



Herrn
Prof. Dr. Norbert Lammert, MdB
Präsident des Deutschen Bundestages
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Hans-Joachim Otto MdB

Parlamentarischer Staatssekretär

HAUSANSCHRIFT Scharnhorststraße 34-37, 10115 Berlin
POSTANSCHRIFT 11019 Berlin

TEL +49 30 18615 6114

FAX +49 30 18615 5103

E-MAIL hans-joachim.otto@bmwi.bund.de

DATUM Berlin, 13. März 2013

**Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Oliver Krischer, Harald Ebner
u. a. und der Fraktion BÜNDNIS 90/Die Grünen
betr.: „380kV-Leitungsausbauprojekt und Elbquerung“
BT-Drucksache: 17/12501**

Sehr geehrter Herr Bundestagspräsident,

namens der Bundesregierung beantworte ich die o. a. Kleine Anfrage wie folgt:

Frage Nr. 1

Woraus ergibt sich nach Auffassung der Bundesregierung der Nachrüstungsbedarf für die in der Vorbemerkung genannte Hochspannungsleitung?

Antwort:

Die Elbquerung bei Lühe ist Teil des EnLAG-Projektes 1 (Kassø (Dänemark) – Hamburg Nord – Dollern), dessen energiewirtschaftliche Notwendigkeit auf Basis der Ergebnisse der dena-Netzstudie I bereits 2009 vom Gesetzgeber bestätigt worden ist. Bei den seinerzeit durchgeführten netztechnischen Untersuchungen wurde davon ausgegangen, dass ein Anteil von 20 % erneuerbare Energien an der Stromversorgung ohne Beeinträchtigung der Versorgungssicherheit in das bestehende Netz integriert werden müssen. Im konkreten Fall wäre ohne die neue Trasse Hamburg Nord – Dollern die (n-1)- Sicherheit und damit die Versorgungssicherheit bei Ausfall parallel laufender Stromkreise (Hamburg Nord – Stade oder Hamburg Nord – Hamburg Ost) nicht mehr gewährleistet. Die energiewirtschaftliche Notwendigkeit des EnLAG-Projektes 1 (Kassø

(Dänemark) – Hamburg Nord – Dollern) wurde mit dem Netzentwicklungsplan Strom 2012 von der Bundesnetzagentur erneut bestätigt.

Frage Nr. 2

- a) Welchen Zustand weist die Leitung zum jetzigen Zeitpunkt auf?**
- b) Wie alt ist die bestehende Leitung?**
- c) Für welchen Zeitraum wurde sie errichtet?**

Antwort:

- a) Die Bundesregierung geht davon aus, dass der Übertragungsnetzbetreiber TenneT im Rahmen seiner Systemverantwortlichkeit für einen ordnungsgemäßen Zustand der Leitung Sorge trägt.
- b) Die Elbquerung in ihrer heute existierenden Form wurde 1978 erbaut.
- c) Die Leitung wurde nicht für einen bestimmten Zeitraum, sondern für einen existierenden Bedarf errichtet, welcher auch heute noch besteht. Freileitungen können grundsätzlich bei guter Wartung bis zu 80 Jahre genutzt werden.

Frage Nr. 3

Handelt es sich bei der Leitung in diesem Abschnitt um eine 380 kV-Leitung, und wenn ja, wieso muss dieser Streckenabschnitt erneuert werden, wenn das offizielle Ziel der EnLAG-Maßnahme 1 Kassø (Dänemark)- Hamburg Nord - Dollern darin besteht, die Übertragungskapazität von 220 kV auf 380 kV zu erhöhen?

Antwort:

Bei der bestehenden Leitung handelt es sich um eine 380-kV-Leitung. Allerdings existieren auch bei 380-kV-Leitungen Unterschiede in der Stromtragfähigkeit der Leiterseile. Da unter anderem durch die EnLAG-Maßnahme 1 (Kassø (Dänemark) – Hamburg Nord – Dollern) die Übertragungskapazität nördlich der Elbe von 220 kV auf 380 kV erhöht wird, muss in der Folge auch die Übertragungskapazität der Elbquerung erhöht werden. Hierzu plant TenneT, auf der bestehenden 380-kV-Leitung, die als Vierfachgestänge ausgeführt ist, zwei zusätzliche Stromkreise aufzulegen, so dass kein Neubau erforderlich ist. Das Seil hat dieselbe Größenordnung wie das dort bereits aufliegende Seil.

Frage Nr. 4

Aus welchen Gründen soll sie erneuert werden, und welche Spannungen haben bestehende bzw. geplante Leitungen

Antwort:

Auf die Antworten zu Frage 1 und Frage 3 wird verwiesen.

Frage Nr. 5

In welcher Höhe wird die neue Leitung nach der aktuellen Planung die Elbe bei Lühe überqueren, und werden Schiffe der Triple-E-Klasse nach Fertigstellung der Leitung diese passieren können?

Antwort:

In der bisherigen Höhe. Eine ggf. hiervon abweichende Planung ist der Bundesregierung nicht bekannt.

Für die Freileitungen an der Elbe sind in den einschlägigen nautischen Unterlagen Durchfahrtshöhen veröffentlicht (Freileitung EI-0047-220 kV bei Strom-km 650,64: 71,50 m über dem Mittleren Tidehochwasser (MThw); Freileitung EI-0150-380 kV bei Strom-km 649,175: 80,00 m über MThw). Auch künftig sind diese Höhenbegrenzungen von der querenden Schifffahrt zu beachten.

Frage Nr. 6

Welche Orte auf nördlicher bzw. südlicher Seite der Elbe sollen mit der neuen Leitung angebunden werden?

Antwort:

Da es sich bei der Maßnahme lediglich um eine Zubeseilung handelt, bleiben nach Kenntnis der Bundesregierung die existierenden Maststandorte bestehen. Hierbei verläuft die Leitung vom schleswig-holsteinischen Hetlingen über die Insel Lühesand ins Umspannwerk Dollern.

Frage Nr. 7

Mit welchen Kosten wird für die Erneuerung der Elbquerung kalkuliert, und welcher Anteil davon wird aus öffentlichen Mitteln getragen?

Antwort:

Der Bundesnetzagentur liegt für diesen Teil des EnLAG-Vorhabens kein Antrag für eine Investitionsmaßnahme vor, so dass keine Aussage zu den Kosten möglich ist. Grundsätzlich ist bei Netzausbaumaßnahmen von einer Finanzierung über die Netzentgelte auszugehen.

Frage Nr. 8

Sind die Kosten für die Leitungserneuerung in die Kosten für die geplante Elbvertiefung („Fahrrinnenanpassung für die Unter- und Außenelbe für 14,50 m tiefgehende Containerschiffe“) eingerechnet, und welche Kostenauswirkungen auf die Gesamtsumme für die Elbvertiefung hat dies?

Antwort:

Es wird auf die Antworten zu Frage 1 und Frage 3 verwiesen. Die Maßnahme steht in keinem Zusammenhang mit der geplanten Elbvertiefung. Insofern haben ihre Bauaufwendungen auch keine Auswirkungen auf die Ausgaben für die Fahrrinnenanpassung.

Frage Nr. 9

War in vorgebrachten Stellungnahmen von Betroffenen im Zuge des Planfeststellungsverfahrens auch die 380-kV-Leitung Bestandteil?

Antwort:

Ja.

Frage Nr. 10

Welche weiteren Ver- und Entsorgungsleitungen sind von einer Vertiefung der Elbfahrrinne betroffen, und mit welchen Gesamtkosten rechnet die Bundesregierung in diesem Zusammenhang bzgl. eventuell notwendiger Verlegungen von Leitungen?

Antwort:

Die Kreuzungsbauwerke der Ver- und Entsorgungswirtschaft sind durch die Elbvertiefung auf der Ausbaustrecke des Bundes nicht negativ betroffen. Insofern entstehen dem Bund hier auch keine Ausgaben für das eventuelle Verlegen von Leitungen. Wegen der Einzelheiten wird auf die Seiten 2379 ff. des unter http://www.wsd-nord.wsv.de/Planfeststellung/Planfeststellung_Elbe/ veröffentlichten Planfeststellungsbeschlusses der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord verwiesen. Was die Ausbaustrecke im Hamburger Delegationsbereich betrifft, ist grundsätzlich von gleichem Sachverhalt auszugehen. Details dazu sind beim Land Hamburg zu erfragen.

Frage Nr. 11

In welchen Intervallen werden die Leitungen gewartet, und anhand welcher Kriterien werden die Leitungen dabei überprüft?

Antwort:

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Informationen vor, da Netzbetreiber nicht zur Information über Wartungsarbeiten verpflichtet sind.

Frage Nr. 12

- a) **Welche Probleme mit der Durchfahrtshöhe bei Schiffen sind bekannt oder zu erwarten?**
- b) **Auf welche Vorschrift stützt sich dies?**

Antwort:

- a) Keine.
- b) Die der querenden Schifffahrt zur Verfügung stehende Durchfahrtshöhe wird unter Anwendung der einschlägigen VDE-Vorschriften festgelegt. In Bezug auf die für die Elbquerung geltenden Durchfahrtshöhen wird auf Frage 5 verwiesen.

Frage Nr. 13

Sind bei der Planung der bevorstehenden Leitungserneuerung die zukünftigen Durchfahrtshöhen für die größeren Containerschiffe berücksichtigt worden?

Antwort:

Es wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

Frage Nr. 14

- a) **Welche Alternativen zur Erneuerung der Leitung sind geprüft worden?**
- b) **Aus welchen Gründen kam es ggf. nicht zur Prüfung von Alternativen?**

Antwort:

a) und b) Die planerische Zuständigkeit für das hier vorliegende EnLAG-Vorhaben liegt bei den Ländern, so dass die Bundesregierung zu Detailfragen der Planung keine Aussagen tätigen kann.

Frage Nr. 15

Wird aus Gründen der Verkehrssicherheit voll beladenen Schiffen der sog. Triple-E-Klasse der Anlauf des Wilhelmshavener Hafens empfohlen, bzw. unter welchen Bedingungen wird den Schiffen der Anlauf der Containerterminals Bremerhaven bzw. Hamburg verwehrt?

Antwort:

Die Frage nach der Verkehrssicherheit von Triple-E-Schiffen auf der Unterelbe ist spekulativ, da es diese Fahrzeuge noch nicht gibt. Die Rahmenbedingungen für Schiffsanläufe zum Hamburger Hafen ergeben sich im Wesentlichen aus § 30 Seeschiffahrtsstraßenordnung (SeeSchStrO) nebst Bekanntmachungen der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord für die Elbe in Verbindung mit § 2 und § 57 SeeSchStrO. Analoges gilt für die Außenweser.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke extending to the right.

(Hans-Joachim Otto)