

Mitteilungsvorlage

Nr. 131/2014-2020



Gremium	Sitzungsdatum	Zuständigkeit
Rat	28.10.2014	Kenntnisnahme

öffentlich	Berichterstatter: StBOAR Groppe
-------------------	---------------------------------

Stromtrasse SuedLink; Informationen zu den veröffentlichten Antragsunterlagen nach § 6 NABEG

Sachverhalt:

Am 02.10.2014 hat TenneT die neuen Trassenvorschläge im Rahmen einer Info-Veranstaltung in Höxter vorgestellt. Die Vorzugstrasse Mitte-West mit dem Schwenk über nordrhein-westfälisches Gebiet bleibt weiter bestehen, es werden hier nur regionale zusätzliche Alternativtrassen vorgestellt. Diese sind für das Gebiet der Stadt Brakel:

1. Westliche Alternative für die Ortschaft Bökendorf
2. West-Trasse über Bellersen, Annenfeld, Flechthimer Feld, zwischen Riesel und Istrup, über den Sieseberg in Rheder, in Richtung Auenhausen/ Frohnhausen/ Hampenhausen in Richtung Natingen bzw. Richtung Hegge
3. Abknicken der Trasse südlich von Bökendorf entlang der 110 KV-Leitung bis zum Ortberg in Erkeln, dann Verschwenk Richtung Auenhausen/ Frohnhausen/ Hampenhausen und weiter Richtung Hegge
4. Alternativtrasse vom Steinberg Beller Richtung Natingen entlang der Stadtgrenze

Zusätzliche Alternativen führen über die Stadtgebiete der Städte Höxter und Beverungen.

(www.suedlink.tennet.eu/trassenkorridore/ergebnisse-projektdialog.html)

Auf Ihrer Internetseite erläutert die Fa. TenneT ihr Vorgehen:

Im Rahmen des Bürgerdialogs haben wir unseren ersten Trassenkorridorvorschlag vorgestellt und in den letzten Monaten mit der breiten Öffentlichkeit diskutiert. Dabei haben wir auch dazu eingeladen, uns Vorschläge für alternative Trassenkorridorführungen zu machen.

Daraus konnten wir rund 100 neue Korridorvorschläge entwickeln. Alle diese Bürgervorschläge werden wir in das Vorverfahren auf Bundesfachplanung einbringen und der Bundesnetzagentur empfehlen, diese Korridore im Verfahren detailliert vor Ort zu untersuchen.

Hier finden Sie eine Überblickskarte über alle auf Basis der Bürgerbeteiligung entwickelten neuen Korridorvorschläge sowie unseren ursprünglichen Korridorvorschlag.

Bei den jetzt vorliegenden Alternativvorschlägen wird die zentrale Forderung der Bürger im Kreis Höxter, die u.a. im Rahmen der Info-Märkte, der Resolutionen und Beschlüsse der politischen Gremien und letztlich lautstark bei den Demonstrationen artikuliert wurde: „Keine Trasse im Kreis Höxter“, nicht berücksichtigt.

Am 10.10.2014 wurden die vorläufigen Antragsunterlagen für die SuedLink nach § 6 NABEG ins Internet gestellt.

(www.suedlink.tennet.eu/bundesfachplanung/antrag-6.html)

Hier werden erstmalig die Bewertungsverfahren für die Grobkorridore, die Trassenkorridore und für die erarbeiteten Alternativtrassen veröffentlicht.

Die Vorgehensweise bei der Bewertung und die Kriterien basieren auf dem Musterantrag, der mit der Bundesnetzagentur im Vorfeld abgestimmt wurde.

Verfahrensablauf mit Auszügen aus der allgemeinverständlichen Zusammenfassung des Antrages

Das Vorgehen lässt sich untergliedern in folgende generelle Arbeitsschritte:

1. Entwicklung und Analyse von Grobkorridoren (Breite ca. 15 km)
2. Entwicklung und Analyse von Trassenkorridoren (Breite ca. 500-1000 m)
3. Vergleich von Trassenkorridoren und Ermittlung des Trassenkorridorvorschlags

Grobkorridore

Die Ermittlung der Grobkorridore erfolgt vor allem auf der Basis einer Raumwiderstandsanalyse und der Analyse von Bündelungspotenzialen mit vorhandenen anderen linienhaften Infrastrukturen (Höchst- und Hochspannungsleitungen und Bundesautobahnen).

Für das Vorhaben Wilster-Grafenrheinfeld wurden im Ergebnis dieses Schrittes 83 Grobkorridore abgegrenzt, die jeweils eine Breite von ca. 15 km aufweisen.

Raumwiderstandsanalyse

Ermittlung von Flächenanteilen verschiedener Raumwiderstandsklassen

Es erfolgt eine spezielle analytische Betrachtung über das GIS durch Auswertung der Raumwiderstandsanalyse für solche Raum- und Nutzungskriterien, die im gesamten Untersuchungsraum der Trassenkorridorsegmente konsistent (also über alle Bundesländer hinweg) vorliegen. Für diese Kriterien erfolgt ergänzend eine Ermittlung von Flächenanteilen der verschiedenen Raumwiderstandsklassen für die einzelnen Trassenkorridorsegmente. Die Darstellung der

raumkonsistenten Kriterien erfolgt in Anlage 4.3. Der Wert gibt einen Hinweis auf die Konfliktträchtigkeit des Trassenkorridorsegmentes. Zur Nachvollziehbarkeit, wie sich die Raumwiderstandssituation darstellt, wenn auch raumin-konsistente Kriterien einbezogen werden, dient die Anlage 4.2.

(Dies berücksichtigt die von uns geforderte Gleichbehandlung der unterschiedlichen Abstandsregelungen der Bundesländer in den Landesplanungen. Bei der Festlegung des Vorzugskorridors geht die 400m- bzw. 200m-Pufferregelung in Niedersachsen nicht in die Bewertung als Fläche sehr hohen Raumwiderstandes mit ein.)

Trassenkorridore

In einem nächsten Schritt werden innerhalb der Grobkorridore geeignete Trassenkorridore gesucht und diese abgegrenzt. Sie weisen eine Breite von ca. 500-1000 m auf und stellen den Raum dar, innerhalb dessen die Trasse im späteren Planfeststellungsverfahren grundstücksgenau geplant werden könnte.

Im Ergebnis dieses Arbeitsschrittes wurden für das Vorhaben Wilster-Grafenrheinfeld insgesamt 95 Trassenkorridorsegmente, d.h. einzelne Teilstücke des Trassenkorridors, die erst in Kombination eine durchgehende Verbindung der beiden Netzverknüpfungspunkte Wilster und Grafenrheinfeld herstellen, abgegrenzt.

Die Trassenkorridorsegmente werden entsprechend dem Musterantrag untersucht und bewertet.

Als Ergebnis der detaillierten Analyse werden die Trassenkorridorsegmente im Sinne einer Optimierung des Gesamtverlaufs hinsichtlich ihrer Eignung und Länge zu Trassenkorridoren zwischen den beiden Netzverknüpfungspunkten Wilster und Grafenrheinfeld zusammengefügt.

Die Trassenkorridorsegmente werden dabei so kombiniert, dass sie in ihrer Summe einen möglichst direkten Verlauf zwischen den Netzverknüpfungspunkten Wilster und Grafenrheinfeld bilden.

Auf Grundlage der oben beschriebenen Vorgehensweise ergeben sich insgesamt vier mögliche Verbindungen zwischen den Netzverknüpfungspunkten, die einen geeigneten und möglichst direkten Verlauf zwischen Wilster und Grafenrheinfeld aufzeigen.

Der Trassenkorridor „Mitte-West“ führt von Wilster aus südlich nach Niedersachsen, passiert Verden/ Aller und führt dann zwischen Hannover und Lehrte und vorbei an Hildesheim in Richtung Süden. Danach orientiert er sich in südwestlicher Richtung an Hötter, Beverungen und Warburg und westlich an Kassel vorbei. Von dort verläuft der Korridor westlich an Bad Hersfeld vorbei in Richtung Süden, um schließlich an Fulda vorbei nach Grafenrheinfeld zu führen.

Der zweite Trassenkorridor „West“ verläuft bis Verden identisch mit dem Trassenkorridor „Mitte-West“, schwenkt dann aber nach Westen in Richtung Bielefeld ab. Der weitere Verlauf führt an Paderborn vorbei in Richtung Korbach und

Waldeck. Bei Borken stößt dieser Trassenkorridor dann wieder auf den Trassenkorridor „Mitte-West“, mit dem er auf der restlichen Strecke bis Grafenrheinfeld identisch ist.

Eine weitere Korridorlösung „Mitte“ verläuft bis nördlich von Hildesheim auf derselben Strecke wie der Trassenkorridor „Mitte-West“. Dann führt er an Bad Gandersheim und Northeim vorbei und westlich von Göttingen in Richtung Bad Hersfeld, das er im Osten passiert, um schließlich über Fulda auf dem letzten Teilstück des Trassenkorridors „Mitte-West“ bis Grafenrheinfeld zu verlaufen.

Ein vierter Trassenkorridor „Ost“ verläuft von Wilster aus zunächst an Pinneberg und Lüneburg vorbei und weiter im östlichen Niedersachsen bei Uelzen und Wolfsburg nach Sachsen-Anhalt. Dort passiert er Halberstadt und Quedlinburg und verläuft weiter nach Thüringen. Westlich von Gotha führt diese Korridorvariante dann Richtung Süden nach Bayern, um östlich an Bad Kissingen vorbei schließlich nach Grafenrheinfeld zu führen.

Um festzustellen, welcher der vier Trassenkorridore auf Basis aller Kriterien insgesamt am besten geeignet ist, werden diese in einem weiteren Schritt miteinander verglichen. Das methodische Vorgehen hierzu ist im Musterantrag grundsätzlich angelegt. Die vergleichsmaßgeblichen Kriterien bauen auf den Kriterien, die bereits bei der Bewertung der Trassenkorridorsegmente angewendet wurden, auf.

Primärkriterien

Riegel (Querriegel mit sehr hohem Raumwiderstand)

Flächen (mit sehr hohem Raumwiderstand)

Mehrfachbelegung (Querriegel mit 5-/ 6-fach-Belegung durch Kriterien hohen Raumwiderstands)

Engstellen (planerisch oder technisch)

Längen (Ausmaß des ungebündelten Verlaufs / neue Landschaftsinanspruchnahme)

Sekundärkriterien

Flächen (mit hohem Raumwiderstand)

Mehrfachbelegung (Querriegel mit 3-/ 4-fach-Belegung durch Kriterien hohen Raumwiderstands)

Länge (Gesamtlänge)

Sonstige Kriterien

Wirtschaftlichkeit (Kosten)

Sicherheit (Kreuzungen mit Drehstrom-Höchstspannungs-Freileitungen)

Die Sekundärkriterien werden nur herangezogen, sofern sich auf der Grundlage eines zugehörigen Primärkriteriums keine klare Unterscheidung ergibt. Sonstige Kriterien werden wiederum nur einbezogen, wenn sich nach dem Vergleich der Primärkriterien und dem ergänzenden Einbeziehen der Sekundärkriterien keine hinreichende Differenzierung ergibt.

Im Vergleich der vier Trassenkorridore zeigt sich bereits durch die Primärkriterien ein klar differenziertes Bild hinsichtlich der Eignung der Korridore. Die Se-

kundär- und sonstigen Kriterien müssen daher nicht ergänzend einbezogen werden.

Trassenkorridor „West“

Der Trassenkorridor erweist sich zusammen mit dem Korridor „Ost“ als die ungünstigste Lösung. Dies ergibt sich insbesondere durch die zum Teil weit unterdurchschnittlichen Bewertungen bei den Kriterien technische und planerische Engstellen, Flächen mit sehr hohem Raumwiderstand sowie dem Ausmaß des ungebündelten Verlaufs/ der neuen Landschaftsinanspruchnahme (Längen). Nur beim Kriterium der Mehrfachbelegung (Querriegel mit 5-/ 6-fach-Belegung durch Kriterien hohen Raumwiderstands) liegt der Korridor deutlich über dem Durchschnitt.

Trassenkorridor „Mitte-West“

Dieser Korridor erweist sich als die mit Abstand beste Lösung. Dies resultiert aus den zum Teil weit überdurchschnittlichen Bewertungen über alle Primärkriterien hinweg.

Trassenkorridor „Mitte“

Der Trassenkorridor „Mitte“ ist grundsätzlich als die zweitbeste Lösung einzustufen (siehe hierzu jedoch auch: Berücksichtigung besondere Erkenntnisse aus dem Vorhaben Wahle–Mecklar weiter unten im Text). Dies ergibt sich durch eine meist leicht überdurchschnittliche Bewertung bei allen Primärkriterien mit Ausnahme des Kriteriums der technischen und planerischen Engstellen, bei denen der Korridor eine durchschnittliche Bewertung aufweist.

Trassenkorridor „Ost“

Dieser Korridor erweist sich zusammen mit dem Korridor „West“ als die ungünstigste Lösung. Der Grund dafür liegt insbesondere in den weit unterdurchschnittlichen Bewertungen bei den Kriterien Ausmaß des ungebündelten Verlaufs/ der neuen Landschaftsinanspruchnahme (Längen), Riegeln mit sehr hohem Raumwiderstand sowie Mehrfachbelegung (Querriegel mit 5-/ 6-fach-Belegung durch Kriterien hohen Raumwiderstands). Nur beim Kriterium Engstellen liegt der Korridor deutlich, beim Kriterium Flächen mit sehr hohem Raumwiderstand leicht über dem Durchschnitt.

Sondersituation des Trassenkorridors „Mitte“ unter Berücksichtigung des EnLAG-Vorhabens 380 kV-Leitung Wahle-Mecklar

Für den Trassenkorridor "Mitte" wird in Teilen die Planung der 380-kV-Leitung zwischen Wahle in Niedersachsen und Mecklar in Hessen als Bündelungsoption aufgegriffen. Vorhabenträgerin für dieses Projekt ist - genauso wie für das vorliegend beantragte Vorhaben Wilster-Grafenrheinfeld - TenneT. Aus den Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren zu diesem Projekt liegen TenneT Zusatzerkenntnisse für zwei Engstellen im Bereich Werratal und Niederkaufungen vor, die die Errichtung einer weiteren Höchstspannungstrasse in diesen beiden Bereichen als nicht umsetzbar erscheinen lassen.

Trassenkorridorvorschlag

Im Ergebnis des Vergleichs der vier Trassenkorridore zwischen den Netzverknüpfungspunkten sowie der oben beschriebenen Sondersituation für den

Trassenkorridor „Mitte“ wird der Korridor „Mitte-West“ als Trassenkorridor vorgeschlagen.

Dagegen erweisen sich die Korridore „West“ und „Ost“ wegen ihrer geringen Eignung nicht als ernsthaft in Betracht kommende Alternativen.

Auch der Korridor „Mitte“ wird nicht als ernsthaft in Betracht kommende Alternative eingestuft, da sich auf der Grundlage der Zusatzerkenntnisse aus dem Vorhaben Wahle-Mecklar eine Trasse in diesem Trassenkorridor nicht realisieren ließe.

Der auf dieser Grundlage vorgeschlagene Trassenkorridor „Mitte-West“ wurde im Februar 2014 der Öffentlichkeit vorgestellt.

Alternativen entlang des Trassenkorridorvorschlags

Neben dem Trassenkorridorvorschlag werden in dem Antrag nach § 6 NABEG zudem Alternativen und hier u.a. die o.g. Alternativen im Bereich der Stadt Brakel in das Bundesfachplanungsverfahren eingebracht. Diese resultieren u.a. aus dem entlang des Trassenkorridorvorschlags durchgeführten Dialogprozess mit den Bürgern (u.a. Infomärkte).

Alle alternativen Trassenkorridor-Vorschläge wurden wie die Trassensegmente bewertet. Die alternativen Trassenkorridor-Vorschläge, die nach der Bewertung maximal eine Stufe schlechter oder mindestens gleichwertig einzustufen sind als/ wie die im Trassenkorridorvorschlag enthaltenen Trassenkorridor-Segmente in den entsprechenden Abschnitten (Anzahl 91), werden als Alternativen entlang des Trassenkorridorvorschlags in das weitere Verfahren eingebracht.

Alternative Trassenkorridor-Vorschläge, die zwei oder mehr Stufen schlechter einzustufen sind (Anzahl: 14), werden hingegen aus der weiteren Betrachtung ausgenommen, da mit dem entsprechenden Trassenkorridor-Segment offensichtlich eine bessere Lösung vorhanden ist.

Drei Alternativen wurden maßgeblich besser eingestuft als der Trassenkorridorvorschlag. Sie werden daher als Optimierung des Trassenkorridorvorschlags im weiten Verfahren berücksichtigt.

Alternativvorschläge zu den Trassenkorridoren West, Mitte und Ost wurden nicht ermittelt.

Gemäß den gesetzlichen Vorgaben des NABEG enthält der Antrag auf Bundesfachplanung auch Angaben, die die Festlegung des Untersuchungsrahmens für die weiteren Prüfungen sowie die Bestimmung des Inhalts der nach § 8 NABEG von der Vorhabenträgerin einzureichenden, vertiefenden Unterlagen ermöglichen. Die Entscheidung über den Untersuchungsrahmen sowie den Inhalt der im weiteren Verfahren einzureichenden Unterlagen trifft die BNetzA nach der Erörterung der von der Vorhabenträgerin mit dem vorliegenden Antrag eingereichten Vorschläge in der Antragskonferenz (§ 7 Abs. 4 NABEG). Ort und Termin der Antragskonferenzen legt die Bundesnetzagentur fest, nachdem der Antrag nach § 6 NABEG eingereicht wurde.

Fazit

Zusammenfassend kann nach jetzigem Erkenntnisstand folgendes gesagt werden:

Die Ermittlung der Trassenkorridorsegmente und des Trassenkorridorvorschlags erscheinen in sich schlüssig.

Die Berücksichtigung nur solcher Raum- und Nutzungskriterien in der Raumwiderstandsanalyse, die im gesamten Untersuchungsraum der Trassenkorridorsegmente konsistent (also über alle Bundesländer hinweg) vorliegen, berücksichtigt die von uns geforderte Gleichbehandlung der unterschiedlichen Abstandsregelungen der Bundesländer in den Landesplanungen. Bei der Festlegung des Vorzugskorridors geht die 400m- bzw. 200m-Pufferregelung in Niedersachsen nicht in die Bewertung als Fläche sehr hohen Raumwiderstandes mit ein.

Ziel der Bürger im Kreis Höxter ist, durch eine Neubewertung der Trasse Mitte-West die Trasse aus dem Kreis Höxter zu verbannen. Hierfür wurde auch eine umfangreiche Sammlung von Argumenten gegen die Stromtrasse (z.B. im Bereich Artenschutz, Natur und Kultur) im Kreis Höxter zusammengestellt. Auch diese Argumente haben nicht zu einer grundsätzlichen Neubewertung der Trasse Mitte-West geführt, sondern finden zum Teil Berücksichtigung bei den Alternativtrassen.

Grundsätzlich stellen sich folgende Fragen:

Da die beiden Trassenkorridore Mitte und Mitte-West bei ihrer Bewertung doch sehr nah beieinander liegen, hat es da nicht Sinn, auch beide Trassen hinsichtlich möglicher Alternativen zu überprüfen (gerade auch im Hinblick auf die Sondersituation des Trassenkorridors „Mitte“ im Bereich der 380 kV-Leitung Wahle-Mecklar)?

Würde die Trasse Mitte-West jetzt anhand der Alternativtrassen, die in weiten Bereichen von der Bündelungsoption abweichen, immer noch als Vorzugstrasse bewertet?

Müsste nicht das Verfahren zur Bewertung der Trassenkorridore und zum Finden von Alternativtrassen ausgeweitet und der Musterantrag dahingehend geändert werden?

Diese und sicherlich in der weiteren Diskussion des Antrages auftretende Fragen sollten im Vorfeld der Verfassung einer weiteren Resolution von dem vom Kreis beauftragten Rechtsanwaltsbüro und einem noch einzuschaltenden Fachplaner beantwortet werden.

Über die Ergebnisse wird in den nächsten Ratssitzungen weiter berichtet.

Brakel, 17.11.2014/FB 3/Gruppe
Der Bürgermeister

Hermann Temme