



Datum: 09. August 2012

Nachtrag zur Beschlussvorlage - B/840/2012/1

Öffentlichkeitsstatus	öffentlich
Einbringer	Dezernent VI Herr Reder

			Abstimmungsergebnisse			
BERATUNGSFOLGE	DATUM	TOP	JA	NEIN	ENTHALTUNGEN	EINSTIMMIG
Umwelt-, Planungs-, Verkehrs- und Wirtschaftsausschuss	04.09.2012					
Kreistag	26.09.2012					

Nordharzautobahn - Aufstufung der Bundesstraße 6 zur Bundesautobahn

Sachverhalt

1. Vorbemerkungen

Die Bundesstraße 6 ist auf ihrer gesamten Länge zwischen der A 395 und der A 14 als vierstreifige, niveaufreie Kraftfahrstraße ausgebaut. Durch den westlichen und östlichen Anschluss an Bundesautobahnen erfüllt sie seit Ende 2011 durchgängig eine überregionale und großräumige Verbindungsfunktion zwischen den Ballungsgebieten Halle/Leipzig und Braunschweig/Hannover und darüber hinaus. Angesichts der weiteren Ost-West-Ausrichtung von Transportwegen wird ihre Bedeutung künftig noch zunehmen.

Diese Straße ist außerdem geplant worden, um Wirtschafts- und Lebensräume besser zu erschließen. Dieser Aufgabe kann sie nur vollständig gerecht werden, wenn sie auch als Bundesautobahn wahrgenommen wird. Insbesondere für die Wirtschaftsstandorte im nördlichen Harzrand- und -vorlandbereich, aber auch für den Harz selbst als herausragende Tourismusregion stellt die Aufstufung der Straße zu einer Bundesautobahn eine konkrete Strukturfördermaßnahme dar, die ohne weiteren baulichen Aufwand durchgeführt werden kann.

Der Salzlandkreis und die Landkreise Harz und Goslar, auf deren Gebiet die Bundesstraße 6 verläuft sowie auch die Landesregierung Sachsen-Anhalt, unterstützen dieses Anliegen in gleicher Weise und dokumentieren damit einen gemeinsamen politischen Willen.

Die Industrie- und Handelskammer Magdeburg begrüßt die Initiative zur Aufstufung der Bundesstraße 6 zur Bundesautobahn ausdrücklich.

Die Nutzung der Bundesstraße 6 unterliegt seit dem 1. August 2012 der LKW-Mautpflicht. Sie ist damit die längste neu ausgewiesene Mautstrecke. Das beweist auch ihre herausragende Bedeutung bei der Vervollständigung des nationalen und europäischen Verkehrsnetzes der Hauptverbindungsstraßen, die in allen Fällen bereits Autobahnen sind.

2. Charakteristik des zur Aufstufung vorgesehenen Streckenabschnittes

Die Bundesstraße 6 im Abschnitt zwischen der A 395 (Dreieck Vienenburg) und der A 14 (Kreuz Bernburg) ist Gegenstand dieser Vorlage und soll für eine Aufstufung zur Bundesautobahn vorgeschlagen werden. Der Abschnitt berührt die Bundesländer Niedersachsen (allerdings nur auf 1,9 km im Landkreis Goslar) und schwerpunktmäßig Sachsen-Anhalt. In der Tab. 1 ist der Streckenverlauf mit den Anschlussstellen dargestellt. Die Strecke verläuft mit 32,6 km im Salzlandkreis und mit 50,0 km im Landkreis Harz.

Tab. 1
Streckenverlauf B 6 zwischen der A 14 und der A 395

Station	km	Kreise
Kreuz Bernburg (A 14)	0	SLK 32,6 km
AS Ilberstedt	2,8	
AS Güsten	9,1	
AS Aschersleben-Ost	13,3	
AS Aschersleben-Zentrum	17,2	
AS Aschersleben-West	20,9	
AS Hoym	27,0	
Kreisgrenze SLK/HZ	32,6	
AS Quedlinburg-Ost	36,5	
AS Quedlinburg-Zentrum	41,4	
AS Thale	48,5	
AS Blankenburg-Ost	50,8	
AS Blankenburg-Zentrum	54,8	
AS Heimburg	56,6	
AS Wernigerode-Zentrum	64,7	
AS Wernigerode-Nord	69,5	
AS Ilsenburg	73,4	
AS Stapelburg	76,4	
AS Abbenrode	80,8	
Kreisgrenze HZ/GS, Landesgrenze	82,6	GS 1,9 km
Dreieck Vienenburg (A 395)	84,5	

AS ... Anschlussstelle

Im Salzlandkreis führt die Bundesstraße durch insgesamt 5 Städte und Gemeinden, wobei sich die Strecke von 32.608 km relativ gleichmäßig auf die Verbandsgemeinde Saale-Wipper (12.431 km), die Stadt Aschersleben (8.889 km) und die Stadt Seeland (11.288 km) verteilt. Der gesamte Streckenverlauf wird überdies vollständig von Flurbereinigungsverfahren erfasst.

Damit wird gewährleistet, dass die Auswirkungen der Flächenverluste durch den Neubau der Straße auf eine Vielzahl von Grundstückseigentümern bzw. Erbbauberechtigten (Teilnehmergeinschaft) verteilt werden. Die Flurstücksverhältnisse im jeweiligen Flurbereinigungsgebiet werden hierbei neu geordnet. Dies entspricht dem Grundsatz des § 1 FlurbG¹:

„Zur Verbesserung der Produktions- und Arbeitsbedingungen in der Land- und Forstwirtschaft sowie zur Förderung der allgemeinen Landeskultur und der Landentwicklung kann ländlicher Grundbesitz durch Maßnahmen nach diesem Gesetz neu geordnet werden (Flurbereinigung).“

Die 7 Flurbereinigungsgebiete sowie weitere Streckeninformationen können der Tab. 2 entnommen werden.

Tab. 2
Streckenverlauf B 6 im Salzlandkreis

Station	km	Gemeinde	Gemeinde	Flurbereinigung (Verfahrensgebiet)
Kreuz Bernburg (A 14)	0	Ilberstedt 3,134 km		km 0,00 - 1,26 Bernburg A 14
AS Ilberstedt	2,774			km 1,26 - 7,53 OU Güsten/Ilberstedt B 6n
Grenze Ilberstedt/Güsten	3,134	Güsten 6,676 km		km 7,53 - 12,43 Giersleben- Strummendorf
AS Güsten	9,101			km 12,43 - 15,91 Vorharz - Ost 3
Grenze Güsten/Giersleben	9,810	Giersleben 2,621 km		km 15,91 - 22,95 Vorharz - Ost 2
Grenze Giersleben/Aschersl.	12,431			km 22,95 - 29,82 Nachterstedt-Hoym B 6n
AS Aschersleben-Ost	13,363	Aschersleben 8,889 km		km 29,82 - 32,61 QLB-Ost B 6n
AS Aschersleben-Zentrum	17,218			
AS Aschersleben-West	20,933			
Grenze Aschersleben/Seeland	21,320	Seeland 11,288 km		
AS Hoym	27,035			
Kreisgrenze SLK/HZ	32,608			

AS ... Anschlussstelle

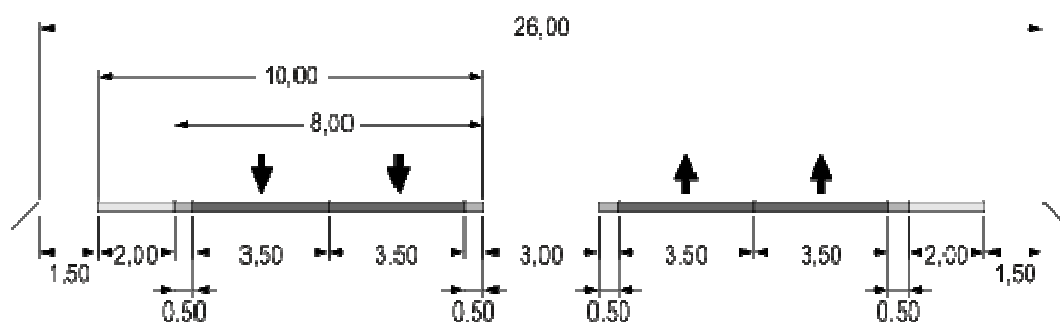
¹ Flurbereinigungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 16. März 1976 (BGBl. I S. 546), das zuletzt durch Artikel 17 des Gesetzes vom 19. Dez. 2008 (BGBl. I S. 2794) geändert worden ist

3. Ausbauquerschnitt der Bundesstraße 6

Die Bundesstraße 6 wurde durchgängig als anbaufreie Kraftfahrtstraße und fast ausschließlich mit einem Regelquerschnitt RQ 26 geplant und gebaut. Nur auf einigen kurzen Teilabschnitten erfolgte eine Aufweitung auf eine Gesamtbreite von 28 m bzw. 29 m. Grundlage für diesen Ausbauquerschnitt bildeten die **Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil: Querschnitt** (kurz: RAS-Q). Dies ist ein in Deutschland gültiges technisches Regelwerk für den Bau und den Entwurf von Straßenquerschnitten und wird herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) in Köln. Aktuell gültig ist die Ausgabe 1996. Abb. 1 zeigt den Straßenquerschnitt RQ 26.

Abb. 1
Straßenquerschnitt RQ 26 nach RAS-Q

Die Breite der befestigten Fläche beträgt 2 x 10 Meter. Dies ist ein Querschnitt für gering belastete Autobahnen und Stadtautobahnen bei beengten Platzverhältnissen. Die Leistungsfähigkeit liegt zwischen 20.000 und 60.000 Fahrzeuge pro Tag.

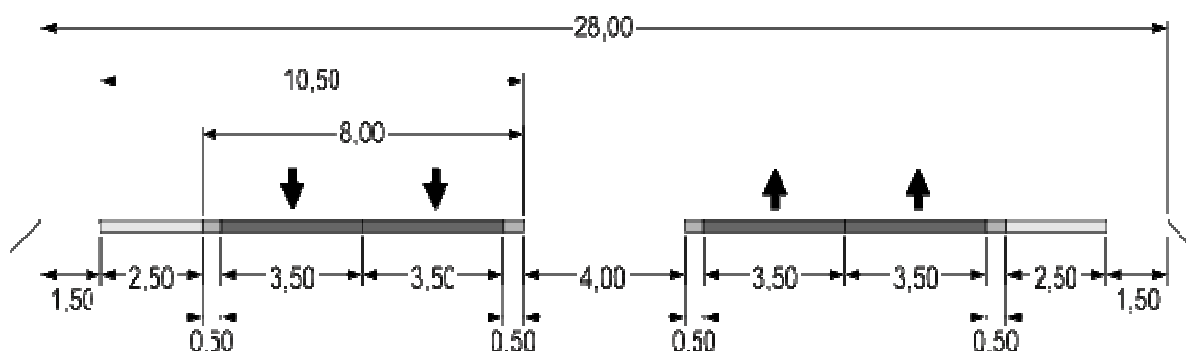


Zwischenzeitlich (2008) wurden die RAS-Q für den Bereich Autobahnen abgelöst durch die **Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA)**.

In der RAA wurde der Querschnitt RQ 26 durch den Querschnitt RQ 28 ersetzt. Der Unterschied zum RQ 26 besteht darin, dass die Seitenstreifen jeweils 0,5 m und der Mittelstreifen 1 m breiter sind. Die Fahrstreifenbreite ist hingegen bei beiden Querschnitten gleich (je 3,50 m). Abb. 2 zeigt den Straßenquerschnitt RQ 28.

Abb. 2
Straßenquerschnitt RQ 28 nach RAA

Die Breite der befestigten Fläche beträgt 2 x 10,5 Meter. Dies ist ein Querschnitt für gering belastete Autobahnen und Stadtautobahnen bei beengten Platzverhältnissen. Der Querschnitt erlaubt keine 4+0-Beihilfsverkehrsführung. Das heißt, dass bei Sperrung einer Richtungsfahrbahn der Verkehr nicht zweiseitig über die Gegenfahrbahn geführt werden kann, sondern nur einspurig. Die Leistungsfähigkeit liegt zwischen 20.000 und 60.000 Fahrzeuge pro Tag.



4. Photovoltaikfreiflächenanlagen an Autobahnen und Schienenwegen

4.1. Gesetzliche Grundlagen – Erneuerbare-Energien-Gesetz

Seit der Änderung des Erneuerbare Energien Gesetzes (EEG²) vom 11. Aug. 2010 (BGBl. S. 1170), die zum 1. Juli 2010 wirksam wurde, erhalten auch Photovoltaikfreiflächenanlagen entlang Autobahnen und Schienenwegen eine Einspeisevergütung:

§ 32 EEG

„(3) Für Strom aus einer Anlage nach Absatz 2, die im Geltungsbereich eines Bebauungsplans errichtet wurde, der zumindest auch zu diesem Zweck nach dem 1. September 2003 aufgestellt oder geändert worden ist, besteht die Vergütungspflicht des Netzbetreibers nur, wenn sich die Anlage

... 4. auf Flächen befindet, die längs von Autobahnen oder Schienenwegen liegen, und sie in einer Entfernung bis zu 110 Metern, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn, errichtet wurde.

In der Gesetzesbegründung (BT-Drs. 17/1147, S. 10) wird die Aufnahme von Flächen entlang von Autobahnen und Schienenwegen wie folgt erklärt:

*„Im Gegenzug wird in § 32 Absatz 3 eine neue Nummer 4 aufgenommen. Hiernach erhalten auch solche Anlagen zur Erzeugung von Strom aus solarer Strahlungsenergie eine gesetzliche Vergütung nach dem EEG, die sich auf Flächen befinden, die längs von Autobahnen und Schienenwegen in einer Entfernung bis zu 110 Metern, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn, liegen. **Diese Flächen sind durch Lärm und Abgase des Straßen- und Schienenverkehrs belastet und daher zu einem großen Teil sowohl wirtschaftlich als auch ökologisch weniger wertvoll. Die Nutzung dieser Flächen zur Stromerzeugung mittels solarer Strahlungsenergie ist daher sinnvoll, wenn den Anlagen keine anderen öffentlich-rechtlichen Vorschriften entgegenstehen. Insbesondere dürfen die Anlagen die Sicherheit des Straßen- und Schienenverkehrs sowie wichtige Umweltbelange nicht beeinträchtigen. Um dies zu gewährleisten, ist die Nutzung dieser Flächen zur Stromerzeugung aus solarer Strahlungsenergie nur möglich, wenn sie im Bereich eines Bebauungsplans nach § 9 des Baugesetzbuches als entsprechend nutzbare Fläche ausgewiesen worden sind. Die zuständigen Planungsbehörden müssen dabei die besonderen Sicherheitsaspekte beachten und die Belange des Umwelt- und Naturschutzes berücksichtigen.**“*

Die aktuelle Rechtsgrundlage ist inzwischen § 32 Abs. 1 Nr. 3 Buchst. c) EEG. Damit könnten Photovoltaikfreiflächenanlagen entlang von Autobahnen und Schienenwegen seit 2010 eine Vergütung nach dem EEG erhalten, sofern sie dort auch errichtet werden dürfen. Dies entscheidet sich aber ausschließlich nach dem Planungs- und Umweltrecht (siehe Pkt. 4.2.).

Während entlang der Bundesautobahnen in Sachsen-Anhalt eine Reihe von großen Windparks entstanden ist, sind zur Nutzung für Photovoltaikfreiflächenanlagen noch keinerlei Aussagen oder Vorschläge der Landesregierung bekannt. Jedenfalls soll dies nicht wie im Nachbarland Thüringen befördert werden.

Vom Potenzial verfügt Sachsen-Anhalt derzeit 408 km Autobahnen, davon liegen immerhin 49 km

² Erneuerbare-Energien-Gesetz vom 25. Oktober 2008 (BGBl. I S. 2074), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 69 des Gesetzes vom 22. Dezember 2011 (BGBl. I S. 3044) geändert worden ist

(12 % - A 14) im Salzlandkreis. Allerdings ist auch zu beachten, dass für fast den gesamten Streckenabschnitt der A 14 im Salzlandkreis ebenfalls Flurbereinigungsverfahren durchgeführt worden sind und Strecken begleitend meist Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Nahbereich entstanden sind.

Dies betrifft aber auch Schienenwege. Das von der DB Netz AG in Sachsen-Anhalt betriebene Schienennetz hat eine Länge von 1.914 km. Hinzu kommen die nichtbundeseigenen Bahnstrecken (292 km) und die Harzer Schmalspurbahn (116 km). Im Salzlandkreis gibt es immerhin 225 km Schienenwege.

Somit ist festzustellen, dass derzeit im Salzlandkreis 49 km Autobahn und 225 km Schienenwege von der Möglichkeit des § 32 Abs. 1 Nr. 3 Buchst. c) EEG erfasst werden. Planungsabsichten zur Errichtung von Photovoltaikanlagen entlang Autobahnen und Schienenwegen im Salzlandkreis sind jedoch nicht bekannt. Lediglich für die nicht mehr benötigten ehemaligen Gleisanlagen im Bereich Bahnhof Güsten gibt es derartige Investorenabsichten.

Noch nicht abschließend geklärt werden kann in diesem Zusammenhang, ob die jetzige Bundesstraße 6 bereits als Autobahn im Sinne des § 32 Abs. 1 Nr. 3 Buchst. c) EEG anzusehen ist. Die Clearingstelle EEG³ hat am 28. Februar 2012 den Hinweis 2011/8 zu dem Thema „PV-Anlagen innerhalb eines Abstandes von 110 Metern zu Autobahnen oder Schienenwegen“⁴ beschlossen. Hierin wird der Autobahnbegriff nach dem EEG erläutert. Unklar bleibt jedoch der Umgang mit mehrspurigen, niveaufreien Kraftfahrstraßen wie die B 6, für die keine Geschwindigkeitsbeschränkungen bestehen. Dies zeigen die Ausführungen unter Rn 24:

„Auch unter Berücksichtigung des Sinns und Zwecks der Regelung sind Bundesstraßen nicht einzubeziehen. Zwar kann argumentiert werden, dass die Flächen längs vierspuriger Bundesstraßen in vergleichbarer Weise wie Autobahnen durch Lärm und Abgase belastet und daher wirtschaftlich und ökologisch in vergleichbarer Weise weniger wertvoll sein können. Umgekehrt ist jedoch zu berücksichtigen, dass die für Bundesstraßen geltenden Verkehrsregeln, insbesondere die nach § 3 StVO regelmäßig geltende Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h, im Vergleich zu Autobahnen eine geringere Lärm- und Abgasbelastung bewirken. Denn gerade Fahrgeschwindigkeiten oberhalb von 100 km/h, wie sie auf Autobahnen grundsätzlich zulässig sind, gehen mit einer deutlich stärkeren Lärm- und Abgasbelastung einher. Auch das FStrG unterscheidet hinsichtlich der Bauverbote deutlich zwischen Bundesautobahnen und Bundesstraßen (§ 9 FStrG). Autobahnen und Bundesstraßen können damit insoweit nicht gleichgestellt werden.“

4.2. Planungs- und Umweltrecht

Photovoltaikanlagen, die in das öffentliche Stromversorgungsnetz einspeisen, werden wegen der fehlenden Standortgebundenheit im Außenbereich grundsätzlich nicht von den Privilegierungstatbeständen des § 35 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB⁵) erfasst. Auch eine bauplanungsrechtliche Zulässigkeit von Freiflächen-Photovoltaikanlagen als sonstige Vorhaben nach § 35 Abs. 2 BauGB wird in aller Regel ausscheiden, da eine Beeinträchtigung öffentlicher Belange (z.B. wegen mögli-

³ Die Clearingstelle EEG ist eine neutrale Einrichtung zur Klärung von Streitigkeiten und Anwendungsfragen des EEG, die durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit errichtet wurde.

⁴ http://www.clearingstelle-ee.de/files/2011-8_Hinweis.pdf

⁵ Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. Juli 2011 (BGBl. I S. 1509) geändert worden ist

cher Landschaftsbildbeeinträchtigungen) nicht ausgeschlossen werden kann.

Die planungsrechtliche Zulässigkeit von Solar- und Fotovoltaikanlagen kann daher nur über die verbindliche Bauleitplanung (Bebauungsplan) erreicht werden. Da Bebauungspläne gem. § 8 Abs. 2 BauGB aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln sind, muss dieser entsprechende planungsrechtliche Darstellungen für die Nutzung erneuerbarer Energien haben.

Bei Bauleitplanverfahren ist gem. § 2 Abs. 4 BauGB für die Belange des Umweltschutzes eine Umweltprüfung durchzuführen. Hierbei sind die Auswirkungen auf die Schutzgüter Pflanzen/Tiere, Boden, Wasser, Klima/Luft, Landschaftsbild sowie Mensch/Kultur- und Sachgüter ermittelt, beschrieben und bewertet.

Im Besonderen ist die Bodenschutzklausel des § 1a Abs. 2 BauGB zu beachten und umzusetzen: *„Mit Grund und Boden soll sparsam und schonend umgegangen werden; dabei sind zur Verringerung der zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen die Möglichkeiten der Entwicklung der Gemeinde insbesondere durch Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und andere Maßnahmen zur Innenentwicklung zu nutzen sowie Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu begrenzen. Landwirtschaftlich, als Wald oder für Wohnzwecke genutzte Flächen sollen nur im notwendigen Umfang umgenutzt werden.“*

Somit ist ohne die Schaffung der bauleitplanerischen Voraussetzungen eine Errichtung von Photovoltaikanlagen im Außenbereich und damit auch an Autobahnen und Schienenwegen ausgeschlossen. Entsprechend der kommunalen Planungshoheit sind hierfür die Kommunen vor Ort zuständig.

Die **Flächennutzungsplanung** (vorbereitende Bauleitplanung) läuft in Zuständigkeit der Einheits- und Verbandsgemeinden. Im Bereich der Bundesstraße 6 sind dies die Verbandsgemeinde Saale-Wipper, die Stadt Aschersleben und die Stadt Seeland. Über rechtskräftige Flächennutzungspläne verfügen momentan die Stadt Güsten und die Gemeinden Ilberstedt und Giersleben (VerbG Saale-Wipper), die Stadt Aschersleben und die Ortsteile Hoym und Nachterstedt (Stadt Seeland). Dort sind bisher allerdings keine Aussagen zu Photovoltaikfreiflächenanlagen getroffen worden.

Ein wichtiges Instrument zur Berücksichtigung der Belange der Nutzung der erneuerbaren Energien in der Flächennutzungsplanung ist die Erarbeitung einer Standortkonzeption zu Photovoltaikanlagen. Eine solche Konzeption hat z. B. die Stadt Aschersleben im Jahr 2009 und die Stadt Bernburg 2010 erarbeitet. Die Stadt Bernburg hat hierbei bereits Autobahnen und Schienewege in die Betrachtung einbezogen und ist zu dem Ergebnis gekommen, dass diese Fläche wegen ihrer besonderen Eignung für die Landwirtschaft bzw. den Naturschutz (Biotope) nicht für Photovoltaik geeignet sind. Man hat sich dort wie in Aschersleben auf eine Nutzung von Industrie- und Konversionsflächen beschränkt.

Baurecht geschaffen werden kann nur über einen **Bebauungsplan** (verbindlicher Bauleitplan). Allerdings müssen dies aus dem Flächennutzungsplan entwickelt werden. Wenn die planende Gemeinde dort keine Flächen für Photovoltaik (an Autobahnen und Schienenwegen) ausweist, kommt es zwangsläufig nicht zur Aufstellung eines Bebauungsplanes. Im Bereich der Bundesstraße 6 sind hierfür die Städte und Gemeinden zuständig (siehe Tab. 2): Gemeinde Ilberstedt, Stadt Güsten, Gemeinde Giersleben, Stadt Aschersleben und Stadt Seeland.

Die kommunale Planungshoheit ist allerdings auch grundsätzlich eingeschränkt durch die Raumordnung. Die Pläne sind nach § 1 Abs. 4 BauGB an die Ziele der Raumordnung anzupassen. Die Ziele der Raumordnung sind im Landesentwicklungsplan (LEP-LSA) und in den Regionalen Entwicklungsplänen festgelegt. Nach dem LEP-LSA sollen Photovoltaikfreiflächenanlage vorrangig auf bereits versiegelten oder Konversionsflächen errichtet werden (Grundsatz G 84). Die Errichtung von Photovoltaikfreiflächenanlagen auf landwirtschaftlich genutzter Fläche sollte weitestgehend vermieden werden (G 85). In der zeichnerischen Darstellung sind entlang der Bundesstraße 6 im Salzlandkreis ausschließlich Vorbehaltsgebiete für die Landwirtschaft und für die Erholung sowie

ein Vorranggebiet für Hochwasserschutz.

In den Regionalen Entwicklungsplänen sind flächenkonkrete Festsetzungen entlang der Bundesstraße 6 getroffen worden, die unmittelbar zu beachten sind. Es sind in erheblichem Umfang Ziele der Raumordnung vorhanden (Vorranggebiete für Landwirtschaft, Hochwasserschutz, für Natur und Landschaft und für die Rohstoffgewinnung). Diese Vorranggebiete stehen der Errichtung von Photovoltaikfreiflächenanlagen auch bei einer Aufstufung der B 6 zur Autobahn entgegen. Eine vollständige Darstellung der an die B 6 angrenzenden regionalplanerischen Zielfestsetzungen können der Tab. 3 entnommen werden.

Tab. 3
Regionalplanerische Festlegungen entlang der B 6 im Salzlandkreis
(Regionaler Entwicklungsplan Region Harz und Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg)

Abschnitt			Festlegungen im REP	
von km	bis km	km	nördlich angrenzend	südlich angrenzend
0,0	1,2	1,2	keine	keine
1,2	4,9	3,6	VR LW (I)	Bahn
4,9	4,9	0,0	Bahn	Bahn
4,9	6,1	1,1	VBG Wald (1)	VBG Wald (1)
6,1	6,1	0,0	Bahn	Bahn
6,1	6,5	0,4	VR HW (II)	VR HW (II)
6,5	8,3	1,8	VR LW (I)	keine
8,3	9,1	0,8	VR LW (I)	VR LW (III)
9,1	11,3	2,2	VR LW (III)	VR LW (III)
11,3	11,5	0,2	VBG ÖVS (8)	VR LW (III)
11,5	12,3	0,8	VR LW (III)	VR LW (III)
12,3	12,5	0,2	VBG ÖVS (8)	VR LW (III)
12,5	13,4	0,8	VR LW (III)	VBG LW (3)
13,4	14,6	1,3	VR LW (III)	VR LW (III)
14,6	14,8	0,2	VBG ÖVS (8)	VBG ÖVS (8)
14,8	16,0	1,2	keine	keine
16,0	17,9	1,9	VR LW (III)	VR LW (III)
17,9	18,2	0,3	VR LW (III)	keine
18,2	18,7	0,5	VR N+L (IX)	keine
18,7	19,3	0,6	VBG ÖVS (13)	keine
19,3	19,7	0,3	VBG ÖVS (13)	VBG ÖVS (13)
19,7	19,7	0,0	Bahn	Bahn
19,7	20,4	0,7	keine	keine
20,4	20,9	0,5	VR Roh (VIII)	VR Roh (VIII)
20,9	21,9	1,0	VR Roh (VIII)	keine
21,9	22,3	0,4	keine	keine
22,3	22,9	0,6	VBG Roh (2)	VBG Roh (2)
22,9	23,0	0,0	Bahn	Bahn
23,0	23,5	0,6	VBG Roh (2)	VBG Roh (2)
23,5	24,3	0,7	VBG Roh (2)	VBG LW (3)
24,3	27,2	3,0	VBG LW (3)	VBG LW (3)
27,2	28,7	1,5	VBG ÖVS (4)	VBG ÖVS (4)
28,7	29,1	0,4	VR HW (XII)	VR HW (XII)
29,1	29,8	0,7	VBG ÖVS (4)	VBG ÖVS (4)
29,8	32,6	2,8	VR LW (II)	VR LW (II)

VR LW (I)	Vorranggebiet für Landwirtschaft (Gebiet um STF-KÖT-ASL)
VR LW (II)	Vorranggebiet für Landwirtschaft (Nördliches Harzvorland)
VR LW (III)	Vorranggebiet für Landwirtschaft (Nordöstliches Harzvorland)
VR HW (II)	Vorranggebiet für Hochwasserschutz (Wipper)
VR HW (XII)	Vorranggebiet für Hochwasserschutz (Selke)
VR N+L (IX)	Vorranggebiet für Natur und Landschaft (Wilslebener See)
VR Roh (VIII)	Vorranggebiet für Rohstoffgewinnung (Kies Frose-ASL Feld 2)
VBG LW (3)	Vorbehaltsgebiet für Landwirtschaft (Gebiet um ASL-STF)
VBG ÖVS (4)	Vorbehaltsgebiet Ökol. Verbundsystem (Bode- und Selkeau)
VBG ÖVS (8)	Vorbehaltsgebiet Ökol. Verbundsystem (Hecken-LS zw. ASL und Gr. Börn.)
VBG ÖVS (13)	Vorbehaltsgebiet Ökol. Verbundsystem (Seeländereien)
VBG Roh (2)	Vorbehaltsgebiet für Rohstoffgewinnung (Kies Frose-ASL Feld 1)
VBG Wald (1)	Vorbehaltsgebiet für Wiederbewaldung (Güsten-Wipper)

4.3. Zusammenfassung Photovoltaikanlagen

Seit 1. Juli 2010 können Photovoltaikanlagen entlang von Autobahnen und Schienenwegen eine Einspeisevergütung nach dem EEG erhalten. Inwieweit hierunter bereits jetzt schon die Bundesstraße 6 fällt, kann nicht abschließend geklärt werden.

Unabhängig davon erscheint die Wahrscheinlichkeit der tatsächlichen Errichtung von Photovoltaikanlagen nach einer Aufstufung der Bundesstraße 6 zur Autobahn als sehr gering. Die berührten Gemeinden (VerbG Saale-Wipper und die Städte Aschersleben und Seeland) favorisieren unter Beachtung der Bodenschutzklausel bisher vorhandene Industrie- und Gewerbestandorte sowie Brachen und Konversionsflächen für die Errichtung von Photovoltaikanlagen. Beispiele sind: Ilberstedt – GE Eisenbahnspitze, Güsten – GE Bernburger Str., Aschersleben – verschiedene Flächen nach der Standortkonzeption.

Außerdem stehen klare regionalplanerische Festlegungen – insbesondere im Hinblick auf eine Sicherung der landwirtschaftlichen Bodennutzung sowie des Hochwasserschutzes, der Rohstoffgewinnung und von Natur und Landschaft – der Errichtung von Photovoltaikanlagen entlang der Bundesstraße 6 auf der überwiegenden Streckenlänge entgegen.

5. Eignung der Bundesstraße 6 als Autobahn – Fazit

Grundsätzlich würde die jetzige Bundesstraße 6 zwischen Kreuz Bernburg und Dreieck Vienenburg die Voraussetzungen an eine Bundesautobahn nach § 1 Abs. 3 FStrG⁶ erfüllen:

„Bundesautobahnen sind Bundesfernstraßen, die nur für den Schnellverkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt und so angelegt sind, dass sie frei von höhengleichen Kreuzungen und für Zu- und Abfahrt mit besonderen Anschlussstellen ausgestattet sind. Sie sollen getrennte Fahrbahnen für den Richtungsverkehr haben.“

⁶ Bundesfernstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585) geändert worden ist.

Einzig der Querschnitt würde nicht der neuen Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) entsprechen, da ein Straßenquerschnitt RQ 26 gebaut worden ist, der der RAS-Q entsprach.

Grundsätzlich kann aber davon ausgegangen werden, dass die Aufstufungsbedingungen nach § 2 Abs. 3a FStrG gegeben sein können:

*„Eine öffentliche Straße, die die Voraussetzungen des § 1 Abs. 1 oder 3 erfüllt, ist zur Bundesautobahn oder Bundesstraße, **eine Bundesstraße, die die Voraussetzungen des § 1 Abs. 3 erfüllt, zur Bundesautobahn aufzustufen.**“*

Der genannte Streckenabschnitt bietet sich als Verlängerung der bestehenden A 395 (Braunschweig-Vienenburg) an. Die A 395 endet momentan am Dreieck Vienenburg, seit dem im Jahr 2001 die A 395 im Abschnitt zwischen Dreieck Vienenburg und Bad Harzburg zur Bundesstraße abgestuft worden ist. Mit der Aufstufung der Bundesstraße 6 könnte ein Netzschluss im Netz der Bundesautobahnen hergestellt werden. Damit könnte unter Nutzung der A 39 und der A 391 in Braunschweig eine Autobahnverbindung zwischen der A 14 und der A 2 entstehen. Damit könnte auch das Anfang der 1990er Jahre aufgestellte Planungskonzept einer Nordharzautobahn (A 395 neu) und einer Südharzautobahn (A 38) umgesetzt werden.

Gerstner
Landrat