

**17.1 Sonstige Unterlagen**

Anlagen:

- 17.1.1 Kostenübernahmeerklärung\_U.pdf
- 17.1.2 f2e\_stellungnahme\_schoenberg\_2022.pdf

# Kostenübernahmeerklärung

## Windpark Schönberg

---

**Adressat:** Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt Westmecklenburg  
Abteilung 5  
Bleicherufer 13  
19053 Schwerin

**Bezug:** Genehmigungsverfahren nach § 4 BImSchG  
für 3 Windenergieanlagen in der Gemeinde Schönberg

**Beschreibung des Vorhabens:** Errichtung und Betrieb von 2 Windenergieanlagen des Typs Nordex 2 x N163 und 1 x N149

Leistung: 5,7 MW  
Nabenhöhe: 164 m  
Rotordurchmesser: 163 m  
Gesamthöhe: 245,5 m

Leistung: 5,7 MW  
Nabenhöhe: 164 m  
Rotordurchmesser: 149 m  
Gesamthöhe: 238,5 m

**Antragsteller:** mea Energieagentur Mecklenburg-Vorpommern GmbH  
Obotritenring 40  
19053 Schwerin

Hiermit erklärt der Antragsteller zum o. g. Genehmigungsverfahren die Übernahme der mit dem Genehmigungsverfahren in Zusammenhang stehenden Kosten.

Schwerin, 03.06.2020



---

Torsten Hinrichs  
mea Energieagentur  
Mecklenburg-Vorpommern GmbH



---

Frank Heinkel  
mea Energieagentur  
Mecklenburg-Vorpommern GmbH



Fluid & Energy Engineering  
GmbH & Co. KG

Fluid & Energy Engineering GmbH & Co. KG, Borsteler Chaussee 178, 22453 Hamburg

Borsteler Chaussee 178  
22453 Hamburg

Plan BC GmbH  
Frau Mariella Schubert  
Siegmundstraße 9  
95445 Bayreuth

phone: +49 (0)40 533 036 8-0  
fax: +49 (0)40 533 036 80-79  
email: [info@f2e.de](mailto:info@f2e.de)  
web: [www.f2e.de](http://www.f2e.de)

Ihr Zeichen

Unser Zeichen  
2022-L-021-P6-R0

Bearbeiter  
Dr. Hahm

Datum  
01.12.2022

## Erläuternde Stellungnahme zum Standort Schönberg

Sehr geehrte Frau Schubert,

Sie haben uns gebeten, zu unserem Gutachten zu Risiken durch Eiswurf/Eisfall und Bauteilversagen am Standort Schönberg vom 04.06.2020 /1/ mit Bezug auf ein Schreiben der Deutschen Bahn AG vom 14. September 2022 /2/ Stellung zu nehmen.

Der Errichtung und dem Betrieb der drei geplanten WEA wird in /2/ seitens der Deutschen Bahn AG nicht zugestimmt. Hierzu wird auf die besondere Schutzbedürftigkeit und die Betriebssicherheit hingewiesen. Um dies zu gewährleisten, müsse gemäß Eisenbahnspezifischer Technischer Baubestimmungen (EiTb) Kapitel 2.7 Anlage A 1.2.8./6 /3/ ein Abstand von größer 1,5 x (Rotordurchmesser plus Nabenhöhe) zum nächstgelegenen in Betrieb befindlichen Gleis (Gleisachse) eingehalten werden.

Weiterhin wird in /2/ auf die zukünftige Elektrifizierung der Bahnstrecke hingewiesen, da diese bislang nicht berücksichtigt wurde.

Dazu nehmen wir wie folgt Stellung:

Die Abstandsforderungen der EiTB entsprechen den auch für andere Verkehrswege in der Muster-Verwaltungsvorschrift Technische Baubestimmungen (MVV TB) des Deutschen Institut für Bautechnik /4/ festgelegten Bestimmungen. Der in /3, 4/ definierte Abstand basiert auf einer einfachen qualitativen Risikobewertung in der Form, dass ab diesen Abständen ein Risiko in der Regel vollständig ausgeschlossen werden kann. Es handelt

Amtsgericht Hamburg,  
HRA 107878  
USt.-IdNr.: DE 258129690  
Steuer-Nr.: 49/619/01117

VR Bank Mecklenburg eG  
Konto: 160 61 31 BLZ: 140 613 08  
IBAN: DE79140613080001606131  
BIC: GENODEF1GUE

Komplementär:  
fluid & energy engineering Verwaltungsgesellschaft GmbH  
Amtsgericht Hamburg, HRB 104049  
Geschäftsführer: Silva Mäusling, Dr. Thomas Hahm



sich also um einen potentiellen Gefährdungsradius.

Dieser so definierte Abstand steht einer quantitativen, probabilistischen und standortspezifischen Risikobewertung wie sie in /1/ durchgeführt wurde aber nicht entgegen. Diese wird in /3, 4/ vielmehr mit der Formulierung „In anderen Fällen ist die Stellungnahme eines Sachverständigen erforderlich“ explizit vorgesehen.

Solche standortspezifischen Risikobewertungen sind daher seit vielen Jahren gängige Praxis, da in Deutschland fast immer Verkehrswege innerhalb des potentiellen Gefährdungsbereiches der Windenergieanlagen liegen.

Die ablehnende Stellungnahme der Deutschen Bahn AG ist daher aus unserer Sicht nicht begründet.

Bezüglich einer zukünftigen Elektrifizierung der Bahnstrecke ist anzumerken, dass diese keinen direkten Einfluss auf die Risikobewertung von Personenschäden hat. Es kommt zwar zu zusätzlichen Sachschäden, diese sind aber nicht Gegenstand der Bewertung in /1/. Die Risikobewertung ist nur anzupassen, wenn sich im Zuge der Elektrifizierung der Bahnstrecke die Fahrgeschwindigkeiten der Züge und/oder die Frequentierung der Bahnstrecke ändert.

Bei weiteren Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Silva Mäusling

Dr. Thomas Hahm

## Literatur

- /1/ Fluid & Energy Engineering GmbH & Co. KG; Gutachtliche Stellungnahme zu Risiken durch Eiswurf/ Eisfall und Bauteilversagen am Standort Schönberg; Referenz-Nr.: F2E-2020-TGF-028, Revision 0; Hamburg, 04.06.2020.
- /2/ Deutsche Bahn AG; Antrag gemäß § 4 BImSchG auf Errichtung und Betrieb von 3 Windkraftanlagen (WKA), Gemarkung: Rottensdorf, Flur: 1 Flst.-Nr.: 47, 48, Gemarkung: Retelsdorf, Flur: 1 Flst.-Nr.: 28, Stellungnahme der DB AG; Aktenzeichen: TÖB-MV-22-141217; Berlin, 14.09.2022.
- /3/ Eisenbahn-Bundesamt; Eisenbahnspezifische Technische Baubestimmungen (EiTB); Ausgabe 2022/1; Bonn, 01.01.2022.
- /4/ Deutsches Institut für Bautechnik (DIBt), Muster-Verwaltungsvorschrift Technische Baubestimmungen (MVV TB) Ausgabe 2020/1; Berlin, 19.01.2021.