

**ANTRAG NACH § 6 NABEG V3:
STECKBRIEF FÜR DAS TRASSENKORRIDORSEGMENT
NR. 128**

INHALTSVERZEICHNIS

1	ALLGEMEINE ANGABEN	4
	1.1 Administrative Informationen	4
	1.2 Kurzbeschreibung/Charakteristik	5
	1.2.1 Verlauf	5
	1.2.2 Naturraum, Landschafts- und Siedlungsstruktur	6
2	HERLEITUNG UND BEGRÜNDUNG DER TRASSENKORRIDORE	7
	2.1 Fachplanerische Trassenkorridorabgrenzung	7
3	ERGEBNIS DER TRASSENKORRIDORANALYSE	9
	3.1 Konfliktpunkte	9
	3.1.1 Riegel sehr hohen Raumwiderstands	9
	3.1.2 Planerische Engstellen	9
	3.1.3 Technische Engstellen	9
	3.1.3.1 Typische Querungs- und Engstellensituationen	9
	3.1.3.2 Einzelfallbetrachtung von Technischen Engstellen	9
	3.2 Flächenanteile unterschiedlicher Raumwiderstandsklassen	10
	3.2.1 Anteil an Flächen sehr hohen Raumwiderstands	10
	3.2.2 Anteil an Flächen hohen Raumwiderstands	10
	3.2.3 Anteil an Flächen mittleren Raumwiderstands	10
	3.2.4 Anteil an Flächen mit sehr hohem bautechnischem Widerstand	10
	3.2.5 Anteil an Flächen mit hohem bautechnischem Widerstand	11
	3.2.6 Anteil an Flächen mit mittlerem bautechnischem Widerstand	11
	3.3 Qualitative Merkmale des Trassenkorridor(segment)s	11
	3.3.1 Qualitative Merkmale des TKS, Aspekt: Umwelt und Raumnutzung	11
	3.3.2 Qualitative Merkmale des TKS, Aspekt: Bautechnik	12
	3.4 Bündelung	13

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Lage des Trassenkorridorsegments im strukturierten Untersuchungsraum	4
Abbildung 2:	Verlauf des Trassenkorridorsegments	5

AUFGABE/ZIELSTELLUNG DER STECKBRIEFE

Die Steckbriefe dienen der Dokumentation der planerischen Entscheidungen, die im Rahmen der Findung und Abgrenzung der Trassenkorridor(segment)e getroffen werden. Darüber hinaus enthalten sie die Grundlagen sowie die Ergebnisse der Trassenkorridoranalyse, die dem Vergleich der Trassenkorridor(segment)e zugrunde liegen.

Steckbriefe werden sowohl für einzelne Trassenkorridorsegmente erstellt, als auch für Trassenkorridore zwischen den Netzverknüpfungspunkten, die als Ergebnis der Segmentvergleiche abgeleitet werden.

Der vorliegende Steckbrief dient der Dokumentation der planerischen Entscheidungen und der Ergebnisse der Analyse für das Trassenkorridorsegment 128. Die kartografische Darstellung erfolgt in der Streifenkarte 2128.

1 ALLGEMEINE ANGABEN

Laufende Nummer des Trassenkorridor(segment)s: 128

Länge des Trassenkorridor(segment)s: 4,4 km

Technologie:

Erdkabelabschnitte: gesamte Länge

mögliche Freileitungsabschnitte: keine

Stammstreckenabschnitt: nein

1.1 Administrative Informationen



Abbildung 1: Lage des Trassenkorridorsegments im strukturierten Untersuchungsraum

Bundesland: Baden-Württemberg

Landkreise: Main-Tauber-Kreis

Kommunen: Großrinderfeld

1.2 Kurzbeschreibung/Charakteristik

1.2.1 Verlauf

- Beginnt nördlich von Ilmspan und verläuft in südwestliche Richtung entlang der Bundesautobahn (BAB) 81
- Endet südöstlich von Großrinderfeld

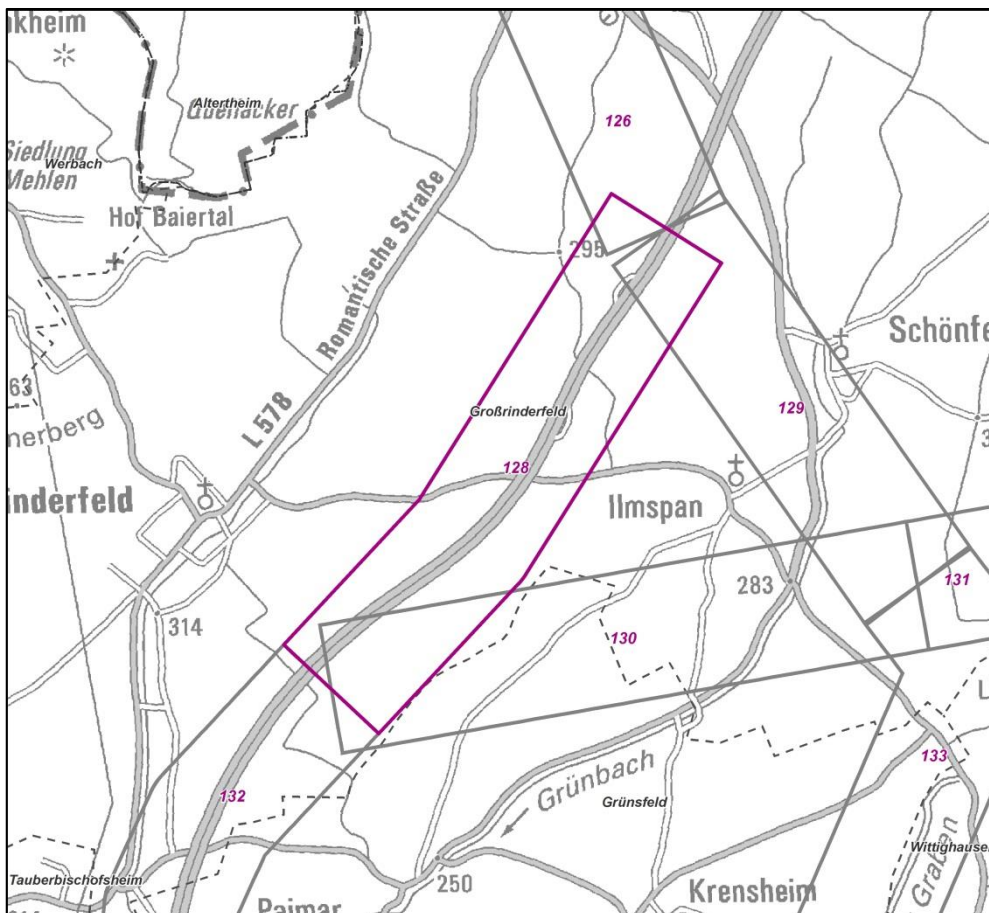


Abbildung 2: Verlauf des Trassenkorridorsegments

1.2.2 Naturraum, Landschafts- und Siedlungsstruktur

Angaben zu naturräumlichen Haupteinheiten und Naturraum-Einheiten¹, Landschaftsräumen und markanten Landschaftsbestandteilen sowie Siedlungsstrukturen im Trassenkorridor(segment)verlauf:

- Tauberland als Bestandteil des Neckar- und Tauberlandes, Gäuplatten
- Acker- und Grünlandnutzung durchsetzt mit Heckenzügen und Waldflächen
- Keine Siedlungen

¹ nach: BUNDESAMT FÜR NATURSCHUTZ (2008) nach SSYMANK (1994); MEYNEN & SCHMITHÜSEN (1953-1962)

2 HERLEITUNG UND BEGRÜNDUNG DER TRASSENKORRIDORE

2.1 Fachplanerische Trassenkorridorabgrenzung

Lage im TK-Netz

Das Trassenkorridorsegment (TKS) 128 stellt die Weiterführung vom Gelenkpunkt der TKS 126 und 129 dar. Es bindet an den Gelenkpunkt der TKS 132 und 130, einer Querspange, an.

Das TKS 128 verbindet den Korridor westlich von Würzburg mit der Tauberquerung Nord, mit der Lauda-Königshofen nordwestlich umgangen wird (TKS 132).

Maßgebliche Widerstände für die TK-Abgrenzung

Als maßgebliche Widerstände für die TK-Abgrenzung sind das Wasserschutzgebiet (WSG) Zone II „Grünbachgruppe“ (RWK I) und Waldflächen (RWK II) zu nennen.

Begründung der TKS-Abgrenzung

Zwischen den beiden Gelenkpunkten liegt eine kurze und gestreckte Verbindung vor. Es gibt auf der gesamten Länge eine Bündelungsoption mit der BAB 81, die von Nordost nach Südwest verläuft. Westlich der BAB 81 liegt ein Waldstück (RWK II), welchem durch den Verlauf entlang der Autobahn ausgewichen wird.

Im TKS liegen Waldstücke (RWK II) und das WSG Zone II (RWK I) „Grünbachgruppe“, welche bei Festlegung einer potenziellen Trassenachse umgangen werden können.

Im TKS 128 befinden sich Flächen der RWK III. Das TKS quert das WSG Zone III „Grünbachgruppe“, das aufgrund seiner großflächigen Ausprägung nicht umgangen werden kann. Das TKS befindet sich auch gänzlich in einem großräumigen Areal von empfindlichen Böden (Erosion). Die Umgehung eines ebenfalls im TKS liegenden Vorranggebiets (VRG) Natur und Landschaft ist jedoch möglich.

Verfolgte spezifizierte vorhabenbezogene Planungsprämissen (SVP) für die Findung und Abgrenzung von Trassenkorridoren:

zu SVP	Beschreibung
2	Kein Stammstreckenabschnitt, da südlich vom Netzverknüpfungspunkt Grafenrheinfeld die Strecke als Normalstrecke geführt wird.
3	Es liegen keine Flächen der RWK I* im TKS.
4	Im TKS liegt ein WSG Zone II („Grünbachgruppe“) (RWK I). Es ist jedoch ausreichend Passageraum vorhanden um das WSG Zone II zu umgehen.
5	Gebiete, die bautechnisch sehr hoch anspruchsvoll sind, befinden sich

zu SVP	Beschreibung
	nicht im TKS.
6	Es liegen mehrere Flächen der RWK II (Wald und VRG Wald/Forstwirtschaft) im TKS, die bei der späteren Festlegung der Trassenachse umgangen werden können.
7	Gebiete, die bautechnisch hoch anspruchsvoll sind, befinden sich nicht im TKS.
8	Es liegen drei Flächen der RWK III im TKS (VRG Natur und Landschaft, WSG Zone III „Grünbachgruppe“ und erosionsempfindliche Böden).
9	Gebiete, die bautechnisch anspruchsvoll sind, befinden sich nicht im TKS.
10	In diesem TKS gibt es eine Bündelungsoption mit der BAB 81.

3 ERGEBNIS DER TRASSENKORRIDORANALYSE

3.1 Konfliktpunkte²

3.1.1 Riegel sehr hohen Raumwiderstands

Es befinden sich keine Riegel sehr hohen Raumwiderstands im TKS 128.


3.1.2 Planerische Engstellen

Es befinden sich keine planerischen Engstellen im TKS 128.

3.1.3 Technische Engstellen

3.1.3.1 Typische Querungssituationen

Die in diesem TKS auftretenden typischen Querungen werden hier in der Reihenfolge des Auftretens entlang des TKS-Verlaufs vom nördlichen zum südlichen NVP aufgelistet.

Kat.	Beschreibung	Länge geschlossene Querung ca.	Bewertung
S3	Ortsstraße, östlich Großrinderfeld	25 m	

Gesamtübersicht über die typischen technischen Engstellen (Querungssituationen) im TKS:

Ampelfarbe grün	Ampelfarbe gelb	Ampelfarbe orange	Ampelfarbe rot
0	1	0	0

3.1.3.2 Einzelfallbetrachtung von Querungs- und Engstellensituationen

Es befinden sich keine technischen Engstellen im TKS 128, die einer Einzelfallbetrachtung bedürfen.

² Die Erläuterung der Definition sowie der Bewertung der Konfliktpunkte einschl. Vergabe der Ampelfarben erfolgt im Methodenansatz Trassenkorridoranalyse

3.2 Flächenanteile unterschiedlicher Raumwiderstandsklassen

*Angegeben werden ganzzahlig gerundet (**) der prozentuale Anteil des Kriteriums am Trassenkorridor(segment) sowie die absolute Fläche im TK(S).*

3.2.1 Anteil an Flächen sehr hohen Raumwiderstands

Anteil an Flächen sehr hohen Raumwiderstands 2 % / 8 ha**

die sich aus den nachfolgenden Kriterien (bzw. -gruppen) zusammensetzen (ggf. einander überlagernd):

Wasser 2 % / 8 ha

3.2.2 Anteil an Flächen hohen Raumwiderstands

Anteil an Flächen hohen Raumwiderstands 16 % / 72 ha**

die sich aus den nachfolgenden Kriterien (bzw. -gruppen) zusammensetzen (ggf. einander überlagernd):

Naturschutzfachlich bedeutsame Bereiche 16 % / 71 ha

Ziele der Raumordnung 14 % / 60 ha

3.2.3 Anteil an Flächen mittleren Raumwiderstands

Anteil an Flächen mittleren Raumwiderstands 100 % / 440 ha**

die sich aus den nachfolgenden Kriterien (bzw. -gruppen) zusammensetzen (ggf. einander überlagernd):

Wasser 100 % / 440 ha

Boden 100 % / 440 ha

Ziele der Raumordnung 2 % / 11 ha

3.2.4 Anteil an Flächen mit sehr hohem bautechnischem Widerstand

Anteil an Flächen mit sehr hohem bautechnischem Widerstand 0 % / 0 ha**

3.2.5 Anteil an Flächen mit hohem bautechnischem Widerstand

Anteil an Flächen mit hohem bautechnischem Widerstand 0 % / 0 ha**

3.2.6 Anteil an Flächen mit mittlerem bautechnischem Widerstand

Anteil an Flächen mit mittlerem bautechnischem Widerstand < 1 % / < 1 ha**

die sich aus den nachfolgenden Kriterien zusammensetzen (ggf. einander überlagernd):

Georisiken: Dolinen/Bergsenkungsgebiete/
Gebiete mit vermuteter Verkarstung < 1 % / < 1 ha

3.3 Qualitative Merkmale des Trassenkorridor(segment)s

3.3.1 Qualitative Merkmale des TKS, Aspekt: Umwelt und Raumnutzung

Qualitatives Merkmal	Beschreibung
Verteilung und Lage des Raumwiderstands im Trassenkorridor(segment)	<p>RWK I/*: Es befinden sich keine Flächen der RWK I* im TKS. Eine Fläche der RWK I (WSG Zone II „Grünbachgruppe“) liegt randlich im TKS. Diese kann allerdings aufgrund der Lage im TKS bei der Festlegung einer potenziellen Trassenachse umgangen werden. Dadurch ergibt sich ein geringes Konfliktpotenzial.</p> <p>RWK II: Bei den im TKS liegenden Flächen der RWK II handelt es sich um Waldflächen, die zum Teil als VRG Wald/ Forstwirtschaft ausgewiesen sind. Die Waldflächen befinden sich überwiegend randlich im TKS und können im Rahmen der Festlegung einer potenziellen Trassenachse umgangen werden.</p> <p>RWK III: Das TKS befindet sich zur Gänze innerhalb des WSG Zone III „Grünbachgruppe“, das aufgrund seiner großflächigen Ausprägung nicht umgangen werden kann. Ferner befindet sich ein kleinräumiges Vorranggebiet Natur und Landschaft im TKS, dessen Umgehung jedoch möglich ist. Demzufolge weist das TKS einen sehr hohen Flächenanteil mittlerer Raumwiderstände auf. Zudem befindet sich der gesamte Abschnitt des TKS in einem großräumigen Areal erosionsempfindlicher Böden.</p>
Überlagerung von Flächen einer	Im TKS kommt es zu Überlagerungen von RWK III Flächen durch ein Vorranggebiet Natur und Landschaft (Eichenwald) mit dem WSG Zone III „Grünbachgruppe“ und großräumig sensiblen Böden

Qualitatives Merkmal	Beschreibung
Raumwiderstandsklasse	(Erosion).
Besondere Ausprägungen einzelner Kriterien	Anhand der vorliegenden Daten lässt sich keine besondere Ausprägung einzelner Kriterien feststellen.
Punktuell auftretende Kriterien	Anhand der vorliegenden Daten lassen sich keine punktuellen Kriterien feststellen.
Regionale, örtliche Besonderheiten	Anhand der vorliegenden Daten lassen sich keine regionalen, örtlichen Besonderheiten feststellen.
Textliche Ziele der Raumordnung	LEP Baden-Württemberg, Z 5.1.2.2 <i>„Die Zerschneidung sowie Eingriffe mit Trennwirkung in überregional bedeutsamen naturnahen Landschaftsräumen sind zu vermeiden Linienförmige Infrastruktureinrichtungen sind nach Möglichkeit mit bestehenden zu bündeln.“</i>
Bodendenkmäler	Bodendenkmäler sind vorhanden, es besteht ein erhöhtes Risiko. Es ist davon auszugehen, dass durch Vermeidungsmaßnahmen und eine entsprechende Trassenführung eine Beeinträchtigung verhindert werden kann.

3.3.2 Qualitative Merkmale des TKS, Aspekt: Bautechnik

Qualitatives Merkmal	Beschreibung
Verteilung und Lage der Kriterien im Trassenkorridor(segment)	Das TKS verläuft im Gebiet des Neckar und Tauberlandes, Gäuplatten. In dieser Region treten weiträumig Georisiken wie Karst bzw. Verkarstungsgefährdung und lokale, kleinräumige Senkungsgebiete auf.
Überlagerung von Flächen verschiedener Kriterien	Das TKS ist frei von großflächigen Überlagerungen verschiedener Kriterien.
Besondere technische Anforderungen	Anhand der vorliegenden Daten lassen sich keine technischen Besonderheiten feststellen.

Qualitatives Merkmal	Beschreibung
Regionale, örtliche Besonderheiten	Die Region ist reich an Karst und lokalen, kleinräumigen Senkungsgebieten. Dieser Problematik kann mit einfachen Maßnahmen wie z.B. speziellen Bettungsmaterialien o.ä. hinreichend gegen Senkungen und Erdfall gesichert werden. Gegebenenfalls ist eine messtechnische Überwachung im Betrieb erforderlich.

3.4 Bündelung

- Anteil des gebündelten Verlaufs: 4,4 km (100 %) mit der BAB 81

Bündelungsoption	Positive Effekte der Bündelung
Verkehrsinfrastruktur (Straße)	Eine Bündelung mit der BAB 81 hat den positiven Effekt, dass die Kabelanlage in einem durch Lärm und strukturelle Flächenzerschneidung vorbelasteten Gebiet und damit in einem Bereich mit geringer Empfindlichkeit gegenüber baubedingten Auswirkungen des Vorhabens realisiert werden kann.