

LBM Bad Kreuznach · Postfach 2661 · 55515 Bad Kreuznach

per Mail

KERN PLAN Gesellschaft für Städte-
bau und Kommunikation mbH
Kirchenstraße 12
66557 Illingen

Ihre Nachricht vom
28.05.2025; [REDACTED]
[REDACTED]

Unser Zeichen:
(bitte stets angeben)
FNP VG Herrstein-
Rhaunen - IV 40

Ansprechpartner(in):
[REDACTED]
E-Mail:
[REDACTED]
[REDACTED]

Durchwahl:
[REDACTED]

Datum:
14. August 2025

Verbandsgemeinde Herrstein-Rhaunen

Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes und des Landschaftsplanes

- Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Absatz 1 Baugesetzbuch (BauGB)

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu den vorgelegten Flächennutzungsplanvorentwurfsunterlagen der einzelnen Kommunen innerhalb der Verbandsgemeinde Herrstein-Rhaunen nehmen wir hiermit dahingehend Stellung, dass zu den einzelnen Maßnahmen generell die nachfolgend aufgeführten **Bedingungen und Vorgaben** unserer Straßenbaubehörde zu beachten sind:

- Die jeweilige Kommune bzw. der jeweilige Vorhabenträger hat seine Planungen so auszurichten, dass den nachfolgenden Kriterien, die auf den **Vorgaben des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) und des Landesstraßenstraßengesetzes (LStrG)** beruhen, entsprechend Rechnung getragen wird. Inwieweit gegebenenfalls Ausnahmen von den vorstehenden Regelungen möglich sind, bedarf in jedem Fall einer Einzelfallprüfung, das heißt, in diesem Rahmen (konkretisierendes Bebauungsplanverfahren oder anderer Genehmigungsverfahren) wird sich unsere Straßenbaubehörde abschließend äußern.
- Sollten bereits für Maßnahmen, die in dieser Flächennutzungsplanänderung enthalten sind, **Bebauungsplanverfahren** unter Beteiligung der Straßenbaubehörde **durchgeführt worden sein**, gelten die von uns in unseren Stellungnahmen **zu den**

Besucher:
Eberhard-Anheuser-
Straße 4
55543 Bad Kreuznach

Fon: (0671) 804-0
Fax: (0671) 804-9920
Web: lbm.rlp.de



einzelnen Bebauungsplänen definierten Auflagen und Bedingungen.

- Grundsätzlich ist gemäß § 9 Absatz 1 FStrG bzw. § 22 Absatz 1 LStrG die gesetzlich vorgeschriebene **Bauverbotszone bei der Errichtung von Hochbauten** an klassifizierten Straßen unseres Zuständigkeitsbereiches einzuhalten. Gleiches gilt für **Aufschüttungen und Abgrabungen größeren Umfangs**. Ausnahmen davon können in diesem Planungsstadium nicht zugelassen werden.

Weiterhin ist nach § 9 Absatz 2 Ziffern 1 und 2 FStrG bzw. § 23 Absatz 1 und 3 LStrG die gesetzliche **Zustimmungspflicht für die Errichtung, wesentliche Änderung oder wesentlich andersartige Nutzung baulicher Anlagen** innerhalb der Baubeschränkungszone ebenfalls zu beachten.

Auch bei einer Beteiligung im aktuellen Verfahren sowie auch in den weiteren konkretisierenden Bebauungsplanverfahren bleibt unsere Bedingung, dass das Bauverbot einzuhalten ist, bestehen, da wir diese in dem Verfahren hiermit ausdrücklich erheben bzw. festlegen, das heißt, die Aufhebeklausel nach dem BauGB greift in diesem Fall dann nicht mehr. Gleiches gilt für die zuvor beschriebene Zustimmungspflicht für bauliche Anlagen.

- **Verkehrliche Anbindungen neuer Gemeindestraßen** an der **freien Strecke** bedürfen nach § 36 Absatz 1 LStrG für Bundes-, Landes- und Kreisstraßen vor einer **Widmung** einer **Zustimmung der Straßenbaubehörde**. Grundsätzlich ist eine solche Zustimmung in diesem Stadium noch nicht möglich. Da nach § 13 FStrG und § 20 LStrG der höherklassige Baulastträger derartige Kreuzungsanlagen zu unterhalten hat, kann in die Prüfung einer Widmungszustimmung erst dann eingestiegen werden, wenn die **technischen Detailpläne** einschließlich des Leistungsfähigkeitsnachweises in prüffähiger Qualität vorliegen. Grundsätzlich muss mit der Straßenbaubehörde Einvernehmen über die technische Ausbildung der Anbindungspunkte erzielt werden; dies ist eine Grundbedingung dafür, dass in eine Prüfung nach § 36 LStrG eingestiegen wird.

Die **Anbindung neuer Gemeindestraßen**, die **innerhalb der Ortsdurchfahrt** (Erschließungs- und Verknüpfungsbereich) an eine klassifizierte Bundes-, Landes- oder Kreisstraße anschließen, steht zwar unter keinem Widmungsvorbehalt des § 36 LStrG, allerdings ist die technische Ausbildung des Verknüpfungspunktes, einschließlich der Leistungsfähigkeitsnachweise, einvernehmlich mit uns abzustimmen. Dies ergibt sich aus unserer Funktion als Straßenbaubehörde.

Die **Kostentragung** bei der Anbindung neuer Gemeindestraßen regelt sich nach § 12 FStrG bzw. nach § 19 LStrG, das heißt, der Vorhabenträger hat alle Kosten, inklusive der Folgekosten, an den klassifizierten Bundes-, Landes- und Kreisstraßen zu tragen, dies gilt auch für das oben Gesagte zur Anbindung neuer Gemeindestraßen im Zuge der freien Strecke.

- Bei Vorhaben, die über **bestehende Gemeindestraßen** an klassifizierte Bundes-, Landes- und Kreisstraßen anschließen, hat der Vorhabenträger dafür Sorge zu tragen, dass die **neu entstehenden Verkehrsmengen** sicher über die **bestehenden**

Kreuzungen und Einmündungen abgewickelt werden können. Insbesondere ist auf die Freihaltung der Sichtdreiecke und die Einhaltung der Schleppkurvenkriterien zu achten. Die schleppkurvenorientierten Fahrbeziehungen der relevanten Bemessungsfahrzeuge sollten ohne Mitbenutzung der Gegenfahrbahn oder ein Überschleppen der Fahrbahn­ränder gewährleistet sein. Gegebenenfalls können Leistungsfähigkeitsnachweise zur Situationsbeurteilung hilfreich sein.

- Sollten Einzelvorhaben nicht über klassifizierte Gemeindestraßen, sondern über **Zuwegungen oder Zugänge** an das klassifizierte Straßennetz **außerhalb des Erschließungsbereiches der Ortsdurchfahrt** angebunden werden, gilt das generelle **Bauverbot** der §§ 9 Absatz 1 FStrG und 22 Absatz 1 LStrG.

Inwieweit Ausnahmeregelungen in Betracht kommen, bedarf einer Einzelfallprüfung im Rahmen der konkretisierenden Bebauungsplanverfahren bzw. der anderen Genehmigungsverfahren. Grundsätzlich würde es sich bei solchen Ausnahmen um **sondernutzungsrechtliche Tatbestände** handeln; dieser straßenrechtliche Sonderstatus bringt es auch mit sich, dass den Baulastträgern *Bund, Land* und *Kreis* **gegebenenfalls entstehende Unterhaltungsmehraufwendungen abzulösen sind**.

- An dieser Stelle verweisen wir darauf, dass bei der **Neuanbindung von Gemeindestraßen an Bundesstraßen**, unabhängig davon, ob innerhalb oder außerhalb der Ortsdurchfahrt, der Baulastträger *Bund* nach § 13 FStrG eine **Erstattung der Mehrkosten für die Unterhaltung** einfordert. Dieser Erstattungsanspruch ist über eine Ablösezahlung zu gewährleisten. Die Ablöseberechnung hat der Vorhabenträger anhand der Planunterlagen unserem LBM Bad Kreuznach zur einvernehmlichen Abstimmung vorzulegen.

Der Ablösebetrag liegt überschläglich in einer Größenordnung von 80 bis 100% der Baukosten.

- In Bezug auf den zu beachtenden **Lärmschutz** weisen wir auf Folgendes hin:

Die Kommunen haben durch entsprechende Festsetzungen in der Bebauungsplanurkunde bzw. in den textlichen Festsetzungen zu den entsprechenden Bauleitplänen den Erfordernissen des § 1 Absatz 5 Nr. 1 in Verbindung mit § 9 Absatz 1 Nr. 24 BauGB zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes sowie zum Schutz vor solchen Einwirkungen oder zur Vermeidung bzw. Minderung solcher Einwirkungen für die zu treffenden baulichen und sonstigen technischen Vorkehrungen im Innen- und Außenwohnbereich in ausreichendem Maß Rechnung zu tragen.

Die hierzu erforderlichen **Nachweise** sind durch die Träger der Bauleitplanungen in eigener Verantwortung zu erbringen. Die Kommunen tragen dabei die Gewähr für die Richtigkeit der schalltechnischen Beurteilung.

Darüber hinaus haben sie mit der Festsetzung bzw. Durchführung der infolge der Bauleitplanungen erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen auch sicherzustellen, dass die Straßenbaulastträger bei einem künftigen Neubau oder der wesentlichen Änderung der betreffenden Bundes-, Landes- und/oder Kreisstraßen nur insoweit Lärm-

schutzmaßnahmen zu betreiben haben, als diese über das hinausgehen, was die Gemeinde im Zusammenhang mit den Bauleitplanungen bereits hätte regeln müssen.

- Herzustellende **Regenrückhaltebecken** oder **andere Entwässerungsanlagen** sind außerhalb der Bauverbotszonen des klassifizierten Netzes unseres Zuständigkeitsbereiches herzustellen und derart abzudichten, dass dem Ober- und Unterbau der klassifizierten Straßen kein Wasser aus diesen zufließen und Schäden verursachen kann. Entsprechende Nachweise zur Abdichtung sind unserem LBM vorzulegen.

Den Entwässerungsanlagen unserer klassifizierten Straßen darf kein Wasser aus Regenrückhaltebecken oder anderer Entwässerungsanlagen zugeführt werden. Eventuelle Folgeschäden sind seitens des Vorhabenträgers zu beseitigen bzw. die Kosten für Beseitigungsmaßnahmen sind seitens des Vorhabenträgers zu tragen.

- In Bezug auf die **Entwässerung der Plangebiete** weisen wir darauf hin, dass eine Mitbenutzung der Entwässerungseinrichtungen (Notüberläufe etc.) der öffentlichen Bundes-, Landes- und Kreisstraßen grundsätzlich nicht gestattet wird.
- Bei allen Maßnahmen hat der Vorhabenträger zu prüfen, inwieweit durch seine Vorhaben die Belange der **Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS 2009)** tangiert werden.

Die dort definierten Sicherheitsabstände sind losgelöst von der Bauverbots- und der Baubeschränkungszone einzuhalten. Sollte der Vorhabenträger beabsichtigen, diese zu unterschreiten, hätte dies zur Folge, dass zum Schutz der Verkehrsteilnehmer oder gegebenenfalls auch zum Schutz der Nutzer der neu zu erstellenden baulichen Anlagen Schutzplanken errichtet werden müssten. Die Kosten für deren Installation, die ausschließlich aufgrund der Errichtung baulicher Anlagen durch die Vorhabenträger innerhalb der kritischen Sicherheitsabstände notwendig wird, sind somit voll umfänglich von diesen zu tragen. Der dadurch entstehende Unterhaltungsmehraufwand ist dem betreffenden Straßenbaulastträger *Bund, Land* oder *Kreis* abzulösen. Die Ablöseberechnung ist vom Vorhabenträger aufzustellen und einvernehmlich mit dem betroffenen Straßenbaulastträger abzustimmen.

Da es sich um sicherheitsrelevante Fragen handelt, muss bei allen die RPS tangierenden Punkten Einvernehmen mit unserer Straßenbaubehörde hergestellt werden.

- Bei der **Ausweisung landespflegerischer Ausgleichsflächen** und **landwirtschaftlichen Flächen** sind die zuvor genannten Sicherheitsabstände nach der RPS 2009 gleichermaßen zu beachten. Weiterhin dürfen Bepflanzungen nicht sichtbehindernd oder verkehrsgefährdend sein und die Sichtdreiecke in den Einmündungs- und Zufahrtsbereichen sind auf Dauer freizuhalten.
- Grundsätzlich gestatten die Straßenbaulastträger *Bund, Land* und *Kreis* nicht, dass durch Projekte der kommunalen Bauleitplanung **Flächen der öffentlichen Straße** oder auch sonstige **im Eigentum der jeweiligen Straßenbaulastträger stehende Flächen**, beispielsweise auch für Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen, in Anspruch genommen werden. Wir gehen grundsätzlich davon aus, dass die Vorhabenträger

dies beachten. Diesen Aspekt werden wir weder in unserer Stellungnahme zum Flächennutzungsplan noch zum konkretisierenden Bebauungsplan dezidiert abprüfen, da der Prüfaufwand hierzu in keinem angemessenen Verhältnis steht. Es obliegt den Vorhabenträgern, derartige Inanspruchnahmen anderer öffentlicher Flächen zu eruieren und gegebenenfalls Kontakt mit dem Straßenbaulastträger aufzunehmen. An dieser Stelle weisen wir darauf hin, dass die Instrumente der Bauleitplanung es den Vorhabenträgern nicht gestatten, hier eine eigenständige Abwägung verschiedener öffentlicher Belange zu ihren Gunsten vorzunehmen.

Inwieweit hier Ausnahmeregelungen vorstellbar sind, ist in jedem Einzelfall vom Vorhabenträger dezidiert mit dem jeweiligen Straßenbaulastträger einvernehmlich abzustimmen. Ohne dieses Einvernehmen ist jede Flächeninanspruchnahme unzulässig.

Nachfolgend weisen wir zu diesem Aspekt an dieser Stelle hin auf Kompensationsmaßnahmen und Eingriffsverfahren unseres LBM Bad Kreuznach; diese Verfahren und Maßnahmenflächen liegen innerhalb des Verbandsgemeindegebietes oder in dessen Randbereich und sind im Rahmen der Flächennutzungsplanfortschreibung zu beachten:

EIV-LBM-7-13-14-034-B421	zwischen Kappel und Kludenbach Knotenumbau (Abschnitt III)
EIV-LBM-7-13-15-017-B422	Bau eines Radweges zw. L 178 Kempfeld Katzenloch und der K 20 bei Kirschweiler
EIV-LBM-7-13-80-001-B41	Umgehung Idar-Oberstein BA III (Umg. Weierbach)
EIV-LBM-7-13-80-256-B422	Radweg zwischen der K 20 und Kirschweiler
EIV-LBM-7-13-12-030-B327	Bau eines Radweges zwischen Boppard-Buchholz und der Einm. L210/K117
EIV-LBM-7-13-80-237-B421	zwischen L228 bei Reckershausen und K17 bei Kirchberg Anbau ZFS
EIV-LBM-7-13-80-306-L190	Umgehung Rhaunen
EIV-LBM-7-13-80-249-L162	Ausbau freie Strecke zw. Woppenroth und Hausen
EIV-LBM-7-13-12-062-B50	Anbau Verbindungsrampe zw. B421 und der B50 bei Kirchberg
EIV-LBM-7-13-80-220-B269	L 163 Knotenpunkt bei OKs Hütte
EIV-LBM-7-13-12-025-B327	Bau eines Radweges zw. Pfaffenheck und Boppard Buchholz
EIV-LBM-7-13-80-103-L182	in Laufersweiler bis Gösenroth Ausbau OD und freie Strecke BA2
EIV-LBM-7-13-80-104-L182	zw. Gösenroth und Rhaunen Bestandsausbau BA3
EIV-LBM-7-13-02-018-B41	B 270 - L 160 bei Fischbach, Knotenumbau
EIV-LBM-7-13-14-032-L182	Ausbau zw. der K 23 bei Bundenbach und Rudolfshaus
EIV-LBM-7-13-99-029-B422	Allenbacher Allee Rad u. Gehweg
EIV-LBM-7-13-80-236-L184	Ausbau der freien Strecke zw. der L162 und der OD Rohrbach
EIV-LBM-7-13-14-026-L184	Ausbau zwischen der OD Rohrbach und der B 421 bei Dickenschied
EIV-LBM-7-13-11-032-L178	zwischen OD Katzenloch und OD Kempfeld
EIV-LBM-7-13-12-019-L162	Ausbau der freien Strecke zw. Woppenroth-Schlierschied u. Umbau des KP L162/L184
EIV-LBM-7-13-08-036-B50	Knotenpunkt B 327alt - K 137 - K 77 bei Wahlenau Umbau
EIV-LBM-7-13-98-032-L180	OD Sulzbach Ausbau der L180
EIV-LBM-7-13-14-029-L180	Ausbau zwischen Sulzbach und Rhaunen
KOM-LBM-E1-3-L182-2670	E1-3-Gehölze - Pflanzung von Obstbäumen
KOM-LBM-E1/A1-B327-4200	E1/A1
KOM-LBM-E2-A061-30200	E2-Wald - Aufforstung von naturnahem Laub(misch)wald

KOM-LBM-E4-1-A061-1300	E4-1-Gewässer - Renaturierung von Fließgewässern
KOM-LBM-E1-B327-5550	E1-Grünland - Entwicklung
KOM-LBM-E04C-B422-900	E04C
KOM-LBM-A02B-B422-1232	A02B-Gehölzpflanzung
KOM-LBM-A07-B422-2827	A07-Gehölze - Pflanzung von Obstbäumen
KOM-LBM-E05A-B422-1380	E05A
KOM-LBM-E01A-B422-2430	E01A
KOM-LBM-E01D-B422-2000	E01D
KOM-LBM-E01C-B422-7070	E01C
KOM-LBM-E1-B421-3290	E1
KOM-LBM-E2-B421-980	E2
KOM-LBM-E1-B421-23000	E1
KOM-LBM-A4-B269-301	A4-Gehölze - Anlage von Hecken
KOM-LBM-E1-B269-1600	E1-Grünland - Entwicklung
KOM-LBM-A1-B269-3000	A1-Gras- und Staudenfluren - Anlage
KOM-LBM-E1-B422-4165	E1-Gehölze - Rodung
KOM-LBM-A4.3-L178-320	A4.3-Gehölzpflanzung - Solitärsträucher
KOM-LBM-E1.3-L178-3011	E1.3-Grünland - Entwicklung
KOM-LBM-E1.4-L178-2200	E1.4-Waldumbau naturnah
KOM-LBM-A2-L178-4589	A2-Gehölzpflanzung - bodendeckende Strauchschichten
KOM-LBM-E1-B050-2330	E1
KOM-LBM-E01-B050-182800	E01-Wald - Aufforstung von naturnahem Laub(misch)wald
KOM-LBM-E1-L162-1000	E1-Gehölze - Pflanzung von Obstbäumen

- **Neuausweisung von Sonderbauflächen für Photovoltaik**

Bei einvernehmlicher Abstimmung der **verkehrlichen Erschließung** der einzelnen Flächen bestehen gegen die Ausweisung der aufgeführten Plangebiete grundsätzlich keine Bedenken seitens unseres LBM.

Wir bitten bei der späteren Konkretisierung in bauleitplanerischen Verfahren um Beachtung der folgenden **Bedingungen**:

Bezüglich der **Abstände der baulichen Anlagen zu klassifizierten Straßen** sind grundsätzlich die **Bauverbots- und Baubeschränkungszone**n gemäß § 9 Absatz 1 Ziffer 1 und § 9 Absatz 2 Ziffer 1 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) für Bundesstraßen und § 22 Absatz 1 Ziffer 1 und § 23 Absatz 1 Landesstraßengesetz (LStrG) für Landesstraßen (20m/40m) sowie gemäß § 22 Absatz 1 Ziffer 1 und § 23 Absatz 1 LStrG für Kreisstraßen (15m/30m) **einzuhalten bzw. zu beachten**.

Wird eine **direkte oder mittelbare Zufahrt** außerhalb des Erschließungsbereiches einer Ortsdurchfahrt, also im Zuge der freien Strecke oder innerhalb des Verknüpfungsbereiches einer klassifizierten Straße (Bundes-, Landes- oder Kreisstraße), unabhängig vom Abstand der baulichen Anlagen zur klassifizierten Straße, zur Erschließung der Photovoltaikfreiflächen benötigt, so unterliegen diese Fälle dem **Bauverbot**

des § 9 Absatz 1 FStrG bzw. des § 22 Absatz 1 Ziffer 2 LStrG.

Es obliegt unserem LBM als Straßenbaubehörde im Rahmen einer Ermessensentscheidung darüber zu befinden, inwieweit eine **Zustimmung zur Erteilung einer Ausnahmegenehmigung** gemäß § 9 Absatz 8 FStrG bzw. § 22 Absatz 5 LStrG in Betracht kommt.

Darüber hinaus stellt eine solche **Zufahrt** zu einer Bundes-, Landes- und/oder Kreisstraße außerhalb des Erschließungsbereiches einer Ortsdurchfahrt eine **Sondernutzung** im Sinne des § 8a Absatz 1 FStrG bzw. § 43 Absatz 1 LStrG dar und bedarf der **Erlaubnis der Straßenbaubehörde** (§ 8 Absatz 1 FStrG/§ 41 Absatz 1 LStrG). Nach § 8a Absatz 1 FStrG/§ 43 Absatz 3 LStrG stellt auch die **Änderung einer Zufahrt** eine Sondernutzung dar und ist damit erlaubnispflichtig. Dies gilt auch, wenn die Zufahrt einem erheblich größeren oder einem andersartigen Verkehr als bisher dienen soll.

Um im konkreten Einzelfall über eine Ausnahmegenehmigung vom Bauverbot sowie über die Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis befinden zu können, sind unserem LBM vom jeweiligen Antragsteller aus Gründen der Verkehrssicherheit **Detailpläne der Zufahrten** an der klassifizierten Straße wie folgt vorzulegen:

- Von jedem Einmündungspunkt, der zur verkehrlichen Erschließung der baulichen Anlagen während der Bau- und Betriebsphase im Zuge der freien Strecke einer klassifizierten Straße genutzt wird, ist ein **Detailplan mit Nachweis der Anfahrtsichtweiten in Lage und Höhe** nach den geltenden Richtlinien im Maßstab 1:250, ein **Nachweis der Entwässerung** sowie eine entsprechende **Schleppkurvenuntersuchung für das relevante Bemessungsfahrzeug (Ein- und Ausfahrradien)** im Maßstab 1:250 zur fachtechnischen Prüfung und einvernehmlicher Abstimmung vorzulegen. Darüber hinaus ist ein Querprofil über die Zufahrt im Maßstab 1:250 einzureichen.

Weiterhin wird benötigt ein

- **Lageplan** mit Darstellung der Photovoltaikanlagen sowie der Angabe über die **Abstandsmaße** der Anlagen zum befestigten Fahrbahnrand der klassifizierten Straße

sowie

- Angaben zur **verkehrlichen Frequentierung** der jeweiligen Zufahrt (Ziel- und Quellverkehr), Anzahl der Fahrten und Art der Fahrzeuge pro Tag, unterschieden in Bau- und Betriebsphase.
- Des Weiteren ist seitens des Vorhabenträgers in eigener Zuständigkeit der **Gewährleistungsnachweis** zu führen, dass bei allen Sonnenständen eine **Blendbeeinträchtigung** des fließenden Verkehrs auf den umliegenden klassifizierten Straßen ausgeschlossen wird.

- Die Vorgaben der **Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS 2009)** sind darüber hinaus zu beachten.

Vorsorglich weisen wir bezüglich der **Verlegung von Kabeln und Leitungen** darauf hin, dass es sich bei einer eventuellen **Inanspruchnahme von Straßeneigentum** um eine sonstige Benutzung im Sinne des § 8 Absatz 10 FStrG bzw. des § 45 Absatz 1 LStrG handelt. Vor Beginn der Arbeiten an der Straße ist es erforderlich, dass zwischen dem Antragsteller und dem Straßenbaulastträger ein entsprechender **Gestattungsvertrag** abgeschlossen bzw. eine **Aufbruchgenehmigung** erteilt wird und darüber hinaus die technischen Details der Leitungsverlegung abgestimmt werden. Dazu ist ein entsprechender Antrag über die vor Ort zuständige Straßenmeisterei an unseren LBM Bad Kreuznach zu stellen.

- **Neuausweisung von Sonderbauflächen für Windenergie:**

I. **Abstände der Windenergieanlagen (WEA) zu klassifizierten Bundes-, Landes- und Kreisstraßen**

Bei der Beurteilung zur Genehmigung von Windkraftanlagen richtet sich der Landesbetrieb Mobilität nach den Vorgaben des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) und des Landesstraßengesetzes (LStrG) sowie ministeriellen Vorgaben.

Danach ist die Straßenbaubehörde immer dann zu beteiligen, wenn der Abstand zwischen der Verkehrsanlage und der WEA die **Kipphöhe** unterschreitet.

Die Berechnung der Kipphöhe erfolgt nach folgender Maßgabe:

Nabenhöhe + halber Rotordurchmesser + halber Fundamentdurchmesser.

In diesem Zusammenhang weisen wir ausdrücklich darauf hin, dass bei der **Definition der Verkehrsanlage** diese nicht am befestigten Fahrbahnrand endet, sondern darüber hinaus unter anderem auch Böschungsbereiche, Gräben etc. umfasst (siehe hierzu § 1 FStrG und § 1 LStrG). In der Regel empfiehlt es sich vereinfacht, die Eigentumsgrenze des Straßenbaulastträgers anzusetzen, wobei gegebenenfalls vorhandene Parkplätze oder sonstige Nebenanlagen mit einzu beziehen sind. In unklaren Fällen bitten wir die genaue Grenze der Verkehrsanlage im Vorfeld mit uns abzustimmen.

Grundsätzlich empfehlen wir aus Gründen der **Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs**, die Kipphöhe der WEA bei der Abstandsbemessung einzuhalten. Sollte eine Windkraftanlage in einem kleineren Abstand errichtet werden, ist eine Gefährdung der Verkehrsteilnehmer auszuschließen. In diesen Fällen ist der Nachweis über ein **Gutachten** zu führen, dass im Bereich der Verkehrsanlagen keine Beeinträchtigungen durch **Schattenwurf** entstehen.

Bei einer Unterschreitung der Kipphöhe ist zwingend sicherzustellen, dass die WEA so errichtet wird, dass der Rotor der Anlage nicht in die **Bauverbotszone**

einer klassifizierten Straße hineinragt; das heißt, dieser einzuhaltende Abstand setzt sich aus der Bauverbotszone zuzüglich des Rotorradius zusammen. Anlagen, die dieses Mindestmaß unterschreiten, sind, unabhängig von allen anderen Aspekten, vom Grunde her nicht genehmigungsfähig. Die Bauverbotszone beträgt bei Bundes- und Landesstraßen 20 m (§ 9 Absatz 1, Ziffer 1 FStrG und § 22 Absatz 1 Ziffer 1 LStrG), bei Kreisstraßen sind dies 15 m (§ 22 Absatz 1 Ziffer 1 LStrG).

II. Beteiligung unserer Straßenbaubehörde bei der Nutzung von Zufahrten am klassifizierten Straßennetz und von Transportwegen für die Windkraftanlagenkomponenten über klassifizierte Straßen

Gemäß den Vorgaben des FStrG und des LStrG ist der LBM, unabhängig von der vor genannten Abstandsregelung der Windkraftanlagen zu klassifizierten Straßen, immer dann zu beteiligen, wenn die verkehrliche Anbindung über eine Zufahrt innerhalb des Verknüpfungsbereiches einer Ortsdurchfahrt oder an der freien Strecke einer Bundes-, Landes- oder Kreisstraße erfolgt.

Wird eine direkte oder mittelbare **Zufahrt somit außerhalb des Erschließungsbereiches einer Ortsdurchfahrt, unabhängig vom Abstand der WEA** zur klassifizierten Straße, zur verkehrlichen Erschließung der baulichen Anlagen benötigt, so unterliegen diese Fälle dem **Bauverbot** des § 9 Absatz 1 Ziffer 2 FStrG (für Bundesstraßen) bzw. des § 22 Absatz 1 Ziffer 2 LStrG (für Landes- und Kreisstraßen). Es obliegt unserer Straßenbaubehörde im Rahmen einer **Ermessensentscheidung** darüber zu befinden, inwieweit eine Zustimmung zu einer **Ausnahme** gemäß § 9 Absatz 8 FStrG bzw. § 22 Absatz 5 LStrG in Betracht kommt.

Darüber hinaus stellt eine Zufahrt zu einer Bundes-, Landes- und Kreisstraße außerhalb des Erschließungsbereiches einer Ortsdurchfahrt eine **Sondernutzung** im Sinne des § 8a Absatz 1 FStrG bzw. § 43 Absatz 1 LStrG dar und bedarf der **Erlaubnis** unserer Straßenbaubehörde (§ 8 Absatz 1 FStrG, § 41 Absatz 1 LStrG). Gemäß § 8a Absatz 1 FStrG bzw. § 43 Absatz 3 LStrG stellt auch die **Änderung einer Zufahrt** eine Sondernutzung dar und ist damit erlaubnispflichtig. Dies gilt auch, wenn eine Zufahrt einem erheblich größeren oder einem andersartigen Verkehr als bisher dienen soll.

Um über die Zustimmung zur Erteilung einer **Ausnahmegenehmigung vom Bauverbot** befinden zu können und die Voraussetzungen für die **Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis** prüfen zu können, müssen aus Gründen der **Verkehrssicherheit** die **Details der Zufahrt/en** an der/den klassifizierten Straße/n, wie Sichtverhältnisse, Schleppkurven usw. vorgelegt werden. Aus diesem Grund sollte die Anzahl der Zufahrten zur verkehrlichen Erschließung der WEA auf ein Mindestmaß beschränkt werden und von jeder Zufahrt, die im Zuge der freien Strecke oder des Verknüpfungsbereiches einer Ortsdurchfahrt der klassifizierten Straßen zur verkehrlichen Erschließung des Windparks dienen soll, sind uns folgende **Nachweise** vorzulegen:

1. Vorlage eines **Lageplans** im Maßstab 1:250 für jede gewünschte Zu-

fahrt mit allen relevanten technischen Daten wie Trassierungselementen, Befestigungsweise etc..

2. Fachtechnischer Nachweis der **Schleppkurven** gemäß dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau 27/2001 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 06.08.2001 zu Schleppkurven in technischen Regelwerken (Bemessungsfahrzeuge und Schleppkurven zur Überprüfung und Befahrbarkeit von Verkehrsflächen), das von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen herausgegeben wurde, im Maßstab 1:250. Die Nachweise sind getrennt wie folgt zu führen:

- Schleppkurvennachweise für das größte Sonderfahrzeug (Hinfahrt), für alle in Betracht kommenden Fahrbeziehungen
- Schleppkurvennachweise für das größte Sonderfahrzeug (Rückfahrt), für alle in Betracht kommenden Fahrbeziehungen
- Schleppkurvennachweis für die Bauphase für einen Sattelzug für alle Fahrbeziehungen (Hin- und Rückfahrt aus/in beide(n) Fahrtrichtungen)
- Schleppkurvennachweis für die Betriebsphase für das größte Bemessungsfahrzeug, das in der normalen Betriebsphase zu erwarten ist; es ist mindestens ein kleiner Lkw (9,46 m) und maximal ein Lastzug (18,71 m) zugrunde zu legen (Hin- und Rückfahrt aus/in beide(n) Fahrtrichtungen)
- Die Schleppkurvennachweise sind für die relevanten Fahrspuren einzeln darzustellen. Darüber hinaus sind die überschleppten Flächen zusätzlich in die Planunterlagen einzutragen
- **Rückwärtsfahrbeziehungen** sind nicht zulässig.

3. Detailplan mit **Nachweis der Anfahrtsichtweiten** im Lageplan gemäß den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) bzw. der Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil 1: Plangleiche Knotenpunkte (RAS-K-1) (je nach Straßenkategorie und Entwurfsklasse) im Maßstab 1:500 unter Angabe der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der klassifizierten Straße, in deren Verlauf sich die Zufahrt befindet. Bei kritischen Gradienten, z. B. bei Kuppenbereichen, ist die Lageplandarstellung um eine Analyse im Höhenplan zu ergänzen.
4. Vorlage eines **Lageplans** im Maßstab 1:250 für die **Betriebsphase**, in dem die Zufahrt nach dem Rückbau auf die Abmessungen für das

relevante Bemessungsfahrzeug der Betriebsphase mit allen relevanten technischen Daten wie Trassierungselementen, Befestigungsweise usw. dargestellt ist.

5. Angaben zur geplanten **Ausbauweise** der Zufahrt (Oberbaudimensionierung, Ausbau-länge). Die **Zufahrt** ist in der **Bauphase** für das größte relevante Bemessungsfahrzeug über die gesamte Breite in einer **Tiefe von 30 Metern bituminös zu befestigen** (§ 40 Absatz 2 LStrG).

Nach Abschluss der Bauarbeiten ist die Zufahrt auf die **Abmessungen für die Betriebsphase zurückzubauen**. Die zurückgebauten Flächen sind wieder zeitnah zu bepflanzen. Durchlässe sind ebenfalls auf das für die Betriebsphase Notwendige zurückzubauen und der vor der Bauphase vorhandene Zustand ist wiederherzustellen.

Die Zufahrt ist in der **Betriebsphase** auf einer **Tiefe von 30 m bituminös dauerhaft zu befestigen**.

Unter Beachtung der vorstehenden Ausführungen und Bedingungen bestehen gegen die Darstellung der einzelnen Flächen, wie im Vorentwurf zur Änderung des vorliegenden Flächennutzungsplanes vorgelegt, aus Sicht unseres LBM Bad Kreuznach keine grundsätzlichen Einwände.

Wir bitten als Träger öffentlicher Belange um eine entsprechende Beteiligung unserer Dienststelle bei der Durchführung der konkretisierenden Bauleitplanung im Rahmen der nachgelagerten Bebauungsplanverfahren sowie im Rahmen der Genehmigungsverfahren nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz für die Errichtung von Windkraftanlagen oder im Rahmen von Bauantragsverfahren.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

gez.



- Dieses Schreiben wurde elektronisch erstellt und ist daher ohne Unterschrift gültig. -