

SERIE WINDKRAFT

# Bis sich die Windräder drehen

Von der Idee für einen Windpark bis zu dessen Anschluss ans Stromnetz ist es ein weiter Weg. Wie man ihn bewältigt, erläutern Thomas Brill und Thomas Nägler von Ökostrom Saar.

VON LOTHAR WARSCHIED

**MERZIG** Wer heute den Bau eines Windrades oder gar eines Windparks beantragen will, „muss Gutachten und Unterlagen einreichen, die gut und gerne 30 Aktenordner füllen“. Das sagt Thomas Nägler. Der Diplomingenieur ist einer der Urväter der Energiewende an der Saar und war in vorderster Front mit dabei, als in Freisen Anfang der 90er Jahre die ersten Windräder auf saarländischem Boden errichtet wurden. Doch im Unterschied zu heute „genügte damals ein einziger Ordner, um grünes Licht zu bekommen“.

Seit dem Jahr 2000 ist er Geschäftsführer und Gesellschafter der Firma Ökostrom Saar, die von der ersten Idee bis zum Betrieb alles im Angebot hat, was benötigt wird, um einen Windpark zu genehmigen, zu bauen und zu betreiben. Weitere Gesellschafter sind Thomas Brill und Heiko Hildebrandt. Seitdem haben sie mit ihrem Unternehmen daran mitgewirkt, dass 39 Windräder an der Saar mit einer Leistung von 98 Megawatt (MW) aufgestellt, zum Laufen gebracht und an das Stromnetz angeschlossen wurden. Noch heute sind sie für die technische Betriebsführung dieser Anlagen verantwortlich. Alle Projekte haben sie zusammen mit Partnern wie zum Beispiel dem Versorgungsunternehmen VSE oder den Stadtwerken Merzig verwirklicht.

Schon die Suche nach einem geeigneten Standort ist eine knifflige Sache. Wichtige Punkte sind hierbei unter anderem der **Abstand zum nächsten Siedlungsgebiet, der nach Auffassung von Brill „mindestens 1000 Meter betragen muss“**. Im Saarland, wo es keine exakten Vorschriften gibt, liegen diese Abstände je nach Gemeinde zwischen 1000 und 650 Metern.

Auch bei Flächen im Wald differenziert Ökostrom Saar. „Wenn es sich um eine reine Nadelwald-Monokultur handelt, kann man dort Windräder vertreten“, sagt Nägler. **„Standorte in einem Mischwald mit Buchen- und Eichenbeständen sollten hingegen tabu sein.“**

Außerdem muss die sogenannte Windhöflichkeit erkundet werden. Darunter versteht man die Eignung einer Fläche für die Nutzung der Windenergie, so dass mit einer stabilen Strom-Ernte gerechnet



Thomas Brill (l.) und Thomas Nägler haben schon viele Windkraft-Projekte im Saarland umgesetzt.

FOTO: ROLF RUPPENHAL

werden kann. Auf exponierten Höhenrücken weht der Wind in unserer Region mit mehr als sieben Meter pro Sekunde, normal liegen diese Werte zwischen sechs und sieben Meter. „Obwohl es hier viele Erfahrungswerte gibt und sehr aussagekräftige Windatanten existieren, muss die Höflichkeit dennoch über ein Gutachten bestätigt werden“, sagt Nägler. Wichtig sei zudem, dass der Anschluss an das Stromnetz zu vertretbaren Kosten sichergestellt ist und das Netz auch für diese zusätzlichen Strommengen ausgelegt ist.

Wenn diese Punkte weitgehend geklärt sind, schauen sich die Projektentwickler von Ökostrom die Kataster-Auszüge an und finden heraus, wer die Eigentümer der infrage kommenden Flächen sind. „Wir müssen nachweisen, dass diese auch ihre Grundstücke zur Verfügung stellen und sie darüber informiert wurden, welchen Nutzen sie haben können, aber auch, mit welchen Einschränkungen sie rechnen müssen“, erläutert Brill. **So müssten die Verpächter einkalkulieren, dass der Boden im Radius von bis zu 200 Meter um den Mast**

**nur noch mit Auflagen bewirtschaftet werden kann.** Sollte es sich um mehrere Eigentümer handeln, „muss die Pacht so aufgeteilt werden, dass niemand sich benachteiligt fühlt“, ergänzt Nägler. Irgendwann müssen sich die Projektierer auch darüber im Klaren sein, welche Windenergie-An-

**„Wir sind von hier. Wir können uns keinen Unsinn leisten.“**

Thomas Nägler  
Geschäftsführer von Ökostrom Saar

lagen bestellt werden, wie hoch sie werden, welche Leistung sie bringen sollen und wie viele es sind. „Von diesen Faktoren hängt auch ab, wie viel Hektar wir benötigen“, sagen die Ökostrom-Leute. **Zudem müssen Prognosen zum Lärm der Anlagen und zum Schattenwurf der Rotorblätter abgegeben werden. Wichtig sei in diesem Zusammenhang auch die Zustimmung der jeweiligen Kommune. „Ohne diese läuft nicht viel.“** Die Projektierer müssen sich ferner etliche Unbedenklichkeitserklärungen

einholen – unter anderem von Freileitungsbetreibern oder der Bundesnetzagentur, die testiert, dass die Masten den Funkverkehr nicht stören.

**Die längste Zeit und die gründlichste Vorbereitung nimmt den Experten zufolge „das arten- und naturschutzrechtliche Gutachten ein“.** Hierbei nehmen die Gutachter alles unter die Lupe, was rund um die Windräder im Radius von bis zu fünf Kilometer kreucht und fleucht. Besonderen Schutz genießen Fledermäuse oder Vögel wie der Rotmilan. „Allein der Leitfaden, nach dem das naturschutzrechtliche Verfahren ablaufen muss, umfasst 100 Seiten“, sagt Brill. Weil diese Gutachten teuer und aufwendig sind, „empfiehlt es sich, schon vorher mit dem Gutachter den Standort unter die Lupe zu nehmen“, meint Nägler. Findet dieser Alleen oder Flächen mit Hecken vor, käme oft schon ein **„Vergeßt es“**, weil „dort Fledermäuse ideale Nistbedingungen vorfinden“.

Die zentrale Genehmigungsbehörde ist das Landesamt für Umwelt- und Arbeitsschutz (LUA), das

den eingereichten Antrag Punkt für Punkt durcharbeitet. Dessen Fachkompetenz loben die Ökostrom-Projektierer. **„Dort wird unter schwierigsten Rahmenbedingungen sehr gute Arbeit geleistet.“**

Ist das alles geschafft, muss am Ende das infrage kommende Gelände hergerichtet werden. „Je nach Untergrund müssen wir festlegen, wie tief die Fundamente reichen müssen“, erläutert Nägler. Zudem müssen sie dafür sorgen, dass die Schwerlast-Transporter mit Mast, Gondel und Flügeln „auch das vorgesehene Gelände erreichen können und nicht in irgendeiner Ortsdurchfahrt stecken bleiben“. **Und nicht zuletzt: „Die Menschen in der Umgebung müssen den Windpark akzeptieren.“** Das gehe nur, wenn die Bürger „früh genug informiert werden und das Verfahren transparent ist“. Besser noch, **„wenn sie sich an ihrem Windpark beteiligen können oder zumindest die Kommune zusätzliche Steuereinnahmen hat“.** Bisher sei das bei den Projekten von Ökostrom auch gelungen. Grund: „Wir sind von hier. Wir können uns keinen Unsinn leisten.“

## AUTO Opel-Spitzentreffen morgen in Berlin

**BERLIN** (dpa) Bund und Opel-Länder wollen bei einem Spitzentreffen mit Peugeot-Chef Carlos Tavares in Berlin mehr über den Fahrplan bei der Übernahme des Autobauers und die Zukunft der Standorte und Jobs erfahren. Bundeswirtschaftsministerin Brigitte Zypries (SPD) hat für morgen neben Tavares auch die Ministerpräsidenten der Länder mit Opel-Werken eingeladen. Zudem werden der Opel-Koordinator Matthias Machnig (SPD), Gewerkschaften, Betriebsräte und Opel-Management vertreten sein. Der Konzern PSA Peugeot-Citroën übernimmt Opel von General Motors.

## ARBEITSWELT Tagung über Digitalisierung

**SAARBRÜCKEN** (red) „Qualifizierung und Arbeitsgestaltung im Unternehmen zwischen Digitalisierung und Industrie 4.0“ – so lautet der Titel einer Tagung am 3. und 4. Mai in der Europäischen Akademie Otzenhausen. Veranstalter wird die Tagung von der Asko Europa-Stiftung aus Saarbrücken.

Programm und Anmeldung im Internet: [www.forum-europrofession.de](http://www.forum-europrofession.de)

## BAHN Vlexx bestellt neue Züge für Saarland-Linien

**MAINZ** (red) Die in Mainz ansässige Privatbahn Vlexx hat für ihre zusätzlichen Strecken im Saarland 21 Züge beim kanadischen Bahnhersteller Bombardier bestellt. Wie das Unternehmen mitteilte, sollen die neuen Züge ab Dezember 2019 auf vier Linien zum Einsatz kommen: von Saarbrücken nach Lebach, von Saarbrücken über St. Wendel nach Neubrücke, von Saarbrücken über Merchweiler und Neunkirchen nach Homburg sowie die Strecke zwischen Homburg und Illingen. Bislang bedient Vlexx im Saarland nur die Strecke von Saarbrücken nach Mainz.

Produktion dieser Seite:  
Volker Meyer zu Tittingdorf  
Joachim Wollschläger

Wirtschaft  
Telefon: (06 81) 5 02 22 34  
Fax: (06 81) 5 02 22 39  
E-Mail: [wirtschaft@sz-sb.de](mailto:wirtschaft@sz-sb.de)

Team Wirtschaft:  
Monika Kühborth (ika, Leiterin),  
Volker Meyer zu Tittingdorf (mzt),  
Thomas Sponticcia (ts),  
Lothar Warscheid (low),  
Joachim Wollschläger (jwo)

## ITN Nanovation verliert die Führung

**SAARBRÜCKEN** (jwo) Mit einer kurzen Mitteilung hat ITN-Nanovation-Vorstand Lutz Bungeerth sich gestern aus dem Amt verabschiedet. Mit Ablauf seines Vorstandsvertrags werde er am 30. April aus dem Vorstand ausscheiden und das Unternehmen verlassen. Ein Nachfolger wurde nicht benannt.



Lutz Bungeerth, noch amtierender Vorstand von ITN Nanovation. FOTO: ITN

Auch Aufsichtsrat Ulrich-Peter Kinzl wollte sich gestern zur Frage eines Nachfolgers für Bungeerth nicht äußern. Auch zur nun offenen Zukunft für das Unternehmen, das seit Jahren ein Sanierungsfall ist, wollte Kinzl keine Stellungnahme abgeben. Der Saarbrücker Spezialist für Nanofiltertechnik ist Mitte vergangenen Jahres mehrheitlich von der chinesischen Firma Shanghai Safbon Investments übernommen worden.

## BMW und Daimler fahren voraus

Die beiden deutschen Autobauer sind die profitabelsten der Welt.

**STUTTGART** (dpa) BMW und Daimler waren im vergangenen Jahr die profitabelsten Autobauer der Welt. Das zeigt eine Aufstellung der Unternehmensberatung Ernst & Young (EY). Danach kam BMW auf den gesamten Konzern gerechnet auf einen Gewinnanteil am Umsatz von 10,0 Prozent, Daimler schaffte 8,4 Prozent. Allein auf das Autogeschäft bezogen hatte Daimler den Rivalen bei der Marge im vergangenen Jahr überholt. Toyota hatte wegen der starken Landeswährung Yen einen Gewinnrückgang verbucht und war damit auf Rang drei gerutscht. Der internationale Vergleich ist nur konzernweit möglich, da nicht alle Autobauer wie die Deutschen ihre Sparten einzeln ausweisen. Volkswagen belegte Platz 14.

In absoluten Zahlen fuhr Toyota indes trotz des Gewinneinbruchs von gut einem Viertel mit einem operativen Gewinn von 17,5 Milliarden Euro das höchste Ergebnis in der Branche ein. Daimler liegt mit 12,9 Milliarden Euro auf dem zweiten Platz und BMW mit 9,4 Milliarden Euro auf Rang drei.

Bei den verkauften Autos lag



BMW und Daimler liefern sich ein Kopf-an-Kopf-Rennen.

Volkswagen mit 10,21 Millionen Fahrzeugen knapp vor Toyota (10,17 Millionen) und General Motors 10,01 Millionen. Das stärkste Wachstum verbuchten die Hersteller wieder in China, wo der Absatz um neun Prozent stieg. In Westeuropa ging es um knapp sechs Prozent nach oben, während das US-Geschäft stagnierte.

Der Kurs ist für dieses Jahr offenbar nicht zu halten. Im Januar und Februar lag das Plus während nur



FOTOS: DPA

noch bei einem Prozent. „Das Wachstum schwächt sich ab, weil der US-Markt schwächelt, China einen Gang zurückschaltet und auch in Europa die Dynamik nachlässt“, sagte EY-Autoexperte Peter Fuß. Den europäischen Herstellern dürfte vor allem der Rückgang des Diesel-Absatzes vor Probleme stellen. Indes rechnet Fuß damit, dass die Verluste für einen zusätzlichen Schub bei Hybrid- und Elektroantrieben sorgen dürfte.

## Piëch verkauft Aktienpaket und kündigt Rückzug an

**STUTTGART** (dpa) Mit dem Verkauf eines milliardenschweren Aktienpakets neigt sich die Ära Ferdinand Piëch bei Volkswagen dem Ende entgegen. Der frühere VW-Konzernlenker habe einen Großteil seiner Anteile an der VW-Dachgesellschaft Porsche SE an Verwandte verkauft, teilte die Finanzholding Porsche SE (PSE) gestern mit. Der 79-Jährige hielt noch 14,7 Prozent der Aktien mit Stimmrecht. Der Börsenwert des Pakets liegt bei rund 1,1 Milliarden Euro. Künftig dürfte sein Anteil schätzungsweise unter einem Prozent betragen. Die Stimmrechte an der PSE liegen komplett bei den Familien Porsche und Piëch. Die Porsche SE wiederum hält die Mehrheit der Stimmrechte am Autobauer Volkswagen. Dem Vernehmen nach sollen Ferdinand Piëchs Anteile sowohl an Angehörige des Porsche-Stammes als an Mitglieder der Piëch-Seite gehen, um die Balance in dem Autoclan zu wahren.

Überraschend soll Piëch vorerst im Aufsichtsrat der Porsche SE bleiben. Auf der Hauptversammlung Ende Mai soll er in seinem Amt bestätigt werden. Doch dürfte

er dieses schon wenige Monate später niederlegen. Denn laut Firmenmitteilung hat sich Piëch bereiterklärt, der PSE nur „bis zum vollständigen Vollzug der vorstehend genannten Übertragungen als Aufsichtsrat zur Verfügung zu stehen“. Soll heißen: Wenn die Finanz-Aufsichtsbehörden mehrerer



Der frühere VW-Patriarch Ferdinand Piëch. FOTO: DPA

Staaten grünes Licht geben für die Übertragung der Anteile, will Piëch seinen Stuhl räumen.

Piëch war jahrzehntelang einer der wichtigsten Akteure in der deutschen Autobranche. Er war Vorstandschef von Audi und dann Volkswagen, 2002 rückte er an die Spitze des VW-Aufsichtsrats. Nach einem internen Machtkampf mit dem damaligen Vorstandsboss Martin Winterkorn legte Piëch im April 2015 alle seine VW-Ämter nieder.