



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 Rommerskirchen –
Landesgrenze NRW / RLP**

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

Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabenstellung	3
2	Verkehrskonzept Baustellenverkehr	4
2.1	Technische Anforderungen an die Baustraßen	4
2.2	Beweissicherung und Schadensregulierung.....	4
2.2.1	Öffentliche Straßen und Wege	4
2.2.2	Private Straßen und Wege	5
2.3	Immissionsschutz.....	5
2.4	Maßnahmen zum Schutz der Umwelt.....	6
3	Anbauverbot bzw. Zustimmungserfordernis nach § 9 FStrG, §§ 25, StrWG NRW, §§ 22, 23 LStrG RLP.....	7
3.1	Vorgaben für Bundesautobahnen und Bundesstraßen	7
3.2	Vorgaben für Landesstraßen und Kreisstraßen.....	7
3.3	Kreuzungsverzeichnis (Register 8)	8
3.4	Vertragliche Vereinbarungen zur Straßennutzung	8
3.5	Ausnahme- und Zustimmungserfordernis.....	9
3.5.1	Bundesautobahnen und Bundesstraßen	9
3.5.2	Landes- und Kreisstraßen	9
4	Verzeichnis über Gesetze, Verordnungen zum Erläuterungstext	11

1 Aufgabenstellung

Gemäß Untersuchungsrahmen der Bundesnetzagentur für die Planfeststellung vom 26. Oktober 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 Rommerskirchen – Landesgrenze NRW / RLP) darzulegen, inwieweit ein Anbauverbot bzw. Zustimmungserfordernis nach § 9 FStrG oder § 25 StrWG NRW bzw. § 22 LStrG Rheinland-Pfalz besteht und inwieweit die Voraussetzungen für eine Zustimmung des Straßenbaulastträgers vorliegen.

Darüber hinaus ist gemäß Antrag nach § 19 NABEG auf Planfeststellungsbeschluss vom 25. Mai 2022 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 darzustellen.

2 Verkehrskonzept Baustellenverkehr

Für die Realisierung des Vorhabens werden die vorhandenen Bestandsmasten verwendet. Zehn dieser Masten werden dabei erhöht oder umgebaut. Es sind keine Ersatzneubauten oder zusätzliche Masten erforderlich.

Zur Montage gleichstromfähiger Isolatoren an bestehenden Masten und zur Auflage der Be-seilung in einem Spannungsfeld 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 Zuwegungen sind im Register 6 (Lagepläne) dargestellt.
- Die überwiegende Zahl der erforderlichen Zuwegungen 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 bei Bedarf je nach Verfügbarkeit mit 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 bis zu 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 alleinig 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 private Straßen und Wege.

Nach Abschluss der Bautätigkeiten werden die temporären Zuwegungen 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 Zuwegungen 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 der Arbeiten 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 an den zu erhöhenden und umzubauenden Masten während der Mastmontage (Vormontage und Stocken) mit max. 10 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 Baustellenverkehr an Masten für den Isolatorentausch besteht aus Transportbussen und LKW für einen Zeitraum vom 1 – 2 Tagen pro Maststandort. Zum Ziehen der Seile im neuen Spannungsfeld wird das Vorseil je nach Geländebeschaffenheit mit einem Traktor oder geländegängigen LKW zwischen den Masten verlegt.

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 temporäre Zuwegungen auf dem bestehenden Oberboden errichtet. Um Bodenverdichtungen und Flurschäden vorzubeugen, werden für Zuwegungen über Wiesenwege und Acker/ Wiese/ Weide bei Bedarf 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 (vgl. Register 1 – Erläuterungsbericht, Kapitel 5.4.1).

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

3 Anbauverbot bzw. Zustimmungserfordernis nach § 9 FStrG, §§ 25, StrWG NRW, §§ 22, 23 LStrG RLP

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 Metern bei Bundesautobahnen und bis zu 20 Metern 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 (für Bundesstraßen), § 9 Abs. 2 FStrG (sog. Anbaubeschränkungszone), seit 01.01.2021 für Bundesautobahnen der Zustimmung 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.

Freileitungsmasten stellen sowohl Hochbauten i.S.d. § 9 Abs. 1 FStrG als auch bauliche 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.

In Nordrhein-Westfalen bedürfen die Errichtung, erhebliche Änderung oder andere Nutzung baulicher Anlagen jeder Art in einer Entfernung bis zu 40 Meter bei Landesstraßen und Kreisstraßen der Zustimmung der Landesbaubehörde, § 25 Abs. 1 des Straßen- und Wegegesetzes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW).

Gemäß § 22 Abs. 1 Landesstraßengesetz Rheinland-Pfalz (LStrG RLP) 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, wesentliche Änderung oder wesentliche andersartige 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 RLP.

Von dem Bauverbot nach § 22 Abs. 1 LStrG RLP kann die Straßenbaubehörde 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. 5 LStrG RLP.

Freileitungsmasten stellen baulichen Anlagen i.S.d. § 25 StrWG NRW und §§ 22, 23 LStrG RLP dar.

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 Masterhöhungen und -umbauten so gewählt, dass eine Umverlegung bzw. ein Umbau vorgenannter Objekte für die Errichtung der Masten und für die Einhaltung der nach DIN VDE 0210 erforderlichen Mindestabstände zu den Leiterseilen nicht erforderlich wird.

3.4 Vertragliche Vereinbarungen zur Straßennutzung

Zwischen der Amprion GmbH sowie der Bundesrepublik Deutschland, dem Land Nordrhein-Westfalen, vertreten durch Landesbetrieb Straßenbau NRW und dem Land Rheinland-Pfalz, vertreten durch den 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 NRW und RLP und Leitungen der öffentlichen Versorgung im Sinne des § 8 Abs. 10 des FStrG, § 23 Abs. 1 (StrWG NRW) und § 45 Abs. 1 (LStrG RLP).

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 Vorhabenträger 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. Die Zustimmung oder Ausnahmegeheimigung für die etwaige Errichtung von Anlagenteilen im Bereich der Anbauverbots- oder Anbaubeschränkungszone (§ 9 FStrG, § 25 StrWG NRW, §§ 22 und 23 LStrG RLP) gilt mit Abschluss o.g. Vereinbarung gleichermaßen als erteilt.

Seit dem 01.01.2021 obliegt die Zuständigkeit für Bundesautobahnen der Autobahn GmbH des Bundes. Bundesstraßen liegen weiterhin in der Zuständigkeit des Bundeslandes/Straßenbaulastträger. 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 den Landesbetrieb Straßenbau NRW und Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, geschlossen. Die Verträge werden gemäß § 1 Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetz (InfrGG) ab 01.01.2021 nicht mehr vom Landesbetrieb Straßenbau NRW 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.

3.5 Ausnahme- und Zustimmungserfordernis

3.5.1 Bundesautobahnen und Bundesstraßen

3.5.1.1 110-/380-kV-Höchstspannungsfreileitung Rommerskirchen – Sechtem, Bl. 4215

Bundesautobahnen und Bundesstraßen sind von der Änderung der Bl. 4215 nicht betroffen (vgl. Register 8.1 – Kreuzungsverzeichnis). Die von der Änderung betroffenen Freileitungsmasten (Masterhöhung und -umbau) stehen außerhalb der maßgeblichen Zonen. Mithin besteht kein Zustimmungs- oder Genehmigungserfordernis seitens der obersten Landesstraßenbaubehörde.

3.5.1.2 110-/380-kV-Höchstspannungsfreileitung Weißenthurm – Sechtem, Bl. 4197

Bundesautobahnen und Bundesstraßen sind von der Änderung der Bl. 4197 nicht betroffen (vgl. Register 8.2 – Kreuzungsverzeichnis). Die von der Änderung betroffenen Freileitungsmasten (Masterhöhung und -umbau) stehen außerhalb der maßgeblichen Zonen. Mithin besteht kein Zustimmungs- oder Genehmigungserfordernis seitens der obersten Landesstraßenbaubehörde.

3.5.2 Landes- und Kreisstraßen

3.5.2.1 110-/380-kV-Höchstspannungsfreileitung Rommerskirchen – Sechtem, Bl. 4215

Landes- und Kreisstraßen sind von der Änderung der Bl. 4215 nicht betroffen (vgl. Register 8.1 – Kreuzungsverzeichnis). Die von der Änderung betroffenen Freileitungsmasten (Masterhöhung und -umbau) stehen außerhalb der maßgeblichen Zonen. Mithin besteht kein Zustimmungs- oder Genehmigungserfordernis seitens der Straßenbaubehörde.

3.5.2.2 110-/380-kV-Höchstspannungsfreileitung Weißenthurm – Sechtem, Bl. 4197

Die Landesstraße L281 in NRW ist von der Änderung der Bl. 4197 betroffen (vgl. Register 8.2 – Kreuzungsverzeichnis). Mast Nr. 176 (Masterhöhung) steht innerhalb einer Entfernung von bis zu 40 m. Der lichte Abstand zwischen Außenkante Fundamentkopf und äußerem Fahrbahnrand beträgt ca. 19,2 m. Der Mast befindet sich in Nordrhein-Westfalen. Deshalb bedarf es einer Zustimmung für die Errichtung in der Anbaubeschränkungszone. Kreisstraßen sind in Nordrhein-Westfalen nicht betroffen. Landes- und Kreisstraßen in Rheinland-Pfalz sind vom gegenständlichen Vorhaben im Abschnitt „Rommerskirchen – Landesgrenze NRW / RLP“ ebenso nicht betroffen.

3.5.2.3 Zustimmung der Straßenbaubehörde

Die Errichtung, erhebliche Änderung oder andere Nutzung baulicher Anlagen längs der Landesstraßen, Radschnellverbindungen des Landes und Kreisstraßen in einer Entfernung bis zu 40 Meter (30 m bei Kreisstraßen in Rheinland-Pfalz), gemessen vom äußeren Rand der für den Kraftfahrzeugverkehr, bei einer Radschnellverbindung des Landes der für den Fahrradverkehr bestimmten Fahrbahn, bedürfen der Zustimmung der Straßenbaubehörde. Die Zustimmung darf nur versagt oder mit Bedingungen und Auflagen erteilt werden, soweit dies wegen der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs, der Ausbauabsichten oder der Straßenbaugestaltung nötig ist.

Diese Voraussetzungen liegen vor.

Der o.g. in Nordrhein-Westfalen liegende Mast Nr. 176 der Bl. 4197 soll erhöht werden (Masterhöhung). Der Standort des Mastes und somit der bestehende Abstand zum Fahrbahnrand

bleibt unverändert. Gründe, die einer Zustimmung entgegenstehen könnten, sind nicht ersichtlich. Es ergeben sich keine wesentlichen Veränderungen zur bestehenden 380-kV-Leitung, in welcher die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht beeinträchtigt sind. Die Abstandssituation in Bezug auf den Fahrbahnrand der Landesstraße bleibt gegenüber dem derzeitigen Abstand des Bestandsmasten der Leitung Bl. 4197 unverändert (siehe Register 6.2.3, Blatt 4).

Die erforderliche Zustimmung der Straßenbaubehörde wird hiermit im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens beantragt.

4 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. Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW) vom 23. September 1995 (GV. NW. S. 1028, 1996 S. 81, 141, 216, 355, 2007 S. 327), das zuletzt durch Artikel 15 des Gesetzes vom 1. Februar 2022 (GV. NRW. S. 122) geändert worden ist
3. LStrG Rheinland-Pfalz - Landesstraßengesetz für Rheinland-Pfalz in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. August 1977 (GVBl. 1977, 273), das zuletzt durch § 84 des Gesetzes vom 7. Dezember 2022 (GVBl. S. 413) geändert worden ist
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