

**Rechtliche Bewertung der Unterlagen nach
§ 8 NABEG zum Vorhaben BBPIG Nr. 5
„SuedOstLink“,
Abschnitt C (Raum Hof – Raum Schwandorf)**

von

Dr. Peter Durinke
Rechtsanwalt

Berlin, den 05.04.2019

INHALTSVERZEICHNIS

A. EINLEITUNG	1
B. PRÜFUNG DER UNTERLAGEN	2
I. TRASSIERUNGSGRUNDSÄTZE	2
1. ABSTAND ZU LINIENFÖRMIGEN INFRASTRUKTUREN	2
a) Kein zwingender Ausschluss	2
b) Umfang des Ausschlusses	5
2. BÜNDELUNG	5
3. VORBELASTUNG	6
4. GERADLINIGER VERLAUF	6
5. HOTSPOTS DER RVS	7
II. SCHUTZBEREICH DER VERTEIDIGUNGSANLAGE HOF	8
III. NOVELLIERUNG BBPLG	10
1. GEPLANTE ZULASSUNG VON LEERROHREN	11
2. AUSWIRKUNGEN AUF DIE BUNDESFACHPLANUNG	12
C. ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG	14

A. Einleitung

Die Übertragungsnetzbetreiber 50Hertz Transmission GmbH und TenneT TSO GmbH haben am 21.12.2018 die Unterlagen nach § 8 NABEG für die Höchstspannungsgleichstromleitung SuedOstLink „Wolmirstedt – Isar“ (BBPlG Nr. 5), Abschnitt C (Raum Hof – Raum Schwandorf) bei der Bundesnetzagentur zur Prüfung eingereicht. Vom 13.02.2019 bis zum 12.03.2019 lagen diese Unterlagen öffentlich aus. Die interessierte Öffentlichkeit kann sich bis zum 12.04.2019 zu den Unterlagen äußern. Den Trägern öffentlicher Belange ist von der Bundesnetzagentur ebenfalls eine Stellungnahmefrist bis zum 12.04.2019 gesetzt worden.

Im Auftrag des Ausschusses „SuedOstLink“ des Vereins Bündnis Hamelner Erklärung e.V. haben wir eine rechtliche Bewertung der Unterlagen vorgenommen. Unsere Stellungnahme konzentriert sich dabei auf die Prüfung des Abschnitt C im Zusammenhang. Eine vertiefte Prüfung der konkreten örtlichen Auswirkungen ist damit nicht verbunden.

Maßstab für die Prüfung sind – neben den Unterlagen nach § 8 NABEG – insbesondere die Festlegung des Untersuchungsrahmens nach § 7 Abs. 4 durch BNetzA vom 06.10.2017, das Positionspapier der Bundesnetzagentur „Bundesfachplanung für Gleichstrom-Vorhaben mit gesetzlichem Erdkabelvorrang“ und die Methodenpapiere der Bundesnetzagentur zur Raumverträglichkeitsstudie und der Strategischen Umweltprüfung für Vorhaben mit Erdkabelvorrang.

Zur planungsfachlichen Einschätzung der Unterlagen nach § 8 NABEG verweisen wir auf die von der OECOS GmbH vorgelegte Stellungnahme.

B. Prüfung der Unterlagen

I. Trassierungsgrundsätze

1. Abstand zu linienförmigen Infrastrukturen

Im Rahmen der Raumverträglichkeitsstudie werden auch Belange der Infrastruktur berücksichtigt. In der Unterlage 6 heißt es dazu: *„Beim Schienennetz, bei Autobahnen und anderen klassifizierten Straßen bestehen Anbauverbotszonen und Sicherheitsstreifen, in denen ohne Genehmigung der zuständigen Träger und Behörden keine baulichen Eingriffe zugelassen werden. (...) Diese Bereiche werden als Flächen, die für die Planung grundsätzlich nicht zur Verfügung stehen berücksichtigt (...)“* (S. 28). Eine genaue Darstellung, innerhalb welcher Abstände zu den jeweiligen Infrastrukturen von einer solchen Beschränkung ausgegangen wird, lässt sich den Unterlagen hingegen nicht entnehmen. Auch im Rahmen der technischen Vorhabenbeschreibung wird nur allgemein auf diese Anbauverbotszonen und Sicherheitsstreifen hingewiesen (Unterlage 2, S. 14). Den Unterlagen lässt sich folglich weder entnehmen, in welchem Umfang Flächen als ungeeignet aussortiert wurden, noch ob diese Aussonderung den rechtlichen Anforderungen genügt.

Die Unterlagen stellen sich daher entweder als rechtlich fehlerhaft, zumindest aber als nicht nachvollziehbar dar.

a) Kein zwingender Ausschluss

Ein grundsätzliches Anbauverbot entlang von Bundesfernstraßen besteht nach § 9 Abs. 1 S. 1, 2 FStrG nur für Hochbauten und Aufschüttungen oder Abgrabungen größeren Umfangs. Zielrichtung des Anbauverbots sind einerseits die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, welche durch Hochbauten gefährdet werden könnten und andererseits die Abwehr von nachteiligen Auswirkungen auf den Straßenkörper. Es erscheint bereits

zweifelhaft, dass Erdkabel dieser Regelung unterfallen. Zwar erfolgt ihre Verlegung im Regelfall in Form der offenen Bauweise, es entstehen also zunächst Kabelgräben. Der Sache nach geht es bei Abgrabungen aber um dauerhafte Geländevertiefungen wie Kiesgruben oder Steinbrüche. Unabhängig davon besteht nach § 9 Abs. 8 FStrG die Möglichkeit von Befreiungen vom Anbauverbot, beispielsweise, wenn Gründe des Allgemeinwohls die Befreiung erfordern. Die ist etwa bei Vorhaben denkbar, die im öffentlichen Interesse errichtet werden sollen (Grupp, in: Marschall, FStrG, 6. Aufl., § 9, Rn. 17). Dabei ist die Befreiung nicht erst zu erteilen, wenn den Allgemeinwohlbelangen nur so Rechnung getragen werden kann. Vielmehr genügt es, dass unter Berücksichtigung der verkehrlichen Belange die Verwirklichung des Vorhabens in der Anbauverbotszone vernünftiger Weise geboten ist (Bender, in: Müller/Schulz, FStrG, 2. Aufl., § 9, Rn. 140). Vorhabenträger muss dabei nicht zwingend die öffentliche Hand sein. So hat das BVerwG auch eine Befreiung für einen Mobilfunksendemast für zulässig erachtet (B. v. 20.06.2001, 4 B 41/01). Sind die Tatbestandsvoraussetzungen erfüllt, ist die Befreiung zu erteilen (Aust, in: Kodal, Straßenrecht, 7. Aufl., Kap. 29, Rn. 45.5; Bender, a.a.O., § 9, Rn. 144).

Die Anbauverbotszone hat bei Bundesautobahnen eine Breite von 40 m, bei Bundesstraßen von 20 m. Darüber hinaus besteht eine Anbaubeschränkungszone, in der bauliche Anlagen der Zustimmung der obersten Landesstraßenbaubehörde bedürfen, wobei diese nur versagt werden darf, soweit Ausbauabsichten entgegenstehen, oder die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs gefährdet sind. Der obersten Landesstraßenbehörde steht bei der Entscheidung kein Ermessen zu. Die Zustimmung ist zu erteilen, wenn keine Versagungsgründe vorliegen. Diese Anbaubeschränkungszone beträgt bei Bundesautobahnen 100 m, bei Bundesfernstraße 40 m.

Daher mag es zwar zutreffend sein, dass auch die Verlegung von Erdkabeln zumindest im Bereich der Anbaubeschränkungszone zustimmungsbedürftig ist. Fehlerhaft wäre es jedoch, aus dem Zustimmungserfordernis darauf zu schließen, dass diese Flächen zwingend als Planungsraum ausscheiden. Im Gegenteil wird man unterstellen können,

dass etwa in der 40 m breiten Anbauverbotszone einer Bundesautobahn die Errichtung eines Erdkabels aus technischen Gründen grundsätzlich möglich ist. Nach dem Musterquerschnitt der Unterlage 2, Abbildung 8 hat der gesamte Arbeitsstreifen bei zwei getrennten Gräben für jeweils ein 320-kV-System eine Breite von 40 m. Schon mit einer versetzten Bauweise lässt sich der Arbeitsstreifen auf 30 m Breite reduzieren. Je nach Gestaltung könnten daher innerhalb der Anbauverbotszone beide Kabelgräben so errichtet werden, dass einerseits für den Bau nicht auf die Flächen der BAB ausgewichen werden muss und andererseits die Kabelgräben einen ausreichenden Abstand zur Fahrbahn einhalten können, der auch eine Erweiterung um eine oder gar mehrere Fahrspuren ermöglicht. Der bei der Regelbauweise anzunehmende dauerhaft zu sichernde Schutzstreifen hat eine Breite von 20 m, kann aber durch eine versetzte Bauweise auf 15 m reduziert werden (Unterlage 2, Abbildungen 8 und 9). In Teilbereichen wird ggf. auch eine halboffene Bauweise möglich sein. Bei einer Verlegung neben einer Autobahntrasse wird es zudem regelmäßig möglich sein, auf den autobahnzugewandten Schutzstreifen zu verzichten, bzw. diesen schmaler auszugestalten. Erst Recht wäre damit der Bau von Erdkabeln außerhalb der Anbauverbots-, aber innerhalb der Anbaubeschränkungszone möglich.

Das Bayerische Straßen- und Wegegesetz sieht in Art. 23 eine dem Anbauverbot in § 9 Abs. 1 FStrG vergleichbare Regelung für Staats- und Kreisstraßen vor, allerdings mit geringeren Abständen (20 m bzw. 10 m). Insofern sind die vorstehenden Erwägungen daher übertragbar.

Für Schienenwege gibt es eine dem § 9 FStrG vergleichbare Regelung nicht. Außerhalb der planfestgestellten Bahnanlagen gibt es daher keine ausdrücklichen Bauverbote etc. Soweit auch hier eine absolute Sperrwirkung angenommen wurde, erweist sich dies daher als rechtlich fehlerhaft.

b) Umfang des Ausschlusses

Wie bereits ausgeführt, enthalten die Unterlagen keine Angaben dazu, bei welchen Abständen zu anderen linienförmigen Infrastrukturen eine Sperrwirkung angenommen wurde. Der Fehler lässt sich daher sowohl hinsichtlich seiner Qualität, als auch seiner Quantität nicht beurteilen.

2. Bündelung

Eng mit dieser Frage im Zusammenhang steht die Prüfung von Bündelungsoptionen. Das Gebot der Bündelung ist ein anerkannter Planungsgrundsatz. Ziel ist es insbesondere, bislang unbelastete und unzerschnittene Räume nicht in Anspruch zu nehmen, soweit geeignete bereits vorbelastete Räume für eine Trassierung zur Verfügung stehen. Wie sich eine solche Parallelverlegung aus Sicht der Vorhabenträger gestaltet, welche Abstände einzuhalten sind und welche Trassenbreiten unter Berücksichtigung der Schutzstreifen sich ergeben, lässt sich den Unterlagen aber nur für Freileitungen und erdverlegte Infrastrukturleitungen entnehmen (Unterlage 4, S. 54). Daher kann nicht nachvollzogen werden, in welchem Umfang der Ausschluss von Bündelungsoptionen sachlich begründbar ist, insbesondere im Bereich von Engstellen.

Anzumerken ist zudem, dass die Bündelung im Rahmen des Alternativenvergleichs nur verbal dargestellt wird, es aber an konkreten Angaben zum Umfang der Bündelungsoptionen fehlt. Dies führt zu einer mangelhaften Transparenz der Unterlagen. Deutlich wird dies gerade beim Vergleich der Stränge C08a, C08b und C08c. Aus den sonstigen geprüften Kriterien des Prüfschritts 5 ergibt sich zwischen den Alternativen „kein bemerkenswerter Unterschied“ (Unterlage 7, S. 233). Der Strang C08a soll aber auf Grund der relativ wenigen Bündelungsoptionen insoweit einen deutlichen Nachteil aufweisen. Aus der verbalen Beschreibung der Bündelungsoptionen lässt sich für diese Gewichtung aber nichts ableiten. Es fehlen an dieser Stelle Angaben zu den Bündelungslängen oder auch ggf. erkennbaren Konflikten durch eine Bündelung. Vergleichbares

gilt für den Vorvergleich C02. Insofern verweisen wir auf die planungsfachliche Einschätzung der OECOS GmbH.

3. Vorbelastung

Vorbelastungen, zum Beispiel durch bereits bestehende linienförmige Infrastrukturen, sind bei der Bewertung zwingend zu berücksichtigen. Dabei ist zu beachten, dass die Vorbelastungen zu einer reduzierten Empfindlichkeit führen können, gerade im Bereich von Natura-2000-Gebieten aber umgekehrt auch einen zusätzlichen naturschutzfachlichen Konfliktpunkt darstellen können. Daher muss die Prüfung auf Vorbelastungen einzelfallbezogen an Hand der konkreten Raumstruktur erfolgen (BNetzA, Positionspapier, S. 17). Dies gilt auch im Fall von bestehenden Bündelungsoptionen. Sowohl dem Umweltbericht selbst, als auch dem Alternativenvergleich lässt sich für diesen Prüfungsschritt nichts konkretes entnehmen. In den Steckbriefen für die einzelnen TKS zur Strategischen Umweltprüfung findet sich zwar die pauschale Aussage, dass Vorbelastungen zu einer Abstufung von Flächen führen können (vgl. etwa Steckbrief zum TKS 038, S. 26). Ein Beispiel, in dem dies konkret und begründet erfolgt ist, fand sich bei der überblicksartigen Durchsicht der Steckbriefe jedoch nicht. Im Übrigen stellt sich diese Aussage auch als zumindest missverständlich dar. Wie ausgeführt hängt es von den konkreten Umständen des Einzelfalls ab, ob eine Vorbelastung zu einer Reduzierung oder Erhöhung der Empfindlichkeit führt. Insgesamt ist daher nicht prüffähig, inwiefern Vorbelastungen zutreffend berücksichtigt worden sind.

4. Geradliniger Verlauf

Nach § 5 Abs. 2 NABEG hat die Bundesnetzagentur in der Bundesfachplanung zu prüfen, inwiefern ein möglichst geradliniger Verlauf zwischen Anfangs- und Endpunkt des Vorhabens erreicht werden kann. Dahinter steht die Zielsetzung, durch einen möglichst kurzen, gestreckten Verlauf den Umfang der betroffenen Raumwiderstände und öffentlichen wie privaten Belange zu reduzieren (de Witt/Durinke/Runge, NuR 2016,

525, 526). Dementsprechend handelt es sich beim Gebot der Geradlinigkeit auch nur um ein Optimierungsgebot, mit der Folge, dass entgegenstehende Belange auch zur Vorzugswürdigkeit eines längeren Trassenkorridors führen können. Der Anknüpfung an die Luftlinie kommt dabei nur insofern Bedeutung zu, dass sich ein im Vergleich zur Luftlinie deutlich längerer Trassenkorridor bei im übrigen gleicher Eignung gegenüber einem kürzeren Trassenkorridor nicht als vorzugswürdig erweisen kann. Zumindest im Rahmen des Gesamialternativenvergleichs ist aber offenkundig auch eingeflossen, inwieweit ein Trassenkorridor räumlich von der Luftlinie abweicht (Unterlage 7, S. 22). Eine sachliche Rechtfertigung für dieses Kriterium ist nicht erkennbar. Allerdings soll diesem Kriterium im Ergebnis nur ein geringes Gewicht zukommen. Daher ist es offenkundig nicht von Ergebnisrelevanz.

5. Hotspots der RVS

Im Rahmen der Prüfung der Konformität mit den Erfordernissen der Raumordnung wurden sogenannte Hotspots ermittelt. Dabei handelt es sich um Flächen, bei denen keine Konformität mit den Erfordernissen der Raumordnung erreicht werden kann (Unterlage 1, S. 12).

Anzumerken ist insofern jedoch, dass diese Flächen regelmäßig nicht den gesamten Trassenkorridor betreffen, sondern nur in diesen hineinragen. Daher ist zu hinterfragen, inwiefern in diesen Fällen die Aussage zutreffend ist, dass eine Konformität nicht erreicht werden kann. Es gibt keine gesetzliche Vorgabe, nach welcher der nach § 12 NABEG festzulegende Trassenkorridor eine Breite von 1000 m aufweisen muss. Daher lässt sich ohne weiteres ein Trassenkorridor ausweisen, der eine geringere Breite aufweist, um Engstellen, Hotspots etc. zu umgehen, solange der Nachweis möglich bleibt, dass er zur Verlegung der Erdkabel geeignet bleibt. Eine fehlende Konformität kann daher allenfalls angenommen werden, wenn der verbleibende Planungsraum so stark eingeschränkt würde, dass die Realisierung nicht gesichert werden kann.

Dem tragen die Unterlagen dadurch Rechnung, indem zusätzlich ein Strangvergleich an Hand der potentiellen Trassenachse erfolgt (vgl. Unterlage 4, Tabelle 38). Diese Betrachtung führt offenkundig dazu, dass sich die Zahl der kritischen Flächen deutlich reduzieren lässt. Es ist aber nicht nachvollziehbar, warum zusätzlich der Vergleich an Hand der von Hotspots betroffenen Flächen – ohne Berücksichtigung der Umgehung durch die potenzielle Trassenachse – in die Bewertung einfließt (Unterlage 4, Abschnitt 8.1.2).

Kritisch anzumerken ist in diesem Zusammenhang zudem, dass die Steckbriefe der TKS für die RVS keine zeichnerische Darstellung der Hotspots enthalten, vielmehr werden sie nur verbal beschrieben. Auch in der RVS selbst gibt es dazu keine zeichnerische Darstellung. Ob die in der RVS und damit auch im Gesamialternativenvergleich zu Grunde gelegte Einschätzung, dass die Hotspots mit der potenziellen Trassenachse umgangen werden können zutreffend ist, lässt sich aus den Unterlagen daher nicht zuverlässig entnehmen. Die Unterlagen zum Strangvergleich sind insofern nur ein ungeeigneter Ersatz. Da sie den gesamten Strang erfassen und keine Kilometrierung darstellen, lässt sich allenfalls abschätzen, welche konkreten Konfliktpunkte zeichnerisch dargestellt sind.

II. Schutzbereich der Verteidigungsanlage Hof

Der von der Bundesnetzagentur festgelegte Untersuchungsrahmen sah vor, dass zu den TKS 032, 033, 034, 036, 038 und 039 darzustellen ist, ob auf der Ebene der Bundesfachplanung eine Betroffenheit der Belange der Bundeswehr in Bezug auf den Schutzbereich der Verteidigungsanlage Hof festzustellen oder auszuschließen ist (BNetzA, Festlegung, S. 49).

Die entsprechende Darstellung in den Unterlagen nach § 8 NABEG beschränkt sich auf die Feststellung, dass diese Trassenkorridorsegmente als Untersuchungsgegenstand entfallen wären. Begründet wird dies mit einer Rücksprache mit dem Bundesamt für

Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr. An einer inhaltlichen Begründung fehlt es hingegen (Unterlage 6, S. 10). Dies genügt den Anforderungen an eine nachvollziehbare Abschichtung von Alternativen nicht.

Ernsthaft in Betracht kommenden Trassenkorridoralternativen – wozu insbesondere solche Alternativen gehören, die Gegenstand des Untersuchungsrahmens nach § 7 Abs. 4 NABEG sind – können abgeschichtet werden, sobald sich an Hand konkreter Vergleichskriterien zeigt, dass sie eindeutig nicht vorzugswürdig sind (BNetzA, Positionspapier „Bundesfachplanung für Gleichstrom-Vorhaben mit gesetzlichem Erdkabelvorrang“, S. 19). Regelmäßig setzt die Abschichtung daher einen Vergleich zwischen verschiedenen in Betracht kommenden Alternativen voraus. Sie ist aber auch möglich, wenn die zu prüfende Alternative absehbar nicht realisierbar ist, mit der Folge, dass dann ggf. eine Neutrassierung erforderlich wird. Eine Abschichtung kommt danach in Betracht, wenn sich absehbar ein Konflikt mit zwingenden materiellen Rechtsvorschriften ergibt oder sich auf Grund eines entgegenstehenden öffentlichen Belangs von besonderem Gewicht ein Realisierungsrisiko ergibt (BNetzA, Positionspapier, S. 19). Ob ein solcher Fall hier vorliegt, ist an Hand der Planungsunterlagen nicht beurteilungsfähig.

Grundsätzlich ist es nach § 1 Abs. 1 SchBerG möglich, die Nutzbarkeit von Grundstücken im Umfeld von militärischen Anlagen zu beschränken. Allerdings führt die Ausweisung eines Schutzbereichs nach diesem Gesetz nicht zu einem absoluten Bauverbot. Vielmehr statuiert § 3 Abs. 1 SchBerG für die Errichtung von baulichen Anlagen innerhalb des Schutzbereichs ein Genehmigungserfordernis, wobei die Genehmigung nur zu versagen ist, soweit dies zur Erreichung der Zwecke des Schutzbereichs erforderlich ist. (§ 3 Abs. 1 S. 2 SchBerG). Es ist in den Unterlagen nicht dokumentiert, dass diese Voraussetzungen hier vorliegen.

Eine solche Feststellung drängt sich auch nicht ohne weiteres auf. So wird in Bezug auf den Schutzbereich des Munitionslagers Weiden einer unterirdischen Trassenführung

innerhalb der Schutzbereiche durch die Bundeswehr zugestimmt (Unterlage 6, S. 10). Ein allgemeiner Konflikt zwischen militärischen Schutzbereichen und Erdkabeln besteht also offenkundig nicht. Dem Gutachten zu elektromagnetischen Feldern (TÜV Süd, vom 20.11.2018) lässt sich zudem entnehmen, dass das magnetische Gleichfeld der Erdkabeltrasse sich in der Größenordnung des Erdmagnetfeldes bewegt. Am Rande eines 25m-Streifens von der Trassenmitte beträgt das zusätzlich zu erwartende magnetische Gleichfeld weniger als 0,4 μT . Eine Beeinträchtigung von Sende- und Empfangsanlagen außerhalb dieses Bereichs drängt sich daher nicht auf.

An die Stelle der TKS 032, 033, 034, 036, 038 und 039 tritt ein neuer TKS 032_033a, mit dem der Schutzbereich der Verteidigungsanlage Hof umgangen werden kann. Es erfolgt aber kein Vergleich zwischen diesen beiden Varianten. Daher kann die Abschichtung auch nicht damit begründet werden, dass sich das neue TKS 032_033a als eindeutig vorzugswürdig darstellt. An einer nachvollziehbaren Darlegung und Begründung der Abschichtung, wie von der BNetzA gefordert, fehlt es daher.

Es lässt sich auch nicht ausschließen, dass diese unzureichende Abschichtung letztlich von Bedeutung für die Ermittlung des Vorschlagstrassenkorridors ist. Die Prüfung ist daher zu überarbeiten.

III. Novellierung BBPIG

Die Bundesregierung hat mit der Bundestagsdrucksache 19/7375 einen Entwurf für ein Gesetz zur Beschleunigung des Energieleitungsausbaus vorgelegt. Die Bundesregierung hat den Gesetzentwurf als besonders eilbedürftig gekennzeichnet, da das Gesetzgebungsverfahren im April 2019 abgeschlossen werden soll. Der Bundesrat hat hierzu eine – dem Grunde nach zustimmende – Stellungnahme beschlossen (BR-Drs. 11/19). Die parlamentarische Beratung im Bundestag ist gegenwärtig noch nicht abgeschlossen.

1. Geplante Zulassung von Leerrohren

Gegenstand des Gesetzentwurfs ist auch eine Änderung des BBPlG. Vorgesehen ist die Ergänzung von § 2 um einen neuen Absatz 8 mit dem folgenden Inhalt:

„Bei den im Bundesbedarfsplan mit „H“ gekennzeichneten Vorhaben stehen die energiewirtschaftliche Notwendigkeit und der vordringliche Bedarf für Leerrohre fest, die nach Maßgabe des § 18 Absatz 3 des Netzausbaubeschleunigungsgesetzes Übertragungsnetz zugelassen werden.“

Für das Vorhaben SuedOstLink ist eine entsprechende Kennzeichnung vorgesehen.

Nach der im Gesetzentwurf ebenfalls vorgesehenen Einfügung eines neuen Absatz in § 18 NABEG ist in diesen Fällen die Verlegung von Leerrohren für die spätere Durchführung von Stromleitungen zwingend Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Eine Übergangsregelung ist bislang nicht vorgesehen.

Diesseits bestehen erhebliche Zweifel, dass sich die Planung und der Bau von Leerrohren als zulässig erweist. Ob das Bundesverwaltungsgericht die Auffassung der Gesetzesbegründung teilt, es sei keine Vorratsplanung, erscheint mehr als zweifelhaft. Es geht um die Deckung eines möglichen künftigen Bedarfs, der aber gerade noch nicht aktuell ist. Das dürfte zur Rechtfertigung der mit einem Planfeststellungsbeschluss verbundenen Rechtsfolgen (Zulässigkeit der Enteignung) nicht ausreichen. Entweder es besteht ein Bedarf für eine Leitung, dann ist diese zu planen, oder es besteht gegenwärtig kein Bedarf, dann ist eine Planung von Leitungen – und sei es auch eine Planung von Leerrohren – eine Planung auf Vorrat. Die praktische Folge ist, dass betroffene Grundstückseigentümer Rechtsmittel einlegen werden. Eine entsprechende erhebliche Verzögerung des Verfahrens ist damit zu erwarten. Leerrohre sind somit ein hohes Risiko für eine rasche Realisierung.

Unabhängig von dieser Frage würden sich die geplanten Änderungen zwingend auch auf die aktuelle Bundesfachplanung auswirken. Wir weisen vorsorglich darauf hin, dass im Fall einer entsprechenden Änderung eine Überarbeitung zumindest der Unterlagen nach § 8 NABEG erforderlich wird. Dies hat den folgenden Hintergrund.

2. Auswirkungen auf die Bundesfachplanung

Gegenstand der Planungen ist gegenwärtig eine HGÜ-Leitung mit einer Übertragungsleistung von 2 Gigawatt. Auch wenn von den Vorhabenträgern angestrebt wird das Vorhaben mit einem Kabelsystem auf der Spannungsebene 525-kV zu realisieren, gehen die Antragsunterlagen von der Verlegung zweier paralleler Kabelsysteme auf der Spannungsebene 320-kV aus. Hintergrund ist, dass sich die 525-kV-Kabel gegenwärtig noch in der Erprobung befinden und ihre ausreichende Verfügbarkeit zum geplanten Maßnahmezeitpunkt nicht sicher ist.

Daraus ergibt sich für die als Regelfall vorgesehene offene Bauweise ein Regelquerschnitt von 20 m für die benötigte Leitungstrasse einschließlich der Schutzstreifen und von 40 m unter Einbeziehung der Arbeitsstreifen (Unterlage 2, Abbildung 8). Die Verlegung der beiden benötigten Kabelsysteme in zwei getrennten Kabelgräben erfolgt dabei, um einerseits eine ausreichende Wärmeableitung sicherzustellen und andererseits um bei späteren Reparaturarbeiten das jeweils andere System nicht zu beeinträchtigen.

In Bereichen, in denen eine Verlegung in geschlossener Bauweise notwendig wird, sind teilweise Aufweitungen nötig. So müssen bei HDD-Bohrungen die Mindestabstände auch zwischen den Kabeln eines Systems auf Grund der Steuergenauigkeit des Verfahrens erweitert werden, wobei mit steigender Tiefe der Abstand zur Wärmeableitung steigen muss (Unterlage 2, S. 27). Im Fall von Bahnkreuzungen ist zudem die Kreuzungsrichtlinie der DB AG zu beachten, nach der sich deutlich höhere erforderliche

Mindestabstände zwischen den Kabelsystemen ergeben. Hier wird bei zwei Systemen mit einer Schutzstreifenbreite von 32 m gerechnet.

Es erschließt sich von selbst, dass die benötigten Trassenbreiten sowohl bei der offenen, wie bei der geschlossenen Bauweise deutlich steigen, wenn statt zwei 320-kV-Systemen vier 320-kV-Systeme zu verlegen sind. Selbst wenn man berücksichtigt, dass eine versetzte Bauweise erfolgen kann, würde sich absehbar ein Schutzstreifen mit einer Breite von 30 m ergeben, und auch die Arbeitsstreifen müssten deutlich breiter ausfallen. Bei Bahnquerungen wäre nach den beispielhaften Darstellungen der Abbildung 15 in Unterlage 2 mit einer Aufweitung der Schutzstreifen auf deutlich über 50 m zu rechnen. Der Flächenbedarf würde damit deutlich steigen.

In Bereichen, in denen ausreichend Passageraum zur Verfügung steht, mag die Durchgängigkeit des Trassenkorridors auch in der Planfeststellung noch gegeben sein. Anders dürfte dies sich jedoch im Fall von Engstellen darstellen. Beispielhaft sei hier die Naab-Querung bei Pfreimd-Iffelsdorf genannt. Hier sind die BAB 93, eine zweigleisige Bahnstrecke, die Staatsstraße St2657 und die Naab zu queren. In den Trassenkorridor ragt ein Wasserschutzgebiet hinein, das den Planungsraum zusätzlich einengt. Zudem ist in der Naab-Aue mit Biotopen zu rechnen. Ergänzend weisen wir insofern darauf hin, dass in diesem Bereich mit Blick auf das potentielle Vorkommen geschützter Muschelarten eine geschlossene Querung der Naab zu prüfen ist. Es ist nicht auszuschließen, dass sich dies insgesamt auf die Prüfung des TKS 049_056a8 auswirkt, mit der Folge, dass hier ggf. der Alternative der Vorzug einzuräumen wäre.

Zusätzlich ist zu beachten, dass der Wirkraum der geschlossenen Bauweise und einer Bündelungsoption ausgehend vom Regelarbeitsstreifen jeweils mit 40 m angenommen wurde (Unterlage 4, S. 157). Daher wäre auch gesondert zu bewerten, ob die dem Alternativenvergleich zu Grunde gelegten Bündelungsoptionen noch in gleicher Weise realisierbar sind. Es bestehen erhebliche Zweifel, dass der jetzt geplante Vorschlags-

korridor sich auch bei einer Erhöhung der Trassenbreite als vorzugswürdig darstellen kann.

Dies gilt umso mehr, da sich in Folge einer Aufweitung des Trassenraums auch die Umweltauswirkungen erhöhen, beispielsweise im Bereich von zu querenden Waldbereichen. Insofern kann exemplarisch auf die Grobprüfung zum TKS 049_056a9 verwiesen werden, bei der die bestehende Bündelungsoption mit der BAB 6 auf Grund der entstehenden zusätzlichen Waldschneise nicht als vorteilhaft bewertet wurde. Entsprechendes gilt mit Blick auf die nötigen Querungen von FFH- und SPA-Gebieten, bei denen die Verträglichkeitsuntersuchung ebenfalls auf der Ausführung mit zwei 320-kV-Systemen beruht.

Schließlich ist zu beachten, dass sich die Bauzeiten deutlich erhöhen werden. Selbst bei einem Verzicht auf eine versetzte Bauweise wird bei der offenen Bauweise mit 8 Wochen Bauzeit pro Kilometer Kabellänge kalkuliert. Auch hier ist mit zusätzlichen Konflikten, etwa durch Bauzeitenbeschränkungen in naturschutzfachlich sensiblen Bereichen, zu rechnen.

C. Zusammenfassende Bewertung

Das methodische Vorgehen für die Erarbeitung der Unterlagen nach § 8 NABEG folgt den gesetzlichen Vorgaben und der Festlegung des Untersuchungsrahmens nach § 7 Abs. 4 NABEG durch die Bundesnetzagentur. Die Herangehensweise zur Ermittlung der Raumwiderstände ist plausibel. Die Ermittlung der Hotspots, bei denen auch unter Berücksichtigung der potenziellen Trassenachse keine Konformität mit den Erfordernissen der Raumordnung erreicht werden kann, ist hingegen mangels geeigneter zeichnerischer Darstellung nicht nachvollziehbar.

Problematisch ist zudem die Darstellung der Bündelungsoptionen. Offenkundig geht die Planung hier von größeren Mindestabständen zu Bundesfernstraßen und Schienen-

strecken aus, als dies rechtlich erforderlich wäre. Es kann daher nicht ausgeschlossen werden, dass einzelne Trassenkorridorsegmente als ungeeignet abgeschichtet wurden, die tatsächlich eine Trassierung ermöglicht hätten. Dies kann sich im Ergebnis auch auf die Ermittlung des Vorschlagskorridors auswirken. Daher ist insofern eine Überarbeitung der Unterlagen, bzw. eine ergänzende Untersuchung, erforderlich.

Zu ergänzen ist auch die Begründung zur Abschichtung der TKS 032, 033, 034, 036, 038 und 039. Es ist zwar keineswegs auszuschließen, dass sich diese Abschichtung im Ergebnis als folgerichtig darstellt. Gerade mit Blick auf den Umgang mit anderen militärischen Schutzbereichen genügt der pauschale Hinweis auf das Bestehen eines Schutzbereichs nicht als nachvollziehbare Begründung.

Vor dem Hintergrund der geplanten Novellierung des NABEG und des BBPIG ist darauf hinzuweisen, dass die vorgesehene Pflicht zur Planung von Leerrohren beim SuedOst-Link die bisherigen Ergebnisse der Bundesfachplanung in Frage stellt. Die damit verbundenen Eingriffe in öffentliche und private Belange, sowie der zusätzlichen Flächenbedarf bei Bündelungsbereichen und Engstellen war noch nicht zu berücksichtigen. Auswirkungen auf die Wahl des Vorschlagskorridors lassen sich nicht ausschließen. Je nach Ausgang des Gesetzgebungsverfahrens ist hierzu gegebenenfalls noch eine ergänzende Stellungnahme erforderlich.

Berlin, den 05.04.2019



Dr. Peter Durinke
Rechtsanwalt