

Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg  
Dienststätte Stolpe  
Dezernat 72 – Sachgebiet Straßenverwaltung BAB  
z. Hd. Karsten Mausolf  
An der Autobahn A 111  
16540 Hohen Neuendorf

**380-kV-Leitung Neuenhagen-Wustermark-Hennigsdorf  
(380-kV-Nordring Berlin)  
hier: technische Variantenuntersuchung Birkenwerder**

Sehr geehrter Herr Mausolf,

gemäß der Abstimmung am 23.03.2017 zwischen der 50Hertz Transmission GmbH, der DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH und dem Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg möchten wir Ihnen unsere Anliegen nochmal schriftlich formulieren und bitten Sie um eine möglichst kurzfristige Stellungnahme außerhalb der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange im laufenden Planfeststellungsverfahren zum 380-kV-Nordring Berlin.

Im Juli 2014 wurde das Planfeststellungsverfahren für die 380-kV-Leitung Neuenhagen-Wustermark-Hennigsdorf (380-kV-Nordring Berlin) vom Mast 189 bis zum Umspannwerk Neuenhagen mit den Einschleifungen in die Umspannwerke Malchow und Hennigsdorf eröffnet. Die öffentliche Auslegung der Planfeststellungsunterlagen sowie die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange fanden vom November 2014 bis Dezember 2014, sowie von Februar 2015 bis März 2015 statt. Im Ergebnis der Bearbeitung der eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen entschied sich 50Hertz als Vorhabenträgerin zu einer Trassenänderung im Bereich zwischen Summt und Birkenwerder. Ursprünglich sollte die geplante Leitung ab Summt in enger Bündelung mit der BAB 10 verlaufen und dabei die 110-kV-Bahnstromleitung Priort-Karow ab Mast 86 auf einem Gemeinschaftsgestänge bis Mast 104 mitführen. Auf diese Weise wäre ein zusammenhängendes Waldgebiet durch die Freigabe der Bestandstrasse entstanden. Die Umtrasierung im Rahmen der Planänderung sieht nun weiterhin eine Umgehung der Ortslage Summt vor. Ab Mast 86 verläuft die geplante 380-kV-Leitung dann parallel zur bestehenden 110-kV-Leitung und schwenkt ab Mast 86\_3 zurück auf die Bestandstrasse. Die Änderung der Trassenführung bedingt umfangreiche Änderungen in allen Planunterlagen. In diesem Zusammenhang wurden daher gleichzeitig weitere Änderungen (umweltfachlich, technisch und privatrechtlich) vorgenommen.

**50Hertz Transmission GmbH**

Genehmigungen - Leitungen  
TP

Heidestraße 2  
10557 Berlin

Datum  
29.03.2017

Unsere Zeichen

Ansprechpartner/in  
Frau Scheibner

Telefon-Durchwahl  
030 5150-3378

Fax-Durchwahl  
030 5150-3112

E-Mail  
katharina.scheibner  
@50hertz.com

Ihre Zeichen

Ihre Nachricht vom

Vorsitzender des Aufsichtsrates  
Christiaan Peeters

Geschäftsführer  
Boris Schucht, Vorsitz  
Dr. Dirk Biermann  
Dr. Frank Gollez  
Marco Nix

Sitz der Gesellschaft  
Berlin

Handelsregister  
Amtsgericht Charlottenburg  
HRB 84446

Bankverbindung  
BNP Paribas, NL FFM  
BLZ: 512 106 00  
Konto-Nr.: 9223 7410 19  
IBAN:  
DE75 5121 0600 9223 7410 19  
BIC: BNPDEFF

USt.-Id.-Nr.: DE813473551



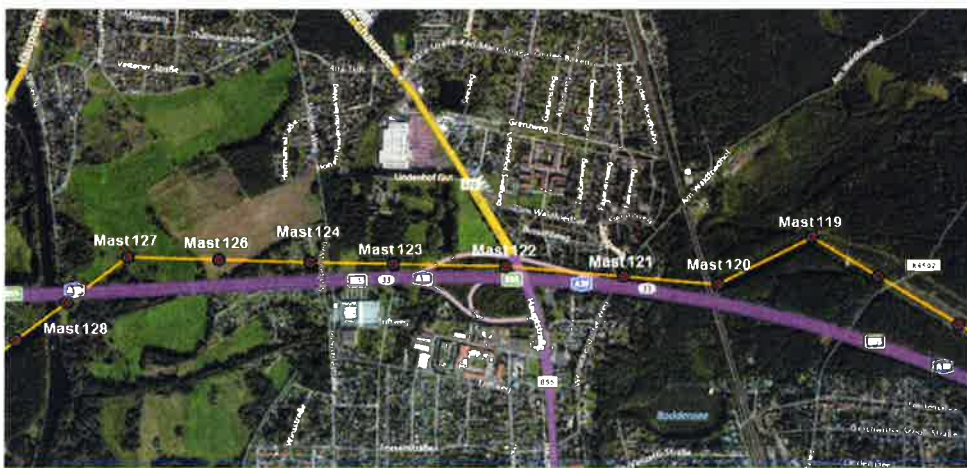
Datum  
29.03.2017

Seite/Umfang  
2/8

**Abbildung 1: Bereich der Umtrassierung zwischen Summt und Birkenwerder**

Die aktuelle Planung sieht vor, die geänderten Unterlagen im 2. Quartal 2017 erneut bei der Planfeststellungsbehörde einzureichen. Aufgrund der umfangreichen Änderungen werden anschließend die Unterlagen erneut öffentlich ausgelegt und die Träger öffentlicher Belange beteiligt.

Im Bereich Birkenwerder wurden die Vorhaben der geplanten 380-kV-Leitung (unter Mitnahme der 110-kV-Bahnstromleitung) und die Erweiterung der BAB 10 aufgrund der engen Bündelung seit vielen Jahren miteinander abgestimmt. Im Ergebnis dieser Abstimmungen zwischen dem Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg und der 50Hertz wurde festgestellt, dass aufgrund der Erweiterung der BAB 10 eine Verschiebung der Freileitung um ca. 15 m in nördliche Richtung als Folgemaßnahme erforderlich ist. Dementsprechend wurde die 380-kV-Leitung in diesem Abschnitt (220-kV-Mastbezeichnung: Mast 120 bis Mast 128; 380-kV-Mastbezeichnung: Mast 100 bis Mast 106) geplant. Diese technische Planung der Leitungsverschiebung wurde ebenso in die Planunterlagen der BAB 10 eingearbeitet.



**Abbildung 2: 220-kV-Bestandsleitung im Bereich Birkenwerder (M 128 – 120)**

Zur Klärung von Zuständigkeiten fand im Januar 2017 ein Abstimmungstermin zwischen dem Landesamt für Bergbau, Geologie und Rohstoffe (LBGR) und dem Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV) statt. Im Ergebnis dieser Abstimmung wurde der 50Hertz durch das LBGR mitgeteilt, dass die Leitungsverschiebung um ca. 15 m in nördliche Richtung in dem Mastbereich Mast 120 – Mast 124 nicht als direkte Folgemaßnahme der Erweiterung der BAB 10 angesehen wird. Lediglich der Umbau der Kreuzung der 220-kV-Bestandsleitung mit der BAB 10 im Bereich Mast 126 – Mast 128 wird als direkte Folgemaßnahme angesehen.

Datum  
29.03.2017

Seite/Umfang  
3/8



**Abbildung 3: Ergebnis der Abstimmung zwischen LBGR und LBV (Januar 2017): nur Umbau M 128 – 126 als direkte Folgemaßnahme der Erweiterung der BAB 10**

Für die 50Hertz ist diese Festlegung nicht nachvollziehbar. Das Erfordernis einer Leitungsverschiebung wurde zuletzt auch durch ein Gutachten des TÜV Süd bestätigt, dass vom Landesbetrieb Straßenwesen beauftragt wurde. Auch in diesem Gutachten wurde festgestellt, dass die Betriebsführung und -sicherheit beider Infrastrukturen (Freileitung und BAB 10) erheblich beeinträchtigt wird, wenn die Autobahn ohne eine Leitungsverschiebung erweitert wird.

Für das laufende Planfeststellungsverfahren des 380-kV-Nordring Berlin ergeben sich zudem neue Planungsbedingungen für den Bereich Birkenwerder. Da die bisher geplante Leitungsverschiebung nicht als Folgemaßnahme der BAB 10 angesehen wird und im Beschluss der 110-kV-Bahnstromleitung Priort-Karow aus dem Jahr 2003 formuliert ist, dass die Maststandorte der bestehenden 110-/220-kV-Freileitung den Ausbau der BAB 10 berücksichtigen würden, „entfällt“ die Planrechtfertigung einer Verschiebung der Leitung im Vorhaben 380-kV-Nordring Berlin. Zusätzlich stellt das LBGR fest, dass Gründe der Betriebsführung nicht das Überspannungsverbort gemäß § 4 der 26. BImSchV aufwiegen könnten, ohne eine aus der Sicht der Behörde nachvollziehbare Begründung für die Verschiebung zu haben.

Zusammengefasst bedeutet dies, dass die bisherige eingereichte Planung im Bereich Birkenwerder nicht planfeststellungsfähig sei, da durch die Leitungsverschiebung Gebäude, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt bestimmt sind, erstmalig im Schutzstreifen der Freileitung liegen würden.

Gemäß § 8 der 26. BImSchV ist die Zulassung einer Ausnahme von den Anforderungen des § 4 möglich, wenn nachgewiesen wird, dass es keine andere technische Möglichkeit gibt oder diese nachweislich unverhältnismäßig wären. Aus diesem Grund werden derzeit technische Varianten im Bereich Mast 100 – 104 (110-/380-kV-Freileitung) untersucht.

Datum  
29.03.2017

Seite/Umfang  
4/8

Folgende Varianten werden dabei betrachtet:

1. Standortgleicher Ersatz der 110-/220-kV-Bestandsleitung durch eine 110-/380-kV-Freileitung
2. Verschiebung der Leitungsachse um ca. 7 m unter Verwendung des Tonnenmastbildes

Ein standortgleicher Ersatz würde das Überspannungsverbot nicht auslösen und stellt daher die verfahrensrechtlich günstigste Variante dar. Die Verwendung des Tonnenmastbildes würde es ermöglichen weitestgehend den Schutzstreifen der 110-/220-kV-Bestandsleitung zu nutzen. Neue Gebäudeüberspannungen können durch diese Variante größtmöglich minimiert aber nicht vollkommen ausgeschlossen werden.

Aufgrund der Mitnahme der 110-kV-Bahnstromleitung Priort-Karow im 220-kV-Mastbereich Mast 119 – 124 ist für einen standortgleichen Mastersatz ein Provisorium erforderlich. Begründet ist dies in der Auflage der DB Energie, die 110-kV-Bahnstromleitung Priort-Karow immer in Betrieb zu halten. Das heißt, dass diese 110-kV-Leitung nur maximal für kurzfristige Arbeiten ausgeschaltet werden kann.



Abbildung 4: Verlauf Provisorium entlang der BAB 10

Aus der Sicht der 50Hertz ist die Planung eines solchen Provisoriums aufgrund der dichten Besiedlung und des FFH-Gebietes „Briesetal“ nur entlang der BAB 10 möglich. Einen anderen Verlauf eines Provisoriums lehnt 50Hertz aus Gründen der Betriebssicherheit und aus umweltfachlichen Gründen ab. Einen entsprechenden Entwurf eines möglichen Verlaufs eines Provisoriums haben wir Ihnen und der DEGES am 23.03.2017 vorgestellt. Dabei wurde darauf hingewiesen, dass für die Zustimmung einer solchen Planung durch des Landesbetrieb Straßenwesen und der DEGES, weitere Zuständigkeiten geprüft und abgestimmt werden müssen. Wir als Vorhabenträger des 380-kV-Nordring Berlin benötigen daher eine Stellungnahme des Landesbetriebes Straßenwesen, aus der hervorgeht, ob einem Provisorium entlang der BAB 10 zugestimmt werden kann. Sollte dem nicht zugestimmt werden können, benötigen wir auch diese Aussagen, um

die Untersuchung der Variante nachweisen zu können und die zweite technische Variante (Tonnenmast) begründen zu können.

Datum  
29.03.2017

Seite/Umfang  
5/8

### Zu 1.)

Für ein Provisorium ist die Verwendung eines Vollwandgestänges (Gestänge Ebf41000 der DBEnergie) geplant, das mithilfe von Hülzen ca. 6 – 8 m tief in der Böschung der BAB 10 gegründet werden soll. Die Entwurfsplanung des Provisoriums sieht ca. 28 Standorte vor. Die Spannfelder sind dabei zwischen 80 – 120 m lang. Die Traversenhöhe liegt bei ca. 20 m. Entlang der Autobahn sind Winkeltragmaste vorgesehen. Die Winkelpunkte größer 170° werden mit dem Winkelabspannmast At/Et des Bahngestänges Ebf9900 (geschraubte Stahlgitterkonstruktion (auf Plattenfundamenten)) geplant (s. Mastbild in der Anlage).

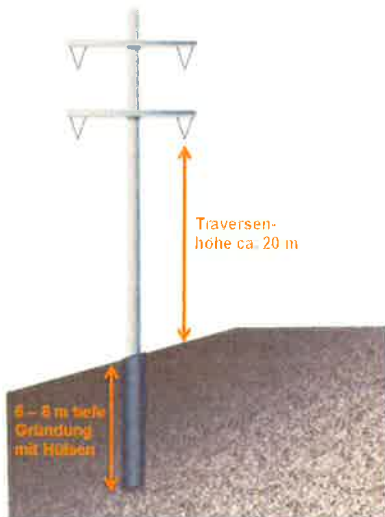


Abbildung 5: Skizze des geplanten Provisorienmastes

Nach der aktuellen Zeitplanung wird 2019 mit dem Baubeginn des 380-kV-Nordring Berlin gerechnet. Dabei würde im Fall der Variante 1 (standortgleicher Ersatz mit Provisorium) der Bereich Birkenwerder zuerst umgebaut werden, wobei ein Umbau dieses Leitungsabschnittes im Winter ausgeschlossen wird. Der Umbau dieses Bereiches würde mit dem Auf- und Abbau des Provisoriums ca. 6 Monate dauern. Der Aufbau des Provisoriums und die Gründung der provisorischen 110-kV-Bahnstrommaste müsste von der BAB 10 aus erfolgen. Während der Gründungsarbeiten müsste neben dem Standstreifen ggf. auch eine Fahrbahn gesperrt und die Geschwindigkeit reduziert werden. Für die Standdauer des Provisoriums wäre für die Realisierung eines Anfahrsschutzes auch mindestens die Sperrung des Standstreifens erforderlich. Die vorhandenen Auf- und Abfahrten würden durch Gerüste geschützt werden. Der Verkehr wäre weiterhin möglich. Auch Brückenbauwerke können mithilfe der provisorischen Maste gequert werden.

in der Anlage zu diesem Schreiben finden Sie die Darstellung des Entwurfs zum Provisoriumsverlauf im Luftbild mit der 220-kV-Bestandsleitung (nur für den internen Gebrauch).

Sollte die Zustimmung der Errichtung eines 110-kV-Bahnstromprovisoriums entlang der BAB 10 für den standortgleichen Ersatz der Maste aus der Sicht des Landesbetriebs Straßenwesen und aus der Sicht der DEGES erteilt werden, werden detaillierte Abstimmungen im Zuge der Feintrassierung mit allen Beteiligten getroffen.

Datum  
29.03.2017

Seite/Umfang  
6/8

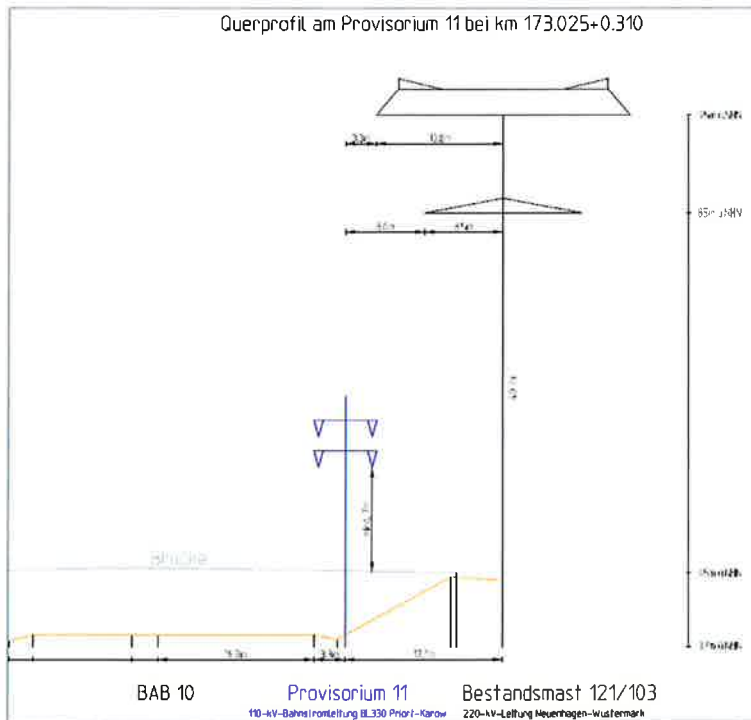


Abbildung 7: Beispiel eines Querprofils am 110-/220-kV-Bestandsmast 121



Abbildung 6: Lage des Querprofils aus Abbildung 5 im Lageplan

**Zu 2.)**

Datum  
29.03.2017

Seite/Umfang  
7/8

Sollte ein standortgleicher Ersatz nachweislich technisch nicht umsetzbar sein, da der durchgehende Betrieb der 110-kV-Bahnstromleitung ohne ein Provisorium nicht realisiert werden kann, wird die Leitungsachse der 110-/380-kV-Leitung um ca. 7 m verschoben unter Verwendung des Tonnenmastbildes (mit verkürzten Traversen) mit einer zusätzlichen 110-kV-Traverse. Bei diesem Mastbild werden die Phasenleiter der zwei 380-kV-Systeme untereinander angeordnet. Aufgrund dieser Phasenordnung ist der Schutzstreifen bei der Verwendung des Tonnenmastes wesentlich schmaler. Auf diese Weise ist es weitestgehend möglich, den Schutzstreifen der 110-/220-kV-Bestandsleitung zu nutzen. Die Errichtung der 110-/380-kV-Leitung könnte in dem benannten Bereich unabhängig von der BAB 10 erfolgen.

Freundliche Grüße

50Hertz Transmission GmbH



Tschöpelt  
Gesamtprojektleiter



Scheibner  
Fachprojektleiterin

**Anlagen:**

- Mastbild Winkelabspannmast At/Et des Bahngestänges Ebf9900

- Lagepläne Provisorium – Entwurf
- Darstellung Provisorium mit Bestandsleitung im Luftbild (nur interner Gebrauch)

Datum  
29.03.2017

Seite/Umfang  
8/8