



**Vorab per Email**

**Vorab per Fax: 089-2162-3702**

Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft,  
Landesentwicklung und Energie  
Frau Dr. Jarothé  
80525 München

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom  
82b-8210/1606/38

Mein Zeichen, meine Nachricht vom  
803f-  
6.07.00.02/5-2-3/26.0

☎ (02 28)  
14-5593  
oder 14-0

Bonn  
20.02.2020

**Höchstspannungsleitung Wolmirstedt - Isar (Vorhaben 5),  
Abschnitt C (Raum Hof – Raum Schwandorf)**

**Bundesfachplanung: Stellungnahme der Bundesnetzagentur gemäß § 14 Satz 3 NABEG**

Sehr geehrte Frau Dr. Jarothé,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 20. Januar 2020, in dem Sie die Einwendung des Freistaates Bayern gemäß § 14 Satz 1 NABEG zur Entscheidung nach § 12 NABEG für den Abschnitt C des Vorhabens 5 BBPIG übermitteln.

Sie stellen dar, dass aus Sicht des Freistaates Bayern die Bündelung des Vorhabens SuedOst-Link mit der Bundesautobahn (BAB) 93 eine vorzugswürdige Alternative ist. Neben dem Argument, dass eine enge Bündelung mit der BAB 93 einen kürzeren Trassenkorridorverlauf ergeben hätte, monieren Sie, dass aus Ihrer Sicht eine nicht ausreichend detaillierte Prüfung stattgefunden hat. Die Darstellung der Ergebnisse der Evidenzprüfung in der Bundesfachplanungsentscheidung seien zudem eher knapp und genügten kaum den Anforderungen an eine ausführliche und für den Bürger verständlichen Begründung. Im Ergebnis fordern Sie die Bundesnetzagentur dazu auf, eine detailliertere Überprüfung einer weitgehenderen Verlegung des SuedOst-Links entlang der BAB 93 vorzunehmen, auf dieser Basis eine Bundesfachplanungsentscheidung zu treffen sowie die Ergebnisse detailliert zu dokumentieren und zu veröffentlichen.

Dazu möchte ich zunächst darstellen, wie und unter welchen rechtlichen Rahmenbedingungen die Bundesnetzagentur in der Bundesfachplanung eine Prüfung der Bündelung mit der BAB 93 vorgenommen hat (1.). Daran anschließend möchte ich die Gelegenheit nutzen, um – anknüpfend an die Bundesfachplanungsentscheidung zum Abschnitt C – einige Argumente aufzugreifen, die in der öffentlichen Diskussion um die Autobahnbündelung vorgetragen werden und möglicherweise Ihrer Stellungnahme zugrunde liegen (2.). Um zu illustrieren, warum die Bundesnetzagentur zu der nun vorliegenden Entscheidung gekommen ist, stelle ich unter 3. einige ausgewählte räumliche Beispiele vor, die insbesondere dazu beigetragen haben, eine durchgehende

...

Bündelung des SuedOstLinks mit der BAB 93 nicht als ernsthaft in Betracht kommende Alternative zu bewerten.

## **1. Prüfung der Bündelung des SuedOstLinks mit der BAB 93 im Rahmen der Bundesfachplanung**

### **1.1 Vor der Antragstellung nach § 6 NABEG: Abstimmung der Prüfmethodik**

Bereits vor der Antragstellung im Rahmen der Bundesfachplanung gemäß § 6 Netzausbaubeschleunigungsgesetz (NABEG) haben sich die Vorhabenträger des SuedOstLink, die 50Hertz Transmission GmbH und die TenneT TSO GmbH, mit der Bundesnetzagentur abgestimmt, wie die gesetzlichen Bündelungsgebote, die berücksichtigungspflichtige und abwägungsrelevante Belange darstellen, in die Findung von Grob- und Trassenkorridoren einbezogen werden sollen. Dabei hatte die Bundesnetzagentur die Aufgabe, die Vorhabenträger unabhängig von möglichen räumlichen Betroffenheiten hinsichtlich der Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben zu beraten.

### **1.2. Antragsunterlagen der Vorhabenträger nach § 6 NABEG**

Auf dieser Grundlage wurde durch die Vorhabenträger in den Antragsunterlagen nach § 6 NABEG ein planungsmethodisches Zielsystem festgelegt, das darstellt, mit welchen Kriterien nach Trassenkorridoren gesucht wird. Den einzelnen Kriterien wurden die aus den Fachgesetzen abgeleiteten Gewichte beigemessen. So hat beispielsweise die Einhaltung der immissionschutzrechtlichen Grenzwerte als striktes Recht ein größeres Einflusspotenzial auf die räumliche Planung als ein abwägungsrelevanter Belang, wie z.B. das Geradlinigkeitsgebot des § 5 Abs. 5 NABEG. Insgesamt bewirkt das Zielsystem, dass ein zu findender Trassenkorridor möglichst wenige Konflikte mit Belangen des Raums, der Umwelt sowie mit sonstigen öffentlichen und privaten Belangen aufweist. So soll ein Trassenkorridor – unter anderem – unter Abwägung des Geradlinigkeitsgebots und Bündelungsgebots möglichst geringe Auswirkungen auf die oben genannten Belange haben.

Die Vorhabenträger haben untersucht, entlang welcher linienhafter Infrastrukturen (z.B. BAB 9, BAB 93, Ostbayernring u.v.m.) eine räumlich zielführende Bündelungsmöglichkeit besteht. Dabei musste auch in den Blick genommen werden, ob im konkreten Einzelfall Gründe der Raum- und Umweltverträglichkeit sowie sonstige überwiegende öffentliche und private Belange nicht entgegenstehen. In den Antragsunterlagen gemäß § 6 NABEG fanden sich bereits auf dieser frühen Planungsebene geprüfte Bündelungsmöglichkeiten mit der BAB 93. Der damalige Vorschlagstrassenkorridor bündelte auf Teilstücken mit der BAB 93 und der östliche Alternativtrassenkorridor bündelte teilweise mit der BAB 9. Im Rahmen der Vollständigkeitsprüfung hatte die Bundesnetzagentur zu prüfen, ob die Vorhabenträger einen Vorschlagstrassenkorridor erarbeitet, die in Frage kommenden räumlichen Alternativen dargestellt sowie die Auswahl der in Frage kommenden Alternativen unter Berücksichtigung der erkennbaren Umweltauswirkungen und der zu bewältigenden raumordnerischen Konflikte erläutert haben. Die Bundesnetzagentur hat die Vollständigkeit der Unterlagen erklärt.

### **1.3. Antragskonferenzen in Weiden und Hof**

Die Antragskonferenzen für den Abschnitt C fanden am 17. und 18. Mai 2017 in Weiden sowie am 31. Mai und 1. Juni 2017 in Hof statt. In den Antragskonferenzen wurde mehrfach pauschal gefordert, man möge eine weitergehende Bündelung der Trassenkorridore mit der BAB 93 prüfen. Die bislang in den Antragsunterlagen vorgesehene Bündelung des SuedOstLinks mit der BAB 93 reiche nicht aus.

### **1.4. Untersuchungsrahmen der Bundesnetzagentur**

Gemäß § 7 Abs. 4 NABEG hat die Bundesnetzagentur einen Untersuchungsrahmen zu erstellen, der festlegt, welche Untersuchungen noch von den Vorhabenträgern durchzuführen bzw. welche Unterlagen noch beizufügen sind.

#### **1.4.1 Aufgabe der Bundesnetzagentur**

Im Rahmen der Erstellung des Untersuchungsrahmens hat die Bundesnetzagentur die eingegangenen Stellungnahmen gesichtet und auf ihren Gehalt hin überprüft. Der gesetzliche Prüfauftrag, den die Bundesnetzagentur an dieser Stelle zu erfüllen hatte, lautete, aus der Menge der in

Frage kommenden Alternativen die ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen auszuwählen und dem Vorhabenträger zur vertieften Prüfung aufzugeben.

#### **1.4.2 Evidenzprüfung**

Im Rahmen der Antragskonferenzen wurden Alternativenvorschläge vorgebracht. Im Rahmen einer Evidenzprüfung hatte die Bundesnetzagentur darüber zu entscheiden, ob es sich bei diesen Alternativenvorschlägen um ernsthaft in Betracht kommende Alternativen im Sinne des § 5 Abs. 4 S. 1 NABEG handelt. Die dabei herangezogenen Grundsätze zur Abschichtung von Trassenkorridoren sind im Positionspapier der Bundesnetzagentur für die Unterlagen nach § 8 NABEG für Gleichstrom-Vorhaben mit gesetzlichem Erdkabelvorrang vom April 2017 unter Ziff. 3.1. dargestellt.

Aus der Konzeption des NABEG, wie sie insbesondere in § 7 Abs. 3 S. 2 und § 5 Abs. 1 S. 4 NABEG zum Ausdruck kommt, ergibt sich nicht, dass die Bundesnetzagentur jeden von einem Land oder einem Vorhabenträger in das Verfahren eingebrachten Trassenvorschlag mit gleicher Intensität bis zur Bundesfachplanungsentscheidung prüfen müsste (BVerwG, Beschl. v. 09.05.2019, Az. 4 VR 1.19 (4 A 2.19), Rn. 24). Das Bundesverwaltungsgericht hat entschieden, dass sich die Bundesnetzagentur mit einem von einem Land oder einem Vorhabenträger in das Verfahren der Bundesfachplanung eingebrachten Alternativvorschlag inhaltlich auseinanderzusetzen hat, sie aber einen solchen Vorschlag keiner vertieften Prüfung unterziehen muss, wenn sie im Rahmen einer Vorprüfung zu dem Ergebnis kommt, dass es sich um keine ernsthaft in Betracht kommende Alternative handelt (BVerwG, Beschl. v. 09.05.2019, Az. 4 VR 1.19 (4 A 2.19), Rn. 24; vgl. auch BVerwG, Gerichtsbescheid v. 06.11.2019, Az. 4 A 2.19, Rn. 10 ff.). Da das NABEG konzeptionell den Übertragungsnetzbetreibern als Antragsberechtigten und den Bundesländern ausdrücklich das Recht zur Einbringung von Trassenkorridorvorschlägen einräumt (bspw. § 7 Abs.3 S.1, vgl. auch § 14 S.1 NABEG), gilt dies erst recht für weitere Verfahrensbeteiligte im Rahmen einer Antragskonferenz oder der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung. Insgesamt ist bei räumlichen Infrastrukturplanungen ein gestuftes Vorgehen in der Alternativenprüfung grundsätzlich zulässig. Weder für die Vorhabenträger noch für die Genehmigungsbehörde besteht eine Pflicht, alle Alternativen gleichermaßen detailliert zu prüfen oder die Alternativenprüfung bis zuletzt offenzuhalten. Vielmehr können Alternativen, die ungeeignet oder weniger geeignet sind, weil sie z.B. das vorgegebene Planungsziel verfehlen, wenig realistisch sind, gegen zwingendes materielles Recht verstoßen oder sich nur mit einem unverhältnismäßigen Aufwand verwirklichen lassen, nach einer groben Analyse schon in einem frühen Planungsstadium ausgeschieden werden (BerlKommEnR/*Appel*, NABEG, § 5 Rn. 140 ff.; *Hagenberg* UPR 2015, 442 (446) mit detaillierten Nachweisen aus der Rechtsprechung und Literatur). Um die ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen in einer solchen Evidenzprüfung (Offensichtlichkeitsprüfung) zu identifizieren, wurden auf der Basis der von den Vorhabenträgern gelieferten Datengrundlagen Betrachtungen mit IT-gestützten Geoinformationssystemen durchgeführt. Dabei wurde beispielsweise an konkreten Engstellen untersucht, wie viele Meter freier Passageraum zwischen aufgeführten klassifizierten Raumwiderständen verbleibt. Ebenfalls wurden Befahrungen durchgeführt, um die identifizierten Engstellen vor Ort in Augenschein zu nehmen.

#### **1.4.3 Evidenzprüfung am Beispiel der Vorschläge zur durchgehenden Bündelung mit der BAB 93**

Insgesamt wurde im Rahmen der Offensichtlichkeitsprüfung explizit nicht der „Grünstreifen“ (Böschung, Bankett etc.) der Autobahn untersucht. In diesem frühen Stadium der Bundesfachplanung ist es nicht Aufgabe der Vorhabenträger, metergenau eine Trasse zu untersuchen. Dies ist erst in der späteren Planfeststellung die gesetzliche Maßgabe. Vielmehr ist im Rahmen der Bundesfachplanung ein ca. 500 bis 1.000 Meter breiter Gebietsstreifen festzulegen, der raum- und umweltverträglich ist und dem keine überwiegenden sonstigen öffentlichen und privaten Belange entgegenstehen. Auch ist zu betonen, dass die Bündelung eines Trassenkorridors mit einer Autobahn kein zwingendes, möglichst enges Heranrücken an den Straßenkörper bedeuten kann, da dies dem gesetzlich unterlegten Zielsystem zuwiderlaufen würde. Es würde bei einem möglichst engen Heranrücken geradezu in eine räumliche Situation hineingeplant werden, die aufgrund des zu beachtenden Fernstraßenrechts planungsrechtlich nur eingeschränkt zur Verfügung steht. Denn das Fernstraßenrecht sieht vor, dass in der Anbaubeschränkungszone beidseitig der Bundesautobahnen (100 Meter gemessen ab dem äußeren Rand der befestigten

Fahrbahn) ein Vorhaben nur zulässig ist, wenn während des Baus und des Betriebs eines Vorhabens die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewährleistet ist, die Ausbauabsichten der Autobahnverwaltung nicht beeinträchtigt werden sowie die elektromagnetische Verträglichkeit mit den Betriebseinrichtungen der Autobahn nachgewiesen wird. Dies bewirkt bereits abstrakt eine weniger positiv zu bewertende Eignung zur Realisierung einer Energieleitung als ein nicht bereits planungsrechtlich belegter Raum. Dementsprechend muss eine Bündelung einer Energieleitung mit einer Autobahn immer auch die bereits vorhandenen planungsrechtlichen Restriktionen beachten und ggf. ausweichen. Gerade dieses Erfordernis des Ausweichkönnens setzt bei der Festlegung eines Trassenkorridors voraus, dass mehr als nur der „Grünstreifen“ an der Autobahn zur Verfügung stehen muss und demnach der gesamte Korridor auf seine Eignung für die Aufnahme einer Energieleitung betrachtet werden muss.

#### **1.4.4 Ausgewählte Gründe gegen die Aufnahme der durchgehenden Bündelung als ernsthaft in Betracht kommende Alternative**

Letztendlich wies ein Trassenkorridor entlang der BAB 93 – bis auf die Bündelung bei Gattendorf – insgesamt zu viele Passageschwierigkeiten auf, als dass er als ernsthaft in Betracht kommende Alternative hätte klassifiziert werden können. Die zentralen Passageschwierigkeiten wurden in der Entscheidung über die Bundesfachplanung ausdrücklich benannt. Unter 3. werde ich noch einmal vertiefend anhand von sieben Beispielen auf diese Schwierigkeiten eingehen.

#### **1.4.5 Aufnahme von Bündelungsprüfungen in den Untersuchungsrahmen**

Im Ergebnis wurden im Untersuchungsrahmen der Bundesnetzagentur vom 06.10.2017 mehrere ernsthaft in Betracht kommende Alternativen, die weiter im Verfahren untersucht werden müssen, aufgegeben. Dazu zählten folgende Bündelungsprüfungen für die Vorhabenträger:

- ein Trassenkorridorverlauf, der eine Bündelung mit der Bundesautobahn 93 zwischen dem Gebiet der Gemeinde Gattendorf (Höhe Gumpertsreuth) bis nördlich von Rehau vorsieht,
- einen Trassenkorridorverlauf, der eine Bündelung mit der Bundesautobahn 6 ab Weihern bis zur Kreuzung der Autobahn im Bereich des Autobahnkreuzes Oberpfälzer Wald vorsieht und
- ein Trassenkorridorverlauf westlich von Weiden durch den Manteler Forst unter Berücksichtigung der Bündelungsmöglichkeit mit der Höchstspannungsleitung Redwitz - Mechlenreuth - Etzenricht - Schwandorf („Ostbayernring“).

#### **1.5. Ergänzende Unterlagen nach § 8 NABEG**

Die Vorhabenträger haben diese Prüfungen nachvollziehbar durchgeführt und am 21. Dezember 2018 die Unterlagen nach § 8 NABEG für den Abschnitt C eingereicht.

#### **1.6. Konsultation und Erörterungstermin**

Die Unterlagen nach § 8 NABEG lagen vom 13. Februar bis zum 12. März 2019 öffentlich aus. Im Anschluss hatte die Öffentlichkeit bis zum 12. April 2019 die Möglichkeit, sich zu dem Vorhaben zu äußern und Einwendungen zu erheben. In den Einwendungen und Stellungnahmen wurde weiterhin eine möglichst weitgehende Bündelung des SuedOstLink mit der BAB 93 gefordert. Auch im Erörterungstermin, der vom 23. bis zum 31. Juli 2019 in Weiden i.d. Oberpfalz stattfand, wurde die Autobahnbündelung diskutiert. Jedoch sind weder in der Konsultation noch im Rahmen des Erörterungstermins neue Tatsachen an die Bundesnetzagentur herangetragen worden, die eine erneute Prüfung des Sachverhalts gerechtfertigt hätten. Insbesondere haben auch die zuständigen Straßenbaubehörden nicht ihre Zustimmung zur Verlegung des SuedOstLink in die Anbaubeschränkungszone der BAB 93 erklärt. Ihre Einlassungen beschränkten sich auf die Darlegung der fernstraßenrechtlichen Voraussetzungen. Zu einzelnen Argumenten, die für eine Bündelung des SuedOstLinks mit der BAB 93 im Rahmen der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung sowie im Erörterungstermin vorgetragen wurden, führe ich unter Ziffer 2 aus.

### 1.7. Entscheidung über die Bundesfachplanung

Die Bundesnetzagentur hat am 18.12.2019 die Bundesfachplanungsentscheidung zu Abschnitt C des SuedOstLink getroffen. Da bis zur Entscheidung keine neuen Tatsachen vorgetragen wurden bzw. ersichtlich waren, die eine Neubewertung der Bündelungsmöglichkeit mit der BAB 93 gerechtfertigt hätten, bestand kein Anlass für die Bundesnetzagentur, eine Neubewertung der Bündelungsmöglichkeit mit der Autobahn vorzunehmen. In der Bundesfachplanungsentscheidung wurde dokumentiert, zu welchen Verfahrensschritten der Bundesfachplanung die Bundesnetzagentur über die Bündelung mit der BAB 93 zu entscheiden hatte und aus welchen Gründen sie im Ergebnis zum nun festgelegten Trassenkorridor gelangt ist.

Die entsprechende Passage in der Entscheidung lautet (Kap. C.V.6.a):

„Mehrere Stellungnehmer und Einwender haben vorgeschlagen, eine durchgehende, enge Bündelung des hier gegenständlichen Abschnitts C mit der BAB 93 (d.h. vom Autobahndreieck Hochfranken bis zum Autobahnkreuz Oberpfälzer Wald) zu prüfen. Die bislang in den Antragsunterlagen vorgesehene Bündelung des Vorhabens 5 mit der BAB 93 auf Teilabschnitten reiche nicht aus. Die Bundesnetzagentur hat den Alternativenvorschlag einer Evidenzprüfung (s.o.) unterzogen. Im Ergebnis zeigte die Prüfung, dass ein Trassenkorridor in durchgehender Bündelung mit der BAB 93 insgesamt zu viele Passageschwierigkeiten aufwies, als dass er als ernsthaft in Betracht kommende Alternative hätte klassifiziert werden können. Lediglich eine Bündelung bei Gattendorf (TKS 037a2 und 037a5) kam ernsthaft in Betracht.

Zu den identifizierten Passageschwierigkeiten gehörten insbesondere:

- Enge Annäherung der BAB 93 an große Siedlungs- und Gewerbegebiete (z.B. südöstlich der AS 7 Schönwald, bei Selb, zwischen Unterweißenbach und Hammergut, an der AS 20 Höchstadt, an der AS 14 Marktredwitz-Süd, an der AS 21b Neustadt a.d. Waldnaab, zwischen AS 22 Weiden-Nord und AS 25 Weiden-Süd);
- Waldquerungen über längere Strecken (z.B. zwischen Rehau und Selb, südlich von Selb, nördlich der AS12 Wunsiedel, westlich von Mitterteich, nordöstlich von Windischeschenbach, westlich von Neustadt a.d. Waldnaab, westlich von Weiden i.d. Oberpfalz);
- Querung von Wasserschutzgebieten (z.B. zwischen Schönwald und Selb, bei Thiersheim und Weiden i.d. Oberpfalz);
- Querung von Natura 2000-Gebieten (z.B. zwischen Schönwald und Selb, westlich von Mitterteich, nordöstlich von Windischeschenbach);
- Technische Aspekte, wie z.B. die Querung der Naab, bewegte Topographie mit zahlreichen Talquerungen und Hangeinschnitten (dementsprechend Trog- und Dammlagen der BAB 93);
- Vielzahl von notwendigen Unterquerungen der BAB 93, um den o.g. Konflikten auszuweichen;
- Einschränkungen durch die Restriktionen des Bundesfernstraßenrechts (z.B. Anbaubeschränkungszone neben dem Straßenkörper), die auf dieser Planungsebene noch nicht erkannt bzw. ausgeräumt werden können.

Auch im Rahmen des Erörterungstermins wurde die Bündelung mit der BAB 93 thematisiert und erörtert. Die zuständige Autobahndirektion Nordbayern hat darauf hingewiesen, dass die Zustimmung der Straßenbaubehörde erforderlich ist, wenn eine spätere Trassierung in der Anbaubeschränkungszone gemäß § 9 Abs. 2 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) erfolgt. Diese könne erteilt werden, wenn beim Bau und beim Betrieb des Erdkabels (z.B. Störungsbeseitigungen) die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Autobahn nicht beeinträchtigt werde, vorhandene Ausbauabsichten, z.B. die Verbreiterung der Fahrbahn der BAB 93, die Verbesserung des Lärmschutzes bzw. die Anlage von Rastanlagen berücksichtigt würden und die elektromagnetische Verträglichkeit mit den Betriebseinrichtungen der Autobahn (Fernmeldekabel, LWL-Kabel, Stromleitungen etc.) nachgewiesen werde. Dies ist jedoch keine Zustimmung der zuständigen Straßenbaubehörde im Sinne des § 9 Abs. 2 FStrG, sondern ein Hinweis darauf, dass die einschlägigen rechtlichen Vorgaben eingehalten werden müssten, wenn der Fall einträte, dass die Bundesnetzagentur in ihrer Entscheidung über die Bundesfachplanung zu dem

Ergebnis käme, dass ein raumverträglicher Trassenkorridor an der BAB 93 liegt. Insgesamt ergaben sich aber auch im Erörterungstermin keine neuen Erkenntnisse, die eine erneute Betrachtung des Alternativenvorschlags gerechtfertigt hätten.

Mehrere Stellungnehmer und Einwender haben vorgeschlagen, auf Teilabschnitten, z.B. nahe dem Waldnaabtal, eine Bündelung mit der BAB 93 zu prüfen. Aus den vorgenannten Gründen kam lediglich eine Bündelung bei Gattendorf (TKS 037a2 und 037a5) ernsthaft in Betracht.“

In Ihrer Stellungnahme vom 20. Januar 2020 führen Sie aus, es sei nicht auszuschließen, dass durch das Unterlassen einer „vertieften Prüfung“ durch die Bundesnetzagentur eine „alternative Trassenführung“ entlang der BAB 93 unzulässigerweise bereits frühzeitig abgeschichtet worden sei. Das Durchführen einer Evidenzprüfung ist an dieser Stelle – wie oben unter Ziffer 1.4.2 dargestellt – zulässig und angemessen. Damit ist festzustellen, dass eine Abschichtung der Trassenkorridorvorschläge an der BAB 93 nicht unzulässig erfolgt ist. Vielmehr hat die Bundesnetzagentur bis zur Entscheidung über die Bundesfachplanung im Dezember 2019 ihre Einschätzung zur Weiterverfolgung der Bündelungsvorschläge mit der BAB 93 dahingehend überprüft, ob neue Sachverhalte vorliegen, die eine Neubewertung der Bündelung ermöglichen würden.

## **2. Argumente aus der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung und aus dem Erörterungstermin hinsichtlich der Bündelung mit der BAB 93**

Im Rahmen der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung sowie im Erörterungstermin wurde wiederholt vorgetragen, dass eine Bündelung des SuedOstLinks mit der BAB 93 sinnvoll sei. Über die seinerzeit durchgeführte Evidenzprüfung hinaus hat die Bundesnetzagentur die vorgetragenen Argumente im Rahmen der fortschreitenden Bundesfachplanung geprüft. Herauszuarbeiten war, ob hier neue Gesichtspunkte vorgetragen wurden, die eine Neubewertung des Vorschlags der Bündelung mit der BAB 93 notwendig machen. Neben dem pauschalen Vortrag, dass eine Bündelung mit der BAB 93 insgesamt geringere Betroffenheiten auslöse, ließen sich die substantiiert vorgetragenen Argumente in drei Themengruppen abbilden, die ich wie folgt zusammengefasst darstelle.

### **2.1 Beeinträchtigung des Eigentums – bundeseigene Grundstücke**

Befürworter der Bündelung des SuedOstLinks mit der BAB 93 argumentieren, die „Grünstreifen“ der Autobahnen stünden im Bundeseigentum. Daher minimiere eine Verlegung des SuedOstLinks in diesen „Grünstreifen“ die Beeinträchtigung privaten Eigentums.

Dieses Argument trägt nicht. Neben den befestigten Fahrbahnen und den meist vorhandenen ebenfalls befestigten Seitenstreifen (auch Stand- oder Pannestreifen genannt) beginnt beidseitig der befestigten Fahrbahnen der begrünte Teil des Fernstraßenkörpers. Hier spricht man von einem Bankett, wenn es horizontal ausgeprägt ist bzw. von einer Böschung. Ab der Außenkante des befestigten Fahrbahnrandes (Außenrand des Seitenstreifens) bis in 100 Meter Entfernung besteht die fernstraßenrechtliche Anbaubeschränkungszone. In dieser Anbaubeschränkungszone wäre die Verlegung eines Erdkabels zulässig, wenn die Voraussetzungen des § 9 Fernstraßengesetz (FStrG) erfüllt sind. In der Anbaubeschränkungszone ist der Bau und Betrieb eines Erdkabels nur zulässig, wenn die oberste Landesstraßenbaubehörde zustimmt. Dazu dürfen die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht beeinträchtigt sein (z.B. durch Sperrung bei Baustellen und Wartungsarbeiten), die Ausbauabsichten der Autobahnverwaltung müssen berücksichtigt werden und z.B. die elektromagnetische Verträglichkeit mit den Betriebseinrichtungen der Autobahn muss nachgewiesen sein (Straßenbaugestaltung). Die Anbaubeschränkungszone ist zwar durch § 9 FStrG mit einer bundesrechtlichen Restriktion (Zustimmungsvorbehalt der Straßenbaubehörde) belegt – sie steht jedoch nur zu einem geringen Teil im Eigentum des Bundes. Im Zuge des Autobahnbaus ist nicht zuletzt vor dem Hintergrund des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit nur so viel Grund erworben bzw. enteignet worden, wie es notwendig war. So steht heute ein Großteil der Flächen in der Anbaubeschränkungszone in Privateigentum. Eine pauschale Entlastung privaten Eigentums fände daher bei einer Verlegung in die Anbaubeschränkungszone der BAB 93 nicht statt.

## **2.2 Einsatz von 525 kV-Erdkabeln**

Im Jahr 2019 haben die Vorhabenträger des SuedOstLinks bekanntgegeben, dass das Vorhaben mit einer Spannungsebene von 525 kV realisiert werden soll. Dadurch wird im Grundsatz – verglichen mit der bisherigen 320 kV-Spannungsebene – eine etwa halb so breite Leitungstrasse notwendig werden. Auf dieser Basis wurde von vielen Konsultationsteilnehmer/innen vorgetragen, dass aufgrund der Halbierung der benötigten Trassenbreite in der Planfeststellung ein neuer Sachverhalt vorliege, der die neue Prüfung einer Bündelung des SuedOstLinks mit der BAB 93 im Rahmen der Bundesfachplanung notwendig mache.

Auch diesem Argument konnte im Ergebnis nicht gefolgt werden. Die Entscheidung über die Bundesfachplanung erfolgt technologieoffen, d.h. in der Entscheidung wird noch keine Festlegung über die konkret zu wählende Übertragungstechnologie, z.B. die Spannungsebene der Erdkabel, getroffen. Das Ergebnis der Bundesfachplanung nimmt die Prüfung und Entscheidung im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren nicht vorweg (Bundesnetzagentur (2017): Positionspapier der Bundesnetzagentur für die Unterlagen nach § 8 NABEG, Kap. 5, S. 27). Dementsprechend hatten die Vorhabenträger 50Hertz Transmission GmbH und TenneT TSO GmbH in der Bundesfachplanung technologisch offen zu prüfen. Zum Zeitpunkt der noch laufenden Bundesfachplanung stand im Raum, ob die Erdkabel mit einer Spannung von 320 kV verlegt würden oder ob die neue 525 kV-Spannungsebene zur Verfügung stehen würde. Wichtig war dies, weil die 320 kV-Spannungstechnik doppelt so viele Kabel zur Leistungsübertragung benötigt wie die 525 kV-Technik und dementsprechend die Annahmen zur späteren Trassenbreite getroffen werden mussten. Um die maximal zu erwartenden Umwelt- und Raumauswirkungen (sog. worst case) der später zu errichtenden Leitung methodisch korrekt abbilden zu können, haben die Vorhabenträger mit der Annahme gearbeitet, dass das Vorhaben mit 320 kV-Technik realisiert würde.

Der Bundesgesetzgeber hat mit dem Gesetz zur Beschleunigung des Energieleitungsausbaus im Mai 2019 das Netzausbaubeschleunigungsgesetz (NABEG) und das Bundesbedarfsplangesetz (BBPlG) novelliert. Das Vorhaben SuedOstLink ist im Anhang zum BBPlG mit der sogenannten H-Kennzeichnung versehen worden. Gemäß § 2 Abs. 8 BBPlG in Verbindung mit § 18 Abs. 3 S. 2 NABEG stehen damit für den SuedOstLink die energiewirtschaftliche Notwendigkeit und der vordringliche Bedarf für Leerrohre, die im räumlichen und zeitlichen Zusammenhang mit der Baumaßnahme verlegt werden, fest. Dabei darf sich die Trassenbreite im Vergleich zu den Annahmen im Bundesfachplanungsverfahren nicht wesentlich vergrößern.

Konkret bedeutet dies für den SuedOstLink, dass im nun anstehenden Planfeststellungsverfahren neben den Erdkabeln für die Übertragung der 2 GW die Verlegung von Leerrohren für den späteren Einzug von Erdkabeln mit der Kapazität weiterer 2 GW behandelt werden muss. Die vom Gesetzgeber intendierte Voraussetzung, Leerrohre nur zu ermöglichen, wenn die 525 kV-Technologie zum Einsatz kommt und damit die Annahmen zur Trassenbreite aus der Bundesfachplanung (auch unter Hinzunahme von weiteren 2 GW) nicht wesentlich zu überschreiten, ist erfüllt.

Dies bedeutet aber auch im Umkehrschluss, dass die Annahmen zur Trassenbreite aus der Bundesfachplanung durch den Einsatz der 525 kV-Technologie nicht unterschritten werden. Schließlich sei angemerkt, dass der Bau und Betrieb des SuedOstLinks sich nicht allein auf die Fläche des späteren Schutzstreifens (in dem die Leitung verlegt ist) von 15-20 Metern beschränken wird, sondern es wird in der Bauphase ein Arbeitsstreifen im Umfang von etwa 40-45 Metern benötigt. Zur Veranschaulichung befindet sich dieser Stellungnahme beigelegt eine schematische Zeichnung aus dem Planfeststellungsantrag der TenneT TSO GmbH, die darstellt, aus welchem Grund der Arbeitsstreifen einer Erdkabelbaustelle regelmäßig ca. 45 Meter breit sein muss. Auch vor diesem Hintergrund greift das Argument nicht, durch den Einsatz der 525 kV-Technologie liege mit dem nun zu suchenden, deutlich schmaleren Gebietsstreifen ein neuer Sachverhalt vor, der eine Neubewertung der Autobahnbündelung notwendig mache.

## **2.3 Breite der untersuchten Gebietsstreifen in der Bundesfachplanung**

Ebenso wurde in der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung vorgetragen, dass der in der Bundesfachplanung untersuchte Gebietsstreifen von bis zu 1.000 Metern zu breit sei – schließlich betrage der tatsächliche Flächenbedarf für die Leitung nur 15-20 Meter.

Die Bundesnetzagentur ist jedoch gesetzlich dazu verpflichtet, einen 500 bis in der Regel höchstens 1.000 Meter breiten Trassenkorridor festzulegen. Ausweislich der Gesetzesbegründung zum NABEG beschreibt ein Trassenkorridor nicht eine genaue Linienführung, sondern umfasst

einen darüber hinausgehenden Flächenkorridor, der bei der Feintrassierung in der Planfeststellung einen gewissen Spielraum lässt (BT-Drs. 17/6073, S. 23). Da auf diese Weise besonderen Anforderungen des Einzelfalls besser Rechnung getragen werden kann, sollten Trassenkorridore Breiten von 500 m bis höchstens 1.000 m aufweisen (BT-Drs. 17/6073, a.a.O.). Bei bestehenden Konfliktlagen kann der Trassenkorridor verändert werden. Der Gesetzgeber hat hier zum Ausdruck gebracht, dass Trassenkorridore zwar nicht stets starr 500 m bis 1.000 m breit sein müssen – vielmehr hat er in der Gesetzesbegründung eine „soll“-Formulierung gewählt. Die angegebenen Werte sind somit als Richtschnur für die Trassenkorridorbreite zu verstehen. Daraus lässt sich jedoch nicht schließen, dass ein Trassenkorridor beispielsweise nur in deutlich geringerer Breite festgelegt werden könnte, um z.B. bereits auf Bundesfachplanungsebene eine feintrassiererische, planfeststellungsreife Bündelung mit einer anderen linienhaften Infrastruktur, wie z.B. einer Autobahn, zu untersuchen. Erst in der Planfeststellung erfolgt eine parzellenscharfe Festlegung einer Leitungstrasse. Anderenfalls würden die gesetzlich eindeutigen Unterschiede von Bundesfachplanung als Grobplanung und Planfeststellung als Feinplanung aufgehoben.

## **2.4 Zwischenfazit**

Da insgesamt bis zum Zeitpunkt der Entscheidung über die Bundesfachplanung keine Sachverhalte bezüglich der Autobahnbündelung vorgetragen worden bzw. ersichtlich geworden sind, die nicht schon zum Zeitpunkt der Erstellung des Untersuchungsrahmens bekannt waren, bestand kein Anlass für die Bundesnetzagentur, eine darüber hinausgehende, vertiefte Bündelungsprüfung zur Grundlage ihrer Entscheidung zu machen.

## **3. Ausgewählte räumliche Beispiele**

Um zu illustrieren, warum die Bundesnetzagentur zu der nun vorliegenden Entscheidung gekommen ist, möchte ich einige ausgewählte räumliche Beispiele vorstellen, die aus Sicht der Bundesnetzagentur u.a. dazu geführt haben, eine durchgehende Bündelung des SuedOstLinks mit der BAB 93 nicht als ernsthaft in Betracht kommende Alternative zu bewerten.

### **3.1 Weiden: Wohngebiet Mooslohe**

Das Wohngebiet Mooslohe erstreckt sich in West-Ost-Ausrichtung beidseitig bis direkt an die BAB 93. Der als freier Passageraum verbleibende Autobahnbegleitweg ist zu schmal, um dort die Erdkabel des SuedOstLink zu verlegen. Eine Umfahrung des Gebietes wäre nur nach Westen möglich und würde dort zu Waldverlust (keine vorhandenen Schneisen) führen und gegebenenfalls mit dem neu geplanten Gewerbegebiet Weiden-West IV sowie einem dort gelegenen Schießstand (Bundeswehr) in Konflikt treten.





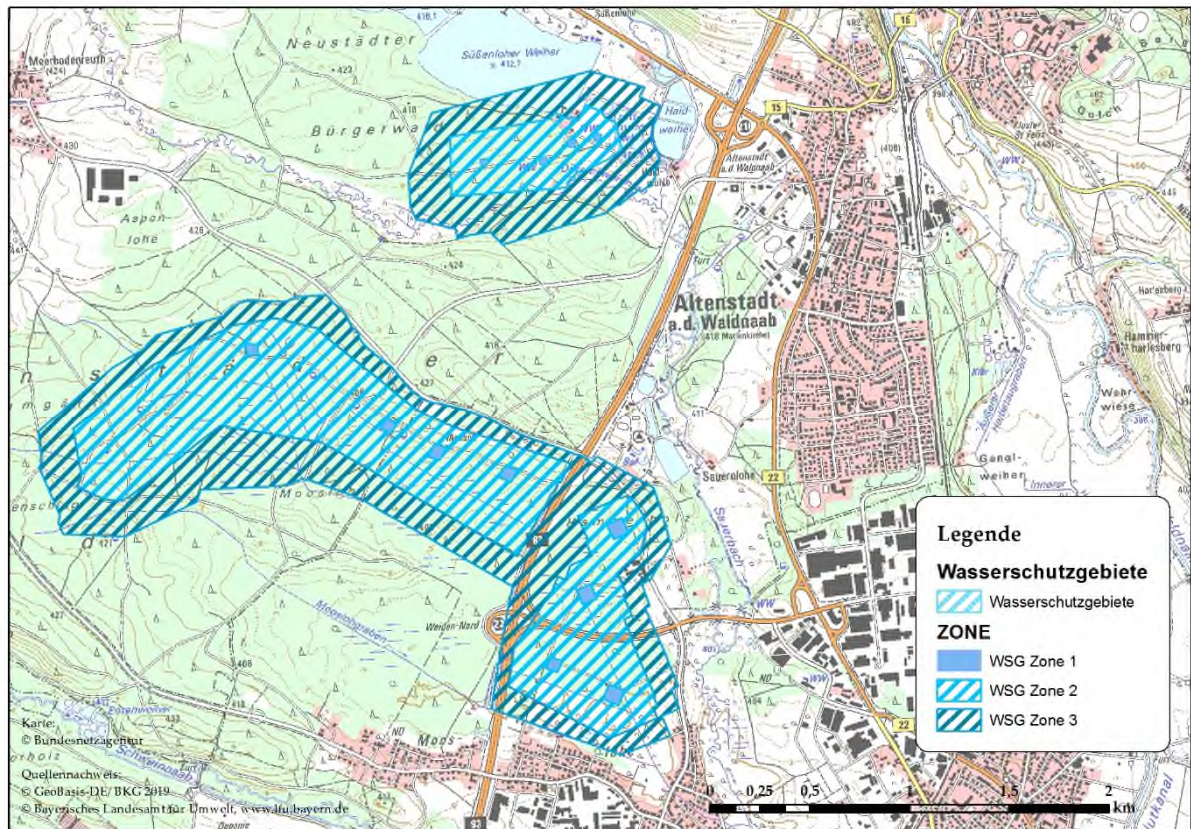
### 3.2 Weiden: Wasserschutzgebiete an der Autobahn

Nördlich von Weiden-Mooslohe erstreckt sich ein Wasserschutzgebiet (Zonen I, II und III) in West-Ost-Richtung über die Autobahn bis an die Wohngebiete in Weiden bzw. Weiden-Altenstadt. Eine Umgehung des Wasserschutzgebiets wäre nur in Westrichtung möglich. Das Wasserschutzgebiet hat dabei eine Ausdehnung von 2,5 km westlich der BAB 93, so dass eine erhebliche Abweichung von der Bündelung zur Autobahn erforderlich gewesen wäre. Dabei wären neue Waldschneisen von mehreren Kilometern Länge erforderlich. In Entfernung von ca. 1 km nördlich befindet sich ein kleineres Wasserschutzgebiet, das zwar nicht an die Autobahn heranreicht, aber in Verbindung mit dort gelegenen Teichen eine Verlegung des Erdkabels entlang der BAB 93 verhindert, so dass bereits nördlich von Altenstadt von der Bündelung abgewichen werden müsste.

Insgesamt gesehen hätten die beiden Bereiche Weiden-Mooslohe (vgl. Beispiel 3.1.) sowie die Wasserschutzgebiete an der Autobahn als undurchdringliches Gebiet betrachtet werden müssen, das insgesamt großräumig hätte umgangen werden müssen.



Aufnahme von einer Überführung der Autobahn. Unmittelbar dahinter beginnt das WSG.



### 3.3 Windischeschenbach / Waldnaab: Zwei Brücken (Autobahn, Eisenbahn) über der Waldnaab

Nördlich und südlich von Windischeschenbach quert die BAB 93 die Waldnaab. Der Fluss bildet hier Täler mit tiefen Einschnitten und steilen Hängen. Während die Autobahn in Brücken über diese Bereiche geführt wird, sind die Hänge für eine Erdverlegung zu steil und würden auch zudem einen erheblichen Eingriff in die Vegetation entlang der Waldnaab verursachen. Eine Umgehung nach Osten ist nicht möglich, da die Waldnaab dort durchgehend im Wald mit steilen Hangbereichen verläuft. So hätte nach Westen ausgewichen werden müssen, so dass ab etwa der Ortschaft Bernstein die Bündelung mit der BAB 93 hätte verlassen werden müssen. Der Trassenkorridor würde dann westlich um Windischeschenbach führen und könnte erst wieder im Bereich südlich der Waldnaab-Brücke (westlich von Pfaffenreuth) parallel zur Autobahn verlegt werden.

Eine Verlegung an den Autobahnbrücken (Anbringung unterhalb der Fahrbahnen) ist aus genehmigungsrechtlichen Gründen nicht möglich.



### 3.4 Gewerbegebiet Rehau

Das Gewerbegebiet befindet sich unmittelbar neben der Autobahn. Die Lücke zwischen BAB 93-Böschung und Gewerbegebiet ist nicht ausreichend, um die Erdkabel des SuedOstLink dort zu verlegen. Bei Nutzung des Bereiches müssten Gebäude beseitigt werden. Ein Wechsel auf die Ostseite der Autobahn würde zu Kollisionen mit Waldgebieten, Natura 2000-Gebieten und Sportanlagen führen.



### 3.5 Wohnhäuser an BAB 93 (südlich Rehau)

Die Wohnhäuser reichen bis an die BAB 93 heran. Ein freier Passageraum zwischen Autobahn und Wohngebäuden besteht nicht. Die Wohnsiedlung müsste komplett umgangen werden. Auf der Westseite der Autobahn befindet sich ein Natura 2000-Gebiet, wodurch sich wiederum ein räumliches Hindernis ergibt.



### 3.6 Selb – Tunnelbereich

Die Stadt Selb liegt beidseits der Autobahn, so dass eine enge Bündelung nicht möglich wäre. Der Trassenkorridor des SuedOstLink hätte daher entweder großräumig um Selb durch Waldgebiete oder durch Außenbezirke von Selb unter Nutzung von z. B. bestehenden Baulücken geführt werden müssen

Insbesondere die dargestellte Situation im Bereich des Ortsteils Unterweißenbach mit einem vorliegendem Tunnelbereich und Bebauung zu beiden Seiten stellt einen undurchdringlichen Bereich dar.



### 3.7 Marktredwitz – Wölsau: Blockade durch Gewerbe und Wohnbebauung

Im Bereich Marktredwitz – Wölsau wäre eine Bündelung mit der BAB 93 durch Gewerbegebiete bzw. Wohnbebauung an der Autobahn blockiert. Von der Parallelverlegung zur Autobahn hätte auf einer längeren Strecke abgewichen werden müssen.



#### **4. Fazit**

Die Entscheidung der Bundesnetzagentur über die Bundesfachplanung des SuedOstLink (Abschnitt C) bildet den Prüfprozess hinsichtlich der Vorschläge zur Bündelung des SuedOstLink mit der BAB 93 ab. Die Vorschläge wurden, wie rechtlich vorgesehen, im Rahmen der Erstellung des Untersuchungsrahmens in einer Evidenzprüfung dahingehend geprüft, ob sie ernsthaft in Betracht kommende Alternativen sein können. Obwohl dies nicht der Fall war, hat die Bundesnetzagentur bis zum Zeitpunkt der Entscheidung über die Bundesfachplanung ihre Einschätzung wiederholt überprüft, um ein unzulässiges zu frühes Abschichten der Alternativen ausschließen zu können. Da insgesamt bis zum Zeitpunkt der Entscheidung über die Bundesfachplanung keine Sachverhalte bezüglich der Autobahnbündelung vorgetragen worden bzw. ersichtlich geworden sind, die nicht schon zum Zeitpunkt der Erstellung des Untersuchungsrahmens bekannt waren, hat sich an der Einschätzung der Bundesnetzagentur auch bis zur Bundesfachplanungsentscheidung nichts geändert.

Eine weitgehendere Verlegung des SuedOstLink in Bündelung mit der BAB 93 ist also, wie von Ihnen gefordert, bereits so detailliert geprüft worden, wie es für die Bundesfachplanung angemessen und ebenengerecht ist. Diese Prüfung hat zu dem dokumentierten Ergebnis geführt. Ich hoffe, dass die Entscheidung über die Bundesfachplanung verknüpft mit dieser Stellungnahme aus Ihrer Sicht nun noch besser verständlich ist.

Ich bedanke mich bei Ihnen für die konstruktive Zusammenarbeit im Zuge des nun abgeschlossenen Bundesfachplanungsverfahrens zum Abschnitt C und verbleibe

mit freundlichen Grüßen

1 Anlage

Im Auftrag

gez. Matthias Otte  
Abteilungsleiter Netzausbau