

Projekt/Vorhaben: NordLink ± 500-kV-HGÜ Interkonnektor Tonstad - Wilster DECKBLATT

Gegenstand:	
Maßnahmen - Nr.	A-1039
Bauwerk - Nr.	1039
Maßnahmentyp	Ausbaumaßnahme

Beschreibung der Lage								
Land: Kreis: Dithmarsch		nen	Gemeinde: Barlt			Gemarkung: Barlt		
Flur: Flurstück (52/2		e):	Betroffenheit Flurstücke Dritter:  O Ja • Nein					
Wege-Nr. gem. Anl. 8.3.1:	Straßen	name:	Klasse/Gruppe	:	Straßennr.:		Abschnittsnr.:	
W-136	Weg		Sonstige öffentliche Straße		-		-	
Träger Baulast:	: Träger Unterhal- tungslast:		Ausbaubeginn:			Ausbauende:		
Gemeinde Gemeinde		Bau-km 0+000,0			Bau-km 0+013,5			

## Darstellung des Vorhabens

Mit dem Vorhaben NordLink wird gemäß Kapitel 1.2 der Anlage 1 eine Hochspannungs-Gleichstrom-Übertragungs-Verbindung (HGÜ-Verbindung) von Süd-Norwegen nach Schleswig-Holstein in Deutschland mit einer Übertragungsleistung von rund 1.400 MW, einem Spannungsniveau von ± 500 kV und mit einer Trassenlänge von ca. 623 km geplant. Vom Umspannwerk in Tonstad verläuft die Trasse über rund 53 km nach Feda entlang der norwegischen Südküste. Die Seekabeltrasse wird auf einer Länge von ca. 516 km durch die Nordsee bis zum Anlandepunkt nördlich von Büsum geführt. Von dort führt eine ca. 54 km lange Trasse (sog. Landkabeltrasse Deutschland) als Erdkabelleitung bis zum Umspannwerk Wilster West in der Gemeinde Nortorf westlich von Wilster (Bauwerke 1, 2 und 3 gem. Anl. 6.1).

Bei der geplanten Landkabeltrasse Deutschland handelt es sich somit um ein Linienbauwerk, zu dessen Errichtung in Trassenlängsrichtung aus baubetrieblichen und betriebswirtschaftlichen Gründen in verschiedenen Bausektionen parallel und ggf. auch in unterschiedlichen Richtungen entlang der Trasse gebaut werden wird. Aufgrund der Länge der geplanten Landkabeltrasse Deutschland, der vorhandenen verkehrlichen Infrastruktur im näheren Umfeld der geplanten Landkabeltrasse Deutschland und der parallelen Bautätigkeit in den verschiedenen, ggf. voneinander räumlich getrennten Bausektionen ist für das Vorhaben keine zentrale Baustellenzufahrt geplant. Die unterschiedlichen Bausektionen der Landkabeltrasse Deutschland werden von dem Bauverkehr daher aus dem vorhandenen klassifizierten und nicht klassifizierten Verkehrswegenetz gemäß Bundesfernstraßengesetz (FStrG) und Straßen- und Wegegesetz des Landes Schleswig-Holstein (StrWG SH) bzw. aus dem großräumigen, überregionalen, regionalen, zwischengemeindlichen, flächenerschließenden und untergeordneten örtlichen Verkehrswegenetz gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 08) dezentral angefahren. Insbesondere im Bereich des zwischengemeindlichen, flächenerschließenden und untergeordneten örtlichen Verkehrswegenetzes gemäß RIN 08 wird im Falle geringer Ausbaustandards zur Abwicklung von Bauverkehren ein ergänzender Ausbau bzw. Ertüchtigung von Straßen und Wegen erforderlich.

Die verkehrliche Erschließung des Arbeitsstreifens der Bausektionen 25 bis 28 der Landkabeltrasse Deutschland im Abschnitt von der Kreuzung der K 6 (Kreuzungs-Nr. 270 gem. Anl. 6.2, Stat. 28+237) bis zur Trennewurther Fleet der Gemeinde Sankt Michaelisdonn (Kreuzungs-Nr. 302 gem. Anl. 6.2, Stat. 30+737) erfolgt gemäß den Grundsätzen einer primären Benutzung gut ausgebauter klassifizierter Straßen, der Vermeidung von unverhältnismäßigen Behinderungen für den Verkehr auf öffentlichen Straßen und der Minimierung des Erfordernisses von ergänzenden Ertüchtigungs- und Ausbaumaßnahmen im Bereich von öffentlichen Straßen über eine Baustellenzufahrt an der K 6 (Maßnahme Z-077).

Der Arbeitsstreifen der Bausektionen 25 bis 28 wird in dem vorbeschriebenen Abschnitt der Landkabeltrasse Deutschland unter anderem vom Weg der Gemeinde Barlt unterbrochen, so dass zur verkehrlichen Verbindung des jeweils westlich und östlich gelegenen Abschnitts vom Arbeitsstreifen eine Überfahrt über den

Gegenstand:

Maßnahmen - Nr.

Bauwerk - Nr.

Maßnahmentyp

A-1039

Ausbaumaßnahme

Weg erforderlich wird. Die geplante Überfahrt umfasst den Ausbau von insgesamt 2 sich gegenüberliegenden Zufahrten am Weg (Z-078 und Z-079) sowie den Ausbau des dazwischenliegenden Abschnittes vom Weg (A-1039). Gegenstand der vorliegenden Planung ist nur der Ausbau des Weges in dem vorgenannten Abschnitt (A-1039).

Beim Weg der Gemeinde Barlt handelt es um eine Landstraße außerhalb bebauter Gebiete mit kleinräumiger Verbindungsfunktion (LS V gem. RIN 08). Der vorhandene Straßenquerschnitt entspricht in etwa dem eines ländlichen Weges gemäß DWA-A 904-1 (Feldweg als Spurweg gemäß Kap. 2.5.7 lit. f). Die Breite des Spurweges mit Fahrspuren aus Ortbeton und unbefestigtem Zwischenstreifen beträgt rd. 2,1 bis rd. 2,2 m. Seitlich der Fahrspuren befinden sich westlich rd. 3,3 m und östlich rd. 2,4 m breite, unbefestigte Seitenräume. Am äußeren Rand der Seitenräume verlaufen Straßengräben, über die die Entwässerung des Weges sichergestellt wird.

Die Planungen sehen im unmittelbaren Kreuzungsbereich zwischen dem Arbeitsstreifen der Landkabeltrasse Deutschland und dem Weg der Gemeinde Barlt einen Ausbau der Fahrbahn als Teil einer Überfahrt über den Weg vor, so dass die Bauverkehre in Längsrichtung des Arbeitsstreifens der Landkabeltrasse den Weg queren können. Nach Fertigstellung der Bausektionen 25 bis 28 wird die Ausbaumaßnahme vollständig wieder zurück gebaut und die benutzen Flächen sowie Anlagen in einer dem ursprünglichen Zustand entsprechenden Form wiederhergestellt.

### Begründung der Maßnahme

- entfällt

## Vergleich der Varianten und Abwägung

- entfällt

#### Technische Gestaltung der Baumaßnahme

Der Ausbau der Fahrbahn vom Weg der Gemeinde Barlt erfolgt im Abschnitt der geplanten Überfahrt entlang der vorhandenen Fahrbahnachse mit einer dem Bestand entsprechenden Breite von bis zu rd. 2,2 m auf einer Länge von rd. 13,5 m. Die Ausbaulänge ergibt sich aus der Notwendigkeit einer Herstellung der unmittelbar angrenzenden Maßnahme Z-079 vom Weg aus.

Die Trassierung im Höhenplan orientiert sich an der Gradiente der vorhandenen Fahrbahn des Weges der Gemeinde Barlt. Eine davon abweichende Trassierung erfolgt nicht.

Der Ausbau der Fahrbahn vom Weg der Gemeinde Barlt ist vor dem Hintergrund der vorhandenen Oberflächenbefestigung und der anzunehmenden Tragfähigkeit einerseits und der geplanten Frequentierung sowie dem Gesamtgewicht maßgebender Baufahrzeuge andererseits als Ausbaumaßnahme geplant. Der Ausbau erfolgt aufgrund der vergleichsweise nur kurzen Standzeit der Maßnahme und der zu erwartenden Verkehrsbelastung in Asphaltbauweise mit einer Asphalttragschicht gemäß ZTV Asphalt-StB auf einer Schottertragschicht gemäß ZTV SoB-StB und einer Unterlage aus einem Geokunststoff gemäß M GeoK E bzw. TL GeoK E-StB. Die vorhandene Querneigung der Fahrbahn bleibt unverändert erhalten. Angleichungen in den Übergangsbereichen zu vorhandenen Fahrbahnflächen sind somit nicht erforderlich.

Die Dicke der Schottertragschicht wird unter der Annahme eines EV2-Wertes von 45 MPa auf dem Planum in Anlehnung an Tabelle 8 der RStO 12 auf der sicheren Seite liegend mit mind. 30 cm geplant. Unter Berücksichtigung einer 10 cm starken Asphalttragschicht ergibt sich eine Gesamtdicke des Oberbaus von 40 cm. Mit Verweis auf die Maßnahmen Z-078 und Z-079 werden die geplanten bzw. wiederherzustellenden Seitenstreifen zum Begegnen und Vorbeifahren in Anlehnung an Kapitel 4.2.3 der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL) standfest ausgebildet (z. B. kornabgestuftes Kies-Sand-Gemisch 0/32 mm gemäß

Maßnahmen - Nr.
Bauwerk - Nr.
Maßnahmentyp
A-1039
Ausbaumaßnahme

ZTV SoB-StB, jedoch mit bindigem Anteil (Korngröße 0,063 mm) von 5 - 8 Gew. -%). In den nicht für Begegnungsverkehre genutzten Seitenräumen erfolgt hingegen eine Andeckung mit Oberboden in 25 cm Stärke. Randeinfassungen im Sinne der DIN EN 1340 sind nicht geplant.

Die vorhandenen Entwässerungseinrichtungen im Sinne des Abschnittes 1.2.4 der RAS-Ew 2005 des Weges der Gemeinde Barlt bleiben von der vorliegend betrachteten Ausbaumaßnahme A-1039 unberührt. Der im Ausbaubereich auf befestigten Fahrbahnflächen zusätzlich anfallende Regenabfluss wird zunächst oberflächlich, dem geplanten Quer- und Längsgefälle der Oberflächen folgend, in den Seitenraum abgeleitet und dort den vorhandenen Entwässerungseinrichtungen im Sinne des Abschnittes 1.2.4 der RAS-Ew 2005 zugeleitet (hier: Straßengraben im Sinne des Abschnittes 3.3.1 der RAS-Ew 2005). Die Errichtung gesonderter Entwässerungseinrichtungen im Sinne des Abschnittes 1.2.4 der RAS-Ew 2005 ist nicht erforderlich. Eine wasserrechtliche Erlaubnis gemäß § 8 WHG i.V.m. § 10 LWG SH zur Einleitung von zusätzlich anfallendem Niederschlagswasser gemäß DIN EN 16323 ist gemäß § 21 Abs. 1 Nr. 1 lit. a LWG SH nicht erforderlich. Hinsichtlich der wasserwirtschaftlichen Erfordernisse in Verbindung mit den Maßnahmen Z-078 und Z-079 wird an dieser Stelle auf die gesonderten Betrachtungen in Anlage 9 verwiesen.

Die bestehende Straßenbeleuchtung, Beschilderung, Markierung, Ausstattung und Möblierung des Weges der Gemeinde Barlt bleibt, soweit vorhanden, von der geplanten Ausbaumaßnahme unberührt. Ergänzungen sind, soweit verkehrsrechtlich keine anderslautenden Anordnungen getroffen werden, nicht geplant.

Im Maßnahmenbereich vorhandene Fremdleitungen werden im Vorfeld der Ausbaumaßnahme erkundet und während des Aus- und Rückbaus der Maßnahme, soweit erforderlich, gegen negative Einwirkungen gesichert. Nach aktuellem Planungsstand wird davon ausgegangen, dass keine baulichen Sicherungsmaßnahmen an Ver- und Entsorgungsleitungen erforderlich werden.

Nach Fertigstellung der Bausektionen 25 bis 28 wird die Ausbaumaßnahme vollständig wieder zurück gebaut und sämtliche in Anspruch genommenen Flächen und Anlagen in einer dem ursprünglichen Zustand entsprechenden Form wiederhergestellt.

#### Durchführung der Baumaßnahme

Der Ausbau der Fahrbahn vom Weg der Gemeinde Barlt erfolgt in nachstehend zusammengestellten Arbeitsschritten:

- Verkehrssicherungsarbeiten gemäß DIN 18329 zur Durchführung der Baumaßnahme
- Einrichtung der Baustelle
- Oberbodenarbeiten gemäß DIN 18320
- Erdarbeiten gemäß DIN 18300
- Verkehrswegebauarbeiten gemäß DIN 18315
- Verkehrswegebauarbeiten gemäß DIN 18317
- Räumung der Baustelle und Verkehrsfreigabe

Die vorstehend als Übersicht zusammengestellten Arbeitsschritte können im Einzelnen noch variieren. Die Bauzeit, gerechnet vom Beginn der Baustelleneinrichtung bis zur Verkehrsfreigabe, wird mit maximal 3 Tagen angenommen. Während des Ausbaus der Fahrbahn werden im Weg in Höhe des Maßnahmenbereiches verkehrsregelnde Maßnahmen durch Verkehrszeichen in Form einer vollständigen Sperrung des Weges erforderlich. Eine entsprechende verkehrsrechtliche Anordnung gemäß § 45 Abs. 6 StVO ist vom bauausführenden Unternehmen rechtzeitig vor Baubeginn einzuholen.

Die Standzeit der Ausbaumaßnahme beträgt voraussichtlich 6 Monate. Während der Standzeit kann im Mittel von ca. 9 LKW-Transporten je Werktag ausgegangen werden (ca. 1035 Transporte insgesamt). Im Zuge der Einrichtung der Baustelle (hier: Landkabeltrasse) kann das Verkehrsaufkommen kurzzeitig ansteigen. Verkehrsregelnde Maßnahmen im Weg sind während der Standzeit der Ausbaumaßnahme nicht geplant. Einschränkungen für den Verkehr bestehen in dieser Zeit nicht.

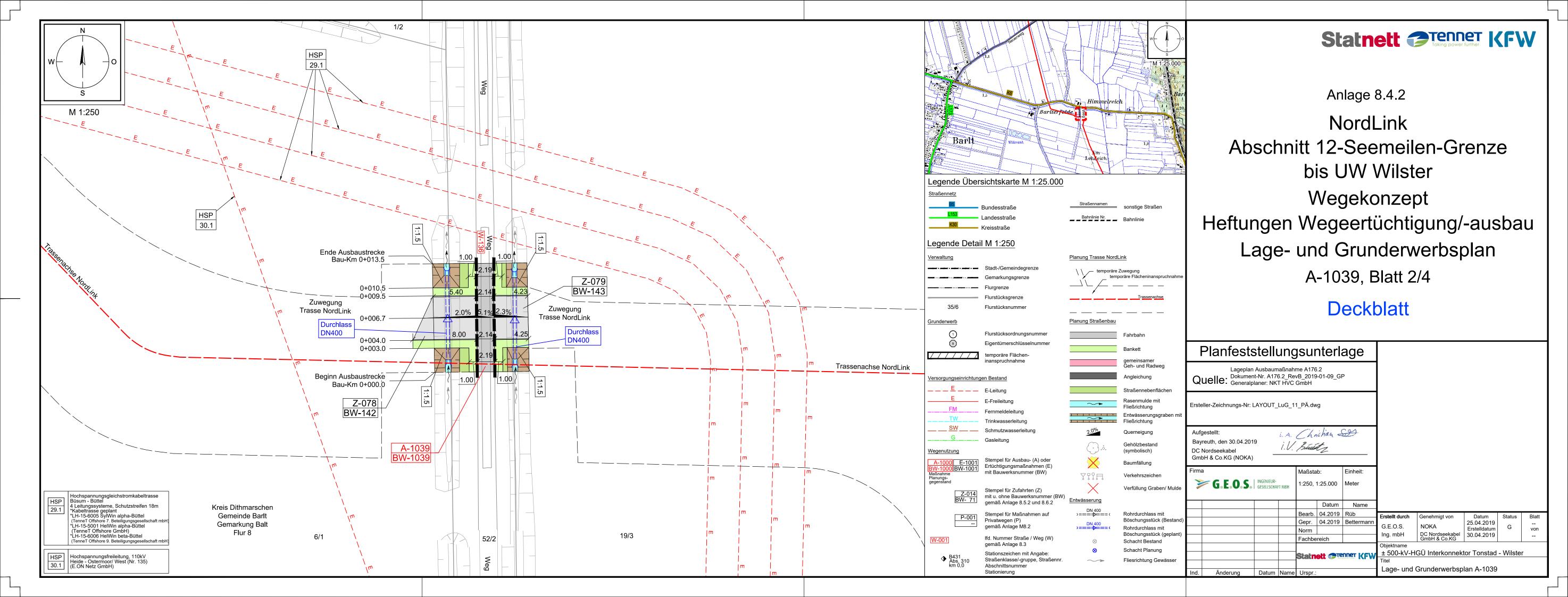
Nach Fertigstellung der Bausektionen 25 bis 28 erfolgt der Rückbau der Ausbaumaßnahmen in nachste-

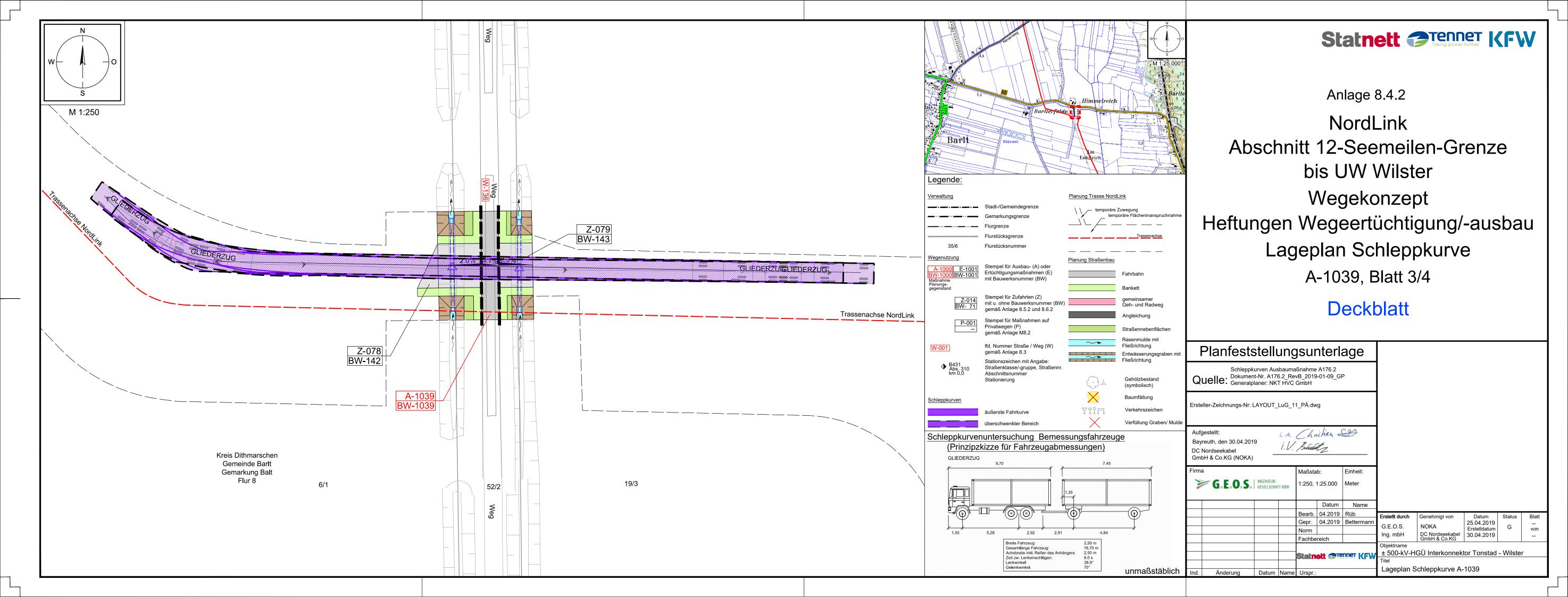
Gegenstand:	
Maßnahmen - Nr.	A-1039
Bauwerk - Nr.	1039
Maßnahmentyp	Ausbaumaßnahme

hend zusammengestellten Arbeitsschritten:

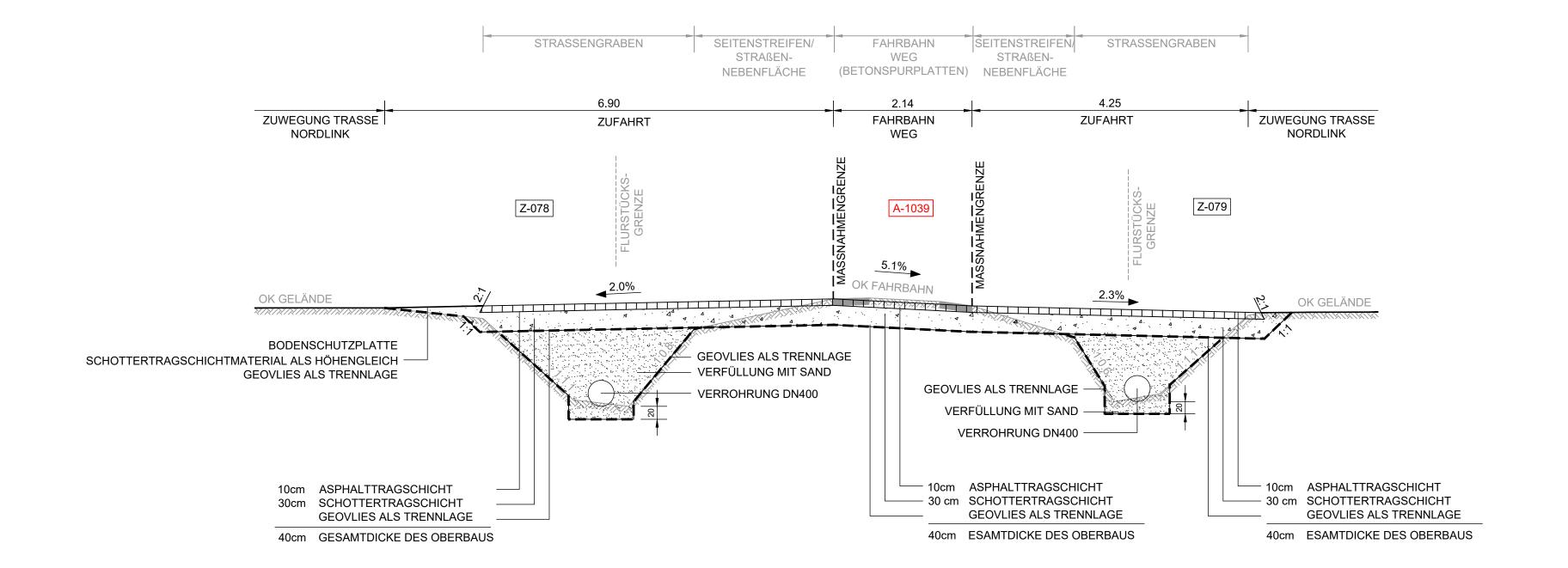
- Verkehrssicherungsarbeiten gemäß DIN 18329 zur Durchführung der Baumaßnahme
- Einrichtung der Baustelle
- Erdarbeiten gemäß DIN 18300
- Verkehrswegebauarbeiten gemäß DIN 18315
- Verkehrswegebauarbeiten gemäß DIN 18316
- Oberbodenarbeiten gemäß DIN 18320
- Räumung der Baustelle und Verkehrsfreigabe

Die vorstehend als Übersicht zusammengestellten Arbeitsschritte können im Einzelnen noch variieren. Die Bauzeit, gerechnet vom Beginn der Baustelleneinrichtung bis zur Verkehrsfreigabe, wird mit maximal 3 Tagen angenommen. Während des Rückbaus der Ausbaumaßnahme werden im Weg in Höhe des Maßnahmenbereiches verkehrsregelnde Maßnahmen durch Verkehrszeichen in Form einer vollständigen Sperrung des Weges erforderlich. Eine entsprechende verkehrsrechtliche Anordnung gemäß § 45 Abs. 6 StVO ist vom bauausführenden Unternehmen rechtzeitig vor Baubeginn einzuholen.





# QUERSCHNITT BAU-KM 0+006.7





Anlage 8.4.2

NordLink
Abschnitt 12-Seemeilen-Grenze
bis UW Wilster
Wegekonzept
Heftungen Wegeertüchtigung/-ausbau
Querschnitte
A-1039, Blatt 4/4

Deckblatt

