






<b>Aufgestellt:</b> Bayreuth, den 15.01.2016   i.V. <span style="margin-left: 150px;">i. A.</span>	<b>Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren</b>																																				
<p><b>Anlage 12: Anbauverbot an Straßen</b></p> <p>Neubau der 380-kV-Leitung Husum Nord – Niebüll Ost, LH-13-321</p>																																					
<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width:30%;"><b>Prüfvermerk</b></td> <td style="width:20%;">Ersteller</td> <td style="width:10%;"></td> <td style="width:10%;"></td> <td style="width:10%;"></td> <td style="width:10%;"></td> </tr> <tr> <td>Datum</td> <td>15.01.2016</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><b>Änderung(en):</b></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> </table>		<b>Prüfvermerk</b>	Ersteller					Datum	15.01.2016					Unterschrift						<b>Änderung(en):</b>						Datum						Unterschrift					
<b>Prüfvermerk</b>	Ersteller																																				
Datum	15.01.2016																																				
Unterschrift																																					
<b>Änderung(en):</b>																																					
Datum																																					
Unterschrift																																					
<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="3"><b>Änderung(en):</b></td> </tr> <tr> <td style="width:30%;">Rev.-Nr.</td> <td style="width:20%;">Datum</td> <td style="width:50%;">Erläuterung</td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </table>		<b>Änderung(en):</b>			Rev.-Nr.	Datum	Erläuterung																														
<b>Änderung(en):</b>																																					
Rev.-Nr.	Datum	Erläuterung																																			
<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width:55%;"></td> <td style="width:45%; padding: 5px;"> <b>Anhänge:</b>            Anhang 1: Abstandsliste            Anhang 2: Einzelbetrachtung         </td> </tr> </table>			<b>Anhänge:</b> Anhang 1: Abstandsliste Anhang 2: Einzelbetrachtung																																		
	<b>Anhänge:</b> 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. Die Erörterungstermine sind für den Sommer 2016 vorgesehen. Mit dem Bau soll 2017 begonnen werden.

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 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.



Horizontalabstände: Abstand zwischen Fahrbahnkante (inkl. Standstreifen) bis Fundamentkante								
Vertikalabstände: Geringster Abstand zwischen Leiterseil und Fahrbahnoberfläche								

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

**Mast 36 zu L28**

	Ist-Abstand	Soll-Abstand
Mastfuß	11,2m	20,0m
Traverse	8,1m	20,0m

Der Leitungsverlauf folgt im Mastbereich 35 bis 37 der bestehenden 110-kV-Freileitung Breklum – Flensburg LH-13-173 in der angestrebten Parallelführung auf deren nördlicher Seite (Argument 1: Parallelführung 110-kV). Die Leitungsführung erfolgt dabei in der Achse der mitgenommenen 110-kV-Leitung Breklum – Niebüll LH-13-142. Mast 36 wird dabei so in der Achse zwischen den Masten 35 und 37 positioniert, dass die Feldlängen gleichmäßig verteilt werden (Argument 6: technische und / oder umweltfachliche Aspekte der Trassenplanung). Die Masten 35 und 37 sind dabei Fixpunkte, die in Anhang C des Erläuterungsberichts detailliert begründet werden.

Der Standort des Mastes 36 nimmt ein bereits durch den Mast 6 der mitgenommenen 110-kV-Leitung vorbelastetes Flurstück in Anspruch, um Neubelastungen zu vermeiden. Die Positionierung des Mastes am Rand der landwirtschaftlichen Fläche (Argument 3: Reduzierung von Betroffenheit) ist mit dem Eigentümer abgestimmt und soll die Einschränkung der landwirtschaftlichen Nutzung minimieren. Der Eigentümer hat dem Maststandort zugestimmt (Argument 4: Enteignung wird vermieden).



Abbildung 1: Situation am Mast 36; rote Linie = geplante 380-kV-Leitung, schwarze Linie = Bestandsleitung 110-kV



**Mast 89 zur B5**

	<b>Ist-Abstand</b>	<b>Soll-Abstand</b>
Mastfuß	19,0m	20,0m
Traverse	16,8m	20,0m

Von Mast 82 erfolgt die Leitungsführung in der angestrebten Parallelführung und in Bündelung mit der 110-kV-Leitung Flensburg – Niebüll LH-13-108, wobei die Leitungsführung den Trassenraum der 110-kV-Leitung Breklum – Niebüll LH-13-142 nutzt (Argument 1: Parallelführung mit 110-kV-Leitung, Bündelung). Diese wird auf dem Gemeinschaftsgestänge bis Mast 93 mitgenommen. Eine Führung der Trasse auf der östlichen Seite 110-kV-Leitung Flensburg – Niebüll LH-13-108 hätte östlich des Bestandsmastes 77 eine Annäherung an die Wohnbebauung an der Dorfstraße, Hausnummer 52 und eine Überspannung von Wirtschaftsgebäuden dieser Hofstelle zur Folge.

Die Prüfung alternativer Trassenführungen für diesen Bereich wird im Anhang C des Erläuterungsberichtes, Kapitel 3.4.8 dokumentiert.

Der Mast 89 wird entsprechend einer gleichmäßigen Mastausteilung (Argument 6: technische und / oder umweltfachliche Aspekte der Trassenplanung) im Abspannfeld 88-93 positioniert und ist mit einem vergleichbaren Abstand zum Broweg (B5) vorgesehen, wie ihn der Mast 81 der 110-kV-Leitung Flensburg – Niebüll LH-13-108 einhält. So können Bewirtschaftungerschwernisse für die betroffene Fläche vermieden werden (Argument 3: Reduzierung der Betroffenheit). Das in Anspruch genommene Flurstück ist bereits durch den o.g. Bestandsmast 81 belastet, und wird bereits vom zurückzubauenden Bestandsmast 60 der mitgenommenen 110-kV-Leitung belastet. Durch die Inanspruchnahme des so vorbelasteten Flurstücks kann die Neubelastung durch die Neubauleitung minimiert werden (Argument 2: Vermeidung von Beeinträchtigungen).



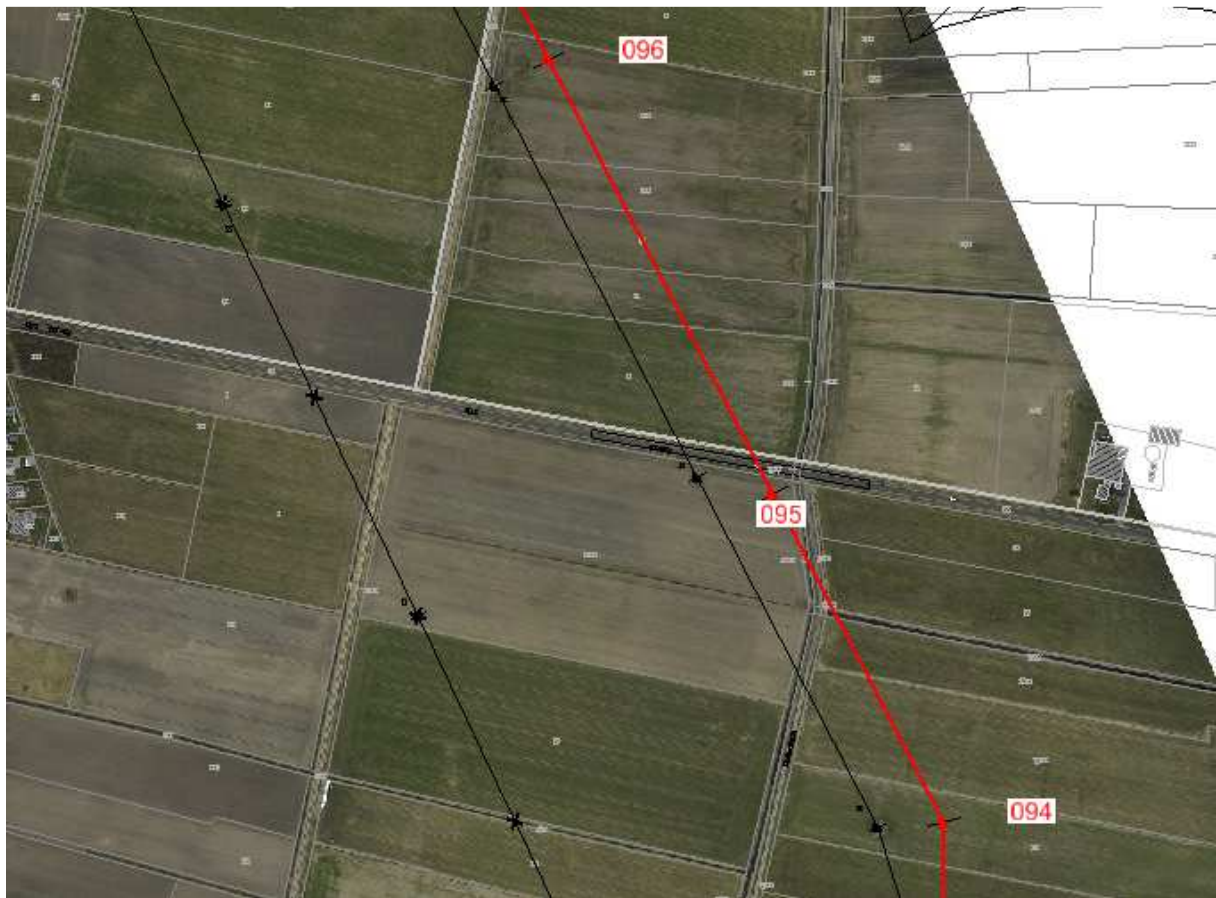
Abbildung 2: Situation am Mast 89; rote Linie = geplante 380-kV-Leitung, schwarze Linie = Bestandsleitung 110-kV

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