

11.5 Beschreibung Straßenbaurechtliche Abstände

Windenergieanlagen entlang von Infrastrukturtrassen können aufgrund von verschiedener sich überschneidender Wirkfaktoren (bzw. der Vorbelastung durch die Infrastrukturtrassen) zu einer erhöhten Akzeptanz beitragen. Dazu gehören beispielsweise der Eingriff in die Natur, Schallemissionen oder der Eingriff in das Landschaftsbild. Durch eine Bündelung des Ausbaus der erneuerbaren Energien entlang solcher Infrastrukturtrassen können diese Faktoren in Form von Umweltbelastungen dort gebündelt und dafür an anderen Stellen freigehalten werden.

Bei der Bewertung der **Straßenbaurechtlichen Abstände ist dabei die besondere Bedeutung der erneuerbaren Energien gemäß § 2 EEG zu beachten**. Demnach liegt der Betrieb und die Errichtung von Windenergieanlagen im **überragenden öffentlichen Interesse, dient der öffentlichen Sicherheit** und soll daher als vorrangiger Belang in die durchzuführenden Schutzgüterabwägungen eingebracht werden. In der Gesetzesbegründung zum § 2 EEG wird unter anderem das Bau- und Straßenrecht genannt. Demnach muss dem Vorrang der erneuerbaren Energien im Rahmen der Schutzgüterabwägung Rechnung getragen werden und andere Schutzgüter können die Belange der erneuerbaren Energien im Außenbereich nur in Ausnahmefällen überwinden. Dort wird zudem ausgeführt: „(...) Öffentliche Interessen können in diesem Fall den erneuerbaren Energien als wesentlicher Teil des Klimaschutzgebotes nur dann entgegenstehen, wenn sie mit einem dem Artikel 20a GG vergleichbaren verfassungsrechtlichen Rang gesetzlich verankert bzw. gesetzlich geschützt sind oder einen gleichwertigen Rang besitzen. (...)“

Durch das Projektgebiet des Windparks A3 – Maischeid verläuft sowohl die Autobahn A3 sowie die parallel verlaufende ICE-Schnellfahrtstrecke Köln-Rhein/Main. Durch diese breite Infrastrukturtrasse besteht bereits eine starke Vorbelastung der oben genannten Faktoren in dem Projektgebiet. Aus diesen Gründen, um eine Bündelung zu ermöglichen, bietet sich der Ausbau von erneuerbaren Energien-Anlagen wie Photovoltaik-Freiflächen oder Windenergie im Bereich des geplanten Windparks A3 - Maischeid an.

Zudem verlaufen durch das Projektgebiet drei weitere Straßen: eine Bundesstraße, eine Landesstraße und eine Kreisstraße. Für diese sowie zur Autobahn sind entsprechend der Bundes- und Landesgesetzgebung Mindestabstände definiert, die durch die Windenergieanlagen eingehalten werden müssen. Die jeweiligen Abstände bemessen sich dabei vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn zum Rotorkreis der Windenergieanlage als äußerster Punkt der baulichen Anlage.

Die einzuhaltenden Abstände von baulichen Anlagen zu Bundesfernstraßen (Autobahn, Bundesstraße) werden durch **§ 9 Abs. 1 Fernstraßengesetz (FStrG)** geregelt. Demnach dürfen Hochbauten entlang von diesen Straßen **nicht innerhalb eines Abstandes von mindestens 40 m zu Bundesautobahnen sowie 20 m zu Bundesstraßen errichtet werden**. Die einzuhaltenden Abstände zu öffentlichen Straßen (Landesstraße, Kreisstraße) werden in Rheinland-Pfalz durch **§ 22 Abs. 1 Landesstraßengesetz (LStrG)** geregelt. Demnach gilt ein **Mindestabstand zu Landesstraßen von 20 m, zu Kreisstraßen von 15 m**.

Darüber hinaus gelten für den erweiterten Abstandsbereich zu den genannten Straßen **Zustimmungspflichten** (auch Anbaubeschränkungszone genannt). Für Bundesfernstraßen ist für Hochbauten innerhalb dieser Bereiche die Zustimmung der obersten Landesstraßenbaubehörde

und/oder des Fernstraßenbundesamtes erforderlich. Für Autobahnen beträgt dieser Bereich gemäß **§9 Abs. 2 FStrG 100 m, für Bundesstraßen gemäß desselben Absatzes 40 m**. Für Landes- und Kreisstraßen werden die Zustimmungspflichten durch § 23 Abs. 1 LStrG geregelt. Hier gelten die **Bereiche von 40 m für Landesstraßen und 30 m für Kreisstraßen als zustimmungspflichtig** durch die Straßenbehörde.

Eine Übersicht der zuvor genannten Abstände sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Straßenart	Bauverbotszone [m]	Zustimmungspflicht [m]
Bundesautobahnen	40 (gem. § 9 Abs. 1 FStrG)	100 (gem. § 9 Abs. 2 FStrG)
Bundesstraßen	20 (gem. § 9 Abs. 1 FStrG)	40 (gem. § 9 Abs. 2 FStrG)
Landesstraßen	20 (gem. § 22 Abs. 1 LStrG)	40 (gem. § 23 Abs. 1 LStrG)
Kreisstraßen	15 (gem. § 22 Abs. 1 LStrG)	30 (gem. § 23 Abs. 1 LStrG)

Die vier relevanten Straßen in Bezug auf den geplanten Windpark A3 - Maischeid können der Übersichtskarte im Abschnitt 11.6 entnommen werden. Die Autobahn A3 verläuft zwischen der „Anschlussstelle 38 - Dierdorf“ und „Anschlussstelle 37 - Ransbach-Baumbach“ in Ost-West-Richtung beidseitig dreispurig durch das Projektgebiet. WEA 01 bis 04 sowie WEA 19 befinden sich dabei nördlich der Autobahn, WEA 05 bis 09 südlich. Die Bundesstraße B413 verläuft im Bereich zwischen der Stadt Dierdorf und der Gemeinde Kleinmaischeid im westlichen Teil des geplanten Windparks in Nord-Süd Richtung zwischen der WEA 01 und der WEA 02. Die Landstraße L266 verläuft südöstlich von Dernbach Richtung Südosten und endet nördlich der A3 und südlich der geplanten WEA 01 an der Kreuzung mit der B413. Bei der vierten Straße im Projektgebiet handelt es sich um die Kreisstraße K120 zwischen Giershofen und Großmaischeid in Nordost-Südwest-Richtung zwischen der geplanten WEA 07 auf westlicher Seite und WEA 08 auf östlicher Seite. Auf der Übersichtskarte werden die geplanten WEA inklusive der Rotoren sowie die definierten Abstände dargestellt. **Demnach befinden sich WEA 02, 03, 04, 05, 06, 08, 09 und 19 deutlich außerhalb jeglicher verpflichtenden Mindestabstände sowie Zustimmungsbereiche.** Die WEA 07 sowie WEA 01 befinden sich dagegen innerhalb bzw. in der Nähe der Bereiche zu erforderlichen Zustimmungspflichten.

Die geplante WEA 07 befindet sich südlich der Autobahn A3 westlich angrenzend an die Kreisstraße K120. Die genaue Verortung der WEA inklusive des Rotorkreises sowie den nach LstrG definierten Abständen kann den Detailkarten der WEA im Abschnitt 11.8 entnommen werden. Aus diesen Karten geht demnach hervor, dass sich die **WEA 07 inklusive des Rotors mit 35 Metern Abstand zur befestigten Fahrbahn sowohl außerhalb der Bauverbotszone (15 m), als auch außerhalb des Bereiches mit Zustimmungspflicht (30 m) befindet. Demnach ist die WEA 07 straßenbaurechtlich genehmigungsfähig.**

Die geplante WEA 01 befindet sich im Bereich der Autobahn A3, Bundesstraße B413 sowie der Landesstraße L266. Die genaue Verortung inklusive der oben dargestellten Straßenabstände kann den

Detailkarten dieser WEA aus dem Abschnitt 11.7 entnommen werden. Demnach hält die WEA 01 gemessen jeweils von der äußersten Stelle des Rotors bis zur äußeren Kante der befestigten Fahrbahn folgende Abstände ein:

- **A3:** 70 m
- **B413:** 39 m
- **L266:** 30 m

Somit hält die WEA 01 zu allen drei Straßen den jeweiligen Mindestabstand der Bauverbotszone ein. Durch die oben genannten Abstände werden zu **allen drei Straßen jedoch die Abstände der Zustimmungspflichten gem. § 9 Abs. 2 FStrG sowie § 23 Abs. 1 LStrG unterschritten.** Demnach werden für das Hineinragen des Rotors in diese Bereiche die **Zustimmungen des Fernstraßenbundesamtes (A3 & B413) sowie der zuständigen Straßenbaubehörde (L266) notwendig.** Bei dieser Prüfung und Abwägung sind die oben genannten Bestimmungen zum überragenden öffentlichen Interesse des Ausbaus der Windenergie gemäß § 2 EEG zu beachten.

Änderungen des § 9 FStrG

Derzeit befindet sich der oben genannte **§ 9 des FStrG in Revision** durch ein Gesetzgebungsverfahren im Hinblick auf Windenergieanlagen, bei denen der Rotor in den Bereich der Zustimmungspflichten im Sinne des § 9 Abs. 2 FStrG hineinragt. Im Rahmen des „Gesetz zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich und zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes“ wurde diese **Änderung am 03.11.2023 durch den Bundestag beschlossen und am 24.11.2023 durch den Bundesrat bestätigt.** Zum Inkrafttreten der Gesetzesänderung steht aktuell nur noch die zeitnah zu erwartende Unterzeichnung des Bundespräsidenten und anschließende Veröffentlichung im Bundesgesetzblatt aus.

Die Änderungen werden im Wesentlichen durch die Ergänzung von den zwei Absätzen (2a) und (2b) in den § 9 FStrG geprägt. Abs. (2a) regelt dabei die Fristen für erforderliche Zustimmungen im Sinne des § 9 Abs. 2 der zuständigen Straßenbaubehörden neu. Abs. (2b) wird wie folgt zum § 9 FStrG ergänzt:

(2b) Die Absätze 2 und 2a gelten nicht für Windenergieanlagen, wenn nur deren Rotor in die Anbaubeschränkungszone hineinragt. In diesem Fall ist die oberste Landesstraßenbaubehörde an Bundesfernstraßen und, soweit dem Bund die Verwaltung der Bundesfernstraßen zusteht, das Fernstraßen-Bundesamt in den Genehmigungs- oder Anzeigeverfahren für die Anlage zu beteiligen. Die für die Erteilung der Genehmigung oder für die Anzeige zuständige Behörde hat im Rahmen der Beteiligung die Stellungnahme der jeweiligen Behörde nach Satz 2 einzuholen. Bedarf es keiner Genehmigung oder Anzeige der Anlage, hat der Vorhabenträger die in Satz 2 genannten Behörden um eine Stellungnahme zu dem Vorhaben zu ersuchen. Bei der Errichtung und dem Betrieb einer in Satz 1 bezeichneten Anlage sind die in Absatz 3 und in § 2 des Erneuerbare-Energien-Gesetzes genannten Belange zu beachten.

Der neue § 9 Abs. 2a FStrG regelt demnach, dass für Windenergieanlagen die Absätze 2 und 2a desselben Paragraphen nicht gelten, wenn, wie im Falle der WEA 01, nur deren Rotoren in den Bereich der Zustimmungspflicht hineinragt. Demnach ist stattdessen eine Beteiligung im Genehmigungsverfahren der obersten Landesstraßenbaubehörde oder des Fernstraßenbundesamtes

vorgesehen. Dabei sind Absatz 3 des § 9 FStrG sowie § 2 EEG zu beachten. **Nach Absatz 3 darf die Zustimmung nur dann versagt werden, wenn dies wegen Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs, der Ausbauabsichten oder der Straßenbaugestaltung nötig ist. Zudem wird mit § 2 EEG nochmal explizit auf das überragende öffentliche Interesse der erneuerbaren Energien und damit auch der Windenergie verwiesen, was bei der Abwägungsentscheidung berücksichtigt werden muss.**

Als Nachweis der Unbedenklichkeit hinsichtlich etwaiger Risiken bzw. der Betriebssicherheit des Windparks A3 – Maischeid im Sinne des § 9 Abs. 3 FStrG sowie § 23 Abs. 6 LStrG, wurde durch die Antragstellerin ein **Risikogutachten des TÜV NORD EnSys GmbH & Co. KG** beauftragt. Potenzielle Risiken durch den Windpark A3 - Maischeid für den Straßenverkehr bestehen demnach durch Eisabfall, Eisabwurf, Rotorblattbruch oder Turmversagen und wurden in vorgenanntem Gutachten bewertet. Das Gutachten kommt dabei zu dem Ergebnis, dass unter Berücksichtigung verschiedener Maßnahmen „(...) **eine unzulässige Gefährdung von Verkehrsteilnehmer:innen auf den umliegenden Verkehrswegen und dem Bahnverkehr auf der nahegelegenen Bahntrasse durch Eisabwurf/Eisabfall, Rotorblattbruch und Turmversagen der zehn geplanten WEA im Windpark A3 - Maischeid nicht anzunehmen (...)**“ ist. Das gesamte Gutachten, inklusive der vollständigen Bewertung und der empfohlenen Maßnahmen kann dem Abschnitt 10.11 entnommen werden.

Zusammenfassung

Der geplante Windpark A3 – Maischeid befindet sich im Sinne einer Bündelung von Umweltbelastungen und Erhöhung der Akzeptanz von erneuerbaren Energien in einem Gebiet, durch welches 4 verschiedene Straßen (A3, B413, L266, K1120) sowie eine ICE Schnellbahnstrecke verlaufen. Mit Ausnahme der WEA 01 befinden sich alle geplanten WEA außerhalb von Bauverbotszonen oder Bereichen mit Zustimmungspflichten der zuständigen Straßenbaubehörden gem. § 9 Abs. 2, § 22 Abs. 1 oder § 23 Abs. 1. Die WEA 01 ragt mit ihrem Rotor in diese Bereiche der Zustimmungspflichten der Autobahn A3, Bundesstraße B413 sowie der Landstraße L266. Sie befindet sich jedoch außerhalb jeglicher Bauverbotsbereiche. Somit sind für diese Straßen die jeweiligen Zustimmungen der zuständigen Straßenbaubehörden notwendig. Bei dieser Prüfung ist das überragende öffentliche Interesse gemäß § 2 EEG zu beachten. Derzeit befindet sich der § 9 FStrG in Revision und wird voraussichtlich zeitnah in Kraft treten, wonach die Zustimmungspflicht für Autobahnen und Bundesstraßen gemäß § 9 Abs. 2 FStrG nicht mehr gilt. Zudem wird das Fernstraßenbundesamt im Genehmigungsverfahren beteiligt, dabei sind § 9 Absatz 3 FStrG sowie § 2 EEG zu beachten.