



Fernstraßen-Bundesamt, Friedrich-Ebert-Straße 72-78, 04109 Leipzig

Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord  
Postfach 20 03 61  
56003 Koblenz

Friedrich-Ebert-Straße 72-78  
04109 Leipzig

Tel.: 0341 49611-512

bearbeitet von:  
Peter Kronenberger

Referat S1 – Straßenrecht und  
Straßenverkehrsrecht

[anbau@fba.bund.de](mailto:anbau@fba.bund.de)

[www.fba.bund.de](http://www.fba.bund.de)

**Bundesautobahn (BAB) 3**  
**Antrag für zehn Windkraftanlagen (WKA)**  
**Beteiligungsschreiben vom 15.01.2024**  
**Stellungnahme § 9 Abs. 2b Bundesfernstraßengesetz (FStrG)**

Ihre Nachricht vom 15.01.2024

Ihr Zeichen: 21a/07/5.1/2023/0121

Unser Zeichen: S1/03-05-02-03#00016#0312

Leipzig, 08.05.2024

Seite 1 von 10

Sehr geehrte Frau Neubauer,

zum o. g. Vorhaben teilt das Fernstraßen-Bundesamt Folgendes mit:

Im Hinblick auf das Vorhaben versagt das Fernstraßen-Bundesamt für die Windkraftanlage (WKA) 1 die straßenrechtliche Zustimmung gem. § 9 Abs. 2 FStrG. Die im Zusammenhang mit der geplanten Errichtung der WKA 1 bestehenden Gefahren für das Schutzgut der Bundesautobahn als wichtiger Verkehrsweg können nicht ausgeschlossen werden.

I. Sachverhalt

Mit Ihrem Schreiben vom 15.01.2024, eingegangen am 19.01.2024, hat der Vorhabenträger eine Genehmigung für die Errichtung mehrerer Windkraftanlagen beantragt. Dabei ist auch die o.g. WKA 1 geplant, deren Abstand zum äußeren befestigten Fahrbahnrand der BAB 3, gemessen von der waagrecht stehenden Rotorblattspitze 70 Meter beträgt.

Das Vorhaben sieht vor insgesamt 10 Windkraftanlagen in einem Abstand (Außenkante Mastfuß bis befestigtem Fahrbahnrand BAB 3) von 158 Meter bis 649 Meter zu errichten.



Seite 2 von 10

Nach den uns vorliegenden Planunterlagen befindet sich die äußere waagrecht stehende Rotorblattspitze der WKA 1 in einem Abstand von 70 Meter vom befestigten Fahrbahnrand der BAB 3 entfernt.

Die übrigen geplanten WKA 2 bis WKA 9 und WKA 19 befinden sich laut den uns vorliegenden Planunterlagen mit der äußeren waagrecht stehenden Rotorblattspitze außerhalb einer Entfernung von 100 Metern vom befestigten Fahrbahnrand der BAB 3 entfernt.

Gutachtliche Stellungnahmen zur Risikobeurteilung Eisabwurf/Eisabfall, Rotorblattbruch und Turmversagen für alle vorgenannten WKA wurden durch den TÜV Nord am 13.12.2023 erstellt und liegen dem Fernstraßen-Bundesamt vor. Ebenso liegt ein Schattengutachten vom 21.12.2023 vor.

Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung West wurde zu den anbaurechtlichen Belangen im internen Verfahren beteiligt.

## II. Begründung

Wegen der geplanten Windkraftanlage bestehen Bedenken im Hinblick auf die Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs.

Gemäß § 9 Abs. 2b S. 2 FStrG ist das Fernstraßen-Bundesamt im Genehmigungsverfahren für Windkraftanlagen zu beteiligen, wenn deren Rotorspitze in die sog. Anbaubeschränkungszone (0 bis 100 Meter, gemessen ab dem äußeren Rand der Fahrbahn bei Bundesautobahnen) hineinragt. Bei der Errichtung und dem Betrieb einer solchen Windkraftanlage sind gemäß § 9 Abs. 2b S. 4 FStrG einerseits straßenrechtlichen Belange wie die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs, etwaige Ausbauabsichten und Maßnahmen der Straßenbaugestaltung zu berücksichtigen. Andererseits sind auch die in § 2 des Erneuerbare-Energien-Gesetzes genannten Belange zu beachten.

Die äußerste Rotorblattspitze der WKA 1 befindet sich in einer Entfernung von 70 Meter zum äußeren Rand der befestigten Fahrbahn der BAB 3 entfernt und ragt somit in die Anbaubeschränkungszone hinein.

Es bestehen jedoch Bedenken für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs aufgrund des Risikos des Bauteilversagens, des Eiswurfs/Eisfalls sowie wegen Schattenwurfs auf die BAB 3.

Gemäß § 5 Abs. 1 Nr. 2 BImSchG sind genehmigungsbedürftige Anlagen so zu errichten und zu betreiben, dass zur Gewährleistung eines hohen Schutzniveaus für die Umwelt insgesamt Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen und sonstige Gefahren, erhebliche Nachteile und erhebliche Belästigungen getroffen wird, insbesondere durch die dem Stand



Seite 3 von 10

der Technik entsprechenden Maßnahmen.

Die im Zusammenhang mit der geplanten Errichtung der Windenergieanlage bestehenden Gefahren für das Schutzgut der Bundesautobahn als wichtiger Verkehrsweg können nicht ausgeschlossen werden.

Für eine anbaurechtliche Betroffenheit bei der Errichtung einer WKA nach § 9 FStrG ist es bereits ausreichend, dass die äußere Rotorblattspitze in waagrechter Rotorblattstellung die Anbaubeschränkungszone, 100 Meter gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn, überstreicht. Es muss eine Verkehrsbeeinträchtigung wahrscheinlich sein, wonach bei Würdigung aller Umstände Nachteile für die Schutzgüter des § 9 FStrG zu erwarten sind. Dies ist bei den nachstehenden Risiken aufgrund ihrer potenziellen Wirkung der Fall. Um eine abstrakte Gefährdung für die am Verkehr Teilnehmenden ausschließen zu können, bedarf es weiterer gefahrenvermindernder Maßnahmen und konkretisierender Nachweise. Diese müssen sich explizit auf das Schutzgut Autobahn und deren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer beziehen und die Ableitung eindeutiger Aussagen dazu zulassen.

Die im Zusammenhang mit der geplanten Errichtung der Windenergieanlage bestehenden Gefahren für das Schutzgut der Bundesautobahn als wichtiger Verkehrsweg können nicht ausgeschlossen werden.

Bei der Beurteilung der aufgezeigten Gefahren ist ein abstrakter Gefährdungsmaßstab zugrunde zu legen. Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs werden durch Umstände beeinträchtigt, die zur Entstehung neuer oder Erhöhung bereits bestehender Gefahren oder zu einer Verschlechterung der Verkehrsverhältnisse beitragen. Dies ist anzunehmen, wenn das konkrete Vorhaben geeignet ist, sich in der jeweiligen örtlichen Situation unter Berücksichtigung des durchschnittlichen Verkehrsteilnehmers nachteilig auf das derzeitige und zu erwartende normale Verkehrsgeschehen auszuwirken. Hierbei ist die erkennbare Möglichkeit des Eintritts der Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ausreichend, einer konkreten Gefahr bedarf es nicht (vgl. Marschall – Bundesstraßenverkehrsgesetz, 6. Aufl. 2012, § 9 FStrG, Rn. 32).

Hinsichtlich der Beeinträchtigung des Verkehrs im Sinne des § 9 Abs. 3 FStrG muss folglich eine Verkehrsbeeinträchtigung wahrscheinlich sein, wonach bei Würdigung aller Umstände Nachteile für die Schutzgüter des § 9 FStrG zu erwarten sein müssen. Um eine solche Gefährdung für die Verkehrsteilnehmer ausschließen zu können, bedarf es konkretisierender Nachweise. Diese müssen sich explizit auf das Schutzgut Autobahn und



Seite 4 von 10

deren Verkehrsteilnehmer beziehen. In dem Urteil des VG Frankfurt/Oder vom 19.06.2019 hat auch das Gericht festgestellt, dass die diesseits angenommenen Risiken grundsätzlich bestehen, wenngleich der Mehrzahl der Risiken mit Nebenbestimmungen begegnet werden kann.

Folgende Risiken können innerhalb des Gefahrenradius der WKA relevant sein:

- a) Flugsicherheitsbefeuern
- b) Diskoeffekt
- c) Eisabwurf/Eisabfall
- d) Maschinenhausbrand
- e) Optische Gefahren
- f) Rotorblattbruch und Turmbruch (Bauteilversagen)

Hier begegnet das Vorhaben bereits aufgrund des von der Anlage ausgehenden Risikos des Bauteilversagens straßenrechtlichen Bedenken.

#### Turmbruchrisiko/ Rotorblattbruch (Bauteilversagen)

In der vom TÜV Nord vom 13.12.2023 erfolgten gutachterlichen Stellungnahme hinsichtlich Turmversagen, lässt sich bzgl. Turmversagen festhalten, dass die Wahrscheinlichkeit eines etwaigen Turmversagens bei den WKA 1 bis WKA 3 im Mittel ein lebensbedrohlicher Treffer durch Turmversagen nur ca. alle 1,8 Mrd. Jahre auftritt. Beispielhaft dargestellt erfolgt bei einer Gefährdung des Straßenverkehrs laut Gutachten im Mittel ca. alle 43,5 Mio. Jahre pro Meter Streckenabschnitt ein schwerer Unfall durch Turmversagen. Des Weiteren wäre bei einem möglichen Turmversagen der WKA 2 und WKA 3 die BAB 3 nur durch einen möglichen Treffer der Rotorblätter betroffen, bei einem möglichen Turmversagen der WKA 1 könnte im ungünstigsten Fall auch die Gondel die BAB 3 treffen. Die Ergebnisse kommen damit zum Thema Bauteilversagen/Turmbruchrisiko zu einem vernachlässigbaren Risiko.

Das Risiko, im Straßenverkehr, hier der angrenzenden BAB 3, aufgrund eines Rotorblattbruches der geplanten v.g. WKA zu verunfallen, ist laut Gutachten im Mittel nur alle 25 Mrd. Jahre, anzunehmen. Die Ergebnisse der standortbezogenen Simulation des Rotorblattbruches des TÜV Nord zeigen, dass Abschnitte der BAB 3 durch Teile der ermittelten Gefährdungsbereiche der geplanten WKA 1 bis WKA 3 überdeckt werden und damit die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der angrenzenden BAB 3 beeinträchtigen könnten.

Die Lage und Nähe der WKA 1 führt hinsichtlich des Risikos des Bauteilversagens zu einer Gefahr. Allein die Nähebeziehung führt zu einer erheblichen Gefahrenerhöhung von außerhalb auf die verkehrlichen



Seite 5 von 10

Schutzgüter. Im Falle einer Havarie wäre insoweit damit zu rechnen, dass sich Trümmerteile über die Fahrbahn der BAB 3 verteilen. Dies würde mehrstündige oder mehrtägige Sperrungen der BAB 3 erforderlich machen, um die Fahrbahn zu reinigen.

Es ist Aufgabe des Straßenbulasträgers, diese Infrastruktur der Allgemeinheit zur Verfügung zu stellen. Die – ggf. selbst geringe Gefahr – eines längeren Ausfalls kann neben der unmittelbaren Gefahr für Leib und Leben der Verkehrsteilnehmer an dem möglichen Havarie Standort daher nicht hingenommen werden.

Nicht nur die Nähe der WKA, sondern auch die Größe und Art der baulichen Anlage führt zu einer Gefährdung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Der Gefahrenradius einer WKA wird durch ihre baulichen Ausmaße ganz maßgeblich bestimmt. Infolge der Anlagengröße können die hier beantragten WEA den Verkehrsfluss auf beiden Fahrtrichtungen der BAB 3 zum Erliegen bringen.

Ein milderes, aber bei der hier bestehenden Nähebeziehung zwischen den WKA und der BAB 3 gleich geeignetes Mittel, um den Gefahren des Bauteilversagens für diese Schutzgüter zu begegnen, ist nicht erkennbar. Dies gilt gleichermaßen für das Schutzziel der Verfügbarkeit der BAB. Gleich geeignet ist ein Mittel nur, wenn es gleichermaßen wirksam ist. Die Gefahren für Leib und Leben können bei dieser Nähebeziehung jedoch nicht auf andere Weise gleich wirksam geschützt werden.

Generell lässt sich feststellen, dass es keine einheitliche Schadensstatistik zu Bauteilversagen an Windkraftanlagen gibt. Es lässt sich insoweit nicht nachvollziehen, welche Schadensursachen vorlagen, wie die Verläufe der Schadenseintritte waren und welche Minderungsmaßnahmen ggf. ergriffen wurden und diese sich dann als nicht wirksam erwiesen. Auch zu den Schadensbildern gibt es keine generellen Aufschlüsse.

Havarien in der jüngsten Vergangenheit, etwa ein Turmbruchereignis aus dem Jahr 2021, bei dem ein Turm aufgrund eines Bauteilversagens wenige Tage vor der Inbetriebnahme zusammenbrach und 18 weitere Objekte mit dem gleichen Turmtyp aus Sicherheitsgründen gesperrt wurden oder der zuletzt in Geschern (Nordrhein-Westfalen) eingestürzte Turm zeigen, dass das Risiko eines erneuten Bauteilversagens als nicht außerhalb des erheblich Erwartbaren ist.

Für eine wirksame Ausräumung des Risikos der Anlagenhavarie (Bauteil- bzw.- Turmversagen) sind seitens des Antragstellers keine Einrichtungen vorgesehen, weil dieser sich lediglich auf die vernachlässigte Eintrittswahrscheinlichkeit bezieht. Inwieweit Einrichtungen, die die Oberflächenbeschaffenheit durch Eigenschwingungsmessung der Rotorblättermonitoren 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 hinreichend bekannt. Gleichwohl sind nach derzeitigem Kenntnisstand Condition Monitoring Systeme nicht darauf ausgelegt, Rissbildungen zu detektieren. Sofern jedoch potenzielle Brüche rechtzeitig erkannt würden und damit die Anlagen zum Stillstand gebracht werden können, ohne dass Gefährdungen für die am Verkehr Teilnehmenden der Autobahn entstehen, könnten diese geeignet sein. Es ist eine gutachterliche Stellungnahme zur Funktionsfähigkeit eines Systems, welches die Zuverlässigkeit und der Einbindung in die Betriebsführung der WEA zu erbringen (Einbindung in Gesamtfunktion der Anlage und Meldesystem). Dies gilt jedenfalls in den Fällen, in denen die Rotorblattstellung der jeweiligen WEA entsprechende Risiken für die Autobahn befürchten lässt.

Aufgrund des Vorstehenden muss nach dem derzeitigen Kenntnisstand jedoch davon ausgegangen werden, dass als wirksame Risikominimierungsmaßnahme nur die Einhaltung eines Abstandes, der mindestens der Kipphöhe der Anlage entspricht, in Betracht kommt. Zwar sind in den einschlägigen Richtlinien konkrete Vorgaben für die Bemessung, Konstruktion, Werksfertigung, Montage bis hin zu regelmäßigen Prüfungen an errichteten Windenergieanlage definiert und es bestehen auch Möglichkeiten zur Oberflächenüberwachung des Turms sowie der Schraubverbindungen. Die Wirksamkeit dieser Maßnahmen kann jedoch, wie aufgezeigt, mangels eines zentralen Schadensregisters nicht beurteilt werden, da weder genaue Schadensursachen oder genaue Rahmenbedingungen (Einsatz von Systemen und Überwachungen) noch Schadensverläufe (spontan oder mit Vorlauf) und Schadensbilder bekannt sind. Auch bei neueren Türmen sind relevante Ereignisse festzustellen, so dass grundsätzlich nicht davon ausgegangen werden kann, dass ein Risiko nur bei älteren Türmen besteht. Aus dem gleichen Grund ist auch die Anordnung von Regelkontrollen kein geeignetes Mittel. Aufgrund der fehlenden Aufschlüsse zu den Schäden kann nicht hinreichend bestimmt werden, in welchem Turnus und in welchem Umfang Kontrollen durchgeführt werden müssen, um eine Gefährdung zu vermeiden bzw. erheblich zu reduzieren. Zudem handelt es sich bei den bekannten Havariefällen zumeist um stumpfe oder spröde Brüche. Dies ergibt sich aus den Eigenarten der verwendeten Baustoffe. Insbesondere die Rotorblätter werden aus Verbundwerkstoffen gefertigt, die zu sog. spröden Bruchverhalten neigen. Derartige Werkstoffe neigen daher zu einem spontanen Bruch oder spontanen Bauteilversagen. D. h., diese Brüche kündigen sich nicht vorher an. Es stellt sich daher die Frage, ob und inwieweit diese Phänomene daher durch automatische Frühwarnsysteme erkannt oder registriert werden können. Aufgrund des Werkstoffverhaltens erscheint es fraglich, ob ein sich abzeichnendes Bauteilversagen durch automatische Frühwarnsysteme oder durch händische Wartungen oder Überprüfungen festgestellt werden kann. Zudem neigen diese Werkstoffe



Seite 7 von 10

scheinbar zum Zerbersten, d. h. es besteht die Gefahr, dass sich bei einem Bruch viele kleine Trümmerteile bilden oder lösen.

Das bloße Registrieren oder Feststellen einer Verformung, die zu einer Havarie führen kann, reicht indes nicht aus, um sodann die Gefahr zu beseitigen. Notwendig wäre sodann eine Instandsetzung oder eine Reparatur der WKA, um die zuvor festgestellte Gefahr des Bauteilversagens zu beseitigen. Daran schließt sich sodann die Frage an, wie schnell diese Gefahrenbeseitigung durch den Betreiber möglich ist oder welche Vorlaufzeiten hier bestehen. Dies beinhaltet zum einen die Frage nach der Reaktionszeit, also wie schnell der Betreiber zur Beseitigung der festgestellten Gefahr tätig werden kann. Das Beseitigen der Gefahrenquelle dürfte daher auch einen unbekanntem Zeitraum in Anspruch nehmen. Es ist nicht absehbar, wie lange ein möglicher Ausfall infolge einer Havarie andauern würde.

Zum anderen drängt sich die Frage auf, wie die festgestellte Gefahr sodann beseitigt werden, also abgestellt werden kann, wenn sich ein Bauteilversagen am Rotor oder dem Turm abzeichnet. Und darüber hinaus, wie schnell auch dies bewerkstelligt werden könnte. Wäre hierfür eine Demontage des Rotors erforderlich, welche Arbeiten wären hierfür nötig und wie schnell könnten diese durchgeführt werden.

Im Ergebnis legt das Gutachten nicht ausreichend dar, dass ein Risiko durch Bauteilversagen für die angrenzende BAB 3 ausgeschlossen werden kann.

Lediglich ergänzend wird daher zu den Risiken Eisabwurf/ Eisabfall folgendes mitgeteilt:

Die Gefahr von Eisabwurf und Eisabfall ist im konkreten Errichtungsgebiet zu bewerten und die technische Vermeidbarkeit ausreichend darzulegen. Es ist nach derzeitigem Kenntnisstand davon auszugehen, dass bei Einsatz eines Eiserkennungssystems, das auf Basis der Messung von Schwingungsfrequenzen der Rotorblätter funktioniert, den Risiken wirksam begegnet werden kann. Das System muss in der Lage sein, einen Eisansatz zu erkennen. Bei erkanntem Eisansatz ist die WKA durch das System automatisch abzuschalten, jedenfalls in den Fällen, in denen die Rotorblattstellung einen Eisabwurf auf die Autobahn befürchten lässt. Der automatische Wiederanlauf darf in dem Falle nur erfolgen, wenn das System die Eisfreiheit der Rotorblätter auch im Trudelbetrieb zuverlässig erkennt. Erforderlich ist ein Nachweis der Funktionsweise des Systems, der Zuverlässigkeit und der Einbindung in die Betriebsführung der WEA (Einbindung in Gesamtfunktion der Anlage und Meldesystem).

Ein Wegschleudern des Eises von rotierenden Rotorblättern (Eisabwurf) ist aufgrund der geplanten Systeme zur Eiserkennung für die geplanten WKA 1 bis WKA 9 und WKA 19 nicht anzunehmen. Eine Gefährdung sowohl



Seite 8 von 10

durch Eisabwurf als auch Eisabfall kann lt. Gutachten betreffend Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der BAB 3 damit ausgeschlossen werden, zumal die BAB 3 außerhalb der durch Eisabfall direkt gefährdeten Bereichen liegt.

Bei der Errichtung von Windenergieanlagen im Nahbereich der Autobahn kann es zu optischen Wirkungen auf die am Verkehr Teilnehmenden kommen. Die möglichen Wirkungen der Anlagen auf die am Verkehr Teilnehmenden sind aufgrund verkehrspsychologischer Gutachten darzustellen. Dabei ist das Risiko von verkehrsgefährdenden Reaktionen und wirksamen Maßnahmen zur Vermeidung darzustellen. Als Risiken kommen etwa die veränderte Umfeld Wahrnehmung aufgrund der Anordnung von Anlagenhäufungen, Schreck- und Ablenkungsreaktionen infolge von Schattenschlag auf der Fahrbahn (Verziehen oder verkehrlenkende Wirkung) oder Flügelschlag im unmittelbaren Nahbereich der Fahrbahn in Betracht.

Hinsichtlich den Ausführungen zum Thema Schattenwurf, besagt das Schattenwurfgutachten des Schalltechnischen Ingenieurbüros vom 21.12.2023 aus, dass an den meisten Immissionsorten die Grenzwerte von 30 Stunden pro Jahr für die astronomisch maximal mögliche Beschattungsdauer überschritten werden. Bis auf die WKA 2 werden, so das Gutachten, durch alle Anlagen Schattenwurf an den Immissionsorten verursacht. Bei der WKA 1 fallen die Schattenzeiten jedoch sehr gering aus, so dass bei dieser Anlage ein Schattenwurfmodell nicht zwingend notwendig ist. Aufgrund der Überschreitungen sind Maßnahmen zur Minderung der Schattenwurfzeiten so umzusetzen, dass durch die neu geplanten Anlagen der Schattenwurf an den kritischen Immissionsorten so begrenzt wird, dass die Grenzwerte von 30 Stunden im Jahr (bzw. die tatsächliche Beschattungsdauer von maximal 8 Stunden im Jahr bei Berücksichtigung meteorologischer Parameter) sowie maximal 30 Minuten am Tag eingehalten werden. Eine Schattenabstellung kann laut der technischen Beschreibung der ENERCON mittels des Platform Independent Control System (PI-CS) eingestellt bzw. programmiert werden. Damit ist eine Gefährdung der Verkehrsteilnehmer hinsichtlich eines möglichen Schattenwurfs an allen betreffenden WKA für die Verkehrsteilnehmer auf der BAB 3 auszuschließen.

Die übrigen WKA befinden sich mit der äußeren Rotorblattspitze in einer Entfernung von mehr als 100 Meter gemessen vom äußeren befestigten Fahrbahnrand der BAB 3 und daher außerhalb der Schutzzonen des § 9 FStrG. Für das Fernstraßen-Bundesamt besteht daher aus anbaurechtlicher Sicht keine Zuständigkeit.

Die zuständige Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung West empfiehlt aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und zum Schutz





Seite 9 von 10

der Verkehrsteilnehmer vor Gefahren und Beeinträchtigungen mindestens die Einhaltung der Kipphöhe.

Unter Kipphöhe ist die Masthöhe (Nabenhöhe) + halber Rotordurchmesser zu verstehen.

Diese bemisst sich vom Rand der Verkehrsanlage bis zur Außenkante des Mastfußes. Der Mindestabstand (Kipphöhe) für die geplanten WKA beträgt somit 249,50 Meter.

Demnach geht die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung West davon aus, dass die geplanten WKA 1 in einem Abstand von ca. 139 Meter, die WKA 2 in einem Abstand von ca. 196 Meter, die WKA 3 in einem Abstand von ca. 198 Meter, die WKA 4 in einem Abstand von ca. 261 Meter zum Rand der Verkehrsanlage errichtet werden sollen.

Die übrigen WKA 5, 6, 7, 8, 9 und 19 sollen in Abständen > 261 Meter zum Rand der Verkehrsanlage der BAB 3 errichtet werden.

Demnach unterschreiten folgende WKA den empfohlenen Mindestabstand der Kipphöhe:

WKA 01: ca. 110,5 Meter;

WKA 02: ca. 53,5 Meter;

WKA 03: ca. 51,5 Meter.

Darüber hinaus ist von Ihnen als Genehmigungsbehörde in eigener Zuständigkeit ie von den Anlagen für Leib und Leben der Verkehrsteilnehmer sowie den Bestand der Straßen ausgehenden Gefahren und Beeinträchtigungen (Eisabwurf, Verlust von Rotorblättern, Brand, Disco-Effekte) zu bewerten und diesen ggf. durch geeignete Auflagen in den Genehmigungen entgegen zu wirken sowie zu prüfen, ob in Einzelfällen größere Abstände als die Kipphöhe einzuhalten sind, wenn besondere Umstände dazu führen, dass die Windenergieanlagen, bedingt durch den Verlauf der Straße oder die Landschaft so positioniert werden sollen, dass eine verkehrgefährdende Beeinträchtigung der Verkehrsteilnehmer zu befürchten ist.

Aufgrund vorgenannter Punkte bestehen seitens der Autobahn GmbH des Bundes (Straßenbaulastträger Autobahn) gegen das o. g. Vorhaben erhebliche Bedenken.

Die Beurteilung der Zulässigkeit erfolgte ausschließlich auf Grundlage der Darstellungen in den Planunterlagen, die dem Fernstraßen-Bundesamt am



Seite 10 von 10

19.01.2024 zugesandt wurden. Abweichungen von diesen Unterlagen und Darstellungen bedürfen einer gesonderten Beurteilung.

Ich bitte, mir nach Beendigung des Verfahrens eine elektronische Version des Ausgangsbescheids unter Angabe unseres Zeichens zur Verfügung zu stellen.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

gez.  
Peter Kronenberger  
Technischer Sachbearbeiter