



Register 14

**Höchstspannungsleitung**

**Osterath – Philippsburg; Gleichstrom**

**Vorhaben gemäß Nr. 2 der Anlage zu § 1 Abs. 1 BBPlG  
(„Ultranet“)**

**Hochspannungs-Gleichstrom-Übertragungstechnik  
(HGÜ)**

**Hier:**

**Unterlagen gemäß § 21 NABEG für das Planfeststel-  
lungsverfahren für den Abschnitt Pkt. Koblenz – Pkt.  
Marxheim**

**Verkehrswege/-konzept**

**(Belange anderer Verkehrsinfrastruktur)**

## **Inhaltsverzeichnis**

<b>1. Aufgabenstellung .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Verkehrskonzept Baustellenverkehr .....</b>	<b>3</b>
2.1 Technische Anforderungen an die Baustraßen .....	3
2.2 Beweissicherung und Schadensregulierung.....	3
2.2.1 Öffentliche Straßen und Wege .....	3
2.2.2 Private Straßen und Wege .....	4
2.3 Immissionsschutz.....	4
2.4 Maßnahmen zum Schutz der Umwelt.....	5
<b>3. Anbauverbot bzw. Zustimmungserfordernis nach § 9 FStrG bzw. § 23 HStrG bzw. § 23 LStrG     5</b>	
3.1 Errichtung von Hochbauten (Anbauverbotszone).....	6
3.2 Errichtung, erhebliche Änderungen oder Nutzungsänderung von baulichen Anlagen (Anbaubeschränkungszone).....	7
<b>4. Vertragliche Vereinbarungen zur Straßennutzung.....</b>	<b>8</b>
<b>5. Geplante Vorhaben .....</b>	<b>8</b>
5.1 Rhein-Main-Link.....	8
<b>6. Angaben zu den Notwendigen Folgemaßnahmen .....</b>	<b>9</b>
<b>7. Verzeichnis über Gesetze, Verordnungen zum Erläuterungstext .....</b>	<b>9</b>

## 1. Aufgabenstellung

Gemäß Untersuchungsrahmen der Bundesnetzagentur für die Planfeststellung vom 30.11.2022 ist das Vorhaben so zu planen, dass die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sowie die Leistungsfähigkeit der betroffenen Verkehrsinfrastruktureinrichtungen nicht beeinträchtigt werden.

Weiterhin ist für das gegenständliche Vorhaben (Abschnitt Pkt. Koblenz – Pkt. Marxheim) darzulegen, inwieweit ein Anbauverbot bzw. Zustimmungserfordernis nach § 9 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) oder § 23 Hessisches Straßengesetz (HStrG) oder § 22 Landesstraßengesetz Rheinland-Pfalz (LStrG) besteht und inwieweit die Voraussetzungen für eine Zustimmung vorliegen.

## 2. Verkehrskonzept Baustellenverkehr

Bei der Realisierung des Vorhabens werden vorallem die vorhandenen Bestandsmasten verwendet. Darüber hinaus sind zusätzlich sieben Ersatzneubauten und 37 Masterhöhungen vorgesehen.

Zur Montage gleichstromfähiger Isolatoren an bestehenden Masten und zur Auflage der Beiseilung 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 Anforderungen wurde ein Verkehrskonzept Baustellenverkehr mit folgendem Inhalt erarbeitet:

- Alle erforderlichen Zufahrten sind im Register 6 (Lagepläne) 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 (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 instandgesetzt.

### 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 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 wider Erwartenden 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 allein durch den Baustellenverkehr für das Vorhaben ist nicht ersichtlich.

Nach Abschluss der Bautätigkeiten werden die temporären Zufahrten rückgebaut und die vorhandenen Zufahrten bei wider Erwartenden 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.

Der Baustellenverkehr zum Wechseln der Isolatoren für den Gleichstromkreis und Anbringen der Isolatoren für den Drehstromkreis besteht aus Transportbussen und LKW.

Zum Ziehen der Seile wird zwischen Winden- und Trommelplatz, die sich an den jeweiligen Abspannmasten befinden, das Vorseil je nach Geländebeschaffenheit mit einem Traktor oder geländegängigen LKW zwischen den Masten verlegt. Dabei kommt es während der Demontage und dem Ersatzneubau der Freileitungen zu einem temporär erhöhten Fahrzeugaufkommen.

Der erforderliche Baustellenverkehr ist mit ortsüblichem landwirtschaftlichem 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 temporäre 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 oder andere geeignete Maßnahmen ergriffen (z.B Einsatz von Fahrzeugen mit Breitreifen (Ketten).

Alternativ können im Sonderfall temporäre Schotterwege in Abhängigkeit von den örtlichen Bedingungen erstellt werden. 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.

Die für die temporären Zuwegungen in Anspruch genommenen Flächen werden nach Abschluss der Baumaßnahmen wieder hergestellt, (vgl. Register 1 – Erläuterungsbericht, Kapitel 5.4).

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

## **3. Anbauverbot bzw. Zustimmungserfordernis nach § 9 FStrG bzw. § 23 HStrG bzw. § 23 LStrG**

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, erhebliche Änderung oder Nutzungsänderung baulicher Anlagen in einer Entfernung bis zu 100 Meter bei Bundesautobahnen und bis zu 40 Meter bei Bundesstraßen bedürfen der Zustimmung der obersten Landesstraßenbaubehörde, an Bundesfernstraßen der Zustimmung des Fernstraßen-Bundesamtes, § 9 Abs. 2 FStrG (sog. Anbaubesschränkungszone).

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 Straßenbaubehörde, § 23 Abs. 2 HStrG (sog. Anbaubesschränkungszone).

Gemäß § 23 Abs. 1 Landesstraßengesetz Rheinland-Pfalz (LStrG) dürfen Hochbauten in einer Entfernung bis zu 20 Meter bei Landesstraßen und bis zu 15 Meter bei 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 bis zu 30 Meter bei Kreisstraßen bedürfen der Zustimmung der Straßenbaubehörde, § 23 Abs. 1 LStrG (sog. Anbaubesschränkungszone).

Bei dem zu realisierenden Vorhaben ist geplant, auf Bestandsmasten einen bestehenden Drehstromkreis zu ändern und zukünftig als  $\pm 380$ -kV Gleichstromkreis zu betreiben. Dazu müssen an allen Masten die Isolatoren des betroffenen Stromkreises ausgetauscht werden. ~~Weiterhin ist die Zubeseilung auf bisher unbelegten Plätzen des Mastgestänges erforderlich.~~ Außerdem besteht die Erforderlichkeit zur Errichtung von sieben Ersatzneubauten und 37 Masterhöhungen.

Die folgenden Masten der zu nutzenden Bestandsleitungen (Bl. 4127 und Bl. 4503) befinden sich in der Anbauverbotszone/Anbaubeschränkungszone (vgl. Register 8 – Kreuzungsverzeichnis):

Bl. 4127:

- Mast 1061 steht in der Anbauverbotszone der Bundesstraße B417 (Ersatzneubau)
- Mast Nr. 1144 steht in der Anbaubeschränkungszone der Landesstraße L3026 (Ersatzneubau)
- Mast Nr. 152 steht in der Anbaubeschränkungszone der Landesstraße L3023 (Masterhöhung)
- Mast Nr. 139 steht in der Anbauverbotszone der Kreisstraße K691 (Masterhöhung)

Bl. 4503:

- Es befinden sich keine Masten in der Anbauverbotszone/Anbaubeschränkungszone (siehe Register 8 - Kreuzungsverzeichnis)

### 3.1 Errichtung von Hochbauten (Anbauverbotszone)

In dem antragsgegenständlichen Abschnitt des Vorhabens Ultramet werden ~~keine zwei~~ Masten (Ersatzneubau und Masterhöhung) in der Anbauverbotszone von Bundesautobahnen und Bundesstraßen bzw. Landes- und Kreisstraßen neu errichtet.

Bl. 4127:

- Mast Nr. 1061 steht in der Anbauverbotszone der Bundesstraße B417 (Ersatzneubau)
- Mast Nr. 139 steht in der Anbauverbotszone der Kreisstraße K691 (Masterhöhung)

Insofern besteht ~~kein Verstoß~~ gegen das Anbauverbot nach § 9 Abs. 1 FStrG bzw. 23 Abs. 1 HStrG bzw. § 22 Abs. 1 LStrG und es bedarf ~~keiner~~ entsprechenden Ausnahmeanträge.

**Die Vorhabenträgerin beantragt eine Ausnahme zur Errichtung von Mast Nr. 1061 der Bl. 4127 innerhalb der Bauverbotszone der Bundesstraße B417**

Der Abstand von Mast Nr. 1061 zur Bundesstraße B417 beträgt ca. 16 m, gemessen vom äußersten Masteckstiel zum Fahrbahnrand der B417. Die Vorhabenträgerin weist darauf hin, dass die Wohnbebauung in diesem Streckenabschnitt der B417 in der Gemeinde Holzappel sich in einem deutlich geringeren Abstand zum Fahrbahnrand der B417 befindet und somit auch in der Bauverbotszone nach § 9 Abs. 1 FStrG. Gründe, die einer Zustimmung entgegenstehen könnten, sind daher nicht ersichtlich. Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs wird durch den Standort von Mast Nr. 1061 in einem Abstand von ca. 16 m zum Fahrbahnrand

nicht beeinträchtigt. Auch etwaige Ausbauabsichten oder die Straßenbaugestaltung werden nicht weitergehend beschränkt.

**Aus Sicht der Vorhabenträgerin ist keine Ausnahme zur Erhöhung von Mast Nr. 139 der Bl. 4127 innerhalb der Bauverbotszone der Bundesstraße K691 notwendig**

Mast Nr. 139 wird im Rahmen des geplanten Vorhabens erhöht. Bei einer Masterhöhung bleibt der Standort unverändert. Die Abstände bleiben somit identisch, sodass die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht beeinträchtigt werden. Eine Ausnahme ist demnach nicht erforderlich.

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

**3.2 Errichtung, erhebliche Änderungen oder Nutzungsänderung von baulichen Anlagen (Anbaubeschränkungszone)**

In dem antragsgegenständlichen Abschnitt des Vorhabens Ultranet ~~werden folgende~~ Masten in der Anbaubeschränkungszone von Bundesautobahnen und Bundesstraßen bzw. Landes- und Kreisstraßen ~~erhöht neu errichtet~~.

Bl. 4127:

- ~~— Mast Nr. 1061 steht in der Anbaubeschränkungszone der Bundesstraße B417~~
- Mast Nr. 1144 steht in der Anbaubeschränkungszone der Landesstraße L3026 (Ersatzneubau)
- Mast Nr. 152 steht in der Anbaubeschränkungszone der Landesstraße L3023 (Masterhöhung)

**Die Vorhabenträgerin beantragt eine Ausnahme zur Errichtung von Mast Nr. 1144 der Bl. 4127 innerhalb der Bauverbotszone der Bundesstraße L3026**

Der Abstand von Mast Nr. 1144 zur Landstraße L3026 beträgt ca. 20 m, gemessen vom äußersten Masteckstiel zum Fahrbahnrand der L3026. Mast 144, welcher zurückgebaut wird befindet sich in einem Abstand von ca. 25 m zur L3026. Da der Mast in der Anbaubeschränkungszone zur L3026 liegt geht die Vorhabenträgerin davon aus, dass einer Ausnahme nichts im Wege steht. Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs wird durch den Standort von Mast Nr. 1144 in einem Abstand von ca. 20 m zum Fahrbahnrand nicht beeinträchtigt. Auch etwaige Ausbauabsichten oder die Straßenbaugestaltung werden nicht weitergehend beschränkt.

**Aus Sicht der Vorhabenträgerin ist keine Ausnahme zur Erhöhung von Mast Nr. 139 der Bl. 4127 innerhalb der Bauverbotszone der Bundesstraße K691 notwendig**

Mast Nr. 152 wird im Rahmen des geplanten Vorhabens erhöht. Bei einer Masterhöhung bleibt der Standort unverändert. Die Abstände bleiben somit identisch, sodass die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht beeinträchtigt werden. Eine Ausnahme ist demnach nicht erforderlich.

**Im Ergebnis wird damit die Zustimmung nach § 9 Abs. 2 FStrG und § 23 Abs. 1 LStrG für den vorbenannten Mastneubau beantragt.**

~~Es erfolgen in diesem Abschnitt somit keine Masterhöhungen, die eine Änderung der bereits bestehenden Leitungssachse hervorrufen. Infolgedessen bleibt der Abstand zu anderen Infrastruktureinrichtungen unverändert.~~

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

~~Gründe, die einer Zustimmung entgegenstehen könnten, sind nicht ersichtlich. Es ergeben sich durch den Ersatzneubau keine wesentlichen Veränderungen zu der Bestandssituation, welche die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs beeinträchtigen könnten. Auch etwaige Ausbauabsichten oder die Straßenbaugestaltung werden nicht weitergehend beschränkt.~~

#### **4. Vertragliche Vereinbarungen zur Straßennutzung**

Zwischen der Amprion GmbH sowie der Bundesrepublik Deutschland, dem Land Hessen und dem Land Rheinland Pfalz, vertreten durch Hessen Mobil bzw. durch Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, bestehen jeweils Rahmenvereinbarungen über die Regelung der Mitbenutzungsverhältnisse zwischen Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes/Landes, Landesstraßen in der Baulast des Landes, Kreisstraßen in Hessen bzw. in Rheinland-Pfalz und Leitungen der öffentlichen Versorgung im Sinne des § 8 Abs. 10 des FStrG, § 20 Abs. 1 HStrG bzw. § 45 Abs. 1 LStrG.

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 der bestehenden Rahmenverträge abzuschließenden Vereinbarung über die Einräumung des Straßenbenutzungsrechtes. Die Antragsunterlagen werden Bestandteil der Vereinbarung.

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 Kreuzungen zwischen den derzeit bestehenden Freileitungen und betroffenen Bundesautobahnen wurden vor Gründung der Autobahn GmbH seitens der Vorhabenträgerin mit der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch Hessen Mobil und Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, geschlossen. Die Verträge werden gemäß § 1 Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetz (InfrGG) ab 01.01.2021 nicht mehr von Hessen Mobil und Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, sondern von der Autobahn GmbH abgewickelt. Für die geplanten Änderungen an den bestehenden Freileitungen werden die geschlossenen Vereinbarungen entsprechend aktualisiert. Für die Kreuzungen zwischen den derzeit bestehenden Freileitungen und Bundes-, Landes und Kreisstraßen bestehen ebenfalls Vereinbarungen. Diese werden in Bezug auf die geplanten Änderungen gleichermaßen aktualisiert.

#### **5. Geplante Vorhaben**

##### **5.1 Rhein-Main-Link**

Das Vorhaben DC34 wurde erstmalig im Netzentwicklungsplan (NEP) 2035 (2021) und erneut im aktuellen NEP 2037/2045 (2023) bestätigt. DC34 entspricht im Bundesbedarfsplangesetz dem Vorhaben Nr. 82. Die Vorhaben DC35, NOR-x-4 und NOR-x-8 wurden erstmalig im NEP 2037/2045 (2023) bestätigt. Es handelt sich um vier verschiedene Vorhaben, die jedoch aufgrund der räumlichen Nähe zusammen als Energiekorridor Rhein-Main-Link beantragt werden sollen.

Der Rhein-Main-Link verbindet den vom Gesetzgeber festgelegten Suchraum Ovelgönne/Rastede/Wiefelstede/Westerstede (Niedersachsen) mit dem Netzverknüpfungspunkten in Marxheim, Kriftel, dem Suchraum Ried und Bürstadt (Hessen). Die Gleichstromverbindung soll vorrangig als Erdkabeltrasse ausgeführt werden und später Windenergie aus der Nordsee in das Rhein-Main-Gebiet in Hessen transportieren.

Das Vorhaben DC34 ist vom Gesetzgeber als Erdkabelvorhaben für Leitungen zur Höchstspannungs-Gleichstrom-Übertragung im Sinne des § 2 Abs. 5 BBPIG festgelegt worden. Die Vorhaben DC35, NOR-x-8 und NOR-x-4 werden voraussichtlich ebenfalls als Erdkabelvorhaben in das BBPIG übernommen. Das Vorhaben Ultranet ist im Bundesbedarfsplangesetz als Freileitungsvorhaben gekennzeichnet. Aufgrund der Verschiedenartigkeit der Vorhaben handelt es sich bei ihnen nicht um kumulierende Vorhaben im Sinne des § 10 Abs. 4 UVPG. Bisher ist lediglich ein ca. 5-10 km breiter Präferenzraum für die Vorhaben des Rhein-Main-Link durch die BNetzA ermittelt worden, in welchem die Trassenführung liegen muss. Eine Auswirkung der Vorhaben aufeinander kann daher zum jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilt werden.

Der Antrag auf Planfeststellungsbeschluss für den Rhein-Main-Link wird von der Vorhabenträgerin voraussichtlich Mitte 2024 bei der Bundesnetzagentur eingereicht. Eine verfestigte Planung, aus der sich der konkrete Verlauf ableiten lässt, liegt somit noch nicht vor. Der von der Bundesnetzagentur am 16.11.2023 veröffentlichte Präferenzraum verläuft teilweise im Bereich der Bestandsleitungen (Bl. 4127 und Bl. 4503), auf denen das hier gegenständliche Vorhaben (Ultranet) realisiert werden soll. Die Grenze des Präferenzraumes verläuft nördlich des Mastes Nr. 148 bei Idstein und umschließt den verbleibenden, südlichen Teil der Bl. 4127 und der Bl. 4503 des Abschnitts D1. Die für Ultranet zu nutzenden Bestandsleitungen sind im Rahmen der Planung des Rhein-Main-Link zu berücksichtigen.

## **6. Angaben zu den Notwendigen Folgemaßnahmen**

Aufgrund der noch frühen Projektphase des Projekts Rhein-Main-Link bestehen keine notwendigen Folgemaßnahmen, welche sich daraus ergeben.

Bezüglich Anbauverbot bzw. Zustimmungserfordernis nach § 9 FStrG, § 23 HStrG bzw. §§ 22, 23 LStrG Rheinland-Pfalz 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).

## **7. 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 6 des Gesetzes vom 22. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 88) geändert worden ist
2. HStrG - Hessisches Straßengesetz in der Fassung vom 8. Juni 2003 (GVBl. I 2003, 166), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 28. Juni 2023 (GVBl. S. 426, 430)

3. LStrG – Landesstraßengesetz Rheinland-Pfalz in der Fassung vom 1. August 1977 (GVBl. 1977, 273) zuletzt geändert durch § 84 des Gesetzes vom 07. Dezember 2022 (GVBl. S. 413)
4. 28. BImSchV – Achtundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung zur Durchführung der unionsrechtlichen Verordnung über Emissionsgrenzwerte und die Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte – 28. BImSchV) vom 21. Juli 2021 (BGBl. I S. 3125)
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