

**ANTRAG NACH § 6 NABEG V3:
STECKBRIEF FÜR DAS TRASSENKORRIDORSEGMENT
NR. 137**

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	10
	3.2 Flächenanteile unterschiedlicher Raumwiderstandsklassen	11
	3.2.1 Anteil an Flächen sehr hohen Raumwiderstands	11
	3.2.2 Anteil an Flächen hohen Raumwiderstands	12
	3.2.3 Anteil an Flächen mittleren Raumwiderstands	12
	3.2.4 Anteil an Flächen mit sehr hohem bautechnischem Widerstand	12
	3.2.5 Anteil an Flächen mit hohem bautechnischem Widerstand	12
	3.2.6 Anteil an Flächen mit mittlerem bautechnischem Widerstand	12
	3.3 Qualitative Merkmale des Trassenkorridor(segment)s	13
	3.3.1 Qualitative Merkmale des TKS, Aspekt: Umwelt und Raumnutzung	13
	3.3.2 Qualitative Merkmale des TKS, Aspekt: Bautechnik	14
	3.4 Bündelung	15

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Lage des Trassenkorridorsegments im strukturierten Untersuchungsraum	4
Abbildung 2: Verlauf des Trassenkorridorsegments	5
Abbildung 3: Technische Engstelle Nr. 137-1	10

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 137. Die kartografische Darstellung erfolgt in der Streifenkarte 2137.

1 ALLGEMEINE ANGABEN

Laufende Nummer des Trassenkorridor(segment)s: 137

Länge des Trassenkorridor(segment)s: 6,7 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: Stadt Boxberg, Ahorn

1.2 Kurzbeschreibung/Charakteristik

1.2.1 Verlauf

- Beginnt südlich von Boxberg und verläuft nach Westen
- Führt nördlich an Schwabhausen vorbei und endet zwischen Schillingstadt und Berolzheim südlich der Anschlussstelle Boxberg der Bundesautobahn (BAB) 81

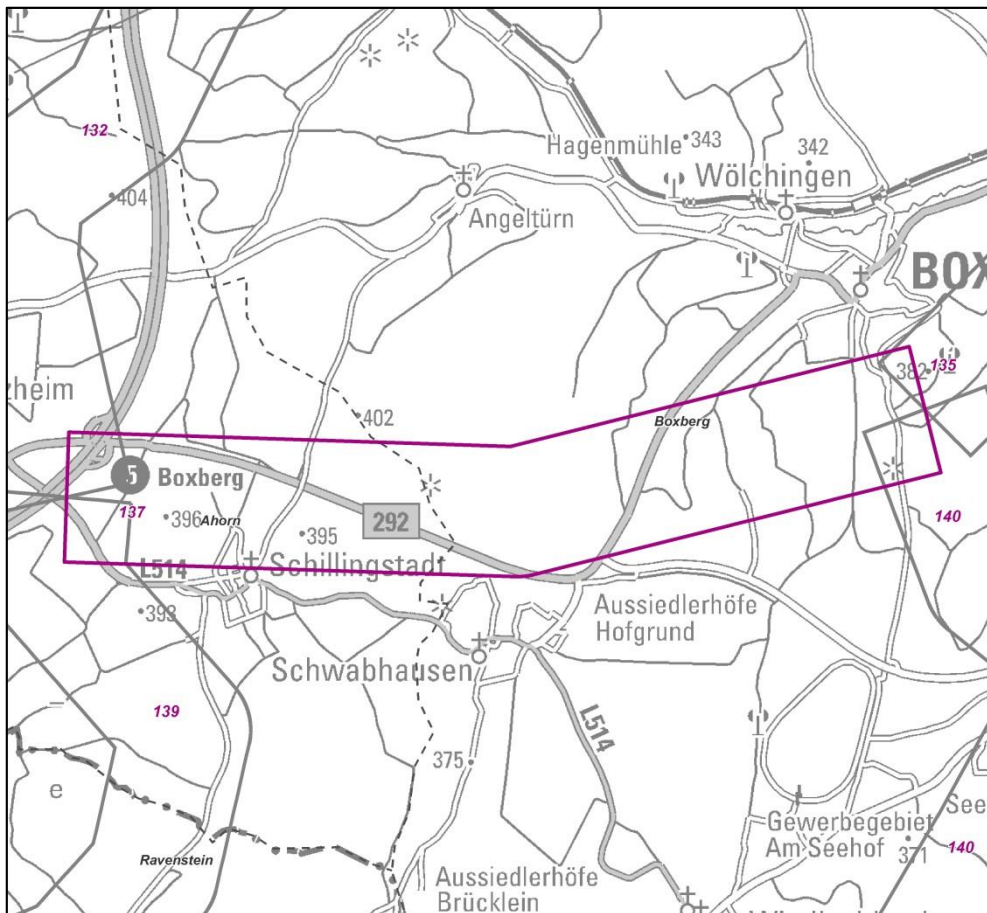


Abbildung 2: Verlauf des Trassenkorridorsegments

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 und Bauland als Bestandteil der Neckar- und Tauberlandes, Gäuplatten
- Acker- und Grünlandnutzung durchzogen von Waldinseln
- Kompakte Siedlungsstruktur

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) 137 stellt die Weiterführung vom Gelenkpunkt der TKS 135 und 140 dar und bindet in den Gelenkpunkt der TKS 132 und 139 ein.

Großräumig betrachtet ist das TKS Teil des südlichen Abschnittes des Trassenkorridornetzes in Baden-Württemberg. Das TKS ist dabei eine Querspange auf Höhe von Boxberg zwischen westlichen und östlichen Korridor.

Maßgebliche Widerstände für die TK-Abgrenzung

Die maßgeblichen Widerstände für die TK-Abgrenzung sind die Siedlungsgebiete (RWK I*) von Boxberg, Schwabhausen und Schillingstadt sowie Teile des FFH-Gebietes DE 6523-341 „Westlicher Taubergrund“ (RWK I). Teile des Siedlungsgebietes von Schillingstadt und sensible Einrichtungen ragen in das TKS, ebenso zwei Teilflächen des zuvor erwähnten FFH-Gebietes.

Begründung der TKS-Abgrenzung

Das TKS verläuft in westliche Richtung und verschwenkt gleich zu Beginn vom Siedlungsgebiet von Boxberg (RWK I*) geringfügig in südwestliche Richtung. Dann führt das TKS zwischen zwei Teilflächen des FFH-Gebietes DE 6523-341 „Westlicher Taubergrund“ (RWK I) hindurch, welche teilweise im TKS liegen. In diesen Bereichen verfügt das TKS jedoch über ausreichenden Passageraum um den Teilflächen des FFH-Gebietes bei der Festlegung einer potenziellen Trassenachse auszuweichen. Außerdem besteht ab hier bis zum Ende des TKS eine Bündelungsoption mit der Bundesstraße (B) 292. Bei Schwabhausen schwenkt das TKS in Richtung Westen und führt möglichst kurz und gestreckt nördlich von Schillingstadt zum nächsten Gelenkpunkt. Es ragen zwar Teile des Siedlungsgebietes von Schillingstadt in das TKS, diese können jedoch bei Festlegung einer potenziellen Trassenachse umgangen werden. Im Zuge des TKS-Verlaufs werden mehrere Waldgebiete (RWK II) gequert. Eine Umgehung dieser ist zugunsten der südlich liegenden Siedlungen und des nördlich liegenden FFH-Gebietes nicht möglich. Unter Ausnutzung der Bündelungsoption mit der B 292 können aber bestehende Waldschneisen genutzt werden.

Auf seiner gesamten Länge quert das TKS zahlreiche Flächen der RWK III. Dazu zählen z.B. erosions- sowie feuchte verdichtungsempfindliche Böden, jene mit nah anstehendem Fels im Untergrund und Vorranggebiete (VRG) Natur und Landschaft. Die großflächige Ausprägung der Flächen lässt eine Umgehung nicht zu.

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	Im TKS befinden sich mehrere Flächen der RWK I*. Dies sind sensible Einrichtungen, sowie Teile des Siedlungsbereiches von Schillingstadt. Im TKS verbleibt jedoch ausreichend Passageraum um diesen Flächen auszuweichen.
4	An den äußeren Rändern des TKS befinden sich zwei Teilflächen des FFH-Gebietes (RWK I) DE 6523-341 „Westlicher Taubergrund“. Es verbleibt aber ausreichend Passageraum um diese beiden Flächen bei der späteren Trassenfestlegung zu umgehen.
5	Gebiete, die bautechnisch sehr hoch anspruchsvoll sind, befinden sich nicht im TKS.
6	Es liegen mehrere Waldgebiete (RWK II) im TKS. Aufgrund der großräumigen Ausprägung dieser Flächen können diese nicht umgangen werden. Außerdem ragen siedlungsnah Freiräume, Vorranggebiete (VRG) Wind und VRG Wald/ Forstwirtschaft in das TKS. Auch eine Windkraftanlage liegt innerhalb des TKS. Diese Flächen können jedoch bei der späteren Trassenfestlegung umgangen werden.
7	Gebiete, die bautechnisch hoch anspruchsvoll sind, werden umgangen, soweit dies möglich ist.
8	Es liegen mehrere Gebiete der RWK III im TKS. Die Querung eines VRG Natur und Landschaft ist aufgrund seiner großräumigen Ausprägung nicht zu vermeiden. Dasselbe gilt für erosions- und feuchte verdichtungsempfindliche Böden und jenen mit nah anstehendem Fels im Untergrund.
9	Die Querung eines Abschnitts mit starker Hangneigung ist aus bautechnischer Sicht anspruchsvoll, lässt sich aber nicht vermeiden.
10	In diesem TKS besteht eine Bündelungsoption mit der B 292.

3 ERGEBNIS DER TRASSENKORRIDORANALYSE

3.1 Konfliktpunkte²

3.1.1 Riegel sehr hohen Raumwiderstands

Es befinden sich keine Riegel sehr hohen Raumwiderstands im TKS 137.











3.1.2 Planerische Engstellen

Es befinden sich keine planerischen Engstellen im TKS 137.


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, südlich Boxberg	25 m	
S3	Ortsstraße, südlich Boxberg	0 m	
S3	3x Ortsstraße, südwestlich Boxberg	0 m	
G3	Gewässer ohne Namen, südwestlich Boxberg	25 m	
S2	B 292, nordöstlich Schwabhausen	25 m	
S3	Ortsstraße, nordöstlich Schwabhausen	0 m	
S2	B 292, nordöstlich Schillingstadt	25 m	
S3	Ortsstraße, nördlich Schillingstadt	25 m	
S3	Ortsstraße, nördlich Schillingstadt	0 m	
S3	Ortsstraße, nordwestlich Schillingstadt	0 m	

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

Kat.	Beschreibung	Länge geschlossene Querung ca.	Bewertung
G3	Gewässer ohne Namen, nordwestlich Schillingstadt	25 m	

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

Ampelfarbe grün	Ampelfarbe gelb	Ampelfarbe orange	Ampelfarbe rot
7	6	0	0

3.1.3.2 Einzelfallbetrachtung von Querungs- und Engstellensituationen

Technische Engstelle Nr. 137-1, Gesamtbewertung: Ampelfarbe gelb

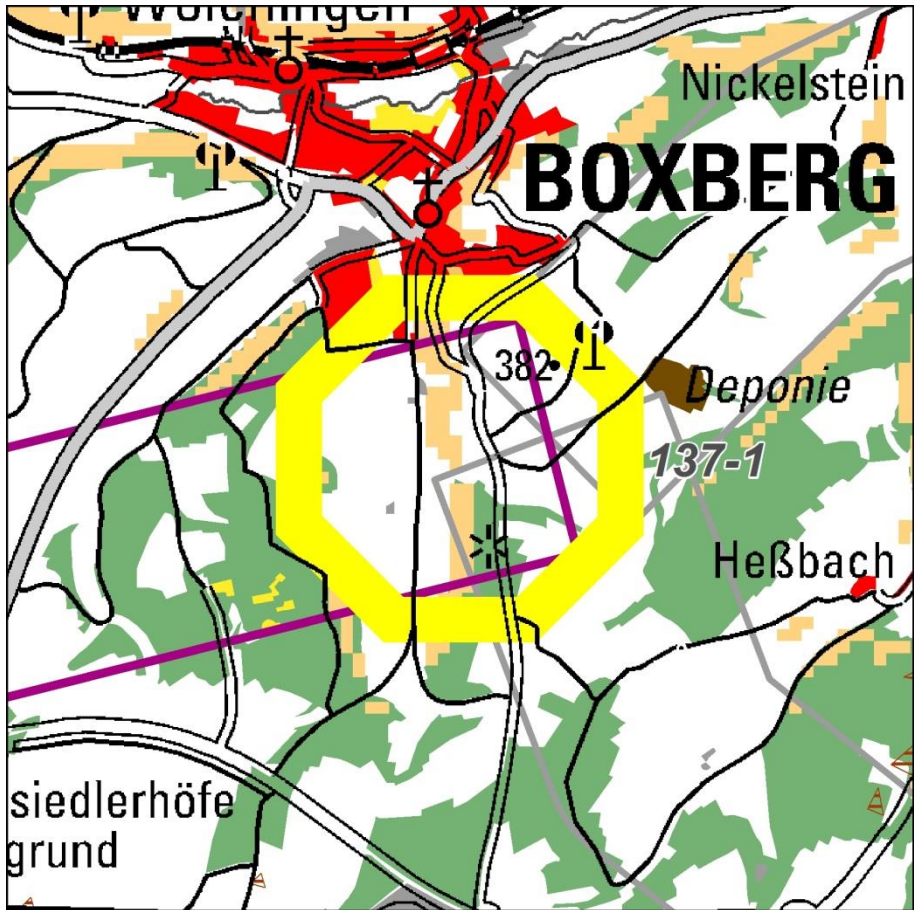



Abbildung 3: Technische Engstelle Nr. 137-1
(Legende siehe Streifenkarte)

Nummer	137-1
Beschreibung der technischen Engstelle	
Ortsangabe	südlich Boxberg
Kriterium 1	Starke Hangneigung: Es sind ca. 20 Höhenmeter im Neigungsbereich 15 bis 30° zu überwinden. → BTWK III
Bewertung der technischen Engstelle	
Ausdehnung des verbleibenden Passageraums	hier kein relevantes Kriterium
Bauweise (im Weiteren diskutierte technische Ausführungsoption)	offene Regelbauweise
Sonstige mögliche Maßnahmen zur Überwindung der technischen Engstelle	Erosionsschutzmaßnahmen wie z.B.: <ul style="list-style-type: none"> - Sandsackbarrieren im Kabelgraben - Querriegel aus Natur- oder Bodenmaterial - Bepflanzungen mit Hilfe von Erosionsschutzmatten (keine tiefwurzelnden Gehölze)
Gesamtbewertung	Ampelfarbe gelb  Die starke Hangneigung führt zu einem erschwerten Bau sowie zu erhöhtem Aufwand bei Bau und Betrieb durch Erosionsschutzmaßnahmen.

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 % / 12 ha**

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

Mensch/Siedlung und Erholung 1 % / 6 ha

FFH-Gebiete 1 % / 6 ha

3.2.2 Anteil an Flächen hohen Raumwiderstands

Anteil an Flächen hohen Raumwiderstands 28 % / 186 ha**

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

Mensch/Siedlung und Erholung < 1 % / 1 ha

Naturschutzfachlich bedeutsame Bereiche 28 % / 185 ha

Ziele der Raumordnung < 1 % / 1 ha

3.2.3 Anteil an Flächen mittleren Raumwiderstands

Anteil an Flächen mittleren Raumwiderstands 66 % / 445 ha**

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

Wasser < 1 % / 1 ha

Boden 64 % / 430 ha

Ziele der Raumordnung 7 % / 46 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 2 % / 14 ha**

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

Hangneigung 15-30° in Kombination mit Fels 2 % / 14 ha

3.2.6 Anteil an Flächen mit mittlerem bautechnischem Widerstand

Anteil an Flächen mit mittlerem bautechnischem Widerstand 41 % / 273 ha**

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

Hangneigung 15-30°	< 1 % / 1 ha
Fels	41 % / 272 ha
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*/I: Im TKS liegt ein ehemaliges NATO-Tanklager (sensible Einrichtung – RWK I*). Dieses kann allerdings im Zuge der Trassenfestlegung leicht umgangen werden. Zusätzlich reichen Siedlungsflächen von Schillingstadt (RWK I*) geringfügig in das TKS. Ferner ist im TKS randlich das FFH-Gebiet DE 6523-341 „Westlicher Taubergrund“ (RWK I) vorhanden (insbesondere das naturnahe Fließgewässer Hüttlesbach). Im Zuge der Trassenfestlegung kann dieser Bereich ebenfalls umgangen werden.</p> <p>RWK II: Entlang des TKS befinden sich mehrere Waldflächen, die sich zum Teil über die gesamte Breite des TKS erstrecken. Es verbleiben nur unzureichende Passageräume.</p> <p>Im Bereich Schwabhausen liegen auch siedlungsnahe Freiräume im TKS. Nordöstlich von Schillingstadt befindet sich eine einzelne Windkraftanlage im TKS. Beide Bereiche können umgangen werden.</p> <p>RWK III: Das TKS liegt in weiten Teilen auf erosions- bzw. feuchten verdichtungsempfindlichen Böden mit teils nah anstehendem Fels, die aufgrund ihrer Ausdehnung nicht umgangen werden können. Zusätzlich befinden sich im TKS Vorranggebiete Natur und Landschaft, die sich im Bereich Boxberg und im Bereich Schillingstadt nahezu über die gesamte Breite des TKS ausdehnen. Eine Umgehung dieser Flächen ist</p>

Qualitatives Merkmal	Beschreibung
	aufgrund deren Ausdehnung nicht möglich.
Überlagerung von Flächen einer Raumwiderstandsklasse	Im TKS kommt es zu Überlagerungen von Flächen der RWK III (erosions- bzw. feuchte verdichtungsempfindliche Böden mit nah anstehendem Fels und Vorranggebiete Natur und Landschaft).
Besondere Ausprägungen einzelner Kriterien	Anhand der vorliegenden Daten lässt sich keine besondere Ausprägung einzelner Kriterien feststellen.
Punktuell auftretende Kriterien	Im TKS befindet sich eine Windkraftanlage.
Regionale, örtliche Besonderheiten	Vereinzelt sind im TKS Vorrangflächen der baden-württembergischen Flurbilanz mit Stufe 1 zu finden.
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, aber aufgrund der räumlichen Lage im Korridor unproblematisch.

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 Tauberlandes, Gäuplatten. In dieser Region treten weiträumig Georisiken wie Karst bzw. Verkarstungsgefährdung und lokale, kleinräumige Senkungsgebiete auf. Fels, erosionsempfindliche Böden sowie vereinzelt Hangneigungen kommen im Gebiet um Boxberg vor. Bautechnische Kriterien wie Fließböden treten nicht auf.
Überlagerung von Flächen verschiedener Kriterien	Überlagerungen treten im Bereich von Fels und erosionsempfindlichen Böden mit verkarstungsgefährdeten Böden auf.
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. spezielle Bettungsmaterialien o.ä. hinreichend gegen Senkungen und Erdfall gesichert werden. Gegebenenfalls ist eine messtechnische Überwachung im Betrieb erforderlich.

3.4 Bündelung

- Anteil des ungebündelten Verlaufs: ca. 2,7 km (40 %)
- Anteil des gebündelten Verlaufs: ca. 4,0 km (60 %) mit der B 292

Bündelungsoption	Positive Effekte der Bündelung
Verkehrsinfrastruktur (Straße)	<p>Eine Bündelung mit der B 292 hat den positiven Effekt, dass die Kabelanlage in einem durch Lärm, Luftschadstoffe und struktureller Flächenzerschneidung vorbelasteten Gebiet und damit in einem Bereich mit geringer Empfindlichkeit gegenüber baubedingten Auswirkungen des Vorhabens realisiert werden kann.</p> <p>Zusätzlich können durch die Bündelung mit der bestehenden B 292 auf einer Länge von ca. 1,4 km Eingriffe durch die Nutzung bestehender Waldschneisen vermindert werden.</p>