

	SuedOstLink - BBPIG Vorhaben Nr. 5 und Nr. 5a - „Planfeststellungs- verfahren SOL“ Unterlagen gemäß § 21 NABEG Abschnitt D3b: Konverter- bereich ISAR	
		 Von der Europäischen Union kofinanziert Fazilität „Connecting Europe“

Anlage N1

Konverterspezifische Unterlagen (V5)

Deckblatt I

Änderungsprotokoll						
03	02.05.2023	Deckblatt I Anpassung an Baustelleneinrichtungsplan	Martin Hantusch	Gerd Klingebiel	Markus Herzog	
02	21.12.2021	Anpassung nach Kundenkommentaren	Martin Hantusch	Andrea Warkus	Markus Herzog	
01	09.12.2021	Anpassung nach Kundenkommentaren	Martin Hantusch	Andrea Warkus	Markus Herzog	
00	19.10.2021	Ersteinreichung	Martin Hantusch	Andrea Warkus	Markus Herzog	
Rev.	Datum	Art der Änderung	Erstellt	Geprüft	Freigabe	Freigabe TTG

Projekt TenneT A060 SuedOstLink	Projekt Lieferant P-020023 SuedOstLink		
Objektklasse nach TenneT Genehmigungsmanagement	WBS Paket 40.20.40.03 - Genehmigung (Phase 3)		
Objektkennzeichen (Betriebsmittelkennzeichen - BMK) ISKE	TenneT Dok.-ID A060-SIE-000806		
DCC-Code nach TenneT D00164 - Genehmigungsantrag	Lieferant Dok.-ID 17.2.1_P-020023_EP_44001.AN#ISKE&CCB010/006		
	Revision 03	Rev.-Datum 02.05.2023	Seite 1 von 5

C1- Öffentlich

TenneT TSO GmbH

A060-SIE-000806-MA-DE_03--17.2.1_P-020023_EP_44001_AN_ISKE_CCB010_003_03--SOL §21 Anlage N1 - 17.2.1
 Ausnahmegenehmigungen vom Anbauverbot und Anbaubeschränkungen
 E4A000001008666

17.2.1 Ausnahmegenehmigungen vom Anbauverbot und Anbaubeschränkungen

Die geplante Gleichstromverbindung SuedOstLink stellt eines der großen Netzausbauprojekte der Energiewende dar und bedingt nunmehr die Errichtung und den Betrieb einer sogenannten Konverterstation, der am Netzverknüpfungspunkt Isar die Gleichstromleitung mit dem bestehenden Drehstromnetz verbinden wird. Art und Zweck der Anlage werden ausführlich unter den Abschnitten 4.1 erläutert.

Die geplante Konverterstation liegt südlich der Bundesautobahn 92 und östlich der LA22 / Mettenbacher Straße (Kreisstraße), von der aus auch die Erschließung erfolgen soll.

Die Genehmigungen und Ausnahmegenehmigungen werden mit dem Planfeststellungsverfahren konzentriert. In den folgenden Absätzen wird auf die nähere Betroffenheit eingegangen.

A) Bundesfernstraßen (Autobahnen und Bundesstraßen)

Nach § 9 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) gelten für die Errichtung von Hochbauten jeder Art und baulichen Anlagen an Bundesfernstraßen Anbauverbote und Anbaubeschränkungen. Eine solche bauliche Anlage kann auch die Erdkabelverlegung im Rahmen des SOL sein.

Die einzuhaltenden Abstände bei der Errichtung, erheblichen Änderung oder anderen Nutzung von baulichen Anlagen an Bundesfernstraßen sind in § 9 Abs. 1 und 2 FStrG geregelt. Unterschieden wird hierbei zwischen Anbauverboten und Anbaubeschränkungen.

Nach § 9 Abs. 1 Satz 1 FStrG (sog. Anbauverbote) dürfen längs der Bundesfernstraßen nicht errichtet werden

1. Hochbauten jeder Art in einer Entfernung bis zu 40 Meter bei Bundesautobahnen und bis zu 20 Meter bei Bundesstraßen außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten, jeweils gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn,
2. bauliche Anlagen, die außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten über Zufahrten oder Zugänge an Bundesstraßen unmittelbar oder mittelbar angeschlossen werden sollen.

Innerhalb der Anbauverbotszone der Bundesautobahn 92 soll die Zufahrtsstraße (siehe Kapitel 13.4.3 Zufahrtsstraße) zur geplanten Konverterstation errichtet werden. Weiterhin werden in dem 40 m Streifen der Anbauverbotszone während der Bauzeit Flächen für Parkplätze ~~und Bodenhaltung~~ vorgesehen (siehe Kapitel 17.1.5 Baustelleneinrichtung). Diese baulichen Anlagen fallen nicht unter die gem. §9 FStrG genannten Hochbauten und benötigen daher keine Ausnahmegenehmigung.

Im Falle des Vorliegens eines Anbauverbots gemäß § 9 Abs. 1 FStrG können im Einzelfall gemäß § 9 Abs. 8 Satz 1 FStrG Ausnahmen durch die oberste Landesstraßenbaubehörde oder das Fernstraßen-Bundesamt an den Bundesfernstraßen, soweit dem Bund die Verwaltung einer Bundesfernstraße zusteht, zugelassen werden, wenn die Durchführung der Vorschriften im Einzelfall zu einer offenbar nicht beabsichtigten Härte führen würde und die Abweichung mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist oder wenn Gründe des Wohls der Allgemeinheit die Abweichungen erfordern. Ausnahmen können nach § 9 Abs. 8 Satz 2 FStrG mit Bedingungen und Auflagen versehen werden. Die Voraussetzungen sind nachfolgend aufgeführt:

1. Nicht beabsichtigte Härte

Die in § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 FStrG normierte Härte ist immer dann beabsichtigt, wenn die Einhaltung des Anbauverbots nach seinem allgemeinen Maßstab notwendig ist, um den vom Gesetz vorausgesetzten baulichen Zustand im Schutzbereich zu erhalten (vgl. BVerwG 48, 123, 130). Es ist davon auszugehen, dass die geplante Zufahrtsstraße inkl. Baustelleneinrichtung keinen Einfluss auf den baulichen Zustand des Schutzbereichs von Bundesfernstraßen hat und

2. Erforderlichkeit aus Gründen des Allgemeinwohls

Da der Ausbau des Stromnetzes zur Ermöglichung der Nutzung eines erhöhten Anteils von Strom aus Quellen erneuerbarer Energien dem Wohl der Allgemeinheit dient und auch durch das vom Bund verabschiedete Netzausbaubeschleunigungsgesetz Übertragungsnetz (NABEG) als dringend eingestuft wird, können beim SOL-Vorhaben Ausnahmen von den Anbauverboten gerechtfertigt sein. Die Realisierung dieses Vorhabens ist aus Gründen eines überragenden öffentlichen Interesses und im Interesse der öffentlichen Sicherheit erforderlich (§ 1 Abs. 1 Satz 2 BBPIG). Die Gründe des Wohls der Allgemeinheit rechtfertigen mithin die Abweichungen.

Gemäß § 9 Abs. 2 Satz 1 FStrG (sog. Anbaubeschränkung) bedürfen Baugenehmigungen oder nach anderen Vorschriften notwendige Genehmigungen der Zustimmung der obersten Landesstraßenbaubehörde, an Bundesfernstraßen, soweit dem Bund die Verwaltung einer Bundesfernstraße zusteht, der Zustimmung des Fernstraßen-Bundesamtes, wenn

1. bauliche Anlagen längs der Bundesautobahnen in einer Entfernung bis zu 100 Meter und längs der Bundesstraßen außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten bis zu 40 Meter, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn, errichtet, erheblich geändert oder anders genutzt werden sollen,
2. bauliche Anlagen auf Grundstücken, die außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten über Zufahrten oder Zugänge an Bundesstraßen unmittelbar oder mittelbar angeschlossen sind, erheblich geändert oder anders genutzt werden sollen.

Nach § 9 Abs. 2 Satz 2 FStrG gilt die Zustimmungsbedürftigkeit nach § 9 Abs. 2 Satz 1 FStrG entsprechend für bauliche Anlagen, die nach Landesrecht anzeigepflichtig sind. Weitergehende bundes- oder landesrechtliche Vorschriften bleiben nach § 9 Abs. 2 Satz 3 FStrG unberührt.

§ 9 Abs. 3 FStrG regelt, dass die Zustimmung nur versagt oder mit Bedingungen und Auflagen erteilt werden darf, soweit dies wegen der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs, der Ausbauabsichten oder der Straßenbaugestaltung nötig ist.

Die geplante Konverterstation soll innerhalb der Anbaubeschränkungszone gemäß § 9 Abs. 2 Satz 1 FStrG errichtet und betrieben werden (siehe auch Kapitel 13.2.1 und 17.1.5).

Es wird darauf hingewiesen, dass die Konverterstation weder der Verarbeitung von Rohstoffen noch der Herstellung von Erzeugnissen dient, sondern ausschließlich die Umwandlung von Strom zum Ziel hat. Es befindet sich keine ständige Arbeitsplätze in der Anlage. Die Konverterstation wird lediglich zu Wartungs- und Kontrollzwecken (im Schnitt einmal wöchentlich durch 2 bis 4 Mitarbeiter für maximal 4 Stunden) aufgesucht. Von einer betriebsbedingten Beeinträchtigung der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs wird daher nicht ausgegangen.

Im Rahmen des SOL-Vorhabens wird die Genehmigung im Rahmen der Planfeststellung konzentriert und die ggf. erforderlichen Zustimmungen sind im Rahmen der Planfeststellungsverfahren einzuholen.

B) Staats-, Kreis- und Gemeindeverbindungsstraßen

Wie bei den Bundesfernstraßen sind für das SOL-Vorhaben Anbauverbote und Anbaubeschränkungen auch an Staats-, Kreis- und Gemeindeverbindungsstraßen zu berücksichtigen. Gemäß Art. 23 Abs. 1 Satz 1 BayStrWG (sog. Anbauverbot) dürfen außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten bauliche Anlagen

1. an Staatsstraßen in einer Entfernung bis zu 20 m,
2. an Kreisstraßen in einer Entfernung bis zu 15 m,

jeweils gemessen vom äußeren Rand der Fahrbahndecke, nicht errichtet werden. Nach Satz 2 dieser Vorschrift gilt dieses Verbot nicht für Aufschüttungen und Abgrabungen geringeren Umfangs. Sind besondere Fahrbahnen, wie Radwege, getrennt von der Hauptfahrbahn angelegt, dann werden die Entfernungen vom Rand der Decke der Hauptfahrbahn abgerechnet (Art. 23 Abs. 1 Satz 3 BayStrWG).

Ausnahmen von den Anbauverboten nach Art. 23 Abs. 1 BayStrWG können zugelassen werden, wenn dies die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, besonders wegen der Sichtverhältnisse, Verkehrsgefährdung, Bebauungsabsichten und Straßenbaugestaltung gestattet (Art. 23 Abs. 2 Satz 1 BayStrWG).

Nach Art. 23 Abs. 4 Satz 1 BayStrWG können die Gemeinden durch Satzung vorschreiben, dass bestimmte Gemeindeverbindungsstraßen vom Anbau nach Art. 23 Abs. 1 BayStrWG freizuhalten sind, soweit dies für die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs, besonders im Hinblick auf Sichtverhältnisse, Verkehrsgefährdung, Bebauungsabsichten und Straßenbaugestaltung erforderlich ist. Das Anbauverbot darf sich allerdings nur auf eine Entfernung bis zu 10 m, gemessen vom Rand der Fahrbahndecke, erstrecken (Art. 23 Abs. 4 Satz 2 BayStrWG).

Unbeschadet der Vorschrift des Art. 23 BayStrWG dürfen nach Art. 24 Abs. 1 Satz 1 BayStrWG (sog. Anbaubeschränkung) baurechtliche oder nach anderen Vorschriften erforderliche Genehmigungen nur im Einvernehmen mit der Straßenbaubehörde erteilt werden, wenn bauliche Anlagen längs

1. von Staatsstraßen in einer Entfernung bis zu 40 m und
2. von Kreisstraßen in einer Entfernung bis zu 30 m,

jeweils gemessen vom Rand der Fahrbahndecke, errichtet, erheblich geändert oder so anders genutzt werden sollen, dass Auswirkungen auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu erwarten sind. Dabei darf das Einvernehmen nur verweigert oder von Auflagen abhängig gemacht werden, soweit dies für die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs, besonders wegen der Sichtverhältnisse, Verkehrsgefährdung, Bebauungsabsichten und Straßenbaugestaltung erforderlich ist (Art. 24 Abs. 1 Satz 2 BayStrWG).

Gemäß Art. 24 Abs. 2 BayStrWG ist das Einvernehmen auch dann erforderlich, wenn infolge der Errichtung, Änderung oder anderen Nutzung von baulichen Anlagen außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten

1. Grundstücke eine Zufahrt (Art. 19 Abs. 1 BayStrWG) zu einer Staatsstraße oder Kreisstraße erhalten sollen oder
2. die Änderung einer bestehenden Zufahrt zu einer Staats- oder Kreisstraße erforderlich würde.

Ist in den Fällen des Art. 24 Abs. 1 und Abs. 2 BayStrWG eine baurechtliche oder anderweitige Genehmigung nicht erforderlich, so entscheidet die Straßenbaubehörde (Art. 24 Abs. 3 Satz 1 BayStrWG). Art. 23 Abs. 2 Satz 3 BayStrWG sowie Art. 23 Abs. 3 BayStrWG gelten entsprechend (Art. 24 Abs. 3 Satz 2 und Abs. 4 BayStrWG).

Zusätzlich ist gemäß Art. 26 Satz 1 BayStrWG bei der Errichtung oder Änderung von baulichen Anlagen zu beachten, dass diese nur zulässig sind, wenn die Sichtverhältnisse bei höhengleichen Kreuzungen von Straßen mit dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen dadurch nicht beeinträchtigt werden. Das gleiche gilt für höhengleiche Kreuzungen und Einmündungen von Straßen außerhalb der geschlossenen Ortslage (Art. 26 Satz 2 BayStrWG).

Die vorgesehene temporäre und dauerhafte Zufahrt von der LA 22 / Mettenbacher Straße (Kreisstraße) fällt nicht unter Art. 24 Abs 2 BayStrWG, da diese Zufahrt bereits besteht und lediglich in ihrer Größe angepasst werden soll. Der im weiteren Verlauf vorhandene Schotterweg soll ebenfalls entsprechend ausgebaut werden. Durch die Baumaßnahmen wird die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der LA 22 / Mettenbacher Straße nicht negativ beeinflusst. Im Vergleich zur derzeitigen Ausgangssituation wird das Verkehrsaufkommen im Bereich der Zufahrt lediglich im Rahmen der Bauzeit erhöht. Nach Ende der Baumaßnahme ist mit keinem erhöhten Verkehrsaufkommen zu rechnen, da die Konverterstation unbemannt betrieben wird.

Die erforderlichen Genehmigungen bzw. Ausnahmegenehmigungen für die Zufahrtstraße werden hier im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens konzentriert und mit der zuständigen Straßenbaubehörde abgestimmt. Die einzelnen Betroffenheiten, die durch die Zufahrt von den öffentlichen Straßen erforderlich sind, sind in Kapitel 13.4.3 Zufahrtsstraße dargestellt.