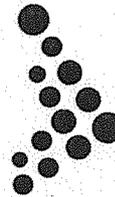


## LANDKREIS CLOPPENBURG DER LANDRAT

Landkreis Cloppenburg · Postfach 14 80 · 49644 Cloppenburg

Amt für regionale Landesentwicklung  
Raumordnung und Landesplanung  
Theodor-Tantzen-Platz 8

26122 Oldenburg



**61 - Planungsamt**  
**67 - Amt für Natur und Umwelt**

Dienstgebäude Kreishaus  
Eschstraße 29 · 49661 Cloppenburg  
www.lkclp.de

Sprechzeiten  
Montag bis Freitag 8.30 – 12.30 Uhr  
und nach Vereinbarung

Ihre Zeichen/Ihre Nachricht vom  
ArL.-WE.15-32341/1-135

Telefon: (0 44 71) 15-0  
Durchwahl: **15-138**  
Telefax: (0 44 71) **15 661**

Bearbeiter/in: **Herr Viets**  
Zimmer-Nr.: **A. 101**  
E-Mail: **viets@lkclp.de**

Aktenzeichen

**61.102**

(Bei Antwort bitte angeben)

Cloppenburg, 21.06.2016

### **Raumordnungsverfahren (ROV) für die Planung einer 380-kV-Leitung von Conneforde über Cloppenburg nach Merzen**

**hier: Festlegung ergänzender Untersuchungen für den Grobkorridor F gemäß Ihrem Schreiben vom 06.06.2016**

Sehr geehrte Damen und Herren,  
sehr geehrter Herr Heidrich,

Ich nehme die Übersendung Ihres Schreibens vom 06.06.2016 zur Festlegung ergänzender Untersuchungen für den Grobkorridor F und die mir zur Kenntnis gebrachte, hierzu abgegebene Äußerung des Landkreises Osnabrück vom 21.06.2016 zum Anlass, für den Landkreis Cloppenburg zu dieser Entwicklung Stellung zu nehmen.

In der Antragskonferenz für das Projekt am 15.09.2015 hat der Landkreis Cloppenburg die Einbeziehung einer Grobkorridorvariante entlang den Autobahnen unter Berücksichtigung von Erdverkabelungen und einer Bündelung mit vorhandenen 110 kV-Leitungen in die Überprüfung für das Raumordnungsverfahren für erforderlich gehalten. Es wird nachdrücklich begrüßt, dass das Amt für regionale Landesentwicklung dieser Forderung gefolgt ist und eine vertiefende Untersuchung für den Korridor F im Zuge des weiteren Raumordnungsverfahrens festgeschrieben hat.

Ich teile die Auffassung des Landkreises Osnabrück, dass eine Bündelung von Infrastruktureinrichtungen in Form von Stromtrassen und lineare Infrastruktureinrichtungen wie Bundesautobahnen als herausgehobenes Leitziel der Raumordnung in die Bewertung und Entscheidung des Untersuchungsrahmens eines Raumordnungsverfahrens einzubeziehen ist.

In diesem Zusammenhang verweise ich auch auf die Ziele und Grundsätze des Landes-Raumordnungsprogramms Niedersachsen: „Bei der Planung von Leitungstrassen und Leitungstrassenkorridoren sind Vorbelastungen und die Möglichkeiten **der Bündelung** mit vorhandener technischer Infrastruktur zu berücksichtigen“ (LROP 2012, 4.2 Energie 7 Satz 20).

Bankkonten  
LZO Oldenburg  
OLB Cloppenburg  
Volksbank Cloppenburg

IBAN: DE36 2805 0100 0080 4155 08  
IBAN: DE53 2802 0050 3006 9405 00  
IBAN: DE33 2806 1501 0000 1007 00

SWIFT/BIC: SLZODE22  
SWIFT/BIC: OLBODEH2XXX  
SWIFT/BIC: GENODEF1CLP

Landkreis Cloppenburg im



Dieser Belang ist in den vergleichenden Untersuchungen der Grobkorridore A,B und C im Abschnitt 51a nur in unzureichender Weise gewürdigt worden und für die autobahnorientierten Korridore D und E vollständig unberücksichtigt geblieben (vgl. ERM GmbH / Kortemeier Brokmann Landschaftsarchitekten, Unterlage zur Antragskonferenz – Anhang S. 20 und vorherige). Insbesondere der sich auch zum damaligen Zeitpunkt aufdrängende Grobkorridor F wurde hinsichtlich dieses Belanges nicht berücksichtigt und in die Bewertung einbezogen.

Ich halte es daher für folgerichtig, dass im Rahmen der vertiefenden Untersuchungen für den Grobkorridor F die adäquate Berücksichtigung des Belangs „Bündelung“ auch bei den Grobkorridoren A-C erfolgt, um eine sachgerechte Auswahl des Vorzugskorridors sicherzustellen.

Ich unterstütze die Forderung des Landkreises Osnabrück, im Abschnitt 51 b die „autobahnahe“ Varianten D1 bzw. D2 in den Untersuchungsrahmen aufzunehmen, weil sie sich auch für mich nach den bekannten Untersuchungsunterlagen unter dem Gesichtspunkt der Bündelung mit vorhandener technischer Infrastruktur geradezu aufdrängen.

Ein Abschwenken auf den Korridors D3 im Bereich von Holdorf in Richtung Gehrde ist nicht nachzuvollziehen, weil auch weiter südlich die vorhandene lineare Infrastruktur der A1 bzw. die nach Westen führende vorhandenen 380 kV-Leitung für eine Bündelung genutzt werden könnte. Mit der Vermeidung einer Zerschneidung des kulturhistorisch bedeutsamen Artlandes würde eine maßgebliche Beeinträchtigung eines wesentlichen Belangs entfallen.

Gegen diese Lösung könnte die größere Länge der Leitung und die damit verbundenen Kosten sprechen. Die Bedeutung der Trassenmehrlänge als Variantenauswahlkriterium scheint jedoch gering zu sein. So wurde bei der Antragskonferenz für den Abschnitt 51a die Freileitungsneubautrasse A und B trotz einer Länge von 70 bzw. 72 km gegenüber der Bestandstrasse C mit einer Länge von 55 km vom Vorhabenträger als Vorzugstrasse präferiert. Da die Trassenmehrlänge der Varianten D1 und D2 im Vergleich zu D3 unter 5 km liegt, ist für mich bei sachgerechter Würdigung der Bündelungswirkung kein Grund erkennbar, auf die vertiefte Untersuchung dieser Varianten zu verzichten.

Auf der Gesamtstrecke von Conneforde nach Merzen könnte bei der Variante F in erheblichem Umfang Trassenlänge eingespart werden, wenn auf das Verschwenken und Zurückführen der Trasse von der A 29 bzw. A1 zum Verknüpfungspunkt der beiden Teilabschnitte 51a und 51 b südlich von Cloppenburg verzichtet wird und die Gesamttrasse von Conneforde bis Merzen als Einheit untersucht würde. Die Notwendigkeit dieser Betrachtungsweise ist, wie bereits in der Antragskonferenz angemerkt wurde, im Hinblick auf die sachgerechte Auswahl der Vorzugstrasse für das Gesamtvorhaben unverzichtbar. Durch die von den Vorhabenträgern getroffene Festlegung des Verknüpfungspunktes werden künstlich Trassenmehrlängen mit allen damit verbundenen Raumwiderständen und Kosten geschaffen, die sich besonders nachteilig auf Trassenvariante F auswirken. Bei Betrachtung der Gesamtstrecke Conneforde - Merzen und Nutzung der Trassenvarianten D1 und D2 kann die Bündelungswirkung nach dem Abschwenken von der Bestandstrasse südlich von Oldenburg an die A 29 grundsätzlich auf der ganzen verbleibenden Strecke nach Merzen genutzt werden.

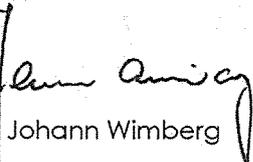
Die Unterlagen für das Raumordnungsverfahren zur Auswahl einer Vorzugstrasse sind daher insbesondere auch unter Berücksichtigung dieses Gesichtspunktes zu erstellen.

Die Durchführung von vertiefenden Untersuchungen für den Grobkorridor F bedingt auch eine Überarbeitung der Suchräume für Umspannwerke und Konverterstationen zur Anbindung der vorgesehenen offshore-HGÜ-Leitungen. Bei optimaler Ausschöpfung der Bündelungsmöglichkeit von geplanter 380 kV-Leitung und den Autobahnen A 29 und A1 sind im Nahbereich der Trasse weitere Umspannwerk- bzw. Konverter-Standortvarianten zu untersuchen. Hierfür bieten sich als Alternative zum Umspannwerk Cloppenburg-Ost die Schnittpunkte der autobahnorientierten Grobtrasse

F mit dem 110 KV-Leitungsnetz an. An den Umspannwerkstandorten können auch die erforderlichen Konverterstationen errichtet werden. Sollten nämlich die Konverterstationen getrennt von den Standorten der Umspannwerke errichtet werden, müssten diese über weitere Leitungen mit den Umspannwerken verknüpft werden. Eine solche Entwicklung würde dem Grundsatz der Eingriffsminimierung extrem zuwiderlaufen und sollte daher tunlichst vermieden werden. Es kann nur anzustrebendes Ziel sein, vollständig auf Sticheleitungen zu verzichten.

Es wird daher vorgeschlagen, die Raumordnungsverfahren für die drei Offshore-Netzanbindungssysteme und die 380-kV-Leitung von Conneforde über Cloppenburg nach Merzen intensiv miteinander abzustimmen und zu verknüpfen, um Fehlplanungen zu vermeiden. Eine enge Verknüpfung der beiden Raumordnungsverfahren kann jedoch nicht in das Belieben der Antragsteller gestellt werden. Wir sehen es als eine vordringliche Aufgabe des Amtes für regionale Landesentwicklung Weser-Ems an, solche, die Landschaft fragmentierenden Entwicklungen durch eine weitblickende Raumordnung zu verhindern.

Mit freundlichen Grüßen

  
Johann Wimberg