

## **Inhaltsverzeichnis**

<b>1 Vorbemerkungen .....</b>	<b>2</b>
1.1 Allgemeine Angaben zum Vorhaben .....	2
<b>2 Beschreibung der vorhabensbedingten Nutzung der öffentlichen (nicht klassifizierten) Wege.....</b>	<b>2</b>
2.1 Wegenutzung in der Bauphase (temporär) .....	3
2.2 Wegenutzung zur Unterhaltung (permanent) .....	4
<b>3 Zusammenfassung.....</b>	<b>7</b>

## **1 Vorbemerkungen**

### **1.1 Allgemeine Angaben zum Vorhaben**

Die TenneT TSO GmbH (TTG) plant zur Erhöhung der Transportkapazität die Errichtung einer 380-kV-Freileitung (Nr. 327) zwischen dem Umspannwerk (UW) Handewitt und dem UW Kassoe in Dänemark. Hierfür soll die bestehende 220-kV-Leitung (Nr. 206) durch den Neubau einer 380-kV-Leitung ersetzt werden. Die neue Leitung soll nicht mehr – wie die bestehende 220-kV-Leitung - in das bestehende Umspannwerk Flensburg (südwestlich der Gemeinde Haurup) eingebunden werden, sondern im geplanten neuen Umspannwerk Handewitt enden, welches sich westlich der Gemeinde Haurup befindet.

Die Länge der geplanten Leitung beträgt etwa 9,3 km.

Die detaillierte technische Beschreibung des Vorhabens und des Bauablaufes (einschließlich Rückbau der bestehenden 220-kV Leitung Flensburg – Kassoe (TTG) Nr. 206) befindet sich im Erläuterungsbericht zum Vorhaben (Anlage 1).

In zusammengefasster Form stellt sich der Bauablauf wie folgt dar:

- Für den Neubau der 380-kV-Leitung werden die Maststandorte über Zufahrtswege (Baustraßen) von den öffentlichen Straßen und Wegen erreicht. Teilweise werden diese nur während der Bauphase (temporär) oder auch für den Betrieb (dauerhaft) benötigt.
- Nach Einbringen der Ramm- bzw. Bohrpfähle für die Gründung erfolgt die Montage der Masten.
- Nachdem die neue 380-kV-Leitung errichtet und die Beseilung aufgelegt wurde und ein Betrieb gewährleistet ist, erfolgt der Abbau der bestehenden 220-kV-Leitung.
- Für den Rückbau der 220-kV-Masten werden provisorische Baustraßen (z.B. mit Bagger- oder Stahlmatten) errichtet, es ist kein Wegeausbau erforderlich.
- Die Rückbaumasten werden stockwerkweise demontiert und anschließend am Boden zerlegt.

### **2 Beschreibung der vorhabensbedingten Nutzung der öffentlichen (nicht klassifizierten) Wege**

Wie in den tabellarischen Zusammenstellungen der Anlagen 3.5.1, 3.5.3.1 und 3.5.3.4 enthalten, gibt es infolge des Vorhabens keine öffentlichen Wege gem. §3 Str.WG (1) Nr. 4) und Zufahrten mit Ausbauerfordernis. Insbesondere im Hinblick auf eine dauerhafte Nutzung ist eine Neuanlage von Zufahrten oder Änderung bestehender Zufahrten von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen nicht erforderlich. Sofern erforderlich (z. B. nicht ausreichende Tragfähigkeit, Gewichtsbeschränkung), erfolgt durch die Vorhabensträgerin in Abstimmung mit den Unterhaltungspflichtigen zur Vermeidung und Minimierung von Flurschäden die temporäre Ertüchtigung der Wege und temporäre Ertüchtigung oder Ausbau der Zufahrten. Eine genauere Beschreibung der Ertüchtigung/ des Ausbaus erfolgt in Kapitel 2.2. und ist zudem in der Anlage 3.6.3 dargestellt. Nach Abschluss der Arbeiten werden diese temporär ertüchtigten/ ausgebauten Wege und Zufahrten zurückgebaut. Im Rahmen der Maßnahme werden keine neuen vorübergehenden Zufahrten notwendig.

Die Nutzung der in den Tabellen aufgeführten öffentlichen (nicht klassifizierten) Wege ist im Rahmen der Bauphase (Rückbau und Neubau) temporär und für die Unterhaltung der Anlage dauerhaft vorgesehen. Zwischen der temporären und dauerhaften Nutzung bestehen im Hinblick auf die Frequentierung und eingesetzten Fahrzeuge wesentliche Unterschiede.

## 2.1 Wegenutzung in der Bauphase (temporär)

Die ausgewiesenen Wege dienen der Zufuhr zur und der Abfuhr von der Baustelle. Die Errichtung der einzelnen Trag- und Abspannmasten nimmt erfolgreiche Zeiträume (Gesamtbaustellendauer) in Anspruch:

Maßnahme / Ablauf	Baustellendauer (pro Mast)	
	Tragmast	Abspannmast
Gründungsarbeiten / Fundament	1 Woche	1 Woche
Pause bis Mastmontage	2 – 3 Wochen	2 – 3 Wochen
Mastmontage	1 Woche	1 Woche
Schutzgerüste	ca. 2 Monate	ca. 2 Monate
Provisorium	bis zu 6 Monaten	bis zu 6 Monaten
Pause bis Seilzug	Einzeltage	2 Wochen
Seilzug	3 – 5 Tage	3 – 5 Tage

Für die Errichtung eines Mastes ist folgende Wegefrequenzierung bzw. folgender Fahrzeugeinsatz notwendig:

Fahrzeugart	Fahrzeuggewicht	Zufahrten (Achslastübergänge)
LKW mit Hebevorrichtung	ca. 15t	mehrmalig
Unimog	ca. 10-12t	mehrmalig
Kleinfahrzeuge (z.B. Sprinter mit/ohne Anhänger)	ca. 3,5t (-7,5t)	mehrmalig (Personal und Kleinmaterial)
Bagger	ca. 20t	mehrmalig
Betonmischer (Beton + Fahrzeug)	ca. 30-35t	1 – 3 x für Tragmast; 3 – 6 x für Abspannmast
Autokran 1 (z.B. Liebherr LTM 1200 / 200t-Kran)	ca. 60t	1 x
Ballast 42-55t (per 2 LKW)	ca. 2 x 40t	1 x mit 2 LKW
Autokran 2 (z.B. Liebherr LTM 1090 / 90t-Kran)	ca. 48t	1 x
Ballast 21t (per LKW)	ca. 40t	1 x
Rammrohre für Gründung (per 2-4 LKW)	ca. 30-35t	1 x mit 2 - 4 LKW
Maststahlanlieferung (per 2 - 3 LKW)	ca. 35-40t	1 x mit 2 - 3 LKW

Bei den Fahrzeugtypen Autokran 1 (z.B. Liebherr LTM 1200 / 200t-Kran) und Autokran 2 (z.B. Liebherr LTM 1090 / 90t-Kran) handelt es sich um Kräne mit regulärer Straßenzulassung. Weiter Zufahren erfolgen über die Baulager zur Seilanlieferung (jeder 2. Abspannmast) mit LKW (ca. 35-40t) und weiterführend auf der Mastbaustelle mit LKW + Hebevorrichtung oder Unimog sowie zum Transport von Winden/Leertrommel (jeder 2. Abspannmast) mit LKW (ca. 20-25t) und weiterführend auf der Mastbaustelle mit LKW + Hebevorrichtung oder Unimog.

Im Zusammenhang mit dem Leitungsrückbau sind folgende Wegenutzungen infolge des Technikeinsatzes vorgesehen:

#### Seildemontage

- Bei der Seildemontage kommen mit mehreren Anfahrten an den Abspannmasten die Fahrzeugtypen Unimog und Sprinter zum Einsatz (gleichzeitiges Absenken des Seils an den Tragmasten und aufziehen auf eine Seiltrommel an den Abspannmasten).

#### Mastdemontage

- Umlegen des Gesamtmastes und Zerlegung mit hydraulischen Scheren mittels Bagger (ca. 20 t) und Unimog mit Seilwinde oder alternativ Demontage durch Abstockung mit Hilfe eines max. 100t-Kranes (eine An- und Abfahrt)
- Abfahren des anfallenden Stahlschrotts in Containern mit LKW (ca. 18-24t) mit mehreren An- und Abfahrten
- Freilegen und bis auf eine Tiefe von rd. 1,5m abspitzen der Fundamente mittels Bagger (ca. 20 t)
- Abfahren von Beton und Stahl (in Containern) und Anfahren von Boden mit LKW (ca. 18-24t) und mehreren An- und Abfahrten
- abschließendes Wiederverfüllen sowie Geländemodellierung mittels Baggers (ca. 20 t)
- parallel erfolgt immer eine mehrmalige Zufahrt mit Kleinfahrzeugen (z.B. Sprinter mit/ohne Anhänger) für Personal und Kleingerätschaften

## **2.2 Wegenutzung zur Unterhaltung (permanent)**

Die ausgewiesenen Wege dienen der Zufahrt (Erreichbarkeit) zur errichteten Leitungstrasse/den Maststandorten. Für die regelmäßigen und nach Bedarf notwendigen Kontroll- und Unterhaltungsarbeiten sind jährlich wenige Zufahrten zum Transport von Personal und Kleinmaterial mit Kleinfahrzeugen (z. B. Sprinter mit/ohne Anhänger, ca. 3,5t - 7,5t) notwendig.

### **Begründung der Auswahl der zu benutzenden öffentlichen Wege**

Im Zuge der Leitungstrassen (Neu- und Rückbau) wurden ausgehend von der jeweiligen örtlichen Situation die zu benutzenden öffentlichen Wege so gewählt, dass ggf. eine Zufahrt zu den Baustellen von zwei Seiten möglich ist. Dabei kommen folgende Aspekte zum tragen:

- Die vorhandenen öffentlichen Wege weisen z. T. nur eine nutzbare bzw. ausgebaute Breite von 2,5 – 3,5 m auf, so dass möglichst eine getrennte Zu- und Abfuhr zur weitestgehenden Minimierung von baubedingtem Begegnungsverkehr und Vermeidung von Rückwärtsfahrten (keine Wendemöglichkeiten) zu gewährleisten ist.
- Durch die Möglichkeit der getrennten Zu- und Abfuhr bzw. Zufahrt aus zwei Richtungen verringern sich die Überfahrten bzw. Achslastübergänge auf einzelnen Teilstrecken.
- Es wird ein optimiertes Baustellenmanagement i. S. eines zügigen Baubetriebs und einer möglichst kurzen Bauzeit ermöglicht. U. a. können die beauftragten Baubetriebe flexibler auf ggf. auftretenden zusätzlichen Landwirtschaftsverkehr (z. B. zur Maiseernte) reagieren und gegenseitige Behinderungen vermeiden. In diesem Sinne sollen den zu beauftragenden Baubetrieben Möglichkeiten zur Wahrnehmung ihrer Eigenverantwortung für die einzusetzende Technik eingeräumt werden.

### **Beweissicherung und Maßnahmen zur temporären Ertüchtigung von Wegen und Zufahrten**

Im Hinblick auf die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen erklärt die Vorhabensträgerin, dass sie vor Beginn und nach Abschluss der Arbeiten zur Beweissicherung den Zustand der sonstigen öffentlichen Wege gem. §3 Str.WG (1) Nr. 4 und Zufahrten zur Baustelle an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen in Abstimmung mit den zuständigen Unterhaltungspflichtigen durch vereidigte Sachverständige erfasst und dokumentiert. Außerhalb des Planfeststellungsverfahrens werden Sondernutzungserlaubnisse für die Wegenutzung von Gemeindestraßen und Wirtschaftswegen von der Vorhabensträgerin eingeholt. Sofern erforderlich (z. B. nicht ausreichende Tragfähigkeit, Gewichtsbeschränkung), erfolgt durch die Vorhabensträgerin in Abstimmung mit den Unterhaltungspflichtigen zur Vermeidung und Minimierung von Flurschäden die temporäre Ertüchtigung der Wege und Zufahrten. Sollten wider Erwarten trotz der vorgesehenen Schutzvorkehrungen Schäden an den Bestandswegen oder Zufahrten auftreten, werden diese im Zuge der Flurschadenregulage beseitigt und der Ausgangszustand wiederhergestellt.

Die Maßnahmen zur temporären Ertüchtigung/ temporären Ausbau für den Bau und eine spätere ggf. erforderliche Wiederherstellung richten sich nach der Bauart des Weges (einschließlich Brücke und Durchlässe), der Witterung und dem eingetretenen Flurschaden.

Für die temporäre Ertüchtigung kommen üblicherweise folgende Maßnahmen zum Einsatz:

- Auslegen vorhandener Wege mit einer Vliesschicht (Geotextil) zum Schutz, Auftrag einer Sandschicht als Bett und nach oben abschließendes Auflegen von Stahlplatten
- Auslegen von Wegen mit Platten aus Holz, Stahl oder Aluminium (Baggermatratzen)
- Befestigung der Zufahrten an klassifizierten Straßen mit Geotextil und Schotter/Asphalt
- Sicherung und Stabilisierung von Brücken mittels Stahlplatten (ggf. Einbringen von Zwischenstützen)

Für den temporären Ausbau kommen üblicherweise folgende Maßnahmen zum Einsatz:

- Verbreiterung der Zufahrten an klassifizierten Straßen mit Geotextil und Schotter/Asphalt
- ggf. notwendige temporäre Verrohrung von Gräben

Die hergestellten temporären Ertüchtigungen / Ausbauten (z. B. provisorische Fahrspuren, temporäre Verrohrungen, ausgelegte Arbeitsflächen) werden von der Vorhabensträgerin bzw. den beauftragten Bauunternehmen nach Abschluss der Arbeiten ohne nachhaltige Beeinträchtigung der Wege und Zufahrten wieder aufgenommen bzw. entfernt und der ursprüngliche Zustand wieder hergestellt.

### **2.2.3 Straßensperrungen**

Einzelne Gemeindestraßen und Wirtschaftswegen werden für den Bauablauf kurz gesperrt. Eine Ausweichstrecke ist in unmittelbarer Nähe vorhanden. Es liegen keine detaillierten Pläne für diese Sperrungen vor da dies im Zuge einer Verkehrsrechtlichen Anordnung im Zuge des Baus außerhalb der Planfeststellung erstellt wird.

Soweit öffentliche Straßen dauerhaft durch die Leitung gequert und insofern über den Gemeingebrauch hinaus genutzt werden (§ 21 Abs. 1 Straßen- und Wegegesetz Schleswig-Holstein (StrWG SH)), handelt es sich im Allgemeinen um eine Sondernutzung im Sinne des § 21 StrWG SH. Wenn allerdings der Gemeingebrauch nicht beeinträchtigt wird oder die Nutzung der öffentlichen Versorgung dient, richtet sich die Einräumung von Rechten zur Nutzung der öffentlichen Straßen nach bürgerlichem Recht, soweit nicht durch Gesetz etwas anderes bestimmt ist (§ 28 Abs. 1 StrWG SH, § 8 Abs. 10 Bundesfernstraßengesetz (FStrG)). Das ist regelmäßig dann der Fall, wenn die Verkehrsfläche nicht tangiert wird. Dasselbe gilt für die Querung sonstiger öffentlicher Straßen im Sinne von § 3 Abs. 1 Nr. 4 StrWG SH (insbesondere öffentliche Feld- und Waldwege, die ausschließlich der Bewirtschaftung von Feld- und Waldgrundstücken dienen).

Kraft seiner Gestaltungswirkung überwindet der beantragte Planfeststellungsbeschluss rechtlich geschützte private und öffentliche Belange, die der Verwirklichung des Vorhabens sonst entgegenstünden. § 75 Abs. 1 Satz 2 VwVfG/§ 142 Abs. 1 Satz 2 LVwG SH ermächtigt zum Eingriff in Rechte und Interessen Dritter, auch in die privaten Belange der Straßenbaulastträger. Im Verhältnis zur Vorhabenträgerin besteht die Gestaltungswirkung darin, dass die Planfeststellung alleinige und ausreichende Rechtsgrundlage für die faktische Verwirklichung des Vorhabens einschließlich mit ihm notwendig verbundener Einwirkungen auf Rechte Dritter ist. Grundsätzlich werden die während des Bauablaufs gequerten Wege durch das Aufstellen von Gerüsten geschützt. Hiervon abweichend kann im Ausnahmefall, beispielsweise bei geringen Nutzungsfrequenzen der Wege, von dem Aufstellen eines Schutzgerüsts abgesehen werden. Diese werden dann während des Seilzuges zeitweise für die Durchfahrt gesperrt. Dieses Vorgehen wird bei folgenden Wegen angewendet:

- W 7: Gemeinde Handewitt, Gemeindestraße  
Während der Bauphase wird die Gemeindestraße (W 7) zeitweise für die Durchfahrt gesperrt. An der Gemeindestraße gibt es keine Anlieger und die Landwirte können bis zur Sperrung jeweils zu Ihren Flächen gelangen.
- W 23: Gemeinde Handewitt, Gottrupeler Weg  
Während der Bauphase wird die Gemeindestraße Gottrupeler Weg (W 23) zeitweise für die Durchfahrt gesperrt. An der Gemeindestraße gibt es keine Anlieger und die Landwirte können bis zur Sperrung jeweils zu Ihren Flächen gelangen.
- W 25: Gemeinde Handewitt, Ellund-Ost  
Während der Bauphase wird die Gemeindestraße Ellund-Ost (W 25) zeitweise für die Durchfahrt gesperrt. Eine Umfahrung der Sperrung ist über die K 130 Ellunder Straße und die L 192 Ellund-Ost möglich. Ein Erreichen der Flächen für alle Anlieger ist sichergestellt.
- W 28: Gemeinde Handewitt, Ellund-Ost  
Während der Bauphase wird die Gemeindestraße Ellund-Ost (W 28) zeitweise für die Durchfahrt gesperrt. Eine Umfahrung der Sperrung ist über die Gemeindestraße Ringstraße und den anschließenden Wirtschaftsweg möglich. Ein Erreichen der Flächen für alle Anlieger ist sichergestellt.

Die Baustellendauer für den Seilzug beträgt bei Tragmasten drei bis fünf Tage und bei Abspannmasten fünf bis acht Tage. In dieser Zeit werden die Wege morgens zu Baubeginn gesperrt und abends wieder freigegeben. Zwischen dem Seilzug der einzelnen Seile können die Wege wieder zur Durchfahrt freigegeben werden. Je Weg ergeben sich damit ca. acht Sperrungen mit einer Dauer von insgesamt vier Stunden. Zwischen den Sperrungen werden sechs Mal Pausen von jeweils mindestens 30 Minuten stattfinden.

### **3 Zusammenfassung**

Anhand des geplanten Trassenverlaufs wurden die für die Realisierung des Vorhabens (380 - kV-Leitung Handewitt – Kassoe Nr. 327) unter Berücksichtigung der Zustände (Befahrbarkeit) und Lage im Straßen- und Wegenetz erforderlichen Wege und Zufahrten festgelegt. Dabei wurden die öffentlichen Wege gem. §3 Str.WG (1) Nr. 4) und Zufahrten hinsichtlich ihres Erfordernisses zum Ausbau oder zur Ertüchtigung untersucht. Dabei wurde festgestellt, dass keine Neubauerfordernis für öffentliche Wege sowie Zufahrten besteht. Alle Zufahrten mit der Ausnahme von Z4 und Z21 müssen für den Vorhaben temporär verbreitert werden und stellen daher einen temporären Ausbau dar.

Insbesondere im Hinblick auf eine dauerhafte Nutzung ist eine Neuanlage von Zufahrten oder Änderung bestehender Zufahrten von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen nicht erforderlich.

Die beabsichtigten Sondernutzungen von Wirtschaftswegen und für Zufahrten an klassifizierten Straßen sind in der Anlage 3.3 (Wegenutzungsplan M 1: 25.000), 3.4 (Wegenutzungsplan M 1: 10.000), 3.5 (Listen Sondernutzung) und der Anlage 3.6 (Heftungen für Sondernutzungen) der vorliegenden Unterlage Wege- und Sondernutzung dargestellt.