für ein fast zehn Kilometer langes Bahngleis begonnen hatte. Zwei Monate später ging am Zentralinstitut für Kernphysik in Dresden-Rossendorf ein sowje-

tischer 2-Megawatt-Forschungsreaktor in Betrieb.

In seinem Buch schildert der Autor, dass neben dem Stechlinsee auch andere Standortvarianten in die engere Wahl gekommen waren, darunter das Westufer des Tollensesees. Unter anderem war sogar geplant, nahe der Ortschaft Usadel ein Pumpspeicherkraftwerk mit einer Leistung von 60 bis 300 Megawatt zu errichten, das dann in Überschusszeiten mit KKW-Strom betrieben werden sollte.

Doch der Tollensesee fiel schließlich wegen des ungünstigen Baugrundes und seiner Nähe zu Neubrandenburg durch, und das Projekt Goldberger See wurde wegen des schlechten und nicht ausreichenden Kühlwassers aufgegeben. Stattdessen entschied man sich für den wenig besiedelten Standort Rheinsberg inmitten eines Naturschutzgebietes, in den außerdem noch zwei Einrichtungen zur Klima- und Gewässerforschung angesiedelt wurden.

Die Geschichte des falschen Zehn-Mark-Scheins

In öffentlichen Veranstaltungen in Rheinsberg und Umgebung hatten sich seinerzeit Partei und Aufbauleitung bemüht, aufkommende Gerüchte etwa über den Bau von atomaren Abschussrampen oder weitläufige Sperrgebiete aus der Welt zu schaffen. In den wissenschaftlich fundierten Kapiteln erläutert der Autor unter anderem, welche DDR-Betriebe sich an Bau und Montage des Meilers beteiligt hatten, warum es oft zu Bauverzögerungen kam und wie das KKW schließlich am 6. Mai 1966 erstmals Strom ins Netz einspeiste.

Auch kuriose Begebenheiten aus der ostdeutschen Kernenergienutzung erfährt der Leser, so zum Beispiel jene Geschichte über den „verfälschten Zehn-Mark-Schein“, der 1975 in den Zahlungsverkehr kam. Während auf der Vorderseite des rehbraunen Zehners die Altkommunistin Clara Zetkin zu sehen war, zierte eine junge Frau mit modernem Haarschnitt und eleganter

Arbeitskleidung vor einem KKW-Schaltpult die Rückseite. Und das, obwohl bis Mitte der 1970er Jahre keine einzige Frau als Reaktoroperatorin im KKW gearbeitet hatte.

Stude geht auch auf das Leben der ostdeutschen Kernkraftwerker und ihre Darstellung als „neue sozialistische Arbeiter“ ein, ebenso auf den Bau einer komfortablen Wohnsiedlung im Osten von Rheinsberg sowie die Errichtung einer Großküche und eines Kulturhauses. Ausführlich beschäftigt er sich auch mit den seinerzeit erstellten Störfallszenarien, die sich hauptsächlich auf einen möglichen Abriss der Hauptkühlleitung konzentriert hatten.

In den 1980er Jahren, als sich die auf 20 Jahre festge-

legte Laufzeit der Anlage dem Ende näherte, fand eine umfassende Sanierung statt, in deren Verlauf auch die Nuklearkatastrophe von Tschernobyl fiel. Als er Betrieb Anfang 1987 die Wiederaufnahme der Stromproduktion vermeldete, forderten gleichzeitig auf dem Menzer Kirchengelände Umweltgruppen den Atomausstieg.

Erst am 1. Juni wurde das KKW Rheinsberg gegen 22.38 Uhr vom Netz genommen. In Regie der neu gegründeten Energiewerke Nord (**EWN**) in Lubmin wurde schließlich ein mit 833 Millionen Euro veranschlagtes Stilllegungskonzept umgesetzt, das laut Betreiber wohl noch bis 2035 dauern und mehr als eine Milliarde Euro kosten wird.



Bildunterschrift: Das KKW in Rheinsberg war einst das erste industriell genutzte Atomkraftwerk Deutschlands.



Bildunterschrift: Die Leitwarte des stillgelegten Kernkraftwerks in Rheinsberg im Juli 2017. Fotos: Bernd Settnik