

Beschlussvorlage -öffentlich-	Drucksache: FB5/1273/2020 vom 1. März 2021
Gremium	Sitzungstermin
Ausschuss für Klima, Umwelt, Bau	17.03.2021

Neubau einer 110 kV-Trasse erdverlegt zwischen Bovert und Büderich durch Westnetz GmbH

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Klima, Umwelt, Bau beschließt:

1. Westnetz GmbH prüft die Machbarkeit der Trassenvariante V5 (Vorschlag der Verwaltung).
2. Bei einer positiven Prüfung von V5 plant und baut die Westnetz GmbH die neuen Radwegeverbindungen auf der Trasse.
3. Sollte die Trassenvariante V5 nicht realisierbar sein prüft Westnetz GmbH die Machbarkeit der Trassenvarianten V2, V3, V4, V6 als Alternative zu V1.
4. Westnetz GmbH stellt die weiteren Planungen und ggfs. die Ergebnisse der Prüfung dem Bau- und Umweltausschuss vor.

Alternativen:

Westnetz GmbH vertieft die Planung der Trassenvariante V1 (Düsseldorfer Straße, Moerser Straße, Meerbuscher Straße) und stimmt diese mit dem Ziel einer Genehmigung mit der Stadt ab.

Sachverhalt:

Um die steigende Leistungsnachfrage durch neue gewerblichen Kunden und Industrie in Meerbusch gerecht zu werden plant die Westnetz GmbH eine neue Leitungslegung eines 110 KV erdverlegten Versorgungskabels zwischen der bestehenden 110 kV Freileitung in Bovert und dem Umspannwerk Böhler in Büderich (siehe Anlage 1 - Trassenvarianten V1, V2, V3, V4).

Die geplante Maßnahme steht laut Aussage von Westnetz GmbH in keinem Zusammenhang mit dem geplanten Konverter der Firma Amprion. Sie solle vielmehr den Bedarf in einem mehrstelligen Megawattbereich für Industrie und Gewerbe in Meerbusch der nächsten Jahrzehnte abdecken

Auslöser der Maßnahme sind vermehrte Leistungsanfragen von Gewerbetreibenden um deren Bedarf zu decken. Es besteht der Bedarf an einer Abdeckung eines mehrstelligen Megawattbereichs. Bei der geplanten Maßnahme handelt es sich um die Daseinsvorsorge bezüglich der Stromversorgung in Meerbusch sowie die Sicherung des Standortes Meerbusch für viele Gewerbetreibende. Die Verlegung der 110 KV Leitung wird für die Abdeckung der nächsten Jahrzehnte dimensioniert. Deshalb ist Westnetz GmbH bestrebt eine Trassenführung zu finden, bei der möglichst wenig Störeinflüsse die nächsten Jahrzehnte auftreten werden. Für Westnetz GmbH stellt deshalb die Düsseldorfer Straße (L 137) die ideale Trasse dar. Hier sind in der Zukunft keine wesentlichen Änderungen in der An- oder Überbauung zu erwarten. Störeinflüsse, wie prinzipielle Umbaumaßnahmen sind wegen der bestehenden Randbebauung nicht zu erwarten.

Straßen NRW als Baulastträger der Düsseldorfer Straße hat Westnetz GmbH bereits angedeutet, dass eine positive Haltung zur geplanten Trasse Variante 1 besteht, wenn die Stadt ebenfalls dieser Trasse zustimmt.

Um das Baurecht für eine Trasse zu erhalten kann Westnetz GmbH entweder eine Planfeststellung einleiten oder von der Kommune und Straßen NRW eine Genehmigung für die städtischen oder landeseigenen Flächen einholen (Erdkabel sind planfeststellungspflichtig, wenn dies ausdrücklich angeordnet ist (wie bspw. im EnLAG für einzelne Vorhaben explizit geregelt) oder ein solcher Antrag vom Vorhabenträger z.B. im Rahmen eines Gesamtverfahrens mit einem Freileitungsabschnitt gestellt wurde).

Die Westnetz GmbH favorisiert letzteres, da eine Planfeststellung deutlich mehr Zeit (3-10 Jahre) in Anspruch nimmt und eventuell Enteignungen nach sich zieht. Zudem sind bei einer Planfeststellung die Einflussmöglichkeiten der Stadt begrenzt.

Die bisherige Planung von Westnetz GmbH bzw. dem beauftragten Ingenieurbüro NET TEC sieht noch keine exakte Lage der Trassenführung vor. Es ist jedoch so, dass Westnetz GmbH bei der Trassenwahl auf die örtliche Gegebenheit flexibel reagieren kann. Westnetz GmbH will die Trasse hauptsächlich im Straßenkörper führen. Grund ist hierfür die höhere Sicherheit externer Einwirkung. Bei einer minimalen Grabensohle von 1,6 m wird die Trasse zukünftig auch bei Straßenerneuerungen oder städtebaulichen Umgestaltungen kein wesentliches Hindernis darstellen. An Kreuzungspunkten mit Abwasserleitungen wird die Abwasserleitung möglichst unterquert.

Bei der 110 KV Leitung werden laut Westnetz GmbH alle Auflagen nach dem Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen (Blmsch § 26) nach einem Meter Abstand eingehalten. Ein Meter Abstand wird nach Fertigstellung auch der Schutzraum sein, welcher nicht umbaut werden darf. Eine Überpflanzung der Trasse ist innerhalb des Schutzraumes nicht mehr möglich.

In einer ersten Anfrage an die Stadt legte Westnetz GmbH eine Trassenstudie vor, welche 4 Trassenvarianten vorsah. Davon wurde Trasse V1 (Vorzugsvariante der Westnetz GmbH) tiefergehend erläutert.

Variantendiskussion der Trassenvorschläge Westnetz GmbH:

Variante 1:

Bisher wird diese Variante von Westnetz GmbH favorisiert. In den Anlagen ist diese Trasse detailliert dargestellt.

Die Stadtverwaltung sieht in dieser Trasse verkehrlich den größten Eingriff während der Bauzeit, da die Düsseldorfer Straße (L 192), die Moerser Straße (L 137) und die Meerbuscher Straße (L 476) eine deutliche Verkehrsbelastung aufweisen. Genehmigungsbehörde ist bei den Landesstraßen Straßen NRW. Diese haben eine Genehmigung signalisiert, wenn die Stadt ebenfalls zustimmt.

Da bei dieser Trasse der straßenbegleitende Radweg zwischen Bovert und Büberich zur Leitungsverlegung herangezogen wird, war die Überlegung, hier eine Verbreiterung des Radweges durch den Endausbau zu erhalten. Eine Machbarkeit wurde von Westnetz GmbH wegen des engen Baumbestandes ausgeschlossen.

Variante 2 und 3:

Die Trassenführung führt hier zwar durch weitgehend Ackerlandfläche und Freifläche, Teilstücke müssten jedoch auch im Siedlungsbereich durchgeführt werden. Hier wird eine Verkehrsführung während der Bauzeit wegen der beengten Platzverhältnisse schwerer möglich sein als auf der Düsseldorfer Straße. Des Weiteren ist die Trasse im Außenbereich weniger geschützt vor späteren Überbauungen oder städteplanerischen Umplanungen als im Innenstadtbereich. Die Störanfälligkeit ist hier deutlich höher einzuschätzen, was die Qualität der Stromversorgung für die Gewerbetreibenden mit den möglichen Ausfallzeiten deutlich vermindert.

Variante 4:

Die Variante 4 wurde verworfen, da die Trasse über private Grundstücke geführt wird. Ein Zugriff auf die privaten Grundstücke ist nur mit Zustimmung des Eigentümers möglich, diese Zustimmung liegt nicht vor. Theoretisch ist ein Enteignungsverfahren möglich, dies wird die Maßnahme jedoch weit in die Zukunft verschleppen, so dass eine zeitnahe Bedarfsabdeckung des Strombedarfs nicht möglich sein wird.

Weitere Trassenvorschläge von Seiten der Verwaltung:

Aus Sicht der Verwaltung ergeben sich noch weitere mögliche Trassenvarianten, welche von Westnetz GmbH geprüft werden sollen:

Variante 5 (Haltestelle Bovert - Haus Meer - Friedhofweg - Böhler - Radweg):

Siehe Anlage 4 (Trassenvariante 5).

Bei diesem Trassenverlauf würden die negativen Auswirkungen im Rahmen der Bauphase dadurch minimiert, dass zum einen der bestehende Radweg entlang der Moerser Straße nicht tangiert wird und zum anderen keine Beeinträchtigungen in der Düsseldorfer Straße entstehen. Zwar wird es auch hier Eingriffe in das öffentliche Straßennetz geben, jedoch wäre die Zahl der hiervon unmittelbar Betroffenen deutlich geringer einzuschätzen, als bei einer Trassenführung durch die Düsseldorfer Straße. Vor allem wären keine negativen Auswirkungen auf den zentralen Versorgungsbereich zu befürchten. Schließlich würden auch künftige Baum- oder Alleepflanzungen nicht behindert.

Den jedoch größte Mehrwert dieser Variante stellt die erstmalige Herstellung eines Radwegs entlang der Meerbuscher Str. auf der Nordseite dar sowie der Ausbau der zum Teil schon bestehenden Wege im weiteren Verlauf der Trasse beginnend ab Haus Meer in Richtung Umspannwerk. Diese Variante bietet also Synergieeffekte zwischen der Trassenverlegung auf der einen und dem Ausbau des Radwegenetzes auf der anderen Seite.

Bereits bestehend ist ein Fahrradweg von der Strümper Str.- Haltestelle Hoterheide über den Kamperweg bis zum Mönkesweg- Haltestelle Bovert bis nach Düsseldorf.

Für die Fortführung eines Radweges ist ein Baurecht zu schaffen und es sind folgende Sachverhalte zu klären und berücksichtigen:

1) Die Fortsetzung der Trasse wird von der Haltestelle Bovert teilweise durch das Landschaftsschutzgebiet/ Feuchtbiotop mit zwei Gewässern geplant. Der konkrete Trassenverlauf des Radweges bzw. der Kabeltrasse muss mit der Unteren Landschaftsbehörde abgestimmt werden und bedarf einer Zustimmung des Naturschutzbeirates. Vermutlich wird eine Kartierung der Landschafts- und Art-

gruppen in dem Gebiet verlangt, was einem Zeitraum von neun bis zwölf Monaten in Anspruch nimmt.

2) Die geplante Trasse verläuft teilweise über privaten Grundstücke, hierfür wird ein Grundstücksgrunderwerb zu tätigen.

3) Die notwendige Überquerung des PR-Platzes Haus Meer durch den Radweg, müsste mit der Rheinbahn AG abgestimmt werden. Die Rheinbahn plant den PR Platz Haus Meer zukünftig zu einer Mobilstation aufzuwerten.

Sollten sich Abschnitte dieser Variante nicht umsetzen lassen, ist zu prüfen, ob zumindest Teilbereiche (vornehmlich der Radweg nördlich der Meerbuscher Straße – L 476) umsetzbar sind.

Variante 6 (Bahntrasse):

Die Leitungsführung entlang der Rheinbahn sieht die Westnetz GmbH kritisch, da die Standsicherheit des Bahnkörpers beachtet werden muss und somit nicht in den Böschungsbereich des Bahnkörpers eingegriffen werden darf. Zudem hat Westnetz GmbH die Erfahrung gemacht, dass die Bahn keine Zustimmung für Trassenführungen entlang des unmittelbaren Gleiskörpers zulässt. Hier wären zudem Genehmigungsverfahren von mehreren Jahren anzunehmen, welches eine notwendige schnelle Realisierung nicht zulässt. Außerdem können die Baumaßnahmen nur in beantragten Sperrzeiten durchgeführt werden, wodurch die Maßnahme deutlich verlängert wird und viele Störungen im Betrieb der Bahntrasse erwartet werden.

Variante 7 (Anschluss von Seite Stadt Düsseldorf):

Eine Versorgung aus Düsseldorf kommend ist für Westnetz GmbH keine Lösung, da hier kein Stromnetz für Westnetz GmbH zur Verfügung steht. Das Stromnetz in Düsseldorf wird nicht von Westnetz GmbH betrieben. Eine Mischung der Netze kann derzeit nicht erfolgen. Zudem ist der Anschluss Boverf für das Gebiet Büderich zukünftig auch ein Standortvorteil, da von dieser Trasse aus auch weitere Bereiche in Büderich versorgt werden können.

Belange und Hinweise in Bezug auf die Städteplanung:

Mit Blick auf die geplante Entwicklung des Böhler-Areals wäre aus städtebaulicher Sicht wünschenswert, dass seitens der Westnetz GmbH eher die Verlagerung des Umspannwerkes geplant würde, statt durch die Investition in neue Leitungen und in das Umspannwerk den Standort zu verfestigen. Anregungen in diese Richtungen wurden Seitens der Westnetz GmbH mangels Alternativstandorten und mit Hinweis auf den finanziellen Aufwand jedoch eher zurückhaltend aufgenommen. Die geschätzten Verlagerungskosten von ca. 3,5 Mio € könnten teilweise durch Erlöse durch Baulandgewinnung reduziert werden. Allerdings bietet sich als Nachnutzung in erster Linie die Vergrößerung der öffentlichen Parkanlage am Laacher Abzugsgraben an, die dann der Bevölkerung als Erholungsraum zur Verfügung stünde und wichtige stadtklimatische Funktionen übernehmen könnte. Mögliche Alternativstandorte wurden seitens der Verwaltung bisher im Areal Böhler, an der Düsseldorfer Straße (vor Arche Noah) oder in der Kleingartenanlage Löricker Wäldchen e.V. an der K-Bahn lokalisiert.

Hinsichtlich der Trassenplanung ist aus Sicht der Stadtplanung im Rahmen der weiteren Planung der Erhalt stadtbildprägender Straßenbäume und deren mögliche Ergänzung sicherzustellen. Des Weiteren gilt es den dauerhaften Wegfall von Stellplätzen im öffentlichen Raum zu vermeiden. Diese Aspekte sind vor allem bei der von der Westnetz GmbH favorisierten Variante 1 von hoher Bedeutung. Es darf zu keiner dauerhaften Verschlechterung der Erreichbarkeit des zentralen Versorgungsbereichs Büderich kommen.

Im Rahmen der Trassenplanung – insbesondere im Bereich des Umspannwerkes – ist der im Rahmen

des städtebaulichen Wettbewerbs zum Böhler Areal als Preisträger hervorgegangene städtebauliche Entwurf zu beachten.

Belange und Hinweise in Bezug auf die Belange Umwelt (Immission):

Mit Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte sind – unabhängig von der Übertragungstechnik und Trassenvariante – keine negativen Auswirkungen auf die Gesundheit der Bevölkerung zu erwarten

Belange und Hinweise in Bezug auf die Bauausführung:

Gespräche zwischen Westnetz GmbH, dem Planungsbüro NET TEC und dem Fachbereich 5 fanden bereits statt mit dem Ziel, das generelle Vorgehen Variantenunabhängig zu erörtern und Auflagen festzulegen. Diese Auflagen sollen Inhalt einer Gestattung werden.

Die gesamte Bauzeit (Tiefbau) wird von Westnetz GmbH momentan mit ca. 12 Monaten angenommen.

Es ist eine Bauzeit tagsüber von 09.00 bis 15.00 Uhr und auch arbeiten in der Nacht als Auflage möglich. So werden die Hauptverkehrszeiten vermieden. Stau in der Hauptverkehrszeit kann so vermindert bzw. ausgeschlossen werden. Bisher wird von einer Bauzeit von sechs bis neun Monaten ausgegangen.

Die Baustelle wird als Wanderbaustelle geführt werden. Ein Rastermaß hierfür ist die Leerrohrlänge von 6,0 m. Es wird von 30 bis 50 m Sperrfläche ausgegangen. Dabei werden verschiedene Verkehrsführungen je nach Situation geprüft, so dass so wenig wie möglich Einfluss auf den fließenden Verkehr entsteht.

Zunächst werden Leerrohre verlegt und die Schutzeinrichtungen in der Grube eingelegt. Dies wird in Gräben mit einer Breite von 1,3 m erfolgen. Es müssen jedoch noch zusätzlich Muffengruben von rd. 12 m Länge und 3 – 4 m Breite hergestellt werden. Baugruben, welche durch Leitungsverknüpfungen oder für das Einziehen der Kabel in die Leerrohre notwendig sind werden so gewählt, dass keine größeren Störungen des Verkehrs zu erwarten sind. Je nach örtlicher Situation können diese auch in den Randbereich bzw. die Nebenflächen verschwenkt werden, so dass die Verkehrsbehinderung auf der Düsseldorfer Straße auf ein Minimum reduziert wird. Die Muffengruben sind notwendig um nach Fertigstellung der Leerrohre die entsprechenden Kabel in die Trasse einzubringen.

Es sind auch Fahrbahnbreiten von 2,75 m möglich, so dass ein Begegnungsverkehr möglich sein wird. Auch das teilweise Verschenken auf Parkflächen usw. wird im gegebenen Fall möglich sein. Bei halbseitigen Sperrungen wird eine Bausignalisierung eingesetzt. Bei Kreuzungen schlägt die Stadt vor, keine offene Bauweise durchzuführen um den Verkehr leistungsfähig zu halten. Detailfragen werden jedoch erst im weiteren Planungsverlauf geklärt.

Westnetz GmbH kann sich hier jedoch vorstellen, Nachtbaustellen im Kreuzungsbereich einzurichten, so dass eine Kreuzung in drei Nächten in offener Bauweise ohne Beeinträchtigung des Verkehrs durchgeführt werden können. Die Alternative ist im Bedarfsfall das Spülbohrverfahren.

Die Aufbrüche werden eine Regelbreite von 1,3 m haben. Sollten Verkehrswege (z.B. Rad- oder Gehwege) von beispielsweise 2,50 m betroffen sein, so wird Westnetz GmbH diese auf die ganze Fläche neu herstellen.

Bei einseitigen Sperrungen mit LSA Betrieb wird die Stadt einen Leistungsfähigkeitsnachweis fordern. Ggfs. müssen Umleitungstrecken ausgewiesen werden. Hierfür wird sich Westnetz GmbH eines

externen Verkehrsplaners bedienen.

Es ist ein Abstand zu den Entwässerungsleitungen einzuhalten, der eine Baugrube mit Verbau gemäß DIN, bei möglichen Sanierungsmaßnahmen, ohne Einschränkungen zulassen. Der Mindestabstand beträgt 1m. Die Unterhaltung der Entwässerungsleitungen darf nicht eingeschränkt werden. Grundstücksanschlussleitungen sind mit einem geeigneten Verfahren freizulegen. Sollten Entwässerungsleitungen beschädigt werden, sind diese instand zu setzen. Sämtliche Entwässerungsleitungen sind an Kreuzungspunkten zu unterfahren.

Bei Kreuzungen mit Gewässern sind diese ebenfalls zu unterfahren. Eine Genehmigung ist bei der unteren Wasserbehörde einzuholen. Angrenzend an das Umspannwerk ist eine Umlegung des Gewässers geplant. Der Verlauf wurde bereits mitgeteilt und ist entsprechend zu berücksichtigen.

Finanzielle Auswirkung:

Durch die Ausführung des vorgeschlagenen Beschlusses entstehen folgende Auswirkungen auf den Haushalt:

Es werden keine finanziellen Auswirkungen für die Stadt erwartet, da im Falle der Trassenvariante V5 die Westnetz GmbH die Planung und den Bau der Radverkehrsführung durchführen soll.

In Vertretung

gez.

Michael Assenmacher
Technischer Beigeordneter

Anlagenverzeichnis:

Anlage 1: Trassenvarianten V1, V2, V3, V4
Anlage 2: Trassenvariante V1 im Detail
Anlage 3: Trassenvariante V1 im Luftbild
Anlage 4: Trassenvariante V5