



Register 14

**Höchstspannungsleitung
Osterath – Philippsburg; Gleichstrom
Vorhaben gemäß Nr. 2 der Anlage zu § 1 Abs. 1
BBPIG („Ultranet“)
Hochspannungs-Gleichstrom-Übertragungstechnik
(HGÜ)**

**Hier:
Unterlagen gemäß § 21 NABEG für das Planfeststel-
lungsverfahren für den Abschnitt Pkt. Ried – Pkt.
Wallstadt**

**Verkehrswege/ -konzept
(Belange anderer Verkehrsinfrastruktur)**

Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabenstellung	3
2	Verkehrskonzept Baustellenverkehr	4
2.1	<i>Technische Anforderungen an die Baustraßen</i>	<i>4</i>
2.2	<i>Beweissicherung und Schadensregulierung.....</i>	<i>4</i>
2.2.1	Öffentliche Straßen und Wege	4
2.2.2	Private Straßen und Wege	5
2.3	<i>Immissionsschutz.....</i>	<i>5</i>
2.4	<i>Maßnahmen zum Schutz der Umwelt.....</i>	<i>6</i>
3	Anbauverbot bzw. Zustimmungserfordernis nach § 9 FStrG, §§ 22, 23 StrG Baden- Württemberg bzw. § 23 HStrG	7
3.1	<i>Vorgaben für Bundesautobahnen und Bundesstraßen</i>	<i>7</i>
3.2	<i>Vorgaben für Landesstraßen und Kreisstraßen.....</i>	<i>7</i>
3.3	<i>Kreuzungsverzeichnis (Register 8)</i>	<i>8</i>
3.4	<i>Ausnahme- und Zustimmungserfordernis.....</i>	<i>8</i>
3.4.1	Landes- und Kreisstraßen	8
3.4.1.1	380-kV-Höchstspannungsfreileitung Bürstadt – KKW Biblis, Bl. 4590.....	8
3.4.1.2	380-kV-Höchstspannungsfreileitung Pkt. Bürstadt Ost – Pkt. Wallstadt, Bl. 4689.....	8
3.4.2	Bundesautobahnen und Bundesstraßen	8
3.4.2.1	380-kV-Höchstspannungsfreileitung Bürstadt – KKW Biblis, Bl. 4590.....	8
3.4.2.2	380-kV-Höchstspannungsfreileitung Pkt. Bürstadt Ost – Pkt. Wallstadt, Bl. 4689.....	8
4	geplante ICE-Neubaustrecke Rhein/Main - Rhein/Neckar	12
5	Angaben zu den Notwendigen Folgemaßnahmen	13
6	Verzeichnis über Gesetze, Verordnungen zum Erläuterungstext	14

1 Aufgabenstellung

Gemäß Untersuchungsrahmen der Bundesnetzagentur für die Planfeststellung vom 07.08.2019 ist für die baubedingten An- und Abfahrten (Baustellenverkehr) ein Verkehrskonzept zu erstellen. Hierin sind Art und Umfang der beabsichtigten Nutzung öffentlicher Straßen und Wege und deren Auswirkungen auf den Zustand bzw. Tragfähigkeit der Straßen und Wege sowie Geräuschemissionen auf Anwohner darzustellen.

Weiterhin ist für das gegenständliche Vorhaben (Abschnitt Pkt. Ried – Pkt. Wallstadt) mit seinen technischen Bestandteilen darzulegen, inwieweit ein Anbauverbot bzw. Zustimmungserfordernis nach § 9 FStrG, §§ 22, 23 StrG Baden-Württemberg bzw. § 23 HStrG besteht und inwieweit die Voraussetzungen für eine Zustimmung vorliegen.

Außerdem ist darzulegen, dass es bei Verwirklichung des Vorhaben möglich ist, die geplante ICE-Neubaustrecke Rhein/Main - Rhein/Neckar so zu errichten, dass Masten außerhalb der Baukörper der Neubaustrecke und etwaiger Anbauverbotszonen der Neubaustrecke errichtet und die erforderlichen Mindestabstände gemäß DIN VDE 0210 bzw. EN 50341-1, DIN EN 60071-2 und DIN EN 60071-5 zwischen Leiterseilen und Infrastruktureinrichtungen der geplanten ICE-Neubaustrecke eingehalten werden können.

2 Verkehrskonzept Baustellenverkehr

Zur Errichtung neuer Masten, zur Montage gleichstromfähiger Isolatoren an bestehenden Masten, zur Auflage der Beseilung und zur Demontage alter Masten, Fundamente und der Beseilung ist es erforderlich, die jeweiligen Maststandorte und Arbeitsflächen mit Fahrzeugen und Geräten anzufahren (vgl. Register 1 – Erläuterungsbericht, Kapitel 5.4).

Für die Umsetzung dieser technischen Anforderung wurde ein Verkehrskonzept Baustellenverkehr mit folgendem Inhalt erarbeitet:

- Alle erforderliche Zufahrten sind im Register 6 (Lagepläne im Maßstab 1:2.000/ 1:1000/ 1:500) mit dargestellt.
- Die überwiegende Zahl der erforderlichen Zufahrten erfolgt von öffentlich-rechtlich gewidmeten Erschließungsanlagen (Straßen und Wege) aus. Bei der Auswahl der betreffenden Straßen wurde der jeweilige Umfang der Widmung (Verkehrsfunktion und Klassifizierung) berücksichtigt.
- Vereinzelt ist auch die Nutzung von privaten Straßen und Wegen erforderlich. Diese temporäre baubedingte Inanspruchnahme von Grundstücken ist im Rechtserwerbsverzeichnis (Register 7) mit aufgeführt.

2.1 Technische Anforderungen an die Baustraßen

Für Maststandorte bzw. Arbeitsflächen, die sich nicht unmittelbar neben Straßen oder Wegen befinden, müssen temporäre Zuwegungen mit einer Breite von 3,5 m eingerichtet werden. Zuwegungen über Wiesenwege und Acker/ Wiese/ Weide werden im Regelfall je nach Verfügbarkeit mittels Fahrplatten aus Aluminium oder Stahl oder Fahrbohlen aus Holz errichtet. Alternativ werden im Sonderfall temporäre Schotterwege in Abhängigkeit der Wetterbedingungen sowie in Abstimmung mit den Bewirtschaftern der Flächen erstellt. Zunächst wird hierbei auf dem Oberboden ein Geotextil aufgelegt, um den Eintrag von Schotter in den Boden zu verhindern. Danach wird der Schotter auf dem Geotextil ausgebracht und verdichtet. In der Regel weist ein temporärer Schotterweg eine Stärke von 50 cm auf. Die Stärke der Schotterung richtet sich dabei nach den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten, d.h. Unebenheiten im Geländeverlauf (vgl. Register 1 – Erläuterungsbericht, Kapitel 5.4.1).

Vorhandene Straßen und Wege werden als ausreichend breit und tragfähig betrachtet und nach Begutachtung vor Baubeginn bei Bedarf durch die Vorhabenträgerin instand gesetzt.

2.2 Beweissicherung und Schadensregulierung

2.2.1 Öffentliche Straßen und Wege

Die zur Nutzung geplanten öffentlichen Straßen und Wege werden als ausreichend breit und tragfähig für die zum Einsatz kommenden, für den öffentlichen Straßenverkehr zugelassenen Baufahrzeuge betrachtet.

Vor Baubeginn erfolgt eine Begutachtung der für die Baumaßnahme in Anspruch zu nehmenden öffentlichen Straßen und Wege seitens Amprion, der ausführenden Baufirma und den Baulastträgern der öffentlichen Straßen und Wege. Dieses Vorgehen dient der Beweissicherung und Information zu welchem Zeitpunkt die öffentlichen Straßen und Wege während der Baumaßnahme in Anspruch genommen werden. Eine relevante Verschlechterung des Zustandes allein durch den Baustellenverkehr für das Vorhaben ist nicht ersichtlich.

Im Rahmen der Bauausführungsplanung erfolgt rechtzeitig vor Baubeginn eine Abstimmung mit dem zuständigen Straßenbaulastträger bezüglich notwendiger Baustellenausschilderungen oder Straßeneinengungen/-sperrungen im Bereich von Einmündungen aus öffentlichen Straßen in Wirtschaftswege oder privater Straßen und Wege.

Nach Abschluss der Bautätigkeiten werden die temporären Zufahrten rückgebaut und die vorhandenen Zufahrten auf öffentliche Straßen und Wege bei widerzuerwartend entstandenen Beschädigungen wiederhergestellt. Straßen- und Wegeschäden, die durch die für den Bau der Freileitungen eingesetzten Fahrzeuge entstehen, werden nach Abschluss der Bautätigkeiten beseitigt. Eine Begutachtung erfolgt mit den Straßenbaulastträgern vor und nach der Baumaßnahme. Die Dokumentation erfolgt hierbei über entsprechende Schadensprotokolle.

2.2.2 Private Straßen und Wege

Die zur Nutzung geplanten privaten Straßen und Wege werden als ausreichend breit und tragfähig für die zum Einsatz kommenden, für den öffentlichen Straßenverkehr zugelassenen Baufahrzeuge betrachtet.

Vor Baubeginn erfolgt eine Begutachtung der für die Baumaßnahme in Anspruch zu nehmenden privaten Straßen und Wege seitens Amprion, der ausführenden Baufirma und den betroffenen Privateigentümern der Straßen und Wege. Dieses Vorgehen dient der Beweissicherung und Information zu welchem Zeitpunkt die Straßen und Wege während der Baumaßnahme in Anspruch genommen werden. Eine relevante Verschlechterung des Zustandes alleinig durch den Baustellenverkehr für das Vorhaben ist nicht ersichtlich.

Nach Abschluss der Bautätigkeiten werden die temporären Zufahrten rückgebaut und die vorhandenen Zufahrten bei widerzuerwartend entstandenen Beschädigungen wiederhergestellt. Eine Begutachtung erfolgt mit den Grundstückseigentümern vor und nach der Baumaßnahme. Etwaige Schäden werden entweder entsprechend behoben oder auf Wunsch des Betroffenen finanziell entschädigt. Die Dokumentation erfolgt hierbei über entsprechende Flurschadensprotokolle.

2.3 Immissionsschutz

Durch den Baustellenverkehr treten nur kurzzeitig temporäre Beeinträchtigungen durch baubedingte Geräuschemissionen (Verkehrslärm) auf.

Die Vorhabenträgerin hat ein Gutachten bezüglich der zu erwartenden Geräuschemissionen in der Nachbarschaft während des Neu- bzw. Rückbaus für das geplante Vorhaben in Auftrag gegeben (vgl. Register 11 – Nachweis AVV Baulärm).

Dementsprechend ist je Bauphase mit unterschiedlich starkem Baustellenverkehr zu rechnen. Der höchste Baustellenverkehr tritt in der Phase „Fundamenterstellung“ mit 8 Fahrzeugen pro Tag und Maststandort und der geringste Baustellenverkehr in den Phasen „Riegelerstellung für Bohrpfähle“ und „Seilzug“ mit 2 Fahrzeugen pro Tag und Maststandort auf. Die Arbeiten auf der Baustelle werden von Montag – Freitag zwischen 7:00 Uhr und 20:00 Uhr durchgeführt. Wobei die Fahrten von Lkw nur wenige Minuten Vorort in Anspruch nehmen.

Der erforderliche Baustellenverkehr ist mit ortsüblichem landwirtschaftlichen Verkehr vergleichbar. Aufgrund der insgesamt nur geringen Zahl an Verkehrsbewegungen sind keine relevanten Beeinträchtigungen zu erwarten.

Alle eingesetzten Fahrzeuge entsprechen den Vorgaben der 28. BImSchV bzw. der EU-Verordnung 2016/1628, wodurch keine relevanten Beeinträchtigungen der Luftqualität zu erwarten sind.

2.4 Maßnahmen zum Schutz der Umwelt

Zum Schutz der Umwelt werden temporären Zuwegungen auf dem bestehenden Oberboden errichtet. Um Bodenverdichtungen und Flurschäden vorzubeugen, werden für Zuwegungen über Wiesenwege und Acker/ Wiese/ Weide im Regelfall je nach Verfügbarkeit Fahrplatten aus Aluminium oder Stahl oder Fahrbohlen aus Holz ausgelegt. Alternativ werden im Sonderfall temporäre Schotterwege in Abhängigkeit der Wetterbedingungen sowie in Abstimmung mit den Bewirtschaftern der Flächen erstellt. Zunächst wird hierbei auf dem Oberboden ein Geotextil aufgelegt, um den Eintrag von Schotter in den Boden zu verhindern. Danach wird der Schotter auf dem Geotextil ausgebracht und verdichtet (vgl. Register 1 – Erläuterungsbericht, Kapitel 5.4.1).

Potentielle Verunreinigungen der Straßen und Wege während der Baumaßnahmen werden zeitnah bei Bedarf durch vorgehaltenen Strassenreinigungsmaschinen behoben.

3 Anbauverbot bzw. Zustimmungserfordernis nach § 9 FStrG, §§ 22, 23 StrG Baden-Württemberg bzw. § 23 HStrG

3.1 Vorgaben für Bundesautobahnen und Bundesstraßen

In der Nähe von Bundesautobahnen und Bundesstraßen gelten besondere Beschränkungen für die Errichtung von Hochbauten bzw. baulichen Anlagen.

Gemäß § 9 Abs. 1 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) dürfen Hochbauten in einer Entfernung bis zu 40 Meter bei Bundesautobahnen und bis zu 20 Meter bei Bundesstraßen nicht errichtet werden (sog. Anbauverbotszone). Die Errichtung oder Änderung baulicher Anlagen in einer Entfernung bis zu 100 Meter bei Bundesautobahnen und bis zu 40 Meter bei Bundesstraßen bedürfen der Zustimmung der obersten Landesstraßenbaubehörde, § 9 Abs. 2 FStrG (sog. Anbaubesschränkungszone), seit 01.01.2021 für Bundesautobahnen des Fernstraßenbundesamtes und der Autobahn GmbH.

Von dem Bauverbot nach § 9 Abs. 1 FStrG kann die oberste Landesstraßenbaubehörde bzw. das Fernstraßenbundesamt, die Autobahn GmbH im Einzelfall Ausnahmen zulassen, 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, § 9 Abs. 8 FStrG. Die Zustimmung im Falle des § 9 Abs. 2 FStrG darf gemäß § 9 Abs. 3 FStrG nur verweigert oder mit Bedingungen und Auflagen erteilt werden, soweit dies wegen der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs, der Ausbauabsichten oder der Straßenbaugestaltung nötig ist.

Freileitungsmaste stellen sowohl Hochbauten i.S.d. § 9 Abs. 1 FStrG als auch baulichen Anlagen i.S.d. § 9 Abs. 2 FStrG dar.

3.2 Vorgaben für Landesstraßen und Kreisstraßen

In der Nähe von Landesstraßen und Kreisstraßen gelten besondere Beschränkungen für die Errichtung von Hochbauten bzw. baulichen Anlagen.

Gemäß § 23 Abs. 1 Hessisches Straßengesetz (HStrG) dürfen Hochbauten in einer Entfernung bis zu 20 Meter bei Landesstraßen und Kreisstraßen nicht errichtet werden (sog. Anbauverbotszone). Die Errichtung, erhebliche Änderung oder andere Nutzung baulicher Anlagen in einer Entfernung bis zu 40 Meter bei Landesstraßen und Kreisstraßen bedürfen der Zustimmung der Landesbaubehörde, § 23 Abs. 2 HStrG (sog. Anbaubesschränkungszone).

Von dem Bauverbot nach § 23 Abs. 1 HStrG kann die oberste Straßenbaubehörde im Einzelfall Ausnahmen zulassen, 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, § 23 Abs. 8 HStrG. Die Zustimmung im Falle des § 23 Abs. 2 HStrG darf gemäß § 23 Abs. 3 HStrG nur verweigert oder mit Bedingungen und Auflagen erteilt werden, soweit dies wegen der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs, der Ausbauabsichten oder der Straßenbaugestaltung nötig ist.

Freileitungsmaste stellen sowohl Hochbauten i.S.d. § 23 Abs. 1 HStrG als auch baulichen Anlagen i.S.d. § 23 Abs. 2 HStrG dar.

Landesstraßen und Kreisstraßen in Baden-Württemberg sind vom gegenständlichen Vorhaben im Abschnitt „Pkt. Ried – Pkt. Wallstadt“ nicht betroffen.

3.3 Kreuzungsverzeichnis (Register 8)

Im Kreuzungsverzeichnis (Register 8) sind die vom Vorhaben betroffenen klassifizierten Straßen aufgeführt. In Spalte 5 des Kreuzungsverzeichnisses ist der Abstand des Kreuzungspunktes zwischen Objekt und Leitungsachse zum Mittelpunkt des angegebenen Mastes angegeben, falls das Objekt die Leitungsachse kreuzt.

Im Übrigen wurden die geplanten Maststandorte und die Masthöhen so gewählt, dass eine Umverlegung bzw. ein Umbau vorgenannter Objekte für die Errichtung der Maste und für die Einhaltung der nach DIN VDE 0210 erforderlichen Mindestabstände zu den Leiterseilen nicht erforderlich wird.

3.4 Ausnahme- und Zustimmungserforderniss

3.4.1 Landes- und Kreisstraßen

3.4.1.1 380-kV-Höchstspannungsfreileitung Bürstadt – KKW Biblis, Bl. 4590

Bezüglich der 380-kV-Höchstspannungsfreileitung Bürstadt – KKW Biblis, Bl. 4590, besteht hinsichtlich Landesstraßen kein Zustimmungs- oder Genehmigungserfordernis seitens der Straßenbaubehörde (vgl. Register 8.1.1 – Kreuzungsverzeichnis). Die geplanten Freileitungsmasten stehen außerhalb der maßgeblichen Zonen. Kreisstraßen sind nicht betroffen.

3.4.1.2 380-kV-Höchstspannungsfreileitung Pkt. Bürstadt Ost – Pkt. Wallstadt, Bl. 4689

Bezüglich der 380-kV-Höchstspannungsfreileitung Pkt. Bürstadt Ost – Pkt. Wallstadt, Bl. 4689, besteht in Hessen kein Zustimmungs- oder Genehmigungserfordernis seitens der Straßenbaubehörde (vgl. Register 8.2.1 – Kreuzungsverzeichnis). Die geplanten Freileitungsmasten stehen außerhalb der maßgeblichen Zonen.

Landesstraßen und Kreisstraßen in Baden-Württemberg sind vom gegenständlichen Vorhaben im Abschnitt „Pkt. Ried – Pkt. Wallstadt“ nicht betroffen.

3.4.2 Bundesautobahnen und Bundesstraßen

3.4.2.1 380-kV-Höchstspannungsfreileitung Bürstadt – KKW Biblis, Bl. 4590

Bezüglich der 380-kV-Höchstspannungsfreileitung Bürstadt – KKW Biblis, Bl. 4590, besteht hinsichtlich Bundesstraßen kein Zustimmungs- oder Genehmigungserfordernis seitens der obersten Landesstraßenbaubehörde (vgl. Register 8.1.1 – Kreuzungsverzeichnis). Die geplanten Freileitungsmasten stehen außerhalb der maßgeblichen Zonen. Bundesautobahnen sind nicht betroffen.

3.4.2.2 380-kV-Höchstspannungsfreileitung Pkt. Bürstadt Ost – Pkt. Wallstadt, Bl. 4689

Bei der geplanten 380-kV-Höchstspannungsfreileitung Pkt. Bürstadt Ost – Pkt. Wallstadt, Bl. 4689, befinden sich die folgenden Masten in der Anbauverbotszone (vgl. Register 8.2.1 – Kreuzungsverzeichnis):

- Mast Nr. 9 steht in der Anbauverbotszone der Bundesstraße B44.

- Der Mast Nr. 46 und der Mast Nr. 47 stehen in der Anbauverbotszone der Bundesautobahn BAB A6.

Der folgende Mast befindet sich in der Anbaubeschränkungszone (vgl. Register 8.2.1 – Kreuzungsverzeichnis):

- Der Mast Nr. 36 steht in der Anbaubeschränkungszone der Bundesautobahn BAB 6.

Deshalb bedarf es sowohl einer Ausnahme von dem geregelten Anbauverbot wie auch einer Zustimmung für die Errichtung in der Baubeschränkungszone.

3.4.2.2.1 Ausnahme von dem geregelten Anbauverbot

Von dem Bauverbot nach § 9 Abs. 1 FStrG kann die oberste Landesstraßenbaubehörde bzw. das Fernstraßenbundesamt, die Autobahn GmbH im Einzelfall Ausnahmen zulassen, 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, § 9 Abs. 8 FStrG.

Diese Voraussetzungen liegen vor.

Die Maste Nr. 9, Nr. 46 und Nr. 47 stellen Ersatzneubauten dar. Es handelt sich folglich nicht um eine gänzlich neue Leitung in neuer Trasse, die gänzlich neue Betroffenheiten der Straßenbaubelange hervorrufen würde.

Eine Verlegung aus der Zone hinaus würde im Vergleich zu gänzlich neuen Betroffenheiten in Hinblick auf die Grundstücksinanspruchnahme Dritter, sowie neue Eingriffe in Natur und Landschaft führen und dem Gebot der Nutzung von Bestandstrassen widersprechen.

Die Beachtung des Anbauverbots stellt vor diesem Hintergrund eine offenbar nicht beabsichtigte Härte dar.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts wirkt sich das Anbauverbot immer dann als Härte aus, wenn es nachhaltig in die Rechte des Betroffenen eingreift und ihm dadurch ein erhebliches, über die jedermann treffenden allgemeinen Auswirkungen hinausgehendes Opfer auferlegt (BVerwG, Urteil vom 5. Mai 1976 - IV C 83/74 - VerwRspr 1977, 478, beck-online). Die Einhaltung des Anbauverbotes würde hier zum Einen erheblich in die Planungsfreiheit der Vorhabenträgerin eingreifen und dieser unter anderem die Orientierung an gewichtigen Planungsgrundsätzen, wie dem oben genannten Gebot der Nutzung von Bestandstrassen verwehren. Zum Anderen würde die bei Einhaltung des Anbauverbotes notwendig werdende Verschwenkung unweigerlich zu einem Neubau in neuer Trasse führen und damit neue Eingriffe in die Eigentumsrechte Dritter nach § 14 GG bewirken. Letztlich wäre auch das öffentliche Interesse in Hinblick auf Eingriffe in Natur und Landschaft durch eine neue Trasse stärker betroffen.

Diese 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 (BVerwG Urt. v. 4. 4. 1975 – IV C 55.74, BVerwGE 48, 123, NJW 1975, 2083). Wie beschrieben handelt es sich vorliegend um Ersatzneubauten, die sich in ihren Auswirkungen auf die Straßenbaubelange nicht wesentlich von den Bestandsmasten unterscheiden. Da die bisherigen Masten diesen nicht entgegenstehen, ist vorliegend die Einhaltung des Anbauverbotes nicht notwendig, um den baulichen Zustand im Schutzbereich zu erhalten, sodass es sich bei der Einhaltung des Anbauverbotes auch um eine unbeabsichtigte Härte handelt.

Auch ist der geplante Ersatzneubau und die begehrte Ausnahme mit den öffentlichen Belangen vereinbar, da sich die Betroffenheiten im Vergleich zur bestehenden 220-kV-Leitung nur unwesentlich ändern und zwar zum Positiven für die Straßenbaubelange, nämlich durch die geringfügig verschobenen Maststandorte. Denn die Abstandssituationen in Bezug auf den Fahrbahnrand zur B44 und BAB A 6 verbessern sich im Zuge des geplanten Ersatzneubaus (mit Neubau der Leitung Bl. 4689) gegenüber den derzeitigen Abständen der Bestandsmasten der Leitung Bl. 2327 sogar (Mast Nr. 9 siehe Register 6.2.1 Blatt 2, Mast Nr. 46 und Nr. 47 siehe Register 6.2.3 Blatt 11.1).

Jedenfalls ist die begehrte Ausnahme aus Gründen des Wohl der Allgemeinheit erforderlich. Wie im Erläuterungsbericht (Register 1) zur Planrechtfertigung ausgeführt, steht das Vorhaben im gewichtigen öffentlichen Interesse an der Umsetzung des Netzausbaus. Zugleich sieht der bestätigte Netzentwicklungsplan die Umsetzung des Vorhabens zwischen Pkt. Bürstadt Ost – Pkt. Wallstadt als Ersatzneubau unter Nutzung der Bestandstrasse vor. Damit sollen Auswirkungen auf Dritte und erhebliche Belange so weit wie möglich vermieden werden. Folglich liegt es auch im öffentlichen Interesse, für die Maste Nr. 9, Nr. 46 und Nr. 47 eine Ausnahme vom Anbauverbot zu erteilen.

Die erforderlichen Ausnahmegenehmigungen von dem geregelten Anbauverbot werden hiermit im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens beantragt.

3.4.2.2.2 Zustimmung für die Errichtung in der Anbaubeschränkungszone

Die Errichtung oder Änderung baulicher Anlagen in einer Entfernung bis zu 100 Meter bei Bundesautobahnen bedürfen der Zustimmung der obersten Landesstraßenbaubehörde bzw. des Fernstraßenbundesamtes, der Autobahn GmbH, § 9 Abs. 2 FStrG (sog. Anbaubeschränkungszone). Die Zustimmung darf nur versagt werden, soweit dies wegen der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs, der Ausbauabsichten oder der Straßenbaugestaltung nötig ist.

Diese Voraussetzungen liegen vor.

Mast Nr. 36 ist ein Ersatzneubau, der innerhalb der Anbaubeschränkungszone errichtet werden soll. Gründe, die einer Zustimmung entgegenstehend könnten, sind nicht ersichtlich. Es ergeben sich keine wesentlichen Veränderungen zur bestehenden 220-kV-Leitung, in welcher die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht beeinträchtigt sind. Die Abstandssituationen in Bezug auf den Fahrbahnrand zur BAB A6 verbessert sich im Zuge des geplanten Ersatzneubaus (mit Neubau der Leitung Bl. 4689) gegenüber den derzeitigen Abständen der Bestandsmasten der Leitung Bl. 2327 (siehe Register 6.2.3 Blatt 9).

Die erforderliche Zustimmung für die Errichtung in der Anbaubeschränkungszone wird hiermit im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens beantragt.

3.4.2.2.3 Vertragliche Vereinbarungen zur Straßennutzung

Zwischen der Amprion GmbH und dem Land Hessen, vertreten durch Hessen Mobil, besteht eine Rahmenvereinbarung über die Regelung der Mitbenutzungsverhältnisse zwischen Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes und Leitungen der öffentlichen Versorgung im Sinne des § 8 Abs. 10 des FStrG.

Seit dem 01.01.2021 obliegt die Zuständigkeit für Bundesautobahnen der Autobahn GmbH des Bundes. Bundesstraßen liegen weiterhin in der Zuständigkeit des Bundeslandes/Straßenbaulasträger. Die erforderlichen Vereinbarungen für die Bundesautobahn BAB A6 wurden vor

Gründung der Autobahn GmbH seitens der Vorhabenträgerin mit der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch Hessen Mobil, vollständig geschlossen. Die Verträge werden gemäß § 1 Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetz (InfrGG) ab 01.01.2021 nicht mehr von Hessen Mobil sondern von der Autobahn GmbH abgewickelt.

Diesbezüglich bedarf es für jede Herstellung oder Änderung einer Anlage unter Benutzung von Straßen der ausdrücklichen Einräumung des Straßenbenutzungsrechtes durch die Straßenbauverwaltung. Die Straßenbauverwaltung erteilt das Benutzungsrecht, wenn durch die beabsichtigte Nutzung die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nur kurzfristig oder geringfügig beeinträchtigt werden sowie überwiegende straßenbauliche oder sonstige überwiegende öffentliche Belange nicht entgegenstehen. Die Prüfung im Sinne straßenbaulicher Belange erfolgt auf der Grundlage technischer Antragsunterlagen, die der Straßenbauverwaltung durch den Vorhabensträger vorzulegen sind. Die Erteilung der Zustimmung erfolgt nach Abschluss der technischen Prüfung über die nach Anlage 2 des bestehenden Rahmenvertrages abzuschließende Vereinbarung über die Einräumung des Straßenbenutzungsrechtes. Die Antragsunterlagen werden Bestandteil der Vereinbarung.

Die nach Rahmenvertrag erforderlichen technischen Antragsunterlagen zur Herstellung o.g. Kreuzungen nebst Entwurf der Vereinbarung über die Einräumung des Straßenbenutzungsrechtes wurden für die Bereiche BAB A6 (Bl. 4689, Mast 35 und 36 sowie Mast 46 bis Mast 48) mit Datum vom 24.08.2020 digital zur Prüfung vorgelegt. Nach erfolgter Prüfung sind die Kreuzungsverträge im Oktober/November 2020 unterzeichnet worden.

Die Vorlage der erforderlichen Unterlagen für die Kreuzung mit der Bundesstraße B44 ist im Oktober 2020 erfolgt. Die Zustimmung von Hessen Mobil erfolgte im Dezember 2020. Die Vereinbarung befindet sich noch im Unterschriftenumlauf.

4 geplante ICE-Neubaustrecke Rhein/Main - Rhein/Neckar

Zu diesem Vorhaben sind noch keine konkreteren Informationen verfügbar, anhand derer eine entsprechende Betrachtung erfolgen kann. Nach derzeitigem Planungsstand verläuft die Vorzugsvariante der geplanten ICE-Neubaustrecke im Querungsbereich mit dem gegenständlichen Vorhaben -südwestlich von Lampertheim- in einem Tunnel unterirdisch unter der Antrags-trasse hinweg ([Variantenentscheid - Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar \(rhein-main-rhein-neckar.de\)](#); Abbildung Vorzugsvariante, Stand 26.04.2021).



Abbildung Vorzugsvariante, Stand 26.04.2021

5 Angaben zu den Notwendigen Folgemaßnahmen

In Bezug auf die notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen (vgl. Register 1 – Erläuterungsbericht, Kapitel 1.3) kann bezüglich des Verkehrskonzeptes Baustellenverkehr auf die vorstehenden Angaben betreffend das Vorhaben verwiesen werden. Die dortigen Angaben gelten für die Umsetzung der notwendigen Folgemaßnahmen entsprechend.

Bezüglich Anbauverbot bzw. Zustimmungserfordernis nach § 9 FStrG, § 23 HStrG bzw. §§ 22, 23 StrG Baden-Württemberg besteht hinsichtlich der notwendigen Folgemaßnahmen kein Zustimmungserfordernis seitens der obersten Landesstraßenbaubehörde bzw. des Fernstraßenbundesamt, der Autobahn GmbH und Straßenbaubehörde (vgl. Register 8.3.1 und 8.4.1 – Kreuzungsverzeichnis).

Die geplante ICE-Neubaustrecke Rhein/Main - Rhein/Neckar verläuft nicht im Bereich der notwendigen Folgemaßnahmen.

6 Verzeichnis über Gesetze, Verordnungen zum Erläuterungstext

1. FStrG - Bundesfernstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 29. November 2018 (BGBl. I S. 2237) geändert worden ist
2. HStrG - Hessisches Straßengesetz in der Fassung vom 8. Juni 2003 (GVBl. I S. 166), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 28. Mai 2018 (GVBl. S. 198)
3. StrG Baden-Württemberg - Straßengesetz für Baden-Württemberg in der Fassung der Bekanntmachung vom 11. Mai 1992 (GBl. 1992, 329, ber. S. 683), das zuletzt durch Gesetz vom 5. Februar 2019 (GBl. S. 25) geändert worden ist
4. 28. BImSchV – Achtundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Emissionsgrenzwerte für Verbrennungsmotoren - 28. BImSchV) vom 20. April 2004 (BGBl. I S. 614, 1423), die zuletzt durch Artikel 81 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist
5. EU-Verordnung 2016/1628 – VERORDNUNG (EU) 2016/1628 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 14. September 2016 über die Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte für gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel und die Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1024/2012 und (EU) Nr. 167/2013 und zur Änderung und Aufhebung der Richtlinie 97/68/EG
6. InfrGG - Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetz vom 14. August 2017 (BGBl. I S. 3122, 3141), das durch Artikel 6 des Gesetzes vom 29. Juni 2020 (BGBl. I S. 1528) geändert worden ist