

380-kV-Freileitung Neuenhagen-Wustermark- Hennigsdorf

380-kV-Nordring Berlin

UW Neuenhagen bis Mast 189 mit den Abzweigen UW Malchow und
UW Hennigsdorf

Unterlage 0 N

**Erläuterung der Änderungen der Unterlagen zum
Planfeststellungsverfahren**

1. Planänderung

Vorhabenträgerin:

50Hertz Transmission GmbH
Heidestraße 2
10557 Berlin

info@50hertz.com

www.50hertz.com

Vorhaben

Planfeststellungsverfahren für die
380-kV-Freileitung Neuenhagen – Wustermark – Hennigsdorf (380-kV-Nordring
Berlin)

Ansprechpartner

Projektleiter Leitungen
Uwe Tschöpelt
Tel.: 030 5150 2348
Email: uwe.tschoepelt@50hertz.com

Fachprojektleiterin Freileitungsprojekte und Naturschutz
Katharina Scheibner
Tel.: 030 5150 3378
Email: katharina.scheibner@50hertz.com

Inhalt

1.	Begründung und Umfang der Planänderung	4
1.1.	Umtrassierung	4
1.2.	Anpassung der technischen Planung	6
1.3.	Eigentumsrechtliche Änderungen	7
1.4.	Umweltrechtliche Unterlagen	7
1.4.1.	Vogelschutzmarker	8
1.4.2.	Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	9
1.5.	Alternativenprüfung	10
1.6.	Gesetz zur Modernisierung des Rechts der Umweltverträglichkeitsprüfung	10
2.	Darstellung der Planänderung	11

1. Begründung und Umfang der Planänderung

Vor dem Hintergrund der im Rahmen der Beteiligung zum Planfeststellungsverfahren zum Vorhaben „380-kV-Nordring Berlin“ eingereichten Stellungnahmen und Einwendungen hat sich die Vorhabenträgerin entschieden, die Trassierung auf einem Teilabschnitt von ca. 6 km zu überarbeiten.

Im Bereich Birkenwerder wurden in Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenwesen und der DEGES alternative Trassenverläufe untersucht, um die Beeinträchtigung durch Überspannung zu reduzieren. Im Ergebnis dessen, wurde die technische Planung im Bereich Birkenwerder geändert.

Gleichzeitig haben sich wesentliche eigentumsrechtliche Veränderungen in den Bereichen Altlandsberg und Schwanebeck aufgrund Katasteränderungen / Flurbereinigungen ergeben. Diese werden in den geänderten Unterlagen berücksichtigt.

Die Auswirkungen der Umtrassierung wurden entsprechend in den umweltrechtlichen Genehmigungsgutachten ergänzt. Zudem wurden im Rahmen der Planänderung weitere, sich aus dem Anhörungsverfahren ergebende, wesentliche Ergänzungen und Aktualisierungen der umweltrechtlichen Unterlagen berücksichtigt.

Zudem wurden nachrichtliche Fehler in den Unterlagen der Planänderung korrigiert.

1.1. Umtrassierung

Summt - Birkenwerder

Aufgrund der vorliegenden Einwendungen, insbesondere die der Landesbetriebe Brandenburgs und zahlreicher privater Einwendungen wurde der Leitungsabschnitt zwischen Birkenwerder und Summt umtrassiert. Ursprünglich sollte die geplante 380-kV-Leitung ab Summt bis Birkenwerder in enger Bündelung parallel zur BAB 10 verlaufen unter Mitnahme der vorhandenen 110-kV-Bahnstromleitung Priort-Karow (DB Energie). Mit der Trassenbündelung von Bahnstromleitung und Freileitung an der Autobahn und dem Rückbau der beiden Bestandsachsen im Norden hätte durch ursprünglich vorgesehene Kompensationsmaßnahmen (Initialpflanzungen standortheimischer Eichenwälder) bzw. durch Sukzession ein größeres zusammenhängendes Waldgebiet entstehen und die Zerschneidung des Waldgebietes damit reduziert werden können. Gleichzeitig hätten Schutzbereiche der Autobahn mitgenutzt werden können, sodass die absolut in Anspruch genommenen Flächen im Vergleich zur Nutzung der Bestandstrasse deutlich reduziert worden wären. Allerdings wären deutlich mehr Waldflächen neu in Anspruch genommen worden als im Vergleich zur Nutzung der Bestandstrasse.

Auch für die Betriebsführung der Bestandsleitung ergaben sich für den Zeitraum des Baus der Neubauleitung erhebliche technische Vorteile aus dem ursprünglich geplanten Trassenverlauf.

Im Beteiligungsverfahren wurden jedoch detailliert Argumente gegen die ursprünglich geplante Trassenführung geäußert. Zum einen wurde die enge Bündelung der geplanten 380-kV-Freileitung mit der BAB 10 vom Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg abgelehnt, da die Traversen der Freileitung in die „Anbauverbotszone“ (40 m beidseitig von Bundesautobahnen gemäß § 9 (1) FStrG) hineinragten. Zum anderen wurde der für die enge Bündelung mit der BAB 10 erforderliche Gehölzeintrieb durch den Landesbetrieb Forst Brandenburg abgelehnt. Im Zuge der Abwägung überwogen die vorgebrachten Gegenargumente die Vorteile einer engen Bündelung der Infrastrukturen. Auch hätten nur kleinräumige Verschiebungen der Trassenachse die Gegenargumente nicht entkräften können. Vielmehr wären zusätzlich die technischen Vorteile aufgehoben worden, da sich dann die Bestands- und Neubautrasse überschneiden hätten. Der Vorteil, dass die 380-kV-Leitung auf neuer Trasse in enger Bündelung mit der BAB 10 unabhängiger von der Bestandsleitung hätte errichtet werden können und damit während des Baus dieses Leitungsabschnittes weniger und kürzere Ausschaltungen der Bestandsleitung erforderlich gewesen wären, ist entfallen. Zusätzlich hätten kleinräumige Verschiebungen der Trassenachse in nördliche Richtung einen größeren Gehölzeintrieb bedingt. Aus diesen Gründen hat sich die Vorhabenträgerin dazu entschlossen, die Trassierung im Bereich Summt – Birkenwerder zu ändern.

Zudem geht aus dem Technischen Bericht „Untersuchungen zur Parallelführung einer 110-kV-Bahnstromleitung und einer 380-kV-Freileitung und ihre Wechselwirkung (5-km-Übertragungstrecke)“ der Technischen Universität Ilmenau hervor, dass bei einer Mitführung von 110-kV- und 380-kV-Stromübertragungssystemen über eine mehr als 5 km lange Strecke aufgrund der zu erwartenden 50-Hz-Beeinflussung mit Störungen im 16,7-Hz-Bahnnetz zu rechnen ist. Aus diesem Grund wird eine Leitungsmitnahme der 110-kV-Bahnstromleitung bereits ab Summt durch die Vorhabenträgerin abgelehnt.

Auch die geänderte Trassenführung hält weiterhin an der Umgehung der Ortslage Summt fest. Die geplante Leitung verlässt in Summt die bestehende Achse, knickt am Mast 84 nach Südwesten in Richtung der Autobahn BAB 10 ab und folgt dieser über die Länge eines Mastfeldes. Ab Mast 86 verläuft die geplante Leitung parallel in enger Bündelung mit der bestehenden 110-kV-Bahnstromleitung Priort-Karow (DB Energie), um ab Mast 86_3 wieder in den vorhandenen Trassenkorridor einzubinden und der bestehenden Leitungssachse der 220-kV-Freileitung Neuenhagen-Wustermark-Hennigsdorf zu folgen.

Aufgrund der Umtrassierung zwischen Summt und Birkenwerder werden die Inanspruchnahme einer neuen Trasse und der damit verbundene Gehölzabtrieb im Schneisenbereich vermieden. Die Änderung des Trassenverlaufs bedingt Anpassungen in den technischen Plänen sowie den umweltrechtlichen Unterlagen.

Birkenwerder

Im Bereich Birkenwerder wurde in der ursprünglichen Planung die Leitungssachse im Zuge der Autobahnerweiterung um ca. 15 m nach Norden verschoben und im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens der BAB 10 als Leitungsänderungsmaßnahme der 220-kV-Freileitung berücksichtigt. Durch eine Leitungsverschiebung um ca. 15 m würden im Mastbereich Mast 100 – Mast 102 und Mast 103 – Mast 104 einige Gebäude erstmalig im Schutzstreifen der Freileitung

liegen. Daher wurden in diesen Bereichen in Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenwesen und der DEGES technische Varianten der Freileitungsplanung untersucht, um eine Beeinträchtigung durch Überspannung zu minimieren. Im Ergebnis dessen, wurde die technische Planung im Bereich Birkenwerder geändert. Die erforderliche Leitungsverschiebung kann von ca. 15 m auf ca. 7 m verringert werden. Gleichzeitig wird das eher gedungen wirkende Donaumastbild mit einer zusätzlichen Traverse für die 110-kV-Bahnstromleitung Prirot-Karow in ein schlanker wirkendes Tonnenmastbild mit einer zusätzlichen 110-kV-Traverse geändert. Auf diese Weise kann weitestgehend der Bestandsschutzstreifen in diesem Bereich genutzt werden.

Die Änderung des Trassenverlaufs auf ca. 2 km Länge bedingt Anpassungen in allen technischen Plänen, sowie in den umweltrechtlichen Unterlagen. Für den Bereich der Umtrassierung müssen die Auswirkungen auf die umweltrechtlichen Schutzgüter neu ermittelt und bewertet werden.

1.2. Anpassung der technischen Planung

Im Zuge der Planänderung werden neben der umfangreichen Umtrassierung auch Anpassungen an aktuelle Netzanforderungen in der technischen Planung vorgenommen. Aus diesem Grund wurden Masttypen und -arten an einzelnen Maststandorten getauscht.

Schutzgerüste und Provisorien

Des Weiteren ist in Abstimmung mit der Planfeststellungsbehörde die planerische Darstellung von Schutzgerüsten und Provisorien erforderlich. Bisher wurde auf die Darstellung dieser temporären Flächeninanspruchnahme in den Planunterlagen verzichtet, da zum einen der tatsächliche Bedarf sowohl an Schutzgerüsten als auch an Provisorien abhängig von der Netzsituation und möglichen Schaltungszuständen der Bestandsleitung ist. Zum anderen erfolgt die Ausführungsplanung möglicher Schutzgerüste und Provisorien durch die von der Vorhabenträgerin beauftragten bauausführenden Firmen, sodass der Flächenbedarf derzeit nur geschätzt werden kann. Die in den Planunterlagen ergänzte Darstellung der Flächen für Schutzgerüste und Provisorien beruht daher auf dieser Schätzung.

Wald- und Hagpläne

In den Wald- und Hagplänen wird die Nummerierung der Einzel-, Allee- und Straßenbäume aus dem landschaftspflegerischen Begleitplan ergänzt, um die Zuordnung der Bäume fehlerfrei ermöglichen zu können.

Weiterhin wirken sich die technischen Änderungen teilweise auch auf die in den Wald- und Hagplänen dargestellten Einhiebsflächen aus.

Ergänzende Technische Unterlage

Bei der in das Verfahren gestellten Unterlage 13 handelt es sich um eine ergänzende technische Unterlage, die der zusätzlichen Information dient.

Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens der 380-kV-Leitung Neuenhagen-Wustermark-Hennigsdorf wurden Gutachten erstellt, in denen die Einhaltung der

Grenzwerte für elektromagnetische Feldimmissionen und Schallimmissionen, gemäß 26. BImSchV und TA Lärm, rechnerisch untersucht wurden.

Die vorgenommenen Änderungen in der technischen Planung bedingen Aktualisierungen der Berechnungen der Grenzwerte für elektromagnetische Feldimmissionen und Schallimmissionen, gemäß 26. BImSchV und TA Lärm.

Die am 04.03.2016 in Kraft getretene Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Durchführung der Verordnung über elektromagnetische Felder (26. BImSchVVwV) gilt nach Ziffer 6 nicht für bis zum 4. März 2016 beantragte Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren, für die zu diesem Zeitpunkt ein vollständiger Antrag vorlag. Damit ist die 26. BImSchVVwV aus der Sicht der Vorhabenträgerin nicht unmittelbar auf dieses Verfahren anwendbar. Allerdings zählen die elektrischen und magnetischen Felder zu den sensiblen Themen im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens. Daher hat sich die Vorhabenträgerin dazu entschlossen, freiwillig eine Minimierungsprüfung gemäß den Vorgaben der 26. BImSchVVwV durchzuführen (s. Unterlage 13 A).

1.3. Eigentumsrechtliche Änderungen

Im Beteiligungsverfahren ermittelte eigentumsrechtliche Änderungen werden im Rahmen der Planänderung in den Unterlagen berücksichtigt.

Des Weiteren wurden umfangreiche Katasteränderungen in den Gemarkungen Altlandsberg (M7 – M10) und Schwanebeck in die Planunterlagen aufgenommen.

Änderungen, die sich im Zuge des Rechtserwerbs auf der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses zum 6-streifigen Ausbau der BAB 10 vom 09. Dezember 2013 (40.17171/10.32) ergeben, finden keine Berücksichtigung in den Unterlagen, da der Rechtserwerb und die Eintragung der Rechte noch nicht umfänglich abgeschlossen ist. Unabhängig davon sind die Planfeststellungsgrenzen des Autobahnausbaus nachrichtlich in den Unterlagen enthalten.

Aufgrund der ermittelten umfangreichen eigentumsrechtlichen Änderungen können diese im Rechtserwerbsverzeichnis nicht im vorhandenen Datensatz dargestellt werden. Daher werden die Tabellenzeilen grau gekennzeichnet und durchgestrichen. Die Änderung wird in einem neuen Datensatz in der darunter eingefügten Zeile in blau dargestellt.

In dem Fall, dass sich nur die Blattnummer des Rechtserwerbsplanes geändert hat, auf dem das betreffende Flurstück abgebildet wird, wird auf die Streichung verzichtet und die geänderte Blattnummer wird blau gekennzeichnet.

1.4. Umweltrechtliche Unterlagen

Neben den durch die Umtrassierungen erforderlichen Anpassungen der umweltrechtlichen Unterlagen wurden mit dem Landesamt für Umwelt Brandenburg (LfU) - vormals Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz (LUGV) - und der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt des Landes Berlin (SenStadtUm) folgende weitere Änderungen der Planunterlagen abgestimmt:

- Aktualisierung Biotoptypenkartierung NSG Lietzengrabenniederung
- Aktualisierungskartierungen
- Anpassung artenschutzrechtlicher Belange
- Anpassung Kompensationsumfang
- Anpassung Kompensationsmaßnahmen

1.4.1. Vogelschutzmarker

Zur Minimierung des Verletzungs- und Tötungsrisikos von Vögeln durch Anprall an das Erdseil sah die ursprüngliche Planung vor, dieses in avifaunistisch-sensiblen Bereichen mit spiralförmigen Vogelschutzmarkern zu versehen, deren Wirksamkeit erprobt und erwiesen ist.

Generell stehen verschiedenartige Typen von Vogelschutzmarkern zur Verfügung. In der Praxis werden die sogenannten „Spiralmarker“ und die „Vogelschutzklappen“ derzeit am häufigsten verwendet. Beide Typen besitzen eine schwarzweiße (also kontrastreiche) Farbgebung bzw. erzielen diese durch eine entsprechende Kombination, was gemäß aktuellem Wissensstand unstrittige Voraussetzung für die Wirksamkeit ist. Für die Sichtbarkeit der Marker ist auch der Abstand der Marker zueinander ausschlaggebend.

Von Naturschutzbehörden und Naturschutzverbänden wird in der Regel die Verwendung der „Vogelschutzklappen“ gefordert, da diese auffälliger und damit sichtbarer seien. Diese Forderungen beziehen sich auch auf verschiedene Literaturstellen, in denen angenommen wird, dass eine zusätzliche Wirkung durch die Bewegungen der einzelnen Streben der „Klappen“ (Flimmern) eintritt. Grundsätzlich ist aber festzuhalten, dass der notwendige Kontrast sowohl bei der schwarzweißen Kombination aus Spiralmarkern als auch bei den „Vogelschutzklappen“ gegeben ist (siehe FNN-Hinweis Vogelschutzmarkierung an Hoch- und Höchstspannungsleitungen (12/2014)).

Bisher liefern Betrachtungen zur genauen Wirksamkeit der verschiedenen Markertypen nur in den wenigsten Fällen eindeutige Ergebnisse.

Auch die Stellungnahmen und Erwiderungen der Fachbehörden und Naturschutzverbände aus der öffentlichen Beteiligung zum Vorhaben 380-kV-Nordring Berlin enthalten die Forderung nach der Verwendung der „Vogelschutzklappen“.

Die Vorhabenträgerin hat sich daher dazu entschieden, die Markierung der Erdseile mit Vogelschutzmarkern anzupassen.

- In Abstimmung mit den Fachbehörden werden nur die avifaunistisch sensiblen Leitungsabschnitte mit Vogelschutzmarkern markiert.
- Die Spiralmarker sollen gemäß der überarbeiteten Planung gegenläufig, abwechselnd schwarz-weiß in einem Abstand von 25 m montiert werden.
- Die Vorhabenträgerin nimmt in Abstimmung mit den oberen Naturschutzbehörden von Berlin und Brandenburg die zusätzliche Markierung der parallelverlaufenden 380-kV-Leitung Lubmin-Neuenhagen-Malchow in den sensiblen Bereichen für die Avifauna mit in die Planung auf. Durch eine versetzte

Anbringung der Spiralmarker auf der Nachbarleitung entsteht ein visueller Abstand von 12,50 m.

- Die Vorhabenträgerin ist bereit, den besonders sensiblen Bereich zwischen Mast 59/448a und Mast 74 alternativ mit Klappenmarkern zu markieren. Die Anbringung der Klappenmarker erfolgt in einem Abstand von 25 m. Die parallelverlaufende 380-kV-Leitung Lubmin-Neuenhagen-Malchow wird in diesem Abschnitt nicht markiert. Das Spannungsfeld Mast 72 – Mast 73 kreuzt die BAB 10. Aus verkehrssicherungstechnischen Gründen wird dieses Spannungsfeld im Abstand von 25 m mit gegenläufig montierten, schwarz-weißen Spiralmarkern markiert. Sollte für dieses Spannungsfeld eine Kennzeichnung mit Flugwarnkugeln erforderlich werden, kann auf die Markierung mit Vogelschutzmarkern verzichtet werden.

In Regionen oder Abschnitten mit besonderem Landschaftsbild, mit extremen Eislast- oder Windlastklassifizierungen, sowie bei Autobahn- oder ICE-Kreuzungen werden durch die Vorhabenträgerin aus verkehrssicherungstechnischen Gründen weiterhin Spiralmarker verwendet.

In Anlehnung an die Methodik von BERNOTAT und DIERSCHKE wurden avifaunistische Daten in der neuen Unterlage 9.1.1 N zusätzlich bewertet.

1.4.2. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Ausgleichsmaßnahme A5

Die Ausgleichsmaßnahme A5 „Gehölzpflanzung Neuenhagen“ entfällt, da die vorgesehenen Maßnahmenflächen nicht mehr für die Umsetzung zur Verfügung stehen.

Ausgleichsmaßnahmen A8 und A9

Die Ausgleichsmaßnahmen A8 und A9 „Erweiterung eines sauer-Zwischenmoores“ entfallen aufgrund der Umtrassierung. Aufgrund der geänderten Trassenführung entfällt die Gehölzentnahme am Rand der Sauer-Zwischenmoore. Dadurch ist der vorgesehene Abtrag des Oberbodens zur Erweiterung der Moore nicht möglich.

Ausgleichsmaßnahme A13

Die Ausgleichsmaßnahme A13 „Initialpflanzung standortheimischer lichter Eichenwälder“ entfällt aufgrund der Umtrassierung. Die Pflanzungen sollten auf der Bestandstrasse im Bereich der Bestandsmaste 103 – 120 erfolgen. Da die Bestandstrasse im Rahmen der Umtrassierung nicht freigegeben wird, können die Pflanzungen nicht erfolgen.

Ersatzmaßnahme E6

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung ergab die Überprüfung der Unterlagen, dass die vorgesehene Maßnahmenfläche der Ersatzmaßnahme E6 „Erstaufforstung Altlandsberg“ von einer Gasleitung gequert wird. Unter Berücksichtigung der Auflagen des Gasversorgers entfällt die Maßnahme.

Ersatzmaßnahme E10 und E11

Die Erstaufforstungsmaßnahmen E10 und E 11 in den Gemarkungen Ladeburg und Bernau werden für die Kompensation der Eingriffe in Waldbiotope im Naturraum Barnim und Lebus / Barnim Hochfläche nicht mehr benötigt.

Die Gemarkungen Ladeburg und Bernau sind nicht mehr von dem Leitungsbauvorhaben betroffen.

Ersatzmaßnahmen E14, E15, E16

Gemäß der Abstimmung mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt wurden in den betroffenen Bezirksämtern erneut verfügbare Kompensationsmaßnahmen abgefragt. Im Ergebnis dieser Abfrage wurden die Ersatzmaßnahmen E14 „Renaturierung Peckpfehl“, E15 „Renaturierung Möllersfelder Pfehl“ und E16 „Pflanzung Streuobstwiese“ benannt und in den Landschaftspflegerischen Begleitplan aufgenommen. Für die Gemarkung Lübars entsteht durch die Aufnahme der Ersatzmaßnahme E16 eine Neubetroffenheit.

1.5. Alternativenprüfung

Alternativen wurden im Rahmen der technischen Planung geprüft. Grundsätzlich wird die Ermittlung, Bewertung oder Gewichtung einzelner Belange bei der Bestimmung des Trassenverlaufs vom Ausgleich zwischen technischem Optimum und geringstmöglichem Eingriff in die Umwelt geprägt.

Die Auswertung und Bearbeitung der eingereichten Einwendungen und Stellungnahmen im Beteiligungsverfahren ergab, dass von zahlreichen Einwendern eine nicht nachvollziehbare Alternativenprüfung kritisiert wurde.

Zum besseren Verständnis und zur Nachvollziehbarkeit der vorgenommenen Alternativenprüfung wurden die Bewertungskriterien sowie der Abwägungsprozess ergänzt und allgemein verständlich erläutert. Die planerische Grobanalyse und die Bewertung großräumiger Trassenalternativen erfolgt im Erläuterungsbericht. Kleinräumige Trassenvarianten werden schutzgutbezogen in der Unterlage 9 A (UVSII) betrachtet.

1.6. Gesetz zur Modernisierung des Rechts der Umweltverträglichkeitsprüfung

Nach seiner Bekanntmachung im Bundesgesetzblatt (BGBl. I 2017, 2808) ist das Gesetz zur Modernisierung des Rechts der Umweltverträglichkeitsprüfung vom 20. Juli 2017 mit zahlreichen Änderungen des UVPG in Kraft getreten. Nach der Übergangsregelung in Art. 1 Ziff. 36 lit. a) des Gesetzes zur Modernisierung des Rechts der Umweltverträglichkeitsprüfung ist zwar davon auszugehen, dass das Verfahren nach der Fassung des UVPG, die vor dem 16. Mai 2017 galt, hätte zu Ende geführt werden können. Denn vor diesem Stichtag wurden die Unterlagen nach § 6 in der bis dahin geltenden Fassung dieses Gesetzes vorgelegt. Ungeachtet dessen hat

sich die Vorhabenträgerin im Interesse der Rechtssicherheit und Rechtsangleichung dazu entschieden, das Verfahren unter Zugrundelegung der neuen Vorschriften weiter zu führen. Die Unterlage 9 A wurde dementsprechend angepasst.

2. Darstellung der Planänderung

Generell werden die Änderungen in den eingereichten Planfeststellungsunterlagen in blau gekennzeichnet. Dabei werden neu hinzugefügte Informationen blau dargestellt. Entfallene Informationen werden in blauer Farbe gestrichen.

In den technischen Planunterlagen werden die Informationen der ursprünglichen Planung hellgrau dargestellt, um die Änderungen nachvollziehbar zu gestalten.

Eine Ausnahme hiervon bilden die umweltrechtlichen Unterlagen 9 A, 10 A und 11 A. Die Änderungen in den umfangreichen Texten und Planunterlagen andersfarbig und mit Streichungen darzustellen, würde zu Lasten der Nachvollziehbarkeit und Übersichtlichkeit gehen, so dass diese in Abstimmung mit der verfahrensführenden Behörde vollständig überarbeitet - ohne blaue Kennzeichnung - für das 1. Planänderungsverfahren eingereicht werden.

Alle Änderungen werden in den Planköpfen als Änderungsvermerk dokumentiert. Die Unterlagen, die eine ursprüngliche Unterlage ersetzen, erhalten in der Unterlagenbezeichnung den Index „A“. Neu für das Verfahren eingereichte Unterlagen, sind durch den Index „N“ gekennzeichnet. Die Blattschnitte des Leitungsabschnittes von Mast 100 bis Mast 105 erhalten ebenso den Index „N“, obwohl diese ursprüngliche Pläne ersetzen, da aus technischen Gründen in den Trassenplänen die ursprüngliche Planung nicht dargestellt werden kann.

Den Unterlagen werden Vorblätter beigefügt, auf denen dokumentiert ist, wie die einzelnen Unterlagen und Pläne geändert und ersetzt werden.

Ausschließlich redaktionelle Änderungen werden in schwarzer Farbe kenntlich gemacht. Streichungen und Änderungsvermerke sind dann schwarz dargestellt. Änderungsvermerke in den Planköpfen beziehen sich immer auf das dargestellte Spannungsfeld. Sollten im Randbereich Blauänderungen zu finden sein, sind diese nicht zwangsläufig im Änderungsvermerk erläutert. In diesem Fall ist die Blauänderung auf dem Anschlussplan umfänglich dargestellt und im Plankopf vermerkt.



Energie für eine Welt in Bewegung

50Hertz Transmission GmbH

Heidestr. 2
10557 Berlin
Deutschland

Tel. +49 (30) 5150-0
Fax +49 (30) 5150-4477
info@50hertz.com

www.50hertz.com