

**Errichtung von baulichen Anlagen im PV-Park
„Solarpark Luftenberg“ in der Welterbestadt Quedlinburg
an der Bundesautobahn A36 in der Anbauverbotszone**

**Vereinfachte Ermittlung des notwendigen Abstandes
des Vorhabens zur Bundesautobahn gem. RPS 2009**

Bearbeitungsstand 17.12.2024

1. Voraussetzungen

§ 9 Bundesfernstraßengesetz

Der künftige „Solarpark Lufttenberge“ befindet sich südlich der Bundesautobahn A36 in Richtungsfahrbahn Kreuz Bernburg ca. zwischen Betriebs-km 79,8 und 80,4.

Gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 FStrG werden Hochbauten jeder Art entlang der freien Strecke in einem Abstand bis zu 40m, gemessen vom äußersten Rand der befestigten Fahrbahn ausgeschlossen. Darüber hinaus besteht gem. § 1 Abs. 2 Nr. 1 FStrG entlang der freien Strecke in einem Abstand bis zu 100m, gemessen vom äußersten Rand der befestigten Fahrbahn, ein Zustimmungserfordernis für jegliche bauliche Anlagen der obersten Landesstraßenbaubehörde.

Durch die Änderung des § 2 EEG liegt nunmehr die Errichtung und der Betrieb von Anlagen sowie den dazugehörigen Nebenanlagen im überragenden öffentlichen Interesse und dienen der öffentlichen Sicherheit.

Für die gesetzlich festgeschriebene Anbauverbotszone hat das Fernstraßen-Bundesamt auf seiner Internetseite (https://www.fba.bund.de/DE/Themen/Anbaurecht_Paragraph9_FStrG/Informationsschreiben_node.html) per Informationsschreiben zur Kenntnis gegeben, dass mit dem genannten überragenden öffentlichen Interesse auch Freiflächenphotovoltaikanlagen an Autobahnen erfasst werden.

Dazu heißt es im Internet: „Aufgrund der Änderung des § 2 Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) liegen die Errichtung und der Betrieb von Anlagen zur Erzeugung von erneuerbaren Energien jedoch im überragenden öffentlichen Interesse. Die erneuerbaren Energien sollen als vorrangiger Belang in die jeweils durchzuführenden Schutzgüterabwägungen eingebracht werden.“

Diese Entwicklung mündete in § 1 Abs. 2c und Abs. 3 FStrG, in welchem festgestellt wird, dass Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 und Absatz 2 mit den Regelungen zu Anbauverbots- und zu Anbaubeschränkungszonen nicht für Anlagen zur Erzeugung von Strom aus solarer Strahlungsenergie gelten.

Die Zustimmung nach Absatz 2 darf z.B. nur versagt oder mit Bedingungen und Auflagen erteilt werden, soweit dies wegen der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs, der Ausbauabsichten oder der Straßenbaugestaltung nötig ist.

Bedingungen und Auflagen

Neben anderen Bedingungen und Auflagen macht die Autobahn GmbH des Bundes in ihrer Stellungnahme zum Vorentwurf des Bebauungsplanes vom 05.02.2024 (Az. NLO-HAL-SRa/024/36/79,8-80,4) bezüglich des Abstandes von der Autobahn deutlich, dass PV-Anlagen neben der Fahrbahn der Gefährdungsstufe 1 gemäß der Richtlinie für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS 2009) zuzuordnen sind.

Damit ist gemäß RPS 2009, Abschnitt 3.3.1.1 der erweiterte kritische Abstand maßgebend. Dieser ist abhängig von der Höhenlage der Gefahrenstelle und beträgt an Autobahnen in ebenem Gelände 20 m. Innerhalb dieses Abstandes sind gemäß RPS 2009, Abschnitt 3.1, Absatz 2 Hindernisse zu vermeiden. Damit wird auch der Aufprallschutz für abkommende Fahrzeuge gemäß RPS 2009 gewährleistet.

Welterbestadt Quedlinburg

Begründung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 69
„Solarpark Lufttenberge“

Stand Dezember 2024

Der Vollständigkeit halber wird klargestellt, dass abgesehen von den „Anlagen zur Erzeugung von Strom aus solarer Strahlungsenergie“ die Regelungen zur Anbauverbots- und zu Anbaubeschränkungszone weiterhin gelten.

Weitere Grundlagen

Ziel der „Vereinfachten Ermittlung des notwendigen Abstandes des Vorhabens zur Bundesautobahn“ ist es, durch geeigneten Abstand vom äußeren Fahrbahnrand unter Beachtung der Höhen des Geländes zum Bereich der PV-Anlagen die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Bundesautobahn zu gewährleisten.

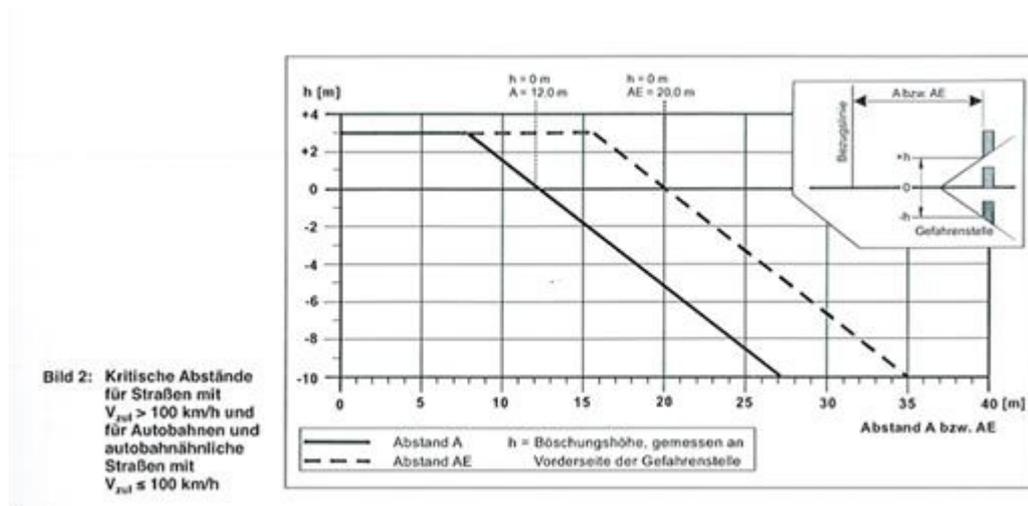
Ist dies für die Gefährdungsstufe 1, der höchsten Stufe gem. 3.3. Abs. 1 RPS 2009 möglich, gilt dies auch für die vorgeschriebene Einzäunung und die Pflanzungen zur Einbindung der PV-Anlage in die Landschaft (beide eigentlich Gefährdungsstufe 3 bzw. 4, also geringer als Gefährdungsstufe 1) in diesem Bereich. Auf die Betrachtung der Gefährdungsstufen 3 und 4 wird daher ausdrücklich verzichtet.

In der Mail der Autobahn GmbH des Bundes vom 25.11.2024 an die im Verfahren unterstützend tätige Kanzlei DOMBERT Rechtsanwälte Partnerschaftsgesellschaft mit beschränkter Berufshaftung wird u.a. vertiefend dargestellt, dass

1. eine erhöhte Abkommenswahrscheinlichkeit aufgrund des eher geradlinigen Streckenverlaufes nicht anzunehmen ist,
2. die vorhandene Schutzeinrichtung im betreffenden Bereich entlang der BAB A36 die Aufhaltestufe N2 aufweist (zwei Aufhaltestufen weniger als die geforderte H2 (N2 → H1 → H2)),
3. die Errichtung von neuen Fahrzeugrückhaltesystemen für die Absicherung von PV-Anlagen ist nach RPS 2009 Abschnitt 3.1, Absatz 2 zu vermeiden.

Als Fazit wird die Position der bisherigen Stellungnahme angeführt, dass nach Maßgabe der ARS die Errichtung der PV-Anlagen daher außerhalb des erweiterten kritischen Abstandes erfolgen sollte, also im vorliegenden Fall deutlich größer als 20m, da die Gefahrenstelle unterhalb der Fahrbahnoberkante liegt.

Vertieft durch telefonische Abstimmung hält es die Autobahn GmbH des Bundes für ausreichend, den erforderlichen Abstand (Abstand AE) unter Beachtung des maßgeblichen Höhenunterschiedes anhand der Vorgaben in Bild 2 der RPS 2009 zu bestimmen.



Für die Höhen stehen die durch die Autobahn GmbH des Bundes am 19.06. und 20.06.2023 bereitgestellten Bestandsvermessungen der seinerzeitigen B6n durch den Landesbetrieb Bau Sachsen-Anhalt Hauptniedererlassung Stand 11/2009 als PDF zu Verfügung (Höhen kopfstehend, da nach Süden ausgerichtet). Im weiteren Abstand der Autobahn sind eigene (genordet dargestellte) Höhenangaben zu finden, die bei der vorliegenden Ermittlung aber nicht von Belang sind. Die Unterlage haben wir ohne Einzeichnungen für den betreffenden Bereich als Anlage Vermessung beigelegt.

2. Umsetzung

Vorgehensweise

An der relevanten Verkehrsraumbegrenzung, dargestellt als rote Linie, haben wir die verfügbaren Höhen den jeweiligen Punkten zugeordnet. Jeweils in der Mitte zwischen zwei Punkten haben wir eine Abschnittsbegrenzung vorgenommen, so dass 7 Abschnitte mit einer zugehörigen Höhenangabe entstanden sind.

Die mehrheitlich 100m langen Abschnitte haben, mit einer Ausnahme von 1m, Höhendifferenzen zum Nachbarabschnitt von maximal 0,50cm. Daher können wir diese Abschnittsbildung als gerechtfertigt ansehen.

Gemäß Bild 2 der RPS 2009 (Abstand AE, siehe vorigen Abschnitt) wurde nun eine Parallele im Abschnitt von 20m zum PV-Park hin gebildet und ebenfalls als rote Linie dargestellt.

Um die Höhen vergleichen zu können, wurden maßgebliche Höhen in Nähe dieser Linie herangezogen (durch blauen ovalen Umkreis markiert).

Sind diese Höhen kleiner gleich der systembestimmenden Höhe des Abschnitts, wird der Abstand von 20m als ausreichend angesehen. Das ist in vier Abschnitten (1, 5, 6 und 7) der Fall. Die gefundene Abstandslinie wurde grün angelegt.

Von den maßgeblichen Höhen ausgehend, wurde der Abschnitt 2 um weitere Meter auf 23m von der Verkehrsraumbegrenzung weggerückt und der Abschnitt 3 auf 24m. Beim Abschnitt 4 wurde eine weitere Unterteilung unter Berücksichtigung der maßgeblichen Höhen vorgenommen, so dass

Welterbestadt Quedlinburg

Begründung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 69
„Solarpark Lufttenberge“

Stand Dezember 2024

die Abstandslinie im westlichen Teilabschnitt 23m und im östlichen Teilabschnitt 21,50m von der relevanten Verkehrsraumbegrenzung entfernt verläuft.

Im nächsten Arbeitsschritt wurde eine versatzfreie Linie auf der autobahnabgewandten Seite als blaue Strich-Strich-Linie angelegt, welche die maßgeblichen Abstände (grüne Linien) berührt oder aber weiter weg von der Autobahn verläuft.

Damit werden die erforderlichen Abstände an keiner Stelle reduziert.

Als Restrisiko wird die Berührung des maßgeblichen Abstandes durch die Abstandslinie ausgemacht. Zum einen sind bei der gewählten Methodik und den zu Verfügung stehenden eingemessenen Höhenpunkten geringfügige Höhendifferenzen nicht auszuschließen, die zu einer (wenn auch im cm-Bereich) Unterschreitung des erforderlichen Abstandes führen könnten.

Zum anderen soll bei der Beurteilung von kritischen Abständen nach 3.3.1.1 RPS 2009 unbedingt vermieden werden, dass gem. Abs. 5 die (vorhandenen) Schutzeinrichtungen hinterfragt werden müssen.

Aus diesem Grund wird auf der gesamten Länge die blaue Strich-Strich-Linie um einen weiteren Meter in Richtung des PV-Freiflächenparks versetzt. Diese nun gültige „Abstandslinie“ wird als durchgehende blaue Linie dargestellt und in den Bebauungsplan übernommen.

Diese Linie ist damit Begrenzung für den Zaun, die Pflanzungen als östliche und westliche Einfassung der Anlagen sowie die nördliche Feuerwehrumfahrung zu Autobahn hin.

Der verbleibende Streifen nördlich dieses Gebietes (ca. 3.792 m²) wird, da vom Vorhabenträger ohnehin gepachtet und landwirtschaftlich nicht nutzbar, als nicht bebaubares Sondergebiet im Geltungsbereich des Bebauungsplanes verbleiben. Im Sinne des erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzes ist eine Nutzung als Ruderalfläche vorgesehen, ausdrücklich mit Begrenzung des Bewuchses in Höhe und Pflanzendurchmesser sowie mit der Maßgabe, diesen Streifen nach Westen, Osten und Norden nicht einzuzäunen.

Die Ermittlung ist in der Anlage Abstandsermittlung ersichtlich.

Zusammenfassung

Um den erforderlichen Abstand des PV-Freiflächenparks von der Autobahn im vorliegenden Fall zu gewährleisten, wurde aushilfsweise eine Bemessung des Abstandes AE nach Bild 2 der RPS 2009 unter Berücksichtigung der verfügbaren Angaben der Geländehöhen vorgenommen.

Die ermittelten erforderlichen Abstände werden eingehalten und rechnerisch überboten. Im Anschluss werden in der autobahnabgewandten Seite der Abstandlinie im Bebauungsplan Festsetzungen zu Pflanzungen, einer Feuerwehrumfahrung und zur vorgeschriebenen Einzäunung der Anlagen getroffen.

Die Anlagen selbst befinden sich mindestens weitere 4m (Breite der Feuerwehrumfahrung) entfernt von dieser Linie.

Die verbleibende (unbebaubare) Restfläche wird als Ruderalfläche für den erforderlichen Ausgleich und Ersatz für den PV-Freiflächenpark genutzt.

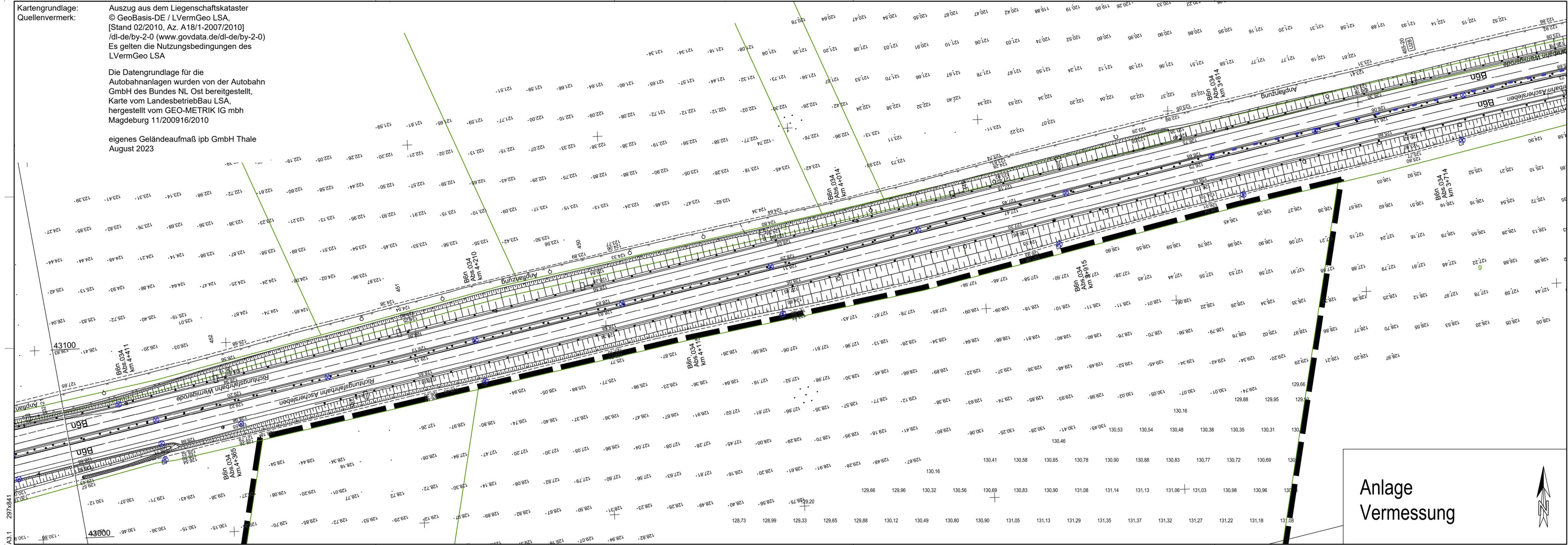
Diese „Vereinfachte Ermittlung des notwendigen Abstandes des Vorhabens zur Bundesautobahn gem. RPS 2009“ soll in Abstimmung mit der Autobahn GmbH des Bundes als hinreichende Begründung des Abstandes des PV-Freiflächenpark „Lufttenberge“ in der Welterbestadt Quedlinburg von der Bundesautobahn A36 in das Bebauungsplanverfahren eingeführt werden. Dazu wird diese Ermittlung der Begründung als Anlage beigefügt.

f.d.R. Dr. Blossfeld, Bearbeiter

Kartengrundlage: Auszug aus dem Liegenschaftskataster
Quellenvermerk: © GeoBasis-DE / LVermGeo LSA,
[Stand 02/2010, Az. A18/1-2007/2010]
/dl-de/by-2-0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)
Es gelten die Nutzungsbedingungen des
LVermGeo LSA

Die Datengrundlage für die
Autobahnanlagen wurden von der Autobahn
GmbH des Bundes NL Ost bereitgestellt,
Karte vom Landesbetrieb Bau LSA,
hergestellt vom GEO-METRIK IG mbh
Magdeburg 11/2009/16/2010

eigenes Geländeaufmaß ipb GmbH Thale
August 2023



Anlage
Vermessung