

ANFRAGE

der Abgeordneten Dagmar Ensch-Engel (DIE LINKE.)

betr.: Windpark Pfaffenkopf

Die Errichtung des Windparks Pfaffenkopf (Saarbrücken/Riegelsberg) befindet sich im laufenden Genehmigungsverfahren (Drucksache 16/432). In einer Antwort der Landesregierung (Drucksache 15/1981) heißt es, dass Mindestabstände von Windenergieanlagen zu Verkehrswegen und Gebäuden zur Gefahrenabwehr bei zu unterstellendem Eisabwurf festgelegt sind. Als Abstände sind lt. Liste der technischen Baubestimmungen bzw. „Richtlinie für Windenergieanlagen“ größer als 1,5 x (Rotordurchmesser plus Nabenhöhe) im Allgemeinen als ausreichend gefordert. In Ausnahmefällen kann dieser Abstand auf ein Mindestmaß der einfachen Anlagenhöhe reduziert werden, in jedem Fall sind aber Abstände zu Verkehrswegen nach § 9 Abs.1 u. 2 FStrG und § 24 Abs.1 SaarlStrG einzuhalten.

Am Beispiel des im Genehmigungsverfahren befindlichen Windparks Pfaffenkopf zeigt sich jedoch folgender Sachverhalt: Es gibt zwei geplante Anlagen, die den oben genannten "Ausnahme-Mindestabstand" der einfachen Höhe unterschreiten: WEA 07 an der Autobahn A 1 (0,7facher Abstand) und WEA 01 an der viel befahrenen Landstraße L 272 (0,36facher Abstand), d.h. hier würde z.B. der Abstand vom Mastfuß bis zum Straßenrand 74 m, also von der Rotorspitze bis zum Straßenrand nur 16 Meter betragen. Mit der Zustimmung des LfS (Landesbetrieb für Straßenbau) zu diesen Abständen bleibt die oben genannte Liste der technischen Baubestimmungen mit den Richtlinien für Windenergieanlagen unberücksichtigt.

Ich frage die Regierung des Saarlandes:

1. Wurde Brandschutz vollumfänglich (Bauwerk + Umfeld, Anfahrt, Löschwasserversorgung und Sicherheitszonen usw.) derjenigen zwei WEAn des Windparks Pfaffenkopf im Genehmigungsverfahren geprüft, für die der Regionalverband Saarbrücken zuständig ist? Wenn ja, von wem und mit welchem Ergebnis?
2. In § 9 Abs. 1 und 2 FStrG (Bundesfernstraßengesetz) sind 40 Meter Abstand zu Autobahnen und 20 Meter Abstand zu Bundesstraßen notwendig. In §24 Abs. 1 SaarlStrG (Saarländisches Straßengesetz) werden bei Landstraßen 1. Ordnung 20 Meter Abstand, bei Landstraßen 2. Ordnung 15 Meter Abstand gefordert. In den o.a. Gesetzen handelt es sich allerdings um definierte Abstände zu Verkehrswegen von Hochbauten und nicht Sonderbauten, wie WEAn. Lediglich in der Liste der technischen Baubestimmungen / Richtlinie für Windenergieanlagen werden ausdrücklich Windenergieanlagen behandelt. Dort ist der Ausnahmemindestabstand zu Straßen mit der einfachen Höhe (hier 207 m) definiert. Weicht damit also die geläufige Genehmigungspraxis von der Antwort der Landesregierung (Drucksache 15/1981) auf meine Anfrage ab?

3. Bei der Risikobeurteilung der WEA 7 bzgl. „Eisfall“ und „Rotorblattbruch“ des TÜV Nord EnSys GmbH & Co. KG wurde vermerkt, dass die an den Wald angrenzende Saarbahn-Trasse bei der genehmigungsrelevanten Untersuchung des Eisfallrisikos aufgrund einer „Unbedenklichkeitserklärung“ der Saarbahn nicht berücksichtigt wurde.

Auf welcher Grundlage konnte diese „Erklärung“ an wen abgegeben werden? Genügt sie den gesetzlichen bzw. fachlichen Anforderungen? Hätte der TÜV Nord diese Untersuchung nicht selber durchführen müssen?

4. Für die Risikobeurteilung "Eisfall/ Rotorblattbruch" am Beispiel des Windparks Pfaffenkopf wurden Zahlen aus der Verkehrsmengenkarte von 2012 verwendet. Mittlerweile liegen jedoch Zahlen von der Verkehrszählung aus 2015 (Verkehrsmengenkarte 2017) vor, demnach ist das Verkehrsaufkommen gestiegen.

Wird die Risikobeurteilung aufgrund der aktuellen Zahlen beim noch nicht genehmigten Windpark Pfaffenkopf korrigiert?

5. In der ersten Stellungnahme des LfS vom 27.06.2016, in dem auch Zusatzgutachten wegen der unterschrittenen Straßenabstände angefordert wurden, heißt es zudem, dass "topografische Gegebenheiten (Kuppen, Wannen, Kurven und Knotenpunkte), die eine optische Wahrnehmung auf sich ziehen können und eine erhöhte Konzentration des Verkehrsteilnehmers erfordern, „in die Betrachtung einzubeziehen“ sind. Das Zusatzgutachten enthält diese Betrachtung nicht. Warum nicht?
6. Wird in laufenden Genehmigungsverfahren für Windkraftanlagen im Saarland inzwischen einheitlich das Interimsverfahren für Schallprognosen angewandt? Da dieses der aktuellen Rechtsprechung sowie anerkannt dem aktuellen Stand von Wissenschaft und Technik entspricht - wie wird im Saarland bei Anlagen verfahren, die bereits genehmigt, im Bau befindlich oder bereits in Betrieb sind?
7. Die Einstufung der Schutzbedürftigkeit von Wohnbebauungen soll nach Aussage der Schallprognosen gemäß der Ausweisung im jeweiligen Bebauungsplan erfolgen. In Fällen, in denen kein rechtskräftiger Bebauungsplan vorhanden ist, soll die Einstufung entsprechend der tatsächlichen Nutzung und unter Berücksichtigung der Darstellung im Flächennutzungsplan erfolgen. Am Beispiel des im Genehmigungsverfahren befindlichen Windparks Pfaffenkopf wurden in der aktuellsten Schallprognose nach Interimsverfahren mehrfach Gebiete, für die kein Bebauungsplan existiert bzgl. ihrer Schutzbedürftigkeit anders eingestuft, als von den Gemeinden selbst, dabei nicht entsprechend der tatsächlichen Nutzung und nicht entsprechend der Darstellung im Flächennutzungsplan.

Beispiele sind

- a) die denkmalgeschützte Bergbausiedlung Von der Heydt: im Flächennutzungsplan eingestuft als Wohngebiet, von der Stadt Saarbrücken eingestuft als reines Wohngebiet, in der Schallprognose eingestuft als "Außenbereich".
- b) Am Forsthaus 5 in Riegelsberg: im Flächennutzungsplan eingestuft als Wohngebiet, von der Gemeinde Riegelsberg eingestuft als reines Wohngebiet, in der Schallprognose eingestuft als "Außenbereich".

Diese Einstufungen erlauben zum Teil erheblich höhere Immissionswerte als sie der tatsächlichen Nutzung der Gebiete entsprechen würden.

Wie geht die Landesregierung mit dieser gutachterlichen Praxis um? Werden im Saarland WEA unter solchen Voraussetzungen genehmigt?