

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Johanna Voß, Dr. Barbara Höll, Eva Bulling-Schröter, Werner Dreibus, Harald Koch, Ralph Lenkert, Dorothee Menzner, Richard Pitterle, Michael Schlecht, Sabine Stüber, Dr. Axel Troost und der Fraktion DIE LINKE.

Nutzung der Bahnstromtrassen für das Stromnetz

Das Bahnstromnetz eignet sich grundsätzlich zur Mitnutzung für die Energieversorgung, so zitieren die „Kieler Nachrichten“ den Zwischenbericht einer Machbarkeitsstudie zur Nutzung des Bahnstromnetzes. In dem Bericht vom 20. Juni 2012 („Energiewende: Bahn soll für Tempo sorgen“) wird über den Zwischenbericht einer Machbarkeitsstudie berichtet, die der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, in Auftrag gegeben hat. Weiter heißt es, dass die Mitnutzung den Bedarf an neuen Trassen maßgeblich reduzieren würde. Der Bundesminister Dr. Peter Ramsauer hat auch in weiteren Interviews die Vorteile der Mitnutzung der Bahnstromtrassen erwähnt (z. B. FAZ, 1. Juni 2012).

Bei der Vorstellung der Studie am 2. Juli 2012 hingegen heißt es: „Die bestehenden Bahnstromtrassen sind nur unter engen Restriktionen im Rahmen des bestehenden Netzausbaus nutzbar.“ Diese Wendung innerhalb von nur 14 Tagen erstaunt zumindest.

Angesichts der aktuellen Debatte um den Netzentwicklungsplan und des gegen Ende dieses Jahres zu verabschiedenden Bundesbedarfsplans stellt sich außerdem die Frage, warum das Bahnstromnetz in beidem überhaupt nicht vorkommt.

Zudem berichtete eine „dpa“-Meldung unter Berufung auf das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bereits am 4. Oktober 2010, dass der Bund derzeit prüfe, ob sich das Bahnstromnetz zum Transport der Windenergie von Nord nach Süd eignen würde.

Obwohl also bereits seit Langem geprüft wird, ist nicht anzunehmen, dass die Ergebnisse dieser Studien in den Bundesbedarfsplan einfließen. So gibt es Ende dieses Jahres einen Bundesbedarfsplan, der zu diesem Zeitpunkt schon überholt ist. Dennoch wird nach dessen Vorgaben dann begonnen, neue Stromleitungen zu bauen. Durch Einbeziehung des Bahnstromnetzes wären sie jedoch zum Teil überflüssig.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wann wurde die Studie mit dem Titel „Machbarkeitsstudie zur Verknüpfung von Bahn- und Energieleitungsinfrastrukturen“ vergeben, und welcher Fertigstellungszeitraum wurde vertraglich vereinbart?

2. Wieso ist die Studie erst jetzt veröffentlicht worden, obwohl bei einer Laufzeit der Studie von drei Monaten als Studienabschluss im Ausschreibungstext der 30. April 2012 angegeben war?
3. Handelt es sich bei der in der „dpa“-Meldung vom 4. Oktober 2010 erwähnten Prüfung bereits um die Machbarkeitsstudie, die in den „Kieler Nachrichten“ vom 20. Juni 2012 erwähnt wird?
Wenn nicht, worum handelt es sich?
4. Ist es richtig, dass der Zwischenbericht der Machbarkeitsstudie zu dem Ergebnis kommt, dass das Bahnstromnetz grundsätzlich zur Mitnutzung durch das Stromnetz geeignet sei, und dass dies den Bedarf an neuen Trassen maßgeblich reduzieren würde, wie die „Kieler Nachrichten“ schreiben?
5. Wie erklärt sich die Bundesregierung die Diskrepanz zwischen der positiven Bewertung der Mitnutzung des Bahnstromnetzes durch den Zwischenbericht und durch den Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer und der skeptischen Beurteilung der Nutzung des Bahnstromnetzes durch die Studie insgesamt?
6. Was für Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie?
7. Werden die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie in den Bundesbedarfsplan einfließen?
Wenn ja, wie?
Wenn nein, warum nicht?
8. Werden die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie in die weitere Planung der Übertragungsnetze einfließen?
Wenn ja, an welcher Stelle des Planungsprozesses?
Wenn nein, warum nicht?
9. Stimmt die Bundesregierung der Überlegung zu, dass die Veröffentlichung der Studie – oder der Teilergebnisse – ein hilfreicher Beitrag dafür wäre, den Konsultationsprozess zu dem von den vier Stromnetzbetreibern erstellten und jüngst vorgestellten Netzentwicklungsplan Strom sowie die strategische Umweltprüfung zu diesem Plan zu begleiten?
Wenn ja, wie wird dieser Überlegung Rechnung getragen?
Wenn nein, warum nicht?
10. Stimmt es, dass die Arbeitsgruppe „Energietrassen“ im Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie die Umbaukosten des Bahnstromnetzes zur Mitnutzung auf 7,2 Mrd. Euro schätzt (siehe Kieler Nachrichten vom 20. Juni 2010)?
Auf welchen Eckdaten basiert diese Schätzung?
11. Wie ist diese Arbeitsgruppe „Energietrassen“ in die Netzplanung eingebunden?
Wer sind ihre Mitglieder?
12. Für wie realistisch hält die Bundesregierung die Schätzung der Arbeitsgruppe „Energietrassen“ (siehe Frage 10), und wie beurteilt sie diese Kosten im Verhältnis zu den vermiedenen Kosten des Übertragungsnetzausbaus?
13. Wie beurteilt die Bundesregierung generell die Mitnutzung von Bahnstromtrassen/des Bahnstromnetzes zur Energieversorgung?

14. Sieht die Bundesregierung ein Potenzial darin, durch Mitnutzung von Bahnstromtrassen/des Bahnstromnetzes den Umfang des Baus neuer Stromleitungen zu verringern?
15. Wo sieht die Bundesregierung Chancen und Risiken bei der Mitnutzung des Bahnstromnetzes/der Bahnstromtrassen?
Welche Maßnahmen betreibt die Bundesregierung derzeit, um das Bahnstromnetz zukünftig auch für anderen als Bahnstrom nutzen zu können (bitte einzeln auflühren)?
16. Fanden bereits Gespräche zwischen Vertreterinnen und Vertretern der Deutschen Bahn AG zur Nutzung des Bahnstromnetzes und der Bundesregierung statt?
Wenn ja, was wurde dort besprochen, und mit welchen Ergebnissen?
Wenn nein, warum nicht?
17. Wie beurteilt die Bundesregierung das Problem der unterschiedlichen Frequenzen des Bahnstromnetzes und des allgemeinen Stromnetzes bei der Mitnutzung des Bahnstromnetzes?
18. Ist es richtig, dass neuere Lokomotiven bereits mit 50 Hertz fahren können?
Wenn ja, wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeiten, die sich daraus für die Mitnutzung des Bahnstromnetzes ergeben?
19. Wie verhalten sich die Kosten der Umstellung aller Lokomotiven auf 50 Hertz zu den Kosten der Umspannwerke, die bei unterschiedlicher Frequenz von Bahnstromnetz und allgemeinem Stromnetz zur Mitnutzung nötig wären?
20. Welche weiteren Arbeitsgruppen in welchen Bundesministerien beschäftigen sich mit der Mitnutzung von Bahnstromtrassen durch Stromleitungen, und zu welchen Ergebnissen kamen sie bisher?
21. Welche Gesetzesänderungen sind nach Auffassung der Bundesregierung nötig, um im Bahnstromnetz nicht nur Bahnstrom zu transportieren bzw. um die Bahnstromtrassen mitzunutzen?
Gibt es bereits Vorbereitungen zu solchen Gesetzesänderungen?

Berlin, den 11. Juli 2012

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

