

2020/635/610

öffentlich

Beschlussvorlage

610 - Stadtplanung

Bericht erstattet: Herr Banowitz



Neubefassung mit der geplanten BAB-Anschlussstelle Homburg-Ost

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Geplante Sitzungstermine</i>	<i>Ö / N</i>
Bau- und Umweltausschuss (Vorberatung)	18.06.2020	N
Stadtrat (Entscheidung)	02.07.2020	Ö

Beschlussvorschlag

- a) Der Beschluss über die Fortführung des Bebauungsplanverfahrens „AS Homburg Ost“ mit der „Variante 2“ vom 13.12.2018, wiederholt entschieden am 24.10.2019, wird aufgehoben.
- b) Die Planung zum Autobahnanschluss „Homburg Ost“ soll mit der von Bund und Land präferierten Vorzugsvariante „Variante 1“ weitergeführt werden.

Sachverhalt

Ein Straßenneubau für eine klassifizierte Straße ist nur auf Grundlage eines Planfeststellungsbeschlusses gemäß Straßenrecht zulässig. Bundesstraßen liegen zwar in der Baulast des Bundes, dieser bedient sich aber der Länder oder besonderer Gesellschaften für Planung, Bau und Unterhaltung. Diese Bundesauftragsverwaltung für Straßen ist im Saarland beim Wirtschaftsministerium angesiedelt, zu dem auch der Landesbetrieb für Straßenbau gehört.

Gerade bei Straßenneubauprojekten von Bundesstraßen hat sich das Instrument des planfeststellungsersetzenden Bebauungsplanes oft bewährt. Hier beleiht der Baulastträger Bund/Land die planende Kommune mit der Baurechtschaffung für eine überörtliche Straße, die grundsätzlich ansonsten gerade hierzu gem. § 38 BauGB keine Planungshoheit hat. In einem Bebauungsplanverfahren gelten die gleichen Fachplanungsvorschriften, dieses Verfahren wird aber gerade wegen Ortsnähe und den „bürgerfreundlichen“ Öffentlichkeitsbeteiligungen nicht selten gewählt: Der Stadtrat fasst in diesem transparenten BPlan-Verfahren öffentlich die jeweiligen Beschlüsse (mind. vier) und beteiligt die Bürger und Verbände mindestens zweimal (frühzeitige Beteiligung und Offenlage). Daher haben sich die Kreisstadt Homburg und die saarländische Straßenbauverwaltung bewusst für die Baurechtschaffung mittels planfeststellungsersetzenden Bebauungsplan „AS Homburg Ost“ entschieden.

Insgesamt fünf Planfälle wurden nach sehr aufwendigen umweltrechtlichen, baurechtlichen und verkehrlichen Bestandsaufnahmen und Analysen erarbeitet. Die vom Land beauftragten Ingenieurbüros ptv (verkehrliche Wirkung) und cochet

consult, Bonn (Umwelt) wurden durch viele Zusatzleistungen Dritter, den LfS und die Stadtverwaltung Homburg noch unterstützt.

Die 5 theoretischen Planfälle wurden dann miteinander und untereinander entsprechend ihrer verkehrlichen Wertung und umweltplanerischen Aspekten verglichen und mittels einer Bewertungsmatrix einer Priorisierung unterzogen.

Im Januar 2018 wurden diese Planfälle im Bau- und Umweltausschuss erläutert und intensiv diskutiert. Da sich nun abzeichnete, dass bestimmte Planfälle aufgrund der geringen verkehrlichen Wirkungen und der starken Umweltauswirkungen mehr oder weniger chancenlos sind, wurden diese Varianten aus zeitlichen und wirtschaftlichen Gründen im weiteren Verfahren ausgeschieden.

Die Varianten 1 und 2 waren mit Abstand in einer Bewertungsmatrix die am besten geeigneten Alternativen. Ob der Fülle der Informationen und der denkbaren Auswirkungen beim Bau neuer Straßen schlug die Verwaltung dem BUA eine planerische Auszeit vor, auch um den Fraktionen Gelegenheit zur Beratung zu geben. Im Dezember 2018 entschieden sich Ausschuss und Rat mit der Variante 2 ins weitere Planverfahren zu gehen.

Zwischenzeitlich wurde dann der Entwurf der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) erarbeitet. Zusammenfassende Aussage der UVS: Die Variante 1 weist nahezu bei allen Schutzgütern deutliche bis sehr deutliche Vorteile gegenüber der Variante 2 auf und stellt somit aus umweltfachlicher Sicht die Präferenzvariante dar. Dennoch entschied am 24.10.2019 der Rat wiederholt, weiter mit Variante 2 in das Planverfahren zu gehen:

- Die Planung ist mittlerweile soweit fortgeschritten, dass nun die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Bürger im frühzeitigen Planungsprozess eingeholt werden können.
- Die Straßenbauverwaltung legte das Ergebnis der Voruntersuchung beim BMVI vor. Das BMVI wurde um Bewertung der beiden Varianten gebeten.
- Die Stadt Homburg kontaktierte Fachbehörden, um eine Bewertung der beschlossenen Variante 2 zur Realisierungsfähigkeit unter Berücksichtigung der Umweltbelange zu bekommen
- Zwischenzeitlich hat das BMVI im Schreiben vom 15.05.2020 die Variante 1 als seine Vorzugsvariante benannt. Hierzu führt es im Wesentlichen aus:
*“Aus rein immissionstechnischer Sicht ist zwar Variante 2 zu bevorzugen, aber auch mit der vorgeschlagenen Variante 1 können die gesetzlichen Belange des Lärmschutzes erfüllt werden. Aus Sicht von Natur und Artenschutz weist die Variante 1 deutliche Vorteile auf und wird aus diesem Grund umweltfachlich bevorzugt.
Das Verkehrsgutachten zeigt, dass beide Varianten ähnlich leistungsfähig sind und im nachgeordneten Netz zu Entlastungen führen. Die geringen Vorteile, die Variante 2 bezüglich der Verkehrswirksamkeit aufzeigt, rechtfertigen jedoch nicht die deutlich höheren Kosten.
Da die Variante 1 genehmigungsfähig ist, kann einer anderen Variante nur mit der Maßgabe zugestimmt werden, dass der Kostenanteil des Bundes in Höhe der fiktiven Aufwendungen für die wirtschaftlichste Variante 1 begrenzt wird. Hierüber wäre eine Verwaltungsvereinbarung mit Zustimmung des BMVI abzuschließen.
Im Übrigen wären auch nach dem FStrG bei einer Verlegung des Kreuzungspunktes nur die Kosten für die Anschlussstelle nach Fahrbahnbreiten zu teilen. Die Kosten für die Verlegung der Straßenäste*

hätte das Land nach § 12 Abs. 3 Nr. 1 FStrG zu 100 % zu tragen, da diese Änderung auf Ihre Veranlassung bewirkt würde.“

Weiterhin führt das BMVI aus, dass nach Abwägung aller im Rahmen der Voruntersuchung betrachteten Kriterien der Variante 1 als Vorzugsvariante zugestimmt wird und gibt vor, dass die folgenden Planungen dementsprechend auf Grundlage der Variante 1 auszuführen sind.

Sollte die Stadt Homburg der Variante 1 nicht zustimmen und kein Bebauungsplanverfahren zustande kommen, so sei das Baurecht seitens des Landes über ein Planfeststellungsverfahren zu schaffen.

Letztlich wird Baurecht für den Bund / Land als Straßenbaulastträger geschaffen. Da dieser der Kreisstadt Homburg das Recht verliehen hat, mittels kommunaler Planungshoheit in einem BPlan-Verfahren seine Vorzugsvariante zu bauen, entscheidet sich entweder der Rat für Variante 1 oder Bund / Land entziehen Homburg das Planungsrecht und werden das Verfahren in einem üblichen Planfeststellungsverfahren fertig stellen, in dem dann Homburg nicht mehr aktiver Planungspartner ist, sondern nur noch ins Benehmen gesetzt wird.

Als Konsequenz aus einem Beschluss, das Planverfahren entgegen der von Bund und Land präferierten Vorzugsvariante 1 mit der bereits 2-fach beschlossenen „Variante 2“ weiterzuführen, ergeben sich folgende Aspekte:

- Sollte es aufgrund des Beharrens des Rates auf Variante 2 schlussendlich zu Variante 0 kommen, würde kein Anspruch auf Lärmvorsorge oder Lärmsanierung entlang der L 118 entstehen. Ferner blieben die Menschen in den anderen Stadtgebieten weiterhin stark belastet, denn ein neuer Autobahnschluss ist aus verkehrsplanerischer Sicht notwendig und erforderlich.
- Die Verwaltung wäre daran gebunden, das Bebauungsplanverfahren entsprechend dem Ratsbeschluss für Variante 2 weiter zu betreiben und die erforderlichen Beteiligungen der Träger öffentlicher Belange und der Bürger durchzuführen. Die konkreteren Planungsleistungen zu den Themen der Verkehrsplanung, Lärmschutz, Naturschutz, Immissionsschutz, die u.a. im Rahmen der Abwägung erforderlich sind, müsste die Kreisstadt mit eigenen Mitteln bei Planungsbüros beauftragen. Im laufenden BPlan-Verfahren werden alle Planunterlagen und Gutachten durch das Land beauftragt oder bezahlt – zumindest dann, wenn auch deren Vorzugsvariante im BPlan-Verfahren behandelt wird.
- Im Schreiben vom 15.05.2020 (liegt dem Stadtrat vor) hat der Bund gegenüber dem Land mitgeteilt, dass die Realisierungskosten von Bund und Land nur bis zu dem Betrag erstattet, was die Realisierung der Variante 1 durch Bund/Land gekostet hätte. Die überschießenden Kosten für die Variante 2 muss das Land übernehmen.
- Die Verwaltung müsste somit bei Beibehaltung der Variante 2 dann in einem Bebauungsplan ein Projekt weiterplanen, der nur dann Realisierungschance hat, sofern diese widererwarten planungsrechtlich als zulässig angesehen werden würde und das Land bereit wäre die dadurch entstehenden Mehrkosten zu übernehmen.
- Somit würde nicht nur sehr großer finanzieller Aufwand betrieben werden müssen, sondern das Verfahren bringt auch einen hohen zeitlichen Aufwand (Träger- und Bürgerbeteiligung, Abwägungserarbeitung uvm.) und Personalbindung mit sich.

- Es muss dann auch die Frage gestellt werden, ob eine solche Planung nach haushaltrechtlichen und verwaltungsrechtlichen Vorgaben als sinnvoll beurteilt werden kann.
- Wie im Schreiben vom 15.05.2020 durch den Bund angedeutet, besteht die Gefahr, dass gem. § 38 BauGB der Baulastträger Bund/Land der Kommune das geliehene Baurecht bei Beibehalten der Variante 2 entzieht, um das Baurecht für die verkehrlich notwendige Autobahnanschlussstelle in einem straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren zu bekommen. Die Kreisstadt wäre dann nicht mehr aktiv in dem Planungsverfahren beteiligt.

Anlage/n

- 1 Uebersicht Variante 1n (öffentlich)
- 2 Uebersicht Variante 2n (öffentlich)
- 3 Geltungsbereich_B_Plan (öffentlich)
- 4 BmfVuDI_Variante1_20200515 (öffentlich)
- 5 MWAEV_Variante1_20200526 (öffentlich)