

Planungsfachliche Stellungnahme zum SuedLink-Variantenvorschlag Thüringens sowie der Grobprüfung der Vorhabenträger

Mitgliederversammlung des
Vereins Bündnis Hamelner Erklärung e.V.



Bad Kissingen, 12.03.2018



Mai 2017: Einreichung von TMIL-Trassenkorridorvorschlägen

- Trassenverlauf durch Bundesländer Schleswig-Holstein, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Hessen, Bayern und Baden-Württemberg,
- August 2017: BNetzA beauftragt Vorhabensträger mit Prüfung der Thüringer Alternativvorschläge,
- Prüfumfang und –tiefe soll sich hierbei am Antragsverfahren nach § 6 NABEG orientieren sowie
- Untersuchung eines als repräsentativ angesehen Trassenkorridors.

6. Dezember 2017: Vorhabensträger veröffentlichen Ergebnisse des Grobprüfung

- Verwendung des Vorzugskorridors aus dem TMIL-Korridornetz sowie
- Bewertung des Vorschlagskorridor als deutlich weniger vorzugswürdig (höhere Anzahl von Konfliktpunkten).

8. Januar 2018: TMIL-Stellungnahme zur Grobprüfung

- Vorwurf rechtlich-methodischer Fehler sowie
- Nicht nachvollziehbare Prüfergebnisse durch die Vorhabensträger.

23. Januar 2018: Prüfvermerk der Bundesnetzagentur zur Grobprüfung

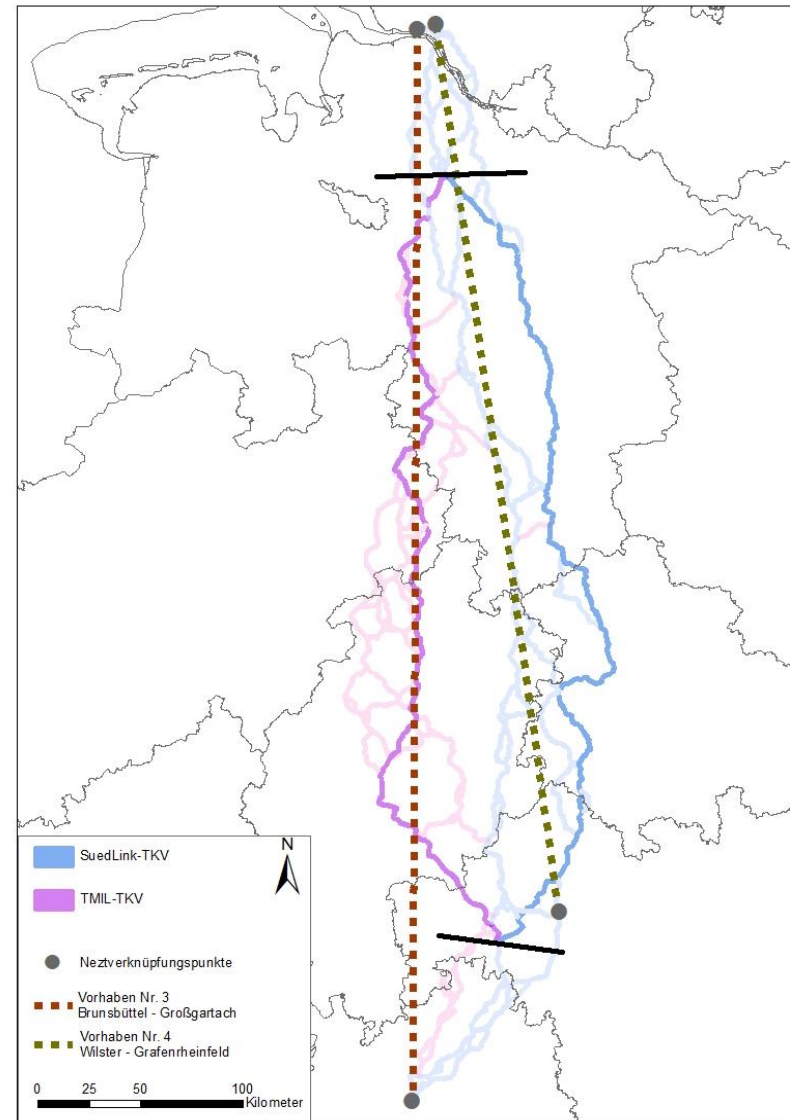
Abschichtung des TMIL-Vorschlag mit Begründung einer „*deutlich stärkeren Belastungen und Beeinträchtigungen der von den Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange*“.

Methodik der Vorhabensträger:

1. Herleitung eines repräsentativen Vergleichskorridors aus den TMIL-TKV, dabei Übernahme des Vorzugskorridors
2. Gesamtbewertung maßgeblich anhand
 - von Querriegeln und
 - Engstellen (planerisch, technisch)

Eigener Prüfansatz:

- Untersuchung der Grobprüfungsergebnisse anhand der planerischen Kritik der TMIL-Stellungnahme vom 8. Januar 2018

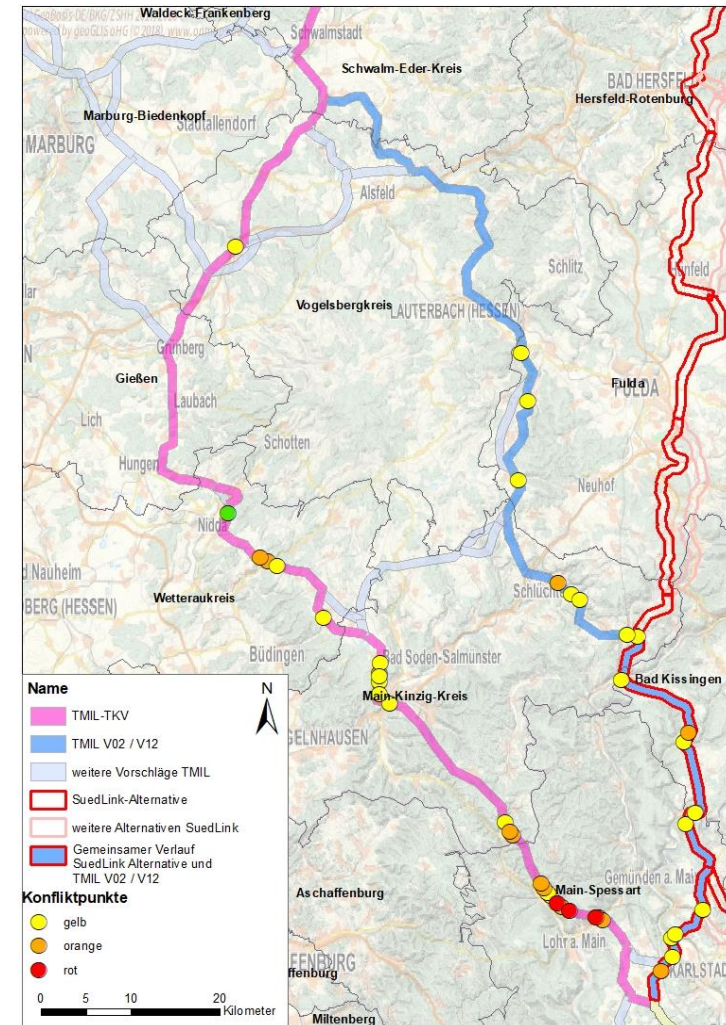


- Ergebnisse -

- Durch TMIL keine nachvollziehbare Untersuchungsraumfindung nach einheitlichen Kriterien entsprechend den Vorgaben durch die BNetzA. Die grundsätzliche Prüferforderlichkeit des TMIL-Vorschlags steht daher in Frage.
- Eine Beurteilung der Vorzugs- bzw. Nichtvorzugswürdigkeit wäre zwar am besten durch einen best-case-Ansatz; die Vorhabensträger beschränken sich jedoch auf einen repräsentativen Korridor.
- Die BNetzA bestätigt, dass der durch die Vorhabensträger untersuchte Korridor „*im guten Mittelfeld*“ als Repräsentant angesehen werden kann.

Zur Vorzugswürdigkeit einer Spessartumgehung

- TMIL Angaben der Segmente unvollständig, zur Gewährleistung der objektiven Vergleichbarkeit ist hier die Ergänzung um mehrere Segmente der Alternative der Vorhabenträger notwendig,
- Eigene überschlagsmäßige Prüfung zeigte, dass die Varianten zur Umgehung des Spessart nicht schlechter als die Querung durch das TKS 1041 zu beurteilen wäre,
- Reduzierung der Anzahl der roten Konfliktstellen wie vom TMIL dargestellt bei einer Erhöhung von Siedlungsannäherungen sowie
- Behauptung des TMIL zur Überlegenheit der eigenen Korridor-Vorschläge fachplanerisch allerdings nicht nachvollziehbar.

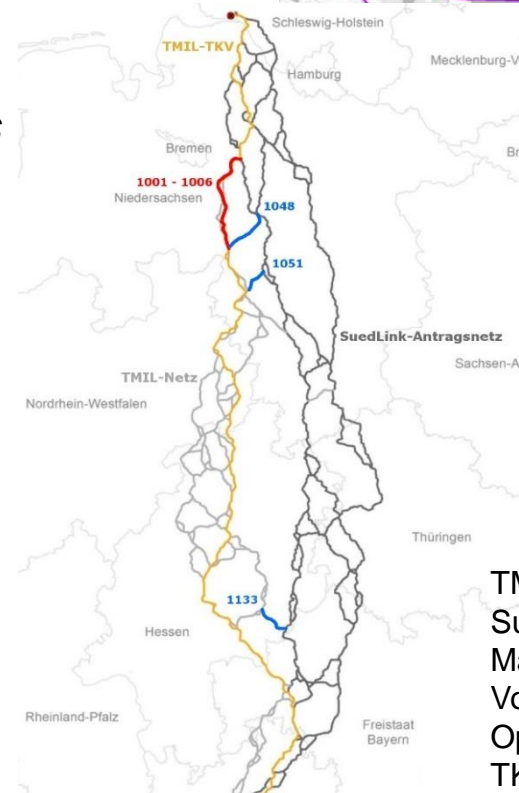
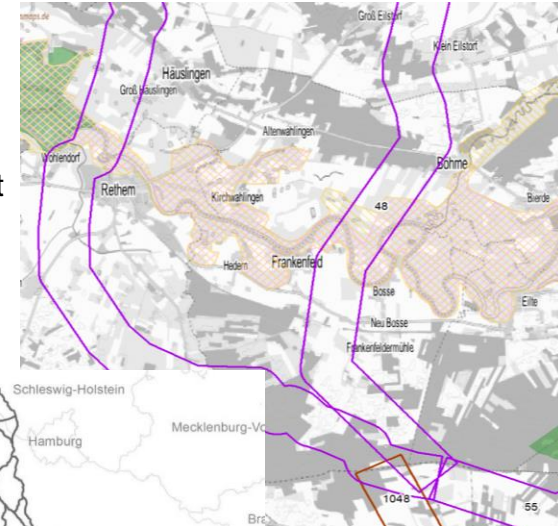


Zur Vorzugswürdigkeit weiterer TMIL-Vorschläge

„besondere Konflikträchtigkeit mehrfacher Weserquerungen (TKS 1001-1006) sei mittels Alternative vermeidbar. Eine durchgehende Variante mit TKS 1133 und 1048 sei nach Schätzung von TMIL ohne rote mit etwa 25 orangen Konfliktstellen denkbar. Diese Variante sei damit deutlich besser als der TMIL-TKV und sei insofern als optimierte Variante in einem Variantenvergleich heranzuziehen gewesen“ (TMIL 2018, Nr. 14, S. 10).

- Aussage kann widerlegt werden, da anhand der SuedLink-Streifennetzkarten für TKS 48 und 57 weitere orange und bis zu zwei rote Konfliktpunkte ermittelt worden; diese TKS sind für die „optimierten“ TMIL-Varianten unabdingbar.

SuedLink-TKS 47 (li.) und 48 (re.) sowie der Übergang zum TMIL-Segment 1048 (unten).



TMIL- Netz sowie SuedLink-TKS mit Markierung der Vorschläge zur Optimierung des TMIL-TKV.

Bündelungsaspekte als Kriterium der Vorzugswürdigkeit (2)

- Aus fachplanerischer Sicht lassen sich auch ohne nähere Ortskenntnisse in diesem frühen Planungsstadium Mindestabschätzungen zur Vermeidung von Umweltbeeinträchtigungen (keine zweite Baustraße) durch Bündelung anstellen.

Tabelle 5: Vergleich der Flächeninanspruchnahme der isolierten Führung der Vorhaben Nr. 3 und Nr. 4 gegenüber der gebündelten Führung (unter Annahme vollständig offener Verlegung)

Trassenkorridor	Länge (km)	Fläche min (ha)	Fläche <u>max</u> (ha)
Gebündelte Trassenführung (SuedLink-TKV)			
SuedLink-TKV Stammstrecke	515	1.545	2.833
Weitere TKS Vorhaben Nr. 3	165	363	512
Weitere TKS Vorhaben Nr. 4	22	48	67
Gesamtflächeninanspruchnahme SuedLink		1.956	3.411
Isolierte Trassenführungen (Vorhaben Nr. 3 und Vorhaben Nr. 4)			
Vorhaben Nr. 3 (TMIL-TKV)	685	1.507	2124
Vorhaben Nr. 4 (SuedLink-TKV)	537	1.181	1664
Gesamtflächeninanspruchnahme Vorhaben Nr. 3 und Nr. 4		2.688	3.787
Vermeidungspotential durch die gebündelte Führung der Vorhaben Nr. 3 und Nr. 4			376 ha
Differenz		732 ha (27,2 %)	(9,9 %)

- Fazit -

- Argumentation der Vorhabensträger insgesamt schlüssig und nachvollziehbar,
- Anwendung automatisierter Bewertungsverfahren bei den Datenmenge unvermeidlich und Optimierung der TMIL-Vorschläge abseits der entwickelten Untersuchungsräume nicht verhältnismäßig,
- Vorzugswürdigkeit-Beurteilung des TMIL-Vorschlags hätte noch überzeugender ausfallen können, wenn durch die Vorhabenträger ein Vorschlagssegmente nach dem best-case-Prinzip und nicht eine Variante „im guten Mittelfeld“ ausgewählt worden wäre,
- Eigene fachliche Überprüfungen der vom TMIL monierten Umgehung der Spessartquerung (TKS 1041), legen nahe, dass sich eine östliche Umgehung des Vogelsberg und des Spessarts konfliktärmer darstellt als die in der Grobprüfung betrachtete Spessartquerung,

- Fazit -

- Nichtsdestoweniger ist ein solcherart optimierter TMIL-Trassenkorridor aufgrund deutlich höherer Anzahl an Konfliktstellen – anders als vom TMIL vorgebracht – nicht vorzugswürdiger als die Vorzugsvariante der Vorhabenträger.
- Bündelungsoptionen der Trassenkorridorvorschläge für Vorhaben 3 und 4 wurden weder von den Vorhabenträgern noch von der BNetzA bewertet,
- TMIL begründet angebliche Vorzugswürdigkeit des eigenen Vorschlags unter fast ausschließlicher Betrachtung von Vorhaben 3 v.a. mit angeblich stärkerer Beachtung des Geradlinigkeitsgebots, unbeachtet dass Luftlinie des Vorhabens Nr. 4 Thüringen quert,
- Bündelung auf einem TMIL-Korridor würde deutlich weniger Vermeidungspotenzial entfalten als die von den Vorhabenträgern vorgesehene Bündelung.
- Die Abschichtung ist auch unter diesen Gesichtspunkten gerechtfertigt.