



FICHTNER

**380 kV Anschlussleitung KW-Haiming – UW Simbach
OMV Kraftwerk Haiming GmbH**

Planfeststellungsunterlage Erläuterungsbericht zur 1. Tektur

Rev.	Rev.-Datum	Inhalt /Änderung	Erstellt / Geändert	Geprüft / freigegeben
0	26.07.2013	Entwurf	Benz	Turek
1	01.08.2013	Endbericht	Benz	Turek
2				

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	1-1
1.1	Vorbemerkung	1-1
1.2	Inhalt und Gegenstand Planänderungsantrag	1-1
1.3	Layout und Gliederung der Tektur	1-1
1.4	Antragstellerin und Planverfasser	1-2
2.	Ergebnis Untersuchung Mastverschiebungen	2-3
2.1	Tektur Maststandorte Nr. 52 und 53	2-6
2.2	Tektur Maststandort Nr. 1 (110kV)	2-9
2.3	Tektur Zuwegung zu Maststandort 51	2-9

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Beantragter (rot) und tektierter (grün) Maststandort Nr. 53 und Schutzstreifen	2-7
Abbildung 2:	Beantragter (rot) und tektierter (grün) Maststandort Nr. 52 und Schutzstreifen	2-8
Abbildung 3:	Beantragter und tektierter Maststandort Nr. 1 (110kV)	2-9
Abbildung 4:	Beantragte und tektierte Zuwegung Mast-Nr. 51	2-10

1. Einleitung

1.1 Vorbemerkung

Für die geplante 380kV-Leitung Haiming - Simbach wurde durch die Regierung von Niederbayern am 01.08.2012 das Planfeststellungsverfahren eingeleitet und die Träger öffentlicher Belange sowie die Öffentlichkeit beteiligt. Vom 11. bis 14. März 2013 fand der Erörterungstermin statt.

Auf Grundlage der schriftlichen Einwendungen und der Diskussion am Erörterungstermin wurde seitens der Antragstellerin OMV Kraftwerk Haiming GmbH (im Folgenden OKH) zugesagt in bestimmten, nachfolgend beschriebenen Bereichen eine Verschiebung von Masten und der Trassenführung zu untersuchen, um eine möglichst hohe Akzeptanz bei den Grundstückseigentümer und der Bevölkerung zu erreichen.

Die Untersuchung der angeregten Mastverschiebungen hat gezeigt, dass die Änderung (Tektur) der Maststandorte 52, 53 und 1 (110kV) sowie der Zuwegung zum Maststandort Nr. 51 gegenüber dem Planfeststellungsantrag vom August 2012 aus Sicht der OKH vorteilhaft erscheint. Diese Mastverschiebungen werden daher ergänzend zum Planfeststellungsantrag vom August 2012 mit dieser Planänderung als 1. Tektur zur Planfeststellung beantragt.

1.2 Inhalt und Gegenstand Planänderungsantrag

Dieser Planänderungsantrag (1. Tektur) bezieht sich ausschließlich auf die Änderung der Maststandorte 52, 53 und 1 (110kV) sowie der Zuwegung zum Maststandort Nr. 51. Die sonstige Planung der Leitung ist unverändert gegenüber dem Planfeststellungsantrag vom August 2012.

1.3 Layout und Gliederung der Tektur

Sämtliche Dokumente und Pläne des Planfeststellungsantrags vom August 2012, auf die sich die 1. Tektur auswirkt, wurden überarbeitet.

Ergänzungen sind in den Texten und Plänen in grün dargestellt, Löschungen sind schwarz durchgestrichen. Somit können die Änderungen durch die 1. Tektur im Einzelnen nachvollzogen werden. Welche Dokumente und Pläne geändert wurden kann dem Verzeichnis Antragsunterlagen 1. Tektur in der Ordnerklappe entnommen werden.

Der Antrag der 1. Tektur ist in den Bänden 6 und 7 zusammengefasst.

Band 6 enthält den Erläuterungsbericht, die Immissionsgutachten sowie technischen Planunterlagen und Verzeichnisse.

Band 7 enthält die geänderte Umweltverträglichkeitsstudie und den Landschaftspflegerischen Begleitplan.

1.4 Antragstellerin und Planverfasser

Antragstellerin

Firmenbezeichnung: OMV Kraftwerk Haiming GmbH
Haiminger Straße 1
D-84489 Burghausen

Kontakt: Roland Vacha
Tel.: +43 (1) 40 440 - 28 543
Fax: +43 (1) 40 440 - 62 8543
E-Mail: Roland.Vacha@omv.com

Planverfasser

Die Antragsunterlagen wurden erstellt von:

Firmenbezeichnung: Fichtner GmbH & Co. KG
Sarweystraße 3
D-70191 Stuttgart

Kontakt: Henning Benz
Tel.: + 49 (0) 711 - 89 95 – 226
Fax: + 49 (0) 711 - 89 95 – 459
E-Mail: Henning.Benz@fichtner.de

2. Ergebnis Untersuchung Mastverschiebungen

In den schriftlichen Stellungnahmen und beim Erörterungstermin im März 2013 wurden von privaten Einwendern und dem Bayerischen Bauernverband an verschiedenen Stellen der geplanten Leitung eine Veränderung von Maststandorten gefordert.

Die OKH hat im Erörterungstermin zugesagt (Vgl. hierzu Protokoll der Regierung von Niederbayern) verschiedene Veränderungen von Maststandorten hinsichtlich der technischen Realisierbarkeit, der Auswirkungen auf die Belange Naturschutz und Immissionsschutz sowie der Akzeptanz der von Maststandorten betroffenen Eigentümer zu untersuchen.

Die Untersuchung der Mastverschiebungen hinsichtlich Naturschutz und Immissionsschutz hat gezeigt, dass die Änderungen gegenüber der beantragten Trassenführung nur geringfügig sind und daher diese Belange nicht dagegen sprechen. Das Ergebnis ist im Einzelnen in der **Unterlage 11** für den Immissionsschutz und in der **Unterlage 12** Umweltverträglichkeitsstudie und **Unterlage 13** Landschaftspflegerischer Begleitplan für den Naturschutz dargestellt.

Die Untersuchung hat weiterhin gezeigt, dass alle zu untersuchenden Mastverschiebungen technisch realisierbar sind. Allerdings erfordern einige Mastverschiebungen die Veränderung weiterer Masten, um diese als Tragsmasten erhalten zu können.

Daher ist die Zustimmung der betroffenen Grundeigentümer entscheidend über die Frage der Umsetzung der angeregten Mastverschiebungen.

Die folgende Tabelle zeigt die technische Realisierbarkeit und das Ergebnis der Gespräche mit den von den Mastverschiebungen betroffenen Eigentümern. Die Eigentümer sind anonymisiert mit der Eigentümer-Schlüssel-Nr. (ESL-Nr.) dargestellt.

Tab. 1: Ergebnis Untersuchung Mastverschiebungen

Einwendung / Prüfauftrag	Einwender	Ergebnis technische Untersuchung	Ergebnis Eigentümergespräche / Klärungen	Gesamtergebnis
Einwendung / Prüfauftrag: Verlegung Mast Nr. 19 um 30 m nach Südwesten	ESL-Nr. 26	<ul style="list-style-type: none"> Umplanung des Mast- Nr. 19 technisch möglich, hierfür auch die Umplanung des Mast-Nr. 20 erforderlich 	<ul style="list-style-type: none"> Eigentümer Grundstück Mast 19 stimmt einer Verschiebung zu, Eigentümer Grundstück Mast. 20 lehnt eine Verschiebung ab. Gemeinde Haiming als Straßenverkehrsbehörde sieht durch den beantragten Masten Nr. 19 keine Verkehrsgefahren. 	<ul style="list-style-type: none"> Beibehaltung beantragter Maststandort <u>Keine Tektur</u> der Antragsunterlagen
Einwendung / Prüfauftrag: Verlegung Mast Nr. 29 nach Nordwesten auf Grenze zwischen Flurstück-Nr. 1885 und 1886	ESL-Nr. 44	<ul style="list-style-type: none"> Verschiebung Mast- Nr. 29 auf Grenze Flurstücke-Nr. 1885 und 1886 technisch möglich. 	<ul style="list-style-type: none"> Eigentümer Flurstück 1885 lehnt anteiligen Maststandort ab. 	<ul style="list-style-type: none"> Beibehaltung beantragter Maststandort <u>Keine Tektur</u> der Antragsunterlagen
Einwendung / Prüfauftrag: Verlegung Mast Nr. 50 auf Flurstück-Nr. 320 (Grundstücksordnungs-Nr. 143)	Bay. Bauernverband	<ul style="list-style-type: none"> Verschiebung Mast- Nr. 50 auf Flurstücke-Nr. 320 technisch möglich. 	<ul style="list-style-type: none"> Eigentümer Flurstück-Nr. 320 stimmt der Mastverschiebung nicht zu 	<ul style="list-style-type: none"> Beibehaltung beantragter Maststandort <u>Keine Tektur</u> der Antragsunterlagen
Einwendung / Prüfauftrag: Verlegung Mast Nr. 51 nach Osten zur Bundesstraße	Einwender-Nr. 26	<p>Im Bereich zwischen Mast Nr. 51 bis Nr. 54 wurden in einem Variantenvergleich vier Trassenvarianten untersucht und unter Berücksichtigung der relevanten Belange die beantragte Trassenführung als Vorzugstrasse ermittelt. Hierdurch wird der Maßgabe aus dem Raumordnungsverfahren entsprochen, die Leitungstrasse möglichst mit der Bundesstraße 12 in diesem Abschnitt zu bündeln.</p> <p>Die seitens des Einwenders angeregte Verschiebung des Mastens Nr. 51 und Mast Nr. 52 nach Osten würde zusätzliche Betroffenheiten an anderer Stelle auslösen. Konkret würde hierdurch das Anwesen mit Wohnnutzung auf dem Flurstück Nr. 626 (Waldseestraße 4), welches nach der derzeitigen Planung nur am Rande überspannt wird, zu größeren Teilen überspannt. Das Flurstück Nr. 650/2 des Einwenders wird dagegen auch nach bisheriger Planung nicht überspannt.</p> <p>In der Gesamtschau der abwägungsrelevanten Belange ist daher die beantragte Trassenführung mit den geringsten Beeinträchtigungen verbunden und sollte beibehalten werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> keine Umplanung und daher keine Kontaktierung Grundstückseigentümer 	<ul style="list-style-type: none"> Beibehaltung beantragter Maststandort <u>Keine Tektur</u> der Antragsunterlagen

Einwendung / Prüfauftrag	Einwender	Ergebnis technische Untersuchung	Ergebnis Eigentümergespräche / Klärungen	Gesamtergebnis
<p><u>Einwendung:</u> Forderung nach Umplanung beantragter Mast Nr. 53 insbesondere wegen Zerstörung innerbetrieblicher Fahrbeziehungen und möglicher Beeinträchtigung Einsatz von Kränen und LKW mit Selbstlader.</p> <p><u>Prüfauftrag:</u> Verlegung von Mast-Nr. 53, so dass keine Beeinträchtigung der Verkehrserschließung sowie Klärung Einsatz von Kränen und Selbstladern.</p>	<p>ESL-Nr. 124</p>	<p>Verschiebung Mast- Nr. 53 möglich, so daß LKW-Abfahrt freigehalten werden kann. Mit der Verschiebung des Mast Nr. 53 ist auch eine Verschiebung des Mast-Nr. 52 erforderlich, um diesen als Tragmast beizubehalten.</p>	<ul style="list-style-type: none"> In der Stellungnahme des Rechtsbeistands des Einwenders vom 16.07.2013 wird festgestellt, dass der geänderte Maststandort die Erschließung der neu zu errichtenden Halle nach Abschluss der Bauarbeiten nicht mehr berührt. 	<ul style="list-style-type: none"> <u>Tektur</u> der Maststandorte Nr. 52 und 53 und des Schutzstreifens
<p><u>Einwendung:</u> Ablehnung beantragte Überspannung Flurstück Nr. 684</p> <p><u>Prüfauftrag:</u> Verschiebung Mast-Nr. 1 (110KV) nach Nordwesten auf Standort bisheriger Mast. Nr. 11</p>	<p>ESL-Nr. 130</p>	<ul style="list-style-type: none"> Umplanung des Maststandorts Nr. 1 (110kV) möglich, so das überspannte Fläche annähernd der Lösung entspricht, welche vom Eigentümer bereits akzeptiert wurde 	<ul style="list-style-type: none"> ?? 	<ul style="list-style-type: none"> <u>Tektur</u> des Maststandortes Nr. 1 (110kV) und des Schutzstreifens
<p><u>Einwendung:</u> Ablehnung geplante Zufahrt zu Mast Nr. 51 über Flurstück-Nr. 644</p> <p><u>Prüfauftrag:</u> Prüfen einer neuen Zufahrt, die über öffentliches Flurstück-Nr. 647 verläuft</p>	<p>ESL-Nr. 112</p>	<ul style="list-style-type: none"> Verlegung Baustellenzufahrt auf öffentliches Flurstück-Nr. 647 möglich 	<ul style="list-style-type: none"> Flurstück-Nr. 647 ist im Eigentum der öffentlichen Hand, daher keine Kontaktierung Eigentümer 	<ul style="list-style-type: none"> <u>Tektur</u> der Zuwegung zu Maststandort 51

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Eigentümer der von den Mastverschiebungen **Nr. 19/20, 29, 50** betroffenen Grundstücke einer Verschiebung nicht zustimmen

Die Verschiebung des Masten-**Nr. 51** erscheint unter Berücksichtigung aller Belange ungünstiger als die beantragte Trassenführung.

Die o. g. Mastverschiebungen bringen daher aus Sicht des Antragstellerin keinen Vorteil, und werden daher nicht weiter betrachtet.

Somit verbleiben die folgenden Änderungen, welche Inhalt dieser 1. Tektur sind:

- Maststandorte Nr. 52 und 53
- Maststandort Nr. 1 (110kV)
- Zuwegung zu Maststandort 51

Diese Tekturen werden im Folgenden beschrieben.

2.1 Tektur Maststandorte Nr. 52 und 53

Im Schreiben des Rechtsanwalts des Einwenders mit der Schlüssel-Nr. 124 vom 30.10.2012 wurde u. a. ausgeführt, dass der Mast Nr. 53 die „innerbetrieblichen Fahrbeziehungen zerstört und die aktuell errichtete Halle mit den großen Lkws nicht mehr sinnvoll angefahren werden kann.“ Hilfsweise wird beantragt, die Leitung soweit als möglich in den Bereich der B12 zu verschieben. Weiterhin wird eingewendet, dass „eine Überspannung nicht akzeptabel [ist], da im Betriebsbereich Kräne und Lkws mit Selbstlader eingesetzt werden. Deren Nutzung wird zukünftig unmöglich gemacht, so dass auch der Betrieb nicht aufrechterhalten werden kann.“

Am 22.01.2013 fand ein Klärungsgespräch der OKH mit dem Eigentümer Nr. 124 statt. Nach Auskunft des Eigentümers erreichen die Ladekräne eine maximale Höhe von 17 m und die hauptsächliche Ladezone befindet sich an der nord-westlichen Längsseite der neuen Halle. Bezüglich der Störung der Verkehrsbeziehungen durch den Maststandort Nr. 53 wird vereinbart, dass der Eigentümer ein Verkehrserschließungsplan an die OKH übergibt und danach der Maststandort geprüft und ggf. so anpasst, dass keine Flächen der Verkehrserschließung tangiert werden.

Nachdem am 21.02.2013 ein Plan der Außenanlagen mit den Verkehrsflächen durch den Eigentümer Nr. 124 bereit gestellt wurde, konnte der Sachverhalt durch die OKH geprüft werden. Die südliche und östliche Ecke des Maststandorts Nr. 53 überlagert sich demnach mit der LKW Zufahrt.

Um den Maststandort Nr. 53 vollständig außerhalb der LKW-Zufahrt anzuordnen ist entweder eine Verschiebung nach Nordwesten oder nach Osten erforderlich.

Bei einer Verschiebung nach Nordwesten würde der Mast näher zur B12 heranrücken. Die Autobahndirektion Südbayern (ABD Süd) hat in Ihrer Stellungnahme vom 16.10.2012 darauf hingewiesen, dass die B12 zur Autobahn A94 ausgebaut werden soll und im Bereich Simbach zwei Trassenvarianten zur Wahl stehen. Der Maststandort Nr. 53 wird abgelehnt, da dieser den Bau der Variante „B12-Trasse“ verhindern würde. Am 19.12.2012 wurde ein Klärungsgespräch mit der ABD Süd geführt. In einer ergänzenden Stellungnahme der ABD Süd vom 25.01.2013 wird gefordert, dass das Fundament des Masts 53 außerhalb des Böschungsbereichs der A94 zu liegen kommt. Eine Verschiebung des Fundaments um ca. 5 Meter Richtung Osten wird vorgeschlagen.

Von der OKH wurde daher eine Verschiebung des Masten-Nr. 53 nach Osten geprüft. Die Untersuchung hat gezeigt, dass eine Anordnung des Masten 53 östlich der LKW-Zufahrt möglich ist. Der neue Maststandort liegt außerhalb der LKW-Zufahrt und hält den von der ABD Süd geforderten Abstand zur B12 ein. Damit wird sowohl den verkehrlichen Belangen des Eigentümers Nr. 124 als auch der ABD Süd Rechnung getragen.

In der folgenden Abbildung 1 ist der beantragte Maststandort (rot), der tektierte Maststandort (grün) sowie der Außenanlagenplan des Eigentümers Nr. 124 dargestellt. Die relevante LKW-Zufahrt ist blau schraffiert dargestellt.

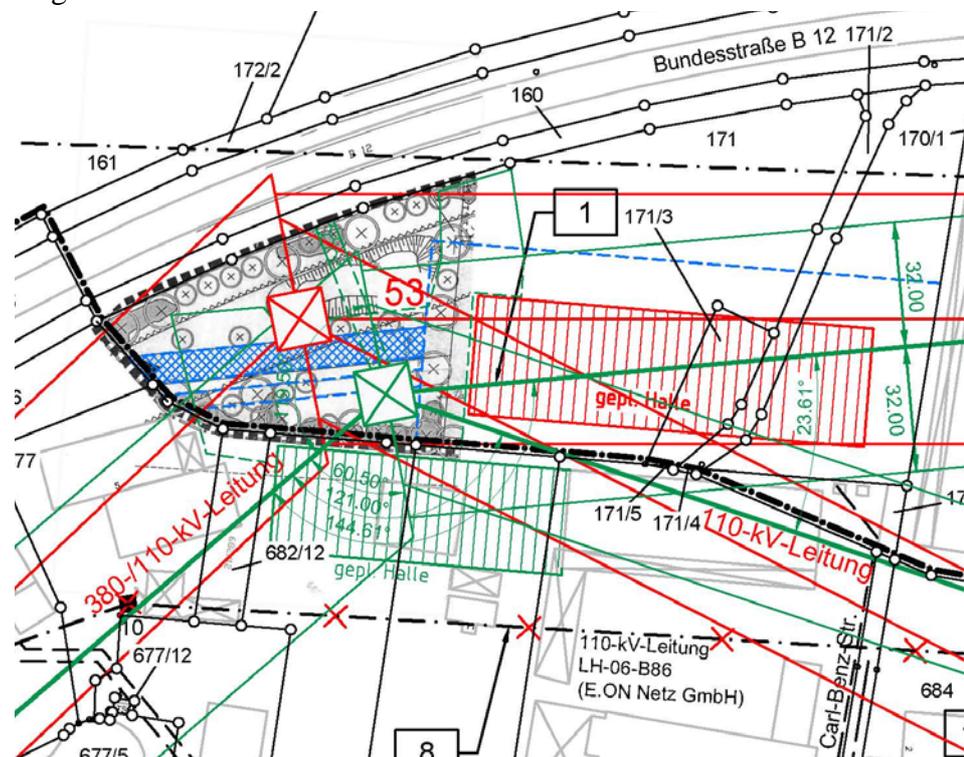


Abbildung 1: Beantragter (rot) und tektierter (grün) Maststandort Nr. 53 und Schutzstreifen

Die Verschiebung des Mast-Nr. 53 bedingt auch eine Verschiebung des Mast-Nr. 52 damit dieser weiterhin als Tragmast ausgeführt werden kann. Der Mast-Nr. 52 wird daher auf dem Grundstück der Streuguthalle verschoben. In der folgenden Abbildung 2 ist der beantragte Maststandort (rot) und der tektierte Maststandort (grün) dargestellt.

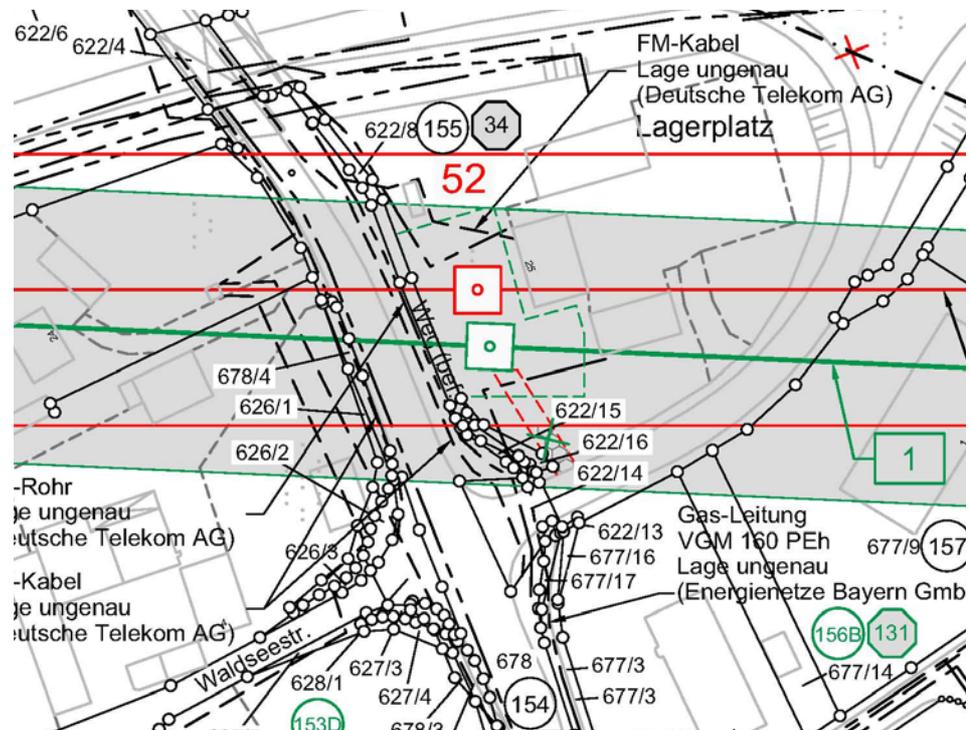


Abbildung 2: Beantragter (rot) und tektierter (grün) Maststandort Nr. 52 und Schutzstreifen

Die Untersuchung des Einsatzes der Ladekräne hat gezeigt, dass die Leiterseile im Bereich der neuen Halle zwischen Mast- Nr. 53 und 54 (380kV) sowie zwischen Mast 53 und Mast 1 (110kV) in einer ausreichenden Höhe verlaufen, dass der Einsatz von Ladekränen mit einer Höhe von 17m im Bereich der Verkehrsflächen des Eigentümers Nr. 124 uneingeschränkt möglich ist.

Technische Beschreibung der Tektur:

Der Mast-Nr. 53 wird gegenüber dem beantragten Standort um knapp 30 m nach Osten verschoben. Weiterhin wird der Maststandort-Nr. 52 um ca.15 m nach Osten verschoben. Der Schutzstreifen der geplanten Leitung verschiebt sich entsprechend vom Mast-Nr. 51 bis Mast-Nr. 53 um bis zu knapp 30 m nach Osten; und vom Mast-Nr. 53 bis Nr. 54 um bis zu knapp 20 m nach Südosten. Die Tektur ist im Anhang in den **Lageplänen 29, 30 und 30A** dargestellt.

2.2 Tektur Maststandort Nr. 1 (110kV)

Der Eigentümer mit der Schlüssel-Nr. 130 lehnt die Überspannung seiner Halle auf dem Flurstück-Nr. 684 ab, da eine weitergehende Nutzung (z.B. Erhöhung der Halle für ein Hochregallager) dann nicht mehr möglich wäre. Er fordert die Leitung, wie ursprünglich vorgesehen, im Bereich der bestehenden 110kV-Leitung zu führen.

Die Gespräche der OKH mit der TenneT als Eigentümerin des Grundstücks für den Mast-Nr. 1 (110kV) haben gezeigt, dass eine Verlegung des Mast-Nr. 1 (110kV) in den Bereich des bisherigen Masten-Nr. 11 möglich ist. Damit verläuft die Trasse im Bereich der bestehenden 110kV-Leitung und eine Überspannung des Gebäudes des Flurstücks Nr. 684 wird vermieden. Der Forderung des Eigentümers kann somit entsprochen werden.

In der folgenden Abbildung 3 ist der beantragte Maststandort (rot) und der tektierte Maststandort (grün) sowie die gegenständliche Halle (blau) des Eigentümers-Nr. 130 dargestellt.



Abbildung 3: Beantragter und tektierter Maststandort Nr. 1 (110kV)

Technische Beschreibung der Tektur:

Der Mast-Nr. 1 wird gegenüber dem beantragten Standort um ca. 25 m nach Nordwesten verschoben. Der Schutzstreifen der geplanten Leitung verschiebt sich entsprechend vom Mast-Nr. 53 bis Mast-Nr. 1 um bis 25 m nach Nordwesten. Die Tektur ist im Anhang im **Lageplan 30A** dargestellt.

2.3 Tektur Zuwegung zu Maststandort 51

Im Schreiben des Rechtsanwalts des Eigentümers mit der Schlüssel-Nr. 112 / 113 vom 30.10.2012 wurde die geplante Zuwegung Maststandort Nr. 51

abgelehnt. Stattdessen wird eine Zuwegung über den Wirtschaftsweg FL.-Nr. 647 gefordert.

Die Untersuchung hat ergeben, dass eine Zuwegung über den Wirtschaftsweg Flurstücks-Nr. 647 möglich ist. Der Forderung des Eigentümers kann entsprochen werden und die Zuwegung wird entsprechend tektiert.

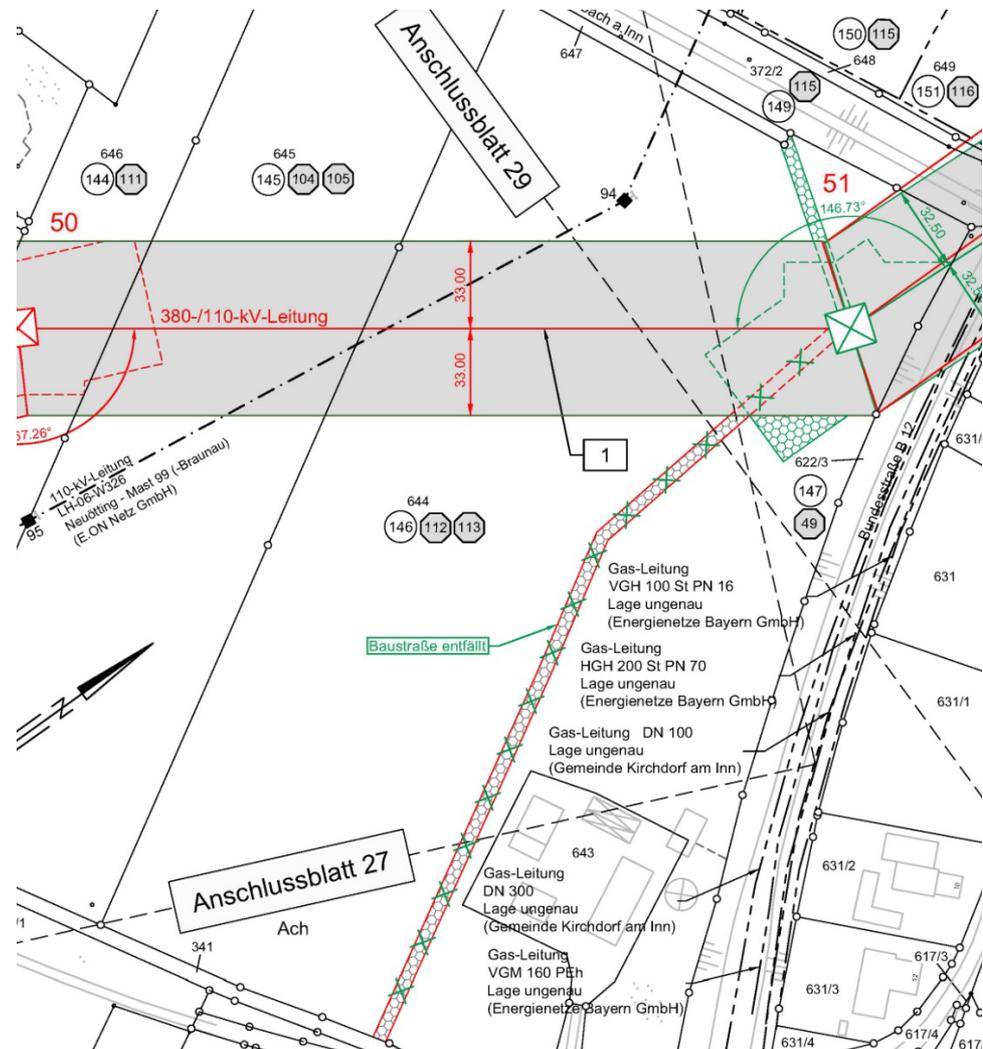


Abbildung 4: Beantragte und tektierte Zuwegung Mast-Nr. 51

Technische Beschreibung der Tektur:

Die Zuwegung zum Mast-Nr. 51 wird gegenüber der beantragten Zuwegung nach Nordwesten verschoben und erfolgt von der Münchner Straße (Kreisstraße PAN 26) über den Weg auf dem Flurstück-Nr. 647 südlich der Bahnlinie München - Simbach. Kurz vor dem Mast-Nr. 51 erfolgt eine Verschwenkung nach Südosten über das Flurstück-Nr. 644. Die Tektur ist im Anhang im **Lageplan 28** dargestellt.