

**ANTRAG NACH § 6 NABEG V3:
STECKBRIEF FÜR DAS TRASSENKORRIDORSEGMENT
NR. 139**

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	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	11
	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	13
	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 139. Die kartografische Darstellung erfolgt in der Streifenkarte 2139.

1 ALLGEMEINE ANGABEN

Laufende Nummer des Trassenkorridor(segment)s: 139

Länge des Trassenkorridor(segment)s: 5,3 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, Neckar-Odenwald-Kreis
Kommunen: Main-Tauber-Kreis: Ahorn
Neckar-Odenwald-Kreis: Stadt Ravenstein

1.2 Kurzbeschreibung/Charakteristik

1.2.1 Verlauf

- Beginnt zwischen Berolzheim und Schillingstadt; verläuft in südöstliche Richtung
- Knickt südlich von Schillingstadt nach Süden
- Biegt nördlich von Oberwittstadt nach Südwesten

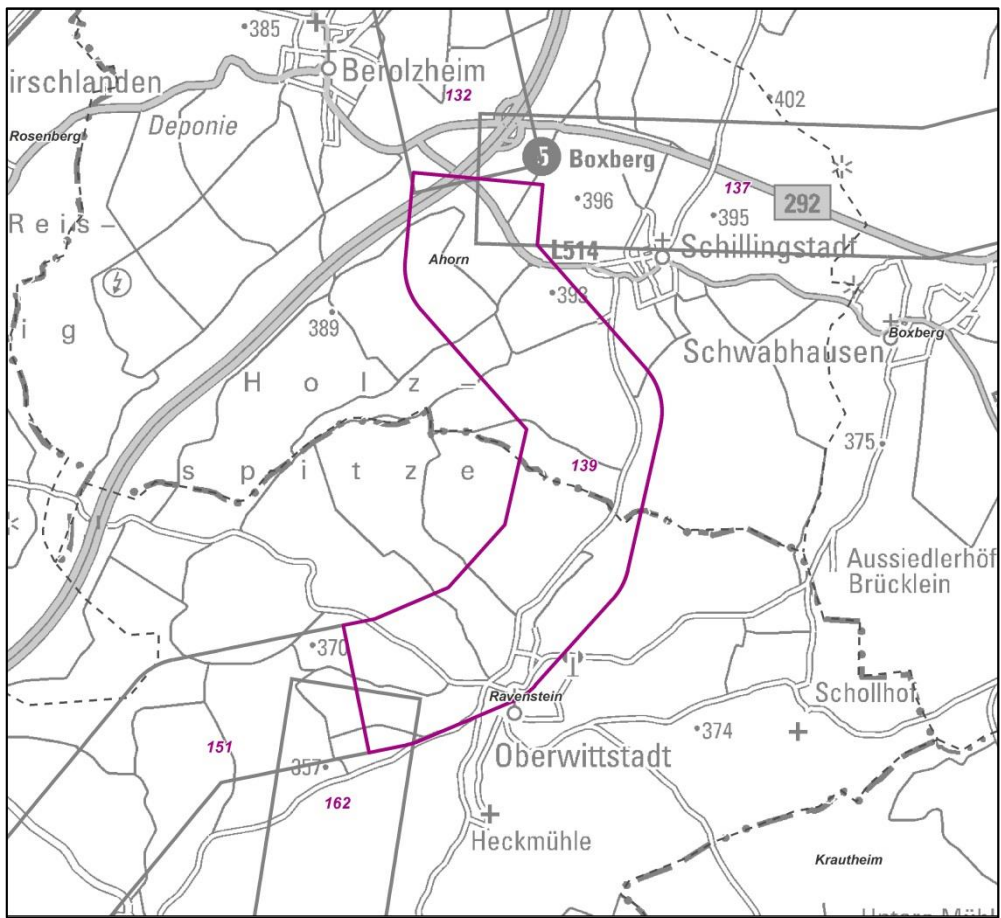


Abbildung 2: Verlauf des Trassenkorridorsegments

1.2.2 Naturraum, Landschafts- und Siedlungsstruktur

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

- Bauland als Bestandteil des Neckar- und Tauberlandes, Gäuplatten
- Vorwiegend Acker- und Grünlandnutzung sowie Waldflächen
- Kleinteilige Siedlungsstrukturen (Dörfer)

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) 139 stellt die Weiterführung der TKS 132 bzw. 137 dar und bindet in den Gelenkpunkt der TKS 151 und 162 ein. In Kombination mit den TKS 137 und 162 ist das TKS 139 eine westliche Alternative zum TKS 140.

Großräumig betrachtet ist das TKS 139 Teil des südlichen Trassenkorridornetzabschnittes in Baden-Württemberg und stellt ein Teilstück des westlichen Korridors südlich von Boxberg dar.

Maßgebliche Widerstände für die TK-Abgrenzung

Maßgeblich den TKS-Verlauf bestimmend ist das FFH-Gebiet DE 6522-311 „Seckachtal und Schefflenzer Wald“ (RWK I). Das TKS verläuft zwischen zwei Teilflächen dieses Schutzgebietes. Weitere maßgebliche Widerstände sind die Siedlungsgebiete (RWK I*) von Schillingstadt und Oberwittstadt.

Begründung der TKS-Abgrenzung

Das TKS verläuft zunächst von der Anschlussstelle Boxberg der Bundesautobahn (BAB) 81 in südliche Richtung und macht einen Bogen nach Osten, um zwischen zwei Teilflächen des FFH-Gebietes DE 6522-311 „Seckachtal und Schefflenzer Wald“ (RWK I) hindurch zu führen. Das FFH-Gebiet westlich zu umgehen wäre nicht sinnvoll, weil dadurch ein Waldstück (RWK II) betroffen wäre. Nördlich und westlich von Oberwittstadt liegen ein regionaler Grünzug (RWK III) sowie ein Vorranggebiet (VRG) Natur und Landschaft (RWK III) im TKS, welche zugunsten des FFH-Gebietes nicht umgangen werden können. Ebenso ragen Teile des Siedlungsgebietes (RWK I*) von Oberwittstadt in das TKS. In diesen Bereichen verfügt das TKS jedoch über ausreichend Passageraum um die Siedlungsflächen bei Festlegung einer potenziellen Trassenachse umgehen zu können.

Auf seiner gesamten Länge quert das TKS zahlreiche Flächen der RWK III. Dazu zählen z.B. regionale Grünzüge, VRG Natur und Landschaft sowie erosions- und feuchte verdichtungsempfindliche Böden. 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 Teile von Siedlungsgebieten (RWK I*) die jedoch bei der späteren Trassenfestlegung umgangen werden können.
4	Das TKS verläuft zwischen zwei Flächen des FFH-Gebietes (RWK I) DE6522-311 „Seckachtal und Schefflenzer Wald“. Randlich ragen Teile dieser Flächen in das TKS, es verbleibt jedoch ausreichend Passageraum um diese Flächen bei der späteren Trassenfestlegung zu umgehen.
5	Gebiete, die bautechnisch sehr hoch anspruchsvoll sind, befinden sich nicht im TKS.
6	Randlich des TKS befinden sich Waldgebiete (RWK II) sowie ein siedlungsnaher Freiraum (RWK II). Diese Flächen können bei Festlegung einer potenziellen Trassenachse umgangen werden.
7	Gebiete, die bautechnisch hoch anspruchsvoll sind, befinden sich nicht im TKS.
8	Es liegen mehrere Flächen der RWK III im TKS (VRG Landwirtschaft, VRG Natur und Landschaft, regionale Grünzüge, erosions- und feuchte verdichtungsempfindliche Böden). Aufgrund der großräumigen Ausprägung dieser Flächen kann eine Querung nicht vermieden werden.
9	Gebiete, die bautechnisch anspruchsvoll sind, werden umgangen, soweit dies möglich ist.
10	Nördlich von Oberwittstadt ist auf einer Länge von ca. 650 m die Bündelung mit der Verbindungsstraße zwischen Oberwittstadt und Schillingstadt möglich.

3 ERGEBNIS DER TRASSENKORRIDORANALYSE

3.1 Konfliktpunkte²

3.1.1 Riegel sehr hohen Raumwiderstands

Es befinden sich keine Riegel sehr hohen Raumwiderstands im TKS 139.







3.1.2 Planerische Engstellen

Es befinden sich keine planerischen Engstellen im TKS 139.

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
S2	L 4514, nordwestlich Schillingstadt	25 m	
G3	Kessach, westlich Schillingstadt	25 m	
S3	3x Ortsstraße, südwestlich Schillingstadt	0 m	
S3	Ortsstraße, südlich Schillingstadt	0 m	
S3	2x Ortsstraße, nördlich Oberwittstadt	0 m	
S3	2x Ortsstraße, westlich Oberwittstadt	0 m	

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

Ampelfarbe grün	Ampelfarbe gelb	Ampelfarbe orange	Ampelfarbe rot
8	2	0	0

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

3.1.3.2 *Einzelfallbetrachtung von Querungs- und Engstellensituationen*

Es befinden sich keine technischen Engstellen im TKS 139, die einer Einzelfallbetrachtung bedürfen.

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 10 % / 51 ha **

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

Mensch/Siedlung und Erholung 4 % / 19 ha

FFH-Gebiete 6 % / 32 ha

3.2.2 Anteil an Flächen hohen Raumwiderstands

Anteil an Flächen hohen Raumwiderstands 12 % / 65 ha **

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

Mensch/Siedlung und Erholung < 1 % / 2 ha

Naturschutzfachlich bedeutsame Bereiche 12 % / 62 ha

Ziele der Raumordnung 4 % / 19 ha

3.2.3 Anteil an Flächen mittleren Raumwiderstands

Anteil an Flächen mittleren Raumwiderstands 83 % / 435 ha **

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

Boden 71 % / 375 ha

Ziele der Raumordnung 48 % / 251 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 15 % / 77 ha **

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

Fels 15 % / 76 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 Bereich Oberwittstadt reichen Siedlungsgebiete (RWK I*) in das TKS, welche allerdings im Rahmen der Trassenfestlegung umgangen werden können. Das TKS verläuft zwischen Flächen des FFH-Gebiets DE 6522-311 „Seckachtal und Schefflenzer Wald“ (RWK I). Teile des FFH-Gebiets ragen dabei in das TKS, wobei aber auch hier ein ausreichender Passageraum vorhanden ist.</p> <p>RWK II: Im nördlichen Teil des TKS ragen Waldflächen und ein VRG Wald/ Forstwirtschaft in das TKS. Diese Flächen hohen Raumwiderstands können allerdings umgangen werden.</p> <p>RWK III: Das TKS liegt auf weiten Teilen auf erosions- bzw. feuchten verdichtungsempfindlichen Böden. Zusätzlich verläuft etwa die Hälfte des TKS durch einen regionalen Grünzug sowie ausgewiesene Vorranggebiete Natur und Landschaft. Am Ende des TKS reichen auch Vorranggebiete Landwirtschaft in das TKS. Eine Umgehung</p>

Qualitatives Merkmal	Beschreibung
	dieser Flächen ist aufgrund dessen Ausdehnung nicht möglich. Demzufolge weist das TKS einen sehr hohen Flächenanteil mittlerer Raumwiderstände auf.
Überlagerung von Flächen einer Raumwiderstandsklasse	Im TKS kommt es westlich von Schillingstadt zur Überlagerung von erosionsempfindlichen Böden und einem VRG Natur und Landschaft. Ferner überlagern sich im Bereich von Oberwittstadt weitere Flächen der RWK III (regionale Grünzüge, erosions- und feuchte verdichtungsempfindliche Böden, VRG Natur und Landschaft sowie VRG Landwirtschaft).
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	Im südlichen Abschnitt des TKS sind Vorrangflächen 1 der baden-württembergischen Flurbilanz vorhanden.
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)	<p>Das TKS verläuft im Bauland des Neckar-Tauberlandes, Gäuplatten. In dieser Region treten weiträumig Georisiken wie Karst bzw. Verkarstungsgefährdung und lokale, kleinräumige Senkungsgebiete auf.</p> <p>Erosionsempfindliche Böden erstrecken sich über den gesamten TKS, Fels kommt nur punktuell vor.</p> <p>Bautechnische Kriterien wie Hangneigungen, oder Fließböden treten nicht auf.</p>
Überlagerung von Flächen verschiedener Kriterien	Überlagerungen treten im Bereich von erosionsempfindlichen Böden mit verkarstungsgefährdeten Böden auf.
Besondere technische Anforderungen	Anhand der vorliegenden Daten lassen sich keine technischen Besonderheiten feststellen.
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 ungebündelten Verlaufs: ca. 4,6 km (87,7 %)
- Anteil des gebündelten Verlaufs: ca. 0,7 km (12,3 %) mit der K 2885

Bündelungsoption	Positive Effekte der Bündelung
Verkehrsinfrastruktur (Straße)	<p>Eine Bündelung mit der K 2885 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 K 2885 auf einer Länge von ca. 0,7 km Eingriffe durch die Nutzung bestehender Waldschneisen vermindert werden.</p>