



Ökostrom aus dem Rangierbahnhof

In Güsten bei Magdeburg befindet sich die größte Solaranlage der Deutschen Bahn

Sie kann 1500 Haushalte mit Strom versorgen. Durch die Photovoltaikanlage erhielt der Rangierbahnhof in Güsten eine neue Funktion.

Von Erich Preuß, Güsten

Die Deutsche Bahn will grün werden. Deswegen wurde Ende letzter Woche die bis dato größte Solaranlage auf einer Fläche der Bahn in Betrieb genommen. Sie befindet sich auf dem 10,4 Hektar großen Gelände des bis 2001 stillgelegten Rangierbahnhofs im sachsen-anhaltinischen Güsten. Mit einer Spitzenleistung von 6,4 Megawatt kann die Photovoltaikanlage rechnerisch 1500 Haushalte mit Strom versorgen.

Wie leistungsfähig die Anlage ist, erklärte der Geschäftsführer der DB-Energie, Werner Raithmayer, noch an einem weiteren Beispiel: Die Ökostromanlage könne täglich zweimal den Bedarf aller ICE zwischen Berlin und Hamburg decken. Doch betreibt nicht die Bahn die Anlage, sondern der auf Solaranlagen spezialisierte Projektentwickler Greenvest Solar aus dem bayerischen Starnberg, dessen Aufwand vom Steuerzahler in den nächsten 20 Jahren mit 10,9 Cent je Kilowattstunden entgolten wird. Eigentümer ist die Raiffeisenbank. Ein anderer Nutznießer ist die Stadt Güsten. Bürgermeister Helmut Zander konnte seine Freude nicht verhehlen, dass endlich die Ruinen des Rangierbahnhofs beseitigt wurden, jetzt mit den Solarflächen alles ordentlich

aussieht und eines Tages nach den Abschreibungen die Gewerbesteuer sprudeln wird.

Die Deutsche Bahn wiederum schmückt sich mit ihrem umweltfreundlichen Engagement, zumal sie daran interessiert ist, dass sie weitere derartige Brachen, die sie reichlich besitzt, verkaufen kann. Sie ließ bisher acht bahneigene Flächen mit Sonnenkollektoren belegen wie die Bahnsteigdächer in Uelzen und Hameln sowie des Berliner Hauptbahnhofs. Zwölf weitere Projekte seien derzeit in der Planungs-, Ausschreibungs- oder Realisierungsphase, verkündete DB-Energiechef Werner Raithmayer. Der Anteil erneuerbarer Energien soll bis zum Jahr 2020 von 24 Prozent auf mindestens 35 Prozent erhöht werden.

Auf die Frage, warum die Bahn nicht selbst investiert, antwortete Raithmayer: »Wir sind für Mobilität zuständig. Der Strom nützt uns zunächst nichts, denn wir fahren mit Bahnstrom, mit einem anderen Stromsystem als der Landesstrom. Der muss erst auf 15,7 Kilovolt, 50 Hertz umgeformt werden.«

Raithmayer machte zugleich darauf aufmerksam, dass es hinsichtlich der Verfügbarkeit der Energie keinen

Kompromiss geben könne: Die Bahn müsse fahren, auch wenn keine Sonne scheint oder Windstille herrscht. Um die zuverlässigen Belieferung mit Strom zu gewährleisten, wurden mit RWE, E.ON und der österreichischen VERBUND AG Verträge über die langfristige Lieferung von Elektrizität aus Wasserkraftwerken geschlossen. Damit steigt von 2015 an der Anteil der Wasserkraft am Bahnstrommix auf mehr als 20 Prozent. Parallel dazu hat DB-Energie bisher vier Windparks unter Vertrag genommen. Momentan bezieht das Unternehmen jedoch noch mehr als die Hälfte seines Stroms aus Kohle- und Kernkraft.

Zum Zankapfel zwischen der DB und den Privatbahnen wurde indes die Energierückspeisung beim Bremsen, wozu bislang die älteren Fahrzeuge der Deutschen Bahn nicht in der Lage waren, wohl aber die modernen der Privatbahnen. Für das »Netzwerk Privatbahnen« war gemäß diesem Anteil die Erstattung der eingespeisten Bremsenergie um fünf bis sechs Cent je Kilowattstunde zu gering. Doch die Staatsbahn holt mit der neuen Generation elektrischer Lokomotiven und Triebwagen auf.