

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Dr. Dagmar Enkelmann, Dr. Dietmar Bartsch, Eva Bulling-Schröter, Roland Claus, Katrin Kunert, Sabine Leidig, Ralph Lenkert, Dorothee Menzner, Kornelia Möller, Jens Petermann, Ingrid Remmers, Sabine Stüber, Alexander Süßmair, Dr. Kirsten Tackmann und der Fraktion DIE LINKE.**

### **Nutzung von Lärmschutzwänden an Bahnstrecken für die Solarstromerzeugung**

Am 28. März 2011 legte die Europäische Kommission eine umfassende Strategie (Verkehr 2050) für ein wettbewerbsfähiges Verkehrssystem vor. Zu den wichtigsten Zielen bis 2050 gehört, die verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen um 60 Prozent zu senken. Bis 2050 soll dazu u. a. ein Großteil der Personenbeförderung über mittlere Entfernungen (300 km und mehr) auf die Eisenbahn entfallen. In dem am selben Tag vorgelegten Weißbuch der EU (Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem) wird gefordert, die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur so zu planen, „dass die positiven Auswirkungen auf das Wirtschaftswachstum maximiert und die negativen Auswirkungen auf die Umwelt minimiert werden.“ (S. 4). Die Deutsche Bahn AG (DB AG) errichtete zur Senkung der Lärmbelastungen zwischen 1999 und 2010 rund 332 Kilometer Schallschutzwände. Allein von 2009 bis 2011 wurden dafür nach eigenen Angaben insgesamt 400 Mio. Euro investiert, u. a. finanziert aus Bundesmitteln wie dem mit 100 Mio. Euro pro Jahr ausgestatteten Lärmsanierungsprogramm des Bundes. Um die ökologischen Vorteile des Schienenverkehrs zum Tragen zu bringen, hat sich die DB AG zugleich zum Ziel gesetzt, den Anteil erneuerbarer Energien im Bahnstrommix von gegenwärtig 19,8 auf 30 bis 35 Prozent im Jahr 2020 zu erhöhen sowie bis 2050 die Bahnstromversorgung komplett auf regenerative Energien umzustellen. Eine Nutzung vorhandener wie neu zu errichtender Lärmschutzwände zur Erzeugung von Solarstrom kann dabei dazu beitragen, dieses Ziel auf umweltverträgliche Weise zu erreichen. Die Nutzung von Lärmschutzwänden zur Stromerzeugung kann darüber hinaus zu einer höheren Akzeptanz erneuerbarer Energien beitragen, indem Eingriffe in bisher unverbaute Kultur- oder Naturlandschaften minimiert werden. Nach vorliegenden Informationen realisierte die DB AG bisher nur an der Bahnstrecke in Vaterstetten bei München ein Pilotprojekt für eine Photovoltaikanlage an einer Lärmschutzwand. Für 2011 plant die DB Netz AG in Duisburg und Nürnberg die Kombination von Lärmschutzwänden und Photovoltaik.

Wir fragen deshalb die Bundesregierung:

1. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die Deutsche Bahn AG den Anteil von Strom aus erneuerbaren Energien am Bahnstrommix schneller

erhöhen kann, indem sie Lärmschutzwände zur Solarstromerzeugung nutzt?

2. Im welchem Umfang befinden sich nach Kenntnis der Bundesregierung an den Strecken der Deutschen Bahn AG gegenwärtig Lärmschutzwände (bitte alle vorhandenen Standorte angeben), und in welchem Umfang sollen in den nächsten Jahren weitere errichtet werden (Gesamtlänge und Gesamtfläche, bitte alle konkret geplanten Standorte angeben)?
3. Welche Erfahrungen über die Realisierbarkeit und Amortisation der Solarstromerzeugung an Lärmschutzwänden sind beim Pilotprojekt in Vaterstetten gewonnen worden, sind diese ausgewertet worden und u. a. in die Projekte bei Duisburg und Nürnberg eingeflossen?
4. Wurden bzw. werden die Projekte in Vaterstetten, Duisburg und Nürnberg von der DB AG bzw. ihrer Tochterfirma, der DB Netz AG, allein oder im Zusammenwirken mit Dritten verwirklicht, und wenn eine Zusammenarbeit stattfand, welche weiteren Unternehmen sind in die Planung, den Bau und den Betrieb der Lärmschutzwände sowie der Solaranlagen eingebunden?
5. Auf welcher rechtlichen Grundlage erfolgten bzw. erfolgen die genannten Pilotprojekte, und fallen sie in den Geltungsbereich der Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes vom 7. März 2005, auch wenn diese den Fördertatbestand der Kombination von Lärmschutz und Photovoltaik nicht erwähnt?
6. Welche Behörden waren bzw. sind in die Genehmigung der genannten Pilotprojekte eingebunden, und wurden dazu bestehende rechtliche Grundlagen ergänzt oder Ausnahmegenehmigungen erteilt?
7. Welche rechtlichen Voraussetzungen müssen nach Ansicht der Bundesregierung gegeben sein, um Lärmschutzwände an Bahnstrecken großflächig entweder mit Photovoltaikanlagen nachrüsten zu können oder bei einem Neubau von vornherein in diese zu integrieren?
8. Ist die Bundesregierung vor dem Hintergrund ihrer energie- und Klimaschutzpolitischen Ziele bereit, eine generelle Förderung der Solarstromerzeugung an Lärmschutzwänden an Bahnstrecken zu erwägen und dazu die gesetzgeberischen Voraussetzungen zu schaffen?
9. Wie hoch ist die potenziell installierbare Kapazität (in Jahresstromleistung) von Photovoltaikanlagen an DB-eigenen Lärmschutzwänden unter Berücksichtigung der in den Pilotprojekten gewonnenen Erfahrungen?
10. Wie hoch ist die, auch unter Berücksichtigung der jüngsten Novelle des Erneuerbare-Energien-Gesetzes, wirtschaftlich rentabel darstellbare Kapazität von Photovoltaikanlagen an Lärmschutzwänden an Strecken der Deutschen Bahn AG?
11. Erhielt oder erhält die Deutsche Bahn AG nach Einschätzung der Bundesregierung Anfragen externer Dienstleister zur Nutzung von Lärmschutzwänden zur Solarstromerzeugung, und wie hat die Deutsche Bahn AG auf diese Anfragen reagiert bzw. reagiert sie?
12. Welcher Beitrag kann nach Einschätzung der Bundesregierung durch die bundesweite Nutzung von Lärmschutzwänden an Bahnstrecken zur Solarstromerzeugung zur Reduktion verkehrsbedingter CO<sub>2</sub>-Emissionen geleistet werden?

13. Sieht die Bundesregierung rechtliche Möglichkeiten, um – ähnlich dem Einsatz von Photovoltaikanlagen an Lärmschutzwänden an Bundesfernstraßen – die Erlöse aus dem Stromverkauf zumindest teilweise dazu zu nutzen, um bei künftigen Projekten den Lärmschutz an Bahnstrecken im Interesse der Bürgerinnen und Bürger über das gesetzlich vorgeschriebene Maß hinaus zu verbessern?
14. In welchem Umfang bestehen nach Kenntnis der Bundesregierung in der Bundesrepublik Deutschland Lärmschutzwände an Strecken nichtbundes-eigener Bahnen (bitte alle konkreten Standorte angeben), und inwieweit sind diese für die Solarstromerzeugung nutzbar (bitte in Prozent angeben)?
15. In welchem Umfang sind nach Kenntnis der Bundesregierung innerhalb der gesamten EU an Bahnstrecken Lärmschutzwände vorhanden, die prinzipiell für die Installation von Photovoltaikanlagen geeignet wären?
16. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung in anderen EU-Ländern Vorhaben bzw. laufende Projekte, bei denen Lärmschutzwände an Bahnstrecken zur Solarstromerzeugung genutzt werden?

Berlin, den 4. Oktober 2011

**Dr. Gregor Gysi und Fraktion**

