

Raitersaich – Ludersheim – Sittling – Altheim 380-kV-Ersatzneubauprojekt

Juraleitung

**Ltg.-Abschnitt B-Nord Sittling – Ludersheim_West
(LH-08-B171)**

Planfeststellungsunterlage

Unterlage 3.1

Erläuterungsbericht Wegenutzung

Antragsteller:



TenneT TSO GmbH

Bernecker Straße 70

95448 Bayreuth

Bearbeitung:



Sweco GmbH

Grenzstraße 26

06112 Halle/Saale

Aufgestellt:	TenneT TSO GmbH	Bayreuth, den
	i.V. gez.: Julia Gotzler i.V. gez.: Andreas Junginger	27.11.2024
Bearbeitung:	Sweco GmbH i.A. gez.: Anne Geyer	
Anlagen zum Dokument	-	
Änderungs- historie:	Änderung:	Änderungsdatum:

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeine Angaben zum Vorhaben	4
2	Beschreibung der Nutzung von (nicht klassifizierten) Wegen.....	5
2.1	Sondernutzung und sonstige Nutzung.....	5
2.2	Wegenutzung in der Bauphase (temporär)	6
2.2.1	Freileitung.....	6
2.2.2	Erdkabel	8
2.2.3	Kabelübergangsanlage.....	9
2.2.4	Verkehrssicherung.....	9
2.3	Wegenutzung zur Unterhaltung (permanent).....	10
2.4	Begründung der Auswahl der zu benutzenden öffentlichen Wege	10
2.5	Maßnahmen zur Sicherung von Wegen und Zufahrten	10
3	Zusammenfassung	12

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Wegefrequentierung für die Errichtung eines Masten	6
Tabelle 2:	Baustellendauer für die Errichtung der einzelnen Trag- und Abspannmasten	7
Tabelle 3:	Wegefrequentierung für den Bau des Erdkabels	8
Tabelle 4:	Voraussichtliche Baustellendauer für den Bau des Erdkabels	9

1 Allgemeine Angaben zum Vorhaben

Die TenneT TSO GmbH plant zur Erhöhung der Transportkapazität den Ersatzneubau der vorhandenen 220 kV-Bestandsleitung („Juraleitung“) durch eine leistungsstärkere 380 kV-Leitung zwischen den Umspannwerken Raitersaich und Altheim.

Das hier aufgestellte Wegenutzungskonzept bezieht sich auf den Genehmigungsabschnitt B-Nord. Die Gesamtlänge des Ersatzneubaus beträgt ca. 45 km, die sich in ca. 42 km Freileitung und ca. 3 km Erdkabel aufteilen. Im Folgenden wird die Wegenutzung für den Neu- und Rückbau der Freileitung sowie den Neubau des Erdkabels dargestellt. Der Rückbau der bestehenden Leitung erfolgt nach Inbetriebnahme der Neubauleitung.

Die Wegenutzung bezieht sich auf alle Phasen des Neu- und Rückbaus. In zusammengefasster Form stellt sich der Bauablauf und damit die Zeitpunkte der Wegenutzung wie folgt dar:

- Für den Neubau der 380 kV-Leitungen werden die Maststandorte und das Erdkabel über Zufahrtswege (Baustraßen) von den öffentlichen Straßen und Wegen erreicht. Diese Zufahrtswege werden teilweise nur während der Bauphase (temporär) oder dauerhaft für den Betrieb benötigt.
- Nach dem Einbringen der Fundamente erfolgt die Montage der Masten.
- Für das Erdkabel werden zunächst die Schutzrohre im offenen Graben verlegt bzw. die geschlossene Querung hergestellt. Nach wiederverfüllen der Gräben findet der Kabeleinzug statt und die Crossbonding-Muffen werden montiert.
- Nachdem die neue 380 kV-Leitung errichtet und ein Betrieb gewährleistet ist, erfolgt der Rückbau der bestehenden 220 kV-Leitungen.
- Für den Rückbau der 220 kV-Masten werden zum Teil die Zufahrtswege (Baustraßen) genutzt, die zur Errichtung der 380 kV-Leitung errichtet wurden. Ist dies nicht möglich werden provisorische Baustraßen (z.B. mit Bagger- oder Stahlmatten oder alternativ ein klassischer Temporärstraßenausbau) errichtet.
- 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.

Allgemein wird in Wegenutzung, sprich die Nutzung bestehender Wege, und Zuwegung unterschieden. Die Zuwegung bezieht sich auf die temporären Flächen, um von einem bestehenden Weg bis zum Maststandort oder zur Erdkabelbaustelle zu gelangen.

In den vorliegenden Planfeststellungsunterlagen wurde die Wegenutzung ab der nächsten Autobahn oder Bundesstraße geplant. In den Übersichtsplänen Wegenutzung (siehe Unterlage 3.2) sind die geplanten Wegenutzungen und Zuwegungen, unterteilt in klassifiziertes und untergeordnetes öffentliches Straßennetz, dargestellt.

Als klassifizierte Straße wird das Straßennetz bezeichnet, das dem überörtlichen Verkehr dient. Dies umfasst die gesetzlichen Straßenkategorien der Autobahnen, Bundes-, Landes-/Staats- und Kreisstraßen. Als untergeordnetes öffentliches Straßennetz wird das Straßennetz bezeichnet, das dem innerörtlichen Verkehr dient. Dies umfasst die gesetzlichen Straßenkategorien der Gemeinde-, Ortsverbindungs- und der „sonstigen öffentlichen Straßen“. Zusammenfassend werden alle öffentlich gewidmeten Straßen und Wege als Verkehrswege bezeichnet. Als Privatwege werden alle übrigen nicht öffentlich gewidmeten Wege bezeichnet.

Zuwegungen sind als temporäre Inanspruchnahme in den Lage-/ Rechtserwerbsplänen (siehe Unterlage 4.1) dargestellt.

2 Beschreibung der Nutzung von (nicht klassifizierten) Wegen

Für die gesamte Bau- und Betriebsphase ist für die Erreichbarkeit des Vorhabens die Nutzung öffentlich gewidmeter Straßen und Wege notwendig. Darüber hinaus sind im Übersichtsplan Wegenutzung (siehe Unterlage 3.2) die nicht klassifizierten Straßen und Wege sowie die nicht allgemein für die Öffentlichkeit freigegebenen Wege gekennzeichnet, die vorhabensbedingt befahren werden müssen. Dort, wo die Straßen und Wege keine ausreichende Tragfähigkeit oder Breite besitzen, werden in Abstimmung mit den Unterhaltungspflichtigen Maßnahmen zum Herstellen der Befahrbarkeit festgelegt sowie durchgeführt und die Genehmigung im Zuge dieses Planfeststellungsverfahrens eingeholt. Für die Nutzung der Straßen und Wege durch Schwerlasttransporte sowie für die temporäre Grabenverrohrung sind Anträge auf verkehrsrechtliche Ausnahmegenehmigung und eine wasserrechtliche Genehmigung bei den zuständigen Behörden zu stellen. Die Arbeiten bzw. Nutzungen der Wege sind ebenfalls bei den betroffenen Trägern öffentlicher Belange rechtzeitig (1 - 3 Monate vorab) anzuzeigen. Die betroffenen Träger sind in der Wegenutzungsliste (siehe Unterlage 3.3) verzeichnet.

Die Straßen und Wege im Bereich des Vorhabens werden durch offene Wiesen, Felder, landwirtschaftliche Flächen, Wälder, Gräben und Gehölze eingfasst, für die während der Bauzeit teilweise sehr umfangreiche Schutzmaßnahmen durchzuführen sind. Zugleich gilt es, das Wegenetz bei der Realisierung des Vorhabens so weit wie möglich zu schonen und durch den Baustellenverkehr nicht über Gebühr zu belasten.

2.1 Sondernutzung und sonstige Nutzung

Das zur Errichtung des planfestgestellten Bauvorhabens gemäß Unterlage 3.3 in Anspruch genommene öffentliche Straßen- und Wegenetz darf, soweit und solange es für die Realisierung des Vorhabens einschließlich der Provisorien erforderlich ist, durch Baufahrzeuge auch insoweit in Anspruch genommen werden, als diese Benutzung über den Gemeindegebrauch hinausgeht. Sofern die angestrebte Nutzung der Straßen und Wege den Gemeindegebrauch übersteigen sollte, wird für die sonstigen öffentlichen Straßen i.S.v. § 53 BayStrWG der Träger der Straßenbaulast verpflichtet, eine zivilrechtliche Vereinbarung abzuschließen, die dem Vorhabenträger die zur Umsetzung dieser Planfeststellung erforderliche Nutzung der sonstigen öffentlichen Straßen und Wege, einschließlich solcher für den beschränkten Gemeindegebrauch, gestattet.

Die Belastungen durch den Baustellenverkehr werden räumlich und zeitlich eng begrenzt und daher nicht unverhältnismäßig sein. Eine Beschädigung der Straßen in unverhältnismäßigem Maß ist daher

nicht zu befürchten. Die betroffenen öffentlichen und privaten Straßen und Wege sind vom Vorhabenträger auf dessen Kosten nach Durchführung der Baumaßnahme wieder in den Zustand zu versetzen, der im Zuge der vorausgegangenen Beweissicherung festgehalten worden ist. Während der Bautätigkeiten sind zudem Verschmutzungen befestigter Fahrbahnen durch geeignete Maßnahmen nach Möglichkeit auszuschließen. Dem Vorhabenträger obliegt auch eine Informationspflicht im Hinblick auf alle in den öffentlichen Straßenverkehr eingreifenden Maßnahmen.

Bei Bautätigkeiten im Lichtraumprofil einer klassifizierten Straße (Bundes-, Landes- oder Kreisstraße), zum Beispiel beim Aufstellen erforderlicher Schutzgerüste am Fahrbahnrand, werden von der Vorhabenträgerin im Laufe der Ausführungsplanung folgende zusätzlichen Unterlagen erstellt:

- Verkehrsrechtliche Anordnung
- Beschilderungsplan
- Verkehrssicherungsplan nach RSA – Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen oder bauzeitliche Sicherung. Bei dem hier beschriebenen Bauvorhaben betrifft dies 21 Kreisstraßen, 6 Landesstraßen und 2 Bundesstraßen, an denen das Aufstellen eines Schutzgerüsts vorgesehen ist.

2.2 Wegenutzung in der Bauphase (temporär)

2.2.1 Freileitung

Für den Bau der Freileitung werden verschiedene Fahrzeuge benötigt und eingesetzt. In der folgenden Tabelle ist die voraussichtliche Frequentierung der einzelnen Fahrzeuge dargestellt. Der Fahrzeugeinsatz ist bezogen auf einen Mast mit einer Bauzeit von ca. 2,5 Monaten, inklusive drei Wochen ohne Arbeiten, am Maststandort wegen Standzeiten für Betonaushärtung. Bei den Angaben handelt es sich um Erstabschätzungen, welche nach Konkretisierung der Ausführungsplanung abweichen können.

Tabelle 1: Wegefrequentierung für die Errichtung eines Masten

Fahrzeugart	Fahrzeuggewicht (mindestens)	Mindestanzahl Zufahrten (Achslastübergänge)
LKW mit Hebevorrichtung	ca. 18 t	mehrmalig (ca. 40 x)
Unimog bzw. Teleskopstapler	ca. 10-12 t	mehrmalig (ca. 11-20 x)
Kleinfahrzeuge	ca. 3,5-7,5 t	mehrmalig (Personal und Kleinmaterial)
Bagger	ca. 20 t	mehrmalig (ca. 6 x)
Betonmischer (Beton + Fahrzeug)	ca. 30-35 t	Ca. 35-80 pro Mast (*1x Betontransport je 20m ³)
Autokran	ca. 100 t	1-5 x
Ballastfahrzeug (2 LKW)	je ca. 40 t	2-6 x

LKW-Transporte für Masten/ Seillieferung/ Bewehrung/ Erdaushub/ Bohrtechnik	ca. 30-40 t	mehrmalig (ca. 35-75 x)
---	-------------	-------------------------

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

Tabelle 2: Baustellendauer für die Errichtung der einzelnen Trag- und Abspannmasten

Maßnahme / Ablauf	Mindestwerte Baustellendauer (pro Mast)	
	Tragmast	Abspannmast
Wegebau	2 - 12 Tage für 100m	2 - 12 Tage für 100m
Gründungsarbeiten/ Fundamente	1 - 2 Wochen	2 - 3 Wochen
Aushärtung Beton	28 Tage	28 Tage
Mastmontage	1 Woche	1 Woche
Pause bis Seilzug	Einzelstage	2 Wochen
Seilzug	3 - 5 Tage	5 - 8 Tage
Stromkreisarbeiten	4 Tage	10 Tage
Rückbau 220 kV	5 - 10 Tage (pro Mast)	5 - 10 Tage (pro Mast)

Weitere Zufuhren erfolgen für die Seilzugarbeiten über die Baulager zur Seilanlieferung (jeder 2. Abspannmast) mit LKW (voraussichtlich ca. 35-40 t) und weiterführend auf der Mastbaustelle mit LKW+ Hebevorrichtung oder Unimog sowie zum Transport von Winden/Leertrommel (jeder 2. Abspannmast) mit LKW (voraussichtlich ca. 20-25 t) 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 an den Tragmasten und aufziehen auf eine Seiltrommel an den Abspannmasten).

Mastdemontage

- Demontage durch Abstockung mit Hilfe eines max. 100t-Kranes (eine An- und Abfahrt)
- Alternativ: Umlegen des Gesamtmastes und Zerlegung mit hydraulischen Scheren mittels Bagger (ca. 20-40 t)
- Abfahren des anfallenden Stahlschrotts mit LKW (ca. 18-40t) mit mehreren An- und Abfahrten

- Freilegen und bis auf eine Tiefe von rund 1,5 m Abspitzen der Fundamente mittels Bagger (ca. 20 – 40 t)
- Abfahren von Beton und Stahl und Anfahren von Boden mit LKW (ca. 18-40 t) und mehreren An- und Abfahrten
- Abschließendes Wiederverfüllen sowie Geländemodellierung mittels Baggers (ca. 20-40 t)
- Materialzufuhr
- Parallel erfolgt immer eine mehrmalige Zufahrt mit Kleinfahrzeugen (z.B. Sprinter mit/ohne Anhänger) für Personal und Kleingerätschaften

2.2.2 Erdkabel

Die hier aufgelisteten Fahrzeuge werden insgesamt zur Erstellung des Kabelabschnitts benötigt. Angegeben sind die voraussichtlichen Wegfrequenzierungen, die aber nicht für alle Zuwegungen erforderlich sind. Die Kabelabschnitte werden als offene Verlegung über Kabelgräben oder in Form von HD-Bohrungen verlegt. Bei den Angaben handelt es sich um Erstabschätzungen, welche nach Konkretisierung der Ausführungsplanung abweichen können.

Tabelle 3: Wegfrequenzierung für den Bau des Erdkabels

Fahrzeugart	Fahrzeuggewicht	Zufahrten (Achslastübergänge)
LKW mit Hebevorrichtung	ca. 15 - 20 t	ca. 50 Fahrten je 100m Trassenlänge (Anlieferung der Rollen böcke und Schutzrohre) und mehrmalig (Anlieferung und Auslegung Baggermatten)
Unimog	ca. 10 - 12 t	mehrmalig
Kleinfahrzeuge (z.B. Sprinter mit/ohne Anhänger)	ca. 3,5 - 7,5 t	mehrmalig (Personal und Kleinmaterial)
Bagger	ca. 20 t	mehrmalig
Spülborgerät	ca. 25 t oder 60 t	2 x mit Tieflader
LKW	ca. 30 t	ca. 12 x (An- und Abfahrt für Transport des Equipments der Spülbohrung)
LKW	ca. 30 t	mehrmalig (Entsorgung der Bohrspülung)
LKW	ca. 20 t	ca. 160 x pro 100m Kabel (Abtransport von Bodenmaterial und Anlieferung von Sand)
LKW	ca. 30 t	Anlieferung Wegebaumaterial, 9 x insgesamt
Betonmischer (Beton + Fahrzeug)	ca. 30 - 35 t	6 x je Muffengrube

Schwerlasttransporter mit Kabeltrommel	ca. 130 t	12 x bzw. 24 x pro Abtrommelplatz
Kabelzugwinde	ca. 3 t	1 x An- und Abtransport
Transport der Crossbonding-Muffen-Gebäude	ca. 30 t	2x je Muffenstandort

Die ausgewiesenen Wege dienen der Zufuhr zur und der Abfuhr von der Baustelle. Die Errichtung nimmt voraussichtlich folgende Zeiträume (Gesamtbaustellendauer) in Anspruch:

Tabelle 4: Voraussichtliche Baustellendauer für den Bau des Erdkabels

Maßnahme / Ablauf	Baustellendauer
Wegebau	2 Tage für 100m
100 - 200 m offener Kabelgraben	1 Woche
Herstellung HDD	18 Wochen
Kabelzug Erdkabel	1 Team 6 Kabel – 7 Tage
Muffenmontage	6 Muffen – 4 Wochen
Baustellenabrüstung	ca. 1-2 Wochen

2.2.3 Kabelübergangsanlage

Der Baustellenverkehr setzt sich im Wesentlichen aus Transporten für Bodenaushub, Sandlieferungen, Großgeräten, Baumaterial und Betriebsmittel der Anlage zusammen. Es werden klassifizierte Straßen und die in der Antragsunterlage dargestellten Wege des nachgeordneten Wegenetzes genutzt (siehe Unterlage 3.2).

2.2.4 Verkehrssicherung

Einzelne Zufahrten auf Landes- und Kreisstraßen müssen für den Bauablauf ggf. durch temporäre Lichtzeichenanlagen oder Geschwindigkeitsbeschränkungen gesichert werden. Dies wird im Vorfeld von der Vorhabenträgerin, in Abstimmung mit der Baufirma, eingeschätzt und die entsprechenden Genehmigungen eingeholt.

Einzelne Gemeindestraßen und Wirtschaftswege werden für den Bauablauf temporär gesperrt, um beispielsweise Seilzugarbeiten durchführen zu können. Dazu bedarf es einer straßenverkehrsrechtlichen Anordnung nach § 45 StVO. Ausweichstrecken sind in der Regel in unmittelbarer Nähe vorhanden. Es liegen zum Zeitpunkt der Antragsstellung keine detaillierten Pläne für solche Sperrungen vor, da diese im Rahmen einer Verkehrsrechtlichen Anordnung im Zuge des Baus bzw. im Rahmen der Ausführungsplanung außerhalb der Planfeststellung erstellt werden. Zudem kann es zum Einsatz von Behelfsbrücken kommen, die auf Grundlage der zu erwartenden Belastungen konzipiert werden.

2.3 Wegenutzung zur Unterhaltung (permanent)

Die ausgewiesenen Wege dienen der Erreichbarkeit der errichteten Leitungstrasse/ den Maststandorten/ Muffengruben. 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.

Als Zuwegungen zu den Masten und zum Erdkabel dienen für den Bau und die späteren Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten (Betrieb) auch die Schutzbereiche der Leitung. Die in den Lage-/Rechtserwerbsplänen (siehe Unterlage 4.1) dargestellten Schutzstreifenbreiten sind hierfür in der Regel ausreichend. Soll die Zuwegung prinzipiell von außerhalb des Schutzstreifens erfolgen, wird diese zur Befahrbarkeit zusätzlich dinglich gesichert. Müssen für Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen zusätzliche, nicht dinglich gesicherte, Flächen in Anspruch genommen werden, so erfolgt im Vorfeld der Maßnahmenumsetzung eine Information und privatrechtliche Einigung mit dem betroffenen Eigentümer und Nutzungsberechtigten dieser Flächen.

2.4 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 - 3,5m 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.

2.5 Maßnahmen zur Sicherung von Wegen und Zufahrten

Die Zugänglichkeit der Schutzbereiche von Straßen und Wegen wird – wo erforderlich – durch Zuwegungen ermöglicht. Die notwendigen temporären (baubedingten) und dauerhaften (betriebsbedingten) Zuwegungen sind in den Lage-/Rechtserwerbsplänen (siehe Unterlage 4.1) dargestellt. Diese Zuwegungen wurden im Vorfeld der Planung befahren und deren Zustand sowie die ggf. Notwendigkeit des Ausbaus dokumentiert. Die Zuwegungen dienen auch der Umgehung von Flächen für den Naturschutz (sogenannten Tabuflächen) bzw. Hindernissen, wie z.B. linearen Gehölzbeständen, Gräben etc. Es werden grundsätzlich vorhandene Zufahrten der Landwirtschaft genutzt. In Einzelfällen können temporäre Verrohrungen von Gräben für das Erreichen der Montage-/Arbeitsflächen bzw. Mast- oder Muffenstandorten notwendig sein. Unter Beachtung lagebezogener Vermeidungsmaßnahmen sowie

bei schlechter Witterung oder nicht geeigneten Bodenverhältnissen werden die Zuwegungen in Teilbereichen als einfache provisorische Baustraßen durch Auslegung von Bohlen/Platten aus Holz, Stahl, Aluminium oder Kunststoff befestigt. Der Einsatz dieser Bohlen/Platten hat sich bewährt, da hierdurch eine Minderung der Flurschäden erreicht werden kann. Bestehende Bankette insbesondere bei Wegen in der Feldmark werden vor Benutzung nachgearbeitet und vorhandene Wege vor Ausführung zur Erhöhung der Tragfähigkeit hergerichtet, sowie später mit Bau und Demontage Ende wiederhergestellt. Die Zuwegungen sind im Rechtserwerbsverzeichnis (siehe Unterlage 5.2) als vorübergehend bzw. dauerhaft in Anspruch zu nehmende Flächen erfasst. Die jeweils geplante Maßnahme ist der Wegenutzungsliste (siehe Unterlage 3.3) zu entnehmen. Im Anschluss an die Baumaßnahme werden die Bohlen/Platten wieder entfernt. Bei schlechten Bodenverhältnissen können auch temporäre Schotterungen auf einem Geotextil zum Einsatz kommen.

Sollten öffentliche Zufahrten zu den Baustelleneinrichtungsflächen einer Gewichtsbeschränkung unterliegen, werden die Zufahrten entsprechend verstärkt. Üblicherweise wird hierzu auf dem vorhandenen Weg eine Vliesschicht zum Schutz ausgelegt und hierauf eine Sandschicht aufgebracht, welche als Bettung für die noch oben aufgelegten Metallplatten dienen. Nach Beendigung der Baumaßnahmen werden die einzelnen Schichten wieder abgetragen. Sollten trotz der Schutzvorkehrungen Schäden an bestehenden Wegen auftreten, werden diese nach Abschluss der Bauarbeiten wieder beseitigt. Ein Eingriff in eventuell seitlich des Weges befindliche Schutzgebiete findet nicht statt.

Für die temporäre Ertüchtigung können üblicherweise folgende Maßnahmen zum Einsatz kommen:

- Auslegen einer Vliesschicht (Geotextil) auf vorhandenen Straßen und Wegen zum Schutz, Auftragen einer Sandschicht als Bett und nach oben abschließendem Auflegen von Lastverteil-/Stahlplatten
- Auslegen von Lastverteilplatten aus Holz, Stahl, Aluminium oder Kunststoff (Baggermatten) auf vorhandenen Wegen und Zufahrten oder für temporäre Zufahrten über landwirtschaftliche Flächen
- Auslegen vorhandener Straßen und Wege mit einer Vliesschicht (Geotextil) zum Schutz, Auftragen einer Schottererschicht als Bett und nach oben abschließendem Auflegen von Lastverteilplatten (Ertüchtigung mit Lastverteilplatten auf Schotter)
- Anlegen von Ausweichbuchten zur Vermeidung von Konflikten bei Begegnungsverkehr
- Einrichtung von Schleppkurven zur Sicherstellung der Rangierfähigkeit von Fahrzeugen
- Instandsetzung von Schotterstraßen mit Schotter
- Temporäre Verrohrung von Gräben
- Sicherung von vorhandener Grabenverrohrung
- Sicherung und Stabilisierung von Brücken mittels Stahlplatten (ggf. Einbringen von Zwischenstützen)
- evtl. Behelfsbrückenbau
- Aufschotterung

Die hergestellten temporären Ertüchtigungen (z. B. provisorische Fahrspuren, temporäre Verrohrungen, ausgelegte Arbeitsflächen) werden von der Vorhabensträgerin bzw. dem beauftragten Bauunter-

nehmen nach Abschluss der Arbeiten ohne nachhaltige Beeinträchtigung der Wege und Zufahrten wieder aufgenommen bzw. entfernt und der ursprüngliche Zustand wird wieder hergestellt (siehe Kapitel 2.1).

3 Zusammenfassung

Anhand des geplanten Trassenverlaufs wurden die für die Realisierung des Genehmigungsabschnittes B-Nord 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 geplanten Zuwegungen hinsichtlich ihres Erfordernisses zum Ausbau oder zur Ertüchtigung untersucht. Dabei wurde festgestellt, dass ein Ausbauerfordernis für einige öffentliche Wege und Zufahrten von klassifizierten Straßen besteht.

Der Wegenutzungsliste (siehe Unterlage 3.3) ist im Detail zu entnehmen, für welche Wege und Zuwegungen Ausbau- und Ertüchtigungsmaßnahmen geplant ist. Ebenfalls ist den Lage- und Rechtserwerbsplänen (Unterlage 4.1) zu entnehmen, an welcher Stelle eine temporäre und eine permanente Inanspruchnahme geplant ist.