

**Die Autobahn GmbH
des Bundes**

Die Autobahn GmbH des Bundes · Magdeburger Str. 51 · 06112 Halle (Saale)

per E-Mail: imbiel@hohe-boerde.de

Gemeinde Hohe Börde
OT Irxleben
Bördestraße 8
39167 Hohe Börde

Niederlassung Ost
Magdeburger Str. 51
06112 Halle (Saale)

T: +49 345 940 997 00

F: +49 345 940 997 02

E: ost@autobahn.de

www.autobahn.de

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

09.10.2023

Unser Zeichen, unsere Nachricht vom

NLO_HAL-SRa/024/02/99-
100

Name, Durchwahl

Sylvia Randt, -601

Datum

13.11.2023

3. Entwurf vorhabenbezogener Bebauungsplan „Windenergieanlagen Hohe Börde Mitte“

Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 und § 4a Abs. 2 BauGB

hier: Stellungnahme

Sehr geehrte Frau Imbiel,

im Rahmen der Beteiligung zum 3. Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans „Windenergieanlagen Hohe Börde Mitte“ der Gemeinde Hohe Börde nimmt die Autobahn GmbH des Bundes als Straßenbaulastträger der Bundesautobahn (BAB) A 2 – nach interner Beteiligung des Fernstraßen-Bundesamtes - wie folgt Stellung:

Der Geltungsbereich des o. g. 3. Entwurfs betrifft die BAB A 2 Richtungsfahrbahn Berlin, zwischen Betriebs-km 99,0 und km 100,0.

Aktuelle Planungen oder Maßnahmen zu Ausbau oder Erweiterung des Autobahnnetzes werden durch das o. g. Vorhaben nicht berührt.

Folgende straßenrechtliche Belange sind zu beachten:

1.

Um die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Bundesautobahn nicht zu gefährden, sollten die geplanten Windenergieanlagen folgenden Abstand zur Bundesautobahn aufweisen:

Radius des Rotorblattes + 100 m (Anbaubeschränkungszone) gemessen vom Fahrbahnrand. Die Anbaubeschränkungszone ist vom Überstreichen der Rotorblätter in der Drehbewegung freizuhalten.

Geschäftsführung

Dr. Michael Güntner (Vorsitzender)

Gunther Adler

Dirk Brandenburger

Anne Rethmann

Aufsichtsratsvorsitz

Oliver Luksic

Sitz

Berlin

AG Charlottenburg

HRB 200131 B

Steuernummer

30/260/50246

Bankverbindung

UniCredit Bank

IBAN

DE10 1002 0890 0028 7048 95

BIC HYVEDEMM488

Bezüglich des Risikos des Turmbruchs und des Rotorblattbruchs ist bei einer Aufstellung im Nahbereich der Autobahn eine Beurteilung einer Risikovermeidung mit einem konkreten Standortbezug vorzunehmen. Inwieweit Einrichtungen, die die Oberflächenbeschaffenheit monitoren können und/oder Unwuchten im Lauf feststellen können, geeignet sind, die durch einen Rotorblattbruch entstehenden Gefahren zu vermeiden oder auf ein tolerables Mindestmaß zu reduzieren, ist nicht bekannt. Sofern diese einen potenziellen Bruch rechtzeitig erkennen lassen und damit die Anlagen zum Stillstand gebracht werden können, ohne dass Gefährdungen für die am Verkehr Teilnehmenden der Autobahn entstehen, können diese geeignet.

Sowohl beim Rotorblattbruch als auch beim Turmbruch können regelmäßige Wartungsintervalle mit Inaugenscheinnahmen ein wichtiges unterstützendes Mittel sein. Aufgrund der dennoch konstanten Unfallzahlen für Turm- und Rotorblattbrüche in den vergangenen Jahren muss derzeit nach unserer Einschätzung davon ausgegangen werden, dass diese für sich allein kein hinreichend geeignetes Mittel darstellen sein.

Wenn die einfache Kipphöhe = Narbenhöhe + Rotorradius der Anlage als Abstand zum Fahrbahnrand eingehalten wird, ist vorbehaltlich einer Einzelfallprüfung, in der Mehrzahl der Anlagen davon auszugehen, dass allen, insbesondere des hier aufgezeigten Risikos, mit Nebenbestimmungen begegnet werden kann. Je nach Anlagentyp, kann damit auch ein Überschreiten der Anbaubeschränkungszone durch die Rotorblätter möglich sein.

Die Erschließung der Baubereiche hat grundsätzlich über das nachgeordnete Straßennetz zu erfolgen.

2.
Einrichtungen der Bundesautobahnen, wie z.B. Entwässerungs- oder Fernmeldeanlagen, dürfen nicht beeinflusst, beeinträchtigt oder mitbenutzt werden. Sämtliche Medienanbindungen haben getrennt von den Anlagen der Autobahn zu erfolgen.

3.
Baustellenverkehr, Schacht- und Pflanzarbeiten oder anderweitige Arbeiten im Bereich der 40 Meter-Anbauverbotszone sind vorher mit der Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Ost, abzustimmen, da in diesem Bereich das Fernmeldekabel der Bundesautobahn außerhalb des Straßengrundstücks der Autobahn verläuft.

Das auf dem Baugrundstück anfallende Oberflächenwasser ist geregelt abzuleiten. Der Autobahn dürfen von den versiegelten Flächen keine Niederschlagswasser zufließen.

4.
Hinweise zum Naturschutz/ zur Landschaftspflege:
Im Rahmen der Transportarbeiten für die Erschließung, zum Rückbau und Betrieb der Windkraftanlagen sind der Schutz der zum Ausbau der BAB A 2, Berlin-Hannover, Verkehrseinheit 4712, planfestgestellten und realisierten landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen A 1 (Anlage von Gehölzpflanzungen) und A 2 (Pflanzung von Laubbäumen) entlang eines Wirtschaftsweges zu gewährleisten.

Eingriffe in die vorhandenen Gehölzbestände sind zu vermeiden.

Ein Planauszug aus dem Kompensationsmaßnahmen-Informationssystem (KISS) mit den sich in der Pflege und Unterhaltung der Autobahn GmbH des Bundes befindlichen Maßnahmenflächen ist dem Schreiben beigelegt.

5.

Nach interner Abstimmung mit dem Fernstraßen-Bundesamt ergeben zudem folgende Hinweise zu anbaurechtlichen Belangen zum 3. Entwurf im Nahbereich der BAB A 2:

Das Fernstraßen-Bundesamt ist seit dem 1. Januar 2021 die zuständige Genehmigungs- und Zustimmungsbehörde (Zustimmung im Rahmen von Bau- und Genehmigungsverfahren) für anbaurechtlich relevante Nutzungen in einem Abstand von 100 m entlang der Bundesautobahnen und in einem Abstand von 40 m entlang der Bundesstraßen außerhalb der Ortsdurchfahrt der Stadtstaaten Berlin, Hamburg und Bremen in Bundesverwaltung i. S. d. § 9 Bundesfernstraßengesetz (FStrG). Diese beiden Zonen gelten auch an den Anschlussstellenästen sowie an Ein- und Ausfädelungstreifen.

Planzeichnung:

Die Darstellung der Anbauverbots- (40 m, gemessen von dem äußeren Rand der befestigten Fahrbahn der BAB A 2) und Anbaubeschränkungszone (40-100 m, gemessen von dem äußeren Rand der befestigten Fahrbahn der BAB A 2) ist erfolgt. Hierbei ist jedoch noch eine eindeutigere Trennung zwischen den beiden Zonen in der Legende vorzunehmen.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Messung der Zonen (40 m und 100 m) von dem äußeren befestigten Fahrbahnrand, d. h. der Asphalt-bzw. Betonkante zu erfolgen hat. Dies sollte ggf. nochmals geprüft werden.

In Textteil bzw. Begründung ist Folgendes aufzunehmen:

Längs der Bundesautobahnen dürfen Hochbauten jeder Art in einer Entfernung bis zu 40 m, gemessen von dem äußeren Rand der befestigten Fahrbahn, nicht errichtet werden, § 9 Abs. 1 Bundesfernstraßengesetz (FStrG). Hochbauten meinen im fernstraßenrechtlichen Sinne alle baulichen Anlagen, welche sich ganz oder teilweise über der Erdgleiche befinden wie z. B. Beleuchtungsanlagen, Trafostationen etc.). Gemäß § 9 Abs. 1 S. 2 FStrG gilt § 9 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 FStrG entsprechend für Abgrabungen und Aufschüttungen größeren Umfangs. Jegliche Hochbauten, auch Nebenanlagen als solche, sind auf der nicht überbaubaren Grundstücksfläche innerhalb der 40 m - Anbauverbotszone gemäß § 9 Abs. 1 FStrG nicht zulässig.

Gemäß § 9 Abs. 2 FStrG bedürfen bauliche Anlagen der Zustimmung des Fernstraßen-Bundesamtes, wenn sie längs der Bundesautobahnen in einer Entfernung bis zu 100 m und längs der Bundesstraßen außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten bis zu 40 m, gemessen von dem äußeren Rand der befestigten Fahrbahn, errichtet, erheblich geändert oder anders genutzt werden. Gemäß § 9 Abs. 2 i. V. m. Abs. 5 FStrG bedürfen bauliche Anlagen, die längs der Bundesautobahn in einer Entfernung bis zu 100 m, gemessen von dem äußeren Rand der befestigten Fahrbahn, errichtet, erheblich geändert oder anders genutzt werden sollen und keiner Baugenehmigung oder Genehmigung nach anderen Vorschriften bedürfen, der Genehmigung des Fernstraßen-Bundesamtes.

In diesem Zusammenhang wird bereits zu diesem Zeitpunkt darauf hingewiesen, dass eine Zustimmung des Fernstraßen-Bundesamtes in etwaigen (Bau-)Genehmigungsverfahren zu geplanten Vorhaben nur erfolgen kann, wenn keine Belange des § 9 Abs. 3 FStrG entgegenstehen, insbesondere keine Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs aufgrund von z. B. Ablenkungspotentialen für die Verkehrsteilnehmer der BAB 2 besteht. Im Rahmen der Prüfung, ob eine bauliche Anlage gemäß § 9 Abs. 3 FStrG zu versagen ist, weil dies insbesondere wegen der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs nötig ist, ist eine abstrakte Gefährdungsbeurteilung vorzunehmen. Nach unseren Einschätzungen können aufgrund eines besonderen Näheverhältnisses zur BAB innerhalb des Gefahrenradius der Windenergieanlagen die Risiken Flugsicherheitsbeurteilung, Diskoeffekt, Eisabwurf/Eissturz, Maschinenhausbrand, optische Gefahren und Rotorblattbruch sowie Turmbruch (Bauteilversagen) relevant sein. Im Rahmen dessen weisen wir darauf hin, dass bei der Einhaltung der Kipphöhe der Anlagen als Abstand zum Fahrbahnrand, vorbehaltlich einer Einzelfallprüfung, in der Mehrzahl der Anlagen jedoch davon auszugehen ist, dass allen aufgezeigten Risiken mit Nebenbestimmungen begegnet werden kann, um die Zustimmungsfähigkeit zu bejahen. Generell sind damit notwendige Mindestabstände und notwendige Nebenbestimmungen immer im konkreten Einzelfall zu beurteilen und erfordern gutachterliche Bewertungen bzw. entsprechende Erklärungen, die sich auf den konkreten Standort sowie die jeweilige Anlage beziehen. Das maßgebliche Bauteil für die fernstraßenrechtliche Abstandsbestimmung ist die waagrecht stehende Rotorblattspitze einer Windenergieanlage.

Weiterhin dürfen Werbeanlagen, die den Verkehrsteilnehmer ablenken können und somit geeignet sind die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu gefährden, nicht errichtet werden. Hierbei genügt bereits eine abstrakte Gefährdung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Im Bereich der 100 m, gemessen von dem äußeren Rand der befestigten Fahrbahn der BAB gilt § 9 Abs. 6 FStrG. In einer Entfernung von mehr als 100 m wird auf die § 33, 46 Straßenverkehrsordnung verwiesen. Ferner wird auf die Bestimmungen des allgemeinen Rundschreibens Straßenbau Nr. 32/2001 - Richtlinien zur Werbung an (Bundes-)Autobahnen aus straßenverkehrs- und straßenrechtlicher Sicht, insbesondere auf Punkt. 3.4.1, verwiesen.


Bezüglich der Errichtung von Zäunen wird auf § 11 Abs. 2 FStrG verwiesen. Demgemäß dürfen Anpflanzungen, Zäune, Stapel, Haufen und andere mit dem Grundstück nicht fest verbundene Einrichtungen nicht angelegt werden, wenn sie die Verkehrssicherheit (konkret) beeinträchtigen. Soweit sie bereits vorhanden sind, haben die Eigentümer ihre Beseitigung zu dulden. Für die Errichtung von Zäunen geht § 11 FStrG als "lex specialis" den anbaurechtlichen Genehmigungs- und Zustimmungsvorbehalten vor (vgl. Kommentierung Marschall, Bundesstraßenverkehrsgesetz, 2011, zu § 11 FStrG S. 335/336 Rnd.nr. 3). Die Zaunerrichtung bedarf demgemäß zwar keiner anbaurechtlichen Genehmigung nach § 9 FStrG des Fernstraßen-Bundesamtes, ungeachtet dessen darf es gemäß § 11 Abs. 2 FStrG durch das Vorhaben aber nicht zu einer (konkreten) Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der BAB kommen. Der Autobahn GmbH des Bundes steht gemäß § 11 Abs. 2 FStrG das Recht zu, vorhandene Anlagen im Sinne dieses Absatzes zu beseitigen, wenn sie die Verkehrssicherheit beeinträchtigen. Die Einordnung der Zaunanlage unter § 11 FStrG oder ggf. unter § 9 FStrG bedarf der konkreten Prüfung im Einzelfall.

6.

Sonstiger Hinweis:

Bitte beachten Sie für zukünftige Anfragen, dass für die Prüfung des Vorhabens neben den Unterlagen im PDF-Format, die Bereitstellung von georeferenzierten Vektor- oder Rasterdaten des Vorhabens unter Angabe des Lagebezugssystem inkl. EPSG Code in den üblichen Formaten: DWG, DXF, SHP, GeoTIFF, GeoJPEG, GPKG, FGDB oder KML erforderlich ist.

Mit freundlichen Grüßen


i.V.
Fabian Kuntze
Geschäftsbereichsleiter
Betrieb/ Verkehr


i.A.
Sylvia Randt
Abteilungsleiterin
Straßenverwaltung

Anlage

- Planauszug aus dem Kompensationsmaßnahmen-Informationssystem (KISS)