



Inhaltsverzeichnis

27.03.2026	Ostsee-Zeitung.de: „Tausende Arbeitsplätze möglich“: Backhaus sieht große Chancen für Masterplan in Lubmin	3
27.03.2026	Ostsee-Zeitung - Rostocker Zeitung: Chancen direkt vor der Haustür	5
25.03.2026	muensterschezeitung.de: Stell Dir vor, es ist Castor-Transport und keiner geht hin	6
26.03.2026	taz.de: Fusionsreaktor in Deutschland: Wenn Fusion spaltet, nicht verschmelzt	8
27.03.2026	Galaxy Oberfranken: Atomares Endlager: Neuer Stand im Herbst	9
24.03.2026	Bürgerinitiative Umweltschutz Lüchow-Dannenberg e.V.: Castortransporte nach Ahaus	9
27.03.2026	IT BOLTWISE: "Umstrittene Castor-Transporte in NRW: Ein ungelöstes Erbe der Atomkraft"	12

Kostenfrei bis 05:15 Uhr lesen, Energiestandort am ehemaligen Kernkraftwerk

„Tausende Arbeitsplätze möglich“: Backhaus sieht große Chancen für Masterplan in Lubmin

Lubmin

Der Umweltminister hat vor Wirtschaftsbossen das Potenzial des Energiestandorts hervorgehoben und volle Unterstützung für die Entwicklung versprochen. Auch eine „Taskforce“ des Landes für Lubmin soll entstehen. Welche weiteren Schritte die Macher vor Ort nun planen

Riesenzugpotenzial, beste Grundvoraussetzungen: Umweltminister Till Backhaus (SPD) hält „tausende neue Arbeitsplätze“ am Energiestandort Lubmin für möglich – und zwar schon innerhalb der nächsten neun Jahre.

Das sagte der Politiker bei einem Treffen mit Wirtschaftsbossen, bei dem ihm Mitglieder des neuen Vereins zur Industrieparkentwicklung Lubmin den Masterplan für das Areal am ehemaligen Kernkraftwerk vorstellten.

Günstige Energie für Ansiedlung von Unternehmen

Backhaus zeigt sich beeindruckt von den großen Energiemengen, die Firmen vor Ort vor allem über Wasserstoff erzeugen wollen. Die Umgebung sei dafür aufgrund ihrer bisherigen Nutzung im Energiesektor bestens geeignet. Geplant ist bis 2025 eine Elektrolyse von vier Gigawatt, wobei allein ein Gigawatt günstige Abwärme entstehen soll.

„Günstige und saubere Energie ist der Schlüssel, um mittelfristig Unternehmen anzusiedeln“, sagte Backhaus in der Runde, an der auch Markus Lindner, Chef der Entsorgungswerke für Nuklearanlagen in Lubmin (EWN), Ingo Wagner, Geschäftsführer der Deutschen Regas, oder Michael Sack (CDU), Landrat von Vorpommern-Greifswald, teilnahmen.

Der Umweltminister verwies dabei auf große Gewerbeparks im Westen von MV, die er mitaufgebaut habe, wie Gallin-Valluhn (Landkreis Ludwigslust-Par-

chim), wo es inzwischen 8000 Arbeitsplätze gebe, oder auch den Holzhafen Wismar mit 4000 Jobs. „Natürlich muss für die hiesige Entwicklung auch die Verkehrsanbindung nach Lubmin verbessert werden“, schätzte der SPD-Politiker ein.

Fokus Wasserstoff: In Lubmin sollen 2000 neue Arbeitsplätze entstehen

Das haben die etwa 20 Firmenchefs im Verein zur Industrieparkentwicklung schon mitgedacht. Es gibt erste Pläne zu ausgebauten und teilweise neuen Straßen zum Energiestandort, die sie zeitnah mit zuständigen Behörden erörtern wollen.

Insgesamt sollen über den Masterplan Lubmin, den die Macher Ende November vorstellten, etwa 2000 neue Arbeitsplätze entstehen. Die Jobs verteilen sich, so das Konzept, auf eine großangelegte Wasserstoff-Produktion, neue Kraftwerke, Speicher und umfangreiche Wasserentsalzung. Ein großer Anteil soll auch über Firmen kommen, die sich wegen günstiger Energie in Lubmin ansiedeln.

Elan des Ministers gibt Akteuren vor Ort „weiteren Schwung“

Backhaus kündigte volle Unterstützung der Landesregierung für den Masterplan an. Das habe er auch mit Ministerpräsidentin Manuela Schwesig (SPD) besprochen. Der Umweltminister, in seiner Funktion auch für die Entsorgungsanlagen in Lubmin zuständig, regte an, gemeinsam mit Wirtschaftsminister Wolfgang Blank (parteilos)

und Akteuren vor Ort, eine Taskforce „Industriepark Lubmin“ zu gründen, um wichtige Prozesse für das Projekt zu beschleunigen.

Die Firmenchefs vor Ort äußerten sich beeindruckt von Backhaus' Elan in der Sache. „Das gibt uns weiteren Schwung“, sagte Gerold Jürgens, Präsident des Unternehmerverbandes Vorpommern und ein Initiator des Masterplans. Der Chef mehrerer Betriebe in Lubmin hat bereits ein Konzept als Grundlage für die Taskforce erstellt, das der Landesregierung in Kürze zugestellt werde.

Anträge für Wasserentsalzung in Lubmin werden gestellt

Unterdessen arbeite der Verein an weiteren Schritten zur Entwicklung des Standortes. „Im Fokus steht aktuell die Wasserversorgung“, verdeutlicht Jürgens. Denn es würden große Mengen an „Prozesswasser“ zur Kühlung für die geplante Elektrolyse benötigt, aber auch Trinkwasser für die Region.

Das soll über Entsalzung von Wasser aus dem Greifswalder Bodden entstehen. „Dafür stellen wir jetzt die nötigen Anträge“, so Jürgens.

Gleichzeitig liefen Gespräche für ein mögliches Gaskraftwerk in Lubmin mit Land und Investoren sowie mit Netzbetreiber 50Hertz, da Leitungen geschaffen werden müssten, um neue hohe Energiemengen einspeisen zu können. „Viele für Lubmin geplante Wasserstoff-Projekte sind aber noch in den

Anfängen“, räumt Jürgens ein. Hier bedürfe es auch weiterer Förderprogramme der Politik, um die Investoren zu weiteren konkreten Schritten zu überzeugen, meint der Unternehmerpräsident.

Backhaus ermunterte die Macher in Lubmin derweil, ihr hohes Tempo beizubehalten. Der Korridor, um im Bereich grüne Energie hoch zu investieren und neue Strukturen zu schaffen, sei bis 2035 offen. „Bis dahin müsst ihr

das schaffen“, motivierte der Minister die Wirtschaftsbosse.

OZ

Wörter:	585	Ausgabe:	Einzelausgabe
Autor/-in:	Alexander Loew	Visits (VpD) ¹ :	3.101.655
Ressort:	Kostenfrei bis 05:15 Uhr lesen		
Rubrik:	Greifswald		
Medienkanal:	ONLINE		
Mediengattung:	Online News		
Medientyp:	ONLINEMEDIEN		

Weblink: <https://www.ostsee-zeitung.de/lokales/vorpommern-greifswald/greifswald/tausende-arbeitsplaetze-in-lubmin-moeglich-backhaus-unterstuetzt-masterplan-fuer-energiestandort-SJJ7QRMCONF2XALMTU35KFTR4.html>

¹ von PMG gewichtet 11-2025

Chancen direkt vor der Haustür

MV bietet zukunftsfähige Beschäftigungsverhältnisse / Kurze Wege zu einem sicheren Job

Mecklenburg-Vorpommern hat einen erheblichen Fachkräftemangel zu verzeichnen, der besonders das Handwerk, die Pflege und den Tourismus trifft. Deshalb können sich qualifizierte Interessenten über eine breite Auswahl an Jobmöglichkeiten freuen. Ebenso wie Schulabgänger mit guten Abschlüssen, die einen Ausbildungsplatz suchen.

Der Wunsch, kurze Wege zu einem sicheren Job in der Heimatregion zu haben, kann erfüllt werden.

Situation auf dem

Arbeitsmarkt

Fast die Hälfte der Betriebe in Mecklenburg-Vorpommern ist vom Fachkräftemangel betroffen, wobei 154 000 Beschäftigte als ältere Arbeitnehmer kurz vor dem Ruhestand stehen. Das verschärft die Lage in den kommenden Jahren weiterhin.

Der Arbeitsmarkt ist einem Strukturwandel unterlegen. Arbeitsplätze in al-

ten Branchen fallen weg und neue, zukunftsorientierte in neuen Bereichen entstehen.

Corona und der Krieg in der Ukraine sowie im Nahen Osten haben Veränderungen bei Wirtschaftsstrukturen, Berufen, Qualifikationsanforderungen sowie Arbeitszeit und -formen zur Folge. Nach wie vor ist der demographische Wandel für Unternehmen eine Herausforderung. Der Mangel an qualifizierten Fachkräften wird folglich langfristig zunehmen. „Die bundesweit angespannte Wirtschaftslage macht sich auf dem Arbeitsmarkt in Mecklenburg-Vorpommern bemerkbar“, konstatiert auch der Konjunkturbericht der Deutschen Industrie- und Handelskammer. Die aktuell schwache Konjunktur dämpft die Nachfrage an qualifizierten Arbeitskräften etwas. Der Fachkräftemangel stellt weiterhin eine erhebliche Belastung für die deutsche Wirtschaft dar.

70 100 Menschen in MV

ohne Job

In Mecklenburg-Vorpommern gibt es laut aktuellem Bericht der Agentur für Arbeit Nord 70 100 Arbeitslose. Die Arbeitslosenquote liegt bei 8,6 Prozent. „Trotz schwieriger Rahmenbedingungen ist die Lage am Arbeitsmarkt insgesamt weiterhin robust“, schätzt Markus Biercher, Chef der Regionaldirektion Nord der Bundesagentur für Arbeit, ein. „Zugleich ist die Arbeitslosigkeit in Mecklenburg-Vorpommern im Februar 2026 im Vergleich zum Vormonat nur gering gestiegen.“

Aktuell haben die Arbeitsagenturen im Land 15 100 sozialversicherungspflichtige Stellen im Bestand. „Insbesondere im Verarbeitenden Gewerbe, im Gesundheits- und Sozialwesen, im Handel sowie im Baugewerbe und im Bereich der freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen bieten sich zahlreiche Einstiegschancen“, so Biercher.

Kerstin Wesselow

Wörter: 333
Seite: 13
Ressort: KARRIERE
Medienkanal: PRINT
Mediengattung: Tageszeitung
Medientyp: PRINT

Ausgabe: Hauptausgabe
Auflage¹: 15.722 (gedruckt)
18.561 (verkauft)
20.129 (verbreitet)
Reichweite²: 0,04382 (in Mio)

¹ von PMG gewichtet 01/2026

² von PMG gewichtet 7/2025

Atommüll-Transport nach Ahaus

Stell Dir vor, es ist Castor-Transport und keiner geht hin

Ahaus

Überraschend problemlos kommt der erste Atommüll aus Jülich in Ahaus an. Die befürchteten Behinderungen bleiben aus. Die Polizei spricht von einem Erfolg, die Gegner hätten sich mehr Widerstand gewünscht.

Es ist 2 Uhr morgens, der Castor rollt von der Schöppinger Straße auf das Brennelemente-Zwischenlager in Ahaus (BZA) zu. Zwei oder drei Trillerpfeifen flöten, zwei Demonstrantinnen trommeln auf einer Metalltonne, eine Atomkraftgegnerin ruft etwas von „Atomstaat“ und „Polizeistaat“. Der Protest ist müde. Die Zahl der Journalistinnen und Journalisten auf der anderen Seite der Absperrgitter ist etwa so groß wie die der Protestierenden: rund 30.

In Jülich war die Schar der Hartnäckigen ähnlich groß - macht bei 2400 Polizeibeamten, die in der Nacht zum Mittwoch im Einsatz gewesen sein sollen, 40 Polizisten auf einen protestierenden Atomkraftgegner.

Castor-Transport war schneller als gedacht

Entsprechend problemlos ist der Einsatz. Die ersten 1900 hochradioaktiven Brennelement-Kugeln aus Jülich sind im Zwischenlager angekommen – verpackt in einem Castor. Die Zugmaschine ist gerade auf das Gelände des BZA gefahren, da zieht Polizei-Pressesprecher Jan Schabacker schon ein „positives Fazit“. Mit viereinhalb Stunden hatte die Polizei gerechnet, eine halbe Stunde früher war das Projekt bereits beendet.

Das Einsatzkonzept sei aufgegangen, während der Fahrt habe es keinerlei Störungen gegeben, berichtet Schabacker, sodass der vier Kilometer lange Tross aus hundert Fahrzeugen ohne ei-

nen Stopp zu seinem Ziel habe rauschen können.

An keiner einzigen der Brücken, unter denen die Kolonne hergefahren ist, habe jemand versucht, sich abzuseilen. Bei früheren Atommüll-Transporten hatten sich Atomkraftgegner von Brücken abgeseilt und in den Weg gehängt.

Tausende Beamte entlang der Strecke

Wie auch? In jedem, wirklich jedem noch so unbedeutenden Wirtschaftsweg, der in die Straße mündet, über die der Castor wenig später fahren wird, blockiert ein Polizeiauto den Weg. Auf der kompletten Strecke hatten Beamte die Autobahnbrücken im Blick. Laut Polizei muss sie in keinem einzigen Fall jemanden daran hindern, eine Brücke zu betreten.

Selbst wenn: In dem Konvoi fahren auch Beamte mit, die während der Proteste gegen die Abholzung des Hambacher Forsts Erfahrungen damit gesammelt haben, Demonstranten von den Bäumen zu holen.

Der Konvoi erinnert an die Autos, die die Rennradfahrer beim Münsterland-Giro begleiten. Ein Auto nach dem anderen rauscht an den Demonstranten in Jülich und Ahaus vorbei. Krankenwagen, Mannschaftswagen und sogar Dixi-Klos sind gleichzeitig unterwegs. Aus der Luft überwacht die Besatzung eines Hubschraubers die Route.

Termine für nächste Castor-Transporte offen

Wann die übrigen 151 Castoren, die noch in Jülich stehen, ins Münsterland kommen, verrät die Polizei nicht. Sicher scheint zu sein: Der Aufwand wird erheblich kleiner sein. Die technische Geschäftsführerin Beate Kallenbach-Herbert nennt den ersten Transport einen „Meilenstein bei der Umsetzung der behördlichen Anordnung“, den Atommüll nach Ahaus zu bringen. Vermutlich werden die nächsten Castoren nicht mehr einzeln kommen. Dann könnten drei Schwerlasttransporter mit je einem Atommüll-Behälter gleichzeitig nach Ahaus kommen. Bei der Premiere in der Nacht zu Mittwoch hat die Polizei noch geübt. Für die kommenden Fahrten wird sie ihre Schlüsse ziehen.

Wie sehr die über 130 Tonnen schweren Transporter die maroden Autobahnen und Brücken in NRW belasten, lassen Polizei und Straßen NRW offen. Ein Sprecher von der Autobahn GmbH erklärte auf Anfrage unserer Redaktion: „Wenn die Autobahn GmbH eine Strecke freigibt, geschieht das unter der Voraussetzung, dass alle Sicherheitsvoraussetzungen eingehalten werden. Dies umfasst auch die Brückenbauwerke.“

„Wir sind die Opfer unseres Erfolgs geworden“

Hartmut Liebermann von der Bürgerinitiative „Kein Atommüll in Ahaus“ hätte sich über mehr Widerstand gefreut. Immerhin hätten am frühen Abend in der Innenstadt „anfangs 300 und später 500“ protestiert. „Das fand ich eigentlich gut“, sagt er am Morgen danach. Er habe nicht mit viel mehr gerechnet. „Es

ist nicht einfach, unter der Woche und nachts eine Blockade durchzuhalten.“

Er erklärt: „Wir sind die Opfer unseres Erfolgs geworden.“ Weil die Atomkraftwerke in Deutschland abgeschaltet sind, „ist die Problematik der Atomenergie im Bewusstsein der Menschen erledigt.“ Liebermann findet das fatal. Der Atommüll werde noch tausende von Jahren ein Problem bleiben. Die nächste Generation müsse einen Weg finden, ihn sicher zu lagern.

Nur der Transport kostet 40 Millionen Euro

Allein der Transport der 152 Castoren kostet nach Angaben der Jülicher Entsorgungsgesellschaft für Nuklearanlagen (JEN) 40 Millionen Euro. Die Kosten für den Polizeieinsatz verrät das Land nicht. Schon vor der ersten Fahrt hat die JEN 50 Millionen Euro bezahlt, damit ihre Castoren in Zukunft in Ahaus stehen dürfen. Davon hat sie unter anderem vier neu entwickelte Zugmaschinen und Schwerlasttransporter sowie die Schulungen externen Personals bezahlt. Das hat ein Sprecher der JEN auf Anfrage unserer Redaktion bestätigt.

Kommentar:Zeit der Energieriesen ist vorbei

Ohne dass in Ahaus schon ein Behälter stehen würde, hat die JEN schon zehn Jahre lange jeweils eine Million Euro Miete an die Betreiber des Atommülllagers überwiesen – also zehn Millionen Euro, um sich die 152 Stellplätze zu reservieren. Für die angenommenen 50 Jahre, die sie dort nun stehen werden, bis ein Endlager gefunden ist, zahlen sie weitere 50 Millionen Euro. Für den Bau eines neuen Zwischenlagers in Jülich hatte die JEN in einer Hochrechnung 550 Millionen Euro veranschlagt.

Wörter:	868	Ausgabe:	Einzelausgabe
Autor/-in:	Stefan Werding https://www.muensterschezeitung.de/autoren/stefan-werding-2624078	Visits (VpD) ¹ :	166.499
Ressort:	PLUS		
Rubrik:	Lokales		
Medienkanal:	ONLINE		
Mediengattung:	Online News		
Medientyp:	ONLINEMEDIEN		
Weblink:	https://www.muensterschezeitung.de/lokales/castor-transport-ahaus-atommuell-nacht-3520304		
	¹ von PMG gewichtet 11-2025		

EWN Entsorgungswerk für Nuklearanlagen GmbH



Fusionsreaktor in Deutschland: Wenn Fusion spaltet, nicht verschmelzt

26. März 2026 19:14 | Medienart: Online | Visits/Monat: 16.000.000

[Originalartikel](#) (Online Website)

Das Versprechen der Energieforscher: „In 40 Jahren läuft das Fusionskraftwerk“, ist längst zum „Running Gag“ geworden. Es wird jedes Jahr wie ein Mantra wiederholt, ohne der Realisierung näherzukommen. Mit der Aufsieberitis will Bundesforschungsministerin Dorothee Bär nun Schluss machen, ist sie doch regierungsamtlich für die Einlösung eines anderen Versprechens zuständig: „Der erste Fusionsreaktor der Welt soll in Deutschland stehen“. So steht es im Koalitionsvertrag der Merz-Regierung.

Vor diesem Hintergrund hatte die CSU-Ministerin in dieser Woche zu einem Fusionskongress nach Berlin eingeladen, auf der die erste nationale Innovations-„Roadmap“ für die Entwicklung der Fusionsenergie im Rahmen der „Hightech-Agenda“ der Bundesregierung präsentiert wurde. Erstellt hatte den Forschungsfahrplan, in dem die technischen Hürden und Zwischenziele auf dem Weg zum Fusionskraftwerk definiert werden, die Münchner Akademie für Technikwissenschaften „acatech“. Eine Kernaussage der Roadmap: Bei deutlicher Beschleunigung könne Deutschland bis etwa 2045 ein erstes Fusionskraftwerk realisieren.

Die Gewinnung von Energie aus der Verschmelzung von **Atomkernen** statt ihrer Spaltung findet immer mehr Befürworter, zeigte sich auf dem Kongress. „Wenn wir bei der Fusion jetzt vorangehen, dann können wir eine Industrie aufbauen, die uns unabhängiger von fossilen Rohstoffen macht, unabhängiger von Energieimporten und unabhängiger von den Wirren der Weltpolitik“, **hob** Ministerin Bär hervor.

Bis 2029 will das Bundesministerium für Forschung, Technologie und Raumfahrt (BMFTR) 2,4 Milliarden Euro in die Fusionsforschung, industrielle Kooperationen und den Aufbau eines Fusionsökosystems investieren. Insgesamt will die Hightech-Agenda mit 18 Milliarden Euro sechs Schlüsseltechnologien fördern, in denen Deutschland zur Weltspitze aufstoßen soll. Dazu zählen Künstliche Intelligenz (KI), Quantentechnologie, Mikroelektronik und Biotechnologie.

Einen eigenen Fahrplan hat dagegen CSU-Parteifreund Markus Söder, der bayerische Ministerpräsident. Er stellte kürzlich seinen Plan vor, am Standort Garching, wo sich das frühere „**Atom-Ei**“ befand, einer der ersten Forschungsreaktoren für die Kernspaltung, künftig auch den ersten Fusions-Forschungsreaktor zu platzieren. Das Bundesland Bayern plant, sich mit mindestens 400 Millionen Euro zu beteiligen, weitere Mittel sollen von privaten Investoren und Industriepartnern kommen, aber auch von der Bundesregierung.

Bei der SPD-Bundestagsfraktion traf der bayerische Vorstoß auf heftige Kritik: „Wir erwarten vom

Bundesforschungsministerium, dass eine nationale Technologieagenda nicht zur Standortförderung einer Regionalregierung wird“, protestierten die Sozialdemokraten. Politisch spaltet das Fusionsthema derzeit eher, als Positionen zu verschmelzen.

EWN Entsorgungswerk für Nuklearanlagen GmbH



Galaxy Oberfranken

Atomares Endlager: Neuer Stand im Herbst

27. März 2026 06:14 | Medienart: Online

[Originalartikel](#) (Online Website)

Wie geht es bei der Suche nach einem **Endlager** für hochradioaktive Abfälle weiter? Die Bundesgesellschaft für **Endlagerung** – kurz **BGE** – wird im Herbst (27.10.) den neuesten Stand der Untersuchungen veröffentlichen. Konkret sollen dabei auch die ersten Gebiete der Kategorie B gezeigt werden, also Gebiete mit einer geologisch „guten Eignung“ für ein **Endlager**. Für das weitere Verfahren kommen aber nur Gebiete der Kategorie A infrage, also Gebiete mit der „besten Eignung“. Das RadioEINS-Land gehört sicher nicht dazu. Einige Teile der Region sind schon aus dem Auswahlverfahren ausgeschieden. Die anderen – wie z.B. Coburg oder Lichtenfels – wurden bereits in die Kategorie D eingeordnet. Also als gar nicht geeignet. Bis zum Jahr 2050 soll ein Standort für das **Endlager** gefunden sein.

EWN Entsorgungswerk für Nuklearanlagen GmbH



Bürgerinitiative Umweltschutz Lüchow-Dannenberg e.V.

Castortransporte nach Ahaus

24. März 2026 00:00 | Medienart: Online

[Originalartikel](#) (Online Website)

Nun rollen sie also wieder. Der erste von insgesamt 152 Castoren trat am 24.03.2026 um kurz nach 22:00 Uhr seine sinnlose Reise von Jülich nach Ahaus an. Dort kam er um rund 02:00 Uhr in der Nacht ohne größere Störungen an. Der längste, der teuerste und der überflüssigste Transport in ein Zwischenlager das baugleich mit dem Zwischenlager in Gorleben ist. Das dortige Zwischenlager mit lediglich 20 cm Deckenstärke ist noch bis 2036 genehmigt, somit wird auch dort in naher Zukunft eine Neugenehmigung erforderlich sein.

Doch zunächst ein wenig zur Chronik. Im Zwischenlager Jülich lagern etwa 230.000 Brennelementekugeln aus dem 1988 stillgelegten AVR-Versuchsreaktor in Jülich. Der frühere Leiter des Forschungszentrum Jülich Wolfgang Marquardt (heute Professor an der RWTH Aachen) äußerte frühzeitig seine Bedenken, dass „die Altlast **Atommüll** nicht zu einem modernen Forschungszentrum passe.“ Im Jahre 2013 lief die Genehmigung des Zwischenlagers in Jülich aus. Als Begründung wurde ein Mangel an Erdbeben- und moderner Sicherheit angegeben. Aufgrund einer Sondergenehmigung durften die Brennelementekugeln weiterhin in Jülich eingelagert bleiben, während die Politik nach Lösungsmöglichkeiten für diesen Misstand suchte.

Als Alternativen galten mithin:

Die Option USA schied aus politischen, wirtschaftlichen und sicherheitsrelevanten Gründen schnell aus, denn wer will schon für unkalkulierbar viel Geld deutschen **Atommüll** auf dem Seeweg in die USA exportieren? Somit blieb also der Neubau oder der Transport als Alternative. Hierzu sollte man wissen, dass der Aufsichtsrat der für den Standort zuständigen **Jülicher Entsorgungsgesellschaft für Nuklearanlagen (JEN)** aus Vertretern des Bundesfinanzministerium, des Bundesministeriums für Forschung, Technologie und Raumfahrt sowie des Ministeriums für Finanzen des Landes Nordrhein-Westfalen besteht. Genau diese Ministerien bewerteten die Optionen und entschieden sich erwartungsgemäß für den Transport.

Das **Bundesamt für die Sicherheit der nuklearen Entsorgung (BASE)** hat im August 2025 die Genehmigung für die Transporte erteilt und aufgrund des vermeintlichen übergeordneten Interesses der Öffentlichkeit den Sofortvollzug angeordnet. Gegen diesen Sofortvollzug hatte der BUND NRW Beschwerde eingelegt, diese wurde jedoch Anfang 2026 durch das OVG Berlin abgewiesen. Somit war der Weg für die Castoren frei.

Wer schon einmal mit dem Auto über die Autobahnen in NRW gefahren ist, kennt die Straßenverhältnisse dort: Die Autobahnen sind marode, die Brücken dringend sanierungsbedürftig. Unfallmeldungen aufgrund von Autobahnsperrungen häufen sich. Und genau über diese Autobahnen verläuft der Transport über eine Strecke von rund 170 km. Ein einziger Transport mit voll beladenem Castor wiegt rund 130 Tonnen, man kann sich also leicht vorstellen, welcher Belastung die Straßen und insbesondere Brücken ausgesetzt sind. Sollten sich aufgrund des Transports Schäden an der Infrastruktur ergeben, werden diese von öffentlichen Geldern – sprich vom Steuerzahler – bezahlt.

Schon im August 2024 veröffentlichte die Physikerin Oda Becker ein Gutachten zu den Gefahren eines Transportes von Jülich nach Ahaus und kam zu dem Schluss, dass nicht zu vernachlässigende Risiken bezüglich der Unfallgefahr und der sonstigen Einwirkungen Dritter (SEWD) bestehen. Man denke zum Beispiel an die zahlreichen Drohnensichtungen in der Nähe von kritischer Infrastruktur. So stellt sie z.B. fest,

dass bei einem möglichen Drohnenangriff, bei der in einer der beiden Kannen rund 40% des Brennstoffes freigesetzt werden, Evakuierungen in einem Radius von bis zu 4km erforderlich wären.

Die Brennelementekugeln haben einen ursprünglichen Anreicherungsgrad von 93% Uran-235 sowie Plutonium in einer Graphitkugel etwa in der Größe eines Tennisballs. Jeder AVR/THTR Castor ist mit rund 2.000 dieser Kugeln gefüllt, sodass insgesamt 152 Castoren zu befördern sind.

1978 zu einer unbeabsichtigten Überhitzung der Brennelemente. Dieses führte zusätzlich zum Austritt von größerer Mengen Cäsium, welches nun im Graphitmantel der Brennelementekugeln sitzt.

Die **BGZ** stellt aufgrund der geringen Nachzerfallswärme bis heute keine eigenen Forschungen zum Langzeitverhalten der Brennelementekugeln an. Dabei ist zu bemerken, dass im Graphitmantel der Kugeln eine hohe Radioaktivität zu verzeichnen ist und diese durch Beschädigung des Graphitmantels durch den Graphitstaub leicht freigesetzt werden kann.

Diese Gefahren potenzieren sich entsprechend im Falle einer Beschädigung während des Transportes oder bei einer Unfallsituation, bei der es zu einem Brand kommt. Der Graphitstaub wird leicht über die Haut oder die Atemwege aufgenommen.

Es hätte von Anfang an die Option eines Neubaus in Jülich geprüft werden sollen, dieses wäre in jedem Falle weniger kritisch gewesen als der Transport von 152 Castoren über eine Distanz von rund 170 km über die Straße im dicht besiedelten NRW. Hier hat die Politik versagt und offenbar aus vordergründig finanziellen Gründen entschieden und Sicherheitsaspekte weitestgehend unbeachtet gelassen. Dieses gilt auch für die Landesregierung NRW aus CDU und Grünen. Dort heißt es im Koalitionsvertrag zum Thema **Atomkraft**: „Wir setzen uns für eine Minimierung von **Atomtransporten** ein.[...] Im Fall der in Jülich lagernden Brennelemente bedeutet dies, dass wir die Option eines Neubaus eines Zwischenlagers in Jülich vorantreiben.“ Nichts ist daraus geworden, die Landesregierung lehnt sich mit der Begründung, dass ja der Bund die Transporte genehmigt habe, tatenlos zurück. Vielmehr wünschte sich der NRW-Ministerpräsident Hendrik Wüst, „dass die Transporte ohne viel Tamtam über die Bühne gehen.“ Der aus Ahaus stammende Fraktionsvorsitzende der CDU-Fraktion im Bundestag Jens Spahn erhöhte die Kompensationszahlungen an die Stadt Ahaus in den Haushaltsnachverhandlungen noch rasch auf € 2 Mio. So will man sich offenbar Akzeptanz erkaufen.

Zuletzt kritisierten die Grünen NRW am Tag des ersten Transportes die Tatsache, dass der Bund die Option Neubau nicht ernsthaft weiterverfolgt habe (Bonner Generalanzeiger 25.03.26). Welche Möglichkeiten hätten die Grünen während der Ampelzeit in Berlin oder auf Landesebene seit 2022 in NRW gehabt, die Transporte zu verhindern oder zu verzögern? Am 07. März fand in Ahaus eine zentrale Kundgebung gegen den bevorstehenden Castortransport statt, zu dem verschiedene lokale Bürgerinitiativen aufgerufen hatten. Auch eine Vertretung der BI Lüchow-Dannenberg war vor Ort und hat unterstützende Grußworte an die Demonstrierenden in Ahaus übermittelt. Bei dieser Kundgebung sprachen weiterhin Vertreter der BI Ahaus, des BUND NRW, des Bündnis Westcastor aus Jülich, SOFA aus Münster und andere, aber leider hat auch diese Kundgebung nichts an den für Sofortvollzug angemeldeten Transporte geändert.

Wir als Bürgerinitiative Lüchow-Dannenberg verurteilen die Transporte als inakzeptabel. Unseren Freunden in Ahaus wurde seit jeher gesagt, dass nach vierzig Jahren Zwischenlagerung in Ahaus Schluss sei. Nun

entwickelt sich Ahaus jedoch als zentrales Zwischenlager mit voraussichtlich endloser Verlängerung. Der Konsens, dass in die Zwischenlager keine Transporte ein- oder ausgehen sollten, ist nunmehr gebrochen. Unsere Solidarität und unser Widerstand sind gefragt – unserem unverzagten Widerstand und unserer Ausdauer ist es zu verdanken, dass wir die Atomkraft in Deutschland weitestgehend hinter uns gelassen haben und unsere Dächer inzwischen vielfach mit PV-Anlagen ausgestattet sind und das wir großflächig erneuerbare Energie nutzen. Dieses lässt sich auch durch eine neue, offenbar mit Wehmut zurückschauende Regierung nicht ändern.

Beim ersten Transport am 24.03.2026 waren zur zentralen Kundgebung am Rathaus am Abend etwa 380 Atomkraftgegner aus der Region zusammengekommen, um ihrer Wut über die bevorstehenden Transporte Gehör zu verschaffen. In Jülich und Ahaus wurden Mahnwachen abgehalten. Als der Castor um rund 02:00 Uhr das Zwischenlager erreichte, harrten noch rund 30 Demonstranten bei Sturm und Regen vor den Werkstoren aus. Den 30 Demonstrierenden standen unzählige Polizisten in voller Montur sowie ein Wasserwerfer gegenüber.

Was bleibt sind weitere 151 Castoren, die eingelagert werden müssen – und die Hoffnung, dass der Zulauf an Demonstrierenden größer wird und der Widerstand wächst. Mit viel Tamtam.

Rainer Behnecke, BI Vorstand

EWN Entsorgungswerk für Nuklearanlagen GmbH

 IT BOLTWISE

"Umstrittene Castor-Transporte in NRW: Ein ungelöstes Erbe der Atomkraft"

27. März 2026 06:27 | Medienart: Online

[Originalartikel](#) (Online Website)

NORDRHEIN-WESTFALEN / LONDON (IT BOLTWISE) – Der erste hochradioaktive Castor-Behälter aus Jülich hat das Zwischenlager Ahaus erreicht. Dies markiert den Beginn eines der größten Atomtransporte auf deutschen Straßen seit Jahrzehnten. Die Transporte werden von massiven Polizeieinsätzen begleitet und stoßen auf erheblichen Widerstand von Atomkraftgegnern.

Die Ankunft des ersten hochradioaktiven Castor-Behälters aus Jülich im Zwischenlager Ahaus hat eine Welle von Protesten und Diskussionen ausgelöst. Diese Transporte, die bis 2027 andauern sollen, sind Teil eines langwierigen Prozesses, der die Verlegung von insgesamt 152 Behältern umfasst. Die Transporte sind nicht nur logistisch anspruchsvoll, sondern auch politisch und gesellschaftlich umstritten.

Die Sicherheitsvorkehrungen für diese Transporte sind enorm. Rund 2.400 Polizeibeamte und ein Konvoi von etwa 100 Fahrzeugen begleiteten den ersten Transport. Die genaue Route wurde aus Sicherheitsgründen geheim gehalten, was jedoch die Proteste nicht verhindern konnte. Atomkraftgegner formierten sich entlang der Strecke, um gegen die Verlegung zu demonstrieren. Initiativen wie „Stop Westcastor“ kritisieren die Transporte als unverantwortlich und fordern eine endgültige Lösung für den Atommüll.

Der Hintergrund für die Verlegung der Castor-Behälter ist die abgelaufene Betriebserlaubnis des Zwischenlagers Jülich. Bereits 2014 ordnete die Landesregierung NRW die Räumung an, unter anderem wegen Erdbebengefahr. Die rechtlichen Hürden wurden inzwischen ausgeräumt, und das Bundesamt für die Sicherheit der nuklearen Entsorgung (BASE) erteilte die notwendige Genehmigung. Dennoch bleibt die Frage nach einem Endlager für hochradioaktive Abfälle in Deutschland ungelöst.

Die Kosten für die Umsiedlung der Behälter werden auf etwa 150 Millionen Euro geschätzt, wobei die Ausgaben für die Polizeieinsätze noch hinzukommen. Kritiker bemängeln, dass die Transporte das Grundproblem nicht lösen, sondern lediglich verschieben. Ein Endlager, das Sicherheit für eine Million Jahre garantieren soll, ist noch nicht gefunden. Die Suche nach einem geeigneten Standort gestaltet sich schwierig, und das ursprünglich für 2031 gesetzte Zieljahr für die Standortfestlegung wurde bereits als unrealistisch verworfen.

Die Castor-Transporte durch Nordrhein-Westfalen sind ein sichtbares Symbol für das ungelöste Erbe der Atomkraft. Während die Behörden die Notwendigkeit und die hohen Sicherheitsstandards betonen, bleibt für Anwohner und Umweltverbände jedes rollende Gefahrgut ein Risiko. Die Debatte um die Zukunft der Atomkraft und die sichere Entsorgung von Atommüll wird durch diese Transporte neu entfacht.