



Anlage 3 Wege – und Sondernutzungen

380-kV-Leitung

Kreis Segeberg – Raum Lübeck (LH-13-328)

Aufgestellt: Bayreuth, den 20.03.2020 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  i. V. </div> <div style="text-align: center;">  i. A. </div> </div>	Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren																																				
<h2 style="margin-top: 0;">Anlage 3 Wege – und Sondernutzungen</h2> <p style="margin-top: 20px;">Neubau der 380 kV Leitung Kreis Segeberg – Raum Lübeck, LH-13-328</p>																																					
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">Prüfvermerk</th> <th style="width: 20%;">Ersteller</th> <th style="width: 10%;"></th> <th style="width: 10%;"></th> <th style="width: 10%;"></th> <th style="width: 10%;"></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Datum</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Unterschrift</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Änderung(en):</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Datum</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Unterschrift</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Prüfvermerk	Ersteller					Datum						Unterschrift						Änderung(en):						Datum						Unterschrift						
Prüfvermerk	Ersteller																																				
Datum																																					
Unterschrift																																					
Änderung(en):																																					
Datum																																					
Unterschrift																																					
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="3" style="text-align: left;">Änderung(en):</th> </tr> <tr> <th style="width: 30%;">Rev. -Nr.</th> <th style="width: 20%;">Datum</th> <th style="width: 50%;">Erläuterung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </tbody> </table>		Änderung(en):			Rev. -Nr.	Datum	Erläuterung																														
Änderung(en):																																					
Rev. -Nr.	Datum	Erläuterung																																			
	Anhänge:																																				

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 Kabeltrasse.....	5
2.2.3 Kabelübergangsanlage und Umspannwerk	6
2.2.4 Wegenutzung für Seiltausch an der 110-kV-Ltg. Hamburg/ Nord-Bramstedt	6
2.2.5 Straßensperrungen.....	6
2.3 Wegenutzung zur Unterhaltung (permanent)	9
3 ZUSAMMENFASSUNG	11

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, Lübeck, Siems und Göhl. Die Leitung wird als Freileitung und in Abschnitten auch als Erdkabel geplant und hat eine Länge von etwa 150 km.

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

Die Trassenführung orientiert sich im Abschnitt „Kreis Segeberg – Raum Lübeck“ im Wesentlichen an der bestehenden 220-kV-Leitung Hamburg/Nord – Lübeck (Nr.208). Dabei wird die neue 380-kV-Leitung in einem Abstand von ca. 60 m parallel zur bestehenden 220-kV-Leitung errichtet. Der Rückbau der bestehenden Leitung erfolgt nach Inbetriebnahme der Neubauleitung. Die Gesamtleitungslänge der geplanten 380-kV-Leitung im Abschnitt Kreis Segeberg – Raum Lübeck beträgt ca. 50,9 km.

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 oder Flachgründen 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 überwiegend 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

Eine temporäre Ertüchtigung betrifft unbefestigte Zufahrten sowie Zufahrten mit beschädigter Oberfläche, welche einer temporären Nutzung unterliegen. Eine Befahrbarkeit wird in der Regel mittels Geotextil und dem Auftragen einer Schotterschicht hergestellt.

Ein Ausbau wird bei temporär sowie dauerhaft genutzten Zufahrten erforderlich, sobald Boden ausgehoben, Bankette verstärkt oder die Zufahrt verbreitert werden muss. In Folge dessen gilt jede Verbreiterung einer Zufahrt als Ausbau.

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. Ausnahmen können zugelassen werden, wenn das Gelände es erfordert und die Verkehrsrichtung es zulässt. In der Regel ist eine Verbreiterung einer Zufahrt unter einer Breite von 7 m notwendig. Als Ausnahme gelten die Zufahrten Z 5 und Z 12, da hier die Breite für den benötigten Kurvenradius (max. 15,5 m) ausreichend ist.

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.

Wie 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 und 3.5.3.6 enthalten, gibt es infolge des Vorhabens folgende öffentliche Wege gem. §3 Str.WG (1) Nr. 4) mit Ausbauerfordernis. Für die öffentlichen Wege W 28, W 34, W 37, W 38, W 39, W 40, W 44, W 45, W 46, W 58, W 70, W 71, W 74, W 80, W 82, W 92, W 96, W 104, W 106, W 107, W 108, W 110 und W 112 besteht aufgrund einer abschnittsweise notwendigen temporären Verbreiterung eine Ausbauerfordernis. Diese werden nach Abschluss der Bauarbeiten vollständig zurückgebaut.

Die Zufahrt (Nr. Z 65) zum Neubaumast unterliegt einer Ausbauerfordernis, da diese auch nach Beendigung der Bauarbeiten als Zufahrt zum Neubaumast genutzt wird.

Ebenfalls ein Ausbauerfordernis besteht für die temporär zu verbreiternden Zufahrten Z1, Z 3, Z 4, Z 6, Z 7, Z 9, Z 10, Z 11, Z 13, Z 17, Z 18, Z 19, Z 20, Z 21, Z 22, Z 23, Z 24, Z 27, Z 28, Z 29, Z 30, Z 31, Z 32, Z 34, Z 35, Z 36, Z 37, Z 39, Z 40, Z 41, Z 42, Z 43, Z 44, Z 45, Z 46, Z 47, Z 49, Z 51, Z 52, Z 53, Z 54, Z 57, Z 58, Z 61, Z 62, Z 63, Z 64 und Z 66. Diese werden nach Abschluss der Bauarbeiten vollständig zurückgebaut.

Weiterhin ist in Kisdorf das Aufreißen und anschließende Wiederherstellen der Wege Elmenhorstweg (W 39), Ellernbrook (W 40) und Marienhofweg (W 44) für die Verlegung des Erdkabels notwendig. Die Kreisstraße K 21 Wakendorfer Straße (W 41) wird für die Verlegung des Erdkabels unterbohrt.

Die Nutzung der in den Tabellen (Anlage 3.2.1) 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.

Für die Gemeindestraßen Ellernbrook (W 40), Naher Weg (W 48) und Seefelder Weg (W 84) ist eine Tonagebegrenzung von 5,5 t angegeben. Für die Gemeindestraßen Mühlenberg (W 76), Seefeld (W 83), Altenweide (W 96) und Gemeindestraße (W 122) dagegen eine Tonagebegrenzung von 7,5 t. Von diesen Gemeindestraßen 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 Unterhaltspflichtigen zur Vermeidung und Minimierung von Flurschäden die Sicherung der Wege. Sollten wiedererwartend 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), wie zum Beispiel durch das Aufstellen von Schutzgerüsten direkt am Fahrbahnrand sind folgende zusätzliche Unterlagen notwendig:

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

Ein solcher Fall ist allerdings in der vorliegenden Planung nicht vorgesehen.

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:

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	3 bis 5 Tage (pro Mast)	3 bis 5 Tage (pro Mast)

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

Fahrzeugart	Fahrzeuggewicht	Zufahrten (Achslastübergänge)
LKW mit Hebevorrichtung	ca. 15-20t	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;

		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. 1,2m 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

2.2.2 Kabeltrasse

Für die Errichtung eines Erdkabelabschnittes ist folgender Fahrzeugeinsatz notwendig:

Fahrzeugart	Fahrzeuggewicht	Zufahrten (Achslastübergänge)
LKW mit Hebevorrichtung	ca. 15-20t	ca. 50 Fahrten je 100 m Trassenlänge (Anlieferung der Rollenböcke und Schutzrohre) und mehrmalig (Anlieferung und Auslegung Baggermatten)
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
Spülbohrgerät	ca. 25 t oder 60 t	2x mit Tieflader
LKW	ca. 20t	ca. 160 x pro 100 m Kabel (Abtransport von Bodenmaterial und Anlieferung von Sand)
LKW	ca. 30t	Anlieferung Asphaltmischung, 9 x insgesamt
Betonmischer (Beton + Fahrzeug)	ca. 30-35t	6 x je Muffengrube
Transportfahrzeug mit Kabeltrommel	ca. 50-55t	ca. 12x pro km Kabel
Kabelzugwinde	ca. 3t	1x An- und Abtransport

Die hier aufgelisteten Fahrzeuge werden insgesamt zur Erstellung der Kalbeabschnitte benötigt, variieren aber für jeden einzelnen Abschnitt. Angegeben sind die maximalen Wegefrequenzierungen, die aber nicht für alle Zuwegungen erforderlich sind. Die Kabelabschnitte werden als offene Verlegung über Kabelgräben oder in Form von HD-Bohrungen verlegt. Es werden klassifizierte Straßen und die in der Antragsunterlage dargestellten Wege des nachgeordneten Wegenetzes benutzt.

Die Baustelleneinrichtung dauert ca. 1-3 Wochen, für die Bohrung von 12 Schutzrohren werden 6-16 Wochen mit einem Bohrgerät und 3-8 Wochen mit zwei Bohrgeräten benötigt. Die Baustellenabrüstung dauert ca. 1-2 Wochen.

2.2.3 Kabelübergangsanlage und Umspannwerk

Der Baustellenverkehr setzt sich im Wesentlichen aus Transporten für Bodenaushub, Sandlieferungen, Großgeräten, Baumaterial und Betriebsmittel der Anlage zusammen. Es werden klassifizierte Straßen und die in der Antragsunterlage dargestellten Wege des nachgeordneten Wegenetzes benutzt. Zum Trafotransport werden spezielle Schwerlasttransporter eingesetzt (vgl. dazu Erläuterungsbericht, Anlage 1, Kap. 8.2.2). Die Wegenutzung zu den Kabelübergangsanlagen kann dem Erläuterungsbericht (vgl. Anlage 1, Kap. 9.4) entnommen werden.

2.2.4 Wegenutzung für Seiltausch an der 110-kV-Ltg. Hamburg/ Nord-Bramstedt

Einige Wege werden ausschließlich für die Umbeseilung der 110-kV-Ltg. Hamburg/ Nord-Bramstedt benötigt. Daher kommen hier mit mehreren Anfahrten die Fahrzeugtypen Unimog und Sprinter zum Einsatz.

2.2.5 Straßensperrungen

Einzelne Gemeindestraßen und Wirtschaftswege 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 Rahmen einer Verkehrsrechtlichen Anordnung im Zuge des Baus außerhalb der Planfeststellung erstellt wird.

Ablauf/ Erfordernis für die Querung in offener Bauweise

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 (vgl. Kapitel 6.5.1.6). 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 28: Gemeinde Henstedt-Ulzburg, Achterkoppel
Während der Bauphase wird der Anfang der Gemeindestraße Achterkoppel (W 32) zeitweise für die Durchfahrt gesperrt. Da weiterhin der größere Teil der Gemeindestraße Achterkoppel befahrbar bleibt, ist es den Anliegern möglich, die von Ihnen bewohnten Grundstücke zu erreichen.
- W 38: Gemeinde Kisdorf, Willbrann
Bei der Gemeindestraße Willbrann (W 40) handelt es sich um eine Straße, die zu einem Forstweg führt. An der Gemeindestraße Willbrann selbst gibt es keine Anlieger. Die nördlich gelegene Gemeindestraße Elemenhorstweg (W 39) ist weiterhin frei befahrbar und kann von den an dieser Straße wohnenden Anliegern genutzt werden. Der südlich gelegene Forstbereich kann ebenfalls über den Elemenhorstweg erreicht werden.
- W 50: Gemeinde Oering, Wirtschaftsweg
An der Straße Wirtschaftsweg gibt es keine Anlieger. Die durch den Wirtschaftsweg angebotenen landwirtschaftlichen Flächen können über die L 80 Hauptstraße erreicht werden.
- W 58: Gemeinde Sülfeld, Wirtschaftsweg
An der Straße Wirtschaftsweg selbst sind keine Anlieger vorhanden. Die Anlieger der östlich verlaufenden Sether Straße (Landesstraße, W 59) können ihre Grundstücke über diese erreichen.
- W 92: Gemeinde Feldhorst, Wirtschaftsweg
Es liegen keine Wohnhäuser an dem Wirtschaftsweg (W 92) vor. Diese Straße stellt eine Verbindung zwischen den Straßen Schwarzensahl (W 93, Gemeindestraße) und Rögen (W 89, Kreisstraße) her. Die anliegenden Anwohner der Straßen Schwarzensahl und Rögen können die von Ihnen bewohnten Grundstücke über diese Straßen erreichen.
- W 93: Gemeinde Feldhorst, Schwarzensahl
Auch im Bereich der zeitweiligen Straßensperrung der Straße Schwarzensahl gibt es keine Anwohner. Die westlich der Straßensperrung gelegenen Grundstücke sind über die Landesstraße Buurdiek

(L 84) zu erreichen. Die östlich der Straßensperrung gelegenen Grundstücke sind über den nicht gesperrten Abschnitt der Straße Schwarzensahl zu erreichen.

- W 102: Gemeinde Rehhorst, Straße von Willendorf nach Pöhls
Es liegen keine Wohnhäuser an der Gemeindestraße (W 102) vor. Die Straße stellt eine Verbindung zwischen den Straßen K 76 Pöhlser Weg (W 105) und K 75 Up'n Knust (W 100) her. Die anliegenden Flächen können auch während der Sperrung jeweils von einer der Kreisstraßen über den nicht gesperrten Bereich der Gemeindestraße W 102 angefahren werden.

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.

Während des Seilzuges wird auch kurzzeitig die Bundesautobahn 21 gesperrt.

Weiterhin sind in Kisdorf das Aufreißen und anschließende Wiederherstellen der Wege Elmenhorstweg (W 39), Ellernbrook (W 40) und Marienhofweg (W 44) für die Verlegung des Erdkabels notwendig.

Sperrungen von Privatwegen

- Im Anschluss an die Gemeindestraße W 78 liegt ein forstlich/ landwirtschaftlich genutzter Privatweg. Dieser wird zu Errichtung der Neubaumasten M51, M52 und M 53 und für den Rückbau der Masten 66, 67 und 68 vorrübergehend gesperrt. An diesem Weg befinden sich keine Anwohner, lediglich forstliche und Landwirtschaftliche Flächen. Diese können über weitere Wirtschaftswege und Privatwege vom Nordwesten oder aus dem Süden erreicht werden. Lediglich Teile der Forstflächen sind während der Arbeiten nicht erreichbar.

2.3 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 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.

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 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. 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 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 Kreis Segeberg - Raum Lübeck) 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 öffentlichen Wege W 28, W 34, W 37, W 38, W 39, W 40, W 44, W 45, W 46, W 58, W 70, W 71, W 74, W 80, W 82, W 92, W 96, W 104, W 106, W 107, W 108, W 110 und W 112 besteht aufgrund einer abschnittsweise notwendigen temporären Verbreiterung ein Ausbauerfordernis. Diese werden nach Abschluss der Bauarbeiten vollständig zurückgebaut.

Die Zufahrt (Nr. Z 65) zum Neubaumast unterliegt einem Ausbauerfordernis, da diese auch nach Beendigung der Bauarbeiten als Zufahrt zum Neubaumast genutzt wird.

Ebenfalls ein Ausbauerfordernis besteht für die temporär zu verbreiternden Zufahrten Z1, Z 3, Z 4, Z 6, Z 7, Z 9, Z 10, Z 11, Z 13, Z 17, Z 18, Z 19, Z 20, Z 21, Z 22, Z 23, Z 24, Z 27, Z 28, Z 29, Z 30, Z 31, Z 32, Z 34, Z 35, Z 36, Z 37, Z 39, Z 40, Z 41, Z 42, Z 43, Z 44, Z 45, Z 46, Z 47, Z 49, Z 51, Z 52, Z 53, Z 54, Z 57, Z 58, Z 61, Z 62, Z 63, Z 64 und Z 66. 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 (Lagepläne M 1: 25.000), 3.4 (Detailpläne M 1: 10.000), 3.5 (Listen der Sondernutzungen) und den Anlagen 3.6 (Heftungen für Sondernutzungen) und 3.7 (Bestandsquerschnitte Kreuzungen offene Bauweise) der vorliegenden Unterlage Wege- und Sondernutzung dargestellt.