





	Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren Westküste 5. Abschnitt	
		A300 - Westküste
ANBAUVERBOT AN STRASSEN		

<p>Vorhaben:</p> <p>380-kV-Leitung</p> <p>Klixbüll – Bundesgrenze DK</p>
--

Anlage 11 (mit Anhang 1: Abstandsliste)
--

18.09.2020

 <p>Antragsteller:</p> <p>Tennet TSO GmbH Bernecker Straße 70 95448 Bayreuth</p> <p>Bayreuth, den 18.09.2020</p> <p> i.V. Brühöfner</p> <p> i.V. Feuerstein</p>	<p>Erstellt durch:</p> <p>LTB Leitungsbau GmbH Martener Straße 525 44379 Dortmund</p> <p>Dortmund, den 18.09.2020</p> <p></p>
--	--

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung zum Zweck der Unterlage.....	3
2 Rechtliche Grundlagen.....	3
3 Abwägung.....	4
4 Bestandsaufnahme Unterschreitungen.....	5
5 Zusammenfassung.....	5

1. Einleitung zum Zweck der Unterlage

Ziel des geplanten Vorhabens „380-kV-Leitung Klixbüll – Bundesgrenze DK“ ist es, weitergehende Stromübertragungskapazitäten zur Verfügung zu stellen, insbesondere die an der Westküste im Bereich Dithmarschen und Nordfriesland produzierte EEG Einspeiseleistung zu sammeln und in das Verbundnetz abzutransportieren.

Das Vorhaben ist als Einzelmaßnahme „Klixbüll – Bundesgrenze DK“ des Vorhabens Nr. 8 (Höchstspannungsleitung Brunsbüttel – Barlt – Heide – Husum – Niebüll – Bundesgrenze (DK); Drehstrom Nennspannung 380kV) im Anhang zum Bundesbedarfsplangesetz (BBPlG) aufgeführt.

Grundsätzlich ist für alle Standorte mit Berührung der Anbauverbotszone von Straßen festzuhalten, dass diese mit allen betroffenen Privaten und den Trägern öffentlicher Belange, insbesondere mit dem Träger der Straßenbaulast, noch abzustimmen sind.

2. Rechtliche Grundlagen

Höchstspannungsfreileitungen bedürfen gem. § 43 Satz 1 Nr. 1 EnWG der Planfeststellung. Gem. § 43 Satz 3 EnWG sind bei der Planfeststellung die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

Gemäß § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 FStrG dürfen Hochbauten jeder Art in einer Entfernung bis zu 40 Meter zu Bundesautobahnen, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn, nicht errichtet werden. Gemäß § 9 Abs. 8 FStrG kann die oberste Landesstraßenbaubehörde im Einzelfall Ausnahmen von den Verboten des § 9 Abs. 1 FStrG zulassen, wenn die Durchführung der Vorschriften im Einzelfall zu einer offenbar nicht beabsichtigten Härte führen würde und die Abweichung mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist oder wenn Gründe des Wohls der Allgemeinheit die Abweichungen erfordern. Ausnahmen können mit Bedingungen und Auflagen versehen werden.

Für Landes- und Kreisstraßen sieht der § 29 Abs. 1 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Schleswig-Holstein eine Entfernung von 20 bzw. 15 m zu Hochbauten vor.

Bei der Ausnahmemöglichkeit des Erfordernisses von Gründen des Wohls der Allgemeinheit hat sich der Bundesgesetzgeber bei der Normierung erkennbar an § 31 Abs. 2 BauGB angelehnt. Daher ist es naheliegend, zur Beantwortung der Frage, wann eine solche Ausnahme in Betracht zu ziehen ist, auf die Grundsätze zurück zugreifen, die das Bundesverwaltungsgericht zur Befreiung gemäß § 31 Abs. 2 BauGB entwickelt hat (so etwa: OVG RP, Urteil vom 15. März 2001 – 1 A 11232/98 –, juris Rn. 18). Hierzu hat das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil vom 9. Juli 1978 (NJW 79, 939 f.) Folgendes ausgeführt:

"Gründe des Wohls der Allgemeinheit" erfordern eine Befreiung nicht erst dann, wenn den Belangen der Allgemeinheit auf keine andere Weise als durch die Befreiung entsprochen werden könnte, sondern nach dem Sinn und Zweck der Vorschrift schon dann, wenn es zur Wahrnehmung des jeweils öffentlichen Interesses vernünftigerweise geboten ist, mit Hilfe der Befreiung das Vorhaben an der vorgesehenen Stelle zur verwirklichen. ... Die Befreiung muss nicht schlechterdings das einzig denkbare Mittel für die Verwirklichung des jeweiligen öffentli-

chen Interesses sein; dessen Erfüllung muss also nicht -- anders ausgedrückt -- mit der Erteilung der Befreiung stehen und fallen.

Auch dann wenn andere - auch weniger naheliegende - Möglichkeiten zur Erfüllung des Interesses zur Verfügung stehen, kann eine Befreiung zur Wahrnehmung des öffentlichen Interesses in dem vorstehend erläuterten Sinne 'vernünftigerweise geboten' sein.“

3. Abwägung

Bei dieser Abwägung sind einerseits die Belange der Straße und andererseits die Belange, die für einen Bau in der Anbauverbotszone sprechen, in den Blick zu nehmen.

Was die Belange der Straße angeht, ist folgendes zu berücksichtigen:

- Hochspannungsmasten und Freileitungen sind vielerorts an bzw. über Bundesfernstraßen vorhanden, Verkehrsteilnehmer können sich darauf einstellen und somit wird vorhabenbedingt keine erhöhte Unfallgefahr ausgelöst. Erforderlichenfalls können Fahrzeugrückhaltesysteme vorgesehen werden.
- Das LBV SH wird im Rahmen des Beteiligungsverfahrens beteiligt und die Maststandorte abgestimmt.

Was das Interesse für die Nutzung der Anbauverbotszone angeht, so sind folgende Argumente in den unterschiedlichen Konstellationen relevant, die – auch jeweils für sich gesehen – geeignet sind, nach den Maßstäben der zitierten Rechtsprechung eine Ausnahme zu rechtfertigen, weil es demnach zur Wahrnehmung des jeweils öffentlichen Interesses vernünftigerweise geboten ist, mit Hilfe der Befreiung das Vorhaben an der vorgesehenen Stelle zur verwirklichen:

1. Bündelung mit/Annäherung an Bundesfernstraßen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen
2. Positionierung von Masten am Rand landwirtschaftlicher Flächen zur Reduzierung der Betroffenheiten
3. Bereitschaft von Grundstückseigentümern, Maststandort freiwillig zu übernehmen (Enteignung wird vermieden)
4. Bei Annäherungen der Freileitung an Straßen sollen die Ausbauabsichten nicht beeinträchtigt werden. So erfolgt z. B. im Bereich von Anschlussstellen vorzugsweise eine Mastpositionierung im Ohr. Außerdem wird die Inanspruchnahme von privaten Grundstücken vermieden.
5. Weitere trassenplanerische Aspekte (technisch und/oder umweltfachlich)
6. Vermeidung von unverhältnismäßigen Kosten
7. Vergrößerung von Abständen zur Wohnbebauung bzw. Vorsorge vor elektromagnetischen Feldern

In der Planfeststellungsunterlage sind die Rahmenbedingungen für die Planung an folgenden Stellen angegeben:

- Planungsleitsätze und Abwägung im Erläuterungsbericht (Kapitel 4.1)
- Trassierungsgrundsätze im Erläuterungsbericht (Kapitel 5.1.1)
- Variantenabwägung (Anhang C zum Erläuterungsbericht)

4. Bestandsaufnahme Unterschreitungen

Inwieweit die unter 3. genannten Aspekte auf den einzelnen Maststandort zutreffen, ist in der als Anhang 1 beigelegten Abstandsliste erkennbar, in der die Abstände der Mastfüße, Traversen und Leiterseile zur befestigten Fahrbahn angegeben sind. Die Abstandsliste gewährleistet zugleich die für eine fehlerfreie Abwägung erforderliche Vollständigkeit der Gegebenheiten, einschließlich jeweils der konkreten Maße der Unterschreitung von Abständen.

Die geforderte Einzeldarstellung/Abwägung ist nach Auffassung der Vorhabenträgerin nicht erforderlich und in komplexen Planfeststellungsverfahren unverhältnismäßig. Insbesondere drängen sich keine weiteren abzuwägenden Varianten in Anbetracht der angeführten Gründe mehr auf.

5. Zusammenfassung

Eine Unterschreitung eines 40m-Abstands ist **nicht** gegeben, da im Rahmen dieser Planung keine Bundesautobahn gequert wird. Die Annäherungen der geplanten Maststandorte an Landes- und Kreisstraßen unterschreiten **nicht** die geforderten horizontalen Abstände von 20m bzw. 15m, sowohl am Mast (Fundamentkante) als auch an der Traversenspitze. Die vertikalen Abstände unterschreiten ebenfalls **nicht** die geforderten Mindestabstände, welche nach DIN EN 50341-2-4: 2016-04 formuliert sind. ($6m + D_{el}$; D_{el} für 380kV=2,8m)

Abstände zu klassifizierten Straßen								Anhang 1
Projekt:	380-kV-Neubauplanung							
Bearbeiter:	TenneT TSO GmbH							
Planung:	LTB							
Status:	Planung zur Planfeststellung							Stand: 04.09.2020
Leitungsber. Mast - Mast	Straßenbez.	Straßenbereich Krzg.-km	Abstandsart vert./horiz.	Leitungsbauteil LS oder Mast	Mindestabstand [m]	Abstand [m]	Differenz [m]	Argumentation Minderabstand *
001	B5		horizontal	Mast001	20,0	51,4	31,4	
001	B5		horizontal	Mast001-Trav.	20,0	44,9	24,9	
002	B5		horizontal	Mast002	20,0	55,6	35,6	
002	B5		horizontal	Mast002-Trav.	20,0	47,2	27,2	
003	B5		horizontal	Mast003	20,0	53,5	33,5	
003	B5		horizontal	Mast003-Trav.	20,0	45,8	25,8	
004	B5		horizontal	Mast004	20,0	169,5	149,5	
004	B5		horizontal	Mast004-Trav.	20,0	166,7	146,7	
003-004	B5		vertikal	Leiteseil	8,8	13,23	4,43	
005	K84		horizontal	Mast005	15,0	204,9	189,9	
005	K84		horizontal	Mast005-Trav.	15,0	201,8	186,8	
006	B5		horizontal	Mast006	20,0	51,1	31,1	
006	B5		horizontal	Mast006-Trav.	20,0	44,7	24,7	
005-006	K84		vertikal	Leiteseil	8,8	14,62	5,82	
005-006	B5		vertikal	Leiteseil	8,8	21,14	12,34	
007	B5		horizontal	Mast007	20,0	55,5	35,5	
007	B5		horizontal	Mast007-Trav.	20,0	47,6	27,6	
008	B5		horizontal	Mast008	20,0	55,4	35,4	
008	B5		horizontal	Mast008-Trav.	20,0	47,5	27,5	
009	B5		horizontal	Mast009	20,0	55,1	35,1	
009	B5		horizontal	Mast009-Trav.	20,0	47,2	27,2	
010	B5		horizontal	Mast010	20,0	55,1	35,1	
010	B5		horizontal	Mast010-Trav.	20,0	47,2	27,2	
011	B5		horizontal	Mast011	20,0	51,6	31,6	
011	B5		horizontal	Mast011-Trav.	20,0	43,9	23,9	
014	K85		horizontal	Mast014	15,0	108,1	93,1	
014	K85		horizontal	Mast014-Trav.	15,0	112,3	97,3	
015	K85		horizontal	Mast015	15,0	244,9	229,9	
015	K85		horizontal	Mast015-Trav.	15,0	246,4	231,4	
014-015	K85		vertikal	Leiteseil	8,8	15,05	6,25	
017	B5		horizontal	Mast017	20,0	53,5	33,5	
017	B5		horizontal	Mast017-Trav.	20,0	46,0	26,0	
018	B5		horizontal	Mast018	20,0	55,5	35,5	
018	B5		horizontal	Mast018-Trav.	20,0	47,9	27,9	
019	B5		horizontal	Mast019	20,0	54,7	34,7	
019	B5		horizontal	Mast019-Trav.	20,0	46,2	26,2	
023	L301		horizontal	Mast023	20,0	348,5	328,5	
023	L301		horizontal	Mast023-Trav.	20,0	351,0	331,0	
024	L301		horizontal	Mast024	20,0	22,1	2,1	
024	L301		horizontal	Mast024-Trav.	20,0	24,1	4,1	
023-024	L301		vertikal	Leiteseil	8,8	21,18	12,38	
027	L1		horizontal	Mast027	20,0	23,5	3,5	
027	L1		horizontal	Mast027-Trav.	20,0	22,6	2,6	
028	L1		horizontal	Mast028	20,0	303,9	283,9	
028	L1		horizontal	Mast028-Trav.	20,0	300,1	280,1	
027-028	L1		vertikal	Leiteseil	8,8	30,38	21,58	
032	L192		horizontal	Mast032	20,0	207,2	187,2	
032	L192		horizontal	Mast032-Trav.	20,0	210,1	190,1	
033	L192		horizontal	Mast033	20,0	111,3	91,3	
033	L192		horizontal	Mast033-Trav.	20,0	113,3	93,3	
032-033	L192		vertikal	Leiteseil	8,8	16,29	7,49	
034	B5		horizontal	Mast034	20,0	31,9	11,9	
034	B5		horizontal	Mast034-Trav.	20,0	24,2	4,2	
035	B5		horizontal	Mast035	20,0	33,2	13,2	
035	B5		horizontal	Mast035-Trav.	20,0	25,8	5,8	
036	B5		horizontal	Mast036	20,0	71,2	51,2	
036	B5		horizontal	Mast036-Trav.	20,0	67,1	47,1	
Horizontalabstände: Abstand zwischen Fahrbahnkante (inkl. Standstreifen) bis Fundamentkante								
Vertikalabstände: Geringster Abstand zwischen Leiteseil und Fahrbahnoberfläche								

* gemäß Dokument "Erläuterung zur Leitungsplanung", Punkt 3