

Kleine Anfrage

des Abg. Michael Herbricht REP

und

Antwort

des Ministeriums für Umwelt und Verkehr

Nato-Pipeline durch Baden-Württemberg

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Aus welchen Gründen soll die in Teilen stillgelegte Ölpipeline der Nato durch Baden-Württemberg auf voller Länge wieder reaktiviert werden?
2. Wieso ist in diesem Zusammenhang eine Verlängerung der bestehenden Trasse von Aalen nach Leipheim erforderlich?
3. Warum soll die geplante Trasse in Leipheim enden, obwohl der dortige Flugplatz seit längerem aufgegeben wurde?
4. Für welche Abschnitte auf dem Territorium Baden-Württembergs gibt es bereits Umweltverträglichkeitsprüfungen bzw. sind solche beantragt?
5. Für welche Abschnitte ist bis zu welchem Zeitpunkt mit Anträgen für das Genehmigungsverfahren zu rechnen?
6. Wie ist die Pipeline gegen Sabotageakte oder Unfälle gesichert?
7. Welche Mengen Kraftstoff je Zeiteinheit können über die Pipeline befördert werden?
8. Wie beurteilt die Landesregierung die Notwendigkeit einer Reaktivierung dieser Kraftstoffleitung durch Baden-Württemberg unter ökologischen, sicherheitspolitischen und finanziellen Gesichtspunkten?

12. 02. 99

Herbricht REP

Antwort*)

Mit Schreiben vom 1. April 1999 Nr. 54-8933.53-AA-LEIPH/1 beantwortet das Ministerium für Umwelt und Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

Zu 1.:

Die in Baden-Württemberg verlaufenden Pipelineabschnitte gehören zum Mitteleuropäischen Pipelineversorgungssystem der NATO (CEPS = Central Europe Pipeline System), das sich vom Atlantik bzw. Mittelmeer bis nach Deutschland erstreckt. Zu diesem CEPS gehören auch der derzeit stillgelegte Abschnitt von Kehl nach Tübingen und der bereits genehmigte Abschnitt von Aalen nach Leipheim.

Das CEPS ist und bleibt weiterhin das Rückgrat der Kraftstoffversorgung der alliierten Streitkräfte in Mitteleuropa. Im Rahmen ihrer Bündnisverpflichtungen ist die Bundesrepublik Deutschland gehalten, die von der NATO bereitgestellten und finanzierten Anlagen funktionsfähig zu erhalten und entsprechend den Bündnisentscheidungen zu ergänzen.

Zu 2. und 3.:

Leipheim ist nicht der Endpunkt der Pipeline. Die Verlängerung von Aalen nach Leipheim soll die Lücke zu dem bereits in Bayern bestehenden Pipelineabschnitt zwischen Unterpfaffenhofen (bei München) und Leipheim schließen. Erst dann ist der Anschluss des bayerischen Raumes an das CEPS hergestellt.

Zu 4.:

Bisher wurden keine Umweltverträglichkeitsprüfungen nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt, da – z. B. für den Abschnitt Aalen–Leipheim – zum Zeitpunkt der Genehmigungen keine gesetzliche Verpflichtung hierfür bestand. In dem durchgeführten Verfahren zum Abschnitt Aalen–Leipheim wurden die Umweltbelange mit geprüft. Eine Umweltverträglichkeitsstudie wird gegenwärtig für die Erneuerung der Pipeline Kehl–Tübingen erstellt.

Zu 5.:

Für die Pipeline Kehl–Tübingen ist noch eine Errichtungs- und Betriebsgenehmigung erforderlich. Diese soll nach Abschluss der Umweltverträglichkeitsstudie im Laufe des Jahres 1999 beantragt werden.

Zu 6.:

Die Pipeline ist entsprechend den allgemein anerkannten Regeln der Technik, hier TRbF 301/302, ausgelegt. Durch Verlegung in der Erde sind die Rohrleitungen des Systems dem Zugriff und somit auch Manipulationen entzogen. Die Schieberschächte sind mit 30 cm Stahlbeton umwehrt, mit einem Stahldeckel verschlossen und meist umzäunt. Verstärkte Rohrwandungen und sicherheitstechnische Einrichtungen sorgen für die Vermeidung von Unfällen. In wasserwirtschaftlich sensiblen Gebieten werden Sondierleitungen verlegt, die dazu geeignet sind, auch Kleinstleckagen zu erkennen. Außerdem sind die Anlagen fernüberwacht. Die Trasse liegt in einem Schutzstreifen, der von Bauwerken und tiefwurzelnden Pflanzen freigehalten wird.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Zu 7.:

Je nach Pipelineabschnitt können zwischen 180 m³/h und 380 m³/h Kraftstoff befördert werden.

Zu 8.:

Generell ist der Transport von brennbaren und wassergefährdenden Flüssigkeiten in Fernleitungen die mit Abstand sicherste und umweltschonenste Beförderungsart. Eine Reihe von zusätzlichen Sicherungsmaßnahmen wie z. B. Begrenzungen der Auslaufmenge, durchgehend geschweißte Rohre, Sensorschlauch zum Erkennen von schleichenden Undichtigkeiten, Leckage-Erkennungseinrichtungen und Druckbegrenzer machen diese Transportart noch sicherer.

Rohrleitungen tragen zur Entlastung der Verkehrsinfrastruktur von Straße und Schiene und aufgrund des geringen Energieaufwandes beim Gütertransport auch zur Entlastung der Umwelt bei. Der Transport auf der Straße oder Schiene ist dagegen mit wesentlich größeren Risiken verbunden. Die Regionalverbände Südlicher Oberrhein und Neckar-Alb haben das Vorhaben aus verkehrlicher Sicht und aus Gründen des Umweltschutzes sowie der zivilen Mitbenutzung ausdrücklich begrüßt.

In Vertretung

Finkenbeiner

Ministerialdirektor