

Antrag

der Abg. Dr. Erik Schweickert u. a. FDP/DVP

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Photovoltaikanlagen auf Lärmschutzwällen

Antrag

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

1. welche Erfahrungen mit den bestehenden Photovoltaikanlagen an Lärmschutzwällen in Baden-Württemberg bisher gemacht wurden, insbesondere unter Betrachtung der Effizienz im Vergleich zu anderen Anlagen und zu Auswirkungen auf den Lärmschutz;
2. in wessen Besitz sich an Bundesautobahnen und -fernstraßen in Baden-Württemberg Lärmschutzwälle und damit die daran angebrachten Photovoltaikanlagen befinden;
3. inwieweit sich die Besitzverhältnisse der Objekte nach Ziffer 2 aufgrund der Reform der Bundesfernstraßenverwaltung ändern;
4. welche Fördermöglichkeiten für den Ausbau von Photovoltaikanlagen auf Lärmschutzwällen, aufgliedert nach Straßenart, bestehen;
5. inwieweit Mittel im Staatshaushaltsplan 2020/2021 für eine Untersuchung in einem noch anzustößenden Projekt, wie sie in der Beantwortung von Frage 2 der Kleinen Anfrage Drucksache 16/6926 in Aussicht gestellt wurden, eingeplant wurden und wenn dies der Fall war, um was für ein Projekt es sich konkret handelt, aufgliedert nach Straßenart;
6. was die Landesregierung unternimmt, um den Ausbau von Photovoltaikanlagen an Lärmschutzwällen abseits von Fernstraßen zu steigern;
7. welche Unterschiede beim Einfluss von Kommunen auf den Bau von Lärmschutzwällen und an diesen angebrachten Photovoltaikanlagen bestehen, je nachdem, ob diese Siedlungsgebieten zu- oder abgewandt sind;

Eingegangen: 08.05.2020/Ausgegeben: 30.06.2020

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

8. welche Möglichkeiten beim Ausbau von Lärmschutzwällen um Photovoltaikanlagen, unter Betrachtung bereits bestehender Planfeststellungsverfahren bzw. -beschlüssen und Bebauungsplänen, bestehen;
9. welche besonderen Fördermöglichkeiten es ggf. für Photovoltaikanlagen und Lärmschutzwälle am Rande von zu erschließenden oder gerade erschlossenen Neubaugebieten gibt;
10. wie die Landesregierung die Anforderungen an die Wartung von an Lärmschutzwällen angebrachten Photovoltaikanlagen, insbesondere in Bezug auf ihre Ausrichtung sowie ihrer Erreichbarkeit über die dafür notwendigen Zufahrtswege, bewertet.

24. 06. 2020

Dr. Schweickert, Karrais, Reich-Gutjahr, Dr. Timm Kern,
Hausmann, Brauer, Dr. Goll, Hoher, Keck FDP/DVP

Begründung

Laut der Beantwortung der Kleinen Anfrage Drucksache 16/6926 ist die Landesregierung bestrebt, den Ausbau von Lärmschutzwällen und Straßen-Einhausungen und an diesen angebrachten Photovoltaikanlagen zu prüfen und konnte schon erste Absichten verlautbaren. Ziel dieses Antrags ist es, zu erfahren, wie genau die Landesregierung den Ausbau unterstützt und welche Probleme und Konflikte sie im Rahmen dieses Ausbaus sieht sowie die Absichten der Landesregierung zu präzisieren.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 23. Juni 2020 Nr. 2-3942.35/47 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

1. *welche Erfahrungen mit den bestehenden Photovoltaikanlagen an Lärmschutzwällen in Baden-Württemberg bisher gemacht wurden, insbesondere unter Betrachtung der Effizienz im Vergleich zu anderen Anlagen und zu Auswirkungen auf den Lärmschutz;*

Dem Ministerium für Verkehr liegen wenig Erfahrungen mit Photovoltaikanlagen (PVA) an Lärmschutzwällen vor. Nach § 9 (1) Bundesfernstraßengesetz (FStrG) dürfen keine Hochbauten in einer Entfernung bis zu 40 Meter bei Bundesautobahnen und bis zu 20 Meter bei Bundesstraßen errichtet werden. Für Landesstraßen gilt gemäß Straßengesetz für Baden-Württemberg (StrG) ebenfalls ein Mindestabstand von 20 Metern. Der Begriff Hochbauten umfasst auch PVA. Damit reduzieren sich die Flächen für derartige Vorhaben an Straßennebenflächen und die verbleibenden Restflächen sind oft zu klein für potenzielle Betreiber, um dort PVA in einer wirtschaftlich rentablen Größenordnung zu installieren. Ausnahmen von diesem Anbauverbot können nur dann zugelassen werden, wenn die Durchführung der Vorschriften im Einzelfall zu einer offenbar nicht beabsichtigten Härte führen würde und die Abweichung mit den öffentlichen (verkehrlichen) Belangen vereinbar ist oder, wenn Gründe des Wohls der Allgemeinheit die Abweichungen erfordern. PVA in den Anbaubeschränkungszonen (bei Autobahnen bis 100 Meter Abstand, bei Bundes- und Landesstraßen bis 40 Meter Abstand) dürfen die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht beeinträchtigen.

Wenn die verkehrlichen Belange dies zulassen, kann im Einzelfall gemäß § 9 Absatz 8 FStrG und § 22 Absatz 6 StrG unter Berücksichtigung des materiellen Straßenrechts und im Einvernehmen mit der Straßenbauverwaltung durch einen Bebauungsplan eine nähere Bebauung, ggf. unter Bedingungen und Auflagen zugelassen werden. Die Frage, ob eine Kommune einen entsprechenden Bebauungsplan aufstellt, ändert oder aufhebt, ist eine Frage der kommunalen Planungshoheit.

So wurde 2013 auf einem Lärmschutzwall an der A 8 neben der Raststätte Gruibingen auf einer Länge von 550 m eine PV-Anlage mit 1,2 MW Leistung durch private Investoren errichtet. Probleme mit dieser Anlage sind der Landesregierung nicht bekannt, auch da die Module auf der straßenabgewandten Seite des Lärmschutzwalles installiert wurden.

Im Crailsheimer Stadtteil Hirtenwiesen II wurde in 2012 auf einem eigens errichteten Lärmschutzwall eine der größten thermischen Solaranlagen in Deutschland errichtet zur anteiligen (50 Prozent) Versorgung dieses Neubaugebietes. Eine thermische Solaranlage ähnelt bzgl. den Voraussetzungen einer PVA. Die Anlage auf dem Lärmschutzwall hat sich bewährt.

Aufgrund der vorhandenen erheblichen Restriktionen, die eine effektive Ausnutzung der vorhandenen Potenziale verhindert, sieht das VM in Kürze ein Schreiben an das BMVI vor, in dem um eine Anpassung des Bundesfernstraßengesetzes in Bezug auf die vorhandenen Abstandsregelungen für PVA gebeten wird.

2. in wessen Besitz sich an Bundesautobahnen und -fernstraßen in Baden-Württemberg Lärmschutzwälle und damit die daran angebrachten Photovoltaikanlagen befinden;

Grundsätzlich befinden sich Lärmschutzwälle, die im Zusammenhang mit baulichen Maßnahmen der Straßenbauverwaltung an Bundesfernstraßen errichtet wurden, einschließlich der dazugehörigen Grundstücke, in Bundeseigentum. Ein Teil der Lärmschutzwälle wurde von Dritten, z. B. Gemeinden im Zuge der Ausweisung von Wohngebieten errichtet und steht zumeist im Eigentum Dritter. Diese Lärmschutzwälle sind nicht Teil der Straße, obwohl sie ebenfalls den Anforderungen der Anbauverbote unterliegen. Sofern künftig PVA auf Lärmschutzwällen installiert werden sollten, so erfolgt dies in alleiniger Zuständigkeit des Anlagenbetreibers z. B. auf Basis von Pachtverträgen, entsprechend verbleiben die Anlagen auch in dessen Alleineigentum.

3. inwieweit sich die Besitzverhältnisse der Objekte nach Ziffer 2 aufgrund der Reform der Bundesfernstraßenverwaltung ändern;

Eine Änderung der vorgenannten Besitzverhältnisse ist nicht vorgesehen.

4. welche Fördermöglichkeiten für den Ausbau von Photovoltaikanlagen auf Lärmschutzwällen, aufgliedert nach Straßenart, bestehen;

Für die Einspeisung in das Stromnetz ist ein Zahlungsanspruch gegenüber dem Netzbetreiber nach § 19 Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) festgelegt. Lärmschutzwälle gelten im EEG als sog. „sonstige bauliche Anlagen“; darauf errichtete PV-Anlagen sind im EEG vergütungsfähig. Bis zu einer Anlagenleistung von 750 kW wird die Höhe der Vergütung gesetzlich bestimmt, wobei die Vergütung um etwa 10 Prozent höher ist als bei PV-Freiflächenanlagen in dieser Leistungsklasse. Bei Anlagen mit einer Leistung größer 750 kW wird die Vergütung im Rahmen von Ausschreibungen bestimmt.

Mit dem Förderprodukt Erneuerbare Energien – Standard finanziert die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) u. a. die Errichtung, Erweiterung und Erwerb von Anlagen zur Nutzung erneuerbarer Energien. Darüber hinausgehende gesonderte Fördermöglichkeiten für bestimmte Anlagentypen, Standorte oder Straßenkategorien sind dem Ministerium für Verkehr nicht bekannt.

Bedingt durch die Einschränkungen, denen die Straßenbauverwaltung in Hinblick auf eine wirtschaftliche Betätigung zur Erzielung von Einnahmen – in diesem Fall durch Stromverkauf – unterliegt, ist es für diese aktuell nicht ohne weiteres mög-

lich, eigene PVA zu betreiben, sofern der Strom nicht für eigene Zwecke genutzt wird, z.B. für den Betrieb von Tunneln. Hierzu müssen die PVA möglichst im Umfeld des Stromabnehmers installiert werden, damit diese im Vergleich zu einem Stromeinkauf wirtschaftlich betrieben werden können.

Möglich sind hingegen die Verpachtung geeigneter Flächen an Interessenten oder anderweitiger Betreibermodelle, welche den Anforderungen der Straßenbauverwaltung – insbesondere bezüglich der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs – vollumfänglich Rechnung tragen. Hierbei sind die in der Antwort auf Frage 1 genannten Einschränkungen zu berücksichtigen.

5. inwieweit Mittel im Staatshaushaltsplan 2020/2021 für eine Untersuchung in einem noch anzustoßenden Projekt, wie sie in der Beantwortung von Frage 2 der Kleinen Anfrage Drucksache 16/6926 in Aussicht gestellt wurden, eingeplant wurden und wenn dies der Fall war, um was für ein Projekt es sich konkret handelt, aufgliedert nach Straßenart;

Die Realisierbarkeit und der Betrieb von PVA im unmittelbaren Straßenumfeld sind stark von der jeweiligen konkreten Situation und Konstruktion abhängig. In diesem Zusammenhang sind zahlreiche Fragen zu Baulast, Unterhaltung und Erhaltung der PVA zu klären und die Zuständigkeiten zur Sicherstellung der Stand-sicherheit und Verkehrssicherheit der PVA festzulegen. Da sich der überwiegende Teil der in Frage kommenden Grundstücke im Eigentum des Bundes befindet und die Bundesautobahnen im Zuge der Reform der Bundesfernstraßenverwaltung ab 2021 durch die Autobahn GmbH verwaltet werden, sind hierzu umfangreiche Abstimmungen erforderlich.

In einem ersten Schritt werden derzeit die rechtlichen und technischen Rahmenbedingungen geklärt.

6. was die Landesregierung unternimmt, um den Ausbau von Photovoltaikanlagen an Lärmschutzwällen abseits von Fernstraßen zu steigern;

Landesstraßen, die vorrangig dem regionalen und nah- bzw. kleinräumigen Verkehr dienen, weisen im Regelfall ein im Vergleich zu Fernstraßen geringeres Verkehrsaufkommen sowie damit verbunden einen geringeren Ausbauzustand auf. Lärmschutzwälle und Lärmschutzwände sowie Straßennebenflächen in einer für eine wirtschaftliche Photovoltaik-Nutzung ausreichenden Größenordnung sind daher nur in seltenen Fällen vorhanden. Der Hauptfokus des VM bei der Machbarkeit von PVA liegt auf dem Bundesfernstraßennetz.

Auch entlang von Bahnlinien bestehen teilweise Lärmschutzwälle, die analog für eine Nutzung mit PVA geeignet wären – wie beispielsweise entlang der ICE-Strecke Wendlingen–Ulm. Die Landesregierung würde es daher begrüßen, wenn die Deutsche Bahn grundsätzlich für entsprechende Anfragen von Projektierern offen wäre und ist dazu bereits mit dieser im Gespräch. Im Zuge der Prüfung vorlagepflichtiger Planungen werden die zuständigen Regierungspräsidien regelmäßig aufgefordert, zu prüfen, ob vorgesehene Lärmschutzwände mit PV-Modulen ausgestattet werden können, bzw. diese baulich so konzipiert werden, dass eine Nachrüstung möglich ist. Da es sich hierbei um bauwerksintegrierte PV-Module handelt, sind derartige Installationen aus genehmigungsrechtlicher Sicht einfacher zu realisieren. Leider besteht von Seiten potenzieller Betreiber und Investoren derzeit kaum Interesse an entsprechenden Investitionen, da die zur Verfügung stehende Flächengröße im Vergleich zu Freiflächenanlagen gering und der technische Aufwand für Betrieb und Wartung sowie die damit verbundenen Kosten deutlich höher sind. Dies wirkt sich unmittelbar negativ auf die Wirtschaftlichkeit derartiger Anlagen aus.

7. welche Unterschiede beim Einfluss von Kommunen auf den Bau von Lärmschutzwällen und an diesen angebrachten Photovoltaikanlagen bestehen, je nachdem, ob diese Siedlungsgebieten zu- oder abgewandt sind;

Die Kommunen werden im Genehmigungsverfahren beteiligt und sind in der Regel aufgeschlossen für die PV-Nutzung auf sonst nicht nutzbaren Flächen.

Das Ministerium für Verkehr geht davon aus, dass PVA auf der straßenabgewandten Seite der Lärmschutzwälle vermutlich weniger Zuspruch von Seiten der unmittelbar betroffenen Kommunen erhält. So müssen für die Installation der Photovoltaik-Module bei bestehenden Lärmschutzwällen die vor allem auf der straßenabgewandten Böschungsseite im Regelfall vorhandenen dichten Gehölz- und Baumbestände großflächig und dauerhaft gerodet werden. Ferner sind mögliche Blendwirkungen in den Siedlungsbereich hinein sowie städtebauliche Aspekte bzw. Abstandsregelungen zur bestehenden Bebauung zu berücksichtigen. Sofern erforderlich werden im Rahmen von Blendgutachten die jeweils geeigneten Abhilfemaßnahmen ausgearbeitet.

8. welche Möglichkeiten beim Ausbau von Lärmschutzwällen um Photovoltaikanlagen, unter Betrachtung bereits bestehender Planfeststellungsverfahren bzw. -beschlüssen und Bebauungsplänen, bestehen;

Das Verkehrsministerium prüft im Zuge der Genehmigung der Vorentwürfe zu Straßenbauprojekten, ob im Einzelfall Potenziale für künftige PVA bestehen. Unter anderem wurde in diesem Zusammenhang eine Machbarkeitsstudie für eine PVA an einer Lärmschutzwand im Bereich Deckel Böblingen-Sindelfingen im Zuge des sechsstreifigen Ausbaus der A 81 durchgeführt. Nach Abstimmung mit dem Bund sollen die Lärmschutzwände so ausgeführt werden, dass eine Nachrüstung mit Photovoltaik-Modulen möglich ist, sofern sich hierzu ein entsprechender Betreiber findet.

An der Lärmschutzwand im Zuge der B 29 in Aalen sowie auf der Lärmschutzgalerie-Decke des Kappler Tunnels im Zuge der B 31 befinden sich bereits PVA mit einer Leistung von 112 KWp.

9. welche besonderen Fördermöglichkeiten es ggf. für Photovoltaikanlagen und Lärmschutzwälle am Rande von zu erschließenden oder gerade erschlossenen Neubaugebieten gibt;

Siehe Antwort auf Frage 4.

10. wie die Landesregierung die Anforderungen an die Wartung von an Lärmschutzwällen angebrachten Photovoltaikanlagen, insbesondere in Bezug auf ihre Ausrichtung sowie ihrer Erreichbarkeit über die dafür notwendigen Zufahrtswege, bewertet.

Die Straßenbauverwaltung betreibt keine PVA in eigener Zuständigkeit. Daher liegen keine Erkenntnisse darüber vor, inwieweit sich der Unterhaltungsaufwand für den Betreiber im Vergleich zu anderen Freiflächen-PVA unterscheidet. Aus straßenbetrieblicher Sicht ist davon auszugehen, dass der Aufwand für die Grün- bzw. Gehölzpflege im unmittelbaren Umfeld von PVA höher ist, da eine Verschattung bzw. ein Zuwachsen der Anlagen vermieden werden muss und eine erhöhte Sorgfalt bei Unterhaltungstätigkeiten in unmittelbarem Umfeld einer PVA geboten ist.

Bei PVA an Bundesautobahnen und zweibahnigen Bundesstraßen muss eine Zufahrt zu Wartungszwecken grundsätzlich über das nachgeordnete Straßennetz erfolgen. Bei Bedarf sind Wartungs- bzw. Wirtschaftswege sowie im Regelfall die Verlegung elektrischer Leitungen erforderlich. In diesen Fällen ist zu klären, wer die Baulast für Zuwegung/Leitungen übernimmt. Sofern die hierfür benötigten Flächen nicht im Bundes- oder Landeseigentum liegen, ist darüber hinaus ein zusätzlicher Grunderwerb erforderlich oder es sind Wege- bzw. Leitungsrechte zu vereinbaren.

Hermann
Minister für Verkehr