

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Oliver Krischer, Harald Ebner,  
Bettina Herlitzius, Dr. Anton Hofreiter, Stephan Kühn, Markus Tressel,  
Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **380-kV-Leitungsausbauprojekt und Elbquerung**

Die Unterelbe zwischen Hamburg und der Mündung bei Cuxhaven wird von vielen Ver- und Entsorgungsleitungen gekreuzt. Ein wichtiges Infrastrukturbauwerk ist die Elbkreuzung der Hochspannungsleitung bei Lühe. Der vordringliche Ausbau der Hochspannungsleitung von Hamburg-Nord bis Dollern ist Bestandteil des Projektes 1 des Gesetzes zur Beschleunigung des Ausbaus der Höchstspannungsnetze (EGEnLAG). Im Rahmen des Ausbaus ist geplant, die bestehenden Leitungen der Elbquerung bei Lühe zu erneuern (Elbkreuzungen 1 und 2). Die Notwendigkeit des Ausbaus der Höchstspannungsnetze allgemein sowie des EnLAG-Projektes 1 Kassø (Dänemark)–Hamburg Nord–Dollern speziell, steht aus energiewirtschaftlichen Erwägungen außer Frage.

Als weiterer Grund für den Ausbau des Leitungsabschnitts wird in verschiedenen Medienberichten aber auch die Schiffbarkeit der Elbe nach Hamburg für große Containerschiffe genannt. So werden die neuen Triple-E-Schiffe eine Bauhöhe von 73 Metern aufweisen. Je nach Tiefgang ragen sie etwa 65 Meter aus dem Wasser. Diese Schiffe sollen ab dem Jahr 2013 in Dienst gestellt werden. Zur Zeit beträgt die Durchfahrtshöhe der Elbe 75 Meter. Da in salzhaltiger Luft der Sicherheitsabstand zwischen Schiff und Leitung 10 Meter betragen sollte, beträgt die effektive Durchfahrtshöhe der Elbe nur 65 Meter und die Elbe wäre damit für Schiffe dieser Größenordnung nur sehr bedingt passierbar. Dies erscheint jedoch auch nicht notwendig, denn erst im Sommer 2012 wurde in Wilhelmshaven der Tiefwasserhafen Jade-Weser-Port für die größte Containerschiffgeneration fertiggestellt.

Es entsteht daher der Eindruck, dass der Neubau dieses Leitungsabschnitts auf höheren Masten nicht nur der Erhöhung der Übertragungskapazität dienen, sondern auch Durchfahrten von Triple-E-Schiffen ermöglichen soll. Diese Maßnahme wäre also nicht mit den Anforderungen der Energiewende begründet, sondern würde der Vorbereitung der Elbvertiefung dienen. Die Elbvertiefung ist jedoch ein in der Öffentlichkeit umstrittenes Projekt, dessen ökologische Auswirkungen noch immer nicht geklärt sind. Auch die Kosten der Elbvertiefung sind nur schwer einschätzbar, da keine aktuellen Kostenplanungen vorliegen.

Wir fragen die Bundesregierung:

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

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?
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?
4. Aus welchen Gründen soll sie erneuert werden, und welche Spannung haben bestehende bzw. geplante Leitungen?
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?
6. Welche Orte auf nördlicher bzw. südlicher Seite der Elbe sollen mit der neuen Leitung angebunden werden?
7. Mit welcher Kosten wird für die Erneuerung der Elbquerung kalkuliert, und welcher Anteil davon wird aus öffentlichen Mitteln getragen?
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?
9. War in den vorgebrachten Stellungnahmen von Betroffenen im Zuge des Planfeststellungsverfahrens auch die 380-kV-Leitung Bestandteil?
10. Welche weiteren Ver- und Entsorgungsleitungen sind von einer Vertiefung der Elbfahrrinne betroffen, und mit welchen Gesamtkosten rechnet die Bundesregierung in diesem Zusammenhang bezüglich eventuell notwendiger Verlegungen von Leitungen?
11. In welchen Intervallen werden die Leitungen gewartet, und anhand welcher Kriterien werden die Leitungen dabei überprüft?
12. a) Welche Probleme mit der Durchfahrtshöhe bei Schiffen sind bekannt oder zu erwarten?
  - b) Auf welche Vorschrift stützt sich dies?
13. Sind bei der Planung der bevorstehenden Leitungserneuerung die zukünftigen Durchfahrtshöhen für die größeren Containerschiffe berücksichtigt worden?
14. a) Welche Alternativen zur Erneuerung der Leitung sind geprüft worden?
  - b) Aus welchen Gründen kam es gegebenenfalls nicht zur Prüfung von Alternativen?
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?

Berlin, den 22. Februar 2013

**Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion**