

Bürgerinitiative „Kein Atommüll in Ahaus“
Aktionsbündnis „Stop Westcastor“ Jülich
Aktionsbündnis Münsterland gegen Atomanlagen

SOFA (Sofortiger Atomausstieg) Münster
c/o Umwelthaus
Zumsandestr. 15
48145 Münster
info@sofa-ms.de
www.sofa-ms.de

An:

Herrn Ministerpräsidenten des Landes NRW,
Hendrik Wüst

Frau Ministerin für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes NRW
Mona Neubaur

Herrn Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen,
Oliver Krischer

Herrn Minister für Inneres des Landes Nordrhein-Westfalen,
Herbert Reul

Jülich/Ahaus/Duisburg/Münster, 13. April 2026

Betr.: Erfahrungen aus dem erstem Castor-Transport von Jülich nach Ahaus

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident Wüst,
sehr geehrte Frau Ministerin Neubaur,
sehr geehrter Herr Minister Krischer,
sehr geehrter Herr Minister Reul,

am 25. März 2026 erreichte in den frühen Morgenstunden der erste von 152 Castor-Behältern aus Jülich das Atommüll-Zwischenlager Ahaus. Wir haben wie in der Vergangenheit auch am Vorabend und in der Nacht unseren Protest gegen diese sinnlose Atommüllverschiebung auf die Straße gebracht und werden das auch weiterhin tun. Auch wenn nach Angaben der Polizei alles „reibunglos“ verlaufen ist, ändert dies erstens nichts an dem grundsätzlichen Problem, dass nur kurzfristig eine Lösung des Atommüllproblems vorgetäuscht wird, und zweitens war aus unserer Sicht nicht alles reibungslos:

- Bedenken wegen der maroden Infrastruktur wurden indirekt von der Polizei bestätigt.
- Vom BASE zuvor angekündigte Sicherheitsmaßnahmen wurden teilweise nicht umgesetzt.
- Demonstrations- und Freiheitsrechte wurden von der Polizei eingeschränkt.

Wir möchten zunächst einige Sachverhalte schildern und bitten um entsprechende Beantwortung der daraus resultierenden Fragen. Sollten Sie sich als Landesregierung bei einzelnen Aspekten nicht

für zuständig halten, fordern wir Sie auf, bei den zuständigen Stellen eine entsprechende Klärung herbeizuführen bzw. öffentlich eine Absage weiterer Castor-Transporte einzufordern.

Jedes Castor-Schwerlast-Gespann wiegt 130t, ist 30m lang und 3m breit. Genehmigt sind Transporte möglichst über die Autobahn von Jülich nach Ahaus. Auf Anordnung der Polizei dürfen die genehmigten 152 Einzel-Transporte gebündelt werden. Dafür stünden 3 LKW/ -Tieflader zur Verfügung, ggf. auch ein viertes Fahrzeug. Laut WDR (<https://www1.wdr.de/nachrichten/castor-transport-fragen-antworten-100.html>) muss immer ein LKW als Reserve bereit stehen.

Laut verschiedenen Recherchen/ Berichten des WDR und der Rheinischen Post treten immer wieder auch kurzfristige Schäden an Autobahnen/ Autobahnbrücken auf, nachdem Schwertransporte diese (illegal) genutzt haben. Nach Auskunft des BASE (u. A. durch Herrn Kühn und Herrn Dr.Bunzmann) in einer Videokonferenz mit der BI Ahaus und der Stadt Ahaus Anfang November 2025 sollten vor jedem Castortransport die Route und genutzte Brücken geprüft werden.

Beim ersten Transport wurde nur ein Castor transportiert, die Polizei begründete dies mit dem hohen Gewicht des LKW und dass marode Brücken nicht durch mehrere Castor-LKW belastet werden sollten (KstA <https://www.ksta.de/politik/nrw-politik/nrw-castor-transporte-sind-startklar-1250317>). Weitere Probleme mit der Transportinfrastruktur bestätigte die Polizei indirekt durch Passagen, die deswegen nur mit 5km/h passiert werden konnten (WDR Ticker um 00:40 Uhr <https://www1.wdr.de/nachrichten/castor-transport-ticker-nrw-ahaus-100.html>). An einem der beiden umgebauten Kreisverkehre in Ahaus (Legdener Str.) war eine Absenkung in dem extra für den Castor-Transport umgestalteten Bereich am Tag des Transportes festzustellen (siehe nachfolgende Abb.).



In der Dialog-Veranstaltung im Ahauser Rathaus erklärte Frau Kallenbach-Herbert jedoch, dass nicht vor und nach jedem Transport die Tragfähigkeit der Brücken geprüft wird (Video der Dialog-Veranstaltung bei Minute 116 auf Youtube <https://youtu.be/V/OnyotDiOc>).

In der vom Bundesverkehrsministerium veröffentlichten Transportroute, die dort durch eine gesonderte Flugverbotszone erkennbar war, ist lediglich rund um Mönchengladbach eine Ausweichroute zu erkennen. In einer Videokonferenz mit der BI Ahaus und der Stadt Ahaus Anfang November 2025 betonte das BASE (u. A. Herr Kühn und Herr Dr.Bunzmann) aber, dass es

Ausweichrouten geben müsse, die Strecke möglichst viel über Autobahnen führen müsse und der Castor ständig in Bewegung sein solle.

Wir fragen Sie in diesem Zusammenhang:

1. Wenn Schäden an Infrastruktur/ Brücken, wie vom WDR/ Rheinische Post recherchiert, kurzfristig auftreten/ sich verschärfen können, warum werden nicht vor **jedem** Castor-Transport die Route/ die Brücken intensiv geprüft, so wie das BASE es gegenüber Stadt und BI angekündigt hat? Wer ist für eine solche Prüfung zuständig?
2. Welche Brücken/ Passagen meint die Polizei in ihrer Auskunft gegenüber der Presse, dass Sie so schadhaft sind, dass Sie nur langsam bzw. nur von einem Castor-LKW passiert werden sollten? Wir bitten um eine entsprechende Auflistung.
3. Wie kann von einem sicheren Zustand der Transport-Route ausgegangen werden, wenn einer der beiden 2025 für die Castor-Transporte umgebauten Kreisverkehre in Ahaus bereits jetzt wieder sichtbare Mängel aufweist? Wer ist für diese Mängel verantwortlich und wird diese beheben und für die Reparatur-Kosten aufkommen?
4. Wird konkret nach einem Castor-Transport oder zu einem anderen Zeitpunkt ermittelt, ob und welche Schäden die Castor-Transporte an der (Autobahn-)Infrastruktur verursachen?
5. Wenn mitten in der Castor-Transport-Serie Schäden an der Infrastruktur festgestellt werden, wird dann konkrete Ursachen-Forschung betrieben, ob diese Schäden auf vorherige Castor-Transporte zurück zu führen sind? Wer ist dafür zuständig?
6. Wenn konkrete Schäden nach den Castor-Transporten/ durch die Castor-Transporte auftreten, wer haftet für die Reparatur-Kosten der Autobahn bzw. z. B. der Brücken?
7. Darf der Spediteur, sofern er für Castor-Transport-bedingte Schäden haftet, die Kosten auf den staatlichen Auftraggeber JEN und (somit Bund und Land NRW) abwälzen?
8. Sind etwaige Reparatur-Kosten in die Kosten-Schätzungen, die der Entscheidung für die Ahaus-Option zugrunde lagen, berücksichtigt? Wenn nein, warum nicht?
9. Wer übernimmt weitere Kosten und Verantwortung für Schäden/ wirtschaftliche Ausfälle/ Entschädigungen oder Ähnliches, die entstehen, wenn z. B. durch die Castor-Transporte Infrastruktur so stark beschädigt wird, dass über einen längeren Zeitraum wichtige Autobahnverbindungen gesperrt werden müssen, was zu langwierigen oder stark belastenden Umleitungen für Kommunen, Anwohner und Wirtschaftsbetriebe führt?
10. Wieso durfte der erste Castor-Transport durchgeführt werden, wenn eine der beiden Ausweichrouten/ Kreisverkehre von der A31 zum Zwischenlager ganz offensichtlich schadhaft war?
11. Wieso durfte der Castortransport durchgeführt werden, wenn es laut Bundesverkehrsministerium keine weiteren Ausweichrouten gab? Andere Rheinbrücken wie z. B. A40 oder A1 führen ganz offensichtlich auf Routen, die Schwerlastbeschränkungen unterliegen und somit nicht passierbar sind.
12. Wie wird in Langsam-Fahrpassagen bei ca. 5km/h und in engen Baustellen der Schutz des Castor-LKWs gewährleistet? Es ist dort keine seitliche Abschirmung durch Polizeifahrzeuge und Ausweichen möglich, ebenso sind 5km/h vermutlich keine sicherheit-generierende Bewegung in einem Anschlagsszenario.
13. Wer haftet für Sach- und Personenschäden, sollte es bei den Castor-Transporten zu einem Unfall mit Freisetzung von radioaktivem, giftigem und umweltschädlichen Material kommen?
14. Wie wird mit der Räumungsanordnung und dem Jülicher Atommüll verfahren, sollte sich nach den ersten Transporten herausstellen, dass nicht alle 152 Castor-Behälter von Jülich nach Ahaus verbracht werden können, und zwar unabhängig davon, ob die Ursache für einen Transportstopp durch neue Schäden an der potenziellen Transportroute, erhöhte Terror- oder Sabotagegefahr durch hybride Angriffe oder Schäden/ Sicherheitsmängel am Ahauser Lager auftreten (z. B. im Bereich der Deckenkonstruktion)?

15. Wie wird mit der Räumungsanordnung und dem Jülicher Atommüll verfahren, wenn im Zeitraum der Transportgenehmigung nicht alle Castor-Behälter nach Ahaus gebracht werden können?
16. Wie ist der aktuelle Stand zur Behebung der genannten Sicherheitsprobleme (IT oder andere), die einer weiteren Genehmigung des Jülicher Zwischenlagers zuletzt entgegenstanden? Sind langfristig oder kurzfristig weitere Maßnahmen am Zwischenlager Jülich geplant? Läuft das Genehmigungsverfahren noch? Ist JEN verpflichtet, dieses weiter zu betreiben, solange nicht der letzte Castor-Behälter nach Ahaus verbracht werden konnte?
17. Wie wird mit der Räumungsanordnung verfahren, sollte das Jülicher Zwischenlager eine weitere kurzzeitige Genehmigung erhalten?

Sowohl in Ahaus als auch in Jülich war der Zugang zu angemeldeten Versammlungen während des ersten Transports nur eingeschränkt möglich. Es mussten weite Umwege in Kauf genommen werden, Fahrräder und Autos mussten weit im Vorfeld abgestellt werden, einigen VersammlungsteilnehmerInnen wurde trotz verschiedener Umwege kein Zugang zu den Versammlungen ermöglicht, die Haltestelle Forschungszentrum der Rurtalbahn in Jülich wurde ohne Vorankündigung nicht bedient.

Das Angebot der Versammlungsleitung der 18 Uhr-Demo in Ahaus, als geordneter Demo-Zug zur Mahnwache am Zwischenlager zu ziehen, wurde von der Einsatzleitung mehrfach abgelehnt; beim Castor-Transport 2005 war dies problemlos möglich.

Auf Nachfrage wurde in Ahaus einem Versammlungsteilnehmer an einer Straßensperre an der Schöppinger Straße mitgeteilt, dass man von keiner angemeldeten Versammlung wisse. Erst nach beharrlichem Nachhaken wurde bei der Kreispolizei Borken angefragt und die Bestätigung eingeholt, dass tatsächlich eine angemeldete Versammlung stattfindet.

Gegenüber der Versammlungsleitung am Zwischenlager Ahaus wurde über mindestens eine Stunde hinweg durch die Kontakt-Beamten behauptet, die Polizeiführung wisse von keinem Urteil des Verwaltungsgerichtes Münster bezüglich strittiger Auflagen. Das Urteil war zu Gunsten des klagenden Anmelders ausgegangen. Danach wurde das Urteil bezüglich der symbolischen Sitzblockade eine Zeit lang ignoriert. Für den Zugang zur unter Auflagen und vom Gericht bestätigten symbolischen Sitzblockade mussten unsinnige Umwege am Straßengraben in Kauf genommen werden, anstatt das Absperrgitter zu öffnen und den asphaltierten Weg freizugeben. In Jülich wurde Anwohner_innen ohne Vorankündigung über Stunden hinweg der Zugang zu Ihren Häusern verwehrt, da diese an der Transportstrecke liegen (Bericht „Wir waren unter Hausarrest gestellt!“ in Aachener Nachrichten vom Freitag, 3.4.2026).

Wir fordern Sie in diesem Zusammenhang auf:

Setzen Sie sich bei der zuständigen Polizei-Präsidentin Frau Dorndorf mit Nachdruck dafür ein, dass bei den weiteren Castor-Transporten keine Einschränkungen der Bewegungsfreiheit auftreten und das Versammlungsrecht gewahrt wird – und zwar unmittelbar, ohne dass wir gegen Auflagen klagen, unnötige Umwege in Kauf nehmen oder Beschwerden an die Einsatzleitung richten müssen!

Insgesamt hat sich beim ersten Castor-Transport für uns gezeigt, dass diese Atommüllverschiebung nach Ahaus mit diesem polizeilichen Aufwand und Grundrechtseinschränkungen sowie den oben beschriebenen Risiken und offenen Fragen, keine Perspektive für die angekündigte „Entsorgung“ von Atommüll aus Jülich, Garching, Berlin oder Mainz sein kann! Lassen Sie den Worten in Ihrem Koalitionsvertrag Taten folgen!

Mit freundlichen Grüßen