

DGS Landesverband Berlin Brandenburg e.V.

Erich-Steinfurth-Str. 8

10243 Berlin

**Phone** +49 (030) 29 38 12 80

**Email** solarservices@dgs-berlin.de

**Web** www.dgs-berlin.de

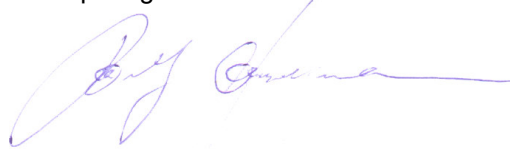
## **Fachgutachten zur Bewertung der Blendwirkung durch Reflexion an PV-Modulen (Blendgutachten) für den Solarpark Scharbeutz-Hempel**

Anlage: Solarpark Scharbeutz-Hempel  
54.040131°, 10.675927°  
23684, Scharbeutz

in Auftrag gegeben von: meistro r.e. GmbH  
Nürnberger Straße 58  
85055 Ingolstadt

Projektnummer: A-LV24/0280

Gutachter: Dipl.-Ing. Ralf Haselhuhn

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Ralf Haselhuhn', written over a light blue horizontal line.

Bearbeiter: Dr. Laurent Kroely

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'LK', written over a light blue horizontal line.

Berlin, 17.07.2025

Handelsregister:  
Amtsgericht  
Charlottenburg  
HRB 90823 B

Bankverbindung:  
Bank für Sozialwirtschaft  
BLZ 100 205 00  
Konto 130 96 00

U-ID-Nr.: DE 813844044  
Steuer-Nr.: 37/259/32257  
BIC: BFSWDE33BER  
IBAN: DE 84 1002 0500 00013 09600

## Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	3
2	Beschreibung der Umgebung .....	3
3	Beschreibung der PV-Anlage.....	4
4	Grundlagen der Optik.....	6
	4.1 Geometrische Reflexionssituation.....	6
	4.2 Reflexionseigenschaften verschiedener Modultypen .....	7
	4.3 Blendung.....	9
5	Methodik der Untersuchung mit Reflexionsdiagramm .....	10
6	Auswertung mit Reflexionsdiagramm.....	11
	6.1 Eisenbahnstrecke Kiel-Lübeck.....	11
	6.2 Abfahrt der B 432 .....	12
	6.3 Landesstraße 309 (L 309, in diesem Abschnitt auch Lübecker Str. genannt) .....	14
	6.4 Bundesstraße 432 (B 432) .....	15
	6.5 Ortsteil Pönitz .....	15
7	Blendschutzmaßnahmen.....	16
8	Zusammenfassung.....	18
9	Literaturverzeichnis .....	19
10	Abbildungsverzeichnis.....	20
11	Gewährleistung .....	21
12	Vorbehaltsklausel für die Veröffentlichung des Gutachtens .....	21

## 1 Einleitung

Im folgenden Gutachten wird die durch Reflexion direkter Sonneneinstrahlung verursachte Lichtemission der geplanten PV-Anlage (PVA) Scharbeutz-Hempel und die damit einhergehende potenzielle Beeinträchtigung der Umgebung untersucht und nach den *Hinweisen zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz* (kurz: LAI) bewertet. Es werden Zeitraum und Immissionswinkel potenzieller Blendung ermittelt und bei Bedarf Blendschutzmaßnahmen erarbeitet, um eine solche zu verhindern.

## 2 Beschreibung der Umgebung

Die geplante PVA liegt südlich von Pönitz, einem westlichen Ortsteil der Gemeinde Scharbeutz im schleswig-holsteinischen Kreis Ostholstein. Westlich des Solarparks liegt die Eisenbahnstrecke Kiel-Lübeck (Strecke 1110), nördlich die Bundesstraße 432 (B 432) und der Ortsteil Pönitz, östlich eine Abfahrt der B 432 und die Landesstraße 309 (L 309, in diesem Abschnitt auch Lübecker Str. genannt). Die PVA ist auf bisher landwirtschaftlich genutzten Flächen geplant. Das Gelände ist weitestgehend eben (maximum 1° Abfall nach Westen). Eine Übersicht über die nähere Umgebung der PV-Anlage wird in Abbildung 1 gegeben. Es gab keinen Ortstermin.



Abbildung 1: Modulfläche der geplanten PVA in Blau und Umgebung (Quelle: Google Earth)

### 3 Beschreibung der PV-Anlage

Die PVA ist mit einer DC-Leistung von 7.380 kWp geplant. Vorgesehen ist eine Südwest-Ausrichtung mit  $185^\circ$  Azimut und einem Neigungswinkel von  $15^\circ$ . Der Belegungsplan ist in Abbildung 2 dargestellt. Als Unterkonstruktion kommt ein 2-Pfeiler-System zum Einsatz mit drei im Hochformat (portrait) ausgerichteten Modulen über die Tischbreite. Die Modulunterkante ist auf 0,8 m Höhe und die Moduloberkante auf 2,7 m geplant. Die Unterkonstruktion ist schematisch in Abbildung 3 dargestellt.



Abbildung 2: Modulbelegungsplan (Quelle: Auftraggeber)



## 4 Grundlagen der Optik

In diesem Abschnitt werden die Grundlagen zur Berechnung der Reflexion erläutert.

### 4.1 Geometrische Reflexionssituation

Nach dem Reflexionsgesetz ist der Winkel des einfallenden Lichtstrahls bezogen auf die Flächennormale (Senkrechte, Lot zur Fläche) gleich dem Winkel des reflektierten Strahls zur Normalen ( $\alpha = \beta$ ).

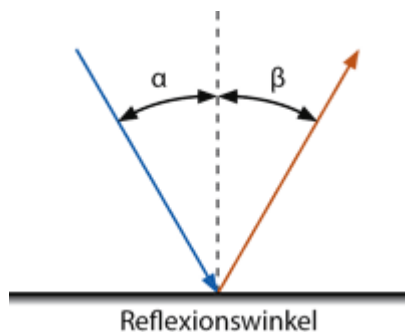


Abbildung 4: Reflexion eines Lichtstrahls

Das Reflexionsgesetz gilt grundsätzlich bei der Reflexion von Lichtstrahlen unabhängig davon, ob es sich bei der reflektierenden Fläche um eine ebene oder raue Oberfläche handelt. Im Fall einer rauen Oberfläche ändert sich jedoch der Einfallswinkel mit dem konkreten Einfallsort, sodass es zu einer Aufweitung des reflektierten Strahls kommt. Generell gilt, je rauer die Oberfläche, desto diffuser die Reflexion. In Abbildung 5 ist in a) die ideal gerichtete Reflexion an einer völlig glatten Oberfläche, in b) eine reale auftretende Streuung an einer unebenen Oberfläche und in c) eine ideal gestreute Reflexion nach dem Lambertischen Gesetz zu sehen.

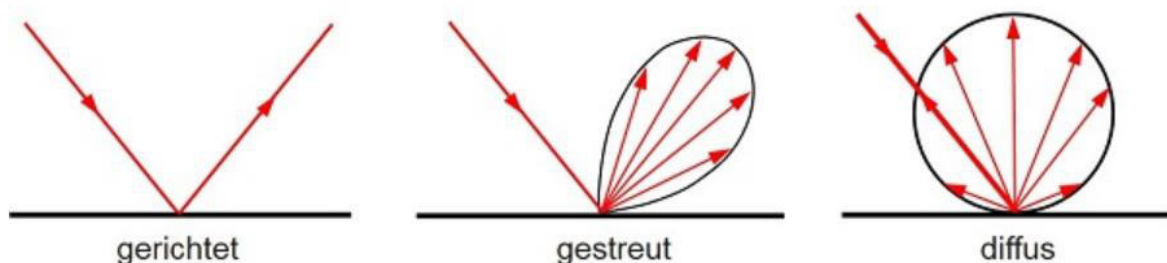


Abbildung 5: (a) gerichtete Reflexion, (b) reale Reflexion, (c) ideale diffuse Reflexion [1]

Bei realer Reflexion kommt es zudem zu sogenannter Bündelaufweitung, einer Streuung um den idealen Reflexionswinkel. Mit steigendem Differenzwinkel zwischen idealem Reflexionswinkel und Streuwinkel nimmt die Intensität der reflektierten Strahlung stark ab. Hier wird, wenn von einer Bündelaufweitung gesprochen wird, das Bogenmaß (oder der Winkel) der Standardabweichung um die Intensität der realen Reflexion verwendet (s. Abbildung 6).

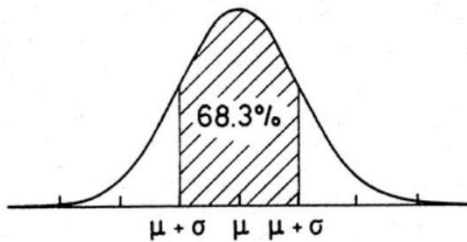


Abbildung 6: Standardabweichung um Maximum einer Normalverteilung

## 4.2 Reflexionseigenschaften verschiedener Modultypen

Entscheidend für die Reflexionseigenschaften eines PV-Moduls ist die Oberflächenstruktur des Glases. In Abbildung 7 sind Messungen der Oberflächenstruktur und Bilder der auftretenden Reflexion für drei unterschiedlich stark texturierte Frontgläser zu sehen.

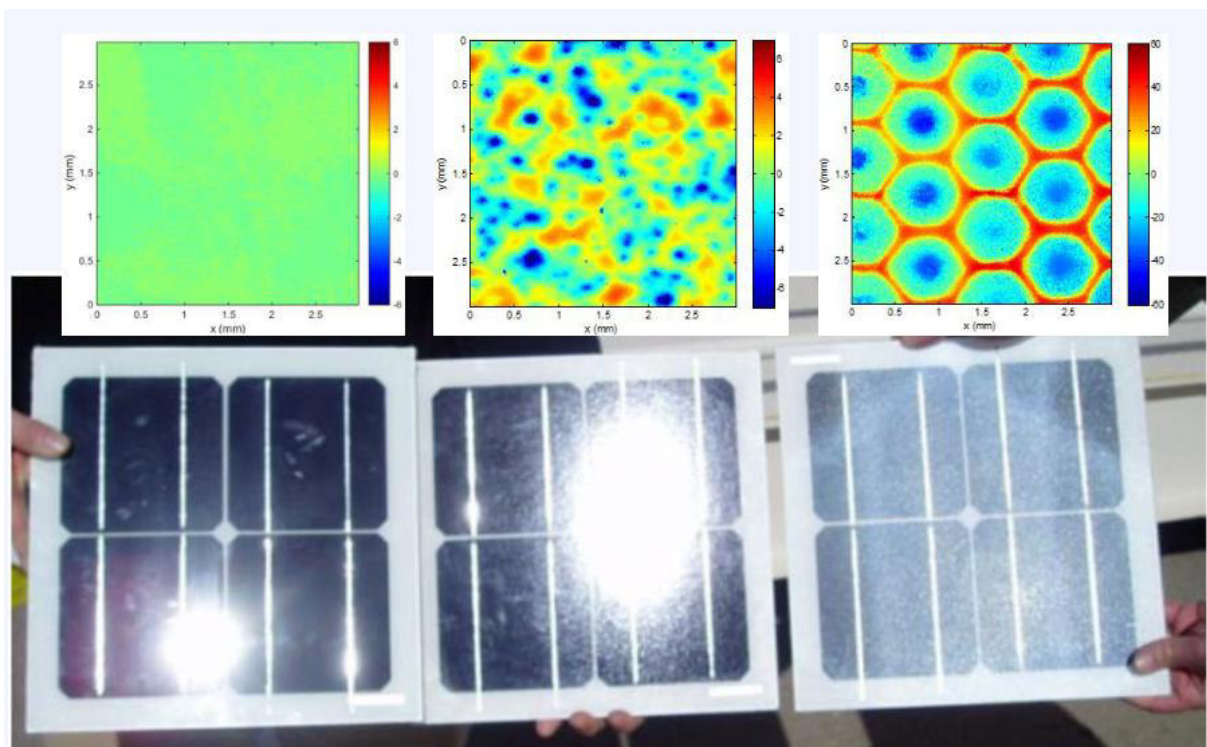


Abbildung 7: Messung der Oberflächenstruktur und Aufnahmen der Reflexion an Solarmodulen mit verschiedener Frontglas-Strukturierung, links: glattes Floatglas, mitte: leicht strukturiert mit Anti-Reflexionsschicht, rechts: tief strukturiert [2]

In der Messdatenanalyse wurde für Floatglas eine Strahlweite von 20 mrad ( $1,15^\circ$ ), für leicht- bis mittelstark texturiertes Glas eine Aufweitung von 92-184 mrad ( $5,27-10,56^\circ$ ) und für tiefstrukturiertes Glas 1000 mrad ( $57^\circ$ ) gemessen [2]. Während leicht bis mittelstark strukturiertes Glas bereits als Standardprodukt vertrieben wird, handelt es sich bei tiefstrukturiertem Glas noch nicht um Massenware, da die Herstellung mit erheblichen Mehrkosten einhergeht. Alternativ ist jedoch auch das Aufbringen geeigneter Folien oder das Verwenden von satiniertem Glas eine Möglichkeit, um beinahe vollständig blendfreie Module herzustellen, siehe Abbildung 8.

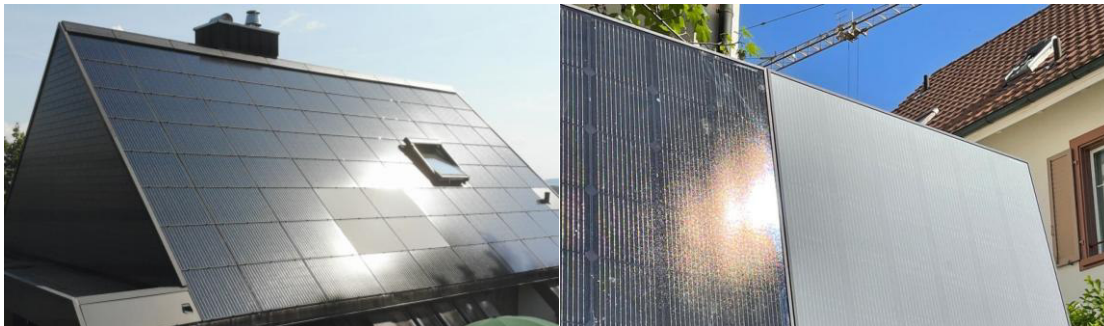


Abbildung 8: links: Module mit satinierter Folie [3], rechts: nachträglich sandgestrahltes Modul [4]

Solarmodule sind so konzipiert, dass sie einen möglichst hohen Anteil des Sonnenlichtes nutzen, das Frontglas also einen möglichst hohen Transmissionsgrad und möglichst niedrigen Reflexionsgrad aufweist. Die Transmission von Solargläsern liegt typischerweise bei rund 96% bei senkrechter Einstrahlung, sodass die Reflexionsverluste etwa 4% betragen. Mit Verwendung von Anti-Reflexions-Beschichtungen sind auch Reflexionsgrade von nur 2% möglich. Mit höheren Einfallswinkeln steigt der Reflexionsgrad jedoch bei beinahe allen Modultypen stark an, wie in Abbildung 9 zu sehen ist. Ausnahmen sind hier nur tief texturierte Module.

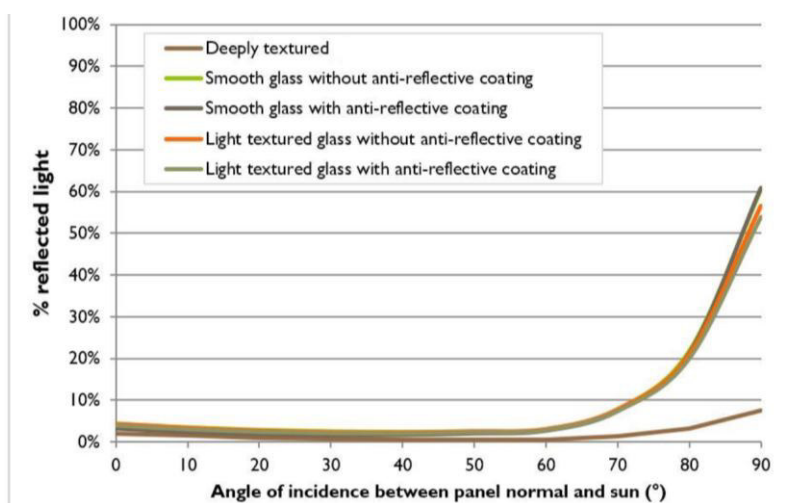


Abbildung 9 Reflexionsgrad über Einfallswinkel für verschiedene Modultypen [2]

### 4.3 Blendung

Blendung wird hier definiert als eine Störung der Wahrnehmung durch eine Lichtquelle. Hierfür ist zum einen die gewichtete Helligkeit des Sichtfeldes relevant, welche zu einer entsprechenden Adaption des Auges führt, zum anderen die Helligkeit des Objekts, auf welches das Auge fokussiert ist und welches wahrgenommen werden soll.

Es wird zwischen einer Blendung, welche eine Beeinträchtigung der Sicht zur Folge hat und einer Blendung, welche „nur“ als unangenehm empfunden wird, unterschieden. Während eine Beeinträchtigung der Sicht in Verkehrssituationen gänzlich vermieden werden sollte, ist für ortsfeste Beobachter eine kurzzeitige Beeinträchtigung durch Blendung ein geringeres Problem als eine lang andauernde „nur“ unangenehm empfundene Blendung. Wann eine Reflexion als unangenehm empfunden wird, hängt von einer Vielzahl von Faktoren ab. In der Literatur werden verschiedene Berechnungsmethoden vorgeschlagen, es hat sich jedoch bisher kein Standard etablieren können [5].

Eine Beeinträchtigung der Sicht liegt vor, wenn die Helligkeit der Blendquelle (gewichtet mit deren Entfernung zum zentralen Sichtfeld) eine Anhebung der adaptiven Helligkeit zur Folge hat, welche dazu führt, dass das Ziel nicht mehr richtig wahrgenommen werden kann. Dies wird in Abbildung 10 verdeutlicht: Erhöht sich die adaptive Helligkeit, erhöht sich auch die minimale Helligkeit, die ein Objekt haben muss, um gut erkennbar zu sein. Das Anpassungsvermögen an die Umgebungshelligkeit endet bei einer Helligkeit zwischen  $10^4 - 10^5 \text{ cd/m}^2$ , was dann als Absolutblendung bezeichnet wird. Ob es durch eine Blendquelle zu einer Absolutblendung kommt, hängt somit immer auch von der Blickrichtung zu dieser ab und ist in der Regel nur bei einer Blickrichtung direkt in die Blendquelle oder in deren direkte Nähe möglich.

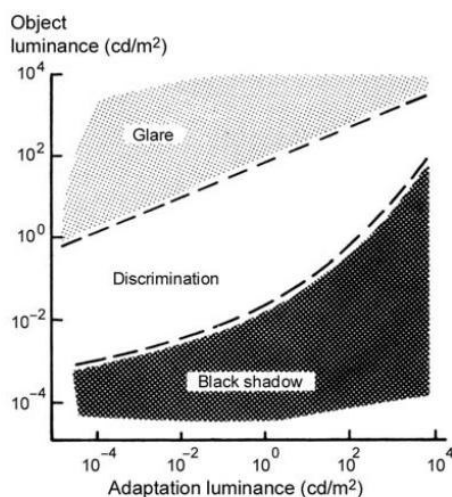


Abbildung 10: Wahrnehmungsbereiche von Objekthelligkeiten in Abhängigkeit der Helligkeitsadaption des Auges [5]

## 5 Methodik der Untersuchung mit Reflexionsdiagramm

Gemäß den LAI-Hinweisen werden folgende Orte als schutzwürdige Räume definiert und sind demnach auf potenzielle Blendung zu untersuchen:

- Wohnräume
- Schlafräume einschließlich Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten und Bettenräume in Krankenhäusern und Sanatorien
- Unterrichtsräume in Schulen, Hochschulen und ähnlichen Einrichtungen
- Büroräume, Praxisräume, Arbeitsräume, Schulungsräume und ähnliche Arbeitsräume [6]

Ist einer dieser Räume von Blendung betroffen, wird überprüft, ob es zu einer erheblichen Belästigung im Sinne der LAI-Hinweise kommt. Derzeit gibt es dafür in Deutschland keine gesetzlichen Regelungen, bzw. Grenzwerte. Die LAI-Hinweise leiten Bewertungsgrößen aus einem Hinweispapier für Windenergieanlagen [7] ab und definieren diese Bewertungsgrößen wie folgt:

*„[Gegenwärtig wird davon ausgegangen, dass...] eine erhebliche Belästigung im Sinne des BImSchG durch die maximal mögliche astronomische Blenddauer unter Berücksichtigung aller umliegenden Photovoltaikanlagen vorliegt, wenn diese **mindestens 30 Minuten am Tag oder 30 Stunden pro Kalenderjahr** beträgt.“ [6]*

Liegt die Blenddauer unterhalb dieser Grenzwerte, wird die Blendung als allgemein hinnehmbar bewertet. Auch der Österreichische Verband für Elektrotechnik veröffentlichte im November 2016 eine Richtlinie mit identischen Richtwerten für die Ermittlung von durch Blendung verursachter Belästigung [8]. Zusätzlich zu den schutzwürdigen Räumen muss überprüft werden, ob die auftretende Blendung die Sicherheit in folgenden Bereichen gefährdet:

- Straßenverkehr / Schienenverkehr / Schifffahrtsverkehr / Flugverkehr

Tritt in einem dieser Bereiche Blendung auf, kann selbst eine kurzzeitige Blendung schwerwiegende Folgen haben. Es sollte deshalb beim Auftreten von potenzieller Blendung im Verkehrsbereich mit der Behörde und den Beteiligten eine Risikoanalyse zur Gefährdungsbeurteilung vorgenommen werden, um ggf. Blendschutzmaßnahmen vorzunehmen. Zur Bewertung des Straßenverkehrs werden nur Reflexionen im Bereich des Blickwinkels von  $\pm 30^\circ$  als relevant erachtet, ausgehend von der jeweiligen Fahrtrichtung. Zur Bewertung des Bahnverkehrs wird die Reflexion im Bereich des Blickwinkels von  $\pm 20^\circ$  berücksichtigt.

Für Blendung im Flugverkehr folgt das Gutachten der Beurteilung nach der *European Aviation Safety Agency 2022 - Certification Specifications and Guidance Material for Aerodromes Design (CS-ADR-DSN)* [9]. In dieser wird festgestellt, dass eine Blendung der Fluglotsen im Tower sowie der Piloten beim Landeanflug und auf dem Flugfeld mit einem inakzeptablen Risiko verbunden ist. Als Grenzwert wird eine Leuchtdichte über  $20.000 \text{ cd/m}^2$  definiert.

## 6 Auswertung mit Reflexionsdiagramm

Auf Basis der Geokoordinaten und der Modulausrichtung wird das Reflexionsdiagramm für die Modulflächen erstellt, zu sehen in Abbildung 11. In diesem ist die Richtung der möglichen Reflexionen der Sonne an der Modulfläche zu sehen. Dargestellt sind die sich ergebenden Reflexionsrichtungen in 5 Minuten Abständen über den Tag und in zwei Wochen Abständen über das Jahr. Reflexionen mit einem Höhenwinkel größer  $0^\circ$  gehen in Richtung Himmel, Reflexionen mit einem Azimut von  $90^\circ$  gehen in Richtung Osten.

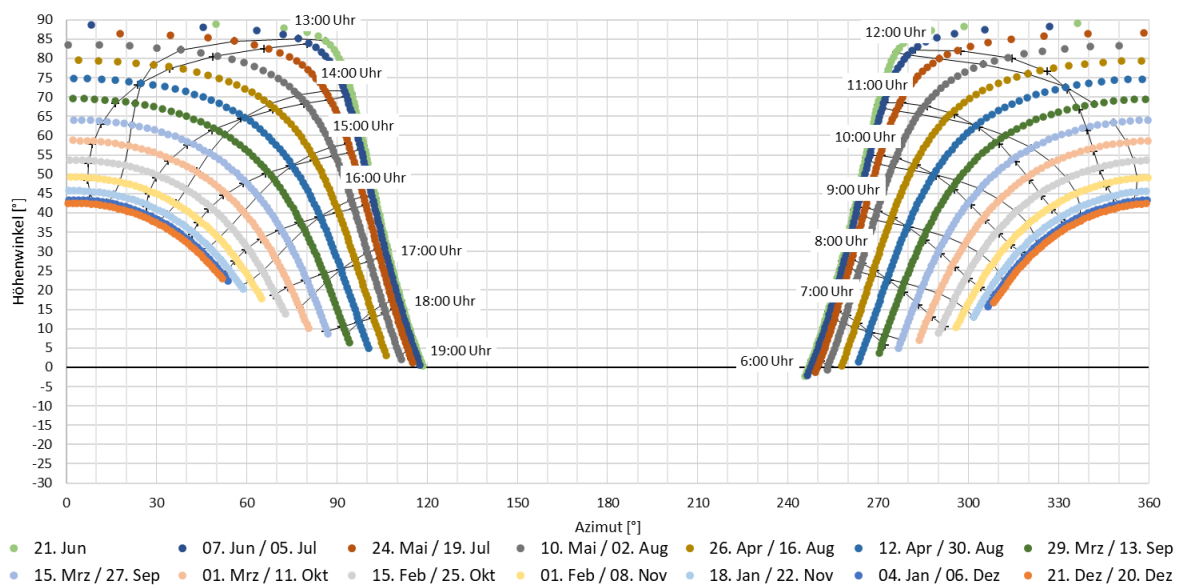


Abbildung 11: Reflexionsdiagramm der Modulfläche:  $185^\circ$  Südwest-Ausrichtung,  $15^\circ$  Neigung,  $+0,8^\circ$  Basisneigung aufgrund des Geländes (UTC +1)

### 6.1 Eisenbahnstrecke Kiel-Lübeck

Die Eisenbahnstrecke verläuft in Nord/Süd-Richtung mit ca.  $359^\circ/179^\circ$ . Die Untersuchungshöhe für den Zugverkehr wird auf 3 m über der Bahnstrecke festgelegt. Es wird ein relevanter Sichtwinkel von  $\pm 20^\circ$  zur Fahrtrichtung untersucht. Die Höhe der Fahrbahn beträgt laut Google Earth ca. 23 – 25 m über NN. Der minimale Abstand zwischen den Modultischen und den Lokführern beträgt ca. 13 m. Damit ergeben sich relevante Höhenwinkel bis  $22^\circ$ . Gemäß des Reflexionsdiagramms treten an der Modulfläche Reflexionen mit einem Höhenwinkel bis  $22^\circ$  in Richtung Westen zwischen  $246 - 313^\circ$  auf. Das entspricht Immissionswinkeln zwischen  $66 - 133^\circ$ .

Die Reflexionen liegen damit in beiden Fahrtrichtungen nicht im relevanten Sichtfeld der Lokführer. Es ist daher durch die Reflexionen nicht von einer wahrnehmungsbeeinträchtigenden Blendwirkung auszugehen. Die Reflexionssituation für den Eisenbahnverkehr ist in Abbildung 12 dargestellt. Es sind keine Blendschutzmaßnahmen erforderlich.

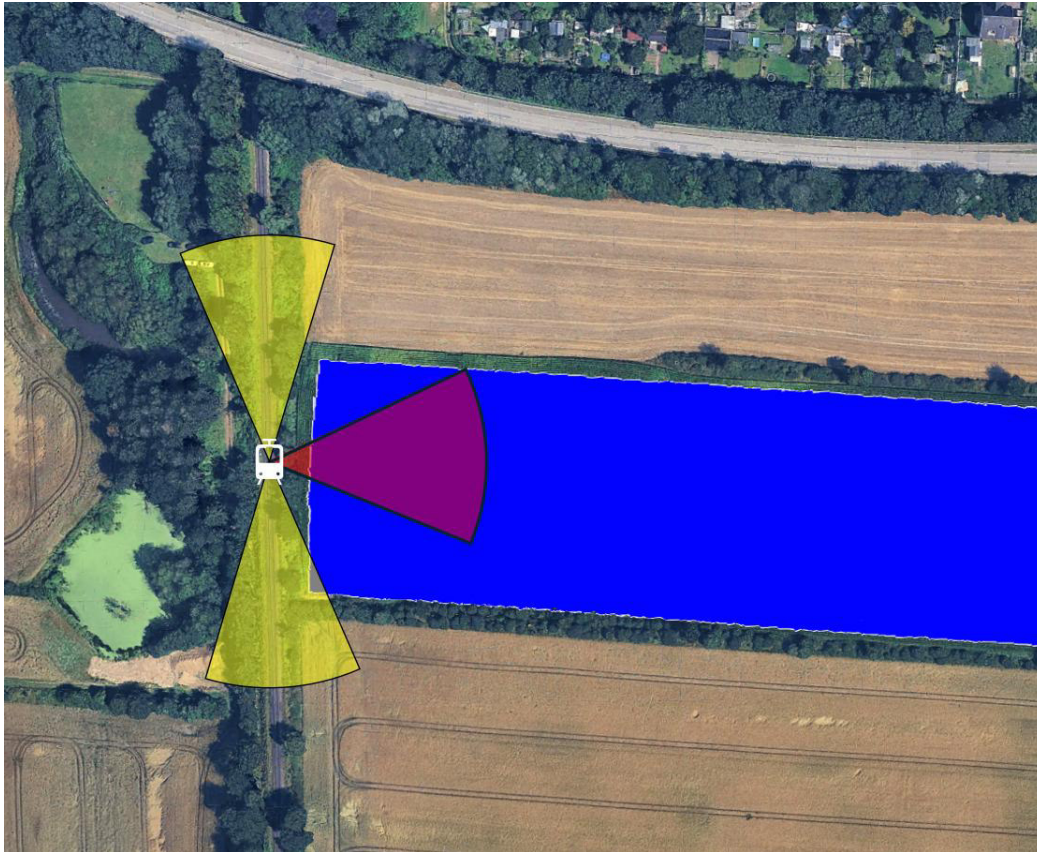


Abbildung 12: Relevanter Sichtwinkel der Lokführer in Gelb, Immissionswinkel möglicher Reflexionen von der Modulfläche in Rot (Quelle: Google Earth)

## 6.2 Abfahrt der B 432

Die Untersuchungshöhe für den Straßenverkehr wird als worst-case auf 3 m über die Fahrbahn festgelegt. Es wird einen relevanten Sichtwinkel von  $\pm 30^\circ$  zur Fahrtrichtung untersucht. Die Höhenunterschiede zwischen dem Solarpark und der Abfahrt der B 432 und die resultierenden Winkelbereiche der potenziellen Reflexionen wurden an mehreren Positionen untersucht (s. Abbildung 13). Gemäß der Reflexionsdiagramm treten Reflexionen (mit Aufweitung) auf die Positionen 5, 6, 7 und 8. Für die Position 5 ist der relevante Höhenwinkelbereich zwischen der PVA und den Verkehrsbeteiligten ca.  $-0,5^\circ$  bis  $+3,2^\circ$ . Gemäß des Reflexionsdiagramms treten an der Modulfläche horizontnahe Reflexionen mit einem Höhenwinkel bis  $3,2^\circ$  in Richtung Osten zwischen  $106 - 119^\circ$  von April bis August auf, wie in Abbildung 14 zu sehen.

Da diese potenziellen Reflexionen im relevanten Sichtfeld der Verkehrsbeteiligten auftreten, sind **Blendschutzmaßnahme empfohlen (s. Kapitel 7)**.



Abbildung 13: Die acht untersuchten Positionen auf der Abfahrt (Quelle: Google Earth)



Abbildung 14: Emissionswinkel möglicher Reflexionen von der Modulfläche mit Aufweitung für die Position 5 in Rot

### 6.3 Landesstraße 309 (L 309, in diesem Abschnitt auch Lübecker Str. genannt)

Die Untersuchungshöhe für den Straßenverkehr wird als worst-case auf 3 m über der Fahrbahn festgelegt. Es wird ein relevanter Sichtwinkel von +/- 30° zur Fahrtrichtung untersucht. Die Höhe der Fahrbahn beträgt laut Google Earth ca. 30 - 31 m über NN. Der minimale Abstand zwischen den Modultischen und den Verkehrsbeteiligten beträgt ca. 18 m. Damit ergeben sich mögliche Höhenwinkel bis 16°. Gemäß des Reflexionsdiagramms treten an der Modulfläche horizontnahe Reflexionen mit einem Höhenwinkel bis 16° in Richtung Osten zwischen 71 - 119° von Februar bis Oktober auf. Das entspricht Immissionswinkeln zwischen 251 - 299°.

Die Reflexionen liegen damit in beiden Fahrtrichtungen nicht im relevanten Sichtfeld der Verkehrsbeteiligten, wie in Abbildung 15 zu sehen. Es ist daher durch die Reflexionen nicht von einer wahrnehmungsbeeinträchtigenden Blendwirkung auszugehen. Es sind keine Blendschutzmaßnahmen erforderlich.

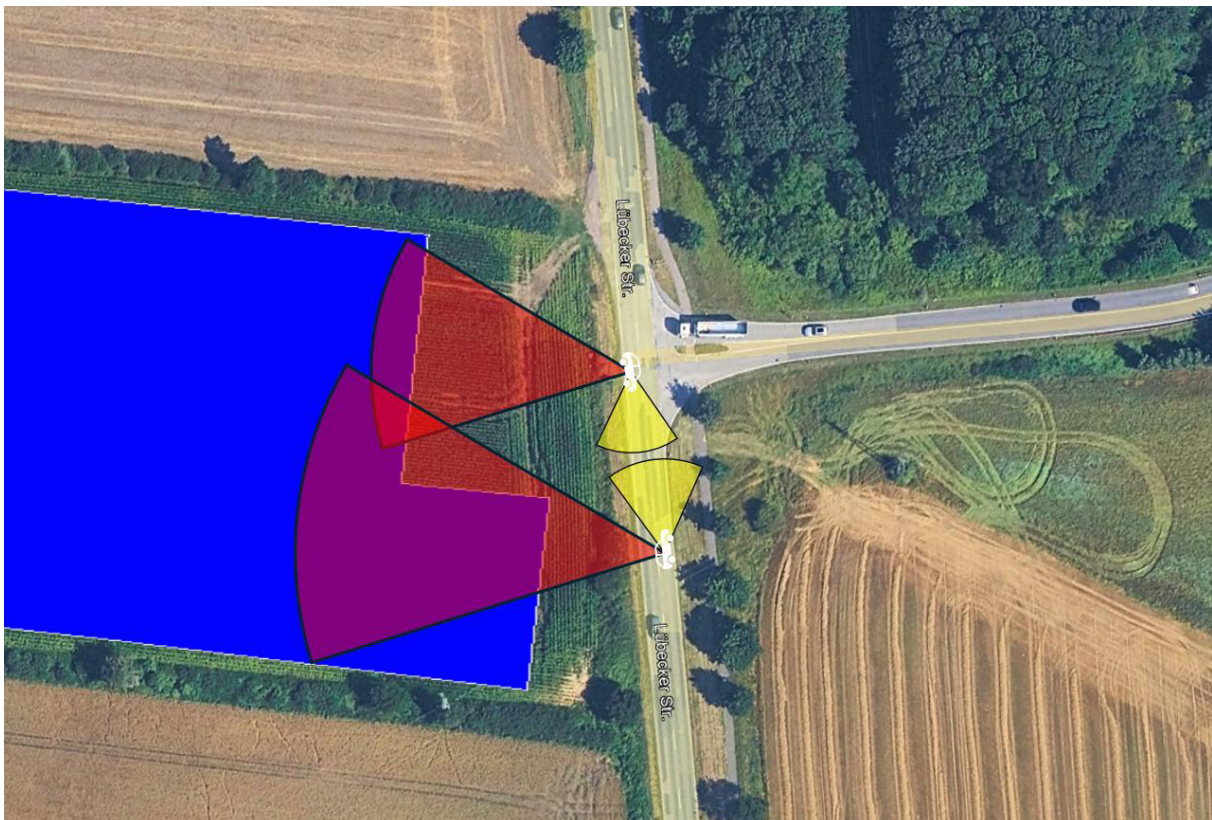


Abbildung 15: Relevanter Sichtwinkel der Verkehrsteilnehmer in Gelb, Immissionswinkel möglicher Reflexionen von der Modulfläche in Rot

#### 6.4 Bundesstraße 432 (B 432)

Durch die nach Süden ( $185^\circ$ ) orientierten Module können keine Reflexionen auf die B432 nördlich vom Park auftreten.

Östlich vom Park verläuft die B432 stärker in Richtung Süden. Für die Bundesstraße sind Emissionen mit einem Höhenwinkel kleiner  $1^\circ$  relevant. Gemäß des Reflexionsdiagramms treten an der Modulfläche horizontnahe Reflexionen mit einem Höhenwinkel bis  $1^\circ$  in Richtung Osten zwischen  $118 - 119^\circ$  von Juni bis Juli auf. Wie in Abbildung 16 zu sehen treffen diese Reflexionen die B432 nicht.

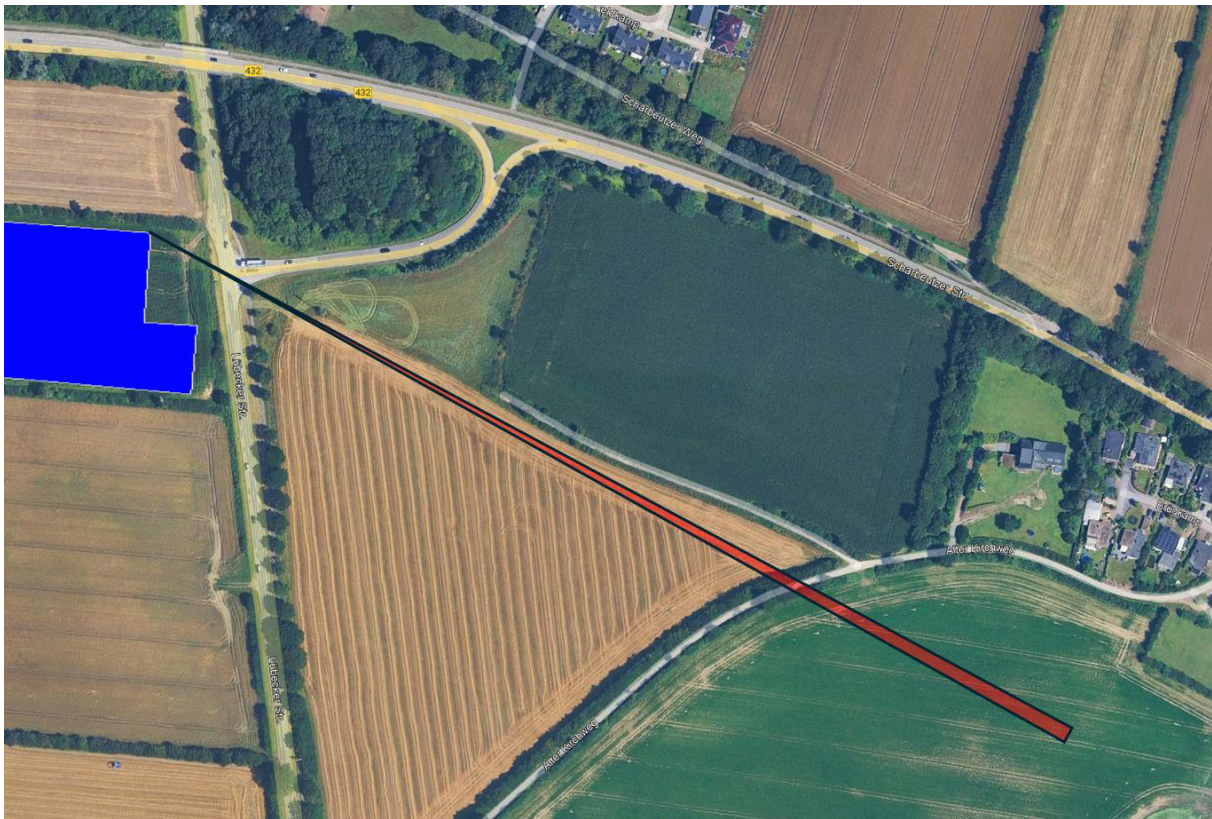


Abbildung 16: Potenzielle, horizontnahe Reflexionen bis zu einem Höhenwinkel von  $1^\circ$  in Richtung Osten in Rot (Quelle: Google Earth)

#### 6.5 Ortsteil Pönitz

Auf den nördlich vom Park liegenden Ortsteil Pönitz können durch die nach Süden ( $185^\circ$ ) orientierten Modulen keine Reflexionen auftreten.

## **7 Blendschutzmaßnahmen**

Es werden nachfolgend Blendschutzmaßnahmen vorgeschlagen, mit welchen sich Reflexionen im relevanten Sichtbereich der Verkehrsteilnehmer vermeiden lassen. Es handelt sich lediglich um Vorschläge, auch andere Arten von Blendschutzmaßnahmen können zielführend sein.

Um Reflexionen auf die Abfahrt der B432 zu vermeiden, wird eine 3,2 m hohe Sichtunterbrechung zur Straße mit einer 18m Länge beginnend vom nördlichen Torpfosten (entsprechend einer 277° Linie ausgehend aus der worst-case Stelle der Kreuzung, s. Abbildung 17) empfohlen.

Für die Umsetzung bieten sich feinmaschige Netze an, welche an der bestehenden Umzäunung angebracht werden können. Auch das Anpflanzen eines blickdichten Gehölzstreifens ist geeignet, da Reflexionen zur Straße vom April bis August auftreten.

Die empfohlene Sichtunterbrechung ist in Abbildung 17 in Gelb dargestellt.

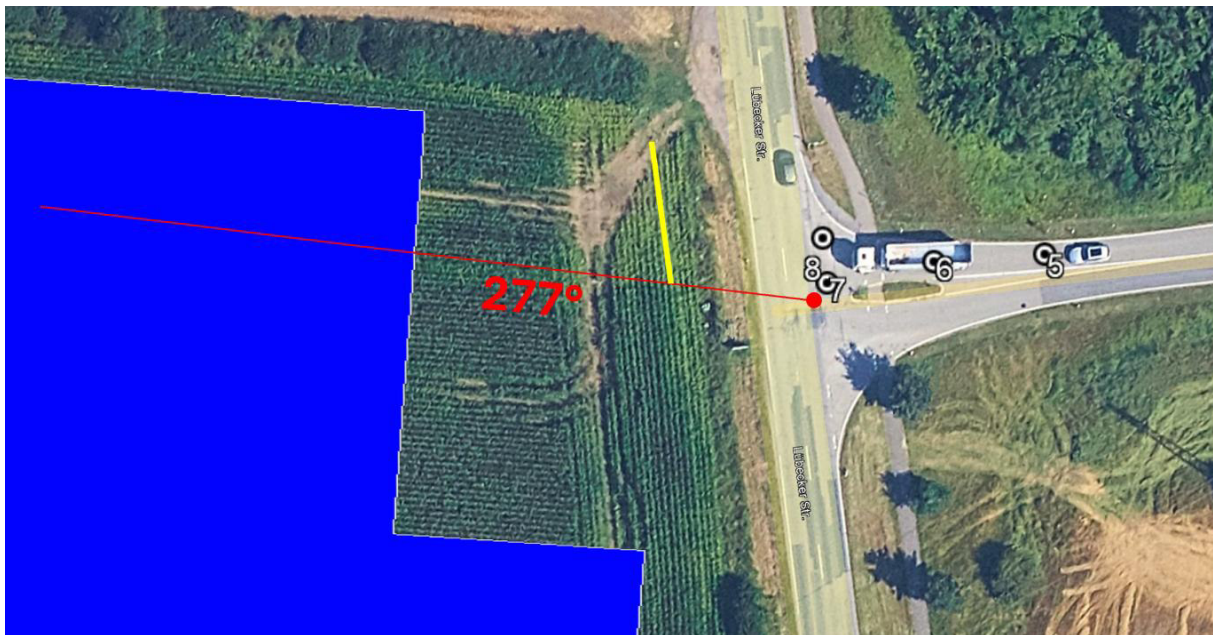
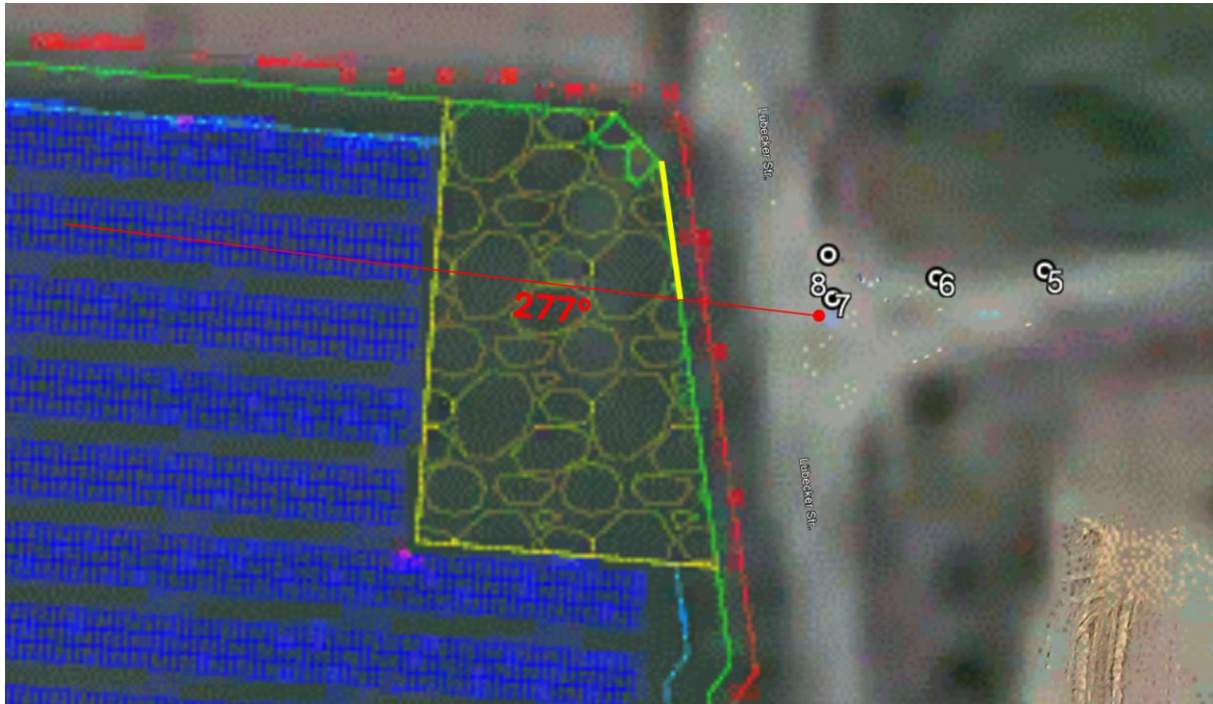


Abbildung 17: Empfohlene Sichtunterbrechung in Gelb (oben: mit Modulbelegungsplan und Linie des Zauns in Grün, unten: mit besserer Sicht der Straße in Google Earth)

## **8 Zusammenfassung**

Es wurde die potenzielle Blendung durch Reflexion der Sonne an PV-Modulen der geplanten PV-Anlage Scharbeutz-Hempel für die Eisenbahnstrecke Kiel-Lübeck (Strecke 1110), die Bundesstraße 432 (B432), den Ortsteil Pönitz, die Abfahrt der B432 und die Landesstraße 309 (L309, in diesem Abschnitt auch Lübecker Str. genannt) untersucht.

Das Gutachten kommt zu dem Schluss, dass es auf Basis der Strahlengeometrie nur für den Verkehr auf der Abfahrt der B432 zu Reflexionen im relevanten Sichtfeld kommen kann. Um diese Reflexionen zu vermeiden, wird als Blendschutzmaßnahme eine Sichtunterbrechung an der nordöstlichen Ecke der Grundstücksgrenze des Solarparks empfohlen (s. Details im Kapitel 7).

Auf die übrigen Verkehrswege treten keine Reflexionen im relevanten Sichtfeld der Verkehrsteilnehmer bzw. der Lokführer auf. Es ist hier von keiner Blendwirkung und damit von keiner Gefährdung der Verkehrssicherheit auszugehen.

In Richtung des Ortsteils Pönitz werden keine Reflexionen ermittelt.

## 9 Literaturverzeichnis

- [1] J. Trempler, *Optische Eigenschaften*, Carl Hanser Verlag, 2015.
- [2] J. Yellowhair und C. K. Ho, *Assessment of Photovoltaic Surface Texturing on Transmittance Effects and Glint/Glare Impacts*, Proceedings of the ASME 2015 9th International Conference on Energy Sustainability, 2015.
- [3] C. Bucher, <https://www.bulletin.ch/de/news-detail/reflexionen-an-photovoltaikanlagen.html>, 2021.
- [4] P. Warthmann, <https://www.gebaeudetechnik.ch/gebaeudehuelle/photovoltaikanlage/sandstrahl-atelier-loest-blendproblem>, 2021.
- [5] P. R. Boyce, *Human Factors in Lighting*, CRC Press, 2014.
- [6] Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Baden-Württemberg als Vorsitzland der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI), *Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI)*, 2012.
- [7] Länderausschuss für Immissionsschutz, *Hinweise zur Ermittlung und Beurteilung der optischen Immission von Windnergieranlagen (WEA-Schattenwurf-Hinweise)*, 2002.
- [8] OVE (Österreichischer Verband für Elektrotechnik), *Blendung durch Photovoltaikanlagen*, Wien, 2016.
- [9] European Union Aviation Safety Agency, *Certification Specifications and Guidance Material for Aerodrome Design (CS-ADR-DSN, Issue 6)*, 2022.
- [10] Federal Aviation Administration, *Interim Policy, FAA Review of Solar Energy System Projects on Federally Obligated Airports*, Federal Register, 2013.
- [11] C. Schierz, *Über die Blendbewertung von reflektierendem Sonnenlicht bei Solaranlagen*, TU Ilmenau, FG Lichttechnik, 2012.
- [12] ForgeSolar, <https://www.forgesolar.com/help/#assumptions>.

## 10 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Modulfläche der geplanten PVA in Blau und Umgebung (Quelle: Google Earth).....	3
Abbildung 2: Modulbelegungsplan (Quelle: Auftraggeber) .....	4
Abbildung 3: Zeichnung der Unterkonstruktion (Quelle: Auftraggeber) .....	5
Abbildung 4: Reflexion eines Lichtstrahls.....	6
Abbildung 5: (a) gerichtete Reflexion, (b) reale Reflexion, (c) ideale diffuse Reflexion [1].....	6
Abbildung 6: Standardabweichung um Maximum einer Normalverteilung .....	7
Abbildung 7: Messung der Oberflächenstruktur und Aufnahmen der Reflexion an Solarmodulen mit verschiedener Frontglas-Strukturierung, links: glattes Floatglas, mitte: leicht strukturiert mit Anti-Reflexionsschicht, rechts: tief strukturiert [2] .....	7
Abbildung 8: links: Module mit satiniertes Folie [3], rechts: nachträglich sandgestrahltes Modul [4] .....	8
Abbildung 9 Reflexionsgrad über Einfallswinkel für verschiedene Modultypen [2] .....	8
Abbildung 10: Wahrnehmungsbereiche von Objekthelligkeiten in Abhängigkeit der Helligkeitsadaption des Auges [5] .....	9
Abbildung 11: Reflexionsdiagramm der Modulfläche: 185° Südwest-Ausrichtung, 15° Neigung, +0,8° Basisneigung aufgrund des Geländes (UTC +1).....	11
Abbildung 12: Relevanter Sichtwinkel der Lokführer in Gelb, Immissionswinkel möglicher Reflexionen von der Modulfläche in Rot (Quelle: Google Earth) .....	12
Abbildung 13: Die acht untersuchten Positionen auf der Abfahrt (Quelle: Google Earth) .....	13
Abbildung 14: Emissionswinkel möglicher Reflexionen von der Modulfläche mit Aufweitung für die Position 5 in Rot .....	13
Abbildung 15: Relevanter Sichtwinkel der Verkehrsteilnehmer in Gelb, Immissionswinkel möglicher Reflexionen von der Modulfläche in Rot.....	14
Abbildung 16: Potenzielle, horizontnahe Reflexionen bis zu einem Höhenwinkel von 1° in Richtung Osten in Rot (Quelle: Google Earth).....	15
Abbildung 17: Empfohlene Sichtunterbrechung in Gelb (oben: mit Modulbelegungsplan und Linie des Zauns in Grün, unten: mit besserer Sicht der Straße in Google Earth) .....	17

## **11 Gewährleistung**

Unsere Fachgutachten werden nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Die Messungen, Bewertungen, Berechnungen und Simulationen werden entsprechend dem Stand der Wissenschaft und Technik und den anerkannten Regeln der Technik mit größtmöglicher Sorgfalt vorgenommen.

Die Fachgutachten erfolgen auf Basis der vom Auftraggeber übermittelten Informationen und Planungsunterlagen. Diese werden einer fachkritischen Wertung unterzogen. Die Informationen zu den technischen Parametern der einzelnen Komponenten werden soweit möglich mit Herstellerangaben abgeglichen. Dabei wird die Eignung der Komponenten anhand der entsprechenden Zertifikate oder anderer Nachweise geprüft. Der Gutachter unterstellt dabei, dass die für die Komponenten geltenden anerkannten Regeln der Technik eingehalten werden. Für Fehlangaben des Auftraggebers sowie modellbedingte Abweichungen hat der Gutachter nicht einzustehen. Die in den Fachgutachten verwendeten Messungen sind mit Messunsicherheiten behaftet. Die Bewertungen anhand von Berechnungen sind mit Unsicherheiten in der Modellierung verbunden. Somit können Abweichungen zwischen den gemessenen und berechneten Werten zu den tatsächlichen Werten nicht ausgeschlossen werden. Der Gutachter ist bestrebt, die Abweichungen gering zu halten.

Für einfache und grobe Fahrlässigkeit gilt eine Haftungsbegrenzung auf folgende Beträge:

1. Die Haftung für einfache Fahrlässigkeit ist auf einen Betrag von 100.000 € beschränkt.
2. Die Haftung für alle sonstigen Fälle der Fahrlässigkeit ist auf einen Betrag von 200.000 € begrenzt.
3. Die Haftung für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit wird durch die vereinbarten Haftungsbegrenzungen nicht berührt. Das gleiche gilt für die Haftung wegen Vorsatz.

## **12 Vorbehaltsklausel für die Veröffentlichung des Gutachtens**

Der Auftraggeber ist nicht berechtigt, das Gutachten ohne die ausdrückliche schriftliche Zustimmung des Auftragnehmers an Dritte weiterzugeben oder zu veröffentlichen, mit Ausnahme der Weitergabe an dafür vorgesehene Behörden. Eine Veröffentlichung im Internet oder die Weitergabe an andere Dritte muss schriftlich angefragt werden. Es ist wichtig, dass alle Parteien die vertraglichen Vereinbarungen respektieren, um rechtliche Konflikte zu vermeiden.