Stadt Wuppertal
Der Oberbürgermeister

| | | |
|---|---|---|
| **Antwort auf Anfragen** | Geschäftsbereich<br><br>Ressort / Stadtbetrieb | Geschäftsbereich Wirtschaft, Stadtentwicklung, Klimaschutz, Bauen und Recht<br><br>101 Stadtentwicklung und Städtebau |
| | Bearbeiter/in<br>Telefon (0202)<br>Fax (0202)<br>E-Mail | Barbara Günther<br>563 4298<br>563 8043<br>barbara.guenther@stadt.wuppertal.de |
| | Datum:<br><br>**Drucks.-Nr.:** | 06.12.2022<br><br>**VO/1488/22/1-A**<br>öffentlich |

| Sitzung am | Gremium | Beschlussqualität |
|---|---|---|
| **08.12.2022** | **Ausschuss für Stadtentwicklung und Bauen** | **Entgegennahme o. B.** |

**Solaranlagen entlang der Autobahnen (A 1, A 46, A 535) und an der L 418, insbesondere an Anschlussstellen**

## Grund der Vorlage

Mit der VO/1488/22 wurde die Verwaltung von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN am 29.11.2022 beauftragt zu prüfen, ob es rechtlich möglich ist, Solaranlagen entlang der Autobahnen (A 1, A 46, A 535) und entlang der L 418 innerhalb der Anbauverbotszone zu errichten.

## Beschlussvorschlag

Der Ausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis.

## Einverständnisse

entfällt

## Unterschrift

Minas

## Begründung

1. **Ist es rechtlich möglich, entlang der Autobahnen und der Landstraße L 418 auf den Böschungsflächen, den Einhausungen und/oder in den Anschlussstellen PV-Anlagen zu installieren?**

   Die planungsrechtlichen Rahmenbedingungen für die Errichtung von Freiflächensolarenergieanlagen (FFSA) im Wuppertaler Stadtgebiet werden von der Regionalplanung vorgegeben.
   Nach derzeitigem Planungsrecht sind laut Regionalplan Düsseldorf (Kapitel 5.5.2 Solarenergieanlagen – Ziel 1) Standorte für raumbedeutsame Solarenergieanlagen u.a. in einer Entfernung von bis zu 150 Metern zu bestehenden und zugleich jeweils im Regionalplan dargestellten **Bundesfernstraßen** zugelassen. Da die L 418 im Regionalplan Düsseldorf als Landesstraße klassifiziert wird, ist die Anlage von Solarenergieanlagen hier derzeit grundsätzlich nicht zulässig. Das heißt, die Prüfung, autobahnnah PV-Anlagen installieren zu können, wird sich derzeit auf Flächen entlang der A 1, der A 46 und der A 535 beschränken müssen.

   Der Regionalplan Düsseldorf weicht derzeit von den Möglichkeiten, die das Erneuerbaren-Energien-Gesetzes (EEG) eröffnet, ab. Im EEG sind nach § 37 Abs. 1 FFSA in einer Entfernung bis zu 200m, gemessen vom äußeren Rand der Fahrbahn, förderfähig - ab 01.01.2023 in einer Entfernung bis zu 500 m.

   Darüber hinaus benötigen FFSA zur Umsetzung nach derzeitigen Planungsrecht einen kommunalen Bebauungsplan als planerische Grundlage. FFSA sind noch – anders als z.B. die Windenergienutzung – keine im bauplanungsrechtlichen Außenbereich nach § 35 Abs. 1 BauGB privilegiert zulässigen Vorhaben.
   Dies soll jedoch mit dem **„Gesetz zur sofortigen Verbesserung der Rahmenbedingungen für die erneuerbaren Energien im Städtebaurecht“**, das vom Bundestag am 01.12.2022 beschlossen wurde, geändert werden. Mit diesem Gesetz wird u.a. die Privilegierung für Freiflächen-Solaranlagen im Außenbereich unter bestimmten Bedingungen (200 m Korridor entlang von Autobahnen und übergeordneten Schienenwegen) eingeführt. Die neue Gesetzeslage soll am 01.01.2023 in Kraft treten. Ein aufwendiges Bauleitplanverfahren wird dann nicht mehr erforderlich sein.

   Autobahnnah bedeutet, dass sich die Standortprüfung auf Potenzialflächen bezieht, die nach Bundesfernstraßengesetz (FStrG) in der **Anbauverbotszone** liegen. Dies wird sich auch nicht mit der neuen Gesetzeslage ändern.
   Gemäß § 9 FStrG dürfen Hochbauten jeder Art an Bundesautobahnen in einer Entfernung bis zu 40 Metern, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn, nicht errichtet werden. Bauliche Anlagen längs der Autobahn in einer Entfernung bis zu 100 Meter, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn, bedürfen der Zustimmung des Fernstraßen-Bundesamtes (FBA).

   Nach § 9 Abs. 8 FStrG kann das FBA an den Bundesfernstraßen zu Verboten nach Abs. 1, 4 und 6 im Einzelfall auch Ausnahmen zulassen u.a., wenn Gründe des Wohls der Allgemeinheit Abweichungen erfordern.

   Das bedeutet, dass bei jeder geplanten PV-Anlage, die an/auf Autobahnen errichtet werden soll, immer auch eine Einzelfallentscheidung durch das FBA getroffen werden muss.

Die Verwaltung kann aufgrund fehlender Erfahrungswerte schwer einschätzen, auf der Grundlage welcher Kriterien und in welchem Zeitraum, diese Einzelfallentscheidung von der Bundesbehörde getroffen wird bzw. getroffen werden kann.

Diese komplexe Ausgangslage wird zum Anlass genommen, zeitnah ein oder zwei Beispielflächen innerhalb der Anbauverbotszone der Wuppertaler Autobahnen, die sich für PV-Anlagen eignen könnten, mit der Bitte um Einzelfallprüfung an das FBA zu senden.

Unabhängig von dieser rein rechtlichen Ausgangslage ist zu bedenken, dass die Flächen entlang der Autobahnen in der Regel aus Gründen des Sichtschutzes, des Lärmschutzes und insbesondere auch aus Gründen des Naturschutzes bepflanzt sind.
Eine Errichtung von PV-Anlangen entlang der Autobahnen würde möglicherweise ein Entfernen vorhandener Vegetation (Bäume/Sträucher) erfordern.

2. **Wenn dies möglich ist, bitten wir um Darlegung, wo dies in Frage kommt und wie viele Anlagen mit welcher Leistung hier errichtet werden könnten.**

   Erst wenn eine Rückmeldung des FBA zur geplanten Anfrage vorliegt, sind weitere Auskünfte hierzu möglich.

## Klimacheck

Hat das Vorhaben eine langfristige Auswirkung auf den Klimaschutz und/oder die Klimafolgenanpassung?

x☐ neutral /nein

☐ ja, positive Auswirkungen

☐ ja, negative Auswirkungen

Begründung:

Die Beantwortung der Anfrage hat unmittelbar keine Auswirkungen auf den Klimaschutz und/oder die Klimafolgenanpassung.

## Kosten und Finanzierung

entfällt

## Zeitplan

entfällt