

**Die Autobahn GmbH
des Bundes**

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

per E-Mail: umweltamt@blk.de

Burgenlandkreis
Umweltamt / Untere Abfall-, Boden- und
Immissionsschutzbehörde
Schönburger Straße 41
06618 Naumburg

Niederlassung Ost
Magdeburger Str. 51
06112 Halle (Saale)
T: +49 345 940 99 700
F: +49 345 940 99 702
E: ost@autobahn.de
www.autobahn.de

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen, unsere Nachricht vom	Name, Durchwahl	Datum
56-14-03-02-22998-2025, 23.10.2025	NLO-HAL-SRa/TÖB/09/152- 158_20WEA	Sylvia Randt, -601	27.11.2025

**Vollzug des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG)
Genehmigungsverfahren nach den §§ 16b, 10 und 19 Abs. 1 und 2 BImSchG i. V. m.
§ 6b WindBG**

**Errichtung und Betrieb von 20 Windenergieanlagen (WEA) im Windpark Vier Berge im
Windvorranggebiet XXIV Vier Berge Teucherner Land als Repowering von 31 Be-
standsanlagen**

Vorhabenträgerin: AEZ Planungs GmbH & Co. KG

**Behördenbeteiligung gemäß § 11 der Neunten Verordnung zur Durchführung des Bun-
des-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über das Genehmigungs-verfahren - 9.
BImSchV)**

Sehr geehrte Frau Molitor,
sehr geehrte Damen und Herren,

bezugnehmend auf Ihr Schreiben vom 23.10.2025, eingegangen per E-Mail am
27.10.2025, nimmt die Autobahn GmbH des Bundes als Beliehene mit den Aufgaben der
Straßenbaulast der Bundesautobahn (BAB) A 9 wie folgt Stellung:

Die 20 WEA sollen im Bereich der BAB A 9 zwischen ca. Betriebs-km 152 und 158 entlang
beiden Richtungsfahrbahnen errichtet werden.

I. Ausbauplanungen/ Externe landschaftspflegerische Maßnahmen

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

Externe landschaftspflegerische Maßnahmen der Autobahn GmbH sind nicht betroffen.

Geschäftsführung

Dr. Michael Güntner (Vorsitzender)
Dirk Brandenburger
Sebastian Mohr
Dr. Jeannette von Ratibor

Aufsichtsratsvorsitz

Stefan Schnorr

Sitz

Berlin
AG Charlottenburg
HRB 200131 B

Steuernummer

30/260/50246

Bankverbindung

UniCredit Bank
IBAN
DE10 1002 0890 0028 7048 95
BIC HYVEDEMM488

II. Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der BAB A 9

Gegen die zur BAB A 9 am nächsten gelegenen WEA N11, N14, N19, N18, N05, N17, N20, N06, N07, N08 und N09 bestehen Bedenken im Hinblick auf die Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs.

Im Rahmen der straßenrechtlichen Bewertung ist eine abstrakte Gefährdungsbeurteilung vorzunehmen. Aufgrund des besonderen Näheverhältnisses zu den Bundesautobahnen innerhalb des Gefahrenradius der Windenergieanlagen können die Risiken Flugsicherheitsbefuerung, Diskoeffekt, Eisabwurf/Eissturz, Maschinenhausbrand, optische Gefahren und Rotorblattbruch sowie Turmbruch (Bauteilversagen) relevant sein.

Eis kann sich auch während des sogenannten „Trudelbetriebs“ nach Abschalten des Rotors und selbst bei Stillstand des Rotors bilden und herunterfallen oder - im Trudelbetrieb - weggeschleudert werden.

Bei starkem Wind ist mit Verfrachtungen über größere Entfernungen zu rechnen. Bei den WEA des Typs E 175 und E 160 können die Fallweiten bis zu 393,75 m bzw. bis zu 369,90 m betragen. Die Gefährdungsbereiche durch herabfallendes Eis reichen damit bei den WEA N11, N14, N19, N18, N05, N17, N20, N06, N07, N08, N09 über beide Fahrbahnrichtungen der Autobahn hinaus.

Zur Veranschaulichung der Risiken verweisen wir beispielhaft auf folgende Vorkommnisse:

- Blattbruch einer WKA im Kreis Borchten am 09.03.2018 mit großräumigem Einschlag von Trümmerteilen,
- 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,
- sturmbedingter Ermüdungsbruch eines Rotorblattes an der Befestigung der Narbe nahe BAB A 8 und der Bahnstrecke Stuttgart-Ulm am 22.02.2024

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

Eine Realisierung der abstrakten Gefahren, würde in die anvertrauten Schutzgüter wie Leib und Leben der Verkehrsteilnehmer und die Integrität der Verkehrsinfrastruktur eingreifen.

Einwendungen/ Auflagen/ Hinweise:

1.

Es ist sicherzustellen, dass im Falle des Umkippens der höchste Punkt der Windenergieanlage nicht die Fahrbahn der Bundeautobahn A 9 erreicht.

Um die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Bundesautobahn nicht zu gefährden und die kritische Infrastruktur zu schützen, sollten aufgrund des geltenden öffentlichen Nachbarrechtes, dass auf einen ausreichenden Abstand von Bauten zueinander abstellt, aufgrund des Rücksichtnahmegebotes sowie auf Grundlage von § 5 Abs. 1

Nr. 1 BImSchG die geplanten Windenergieanlagen folgenden Abstand zur Bundesautobahn aufweisen:

E-160 - Einfache Kipphöhe (Rotorradius + Nabhöhe) = hier 246,60 m

E-175 - Einfache Kipphöhe (Rotorradius + Nabhöhe) = hier 262,50 m

Wir weisen darauf hin, dass bei der Einhaltung der Kipphöhe der Anlagen als Abstand zum Fahrbahnrand, vorbehaltlich einer Einzelfallprüfung, in der Mehrzahl der Anlagen davon auszugehen ist, dass allen aufgezeigten Risiken mit Nebenbestimmungen begegnet werden kann, um eine Gefährdung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auszuschließen. 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.

Die einfache Kipphöhe wird für folgende Anlagen im Bereich der BAB A 9 nicht eingehalten:

WEA N11 – Abstand laut Übersichtsplan 01.4.04: 207 m

WEA N14 – Abstand laut Übersichtsplan 01.4.04: 223 m

WEA N18 – Abstand laut Übersichtsplan 01.4.04: 194 m

WEA N05 – Abstand laut Übersichtsplan 01.4.04: 200 m

WEA N20 – Abstand laut Übersichtsplan 01.4.04: 189 m

WEA N06 – Abstand laut Übersichtsplan 01.4.04: 191 m

2.

Die jeweilige Rotorspitze darf bei waagerechter Stellung nicht in die Anbaubeschränkungszone der Bundesautobahn (100 m ab Fahrbahnkante i.S.d. § 9 Abs. 2 Bundesfernstraßengesetz (FStrG)) hineinragen.

Laut des unter Ziffer 01.4.04 eingereichten Lageplans ragen die Rotorspitzen der neu geplanten WEA nicht in die Anbaubeschränkungszone hinein.

Zur Abstandsmessung möchten wir jedoch darauf verweisen, dass das Abstandsmaß der Zonen des § 9 FStrG von dem äußeren befestigten Fahrbahnrand der BAB A 9 zur erfolgen hat und auch an Anschlussstellenästen, an Ein- und Ausfädelungstreifen sowie Rampen und gegenüber den Zu- und Abfahrten sowie bei Raststätten/-plätzen (äußere Fahrbahnkante der Durchfahrtsgasse, die die BAB verbindet) gilt.

Aus den eingereichten Unterlagen ist diese genaue Messung nicht ersichtlich. Gegebenenfalls sind die angegebenen Abstände im Übersichtsplan 01.4.04 entsprechend zu berichtigen.

3.

Es ist zudem sicherzustellen, dass durch die Rotorbewegung keine Stoffe (insbesondere Eis) auf die Bundesautobahn katapultiert werden. Es ist daher ein Mindestabstand von $1,5 \times$ (Nabhöhe + Rotordurchmesser in Metern zur Bundesautobahn) zu gewährleisten:

E-160 – 369,90 m

E-175 – 393,75 m

Dieser sog. Gefahrenradius wird bei den Anlagen WEA N11, N14, N19, N18, N05, N17, N20, N06, N07, N08 und N09 nicht eingehalten.

Nach Muster-Verwaltungsvorschrift Technische Baubestimmungen, Anlage A 1.2.8/6 zur „Richtlinie für Windenergieanlagen“ des Deutschen Institut für Bautechnik sind Abstände zu Verkehrswegen und Gebäuden wegen der Gefahr des Eisabwurfs (Windenergieanlage in Betrieb) und des Eisfalls (Windenergieanlage im Stillstand) einzuhalten, soweit eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit nicht auszuschließen ist. Hiernach gelten Abstände, gemessen von der Turmachse, größer als $1,5 \times$ (Rotordurchmesser plus Nabenhöhe) im Allgemeinen in nicht besonders eisgefährdeten Regionen als ausreichend.

Dies entfällt, wenn die Gefahr durch Eiswurf z. B. durch eine Abschaltautomatik oder Rotorblattheizung gewährleistet wird.

Wenn verpflichtend der Einbau eines zertifizierten Eiserkennungssystems erfolgt und dessen Einbindung in die Betriebsführung der Windenergieanlage nachgewiesen wird, können Bedenken bezüglich des Risikos Eisabwurf risikomindernd eingebracht werden. Dem Risiko des Eisabfalls kann mit dieser Maßnahme jedoch nicht begegnet werden.

In diesem Fall ist jedoch mindestens die einfache Kipphöhe der WEAen als Abstand zum befestigten Fahrbahnrand der BAB einzuhalten, siehe Nr. 1. Die Auflage unter Nr. 2 bleibt dabei unberührt.

Im Gutachten zum Eiswurf und Eisfall an Windenergieanlagen im Windpark Zwei Gipfel V vom 29.08.2025 wurde auf den Seiten 43, 45 und 47 für das Schutzobjekt Bundesautobahn A 9 ein kollektives Personenrisiko als akzeptabel festgestellt. Hier wird allerdings nur das in Abhängigkeit von der Aufenthaltshäufigkeit von Personen zu betrachtende Risiko dargestellt.

Als relevant wurden die WEA N05, N06, N11 und N14 eingestuft.

4.

Eine Gefährdung von Sicherheit Leichtigkeit des Verkehrs bzw. der Verkehrsteilnehmer der BAB durch Lichtreflexe, Schattenschlag und Schalldruck ist auszuschließen sowie durch ein Gutachten nachzuweisen.

Leib und Leben der am Verkehr teilnehmenden sind Schutzgüter von Verfassungsrang. Der Bundesautobahnverwaltung obliegt die Verkehrssicherungspflicht auf Bundesstraßen/ Bundesautobahnen. Alle Verkehrsteilnehmenden, die diese zweckgebunden nutzen, sind vor Gefahren zu schützen. Für die Beurteilung der Einwirkung durch bewegten, periodischen Schattenwurf durch den Rotor einer WEA hat der Gesetzgeber bisher keine rechtsverbindlichen Vorschriften mit Grenz- oder Richtwerten erlassen oder in Aussicht gestellt. Die Gefahr kann durch ein erhöhtes Ablenkungspotenzial (Drehbewegung des Rotors, Schattenwurf) für die Verkehrsteilnehmenden ausgelöst werden. Die Bewegung der Rotoren der WEA's führt zu einem bewegten Schattenwurf, der mit dem Sonnenstand wandert.

5.

Den Antragsunterlagen waren unter Ziffer 10.2.2 sowie unter Ziffer 10.3.2 Brandschutzkonzepte der Dipl.-Ing. Monika Tegtmeier vom 28.11.2022 und vom 25.04.2025 beigelegt, wonach bei den jeweiligen Anlagentypen E-160 und E-175 lediglich eine Überwachung der Windenergieanlage mittels Rauchmelder mit optischer Rauchererkennung erfolgen sollte. Im Hinblick auf die Höhe der Anlage sei ein Löschen bei Brand der Gondel bzw. der Rotorblätter nicht vorgesehen bzw. nicht möglich.

Die Brandschutzkonzepte überzeugen nicht und sind nicht akzeptabel. Bedenken hinsichtlich des Brandschutzes lassen sich jedoch ausräumen, wenn der Einbau eines optionalen und zertifizierten Feuerlöschsystems verpflichtend vorgeschrieben und dessen Einbindung in die Betriebsführung der Windenergieanlagen nachgewiesen wird.

6.

Die Anlieferung der Anlagenteile zum Windpark ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens und bedarf – insbesondere mit Schwerlastverkehr – ggfls. separater verkehrsrechtlicher Genehmigungen sowie straßenrechtlicher Erlaubnisse bzw. Vereinbarungen.

III.

Folgende weitere Hinweise und Auflagen sind zu beachten:

Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Bundesautobahn darf zu keinem Zeitpunkt gefährdet oder beeinträchtigt werden. Dies betrifft auch Immissionsbelastungen wie Staub, Lärm, Erschütterungen oder Blendungen. Eventuell vorgesehene Beleuchtung ist so anzubringen, dass eine Blendwirkung auf Verkehrsteilnehmer der Bundesautobahn ausgeschlossen ist. Für die Ausbildung der Fassaden sind keine metallisch glänzenden, grelle oder reflektierende Materialien oder Anstriche zu verwenden. Bei der Bauausführung ist sicherzustellen, dass in Abhängigkeit von den Witterungsverhältnissen kein Gefährdungspotential für den fließenden Verkehr durch starke Staubeentwicklung entsteht. Auch die Verschmutzung der Fahrbahnen der BAB durch Staub ist durch geeignete Maßnahmen auszuschließen.

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

Erschließung und Zuwegung der Windenergieanlagen am Ort sind über das nachgeordnete Straßennetz zu gewährleisten. Dies gilt sowohl für die Wartung als auch für alle Bauphasen. Baustellenzufahrten bzw. Zuwegungen zu den WEA-Standorten von der Autobahn abgehend sind grundsätzlich nicht zulässig. Soweit zur Anlieferung der Bauteile die Benutzung der BAB durch Schwerlasttransporte vorgesehen ist und hierfür bauliche Änderungen an der Autobahn notwendig sind (z.B. Kurvenradien ausbauen, freischneiden o.ä.) ist mindestens drei Monate vor dem beabsichtigten Transport bei der Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Ost, eine Sondernutzungserlaubnis gemäß § 8 Abs. 1 FStrG zu beantragen, bzw. ein Nutzungsvertrag nach § 8 Abs. 10 FStrG abzuschließen. Weiterführende Informationen hierzu ergeben sich aus dem Informationspapier der Autobahn GmbH des Bundes. Die Unterlage ist auf der Website unter der Rubrik „Service“ und dann „Downloads“ abrufbar.

Baustellenverkehr, Schacht- und Pflanzarbeiten oder anderweitige Arbeiten im Bereich der 40-Meter-Anbauverbotszone sind ebenfalls vorher mit der Autobahn GmbH des

Bundes 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.

Werbeanlagen, die den Verkehrsteilnehmer ablenken können und somit geeignet sind die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu gefährden, dürfen nicht errichtet werden. Hierbei genügt bereits eine abstrakte Gefährdung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Auf § 33 Straßenverkehrsordnung (StVO) i. V. m. § 46 Abs. 2a StVO wird verwiesen. Die Errichtung von Werbeanlagen unterliegt ebenso der Genehmigung oder Zustimmung des Fernstraßen-Bundesamtes. Es wird auf die Bestimmungen des allgemeinen Rundschreibens Straßenbau 32/2001 - Richtlinien zur Werbung an (Bundes-)Autobahnen aus straßenverkehrs- und straßenrechtlicher Sicht, insbesondere auf Punkt. 3.4.1, verwiesen. Des Weiteren wird auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 21.09.06, 4 C 9.05 hingewiesen. Insoweit bedürfen Werbeanlagen einer gesonderten Beurteilung.

Zudem weisen wir darauf hin, dass Schadensersatzansprüche Dritter gegen die Gemeinde/Landkreis/Verfahren führende Behörde in Folge von Unfällen auf der BAB A 9 in Zusammenhang mit den geplanten Windenergieanlagen unter keinen denkbaren rechtlichen Gesichtspunkten (und insb. auch aufgrund des mit diesem Schreiben erfolgten Hinweises auf die Gefahrenlage) gegen die Bundesrepublik Deutschland – Fernstraßen-Bundesamt und/oder Die Autobahn GmbH des Bundes – regressiert werden können.

Für die Kreuzung bzw. die Längsverlegung von Leitungen in Straßenflächen im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland (Bundesautobahnverwaltung) ist eine Vereinbarung mit der Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Ost, abzuschließen.

IV. Anbaurechtliche Belange nach § 9 Bundesfernstraßengesetz (FStrG):

Das Fernstraßen-Bundesamt ist die zuständige Genehmigungs- und Zustimmungsbehörde (Zustimmung im Rahmen von Bau- und Genehmigungsverfahren) für anbaurechtlich relevante Nutzungen in einem Abstand von 100 m entlang der BAB und in einem Abstand von 40 m entlang der Bundesstraßen außerhalb der Ortsdurchfahrt der Stadtstaaten Berlin, Hamburg und Bremen i. S. d. § 9 FStrG. Das Fernstraßen-Bundesamt ist in Bau- und Genehmigungsverfahren bei einer möglichen Betroffenheit als Träger öffentlicher Belange zu beteiligen.


V. 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.

Wir bitten um Beteiligung am weiteren Verfahren und uns nach Beendigung des Verfahrens eine Abschrift des Ausgangsbescheids - gern per E-Mail - zu übersenden.

Mit freundlichen Grüßen


i.V.
Fabian Kuntze
Geschäftsbereichsleiter
Betrieb/ Verkehr


i.A.
Sylvia Randt
Abteilungsleiterin
Straßenverwaltung