

EWN

Entsorgungswerk für
Nuklearanlagen



Pressespiegel

28.06.2024

Inhalt

EWN

1 Kommen auf die Castor-Transporte größere Hindernisse zu? <i>Aachener Zeitung Nordkreis, 28.06.2024</i>	3
2 Bund soll Ausgleich für Atommüll zahlen <i>Ludwigsburger Kreiszeitung, 28.06.2024</i>	4
3 Flüssigerdgas Erstes deutsches LNG-Terminal an Land wird in Stade gebaut <i>tagesspiegel.de, 28.06.2024</i>	6

📰 Aachener Zeitung Nordkreis | 28.06.2024 | S. 18

📄 Auflage: 8.628 | Reichweite: 35.216

👤 Burkhard Giesen

Kommen auf die Castor-Transporte größere Hindernisse zu?

Die Sperrung auf der A3 könnte zu einem Problem für die geplanten Transporte werden. Initiativen kritisieren Verzögerungen.

Jülich. Ist die ausgeguckte Streckenführung für die Castoren-Transporte von Jülich nach Ahaus zuverlässig befahrbar? Die Anti-Atom-Initiativen haben daran Zweifel. So sei es schon bei einem der Probetransporte am Kreuz Kaiserberg der A3 bei Duisburg zu Problemen gekommen. Demnach habe der Transporter „unplanmäßig rückwärts fahren“ müssen, weil „er die Kurve offenbar nicht richtig nehmen konnte“. Jetzt gibt es auf der Strecke ein anderes Problem. Weil bei Bauarbeiten ein größeres Loch unter der Autobahn entdeckt worden war, musste die A3 in diesem Bereich komplett gesperrt werden. Die Anti-Atom-Initiativen sprechen deshalb von einem „unkalkulierbaren Risiko“.

Bei der Jülicher Entsorgungsgesellschaft für Nuklearanlagen (JEN) sieht man das anders. Wie Jörg Kriewel von der JEN auf Nachfrage betonte, muss der Transporteur der Castoren für jeden einzelnen Transport eine Genehmigung einholen, die mit den zuständigen Behörden abzustimmen ist. Kriewel: „Mögliche Routen werden immer auch dahingehend bewertet, ob sie befahrbar sind.“ Aus Sicherheitsgründen werden die Routen von der JEN und den verantwortlichen Behörden nicht kommuniziert, bekannt ist aber, dass es Ausweichrouten gibt.

Größtes Hindernis für den 130 Tonnen schweren Transporter auf dem Weg nach Ahaus ist die Rheinüberquerung, weil eine tragfähige Brücke genutzt wer-

den muss.

Eine Genehmigung der Transporte steht immer noch aus. Wann die erfolgt, ist weiter unklar. Inzwischen ist aber eher mit Herbst zu rechnen. In einem anderen Bereich kritisieren die Gegner der Castoren-Transporte Stillstand. So steht sowohl eine neue Betriebserlaubnis für das bestehende Zwischenlager aus, aber auch die Planungen für ein neues Zwischenlager würden nicht erkennbar vorangetrieben. So hatte das Land Gelder bereitgestellt, mit denen die JEN zwei zusätzliche Flächen für das geplante moderne Zwischenlager erwerben sollte.

„Nun liegen die Vertragsunterlagen dazu offenbar seit Monaten beim Bundesfinanzministerium und Bundesministerium für Wissenschaft und Forschung, die für die Finanzierung der JEN zuständig sind“, sagt Marita Boslar von der Jülicher Initiative „Stop Westcastor“ und vermutet dahinter eine Strategie: „Es kann doch nicht sein, dass das bei dem riesigen Atommüllproblem – Jülich ist nur ein Beispiel für zahlreichen ‚Dauer‘-Zwischenlager in Deutschland – sich die vielen zuständigen Akteure gegenseitig blockieren, statt konstruktiv zusammen zu arbeiten.“

Käme es im Herbst zu einer Genehmigung für die Transporte, würde umgekehrt ein Grundstücksankauf für ein Zwischenlager allerdings auch nur noch begrenzt Sinn ergeben.

📰 Ludwigsburger Kreiszeitung | 28.06.2024 | S. 20

📄 Auflage: 13.568 | Reichweite: 38.079

👤 Steffen Pross

ZWISCHENLAGER-STANDORTE

Bund soll Ausgleich für Atommüll zahlen

Auch ein gutes Jahr nach der endgültigen Abschaltung der drei letzten deutschen Atomkraftwerke ist nicht absehbar, wo und wann ein mögliches Endlager für die hoch radioaktiven Abfälle entstehen könnte. Die dezentralen Brennelemente-Zwischenlager werden deshalb Jahrzehnte länger benötigt als geplant. Die Standortkommunen verlangen deshalb jetzt eine jährliche Entschädigung vom Bund.

Solche Ausgleichszahlungen erhalten bereits die Kommunen Ahaus und Gorleben, wo in den 1990er Jahren zentrale Zwischenlager für abgebrannte Brennelemente aus ganz Deutschland entstanden. Dagegen gehen die Standortkommunen, in denen die AKW-Betreiber im ersten Jahrzehnt dieses Jahrtausends dezentrale Zwischenlager für den vor Ort angefallenen Atommüll errichteten, bisher leer aus. Das wollen sie nicht länger hinnehmen – zumal klar ist, dass die Zwischenlager sehr viel länger gebraucht werden als bei ihrer Genehmigung gedacht: Die Arbeitsgemeinschaft der Standortgemeinden kerntechnischer Anlagen – kurz Asketa – fordert für alle Zwischenlager-Standorte „ab sofort eine Entschädigung analog der vertraglichen Regelungen für Ahaus und Gorleben“. Die von der Asketa erwartete Kompensation hatte deren Präsident Josef Klaus im April auf 800 000 bis 1,3 Millionen Euro pro Jahr und Standort beziffert, jetzt beschlossen die 25 Mitgliedskommunen im unterfränkischen Grafenrheinfeld ihren Forderungskatalog in einer gemeinsamen „Grafenrheinfelder Erklärung“.

„Ein finanzieller Ausgleich unserer Lasten ist nur recht und billig“, sagt Jörg Frauhammer, der Bürgermeister von Gemmrigheim, das Markungsgemeinde des Neckarwestheimer Zwischenlagers ist. Er und sein Neckarwestheimer Kollege Jochen Winkler argumentieren, dass die künftige sichere Endlagerung des strahlenden Erbes der AKWs bei der Genehmigung sowohl der Kernkraftwerke selbst als auch der Standort-Zwischenlager vorausgesetzt worden sei. Inzwischen stehe aber fest, dass die Standortkommunen noch unabsehbar lange durch die Zwischenlager belastet würden. So werde zum Beispiel die Nachnutzung des Kraftwerksgeländes auch noch viele Jahre nach

dem laufenden Rückbau der beiden Neckarwestheimer Meiler deutlich erschwert, sagt Frauhammer. Außerdem befürchtet er, dass seine Feuerwehr für das Zwischenlager zuständig wird, sobald die EnBW ihre jetzige Werksfeuerwehr auflösen kann.

Winkler und Frauhammer sind zuversichtlich, dass die Kompensationsforderung bei der Politik angekommen ist. Die bei der Asketa-Tagung Mitte des Monats anwesenden Abgeordneten hätten jedenfalls aufgeschlossen reagiert und zugesagt, Gespräche des Finanz- und des Umweltausschusses des Bundestages mit den Standortkommunen zu organisieren.

Geringer dürften deren Erfolgsaussichten bei der Forderung sein, dass die Bundesgesellschaft für Zwischenlagerung (BGZ) – seit 2019 für die Zwischenlager zuständig – „unverzüglich“ in die Verfahren für deren „befristete“ Neugenehmigung einsteigen solle. Die Genehmigungen laufen je nach Standort zwischen 2034 und 2047 aus.

Mit ihrer Forderung will die Asketa einem Weiterlaufen der Zwischenlager bis zum Sankt-Nimmerleins-Tag entgegenwirken und indirekt auch Druck bei der Endlagersuche erzeugen. „Es geht ums Signal“, sagt Jochen Winkler: „Wir müssen verhindern, dass das Thema Kernkraft in Vergessenheit gerät.“

Doch die BGZ hört zwar das Signal, lehnt aber einen sofortigen Einstieg in die Neugenehmigungsverfahren ab. Rein rechtlich sei man dazu verpflichtet, eine Neugenehmigung sechs Jahre vor dem Auslaufen der bestehenden Erlaubnis anzustreben, sagt eine Sprecherin der Bundesgesellschaft. Um den Standortkommunen entgegenzukommen, werde man schon

acht Jahr vor dem jeweiligen Ablaufen in die Neugenehmigungsverfahren einsteigen – einen noch früheren Verfahrensbeginn werde es aber nicht geben.

Heißt konkret fürs Zwischenlager Neckarwestheim, dessen jetzige Genehmigung 2046 endet: Vor 2038 wird es keinen Einstieg in die Neugenehmigung geben – wohl auch, weil sich bis dahin neue Zeithorizonte in der Endlagersuche abzeichnen dürften. Jörg Frauhammer sieht das Thema nüchtern: „Wir haben in Grafenrheinfeld keinen Clinch mit der BGZ daraus gemacht“, sagt er.

Schwer absehbar sind auch die Erfolgchancen der Asketa-Forderung, ein zentrales Eingangslager für die Castoren aus den Zwischenlagern zu errichten, sobald die Entscheidung für einen Endlager-Standort gefallen ist. Denn auch für ein solches Eingangslager, das die Einlagerung der Brennelemente im Endlager beschleunigen soll, würden jahrelange Genehmigungsverfahren nötig. „Das wird sehr schwierig“, räumt Jochen Winkler ein und verweist aufs Beispiel Würgassen: In dem ostwestfälischen Ort sollte ein Logistikzentrum für schwach und mittel radioaktive Abfälle entstehen, das als Eingangslager für das im Bau befindliche Endlager im Schacht Konrad in Salzgitter hätte

dienen sollen. Doch diese Pläne sind seit 2023 vom Tisch, weil Würgassen wohl erst nach dem derzeit für 2027 geplanten Betriebsbeginn in Salzgitter fertig würde.

Schwer abzulehnen ist dagegen die Asketa-Forderung, die Zwischenlager-Standorte gesetzlich mit zwei Sitzen im nationalen Begleitgremium Endlagersuche auszustatten, damit sie dort ihre Belange einspeisen können. De facto tragen sie derzeit die „gesamtgesellschaftliche Aufgabe der Endlagerung“, argumentieren die Zwischenlagerkommunen. Die „politische Glaubwürdigkeit“ der Standortwahl werde von den potenziellen Endlager-Standorten mit Sicherheit „danach bewertet, wie der Bund heute mit den Zwischenlagerkommunen umgeht.“

„Ein Ausgleich unserer Lasten ist nur recht und billig.“ **Jörg Frauhammer, Bürgermeister von Gemmrigheim**

„Wir müssen verhindern, dass das Thema Kernkraft in Vergessenheit gerät.“ **Jochen Winkler, Bürgermeister von Neckarwestheim**

Flüssigerdgas Erstes deutsches LNG-Terminal an Land wird in Stade gebaut

Der erste Bau eines deutschen LNG-Importterminals an Land beginnt offiziell am Freitag in Stade bei Hamburg. Das Terminal soll 2027 in Betrieb gehen. Mehrere private Unternehmen lassen es errichten. Die Kosten liegen ihren Angaben nach bei rund einer Milliarde Euro. Zum Spatenstich, dem symbolischen Baubeginn, sind Niedersachsens Ministerpräsident Stephan Weil (SPD) und Tschechiens Industrieminister Jozef Síkela angekündigt. Der tschechische Energiekonzern CEZ hat in Stade LNG-Lieferungen gebucht. LNG (Liquefied Natural Gas) ist verflüssigtes Erdgas.

Umweltverbände kritisieren den Bau des Terminals. Einer von ihnen, der BUND, klagt am Bundesverwaltungsgericht in Leipzig dagegen. Einen Verhandlungstermin gibt es bislang nicht, wie eine Mitarbeiterin des Gerichts der Deutschen Presse-Agentur sagte.

Der Bund hatte den Aufbau von LNG-Terminals an Nord- und Ostsee nach dem russischen Angriff auf die Ukraine forciert, um unabhängig von russischen Gaslieferungen zu werden. In Deutschland gibt es bislang mehrere schwimmende Terminals. Diese Terminals, die aus einem Spezialschiff bestehen, sollen langfristig mit drei Terminals an Land ersetzt werden.

Verantwortlich für das Vorhaben in Stade ist das Konsortium Hanseatic Energy Hub (HEH) mit Sitz in Hamburg. Zu HEH gehören der Hamburger Hafenlogistiker Buss-Gruppe, die Schweizer Private-Equity-Firma Partners Group, der spanische Netzbetreiber Enagás und der US-Chemiekonzern Dow.

Landterminals in Stade, Wilhelmshaven und Brunsbüttel

Außer in Stade sind Terminals an Land in Wilhelmshaven (auch Niedersachsen) und Brunsbüttel (Schleswig-Holstein) geplant. Der Bau des Terminals in Wilhelmshaven soll 2026 beginnen. Das Bundeswirtschaftsministerium geht davon aus, dass das Terminal etwa Mitte 2028 in Betrieb geht. Für den Bau des Terminals in Brunsbüttel laufen seit März vorbereitende Maßnahmen wie Erdarbeiten. Die Anlage in Bruns-

büttel soll früh im Jahr 2027 den Regelbetrieb aufnehmen.

Wie LNG in die Gasleitungen kommt

Der fossile Energieträger LNG wird bei Extremtemperaturen auf weniger als minus 160 Grad Celsius heruntergekühlt und verliert dabei einen Großteil seines Volumens aus dem gasförmigen Zustand. Aus 600 Kubikmetern gasförmigen Stoffes wird ein Kubikmeter flüssiges LNG.

Nach dem Transport in Spezialtankern wird LNG an Terminals am Zielort wieder in den gasförmigen Zustand umgewandelt und ins Erdgasnetz eingespeist - oder direkt als Treibstoff und Energieträger eingesetzt. Wegen der CO₂-Last durch Transport und Verbrennung ist der Rohstoff klimapolitisch bedenklich. Kritiker verweisen zudem darauf, dass mehr Importe den Ausbau der umstrittenen US-LNG- und Fracking-Industrie bewirke. bemängelt, es fehle dafür der Nachweis. Die Projektträger weisen das zurück.

LNG-Anteil an deutschen Gasimporten eher niedrig

Deutschland importiert vergleichsweise wenig Erdgas über die LNG-Terminals. Der Anteil an den gesamten Gasimporten betrug im ersten Halbjahr des vergangenen Jahres 6,4 Prozent, wie aus Daten der Bundesnetzagentur mit Hauptsitz in Bonn hervorgeht. Zwischen Anfang Juni und dem 25. Juni lag der Anteil bei rund elf Prozent, wie die Bundesnetzagentur auf Anfrage der Deutschen Presse-Agentur mitteilte.

Weltweit exportierten 2023 der International Gas Union zufolge 20 Länder den Rohstoff - mit den USA (21 Prozent des globalen Gesamtvolumens), Australien (20), Katar (19), Russland (8) und Malaysia (7) an der Spitze. Die größten unter den 51 Einfuhrmärkten waren China, Japan, Südkorea und Indien, die zusammen rund die Hälfte des weltweiten LNG importierten. Zu den wichtigsten EU-Kunden gehörten Frankreich, Spanien, die Niederlande und Italien. Deutschland lag weltweit auf Platz 17.