



<b>Aufgestellt:</b> Bayreuth, den 15.01.2016   i.V. <span style="margin-left: 150px;">i. A.</span>	<b>Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren</b>
---	--

**Anlage 12: Anbauverbot an Straßen**

Neubau der 380-kV-Leitung Husum Nord – Niebüll Ost, LH-13-321

Prüfvermerk	Ersteller				
Datum	15.01.2016				
Unterschrift					
<b>Änderung(en):</b>					
Datum	07.07.2017				
Unterschrift					

<b>Änderung(en):</b>		
Rev.-Nr.	Datum	Erläuterung

**Anhänge:**  
 Anhang 1: Abstandsliste  
 Anhang 2: Einzelbetrachtung

## 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 Husum Nord – Niebüll Ost“ 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 „Husum – Niebüll“ des Vorhabens Nr. 8 (Höchstspannungsleitung Brunsbüttel – Barlt – Heide – Husum – Niebüll – Bundesgrenze (DK); Drehstrom Nennspannung 380 kV) im Anhang zum Bundesbedarfsplangesetz (BBPlG) aufgeführt.

Der Antrag auf Planfeststellung wurde am 27.03.2015 gestellt. Im Juni 2015 hat das für die Planfeststellung zuständige AfPE des MELUR SH TenneT aufgefordert, hinsichtlich der Maststandorte, die in der Anbauverbotszone klassifizierter Straßen liegen, eine „Betrachtung für jeden Mast, der in die Anbauverbotszone hineinragt“ vorzulegen. Diese hier vorliegende Betrachtung dient dem Nachweis, dass der Eingriff in die Anbauverbotszone erforderlich ist.

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, hinlänglich abgestimmt 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 zurückzugreifen, 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

ses 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 öffentlichen 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 bestehender 110-kV-Leitung / Mitnahme (Bündelungsgrundsatz, Eigentum, Landschaft), möglichst wenig Seitenwechsel (Baukosten, Provisorien, etc.)
2. Bündelung mit/Annäherung an Bundesfernstraßen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen
3. Positionierung von Masten am Rand landwirtschaftlicher Flächen zur Reduzierung der Betroffenheiten
4. Bereitschaft von Grundstückseigentümern, Maststandort freiwillig zu übernehmen (Enteignung wird vermieden)
5. 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.
6. Weitere trassenplanerische Aspekte (technisch und/oder umweltfachlich)
7. Vermeidung von unverhältnismäßigen Kosten
8. 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 ff.)

- 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. Gleichwohl hat die Vorhabenträgerin zur Vermeidung einer weiteren Diskussion im konkreten Fall eine Einzelbetrachtung gem. Anhang 2 vorgenommen.

## **5 Zusammenfassung**

Die Unterschreitung des 40m-Abstands ist in verschiedenen, tabellarisch und aus den Lageplänen erkennbaren und hier auch im einzelnen beschriebenen Konstellationen zur Wahrnehmung des verfolgten öffentlichen Interesses – nämlich einer sicheren und effizienten Energieversorgung – in den jeweils dargestellten Bereichen vernünftigerweise geboten. Die Einhaltung der Abstände würde deutliche Nachteile für andere in der Planung zu berücksichtigende Schutzgüter (Bautechnik, Kosten, Wohnumfeld etc.) bedeuten, ohne dass das Interesse an der Einhaltung der Abstände wesentlich gestört würde. Die erfolgte Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger zeigt, dass den Belangen der Verkehrssicherheit und etwaiger Ausbauerfordernisse Rechnung getragen wird, so dass die Gründe, die für die Unterschreitung sprechen, überwiegen.

Abstände zu klassifizierten Straßen							Anhang 1		
Projekt:		380-kV-Neubauplanung Husum Nord - Niebüll Ost							
Betreiber:		TenneT TSO GmbH							
Planung:		imp GmbH							
Status		Planung zur Planfeststellung						Stand: 07.07.17	
Leitungsber. Mast - Mast	Straßenbez.	Straßen- bereich Krzg.-km	Abstandsart vert./horiz.	Leitungs- bauteil LS oder Mast	Mindestab- stand [m]	Abstand [m]	Differenz [m]	Argumentation Minderabstand *	
002	B5		horizontal	Mast002	20.0	113.7	93.7		
002			horizontal	Mast002-Trav.	20.0	102.7	82.7		
003	B5		horizontal	Mast003	20.0	28.5	8.5		
003			horizontal	Mast003-Trav.	20.0	21.5	1.5		
003-005	B5		vertikal	Leiterseil	7.0	25.0	18.0		
<del>004</del>	<del>gepl. B5 (nachrichtlich)</del>		<del>horizontal</del>	<del>Mast004</del>	<del>20.0</del>	<del>88.7</del>	<del>68.7</del>		
<del>004</del>			<del>horizontal</del>	<del>Mast004-Trav.</del>	<del>20.0</del>	<del>80.9</del>	<del>60.9</del>		
005-006	L273	Abs. 60, km 2.183	vertikal	Leiterseil	7.0	17.7	10.7		
005	L273		horizontal	Mast005	20.0	30.8	10.8		
005			horizontal	Mast005-Trav.	20.0	33.5	13.5		
005-006	L273 -Auffahrt B5		vertikal	Leiterseil	7.0	10.9	3.9		
005-006	B5 - Abfahrt auf B273		vertikal	Leiterseil	7.0	13.4	6.4		
006	B5		horizontal	Mast006	20.0	31.4	11.4		
006	B5		horizontal	Mast006-Trav.	20.0	22.2	2.2		
007	B5		horizontal	Mast007	20.0	38.2	18.2		
007	B5		horizontal	Mast007-Trav.	20.0	29.7	9.7		
007-008	K2	Abs. 10, km 0.248	vertikal	Leiterseil	7.0	10.0	3.0		
007-008	B5	Abs. 620, km 0.886	vertikal	Leiterseil	7.0	15.9	8.9		
008	gepl. B5 (nachrichtlich)		horizontal	Mast008	20.0	52.4	32.4		
008			horizontal	Mast008-Trav.	20.0	45.8	25.8		
009	gepl. B5 (nachrichtlich)		horizontal	Mast009	20.0	131.8	111.8		
009			horizontal	Mast009-Trav.	20.0	123.0	103.0		
<del>009-010</del>	<del>gepl. B5 (nachrichtlich)</del>		<del>vertikal</del>	<del>Leiterseil</del>	<del>7.0</del>				
026-027	K32	Abs. 10, km 0,655	vertikal	Leiterseil	7.0	10.3	3.3		
027-028	gepl. B5 (nachrichtlich)		vertikal	Leiterseil	7.0				
028	gepl. B5 (nachrichtlich)		horizontal	Mast028	20.0	41.8	21.8		
028			horizontal	Mast028-Trav.	20.0	34.4	14.4		
029	gepl. B5 (nachrichtlich)		horizontal	Mast029	20.0	32.9	12.9		
029			horizontal	Mast029-Trav.	20.0	24.8	4.8		
030	gepl. B5 (nachrichtlich)		horizontal	Mast030	20.0	23.6	3.6		
030			horizontal	Mast030-Trav.	20.0	31.8	11.8		
031	gepl. B5 (nachrichtlich)		horizontal	Mast031	20.0	32.6	12.6		
031			horizontal	Mast031-Trav.	20.0	26.8	6.8		
032-033	gepl. B5 (nachrichtlich)		vertikal	Leiterseil	8.8				
032	gepl. B5 (nachrichtlich)		horizontal	Mast032	20.0	30.6	10.6		
032			horizontal	Mast032-Trav.	20.0	25.5	5.5		
3-4N (LH-13-142)	gepl. B5 (nachrichtlich)		vertikal	Leiterseil	7.0				
4N (LH-13-142)	gepl. B5 (nachrichtlich)		horizontal	Mast4	20.0	44.1	24.1		
4N (LH-13-142)			horizontal	Mast4-Trav.	20.0	42.6	22.6		
035-036	L28	Abs. 10, km 2.136	vertikal	Leiterseil	7.0	19.6	12.6		
036	L28		horizontal	Mast036	20.0	29.6	9.6	1-), 2-), 4-), 6-)	
036			horizontal	Mast036-Trav.	20.0	25.7	5.7		
043-044	L12	Abs. 10, km 3.207	vertikal	Leiterseil	7.0	13.9	6.9		
044	L12		horizontal	Mast044	20.0	85.6	65.6		
044			horizontal	Mast044-Trav.	20.0	89.6	69.6		
050-051	L4		vertikal	Leiterseil	7.0	23.7	16.7		
050	L4		horizontal	Mast050	20.0	25.2	5.2		
050			horizontal	Mast050-Trav.	20.0	29.1	9.1		
066-067	L13		vertikal	Leiterseil	7.0	18.8	11.8		
066	L13		horizontal	Mast066	20.0	80.3	60.3		
066			horizontal	Mast066-Trav.	20.0	84.4	64.4		
071-072	K73	Abs. 50, km 0.299	vertikal	Leiterseil	7.0	20.9	13.9		
071	K73		horizontal	Mast071	15.0	39.5	24.5		
071			horizontal	Mast071-Trav.	15.0	36.8	21.8		
072-073	B5	Abs. 745, km 0.402	vertikal	Leiterseil	7.0	12.7	5.7		
072	B5		horizontal	Mast072	20.0	125.2	105.2		
072			horizontal	Mast072-Trav.	20.0	120.7	100.7		
084-085	K88	Abs. 10, km 2.008	vertikal	Leiterseil	7.0	12.0	5.0		
085	K88		horizontal	Mast085	15.0	103.5	88.5		
085			horizontal	Mast085-Trav.	15.0	100.7	85.7		
090-091	B5		vertikal	Leiterseil	7.0	17.3	10.3		
<del>14-089</del>	<del>B5</del>		<del>horizontal</del>	<del>Mast089</del>	<del>20.0</del>	<del>49.0</del>	<del>-1.0</del>	1-), 2-), 3-), 6-)	
<del>089</del>			<del>horizontal</del>	<del>Mast089-Trav.</del>	<del>20.0</del>	<del>46.8</del>	<del>-3.2</del>		

095-096	K115		vertikal	Leiteseil	7.0	22.7	15.7	
095	K115		horizontal	Mast095	15.0	11.1	-3.9	1.), 2.) 3.) 6.)
095			horizontal	Mast095-Trav.	15.0	10.0	-5.0	
Horizontalabstände: Abstand zwischen Fahrbahnkante (inkl. Standstreifen) bis Fundamentkante								
Vertikalabstände: Geringster Abstand zwischen Leiteseil und Fahrbahnoberfläche								

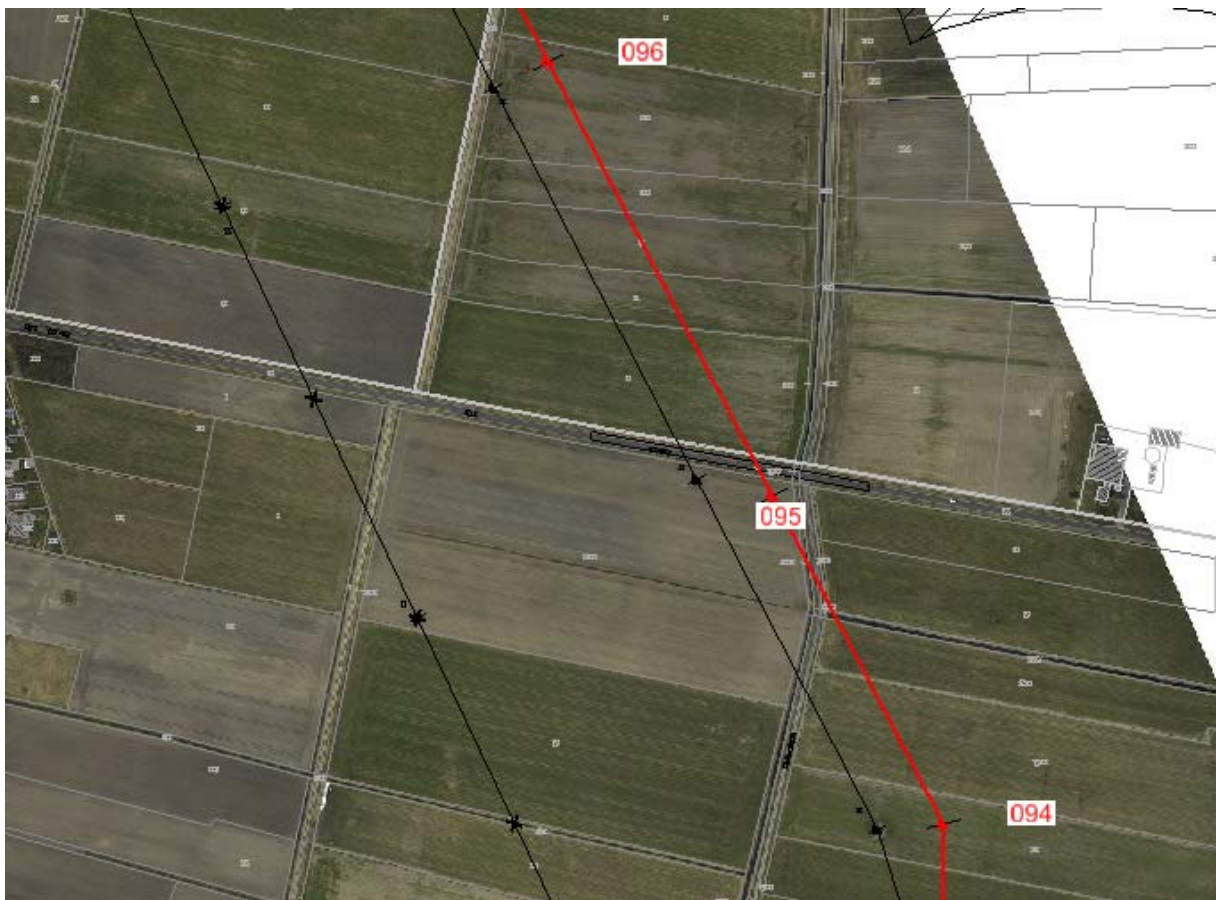
\* gemäß Dokument "Erläuterung zur Leitungsplanung" , Punkt 3

**Mast 95 zu K115**

	Ist-Abstand	Soll-Abstand
Mastfuß	11,1m	15,0m
Traverse	10m	15,0m

Die Leitungsführung zwischen den Masten 94 und 103 erfolgt in der angestrebten Parallelführung auf der westlichen Seite der 110-kV-Leitung Flensburg – Niebüll LH-13-108, um eine weitere Querung zur Anbindung des UW Niebüll Ost zu vermeiden (Argument 1: Parallelführung 110-kV).

Der Maststandort 95 wurde entsprechend einer gleichmäßigen Mastausteilung im Mastbereich 93 bis 103 gewählt (Argument 6: technische und / oder umweltfachliche Aspekte der Trassenplanung). Durch die Platzierung des Mastes auf dem südlich der K115 gelegenen Flurstück, dass bereits sowohl vom Maststandort 87 der 110-kV-Leitung Flensburg – Niebüll LH-13-108 als auch vom rückzubauenden Mast 65 der mitgenommenen 110-kV-Leitung in Anspruch genommen wird, kann eine neue Inanspruchnahme vermieden werden (Argument 2: Vermeidung von Beeinträchtigungen). Durch die Position am Rand der landwirtschaftlichen Fläche werden Bewirtschaftungerschwernisse minimiert (Argument 3: Reduzierung der Betroffenheit).



**Abbildung 1: Situation am Mast 95; rote Linie = geplante 380-kV-Leitung, schwarze Linie = Bestandsleitung 110-kV**