

Ulf Greiner Mai Dipl.-Ing. (TU) Beratender Ingenieur VBI
Gerichtsgutachter* und Sachverständiger für Architekten- und Ingenieurhonorare, Elektrotechnik

von der Industrie- und Handelskammer Erfurt öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger
für Lichttechnik und Ingenieurhonorare in diesem Bereich, zuständig IHK Halle-Dessau

* Bewertung von gesamten Ingenieur- und Planungsleistungen, Kosten- und Leistungsabrechnungen sowie Schäden
an Gebäuden und Baumängeln in diesem Zusammenhang, Technische Sondergutachten, Energetische Prüfungen
Bauherrenobhut, Interdisziplinäre Projektsteuerung, Schiedsverfahren, Mediation (Mediatorenliste IHK Erfurt)

ERGÄNZUNGSGUTACHTEN (EGA)

im Zusammenhang mit Fragen zu

BV Autohof Grabow - Lichtimmission eines Werbepylon mit den Schwerpunkten BAB 14 und LS 072

AUFTRAGGEBER

Bremer Mineralölhandel GmbH
in 28237 Bremen
Windhukstraße 1

Stand / Druck 03.02.19
Gutachtenumfang (ohne Anlagen) 11 Seiten
Datei vga_bmö_190202_ega_ugm
Wörteranzahl 3210
Zeichenanzahl 20928

Mitglied des Deutschen Baugerichtstages, BVS-FG A-I-Honorare, DIN Fachnormausschüsse NA 058-04, -27 AA,
Nr 1665-96-Bi IKT, Nr G-1-0361-97 IKM-V, Nachweisberechtigter Wärmeschutz (§63dThürBauO) Nr 0604-W-I-06

Hauptbüro: 06120 Halle Lettiner Straße 7 Tel / Fax 0345 6850135 / 6850134
NL Mitte: 99423 Weimar Brennerstraße 18 Tel / Fax 03643 851280 / 851278
NL Nord: 17258 Feldberger Seeniandschaft Carwitzer Straße 5 Tel / Fax 039831 20170 / 21200
NL Süd: 87700 Memmingen Augsburgener Straße 31 Tel / Fax 08331 9854343 / 9854344

www.sv-greinermai.de ugm_sv@hotmail.com Mobil 0172 3603693 Ust-IdNr. DE16222508308
Bankverbindung DEUTSCHE KREDITBANK AG IBAN DE10 1203 0000 1009 0271 27 BIC: BYLADEM1001

VORBEMERKUNGEN

Die nachfolgende Stellungnahme baut unmittelbar auf dem Gutachten (GA) v. 16.11.2018. Insofern gelten auch die dortigen Vorbemerkungen, Quellen usw. umfänglich und ohne Einschränkungen und werden hier nicht wiederholt dargestellt.

Sachverständige STELLUNGNAHME mit dem Schwerpunkt BAB 14

Das BV Autohof Grabow zur Neuerrichtung einer Tankstellenanlage befindet sich derzeit in Planung und in der Abwägung der Träger öffentlicher Belange (TÖB) und ist nicht ausgeführt.

Dem SV liegt hierzu eine Stellungnahme des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr M-V vor, auf die nachfolgend Bezug direkt genommen wird.

Zunächst einige **Anmerkungen zu den Sachlagen vor Ort:**

Der Pylon soll in einer Höhe von max. 85 Metern platziert werden und nimmt dort eine Fläche von 5 x 5 m ein. Die leuchtende Fläche als solche wird durch moderne LED-Module erzeugt, die eine Spannfolie hinterleuchten. Dadurch entsteht gerade auch für **vorbeifahrende Fahrzeugführer keine** Richtwirkung, sondern eher ein Streulicht mit Wirkungen und Erkennbarkeiten für den Nahbereich.

Die Tafeln des Pylons soll in Richtung 345° Nord Nord-West zur Autobahn (nördlich der Autobahnabfahrt Grabow) ausgerichtet werden. Dies ist notwendig, damit die LED-Werbung primär von der Autobahn her sichtbar, jedoch nicht blendend ist.

Das Grundstück des geplanten Autohofs Grabow liegt topografisch etwa 5 Meter tiefer als die Autobahn nördlich der Abfahrt Grabow. Damit der Pylon sichtbar ist, ist es notwendig, jede einzelne Tafel etwa um ca. 2,9° nach unten zu neigen. Damit liegt die für auf der BAB 14 vorbeifahrende Fahrzeugführer **relevante Höhe der Leuchflächen** bei ca. 80 m.

Das Prinzip der „Hinterleuchtung“ bewirkt - anders als bei Direktstrahlern - , dass die hinterleuchtete Folie lediglich eine Streulichtfläche erzeugt. Damit werden nicht die einzelne LED oder Gruppen davon bspw. als Punktlichtquellen wirksam, sondern die Fläche als Ganzes. Also mit ihren heterogenen Leuchtdichteverteilungen, die sich vor Ort im Wesentlichen aus den Logos ergeben sollten und weniger aus den weißen Flächen.

Eine Wahrnehmung als selbstleuchtende Logos mit hohen Leuchtdichten und entsprechend „schrillen“ und störenden Wirkungen findet demnach nicht statt. Somit können per se schädigende Lichtwirkungen, wie diese typisch sind bei unmittelbaren, direkten und gerichteten Lichtwirkungen aus primären Lichtquellen auch für auf der BAB 14 vorbeifahrende Fahrzeugführer ausgeschlossen werden. Dazu zählen bspw. auch Direktblendung und Absolutblendung.

Die durch den geplanten Werbepylon unvermeidlich auftretenden Lichtimmissionen können in ihren Wirkungen auf mögliche Betrachter nach außen durch die „Abwinkelung“ und durch die „Dimmung“ erheblich vermindert werden.

Die genauen lichttechnischen und visuellen Wirkungen vor Ort sind allerdings theoretisch keinesfalls abschließend zu bewerten, sondern immer nur planungsvorbereitend.

Prüf- und ggf. auch streitfeste Nachweise zur tatsächlichen Immissionswirkung sind nicht theoretisch, sondern nur messtechnisch erstellbar.

Erst dann, wenn die neue „Lichtanlage“ errichtet wurde, können abschließende Aussagen zur tatsächlichen (messbaren) Lichtimmission und deren Bewertung je nach Beobachterstandort getroffen werden. Das betrifft auch typische Betrachtersituationen eines Fahrzeugführers auf der BAB 14.

In jedem Fall empfiehlt der hier unterzeichnende SV abschließende lichttechnische Messungen vor Ort bei meteorologischer Dunkelheit und spätestens (!) im Zusammenhang mit der baulichen bzw. bautechnischen Abnahme des Gesamtobjektes.

Damit würden dann die tatsächlichen Immissionswirkungen des geplanten Werbepylon auch für Fahrzeugführer auf der BAB 14 prüffest gemessen und damit objektiv bestimmt werden können. Insofern läge erst dann im Ergebnis dieser Messungen ein streitfester Nachweis vor, um ggf. nachträglichen Einsprüchen Dritter sachgerecht, im Sinne des aktuellen BImSchG, begegnen zu können.

Auch möglichen Ansprüchen aus Versicherungsschäden kann durch Messungen fundiert begegnet werden, wenn es bspw. um eine vorgeworfene Kausalität von Unfallursachen und externen Blendungen geht. Auch insofern beruht die derzeitige Bewertung des SV lediglich auf Erfahrungen und den vorliegenden Unterlagen und ist daher vorläufig und steht unter dem Vorbehalt abschließender lichttechnischer Messungen vor Ort, nach denen ggf. noch Feinjustierungen vorgenommen werden können, um mögliche Restblendungen bzw. Störungen weiter zu vermindern.

Lichttechnische „Betroffenheit“ der BAB 14 und der LS Nr. 072

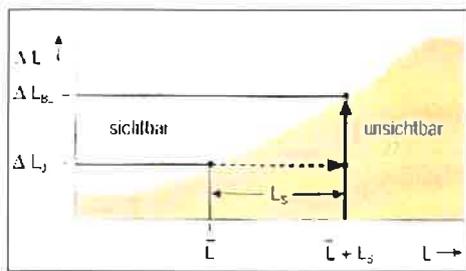
(a) Allgemeiner / Normativer Teil

Der SV nimmt nachfolgend zunächst Bezug auf bundesweit übliche Standards wie bspw. das **Merkblatt „Bauseitige Beleuchtungsanlagen“** der Straßenverkehrsbehörde NRW, welches zumindest orientierend auch von anderen Bau- und Straßenaufsichtsämtern verwendet wird:

a) Eine Erhöhung der vorliegenden TI - Grenzwerte für beleuchtete Straßen ist nicht absehbar. Es kommt daher auch absehbar zu keiner Überschreitung der Grenzwerte. Bedingt ist dies durch die hohe Bauhöhe des Pylons und die geringen Lichtstärken bzw. Leuchtdichten.

HINWEISE des SV: Blendung kann die Verkehrssicherheit erheblich negativ beeinflussen. Je nach Grad der Blendung können Unbehagen, Unsicherheit und Ermüdung (psychologische Blendung), aber auch merkbare Herabsetzung der Sehleistung (physiologische Blendung) auftreten. Das bedeutet, dass Maßnahmen zur Entblendung getroffen werden müssen bzw. die Blendung muss begrenzt werden. Im EGA hier betrifft das ausdrücklich nicht die Straßenbeleuchtungsanlagen, die sich im üblichen Blickfeld eines Fahrers sowieso befinden, sondern nur die im peripheren Gesichtsfeld neu hinzukommenden Leuchtflächen. Nur diese sind hier zu bewerten, also nicht die typischen Straßenleuchten, die durch die DIN EN 13201 beschrieben werden.

Die Bewertung der physiologischen Blendung von typischen Straßenleuchten erfolgt durch die prozentuale Schwellenwerterhöhung (TI - Threshold increment). Diesem Verfahren liegen folgende Erkenntnisse zugrunde (siehe Abbildung):



Bei einer blendfreien Straßenbeleuchtung adaptiert das Auge auf die mittlere Fahrbahnleuchtdichte L . Ein Seobjekt auf der Fahrbahn ist gerade sichtbar, wenn es gegenüber seiner Umgebung einen Leuchtdichteunterschied (Schwellenwert) von ΔL_0 aufweist.

Befinden sich dagegen **Blendlichtquellen im Gesichtsfeld**, erzeugen diese im Augeninneren ein Streulicht, das sich wie ein „Schleier“ auf die Netzhaut legt. Diese zusätzliche „Schleierleuchtdichte“ L_s bewirkt, dass das Auge auf ein höheres Niveau $L + L_s$ adaptiert, obwohl die mittlere Fahrbahnleuchtdichte L unverändert bleibt. Das Seobjekt mit dem Leuchtdichteunterschied ΔL_0 gegenüber seiner Umgebung wird unsichtbar.

Im vorliegenden Sachverhalt ist mit keiner relevanten (zusätzlichen) Schleierleuchtdichte – bedingt durch die Bauhöhe und die geringen Lichtstärken – zu rechnen.

Der notwendige Leuchtdichteunterschied muss bei Blendung auf ΔL_{BL} erhöht werden, um dieses Objekt wieder wahrnehmen zu können. Die Erhöhung um $\Delta L_{BL} - \Delta L_0$ kann bei gegebener mittlerer Fahrbahnleuchtdichte L als Maß für die Blendwirkung herangezogen werden.

Nach derzeit möglicher planerischer Bewertung des SV kann in der Praxis - auf Grund der Topografie der Ortslage (Tallage, Böschung usw.) regelmäßig von einem zu bewertenden Blick nach vorn und weniger von einem Blick nach oben in Richtung Pylon ausgegangen werden, so dass hier nicht mit einer relevanten Blendwirkung zu rechnen ist.

Die prozentuale Schwellenwerterhöhung TI von ΔL_0 auf ΔL_{BL} ist als Maß für die physiologische Blendung eingeführt und berechnet sich nach der Formel:

$$TI = \frac{\Delta L_{BL} - \Delta L_0}{\Delta L_0} \cdot 100$$

In DIN EN 13201-3 ist eine Berechnungsformel für TI angegeben, die von der mittleren Neuwert-Fahrbahn-Leuchtdichte L und der Schleierleuchtdichte L_s ausgeht.

$$TI = \frac{65 \cdot L_s}{L^{0,8}} \text{ in \%}$$

Das TI-Verfahren berücksichtigt die allgemein bekannte Tatsache, dass bei höherer Fahrbahnleuchtdichte auch höhere Lichtstärken von Blendlichtquellen und damit auch höhere Schleierleuchtdichten zugelassen werden können, ohne die Güte der Blendungsbegrenzung unzulässig zu beeinträchtigen.

Hohe TI-Werte bedeuten eine größere Schwellenwerterhöhung und sind damit ein Hinweis auf eine mögliche Blendefahr. Für stark befahrene Straßen wird eine Schwellenwerterhöhung TI bis 10% und für weniger stark befahrene Straßen TI von 15% bis 20% als akzeptabel angesehen.

Auf Grund des lichttechnisch geringen Einflusses des geplanten Pylons sind im Bereich der Straßen (BAB und LS) und damit auch auf den jeweiligen Fahrbahnen selbst eine Schwellenwerterhöhung erheblich \ll 10% mit hoher Sicherheit zu erwarten, die nach DIN EN 13201-3 jedenfalls zulässig ist. Konkrete Messwerte stehen aus.

b) Die Leuchtflächen müssen so angebracht sein, dass diese aus beiden Fahrtrichtungen nicht stören und dabei bspw. blendungsrelevante Flächen mit hohen Leuchtdichten einsehbar sind. In der Planung sind ausschließlich abgeschirmte vorgesehen. Diese werden durch die geplante Bauart des Pylons (Hinterleuchtung) weiter lichttechnisch „entschärft“, indem gerade keine direktstrahlenden, tiefstrahlenden bzw. gerichtete Optiken verwendet werden und auch keinerlei Lichtquellen direkt einsehbar sind. Auf Grund der Winkelbeziehungen - geplante Höhe des Pylons und Sichtbarkeit beim Blick des Fahrzeugführers geradeaus – können für den Normalbetrachter störende Blendungserscheinungen derzeit ausgeschlossen werden. Störungen durch einsehbare Flächen hoher Leuchtdichten sind derzeit nicht erkennbar.

HINWEISE des SV: Die Lichtstärkeklassen nach DIN EN 13201-2 gelten auch für Lichtimmissionen oberhalb der Horizontalen, die in der Atmosphäre gestreut werden und die Sicht auf die Sterne und astronomische Beobachtungen behindern können. Die Klassen G1 bis G3 entsprechen dabei „teilabgeschirmten“ bis „abgeschirmten“ Leuchten. Die Klassen G4 bis G6 entsprechen stärker abgeschirmten Leuchten.

DIN EN 13201-2 legt allerdings keine Mindestanforderung in Bezug auf die Einhaltung einer bestimmten Lichtstärkeklasse fest. Die Lichtstärkeklassen bestimmen ganz wesentlich die visuelle Qualität der Beleuchtung. Sie sind hier im Sachverhalt - wie bereits im KGA beschrieben - vom Bauherrn/ Planer mit einem unabhängigen SV abzustimmen.

Zu den für diese Störungen relevanten und wirksamen physikalischen und lichttechnischen Kenngrößen zählen bspw. die Einwirkdauer, die Leuchtdichte für Absolutblendung und ggf. störende psychologische Blendung bzw. erhebliche Belästigungswirkungen von Lichtimmissionen (Stressfaktoren) im Kontext mit den besonderen örtlichen Gegebenheiten, die ggf. Gefahren für Leib, Leben bzw. bedeutende Sachwerte darstellen könnten.

Auf Grundlage der vorliegenden Planungsunterlagen und lichttechnischen Berechnungen sind auch hierzu Störungen derzeit nicht absehbar.

c) Eine (zusätzliche) Ausleuchtung der klassifizierten Straßen - hier der BAB 14 und der LS 072 - durch den neuen Pylon ist aus lichttechnischer Sicht nicht ansatzweise absehbar.

Hier relevante Flächen mit höheren Beleuchtungsstärken können mit hoher Sicherheit ausgeschlossen werden.

d) Der SV bewertet folgende Normen als für das zu bewertende BV relevant:

DIN EN 13201 (Straßenbeleuchtung) – externe Bewertung

DIN EN 12462-2 (Arbeitsplätze im Freien) – (vorwiegend) interne Bewertung

Um auch die psychologische Blendung zu bewerten, enthält DIN EN 13201-2 eine Bewertungsmethode mit Blendindexklassen D0 bis D6.

Die Blendindexklasse wird durch den Blendindex bestimmt.

Der Blendindex wird wie folgt berechnet: Die Lichtstärke I in cd ist die maximale Lichtstärke in alle Richtungen um die Leuchte und bei einem Ausstrahlungswinkel von 85° (gemessen gegen die Senkrechte). A ist die Projektion der leuchtenden Fläche der Leuchte in der Ebene senkrecht zur Lichtstärke I in m^2 . Wenn in Richtung der Lichtstärke I Teile der Lichtquelle oder Reflexe davon sichtbar sind, gilt die Klasse D0.

In anderen Fällen ist der Blendindex ggf. zu berechnen. In DIN EN 13201 wird allerdings keine bestimmte Blendindexklasse (Blendindex = $I \cdot A^{0,5}$ Blendindexklasse D0 D1 D2 D3 D4 D5 D6 Maximaler Blendindex $cd/m^2 - 7.000$) vorgeschrieben.

Die Blendindexklasse bestimmt lediglich den Komfort der Beleuchtungsanlage und ist hier im Sachverhalt – wie vorn auch bereits beschrieben - vom Bauherrn/ Planer in Abstimmung mit einem unabhängigen SV festzulegen.

Wichtig für das Wahrnehmen von Fahrzeugen, Personen und Gegenständen auf der Fahrbahn ist die örtliche Gleichmäßigkeit der Leuchtdichte.

Während sich das Auge in einem gewissen Umfang an veränderte mittlere Leuchtdichten anpassen kann, entstehen aus der Sicht des Kraftfahrers als Folge ungenügender Leuchtdichtegleichmäßigkeit Tarnzonen, die jedoch nicht als solche wahrgenommen werden. Diese bilden Gefahrenquellen für Kraftfahrer und Fußgänger. Tarnzonen entstehen durch ungenügend beleuchtete Bereiche der Fahrbahn, vor deren Hintergrund Personen und Hindernisse aufgrund zu geringer Kontraste nicht wahrgenommen werden können.

Auf Grund der vorliegenden Planunterlagen (geringer Einfluss des neuen Pylons auf die Beleuchtung am unmittelbaren Fahrbahnrand ($< 2lx$) und auf der Fahrbahn selbst sind keine „Tarnzonen“ und auch sonst keine visuell relevanten Einflüsse auf die Gleichmäßigkeit der Fahrbahnleuchtdichte zu erwarten.

Aus den vorliegenden Planungen ergeben sich keine Verstöße gegen diese Normen, wobei der SV hier keine internen Bewertungen der erforderlichen Beleuchtungsstärken vornimmt, da sich die Aufgabenstellung hier auf die externe Bewertung (Wirkung des Lichtes nach außen) beschränkt.

e) Der SV weist darauf hin, dass die neue Lichtanlage des geplanten Pylons bei Flackern unverzögerlich abzuschalten und instand zu setzen sind. Die Fachplanungen Elektrotechnik sind hierzu anzupassen und auszulegen.

Sollten im Laufe der Betriebsstunden „Flackern“ oder andere visuell wahrnehmbare Störungen der Leuchtfläche des Pylons auftreten, ist die gesamte Lichtanlage des Pylons unverzüglich abzuschalten. Das sollte Auflage der Baugenehmigung werden.

(b) Spezieller Teil bzgl. vorliegender behördlicher Hinweise

Unter dem Zeichen: 0333-555-23-2019/008 liegt dem SV hier eine Email der Straßenbauverwaltung (SBV) des Herr

Mathias Safhöfer

Betrieb und Verkehr

Landesamt für Straßenbau und Verkehr M-V

Krakower Chaussee 2a, 18273 Güstrow\Klueß

Tel.: 03843 27-5407 Fax: 03843 27-5050

E-Mail: Mathias.Safhoefer@sbv.mv-regierung.de Website: strassenbauverwaltung.mvnet.de

Zum Umgang mit Ihren personenbezogenen Daten informieren wir Sie gern unter:
www.strassenbauverwaltung.mvnet.de/impressum/Datenschutz/

vor, zu der der SV nachfolgend **direkt am Text** der Email Bezug nimmt. Die **Anmerkungen der Behörde**, die nicht direkt Fragen zur Lichtimmission betreffen, werden dazu weggelassen. **Hervorhebungen** erfolgten durch den SV hier, um eine Schwerpunktsetzung besser zu erkennen.

Sollte der SV dazu relevante behördliche Anmerkungen übersehen haben, kann das GA jederzeit ergänzt werden. Der SV bittet dazu um entsprechende Hinweise.

... Eine Beteiligung des Straßenbulasträgers der Bundesautobahn Nr. 14 (BAB 14) erfolgte trotz Betroffenheit nicht. Auch konnte ich laut meinen Unterlagen auch keine Beteiligung bei vorherigen Verfahrensstufen in der Vergangenheit erkennen.

Nachfolgend daher nun meine Stellungnahme, um deren **Beachtung** ich bitte. Diese Stellungnahme bezieht sich im straßenbaulichen und straßenverkehrlichen Bereich nur auf Bundesautobahnen und autobahnähnliche Bundesstraßen (Kraftfahrstraßen).

Vom Vorhaben ist auch die **Landesstraße Nr. 072** betroffen ...

Gegen den Vorentwurf des Bebauungsplanes bestehen in verkehrlicher und straßenbaulicher Hinsicht dann keine Bedenken, wenn **bei den weiteren Planungsschritten** die nachfolgenden Punkte berücksichtigt werden:

Die Hinweise der SBV entsprechen den Hinweisen des SV, dass die weiteren Planungsschritte (auch) seitens der Lichtimmission sachkundig begleitet werden sollten und spätestens nach Fertigstellung und vor baulicher Abnahme entsprechende messtechnische Nachweise vorzulegen sind, um die entsprechende Unbedenklichkeit objektiv zu sichern.

... Durch das Vorhaben darf die Leistungsfähigkeit der Anschlussstelle Grabow der BAB 14 nicht beeinträchtigt werden, ggf. sind entsprechende Maßnahmen vorzusehen. Anlagen der Außenwerbung mit Wirkung auf die Verkehrsteilnehmer der BAB 14 sind grundsätzlich unzulässig (§ 9 FStrG und § 33 StVO).

Zulässig kann Werbung auch jenseits der 40 m-Anbauverbotszone einer Autobahn nur unter folgenden einschränkenden Bedingungen sein:

- a) Die Werbung darf nur am Ort der eigenen Leistung (Betriebsstätte) angebracht sein, isoliert zu Werbezwecken errichtete oder aufgestellte Anlagen oder Werbeträger sind unzulässig.
- b) Diese Werbung am Ort der eigenen Leistung muss so gestaltet sein, dass eine längere Blickabwendung des Fahrzeugführers nach aller Erfahrung nicht erforderlich ist, das bedeutet insbesondere:
 - nicht überdimensioniert
 - nicht beweglich
 - in Sekundenbruchteilen erfassbar oder zur nur unterschwelligen Wahrnehmung geeignet
- c) Die amtliche Beschilderung darf nicht beeinträchtigt werden.
- d) Eine Häufung von Werbeanlagen ist unzulässig.

Der SV stellt dazu aus seiner (technischen) Sicht fest:

- a) Die Werbung ist am Ort der eigenen Leistung (Betriebsstätte) angebracht und dient nicht zu anderen „isolierten“ Werbezwecken und erfüllt dahingehend diese Zulässigkeitskriterien.
- b) Die Werbung (der Pylon) ist am Ort der eigenen Leistung so gestaltet, dass eine längere Blickabwendung des Fahrzeugführers (der BAB 14) nach aller Erfahrung nicht erforderlich ist. Der Pylon ist – unter Beachtung des baulichen Umfeldes - insbesondere:
 - nicht überdimensioniert
 - nicht beweglich
 - in Sekundenbruchteilen erfassbarund erfüllt dahingehend diese Zulässigkeitskriterien.
- c) Die amtliche Beschilderung wird nicht beeinträchtigt.
- d) Eine Häufung von Werbeanlagen ist nicht erkennbar.

Unzulässig sind insbesondere auch am Ort der eigenen Leistung (Betriebsstätte) auf den Autobahnverkehr wirkende

- Werbung mit Botschaften (Satzaussagen, Preisangaben, Adressen, Telefonnummern u. Ä.),
- Prismenwendeanlagen,
- Lauflichtbänder,
- Rollbänder,
- Filmwände,
- Akustische Werbung,
- statische Lichtstrahler, Licht- und Laserkanonen sowie vergleichbare Einrichtungen,
- luft- oder gasgefüllte Werbepuppen oder -ballons.

Der Pylon ist vor Ort so geplant, dass keines der o. g. Unzulässigkeitskriterien zutrifft.

An Pylonen angebrachte Werbung, Werbetürme etc. sind nur auf der Betriebsstätte und nur dann zulässig, wenn sie den vorgenannten Anforderungen entsprechen. Sie sollten nicht höher als 20m sein.

Für Beherbergungsbetriebe, Gaststätten, Tankstellen und Reparaturservicebetriebe kann von den vorgenannten Punkten wie folgt abgewichen werden, wenn diesem Bedarf auf Autobahnen nicht entsprochen wird und auch nicht entsprochen werden kann. Zugleich kann damit im Interesse der Verkehrssicherheit eine rechtzeitige Orientierung vor den Anschlussstellen für die Verkehrsteilnehmer erreicht werden, die eine Präferenz für besondere Angebote des Tankens und Rastens haben.

Für Tank- und Raststellen kann hier von den vorgenannten Punkten abgewichen werden, wenn damit im Interesse der Verkehrssicherheit eine rechtzeitige Orientierung vor den Anschlussstellen für die Verkehrsteilnehmer erreicht werden, die eine Präferenz für besondere Angebote des Tankens und Rastens haben. Dies ist hier der Fall.

Ausschließlich am Ort der Leistung (Betriebsstätte) darf dann eine einzelne Werbemaßnahme größer dimensioniert und stärker wahrnehmbar gestaltet sein. Dies gilt jedoch nur für:

a) von innen oder außen beleuchtete Symbole die den Sinnbildern der StVO-Zeichen 359, 361 375-377 nachgebildet sind oder "T" für Tankstelle und "R" für Gaststätte oder

b) statt eines Symbols nach a) für Firmenlogos, die nach der Verkehrsanschauung eindeutig auf das Leistungsangebot hinweisen (Bsp.: Logos von Mineralölfirmen oder Imbissketten), wobei Symbol oder Logo auch an einem Pylon angebracht sein können (Sollhöhe auch hier 20m), und unter folgenden Bedingungen:

i. Symbol oder Logo muss so rechtzeitig vor einer Ausfahrt wahrgenommen werden können, dass von einer Entscheidung, den Ort der Leistung anzufahren, nach aller Erfahrung keine Gefährdung des Verkehrs ausgehen kann;

ii. der Ort der Leistung darf nicht mehr als 1000 m (bezogen auf die Fahrstrecke im nachgeordneten Netz) von der nächsten folgenden Abfahrt entfernt sein;

iii. das Angebot des jeweiligen Betriebes muss grundsätzlich auch für den Lkw-Verkehr geeignet sein (z. B. Abstellmöglichkeiten in zumutbarer Entfernung);

iv. Symbol oder Logo dürfen nur während der Öffnungszeit des Betriebes von innen oder außen beleuchtet sein.

Ausschließlich am Ort der Leistung (Betriebsstätte) darf der Pylon als einzelne Werbemaßnahme deshalb größer (als bspw. 20 m hoch) dimensioniert und stärker wahrnehmbar gestaltet sein, da

a) es sich um von innen beleuchtete Symbole für Firmenlogos handelt, die nach der Verkehrsanschauung eindeutig auf das Leistungsangebot hinweisen (hier: Logos einer Mineralölfirma und einer Imbisskette) handelt, mit folgenden Maßgaben:

i. Das Symbol oder Logo wird so wie geplant rechtzeitig vor einer Ausfahrt wahrgenommen werden können, dass von einer Entscheidung, den Ort der Leistung anzufahren, nach aller Erfahrung keine Gefährdung des Verkehrs ausgehen wird;

ii. der Ort der Leistung ist nicht mehr als 1000 m (bezogen auf die Fahrstrecke im nachgeordneten Netz) von der nächsten folgenden Abfahrt entfernt;

iii. das Angebot des jeweiligen Betriebes ist grundsätzlich auch für den Lkw-Verkehr geeignet sein (z. B. Abstellmöglichkeiten in zumutbarer Entfernung);

iv. Die Symbole bzw. Logos sind nur während der Öffnungszeit des Betriebes von innen beleuchtet. Der Betriebsfall ist für 24h täglich geplant. Bei Abweichungen ist der Pylon abzuschalten.

FAZIT

Der geplanten Pylon stellt zunächst keinen Verstoß gegen das BImSchG dar (siehe KGA). Auch kann eine (zusätzliche) Gefährdung des Straßenverkehrs bspw. durch Blendung ausgeschlossen werden. Andere und „weiche“ Faktoren sind theoretisch nicht abschließend klärbar und bedürfen ggf. örtlicher Aufnahmen.

Konkrete Anhaltspunkte dafür sind derzeit aber nicht ersichtlich.

Abschließend wird ausdrücklich empfohlen, eine abschließende Ausrichtung der Werbetafeln auch in Hinblick der Immissionsbedenken der TÖB erst vor Ort optimierend durchzuführen, siehe auch Hinweise im KGA.

Letztlich können auf Grund der derzeit bekannten Planungsansätze die gewollten und sinnvollen Wahrnehmbarkeiten des Pylon von der Autobahn derart gesichert werden, ohne den Verkehr auch nur ansatzweise zu gefährden, soweit das derzeit absehbar ist.

Eine abschließende Erklärung zur lichttechnischen Unbedenklichkeit kann erst auf Grundlage von Messergebnissen der tatsächlichen baulichen und technischen Situationen erfolgen.

Ulf Greiner Mai

Ö. b. u. v. SV / Halle und Weimar im Februar 2019

