

Antrag

des Abg. Silke Gericke und Jutta Niemann u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Photovoltaik an Bahnstrecken in Baden-Württemberg

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. ob der Landesregierung die Ausbaupläne der DB Energie GmbH im Bereich von Photovoltaik-Anlagen (PV-Anlagen) an Bahnstrecken in Baden-Württemberg bekannt sind;
2. wie sie diese Ausbaupläne bewertet;
3. wie sie das Potenzial auf dem Gleiskörper, dem Bahnbegleitgrün und auf Bahnliegenschaften einschätzt;
4. ob bereits Gespräche zwischen der Landesregierung und der Bahn stattfanden, um auszuloten, wie die Bahn mit diesen Potenzialen in Baden-Württemberg umgehen möchte;
5. welche Planungs- und Genehmigungsvoraussetzungen für den Ausbau von Photovoltaik an Bahnstrecken vorliegen müssen;
6. inwiefern sich diese Voraussetzungen bei PV-Anlagen an Bahnschwellen, Bahnbegleitgrün und anderen Bahnliegenschaften unterscheiden;
7. welche Erfahrungen ihr aus anderen Ländern (wie bspw. der Schweiz) vorliegen;
8. ob sie Erkenntnisse darüber hat, wie die Bahn potenzielle Flächen an Bahnrändern schnell voranbringen und die Potenziale zum PV-Ausbau Projektierern zugänglich machen will.

1.8.2022

Gericke, Niemann, Achterberg, Braun, Hentschel,
Katzenstein, Marwein, Nüssle, Joukov GRÜNE

Begründung

Die DB Energie GmbH erprobt in einem partnerschaftlichen Projekt zusammen mit einem britischen Unternehmen den Einsatz von Solarmodulen auf Bahnschwellen zwischen den Schienen. Die DB-Tochter will mit diesen PV-Modulen das Ziel des Bahn-Konzerns unterstützen, bis zum Jahr 2040 Klimaneutralität zu erreichen. Das Pilotprojekt führt die DB Energie GmbH auf dem DB-Testfeld bei der Erzgebirgsbahn durch.

Das Land Baden-Württemberg hat durch seine geografische Lage im Südwesten Deutschlands ein hohes Sonnenpotenzial, das sich pro Jahr auf mindestens 1 800 Sonnenstunden bemisst. Bis zum Jahr 2040 will Baden-Württemberg klimaneutral sein – fünf Jahre früher als der Bund. Die Photovoltaik ist ein wesentlicher Bestandteil, um die erneuerbaren Energien auszubauen und damit landesweite Versorgungssicherheit für die Bevölkerung zu schaffen.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 14. September 2022 Nr. VM3-0141.5-19/91/2 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft, dem Ministerium für Ernährung, Ländlichen Raum und Verbraucherschutz und dem Ministerium für Landesentwicklung und Wohnen zu dem Antrag wie folgt Stellung:

1. ob der Landesregierung die Ausbaupläne der DB Energie GmbH im Bereich von Photovoltaik-Anlagen (PV-Anlagen) an Bahnstrecken in Baden-Württemberg bekannt sind;

Die DB Energie GmbH hat im Bereich von PV-Anlagen an Bahnstrecken in Baden-Württemberg derzeit keine eigenen Ausbaupläne. Aktuell gibt es zwei Projekte von Dritten in Baden-Württemberg: Für ein Projekt einer Firma in Weilheim unter Einbindung der WEBW Neue Energie GmbH, als Tochter der Landsiedlung Baden-Württemberg GmbH, werden Flächen der DB von knapp 2 ha entlang der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm auf ihr Potenzial hinsichtlich Photovoltaik untersucht. Das zweite Projekt betrifft die Planung der Stadtwerke Walldorf. Die Stadtwerke planen, einen Solarpark zu bauen, der an die Bahntrasse Heidelberg–Wiesloch–Walldorf angrenzt.

2. wie sie diese Ausbaupläne bewertet;

Die Landesregierung begrüßt, dass die DB Flächen für Photovoltaik zur Verfügung stellt. Darüber hinaus würde sie den Einsatz von PV-Anlagen auf Betriebsgebäuden, Stationsdächern, Werkstätten, etc. begrüßen.

3. wie sie das Potenzial auf dem Gleiskörper, dem Bahnbegleitgrün und auf Bahnliegenschaften einschätzt;

Derzeit laufende Untersuchungen der DB und des Deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung (DZSF) haben das Ziel, nähere Informationen zum Potenzial von Photovoltaik u. a. auf dem Gleiskörper, dem Begleitgrün und sonstiger Liegenschaften zu liefern. Da hier allerdings noch keine belastbaren Ergebnisse vorliegen, kann die Landesregierung hierzu noch keine Abschätzung abgeben.

4. ob bereits Gespräche zwischen der Landesregierung und der Bahn stattfanden, um auszuloten, wie die Bahn mit diesen Potenzialen in Baden-Württemberg umgehen möchte;

Die Landesregierung steht zu diesem Thema in regelmäßigem Austausch mit der Deutschen Bahn.

*) Nach Ablauf der Drei-Wochenfrist eingegangen

5. welche Planungs- und Genehmigungsvoraussetzungen für den Ausbau von Photovoltaik an Bahnstrecken vorliegen müssen;

- a) Eisenbahnrecht, insbesondere Planfeststellungsvorbehalt (§ 18 Allgemeines Eisenbahngesetz – AEG)

Für Eisenbahninfrastrukturanlagen bestehen besondere Ansprüche hinsichtlich der Statik oder auch der Erreichbarkeit für Rettungs- und technische Personale. Zudem müssen Eisenbahninfrastrukturanlagen so beschaffen sein, dass sie regelmäßig entsprechend dem technischen Regelwerk inspiziert werden können.

Von Anlagen Dritter, wie z. B. PV-Anlagen auf Nachbargrundstücken der Eisenbahn, aber auch auf Eisenbahnbetriebsgrundstücken wie z. B. Bahndämmen, dürfen für den Bahnbetrieb selbstverständlich keine Einschränkungen ausgehen – dazu zählen beispielsweise die Entwässerung (Oberflächenwasser) und die Vegetationspflege. Auch Spiegel- und Blendwirkungen für den Verkehr auf der Eisenbahninfrastruktur müssen wirksam ausgeschlossen werden.

Allgemein gilt: Gefahren für den Eisenbahnbetrieb dürfen nicht entstehen und müssen ausgeschlossen sein (vgl. §§ 4, 24, 24a AEG und § 4 Landeseisenbahngesetz Baden-Württemberg – LEisenbG).

Damit wird deutlich, dass eine Betrachtung im Einzelfall stattfinden muss und generelle Aussagen für den Ausbau von Photovoltaik an Bahnstrecken schwierig sind.

Je nach Installation der PV-Anlage kann eine „Änderung“ einer „Betriebsanlage der Eisenbahn“ gegeben sein, die zumindest planfeststellungsrelevant wäre (vgl. § 18 AEG). Dabei kann eine PV-Anlage selbst Bestandteil einer „Betriebsanlage einer Eisenbahn“ werden, z. B. dann, wenn mit ihr unmittelbar Fahrstrom erzeugt oder die Stromversorgung für Eisenbahnzubehör wie Signale usw. sichergestellt werden soll; dann würde jedenfalls Planfeststellungsrelevanz nach § 18 AEG bestehen. Sofern PV-Anlagen nicht selbst als „Betriebsanlage einer Eisenbahn“ zu qualifizieren wären, unterliegen sie nicht dem speziellen Planfeststellungsrecht der Eisenbahn, sondern dem allgemeinen Baurecht. Die hiernach zuständige Genehmigungsbehörde sollte dann im Rahmen eines etwaigen Genehmigungsverfahrens sinnvollerweise die zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde sowie den Eisenbahninfrastrukturbetreiber einbinden.

- b) Allgemeines Baurecht:

Für PV-Freiflächenanlagen, die nicht selbst planfestgestellter Bestandteil einer „Betriebsanlage einer Eisenbahn“ sind, bedarf es in der Regel der Aufstellung eines Bebauungsplans und eventuell einer Änderung des Flächennutzungsplans, da PV-Freiflächenanlagen nicht privilegiert im so genannten Außenbereich zulässig sind. Über die Schaffung der planerischen Voraussetzungen für eine entsprechende Nutzung von an „Betriebsanlagen einer Eisenbahn“ angrenzenden Flächen entscheidet die zuständige Gemeinde oder Verwaltungsgemeinschaft im Rahmen der kommunalen Planungshoheit. Bauleitpläne müssen dabei gemäß § 1 Absatz 4 Baugesetzbuch (BauGB) den Zielen der Raumordnung angepasst werden. Lässt sich eine PV-Freiflächenanlage nicht mit den Zielen der Raumordnung vereinbaren, kann gegebenenfalls in einem Zielabweichungsverfahren geklärt werden, ob eine Zielabweichung zugelassen werden kann.

Für die Errichtung von PV-Freiflächenanlagen im Geltungsbereich eines Bebauungsplans ist eine Baugenehmigung oder zumindest eine Kenntnisgabe an die untere Baurechtsbehörde erforderlich, soweit nicht eine Verfahrensfreiheit nach Nummer 3c des Anhangs zu § 50 Abs. 1 Landesbauordnung (LBO) besteht. Das Vorhaben ist nach § 30 BauGB bauplanungsrechtlich zulässig, wenn es den Festsetzungen des Bebauungsplans nicht widerspricht und die Erschließung gesichert ist.

6. inwiefern sich diese Voraussetzungen bei PV-Anlagen an Bahnschwellen, Bahnbegleitgrün und anderen Bahnliegenschaften unterscheiden;

Die Voraussetzungen sind individuell und müssen im Einzelfall geprüft werden.

Die Bankset Energy Group erprobt aktuell im „Digitalen Testfeld Bahn“ im Erzgebirge Solarmodule auf Bahnschwellen. Auf dem Testfeld stellt die DB Unternehmen Gleise und Anlagen für die Erprobung innovativer Produkte zur Verfügung. Hierbei werden erste Erfahrungen dazu gesammelt, ob die Technologien funktionieren und die gewünschten Effekte bringen. Die Tests finden zunächst unabhängig davon statt, ob die DB die Technologie selbst in ihrem Streckennetz nutzen wird oder welche Planungs- und Genehmigungsvoraussetzungen hier zu beachten wären.

Hinsichtlich der Voraussetzungen bei PV-Anlagen auf Bahnbegleitgrün wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

Für andere Bahnliegenschaften, wie beispielsweise Bahnhöfe oder auch Werksgebiete, bedarf die Umsetzung von Photovoltaikanlagen der vorherigen Prüfung insbesondere der eisenbahnbetrieblichen, statischen, wirtschaftlichen und technischen Machbarkeit sowie ggf. der Belange des Denkmalschutzes. In Baden-Württemberg laufen aktuell Detailprüfungen zur möglichen Installation von PV-Anlagen auf den Bahnstationen Müllheim, Bad Krozingen und Heidelberg.

7. welche Erfahrungen ihr aus anderen Ländern (wie bspw. der Schweiz) vorliegen;

In der Schweiz wurde eine Studie zum Potenzial von Photovoltaik an Lärmschutzwänden an Straßen- und Schienenstrecken von November 2020 bis März 2021 durchgeführt. Schienenstrecken haben in der Schweiz dabei ein Potenzial von 46 GWh, was 0,15 Prozent des national nutzbaren Potenzials entspricht.

Darüber hinaus liegen der Landesregierung aktuell keine Informationen über Erfahrungen aus dem Ausland vor.

8. ob sie Erkenntnisse darüber hat, wie die Bahn potenzielle Flächen an Bahnrändern schnell voranbringen und die Potenziale zum PV-Ausbau Projektierern zugänglich machen will.

Nach eigener Aussage steht die DB dem im aktuellen Koalitionsvertrag der grün-schwarzen Landesregierung in Baden-Württemberg explizit hinterlegten Ziel eines Ausbaus von Photovoltaik-Anlagen entlang ungenutzter Flächen der Verkehrsinfrastruktur und damit auch entlang von Eisenbahnstrecken positiv gegenüber. Sie sei stets bestrebt, verfügbare Flächen, unter Berücksichtigung weiterer Nutzungszwecke wie beispielsweise der ökologischen Kompensation, frühzeitig für die sinnvolle Nutzung zur Verfügung zu stellen. Aktuell basiert der Regelprozess noch auf konkreten Bedarfsmeldungen mit nachfolgendem Prüfverfahren. In diesem Zusammenhang liegen der DB in Baden-Württemberg aktuell die beiden in der Antwort zu Frage 1 genannten Projekte vor.

In Vertretung

Frieß

Ministerialdirektor