



## Register 14

### **380-kV-Netzverstärkung Urberach – Weinheim – Karlsruhe**

BBPIG-Vorhaben Nr. 19 Urberach – Pfungstadt – Weinheim – G380 – Altlußheim – Daxlanden (Drehstrom)

Abschnitt Vorhaben 19 Nord: Urberach – Pfungstadt – Weinheim

#### **Hier:**

**Unterlagen gemäß § 21 NABEG für das Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt Vorhaben 19 Nord:  
Urberach – Pfungstadt - Weinheim**

#### **Verkehrswege/ -konzept**

## **Inhaltsverzeichnis**

<b>1</b>	<b>Aufgabenstellung .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Verkehrskonzept .....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Anbauverbot bzw. Zustimmungserfordernis nach § 9 FStrG, §§ 22, 23 StrG Baden-Württemberg bzw. § 23 HStrG .....</b>	<b>4</b>
3.1	Bundesautobahnen .....	4
3.2	Bundesstraßen .....	4
3.3	Landesstraßen und Kreisstraßen .....	5
3.3.1	Hessen .....	5
3.3.2	Baden-Württemberg .....	5
3.4	Bahnleitungen .....	6
<b>4</b>	<b>Technisches Maßnahmenverzeichnis (Kreuzungsverzeichnis Register 8) .....</b>	<b>6</b>
4.1	220-/380-kV-Höchstspannungsfreileitung Ried - Urberach, Bl. 4591 .....	6
4.2	110-/380-kV-Höchstspannungsfreileitung Pkt. Griesheim – Weinheim, Bl. 4604 .....	7
4.3	110-kV-Hochspannungsfreileitung Darmstadt - Heppenheim, Bl. 0112 (Westnetz GmbH) ....	8
4.4	110-kV-Hochspannungsfreileitung Anschluß Heppenheim, Bl. 0171 (Westnetz GmbH) .....	8
4.5	110-kV- Bahnstromleitung Abzw. I Mannheim – Weiterstadt, DB0442 (DB Energie GmbH) ..	8
4.6	110-kV-Bahnstromleitung Abzw. I Mannheim – Weiterstadt, DB0441 (DB Energie GmbH) ...	9
4.7	110-kV-Hochspannungsfreileitung Rheinau – Weinheim, Anl. 1190 (Netze BW GmbH) .....	9
4.8	Rahmenvereinbarungen .....	9
<b>5</b>	<b>Geplante ICE-Neubaustrecke Rhein/Main - Rhein/Neckar .....</b>	<b>10</b>
<b>6</b>	<b>Stellungnahmen .....</b>	<b>10</b>
<b>7</b>	<b>Angaben zu den Notwendigen Folgemaßnahmen .....</b>	<b>12</b>
<b>8</b>	<b>Verzeichnis über Gesetze zum Erläuterungstext .....</b>	<b>12</b>

## **1 Aufgabenstellung**

Gemäß Untersuchungsrahmen der Bundesnetzagentur für die Planfeststellung ist für die baubedingten An- und Abfahrten 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.

Es ist darzulegen, inwieweit ein Anbauverbot bzw. Zustimmungserfordernis nach § 9 FStrG, §§ 22, 23 StrG Baden-Württemberg bzw. § 23 HStrG oder §§ 12 bis 15, 17, 18a und 18b LuftVG besteht und inwieweit die Voraussetzungen für eine Zustimmung vorliegen.

Darüber hinaus ist, unter Berücksichtigung der geplanten ICE-Neubaustrecke Rhein/Main - Rhein/Neckar (NBS RMRN), darzulegen, 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.

Im Zuge der Betrachtung möglicher Auswirkungen des Freileitungsvorhabens auf öffentliche Straßen und Wege wurden gemäß des festgelegten Untersuchungsrahmens nach § 20 NABEG die darin hervorgehobene und alle verkehrsrechtlich relevanten Stellungnahmen berücksichtigt (vgl. Kapitel 6).

## **2 Verkehrskonzept**

Zur Errichtung neuer Maste, zur Montage drehstromfähiger Isolatoren an bestehenden Masten, zur Auflage der Beseilung und zur Demontage alter Masten, Fundamente und der Beseilung ist es erforderlich, die Maststandorte und Arbeitsflächen mit Fahrzeugen und Geräten anzufahren (vgl. Register 1 – Erläuterungsbericht, Kapitel 5.3).

Die Zufahrten erfolgen dabei von bestehenden öffentlichen Straßen aus. Sie können dem Register 6 (Lagepläne im Maßstab 1:2.000) entnommen werden.

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.

Gleichfalls erfolgt rechtzeitig vor Baubeginn mit den Eigentümern zur Nutzung vorgesehener privater Straßen und Wege eine entsprechende Abstimmung. Hierzu werden Vereinbarungen im Zuge privatrechtlicher Verhandlungen geschlossen.

Die zur Nutzung geplanten öffentlichen Straßen werden als ausreichend breit und tragfähig für die zum Einsatz kommenden, für den öffentlichen Straßenverkehr zugelassenen Baufahrzeuge betrachtet. 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 Eigentümern/ Straßenbaulastträgern vor und nach der Baumaßnahme.

Durch den Baustellenverkehr treten nur kurzzeitig temporäre Beeinträchtigungen durch baubedingte Geräuschemissionen auf. Sie sind mit ortsüblichem landwirtschaftlichem Verkehr vergleichbar. Aufgrund der insgesamt nur geringen Zahl an Verkehrsbewegungen durch das Vorhaben sind keine relevanten Beeinträchtigungen zu erwarten.

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

#### **3.1 Bundesautobahnen**

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

Gemäß § 9 Abs. 1 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) dürfen Hochbauten in einer Entfernung von bis zu 40 Meter bei Bundesautobahnen nicht errichtet werden (sog. Anbauverbotszone). Die Errichtung oder Änderung baulicher Anlagen in einer Entfernung bis zu 100 Meter bedürfen gem. § 9 Abs. 2 FStrG (sog. Anbaubesschränkungszone) der Zustimmung des Fernstraßen-Bundesamtes und der Autobahn GmbH des Bundes.

Von dem Bauverbot nach § 9 Abs. 1 FStrG können das Fernstraßen-Bundesamt und die Autobahn GmbH des Bundes gem. § 9 Abs. 8 FStrG 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.

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 Bundesstraßen**

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

Gemäß § 9 Abs. 1 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) dürfen Hochbauten in einer Entfernung von bis zu 20 Meter bei Bundesstraßen nicht errichtet werden (sog. Anbauverbotszone). Die Errichtung oder Änderung baulicher Anlagen in einer Entfernung bis zu 40 Meter bei Bundesstraßen bedürfen der Zustimmung der obersten Landesstraßenbaubehörde, § 9 Abs. 2 FStrG (sog. Anbaubesschränkungszone).

Von dem Bauverbot nach § 9 Abs. 1 FStrG kann die oberste Landesstraßenbaubehörde gem. § 9 Abs. 8 FStrG 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.

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.

### **3.3 Landesstraßen und Kreisstraßen**

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

#### **3.3.1 Hessen**

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).

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.

#### **3.3.2 Baden-Württemberg**

Gemäß § 22 Abs. 1 des Straßengesetzes für Baden-Württemberg (StrG Baden-Württemberg) 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 unteren Verwaltungsbehörde im Benehmen mit der Straßenbaubehörde des Trägers der Straßenbaulast, im Falle von Landesstraßen in der Straßenbaulast des Landes mit dem Regierungspräsidium, § 22 Abs. 2 StrG Baden-Württemberg (sog. Anbaubesschränkungszone).

Von dem Bauverbot nach § 22 Abs. 1 StrG Baden-Württemberg kann die untere Verwaltungsbehörde im Benehmen mit der Straßenbaubehörde des Trägers der Straßenbaulast, im Falle von Landesstraßen in der Straßenbaulast des Landes mit dem Regierungspräsidium, 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, § 22 Abs. 1 StrG Baden-Württemberg.

Die Zustimmung im Falle des § 22 Abs. 2 StrG Baden-Württemberg 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. § 22 Abs. 1 StrG Baden-Württemberg als auch baulichen Anlagen i.S.d. § 22 Abs. 2 StrG Baden-Württemberg dar.

### **3.4 Bahnleitungen**

Bei der Kreuzung oder Leitungslängsführung von Bahnleitungen erfolgen entsprechende Abstimmungen mit der Deutschen Bahn auf Grundlage der Stromleitungskreuzungsrichtlinie (Ril 878).

## **4 Technisches Maßnahmenverzeichnis (Kreuzungsverzeichnis Register 8)**

Im technischen Maßnahmenverzeichnis (Register 8) sind die vom Vorhaben betroffenen klassifizierten Straßen aufgeführt. In Spalte 5 der Kreuzungsverzeichnisse steht der Abstand des Kreuzungspunktes zwischen Objekt und Leitungssachse zum Mittelpunkt des angegebenen Mastes, falls das Objekt die Leitungssachse kreuzt.

Die geplanten Maststandorte und die Masthöhen wurden 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.

### **4.1 220-/380-kV-Höchstspannungsfreileitung Ried - Urberach, Bl. 4591**

Die folgenden Masten der 220-/380-kV-Höchstspannungsfreileitung Ried - Urberach, Bl. 4591, befinden sich in der Anbaubeschränkungszone (vgl. Register 8.2.1 – Kreuzungsverzeichnis):

- Der Mast Nr. 146 steht in der Anbaubeschränkungszone der Kreisstraße K167

Der Mast Nr. 146 der 220-/380-kV-Höchstspannungsfreileitung Ried - Urberach, Bl. 4591, stellt einen Bestandsmasten innerhalb der Anbaubeschränkungszone der Kreisstraße K167 dar, der im Rahmen des Vorhabens umbeseilt werden soll. Verweigerungsgründe sind nicht ersichtlich. Es ergeben sich keine wesentlichen Veränderungen zur Bestandssituation, in welcher die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht beeinträchtigt sind. Der Abstand dieses Masten zum Fahrbahnrand der K167 wird im Zuge der Umbeseilung der Bl. 4591 nicht verändert.

Die bestehenden Ausnahmegenehmigungen sind als Bestandteil der vorhandenen Kreuzungsvereinbarungen hinsichtlich der Umbeseilung der 220-/380-kV-Höchstspannungsfreileitung Ried - Urberach, Bl. 4591, zu überprüfen und ggfs. erneut abzustimmen. Es besteht kein Anlass zur Erteilung von Bedingungen und Auflagen, da die Bestandssituation unverändert bleibt, keine Beeinträchtigungen der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs zu erwartend sind und keine Notwendigkeit basierend auf den Ausbaubabsichten oder der Straßenbaugestaltung ersichtlich sind.

Die 220-/380-kV-Höchstspannungsfreileitung Ried - Urberach, Bl. 4591, kreuzt vorhandene Eisenbahnlinien an den nachfolgend dargestellten Spannungsfeldern (vgl. Register 8.1 – technisches Maßnahmenverzeichnis):

- Kreuzung der Streckennummer 3530 (Klein-Gerau – Weiterstadt) bei km 24.6241 zwischen Mast Nr. 126 und 127
- Kreuzung der Streckennummer 3610 (Erzhausen – Darmstadt – Arheilgen) bei km 19,6754 zwischen Mast Nr. 148 und 149
- Kreuzung der Streckennummer 3688 (Erzhausen Hp – Darmstadt – Wixhausen) bei km 73,4702 zwischen Mast Nr. 148 und 149

Die Kreuzungen der Bahntrassen durch die 220-/380-kV-Höchstspannungsfreileitung Ried - Urberach, Bl. 4591, stellen Bestandssituationen dar, die im Rahmen der Maßnahme (Umbe-seilung) nicht wesentlich verändert werden. Der Abstand der Masten zur Bahntrasse bleibt unverändert und es kommt zu keiner dauerhaften Beeinträchtigung des Bahnverkehrs. Im Rahmen der Baumaßnahmen erforderliche kurzzeitige Sperrungen der Bahnstrecke o. ä. werden im Vorfeld mit der DB abgestimmt und durch Fachpersonal begleitet.

#### **4.2 110-/380-kV-Höchstspannungsfreileitung Pkt. Griesheim – Weinheim, Bl. 4604**

Bei der geplanten 110-/380-kV-Höchstspannungsfreileitung Pkt. Griesheim - Weinheim, Bl. 4604, befinden sich die folgenden Masten in der Anbaubeschränkungszone (vgl. Register 8.2 – Kreuzungsverzeichnis):

- Der Mast Nr. 20 steht in der Anbaubeschränkungszone der Bundesautobahn BAB A67.
- Der Mast Nr. 105 steht in der Anbaubeschränkungszone der Bundesautobahn BAB A659
- Der Mast Nr. 67 steht in der Anbaubeschränkungszone der Bundesstraße B47
- Der Mast Nr. 17 steht in der Anbaubeschränkungszone der Landstraße L3097
- Der Mast Nr. 24 steht in der Anbaubeschränkungszone der Landstraße L3303
- Der Mast Nr. 45 steht in der Anbaubeschränkungszone der Landstraße L3112

Die Maste Nr. 20 und Nr. 17 der 110-/380-kV-Höchstspannungsfreileitung Pkt. Griesheim - Weinheim, Bl. 4604, stellen Parallelneubauten innerhalb der Anbaubeschränkungszone der Bundesautobahn BAB A67 und der Landstraße L3097 dar. Dabei kommt es zu einer gering-fügigen Neutrassierung in Parallelführung mit bestehenden Infrastrukturen. Zwischen der Amprion GmbH und der Bundesrepublik Deutschland sowie dem Land Hessen, vertreten durch Hessen Mobil, besteht eine Rahmenvereinbarung über die Regelung der Mitbenut-zungsverhältnisse zwischen Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstra-ßen in der Baulast Landes und Leitungen der öffentlichen Versorgung im Sinne des § 8 Abs. 10 des FStrG bzw. § 20 HStrG, in welchen auch die Erteilung von Zustimmung und Ausnah-megenehmigung nach § 9 FStrG bzw. § 23 HStrG geregelt ist.

Die Maste Nr. 105, Nr. 67, Nr. 24 und Nr. 45 stellen Ersatzneubauten dar, die innerhalb der Anbaubeschränkungszone der Bundesautobahn BAB A659, der Bundesstraße B47, der Landstraße L3303 und der Landstraße L3112 errichtet werden sollen. Es handelt sich insofern nicht um neue Leitungen in neuer Trasse, die neue Betroffenheiten der Straßenbaubelange hervorrufen würde. Eine Verlegung aus der Zone hinaus würde hingegen zu gänzlich neuen Betroffenheiten führen und dem Gebot der Nutzung von Bestandstrassen widersprechen. Das Anbauverbot würde insofern eine nicht beabsichtigte Härte darstellen. Auch werden die Er-satzneubauten mit den öffentlichen Belangen vereinbar sein, da sich die Betroffenheiten im Vergleich zur Bestandssituation nur unwesentlich ändern und im Bestand eine Vereinbarkeit gegeben ist. Letztlich stellt die Stromversorgung auch ein Allgemeinwohlinteresse dar. Die bestehenden Vereinbarungen mit den zuständigen Straßenbaubehörden sind entsprechend der Änderungen und auf Grundlage der bestehenden Rahmenvereinbarungen zu ändern.

Zwischen der Amprion GmbH und der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Fern-straßen-Bundesamtes und die Autobahn GmbH des Bundes, sowie dem Land Hessen, ver-treten durch Hessen Mobil, bestehen Rahmenvereinbarungen über die Regelung der Mitbe-nutzungsverhältnisse zwischen Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landes-straßen in der Baulast Landes und Leitungen der öffentlichen Versorgung im Sinne des § 8

Abs. 10 des FStrG bzw. § 20 HStrG bzw. § 16 StrG Baden-Württemberg, in welchen auch die Erteilung von Zustimmungen und Ausnahmegenehmigung nach § 9 FStrG bzw. § 23 HStrG bzw. § 22 StrG Baden-Württemberg geregelt ist. Auf dieser Grundlage werden Kreuzungsvereinbarungen mit den zuständigen Straßenbaubehörden für die Ersatzneubaumaste abgeschlossen, welche eine Ausnahmegenehmigung für deren Errichtung in den beschriebenen Anbaubeschränkungszonen umfassen.

Die 110-/380-kV-Höchstspannungsfreileitung Pkt. Griesheim - Weinheim, Bl. 4604, kreuzt vorhandene Eisenbahnlinien an den nachfolgend dargestellten Spannungsfeldern (vgl. Register 8.2 – technisches Maßnahmenverzeichnis):

- Kreuzung der Streckennummer 3571 (Lorsch – Bensheim) bei km 19,935 zwischen Mast Nr. 67 und 68

Die Kreuzung der Bahntrasse durch die geplante 110-/380-kV-Höchstspannungsfreileitung Pkt. Griesheim - Weinheim, Bl. 4604, erfolgt in verlagertem Trassenraum der 220-/380-kV-Höchstspannungsfreileitung Kelsterbach – Pkt. Heppenheim, Bl. 4504, welche im Zuge der Maßnahme zurückgebaut wird. Der Abstand der Masten zur Bahntrasse wird geringfügig erhöht und es kommt zu keiner dauerhaften Beeinträchtigung des Bahnverkehrs. Im Rahmen der Baumaßnahmen erforderliche kurzzeitige Sperrungen der Bahnstrecke o. ä. werden im Vorfeld mit der DB abgestimmt und durch Fachpersonal begleitet.

#### **4.3 110-kV-Hochspannungsfreileitung Darmstadt - Heppenheim, Bl. 0112 (Westnetz GmbH)**

Die geplanten Freileitungsmasten der 110-kV-Hochspannungsfreileitung Darmstadt - Heppenheim, Bl. 0112, der Westnetz GmbH befinden sich außerhalb der vorgenannten Beschränkungs- und Verbotszonen. Somit besteht kein Zustimmungs- oder Genehmigungserfordernis seitens der obersten Landesstraßenbaubehörde und der Straßenbaubehörde (vgl. Register 8.3 – Kreuzungsverzeichnis).

#### **4.4 110-kV-Hochspannungsfreileitung Anschluß Heppenheim, Bl. 0171 (Westnetz GmbH)**

Die Freileitungsmasten der 110-kV-Hochspannungsfreileitung Anschluß Heppenheim, Bl. 0171, der Westnetz GmbH befinden sich außerhalb der vorgenannten Beschränkungs- und Verbotszonen. Somit besteht kein Zustimmungs- oder Genehmigungserfordernis seitens der obersten Landesstraßenbaubehörde und der Straßenbaubehörde (vgl. Register 8.5 – Kreuzungsverzeichnis).

Die 110-kV-Hochspannungsfreileitung Anschluss Heppenheim, Bl. 0171, kreuzt eine stillgelegte Eisenbahnlinie zwischen Mast 1053 und Mast 54 (vgl. Register 8.5 – technisches Maßnahmenverzeichnis). Die Kreuzungsvereinbarungen sind durch den Eigentümer der Leitung, hier die Westnetz GmbH, zu schließen.

#### **4.5 110-kV- Bahnstromleitung Abzw. I Mannheim – Weiterstadt, DB0442 (DB Energie GmbH)**

Das geplante temporäre Baueinsatzkabel (BEK) der 110-kV-Bahnstromleitung Abzw. I Mannheim – Weiterstadt, DB0442, der DB Energie GmbH befindet sich außerhalb der vorgenannten



Beschränkungs- und Verbotszonen. Somit besteht kein Zustimmungs- oder Genehmigungserfordernis seitens der obersten Landesstraßenbaubehörde und der Straßenbaubehörde (vgl. Register 8.7 – Kreuzungsverzeichnis).

#### **4.6 110-kV-Bahnstromleitung Abzw. I Mannheim – Weiterstadt, DB0441 (DB Energie GmbH)**

Das geplante temporäre Baueinsatzkabel (BEK) der 110-kV-Bahnstromleitung Abzw. I Mannheim – Weiterstadt, DB0441, der DB Energie GmbH befindet sich außerhalb der vorgenannten Beschränkungs- und Verbotszonen. Somit besteht kein Zustimmungs- oder Genehmigungserfordernis seitens der obersten Landesstraßenbaubehörde und der Straßenbaubehörde (vgl. Register 8.8 – Kreuzungsverzeichnis).

#### **4.7 110-kV-Hochspannungsfreileitung Rheinau – Weinheim, Anl. 1190 (Netze BW GmbH)**

Das geplante temporäre Baueinsatzkabel (BEK) der 110-kV-Hochspannungsfreileitung Rheinau – Weinheim, Anl. 1190, der Netze BW GmbH befindet sich außerhalb der vorgenannten Beschränkungs- und Verbotszonen. Somit besteht kein Zustimmungs- oder Genehmigungserfordernis seitens der obersten Landesstraßenbaubehörde und der Straßenbaubehörde (vgl. Register 8.9 – Kreuzungsverzeichnis).

#### **4.8 Rahmenvereinbarungen**

Zwischen der Amprion GmbH und den zuständigen Straßenbaubehörden (hier: Fernstraßen-Bundesamtes, Autobahn GmbH des Bundes, Hessen Mobil und das Regierungspräsidium Karlsruhe), welche die Baulast in Vertretung für die Bundesrepublik Deutschland und die betroffenen Länder sowie Kreise tragen, bestehen Rahmenvereinbarungen über die Regelung der Mitbenutzungsverhältnisse zwischen Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes, Landesstraßen in der Baulast Landes sowie Kreisstraßen in der Baulast des Kreises und Leitungen der öffentlichen Versorgung im Sinne des § 8 Abs. 10 des FStrG bzw. § 20 HStrG, in welchen auch die Erteilung von Zustimmungen und Ausnahmegenehmigung nach § 9 FStrG bzw. § 23 HStrG geregelt ist. 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 Zustimmung oder Ausnahmegenehmigung für die etwaige Errichtung von Anlagenteilen im Bereich der Anbauverbots- oder Anbaubeschränkungszone gilt mit Abschluss o.g. Vereinbarung gleichermaßen als erteilt.

Die nach Rahmenvertrag erforderlichen technischen Antragsunterlagen zur Herstellung o. g. Kreuzungen nebst Entwurf der Vereinbarung über die Einräumung des Straßenbenutzungsrechtes und der damit einhergehenden Zustimmung bzw. Ausnahmegenehmigungen nach § 9 FStrG bzw. § 23 HStrG werden Hessen Mobil für die Bereiche K167 (Bl. 4591, Mast 146), B47

(Bl. 4604, Mast 67), L3097 (Bl. 4604, Mast 17), L3303 (Bl. 4604, Mast 24) und L3112 (Bl. 4604, Mast 45) digital zur Prüfung vorgelegt. Im Falle betroffener Bundesautobahnen erfolgt die Übermittlung der Unterlagen nach § 9 FStrG für die Bereiche BAB A67 (Bl. 4604, Mast 20) und BAB A659 (Bl. 4604, Mast 105) an das Fernstraßen-Bundesamt und die Autobahn GmbH des Bundes.

Die Kreuzungsvereinbarungen für Eisenbahnlinien der Deutschen Bahn werden auf Grundlage der Stromleitungskreuzungsrichtlinie (Ril 878) getroffen. Die relevanten Maststandorte des Vorhabens werden im Zuge der Umbeseilung oder des Ersatzneubaus errichtet. Daher erfolgt ein Antrag auf Änderung der Freileitungskreuzung der Deutschen Bahn.

## **5 Geplante ICE-Neubaustrecke Rhein/Main - Rhein/Neckar**

Die DB Netz AG hat die Vorhabenträgerin mit Ihrer Stellungnahme vom 20.02.2020 darauf hingewiesen, dass Überschneidungspunkte zwischen dem Vorhaben 19 Nord „Urberach – Pfungstadt – Weinheim“ und der geplanten Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar (NBS RMRN) der Deutschen Bahn zwischen Frankfurt und Mannheim vorliegen.

Die bestehenden Planungen zur NBS RMRN wurden von der Vorhabenträgerin bei der Planung des Vorhabens 19 Nord berücksichtigt. Durch eine intensive Abstimmung mit der DB Netz AG und einen Austausch von Planungsunterlagen und Lageplänen konnten mögliche Konflikte frühzeitig erkannt werden. Bei der Planungsabstimmung wurden die Planungsgrundsätze der Stromleitungskreuzungsrichtlinien (Ril 878) der Deutschen Bahn AG angewendet.

Im Rahmen ihrer Stellungnahme verwies die DB Netz AG explizit auf zwei Kreuzungen der NBS RMRN durch die geplante Höchstspannungsfreileitung des Vorhabens „Urberach – Pfungstadt – Weinheim“. Zum einen kreuzt die Höchstspannungsfreileitung die geplante Trasse des NBS RMRN sowie die BAB5 im Bereich der Gemarkung Erzhausen/Gräfenhausen. An diesem Kreuzungspunkt kann nach erfolgter Abstimmung zwischen der DB Netz AG und der Vorhabenträgerin eine Einhaltung der erforderlichen Sicherheitsabstände zwischen der Höchstspannungsfreileitung und der geplanten Oberleitungsanlage gewährleistet werden.

Zum anderen erfolgte in Abstimmung mit der Deutschen Bahn eine Anpassung des Standortes von Mast Nr. 20 der geplanten 110-/380-kV-Höchstspannungsfreileitung Pkt. Griesheim – Weinheim, Bl. 4604, da der ursprüngliche Maststandort mit den Planungen der NBS RMRN kollidierte.

## **6 Stellungnahmen**

Im Rahmen der Antragskonferenz gem. § 20 NABEG erhielten Vereinigungen und die Träger öffentlicher Belange die Möglichkeit eine Stellungnahme zum geplanten Vorhaben 19 Nord abzugeben. Dabei gingen die nachfolgend dargestellten Stellungnahmen mit einer verkehrsrechtlichen Relevanz ein, die im Zuge der Erstellung des Verkehrswegekonzeptes berücksichtigt wurden.

Das Regierungspräsidium Stuttgart, Abteilung Straßenwesen und Verkehr, nahm mit Schreiben vom 18.02.2020 Stellung zum geplanten Vorhaben. Es verwies bei der Planung des Vorhabens 19 Nord auf eine Berücksichtigung des Sonderlandeplatzes Weinheim, der im nord-westlichen Teil des Stadtgebietes Weinheim liegt. Für diesen Bereich liegt gem. § 6 LuftVG eine luftrechtliche Genehmigung vor. Im Falle einer Abweichung von der Bestandstrasse muss gewährleistet werden können, dass es zu keiner Beeinträchtigung der Platzrunde sowie der An- und Abflugbereiche kommt.

Durch die Bündelung der 110-/380-kV-Höchstspannungsfreileitung Pkt. Griesheim – Weinheim, Bl. 4604, mit der 110-kV-Hochspannungsfreileitung Laudenbach – Weinheim, NetzeBW Anl. 1170, und der 110-kV-Hochspannungsfreileitung Abzw. I Mannheim – Weiterstadt, DB0441, sowie die Errichtung in nahezu identischer Trassenachse zur zurückzubauenden Bestandsleitung (220-/380-kV-Höchstspannungsfreileitung Pkt. Heppenheim – Rheinau, Bl. 4505) kann die Beeinträchtigung des Sonderlandeplatzes Weinheim und seiner Funktion für den Flugverkehr minimiert werden. Darüber hinaus haben Abstimmungen mit dem Luftsportverein Weinheim 1932 e.V. stattgefunden. Dabei wurden die u. a. die Masthöhen hinsichtlich ihrer möglichen Auswirkungen auf den Flugverkehr diskutiert.

Das Eisenbahn-Bundesamt verwies in seiner Stellungnahme vom 13.02.2020 mit Bezug auf die im Rahmen des Bundesfachplanungsverfahrens vorgebrachte Stellungnahme vom 30.10.2019 darauf, dass die Belange der Betreiber von Eisenbahnbetriebsanlagen eine separate Prüfung erfordern. Dies kann u. a. durch die erfolgten Abstimmungen mit der Deutschen Bahn AG nachgewiesen werden.

Darüber hinaus wurde auf die bestehenden Beschränkungen verwiesen, wenn das geplante Vorhaben die beabsichtigte Felssicherung Weinheim-Tal, Strecke 4104 Weinheim – Fürth, Bahn km 2,300 bis 2,400 betrifft. Dies kann auf Grundlage des festgelegten Trassenkorridors, der am westlichen Rand des Stadtgebietes der Stadt Weinheim verläuft, ausgeschlossen werden.

Die DB Netz AG beschrieb in ihrer Stellungnahme vom 20.02.2020 die Betroffenheit von den Planungen der 380-kV-Netzverstärkung im Abschnitt zwischen Urberach – Pfungstadt – Weinheim und begründete diese mit den bestehenden Planungen für die Neubaustrecke Rhein/Main - Rhein/Neckar (vgl. Kapitel 5).

Darüber hinaus verwies Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement in der Stellungnahme vom 21.02.2020 und 18.01.2019 auf die Einhaltung von Bauverbotszonen gem. § 9 FStrG und § 23 HStrG für Mastneubauten. Im Rahmen der Festlegung von Maststandorten für das Vorhaben 19 Nord wurden die bestehenden Bauverbotszonen berücksichtigt. Des Weiteren wurden Ausnahmegenehmigungen für die Errichtung von Maststandorten in Anbaubeschränkungszonen im Rahmen von Kreuzungsvereinbarungen mit den entsprechenden Baulastträgern eingeholt (vgl. Kapitel 3).

Zusätzlich verwies Hessen Mobil auf mögliche Überschneidungen des Trassenkorridors mit den folgenden Planungsprojekten, die bei der Planung des Vorhabens 19 Nord berücksichtigt worden sind:

- Ortsumgehung B 486 Rödermark-Urberach
- Westumgehung Pfungstadt
- Diverse Radwegeplanungen des Landes Hessen
- Autobahnprojekte an der BAB 67
- Weitere Planungsprojekte mit Bezug zur BAB A 5.

Weitere Hinweise von Hessen Mobil beziehen sich zum einen auf den zeitgleichen und gebündelten Neubau der DB Netz AG (vgl. Kapitel 5) mit dem Ausbau der BAB A 5, die in Abstimmung mit der DB Netz AG berücksichtigt wurden. Zum anderen wurde auf erforderliche Abstimmungen bei Umbeseilungsmaßnahmen im Einflussbereich von klassifizierten Straßen mit den zuständigen Straßenverkehrsbehörden, bei bauzeitlichen Zuwegungen über klassifizierte Straßen mit Hessen Mobil und bei Gestattungsverträgen im Falle neuer Kreuzungen von Stromleitungen mit den Versorgern sowie Hessen Mobil hingewiesen.

Darüber hinaus wurde von Hesen Mobil hervorgehoben, dass eine ausreichende und richtlinienkonforme lichte Höhe der Leitungen über klassifizierten Straßen sicherzustellen ist. Die Einhaltung ausreichender Abstände wird mittels der Festlegung von Masthöhen sowie einem entsprechenden Leiterseildurchhang reguliert und kann durch eine Berücksichtigung im Rahmen der technischen Planung gewährleistet werden. Dabei wird die Einhaltung geltender Normen (z. B. VDE, vgl. Register 1, Kapitel 5.1) gewährleistet.

## **7 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 auf die vorstehenden Angaben betreffend des Vorhabens 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 und Straßenbaubehörde (vgl. Register 8.3.1 und 8.4.1 – technisches Maßnahmenverzeichnis).

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

## **8 Verzeichnis über Gesetze 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

Factsheet\_Hauptvariante\_V\_Vorzug\_e3.pdf, Stand 02.09.2020:



## Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar Hauptvariante V



### „Durchfahrung Darmstadt mit Bündelung A5 und nördlicher Riedquerung“

Im Rahmen des Variantenvergleichs für die Neubaustrecke (NBS) zwischen Zeppelinheim und Mannheim-Waldhof werden sechs verschiedene Streckenführungen untersucht. Ziel dieser Untersuchung ist es, eine Vorzugsvariante zu ermitteln. Bahn und Umweltgutachter prüften zwei Trassierungskorridore mit insgesamt acht Varianten für den südlichen Bereich im Abschnitt Lorsch–Mannheim-Waldhof. Die „Schnelle Tunnel diagonale“ (Variante e3) schneidet dabei aus umweltfachlicher, technischer und wirtschaftlicher Sicht am besten ab. Diese wird deshalb in den großräumigen Variantenvergleich für die NBS aufgenommen.

#### Verlauf

##### Haupttrasse

Die NBS beginnt an der Südseite des Bahnhofs Zeppelinheim und verläuft bis zur Autobahn (A) 5 parallel zur Riedbahn. Von dort führt die NBS östlich entlang der A 5 weiter bis nach Weiterstadt-Gräfenhausen, dort zweigt die Strecke in Richtung Osten über die Kläranlage zum Hauptbahnhof Darmstadt ab. Den Westabschnitt des Hauptbahnhofs durchläuft die NBS in einem Trog, ein Halt im Hauptbahnhof wäre durch einen Tiefbahnhof möglich. Im weiteren Verlauf unterquert die NBS im Tunnel den Bereich zwischen der Rhein- und Hilpertstraße, passiert im Trog und dann gelländegleich bis zur Südgrenze der Heimstättensiedlung das Stadtgebiet und folgt anschließend nahezu parallel der Main-Neckar-Bahn auf deren Westseite. Südlich von Darmstadt geht die NBS auf dem Damm der Main-Neckar-Bahn in die Parallellage über, führt entlang der A 5 bis Zwingenberg und quert in einem Bogen nach Westen das Hessische Ried bis zur A 67 bei Lorsch.

##### Güterverkehrsanbindung der Strecke Mainz–Darmstadt an die Neubaustrecke

In Fahrtrichtung Norden können Güterverkehrszüge mittels eines Anbindungskreisels im Kreuzungsbereich der Bestands- und Neubaustrecke auf die Strecke Mainz–Darmstadt gelangen. In Fahrtrichtung Süden dient eine Rampe westlich der NBS-Haupttrasse der Anbindung von der Bestands- an die Neubaustrecke.

Streckenlänge Zeppelinheim–Lorsch 43,7 km

#### Besonderheiten

- Umfangreiche bauliche Eingriffe in den Hauptbahnhof Darmstadt
- Verlegung Bestandsstrecke Eberstadt–Pfungstadt
- Vorzug aus den Varianten südlich Lorsch (e-f)