

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Oliver Krischer, Harald Ebner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/12501 –

380-kV-Leitungsausbauprojekt und Elbquerung

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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

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 Prozent 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.

2. a) Welchen Zustand weist die Leitung zum jetzigen Zeitpunkt auf?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass der Übertragungsnetzbetreiber TenneT im Rahmen seiner Systemverantwortlichkeit für einen ordnungsgemäßen Zustand der Leitung Sorge trägt.

- b) Wie alt ist die bestehende Leitung?

Die Elbquerung in ihrer heute existierenden Form wurde 1978 erbaut.

- c) Für welchen Zeitraum wurde sie errichtet?

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.

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?

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.

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

Auf die Antworten zu den Fragen 1 und 3 wird verwiesen.

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?

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 El-0047-220 kV bei Strom-km 650,64: 71,50 m über dem Mittleren Tidehochwasser (MThw); Freileitung El-0150-380 kV bei Strom-km 649,175: 80,00 m über MThw). Auch künftig sind diese Höhenbegrenzungen von der querenden Schifffahrt zu beachten.

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

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.

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

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.

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?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 1 und 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.

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

Ja.

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?

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 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.

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

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

12. a) Welche Probleme mit der Durchfahrtshöhe bei Schiffen sind bekannt oder zu erwarten?

Keine.

- b) Auf welche Vorschrift stützt sich dies?

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 die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

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

Es wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

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

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.

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?

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 Seeschifffahrtsstraßenordnung (SeeSchStrO) nebst Bekanntmachungen der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord für die Elbe in Verbindung mit § 2 und § 57 SeeSchStrO. Analoges gilt für die Außenweser.