

5 Freistaat Bayern

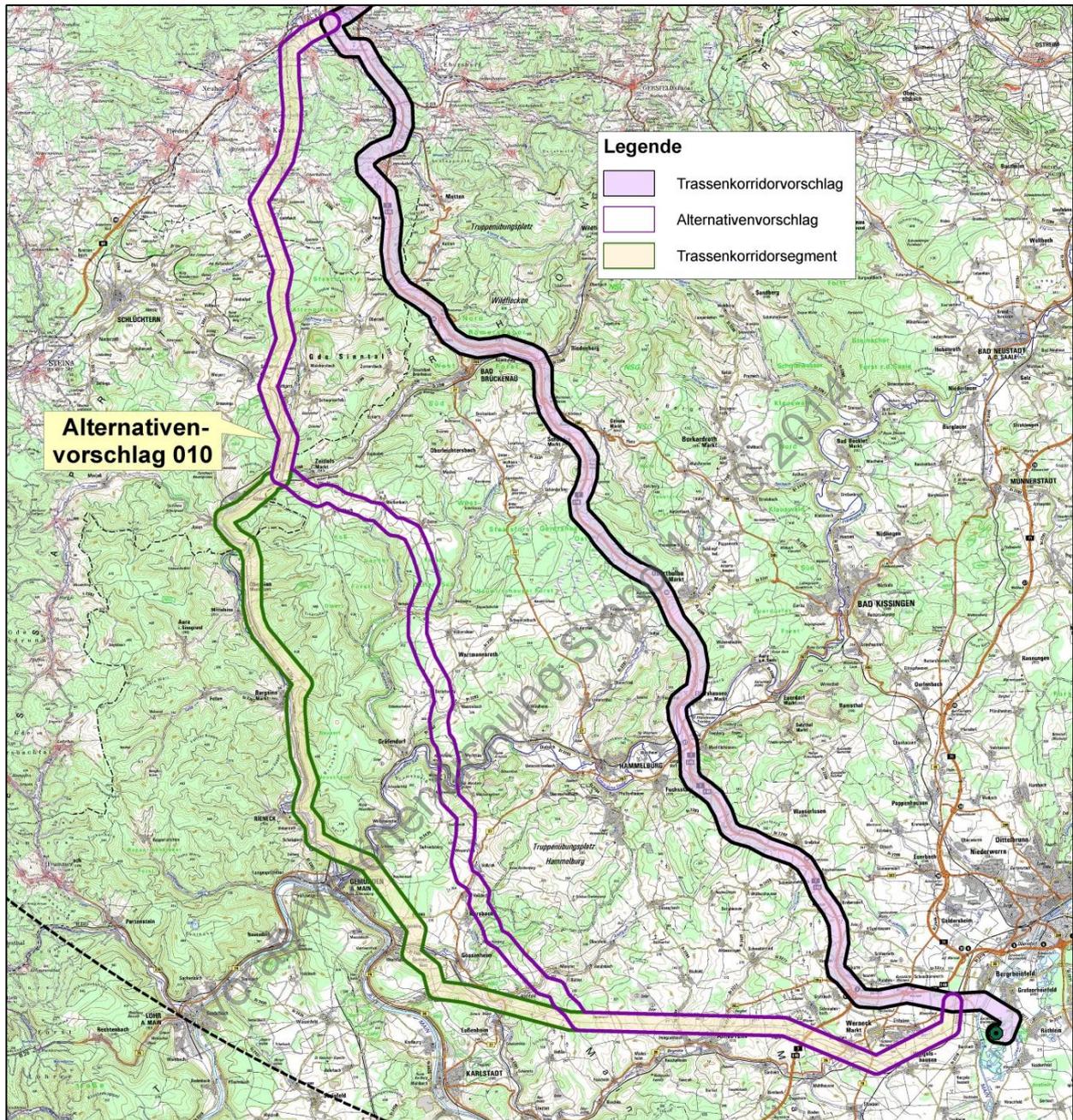
ALT_010

Der Trassenkorridorvorschlag verläuft ab Fulda-Süd durchgehend in Bündelung mit der Bundesautobahn A 7. Lediglich bei Uttrichshausen muss die Bündelungsachse nach Westen verlassen werden, um die vorhandenen Siedlungsflächen zu umgehen. Der Verlauf quert die Döllau als Bestandteil des FFH-Gebietes „Zuflüsse der Fliede“ bei Altenhof sowie ein avifaunistisch bedeutsames Brutgebiet bei Schönderling / Schondra.

Die eingebrachte Alternative zum Trassenkorridorvorschlag verläuft ab Fulda-Süd nach Westen in Bündelung mit den vorhandenen Freileitungen vorbei an Hattenhof, Mittelkalbach, Sterbfritz und Mottgers. Südlich von Mottgers wird schließlich der Verlauf der LSR Gashochdruckleitung (sog. „Loopleitung“) zwischen Sannerz (Hessen) und Rimpf (Bayern) aufgegriffen. Dieser führt u.a. vorbei an Weißenbach, Völkerleier und Karsbach. In den Waldbereichen ist durch die Freihaltenotwendigkeit für die Loop-Gashochdruckleitung eine landschaftliche und nutzungsbezogene Vorbelastung gegeben, die mit dem vorgeschlagenen alternativen Trassenverlauf genutzt werden soll. Um einen ausreichend großen Siedlungsabstand einhalten zu können, muss an einigen Stellen kleinräumig vom Verlauf der „Loopleitung“ abgewichen werden (z.B. bei Dittlofsroda, Weickersgrüben, Höllrich und Heßdorf). Zwischen Heßlar und Dattensoll wird die Bündelung mit einer vorhandenen Freileitungsleitungstrasse wieder aufgenommen. Diese führt vorbei an Werneck bis zum Umspannwerk Berggrheinfeld. Bei Gundhelm, Altengronau sowie bei Heiligkreuz werden die Fließgewässer Kinzig, Sinn und Schondra gequert, die als FFH-Gebiete ausgewiesen sind. Die Sinn bildet zusammen mit den angrenzenden Offenland- und Waldflächen ein avifaunistisch bedeutsames Brutgebiet. Bei Gössenheim erfolgt die Querung des FFH-Gebietes „Trockengebiete an den Werntalhängen zwischen Karsbach und Stetten“ und des weitgehend lagegleichen NSG „Ruine Homburg“. Der Bereich ist gleichzeitig als avifaunistisch bedeutsames Brutgebiet ausgewiesen. Engstellen ergeben sich gehäuft bei Wartmannsrodt.

Vorab-Veröffentlichung gemäß § 10 Abs. 1 Nr. 2 Buchst. a) S. 1

Abb. 188: Verlauf des Alternativenvorschlags ALT_010



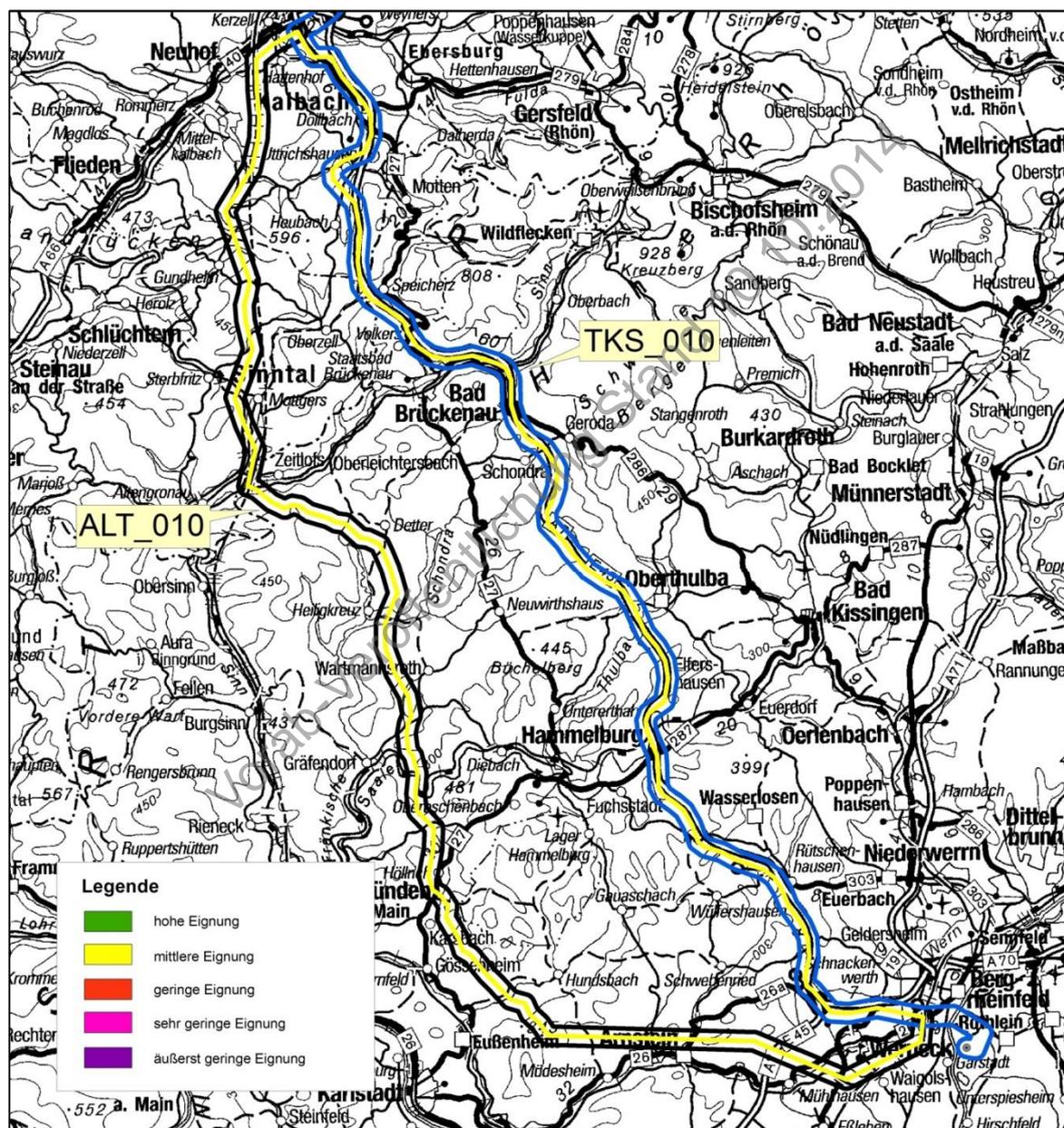
In diesem Verlauf wurde der eingebrachte Alternativenvorschlag einer weiteren Eignungsprüfung unterzogen und dem entsprechenden Trassenkorridorsegment (TKS_010) des Trassenkorridorvorschlags gegenübergestellt. Insgesamt ergibt sich sowohl für den vorgeschlagenen alternativen Trassenkorridor ALT_010 als auch für das Vergleichs-Trassenkorridorsegment TKS_010 eine „mittlere Eignung (vgl. Anhang XIII).

Zwar erhält der Alternativenvorschlag im Gegensatz zum entsprechenden Trassenkorridorsegment hinsichtlich der Überwindung durchgängiger Querriegel sehr hohen Raumwiderstandes eine bessere Bewertung (ALT_010: vier Querriegel, bewertet mit einer grünen Ampel; TKS_010: vier Querriegel, davon werden drei mit einer gelben Ampel bewertet). Es sind jedoch deutlich mehr technische und planerische Engstellen zu überwinden (ALT_010: fünf Stück, davon drei mit einer gelben Ampel bewertet; TKS_010: zwei Stück, bewertet mit einer grünen Ampel).

Der Anteil des gebündelten Verlaufs ist beim Alternativenvorschlag deutlich geringer als beim entsprechenden Trassenkorridorsegment (ALT_010: ca. 55 %, Bündelung überwiegend mit Freileitungen und nur in sehr geringem Maß auch mit der ICE-Strecke; TKS_010: ca. 90%, Bündelung überwiegend mit der A 7 und in sehr geringem Umfang auch mit Bundesstraßen).

Die benannten Unterschiede führen nach Einbeziehung aller Kriterien jedoch nicht dazu, dass dem Alternativenvorschlag im Gesamtergebnis eine schlechtere Eignung als dem entsprechenden Trassenkorridorsegment zugesprochen werden müsste.

Abb. 189: Ergebnis der Eignungsprüfung für das alternative Trassenkorridorsegment ALT_010 (im Vergleich mit TKS_010)



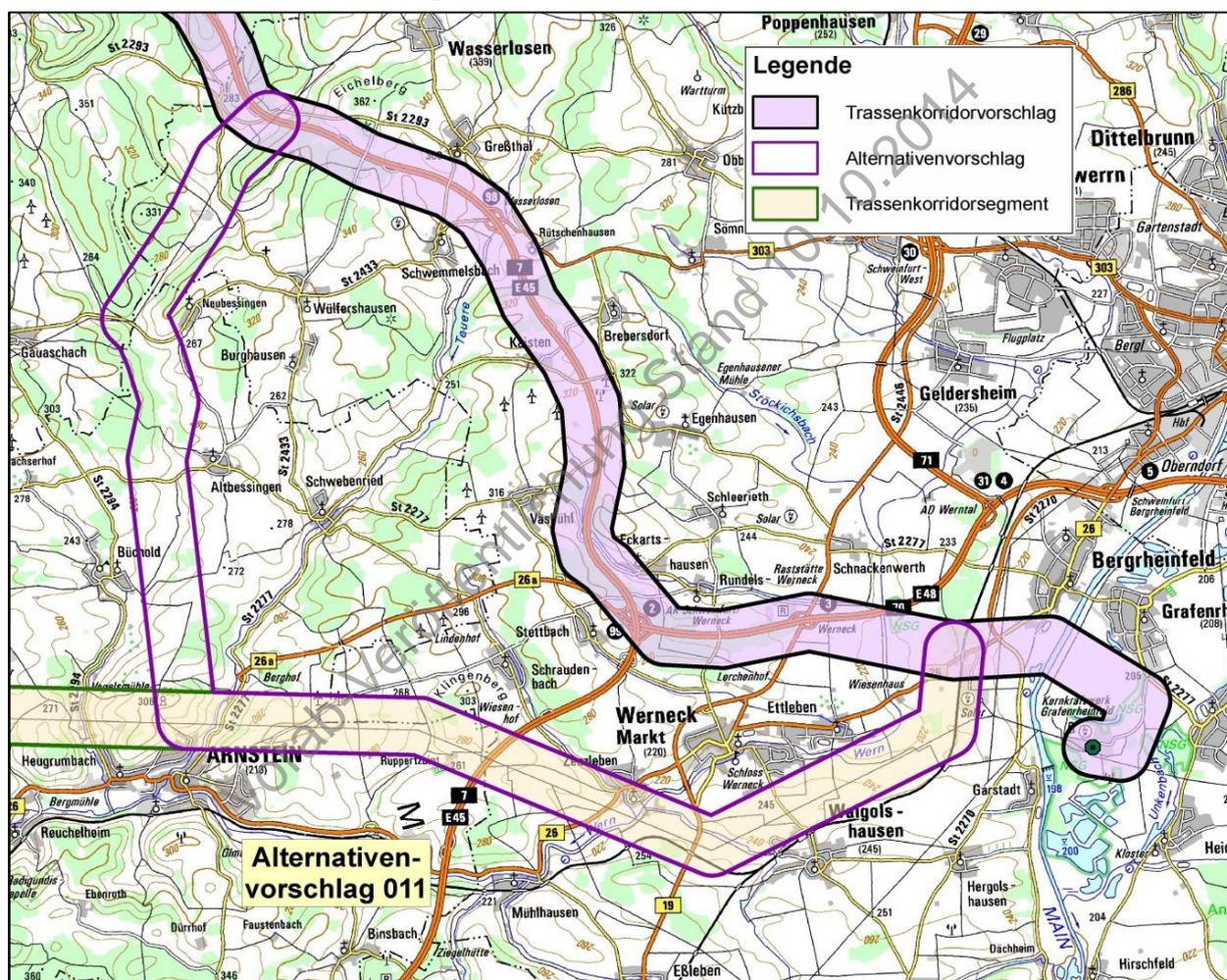
Der Alternativenvorschlag ist auf der vorliegenden Vergleichsdatenbasis in seiner Eignung gleichwertig zu dem im Trassenkorridorvorschlag enthaltenen Abschnitt und wird daher als ernsthaft in Betracht kommende Alternative weiter verfolgt.

ALT_011

Der Trassenkorridorvorschlag verläuft westlich von Wasserlosen bis westlich von Bergheinfeld in Bündelung mit der Bundesautobahn A 7.

Die eingebrachte Alternative zum Trassenkorridorvorschlag weicht westlich von Wasserlosen von der Bündelungsachse der A 7 ab und verläuft in südwestlicher Richtung in Bündelung mit einer 110 kV-Leitung bis Neubessingen. Im weiteren Verlauf erfolgt eine ungebündelte Führung nach Süden. Bei Arnstein wird erneut die Bündelung mit einer 380 kV-Leitung aufgenommen, die durchgehend bis Bergheinfeld (Umspannwerk) beibehalten wird. Durch diesen Verlauf kommt es zu Siedlungsannäherungen bei Zeuzleben.

Abb. 190: Verlauf des Alternativenvorschlags ALT_011



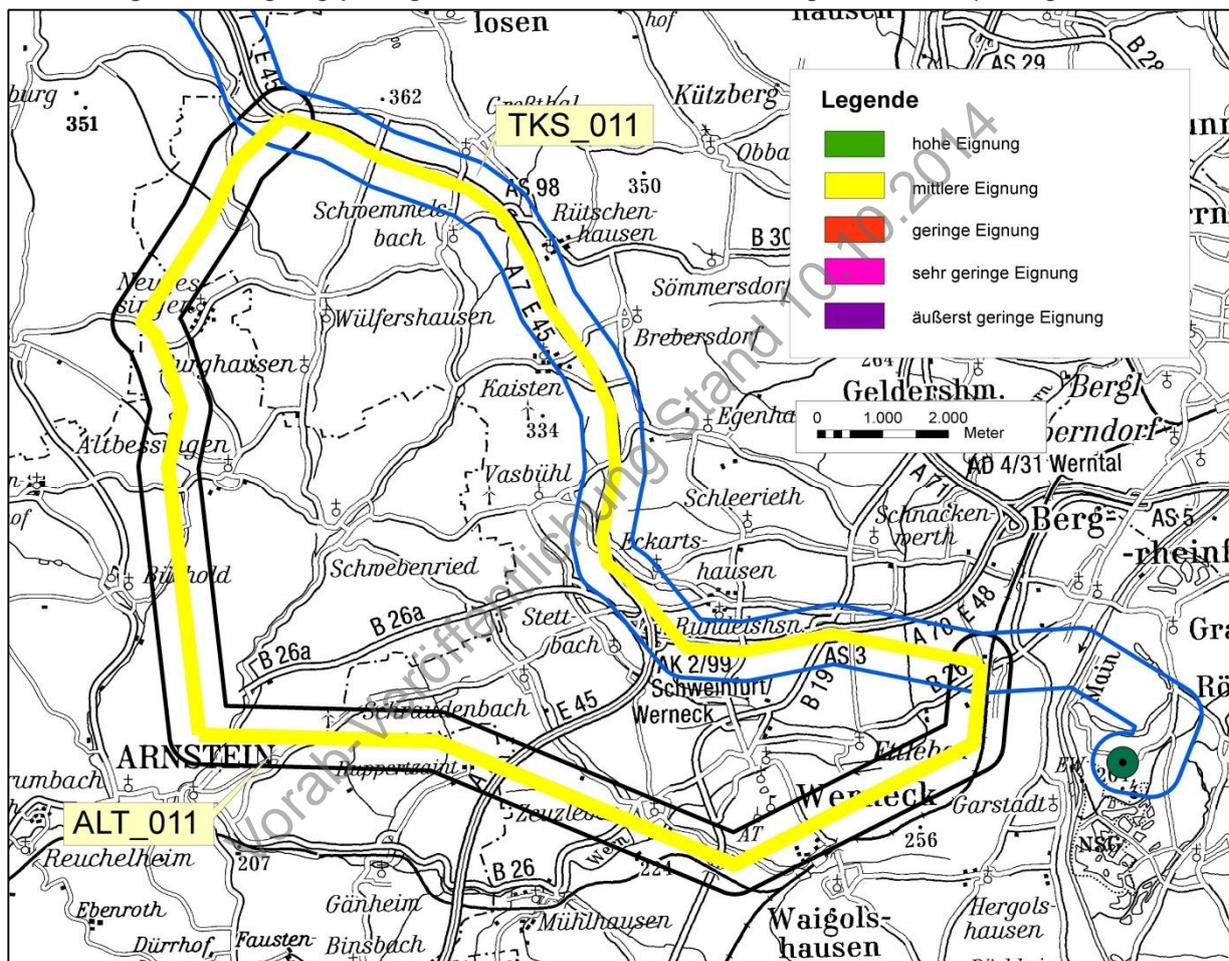
In diesem Verlauf wurde der eingebrachte Alternativenvorschlag einer weiteren Eignungsprüfung unterzogen und dem entsprechenden Trassenkorridorsegment (TKS_011) des Trassenkorridorvorschlags gegenübergestellt. Insgesamt werden sowohl der Alternativenvorschlag ALT_011 als auch das entsprechende Trassenkorridorsegment TKS_011 des Trassenkorridorvorschlags mit einer „mittleren“ Eignung bewertet (vgl. Anhang XIII).

Das Trassenkorridorsegment des Trassenkorridorvorschlags weist einen höheren Bündelungsanteil auf (Bündelung mit der A 7, ca. 85 %) im Vergleich zur Alternative (Bündelung überwiegend mit Freileitungen und nur in sehr geringem Maß auch mit der ICE-Strecke, ca. 73 %).

Der vorgeschlagene alternative Trassenkorridor ALT_011 ist durch eine Engstelle bei Zeuzleben gekennzeichnet. Diese ist durch eine in Bündelung mit der 380 kV-Freileitung zu querenden Lücke im Randbereich der Siedlung charakterisiert. Sie weist eine durchgängige Breite von mindestens 95 m zwischen Hochspannungsfreileitung und Siedlungsbereich auf und ist damit breit genug, um die Durchgängigkeit zu gewährleisten. Das zu vergleichende Trassenkorridorsegment weist keine Engstellen auf.

Die benannten Unterschiede führen nach Einbeziehung aller Kriterien jedoch nicht dazu, dass dem Alternativenvorschlag im Gesamtergebnis eine schlechtere Eignung als dem entsprechenden Trassenkorridorsegment zugesprochen werden müsste.

Abb. 191: Ergebnis der Eignungsprüfung für das alternative Trassenkorridorsegment ALT_011 (im Vergleich mit TKS_011)



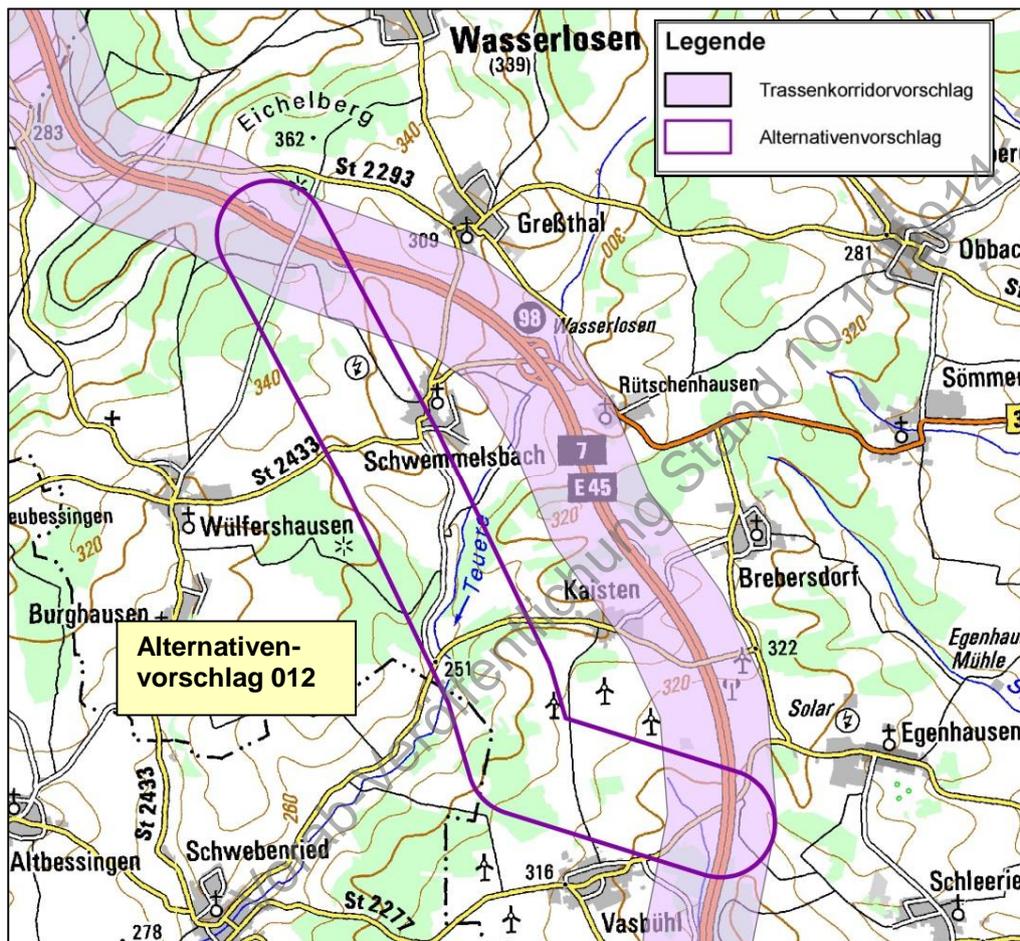
Der Alternativenvorschlag ist auf der vorliegenden Vergleichsdatenbasis in seiner Eignung gleichwertig zu dem im Trassenkorridorvorschlag enthaltenen Abschnitt und wird daher als ernsthaft in Betracht kommende Alternative weiter verfolgt.

ALT_012

Der Trassenkorridorvorschlag verläuft zwischen dem Eichelberg und Vasbühl in durchgehender Bündelung mit der Bundesautobahn A 7.

Die eingebrachte Alternative zum Trassenkorridorvorschlag weicht zwischen Schwemmelsbach und Kaisen von der Bündelung mit der A 7 ab und verläuft westlich der Ortslagen durchgehend ungebündelt.

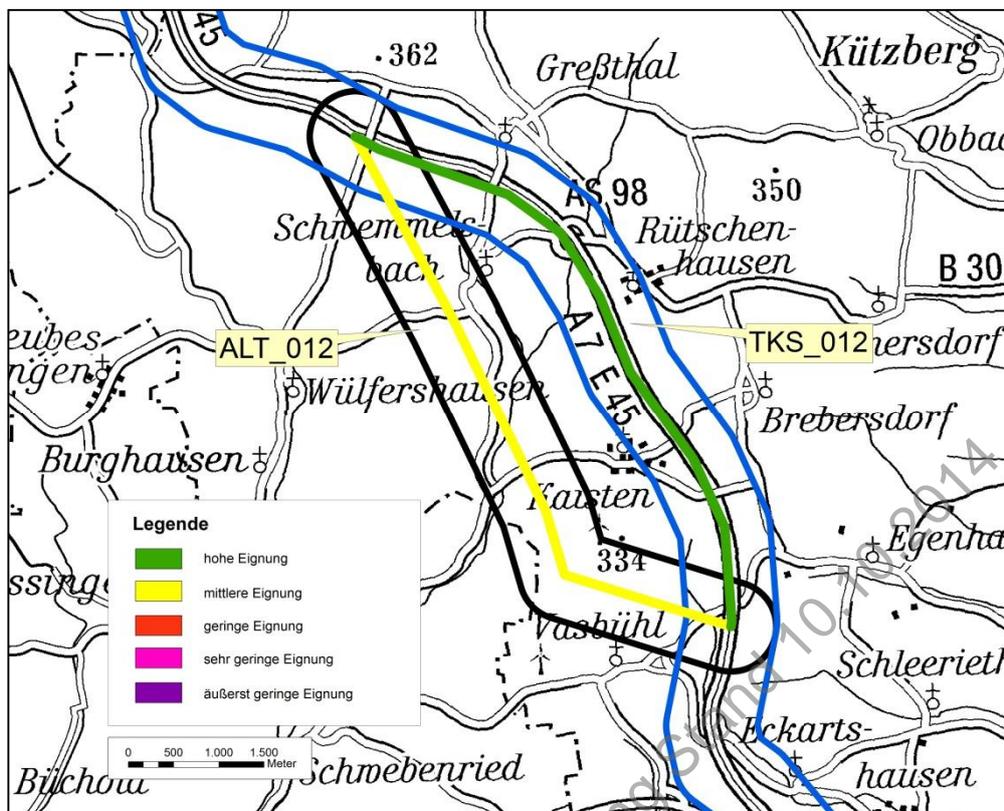
Abb. 192: Verlauf des Alternativenvorschlags ALT_012



In diesem Verlauf wurde der eingebrachte Alternativenvorschlag einer weiteren Eignungsprüfung unterzogen und dem entsprechenden Trassenkorridorsegment (TKS_012) des Trassenkorridorvorschlags gegenübergestellt. Insgesamt ergibt sich für den vorgeschlagenen alternativen Trassenkorridor ALT_012 eine „mittlere“ Eignung gegenüber einer „hohen“ Eignung des Vergleichs-Trassenkorridorsegment TKS_012 (vgl. Anhang XIII).

Dies resultiert ausschließlich aus dem durchgehend bündelungsfreien Verlauf der Alternative. Das Trassenkorridorsegment TKS_012 weist dagegen eine durchgehende Bündelung mit der A 7 auf. Zudem ergibt sich im alternativen Verlauf südlich von Kaisen eine Engstelle zwischen einem Vorranggebiet Windenergienutzung (ragt im westlichen Bereich in den Korridor) und vorhandenen Windkraftanlagen (im östlichen Bereich des Korridors), die unter Berücksichtigung technischer Maßnahmen überwunden werden kann.

Abb. 193: Ergebnis der Eignungsprüfung für das alternative Trassenkorridorsegment ALT_012 (im Vergleich mit TKS_012)



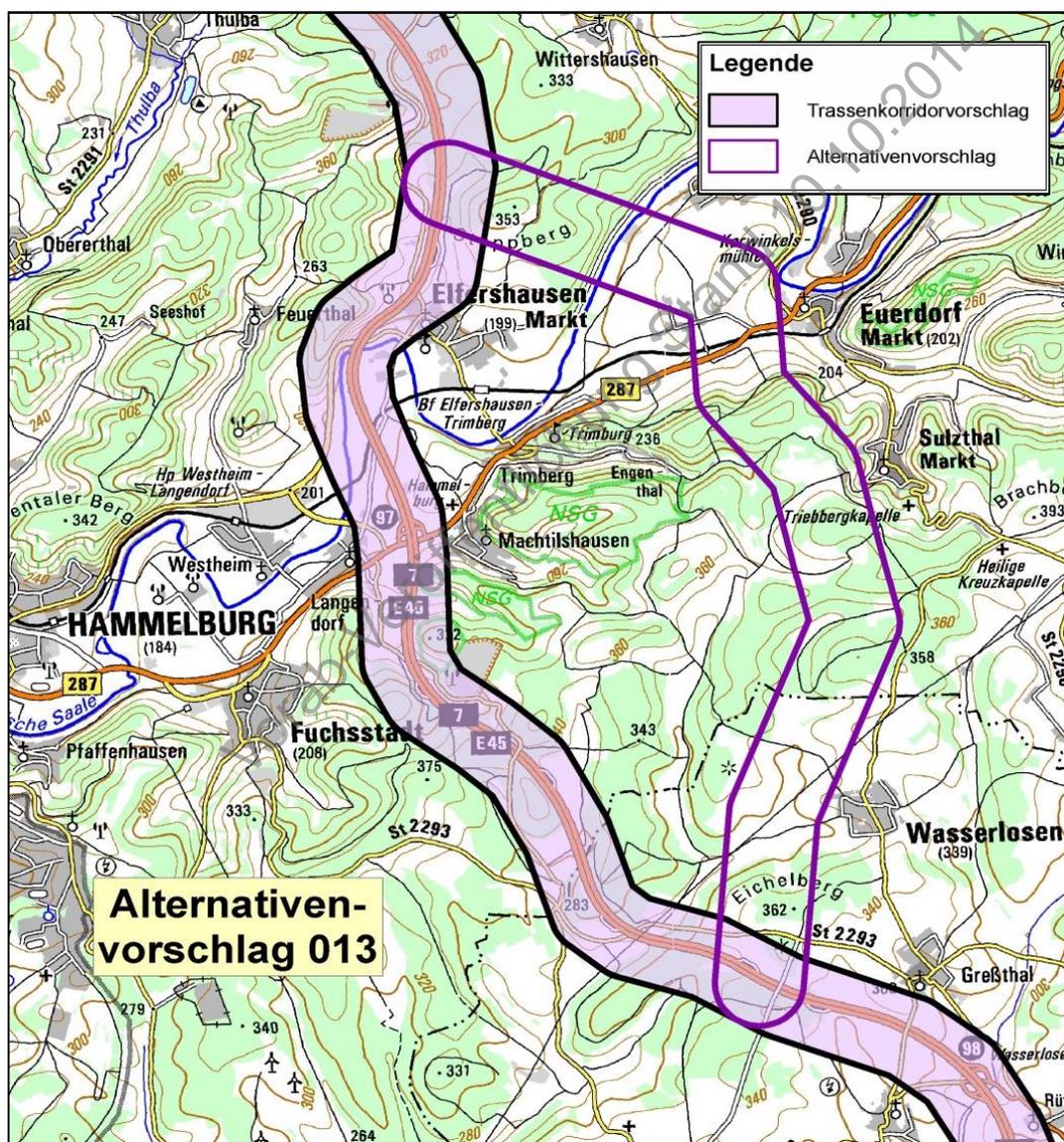
Der Alternativenvorschlag ist auf der vorliegenden Vergleichsdatenbasis in seiner Eignung um eine Wertstufe geringer als der im Trassenkorridorvorschlag enthaltene Abschnitt und wird daher als ernsthaft in Betracht kommende Alternative weiter verfolgt.

ALT_013

Der Trassenkorridorvorschlag verläuft zwischen Elfershausen und dem Eichelberg durchgehend in Bündelung mit der Bundesautobahn A 7.

Die eingebrachte Alternative zum Trassenkorridorvorschlag weicht nördlich von Elfershausen nach Südosten von der Bündelung mit der A 7 ab und führt durchgehend ungebündelt bis zum Eichelberg. Dadurch rückt die Trassenführung in diesem Verlauf in den Nahbereich der Ortschaften Euerdorf und Sulzthal sowie Wasserlosen. Westlich von Sulzthal wird zudem das FFH-Gebiet „Wälder und Trockengebiete östlich Hammelburg“ (DE 5825-371) gequert, das einen durchgängigen Querriegel sehr hohen Raumwiderstandes darstellt.

Abb. 194: Verlauf des Alternativenvorschlags ALT_013

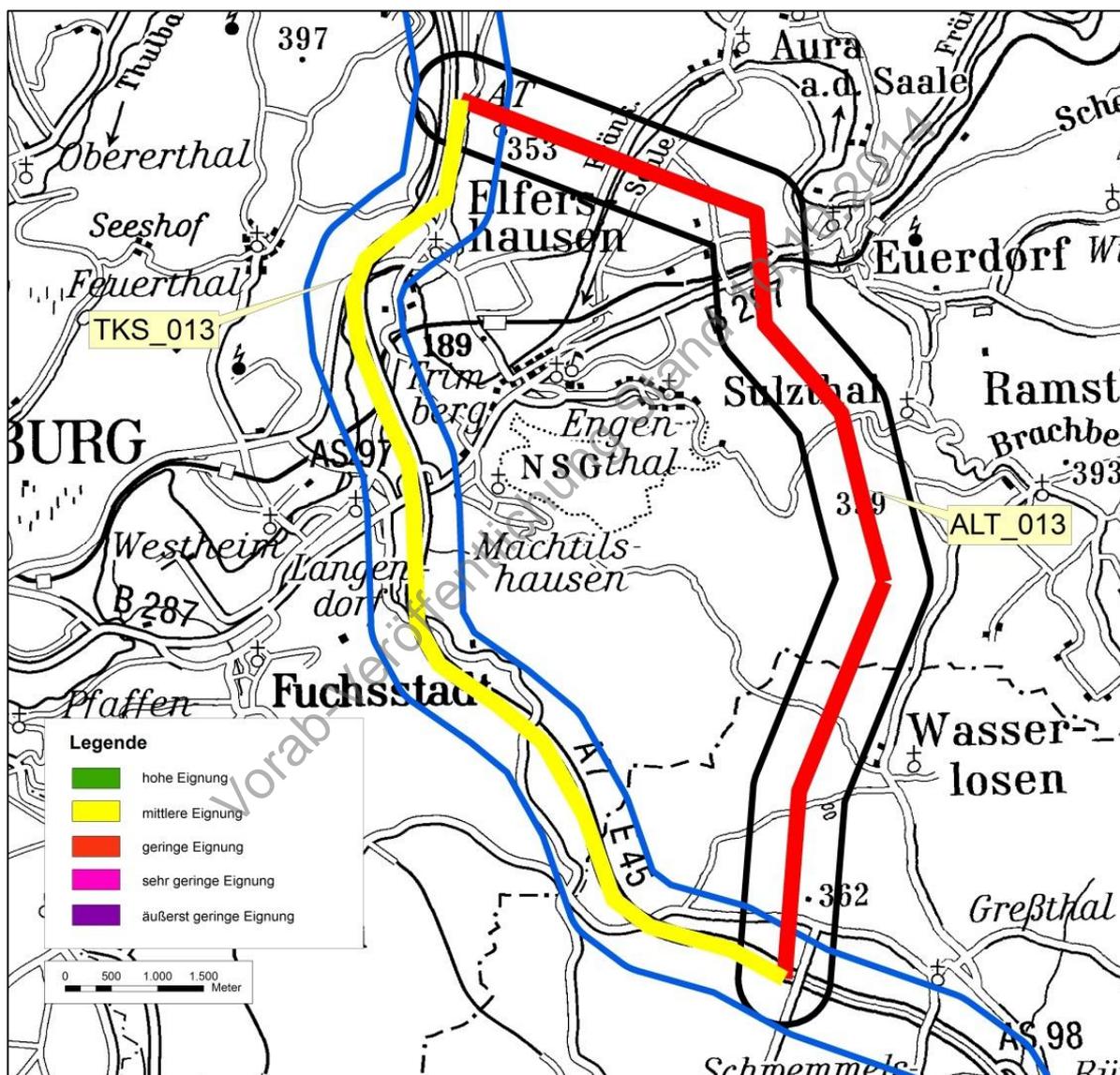


In diesem Verlauf wurde der eingebrachte Alternativenvorschlag einer weiteren Eignungsprüfung unterzogen und dem entsprechenden Trassenkorridorsegment (TKS_013) des Trassenkorridorvorschlags gegenübergestellt.

Insgesamt ergibt sich für den vorgeschlagenen alternativen Trassenkorridor ALT_013 eine „geringe“ Eignung gegenüber einer „mittleren“ Eignung des Vergleichs-Trassenkorridorsegment TKS_013 (vgl. Anhang XIII).

Dies resultiert einerseits aus dem durchgehend bündelungsfreien Verlauf der Alternative. Das Trassenkorridorsegment TKS_013 weist dagegen eine durchgehende Bündelung mit der A 7 auf. Daneben erfolgt die Querung des großflächigen FFH-Gebietes „Wälder und Trockengebiete östlich Hammelburg“ bei Sulzthal, im entsprechenden Trassenkorridorsegment befinden sich keine durchgängigen Querriegel.

Abb. 195: Ergebnis der Eignungsprüfung für das alternative Trassenkorridorsegment ALT_013 (im Vergleich mit TKS_013)



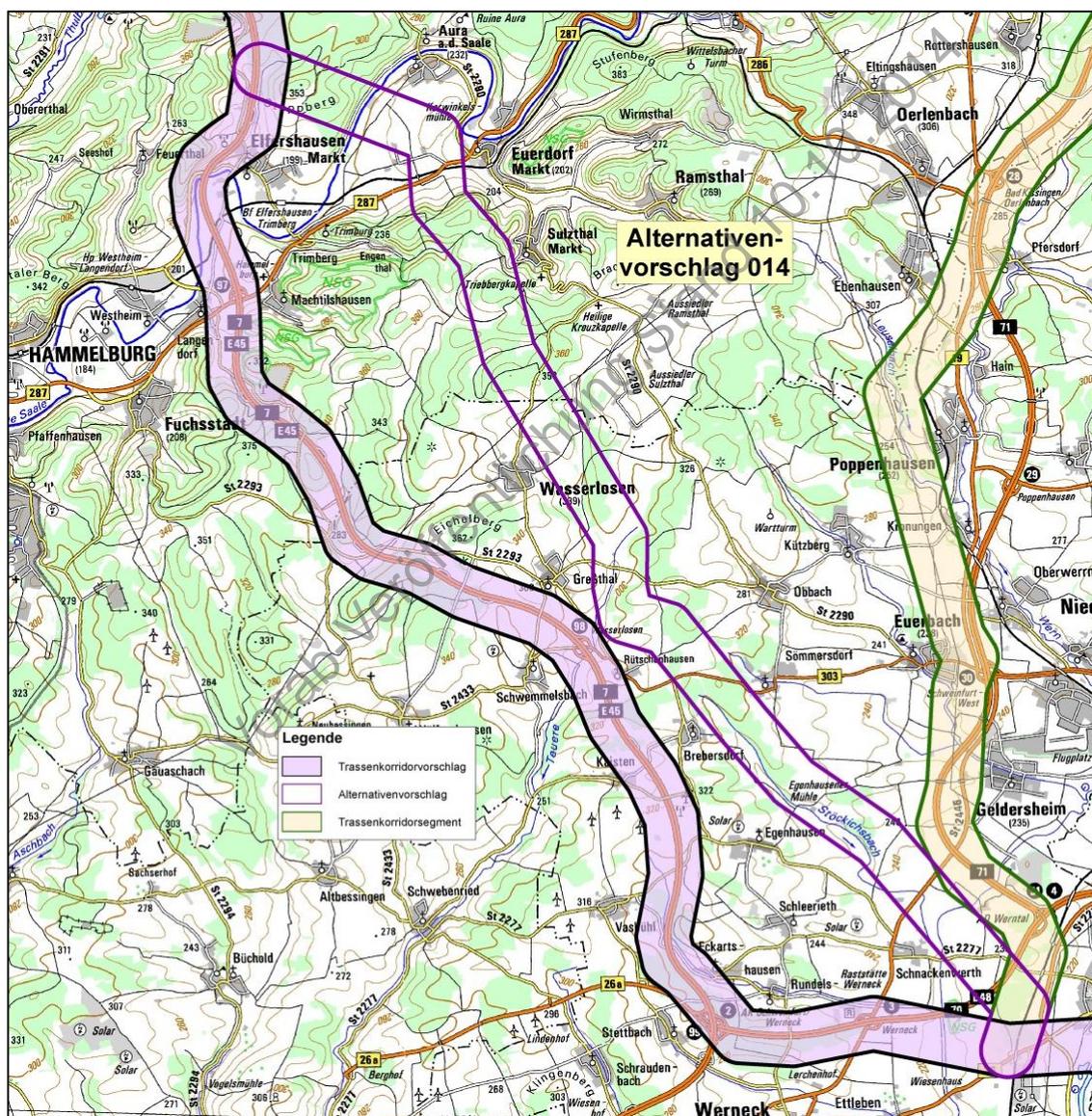
Der Alternativenvorschlag ist auf der vorliegenden Vergleichsdatenbasis in seiner Eignung um eine Wertstufe geringer als der im Trassenkorridorvorschlag enthaltene Abschnitt und wird daher als ernsthaft in Betracht kommende Alternative weiter verfolgt.

ALT_014

Der Trassenkorridorvorschlag verläuft zwischen Elfershausen und der Autobahnausfahrt Werneck (südlich von Schnackenerwerth) durchgehend in Bündelung mit der Bundesautobahn A 7.

Die eingebrachte Alternative zum Trassenkorridorvorschlag weicht nördlich von Elfershausen nach Südosten von der Bündelung mit der A 7 ab und führt durchgehend ungebündelt bis Schnackenerwerth. Dadurch rückt die Trassenführung in diesem Verlauf in den Nahbereich der Ortschaften Euerdorf und Sulzthal, Wasserlosen sowie Sömmersdorf und Brebersdorf. Westlich von Sulzthal wird zudem das FFH-Gebiet „Wälder und Trockengebiete östlich Hammelburg“ (DE 5825-371) gequert, das einen durchgängigen Querriegel sehr hohen Raumwiderstandes darstellt.

Abb. 126: Verlauf des Alternativenvorschlags ALT_014

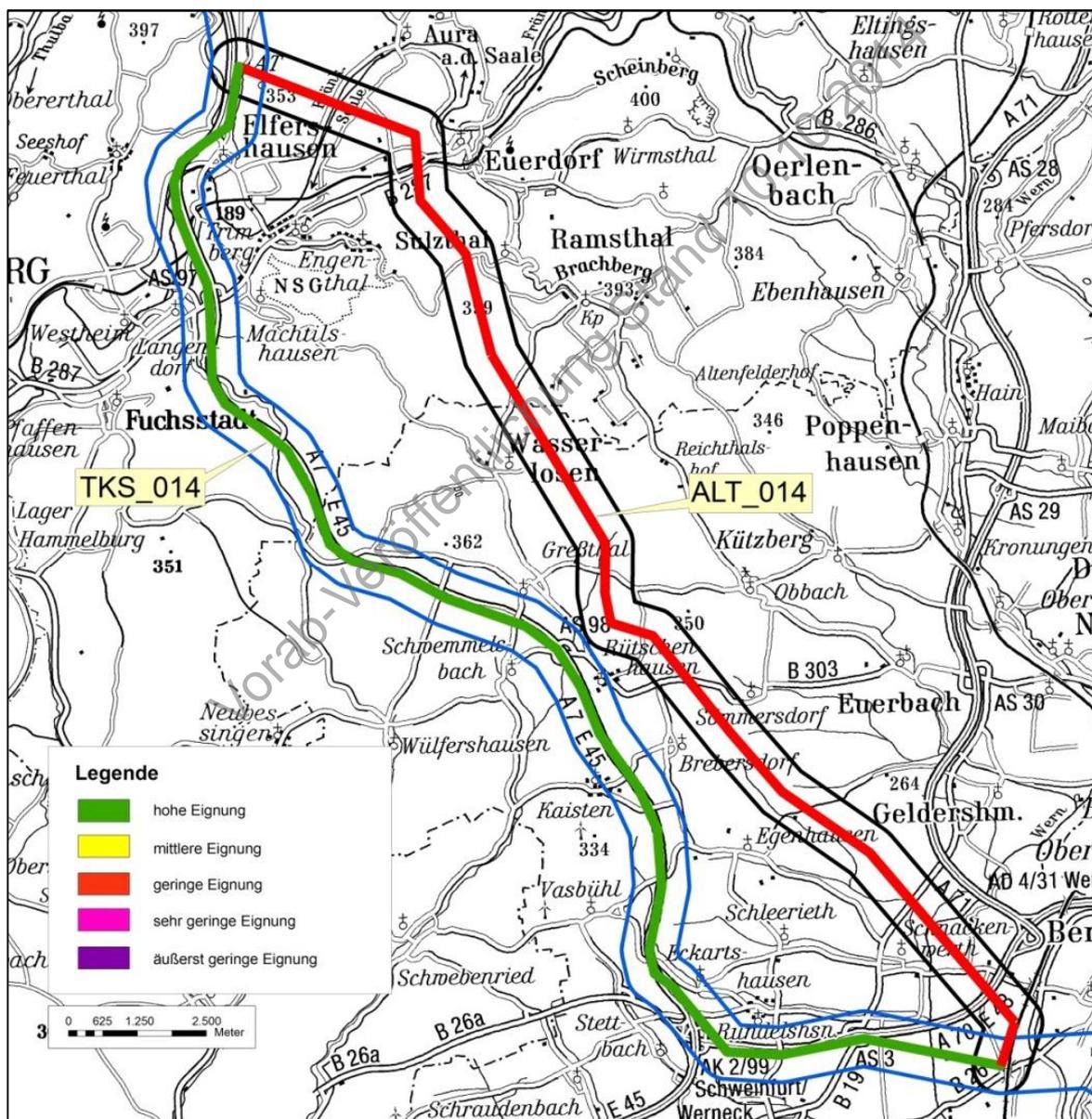


In diesem Verlauf wurde der eingebrachte Alternativenvorschlag einer weiteren Eignungsprüfung unterzogen und dem entsprechenden Trassenkorridorsegment (TKS_014) des Trassenkorridorvorschlags gegenübergestellt. Insgesamt ergibt sich für den vorgeschlagenen alternativen Trassenkorridor ALT_014 eine

„geringe“ Eignung gegenüber einer „hohen“ Eignung des Vergleichs-Trassenkorridorsegment TKS_014 (vgl. Anhang XIII).

Dies resultiert einerseits aus dem höheren Bündelungsanteil des Vergleichs-Trassenkorridorsegments gegenüber dem Alternativenvorschlag (TKS_014: ca. 90 %, ALT_014: ca. 3 %). Zum anderen stellt das FFH-Gebiet „Wälder und Trockengebiete östlich Hammelburg“ einen durchgängigen Querriegel sehr hohen Raumwiderstandes im Verlauf der Alternative dar. Das Schutzgebiet kann aufgrund der Querungslänge nicht überspannt werden, durch die Lageoptimierung von Maststandorten und die Berücksichtigung von Vermeidungsmaßnahmen im weiteren Verfahren wäre eine Querung dennoch voraussichtlich möglich. Das Vergleichs-Trassenkorridorsegment TKS_014 verläuft durchgehend gebündelt mit der A 7. Es weist keine durchgängigen Querriegel sehr hohen Raumwiderstandes auf.

Abb. 397: Ergebnis der Eignungsprüfung für das alternative Trassenkorridorsegment ALT_014 (im Vergleich mit TKS_014)



Der Alternativenvorschlag ist somit auf der vorliegenden Vergleichsdatenbasis in seiner Eignung um zwei Wertstufen schlechter einzuschätzen als der im Trassenkorridorvorschlag enthaltene Abschnitt. Er wird daher nicht als ernsthaft in Betracht kommende Alternative weiter verfolgt und ausgeschieden.

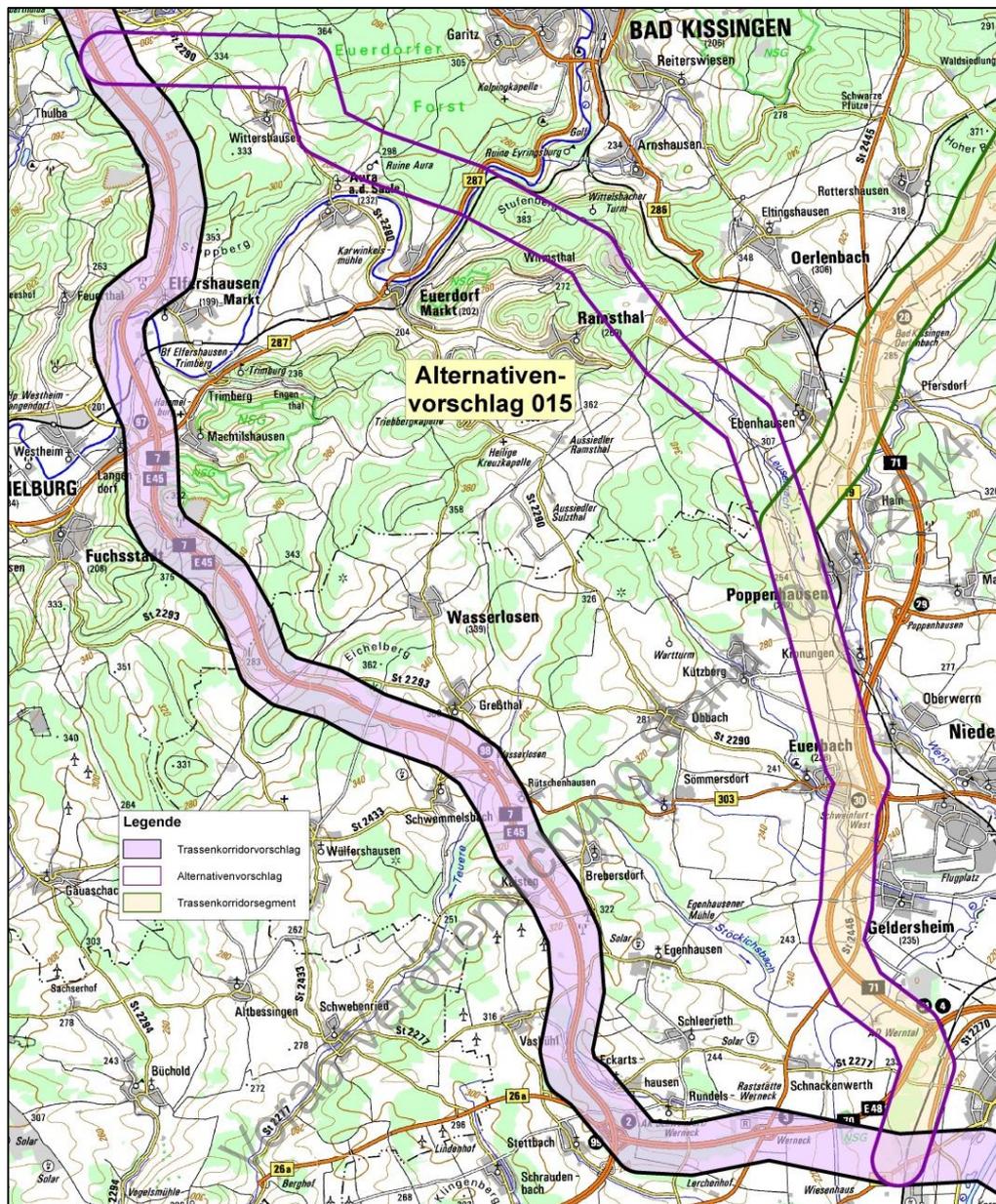
ALT_015

Der Trassenkorridorvorschlag verläuft zwischen Oberthulba und Langendorf durchgehend in Bündelung mit der Bundesautobahn A 7.

Die eingebrachte Alternative zum Trassenkorridorvorschlag weicht südlich von Oberthulba nach Südosten von der Bündelung mit der A 7 ab und führt durchgehend ungebündelt bis Ebenhausen. Durch diesen Verlauf kommt es zu einer Annäherung an die Ortslagen von Wittershausen, Aura und Wirmsthal. Ab Ebenhausen verläuft der Trassenvorschlag in Bündelung mit der vorhandenen Freileitung, sowie zwischen Geldersheim bis westlich von Berggrheinfeld in Bündelung mit der Autobahn A 71.

Vorab-Veröffentlichung Stand 10.10.2014

Abb. 498: Verlauf des Alternativenvorschlags ALT_015



In diesem Verlauf wurde der eingebrachte Alternativenvorschlag einer weiteren Eignungsprüfung unterzogen und dem entsprechenden Trassenkorridorsegment (TKS_015) des Trassenkorridorvorschlags gegenübergestellt. Insgesamt ergibt sich sowohl für den Alternativenvorschlag ALT_015 als auch für das Vergleichs-Trassenkorridorsegment TKS_015 eine „mittlere“ Eignung (vgl. Anhang XIII).

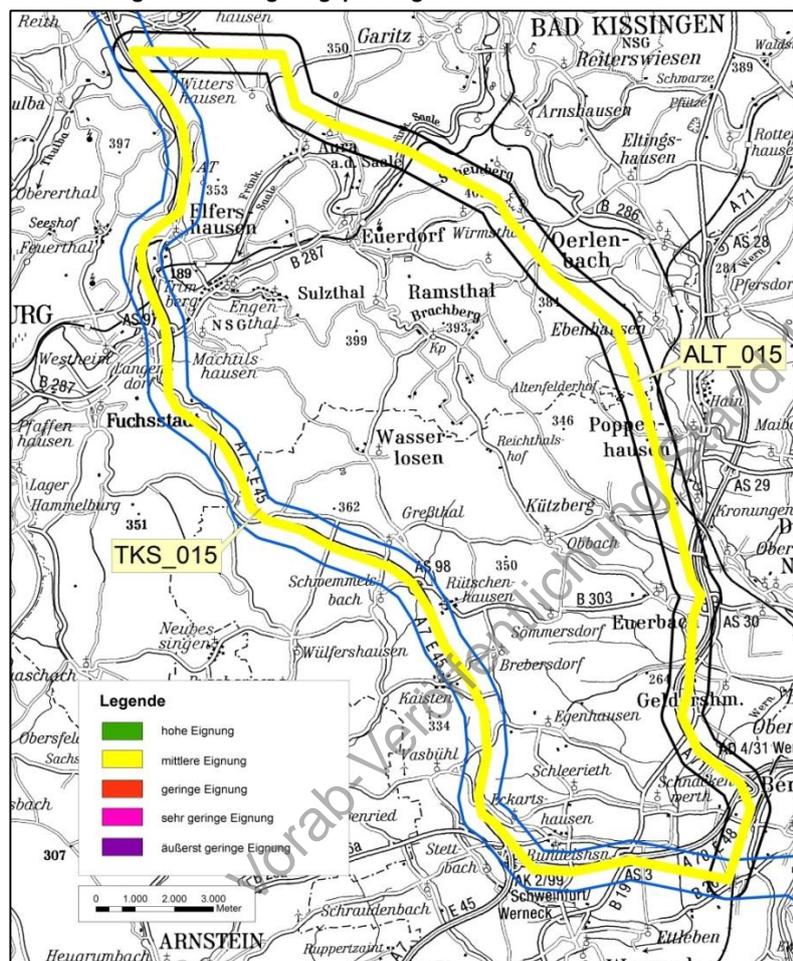
Zwar erhält das Vergleichs-Trassenkorridorsegment TKS_015 im Gegensatz zum Alternativenvorschlag hinsichtlich der Überwindung durchgängiger Querriegel sehr hohen Raumwiderstandes sowie der Engstellen eine bessere Bewertung (ALT_015: kein Querriegel und keine Engstelle; TKS_015: ein Querriegel und eine Engstelle, jeweils bewertet mit einer gelben Ampel), ebenso bezüglich der Anteile von Flächen verschiedener Raumwiderstandsklassen. Dagegen sind im Verlauf des Alternativenvorschlags mehr durchgängige Querriegel mit mehrfacher Belegung durch Kriterien hohen Raumwiderstandes zu überwinden als innerhalb des Trassenkorridorsegments (ALT_015: jeweils ein Querriegel mit mindestens drei bzw. vier

Kriterien; TKS_015: ein Querriegel mit mindestens vier Kriterien. In der Gesamtschau werden daher die Allgemeinen Planungsgrundsätze für beide Verläufe gleich bewertet.

Der Anteil des gebündelten Verlaufs ist beim Alternativenvorschlag deutlich geringer als beim entsprechenden Trassenkorridorsegment (ALT_015: Bündelung mit Freileitungen, A 71 und Bahnstrecke, ca. 42 %; TKS_015: Bündelung mit der A 7, ca. 92 %).

Die benannten Unterschiede führen nach Einbeziehung aller Kriterien jedoch nicht dazu, dass dem Alternativenvorschlag im Gesamtergebnis eine schlechtere Eignung als dem entsprechenden Trassenkorridorsegment zugesprochen werden müsste.

Abb. 599: Ergebnis der Eignungsprüfung für das alternative Trassenkorridorsegment ALT_015 (im Vergleich mit TKS_015)



Der Alternativenvorschlag ist auf der vorliegenden Vergleichsdatenbasis in seiner Eignung gleichwertig zu dem im Trassenkorridorvorschlag korrespondierenden Abschnitt und wird daher als ernsthaft in Betracht kommende Alternative weiter verfolgt.

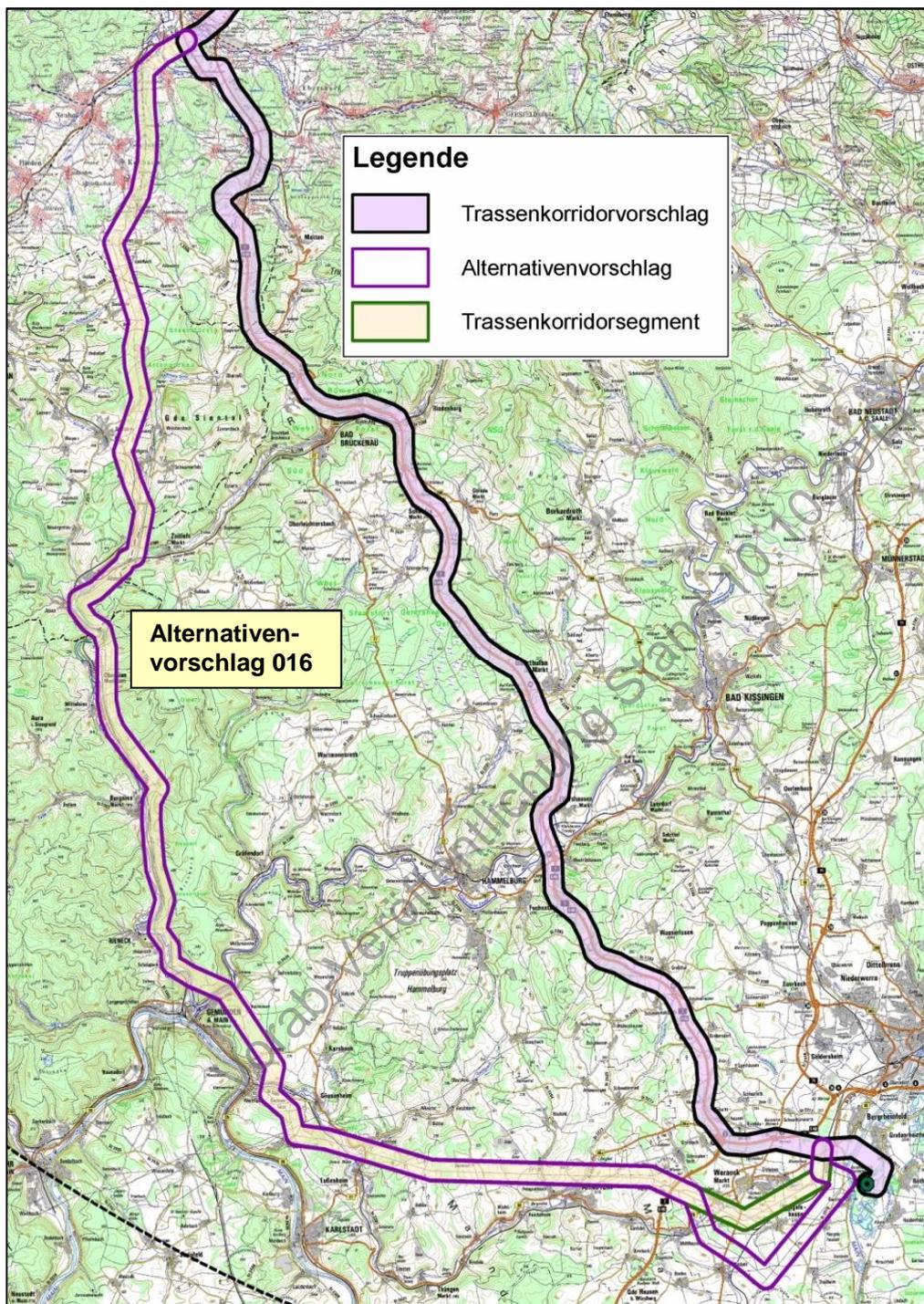
ALT_016

Der Trassenkorridorvorschlag verläuft ab Fulda-Süd durchgehend in Bündelung mit der Bundesautobahn A 7. Lediglich bei Utrichshausen muss die Bündelungsachse nach Westen verlassen werden, um die vorhandenen Siedlungsflächen zu umgehen.

Die eingebrachte Alternative zum Trassenkorridorvorschlag verläuft ab Fulda-Süd nach Westen in Bündelung mit den vorhandenen Freileitungen vorbei an Hattendorf durch das Sinntal bis Gemünden. Dort wird die Bündelung auf einer kurzen Strecke verlassen, um die vorhandenen Siedlungsflächen zu umgehen. Östlich von Wernfeld wird die Bündelung mit einer vorhandenen Höchstspannungsleitung aufgenommen. Bei Zeuzleben weicht der Verlauf der Alternative auf eine von Südwesten (von Kupferzell) kommende Höchstspannungsleitung aus, die als Bündelungsachse schließlich bis nach Bergrheinfeld (Umspanwerk) führt.

Vorab-Veröffentlichung Stand 10.10.2014

Abb. 200: Verlauf des Alternativenvorschlages ALT_016

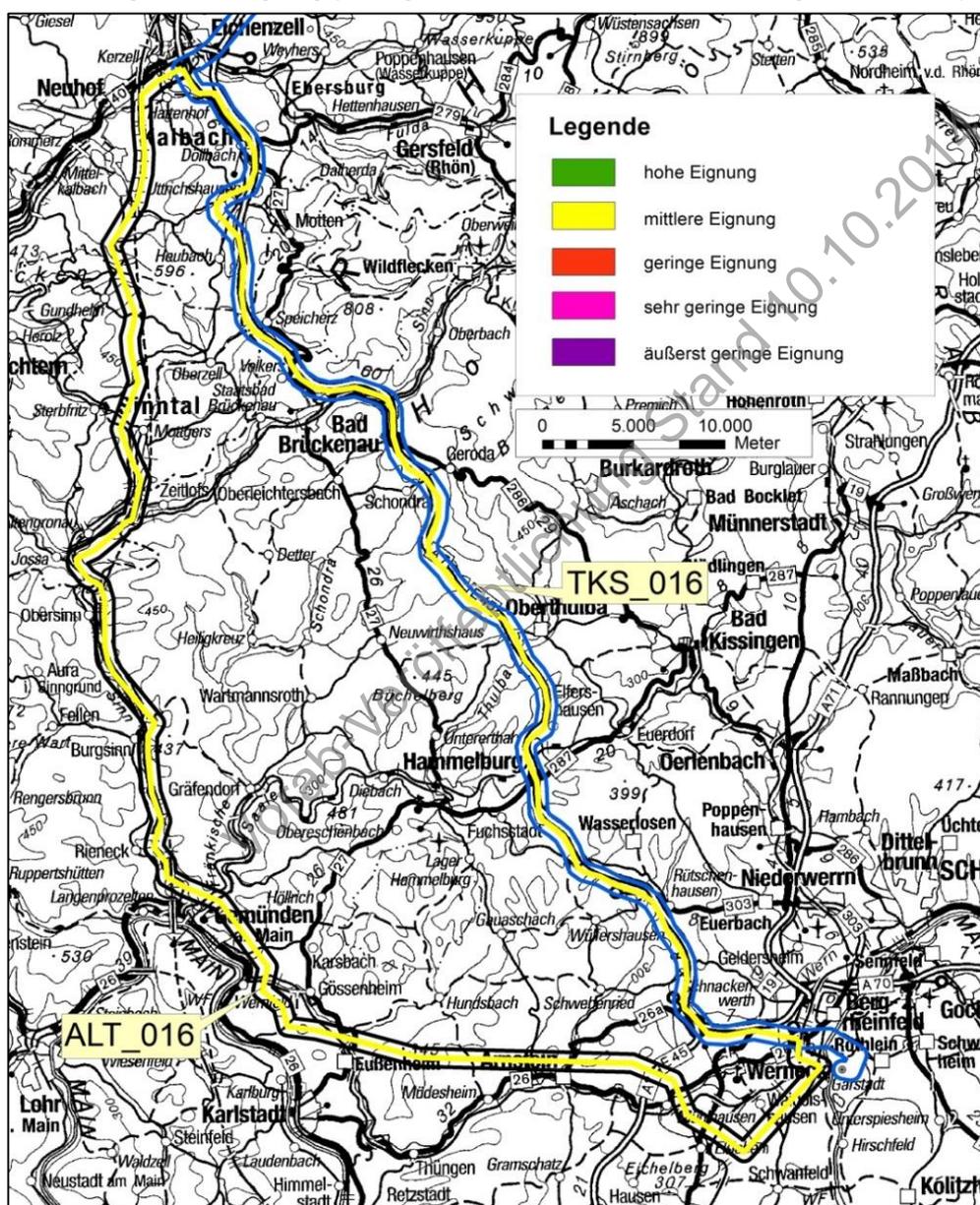


In diesem Verlauf wurde der eingebrachte Alternativenvorschlag einer weiteren Eignungsprüfung unterzogen und dem entsprechenden Trassenkorridorsegment (TKS_016) des Trassenkorridorvorschlags gegenübergestellt. Obwohl es sich sowohl beim Alternativenvorschlag als auch beim entsprechenden Vergleichs-Trassenkorridorsegment um lange Abschnitte handelt (ALT_016: 98,5 km, TKS_016: 75,9 km), sind die Einzel- und Zwischenbewertungen sehr ähnlich. Dies spiegelt sich auch in der Gesamtbewertung wider: Beide Verläufe wurden mit einer „mittleren“ Eignung bewertet (vgl. Anhang XIII).

Unterschiede ergeben sich hinsichtlich der durchgängigen Querriegel sehr hohen Raumwiderstands sowie bei den Engstellen. Hier schneidet der Alternativenvorschlag deutlich schlechter ab, als das entsprechende Trassenkorridorsegment (ALT_016: sechs Querriegel (davon werden fünf mit einer gelben Ampel bewertet) sowie vier Engstellen (von werden drei mit einer gelben Ampel bewertet); TKS_016: zwei Querriegel (davon wird einer mit einer gelben Ampel bewertet) sowie zwei mit einer gelben Ampel bewertete Engstellen).

Die benannten Unterschiede führen nach Einbeziehung aller Kriterien jedoch nicht dazu, dass dem Alternativenvorschlag im Gesamtergebnis eine schlechtere Eignung als dem entsprechenden Trassenkorridorsegment zugesprochen werden müsste.

Abb. 201: Ergebnis der Eignungsprüfung für das alternative Trassenkorridorsegment ALT_016 (im Vergleich mit TKS_016)



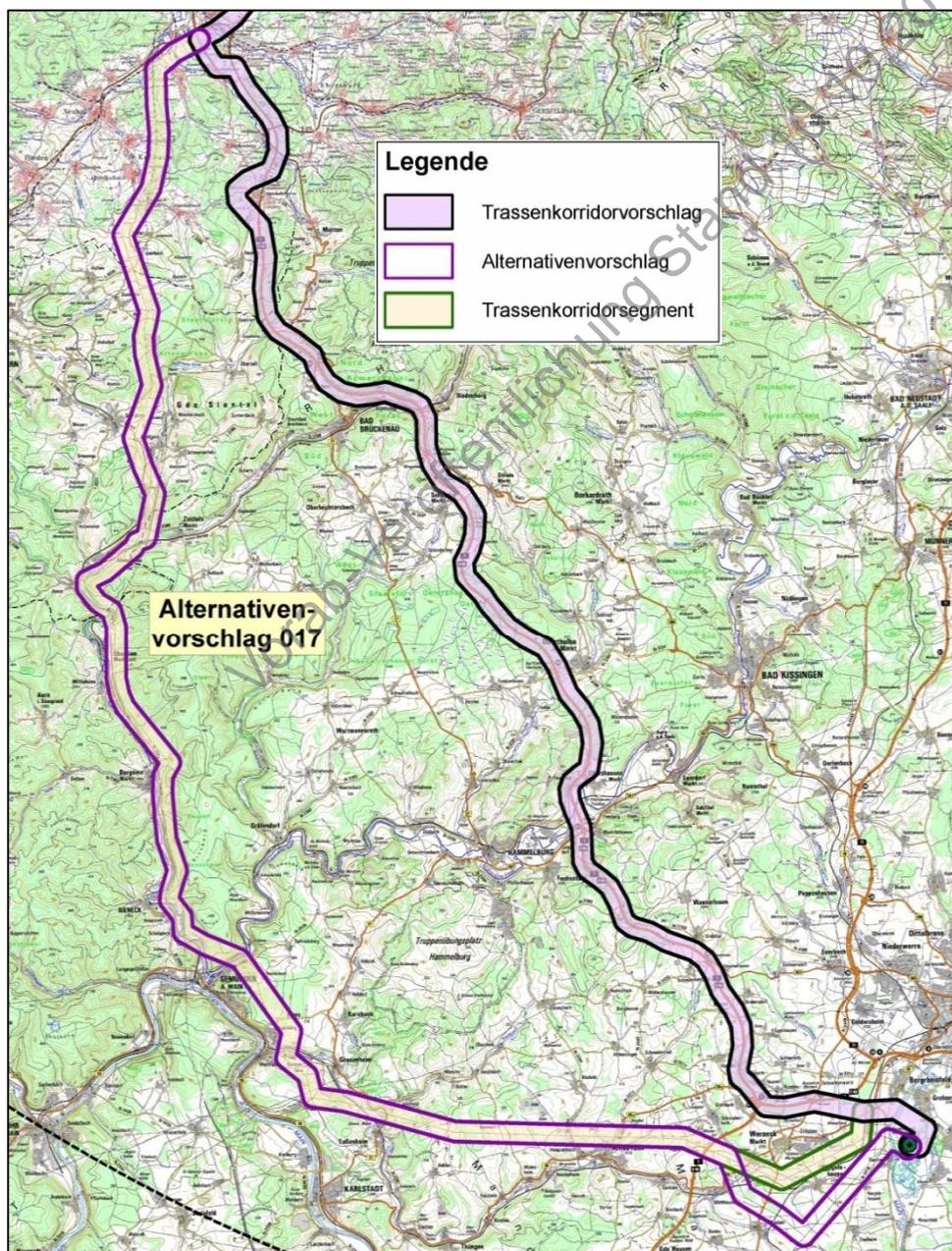
Der Alternativenvorschlag ist auf der vorliegenden Vergleichsdatenbasis in seiner Eignung gleichwertig zu dem im Trassenkorridorvorschlag enthaltenen Abschnitt einzustufen. Er wird daher als ernsthaft in Betracht kommende Alternative weiter verfolgt.

ALT_017

Der Trassenkorridorvorschlag verläuft zwischen ab Fulda-Süd durchgehend in Bündelung mit der Bundesautobahn A 7. Lediglich bei Uttrichshausen muss die Bündelungsachse nach Westen verlassen werden, um die vorhandenen Siedlungsflächen zu umgehen.

Die eingebrachte Alternative zum Trassenkorridorvorschlag verläuft ab Fulda-Süd nach Westen in Bündelung mit den vorhandenen Freileitungen vorbei an Hattendorf durch das Sinntal bis Gemünden. Dort wird die Bündelung auf einer kurzen Strecke verlassen, um die vorhandenen Siedlungsflächen zu umgehen. Östlich von Wernfeld wird die Bündelung mit einer vorhandenen Höchstspannungsleitung aufgenommen. Bei Zeuzleben weicht der Verlauf der Alternative auf eine von Südwesten (von Kupferzell) kommende Höchstspannungsleitung aus, die als Bündelungsachse schließlich über den Main zum Netzverknüpfungspunkt führt.

Abb. 202: Verlauf des Alternativenvorschlages ALT_017



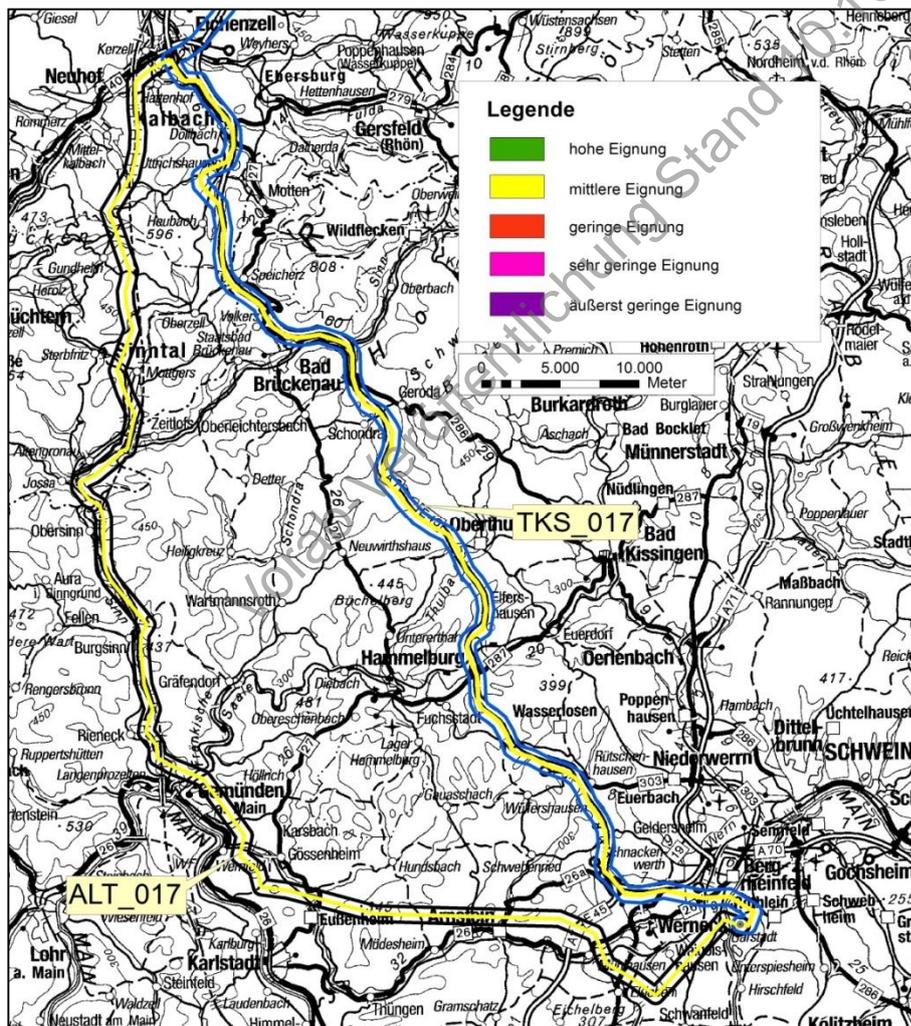
In diesem Verlauf wurde der eingebrachte Alternativenvorschlag einer weiteren Eignungsprüfung unterzogen und dem entsprechenden Trassenkorridorsegment (TKS_017) des Trassenkorridorvorschlags gegenübergestellt.

Obwohl es sich sowohl beim Alternativenvorschlag als auch beim entsprechenden Vergleichs-Trassenkorridorsegment um lange Abschnitte handelt (ALT_017: 97,5 km, TKS_017: 80,9 km), sind die Einzel- und Zwischenbewertungen sehr ähnlich. Dies spiegelt sich auch in der Gesamtbewertung wider: Beide Verläufe wurden mit einer „mittleren“ Eignung bewertet (vgl. Anhang XIII).

Unterschiede ergeben sich hinsichtlich der durchgängigen Querriegel sehr hohen Raumwiderstands, hier schneidet der Alternativenvorschlag deutlich schlechter ab als das entsprechende Trassenkorridorsegment (ALT_017: sieben Querriegel, davon werden sechs mit einer gelben Ampel bewertet; TKS_017: drei Querriegel, davon werden zwei mit einer gelben Ampel bewertet).

Die benannten Unterschiede führen nach Einbeziehung aller Kriterien jedoch nicht dazu, dass dem Alternativenvorschlag im Gesamtergebnis eine schlechtere Eignung als dem entsprechenden Trassenkorridorsegment zugesprochen werden müsste.

Abb. 203: Ergebnis der Eignungsprüfung für das alternative Trassenkorridorsegment ALT_017 (im Vergleich mit TKS_017)



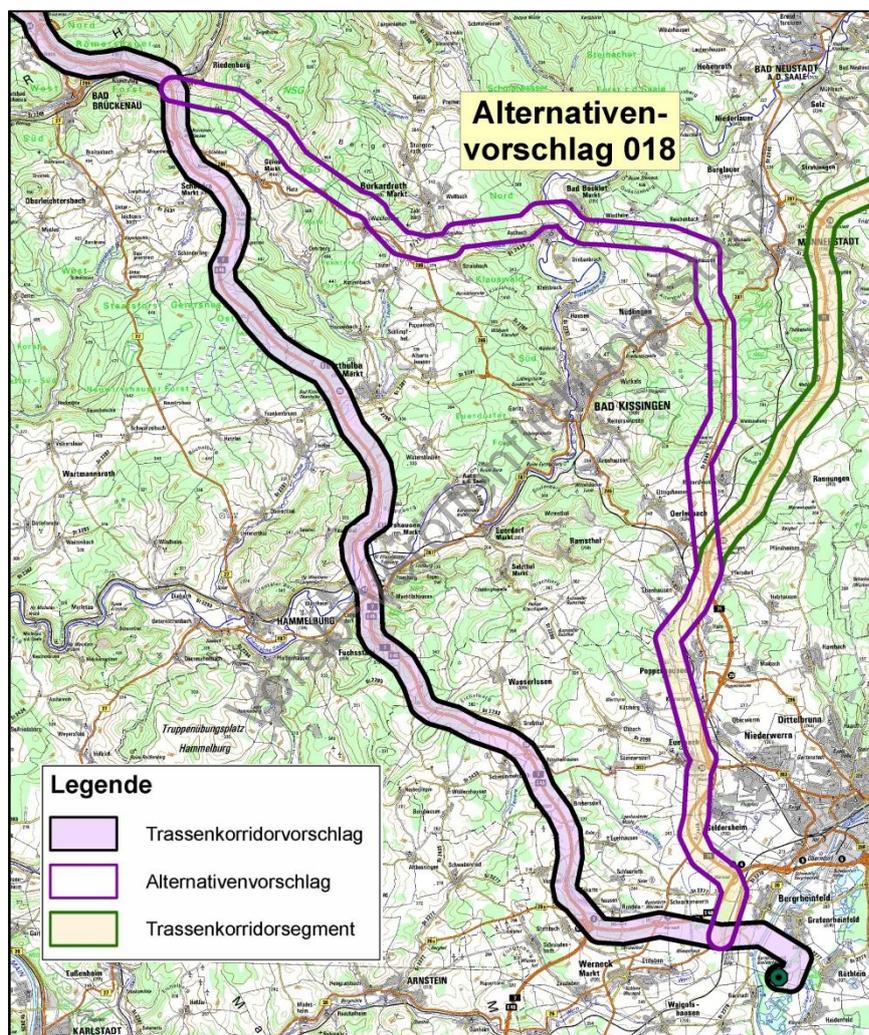
Der Alternativenvorschlag ist auf der vorliegenden Vergleichsdatenbasis in seiner Eignung gleichwertig zu dem im Trassenkorridorvorschlag enthaltenen Abschnitt einzustufen. Er wird daher als ernsthaft in Betracht kommende Alternative weiter verfolgt.

ALT_018

Der Trassenkorridorvorschlag verläuft zwischen Bad Brückenau und Langendorf durchgehend in Bündelung mit der Bundesautobahn A 7.

Die eingebrachte Alternative zum Trassenkorridorvorschlag zweigt bei Riedenberg nach Osten ab und verläuft in Bündelung mit einer vorhandenen Hochspannungsleitung, vorbei an Burkardroth und Bad Bocklet. Bei Burghausen verläuft der Alternativenvorschlag weiter nach Süden, in Bündelung mit der vorhandenen Hochspannungsleitung, die bis Rottershausen beibehalten wird. Dort wird die Bündelung auf einer kurzen Strecke aufgegeben. Ab Ebenhausen verläuft der Trassenvorschlag in Bündelung mit der vorhandenen Freileitung, sowie zwischen Geldersheim bis westlich von Bergheinfeld in Bündelung mit der Autobahn A 71.

Abb. 204: Verlauf des Alternativenvorschlags ALT_018



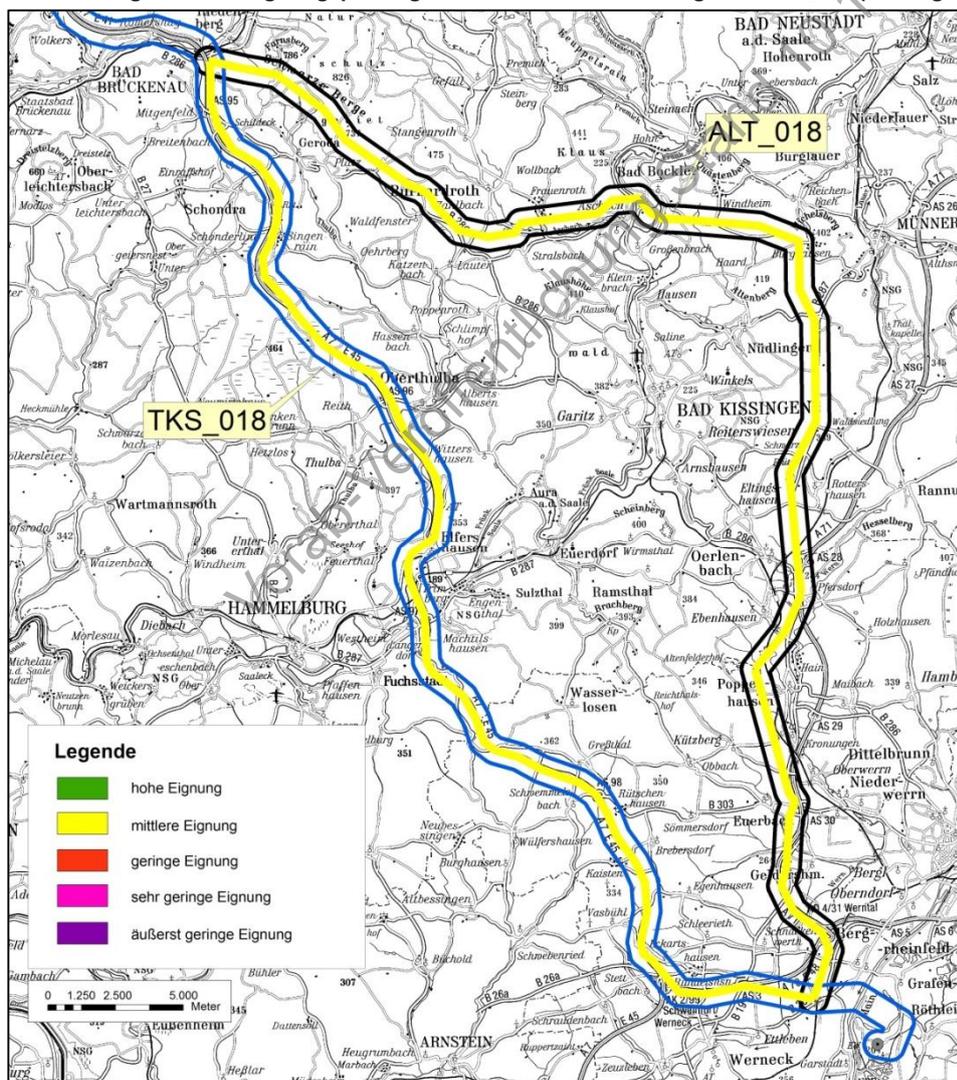
In diesem Verlauf wurde der eingebrachte Alternativenvorschlag einer weiteren Eignungsprüfung unterzogen und dem entsprechenden Trassenkorridorsegment (TKS_018) des Trassenkorridorvorschlags gegenübergestellt.

Im Verlauf des Alternativenvorschlags mehr durchgängige Querriegel mit mehrfacher Belegung durch Kriterien hohen Raumwiderstandes überwunden werden, als innerhalb des Trassenkorridorsegments (ALT_018: zwei Querriegel mit mindestens drei Kriterien, drei Querriegel mit mindestens vier Kriterien; TKS_018: drei Querriegel mit mindestens drei Kriterien, ein Querriegel mit mindestens vier Kriterien). Zudem sind deutlich mehr technische und planerische Engstellen zu überwinden (ALT_018: eine mit einer gelben Ampel bewertete Engstelle; TKS_018: vier mit einer gelben Ampel bewertete Engstellen).

Der Anteil des gebündelten Verlaufs ist jedoch sowohl beim Alternativenvorschlag als auch beim entsprechenden Trassenkorridorsegment hoch (ALT_018: ca. 75 %, Bündelung überwiegend mit Freileitungen und nur in sehr geringem Maß auch mit der ICE-Strecke; TKS_018: ca. 95%, Bündelung ausschließlich mit Freileitungen), so dass sich in der Gesamtbewertung eine gleiche „mittlere“ Eignung für beide Verläufe ergibt (vgl. Anhang XIII).

Die benannten Unterschiede führen nach Einbeziehung aller Kriterien jedoch nicht dazu, dass dem Alternativenvorschlag im Gesamtergebnis eine schlechtere Eignung als dem entsprechenden Trassenkorridorsegment zugesprochen werden müsste.

Abb. 205: Ergebnis der Eignungsprüfung für das Trassenkorridorsegment ALT_018 (im Vergleich mit TKS_018)



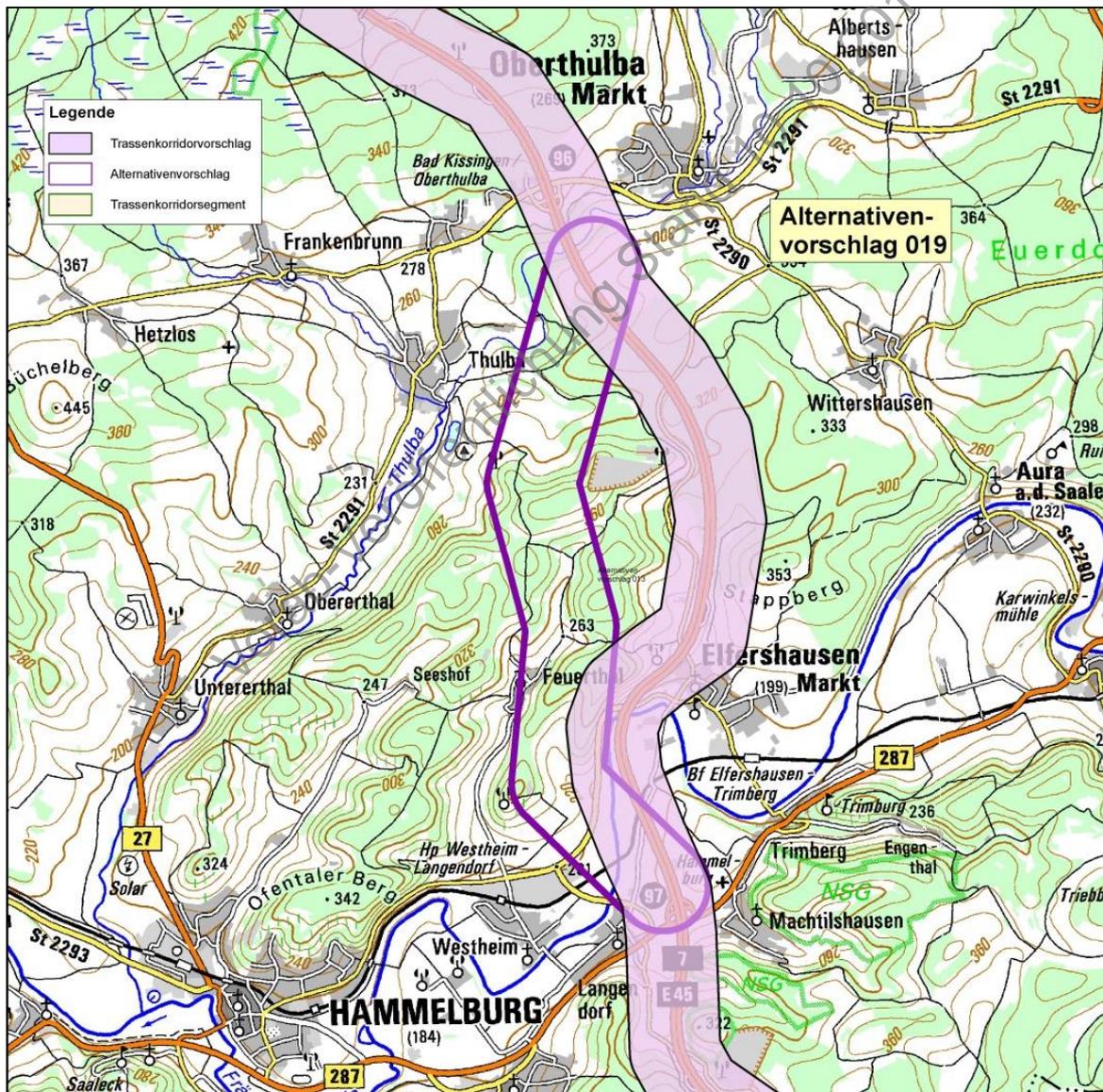
Der Alternativenvorschlag ist auf der vorliegenden Vergleichsdatenbasis in seiner Eignung gleichwertig zu dem im Trassenkorridorvorschlag enthaltenen Abschnitt einzustufen. Er wird daher als ernsthaft in Betracht kommende Alternative weiter verfolgt.

ALT_019

Der Trassenkorridorvorschlag verläuft zwischen Oberthulba und Langendorf durchgehend in Bündelung mit der Bundesautobahn A 7.

Die eingebrachte Alternative zum Trassenkorridorvorschlag weicht südlich von Oberthulba nach Südwesten von der Bündelung mit der A 7 ab und führt durchgehend ungebündelt bis Langendorf. Durch diesen Verlauf kommt es zu einer Annäherung an die Ortslage von Feuerthal.

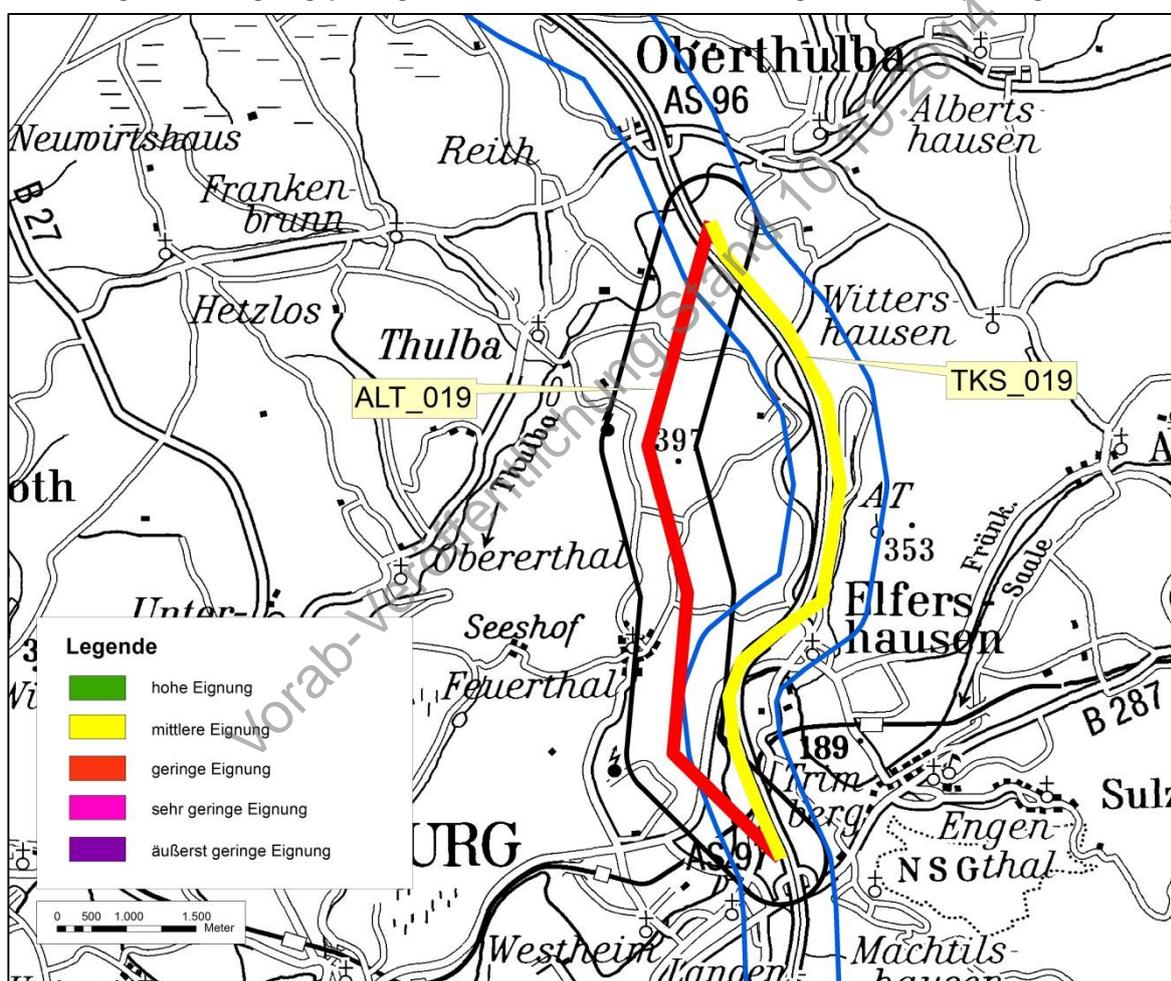
Abb. 2066: Verlauf des Alternativenvorschlages ALT_019



In diesem Verlauf wurde der eingebrachte Alternativenvorschlag einer weiteren Eignungsprüfung unterzogen und dem entsprechenden Trassenkorridorsegment (TKS_019) des Trassenkorridorvorschlags gegenübergestellt. Insgesamt ergibt sich für den vorgeschlagenen alternativen Trassenkorridor ALT_019 eine „geringe“ Eignung gegenüber einer „mittleren“ Eignung des Vergleichs-Trassenkorridorsegment TKS_019 (vgl. Anhang XIII).

Dies resultiert u. a. aus dem durchgehend bündelungsfreien Verlauf der Alternative. Dagegen weist das Vergleichs-Trassenkorridorsegment eine durchgehende Bündelung mit einer vorhandenen Freileitung auf. Zudem müssen im Verlauf des Alternativenvorschlags mehr durchgängige Querriegel mit mehrfacher Belegung durch Kriterien hohen Raumwiderstandes überwunden werden als innerhalb des Trassenkorridorsegments (ALT_019: zwei Querriegel mit mindestens drei Kriterien, ein Querriegel mit mindestens vier Kriterien; TKS_019: ein Querriegel mit mindestens drei Kriterien).

Abb. 77: Ergebnis der Eignungsprüfung für das alternative Trassenkorridorsegment ALT_019 (im Vergleich mit TKS_019)



Der Alternativenvorschlag ist auf der vorliegenden Vergleichsdatenbasis in seiner Eignung um eine Wertstufe schlechter einzuschätzen als der im Trassenkorridorvorschlag enthaltene Abschnitt. Er wird daher als ernsthaft in Betracht kommende Alternative weiter verfolgt.