

Netzausbau TENP III

Projekt Mittelbrunn – Au am Rhein

Abschnitt Mittelbrunn - Klingenmünster

Kapitel 4

Zuwegungsplanung

Datum 29.06.2021

Inhalt des Kapitels

Erläuterungstext zu den Zuwegungen

Übersichtspläne (M 1:25.000)

Zufahrtspläne (M 1:2.000)

Abbildungen

Abbildung 1: Zuwegung 42 West	5
Abbildung 2: Zuwegung 42 Ost	5
Abbildung 3: Zuwegung 44	6
Abbildung 4: Zuwegung 20	6
Abbildung 5: Zuwegung 50	7
Abbildung 6: Zuwegung 77	7

1. Allgemeines

Zur Andienung der Baustelle mit Material und Personal sind Zuwegungen erforderlich. Im Folgenden wird das Konzept zur Erschließung der Baustelle erläutert. Es soll verdeutlichen, für welche Straßen und Wege eine Nutzung vorgesehen ist. Bereits im Scoping wurde darauf hingewiesen, dass im Zuge des Planfeststellungsverfahrens ein solches Konzept vorgelegt werden soll.

2. Zuwegungskonzept

Straßen sind eingeteilt in Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen)¹ und Landes-, Kreis-, sowie Gemeindestraßen². Diese stehen nach § 7 Bundesfernstraßengesetz bzw. § 34 Landesstraßengesetz jedermann innerhalb ihrer Widmung für den Gemeingebrauch zur Verfügung. In diesem Zuwegungskonzept wird unterstellt, dass die Nutzung von Bundesfernstraßen sowie von Landes- und Kreisstraßen dem öffentlichen Verkehr und damit auch der geplanten Andienung der Baustelle bereitstehen. Zur Hervorhebung dieses Straßennetzes sind diese Straßen in den beiliegenden Übersichtsplänen (M 1:25.000) farblich markiert.

Es werden im folgenden Konzept die Straßen und Wege (auch Gemeindestraßen) aufgeführt, die über das übergeordnete Straßenverkehrsnetz hinaus in Anspruch genommen werden müssen. Dies beinhaltet auch die Darstellung der geplanten Inanspruchnahme von Gemeindestraßen. Zuwegungen stellen Verbindungen zwischen der Baustelle (Trasse, Rohrlagerplatz) und einer öffentlichen Straße im Sinne der vorangegangenen Erläuterungen dar.

Das Zuwegungskonzept ersetzt dabei explizit nicht die notwendigen verkehrsrechtlichen Anordnungen, Anträge und Abstimmungen zwischen der Baufirma bzw. dem Transportunternehmen und den zuständigen Behörden. Die Angaben, die für diese konkreten Genehmigungen erforderlich werden (tagesscharfe Nutzung, Kennzeichen der Fahrzeuge, Anzahl der Fahrten, etc.) können zum Zeitpunkt der Antragstellung noch nicht feststehen. Dessen ungeachtet ist es sinnvoll, bereits zu diesem frühen Zeitpunkt aufzuzeigen, welche Straßen und Wege genutzt werden sollen, um Abstimmungen mit den zuständigen Behörden und, wo erforderlich, Privateigentümern treffen zu können.

Baustellenverkehr besteht aus sehr unterschiedlichen Kraftfahrzeugen mit unterschiedlichen Größen und unterschiedlichem Gewicht. Nicht jede Zuwegung ist für den gesamten Baustellenverkehr nutzbar und nicht jede Zuwegung wird in gleichem Maße benötigt. Aus diesem Grund

¹ Vgl. §1 Abs.2 Bundesfernstraßengesetz

² Vgl. §3 Abs.1 Landesstraßengesetz

wurden drei Kategorien gebildet, die im Folgenden beschrieben werden. Aus der mitgelieferten Tabelle geht hervor, welcher Weg für welche Kategorie genutzt werden soll. In den ebenfalls in diesem Kapitel der Antragsunterlage enthaltenen Plänen lassen sich alle Zuwegungen verorten. Die Nummer der Zufahrt ist jeweils sowohl in den Plänen als auch in der Tabelle enthalten, so dass eine Zuordnung möglich ist.

Die folgenden Kategorien wurden der Zuwegungsplanung zugrunde gelegt:

- Kategorie 1: Die Fahrzeuge dieser Kategorie dienen hauptsächlich der Versorgung der Baustelle. Fahrzeuge dieser Kategorie haben keine Überlänge, -breite oder -höhe. Die maximale Achslast liegt bei 10 t, wobei die Fahrzeuge maximal drei Achsen aufweisen. Beispielhaft können Bullis oder Pritschenwagen für den Personaltransport, Unimogs für die Betankung von Baumaschinen, Traktoren mit Anhängern (ohne Überlänge) und LKW ohne Anhänger genannt werden. Der Personaltransport mit PKW stellt den größten Teil dieser Kategorie dar.
- Kategorie 2: Für Fahrzeuge dieser Kategorie müssen aufgrund der Überlänge gegebenenfalls gesonderte Genehmigungen eingeholt werden. Die Kategorie beinhaltet hauptsächlich den Rohrtransport (Rohrlänge eines neuen Rohres: ca. 18 m), der einen Großteil des Baustellenverkehrs ausmacht. Eingesetzte Fahrzeuge sind beispielsweise Traktoren mit Anhängern (mit Überlänge), geländegängige Spezialfahrzeuge zum Rohrtransport (zum Beispiel „8x8“) und Zugfahrzeuge mit 2-, 3- oder 4-achsigen Tiefladern. Ebenso werden Baumaschinen wie Bagger, die über kürzere Strecken selbstständig über Wirtschafts- oder Waldwege zur Baustelle gelangen, hinzugerechnet.
- Kategorie 3: Fahrzeuge mit Überlänge, Überbreite und teilweise mit Übergewicht gehören zu dieser Kategorie. Es müssen gegebenenfalls gesonderte Genehmigungen eingeholt werden. Fahrzeuge zur Baustelleneinrichtung und zur Anlieferung von Baumaschinen (Rohrleger/Seitenbäume, Biegemaschine) können hier beispielhaft genannt werden.

3. Hinweise zur Planung

Kernzone Biosphärenreservat „Quellgebiet der Wiesenlauer“

Eine Besonderheit ergibt sich im Bereich der Kernzone des Biosphärenreservats „Quellgebiet der Wiesenlauer“, welche per Definition von menschlicher Nutzung freizuhalten ist. Dazu gehört auch, dass Waldwege grundsätzlich nicht weiter unterhalten und aus der Nutzung genommen werden. Lediglich im Zuge eines Notwegekonzepts der Forst- und Naturschutzbehörden werden einige Wege weiterhin genutzt. Die geplanten Zuwegungen im Bereich der Kernzone basieren fast vollständig auf diesem Notwegekonzept. Lediglich drei kurze Abschnitte, die alle in geringem Umfang von Fahrzeugen der Kategorie I genutzt werden sollen, weichen davon ab. Im Einzelnen betrifft dies:

Zuwegung 42 (Zuwegungspläne Z31 und Z31D)



Abbildung 1: Zuwegung 42 West

Im westlichen Bereich der Zuwegung Nr. 42 ist die Nutzung eines Waldwegs auf einer Strecke von ca. 320 m vorgesehen, um die Hochfläche der angrenzenden Hanglage erreichen zu können. Im Trassenbereich führt der Weg direkt an einem vorhandenen Freileitungsmasten vorbei, wird also auch zur Wartung der Freileitung genutzt. Rohre können an dieser Stelle direkt über die Trasse (Steilhanglage) mithilfe einer Materialseilbahn transportiert werden. Baumaschinen werden in den Hanglagen ange-seilt und fahren über die Trasse den Hang hinauf.

Zuwegung 42 (Zuwegungsplan Z33 und Z33A)



Abbildung 2: Zuwegung 42 Ost

Der östliche Teil der Zuwegung Nr. 42 sieht die Nutzung eines Waldwegs auf einer Strecke von ca. 630 m durch Fahrzeuge der Kategorie I vor, um die Spitze einer Hanglage zu erreichen, die zu beiden Seiten abfällt. Dieser Weg dient auch als Zuwegung für den auf der Kuppe vorhandenen Freileitungsmasten. Baumaschinen und Rohre werden über die Hanglagen der Trasse angefahren, auch hier ist grundsätzlich der Einsatz einer Materialseilbahn eingeplant.

Zuwegung 44 (Zuwegungsplan Z34A)

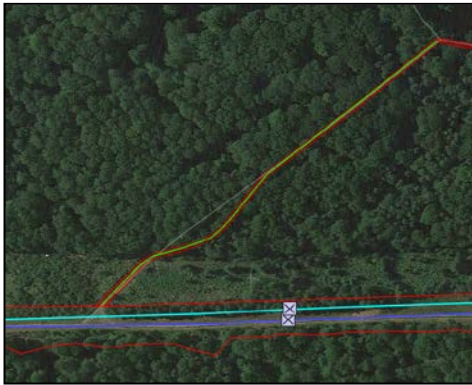


Abbildung 3: Zuwegung 44

Die Zuwegung Nr. 44 sieht die Nutzung eines Waldwegs auf einer Strecke von ca. 320 m vor, um den östlichen Teil der Trasse auf der Hochfläche erreichen zu können.

Hinweis: Die drei zuvor genannten Wege abseits des Notwegekonzepts haben nach wie vor einen relativ guten Zustand und weisen aufgrund des angrenzenden alten Baumbestands überwiegend ein breites bis sehr breites Lichtraumprofil auf. An wenigen Stellen haben sich im Rahmen der Naturverjüngung am Wegesrand vereinzelt

junge Bäume angesiedelt, die in das Lichtraumprofil der Wege reichen und ggf. zurückgenommen werden müssen.

Zuwegung Nr. 43 (Zuwegungspläne Z31I, Z31H, Z31G, Z31D und Z31E)

Im Bereich der Zufahrt Nr. 43 wurden jeweils am Rand der Straße Aufweitungen eingeplant, um einen Begegnungsverkehr zu ermöglichen, vgl. Plan Z31I, Z31H, Z31G, Z31D und Z31E. Die Seitenränder werden dazu durch das Auflegen von Stahlplatten und ggf. Aufschottern befestigt. Die Stellen wurden so ausgesucht, dass Holzeinschlag an diesen Stellen nicht erforderlich ist und entsprechende Aufweitungen grundsätzlich bereits bestehen. Die eingebrachten Materialien werden nach Abschluss der Maßnahme wieder entfernt/rückgebaut.

Sonstige Bereiche

Zuwegung Nr. 20



Abbildung 4: Zuwegung 20

Der grasbewachsene Weg parallel zur Bahn wird benötigt, um in den ansonsten nicht zu befahrenden Bereich zwischen Bahnstrecke und Schwarzbach zu gelangen. Eine Befestigung des Weges durch Aufschottern auf einem Vlies oder die Nutzung von Stahlplatten ist erforderlich. Die eingebrachten Materialien werden nach Abschluss der Maßnahme wieder entfernt/rückgebaut.

Zuwegung 50 (Zuwegungsplan Z36B)



Abbildung 5: Zuwegung 50

Im Bereich der Zuwegung Nr. 50 muss in einer Spitzkehre ein geringfügiger Ausbau der Fahrbahn erfolgen. Geplant ist die Verbreiterung an der Innenseite um ca. 5 m durch eine Anschüttung auf Vlies und Befestigung der Fahrbahn ggf. mit Stahlplatten. Gehölze müssen hierzu nicht eingeschlagen werden. Die eingebrachten Materialien werden nach Abschluss der Maßnahme in Abstimmung mit den Forstbehörden wieder entfernt/rückgebaut.

Zuwegung Nr. 77 (Zuwegungsplan Z048A)



Abbildung 6: Zuwegung 77

Um einen entsprechenden Kurvenradius nutzen zu können, soll der Randbereich der Straße an der T-Kreuzung westlich der Unterführung unter der L493 bei Münchweiler am Klingbach ausgebaut werden. Im nebenstehenden Bild ist dies der grasbewachsene Bereich rechts der Straße. Geplant ist die Befestigung durch Stahlplatten oder Baustraße/Aufschotterung auf Vlies. Die eingebrachten Materialien werden nach Abschluss der Maßnahme wieder entfernt/rückgebaut.