



**Die  
Autobahn**  
Nordost

**Die Autobahn GmbH  
des Bundes**

Die Autobahn GmbH des Bundes · An der Autobahn 111 · 16540 Hohen Neuendorf

Landesamt für Umwelt  
Abteilung Technischer Umweltschutz 1  
Seeburger Chaussee 2, Postfach 60 10 61  
14410 Potsdam

Niederlassung Nordost  
An der Autobahn 111  
16540 Hohen Neuendorf  
T: +49 3303-580-0  
E: [nordost@autobahn.de](mailto:nordost@autobahn.de)  
[www.autobahn.de](http://www.autobahn.de)

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen, unsere Nachricht vom	Name, Durchwahl	Datum
Julia Mutruc, 18.03.2024	C5-KM, Datum	Karsten Mausolf, -1782	16.04.2024

**Antrag auf Genehmigung nach Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) zur Errichtung von 2 Windkraftanlagen (WKA) in der Gemarkung Hartmannsdorf der Gemeinde Spreenhagen, Landkreis Oder-Spree (A 10, km 38,14 – 38,19)  
Reg.-Nr.: G00724**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Niederlassung (NL) Nordost der Autobahn GmbH des Bundes ist gemäß der Verordnung über die Beleihung der Gesellschaft privaten Rechts im Sinne des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes (InfrGG-Beleihungsverordnung - InfrGG-BV) mit der Wahrnehmung der Aufgaben eines Trägers öffentlicher Belange beliehen und hat in dieser Funktion die vorgelegten Planunterlagen geprüft. Aus der Sicht der Autobahnverwaltung sind dazu folgende Aussagen zu treffen.

Grundsätzlich gelten wie für alle baulichen Anlagen neben Autobahnverkehrsflächen auch für WKA die anbaurechtlichen Regelungen des FStrG (Bundesfernstraßengesetz in der aktuellen Fassung). Gemäß den Festlegungen des § 9 Abs. 1 und 2 FStrG sind

- die Errichtung von Hochbauten jeder Art bis 40,0 m neben Bundesautobahnen, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn, untersagt (Anbauverbotszone) sowie
- die Errichtung, Änderung oder veränderte Nutzung von baulichen Anlagen bis jeweils 100,0 m neben Bundesautobahnen zustimmungspflichtig (Anbaubeschränkungszone).

Das maßgebliche Bauteil für die straßenrechtliche Abstandbestimmung ist die waagrecht stehende Rotorblattspitze einer WKA. Außerdem darf von einer errichteten WKA keine ablenkende oder störende Wirkung auf die Verkehrsteilnehmer der Bundesautobahn ausgehen.

Im bundesimmissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren zur Errichtung und den Betrieb von elf WKA (Standorte WEA 1 bis 11) in der Gemarkung Hartmannsdorf hat der Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Dienststätte Stolpe, als zuständige

**Geschäftsführung**  
Dr. Michael Güntner (Vorsitzender)  
Dirk Brandenburger  
**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



Straßenbaubehörde für die Autobahn (A) 10 mit Schreiben vom 26.03.2019 bereits eine Stellungnahme abgegeben.

Im vorliegenden Verfahren ist nunmehr von der ABO Wind AG aus 12489 Berlin im Vorranggebiet für Windenergienutzung Nr. 33 „BAB Dreieck Spreeau“ die Errichtung und der Betrieb von zwei WKA am Standort WEA 08 und 11 östlich der A 10 beabsichtigt. An beiden Standorten ist die Errichtung des WKA-Typs Vestas V150-6.0MW mit 169 m Nabenhöhe und 150 m Rotordurchmesser (Gesamthöhe jeweils 244 m) vorgesehen.

Die Abstände der neu geplanten WKA zum äußeren befestigten Fahrbahnrand der A 10, gemessen von der waagrecht stehenden Rotorblattspitze, betragen im Einzelnen:

WEA 08	1662 m
WEA 11	125 m

Wenngleich damit aufgrund des Minimalabstandes der Rotorblätter zur Fahrbahnkante der A 10 von 125 m und mehr anbaurechtliche Belange des § 9 FStrG nicht berührt sind, weisen wir darauf hin, dass eine Realisierung des Vorhabens bei einem vorgesehenen geringen Abstand am WKA-Standort WEA 08 eine abstrakte Gefährdung der Verkehrsteilnehmer auf der Autobahn zur Folge hätte.

Aus der Sicht der Verkehrsbehörde für die Autobahn sind daher folgende Hinweise zu geben.

#### Standort WEA 08

Die WKA am Standort WEA 08 ist vom Typ Vestas V150-6.0MW mit 169 m Nabenhöhe und 150 m Rotordurchmesser östlich der A 10 geplant. Sie hat bei einer Gesamthöhe von 244 m einen minimalen Abstand von etwa 1679 m zwischen der waagrecht stehenden Rotorblattspitze und dem befestigten Fahrbahnaußenrand der Autobahn.

Aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht sind bei dem o. g. Abstand der WKA zur A 10 keine negativen Auswirkungen auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu erwarten, so dass gegen die Errichtung einer WKA am Standort WEA 08 auf dem Flurstück 28, Flur 11, in der Gemarkung Hartmannsdorf von der Bundesstraßenverwaltung für die Autobahn keine Bedenken bestehen.

#### Standort WEA 11

Die an diesem Standort geplante WKA vom Typ Vestas V150-6.0MW hat eine Gesamthöhe von 244 m. Sie befindet sich östlich der A 10 in einem minimalen Abstand von etwa 125 m, gemessen von der waagrecht stehenden Rotorblattspitze zum befestigten Fahrbahnaußenrand der Autobahn.

Um eine WKA selbst in der Nähe von Straßen hinreichend sicher zu errichten und zu betreiben, sind ausreichende Vorkehrungen zu treffen, um die Sicherheit des Verkehrs und der Autobahnbenutzer nicht zu gefährden. Höchste Priorität genießen dabei die Schutzgüter Leben und Gesundheit der Verkehrsteilnehmer.



Zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit wurde geprüft, ob sich Verkehrsflächen der Autobahn im Gefahrenradius (vgl. OVG Koblenz, NVwZ-RR 2006, 768; OVG Magdeburg, Beschl. v. 09.02.2006 – 2 M 71/05, BeckRS 2008, 33 042) der WKA am Standort WEA 11 befinden. Im vorliegenden Fall ergibt sich durch den Einsatz des WKA-Typs Vestas V150-6.0MW mit 169 m Nabenhöhe und 150 m Rotordurchmesser ein Gefahrenradius von 478,5 m (1,5fache Summe von Nabenhöhe und Rotordurchmesser). Somit verläuft am geplanten WKA-Standort ein hoch belasteter Verkehrsweg (A 10) durch den Gefahrenradius. Deshalb ist diese WKA zwingend mit sicherheitsrelevanten Zustandsüberwachungssystemen auszustatten.

Insbesondere ist wegen der Möglichkeit, dass witterungsabhängig Eisabwürfe von Rotorblättern der WKA auftreten können, zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der A 10 unbedingt ein technisches System, das Eisabwurf von Rotorblättern ausschließt, am WKA-Standort WEA 11 zu verwenden.

Die Antragsunterlagen verweisen diesbezüglich auf die Standardausrüstung des WKA-Typs Vestas V150-6.0MW ohne System zur Eisansatzerkennung. Die Möglichkeit der Installation des Eiserkennungssystem Vestas Ice Detection™ System (VID) ist optional gegeben. Dieses System ist baugleich mit dem Eiserkennungssystem BLADEcontrol Ice Detector (BID) der Firma Weidmüller, bei dem eine Eigenfrequenzmessung an den einzelnen Rotorblättern vorgenommen wird und damit Eisansatz in jedem Betriebszustand der WKA feststellbar ist.

Die Antragsunterlagen enthalten das „Gutachten zu Risiken durch Eiswurf und Eisfall am Standort Dreieck-Spreeau“. Darin zeigt die standortbezogene Simulation des Eisabfalls, dass Eisstücke von der WKA punktuell Autobahnverkehrsflächen durchaus erreichen können. Jedoch werden laut Auswertung des Gutachters keine Risikogrenzwerte bei den Trefferhäufigkeiten überschritten, diese als „allgemein akzeptabel“ eingestuft und keine notwendigen Gegenmaßnahmen abgeleitet.

Insofern ist in jedem Fall an der WEA 11 ein zertifiziertes Eiserkennungssystem, das durch Detektoren an jedem Rotorblatt eine Eigenschwingungsanalyse vornimmt und somit Eisansatz in jedem Betriebszustand erkennt und vermeiden kann, aus Gründen der Verkehrssicherheit einzusetzen. Wegen der Nähe zum Verkehrsweg A 10 mit sehr hoher Verkehrsbelegung ist dieses technische System in ein komplexes Anlagen-Zustandsüberwachungssystem zu integrieren. Zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit sind die Systeme mit dem maximal zu erreichenden Schutz zu verwenden.

Gemäß § 33 Abs. 1 Straßenverkehrsordnung ist außerhalb geschlossener Ortschaften jede Werbung und Propaganda durch Bild, Schrift, Licht und Ton verboten, wenn dadurch Verkehrsteilnehmer in einer den Verkehr gefährdenden oder erschwerenden Weise abgelenkt oder belästigt werden können. Entsprechend dieses Wortlautes ergibt sich, dass bereits eine abstrakte Gefährdung oder zu erwartende nachteilige Auswirkungen auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der der Autobahn zur Versagung ausreichend sind.

Im Gesamtergebnis der Prüfung ergeben sich zur beantragten o. g. WKA nachfolgende straßenverkehrsrechtliche Forderungen:



1. Die WKA am Standort WEA 11 ist mit einem System zur Rotorblatt-Zustandsüberwachung in Form einer permanenten sensorischen Überwachung jedes einzelnen Rotorblattes (z. B. BLADEcontrol<sup>®</sup> der Weidmüller Monitoring Systems GmbH oder gleichwertig) auszurüsten. Das genannte System ist zusätzlich zu einer gegebenenfalls standardmäßig vorhandenen Eisansatzerkennung zu betreiben. Dies ist im Hinblick auf die Verkehrssicherheit auf der hoch belasteten Autobahn erforderlich, angemessen und zumutbar.
2. Die Installation von Blinklichtern zur Kennzeichnung der WKA ist zur Vermeidung der Ablenkung von Verkehrsteilnehmern zu unterlassen, sofern dies nicht luftrechtliche Bestimmungen erfordern. Ist Letzteres der Fall, hat zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit die nächtliche Kennzeichnung der geplanten WEA 11 mit einem nach Bedarf gesteuerten transponder- oder radargestützten Befeuerungssystem zu erfolgen. Diese Art der bedarfsgerechten Nachtkennzeichnung (BNK) ist hinsichtlich der Verkehrssicherheit auf der A 10 in jedem Fall einzusetzen und möglichst mit einer Sichtweitenmessung mit angepasster Leuchtstärkeregelung zu kombinieren.
3. Zur Vermeidung störender Lichtreflexionen durch die Rotorblätter („Disco-Effekt“) für den Autobahnverkehr sind mittelreflektierende Farben und matte Glanzgrade gemäß DIN bei der Beschichtung der Rotorblätter anzuwenden.
4. Der Betreiber der geplanten WKA hat bezüglich der Stand- und Betriebssicherheit sowie der unter den Nummern 1 und 2 genannten technischen Systeme eine regelmäßige Prüfung durch den Hersteller der WKA oder einen fachkundigen Wartungsdienst vornehmen zu lassen. Das Prüfintervall ist wegen des im Gefahrenradius der WKA befindlichen hoch belasteten Verkehrsweges (A 10) auf ein Jahr festzulegen.
5. Anlagen der Außenwerbung, die den Verkehrsteilnehmer auf der A 10 ansprechen sollen oder dazu geeignet sind, sind im Hinblick auf die Verkehrssicherheit und vor dem Hintergrund des Allgemeinen Rundschreibens Straßenbau ARS 32/2001 des Bundesverkehrsministeriums nicht zulässig. Es genügt bereits eine abstrakte Gefährdung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Auf § 33 StVO wird verwiesen. Jegliche sowohl horizontale als auch vertikale Schriftzüge oder bildliche Darstellungen, die an der geplanten Anlage vorübergehend oder dauerhaft angebracht werden soll, sind nicht genehmigungsfähig.

### Gefahrenlage

Ergänzend ist allgemein die durch die Realisierung des beantragten Vorhabens entstehende Gefahrenlage zu bedenken. Zahlreiche Unfälle von Windkraftanlagen oder Schadensereignisse an WKA mit Dritten aufgrund ihrer Wirkungen haben hinreichend deutlich belegt, dass der engere Gefahrenradius, mit einem unmittelbaren Örtlichkeitszusammenhang hinsichtlich der Konkretisierung von Gefahren, noch weit über die sog. Anbaubeschränkungszone von 100 m hinausreicht.

Zur Veranschaulichung von Unfällen von bzw. mit Windkraftanlagen aus der näheren Vergangenheit wird beispielhaft auf folgende Vorkommnisse verwiesen:

- Feuer an einer WKA bei Losheim am See (Saarland) am 29.12.2022 mit mehrtägiger und großräumiger Absperrung während und nach kontrolliertem Abbrennen,
- Einsturz einer WKA aus bisher ungeklärter Ursache in Haltern (Kreis Recklinghausen) am 29.09.2021,
- sturmbedingter Blattbruch einer WKA im Kreis Heidesheim am 21.10.2021.

Allein auch im Zusammenhang mit künftigen extremen Wetterereignissen sind Havariiefälle zu erwarten, die bei einer Errichtung im Nahbereich der Autobahn zu einer Gefahr führen können.

Die Vorfälle zeigen somit, dass von WKA auch bisher unerforschte Gefahren ausgehen, die es wegen des umweltrechtlichen Vorsorgeprinzips zwingend erforderlich machen, die Anlagen jedenfalls in einem Abstand zur Autobahn aufzustellen, der mindestens der Gesamthöhe der Anlage (Kipphöhe) entspricht. Dies ist bei der WEA 11 nicht eingehalten.

Zwar kam es in keinem der o. g. Beispiele zu einer konkreten Verletzung von Verkehrsteilnehmern einer Autobahn. Dieser Umstand war jedoch lediglich dem Zufall bzw. der Tatsache geschuldet, dass die havarierten Anlagen nicht in Autobahnnähe gelegen waren.

Abschließend weisen wir darauf hin, dass Schadensersatzansprüche Dritter in Folge von Unfällen auf der A 10 in Zusammenhang mit den geplanten WKA unter keinen denkbaren rechtlichen Gesichtspunkten (und insb. auch aufgrund des mit diesem Schreiben erfolgten Hinweises auf die Gefahrenlage) gegenüber der Bundesrepublik Deutschland geltend gemacht werden können.

Bei Rückfragen stehen wir gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



i. A. Jana Siegnoht  
Teamleiterin Straßenverwaltung



i. A. Karsten Mausolf  
Sachbearbeiter

