



LAND BRANDENBURG



Landesbetrieb
Straßenwesen

Landesbetrieb Straßenwesen | Stolpe, an der Autobahn A 111 | 16540 Hohen Neuendorf

50Hertz Transmission GmbH
z. Hd. Frau Scheibner
Heidestraße 2
10557 Berlin



Dezernat Straßenverwaltung
Dienststätte Stolpe
Stolpe, an der Autobahn A 111
16540 Hohen Neuendorf
Bearb.: Herr Mausolf
Gesch.-Z.: 724.5
Hausruf: 03302 804-1421
Fax: 03302 804-1391
Internet: www.ls.brandenburg.de
Karsten.Mausolf@LS.Brandenburg.de
Autobahn A 111 AS Stolpe

Hohen Neuendorf, 04.05.2017

Planung und technische Variantenuntersuchung zur Errichtung der „380-kV-Freileitung Neuenhagen – Wustermark – Hennigsdorf (380-kV-Nordring Berlin)“ der 50Hertz Transmission GmbH im Bereich der Gemeinde Birkenwerder, Landkreis Oberhavel (A 10, km 171,5 – 173,6)

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrte Frau Scheibner,

die von Ihnen mit Schreiben vom 29.03.2017 an die Dienststätte Stolpe des Landesbetriebes Straßenwesen Brandenburg (LS) gerichtete Anfrage zur Variantenuntersuchung für das o. g. Vorhaben im Bereich von Birkenwerder wurde geprüft. Der LS trifft dazu in seiner Funktion als Straßenbauverwaltung und Straßenverkehrsbehörde folgende Aussagen.

Vorbemerkung

Zunächst ist festzuhalten, dass im Bereich Birkenwerder die beiden Vorhaben zur Errichtung der geplanten 380-kV-Leitung (unter Mitnahme der 110-kV-Bahnstromleitung) sowie die Erweiterung der Autobahn (A) 10 wegen der engen Bündelung seit vielen Jahren miteinander abgestimmt wurden. Eine technisch für beide Baulastträger tragbare Lösung (Variante 0) ist das einvernehmliche Ergebnis dieser langjährigen Planung. Sie sieht eine Verschiebung der bestehenden Trasse der Hochspannungsleitung um etwa 15 m in Richtung Norden vor und wurde im Planfeststellungsantrag der 50Hertz Transmission GmbH zur Genehmigung eingereicht. In den bisherigen im Planfeststellungsverfahren abgegebenen Stellungnahmen des LS wurde dieser Lösung (Variante 0) grundsätzlich zugestimmt.

Nach einer Abstimmung im Planfeststellungsverfahren zwischen dem Landesamt für Bergbau, Geologie und Rohstoffe (LBGR) und dem Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV) wurde der 50Hertz Transmission GmbH durch das LBGR mitgeteilt,

dass die Leitungsverschiebung um ca. 15 m in nördliche Richtung in dem Mastbereich Mast 120 - Mast 124 (Variante 0) aus verschiedenen verwaltungsrechtlichen Gründen nicht planfeststellungsfähig sei. Dies ist für den LS insbesondere vor dem Hintergrund des in unserem Auftrag angefertigten Gutachtens des TÜV Süd nicht nachvollziehbar. Im Ergebnis des Gutachtens wurde das Erfordernis zur Leitungsverschiebung (Variante 0) festgestellt, da andernfalls die Betriebsführung und -sicherheit beider Infrastrukturen (Freileitung und A 10) erheblich beeinträchtigt wird. Dieser Standpunkt wird durch den LS auch weiterhin vertreten.

Folglich wurden durch die vom LBGR geforderte Variantenuntersuchung neue technische Planungen von der 50Herz Transmission GmbH erstellt und mit dem o.g. Schreiben Planunterlagen für zwei alternative Varianten der Trassenführung zwischen den Masten 124 und 120 zur Prüfung übergeben.

Variante 1:

Standortgleicher Ersatz der 110-/220-kV-Bestandsleitung durch eine 110-/380-kV-Freileitung

Variante 2:

Verschiebung der Leitungsachse um ca. 7 m Richtung Norden unter Verwendung des Tonnenmastbildes

Im Ergebnis wurden straßenrechtliche, straßenverkehrsrechtliche, betriebsdienstliche und straßenbauliche (lage- und höhentechische Abstände der Maste und Leitungen von den Verkehrsanlagen) Belange unter Beachtung der derzeit geplanten Zeitpunkte und Zeiträume geprüft.

Ergebnis: Variante 1 (Standortgleicher Ersatz)

Straßenrecht

Für die Umsetzung der Variante 1 ist die Herstellung eines Provisoriums, das an etwa 28 Standorten unter Verwendung eines Vollwandgestänges (Gestänge Ebf41000 der DBEnergie) und Hülsen ca. 6 - 8 m tief in der Böschung der A 10 gegründet werden soll, erforderlich. Dieses Leitungsprovisorium soll auf dem bundeseigenen Straßengrundstück in einem minimalen Abstand von nur etwa 3 m zum bestehenden befestigten Fahrbahnaußenrand der A 10 errichtet werden. Die Nutzung der im Eigentum des Bundes stehenden Grundstücksflächen abweichend von der Verwendung als Autobahn ist gemäß FStrG¹⁾ nicht zulässig. Insofern ist schon aus straßenrechtlicher Sicht der Bau des Provisoriums abzulehnen.

Die straßenverkehrliche Funktion der Autobahn leitet sich aus § 1 Abs. 4 FStrG¹⁾ ab. Die Eigenschaft als Bundesfernstraße erhält sie mit all ihren Bestandteilen durch Widmung. Die zur A 10 gehörenden bautechnischen Anlagen, die für die Sicherung der Straße und des Straßenverkehrs erforderlich sind, stehen in einem Funktionszusammenhang zueinander. Aus diesem Grund kann ein Funktionsträger der Energiewirtschaft die Autobahn nicht für sich in Anspruch nehmen, denn dann könnte sie die ihr zugedachten Aufgaben nicht mehr wahrnehmen und sie

stünde dem Verkehrsteilnehmer nicht mehr als überregionale Verkehrsverbindung zum schnellen und gefahrfreien Fahren zur Verfügung.

Die Herstellung des Leistungsprovisoriums zur Umsetzung der Variante 1 bedeutet also einen massiven Eingriff in den Betrieb der Autobahn, in dessen Folge über einen Zeitraum von mindestens 6 Monaten eine erhebliche Funktionsreduzierung der A 10 und ein Eingriff in die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs eintreten würde. Daher kann auch im Hinblick auf Punkt 3.2 (1) der ATB-BeStra 2008 (Allgemeine Technische Bestimmungen für die Benutzung von Straßen durch Leitungen und Telekommunikationslinien) wegen der Verkehrssicherheit und zur Gewährleistung höchster Schutzgüter, nämlich Gesundheit und Leben der Verkehrsteilnehmer sowie öffentlichen und privaten Eigentums, der Variante 1 nicht zugestimmt werden.

Straßenverkehrsrecht und Betriebsdienst

Durch den Ausbau der A 10 wird der Abstand der Fahrbahnkante der ausgebauten A 10 näher an der Freileitung liegen als im derzeitigen Bestand. Dadurch hängen die Leiterseile teilweise über der äußeren Fahrspur der künftigen A 10. Bei Wartungsarbeiten an der A 10 oder der Freileitung sind Behinderungen der jeweils anderen Infrastruktur (Freileitung und A 10) nicht zu vermeiden!

Nach § 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG¹⁾ gehört zur Autobahn der Straßenkörper, das sind insbesondere der Straßengrund, der Straßenunterbau, die Straßendecke, die Brücken, Tunnel, Durchlässe, Entwässerungsanlagen, Böschungen, Stützmauern, Lärmschutzanlagen, Trenn-, Seiten, Rand- und Sicherheitsstreifen. Auch der befestigte Standstreifen dient neben den Fahrstreifen zur Aufnahme des Verkehrs. Er ist besonders im Zusammenhang mit Fahrzeugpannen, zur Bildung von Rettungsgassen bei Verkehrsunfällen sowie für Arbeiten des Betriebsdienstes, die für die Verkehrssicherheit erforderlich sind von herausragender Bedeutung.

Mit dem in der Variante 1 geplanten trassengleichen Ersatz der bestehenden Hochspannungsleitung wird nach erfolgtem sechsstreifigen Ausbau der A 10 ein extrem geringer Abstand zwischen beiden Infrastrukturen verbleiben, der dauerhafte betriebsdienstliche Einschränkungen für beide Baulastträger zur Folge hat und verkehrliche Behinderungen hervorruft. Dies steht dem Ergebnis des vom LS beauftragten Gutachtens des TÜV Süd entgegen.

Nach § 1 Abs. 4 Nr. 2 FStrG¹⁾ gehört ebenso der Luftraum über der Straße zur Autobahn. Durch Überspannen der Autobahn mit Leiterseilen wird diese beeinträchtigt. Neben den straßenrechtlichen Problemen treten dadurch auch straßenverkehrsrechtliche Konflikte auf, die die Verkehrssicherheit beeinträchtigen. Bei Wind und Sturm ist ein Ausschwenken der Stromleitungen nicht zu verhindern. Neben der dadurch hervorgerufenen Ablenkungsgefahr für Verkehrsteilnehmer auf der A 10 kann auch ein Eisabwurf auf die Fahrbahn auftreten. Ebenso ist ein gefahrloses Arbeiten z. B. auf dem Standstreifen nicht möglich, wenn nach Verkehrsunfällen oder dem Nothalt von Pannenfahrzeugen Spezialtechnik zur Bergung (Hebezeuge) erforderlich wird. Dies wird gegebenenfalls erst nach Abschalt-

tung der stromführenden Leiterseile möglich sein. Diese Gefahren und Schwierigkeiten werden bei einem trassengleichen Ersatzneubau der Freileitung nicht verhindert. Gegebenenfalls sind auch bestimmte Großraum- und Schwerlasttransporte wegen der Nähe zur Hochspannungsleitung im Abschnitt von Birkenwerder nicht mehr möglich.

Überdies hat die Bundesrepublik Deutschland für den Betrieb und die Erhaltung der Bundesautobahnen ein Bundesautobahn-Telekommunikationsnetz errichtet, das der flächendeckenden Versorgung der Autobahn-Notrufsäulen, verkehrstechnischer Einrichtungen, Betriebsfunksystemen und weiteren nachrichtentechnischen Systemen dient. Aus Gründen der Verkehrssicherheit sind Betriebsstörungen oder Ausfälle dieser Anlagen zu vermeiden. Das für die Variante 1 benötigte Provisorium beeinträchtigt tiefgreifend die Betriebssicherheit der Autobahn-Telekommunikationsanlage. Abgesehen von elektrischen Beeinflussungssituationen und der daraus abzuleitenden Schutzmaßnahmen für Personen und technischen Einrichtungen wird die A 10 und deren Servicestreifen teilweise überbaut. Ein uneingeschränkter 24ständiger Betriebs- und Entörungsdienst an den Autobahn-Telekommunikationsanlagen ist damit nicht mehr möglich. Aus nachrichtentechnischer Sicht muss das Provisorium abgelehnt werden.

Problematisch wären für den zukünftigen Betriebsdienst auch alltägliche Unterhaltungsaufgaben, bei denen technisches Gerät am Fahrbahnrand eingesetzt wird. Ohne Rücksprachen und Abstimmungen mit dem Netzbetreiber der Freileitung und unter Beachtung des Hochspannungsschutzes müssen Betriebsdiensthandlungen wie die Reinigung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, Bankettarbeiten (Grasmahd, Baumschnitt), Reinigung von Entwässerungsanlagen und Durchlässen, Winterdienst, Unfallberäumung, Beseitigung von Ölspuren, Prüfungen von Ingenieurbauwerken unter Einsatz von Hubsteigern oder auch der Austausch von Elementen der Lärmschutzwand mittels Kraneinsatz möglich sein.

Alle Bestandteile der A 10 dürfen aus Gründen der Verkehrssicherheit sowie der Leichtigkeit des Verkehrs nicht beeinträchtigt werden. Das bedeutet letztlich, dass der Abstand der Masten und Energieleitungen so weit von der Autobahn entfernt sein muss, dass zu keiner Zeit die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wird oder werden könnte. Dies schließt ein, dass auch bei allen Arbeiten, also bei der Errichtung, Montage, Kontrollen und Reparaturen an der Hochspannungsleitung keine Gefährdung des Verkehrsraums unmittelbar oder mittelbar eintreten kann (z. B. durch Herabfallen von Personen oder Gegenständen).

Künftig wäre sowohl für den Aufbau als auch für alle Überprüfungen und Reparaturen der Bestandteile der Freileitung jeweils die Sperrung von Verkehrsflächen der A 10 erforderlich. Diese massiven Eingriffe in den Straßenverkehr sind zu verhindern. Jeder Eingriff in den Straßenverkehr stellt eine akute Gefahr für die Sicherheit des Verkehrs und der Verkehrsteilnehmer dar. Gleichzeitig wird die Leichtigkeit des Verkehrs beeinträchtigt. Der betreffende Bereich der A 10 ist in Bezug auf Verkehrsunfälle ohnehin bereits problematisch und wird von der Autobahnunfallkommission (AUK) besonders betrachtet. Letztlich haben sich hier seit 2014 insgesamt 4 tödliche Verkehrsunfälle ereignet. Die AUK ist bemüht, die Si-

cherheitsfaktoren zu erhöhen, um diesem Problem entgegen zu steuern. Dementsprechend müssen jegliche zusätzliche negative Einflüsse auf die Verkehrssicherheit vermieden werden. Auch aus diesem Grund kann der beabsichtigten Trassenführung nicht zugestimmt werden.

Straßenbau (Autobahnausbau)

Zum derzeit geplanten Zeitpunkt zur Herstellung der Freileitung (2019) werden die Bauarbeiten an dem ÖPP-Projekt A 10/A 24 bereits begonnen haben. Im Bereich Birkenwerder sind die Arbeiten an der A 10 erst 2021/2022 geplant. Jedoch muss dieser Bereich der A 10 in den Jahren 2019/2020 als Beruhigungsstrecke für die beiden angrenzenden Bauabschnitte dienen. Um ihre Funktion zu erfüllen, müssen Beruhigungsstrecken weitestgehend ohne Verkehrseinschränkungen bleiben, um dem Autobahnverkehr, der in den beiden benachbarten Bauabschnitten mit Verkehrsführungen im 4-0-System (einbahnig mit Gegenverkehr und eingeschränkter Fahrstreifenbreite) geführt wird, Entlastungsmöglichkeiten zu bieten. Dies mindert die Unfallgefahr und verbessert die Leistungsfähigkeit des Gesamtabschnittes. Aus diesem Grund verbietet sich im Abschnitt der Beruhigungsstrecke die Errichtung einer weiteren Verkehrsraumeinschränkung auf einer Länge von ca. 2 km, wie sie für das Provisorium der Variante 1 beabsichtigt ist.

Daneben behindern die geplanten Standorte der provisorischen Maste der 380 kV Trasse den Bau des Brückenbauwerks 82Ü1 bei Bau-km 173+595. Die Brücke dient der Überführung von Bahngleisen über die Autobahn. Die provisorischen Maste müssten in diesem Bereich ca. 40 m Bodenfreiheit bieten, um den Einbau der Brückenbauteile und das Herstellen der Brückenprovisorien zu ermöglichen. Wegen der mit der DB AG abgestimmten Sperrzeiten und der ÖPP-Baumaßnahme auf der A 10 ist die Brückenbaumaßnahme bereits zeitlich als auch lagetechnisch festgelegt.

Im Bereich des Maststandortes 121 ist im Planfeststellungsverfahren der A 10 eine Lärmschutzwand von 7 m Höhe über Gelände geplant. Bei einem Standortgleichen Ersatz der Freileitung würde die Lärmschutzwand unmittelbar neben dem Mastgestänge über das vorhandene Mastfundament verlaufen. Außerdem wäre die Zugänglichkeit der Lärmschutzwand für Instandsetzungs- und Erhaltungsmaßnahmen stark eingeschränkt. Für den Fall der Instandhaltung der Freileitung müsste die LSW im Mastbereich demontierbar ausgeführt werden. Diese Konflikte hätten gravierende Planänderungen mit technisch erheblichen Aufwendungen zur Folge.

Darüber hinaus hätte eine Planung des Provisoriums die vorhandenen Anlagen zu berücksichtigen. Dazu gehören neben den Brücken auch Verkehrszeichenbrücken und Kragarme für die Wegweisung sowie die im Böschungsbereich der A 10 befindlichen Entwässerungsanlagen und das Autobahn-Fernmeldekabel. Außerdem müssten die provisorischen Maste als punktuelle Hindernisse durch bauzeitliche Fahrzeugrückhaltesysteme geschützt werden.

Ergebnis: Variante 2 (Verschiebung der Leitungsachse um ca. 7 m Richtung Norden)

Straßenrecht

Bei einer Realisierung des Hochspannungsleitungsneubaus ohne die Notwendigkeit der Errichtung eines wie bei der Variante 1 erforderlichen Provisoriums besteht der straßenrechtliche Konflikt der Mitbenutzung bundeseigener Straßengrundstücke nicht.

Straßenverkehrsrecht und Betriebsdienst

Mit einem Ausbau der bestehenden Freileitung auf eine 110-/380-kV-Leitung unter geringer Verschiebung der Trassenachse und etwa 7 m in Richtung Norden bei gleichzeitigem Einsatz des Tonnenmastbildes werden ähnliche straßenverkehrsrechtliche und betriebsdienstliche Probleme, wie sie bei Variante 1 beschrieben wurden, erwartet. Dies lässt sich jedoch erst bei Vorlage einer Detailplanung für Maststandorte und den Leitungsverlauf abschließend prüfen. Insgesamt dürften aber die Auswirkungen auf den Autobahnbetriebsdienst geringer sein, so dass der nach erfolgtem sechsstreifigen Ausbau der A 10 und Freileitungsneubau verbleibende Endzustand dem gegenwärtig bestehenden Zustand auf der A 10 nahe kommen könnte.

Straßenbau (Autobahnausbau)

Entsprechend dem Schreiben vom 29.03.2017 sind für die Variante 2 bauzeitlich keine Einschränkungen des Verkehrs der A 10 erforderlich. Durch den Versatz von 7 m zur Bestandsleitung können die Masten unabhängig von der A 10 und der Baumaßnahme der A 10 hergestellt werden. Eine Beeinträchtigung des Verkehrs auf der A 10 und dadurch der Baumaßnahme der A 10 erfolgt dadurch nicht.

Durch die Leitungsverschiebung von ca. 7 m in nördliche Richtung kann die Lärmschutzwand am Mast 121 entsprechend Planfeststellung der A 10 aufgestellt werden. Dadurch ist eine rückwärtige Wartung und Begutachtung der LSW möglich. Weitere Aussagen bezüglich möglicher Standortprobleme der neuen Masten können wegen der fehlenden Planunterlagen für die Variante 2 nicht getroffen werden. Es sind aber für die Planung der Masten die vorhandenen und die geplanten Anlagen der A 10 zu beachten.

Auch aus straßenbaulicher Sicht bietet die Variante 2 gegenüber der Variante 1 Vorteile. Die Beeinträchtigungen der Baumaßnahme der A 10 sind bei der Variante 2 durch das Fehlen des Provisoriums und den größeren Abständen der Masten zur A 10 geringer als bei Variante 1.

Fazit

Für den LS bleibt als Vorzugslösung für die Umsetzung des o. g. Vorhabens unter Beachtung der bisher in den im Planfeststellungsverfahren abgegebenen Stel-

lungennahmen vorgebrachten Auflagen und Hinweise nach wie vor die Variante 0, so wie sie die 50Hertz Transmission GmbH mit dem Planfeststellungsantrag eingereicht hat. Unter der Bedingung einer konkreten und umfassenden technischen Analyse der Variante 2 im Planfeststellungsverfahren ist deren Realisierung grundsätzlich denkbar, sofern die aus einem positiven Prüfungsergebnis resultierenden Bedingungen und Auflagen vom Vorhabenträger eingehalten werden. Wegen der vielfältigen straßenrechtlichen, privatrechtlichen, verkehrsbehördlichen, baulichen und betriebsdienstlichen Konflikte bei der Variante 1 wird diese ausdrücklich abgelehnt.

Bei der weiteren Planung des o. g. Vorhabens sind die Festlegungen des FStrG¹⁾ zu beachten. Gemäß § 9 Abs. 1 und 2 FStrG¹⁾ sind

- die Errichtung von Hochbauten jeder Art bis 40,0 m neben Bundesautobahnen, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn, untersagt (Anbauverbotszone) sowie
- die Errichtung, Änderung oder veränderte Nutzung von baulichen Anlagen bis jeweils 100,0 m neben Bundesautobahnen zustimmungspflichtig (Anbaubeschränkungsbereich).

Im Endzustand sowohl bei der Variante 0 als auch bei der Variante 2 befindet sich die kombinierte 110-/380-kV-Freileitung innerhalb des nach § 9 Abs. 1 FStrG¹⁾ festgelegten Anbauverbotszone, so dass in jedem Fall eine Ausnahme vom Bauverbot gemäß § 9 Abs. 8 FStrG¹⁾ im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durch den LS zu erteilen wäre. Dies entspricht auch dem gegenwärtigen Zustand.

Bei Rückfragen stehe ich gern zur Verfügung.

Freundliche Grüße

Im Auftrag

Karsten Mausolf

Rechtsquellenverzeichnis:

1) Bundesfernstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007, BGBl. I S. 1206, zuletzt geändert durch Artikel 466 der Verordnung vom 31. August 2015, BGBl. I S. 1474)

TurboPost



0101631123626205
08.05.2017
35762

KOOP



Turbo Post GmbH
1153 - 161 1

1154/ MA1212 02
1154-27 12-06



0100011987300577
08.05.2017

