

Projekt

Nordöstliche Leitungseinführung

Ersatzneubau 380-kV Leitungseinführung UW Raitersaich_West

380-kV-Ltg. Raitersaich - Cadolzburg, LH-07-B120

Planfeststellungsunterlage

Unterlage 3.1

Erläuterungsbericht Wegenutzung

Antragsteller:



TenneT TSO GmbH

Bernecker Straße 70

95448 Bayreuth

Bearbeitung:



Eqos Energie

Riesaer Straße 100

04319 Leipzig

Aufgestellt:	TenneT TSO GmbH	Bayreuth, den
	gez. i. V. Julia Gotzler gez. i. V. Andreas Junginger	10.01.2025
Bearbeitung:	EQOS Energie, gez. René Barg	
Anlagen zum Dokument	-	
Änderungs- historie:	Änderung:	Änderungsdatum:

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeine Angaben zum Vorhaben.....	3
2	Beschreibung der Nutzung von (nicht klassifizierten) Wegen	4
2.1	Sondernutzung und sonstige Nutzung.....	5
2.2	Wegenutzung in der Bauphase (temporär)	6
2.2.1	Freileitung.....	6
2.2.2	Verkehrssicherung	7
2.3	Wegenutzung zur Unterhaltung (dauerhaft).....	8
2.4	Begründung der Auswahl der zu benutzenden öffentlichen Wege.....	8
2.5	Maßnahmen zur Sicherung von Wegen und Zufahrten	8
3	Zusammenfassung.....	10

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersicht der nordöstlichen Leitungseinführung LH-07-B120 ins UW RAIW (Stand Dez. 2024).....	3
Abbildung 2: Beispiel Lastverteilplatten (Stahl-Baggermatten) als Zuwegung zur Arbeitsfläche.....	9

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Wegfrequenzierung für die Errichtung eines Masten	6
Tabelle 2: Baustellendauer für die Errichtung der einzelnen Trag- und Abspannmasten	6

1 Allgemeine Angaben zum Vorhaben

Das hier aufgestellte Wegenutzungskonzept bezieht sich auf den Ersatzneubau der 380-kV Leitungseinführung in das Umspannwerk Raitersaich_West, LH-07-B120, kurz „Nordöstliche Leitungseinführung UW RAIW“.

Das Vorhaben liegt im Regierungsbezirk Mittelfranken, genauer im Landkreis Fürth. Das Vorhaben umfasst den ersatzweisen Neubau von vier Masten (Mast 1AN, 1N, 2N, 3N) sowie den Rückbau von vier Bestandsmasten. Nach Gesamtinbetriebnahme des neuen Umspannwerks Raitersaich_West inklusive Inbetriebnahme aller in das Umspannwerk einführenden Leitungen erfolgt der vollständige Rückbau des bestehenden Leitungsabschnittes der Leitung LH-07-B120.

Abbildung 1 zeigt einen Überblick über den Verlauf der neuen Leitungseinführung ins Umspannwerks Raitersaich_West (UW RAIW) sowie den Rückbau des Leitungsabschnittes zum bislang bestehenden Umspannwerk Raitersaich (UW RAI).



Abbildung 1: Übersicht der nordöstlichen Leitungseinführung LH-07-B120 ins UW RAIW (Stand Dez. 2024)

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 Freileitung werden die Maststandorte 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.
- Nachdem die Freileitung hergestellt und in Betrieb genommen wurden, erfolgt der Rückbau des bestehenden Leitungsabschnittes der Leitung LH-07-B120 vom UW RAI bis Mast 3.
- Für den Rückbau werden zum Teil die Zufahrtswege (Baustraßen) genutzt, die bereits zum Bau der neuen Leitungsabschnitte errichtet wurden. Ist dies nicht möglich, werden provisorische Baustraßen (z.B. mit Bagger- oder Stahlmatten oder alternativ ein klassischer Temporärstraßenausbau) errichtet.
- Die Rückbaumasten werden stockwerksweise demontiert und anschließend am Boden zerlegt.
- Für den Bau von Masten und die begleitenden 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, also die Nutzung bestehender Wege, und Zuwegung unterschieden. Die Zuwegung bezieht sich auf die temporären Flächen, um von einem bestehenden Weg bis zum Maststandort zu gelangen.

In der vorliegenden Planfeststellungsunterlage wurde die Wegenutzung ab der nächsten Autobahn oder Bundesstraße geplant. Im Übersichtsplan zur Wegenutzung (Unterlage 3.1 der Planfeststellungsunterlage) 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.

Als temporäre Inanspruchnahme sind Zuwegungen in den Lage-/ Rechtserwerbsplänen (Unterlage 4.1 der Planfeststellungsunterlage) dargestellt.

2 Beschreibung der Nutzung von (nicht klassifizierten) Wegen

Für die gesamte Bau- und Betriebsphase ist für die Erreichbarkeit des Vorhabens die Benutzung öffentlicher Straßen und Wege notwendig. Darüber hinaus sind im Übersichtsplan Wegenutzung (Unterlage 3.1 der Planfeststellungsunterlage) die nicht klassifizierten Straßen und Wege sowie die nicht allgemein für die Öffentlichkeit freigegebenen Wege gekennzeichnet, die vorhabenbedingt befahren werden müssen. Dort, wo die Straßen und Wege keine ausreichende Tragfähigkeit oder Breite besitzen, werden in Abstimmung mit den Unterhaltungspflichtigen Maßnahmen zur Herstellung der Befahrbarkeit festgelegt und durchgeführt sowie die Genehmigung im Zuge dieses Planfeststellungsverfahrens eingeholt. Für die Benutzung 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 (Unterlage 3.2 der Planfeststellungsunterlage) verzeichnet.

Die Straßen und Wege im Bereich des Vorhabens werden durch offene Wiesen, Felder, landwirtschaftliche Flächen, Wälder, Gräben und Gehölze eingefasst, 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 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 Gemeingebrauch hinausgeht. Sofern die angestrebte Nutzung der Straßen und Wege den Gemeingebrauch 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

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: Wegfrequenz für die Errichtung eines Masten

Fahrzeugart	Fahrzeuggewicht	Zufahrten (Achslastübergänge)
LKW mit Hebevorrichtung	ca. 15 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
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 Abfuhr von der Baustelle. Die Errichtung der einzelnen Trag- und Abspannmasten nimmt voraussichtlich folgende Zeiträume Anspruch:

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

Maßnahme / Ablauf	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	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 (ca. 35-40 t) und weiterführend auf der Mastbaustelle mit LKW und Hebevorrichtung oder Unimog sowie zum Transport von Winden/Leertrommeln (jeder 2. Abspannmast) mit LKW (ca. 20-25 t) und weiterführend auf der Mastbaustelle mit LKW und 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.

Mastdemontage

- Demontage durch Abstockung mit Hilfe eines max. 100 t-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. 18-40 t) 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 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 endsprechenden 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. Eine Ausweichstrecke ist in der Regel vorhanden. Es liegen keine

detaillierten Pläne für diese Sperrungen vor, da dies im Rahmen einer Verkehrsrechtlichen Anordnung im Zuge des Baus bzw. im Rahmen der Ausführungsplanung außerhalb der Planfeststellung erstellt wird.

2.3 Wegenutzung zur Unterhaltung (dauerhaft)

Die ausgewiesenen Wege dienen der Erreichbarkeit der errichteten Leitungstrasse und Maststandorten. 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 dienen für den Bau und die späteren Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten (Betrieb) auch die Schutzbereiche der Leitung. Die in den Lage-/Rechtserwerbsplänen (Unterlage 4.1 der Planfeststellungsunterlage) dargestellten Schutzstreifenbreiten sind in der Regel dafür 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 entsprechenden 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 oder Ausweichbuchten einen Begegnungsverkehr ermöglichen. Dabei kommen folgende Aspekte zum Tragen:

- Die vorhandenen öffentlichen Wege weisen z. T. nur eine nutzbare bzw. ausgebaute Breite von 2,5 - 3,5 m 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 aus wird - wo erforderlich - durch Zuwegungen ermöglicht. Die notwendigen temporären (baubedingten) und dauerhaften (betriebsbedingten) Zuwegungen sind den Lage- und Rechtserwerbsplänen (Unterlage 4.1 der Planfeststellungsunterlage) zu entnehmen. Sie dienen auch der Umgehung von Flächen für den Naturschutz (sogenannten Tabuflächen) bzw. Hindernissen, wie z.B. linearen Gehölzbeständen, Gräben etc. Es werden grund-

sätzlich vorhandene Zufahrten der Landwirtschaft genutzt. In Einzelfällen können temporäre Verrohungen von Gräben für das Erreichen der Montage-/Arbeitsflächen bzw. Maststandorte 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 (leichter Wegebau). Der Einsatz dieser Bohlen/Platten hat sich bewährt, da hierdurch eine Minderung der Flurschäden erreicht werden kann. Die Zuwegungen sind im Rechtserwerbsverzeichnis (Unterlage 5.2.1 und 5.2.2 der Planfeststellungsunterlage) als temporär bzw. dauerhaft in Anspruch zunehmende Flächen erfasst. Die jeweils geplante Maßnahme ist der Wegenutzungsliste (Unterlage 3.3 der Planfeststellungsunterlage) 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 (schwerer Wegebau). Insbesondere bei Wirtschaftswegen werden Bankette nachgearbeitet und vorhandene Wege vor Ausführung zur Erhöhung der Tragfähigkeit hergerichtet.



Abbildung 2: Beispiel Lastverteilplatten (Stahl-Baggermatten) als Zuwegung zur Arbeitsfläche

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 von Wegen 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 abschließendes 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 Schotterdecke als Bett und nach oben abschließendes 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 (der Innenradius ist grundsätzlich größer auszubauen)
- 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 dem Vorhabenträger bzw. dem beauftragten Bauunternehmen nach Abschluss der Arbeiten ohne nachhaltige Beeinträchtigung der Wege und Zufahrten wieder aufgenommen bzw. entfernt und der ursprüngliche Zustand wird wieder hergestellt (vgl. Kapitel 2.1).

3 Zusammenfassung

Anhand des geplanten Trassenverlaufs wurden die für die Realisierung des Vorhabens „Nordöstliche Leitungseinführung UW RAIW“ 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 zur Ertüchtigung des Weges oder zum Ausbau zu einem Weg untersucht. Es wurde festgestellt, dass ein Ausbauerfordernis für einige öffentliche Wege und Zufahrten von klassifizierten Straßen besteht.

Der Wegenutzungsliste (Unterlage 3.3 der Planfeststellungsunterlage) ist zu entnehmen, für welche Wege Ausbau- und Ertüchtigungsmaßnahmen geplant sind. Den Lage- und Rechtserwerbsplänen (Unterlage 4.1 der Planfeststellungsunterlage) können entnommen werden, an welcher Stelle eine temporäre und eine dauerhafte Inanspruchnahme geplant ist.