



Inhaltsverzeichnis

EWN Entsorgungswerk für Nuklearanlagen GmbH	3
24.06.2025 Jülicher Zeitung: Pause-Taste bei den Castoren gedrückt?	4
Industrie / Wirtschaft / Gewerbe MV	6
24.06.2025 Ostsee-Zeitung - Greifswalder Zeitung: Zugverbindung nach Lubmin braucht noch Jahre	7
23.06.2025 N-Joy: Maritimer Koordinator will norddeutsche Häfen stärken	9

Pause-Taste bei den Castoren gedrückt?

Genehmigungsbehörde für die Transporte will offenbar Gespräche zwischen Land und Bund abwarten. Der Jülicher Atommüll erreicht in dieser Woche auch den Bundestag.

Jülich Die längst überfällige Genehmigung für den Abtransport der 152 Castoren mit radioaktiven Brennelemente-Kugeln aus dem Jülicher Zwischenlager in das Zwischenlager Ahaus wird sich offenbar weiter verzögern. Nach Angaben der Anti-Atom-Initiativen liegt der Initiative „Sofortiger Atomausstieg Münster“ ein Schreiben des Bundesumweltministeriums vor, wonach die zuständige Genehmigungsbehörde für die Transporte, das Bundesamt für die Sicherheit der nuklearen Entsorgung (BASE), vor seiner Entscheidung noch das Bundesumweltministerium beteiligen wolle. Damit, so die Anti-Atom-Initiativen, zu der auch das Jülicher Aktionsbündnis „Stop Westcastor“ zählt, sei „anscheinend erstmal eine politische Pause-Taste im Castor-Verfahren gedrückt“ worden. Weiter heißt es: „Ein Alleingang des BASE scheint damit ausgeschlossen.“ Schon im Januar hatte das Ministerium unerwartet in einem Brief an die Initiative mitgeteilt, dass der Abtransport der in Jülich eingelagerten Castoren „aus tatsächlichen und rechtlichen Gründen noch erhebliche Zeit in Anspruch nehmen“ werde. Zuletzt hatte das Bundesforschungsministerium deutlich gemacht, dass es zur Frage der Castortransporte neue Gespräche mit der NRW-Landesregierung geben soll. Land und Bund verfolgen dabei unterschiedliche Ziele. Während das Land den Neubau eines Zwischenlagers in Jülich erreichen möchte, setzt

der Bund auf den Abtransport der Castoren nach Ahaus, weil dies schneller und kostengünstiger zu realisieren sei. Neben der ungeklärten Frage höherer Kosten bei einem Verbleib der Castoren in Jülich gibt es zudem das Problem, dass seit 2014 eine Räumungsanordnung des Landes für das vorhandene Zwischenlager in Jülich vorliegt. Der Neubau eines Zwischenlagers in Jülich kann aber nur dann erfolgen, wenn auch eine längst beantragte erneute Betriebsgenehmigung für das vorhandene Zwischenlager erteilt wird.

Ende Mai hatte NRW-Wirtschaftsministerin Mona Neubaur (Grüne) im Landtag deutliche Kritik am Bund geübt, weil die Erteilung dieser Genehmigung mit immer neuen Anforderungen verzögert würde und der Bund Gelder für den Ankauf von Grundstücken für das neue Zwischenlager blockieren würde. Allerdings ist das Land selbst Eigentümer der benötigten Flächen und könnte die Grundstücke auch selbst zur Verfügung stellen.

Neubaur hatte schon Ende Mai Gespräche mit dem Bund über die Frage der Unterbringung der Castoren angekündigt. Das hatte Mitte Juni das Bundesforschungsministerium auf Anfrage unserer Zeitung bestätigt. „Wir begrüßen, dass es nun endlich zu Gesprächen zwischen dem Bund und NRW kommen soll. Genau das fordern wir schon seit

Jahren und wir erwarten, dass die beteiligten Ministerien jetzt konstruktiv und zielorientiert verhandeln“, sagt Marieta Boslar von „Stop Westcastor“. Für sie ist klar, dass der in staatlicher Verantwortung in Jülich produzierte Atommüll deshalb auch hier so lange gelagert werden sollte, „bis es in einigen Jahrzehnten ein Endlager für hoch radioaktiven Atommüll gibt. Alle beteiligten Ministerien müssen die sicherste Option wählen – und das ist eindeutig der Neubau eines Zwischenlagers hier vor Ort.“

Dass das BASE nun offenbar vor der Erteilung der Transportgenehmigung noch das Bundesumweltministerium einbinden will, kann in der Tat nur so gedeutet werden, dass man die Gespräche zwischen Land und Bund abwarten will. Eine Transportgenehmigung und deren möglicher schneller Vollzug würde Gespräche zwischen Land und Bund überflüssig machen.

Auch der Deutsche Bundestag wird sich am Donnerstag mit dem Thema befassen. Die Fraktion Die Linke hat einen entsprechenden Antrag zum Thema „Keine unnötigen Atomtransporte mit hoch radioaktivem Abfall aus Jülich ins Zwischenlager Ahaus“ eingebracht, der nach der ersten Lesung im Bundestag in den Fachausschuss überwiesen werden soll.

Wörter:	547	Jahrgang:	2025
Autor/-in:	von Burkhard Giesen	Ausgabe:	Nebenausgabe
Seite:	17	Auflage:	4.625 (gedruckt) ¹
Ressort:	Lokales		4.863 (verkauft) ¹
Rubrik:	Jülicher Zeitung		4.903 (verbreitet) ¹
Medienkanal:	PRINT		0,01626 (in Mio) ²
Mediengattung:	Tageszeitung	Reichweite:	
Medientyp:	PRINT		

¹ von PMG gewichtet 10/2024

² AGMA ma 2024 Tageszeitungen

Zugverbindung nach Lubmin braucht noch Jahre

Trotz erfolgreichem Testlauf zum MV-Tag bleibt der Pendelverkehr auf der Bahnstrecke zunächst eine einmalige Sache

Der Wunsch nach einer Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der Bahnstrecke zwischen Greifswald und Lubmin ist Bund, Land und Hansestadt gemein. Doch bis wieder ein Zug fahren kann, steht ein Jahrzehnt der Vorbereitung bevor.

Ob Pendelverkehr für Berufstätige oder Strandbahn von Greifswald nach Lubmin - der seit Jahren bestehende Wunsch nach einer Zugverbindung zwischen der Hansestadt und dem Seebad muss weiterhin auf eine Umsetzung warten.

Zumindest aber scheinen sich Stadt, Land und Bund weitgehend einig zu sein, dass die Strecke nach Möglichkeit reaktiviert werden soll, wie sich während der Sonderfahrten im Rahmen des MV-Tages herauskristallisiert hat. Klar ist jedoch, dass bis zur Umsetzung noch einige Jahre vergehen werden.

„Im Moment ist es eine einmalige Sache“, so Greifswalds Oberbürgermeister Stefan Fassbinder über den vom Land Mecklenburg-Vorpommern organisierten Probetrieb am zurückliegenden Festwochenende.

Das Ziel sei allerdings klar: Der Personenverkehr soll zurück auf die Strecke, was nicht nur für die Stadt selbst, sondern die ganze Region ein großer Vorteil wäre. „Garantiert ist die Reaktivierung noch nicht, aber ich blicke optimistisch nach vorne“, sagt er.

Zunächst müssten jedoch Sicherheitsfragen und die Wirtschaftlichkeit geklärt werden. Zuständig für alle

vorbereitenden Maßnahmen ist das Land Mecklenburg-Vorpommern. Zudem sind voraussichtlich einige Bauarbeiten notwendig, um die Gleise für den dauerhaften Betrieb zu ertüchtigen, wie auch die Staatssekretärin des Landwirtschaftsministeriums, Ines Jesse, bestätigt.

Abseits dessen stehen noch Gutachten aus und entsprechende Bundesfördermittel müssten eingeworben werden. Der Zeitplan für die Umsetzung ist dementsprechend großzügig kalkuliert. „Es dauert wahrscheinlich noch zehn Jahre“, sagt die Staatssekretärin.

Tatsächlich reicht die Grundidee hinter dem jüngsten Vorstoß des Ministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit MV zur Reaktivierung der Strecke auch schon einige Jahre zurück. Bereits im Jahr 2023 startete die Grüne Jugend mit ihrer Initiative „Strandbahn Lubmin“ eine entsprechende Petition. Hauptziel damals: eine Bahnverbindung zum Strand, um diesen auch ohne Pkw gut erreichen zu können.

Eine erste Machbarkeitsstudie im Auftrag der Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern (VMV) sieht in der Tat Potenzial in dem Vorhaben. Vor allem am Wochenende könnten ausrei-

chend Menschen die Verbindung nutzen. Unter der Woche prognostiziert die Untersuchung jedoch eine zu niedrige Auslastung. Dennoch gibt es aus dem Bundestag ebenfalls positive Signale bezüglich der Strecke. „Der Bund wird sich daran beteiligen“, so der in Greifswald geborene CDU-Abgeordnete Georg Günther während des MV-Tags. Persönlich finde er es wünschenswert, dass der Zug wieder zwischen Greifswald und Lubmin rollt. Entsprechend sieht er es als seine Aufgabe, regelmäßig beim Land bezüglich der Fortschritte nachzuboahren.

Sollten alle beteiligten Akteure mit ihren Bemühungen Erfolg haben und der Zeitplan eingehalten werden, könnten demnach circa 35 Jahre nach dem letzten regulären Personenverkehr wieder Züge abseits von Gütertransporten auf der Strecke rollen. So wurde die Verbindung 1999 vollständig eingestellt. Hintergrund war die Stilllegung des Kernkraftwerks Lubmin, rund 4 Jahre zuvor. Da die vielen Berufspendler zwischen der Hansestadt und dem Kraftwerk somit weggefallen waren, brachen auch die Fahrgastzahlen insgesamt auf der 1969 eigens für das Kraftwerk errichteten Zugstrecke ein, was einen Weiterbetrieb verhinderte.

Wörter: 529
Autor/-in: Karsten Riemer
Seite: 9
Ressort: Lokales Greifswald
Medienkanal: PRINT
Mediengattung: Tageszeitung
Medientyp: PRINT

Jahrgang: 2025
Ausgabe: Nebenausgabe
Auflage: 6.122 (gedruckt)¹
6.986 (verkauft)¹
7.566 (verbreitet)¹
Reichweite: 0,03601 (in Mio)²

¹
IVW 1/2025

²
AGMA ma 2024 Tageszeitungen

Industrie / Wirtschaft / Gewerbe MV

 N-Joy

Maritimer Koordinator will norddeutsche Häfen stärken

23. Juni 2025 09:29 | Medienart: Online

[Originalartikel](#) (Online Website)

Häfen spielen eine zentrale Rolle für die Exportwirtschaft, bei der Energiewende und der Verteidigungsfähigkeit, sagt Christoph Ploß, der neue maritime Koordinator der Bundesregierung im NDR Interview.

Die deutschen Häfen, der Schiffbau genauso wie die Seeschifffahrt stehen im internationalen Wettbewerb stark unter Druck. Dabei werden ihre Aufgaben für die deutsche Exportwirtschaft, die Energiewende und die Verteidigung immer wichtiger. Christoph Ploß, der Hamburger CDU-Bundestagsabgeordnete und neue Koordinator der Bundesregierung für maritime **Wirtschaft** und Tourismus, sieht seine Rolle darin, die Häfen, den Schiffbau und die Schifffahrt für die Zukunft fit zu machen.

Herr Ploß, welche Häfen sind besonders wichtig? Christoph Ploß will als maritimer Koordinator die norddeutschen Häfen stärken.

Christoph Ploß: Der Hamburger Hafen ist natürlich der mit Abstand größte Seehafen. Er hat für ganz Deutschland eine enorme Bedeutung, weil hier sehr viele Güter ankommen, die von Deutschland in die ganze Welt exportiert werden oder die nach Deutschland importiert werden. Cuxhaven hat sich jetzt mit seinem Hafen auf die Energiewende spezialisiert und wird eine Art Umschlagplatz für die Komponenten, die man für Windkraftanlagen benötigt. Damit hat Cuxhaven in ein echtes Zukunftsfeld investiert. Aber auch Häfen wie Rostock könnten zu Energie-Drehkreuzen werden. Hier könnten Wasserstoff, klimafreundliche Kraftstoffe wie E-Fuels, Ammoniak oder Methanol umgeschlagen werden. Damit würden die Häfen einen wichtigen Beitrag für die Energiewende leisten. Schleswig-Holstein spielt vor allem für den Feederverkehr (Zubringerverkehr für kleinere Häfen) eine wichtige Rolle, der von den skandinavischen Ländern nach Deutschland führt. Außerdem sehe ich für die schleswig-holsteinischen Häfen ein großes Potenzial angesichts der verteidigungs- und außenpolitischen Herausforderungen, die vor uns stehen. Gerade der Standort Kiel ist prädestiniert dafür, die Marine zu unterstützen. Ich bin auch der Meinung, dass nicht jeder Hafen alles machen muss, sondern die deutschen Häfen können untereinander noch besser kooperieren.

Großprojekte geplant: Niedersachsen investiert in Häfen Niedersachsen 18.00, Niedersachsen 18.00, 06.01.2025 18:00 Uhr

Also kein Wettbewerb zum Beispiel zwischen Hamburg und Wilhelmshaven um die großen Containerschiffe?

Ploß: Wir brauchen kein Gegeneinander zwischen den norddeutschen Bundesländern, sondern wir brauchen ein stärkeres Miteinander. Das Bundesverkehrsministerium hat in der vergangenen Legislaturperiode schon aufgezeigt, dass wir in den nächsten Jahren ein steigendes Güteraufkommen erwarten. Deswegen ist es aus meiner Sicht falsch, zu sagen, die norddeutschen Häfen müssten sich untereinander Ladung wegnehmen. Der Norden wird in der Hafenpolitik nur stark sein, wenn er mit einer Stimme spricht und die Interessen bündelt. Dann wird der Norden im Berliner Regierungsviertel die Interessen besser vertreten können, beispielsweise bei der Finanzierung der Seehäfen.

Heißt das, die Bundesregierung gibt den Ländern mehr Geld, um ihre Häfen auszubauen?

Ploß: Wir stecken gerade mitten in den Haushaltsberatungen. Deswegen kann ich jetzt keine konkreten Summen nennen. Ich kann nur sagen, als maritimer Koordinator setze ich mich dafür ein, dass die Häfen dauerhaft stark ausfinanziert sind. Darüber hinaus hat die Bundesregierung erste Möglichkeiten geschaffen. Beispielsweise können die Länder von den hundert Milliarden Sondervermögen, die für die Kommunen bereitgestellt werden, auch in die Hafeninfrastrukturen investieren. Möglicherweise kann man auch aus dem Klima- und Transformationsfonds Investitionen in die Häfen vornehmen. Und wir prüfen, ob über das Sondervermögen für die Verteidigung in die Hafeninfrastrukturen investiert werden kann.

Zehn Prozent mehr Umschlag in Niedersachsens Seehäfen Hallo Niedersachsen, Hallo Niedersachsen,
03.03.2025 19:30 Uhr

Die Häfen sind Teil der kritischen Infrastruktur. Wie sehr muss man sie vor Angriffen schützen?

Ploß: Es wird sehr wichtig sein, die Häfen noch stärker zu schützen. Nicht nur, indem wir die Hafenanlagen sanieren und besser ausstatten, sondern wir müssen auch Themen wie Cyber Security mitdenken. Diese Investitionen halte ich für dringend notwendig. Aber wir stecken mitten in den Haushaltsverhandlungen. Deswegen kann ich jetzt noch nichts Konkretes sagen. Aber wir haben das auf der Agenda.

Als maritimer Koordinator haben Sie auch den Schiffbau im Blick. Wie können die Werften in Deutschland wettbewerbsfähig bleiben?

Ploß: Ich sehe weiterhin großes Potenzial für den deutschen Werftenstandort, vor allem in der Spezialisierung. Zum Beispiel, indem die deutschen Werften Yachten oder Forschungsschiffe bauen. Da ist Deutschland sehr stark. Ich sehe aber auch Potenzial in neuen Feldern, beispielsweise im Konverter Plattformbau. Wir brauchen dringend Konverterplattformen, um den Strom, der mit Offshore-Windkraftanlagen auf hoher See erzeugt wird, aufs Festland zu transportieren. Die könnten beispielsweise durch die Meyer Werft gebaut werden oder von Werften in Mecklenburg-Vorpommern. Die deutschen Werften haben ein unglaubliches Know-How. Deswegen wollen wir als Bundesregierung auch die Rahmenbedingungen dafür schaffen, dass die deutschen Werften in diesem Feld erfolgreich sein können. Dafür wollen wir Bürgschaftsprogramme auf den Weg bringen. Das wird noch in diesem Jahr ein Thema sein.

Das Interview führte Katharina Seiler, NDR.de