

Aufgestellt: Bayreuth, den 01.09.2021 i.V.  i.A. 	Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren
--	---

Anlage 3.1 Erläuterungsbericht

Neubau der 380-kV-Ostküstenleitung: Abschnitt Raum Lübeck – Raum Göhl LH-13-329

Prüfvermerk	Ersteller				
Datum	15.04.2022				
Unterschrift	i.A. 				
Änderung(en):					
Datum					
Unterschrift					

Änderung(en):		
Rev.-Nr.	Datum	Erläuterung

	Anlagen:
--	-----------------

Inhaltsverzeichnis

1 VORBEMERKUNGEN	2
1.1 Allgemeine Angaben zum Vorhaben	2
2 BESCHREIBUNG DER VORHABENSBEDINGTEN NUTZUNG DER ÖFFENTLICHEN (NICHT KLASSIFIZIERTEN) WEGE.....	3
2.1 Sondernutzung/ sonstige Nutzung	4
2.2 Wegenutzung in der Bauphase (temporär)	4
2.2.1 Freileitung.....	4
2.2.2 Verkehrssicherung.....	6
2.3 Wegenutzung zur Unterhaltung (permanent)	7
2.4 Begründung der Auswahl der zu benutzenden öffentlichen Wege	7
2.5 Beweissicherung und Maßnahmen zur Sicherung von Wegen und Zufahrten.....	7
3 ZUSAMMENFASSUNG	9

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Baustellendauer für die Errichtung der einzelnen Trag- und Abspannmasten	4
Tabelle 2: Wegefrequenzierung für die Errichtung eines Mastes	5

1 Vorbemerkungen

1.1 Allgemeine Angaben zum Vorhaben

Die TenneT TSO GmbH (TTG) plant zur Erhöhung der Transportkapazität die Errichtung und den Betrieb der 380-kV-Ostküstenleitung zwischen den geplanten 380-kV-Umspannwerken (UW) Kreis Segeberg, Raum Lübeck, und Raum Göhl sowie dem bestehenden UW Siems. Die Leitung wird als Freileitung und in Abschnitten auch als Erdkabel geplant und hat eine Länge von etwa 120 km.

Das Leitungsbauvorhaben gliedert sich in drei Abschnitte (Abschnitt „Kreis Segeberg – Raum Lübeck“, Abschnitt „Raum Lübeck – Raum Göhl“ sowie Abschnitt „Raum Lübeck – Siems“), für die jeweils eine eigene Planfeststellungsunterlage erstellt wird.

Die Trassenführung orientiert sich im Abschnitt „Raum Lübeck – Raum Göhl“ an der bestehenden 110-kV-Leitung LH-13-115 der Schleswig-Holstein Netz AG, der Autobahn BAB A1 und der geplanten Trasse der Schienenanbindung der Feste Fehmarnbeltquerung. Die 380-kV-Leitung hat im Süden ihren Einschleifpunkt an den Masten 30 und 31 der geplanten 380-kV-Leitung Raum Lübeck – Siems und führt in Richtung Norden bis zum geplanten Umspannwerk Raum Göhl. Die 110-kV-Freileitung Siems - Göhl (LH-13-115) wird kurz nach dem Einschleifpunkt bis nordwestlich von Altenkrempe mitgeführt und anschließend an die bestehende 110-kV-Freileitung abgegeben. Südlich von Seebent wird die 110-kV-Freileitung bis zum Umspannwerk Raum Göhl wieder mitgeführt. Im Zusammenhang damit ist die bestehende 110-kV-Leitung zurückzubauen. Der Rückbau der bestehenden 110-kV-Leitung erfolgt nach Inbetriebnahme der Neubauleitung. Die Gesamtleitungslänge der geplanten 380-kV-Leitung im Abschnitt Raum Lübeck – Raum Göhl beträgt ca. 47,9 km.

In zusammengefasster Form stellt sich der Bauablauf wie folgt dar:

- Für den Neubau der 380-kV- und 110-kV-Leitung werden die Maststandorte über Zufahrtswege (Baustraßen) von den öffentlichen Straßen und Wegen erreicht. Diese Zufahrtswege werden teilweise nur während der Bauphase (temporär) oder dauerhaft für den Betrieb benötigt.
- Nach dem Einbringen der Ramm- bzw. Bohrpfähle oder Flachgründer 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 Rückbau der bestehenden 110-kV-Leitungen.
- Für den Rückbau der 110-kV-Masten werden zum Teil die Zufahrtswege (Baustraßen) genutzt, die zur Errichtung der 380-kV-Leitung errichtet wurden. Ist dies nicht möglich werden provisorische Baustraßen (z.B. mit Bagger- oder Stahlmatten) errichtet.
- Die Rückbaumasten werden stockwerkweise demontiert und anschließend am Boden zerlegt.
- Für den Bau von Masten und die begleitenden Seil-/Seilzugarbeiten ist in einigen Abschnitten parallel zur Trasse die Errichtung von Provisorien sowie zur Aufrechterhaltung der Sicherheit der öffentlichen Stromversorgung die Überbrückung der Baubereiche erforderlich.

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

Zufahrten von klassifizierten Straßen

Für die temporäre Nutzung ist die temporäre Ertüchtigung der unbefestigten Zufahrten sowie Zufahrten mit beschädigter Oberfläche vorgesehen. Eine Befahrbarkeit wird in der Regel mittels Geotextil und dem Auftragen einer Schotterschicht sowie einer abschließenden Asphaltdeckschicht hergestellt.

Ein Ausbau wird bei temporär sowie dauerhaft genutzten Zufahrten dann erforderlich, sobald Boden ausgehoben, Bankette verstärkt oder die Zufahrt verbreitert werden muss. In Folge dessen besteht bei jeder Verbreiterung einer Zufahrt ein Ausbauerfordernis.

Generell gilt, dass Zufahrten gut erkennbar, übersichtlich und einheitlich zu gestalten sind und einfach befahrbar sein müssen. Die Achsen der einmündenden bzw. sich kreuzenden Verkehrswege sollten sich möglichst rechtwinklig schneiden (90° Kreuzungswinkel). Ausnahmen können zugelassen werden, wenn das Gelände es erfordert und die Verkehrsrichtung es zulässt. In der Regel ist eine Verbreiterung einer Bestandszufahrt mit einer Breite von ≤ 7 m notwendig.

Für die Planung wurde ein Bemessungsfahrzeug mit einem maximalen Abbiegeradius von 15,5 m verwendet. Dies entspricht in der Praxis auch dem maximalen Abbiegeradius der durch die Baufirmen genutzten Fahrzeuge.

In den tabellarischen Zusammenstellungen der Anlagen 3.5.1, 3.5.2, 3.5.3.1, 3.5.3.2, 3.5.3.3, 3.5.3.4, 3.5.3.5 und 3.5.3.6 sind die öffentlichen Wege enthalten, für die infolge des Vorhabens gem. § 3 Abs. 1 Nr. 4 des StrWG eine Ausbauerfordernis besteht. Für die mit W 11, W 13, W 16, W 20, W 21, W 23, W 48, W 49, W 54, W 59, W 68, W 74, W 78, W 81, W 82, W 84, W 94, W 97, W 99, W 109, W 110, W 118, W 119, W 121, W 122, W 123, W 129 und W 130 bezeichneten öffentlichen Wege besteht aufgrund einer abschnittsweise notwendigen temporären Verbreiterung eine Ausbauerfordernis. Diese werden nach Abschluss der Bauarbeiten vollständig zurückgebaut.

Für die Zufahrten zu Neubaumasten, spezielle den Masten mit der Zufahrt Z 16 und Z 29, besteht ein dauerhaftes Ausbauerfordernis, da diese auch nach Beendigung der Bauarbeiten als Zufahrt zu den Neubaumasten genutzt werden.

Ebenfalls ein Ausbauerfordernis besteht für die temporär zu verbreiternden Zufahrten mit den Bezeichnungen Z 17, Z 18, Z 19, Z 20, Z 21, Z 22, Z 27, Z 30, Z 33, Z 34, Z 37, Z 38, Z 39, Z 40, Z 41, Z 42, Z 43, Z 44 und Z 45, Z 47, Z 49. Diese werden nach Abschluss der Bauarbeiten vollständig zurückgebaut.

Die Nutzung der in den Tabellen (Anlage 3.2.1) aufgeführten öffentlichen (nicht klassifizierten) Wege ist im Rahmen der Bauphase (Neubau und Rückbau) 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.

Für mehrere Gemeindestraßen bestehen Tonnagebegrenzung. Diese betragen für die Gemeindestraße Kiepenberg (W 89) 3,0 t, Bergstraße (W 96) 5,0 t, Fuchsberg (W 125) 6,0 t, Speckenweg (W 126) 6,0 t und die Gemeindestraßen Meiereiweg (W 15), Sebenter Weg (W 19), Luusbergweg (W 26), Lensahner Weg (W 29) und Altonaer Weg (W 77) jeweils 7,5 t.

Für alle temporär und dauerhaft zu ertüchtigenden und auszubauenden Straßen, Weg und Zufahrten wird vor Beginn und nach Abschluss der Arbeiten zur Beweissicherung der Zustand in Abstimmung mit den zuständigen Unterhaltungspflichtigen durch vereidigte Sachverständige erfasst und dokumentiert. Sofern erforderlich (z. B. nicht ausreichende Tragfähigkeit, Gewichtsbeschränkung), erfolgt in Abstimmung mit den Unterhaltungspflichtigen zur Vermeidung und Minimierung von Flurschäden die Sicherung der Wege. Sollten wiedererwar-

tend trotz der vorgesehenen Schutzvorkehrungen Schäden an den Bestandswegen auftreten, werden diese im Zuge der Flurschadenregulage beseitigt und der Ausgangszustand wird wiederhergestellt.

2.1 Sondernutzung/ sonstige Nutzung

Bei Bautätigkeiten im Lichtraumprofil einer klassifizierten Straße (Bundes-, Landes- oder Kreisstraße), zum Beispiel beim Aufstellen erforderlicher Schutzgerüste am Fahrbahnrand, werden von der Vorhabenträgerin folgende zusätzlichen Unterlagen erstellt:

- Verkehrsrechtliche Anordnung
- Beschilderungsplan
- Verkehrssicherungsplan nach RSA – Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen oder bauzeitliche Sicherung

Beim hier beschriebenen Bauabschnitt betrifft dies die Bundesstraße 76 (W 80) an der das Aufstellen eines Schutzgerüsts vorgesehen ist.

2.2 Wegenutzung in der Bauphase (temporär)

2.2.1 Freileitung

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

Tabelle 1: Baustellendauer für die Errichtung der einzelnen Trag- und Abspannmasten

Maßnahme / Ablauf	Baustellendauer (pro Mast)	
	Tragmast	Abspannmast
Wegebau	2 Tage für 100 m	2 Tage für 100 m
Gründungsarbeiten / Fundament	2 Wochen	3 Wochen
Pause bis Mastmontage	2 – 3 Wochen	2 – 3 Wochen
Mastmontage	1 Woche	1 Woche
Seilzug	3 – 5 Tage	5 – 8 Tage
Stromkreisarbeiten	2 Tage	2 Tage
Rückbau 110-kV	5 - 10 Tage (pro Mast)	5 – 10 Tage (pro Mast)

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

Tabelle 2: Wegesfrequenzierung für die Errichtung eines Mastes

Fahrzeugart	Fahrzeuggewicht	Zufahrten (Achslastübergänge)
LKW mit Hebevorrichtung	ca. 15-20t	mehrmalig
Unimog	ca. 10-12t	mehrmalig

Fahrzeugart	Fahrzeuggewicht	Zufahrten (Achslastübergänge)
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; 5 – 25 x für Abspannmast
Autokran 1 (z.B. Liebherr LTM 1300 / 300t-Kran)	ca. 72t	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

Weitere Zufuhren 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. 1,2 m 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

In den Naturschutzgebieten Oldenburger Bruch und Neustädter Binnenwasser ist im Zusammenhang mit dem Leitungsrückbau keine schwere Technik für den Einsatz erlaubt. Es werden folgende Wegenutzungen infolge des Technikeinsatzes mit leichtem Gerät 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

- Umliegen des Gesamtmastes und Zerlegung mit hydraulischen Scheren mittels Bagger (mit Ketten) (max. 15 t) und Unimog mit Seilwinde oder alternativ Demontage durch Abstockung mit Hilfe eines max. 100t-Kranes. Dies ist nur bei einer Fahrbanbreite von mindestens 3m zulässig (eine An- und Abfahrt)
- Abfahren des anfallenden Stahlschrotts in Containern mit LKW (ca. 10-15t) mit mehreren An- und Abfahrten
- Freilegen und bis auf eine Tiefe von rd. 1,2 m abspitzen der Fundamente mittels Bagger (mit Ketten) (max. 15 t)
- Abfahren von Beton und Stahl (in Containern) und Anfahren von Boden mit LKW (ca. 10-15t) und mehreren An- und Abfahrten
- Abschließendes Wiederverfüllen sowie Geländemodellierung mittels Baggers (max. 15 t)
- Parallel erfolgt immer eine mehrmalige Zufahrt mit Kleinfahrzeugen (z.B. Sprinter mit/ohne Anhänger) für Personal und Kleingerätschaften

2.2.2 Verkehrssicherung

Einzelne Zufahrten auf Landes- und Kreisstraßen müssen für den Bauablauf ggf. durch temporäre Lichtzeichenanlagen oder Geschwindigkeitsbeschränkungen gesichert werden. Dies gilt im Zuge der Trasse für die Zufahrten Z 1, Z 2, Z 3 und Z 4 auf die K 39 Aedenberg (W 24), die Zufahrten Z 5 und Z 7 auf die K 45 Kirschenallee (W 45), die Zufahrt Z 9 auf die K 59 Bäderstraße (W 51), die Zufahrt Z 13 auf die K 59 Neustädter Straße (W 52), die Zufahrten Z 22, Z 23 und Z 24 auf die L 309 An der Bundesstraße (W 72), die Zufahrt Z 25 auf die Bundesstraße 76 (W 80), die Zufahrt Z 27 auf die L 102 Luschendorfer Straße (W 92), die Zufahrt Z 13 auf die K 59 Neustädter Straße (W 52), die Zufahrten Z 31, Z 32, Z 33, Z 47 und Z 48 auf die L 181 Himmelsdorfer Straße (W 107), die Zufahrten Z 34, Z 35 und Z 36 auf die K 15 Seekamp (W 108), die Zufahrt Z 39 auf die K 45 Bäderstraße (W 79) und die Zufahrten Z 42, Z 43 und Z 44 auf die L 102 Luschendorfer Straße (W 92). Die Erstellung der detaillierten Pläne für die Verkehrssicherung sieht die Vorhabenträgerin im Rahmen der Ausführungsplanung auf der Grundlage einer einzuholenden verkehrsrechtlichen Anordnungen vor.

2.2.3 Wegenutzung für Seiltausch an der 110-kV-Ltg. Siems - Göhl

Einige Wege werden ausschließlich für die Umbeseilung der 110-kV-Ltg. Siems - Göhl benötigt. Daher kommen hier mit mehreren Anfahrten lediglich die Fahrzeugtypen Unimog und Sprinter zum Einsatz.

2.2.4 Straßensperrungen

Im Zuge des Vorhabens sieht die Vorhabenträgerin an einer Straßenquerung, speziell der Querung der Bundesstraße 76 (W 80) zwischen den Neubaumasten 36 und 37, die Errichtung von Schutzgerüsten in der Anbauverbotszone der genannten Straßen des überörtlichen Verkehrs vor (Straßenböschung, begleitender

Radweg). Da in dem betreffenden Straßenabschnitt Rückhaltesysteme vorhanden sind und ein Eingriff in die angrenzenden wertvollen Waldflächen vermieden werden sollen, sieht die Vorhabensträgerin eine kurzzeitige Flächenandienung für den Gerüstaufbau und -abbau (einschl. Anlieferung) über die Bundesstraße und eine entsprechende halbseitige Sperrung vor (max. 24 h). Für die mit der zuständigen Straßenmeisterei abzustimmenden und durchzuführenden Verkehrssicherungsmaßnahmen wird eine verkehrsrechtliche Anordnung eingeholt.

2.3 Wegenutzung zur Unterhaltung (permanent)

Die ausgewiesenen Wege dienen der Erreichbarkeit der 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.

2.4 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 Maisernte) reagieren und gegenseitige Behinderungen vermeiden. In diesem Sinne sollen den zu beauftragenden Baubetrieben Möglichkeiten zur Wahrnehmung ihrer Eigenverantwortung für die einzusetzende Technik eingeräumt werden.

2.5 Beweissicherung und Maßnahmen zur Sicherung von Wegen und Zufahrten

Im Hinblick auf die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen erklärt die Vorhabensträgerin, dass sie vor Beginn und nach Abschluss der Bauarbeiten 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. Sofern erforderlich (z. B. nicht ausreichende Tragfähigkeit, Gewichtsbeschränkung), erfolgt durch die Vorhabensträgerin in Abstimmung mit den Unterhaltungspflichtigen zur Vermeidung und Minimierung von Flurschäden die Sicherung der Wege und Zufahrten. Sollten wiedererwartend trotz der vorgesehenen Schutzvorkehrungen Schäden an den Bestandswegen oder Zufahrten auftreten, werden diese im Zuge der Flurschadenregulage beseitigt und der Ausgangszustand wird wiederhergestellt.

Die Maßnahmen zur Sicherung für den Bau und eine spätere ggf. erforderliche Wiederherstellung richten sich nach der Bauart des Weges (einschließlich Brücken und Durchlässe), der Witterung und dem eingetretenen Flurschaden. Für die Sicherung 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 und Verbreiterung der Zufahrten an klassifizierten Straßen mit Geotextil und Schotter/Asphalt
- Temporäre Verrohrung von Gräben
- Sicherung und Stabilisierung von Brücken mittels Stahlplatten (ggf. Einbringen von Zwischenstützen)

Die hergestellten Sicherungen (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 (siehe Anlage 1 Kapitel 6.6.1).

3 Zusammenfassung

Anhand des geplanten Trassenverlaufs wurden die für die Realisierung des Vorhabens (380 - kV-Leitung Raum Lübeck – Raum Göhl) 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 ein Ausbauerfordernis für einige öffentliche Wege und Zufahrten von klassifizierten Straßen besteht.

Für die mit W 11, W 13, W 16, W 20, W 21, W 23, W 48, W 49, W 54, W 59, W 68, W 74, W 78, W 81, W 82, W 84, W 94, W 97, W 99, W 109, W 110, W 118, W 119, W 121, W 122, W 123, W 129 und W 130 bezeichneten öffentlichen Wege besteht aufgrund einer abschnittsweise notwendigen temporären Verbreiterung ein Ausbauerfordernis. Diese werden nach Abschluss der Bauarbeiten vollständig zurückgebaut.

Für die Zufahrten zu Neubaumasten, spezielle den Masten Nr. Z 16 und Z 29, besteht ein dauerhaftes Ausbauerfordernis, da diese auch nach Beendigung der Bauarbeiten als Zufahrt zu den Neubaumasten genutzt werden.

Ebenfalls ein Ausbauerfordernis besteht für die temporär zu verbreiternden Zufahrten mit den Bezeichnungen Z 17, Z 18, Z 19, Z 20, Z 21, Z 22, Z 27, Z 30, Z 33, Z 34, Z 37, Z 38, Z 39, Z 40, Z 41, Z 42, Z 43, Z 44 und Z 45, Z 47, Z 49. Diese werden nach Abschluss der Bauarbeiten vollständig zurückgebaut.

Die beabsichtigten Sondernutzungen für Zufahrten an klassifizierten Straßen sind in der Anlage 3.2 (Listen Verkehrswege und Zufahrten), 3.3 (Lageplaene M 1: 25.000), 3.4 (Detailplaene M 1: 10.000), 3.5 (Listen der Sondernutzungen) und den Anlagen 3.6 (Heftungen für Sondernutzungen) der vorliegenden Unterlage Wege- und Sondernutzung getrennt nach Neubau und Rückbau dargestellt.