

Anhörungsverfahren im Wirtschaftsausschuss des Landtages von Schleswig-Holstein am 29. April 2021

380kV-Leitungsvorhaben Ost der TenneT

Warum sind wir in Ihrem Ausschuss? Weil der Stromleitungsbau nicht nur ein energiepolitisches und umweltpolitisches Vorhaben ist. Weil Sie die Vertreter der Wirtschaft im Landtag sind!



Sprac

[Aktuelles](#) [Parlament](#) [Ausschüsse](#) [Abgeordnete](#) [Petitionen](#) [Service](#) [Beauftragte](#)

Wirtschaftsausschuss

19. Wahlperiode (2017-2022)

Aufgaben

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 19/5706

Die Aufgabenbereiche des Wirtschaftsausschusses entsprechen im Wesentlichen den Tätigkeitsbereichen des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus. Hier begleitet, unterstützt und kontrolliert der Ausschuss das Regierungshandeln. Der Wirtschaftsausschuss setzt bei seiner Arbeit

- auf Berechenbarkeit und Nachhaltigkeit
- der Wirtschaftspolitik,
- der Infrastrukturpolitik,

Wie berechenbar sind wir denn wirklich mit dem Bau der A20? Henstedt-Ulzburg verlässt sich auf die Zusage der Landesregierung und seines Fachministers.

Neubau der A 20

Mit der A 20 wird eine leistungsfähige Ost-West-Verbindung im Norden Deutschlands geschaffen.



...steins wichtigster

Als Deutsche-Einheit-Projekt "Ostseeautobahn" begonnen, soll die A 20 künftig vom Nordosten Mecklenburg-Vorpommerns kommend über Lübeck und Bad Segeberg mit Elbquerung bei Glückstadt bis zur A 28 in Niedersachsen reichen.

Sie wird Schleswig-Holsteins wichtigste Ost-West Verbindung und darüber hinaus ein wichtiger Baustein für das transeuropäische Verkehrsnetz. Insbesondere für Norddeutschland werden bedeutende wirtschaftliche Impulse erwartet. Der Bereich der A 20 zwischen Weede und der A 7 ist im derzeit geltenden Bedarfsplan für Bundesfernstraßen fest disponiert und der anschließende Bereich von der A 7 bis einschließlich der Elbquerung ist im vordringlichen Bedarf eingestuft.

... A 20 - Umfahrung Henst

- Koalitionsvertrag für die 19. Wahlperiode des Schleswig-Holsteinischen Landtages(2017-2022)
 - Zwischen
- der Christlich Demokratischen Union Deutschlands Landesverband Schleswig-Holstein
 - Bündnis 90/Die Grünen Landesverband Schleswig-Holstein
 - der Freien Demokratischen Partei Landesverband Schleswig-Holstein
- **Auszug**
- Das **Bundesautobahnnetz** wie im Bundesverkehrswegeplan beschlossen, sieht eine leistungsfähige Ost-West-Verbindung vor. Der Weiterbau der A20 wird wie vom Bund vorgesehen zügig umgesetzt.
- Wenn Planungen für die Trasse rechtskräftig sind, werden sie umgesetzt. Wenn für einen Streckenabschnitt Baurecht **vorliegt, wird dieser realisiert. Wir werden an der geplanten Trassenführung festhalten. Eine zügige Umsetzung liegt in der Verantwortung der Landesregierung.**
- Eine enge Abstimmung und kooperative Zusammenarbeit zwischen beteiligten Ressorts ist dabei für uns eine Selbstverständlichkeit.

Die Trassen der TenneT

Der Korridor A1 Die Trasse V1 die richtige Trassenführung an der A20

Der Korridor A2

Die Trasse V2

Die Trasse V2 mit Erdkabel E1

Der Korridor A3

Der Korridor A6

Die Trasse V3

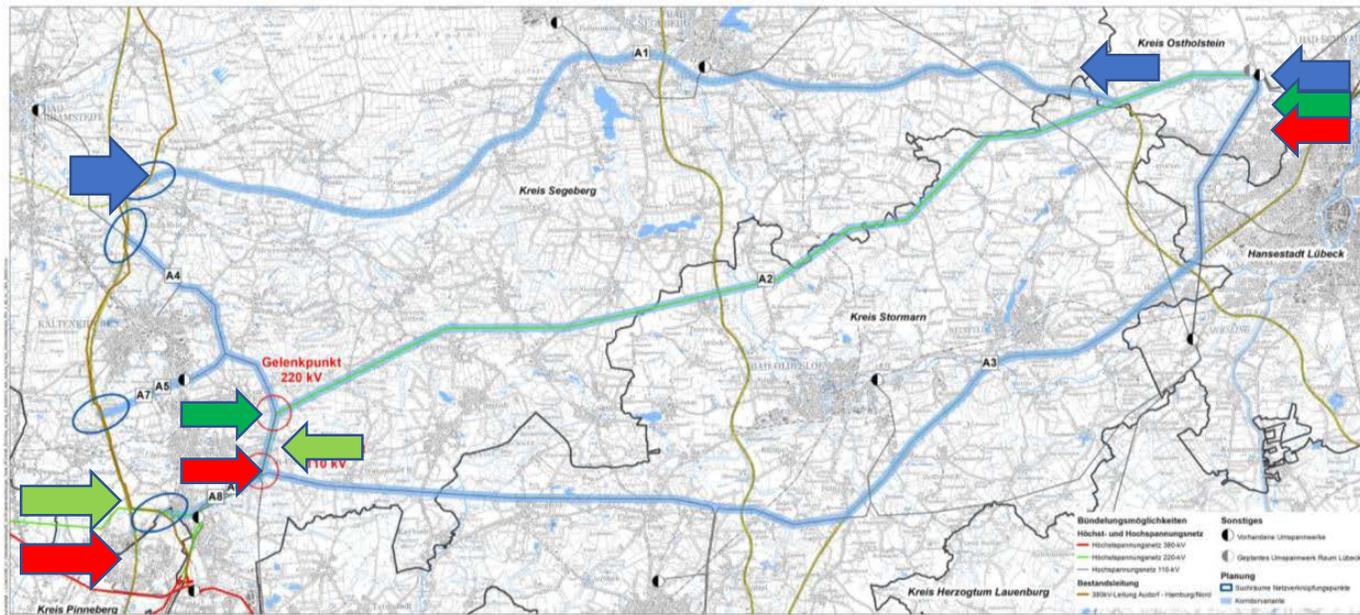


Abbildung 9: Übersicht Korridornetz nach Abschichtung, Bildung von Abschnitten anhand der Gelenkpunkte (s. Karte im Anhang)

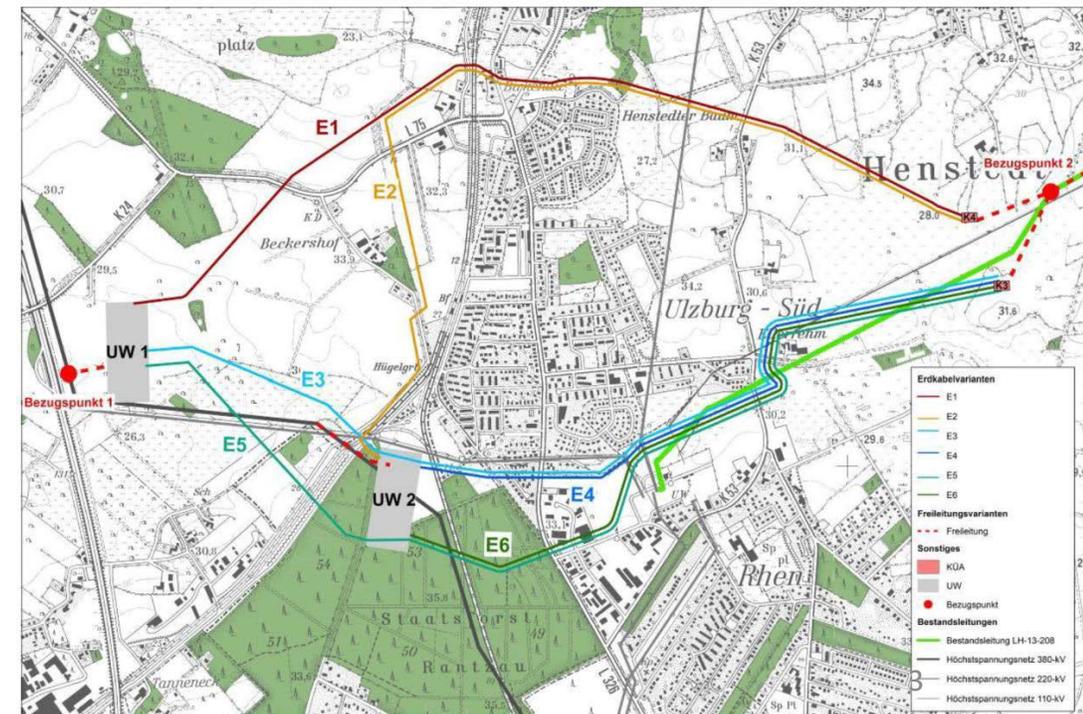


Abbildung 10: Erdkabelvarianten Henstedt Ulzburg

Wie nachhaltig ist es, eine Autobahn durch die Landschaft zu bauen und dann nicht getreu dem Motto „Emission zu Emission“ eine vollkommen unproblematische Stromtrasse an die Autobahn zu legen?



Betrachtung der beantragten Maßnahme unter Kostengesichtspunkten:

Die von der TenneT beantragte Trasse besteht aus folgenden Teilprojekten (von West nach Ost)

Teilprojekt	Quelle	Bemerkungen	Gesamtkosten
Umspannwerk an Kontenpunkt MAL/OKL			Kostenneutral, da bei jeder Variante notwendig
Erdkabel E1	Anhang E 7.3.1.1	Standardkosten: 47.300.000,00 Mehrkosten für HD: 6.200.000,00	53.500.000,00
Kabelübergangsanlage K4 (KÜA HU/Ost)	Anhang E 7.2.2.3.1		755.000,00
Erdkabel W1 Kisdorferwohld	Anhang E 8.3.3.1		31.200.000,00
Kabelübergangsanlage KW 2 Kisdorferwohld West 1	Anhang E 8.2.3.1		3.187.000,00
Kabelübergangsanlage KO 1 Kisdorferwohld Ost 1	Anhang E 8.2.4		3.115.800,00
Hauptkorridor A2	Anhang C 4.9.3.3	68.600.000,00	82.100.000,00
Verknüpfung V2 mit Erdkabel E1 und Erdkabel W1			173.857.800,00
Verknüpfung V1 auf dem Korridor der BAB A20	Anhang C 4.9.2.5.1	Incl. Mehrkosten für in dieser Stückzahl nicht notwendige Maste	95.400.000,00

Im gesamten Planfeststellungsverfahren argumentiert die TenneT „verbal-argumentativ, wobei qualitative Unterschiede herausgearbeitet werden“. Wie das geht, wird uns vermutlich für immer verschlossen bleiben. Richtig ist aber, dass die TenneT in allen Abwägungsfällen auch stark auf die Kosten abhebt. Nebenstehende Tabelle zeigt sehr anschaulich, zu welchen gewollten Ergebnissen man kommen kann, wenn Fakten nicht im Zusammenhang dargestellt werden.

- Die Gesamtkosten der Verknüpfung V1 (an der BAB A20) we **Kosten Erdkabel 91.757.000 €** benden Argumenten, die wir allesamt als falsch dargestellt haben, gegen die gewünschte Vorzugsverknüpfung V2 abgewogen und für zu teuer bewertet. Dies ist ein sehr schwerer Abwägungsfehler, da ja die Verknüpfung V2 mit einer Teilendverkabelung erstellt werden soll. Dieser notwendige zusätzliche Kostenansatz wurde bei der Abwägung nicht berücksichtigt

Zuzüglich Kosten Freileitung

- Auch lässt der gesamte Aufbau der Planfeststellungsunterlagen vermuten, dass dieser Umstand möglichst verschleiert werden **Gesamtkosten TenneT** dest die Gesamtmaßnahme der Erdkabelabschnitte kostenseitig aufgeführt. Die Einzelpositionen verstecken sich in diversen Titeln, so dass wir eine Absicht dahinter vermuten und die Planfeststellungsunterlagen diesbezüglich als fehlerhaft und für ein Planfeststellungsverfahren ungeeignet zurückweisen.

Wie wirtschaftlich nachhaltig ist es dann, einer deutlich teureren Variante V2/E1 gegenüber der wesentlich preiswerteren Variante V1 der Vorzug zu geben?

Fazit:

Auch aus Kostengesichtspunkten ist die Maßnahme von der TenneT falsch abgewogen worden. Unter Zugrundelegung der TenneT-eigenen Zahlen aus den Planfeststellungsunterlagen kommen wir zu dem Schluss, dass die beantragte Maßnahme **mindestens 80.000.000,00 € teurer** wird als die Realisierung der OKL an der Trasse der Bundesautobahn BAB A20 als Verknüpfung V1. **Dies wiegt umso schwerer, da immer deutlicher wird, dass die notwendigen Umlagen aus der gewünschten Energiewende in Deutschland auf den Strompreis (Netzentgeltumlage) auf immer weniger Akzeptanz in der Bevölkerung stoßen.** Dies haben die politisch Verantwortlichen auch erkannt und versuchen gegenzusteuern. Die jetzt beantragte Maßnahme ist in dieser Form kontraproduktiv und belastet den Stromkunden – vermutlich mehr Menschen in Deutschland als wir Steuerzahler haben – über Gebühr.

Titel	Bezeichnung	Ergebnis TenneT	Korrigiertes Ergebnis
4.9.2.1	Technische u. wirtschaftliche Kriterien (I)	(-)	(+)
4.9.2.2	Umweltfachliche Kriterien – Mensch	(o)	(++)
4.9.2.2	Umweltfachliche Kriterien – Tier	(o)	(++)
4.9.2.2	Umweltfachliche Kriterien – Pflanzen	(o)	(++)
4.9.2.2	Umweltfachliche Kriterien – Landschaft	(--)	(++)
4.9.2.2	Umweltfachliche Kriterien – Gesamtergebnis	(o)	(++)
4.9.2.4	Flächennutzung	(+)	(++)
4.9.2.5.1	Technische u. wirtschaftliche Kriterien (II)	(-)	(++)

Aufgrund der fehlenden Feintrassierung stimmt die Kostenermittlung für die Verknüpfung V1 nicht. Bei Anwendung der Bewertungskriterien ist schon ohne diesen Fehler für die Verknüpfung V1 mindestens die Bewertung (o) anzusetzen. Im Hinblick auf die von der Vorhabenträgerin beantragte Trasse A2>>E1 und dem damit resultierenden tatsächlichen Kosten der beantragten Trasse muss für die Verknüpfung das Bewertungskriterium (+) zur Anwendung kommen.

Die Trasse A1 ist die mit weitem Abstand am wenigsten belastende Trasse für das Schutzgut Mensch und unter Berücksichtigung des Baues der BAB A20 auch aller anderen Schutzgüter. Alleine die Belastung der Emissionsart Lärm bedingt es, dass die Bundesautobahn A20 weit genug von den Wohnlagen zu bauen ist. Eine 380-kV-Freileitung im Korridor der BAB A20 müsste dementsprechend zu keinerlei weiteren Belastungen der Schutzgutes Mensch führen und somit in dieser Kategorie die Einstufung ++ erhalten.

Für das beantragte Vorhaben sind sie Einwände vollkommen vernachlässigbar, da ja die BAB 20 alle diese Konfliktpotentiale schon durch sich selber auslöst und somit eine zusätzliche Belastung des Schutzgutes Tier/Pflanzen nicht eintritt. Aus diesem Grund muss die Verknüpfung V1 in dieser Kategorie die Bewertung (++) erhalten.

Die Verknüpfung V1 löst weit überwiegend erhebliche Auswirkungen auf das Landschaftsbild aus.

Diese Aussagen sind nicht nachvollziehbar.

Aus diesem Grund muss die Verknüpfung V1 in dieser Kategorie die Bewertung (++) erhalten.

In diesem Abschnitt führt die Vorhabenträgerin umfangreich die Probleme aus, die sich durch das Vorhandensein von Ausgleichsflächen und die daraus resultierende Einschränkung bei der Stellung der Masten und der Überspannung der Ausgleichsflächen ergeben.

Im Hinblick auf die von der Vorhabenträgerin beantragte Trasse V2=A2+E1 und dem damit resultierenden tatsächlichen Kosten der beantragten Trasse muss für die Verknüpfung das Bewertungskriterium (+) zur Anwendung kommen.

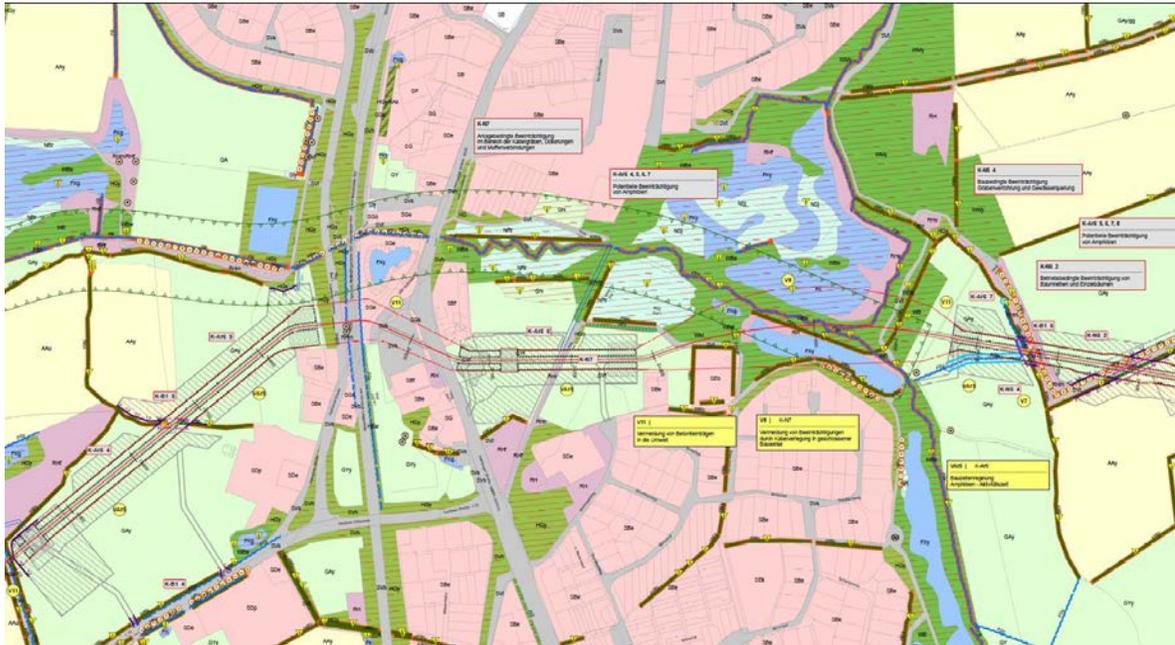
Wie gesellschaftlich nachhaltig ist es denn, statt einer umweltverträglichen A20-Lösung die Bewohnerinnen und Bewohner von Henstedt-Ulzburg mit dem Ertüchtigen von bestehenden Freileitungstrassen weiter zu belasten, als vielmehr diese Bestandstrassen später, wenn sie nicht mehr benötigt werden, zurückzubauen.

Bei der Zusammenfassung der Abwägungskriterien durch die Vorhabenträgerin ergibt sich durch die fehlerhaften einzelnen Abwägungen gem. nachfolgender Tabelle zwangsläufig eine falsche Schlussfolgerung:

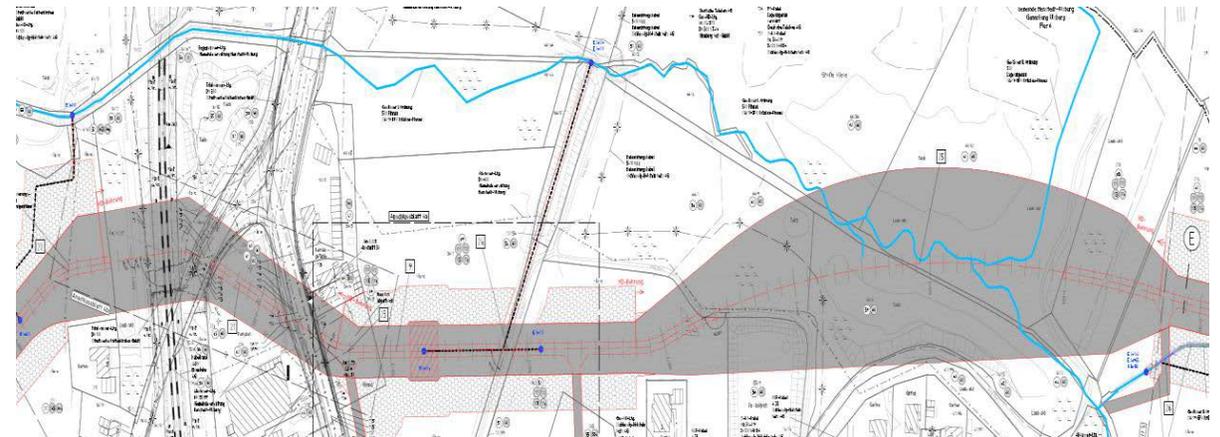
Unter Berücksichtigung der obigen Korrekturen verändert sich das Gesamtergebnis der **Verknüpfung V1** von durchschnittlich (0) auf sehr gut geeignet (++) **und müsste somit die beantragte Trasse darstellen**. Insoweit werden alle weiteren Ergebnisse der Abwägung im Planfeststellungsverfahren, die in der beantragten Trasse $V2=A2+E1$ münden, als falsch abgewogen zurückgewiesen und angeregt, eine neues Planfeststellungsverfahren mit dem Ziel der Errichtung einer 380-kV-Trasse in dem Korridor A1 und der Verknüpfung V1 einzuleiten.

Warum lehnen wir das Erdkabel auf der Trasse E1 ab?

Die Grundannahme einer technischen Realisierbarkeit der Unterquerung der Pinnaugewässer sowie von AKN-Bahntrasse und Hamburger Straße für 12 Leitungen halten wir auf der Basis hierzu bislang vorliegender Erkenntnisse zum Untergrund für falsch.



Auszug aus PFU_08.02_BKM_1.04_1778-2688



Auszug aus PFU_04.01_LP_04_1778-2688

Wie generationsgerecht nachhaltig ist es, aus „politischer Kleinwetterlage heraus“ jetzt eine falsche Entscheidung zu treffen, die auf Jahrzehnte hinaus zukünftige Generationen mit Emissionen und Umweltschäden belastet, statt eine sachlich fundierte Entscheidung zu treffen.

Quelle: Homepage des Abgeordneten Hartmut Hamerich

Verkehr:

- Der wichtigste Trumpf für den Arbeitskreis ist ein lückenloses, international eingebundenes Schienen- und Straßennetz. **Die wichtigsten Projekte sind dabei aus unserer Sicht die A20 mit westlicher Elbquerung**, die Sechsstreifigkeit der A7, die Durchgängigkeit der A21 sowie die Umsetzung des Achsenkonzeptes (S4) und AKN (S21) und die Realisierung der Fehmarnbelt-Hinterlandanbindung, bei der nicht die günstigste, sondern die raumverträglichste Variante gewählt werden muss.

Energiewende:

- **Strom und Wärme müssen bezahlbar bleiben.**
- **Der Arbeitskreis fordert einen Masterplan für die Umsetzung der Energiewende in Schleswig-Holstein und Deutschland und gleichzeitig mehr Markt- als Planwirtschaft.**
- **Hierzu gehört neben einer umfassenden Reform des Energieeinspeisegesetzes (EEG), der Ausbau der Stromnetze mit größtmöglicher Transparenz unter Einbeziehung der Bürger.**

Fehlerhafte Trassenauswahl = Abwägungsfehler

- Abwägungsfehler = **Klageberechtigung** (vgl. exemplarisch: BVerwG, Urteil vom 14.03.2018-4 A 7/17-juris, Rn.7),
weil
- → sich eine andere Trassenführung „aufgedrängt“ hätte (hier: Die Trasse V 1 an der A20)
und zusätzlich der TenneT
- → bei der Ermittlung, Bewertung oder Gewichtung einzelner Belange rechtserhebliche Fehler unterlaufen sind,
u.a. , weil die
- TenneT von einer „Bündelung“ aufgrund der (noch) bestehenden, aber **abzubauenen** 220 kV-Leitung ausgeht,
aber
„Bündelung“ nach der TenneT-Definition bedeutet: Räumliche Zusammenlegung mehrerer linienförmiger Infrastrukturen,
- zudem bei der Vorbelastung durch die „Bestandstrasse“ (220 kV) die vorhandene Siedlungsstruktur hätte ermittelt werden müssen, und
- die TenneT die Korridorplanung (Raumwiderstandsanalyse) nur zu den „Netzverknüpfungspunkten“ und nur für eine „Freileitung“, nicht aber für die – letztlich beantragte - Erdverkabelung vorgenommen hat.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit –
und entscheiden Sie richtig!