

Inhaltsverzeichnis

1 Vorbemerkungen	2
1.1 Allgemeine Angaben zum Vorhaben.....	2
2 Beschreibung der vorhabensbedingten Nutzung der öffentlichen (nicht klassifizierten) Wege	2
2.1 Wegenutzung in der Bauphase (temporär)	3
2.2 Wegenutzung zur Unterhaltung (permanent)	4
3 Zusammenfassung.....	5

1 Vorbemerkungen

1.1 Allgemeine Angaben zum Vorhaben

Die TenneT TSO GmbH (TTG) plant zur Erhöhung der Transportkapazität die Errichtung einer 380-kV-Freileitung (Nr. 324) zwischen dem Umspannwerk (UW) Audorf und dem geplanten UW Handewitt (Genehmigung nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens) bei Flensburg. Hierfür soll die bestehende 220-kV-Leitung (Nr. 205) durch den Neubau einer 380-kV-Leitung ersetzt werden. Die Länge der geplanten Leitung beträgt etwa 70 km. Für die neue 380-kV-Leitung werden 180 Freileitungsmasten benötigt.

Die detaillierte technische Beschreibung des Vorhabens und des Bauablaufes (einschließlich Rückbau der bestehenden 220-kV Leitung Audorf – Flensburg (TTG) Nr. 205 bei Mitnahme einer 110-kV-Ltg.) befindet sich im Erläuterungsbericht zum Vorhaben (Anlage 1).

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 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 angelegt wurden. Ist dies aufgrund des Standortes des betreffenden Rückbaumastes nicht möglich und können ggf. vorhandene Wege/Straßen, z.B. auf Grund deren unzureichenden Zustandes und Tragfähigkeit nicht genutzt werden, ist die Anlage provisorischer/temporärer Baustraßen mittels Bagger- oder Stahlmatten bzw. die temporäre Befestigung vorhandener Wege/Straßen (Auslegen von Platten) vorgesehen.
- 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

Wie in den tabellarischen Zusammenstellungen der Anlagen 3.5.1, 3.5.2 und 3.5.3 enthalten, gibt es infolge des Vorhabens keine öffentlichen Wege gem. §3 Str.WG (1) Nr. 4) und Zufahrten mit Ausbauerfordernis. Ebenfalls sind für provisorische Zuwegungen keine neuen Zufahrten von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen vorgesehen. Auch im Hinblick auf eine dauerhafte Nutzung ist eine Neuanlage von Zufahrten oder Änderung bestehender Zufahrten nicht erforderlich.

Die nach dem Gemeingebrauch zu nutzenden Gemeindestraßen sind nachrichtlich in den Wegenutzungsplänen / Lageplänen (Anlage 3.4) und der Anlage 3.6 (Gesamttabelle Gemeindestraßen) bezeichnet bzw. dargestellt.

Die Nutzung der in den Tabellen 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.

2.1 Wegenutzung in der Bauphase (temporär)

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

Maßnahme / Ablauf	Baustellendauer (pro Mast)	
	Tragmast	Abspannmast
Gründungsarbeiten / Fundament	1 Woche	1 Woche
Pause bis Mastmontage	2 – 3 Wochen	2 – 3 Wochen
Mastmontage	1 Woche	1 Woche
Pause bis Seilzug	Einzeltage	2 Wochen
Seilzug	3 – 5 Tage	3 – 5 Tage

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

Fahrzeugart	Fahrzeuggewicht	Zufahrten (Achslastübergänge)
LKW mit Hebevorrichtung	ca. 15t	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; 3 – 6 x für Abspannmast
Autokran 1 (z.B. Liebherr LTM 1200 / 200t-Kran)	ca. 60t	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

Weiter 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 in sogenannte Laufräder/Rollen an den Tragmasten und aufziehen ziehen 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 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 temporären Ertüchtigung 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 temporäre Ertüchtigung der Wege und Zufahrten. Sollten wiedererwarten trotz der vorgesehenen Schutzvorkehrungen Schäden an den Bestandswegen oder Zufahrten aufgetreten, werden diese im Zuge der Flurschadenregulage beseitigt und der Ausgangszustand wird wieder hergestellt.

Die Maßnahmen zur temporären Ertüchtigung für den Bau und eine spätere ggf. erforderliche Wiederherstellung richten sich nach der Bauart des Weges (einschließlich Brücke und Durchlässe), der Witterung und dem eingetretenen Flurschaden. Für die temporäre Ertüchtigung 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 und Zufahrten mit Platten aus Holz, Stahl oder Aluminium (Baggermatratzen)
- Sicherung und Stabilisierung von Brücken mittels Stahlplatten (ggf. Einbringen von Zwischenstützen)

Die hergestellten temporären Ertüchtigungen (z. B. provisorische Fahrspuren, 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.

Begleitend zu den o. g. temporären Ertüchtigungen von Wegen und Zufahrten sind ggf. temporäre Grabenverrohrungen erforderlich. Diese sind in den Lage-/BW-Plänen und im Bauwerksverzeichnis (mit BW-Nummer) enthalten.

3 Zusammenfassung

Anhand des geplanten Trassenverlaufs wurden die für die Realisierung des Vorhabens (380 - kV-Leitung Audorf – Flensburg Nord Nr. 324) 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 kein Ausbauerfordernis für öffentliche Wege sowie Zufahrten besteht. Ebenfalls sind für provisorische Zuwegungen keine neuen Zufahrten von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen erforderlich. Auch im Hinblick auf eine dauerhafte Nutzung ist eine Neuanlage von Zufahrten oder Änderung bestehender Zufahrten an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen nicht erforderlich.

Die beabsichtigten Sondernutzungen von Wirtschaftswegen und für Zufahrten an klassifizierten Straßen sind in der Anlage 3.3 (Wegenutzungsplan M 1: 25.000), 3.4 (Wegenutzungsplan M 1: 10.000), 3.5 (Listen Sondernutzung) und der Anlage 3.7 (Heftungen für Sondernutzungen) der vorliegenden Unterlage Wege- und Sondernutzung dargestellt.