

**2021/1356/610-01**

öffentlich

Beschlussvorlage

610 - Stadtplanung / Bauordnung

Bericht erstattet: Herr Banowitz / Büro Kernplan



## **Bebauungsplan "KiTa Am Heidenhübel", Gemarkung Einöd, hier: Abwägung der Stellungnahmen und Satzungsbeschluss**

Beratungsfolge	Geplante Sitzungstermine	Ö / N
Ortsrat Einöd (Anhörung)	20.01.2022	N
Bau- und Umweltausschuss (Vorberatung)	27.01.2022	N
Stadtrat (Entscheidung)	10.02.2022	Ö

### **Beschlussvorschlag**

- a) Es wird die Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen gemäß der beiliegenden Beschlussvorlage sowie die Übernahme des Abwägungsergebnisses in die Planung beschlossen.
- b) Der Bebauungsplan „KiTa Am Heidenhübel“, bestehend aus der Planzeichnung (Teil A) und dem Textteil (Teil B), wird gem. § 10 Abs. 1 BauGB als Satzung beschlossen. Die Begründung wird gebilligt.

### **Sachverhalt**

Der Stadtrat hat am 25.03.2021 die Aufstellung des Bebauungsplanes „KiTa Am Heidenhübel“ beschlossen und den Entwurf gebilligt.

Die öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB fand in der Zeit vom 06.05.2021 bis einschließlich 09.06.2021 statt. Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB sowie die Nachbargemeinden gem. § 2 Abs. 2 BauGB wurden mit Schreiben vom 29.04.2021 an der Planung beteiligt.

Die gesamten vorgebrachten Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Nachbargemeinden liegen dem Stadtrat mit dem in der beiliegenden Beschlussvorlage dargestellten Ergebnis zur Abwägung vor. Bürgerinnen und Bürger haben sich auch zur Planung geäußert. Die Stellungnahmen sind ebenfalls in der beiliegenden Tabelle enthalten.

Mit dieser Ergänzungsvorlage ist die finale Fassung der Gesamtabwägung eingestellt worden. Diese wurde redaktionell überarbeitet. Es sind lediglich einige Formulierungen geändert worden. Inhaltlich hat sich nichts im Abwägungstext geändert.

Es wurden unterschiedliche Hinweise vorgebracht, welche in die Planunterlagen aufgenommen wurden.

Weiterhin wurden von der Öffentlichkeit Bedenken v.a. hinsichtlich des Straßenverkehrs vorgetragen. Die Erläuterungen dazu sind in der Tabelle im Anhang dargestellt.

Das Landesamt für Umwelt- und Arbeitsschutz hat eine Untersuchung hinsichtlich des Vorkommens der Haselmaus gefordert, da das Gebiet ein potentielles Habitat für diese darstellt. Bei den verschiedenen Kontrollen durch einen Fachgutachter wurden jedoch keine Haselmäuse im Gebiet registriert.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, die Nachbargemeinden, sowie die Bürgerinnen und Bürger die sich zur Planung geäußert haben sind von dem Ergebnis der Abwägung in Kenntnis zu setzen. Hierzu wird ihnen das Ergebnis der Abwägung schriftlich mitgeteilt.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes erfolgte gem. § 13a i.V.m. § 13 BauGB im beschleunigten Verfahren. (Bebauungspläne der Innenentwicklung).

Der Bebauungsplan „KiTa Am Heidenhübel“ ersetzt innerhalb seines Geltungsbereiches den rechtskräftigen Bebauungsplan „Im oberen Wustental und auf dem Heidenhübel“ von 1990.

Für den Bebauungsplanbereich stellt der Flächennutzungsplan überwiegend ein Sondergebiet Einzelhandel dar. Der Flächennutzungsplan wird daher im Wege der Berichtigung angepasst.

Der Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan „KiTa Am Heidenhübel“ ist gem. § 10 Abs. 3 BauGB ortsüblich bekannt zu machen.

## **Anlage/n**

- 1 Planzeichnung (öffentlich)
- 2 Begründung (öffentlich)
- 3 Gesamtabwägung\_Finale Fassung (öffentlich)
- 4 Luftbild (öffentlich)
- 5 Bebauungsplan Im oberen Wustental und auf dem Heidenhübel, 1.qual. Änderung (öffentlich)
- 6 Bericht Haselmauserfassung (öffentlich)



# KiTa Am Heidenhübel

Begründung zum Bebauungsplan in der Kreisstadt Homburg,  
Stadtteil Einöd

03.11.2021, SATZUNG



KERN  
PLAN

# KiTa Am Heidenhübel

Im Auftrag der:



Kreisstadt Homburg  
Am Forum 5  
66424 Homburg



CJD Homburg/Saar gGmbH  
Einöder Straße 80  
66424 Homburg

## IMPRESSUM

Stand: 03.11.2021, Satzung

### Verantwortlich:

Geschäftsführende Gesellschafter  
Dipl.-Ing. Hugo Kern, Raum- und Umweltplaner  
Dipl.-Ing. Sarah End, Stadtplanerin AKS

### Projektbearbeitung:

Daniel Steffes, M.A. Geograph

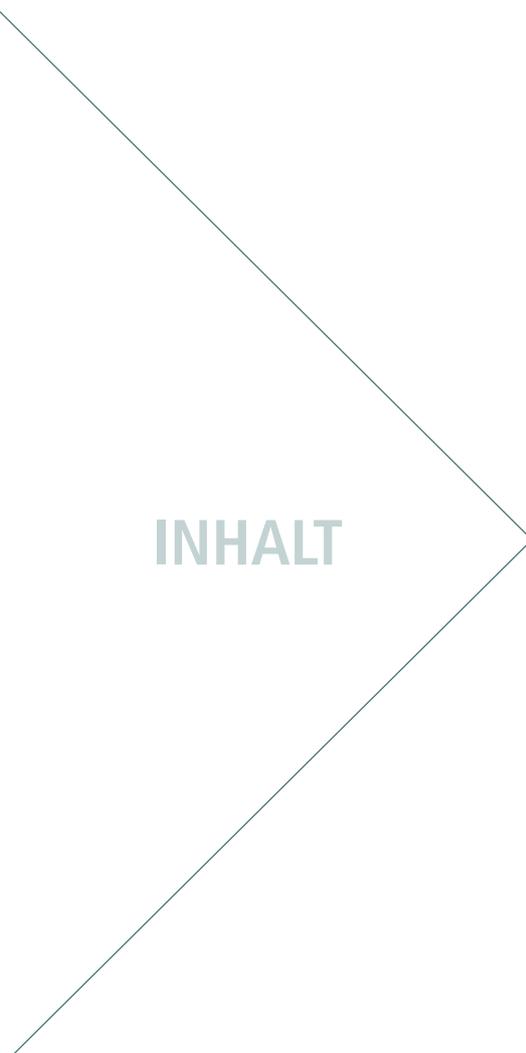
### Hinweis:

Inhalte, Fotos und sonstige Abbildungen sind geistiges Eigentum der Kernplan GmbH oder des Auftraggebers und somit urheberrechtlich geschützt (bei gesondert gekennzeichneten Abbildungen liegen die jeweiligen Bildrechte/Nutzungsrechte beim Auftraggeber oder bei Dritten).

Sämtliche Inhalte dürfen nur mit schriftlicher Zustimmung der Kernplan GmbH bzw. des Auftraggebers (auch auszugsweise) vervielfältigt, verbreitet, weitergegeben oder auf sonstige Art und Weise genutzt werden. Sämtliche Nutzungsrechte verbleiben bei der Kernplan GmbH bzw. beim Auftraggeber.

Kirchenstraße 12 · 66557 Illingen  
Tel. 0 68 25 - 4 04 10 70  
Fax 0 68 25 - 4 04 10 79  
[www.kernplan.de](http://www.kernplan.de) · [info@kernplan.de](mailto:info@kernplan.de)

K E R N  
P L A N



# INHALT

Vorbemerkungen, Anlass und Ziele der Planung	4
Grundlagen und Rahmenbedingungen	5
Begründungen der Festsetzungen und weitere Planinhalte	15
Auswirkungen des Bebauungsplanes, Abwägung	17

# Vorbemerkungen, Anlass und Ziele der Planung

In der Kreisstadt Homburg ist eine anhaltend hohe Nachfrage nach Kindergarten- und Kinderkrippenplätzen vorhanden. Die Kapazitätsgrenzen der bereits bestehenden Betreuungseinrichtungen sind erreicht. Der bestehende Bedarf kann mit dem derzeitigen Angebot nicht mehr gedeckt werden.

Die CJD Homburg/Saar gGmbH hat sich in Abstimmung mit der Kreisstadt Homburg dazu entschlossen, auf einem Grundstück im Stadtteil Einöd, eine neue Kindertagesstätte mit insgesamt 5 Gruppen zu errichten. Die Fläche bietet zudem ausreichend Platz für eine spätere Erweiterung durch einen möglichen Anbau.

Da sich die v.g. Fläche im Eigentum der Stadt befindet, ist diese kurzfristig für die geplante Bebauung verfügbar. Alternative Standorte, welche ebenfalls zeitnah verfügbar wären, sind innerhalb des Stadtteils Einöd nicht vorhanden.

Das Baugrundstück liegt im westlichen Teil von Einöd. Südlich grenzt das Neubaugebiet „Am Heidenhübel“ an das Plangebiet an.

Hier werden sich zukünftig viele junge Familien mit Kindern finden, die Nachfrage nach Betreuungseinrichtungen für diese (Kindergartenplätze) wird dementsprechend hoch sein. Der Bedarf ergibt sich somit langfristig, auch teilweise aus direkter Nachbarschaft heraus.

Über die angrenzende Planstraße des Neubaugebietes „Am Heidenhübel“ ist das Grundstück erschlossen. Bei der Erschließungsstichstraße handelt es sich um eine gering befahrene Anwohnerstraße, so dass dies auch zur Sicherheit der Kinder beim Bring- und Abholvorgang beiträgt.

Die Unterbringung der benötigten Stellplätze für Mitarbeiter/innen der Kindertagesstätte kann - aufgrund der Grundstücksgröße - vollständig innerhalb des Plangebietes an zentraler Stelle erfolgen.

Nach aktueller Rechtsgrundlage ist das Planvorhaben nicht realisierungsfähig, da der Großteil des Plangebietes im rechtskräftigen Bebauungsplan „Im oberen Wustental und auf dem Heidenhübel“ als Sondergebiet „Baumarkt / Getränkemarkt“ festge-

setzt ist. Deshalb bedarf es der Aufstellung eines Bebauungsplanes.

Da die Stadt zugleich Eigentümerin und Vorhabenträgerin ist, ist ausgeschlossen, dass aus dem alten Rechtsstatus (SO Baumarkt / Getränkemarkt) noch Forderungen geltend gemacht werden (somit spielt die Betrachtung von Planungsschadensrecht, was durch die Änderung des Bebauungsplanes entstehen könnte, hier keine Rolle).

Die Kreisstadt Homburg hat somit am \_\_\_\_ nach § 1 Abs. 3 BauGB und § 2 Abs. 1 BauGB die Einleitung des Verfahrens zur Aufstellung des Bebauungsplanes „KiTa Am Heidenhübel“ beschlossen.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfasst eine Fläche von ca. 5.400 m<sup>2</sup>.

Der vorliegende Bebauungsplan ersetzt innerhalb seines Geltungsbereiches den rechtskräftigen Bebauungsplan „Im oberen Wustental und auf dem Heidenhübel“ aus dem Jahre 1990.

Mit der Erstellung des Bebauungsplanes und der Durchführung des Verfahrens ist die Kernplan, Gesellschaft für Städtebau und Kommunikation mbH, Kirchenstraße 12, 66557 Illingen, beauftragt.

## Verfahrensart

Das Verfahren wird nach § 13a BauGB (Bebauungspläne der Innenentwicklung) durchgeführt. Mit dem Gesetz zur Erleichterung von Planungsvorhaben für die Innenentwicklung der Städte vom 21. Dezember 2006, das mit der Novellierung des Baugesetzbuches am 1. Januar 2007 in Kraft trat, fällt die seit Juli 2004 vorgesehene förmliche Umweltprüfung bei Bebauungsplänen der Größenordnung bis zu 20.000 m<sup>2</sup> weg. Dies trifft für den vorliegenden Bebauungsplan zu, da das Plangebiet lediglich eine Fläche von ca. 5.400 m<sup>2</sup> in Anspruch nimmt.

Eine Zulässigkeit von Vorhaben, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht unterliegen, wird mit dem Bebauungsplan nicht begründet.

Weitere Voraussetzung der Anwendung des § 13a BauGB ist, dass keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 b BauGB genannten Umweltbelange vorliegen. Dies trifft ebenfalls zu.

Auch bestehen keine Anhaltspunkte dafür, dass bei der Planung Pflichten zur Vermeidung der Begrenzung der Auswirkungen von schweren Unfällen nach § 50 BImSchG zu beachten sind.

Damit sind die in § 13a BauGB definierten Voraussetzungen erfüllt, um den Bebauungsplan im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a Abs. 2 BauGB aufzustellen. Es sind keine Gründe gegeben, die gegen die Anwendung dieses Verfahrens sprechen.

Die Vorschriften des vereinfachten Verfahrens nach § 13 BauGB gelten entsprechend.

Es wird darauf hingewiesen, dass gem. § 13 Abs. 2 und 3 BauGB und § 13a Abs. 2 und 3 BauGB von einer Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB, von dem Umweltbericht nach § 2a BauGB, von der Angabe nach § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, der zusammenfassenden Erklärung nach § 10a Abs. 1 BauGB und von der frühzeitigen Unterrichtung und Erörterung nach § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB abgesehen wird.

Gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 4 BauGB gelten die Eingriffe als vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig, ein Ausgleich der vorgenommenen Eingriffe ist damit nicht notwendig.

## Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan der Kreisstadt Homburg stellt das Plangebiet größtenteils als Sonderbaufläche und einen kleinen Teilbereich als Fläche für Wald dar. Somit ist der Bebauungsplan nicht aus dem Flächennutzungsplan gem. § 8 Abs. 2 BauGB entwickelt. Der Flächennutzungsplan wird gem. § 13a Abs. 2 Nr. 2 BauGB im Wege der Berichtigung angepasst.

# Grundlagen und Rahmenbedingungen

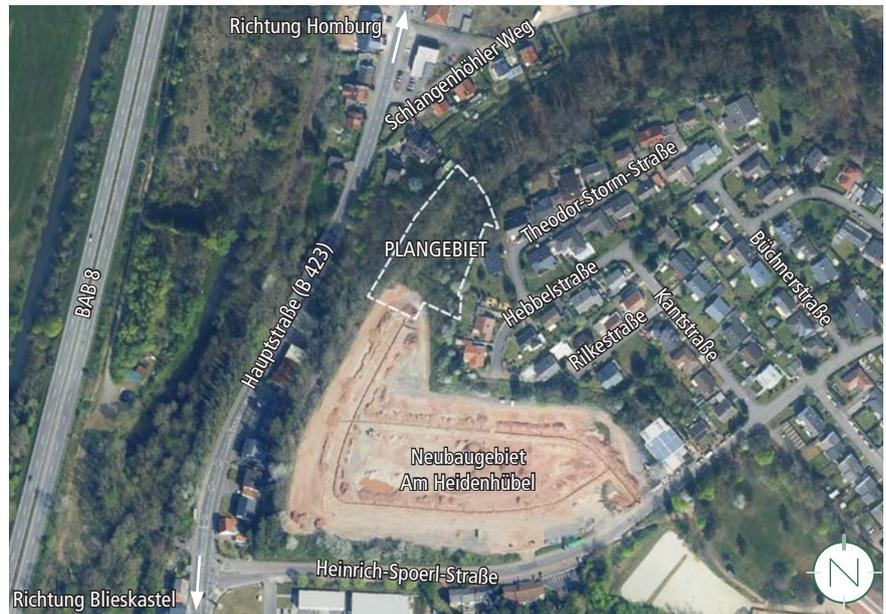
## Lage und Begrenzung des räumlichen Geltungsbereiches

Das Plangebiet liegt im westlichen Teil des Stadtteils Einöd und nördlich angrenzend zum Neubaugebiet „Am Heidenhübel“.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes wird wie folgt begrenzt:

- im Westen durch eine mit Gehölzstrukturen versehene Böschung zur Hauptstraße (B 423) (ca. 15 m tieferliegend),
- im Norden durch die Wohnbebauung entlang des Schlangenhöhler Weges (ca. 15 m tieferliegend) samt deren privaten Gartenflächen und unbebauten, mit Gehölzstrukturen versehene Freiflächen,
- im Osten durch die Wohnbebauung der Heibel- und Theodor-Storm-Straße samt deren privaten Gartenflächen (ca. 15 m höherliegend),
- im Süden durch die Straßenverkehrsfläche der Straße des Neubaugebietes „Am Heidenhübel“ sowie eine mit Gehölzstrukturen versehene Böschung.

Die genauen Grenzen des Geltungsbereiches sind der Planzeichnung des Bebauungsplanes zu entnehmen.



Luftbild mit Geltungsbereich (weiß), ohne Maßstab; Quelle: LVGL; Bearbeitung: Kernplan

## Nutzung des Plangebietes und Umgebungsnutzung, Eigentumsverhältnisse

Bei dem Plangebiet handelt es sich um eine größere bislang unbebaute Grün- und Freifläche mit vereinzelt Gehölzbeständen.

Die nördliche und östliche Umgebung des Plangebietes ist durch Wohnbebauung samt deren privaten Gartenflächen geprägt.

Südlich des Plangebietes schließt das Neubaugebiet „Am Heidenhübel“ an. Westlich des Plangebietes verläuft eine mit Gehölzstrukturen versehene Böschung zur Hauptstraße (B 423).

Der Standort ist für die vorgesehene Nutzung (Kindertagesstätte) gut geeignet. Zum einen grenzen unmittelbar an das Plangebiet nur mit dem Planvorhaben verträgliche Nutzungen an. Es sind somit keine gegenseitigen negativen Beeinträchtigungen zu erwarten. Zum anderen stellt das geplante Vorhaben eine sinnvolle Nachverdichtung des Bestandes dar, da Bedarf an einer Betreuungsmöglichkeit für Kinder besteht.

Die Fläche des Geltungsbereiches befindet sich vollständig im Eigentum der Stadt. Aufgrund der Eigentumsverhältnisse ist von einer zügigen Realisierung des Vorhabens auszugehen.

## Topografie des Plangebietes

Das Plangebiet fällt insgesamt von Osten nach Westen in Richtung Hauptstraße (B 423) sehr stark ab.

Die Einöder Straße B 423 liegt auf einer Höhe von etwa 230 m ü. NN.

Das Plangebiet fängt an der westlichen Grenze hin zur Böschung B423 bei einer



Blick von Norden in das Plangebiet

Höhe von ca. 245 m ü.NN an und steigt bis zur östlichen Grenze hin zur Wohnbebauung auf ca. 260 m ü.NN an. Im Bereich des geplanten KiTa-Gebäudes liegt die Höhe bei etwa 250 m ü.NN.

Das Plangebiet besitzt somit Höhenunterschiede von ca. 15 m von West nach Ost.

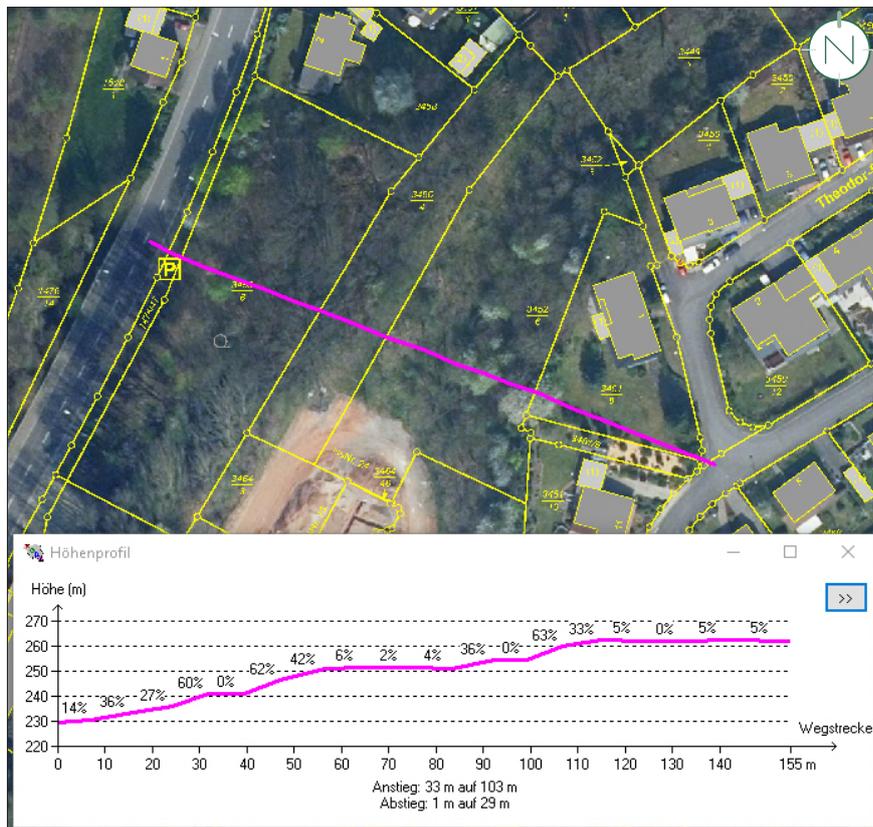
Der gesamte Bereich von der B 423 bis hoch zur Theodor-Sturm-Straße/Hebelstraße sogar einen Höhenunterschied von über 30 m.

Die Topografie hat somit Auswirkungen auf die Konzeption der Erschließung, der Entwässerung des Plangebietes sowie auf die Festsetzungen des Bbauungsplanes. Durch das Planvorhaben wird es zu Reliefveränderungen kommen, da Geländemodellierungen erforderlich sein werden, um eine zweckmäßige Bebauung des Plangebietes zu ermöglichen.

## Verkehr

Das Plangebiet ist über die südlich angrenzende Straße des Neubaugebietes „Am Heidenhübel“ erschlossen. Über die Heinrich-Spoerl-Straße ist das Plangebiet im weiteren Verlauf mit den Ortsteil Einöd verbunden. Über die B 423 ist das Plangebiet im weiteren Verlauf an das überörtliche Verkehrsnetz angebunden.

Weitere Erschließungsanlagen mit Ausnahme der internen Erschließung, bedarf es zur Realisierung des Planvorhabens nicht.



Höhenprofil von der B 423 im Westen zur Theodor-Sturm-Straße im Osten; Quelle: LVGL, ZORA Saarland, Stand: 04.02.2021, Bearbeitung: Kreisstadt Homburg

## Ver- und Entsorgung

Die für die geplante Nutzung erforderliche Ver- und Entsorgungsinfrastruktur wurde bereits im Rahmen der Erschließungsmaßnahmen zum südlich angrenzenden Neubaugebiet hergestellt.

Für die Entsorgung des Niederschlagswassers gilt gem. § 49 a SWG: „Niederschlagswasser von Grundstücken, die nach dem 1.

Januar 1999 erstmals bebaut, befestigt oder an die öffentliche Kanalisation angeschlossen werden, soll (...) vor Ort genutzt, versickert, verrieselt oder in ein oberirdisches Gewässer eingeleitet werden (...).“

Das Plangebiet ist im Trennsystem zu entwässern. Das anfallende Schmutzwasser soll in die neu errichtete Kanalisation des südlich angrenzenden Neubaugebietes abgeleitet werden.

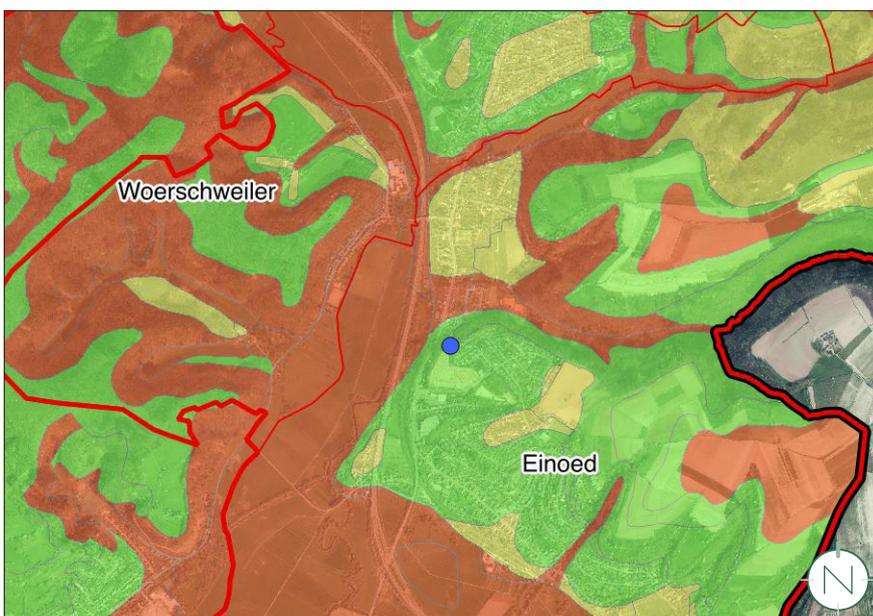
Gemäß dem Kartendienst zur potenziellen Versickerungseignung ist der Geltungsbereich für eine Versickerung geeignet (Quelle: LVGL, GeoPortal Saarland, Stand der Abfrage: 09.12.2020).

Die konkretisierten Planungen / Detailplanungen müssen vor der Bauausführung noch mit den Ver- und Entsorgungsträgern abgestimmt werden.

## Berücksichtigung von Standortalternativen

Die Kreisstadt Homburg verfolgt mit dem Neubau der Kindertagesstätte im Stadtteil Einöd eine konkrete Planungsabsicht.

Das Plangebiet ist aus mehreren Gründen für den Neubau einer Kindertagesstätte prädestiniert:



Karte zur potenziellen Versickerungseignung (blau = Plangebiet, grün = geeignet, gelb = bedingt geeignet, rot = ungeeignet; Quelle: LVGL, Geoportal Saarland, Stand: 09.12.2020, Bearbeitung: Kernplan



Hierzu ist ein von Süden nach Norden gerichteter, zweigeschossiger Gebäuderiegel auf dem Plateau geplant.

Die neue Kindertagesstätte soll Räumlichkeiten für 3 Regel- und 2 Krippengruppen vorhalten, dazu das notwendige Nebenraumprogramm und eine angemessen große Außenanlage.

Zur Unterbringung der Stellplätze für Mitarbeiter/innen der Kindertagesstätte wird eine ausreichend dimensionierte Stellplatzfläche an zentraler Stelle errichtet.

Übergeordnete Planungsvorgaben der Raumordnung und Landesplanung; naturschutzrechtliche Belange; geltendes Planungsrecht

Kriterium	Beschreibung
<b>Landesentwicklungsplan (Siedlung und Umwelt)</b>	
zentralörtliche Funktion	Kernzone des Verdichtungsraumes, Siedlungsachse 1. Ordnung, Mittelzentrum Homburg
Vorranggebiete	VG für Grundwasserschutz (VW), keine Beeinträchtigung des Grundwassers durch das Vorhaben
zu beachtende Ziele und Grundsätze	<ul style="list-style-type: none"> <li>nachrichtlich übernommene Siedlungsfläche (entspricht dem Planvorhaben)</li> <li>(Z 17, 21) Nutzung der im Siedlungsbestand vorhandenen Potenziale; bedarfsgerechte, städtebaulich sinnvolle Arrondierung des Siedlungsbestandes; Siedlungsentwicklungen sollen sich ihrer städtebaulichen Struktur und Dimensionierung nach in das Orts- und Landschaftsbild einpassen: erfüllt</li> <li>(Z 21) „Bedarfsgerechte, städtebaulich sinnvolle Arrondierungen des Siedlungsbestandes haben Vorrang vor der Ausdehnung in den Außenbereich.“; erfüllt</li> <li>keine Restriktionen für das Vorhaben</li> </ul>
<b>Landschaftsprogramm</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>keine speziellen Entwicklungsziele oder Funktionszuweisungen für den Planungsraum</li> </ul>
<b>Übergeordnete naturschutzrechtliche Belange</b>	
Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Flächen von ausgewiesenen NATURA 2000-Gebieten sind nicht betroffen</li> <li>westlich von Einöd verläuft das NATURA 2000-Gebiet „Blies“ (6609-305), das hier den gesamten Auenbereich umfasst</li> <li>von der Planung ist keine Erhöhung des allgemeinen Siedlungsspezifischen Wirkungsgefüges (z.B. Lärm, Emissionen) auf das NATURA 2000-Gebiet ableitbar</li> </ul>
Regionalpark	nicht betroffen
Biosphärenreservat	<ul style="list-style-type: none"> <li>Einöd liegt innerhalb der Entwicklungszone des Biosphärenreservates Bliesgau</li> <li>die Verordnung über das Biosphärenreservat Bliesgau vom 30. März 2007 (Abl. d. S. v. 19.04.2007, S. 874 ff.) sieht lediglich für die Kern- und Pflegezonen Verbote und Regelungen vor</li> <li>gem. § 10 SNG, Abs. 3 Nr. 3 soll innerhalb der Entwicklungszonen auf der Grundlage einer aktiven Bürgerbeteiligung eine nachhaltige Regionalentwicklung betrieben werden</li> </ul>
Wasserschutzgebiet	<ul style="list-style-type: none"> <li>Das Plangebiet liegt innerhalb der Schutzzone III des mit Verordnung vom 20.09.1990 festgesetzten Wasserschutzgebietes „Bliestal“ (C 35). Die Vorgaben der Wasserschutzgebietsverordnung „Bliestal“ sind zu beachten.</li> <li>Im Rahmen der späteren Umsetzung von Baumaßnahmen ist deren Vereinbarkeit mit den Anforderungen bzw. den Vorschriften der Wasserschutzgebietsverordnung zu überprüfen. Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens können eventuell erforderliche Auflagen durch das Landesamt für Umwelt- und Arbeitsschutz festgesetzt werden.</li> <li>Folgende Punkte sind zu beachten: <ol style="list-style-type: none"> <li>Erdwärmesonden sind nicht genehmigungsfähig. Die Genehmigungsfähigkeit von Erdwärmekollektoren ist im Einzelfall zu prüfen.</li> <li>Für die Ausführung vorgesehener Sauberkeits-, Trag- oder Dränschichten, für die Verfüllung von Arbeitsräumen (Kanalgräben, Baugruben usw.) sowie für den Unter- und Oberbau von Verkehrs- und Parkflächen darf nur Material verwendet werden, das keine auslaugbaren wassergefährdenden Bestandteile enthält (geeignetes Naturmaterial) bzw. Material, das der Einbauklasse 0 der LAGA Mitteilung M20 (Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen Stand, September 2005) entspricht.</li> </ol> </li> </ul>

Kriterium	Beschreibung
	<p>3. Sofern eine Gründung von Bauwerken mittels Bohrpfählen erfolgen sollte und diese in den Grundwasserhorizont reichen, stellt die Maßnahme einen Benutzungstatbestand im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) dar, der gemäß § 8 Abs. 1 WHG der Erlaubnis nach § 10 WHG bedarf. Zuständig für die Erteilung der Erlaubnis ist das Ministerium für Umwelt und Verbraucherschutz als oberste Wasserbehörde (§ 103 Abs. 2 Nr. 1 Saarländisches Wassergesetz - SWG).</p>
<p>Sonstige Schutzgebiete: Naturschutz-, Landschaftsschutz-, Überschwemmungsgebiete, Geschützte Landschaftsteile, Nationalparks</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Naturschutzgebiet „Pfänderbachtal“ (Biosphären-Kernzone) (NSG-BSR-Kernzone-05) ca. 370 m nordöstlich des Plangebietes</li> <li>• Landschafts- und Vogelschutzgebiet „Blies“ (VSG/LSG-L-6609- 305) ca. 200 m westlich des Plangebietes</li> <li>• Landschaftsschutzgebiet „Wald des Pfändertales nördlich Einöd mit Grünland, Brachen, Feldgehölzen“ (LSG-L_6_02_07) ca. 380 m nordöstlich des Plangebietes</li> <li>• Keine Restriktionen für das Vorhaben; Auswirkungen sind nicht zu erwarten</li> </ul>
<p>Denkmäler / Naturdenkmäler / archäologisch bedeutende Landschaften nach § 6 SDSchG oder in amtlichen Karten verzeichnete Gebiete</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• nach derzeitigem Kenntnisstand nicht betroffen</li> </ul>
<p>Geschützter unzerschnittener Raum nach § 6 Abs. 1 SNG</p>	<p>nicht betroffen</p>
<p>Informelle Fachplanungen</p>	<p>Auf der Grundlage der vorliegenden Geofachdaten (Quelle: Geoportal Saarland) keine aktuellen Hinweise auf das Vorkommen wertgebender Arten im direkten Umfeld des Geltungsbereiches:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• innerhalb eines 1km-Radius um die Planungsfläche listen die ABDS (Arten- und Biotopschutzdaten Saarland, Stand 2017) in der nahegelegenen Bliesau mehrere Nachweise der FFH-Anhang II-Arten Großer Feuerfalter (<i>Lycaena dispar</i>), Helm-Azurjungfer (<i>Coenagrion mercuriale</i>) und Grüne Keiljungfer (<i>Ophiogomphus cecilia</i>); die Grüne Keiljungfer wurde im Imaginalstadium auch innerhalb der Ortslage von Schwarzenbach gesichtet, ebenso wie die Spanische Flagge (ebenfalls FFH Anhang II-Art); am ND Schlangenhöhle befindet sich ein bekanntes Winterquartier des Großen Mausohrs</li> </ul>
<p>Baumschutzsatzung der Stadt Homburg</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• auf den Böschungen am Rand des Geltungsbereiches befindet sich ein z.T. älterer Baumbestand aus Robinien, Traubeneichen und einzelnen Vogelkirschen, von denen geschätzt ca. 10-15 Exemplare gem. § 1 der Baumschutzsatzung der Stadt Homburg geschützt sind</li> <li>• relevant sind insbesondere einzelne ältere Traubeneichen mit z.T. höheren Stammstärken (bis 80 cm Durchmesser) im Bereich der unteren Böschung</li> <li>• auf dem zentralen Plateau mit lediglich jüngerem Baumaufwuchs befinden sich keine geschützten Bäume</li> <li>• zunächst ist somit zu prüfen, inwieweit die Steilböschungen von der Baumaßnahme beansprucht werden sollen und inwieweit geschützte Bäume erhalten werden können</li> <li>• für die zu entfernenden Exemplare ist im Zuge des konkreten Bauantrages unter Vorlage eines Lageplanes/Fotos eine Erlaubnis n. § 5 Abs. 3 der BSchS zu beantragen und ggfs. in Absprache mit der Stadt Homburg eine Ersatzpflanzung zu leisten</li> <li>• bei der Festlegung der Ersatzleitung wäre auch in Abstimmung mit der Stadt Homburg zu prüfen, inwieweit die Neupflanzung von standortangepassten, einheimischen Arten als Ersatz für die neophytische Robinie (expansive Art der Schwarze Liste) den Ausgleichsumfang reduzieren darf</li> </ul>

Kriterium	Beschreibung
<b>Allgemeiner Artenschutz</b>	
Allgemeiner Schutz wild lebender Tiere und Pflanzen (§ 39 Abs. 5 Punkt 2 BNatSchG)	Bei der Realisierung des Planvorhabens sind Gehölzstrukturen betroffen. Der allgemeine Schutz wild lebender Pflanzen und Tiere zu beachten, d.h. die notwendigen Gehölzentfernungen sind außerhalb der Zeit vom 1. März bis zum 30. September in den Herbst- und Wintermonaten durchzuführen.
<b>Besonderer Artenschutz (§§ 19 und 44 des BNatSchG)</b>	
<p>Störung oder Schädigung besonders geschützter Arten bzw. natürlicher Lebensräume nach § 19 i. V. m. dem USchadG, Verbotstatbestand nach § 44 BNatSchG</p> <p>Zu den artenschutzrechtlich relevanten Arten zählen alle gemeinschaftsrechtlich geschützten Tier- und Pflanzenarten d. h. alle streng geschützten Arten inklusive der FFH-Anhang-IV-Arten sowie alle europäischen Vogelarten.</p>	<p>Biotop-/Habitatausstattung des Geltungsbereiches:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• der ca. 5.400 qm große Geltungsbereich schließt sich an das Gelände des derzeit entstehenden Wohnparks Am Heidenhübel (ehemaliges Gelände des GLOBUS-Verbrauchermarktes) an</li> <li>• er umfasst ein nach Norden sich verjüngendes künstlich angelegtes Plateau, das innerhalb der zur Bliesau abfallenden Steilhänge angelegt wurde</li> <li>• sowohl der angrenzende Oberhang in Richtung Theodor-Storm-Str. als auch der sehr steile Unterhang zur Bliesau sind in den Geltungsbereich eingeschlossen</li> <li>• die Hangbereiche werden von z.T. älteren Gehölzbeständen eingenommen:</li> <li>• im Unterhang stockt ein Eichenmischbestand mit einzelnen Alteichen (BHD bis ca. 80 cm)</li> <li>• der nördliche Abschnitt des Unterhanges ist frei von Gehölzen und wird regelmäßig gemäht</li> <li>• der Gehölzbestand am Oberhang ist lückiger, jünger und wird von der Robinie bestimmt, denen einzelne Traubeneichen und wenige Vogelkirschen beigemischt sind; durch die stickstoffbindende und eutrophierende Wirkung der Robinie wird der Unterstand mittlerweile von der Brombeere u.a. Stickstoffzeigern (<i>Urtica dioica</i>, <i>Chelidonium majus</i>, <i>Alliaria petiolata</i>,...) dominiert</li> <li>• der Plateaubereich liegt seit mindestens 2 Dekaden brach und verbuscht lokal vor allem mit Robinien und Brombeerhecken, lediglich der rückwärtige Bereich ist gehölzfrei, durch die Fläche führt ein Fußweg</li> </ul> <p>Bestehende Vorbelastungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lage innerhalb der Ortslage von Einöd im Bereich angrenzender bestehender und entstehender Wohngebiete</li> <li>• entsprechende siedlungstypische Lärm- und Stördisposition</li> <li>• Dauerschallpegel der nahegelegenen B 423</li> </ul> <p>Bedeutung als Lebensraum für abwägungs- oder artenschutzrechtlich relevante Tier- und Pflanzenarten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• weder ABSP-Artenpool noch ABDS führen im unmittelbaren Umfeld planungsrelevante Tier- und Pflanzenarten auf</li> <li>• es besteht ein Gehölzverbund zu dem östlich gelegenen Pfandertal, mit einem Vordringen stöempfindlicher Waldarten in den Planbereich ist jedoch aufgrund der Lage und Stördisposition sowie der geringen Ausdehnung des Böschungsgeländes nicht zu rechnen</li> <li>• die Fläche ist daher lediglich als potenzieller Brutstandort für siedlungsholde Gehölzbrüter zu betrachten</li> <li>• hierbei bieten sowohl die Kronenbereiche der Bäume als auch die teils flächigen Brombeerhecken und lokalen Aufwuchsflächen Brutmöglichkeiten</li> <li>• aufgrund der z.T. höheren Stammstärken besteht grundsätzlich eine erhöhte Wahrscheinlichkeit zur Bildung von Rissen, Spalten, Rindentaschen, Astbrüchen, Faulhöhlen und anderen Mikrostrukturen, im Rahmen einer Taxierung konnten jedoch weder an den mittelalten Robinien, noch an den älteren Traubeneichen Höhlenstrukturen entdeckt werden</li> <li>• in der grob strukturierten Borke der Robinien sind jedoch zahlreiche Spalten und Borkenklüfte vorhanden, die mögliche Niststandorte z.B. für den Gartenbaumläufer darstellen</li> </ul>

Kriterium	Beschreibung
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• aufgrund offensichtlich fehlender Höhlenstrukturen dürfen gehölzgebundene winteraugliche Quartiere und auch Wochenstuben von Fledermäusen ausgeschlossen werden, von einer Nutzung der Fläche als Jagdraum ist auszugehen</li> <li>• für die äußerst störungsempfindliche Wildkatze kommt der Siedlungsbereich sowohl als Reproduktionsraum als auch als Streifrevier nicht in Frage</li> <li>• weitere planungsrelevante Arten sind aufgrund fehlender essentieller Habitatstrukturen (Laichmöglichkeiten für Amphibien, Besonnungs-/Überwinterungsplätze oder grabfähige Eiablagsubstrate für Reptilien) und spezifischer Nahrungs- bzw. Wirtspflanzen (Schmetterlinge) nicht zu erwarten</li> </ul> <p>Artenschutzrechtliche Beurteilung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• der Bebauungsplan setzt den Geltungsbereich als Fläche für den Gemeinbedarf und private Grünfläche fest</li> <li>• um das Areal vollumfänglich hochbaulich nutzen zu können, wäre jedoch eine Verbreiterung des Plateaus mit umfassenden Geländemodellierungen und -sicherungen erforderlich, die aufgrund der bereits jetzt starken Hangneigung schwer umsetzbar erscheinen</li> <li>• ein Teil der bestehenden Hanggehölze kann erhalten werden (Ausweisung als private Grünfläche)</li> <li>• die Gehölzbestände bieten vielfältige Brutmöglichkeiten für Gehölzfreibrüter, evtl. auch für Halbhöhlen-/Nischen- oder Spaltenbrüter; Stamm- oder Asthöhlen wurden nicht registriert</li> <li>• aufgrund der Lärm- und Stördisposition dürfte die Fläche in erster Linie durch störresistente und damit i.d.R. eher euryöke/ubiquitäre Arten genutzt werden; für diese kann in Bezug auf die Fortpflanzungsstätten i.d.R. eine Legalausnahme n. § 44 Abs. 5 Satz 1 Nr. 3 vorausgesetzt werden, d.h. es ist davon auszugehen, dass diese Arten aufgrund ihres weiten Lebensraumspektrums in der Lage sind, vergleichsweise einfach andere Standorte zu besiedeln oder auf diese auszuweichen, so dass die ökologische Funktion der Fortpflanzungsstätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt ist</li> <li>• in Bezug auf baumgebundene Fledermausquartiere können zumindest kolonietaugliche bzw. frostfreie Quartiere ausgeschlossen werden, da Baumhöhlen nicht entdeckt wurden; Tagesquartiere von Einzeltieren in den Stammritzen und -spalten sind nicht auszuschließen, wobei eine diesbezügliche Nutzung der Robinie bislang nicht bekannt wurde (M. UTESCH, pers. Mitt.), an den Traubeneichen wurden derartige Strukturen nicht registriert</li> <li>• eine Tötung von Individuen ist bei Einhaltung der Fristen n. § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG ausgeschlossen, ebenso eine Relevanz in Bezug auf § 44 Abs. 1 Nr. 2 und 3 BNatSchG, diese Aussage gilt sowohl für die auf der Planungsfläche vorkommenden Vögel als auch Fledermäuse</li> </ul> <p>Artenschutzrechtlich begründete Vermeidungsmaßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• zur Vermeidung der Tötung von nistenden Vögeln oder evtl. übertagenden Fledermäusen sind im Fall der Entfernung der Gehölze die gesetzlichen Rodungsfristen n. § 39, Abs. 5 BNatSchG zwingend einzuhalten</li> </ul> <p>Weitere Festsetzungsvorschläge:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• es wird empfohlen, auf den Böschungen zumindest den Bestand an älteren Traubeneichen zu erhalten</li> <li>• ein Ersatz für die entfernten Exemplare ist gem. den Vorgaben der Baumschutzsatzung zu leisten; der Ausgleichsbedarf lässt sich jedoch erst auf der Planungsstufe des konkreten Bauantrages quantifizieren, da erst in diesem Stadium über den Verbleib von Einzelbäumen entschieden werden kann</li> </ul> <p>Auswirkungen im Sinne des Umweltschadensgesetzes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lebensraumtypen n. Anh. 1 der FFH-Richtlinie sind nicht betroffen</li> </ul>

Kriterium	Beschreibung
	<ul style="list-style-type: none"> <li>da den Flächen innerhalb des Geltungsbereiches keine essentielle Bedeutung als Lebensraum i.S.d. § 19, Abs. 3 Nr. 1, BNatSchG zugewiesen werden kann, entsprechende Arten hier nicht vorkommen oder im Falle der hier potenziell vorkommenden Arten(gruppen) eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes nicht prognostiziert werden kann, sind Schäden n. § 19 BNatSchG i.V. mit dem Umweltschadensgesetz unter Beachtung der genannten Vermeidungsmaßnahmen nicht zu erwarten</li> </ul>
<b>Geltendes Planungsrecht</b>	
Flächennutzungsplan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Darstellung: größtenteils Sonderbaufläche sowie einen kleinen Teilbereich als Fläche für Wald (Quelle: Kreisstadt Homburg)</li> <li>Entwicklungsgebot gem. § 8 Abs. 2 BauGB nicht erfüllt, Konsequenz: FNP wird gem. § 13a Abs. 2 Nr. 2 BauGB im Wege der Berichtigung angepasst.</li> </ul> 
Bebauungsplan „Im oberen Wustental und auf dem Heidenhübel“ (1990)	<p>Relevante Festsetzungen im Bereich des Plangebietes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Art der baulichen Nutzung: Sondergebiet „Baumarkt / Getränkemarkt“</li> <li>Maß der baulichen Nutzung: GRZ 0,38; GFZ 0,38; I Vollgeschoss (nur Hauptgebäude gem. BauNVO in der Fassung der Bekanntmachung vom 15.09.1977 (BGBl. 1763)</li> <li>Stellplatzflächen</li> <li>Private Grünfläche</li> </ul> 



# Begründungen der Festsetzungen und weitere Planinhalte

## Fläche für den Gemeinbedarf; hier: sozialen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen

Gem. § 9 Abs. 1 Nr. 5 BauGB

Flächen für den Gemeinbedarf werden dann festgesetzt, wenn Flächen hergestellt werden, die der Allgemeinheit dienen und diese eine öffentliche Aufgabe wahrnehmen sollen. Durch die gewählte Zweckbestimmung ergibt sich die zulässige Nutzung hinreichend.

Zulässig sind demnach sozialen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen sowie alle bauliche und sonstigen Anlagen, die diesen Nutzungen räumlich und funktional zugeordnet sind.

Die Festsetzung von Flächen für den Gemeinbedarf gewährleistet die nachhaltige Entwicklung der Kindertagesstätte innerhalb des Plangebietes. Die Fläche wird somit langfristig auch für eine Erweiterung der Kindertagesstätte planungsrechtlich gesichert. Die Festsetzung der Gemeinbedarfsfläche lässt auch bei der Anordnung der Gebäude noch den notwendigen Spielraum, der bis zur Festlegung des städtebaulichen Konzeptes erforderlich ist.

## Maß der baulichen Nutzung

Gem. § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. §§ 16 - 21a BauNVO

## Grundflächenzahl (GRZ)

Die Grundflächenzahl gem. § 19 Abs. 1 BauNVO ist eine Verhältniszahl, die angibt, wie viel Quadratmeter Grundfläche je Quadratmeter Grundstücksfläche zulässig sind. Demnach erfasst die Grundflächenzahl den Anteil des Baugrundstücks, der von baulichen Anlagen überdeckt werden darf. Folglich wird hiermit zugleich ein Mindestmaß an Freiflächen auf dem Baugrundstück gewährleistet (sparsamer Umgang mit Grund und Boden).

Mit der Festsetzung einer GRZ von 0,6 wird eine optimale Auslastung des Grundstücks bei geringer Verdichtung geschaffen. Die entstehende Grundstücksbebauung lässt auf dem Grundstück zudem ausreichend

Freiflächen für eine Durchgrünung oder die Anlage von Spielplätzen. Weiterhin wird ein sparsamer Umgang mit Grund und Boden sichergestellt. Hiermit wird auch sichergestellt, dass obwohl die final zu realisierende Konzeption noch nicht feststeht, nur eine an der Umgebung orientierte Nachverdichtung erfolgt. Die Festsetzung einer GRZ von 0,6 entspricht der Bemessungsobergrenze des § 17 BauNVO für ein Mischgebiet. Die nördliche und östliche Umgebung des Plangebietes ist im Flächennutzungsplan des Kreisstadt Homburg als Wohnbaufläche dargestellt. Mit der getroffenen Festsetzung wird somit sichergestellt, dass sich die geplante Bebauung in die Umgebung einfügt. Bei der Ermittlung der Grundflächenzahl ist die private Grünfläche als Teil des Baugrundstücks / der Grundstücksfläche anzurechnen.

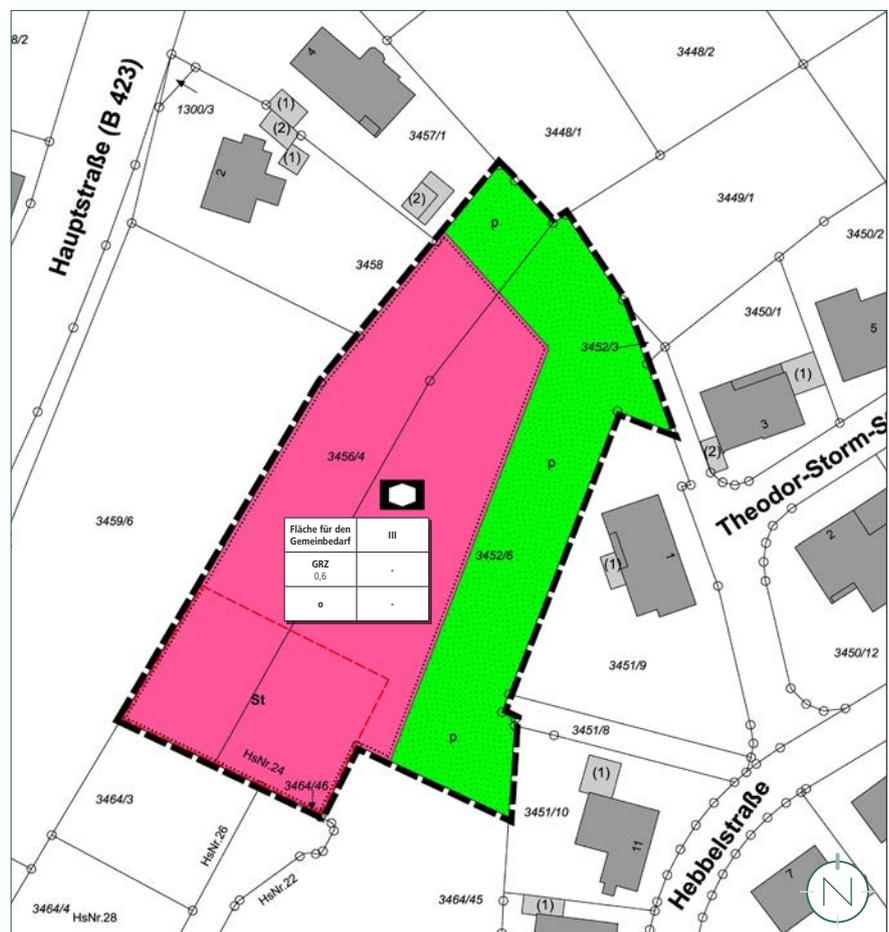
## Zahl der Vollgeschosse

Gem. § 20 Abs. 1 BauNVO gelten als Vollgeschosse die Geschosse, die nach landesrechtlichen Vorschriften Vollgeschosse sind oder auf ihre Zahl angerechnet werden.

Mit der Beschränkung der Zahl der Vollgeschosse wird das Ziel verfolgt, die Errichtung überdimensionierter Baukörper im Vergleich zu den umliegenden Gebäuden zu unterbinden.

Die Zahl der festgesetzten Vollgeschosse wurde unter Berücksichtigung des städtebaulichen Konzeptes, der Umgebungsbebauung und des ggf. langfristig benötigten Entwicklungspotenzials (z.B. Erweiterungsanbau) ermittelt und festgesetzt. So wird das Einfügen der geplanten Kindertagesstätte in die nähere Umgebung sichergestellt und das Stadtbild gewahrt.

Die städtebauliche Konzeption ist zwar nur zweigeschossig. Die Dreigeschossigkeit



Ausschnitt der Planzeichnung des Bebauungsplanes, ohne Maßstab; Quelle: Kernplan

schaft jedoch langfristig die Möglichkeit einer Aufstockung.

Aufgrund der Lage der geplanten Bebauung auf dem Plateau und dem beiderseitigen Höhenunterschied von 15 m, ergeben sich keine nachteiligen Auswirkungen auf die geplante Bebauung.

## Bauweise

Gem. § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V.m. § 22 BauNVO

Die Bauweise legt fest, in welcher Art und Weise die Gebäude auf den Grundstücken in Bezug auf die seitlichen Grundstücksgrenzen angeordnet werden.

Für das Plangebiet wurde eine offene Bauweise gem. § 22 Abs. 2 BauGB festgesetzt. Die Festsetzung einer offenen Bauweise mit zulässiger Gebäudelänge bis 50 m eröffnet ein höheres Maß an Flexibilität bei der Bemessung des Baukörpers begleichzeitiger Einhaltung der Grenzabstände.

## Fläche für Stellplätze

Gem. § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB

Die Festsetzung der Stellplatzfläche dient der Ordnung des ruhenden Verkehrs an zentraler Stelle. Parksuchverkehr beim Abholen und Bringen der Kinder sowie durch die Beschäftigten in der Umgebung wird somit vermieden.

## Private Grünfläche

Gem. § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB

Die Teilfläche innerhalb des Plangebietes, die sich aufgrund ihrer Topografie nicht für die Errichtung eines Gebäudes eignet, wird als private Grünfläche festgesetzt. Diese dient auch der Fortführung der privaten Grünfläche aus dem Bebauungsplan „Wohnpark Heinrich-Spoerl-Straße 1“ und damit der Ausweisung einer Grünachse.

## Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

Gem. § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB

Die festgesetzten Maßnahmen dienen der Minimierung der Umweltwirkungen im Allgemeinen und der Vermeidung von Verbotsstatbeständen nach §§ 19 und 44 BNatSchG.

Darüber hinaus sollen die Festsetzungen dazu beitragen, die Beeinträchtigungen der durch das Planvorhaben induzierten Eingriffe zu mindern und so weit wie möglich auszugleichen.

## Anpflanzung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen

Gem. § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB

Mit den getroffenen grünordnerischen Festsetzungen wird die Entwicklung ökologisch hochwertiger Pflanzungen mit Mehrwert für das Landschafts- und Ortsbild geschaffen.

Die getroffenen grünordnerischen Festsetzungen tragen dazu bei, dass eine strukturreiche und optisch ansprechende Durch- und Eingrünung des Plangebietes geschaffen wird.

## Erhalt von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen

Gem. § 9 Abs. 1 Nr. 25b BauGB

Die bestehenden Alteichen sind zum Erhalt vorgesehen. Somit wird gewährleistet, dass der schützenswerte Baumbestand innerhalb des Plangebietes erhalten wird.

## Festsetzungen aufgrund landesrechtlicher Vorschriften (gem. § 9 Abs. 4 BauGB i.V.m. LBO und SWG)

Abwasserbeseitigung (§ 9 Abs. 4 BauGB i.V.m. §§ 49-54 Saarländisches Wassergesetz)

Die festgesetzten Maßnahmen der Abwasserbeseitigung dienen der ordnungsgemäßen Entwässerung aller Flächen innerhalb des Plangebiets.

Die Entsorgungsinfrastruktur ist aufgrund der angrenzend bestehenden und geplanten Bebauung in der Umgebung bereits grundsätzlich vorhanden.

Das Plangebiet ist im Trennsystem zu entwässern.

Zur Brauchwassernutzung ist die Errichtung von Speichern (z.B. Zisterne) zulässig.

Es ist weiterhin darauf zu achten, dass Oberflächenabflüsse aufgrund von Starkregenereignisse einem kontrollierten Abfluss

zugeführt werden, sodass kein zusätzliches Risiko durch unkontrollierte Überflutungen für die umliegenden Anlieger entsteht. Bei der Oberflächenplanung sind hierfür vorsorglich entsprechende Maßnahmen vorzusehen.

Örtliche Bauvorschriften (§ 9 Abs. 4 BauGB i.V. mit § 85 Abs. 4 LBO)

Um gestalterische Mindestanforderungen planungsrechtlich zu sichern und damit gestalterische Negativwirkungen auf das Stadt- und Landschaftsbild zu vermeiden, werden örtliche Bauvorschriften in den Bebauungsplan aufgenommen.

Die Zulässigkeit von Anlagen zur Nutzung der Sonnenenergie auf den Dächern ermöglicht die Energiegewinnung aus solarer Strahlungsenergie im Sinne der Nachhaltigkeit.

Böschungen, Abgrabungen, Aufschüttungen und Stützwände: Zur Realisierung des Planvorhabens sind Geländemodellierungen in Form von Böschungen, Abgrabungen, Aufschüttungen und Stützwänden zulässig. Hierdurch wird gewährleistet, dass die bestehende Topografie keine negativen Auswirkungen auf das Planvorhaben haben wird und eine Absicherung des natürlichen Geländes in der ausreichenden Dimensionierung sowie eine kindgerechte Freianlagenplanung erfolgen kann.

Einfriedungen, welche zum Schutz der Kinder notwendig sind, sind bis zu einer Höhe von 2,0 m zulässig.

# Auswirkungen des Bebauungsplanes, Abwägung

## Abwägung der öffentlichen und privaten Belange

Für jede städtebauliche Planung ist das Abwägungsgebot gem. § 1 Abs. 7 BauGB von besonderer Bedeutung. Danach muss die Kommune als Planungsträgerin bei der Aufstellung eines Bebauungsplanes die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abwägen. Die Abwägung ist die eigentliche Planungsentscheidung. Hier setzt die Kommune ihr städtebauliches Konzept um und entscheidet sich für die Berücksichtigung bestimmter Interessen und die Zurückstellung der dieser Lösung entgegenstehenden Belange.

Die Durchführung der Abwägung impliziert eine mehrstufige Vorgehensweise, die aus folgenden vier Arbeitsschritten besteht:

- Sammlung des Abwägungsmaterials (siehe „Auswirkungen der Planung“)
- Gewichtung der Belange (siehe „Gewichtung des Abwägungsmaterials“)
- Ausgleich der betroffenen Belange (siehe „Fazit“)
- Abwägungsergebnis (siehe „Fazit“)

## Auswirkungen der Planung auf die städtebauliche Ordnung und Entwicklung sowie die natürlichen Lebensgrundlagen

Hinsichtlich der städtebaulichen Ordnung und Entwicklung bzw. der natürlichen Lebensgrundlagen (im Sinne des § 1 Abs. 6 BauGB) sind insbesondere folgende mögliche Auswirkungen beachtet und in den Bebauungsplan eingestellt:

### Auswirkungen auf die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse

Dieser Planungsgrundsatz präzisiert die wesentlichen Grundbereiche menschlichen Daseins. Er enthält die aus den allgemeinen Planungsgrundsätzen entwickelte Forderung für Bauleitpläne, dass die Bevölkerung bei der Wahrung der Grundbedürfnisse gesunde und sichere Wohn- und Arbeitsbedingungen vorfindet.

Das bedeutet, dass Wohn- und Arbeitsstätten so entwickelt werden sollen, dass Be-

eintrachtigungen vom Plangebiet auf die Umgebung und von der Umgebung auf das Plangebiet vermieden werden. Dies kann erreicht werden, indem unvereinbare Nutzungen voneinander getrennt werden.

Das Plangebiet umfasst lediglich eine Fläche von ca. 5.400 m<sup>2</sup> und liegt im Stadtteil Einöd. Durch die vorliegende Planung wird der Bedarf nach einer Betreuungseinrichtung für Kinder in der Umgebung gedeckt.

Die Festsetzungen des vorliegenden Bebauungsplanes wurden so gewählt, dass sich die Planung hinsichtlich des Maß der baulichen Nutzung und Bauweise in die Umgebung und den Bestand einfügt. Zusätzlich schließen die im Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen auch innerhalb des Plangebietes jede Form der Nutzung aus, die zu gegenseitige Beeinträchtigungen führen kann. Gem. BauNVO sind Kinderbetreuungseinrichtungen auch in Allgemeinen und Reinen Wohngebieten, so also auch in den angrenzenden Wohn- und Neubaugebieten zulässig. Beeinträchtigungen sind somit nicht zu erwarten. Es kann von Konfliktfreiheit ausgegangen werden.

Somit kommt es zu keinen nachteiligen Auswirkungen auf gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse durch die vorgesehene Planung.

### Auswirkungen auf die sozialen Bedürfnisse der Bevölkerung

Die Kapazitätsgrenzen der bestehenden Betreuungseinrichtungen in Homburg-Einöd sind bereits erreicht. Demnach besteht Bedarf an weiteren Betreuungsplätzen für Kinder.

Die sozialen Bedürfnisse der Bevölkerung werden durch ein der Nachfrage entsprechendes zusätzliches Angebot an Betreuungsplätzen berücksichtigt.

Negative Beeinträchtigungen der sozialen Bedürfnisse sind durch das Planvorhaben nicht zu erwarten.

### Auswirkungen auf die Erhaltung, Gestaltung und Erneuerung des Stadt- und Landschaftsbildes

Bei der Fläche handelt es sich um eine erschlossene Freifläche im nordwestlichen Teil

von Einöd, direkt angrenzend an die bebauete Ortslage.

Mit der geplanten Bebauung wird der Siedlungskörper sinnvoll nachverdichtet. Die angrenzende Bebauung ist überwiegend durch freistehende Einzelhäuser geprägt.

Das Stadt- und Landschaftsbild wird durch die Planung nicht negativ beeinflusst, da die Dimensionierung des Kita-Neubaus eine maßvolle Entwicklung ermöglicht. Die vorgesehene Kindertagesstätte wird sich in die Umgebung einfügen, insbesondere auch aufgrund der Topografie und der bestehenden Höhenunterschiede.

Die Eingrünung des Plangebietes trägt zudem dazu bei, einen harmonischen Übergang zur angrenzenden Landschaft zu schaffen und keine negativen Auswirkungen auf das Stadtbild entstehen zu lassen.

### Auswirkungen auf umweltschützende Belange

Der Geltungsbereich ist aufgrund der bestehenden Nutzungen in der unmittelbaren Umgebung (u. a. angrenzende Verkehrsfläche, Wohn- und Gartennutzungen) und der daraus resultierenden Stördisposition entsprechend vorbelastet.

Es sind keine gesetzlich geschützten Biotope, FFH-Lebensraumtypen und bestandsgefährdeten Biotoptypen oder Tier- und Pflanzenarten betroffen.

Bei der Beurteilung der Auswirkungen werden Vermeidungsmaßnahmen berücksichtigt (Rodungsfrist). Erheblich nachteilige Beeinträchtigungen von artenschutzrechtlich relevanten Arten sind somit nicht zu erwarten.

Insofern kann davon ausgegangen werden, dass umweltschützende Belange durch die Planung nicht erheblich negativ beeinträchtigt werden.

Im Übrigen gelten gem. § 13 a BauGB Eingriffe, die aufgrund der Aufstellung des Bebauungsplanes zu erwarten sind, als vor der planerischen Entscheidung erfolgt. Ein Ausgleich ist nicht erforderlich.

## **Auswirkungen auf die Belange des Hochwasserschutzes / Starkregens**

Aufgrund der Lage des Plangebietes sind während der Baudurchführung und bis hin zur endgültigen Begrünung und Grundstücksgestaltung besondere Maßnahmen zur Abwehr von möglichen Überflutungen durch die Grundstückseigentümer zu bedenken. Den umliegenden Anliegern wird folglich kein zusätzliches Risiko durch unkontrollierte Überflutungen entstehen.

Insofern kann davon ausgegangen werden, dass die Belange des Hochwasserschutzes / Starkregens durch das Vorhaben nicht negativ beeinträchtigt werden.

## **Auswirkungen auf die Belange des Verkehrs und auf die Belange der Ver- und Entsorgung**

Mit der Realisierung der geplanten Nutzung wird es zu einem Anstieg des Verkehrsaufkommens kommen. Da es sich bei der geplanten Nutzung um keine Nutzung mit intensivem Publikumsverkehr handelt, wird sich das Verkehrsaufkommen überwiegend auf das Bringen und Abholen der Kinder sowie auf den Mitarbeiterverkehr beschränken. Die Kapazitäten des örtlichen Verkehrsnetzes sind ausreichend.

Der ruhende Verkehr wird gebietsintern an zentraler Stelle untergebracht, sodass eine nachteilige Beeinträchtigung der Umgebung durch ruhenden Verkehr oder durch Parksuchverkehr vermieden wird.

Die Belange des Verkehrs werden durch die vorliegende Planung somit nicht erheblich negativ beeinträchtigt.

Die Belange der Ver- und Entsorgung werden ausreichend berücksichtigt. Die für die geplante Nutzung erforderliche Ver- und Entsorgungsinfrastruktur wurde im Rahmen der Erschließungsmaßnahmen zum südlich angrenzenden Neubaugebiet ausgebaut. Unter Beachtung der Kapazitäten und getroffenen Festsetzungen ist die Ver- und Entsorgungsinfrastruktur ordnungsgemäß sichergestellt.

## **Auswirkungen auf Belange der Land- und Forstwirtschaft**

Durch das Planvorhaben werden keine Eingriffe in landwirtschaftliche Flächen vorbereitet. Es sind keine nachteiligen Auswirkungen auf die Landwirtschaft zu erwarten.

Bei der Realisierung wird es jedoch zu einem Verlust des Baumbestandes kom-

men. Insgesamt bleibt der Grüngürtel zwischen Hauptstraße, Schlangenhöhler Weg und Theodor-Storm-Straße aber erhalten. Über die Baumschutzsatzung der Kreisstadt ist der Ausgleich geregelt.

## **Auswirkungen auf die Belange des Klimas**

Im Zuge der Realisierung der vorgesehenen Planung kommt es zwar zu neuen Versiegelungen; aufgrund des überschaubaren Flächenumfangs können negative Auswirkungen auf die Belange des Klimas jedoch insgesamt ausgeschlossen werden.

## **Auswirkungen auf private Belange**

Es sind keine erheblich negativen Auswirkungen der Planung auf private Belange bekannt.

Wie die vorangegangenen Ausführungen belegen, wird die Nutzbarkeit und der Wert des Grundstückes, auch der Grundstücke im Umfeld, nicht in einer Art und Weise eingeschränkt, die dem Einzelnen unzumutbar ist.

Es sind keine nachteiligen Auswirkungen auf die angrenzende Nachbarschaft zu erwarten (alle bauplanungs- und bauordnungsrechtlichen Vorgaben werden eingehalten). Zum einen sind Kinderbetreuungseinrichtungen gem. BauNVO in Wohn- und Mischgebieten zulässig. Zum anderen wurden entsprechende Festsetzungen getroffen, um das harmonische Einfügen in die Wohnbebauung der Umgebung zu sichern.

Auch aufgrund der topografischen Unterschiede ergeben sich keine Beeinträchtigungen des Stadtbildes für die angrenzenden Wohngebäude.

## **Auswirkungen auf alle sonstigen Belange**

Alle sonstigen bei der Aufstellung von Bauleitplänen laut § 1 Abs. 6 BauGB zu berücksichtigenden Belange werden nach jetzigem Kenntnisstand durch die Planung nicht berührt.

## **Gewichtung des Abwägungsmaterials**

Gemäß dem im Baugesetzbuch verankerten Abwägungsgebot (§ 1 Abs. 7 BauGB) wurden die bei der Abwägung zu berücksichtigenden öffentlichen und privaten Belange

gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen und entsprechend ihrer Bedeutung in den vorliegenden Bebauungsplan eingestellt.

## **Argumente für die Verabschiedung des Bebauungsplanes**

- Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zum Neubau einer dringend benötigten Kindertagesstätte
- Langfristige Deckung des Bedarfs an Betreuungsplätzen innerhalb des Stadtteils Einöd
- Sinnvolle Nachverdichtung des Siedlungskörpers
- Keine negativen Auswirkungen auf das Stadt- und Landschaftsbild
- Keine erheblichen Auswirkungen auf die Belange des Umweltschutzes
- Keine negativen Auswirkungen auf die Belange des Hochwasserschutzes / Starkregens
- Keine negativen Auswirkungen auf die Belange des Verkehrs und geringer Erschließungsaufwand
- Keine negativen Auswirkungen auf die Ver- und Entsorgung
- Keine Beeinträchtigung privater Belange

## **Argumente gegen die Verabschiedung des Bebauungsplanes**

Es sind keine Argumente bekannt, die gegen die Aufstellung des Bebauungsplanes sprechen.

## **Fazit**

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes wurden die zu beachtenden Belange in ihrer Gesamtheit untereinander und gegeneinander abgewogen. Aufgrund der genannten Argumente, die für die Planung sprechen, kommt die Kreisstadt Homburg zu dem Ergebnis die Planung umzusetzen.

## **KREISSTADT HOMBURG, STADTTEIL EINÖD**

### **Bebauungsplan „KiTa Am Heidenhübel“**

- **Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB**
- **Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 4 Satz 2 BauGB**
- **Abstimmung mit den Nachbargemeinden gem. § 2 Abs. 2 BauGB**

**Beschlussvorlage zur Beteiligung der Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 4 Satz 2 BauGB sowie Abstimmung mit den Nachbargemeinden gem. § 2 Abs. 2 BauGB und zur Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB.**

Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Nachbargemeinden fand vom 06.05.2021 bis 09.06.2021 statt. Im Anschreiben vom 29.04.2021 wurde darauf hingewiesen, dass bei Nichtäußerung davon ausgegangen wird, dass keine Bedenken und Anregungen vorliegen.

Parallel hierzu fand die Beteiligung der Öffentlichkeit statt.

Zur vorliegenden Planung haben sich Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange geäußert. Bürgerinnen und Bürger haben sich zur vorliegenden Planung ebenfalls geäußert.

Die geäußerten Anregungen werden, wie folgt beschrieben, in die Planung eingestellt.

Stand: 03.11.2021

<p><b>1 AMPRION GMBH</b> Robert-Schuman-Straße 7 44263 Dortmund</p> <p><u>Schreiben vom 06.05.2021</u></p> <p>„im Planbereich der o. a. Maßnahme verlaufen keine Höchstspannungsleitungen unseres Unternehmens.</p> <p>Planungen von Höchstspannungsleitungen für diesen Bereich liegen aus heutiger Sicht nicht vor.</p> <p>Wir gehen davon aus, dass Sie bezüglich weiterer Versorgungsleitungen die zuständigen Unternehmen beteiligt haben.“</p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>
<p><b>2 ARBEITSKAMMER DES SAARLANDES</b> Postfach 10 02 53 66002 Saarbrücken</p> <p><u>Keine Stellungnahme abgegeben</u></p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>
<p><b>3 BIOSPHÄRENZWECKVERBAND BLIESGAU</b> Paradeplatz 4 66440 Blieskastel</p> <p><u>Schreiben vom 09.06.2021</u></p> <p>„wir bedanken uns für die Beteiligung bei der Aufstellung des o.g. Bebauungsplans und möchten Ihnen im Folgenden unsere Hinweise mitteilen.</p> <p>Generell stehen wir der wohnortnahen Versorgung mit Kindergartenplätzen positiv gegenüber. Die Anbindung an ein gerade entstehendes Neubaugebiet erachten wir daher grundsätzlich als sinnvoll.</p> <p>Wir empfehlen aber in der weiteren Planung Klimaschutzaspekte stärker mit einzubeziehen. So sollten bei den geplanten Mitarbeiterparkplätzen auch Möglichkeiten zum Aufladen von E- Fahrzeugen angedacht werden, ebenso wie Abstellmöglichkeiten für Fahrräder um eine klimafreundliche Anfahrt zu fördern. Wir empfehlen darüber hinaus zur Förderung der Biodiversität in der Stadt das Anbringen von Nisthilfen für Mauersegler und Mehlschwalben. Beides sind typische Siedlungsbewohner und geraten durch die energetische Sanierung von Gebäuden immer mehr unter Druck, weil dadurch Nistplätze wegfallen.</p> <p>Gerade mit Hinblick auf das aktuell in den Me-</p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p>Die Anregungen betreffen die Bauausführung und Freianlagenplanung.</p> <p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>

<p>dien sehr präsenste Thema „Insektensterben“ sollte besonderer Wert auf die naturnahe Gestaltung der Grünflächen und die sparsame und zielgerichtete Anwendung von insektenfreundlicher Beleuchtung gelegt. Wir begrüßen die geplanten Untersuchungen zum Vorkommen der Haselmaus um hier ggf. den Eintritt von Verbotstatbeständen auszuschließen.“</p>	
<p><b>4 BISCHÖFLICHES ORDINARIAT</b> Kleine Pfaffengasse 16 67346 Speyer</p> <p><u>Keine Stellungnahme abgegeben</u></p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>
<p><b>5 BUND SAARLAND E.V. HAUS DER UMWELT</b> Evangelisch-Kirch-Straße 8 66111 Saarbrücken</p> <p><u>Keine Stellungnahme abgegeben</u></p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>
<p><b>6 BUNDESAMT FÜR INFRASTRUKTUR, UMWELTSCHUTZ UND DIENSTLEISTUNGEN DER BUNDESWEHR INFRA I 3</b> Fontainengraben 200 53123 Bonn</p> <p><u>Schreiben vom 29.04.2021</u></p> <p>„durch die oben genannte und in den Unterlagen näher beschriebene Planung werden Belange der Bundeswehr berührt, jedoch nicht beeinträchtigt. Vorbehaltlich einer gleichbleibenden Sach- und Rechtslage bestehen zu der Planung seitens der Bundeswehr als Träger öffentlicher Belange keine Einwände.“</p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>
<p><b>7 BUNDESANSTALT FÜR IMMOBILIENAUFGABEN SPARTE VERWALTUNGS-AUFGABEN</b> Fontanestraße 4 40470 Düsseldorf</p> <p><u>Keine Stellungnahme abgegeben</u></p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>

<p><b>8 BUNDESNETZAGENTUR FÜR ELEKTRIZITÄT, GAS, TELEKOMMUNIKATION, POST UND EISENBAHNEN</b> Fehrbelliner Platz 3 10707 Berlin</p> <p><u>Keine Stellungnahme abgegeben</u></p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>
<p><b>9 CREOS DEUTSCHLAND GMBH PLANAUSKUNFT</b> Am Zunderbaum 9 66424 Homburg</p> <p><u>Schreiben vom 05.05.2021</u></p> <p>„Die Creos Deutschland GmbH betreibt ein eigenes Gashochdruckleitungsnetz sowie ein eigenes Hoch- und Mittelspannungsnetz inklusive der zugehörigen Anlagen. Folgende Unternehmen haben uns mit der Betreuung Ihrer Leitungen und Anlagen im Rahmen der Planauskunft beauftragt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Nippon Gases Deutschland GmbH (Sauerstoff- und Stickstoffleitungen im Saarland)</li> <li>· Zentralkokerei Saar GmbH (ZKS-Leitung im Saarland)</li> <li>· Stadtwerke Ramstein-Miesenbach GmbH (Biogasleitung im Bereich Ramstein-Miesenbach)</li> <li>· Energis-Netzgesellschaft mbH (Gashochdruckleitungen im Bereich Sulzbach / Altenwald / Friedrichsthal)</li> <li>· Villeroy &amp; Boch AG (Gashochdruckleitungen im Bereich Mettlach)</li> </ul> <p>Zu Ihrer Anfrage teilen wir Ihnen mit, dass im angefragten Bereich keine Anlagen der Creos Deutschland GmbH und keine der von uns betreuten Anlagen vorhanden sind.“</p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>
<p><b>10 DEUTSCHE BAHN AG DB IMMOBILIEN, REGION SÜDWEST</b> Gutschstr. 6 76137 Karlsruhe</p> <p><u>Schreiben vom 30.04.2021</u></p> <p>„Ca. 72 m links der Bahnlinie Schwarzenacker - Reinheim (Strecken Nr. 3285) km 6,0 - 6,1</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren, ...</p> <p>die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, als von der DB Netz AG bevollmächtigtes Unterneh-</p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p>Die Hinweise der Deutschen Bahn AG werden als Hinweise in den Bebauungsplan aufgenommen.</p> <p><b>Beschlussvorschlag:</b></p> <p>Der Stadtrat beschließt, wie dargelegt, die</p>

men, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme zum O.g. Bebauungsplan. Gegen den o.g. Bebauungsplan bestehen bei Beachtung und Einhaltung der nachfolgenden Bedingungen/Auflagen und Hinweise aus Sicht der DB AG und ihrer Konzernunternehmen keine Bedenken.

Folgende Hinweise bitten wir bei der weiteren Planung zu berücksichtigen und in die textlichen Festsetzungen zu übernehmen:

Wir weisen darauf hin, dass sich die Reaktivierung der aktuell stillgelegten Strecke Schwarzenacker - Reinheim (Bahn-Strecken Nr. 3285) im Planfeststellungsverfahren befindet.

Infolgedessen weisen wir darauf hin, dass durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abriebe z.B. durch Bremsstäube, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.) entstehen, die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen können.

In unmittelbarer Nähe unserer elektrifizierten Bahnstrecke oder Bahnstromleitungen ist mit der Beeinflussung von Monitoren, medizinischen Untersuchungsgeräten und anderen auf magnetische Felder empfindlichen Geräten zu rechnen. Es obliegt dem Bauherrn, für entsprechende Schutzvorkehrungen zu sorgen.

Gegen die aus dem Eisenbahnbetrieb ausgehenden Emissionen sind erforderlichenfalls von der Gemeinde oder den einzelnen Bauherren auf eigene Kosten geeignete Schutzmaßnahmen vorzusehen bzw. vorzunehmen.

Bei Wohnbauplanungen in der Nähe von lärmintensiven Verkehrswegen wird auf die Verpflichtung des kommunalen Planungsträgers hingewiesen, aktive (z.B. Errichtung Schallschutzwände) und passive (z.B. Riegelbebauung) Lärmschutzmaßnahmen zu prüfen und festzusetzen.

Je weiter die Orientierungswerte der DIN 18005-1 überschritten werden, d.h. je stärker der Lärm das Wohnen beeinträchtigt, desto gewichtiger müssen die für die Wohnbauplanung sprechenden städtebaulichen Gründe sein und umso mehr hat die Gemeinde die baulichen und technischen Möglichkeiten auszuschöpfen, die ihr zu Gebote stehen, um diese Auswirkung zu verhindern.

Wir bitten um Beteiligung im weiteren Verlauf des Verfahrens.“

Hinweise der Deutschen Bahn AG, wie folgt in den Bebauungsplan aufzunehmen:

„Deutsche Bahn AG

Es wird darauf hingewiesen, dass sich die Reaktivierung der aktuell stillgelegten Strecke Schwarzenacker - Reinheim (Bahn-Strecken Nr. 3285) im Planfeststellungsverfahren befindet.

Infolgedessen wird darauf hingewiesen, dass durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abriebe z.B. durch Bremsstäube, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.) entstehen, die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen können.

In unmittelbarer Nähe der elektrifizierten Bahnstrecke oder Bahnstromleitungen ist mit der Beeinflussung von Monitoren, medizinischen Untersuchungsgeräten und anderen auf magnetische Felder empfindlichen Geräten zu rechnen. Es obliegt dem Bauherrn, für entsprechende Schutzvorkehrungen zu sorgen.

Gegen die aus dem Eisenbahnbetrieb ausgehenden Emissionen sind erforderlichenfalls auf eigene Kosten geeignete Schutzmaßnahmen vorzusehen bzw. vorzunehmen.“

**11 DEUTSCHE TELEKOM TECHNIK GMBH**  
**TINL SÜDWEST, PTI 11**  
Pirmasenser Straße 65  
67655 Kaiserslautern

Schreiben vom 03.05.2021

Stellungnahme der Kreisstadt

„die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 68 Abs. 1 TKG - hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben. Zu der o. g. Planung nehmen wir wie folgt Stellung:

Im Planbereich befinden sich Telekommunikationslinien der Telekom, wie aus beigefügtem Plan ersichtlich ist.

Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen der vorhandenen Telekommunikationslinien vermieden werden und aus betrieblichen Gründen (z. B. im Falle von Störungen) der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien jederzeit möglich ist. Insbesondere müssen Abdeckungen von Abzweigkästen und Kabelschächten sowie oberirdische Gehäuse soweit frei gehalten werden, dass sie gefahrlos geöffnet und ggf. mit Kabelziehfahrzeugen angefahren werden können.

Bei Konkretisierung Ihrer Planungen durch einen Bebauungsplan ist eine Planauskunft und Einweisung von unserer zentralen Stelle einzufordern:

Deutsche Telekom Technik GmbH Zentrale Planauskunft Südwest  
Chemnitzer Str. 2

67433 Neustadt a.d. Weinstr. E-Mail: [planauskunft.suedwest@telekom.de](mailto:planauskunft.suedwest@telekom.de)

Die Kabelschutzanweisung der Telekom ist zu beachten.

Sollte an dem betreffenden Standort ein Anschluss an das Telekommunikationsnetz der Telekom benötigt werden, bitten wir zur Koordinierung mit der Verlegung anderer Leitungen rechtzeitig, sich mit uns in Verbindung zu setzen.

Für die Bestellung eines Anschlusses setzen sie sich bitte mit unserem Bauherrnservice 0800 3301903 in Verbindung.“

Die Hinweise der Deutschen Telekom Technik GmbH werden als Hinweise in den Bebauungsplan aufgenommen.

#### **Beschlussvorschlag:**

Der Stadtrat beschließt, wie dargelegt, die Hinweise der Deutschen Telekom Technik GmbH, wie folgt in den Bebauungsplan aufzunehmen:

„Deutsche Telekom Technik GmbH

Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen der vorhandenen Telekommunikationslinien vermieden werden und aus betrieblichen Gründen (z. B. im Falle von Störungen) der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien jederzeit möglich ist. Insbesondere müssen Abdeckungen von Abzweigkästen und Kabelschächten sowie oberirdische Gehäuse soweit freigehalten werden, dass sie gefahrlos geöffnet und ggf. mit Kabelziehfahrzeugen angefahren werden können.

Bei Konkretisierung der Planungen ist eine Planauskunft und Einweisung von der zentralen Planauskunft Südwest einzufordern.

Die Kabelschutzanweisung der Telekom ist zu beachten.

Sollte an dem betreffenden Standort ein Anschluss an das Telekommunikationsnetz der Telekom benötigt werden, bittet die Telekom zur Koordinierung mit der Verlegung anderer Leitungen sich rechtzeitig in Verbindung zu setzen.“

#### **12 DEUTSCHE TELEKOM TECHNIK GMBH RICHTFUNK-TRASSENAUSKUNFT**

Ziegelleite 2-4  
95448 Bayreuth

Schreiben vom 04.05.2021

„vielen Dank für Ihre Anfrage.

Derzeit betreiben wir in Einöd keine Richtfunkstrecken und haben daher keine Einwände gegen den Neubau einer Kita in diesem Bereich.

Stellungnahme der Kreisstadt

**Kein Beschluss erforderlich**

Die Telekom hat auch bei der Fa. Ericsson Services GmbH weitere Verbindungen angemietet. Die Daten dieser Strecken stehen uns leider nicht zur Verfügung.

Wir weisen darauf hin, dass diese Stellungnahme nur für Richtfunkverbindungen des Telekom – Netzes gilt. Bitte beziehen Sie, falls nicht schon geschehen, die Firma Ericsson Services GmbH, in Ihre Anfrage ein. Bitte richten Sie diese Anfrage an:

Ericsson Services GmbH  
Prinzenallee 21  
40549 Düsseldorf

oder per Mail an

bauleitplanung@ericsson.com“

**13 DEUTSCHER WETTERDIENST  
REFERAT LIEGENSCHAFTSMANAGEMENT**

Frankfurter Straße 135  
63067 Offenbach

Schreiben vom 10.05.2021

„im Namen des Deutschen Wetterdienstes bedanke ich mich für die Beteiligung an der Aufstellung des Bebauungsplanes "Kita am Heidenhübel“ Kreisstadt Homburg, Stadtteil Einöd. Ihre Planung wurde anhand der zur Verfügung gestellten Unterlagen durch unsere Fachbereiche geprüft.

Der DWD hat keine Einwände gegen die von Ihnen vorgelegte Planung, da keine Standorte des DWD beeinträchtigt werden bzw. betroffen sind.

Sofern Sie für Vorhaben in Ihrem Einzugsgebiet amtliche klimatologische Gutachten für die Landes-, Raum- und Städteplanung, für die Umweltverträglichkeit (UVP) o. ä. benötigen, können Sie diese bei uns in Auftrag geben bzw. Auftraggeber in diesem Sinne informieren. Für Rückfragen stehen Ihnen die Ansprechpartner des DWD gerne zur Verfügung.“

Stellungnahme der Kreisstadt

**Kein Beschluss erforderlich**

**14 DIE AUTOBAHN GMBH DES BUNDES  
NIEDERLASSUNG WEST**

Bahnhofplatz 1  
56410 Montabaur

Schreiben vom 14.05.2021

„gegen die Aufstellung des Bebauungsplanes „Kita Am Steinhübel “ im Ortsteil Einöd der Stadt Homburg bestehen keine Bedenken, da Belange der Autobahn GmbH des Bundes nicht

Stellungnahme der Kreisstadt

**Kein Beschluss erforderlich**

<p>betroffen sind.“</p>	
<p><b>15 EISENBAHN-BUNDESAMT AUßENSTELLE FRANKFURT/SAARBRÜCKEN</b> Untermainkai 23-25 60329 Frankfurt</p> <p><u>Schreiben vom 03.05.2021</u></p> <p>„Ihr Schreiben ist am 29.04.2021 beim Eisenbahn-Bundesamt eingegangen und wird hier unter dem o.a. Geschäftszeichen bearbeitet. Ich danke Ihnen für die Beteiligung des EBA als Träger öffentlicher Belange. Seitens des Eisenbahn-Bundesamtes werden keine Bedenken vorgebracht.“</p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>
<p><b>16 ENERGIS-NETZGESELLSCHAFT MBH</b> Postfach 102811 66028 Saarbrücken</p> <p><u>Schreiben vom 05.05.2021</u></p> <p>„wir beziehen uns auf Ihr Schreiben vom 29. April 2021. Die energis-Netzgesellschaft mbH nimmt auch die Belange der energis GmbH wahr und nimmt wie folgt Stellung: Im Geltungsbereich des o. g. Bebauungsplanes befinden sich keine Versorgungsanlagen, die unserer Verantwortung unterliegen. Es bestehen keine Einwände gegen die Aufstellung des vorgenannten Bebauungsplans. Für weitere Fragen steht Ihnen Frau Selina Gerard gerne zur Verfügung.“</p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>
<p><b>17 ERICSSON SERVICES GMBH</b> Prinzenallee 21 40549 Düsseldorf</p> <p><u>Schreiben vom 05.05.2021</u></p> <p>„bei den von Ihnen ausgewiesenen Bedarfsflächen hat die Firma Ericsson bezüglich ihres Richtfunks keine Einwände oder spezielle Planungsvorgaben. Bitte berücksichtigen Sie, dass diese Stellungnahme nur für Richtfunkverbindungen des Ericsson – Netzes gilt. Bitte beziehen Sie, falls nicht schon geschehen, die Deutsche Telekom, in Ihre Anfrage ein. Richten Sie diese Anfrage bitte an: Deutsche Telekom Technik GmbH Ziegelalle 2-4 95448 Bayreuth richtfunk-trassenauskunft-dttgmbh@telekom.de</p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>

<p>Von weiteren Anfragen bitten wir abzusehen.“</p>	
<p><b>18 EVS ENTSORGUNGSVERBAND SAAR</b>  Untertürkheimer Straße 21  66117 Saarbrücken</p> <p><u>Schreiben vom 30.04.2021</u></p> <p>„in dem o.g. Bereich befinden sich keine Abwasseranlagen des EVS.“</p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>
<p><b>19 FINANZAMT HOMBURG</b>  Schillerstraße 15  66424 Homburg</p> <p><u>Keine Stellungnahme abgegeben</u></p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>
<p><b>20 FINANZAMT ST.WENDEL</b>  Marienstraße 27  66606 St. Wendel</p> <p><u>Keine Stellungnahme abgegeben</u></p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>
<p><b>21 GEMEINDE KIRKEL  HERRN BÜRGERMEISTER</b>  Hauptstr. 10  66459 Kirkel</p> <p><u>Keine Stellungnahme abgegeben</u></p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>
<p><b>22 HANDWERKSKAMMER  DES SAARLANDES</b>  Hohenzollernstr. 47-49  66117 Saarbrücken</p> <p><u>Keine Stellungnahme abgegeben</u></p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>
<p><b>23 IHK SAARLAND</b>  Franz-Josef-Röder-Str. 9  66119 Saarbrücken</p> <p><u>Schreiben vom 01.06.2021</u></p> <p>„mit der Aufstellung des oben genannten Bebauungsplanes sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung einer Kita</p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>

<p>geschaffen werden. Anregungen und Bedenken zu den einzelnen Festsetzungen des Bebauungsplanes, insbesondere was Art und Maß der baulichen Nutzung betrifft, sind von uns nicht vorzutragen.“</p>	
<p><b>24 KATASTERAMT ST. INGBERT</b>  Dr. Wolfgang-Krämer-Str. 22  66386 St. Ingbert</p> <p><u>Keine Stellungnahme abgegeben</u></p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>
<p><b>25 KREISSTADT HOMBURG  ABT. LIEGENSCHAFTEN</b>  Am Forum 5  66424 Homburg</p> <p><u>Schreiben vom 04.05.2021</u></p> <p>„die Abteilung Liegenschaften nimmt zu Ihrem Schreiben wie folgt Stellung:  Soll die Erschließung über die Anliegerstraße Am Heidenhübel erfolgen, ist jedoch die Eigentumsübertragung eines ca. 3 m<sup>2</sup> großen Streifens (Fl.St.Nr. 3464/46) an die Kreisstadt Homburg erforderlich.  Die Zustimmung des Ausschusses und das Einverständnis des jetzigen Eigentümers zur Übertragung des Eigentums liegen vor. Es bedarf eines Notartermins und der darauf folgenden Fortschreibung des Grundbuches.  Der Notar in Homburg wird in den kommenden Wochen mit Erstellung eines Vertragsentwurfes beauftragt.  Soll die Erschließung jedoch nicht über die Straße Am Heidenhübel erfolgen, ist eine schnelle Übertragung des Eigentums nicht vorrangig.“</p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>
<p><b>26 KREISSTADT HOMBURG  ABT. HOCHBAU</b>  Am Forum 5  66424 Homburg</p> <p><u>Keine Stellungnahme abgegeben</u></p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>
<p><b>27 KREISSTADT HOMBURG  RECHTS- UND ORDNUNGSAMT</b>  Am Forum 5  66424 Homburg</p> <p><u>Schreiben vom 20.05.2021</u></p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p>

<p>„in Bezugnahme auf Ihr Schreiben vom 29.04.2021 zwecks Behördenbeteiligung gem. § 4 Abs. 2 BauGB trage ich nach Durchsicht der Unterlagen folgende Hinweise seitens der Ortspolizeibehörde an Sie heran:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ihren Ausführungen ist zu entnehmen, dass die Errichtung der KITA am Ende der Erschließungsstraße Am Heidenhübel vorgesehen ist. Dadurch ist im angrenzenden Wohngebiet mit zusätzlichem Ziel- und Quellverkehr zu rechnen, dessen Ausprägung u.a. von den Gruppenkapazitäten abhängt. Mit Einfahren in die Straße Am Heidenhübel besteht zur KITA eine Distanz von rund 300 Metern, die zu Fuß, per Fahrrad oder mittels Kraftfahrzeug in Schrittgeschwindigkeit zurückzulegen ist (Rückweg gleichlautend). Insofern sollten im Hinblick auf die Festlegung als verkehrsberuhigten Bereich mit Realisierung der KITA (bauliche) Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Zuge der Straße Am Heidenhübel getroffen werden.</li> <li>- Stellplatzmöglichkeiten für Mitarbeiter*innen sollten grundsätzlich auf Privatfläche vorgesehen werden. Dies ist lt. vorliegender Unterlagen der Fall. Daneben ist zu berücksichtigen, dass auch Flächen für den Zielverkehr (v.a. Eltern mit Ziel KITA) auf Privatgrund vorzuhalten sind. Die Anlage einer Hol- und Bringzone außerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche sollte in Betracht gezogen und näher geprüft werden.</li> <li>- Zusätzlich ist zu prüfen, ob zur Entlastung eine zusätzliche Zufahrtsmöglichkeit über die Theodor-Storm-Straße geschaffen werden kann.</li> </ul> <p>Bei eventuellen Rückfragen stehe ich Ihnen unter Tel.: 06841/101-136 bzw. per E-Mail (simone.mueller-orschekowski@homburg.de) zur Verfügung.“</p>	<p>Der Hinweis zu den mit Realisierung der KITA zu treffenden baulichen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Zuge der Straße „Am Heidenhübel“ werden zur Kenntnis genommen und im Zuge der Detailplanung geprüft. Der Hinweis betrifft nicht das vorliegende Bebauungsplanverfahren.</p> <p>Die Unterbringung der benötigten Stellplätze für Mitarbeiter/innen der Kindertagesstätte als auch der Hol- und Bringzone kann - aufgrund der Grundstücksgröße - vollständig innerhalb des Plangebietes erfolgen.</p> <p>Aufgrund der Eigentumsverhältnisse und topografischen Situation existieren keine Zufahrtsoptionen.</p> <p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>
<p><b>28 KREISSTADT HOMBURG</b>  <b>ABT. UMWELT UND GRÜNFLÄCHEN</b>  Am Forum 5  66424 Homburg</p> <p><u>Keine Stellungnahme abgegeben</u></p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>
<p><b>29 KREISSTADT HOMBURG</b>  <b>ABT. TIEFBAU</b>  Am Forum 5  66424 Homburg</p> <p><u>Keine Stellungnahme abgegeben</u></p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>

<p><b>30 KREISSTADT HOMBURG</b>  <b>ABT. STADTENTWÄSSERUNG</b>  Am Forum 5  66424 Homburg</p> <p><u>Schreiben vom 05.05.2021</u></p> <p>„von Seiten der Abteilung Stadtentwässerung ist folgende Auflage von Belang:</p> <p>Es gilt eine Einleitbeschränkung auf 0,2l/s für Regenwasser. Die Entwässerung erfolgt im Trennsystem.</p> <p>Bei etwaigen Fragen können Sie uns gerne kontaktieren.“</p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p>Die Auflage der Abteilung Stadtentwässerung wird in die Festsetzung zur Abwasserbeseitigung aufgenommen.</p> <p><b>Beschlussvorschlag:</b></p> <p>Der Stadtrat beschließt, wie dargelegt, die Auflage der Abteilung Stadtentwässerung, wie folgt in die Festsetzung zur Abwasserbeseitigung aufzunehmen:  „Es gilt eine Einleitbeschränkung auf 0,2l/s für Regenwasser.“</p>
<p><b>31 KREISSTADT HOMBURG</b>  <b>ABT. BRAND- UND ZIVILSCHUTZ</b>  Am Forum 5  66424 Homburg</p> <p><u>Keine Stellungnahme abgegeben</u></p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>
<p><b>32 KREISSTADT HOMBURG</b>  <b>KÄMMEREI</b>  Am Forum 5  66424 Homburg</p> <p><u>Schreiben vom 16.06.2021</u></p> <p>„gegen die Aufstellung des Bebauungsplanes „KITA AM HEIDENHÜBEL“, Kreisstadt Homburg, Stadtteil Einöd bestehen aus abgabenrechtlicher Sicht keine Bedenken.“</p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>
<p><b>33 KREISSTADT HOMBURG</b>  <b>AMT FÜR SCHULE UND SPORT</b>  Am Forum 5  66424 Homburg</p> <p><u>Keine Stellungnahme abgegeben</u></p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>
<p><b>34 KREISSTADT HOMBURG</b>  <b>AMT FÜR JUGEND, SENIOREN UND SOZIALES</b>  Am Forum 5  66424 Homburg</p>	

<p><u>Keine Stellungnahme abgegeben</u></p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>
<p><b>35 KREISSTADT HOMBURG</b>  <b>ABT. STADTPLANUNG/BAUORDNUNG</b>  Am Forum 5  66424 Homburg</p> <p><u>Keine Stellungnahme abgegeben</u></p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>
<p><b>36 KREISSTADT HOMBURG</b>  <b>ABT. DENKMALPFLEGE/MUSEEN</b>  Am Forum 5  66424 Homburg</p> <p><u>Schreiben vom 10.05.2021</u></p> <p>„das Gelände des o. g. Bebauungsplans „Am Heidenhübel“ liegt unweit der gallorömischen Siedlung von Schwarzenacker. Auch im Umfeld des Museums wurden einzelne römische Funde gemacht.</p> <p>Sollten bei Erdarbeiten entsprechende Funde gemacht werden, ist hiervon umgehend die Fachbehörde, das Landesdenkmalamt in 66578 Schiffweiler, Am Bergwerk Reden 11, in Kenntnis zu setzen. Bitte informieren Sie dann auch die Abteilung Denkmalpflege der Stadt Homburg.“</p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p>Die Hinweise auf die Anzeigepflicht von Bodenfunden (§ 16 Abs. 1 SDschG), das Veränderungsverbot (§ 16 Abs. 2 SDschG) und § 28 SDschG (Ordnungswidrigkeiten) waren bereits im vorgelegten Entwurf des Bebauungsplanes enthalten. Der Hinweis zur Information der Abteilung Denkmalpflege der Stadt Homburg wird ergänzt.</p> <p><b>Beschlussvorschlag:</b></p> <p>Der Stadtrat beschließt, wie dargelegt, den Hinweis zum Denkmalschutz, wie folgt als Hinweis im Bebauungsplan zu ergänzen:  „Denkmalschutz  Es wird darum gebeten auch die Abteilung Denkmalpflege der Stadt Homburg zu informieren.“</p>
<p><b>37 KREISSTADT HOMBURG</b>  <b>BAUBETRIEBSHOF / KFM.</b>  <b>GEBÄUDEMANAGEMENT</b>  Am Forum 5  66424 Homburg</p> <p><u>Keine Stellungnahme abgegeben</u></p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>
<p><b>38 LANDESAMT FÜR UMWELT- UND ARBEITSSCHUTZ</b>  Don-Bosco-Straße 1  66119 Saarbrücken</p> <p><u>Schreiben vom 07.06.2021</u>  AZ: 01/1316/1242/Wß</p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p>

„zu dem Bebauungsplan "KITA am Heidenhübel", Stadt Homburg, Stadtteil Einöd nehmen wir wie folgt Stellung und bitten, die aufgeführten Hinweise und Anmerkungen zu berücksichtigen:

#### Naturschutz

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans von 5.400 m befinden sich keine Schutzgebiete oder Schutzobjekte nach dem Bundesnaturschutzgesetz. Eine im Rahmen der Planung durchgeführte artenschutzrechtliche Prüfung gem. § 44 Bundesnaturschutzgesetz hat ergeben, dass die Gehölzflächen im Bebauungsplangebiet ein potenzielles Habitat der Haselmaus darstellen, da ein Gehölzverbund zu den ausgedehnten Waldflächen im Naturschutzgebiet „Pfänderbachtal“ besteht. Daher wird aus naturschutzfachlicher Sicht dringend empfohlen, das Bebauungsplangebiet rechtzeitig vor einer Bebauung auf mögliche Vorkommen der Haselmaus durch Ausbringen und Kontrolle von „Nest-Tubes“ von einem Fachgutachter untersuchen zu lassen.

Folgende Anregungen sollten in die weitere Planung aufgenommen werden:

- Für Gehölzanpflanzungen sollten auf der Grundlage des § 40 BNatSchG soweit möglich gebietsheimische Gehölze mit der regionalen Herkunft "Westdeutsches Bergland und Oberrheingraben" (Region 4) nach dem "Leitfaden zur Verwendung gebietseigener Gehölze" (BMU, Januar 2012) verwendet werden.
- Unter Hinweis auf § 2 des Waldgesetzes für das Saarland (Landeswaldgesetz) sollte mit der Obersten Forstbehörde geklärt werden, ob der Verlust der Gehölzfläche einer Waldumwandelungsgenehmigung bedarf.
- Insbesondere die im unteren Böschungsbereich stockenden Alteichen sollten zum Erhalt festgesetzt und während des Baubetriebes mit einem feststehenden Bauzaun vor Beeinträchtigungen geschützt werden.
- Zur Einsaat von Wiesenflächen sollten keine Standard-Saatgutmischungen für Landschaftsrasen (RSM) sondern auf Grundlage des § 40 BNatSchG nur zertifizierte gebietsheimische Saatgutmischungen mit der regionalen Herkunft "Oberrheingraben mit Saarpfälzer Bergland (Region 6) verwendet werden.

Die Untersuchungen zum Vorkommen der Haselmaus wurden durchgeführt und sind mittlerweile abgeschlossen.

Hierbei wurden innerhalb des Geltungsbereiches und in dem nördlich angrenzenden Gehölzbestand insgesamt 30 sog. *nest tubes* ausgebracht.



Dabei handelt es sich um 25x6,5x6,5 cm große PVC-Röhren mit einem Holzschieber als Kletter- und Einstiegshilfe, der gleichzeitig die Rückseite der Röhre verschließt.



Die *tubes* haben sich in zahlreichen Studien v.a. dort bewährt, wo das Angebot an natürlichen oder anderen künstlichen Höhlen (z.B. Vogelkästen oder spezielle Haselmaus-Nistkästen) gering ist.

Bei den insgesamt 6 Kontrollen wurden **keine Haselmäuse** registriert.

Der grundsätzliche, durch den hohen Anteil an dichten Brombeerhecken und die Verbindung zum gehölzreichen Pfaffental bestehende Erwartungswert am Standort hat sich damit nicht bestätigt.

Ein Grund ist möglicherweise, dass der nordwestexponierte Standort für die thermophile Art zu schattig und auch zu feucht ist (zahlreiche *tubes* waren von Nacktschnecken besiedelt).

In mehreren *tubes* wurde die ebenfalls nacht-aktive und häufige Gelbhalsmaus und/oder die Waldmaus registriert, die in gepolsterten mehrschichtigen Blattnestern den Tag über-

#### Gebiets- und anlagenbezogener Grundwasserschutz

Das o.g. Vorhaben befindet sich innerhalb der Schutzzzone III des mit Verordnung vom 24. August 1990 festgesetzten Trinkwasserschutzgebietes „Bliestal“ (C 35) zu Gunsten der Wasserwerk Bliestal GmbH, Hohenzollernstraße 104-106, 66117 Saarbrücken.

Durch die Aufstellung des Bebauungsplans werden keine Verbotsvorschriften der Wasserschutzgebietsverordnung berührt.

Für die spätere Nutzung des Grundstückes möchten wir auf folgendes hinweisen:

Durch die beabsichtigte Nutzung und Bebauung werden voraussichtlich keine Verbotsbestimmungen der geltenden Wasserschutzgebietsverordnung (WSGVO) berührt. Im Rahmen der späteren Umsetzung von Baumaßnahmen ist jedoch deren Vereinbarkeit mit den Anforderungen bzw. den Vorschriften der Wasserschutzgebietsverordnung zu überprüfen.

Dennoch sind die nachfolgenden Punkte zu beachten:

1. Erdwärmesonden sind nicht genehmigungsfähig. Die Genehmigungsfähigkeit von Erdwärmekollektoren ist im Einzelfall zu prüfen.
2. Für die Ausführung vorgesehener Sauberkeits-, Trag- oder Dränschichten, für die Verfüllung von Arbeitsräumen (Kanalgräben, Baugru-

dauerte. Ihr häufiges Vorkommen am Standort könnte ein weiterer Grund für die Abwesenheit der Haselmaus sein.

Parallel wurden Untersuchungen zum Vorkommen der Anh. II-Art Spanische Flagge durchgeführt, da auch für diese Art der Standort als Habitat (Waldränder mit Wechselmöglichkeit von besonnten und schattigen Teilbereichen) grundsätzlich geeignet erschien. Auch hier konnte jedoch **kein Nachweis** erbracht werden.

Ein detaillierter Untersuchungsbericht wird dem LUA vorgelegt.

Die im unteren Böschungsbereich stockenden Alteichen können erhalten werden, da keine neuen Böschungen modelliert werden sollen. Während des Baubetriebes sind diese mit einem ortsfesten Bauzaun vor Beeinträchtigungen zu schützen. Es wird eine entsprechende Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen.

Dem Hinweis zur Nutzung der zertifizierten gebietsheimischen Saatgutmischungen für Gehölzanpflanzungen und der Einsaat der Wiesenflächen wird gefolgt. Es wird eine entsprechende Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen.

#### Gebiets- und anlagenbezogener Grundwasserschutz

Die mit der Lage des Plangebietes in der Schutzzzone III des mit Verordnung vom 24. August 1990 festgesetzten Trinkwasserschutzgebietes „Bliestal“ (C 35) verbundenen Auflagen an das Bauvorhaben werden in als nachrichtliche Übernahme gem. § 9 Abs. 6 BauGB im Textteil des Bebauungsplanes ergänzt.

#### **Beschlussvorschlag:**

Der Stadtrat beschließt, wie dargelegt, eine Festsetzung gem. § 9 Abs. 1 Nr. 25b BauGB zum Erhalt der im unteren Böschungsbereich stockenden Alteichen, wie folgt in den Bebauungsplan aufzunehmen:

„Die im unteren Böschungsbereich stockenden Alteichen sind zu erhalten und während des Baubetriebes mit einem ortsfesten Bauzaun vor Beeinträchtigungen zu schützen.“

Der Stadtrat beschließt, wie dargelegt, eine Festsetzung gem. § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB zur Nutzung der zertifizierten gebietsheimischen Saatgutmischungen, wie folgt in den Bebauungsplan aufzunehmen:

ben usw.) sowie für den Unter- und Oberbau von Verkehrs- und Parkflächen darf nur Material verwendet werden, das keine auslaugbaren wassergefährdenden Bestandteile enthält (geeignetes Naturmaterial) bzw. Material, das der Einbauklasse 0 der LAGA Mitteilung M20 (Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen Stand, September 2005) entspricht.

3. Sofern eine Gründung von Bauwerken mittels Bohrpfählen erfolgen sollte und diese in den Grundwasserhorizont reichen, stellt die Maßnahme einen Benutzungstatbestand im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) dar, der gemäß § 8 Abs. 1 WHG der Erlaubnis nach § 10 WHG bedarf. Zuständig für die Erteilung der Erlaubnis ist das Ministerium für Umwelt und Verbraucherschutz als oberste Wasserbehörde (§ 103 Abs. 2 Nr. 1 Saarländisches Wassergesetz - SWG).“

„Für Gehölzanpflanzungen sind gebietsheimische Gehölze mit der regionalen Herkunft "Westdeutsches Bergland und Oberrheingraben" (Region 4) nach dem "Leitfaden zur Verwendung gebietseigener Gehölze" (BMU, Januar 2012) zu verwenden.

Zur Einsaat von Wiesenflächen sind nur zertifizierte gebietsheimische Saatgutmischungen mit der regionalen Herkunft "Oberrheingraben mit Saarpfälzer Bergland (Region 6) zu verwenden.“

Der Stadtrat beschließt, wie dargelegt, die nachrichtliche Übernahme gem. § 9 Abs. 6 BauGB zur Lage des Plangebietes in der Schutzzone III des festgesetzten Trinkwasserschutzgebietes „Bliestal" (C 35), wie folgt zu ergänzen:

„Folgende Punkte sind zu beachten:

1. Erdwärmesonden sind nicht genehmigungsfähig. Die Genehmigungsfähigkeit von Erdwärmekollektoren ist im Einzelfall zu prüfen.
2. Für die Ausführung vorgesehener Sauberkeits-, Trag- oder Dränschichten, für die Verfüllung von Arbeitsräumen (Kanalgräben, Baugruben usw.) sowie für den Unter- und Oberbau von Verkehrs- und Parkflächen darf nur Material verwendet werden, das keine auslaugbaren wassergefährdenden Bestandteile enthält (geeignetes Naturmaterial) bzw. Material, das der Einbauklasse 0 der LAGA Mitteilung M20 (Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen Stand, September 2005) entspricht.
3. Sofern eine Gründung von Bauwerken mittels Bohrpfählen erfolgen sollte und diese in den Grundwasserhorizont reichen, stellt die Maßnahme einen Benutzungstatbestand im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) dar, der gemäß § 8 Abs. 1 WHG der Erlaubnis nach § 10 WHG bedarf. Zuständig für die Erteilung der Erlaubnis ist das Ministerium für Umwelt und Verbraucherschutz als oberste Wasserbehörde (§ 103 Abs. 2 Nr. 1 Saarländisches Wassergesetz - SWG).“

Der Stadtrat beschließt, wie dargelegt, die bisherigen Naturschutzfachlichen Ausführungen im Hinblick auf die Untersuchungsergebnisse zu Haselmaus und spanische Flagge anzupassen.

**39 LANDESAMT FÜR VERMESSUNG,  
GEOINFORMATION UND  
LANDENTWICKLUNG**  
Von der Heydt 22  
66115 Saarbrücken

<p><u>Keine Stellungnahme abgegeben</u></p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>
<p><b>40 LANDESBETRIEB FÜR STRAßENBAU</b>  Peter-Neuber-Allee 1  66538 Neunkirchen</p> <p><u>Keine Stellungnahme abgegeben</u></p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>
<p><b>41 LANDESDENKMALAMT</b>  Am Bergwerk Reden 11  66578 Schiffweiler</p> <p><u>Schreiben vom 08.06.2021</u></p> <p>„zu der vorliegenden Planung nimmt das Landesdenkmalamt wie folgt Stellung. Rechtsgrundlage ist das Gesetz Nr. 1946 zur Neuordnung des saarländischen Denkmalschutzes und der saarländischen Denkmalpflege (Saarländisches Denkmalschutzgesetz - SDschG) vom 13. Juni 2018 (Amtsblatt des Saarlandes Teil I vom 5. Juli 2018, S 358 ff.).</p> <p>Da in der unmittelbaren Umgebung der Planungsfläche Bodendenkmale bekannt sind, ist vor Beginn der Baumaßnahmen eine geophysikalische Untersuchung durchzuführen. Sollten sich relevante Anomalien zeigen, sind diese in Abstimmung mit dem Landesdenkmalamt durch Sondagen zu klären und ggf. vollständig auszugraben. Die Kosten hierfür trägt nach § 16 Abs. 5 der Verursacher.</p> <p>Sollte im Zuge der Maßnahmen ein Bunker der ehemaligen Westbefestigung sichtbar werden, bitten wir um Rücksprache mit der Inventarisierung des Landesdenkmalamtes (Frau Dr. Kristine Marschall, Telefon: 0681/501-2492, E-Mail: k.marschall@denkmal.saarland.de)“</p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p>Die Hinweise des Landesdenkmalamtes werden als Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen.</p> <p><b>Beschlussvorschlag:</b></p> <p>Der Stadtrat beschließt, wie dargelegt, den Hinweis des Landesdenkmalamtes, wie folgt in den Bebauungsplan aufzunehmen:</p> <p>„Denkmalschutz</p> <p>Da in der unmittelbaren Umgebung der Planungsfläche Bodendenkmale bekannt sind, ist vor Beginn der Baumaßnahmen eine geophysikalische Untersuchung durchzuführen. Sollten sich relevante Anomalien zeigen, sind diese in Abstimmung mit dem Landesdenkmalamt durch Sondagen zu klären und ggf. vollständig auszugraben. Die Kosten hierfür trägt nach § 16 Abs. 5 SDschG der Verursacher.</p> <p>Sollte im Zuge der Maßnahmen ein Bunker der ehemaligen Westbefestigung sichtbar werden, wird um Rücksprache mit der Inventarisierung des Landesdenkmalamtes gebeten.“</p>
<p><b>42 LANDESPOLIZEIPRÄSIDIUM</b>  <b>LPP 125-</b>  <b>KAMPFMITTELBESEITIGUNGSDIENST</b>  Mainzer Straße 134-136  66121 Saarbrücken</p> <p><u>Schreiben vom 18.05.2021</u></p> <p>„nach Auswertung der uns vorliegenden Unterlagen sind im oben genannten Planungsbereich Munitionsgefahren nicht auszuschließen.</p> <p>Im Planungsbereich des o.g. Bauvorhabens wurden nach Auswertung der verfügbaren Luftbilder Kampfhandlungen festgestellt (Artillerie-</p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p>Der Hinweis des Kampfmittelbeseitigungsdienstes wird aus Vorsorgegründen als Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen.</p>

<p>beschuss, Bombenabwürfe). Deshalb ist bei Bauarbeiten mit Kampfmitteln zu rechnen.</p> <p>Das Gefährdungsband beginnt ab GOK 1945 bis in eine Tiefe von 6 m, endet aber an gewachsenem Fels.</p> <p>Bauarbeiten nach dem 2. Weltkrieg sind in dieser Auswertung nicht berücksichtigt, da deren Tiefe und Umfang hier nicht bekannt sind.</p> <p>Wir empfehlen das Baugebiet durch eine Fachfirma für Kampfmittelbeseitigung detektieren zu lassen.</p> <p>Hinweis:</p> <p>Seit 2013 werden Baugrunduntersuchungen und Grundstücksüberprüfungen (Flächendetektion/Bohrlochdetektion) aus personellen Gründen nicht mehr durch den staatlichen Kampfmittelbeseitigungsdienst durchgeführt.</p> <p>Deshalb sollten Anfragen zu Kampfmitteln so frühzeitig gestellt werden, dass die Beauftragung gewerblicher Firmen zur Detektion der Baufläche rechtzeitig vor Baubeginn durch den Bauherrn erfolgen kann. Die Kosten hierfür gehen zu Lasten des Bauherrn/Auftraggebers.</p> <p>Der Kampfmittelbeseitigungsdienst ist auch weiterhin für die Beseitigung, Entschärfung, Vernichtung aufgefundener Kampfmittel zuständig.“</p>	<p><b>Beschlussvorschlag:</b></p> <p>Der Stadtrat beschließt, wie dargelegt, den Hinweis des Kampfmittelbeseitigungsdienstes, wie folgt in den Bebauungsplan aufzunehmen: „Kampfmittel Nach Auswertung der vorliegenden Unterlagen sind im Planungsbereich Munitionsgefahren nicht auszuschließen. Im Planungsbereich wurden nach Auswertung der verfügbaren Luftbilder Kampfhandlungen festgestellt (Artilleriebeschuss, Bombenabwürfe). Deshalb ist bei Bauarbeiten mit Kampfmitteln zu rechnen. Das Gefährdungsband beginnt ab GOK 1945 bis in eine Tiefe von 6 m, endet aber an gewachsenem Fels. Bauarbeiten nach dem 2. Weltkrieg sind in dieser Auswertung nicht berücksichtigt, da deren Tiefe und Umfang nicht bekannt sind. Es wird empfohlen das Baugebiet durch eine Fachfirma für Kampfmittelbeseitigung detektieren zu lassen.“</p>
<p><b>43 LANDWIRTSCHAFTSKAMMER FÜR DAS SAARLAND</b> In der Kolling 310 66450 Bexbach</p> <p><u>Schreiben vom 07.06.2021</u></p> <p>„gegen den vorliegenden Bebauungsplan werden keine Bedenken vorgebracht.“</p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>
<p><b>44 MINISTERIUM DER JUSTIZ</b> Zähringer Straße 12 66119 Saarbrücken</p> <p><u>Keine Stellungnahme abgegeben</u></p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>
<p><b>45 MINISTERIUM FÜR BILDUNG UND KULTUR</b> Trierer Straße 33</p>	

<p>66111 Saarbrücken</p> <p><u>Keine Stellungnahme abgegeben</u></p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>
<p><b>46 MINISTERIUM FÜR INNERES, BAUEN UND SPORT</b>  <b>REFERAT OBB24</b>  Halbergstraße 50  66121 Saarbrücken</p> <p><u>Keine Stellungnahme abgegeben</u></p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>
<p><b>47 MINISTERIUM FÜR INNERES, BAUEN UND SPORT</b>  <b>REFERAT B 4 ZMZ</b>  Mainzer Straße 136  66121 Saarbrücken</p> <p><u>Keine Stellungnahme abgegeben</u></p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>
<p><b>48 MINISTERIUM FÜR INNERES, BAUEN UND SPORT</b>  <b>OBERSTE LANDESBAUBEHÖRDE OBB 1</b>  <b>REFERAT OBB 11, LANDESPLANUNG, BAULEITPLANUNG</b>  Halbergstraße 50  66121 Saarbrücken</p> <p><u>Schreiben vom 17.05.2021</u></p> <p>„mit der vorgelegten Planung sollen durch Änderung des rechtskräftigen Bebauungsplans „Im oberen Wustental und Auf dem Heidenhübel“ die Voraussetzungen zur Errichtung einer Kita geschaffen werden.  Hierzu teile ich Ihnen Folgendes mit:  das geplante Vorhaben liegt innerhalb eines Vorranggebietes für Grundwasserschutz (VW).  Gemäß Ziel 56 LEP, Teilabschnitt "Umwelt" sind VW als Wasserschutzgebiete festzusetzen. Entsprechend integriert das VW an dieser Stelle das WSG „Blietal“, Schutzzone III.  In VW ist das Grundwasser im Interesse der öffentlichen Wasserversorgung vor nachteiligen Einwirkungen zu schützen. Eingriffe in Deckschichten sind zu vermeiden. Soweit nachteilige Einwirkungen durch unabweisbare Bau- und Infrastrukturmaßnahmen zu befürchten sind, für die keine vertretbaren Standortalternativen bestehen, ist durch Auflagen sicherzustellen, dass eine Beeinträchtigung der Trinkwasserversorgung nicht eintritt.</p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p>Die Hinweise des Ministeriums für Inneres, Bauen und Sport werden zur Kenntnis genommen. Das Landesamt für Umwelt- und Arbeitsschutz als zuständige Fachbehörde hat hierzu keinen Bedenken gegen das Planvorhaben vorgebracht:  „Das o.g. Vorhaben befindet sich innerhalb der Schutzzone III des mit Verordnung vom 24. August 1990 festgesetzten Trinkwasserschutzgebietes „Blietal“ (C 35) zu Gunsten der Wasserwerk Blietal GmbH, Hohenzollernstraße 104-106, 66117 Saarbrücken.  Durch die Aufstellung des Bebauungsplans werden keine Verbotsvorschriften der Wasserschutzgebietsverordnung berührt.“</p> <p>Ein Hinweis auf das Vorranggebiet Grundwasserschutz ist bereits in den Planunterlagen enthalten.</p> <p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>

Eine entsprechende Auseinandersetzung mit diesen Vorgaben des LEP fehlt unseres Erachtens.

Inwiefern die nachrichtliche Übernahme in den Plan der Formulierung, dass im Rahmen der späteren Umsetzung von Baumaßnahmen deren Vereinbarkeit mit den Anforderungen bzw. den Vorschriften der Wasserschutzgebietsverordnung zu überprüfen ist, ausreicht, um den Nachweis der Auseinandersetzung mit den Belangen der Fachplanung zu führen, ist einvernehmlich mit dem Landesamt für Umwelt- und Arbeitsschutz zu klären.“

#### **49 MINISTERIUM FÜR UMWELT UND VERBRAUCHERSCHUTZ**

Keplerstraße 18  
66117 Saarbrücken

##### Schreiben vom 05.05.2021

„im Geltungsbereich des o. g. Bebauungsplanes befindet sich kein Wald im Sinne des § 2 Landeswaldgesetz (LWaldG).

Insofern sind die Belange der Forstbehörde nur dahingehend betroffen, dass sich Wald in westlicher Richtung (Einöd 14-3459/6) an den Geltungsbereich anschließt.

Ich bitte die Regelungen zum Waldabstand gem. § 14 Abs. 3 LWaldG als "nachrichtliche Übernahme gem. § 9 Abs. 6 BauGB" im Bebauungsplan aufzunehmen.“

##### Stellungnahme der Kreisstadt

Die Regelungen des § 14 Abs. 3 LWaldG werden als nachrichtliche Übernahme in den Bebauungsplan aufgenommen.

##### **Beschlussvorschlag**

Der Stadtrat beschließt, wie dargelegt, die folgende Nachrichtliche Übernahme gem. § 9 Abs. 6 BauGB in den Bebauungsplan aufzunehmen:

„Waldabstand

Gem. § 14 Abs. 3 LWaldG ist bei der Errichtung von Gebäuden auf walddahen Grundstücken ein Abstand von 30 Metern zwischen Waldgrenze und Außenwand des Gebäudes einzuhalten. Die gleichen Abstände sind bei der Neubegründung von Wald zu Gebäuden einzuhalten. Durch die Erweiterung bestehender Gebäude dürfen die gemäß Satz 1 einzuhaltenden Abstände nicht verkürzt werden. Die Forstbehörde genehmigt Ausnahmen von dem gemäß Satz 1 einzuhaltenden Abstand, wenn

- der Eigentümer des zu bebauenden Grundstücks zugunsten des jeweiligen Eigentümers des von der Abstandsunterschreitung betroffenen Grundstücks eine Grunddienstbarkeit mit dem Inhalt bestellt, die forstwirtschaftliche Nutzung des von der Abstandsunterschreitung betroffenen Grundstücks einschließlich sämtlicher Einwirkungen durch Baumwurf zu dulden und insoweit auf Schadensersatzansprüche aus dem Eigentum zu verzichten und
- aufgrund der Standortgegebenheiten, insbesondere der Geländeausformung, der Waldstruktur sowie der Windexposition keine erhöhte Baumwurfgefahr besteht.

Dem Antrag auf Genehmigung einer Ausnahme ist ein Plan beizufügen, aus dem die Flur-

	<p>stücksbezeichnung des Grundstücks sowie die genaue Lage des zu errichtenden Gebäudes auf dem Grundstück hervorgehen.“</p>
<p><b>50 MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, ARBEIT, ENERGIE UND VERKEHR REFERAT E/1</b> Postfach 10 24 63 66024 Saarbrücken</p> <p><u>Schreiben vom 01.06.2021</u></p> <p>„zu der o.a. Bauleitplanung wird von der Stabsstelle Klimaschutzkoordinator der Landesregierung ergänzend zu der auf dem KiTa-Dach eingezeichneten Photovoltaikanlage eine besonders energieeffiziente Bauweise, die Nutzung nachhaltiger Baustoffe sowie eine gute und sichere Anbindung für den Fuß- und Radverkehr (inklusive Fahrradabstellanlagen) empfohlen. Bezüglich der Vorgaben zum Ausbau von Leitungs- und Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität wird auf das neue Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität vom 18. März 2021 (GebäudeElektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz GEIG) in seiner gültigen Fassung hingewiesen. Darüber hinaus bestehen aus Sicht des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr keine Bedenken. Soweit noch nicht geschehen, bitte ich im weiteren Verfahren zudem das Oberbergamt für das Saarland zu beteiligen.“</p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen, betreffen jedoch die Detailplanung und nicht das Bebauungsplanverfahren.</p> <p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>
<p><b>51 NABU, NATURSCHUTZBUND DEUTSCHLAND LANDESVBAND SAARLAND E. V.</b> Antoniusstraße 18 66822 Lebach</p> <p><u>Keine Stellungnahme abgegeben</u></p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>
<p><b>52 OBERBERGAMT DES SAARLANDES</b> Am Bergwerk Reden 10 66578 Schiffweiler</p> <p><u>Schreiben vom 19.05.2021</u></p> <p>„nach Prüfung der Angelegenheit teilen wir Ihnen mit, dass gegen die Aufstellung des Bebauungsplanes „KiTa Am Heidenhübel“ im Stadtteil Einöd der Kreisstadt Homburg aus bergbaulicher Sicht keine Bedenken bestehen. Wir verzichten auf eine Einsichtnahme in die öffentlich ausgelegten Planunterlagen.“</p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>

<p><b>53 ORN OMNIBUSVERKEHR RHEIN-NAHE GMBH NIEDERLASSUNG SAARLAND</b> Bahnhofstraße 56 66663 Merzig</p> <p><u>Keine Stellungnahme abgegeben</u></p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>
<p><b>54 PFALZKOM GMBH</b> Koschatplatz 1 67061 Ludwigshafen</p> <p><u>Schreiben vom 03.05.2021</u></p> <p>„unsere Anlagen sind nicht betroffen. Wir haben keine Einwände gegenüber Ihrer Maßnahme.</p> <p>Bei Fragen stehe ich Ihnen selbstverständlich jederzeit gerne zur Verfügung.“</p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>
<p><b>55 PFALZWERKE NETZ AG REGIONALNETZ (RN) EXTERNE PLANUNGEN/KREUZUNGEN</b> Kurfürstenstraße 29 67061 Ludwigshafen</p> <p><u>Schreiben vom 09.06.2021</u> <u>AZ: BG150-2021-820-18890-00</u></p> <p>„im Rahmen unserer Beteiligung an dem im Be- treff genannten Verfahren geben wir folgende Stellungnahme ab. Im räumlichen Geltungsbereich des Bebau- ungsplanes (Plangebiet) befinden sich derzeit keine Versorgungseinrichtungen der Pfalzwerke Netz AG. Da aktuell keine Belange des Aufgaben- und Zuständigkeitsbereiches unseres Unterneh- mens zu berücksichtigen sind, haben wir keine Anregungen und Bedenken zu der Aufstellung des Bebauungsplanes. Allerdings weisen wir ausdrücklich auf folgen- den Sachverhalt hin: Da unser Versorgungsnetz ständig baulichen Veränderungen unterliegt, ist es erforderlich, dass etwaige Vorhabenträger rechtzeitig vor Baubeginn eine aktuelle Planauskunft bei unse- rem Unternehmen einholen, die auf der Web- seite der Pfalzwerke Netz AG (<a href="https://www.pfalzwerke-netz.de/service/kundenservice/onlineplanauskunft">https://www.pfalzwerke- netz.de/service/kundenservice/onlineplanauskunft</a>) zur Verfügung steht. Bereits zu diesem Zeitpunkt bitten wir Sie, nach</p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>

<p>dem In-Kraft-Treten des Bebauungsplanes, um Zusendung der rechtskräftig gewordenen Unterlagen ausschließlich zur Verwendung in unserem Unternehmen. Hierfür bedanken wir uns bei Ihnen bereits im Voraus.“</p>	
<p><b>56 PLEDOC GMBH</b> Postfach 120255 45321 Essen</p> <p><u>Schreiben vom 30.04.2021</u></p> <p>„wir beziehen uns auf Ihre o.g. Maßnahme und teilen Ihnen hierzu mit, dass von uns verwaltete Versorgungsanlagen der nachstehend aufgeführten Eigentümer bzw. Betreiber von der geplanten Maßnahme nicht betroffen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• OGE (Open Grid Europe GmbH), Essen</li> <li>• Kokereigasnetz Ruhr GmbH, Essen</li> <li>• Ferngas Netzgesellschaft mbH (FG), Netzgebiet Nordbayern, Schwaig bei Nürnberg</li> <li>• Mittel-Europäische Gasleitungsgesellschaft mbH (MEGAL), Essen</li> <li>• Mittelrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH (METG), Essen</li> <li>• Nordrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH &amp; Co. KG (NETG), Dortmund</li> <li>• Trans Europa Naturgas Pipeline GmbH (TENP), Essen</li> <li>• GasLINE Telekommunikationsnetzgesellschaft deutscher Gasversorgungsunternehmen mbH &amp; Co. KG, Straelen (hier Solotrassen in Zuständigkeit der PLEdoc GmbH)</li> </ul> <p>Maßgeblich für unsere Auskunft ist der im Übersichtsplan markierte Bereich. Dort dargestellte Leitungsverläufe dienen nur zur groben Übersicht. Achtung: Eine Ausdehnung oder Erweiterung des Projektbereichs bedarf immer einer erneuten Abstimmung mit uns.“</p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>
<p><b>57 POLIZEIINSPEKTION HOMBURG</b> Eisenbahnstraße 40 66424 Homburg</p> <p><u>Keine Stellungnahme abgegeben</u></p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>
<p><b>58 RAG MONTAN IMMOBILIEN GMBH HERRN JÜRGEN MAURER</b> Provinzialstraße 1 66806 Ens Dorf</p> <p><u>Keine Stellungnahme abgegeben</u></p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p>

		<b>Kein Beschluss erforderlich</b>
<b>59 SAARFORST LANDESBETRIEB GESCHÄFTSBEREICH 3</b> Im Klingelfloß 66571 Eppelborn  <u>Keine Stellungnahme abgegeben</u>		<u>Stellungnahme der Kreisstadt</u>  <b>Kein Beschluss erforderlich</b>
<b>60 SAARLÄNDISCHER RUNDFUNK FUNKHAUS HALBERG</b> 66100 Saarbrücken  <u>Keine Stellungnahme abgegeben</u>		<u>Stellungnahme der Kreisstadt</u>  <b>Kein Beschluss erforderlich</b>
<b>61 SAARPFALZ-KREIS GESUNDHEITSAMT</b> Am Forum 1 66424 Homburg  <u>Keine Stellungnahme abgegeben</u>		<u>Stellungnahme der Kreisstadt</u>  <b>Kein Beschluss erforderlich</b>
<b>62 SAARPFALZ-KREIS KREISSCHULAMT</b> Postfach 15 50 66406 Homburg  <u>Keine Stellungnahme abgegeben</u>		<u>Stellungnahme der Kreisstadt</u>  <b>Kein Beschluss erforderlich</b>
<b>63 SAARPFALZ-KREIS JUGENDAMT</b> Postfach 15 50 66406 Homburg  <u>Keine Stellungnahme abgegeben</u>		<u>Stellungnahme der Kreisstadt</u>  <b>Kein Beschluss erforderlich</b>
<b>64 SAARPFALZ-KREIS AMT FÜR PLANUNG UND REGIONALENTWICKLUNG</b> Postfach 1550 66406 Homburg  <u>Keine Stellungnahme abgegeben</u>		<u>Stellungnahme der Kreisstadt</u>

		<b>Kein Beschluss erforderlich</b>
<b>65 SAARVV</b> Hohenzollernstraße 8 66333 Völklingen  <u>Keine Stellungnahme abgegeben</u>		<u>Stellungnahme der Kreisstadt</u>  <b>Kein Beschluss erforderlich</b>
<b>66 SAARWALD-VEREIN E. V.</b> Prof.-Notton-Straße 5 66740 Saarlouis  <u>Schreiben vom 07.05.2021</u>  „Der LV-Saarwald-Verband e.V. sieht keine umweltbedingten Belange bei dem Bebauungsplan „KITA AM HEIDENHÜBEL“ berührt.“		<u>Stellungnahme der Kreisstadt</u>  <b>Kein Beschluss erforderlich</b>
<b>67 SCHUTZGEMEINSCHAFT DEUTSCHER WALD LANDESVERBAND SAARLAND E. V.</b> Antoniusstraße 18 66822 Lebach  <u>Keine Stellungnahme abgegeben</u>		<u>Stellungnahme der Kreisstadt</u>  <b>Kein Beschluss erforderlich</b>
<b>68 STADT BEXBACH HERRN BÜRGERMEISTER</b> Rathausstraße 68 66450 Bexbach  <u>Keine Stellungnahme abgegeben</u>		<u>Stellungnahme der Kreisstadt</u>  <b>Kein Beschluss erforderlich</b>
<b>69 STADT BLIESKASTEL HERRN BÜRGERMEISTER</b> Paradeplatz 5 66440 Blieskastel  <u>Keine Stellungnahme abgegeben</u>		<u>Stellungnahme der Kreisstadt</u>  <b>Kein Beschluss erforderlich</b>
<b>70 STADTVERWALTUNG ZWEIBRÜCKEN</b> Herzogstraße 1 66482 Zweibrücken  <u>Schreiben vom 30.04.2021</u>		<u>Stellungnahme der Kreisstadt</u>

<p>„mit Schreiben vom 29.04.2021 haben Sie uns im Rahmen des oben genannten Bebauungsplanverfahrens beteiligt.</p> <p>Die Stadt Zweibrücken nimmt wie folgt Stellung:</p> <p>Die Belange der Stadt Zweibrücken sind durch oben genannte Planung nicht berührt.“</p>	<p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>
<p><b>71 STADTWERKE HOMBURG GMBH</b>  Lessingstraße 3  66424 Homburg</p> <p><u>Schreiben vom 06.05.2021</u></p> <p>„die Stadtwerke Homburg GmbH hat gegen den o.g. Bebauungsplan keine Einwände oder Bedenken.  Zu Fragen stehen wir Ihnen unter der oben angegebenen E-Mail-Adresse zur Verfügung“</p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>
<p><b>72 STEAG NEW ENERGIES GMBH  PT-P/ZENTRALE PLANAUSKUNFT</b>  St. Johanner Straße 101-105  66115 Saarbrücken</p> <p><u>Schreiben vom 03.05.2021</u></p> <p>„die STEAG New Energies GmbH ist von den genannten Planungen nicht betroffen, insbesondere sind in dem von Ihnen gekennzeichneten Planbereich keine Versorgungsleitungen unserer Zuständigkeit vorhanden.</p> <p>Zentrale Planauskunft für die Fern-wärme-Verbund Saar GmbH und die STEAG New Energies GmbH.“</p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>
<p><b>73 TELEFÓNICA GERMANY GMBH &amp; CO. OHG</b>  Rheinstraße 15  14513 Teltow</p> <p><u>Schreiben vom 28.05.2021</u></p> <p>„die Überprüfung Ihres Anliegens ergab, dass keine Belange von Seiten der Telefónica Germany GmbH &amp; Co. OHG zu erwarten sind.  Zur besseren Visualisierung erhalten Sie beige-fügt zur E-Mail ein digitales Bild. Das Plangebiet ist im Bild mit einer dicken roten Linie eingezeichnet.  Sollten sich noch Änderungen der Planung / Planungsflächen ergeben, so würden wir Sie bitten uns die geänderten Unterlagen zur Verfügung zu stellen, damit eine erneute Überprüfung erfolgen kann.  Bei Fragen, stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.“</p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>

<p><b>74 VERBAND DER GARTENBAUVEREINE SAAR-PFALZ E.V.</b> Hüttersdorfer Straße 29 66839 Schmelz</p> <p><u>Keine Stellungnahme abgegeben</u></p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>
<p><b>75 VERBANDSGEMEINDE BRUCHMÜHLBACH- MIESAU</b> Am Rathaus 2 66892 Bruchmühlbach-Miesau</p> <p><u>Keine Stellungnahme abgegeben</u></p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>
<p><b>76 VERBANDSGEMEINDE OBERES GLANTAL HERRN BÜRGERMEISTER</b> Rathausstraße 14 66914 Waldmohr</p> <p><u>Schreiben vom 29.04.2021</u></p> <p>„wir nehmen Bezug auf Ihre E-Mail vom 29.04.2021 und teilen Ihnen hiermit mit, dass wir als Verbandsgemeinde Oberes Glantal keine Bedenken und Einwände gegen die Aufstellung des Bebauungsplanes „Kita am Heidenhübel“ der Kreisstadt Homburg, Stadtteil Einöd erheben.“</p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>
<p><b>77 VERBANDSGEMEINDE ZWEIBRÜCKEN- LAND</b> Landauer Straße 18-20 66482 Zweibrücken</p> <p><u>Keine Stellungnahme abgegeben</u></p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>
<p><b>78 VODAFONE KABEL DEUTSCHLAND GMBH NETZINFRASTRUKTUR</b> Zurmaiener Straße 175 54292 Trier</p> <p><u>Schreiben vom 02.06.2021</u></p> <p>„wir bedanken uns für Ihr Schreiben vom 29.04.2021.</p> <p>Im Planbereich befinden sich Telekommunikati-</p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p>Die Hinweise und Auflagen der Vodafone Kabel Deutschland GmbH werden als Hinweise in den Bebauungsplan aufgenommen.</p>

onsanlagen unseres Unternehmens, deren Lage auf den beiliegenden Bestandsplänen dargestellt ist. Wir weisen darauf hin, dass unsere Anlagen bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern sind, nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden dürfen.

Sollte eine Umverlegung oder Baufeldfreimachung unserer Telekommunikationsanlagen erforderlich werden, benötigen wir mindestens drei Monate vor Baubeginn Ihren Auftrag an TFR.Stuttgart.SW@Vodafone.com, um eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchführen zu können.

Wir weisen Sie ebenfalls darauf hin, dass uns ggf. (z.B. bei städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen) die durch den Ersatz oder die Verlegung unserer Telekommunikationsanlagen entstehenden Kosten nach § 150 (1) BauGB zu erstatten sind.

Anlagen:  
Lageplan(-pläne)

Weiterführende Dokumente:  
Kabelschutzanweisung Vodafone GmbH  
Kabelschutzanweisung Vodafone Deutschland GmbH  
Zeichenerklärung Vodafone GmbH  
Zeichenerklärung Vodafone Deutschland GmbH

Eine Ausbauentscheidung trifft Vodafone nach internen Wirtschaftlichkeitskriterien. Dazu erfolgt eine Bewertung entsprechend Ihrer Anfrage zu einem Neubaugebiet. Bei Interesse setzen Sie sich bitte mit dem Team Neubaugebiete in Verbindung:

Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH  
Neubaugebiete KMU  
Südwestpark 15  
90449 Nürnberg

Neubaugebiete.de@vodafone.com

Bitte legen Sie einen Erschließungsplan des Gebietes Ihrer Kostenanfrage bei.“

### **Beschlussvorschlag:**

Der Stadtrat beschließt, wie dargelegt, die Hinweise der Vodafone Kabel Deutschland GmbH, wie folgt in den Bebauungsplan aufzunehmen:

„Vodafone Kabel Deutschland GmbH

Es wird darauf hingewiesen, dass die Anlagen der Vodafone Kabel Deutschland GmbH bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern sind, nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden dürfen. Sollte eine Umverlegung oder Baufeldfreimachung der Telekommunikationsanlagen erforderlich werden, benötigt die Vodafone Kabel Deutschland GmbH mindestens drei Monate vor Baubeginn den Auftrag, um eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchführen zu können.“

### **79 VSE NET GMBH**

Nell-Breuning-Allee 6  
66115 Saarbrücken

Keine Stellungnahme abgegeben

Stellungnahme der Kreisstadt

**Kein Beschluss erforderlich**

<p><b>80 VSE VERTEILNETZ GMBH</b>  Heinrich-Böcking-Str. 10-14  66121 Saarbrücken</p> <p><u>Schreiben vom 05.05.2021</u></p> <p>„gegen die Aufstellung des o. g. Bebauungsplanes bestehen unsererseits keine Bedenken, da sich innerhalb des Geltungsbereiches keine uns gehörenden Versorgungsanlagen befinden. Bei weiteren Fragen steht Ihnen Herr Stefan Hoffmann gerne zur Verfügung.“</p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>
<p><b>81 WASSERSTRÄßEN - UND SCHIFFFAHRTSAMT SAARBRÜCKEN</b>  Bismarckstr. 133  66121 Saarbrücken</p> <p><u>Keine Stellungnahme abgegeben</u></p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>
<p><b>82 WESTNETZ GMBH DRW-S-LK-TM</b>  Florianstraße 15-21  44139 Dortmund</p> <p><u>Keine Stellungnahme abgegeben</u></p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>
<p><b>83 WVO WASSERVERSORGUNG OSTSAAR GMBH</b>  In der Etwies 6  66564 Ottweiler</p> <p><u>Schreiben vom 29.04.2021</u></p> <p>„hiermit teilen wir Ihnen mit, dass im Bereich Ihrer o. g. Maßnahme keine Versorgungsleitungen und –anlagen der Wasserversorgung Ostsaar GmbH und des Zweckverbandes Wasserversorgung der Stadt- und Landgemeinden des Kreises Neunkirchen in Ottweiler vorhanden sind.</p> <p>Wir erstatten somit Fehlanzeige.</p> <p>Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.“</p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p><b>Kein Beschluss erforderlich</b></p>

## B1 BÜRGER 1

### Schreiben vom 09.05.2021

„hiermit möchten wir gegen die Zufahrt für die geplante "KITA AM HEIDENHÜBEL" über die verkehrsberuhigte Straße des Wohngebietes "AM HEIDENHÜBEL", wie in der Bekanntmachung des Bebauungsplans der Stadt Homburg vom 20.04.2021 erwähnt, einen Einwand vorbringen.

Wir bauen derzeit in dem vorgenannten Wohngebiet ein Einfamilienhaus mit der Adresse "Am Heidenhübel10" und sind somit direkt durch die Zufahrt beeinträchtigt.

Begründungen für den Einwand:

Vorab, aus unserer Sicht weist ein Wohngebiet mit einer Ringstraße wie im Neubaugebiet "Am Heidenhübel" nach Art und Umsetzung nicht die Merkmale einer normalen Straße auf, es fehlen z.B. die Gehwege.

Wir haben uns beim Kauf des Grundstücks auf mehrere Faktoren/Vorgaben des Bebauungsplans verlassen. Wie im Bebauungsplan "Heinrich-Spörl-Straße" aus Seite 14/15 erwähnt 1;

"Die Ringstraße dient neben der Erschließungsfunktion insbesondere der Kommunikation und dem Aufenthalt der Bewohner. Der Verkehr wird sich auf die Anwohner des Gebietes beschränken. Hierdurch ergibt sich max. gesteigerte Wohnqualität".

Diese Punkte wären durch den Durchgangsverkehr zur KITA nicht mehr erfüllt bzw. hätten keine Gültigkeit mehr. Ein Aufenthalt auf der Straße, insbesondere durch spielende Kinder ist nicht mehr möglich, da nicht klar vorhersehbar ist, ob ein Elternteil mit Zeitdruck "schnell" noch abgeben oder "schnell" noch abholen muss. Die Wohnqualität der Anwohner würde darüber hinaus durch den gesteigerten Verkehr leiden.

Aufgrund der geplanten Kapazität der aufzunehmenden Kindern ist auch damit zu rechnen, dass es in Stoßzeiten durch die Anfahrt und Abholung der Kinder zu einer erheblichen Lärmbelästigung und einem für die Straße nicht zu bewältigenden Verkehrsaufkommen kommen wird. Im Übrigen gehen wir davon aus, dass Kleintransporter oder LKW die KITA zwecks Versorgung (Essen und Hygieneartikel) und Entsorgung (Abfall) regelmäßig anfahren und hier ebenfalls bis zum Vorplatz vorfahren werden müssen, auch hier entstehen aufgrund der Betriebsvorgänge weitere Geräusche und Gefahren für spielende Kinder.

Weiter heißt es auf Seite 18 des Bebauungsplans "Am Heidenhübel" 1:

Gem.§9Abs.1Nr.IIBauGB

Für die interne Erschließung ist eine Ringstraße mit abgehender Stichstraße vorgesehen, die als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestim-

### Stellungnahme der Kreisstadt

Die Straße „Am Heidenhübel“ ist mit einer Regelbreite von 6,0 m als Mischverkehrsfläche geplant und ausgebaut. Nach einer zentralen Zufahrt teilen sich die Verkehrsströme auf zwei Straßenabschnitte auf. Der Wendehammer entspricht gem. RASt einer einseitigen Wendeanlage für ein dreiachsiges Müllfahrzeug und ist somit ausreichend dimensioniert.

Gem. der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) sind die Straßen als „Wohnweg“ zu klassifizieren. Diese Straßenkategorie kann gem. der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) bis zu 150 Fahrzeuge pro Stunde aufnehmen. Diese Belastung dürfte selbst in Spitzenzeiten nicht erreicht werden: Durch den Bebauungsplan „Wohnpark Heinrich-Spoerl-Straße“ wurden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau von 47 Wohngebäuden mit jeweils max. 2 Wohneinheiten und 2 Wohngebäuden mit jeweils max. 6 Wohneinheiten geschaffen. Hieraus ergeben sich maximal 106 Wohneinheiten. Geht man von bis zu zwei Fahrzeugen je Wohneinheit aus, so ergibt sich ein Maximum von 212 Fahrzeugen von Anliegern im Neubaugebiet „Am Heidenhübel“, deren Fahrten sich auf den Tag verteilen. Durch eine wahrscheinlich niedrigere Einwohnerdichte (nicht jedes Einfamilienhaus wird aus zwei Wohnungen bestehen), der Aufteilung in zwei Straßenabschnitte, die Nähe zum Bahn-Haltepunkt „Einöd“ (ab ca. 2025 möglicherweise Ausbau zum Bahnhof) und zur Bushaltestelle „Wustental“ (R7, Halbstundentakt Richtung Zweibrücken und Homburg) dürfte die PKW-Dichte im Wohngebiet sogar wesentlich geringer ausfallen. Somit ist davon auszugehen, dass auch nach abgeschlossener Aufsiedlung des Wohngebietes, Kapazitäten gegeben sind, um zusätzlichen Hol- und Bringverkehr aufzunehmen, zumal auch nicht alle Fahrzeuge gleichzeitig bewegt werden.

mung. Hier: Mischverkehrsfläche mit einer Regelbreite von 6m und ohne separaten Gehweg festgesetzt werden. Durch die kombinierte Ring- und Stichstraßenerschließung wird das Gebiet nur von den zukünftigen Anwohnern befahren, Durchgangsverkehr ist nicht möglich. Die Anwohner müssen außerdem für Stellplätze auf den Grundstücken sorgen.

Dies beweist unsere Eingangsthese, dass Art und Umsetzung der Straße nicht unter dem Gesichtspunkt einer "starken" Benutzung im Rahmen eines Durchgangsverkehrs geplant und umgesetzt wurde!

Durch den gesteigerten Verkehr stellt sich natürlich auch die rhetorische Frage wer wohl für die Kosten der Sanierung der beschädigten Straße im Laufe der Jahre aufkommen muss.

Durch die im Bebauungsplan der KITA aufgezeigten Gegebenheiten ist die geplante Kindertagesstätte nach Größe, Ausstattung und Zweckbestimmung aus unserer Sicht gebietsunverträglich, was die Zufahrt über die Ringstraße betrifft. Als in unmittelbarer Nähe lebender Nachbar der Anlage, sind wir konkret durch das zu erwartende Verkehrsaufkommen beeinträchtigt, unsere Wohnqualität leidet, die von uns zu tragenden Kosten der Straßensanierung stehen in keinem Verhältnis zur Nutzung durch die Bewohner der Straße "Am Heidenhübel".

Wir haben uns bewusst für das Grundstück Nr. 5 im Wohngebiet entschieden. Die Idee war, wir ziehen in eine solche verkehrsberuhigte Straße damit unsere Kinder gefahrlos spielen können, da wenig Verkehr zu erwarten ist. Jetzt sollen wir akzeptieren, dass aus einer verkehrsberuhigten Straße ohne Bürgersteig eine vielbefahrenere Zubringerstraße zu einem Kindergarten werden soll.

Wir möchten hier klarstellen, wir haben nichts gegen den Kindergarten, wir erkennen den Bedarf an Kindergartenplätzen an, lediglich die Zufahrt können wir so nicht akzeptieren.

Ihm Rahmen unseres Notartermins wurde uns von Herr Dahlem (zum wiederholten Male) bestätigt, dass die KITA am Eingang des Wohngebietes geplant sei, dies war für uns und unsere Kaufentscheidung in Ordnung und ausschlaggebend, mit Kenntnis einer KITA und dem damit verbundenen erhöhten Verkehrsaufkommen am Ende des Wohngebietes hätten wir von einem Kauf abgesehen!

Wir möchten auch noch auf ein Gespräch mit dem Ortsvorsteher der Gemeinde Einöd, Herrn Dr. Schubert, vom 29.07.2020 hinweisen, hier wurde den anwesenden Eigentümern gesagt, dass eine Zufahrt über das Gelände nicht stattfinden wird, ein Parkplatz unterhalb des Geländes, von der Hauptstraße (B423) anzufahren, wäre hier als Zubringer geplant, mit dieser Lösung können wir sehr gut leben.

Sollte gegen die Einwände der Anwohner der

Auch die Anzahl der Kinder kann nicht mit den Fahrzeugbewegungen gleichgesetzt werden (teilweise fußläufig erreichbar, Geschwisterkinder...). Der durch das Vorhaben bedingte An- und Abfahrtsverkehr und die damit einhergehenden Auswirkungen sind darüber hinaus von einer zeitlich begrenzten Dauer und ausschließlich während der Tageszeit, werktags, insbesondere in den Morgen- und Nachmittagsstunden. Gleichzeitig ist mit einer Nivellierung der Stoßzeiten zu rechnen, da die Hol- und Bringzeiten von Kindertagesstätten angesichts zunehmend flexiblerer Arbeitszeitverhältnisse der Eltern (z.B. Gleitzeit, Homeoffice etc.) einen längeren Zeitkorridor verlangen. Durchgangsverkehr wird es auch nach Realisierung der KiTa nicht geben, da es sich hierbei um Ziel- und Quellverkehr der bzw. zur KITA handeln wird.

Der Ausbau der Straße ist als verkehrsberuhigter Bereich erfolgt. Motorisierte Verkehrsteilnehmer müssen demnach besondere Rücksicht nehmen und dürfen maximal Schrittgeschwindigkeit fahren. Parken ist hier nur auf speziell ausgewiesenen Flächen erlaubt. Die Unterbringung der benötigten Stellplätze für Mitarbeiter/innen der Kindertagesstätte als auch der Hol- und Bringzone kann - aufgrund der Grundstücksgröße - vollständig innerhalb des Plangebietes erfolgen. Die Anzahl der nachzuweisenden Stellplätze wird aus bauordnungsrechtlicher Sicht im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens vorgegeben und ist als Voraussetzung für die Baugenehmigung entsprechend nachzuweisen.

Die vorgebrachten Bedenken hinsichtlich Minderung der Unfallgefahr, Beeinträchtigungen durch Parksuchverkehr etc., kann nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens geregelt werden, sondern wird von der Stadt ordnungsrechtlich berücksichtigt. Hierzu hat auch das Rechts- und Ordnungsamt der Kreisstadt mit Stellungnahme vom 20.05.2021 keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Planvorhaben vorgebracht. Seitens der Ortspolizeibehörde erfolgte der Hinweis, dass mit Realisierung der KITA (bauliche) Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Zuge der Straße „Am Heidenhübel“ getroffen werden müssen. Darüber hinaus sei die Anlage einer Hol- und Bringzone außerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche in Betracht zu ziehen und zu prüfen. Dies betrifft die weitere Detailplanung. Auch dies wurde bereits geprüft und die Anordnung einer erweiterten Hol- und Bringzone ist später problemlos auf dem Grundstück möglich.

In diesem Zusammenhang wird auch darauf

Straße "Am Heidenhübel" trotz allem eine Anbindung der KITA über die Ringstraße erfolgen sollen, werden die Gemeinschaft der Eigentümer im Rahmen einer verwaltungsgerichtlichen Normenkontrolle gegen diese Entscheidung vorgehen.“

hingewiesen, dass das zitierte „Gutachten“ (Gutachtliche Stellungnahme eines Sachverständigen für Straßenverkehrsunfälle sowie für KFZ-Schäden und Bewertung) kein Verkehrsgutachten darstellt, sondern eine unfallanalytische Stellungnahme. Den dort angemerkten „Gefahrensituationen“ kann, wie von der Ortpolizeibehörde vorgeschlagen, begegnet werden.

Eine Standortalternativenprüfung durch die Kreisstadt hinsichtlich sonstiger verfügbarer Flächen wurde mit negativem Ergebnis durchgeführt. Auch bestehen aufgrund der topografischen Gegebenheiten und Eigentumsverhältnisse keine sonstigen Zufahrtsoptionen. Die angeführten Alternativstandorte / Zufahrtsoptionen wurden vor Einstieg in das Bebauungsplanverfahren außerhalb jeglicher formaler Verfahren kommuniziert. Erst mit dem Beschluss zur Einleitung des Verfahrens durch den Stadtrat im Jahr 2021 wurde ein „Grundsatzbeschluss“ gefasst, für den Standort Baurecht durch ein Bebauungsplanverfahren nach BauGB mit Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange zu schaffen.

Durch den rechtskräftigen Bebauungsplan „Im oberen Wustental und auf dem Heidenhübel“ (1990) ist bereits heute eine bauliche Entwicklung in Form eines Bau- oder Getränkemarktes (mit deutlich anderem Verkehrsaufkommen) grundsätzlich möglich, sodass zu keiner Zeit davon auszugehen war, dass das Grundstück auch langfristig keiner Bebauung zugeführt wird. Dass das Grundstück bislang nicht bebaut ist, ist lediglich darauf zurückzuführen, dass die Fläche im Eigentum der Kreisstadt ist.

Darüber hinaus stellt nun § 22 Abs. 1a BImSchG klar, dass Geräuscheinwirkungen, die von Kindertageseinrichtungen hervorgerufen werden, im Regelfall keine schädlichen Umwelteinwirkungen und damit keine unzumutbaren Belästigungen oder Störungen sind. Gem. BauNVO ist eine Kindertagesstätte als Anlage für soziale Zwecke in einem allgemeinen Wohngebiet (§ 4 BauNVO) allgemein und selbst in einem reinen Wohngebiet (§ 3 BauNVO) ausnahmsweise zulässig.

**Beschlussvorschlag:**

Der Stadtrat beschließt, wie dargelegt, die Einwände zurückzuweisen und die Planung unverändert fortzuführen.

**B2 BÜRGER 2**

Schreiben vom 10.05.2021

Stellungnahme der Kreisstadt

## „Einwand gegen Bauvorhaben "KITA AM HEIDENHÜBEL"

Hiermit möchten wir gegen die Zufahrt für die geplante "KITA AM HEIDENHÜBEL" über die verkehrsberuhigte Straße des Wohngebietes "AM HEIDENHÜBEL", wie in der Bekanntmachung des Bebauungsplans der Stadt Homburg vom 20.04.2021 erwähnt, einen Einwand vorbringen.

Wir bauen derzeit in dem vorgenannten Wohngebiet ein Einfamilienhaus mit der Adresse "Am Heidenhübel 8" und sind somit direkt durch die Zufahrt beeinträchtigt.

### Begründungen für den Einwand

Vorab, aus unserer Sicht weist ein Wohngebiet mit einer Ringstraße wie im Neubaugebiet „Am Heidenhübel“ nach Art und Umsetzung nicht die Merkmale einer normalen Straße auf, es fehlen z.B. die Gehwege.

Wir haben uns beim Kauf des Grundstücks auf mehrere Faktoren/Vorgaben des Bebauungsplans verlassen. Wie im Bebauungsplan "Heinrich-Spörl-Straße" aus Seite 14/15 erwähnt 1; "Die Ringstraße dient neben der Erschließungsfunktion insbesondere der Kommunikation und dem Aufenthalt der Bewohner. Der Verkehr wird sich auf die Anwohner des Gebietes beschränken. Hierdurch ergibt sich max. gesteigerte Wohnqualität".

Diese Punkte wären durch den Durchgangsverkehr zur KITA nicht mehr erfüllt bzw. hätten keine Gültigkeit mehr. Ein Aufenthalt auf der Straße, insbesondere durch spielende Kinder ist nicht mehr möglich, da nicht klar vorhersehbar ist, ob ein Elternteil mit Zeitdruck "schnell" noch abgeben oder "schnell" noch abholen muss. Die Wohnqualität der Anwohner würde darüber hinaus durch den gesteigerten Verkehr leiden.

Aufgrund der geplanten Kapazität der aufzunehmenden Kindern ist auch damit zu rechnen, dass es in Stoßzeiten durch die Anfahrt und Abholung der Kinder zu einer erheblichen Lärmbelästigung und einem für die Straße nicht zu bewältigenden Verkehrsaufkommen kommen wird. Im Übrigen gehen wir davon aus, dass Kleintransporter oder LKW die KITA zwecks Versorgung (Essen und Hygieneartikel) und Entsorgung (Abfall) regelmäßig anfahren und hier ebenfalls bis zum Vorplatz vorfahren werden müssen, auch hier entstehen aufgrund der Betriebsvorgänge weitere Geräusche und Gefahren für unsere spielenden Kinder.

Weiter heißt es auf Seite 18 des Bebauungsplans "Am Heidenhübel" 2

Gem. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB

Für die interne Erschließung ist eine Ringstraße mit abgehender Stichstraße vorgesehen, die als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung. Hier: Mischverkehrsfläche mit einer Regelbreite von 6m und ohne separaten Gehweg

Die Straße „Am Heidenhübel“ ist mit einer Regelbreite von 6,0 m als Mischverkehrsfläche geplant und ausgebaut. Nach einer zentralen Zufahrt teilen sich die Verkehrsströme auf zwei Straßenabschnitte auf. Der Wendehammer entspricht gem. RASt einer einseitigen Wendeanlage für ein dreiaxsiges Müllfahrzeug und ist somit ausreichend dimensioniert.

Gem. der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) sind die Straßen als „Wohnweg“ zu klassifizieren. Diese Straßenkategorie kann gem. der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) bis zu 150 Fahrzeuge pro Stunde aufnehmen. Diese Belastung dürfte selbst in Spitzenzeiten nicht erreicht werden: Durch den Bebauungsplan „Wohnpark Heinrich-Spoerl-Straße“ wurden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau von 47 Wohngebäuden mit jeweils max. 2 Wohneinheiten und 2 Wohngebäuden mit jeweils max. 6 Wohneinheiten geschaffen. Hieraus ergeben sich maximal 106 Wohneinheiten. Geht man von bis zu zwei Fahrzeugen je Wohneinheit aus, so ergibt sich ein Maximum von 212 Fahrzeugen von Anliegern im Neubaugebiet „Am Heidenhübel“, deren Fahrten sich auf den Tag verteilen. Durch eine wahrscheinlich niedrigere Einwohnerdichte (nicht jedes Einfamilienhaus wird aus zwei Wohnungen bestehen), der Aufteilung in zwei Straßenabschnitte, die Nähe zum Bahn-Haltepunkt „Einöd“ (ab ca. 2025 möglicherweise Ausbau zum Bahnhof) und zur Bushaltestelle „Wustental“ (R7, Halbstundentakt Richtung Zweibrücken und Homburg) dürfte die PKW-Dichte im Wohngebiet sogar wesentlich geringer ausfallen. Somit ist davon auszugehen, dass auch nach abgeschlossener Aufsiedlung des Wohngebietes, Kapazitäten gegeben sind, um zusätzlichen Hol- und Bringverkehr aufzunehmen, zumal auch nicht alle Fahrzeuge gleichzeitig bewegt werden.

Auch die Anzahl der Kinder kann nicht mit den Fahrzeugbewegungen gleichgesetzt werden (teilweise fußläufig erreichbar, Geschwister-

festgesetzt werden. Durch die kombinierte Ring- und Stichstraßenerschließung wird das Gebiet nur von den zukünftigen Anwohnern befahren, Durchgangsverkehr ist nicht möglich.

Dies beweist unsere Eingangsthese, dass Art und Umsetzung der Straße nicht unter dem Gesichtspunkt einer "starken" Benutzung im Rahmen eines Durchgangsverkehrs geplant und umgesetzt wurde!

Durch den gesteigerten Verkehr stellt sich natürlich auch die rhetorische Frage wer wohl für die Kosten der Sanierung der beschädigten Straße im Laufe der Jahre aufkommen muss.

Durch die im Bebauungsplan der KITA aufgezeigten Gegebenheiten ist die geplante Kindertagesstätte nach Größe, Ausstattung und Zweckbestimmung aus unserer Sicht gebietsunverträglich, was die Zufahrt über die Ringstraße betrifft. Als in unmittelbarer Nähe lebender Nachbar der Anlage, sind wir konkret durch das zu erwartende Verkehrsaufkommen beeinträchtigt, unsere Wohnqualität leidet, die von uns zu tragenden Kosten der Straßensanierung stehen in keinem Verhältnis zur Nutzung durch die Bewohner der Straße "Am Heidenhübel".

Wir haben uns bewusst für das Grundstück am Ende des Wohngebietes entschieden. Die Idee war, wir ziehen in eine solche verkehrsberuhigte Straße damit unsere Kinder gefahrlos spielen können, da wenig Verkehr zu erwarten ist. Jetzt sollen wir akzeptieren, dass aus einer verkehrsberuhigten Straße ohne Bürgersteig eine vielbefahrene Zubringerstraße zu einem Kindergarten werden soll.

Ich möchte hier klarstellen, wir haben nichts gegen den Kindergarten, wir erkennen den Bedarf an Kindergartenplätzen an, lediglich die Zufahrt können wir so nicht akzeptieren.

Ihm Rahmen unseres Notartermins wurde uns von Herr Dahlem (zum wiederholten Male) bestätigt, dass die KITA am Eingang des Wohngebietes geplant sei, dies war für uns und unsere Kaufentscheidung in Ordnung und ausschlaggebend, mit Kenntnis einer KITA und dem damit verbundenen erhöhten Verkehrsaufkommen am Ende des Wohngebietes hätten wir von einem Kauf abgesehen!!

Ich möchte auch noch auf ein Gespräch mit dem Ortsvorsteher der Gemeinde Einöd, Herrn Dr. Schubert, vom 29.07.2020 hinweisen, hier wurde den anwesenden Eigentümern gesagt, dass eine Zufahrt über das Gelände nicht stattfinden wird, ein Parkplatz unterhalb des Geländes, von der Hauptstraße (B423) anzufahren, wäre hier als Zubringer geplant, mit dieser Lösung können wir sehr gut leben.

Sollte gegen die Einwände der Anwohner der Straße "Am Heidenhübel" trotz allem eine Anbindung der KITA über die Ringstraße erfolgen sollen, werden die Gemeinschaft der Eigentümer im Rahmen einer verwaltungsgerichtlichen

kinder...). Der durch das Vorhaben bedingte An- und Abfahrtsverkehr und die damit einhergehenden Auswirkungen sind darüber hinaus von einer zeitlich begrenzten Dauer und ausschließlich während der Tageszeit, werktags, insbesondere in den Morgen- und Nachmittagsstunden. Gleichzeitig ist mit einer Nivellierung der Stoßzeiten zu rechnen, da die Hol- und Bringzeiten von Kindertagesstätten angesichts zunehmend flexiblerer Arbeitszeitverhältnisse der Eltern (z.B. Gleitzeit, Homeoffice etc.) einen längeren Zeitkorridor verlangen. Durchgangsverkehr wird es auch nach Realisierung der KiTa nicht geben, da es sich hierbei um Ziel- und Quellverkehr der bzw. zur KITA handeln wird.

Der Ausbau der Straße ist als verkehrsberuhigter Bereich erfolgt. Motorisierte Verkehrsteilnehmer müssen demnach besondere Rücksicht nehmen und dürfen maximal Schrittgeschwindigkeit fahren. Parken ist hier nur auf speziell ausgewiesenen Flächen erlaubt. Die Unterbringung der benötigten Stellplätze für Mitarbeiter/innen der Kindertagesstätte als auch der Hol- und Bringzone kann - aufgrund der Grundstücksgröße - vollständig innerhalb des Plangebietes erfolgen. Die Anzahl der nachzuweisenden Stellplätze wird aus bauordnungsrechtlicher Sicht im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens vorgegeben und ist als Voraussetzung für die Baugenehmigung entsprechend nachzuweisen.

Die vorgebrachten Bedenken hinsichtlich Minderung der Unfallgefahr, Beeinträchtigungen durch Parksuchverkehr etc., kann nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens geregelt werden, sondern wird von der Stadt ordnungsrechtlich berücksichtigt. Hierzu hat auch das Rechts- und Ordnungsamt der Kreisstadt mit Stellungnahme vom 20.05.2021 keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Planvorhaben vorgebracht. Seitens der Ortspolizeibehörde erfolgte der Hinweis, dass mit Realisierung der KITA (bauliche) Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Zuge der Straße „Am Heidenhübel“ getroffen werden müssen. Darüber hinaus sei die Anlage einer Hol- und Bringzone außerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche in Betracht zu ziehen und zu prüfen. Dies betrifft die weitere Detailplanung. Auch dies wurde bereits geprüft und die Anordnung einer erweiterten Hol- und Bringzone ist später problemlos auf dem Grundstück möglich.

In diesem Zusammenhang wird auch darauf hingewiesen, dass das zitierte „Gutachten“ (Gutachtliche Stellungnahme eines Sachverständigen für Straßenverkehrsunfälle sowie für

<p>Normenkontrolle gegen diese Entscheidung vorgehen.“</p>	<p>KFZ-Schäden und Bewertung) kein Verkehrsgutachten darstellt, sondern eine unfallanalytische Stellungnahme. Den dort angemerkten „Gefahrensituationen“ kann, wie von der Ortspolizeibehörde vorgeschlagen, begegnet werden.</p> <p>Eine Standortalternativenprüfung durch die Kreisstadt hinsichtlich sonstiger verfügbarer Flächen wurde mit negativem Ergebnis durchgeführt. Auch bestehen aufgrund der topografischen Gegebenheiten und Eigentumsverhältnisse keine sonstigen Zufahrtsoptionen. Die angeführten Alternativstandorte / Zufahrtsoptionen wurden vor Einstieg in das Bebauungsplanverfahren außerhalb jeglicher formaler Verfahren kommuniziert. Erst mit dem Beschluss zur Einleitung des Verfahrens durch den Stadtrat im Jahr 2021 wurde ein „Grundsatzbeschluss“ gefasst, für den Standort Bau-recht durch ein Bebauungsplanverfahren nach BauGB mit Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange zu schaffen.</p> <p>Durch den rechtskräftigen Bebauungsplan „Im oberen Wustental und auf dem Heidenhübel“ (1990) ist bereits heute eine bauliche Entwicklung in Form eines Bau- oder Getränkemarktes (mit deutlich anderem Verkehrsaufkommen) grundsätzlich möglich, sodass zu keiner Zeit davon auszugehen war, dass das Grundstück auch langfristig keiner Bebauung zugeführt wird. Dass das Grundstück bislang nicht bebaut ist, ist lediglich darauf zurückzuführen, dass die Fläche im Eigentum der Kreisstadt ist.</p> <p>Darüber hinaus stellt nun § 22 Abs. 1a BIm-SchG klar, dass Geräuscheinwirkungen, die von Kindertageseinrichtungen hervorgerufen werden, im Regelfall keine schädlichen Umwelteinwirkungen und damit keine unzumutbaren Belästigungen oder Störungen sind. Gem. BauNVO ist eine Kindertagesstätte als Anlage für soziale Zwecke in einem allgemeinen Wohngebiet (§ 4 BauNVO) allgemein und selbst in einem reinen Wohngebiet (§ 3 BauNVO) ausnahmsweise zulässig.</p> <p><b>Beschlussvorschlag:</b></p> <p>Der Stadtrat beschließt, wie dargelegt, die Einwände zurückzuweisen und die Planung unverändert fortzuführen.</p>
<p><b>B3 BÜRGER 3</b></p> <p><u>Schreiben vom 11.05.2021</u></p> <p>„hiermit möchten wir als zukünftiger Anwohner der Neubaugebiets „Am Heidenhübel“ einen</p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p>

Einwand bezüglich des Neubaus eines Kindergartens in diesem Gebiet einbringen.

Dieser Einwand bezieht sich nicht auf den Neubau per se, sondern auf die derzeit geplante Zufahrt zu jenem.

Die zuführende Straße wurde, wie dem Bebauungsplan „Heinrich-Spörl-Straße“ zu entnehmen, wie folgt beschrieben:

"Die Ringstraße dient neben der Erschließungsfunktion insbesondere der Kommunikation und dem Aufenthalt der Bewohner. Der Verkehr wird sich auf die Anwohner des Gebietes beschränken. Hierdurch ergibt sich max. gesteigerte Wohnqualität".

Mit der derzeitig geplanten Zufahrt ist dieser Passus in diesem Bebauungsplan unserer Meinung nach nichtig.

Zusätzlich anbringen möchten wir, dass die zuführende Straße für ein gesteigertes Fahraufkommen durch die baulichen Gegebenheiten (gepflastert und ohne Bürgersteig) nicht ausgelegt ist und wir auch deshalb Bedenken bezüglich der Sicherheit unseres Sohnes haben.

Aufgrund der verkehrsberuhigten Lage dieses Wohngebietes, hatten wir uns damals zum Kauf entschieden. Mit der jetzigen Planung wäre dieser Zustand nicht mehr gegeben!

Als weiteren Punkt sehen wir die Parkplatzsituation sehr kritisch.

Geplant sind laut Bebauungsplan 13 Parkplätze. Diese werden bei voller Auslastung des Kindergartens bereits nur für die Angestellten schon recht knapp sein. Wie soll da noch Platz für die bringenden bzw. abholenden Eltern sein?

Wir sprechen hier von 100-125 Kindern (= Fahrzeuge!)

Der Wendehammer ist so knapp bemessen, dass man in einem Zug nicht wenden kann.

Durch die direkt anliegenden Grundstücke befinden sich zahlreiche Einfahrten, die ebenfalls nicht zugestellt werden dürfen. Somit ist das Halten an der Straße dort sehr schwer bis gar nicht möglich. Ein Verkehrschaos in diesem Bereich ist praktisch vorprogrammiert.

Wir bitten Sie, die Einwände gründlich zu prüfen, um ein rechtliches Vorgehen der Anwohner des Neubaugebietes „Am Heidenhübel“ nicht nötig zu machen.“

Die Straße „Am Heidenhübel“ ist mit einer Regelbreite von 6,0 m als Mischverkehrsfläche geplant und ausgebaut. Nach einer zentralen Zufahrt teilen sich die Verkehrsströme auf zwei Straßenabschnitte auf. Der Wendehammer entspricht gem. RASt einer einseitigen Wendeanlage für ein dreiaxsiges Müllfahrzeug und ist somit ausreichend dimensioniert.

Gem. der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) sind die Straßen als „Wohnweg“ zu klassifizieren. Diese Straßenkategorie kann gem. der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) bis zu 150 Fahrzeuge pro Stunde aufnehmen. Diese Belastung dürfte selbst in Spitzenzeiten nicht erreicht werden: Durch den Bebauungsplan „Wohnpark Heinrich-Spörl-Straße“ wurden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau von 47 Wohngebäuden mit jeweils max. 2 Wohneinheiten und 2 Wohngebäuden mit jeweils max. 6 Wohneinheiten geschaffen. Hieraus ergeben sich maximal 106 Wohneinheiten. Geht man von bis zu zwei Fahrzeugen je Wohneinheit aus, so ergibt sich ein Maximum von 212 Fahrzeugen von Anliegern im Neubaugebiet „Am Heidenhübel“, deren Fahrten sich auf den Tag verteilen. Durch eine wahrscheinlich niedrigere Einwohnerdichte (nicht jedes Einfamilienhaus wird aus zwei Wohnungen bestehen), der Aufteilung in zwei Straßenabschnitte, die Nähe zum Bahn-Haltepunkt „Einöd“ (ab ca. 2025 möglicherweise Ausbau zum Bahnhof) und zur Bushaltestelle „Wustental“ (R7, Halbstundentakt Richtung Zweibrücken und Homburg) dürfte die PKW-Dichte im Wohngebiet sogar wesentlich geringer ausfallen. Somit ist davon auszugehen, dass auch nach abgeschlossener Aufsiedlung des Wohngebietes, Kapazitäten gegeben sind, um zusätzlichen Hol- und Bringverkehr aufzunehmen, zumal auch nicht alle Fahrzeuge gleichzeitig bewegt werden.

Auch die Anzahl der Kinder kann nicht mit den Fahrzeugbewegungen gleichgesetzt werden (teilweise fußläufig erreichbar, Geschwisterkinder...). Der durch das Vorhaben bedingte An- und Abfahrtsverkehr und die damit einhergehenden Auswirkungen sind darüber hinaus von einer zeitlich begrenzten Dauer und ausschließlich während der Tageszeit, werktags, insbesondere in den Morgen- und Nachmittagsstunden. Gleichzeitig ist mit einer Nivellierung der Stoßzeiten zu rechnen, da die Hol- und Bringzeiten von Kindertagesstätten ange-

sichts zunehmend flexiblerer Arbeitszeitverhältnisse der Eltern (z.B. Gleitzeit, Homeoffice etc.) einen längeren Zeitkorridor verlangen. Durchgangsverkehr wird es auch nach Realisierung der KiTa nicht geben, da es sich hierbei um Ziel- und Quellverkehr der bzw. zur KiTa handeln wird.

Der Ausbau der Straße ist als verkehrsberuhigter Bereich erfolgt. Motorisierte Verkehrsteilnehmer müssen demnach besondere Rücksicht nehmen und dürfen maximal Schrittgeschwindigkeit fahren. Parken ist hier nur auf speziell ausgewiesenen Flächen erlaubt. Die Unterbringung der benötigten Stellplätze für Mitarbeiter/innen der Kindertagesstätte als auch der Hol- und Bringzone kann - aufgrund der Grundstücksgröße - vollständig innerhalb des Plangebietes erfolgen. Die Anzahl der nachzuweisenden Stellplätze wird aus bauordnungsrechtlicher Sicht im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens vorgegeben und ist als Voraussetzung für die Baugenehmigung entsprechend nachzuweisen.

Die vorgebrachten Bedenken hinsichtlich Minderung der Unfallgefahr, Beeinträchtigungen durch Parksuchverkehr etc., kann nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens geregelt werden, sondern wird von der Stadt ordnungsrechtlich berücksichtigt. Hierzu hat auch das Rechts- und Ordnungsamt der Kreisstadt mit Stellungnahme vom 20.05.2021 keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Planvorhaben vorgebracht. Seitens der Ortspolizeibehörde erfolgte der Hinweis, dass mit Realisierung der KiTa (bauliche) Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Zuge der Straße „Am Heidenhübel“ getroffen werden müssen. Darüber hinaus sei die Anlage einer Hol- und Bringzone außerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche in Betracht zu ziehen und zu prüfen. Dies betrifft die weitere Detailplanung. Auch dies wurde bereits geprüft und die Anordnung einer erweiterten Hol- und Bringzone ist später problemlos auf dem Grundstück möglich.

In diesem Zusammenhang wird auch darauf hingewiesen, dass das zitierte „Gutachten“ (Gutachtliche Stellungnahme eines Sachverständigen für Straßenverkehrsunfälle sowie für KFZ-Schäden und Bewertung) kein Verkehrsgutachten darstellt, sondern eine unfallanalytische Stellungnahme. Den dort angemerkten „Gefahrensituationen“ kann, wie von der Ortspolizeibehörde vorgeschlagen, begegnet werden.

Eine Standortalternativenprüfung durch die Kreisstadt hinsichtlich sonstiger verfügbarer

	<p>Flächen wurde mit negativem Ergebnis durchgeführt. Auch bestehen aufgrund der topografischen Gegebenheiten und Eigentumsverhältnisse keine sonstigen Zufahrtsoptionen. Die angeführten Alternativstandorte / Zufahrtsoptionen wurden vor Einstieg in das Bebauungsplanverfahren außerhalb jeglicher formaler Verfahren kommuniziert. Erst mit dem Beschluss zur Einleitung des Verfahrens durch den Stadtrat im Jahr 2021 wurde ein „Grundsatzbeschluss“ gefasst, für den Standort Baurecht durch ein Bebauungsplanverfahren nach BauGB mit Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange zu schaffen.</p> <p>Durch den rechtskräftigen Bebauungsplan „Im oberen Wustental und auf dem Heidenhübel“ (1990) ist bereits heute eine bauliche Entwicklung in Form eines Bau- oder Getränkemarktes (mit deutlich anderem Verkehrsaufkommen) grundsätzlich möglich, sodass zu keiner Zeit davon auszugehen war, dass das Grundstück auch langfristig keiner Bebauung zugeführt wird. Dass das Grundstück bislang nicht bebaut ist, ist lediglich darauf zurückzuführen, dass die Fläche im Eigentum der Kreisstadt ist.</p> <p>Darüber hinaus stellt nun § 22 Abs. 1a BImSchG klar, dass Geräuscheinwirkungen, die von Kindertageseinrichtungen hervorgerufen werden, im Regelfall keine schädlichen Umwelteinwirkungen und damit keine unzumutbaren Belästigungen oder Störungen sind. Gem. BauNVO ist eine Kindertagesstätte als Anlage für soziale Zwecke in einem allgemeinen Wohngebiet (§ 4 BauNVO) allgemein und selbst in einem reinen Wohngebiet (§ 3 BauNVO) ausnahmsweise zulässig.</p> <p><b>Beschlussvorschlag:</b></p> <p>Der Stadtrat beschließt, wie dargelegt, die Einwände zurückzuweisen und die Planung unverändert fortzuführen.</p>
<p><b>B4 BÜRGER 4</b></p> <p><u>Schreiben vom 11.05.2021</u></p> <p>„als Anwohner im Neubaugebiet "Am Heidenhübel" beziehe ich hiermit Stellung zum Planauslegungsverfahren des KiTa-Neubaus. Als erstes möchte ich erklären das der geplante Neubau und auch der Betrieb der späteren Kindertagesstätte in keiner Weise unerwünscht ist. Ich begrüße die Entscheidung der Stadt Homburg, die seit Jahren fehlenden Kapazitäten in der Kinderbetreuung, durch einen Neubau in NBG zu entschärfen. Jedoch sehe ich die geplante Verkehrsanbin-</p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p>

dung durch das Neubaugebiet als sehr gefährlich an.

Die geplante Sackgassenlage im Neubaugebiet und die angedachte Größe der Kita mit anfänglich 5 Gruppen, limitiert auf 25 Kinder pro Gruppe, ergeben hier eine Verkehrslast vom mindestens ca. 125 Fahrzeugen morgens zur Anlieferzeit und dasselbe aufkommen nochmal am Nachmittag zur Abholung. Dazu kommen noch die Mitarbeiter und regelmäßige Anlieferungen mit LKW. Bei späterem möglichem Ausbau der KiTa würde sich dieses bereits enorme Verkehrsaufkommen nochmals deutlich vergrößern!

In einem Presseartikel heißt es, dass der gewählte Standort durch die vielen jungen Familien im Neubaugebiet besonders vorteilhaft wäre. Aber genau hier sehe ich auch die Gefährdung eben dieser spielenden Kinder. Auf einer Pflasterstraße OHNE BÜRGERSTEIG, müssen diese sich als Fußgänger die Straße mit den anderen Verkehrsteilnehmern teilen. Durch die enorme Steigerung dieses "gebietsfremden" Verkehrs, gerade zur Nachmittagszeit, sehe ich hier eine große Gefahr für Leib und leben!

Des Weiteren bin ich mir sicher, dass eine Verkehrsfast in dieser Form, so nie für diese Straße konzipiert war. Zu Planungsbeginn des Neubaugebietes wurde uns Anwohnern auch noch von einer KiTa an der Einfahrt zum Plangebiet in Aussicht gestellt, von dieser Lösung war damals jeder Eigentümer sehr angetan. Nun jedoch wird es auf jeden Fall zu Engpässen in der Sackgassenendlage mit dem vorhandenen sehr engen Wendehammer kommen. Ebenso muss ich feststellen, dass die im Neubaugebiet befindliche Pflasterstraße, bereits jetzt erhebliche Schäden aufweist und das nach nicht einmal einem Jahr der Nutzung. Die hier von der Stadt Homburg geplante Fertigstraße zum Baubeginn, eines Neubaugebietes mit knapp 50 Wohngebäuden, sehe ich deswegen als Fehlplanung an. Ebenso wurde die Straße für die Herstellung der Hausanschlüsse bereits mindestens einmal pro Grundstück wieder aufgebaggert und größten Teils bis heute nicht fachgerecht wieder verschlossen. Die hier entstehenden Kosten für einen Neubau der Straße soll auf die Anwohner als wiederkehrende Beiträge umgelegt werden. Gegen diese Kosten würde ich im Falle einer massiven Verkehrserhöhung rechtlich vorgehen!

Ich verweise auch auf das von der Stadt Homburg erstellte "Städtebauliche Konzept Variante 2" in der Fassung vom Dezember 2017.

Dort heißt es: "Die Ringstraße dient neben der Erschließungsfunktion insbesondere der Kommunikation und dem Aufenthalt der Bewohner. Der Verkehr wird sich auf die Anwohner des Gebietes beschränken. Hierdurch ergibt sich max. gesteigerte Wohnqualität."

Die Straße „Am Heidenhübel“ ist mit einer Regelbreite von 6,0 m als Mischverkehrsfläche geplant und ausgebaut. Nach einer zentralen Zufahrt teilen sich die Verkehrsströme auf zwei Straßenabschnitte auf. Der Wendehammer entspricht gem. RASt einer einseitigen Wendeanlage für ein dreiaxsiges Müllfahrzeug und ist somit ausreichend dimensioniert.

Gem. der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) sind die Straßen als „Wohnweg“ zu klassifizieren. Diese Straßenkategorie kann gem. der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) bis zu 150 Fahrzeuge pro Stunde aufnehmen. Diese Belastung dürfte selbst in Spitzenzeiten nicht erreicht werden: Durch den Bebauungsplan „Wohnpark Heinrich-Spoerl-Straße“ wurden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau von 47 Wohngebäuden mit jeweils max. 2 Wohneinheiten und 2 Wohngebäuden mit jeweils max. 6 Wohneinheiten geschaffen. Hieraus ergeben sich maximal 106 Wohneinheiten. Geht man von bis zu zwei Fahrzeugen je Wohneinheit aus, so ergibt sich ein Maximum von 212 Fahrzeugen von Anliegern im Neubaugebiet „Am Heidenhübel“, deren Fahrten sich auf den Tag verteilen. Durch eine wahrscheinlich niedrigere Einwohnerdichte (nicht jedes Einfamilienhaus wird aus zwei Wohnungen bestehen), der Aufteilung in zwei Straßenabschnitte, die Nähe zum Bahn-Haltepunkt „Einöd“ (ab ca. 2025 möglicherweise Ausbau zum Bahnhof) und zur Bushaltestelle „Wustental“ (R7, Halbstundentakt Richtung Zweibrücken und Homburg) dürfte die PKW-Dichte im Wohngebiet sogar wesentlich geringer ausfallen. Somit ist davon auszugehen, dass auch nach abgeschlossener Aufsiedlung des Wohngebietes, Kapazitäten gegeben sind, um zusätzlichen Hol- und Bringverkehr aufzunehmen, zumal auch nicht alle Fahrzeuge gleichzeitig bewegt werden.

Auch die Anzahl der Kinder kann nicht mit den Fahrzeugbewegungen gleichgesetzt werden (teilweise fußläufig erreichbar, Geschwisterkinder...). Der durch das Vorhaben bedingte An- und Abfahrtsverkehr und die damit einhergehenden Auswirkungen sind darüber hinaus von einer zeitlich begrenzten Dauer und ausschließlich während der Tageszeit, werktags, insbesondere in den Morgen- und Nachmittagsstunden. Gleichzeitig ist mit einer Nivellierung der Stoßzeiten zu rechnen, da die Hol- und Bringzeiten von Kindertagesstätten angesichts zunehmend flexiblerer Arbeitszeitverhältnisse der Eltern (z.B. Gleitzeit, Homeoffice etc.) einen längeren Zeitkorridor verlangen.

Auf Grundlage dieses Dokumentes und der bis dahin bekannte Planung entschieden wir uns als junge Familie für unseren Bauplatz "Am Heidenhübel" und damit für eine Zukunft als Mitbürger der Stadt Homburg. Jedoch sehe ich mich hier, aufgrund der massiven Verletzung dieses Absatzes von der Stadt Homburg betroffen!

Meiner Meinung nach, sollte geprüft werden, ob die Anlieferung und Abholung zur KiTa auf anderen Wegen realisierbar sind.

Möglich wäre hier zum Beispiel eine Anbindung zur B423 über die zu erwerbende private Waldfläche, Flurnummer 3459/6. Dieses weist bereits jetzt einen natürlichen Weg zum Baugebiet auf.

Die Anfahrt für Mitarbeiter und der Zugang der KiTa-Gruppen zu den verschiedensten Abenteuerplätzen, bzw. den Waldgebieten der "Schlangenhöhle", den Reit- und Sportvereinen, oder auch der Einöder Höhe, wäre somit sicher über ein verkehrsaarmes Wohngebiet möglich.

Ebenso wäre damit ein deutlich besseres Rettungskonzept im Falle eines Notfalls möglich. Das Objekt könnte beispielsweise über zwei Seiten mit Rettungsmaßnahmen jeglicher Art versorgt werden. Auch wäre eine Trennung von Evakuierungsweg und dem Anfahr- und Aufstellort von Rettungskräften möglich.

Ich bitte Sie noch einmal eindringlich, die Lage zum geplanten Neubau noch einmal genauestens zu überprüfen, um mögliche Spätfolgen durch diesen Entschluss zu vermeiden. In diesem Neubaugebiet wurden bereits einige Planungsfehler begangen, nicht zuletzt auch von Seiten der Stadt Homburg, welche wir als Anwohner nun zu tragen haben.“

Durchgangsverkehr wird es auch nach Realisierung der KiTa nicht geben, da es sich hierbei um Ziel- und Quellverkehr der bzw. zur KITA handeln wird.

Der Ausbau der Straße ist als verkehrsberuhigter Bereich erfolgt. Motorisierte Verkehrsteilnehmer müssen demnach besondere Rücksicht nehmen und dürfen maximal Schrittgeschwindigkeit fahren. Parken ist hier nur auf speziell ausgewiesenen Flächen erlaubt. Die Unterbringung der benötigten Stellplätze für Mitarbeiter/innen der Kindertagesstätte als auch der Hol- und Bringzone kann - aufgrund der Grundstücksgröße - vollständig innerhalb des Plangebietes erfolgen. Die Anzahl der nachzuweisenden Stellplätze wird aus bauordnungsrechtlicher Sicht im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens vorgegeben und ist als Voraussetzung für die Baugenehmigung entsprechend nachzuweisen.

Die vorgebrachten Bedenken hinsichtlich Minderung der Unfallgefahr, Beeinträchtigungen durch Parksuchverkehr etc., kann nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens geregelt werden, sondern wird von der Stadt ordnungsrechtlich berücksichtigt. Hierzu hat auch das Rechts- und Ordnungsamt der Kreisstadt mit Stellungnahme vom 20.05.2021 keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Planvorhaben vorgebracht. Seitens der Ortspolizeibehörde erfolgte der Hinweis, dass mit Realisierung der KITA (bauliche) Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Zuge der Straße „Am Heidenhübel“ getroffen werden müssen. Darüber hinaus sei die Anlage einer Hol- und Bringzone außerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche in Betracht zu ziehen und zu prüfen. Dies betrifft die weitere Detailplanung. Auch dies wurde bereits geprüft und die Anordnung einer erweiterten Hol- und Bringzone ist später problemlos auf dem Grundstück möglich.

In diesem Zusammenhang wird auch darauf hingewiesen, dass das zitierte „Gutachten“ (Gutachtliche Stellungnahme eines Sachverständigen für Straßenverkehrsunfälle sowie für KFZ-Schäden und Bewertung) kein Verkehrsgutachten darstellt, sondern eine unfallanalytische Stellungnahme. Den dort angemerkt „Gefahrensituationen“ kann, wie von der Ortspolizeibehörde vorgeschlagen, begegnet werden.

Eine Standortalternativenprüfung durch die Kreisstadt hinsichtlich sonstiger verfügbarer Flächen wurde mit negativem Ergebnis durchgeführt. Auch bestehen aufgrund der topografischen Gegebenheiten und Eigentumsverhält-

	<p>nisse keine sonstigen Zufahrtsoptionen. Die angeführten Alternativstandorte / Zufahrtsoptionen wurden vor Einstieg in das Bebauungsplanverfahren außerhalb jeglicher formaler Verfahren kommuniziert. Erst mit dem Beschluss zur Einleitung des Verfahrens durch den Stadtrat im Jahr 2021 wurde ein „Grundsatzbeschluss“ gefasst, für den Standort Bau-recht durch ein Bebauungsplanverfahren nach BauGB mit Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange zu schaffen.</p> <p>Durch den rechtskräftigen Bebauungsplan „Im oberen Wustental und auf dem Heidenhübel“ (1990) ist bereits heute eine bauliche Entwicklung in Form eines Bau- oder Getränkemarktes (mit deutlich anderem Verkehrsaufkommen) grundsätzlich möglich, sodass zu keiner Zeit davon auszugehen war, dass das Grundstück auch langfristig keiner Bebauung zugeführt wird. Dass das Grundstück bislang nicht bebaut ist, ist lediglich darauf zurückzuführen, dass die Fläche im Eigentum der Kreisstadt ist.</p> <p>Darüber hinaus stellt nun § 22 Abs. 1a BIm-SchG klar, dass Geräuscheinwirkungen, die von Kindertageseinrichtungen hervorgerufen werden, im Regelfall keine schädlichen Umwelteinwirkungen und damit keine unzumutbaren Belästigungen oder Störungen sind. Gem. BauNVO ist eine Kindertagesstätte als Anlage für soziale Zwecke in einem allgemeinen Wohngebiet (§ 4 BauNVO) allgemein und selbst in einem reinen Wohngebiet (§ 3 BauNVO) ausnahmsweise zulässig.</p> <p><b>Beschlussvorschlag:</b></p> <p>Der Stadtrat beschließt, wie dargelegt, die Einwände zurückzuweisen und die Planung unverändert fortzuführen.</p>
<p><b>B5 BÜRGER 5</b></p> <p><u>Schreiben vom 12.05.2021</u></p> <p>„Hiermit erheben wir Einwand gegen die Zufahrt, über die verkehrsberuhigte Straße des Neubaugebiets "Am Heidenhübel", zur geplanten KiTa.</p> <p>Als zukünftiger Anwohner des genannten Wohngebiets werden wir im Folgenden unseren Einwand begründen.</p> <p>In unserem Bebauungsplan für das Wohngebiet (Bebauungsplan „Heinrich-Spoerl-Straße“) heißt es auf Seite 14 f. :</p> <p>"Die Ringstraße dient [ ... ] der Kommunikation und dem Aufenthalt der Bewohner. Der Verkehr wird sich auf die Anwohner des Gebiets beschränken. Hierdurch ergibt sich maximal ge-</p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p>Die Straße „Am Heidenhübel“ ist mit einer Regelbreite von 6,0 m als Mischverkehrsfläche geplant und ausgebaut. Nach einer zentralen Zufahrt teilen sich die Verkehrsströme auf zwei Straßenabschnitte auf. Der Wendehammer entspricht gem. RASt einer einseitigen Wendeanlage für ein dreiaxsiges Müllfahrzeug</p>

steigerte Wohnqualität. "

Diese Wohnqualität haben wir uns mit dem Kauf des Grundstücks in diesem Wohngebiet sichern wollen.

Eine Zufahrtsstraße zu einer Kita widerspricht diesem angestrebten Nutzen. Das Verkehrsaufkommen steigert sich auf mehrere hundert Autos pro Tag.

Bekanntermaßen sind die Anfahrten der Eltern um die Tageszeit leider nicht immer rücksichtsvoll.

Auf einer Straße ohne Bürgersteig sehe ich eine Gefahr für Anwohner und vor allem für deren Kinder.

Die erstellte Straße eignet sich nicht für den Durchgangsverkehr.

Dies wird auch nochmal auf Seite 18 des Bebauungsplans deutlich gemacht. („[ ... ] wird das Gebiet nur von Anwohnern befahren, Durchgangsverkehr ist nicht möglich. ")

Des Weiteren sorgt das erhöhte Verkehrsaufkommen für eine Überbelastung der Straße. Die Instandsetzungskosten sollen dann wiederum von den Anwohnern des Wohngebiets getragen werden. Das ist inakzeptabel.

Wo wir bei dem Punkt Kosten wären ...

Mit dem Kauf des Grundstücks in dem Gebiet haben wir, zusätzlich zum Grundstückspreis, einen Beitrag zur Erschließung zahlen müssen. Von dieser Erschließung hat die Stadt Homburg nun profitiert und möchte die von den Anwohnern bezahlte Straße ebenfalls als Zufahrtsstraße nutzen. Dieser Zugewinn auf Kosten der Bürger ist aus unserer Sicht nicht nur nicht zulässig, sondern auch moralisch sehr fragwürdig. Eine Lösung für dieses Problem lässt sich sicherlich finden.

Zum Beispiel der, vom Einöder Ortsvorsteher Herrn Dr. Schubert erwähnte, Parkplatz außerhalb des Wohngebiets. (Gesprächsnotiz vom 29.07.2020). Oder eine eigene Zufahrtsstraße.

Wir sehen uns im Recht und hoffen, dass eine juristische Auseinandersetzung nicht notwendig sein wird.“

und ist somit ausreichend dimensioniert.

Gem. der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) sind die Straßen als „Wohnweg“ zu klassifizieren. Diese Straßenkategorie kann gem. der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) bis zu 150 Fahrzeuge pro Stunde aufnehmen. Diese Belastung dürfte selbst in Spitzenzeiten nicht erreicht werden: Durch den Bebauungsplan „Wohnpark Heinrich-Spoerl-Straße“ wurden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau von 47 Wohngebäuden mit jeweils max. 2 Wohneinheiten und 2 Wohngebäuden mit jeweils max. 6 Wohneinheiten geschaffen. Hieraus ergeben sich maximal 106 Wohneinheiten. Geht man von bis zu zwei Fahrzeugen je Wohneinheit aus, so ergibt sich ein Maximum von 212 Fahrzeugen von Anliegern im Neubaugebiet „Am Heidenhübel“, deren Fahrten sich auf den Tag verteilen. Durch eine wahrscheinlich niedrigere Einwohnerdichte (nicht jedes Einfamilienhaus wird aus zwei Wohnungen bestehen), der Aufteilung in zwei Straßenabschnitte, die Nähe zum Bahn-Haltepunkt „Einöd“ (ab ca. 2025 möglicherweise Ausbau zum Bahnhof) und zur Bushaltestelle „Wustental“ (R7, Halbstundentakt Richtung Zweibrücken und Homburg) dürfte die PKW-Dichte im Wohngebiet sogar wesentlich geringer ausfallen. Somit ist davon auszugehen, dass auch nach abgeschlossener Aufsiedelung des Wohngebietes, Kapazitäten gegeben sind, um zusätzlichen Hol- und Bringverkehr aufzunehmen, zumal auch nicht alle Fahrzeuge gleichzeitig bewegt werden.

Auch die Anzahl der Kinder kann nicht mit den Fahrzeugbewegungen gleichgesetzt werden (teilweise fußläufig erreichbar, Geschwisterkinder...). Der durch das Vorhaben bedingte An- und Abfahrtsverkehr und die damit einhergehenden Auswirkungen sind darüber hinaus von einer zeitlich begrenzten Dauer und ausschließlich während der Tageszeit, werktags, insbesondere in den Morgen- und Nachmittagsstunden. Gleichzeitig ist mit einer Nivellierung der Stoßzeiten zu rechnen, da die Hol- und Bringzeiten von Kindertagesstätten angesichts zunehmend flexiblerer Arbeitszeitverhältnisse der Eltern (z.B. Gleitzeit, Homeoffice etc.) einen längeren Zeitkorridor verlangen. Durchgangsverkehr wird es auch nach Realisierung der KiTa nicht geben, da es sich hierbei um Ziel- und Quellverkehr der bzw. zur KiTa handeln wird.

Der Ausbau der Straße ist als verkehrsberuhigter Bereich erfolgt. Motorisierte Verkehrsteilnehmer müssen demnach besondere Rücksicht nehmen und dürfen maximal Schrittge-

schwindigkeit fahren. Parken ist hier nur auf speziell ausgewiesenen Flächen erlaubt. Die Unterbringung der benötigten Stellplätze für Mitarbeiter/innen der Kindertagesstätte als auch der Hol- und Bringzone kann - aufgrund der Grundstücksgröße - vollständig innerhalb des Plangebietes erfolgen. Die Anzahl der nachzuweisenden Stellplätze wird aus bauordnungsrechtlicher Sicht im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens vorgegeben und ist als Voraussetzung für die Baugenehmigung entsprechend nachzuweisen.

Die vorgebrachten Bedenken hinsichtlich Minderung der Unfallgefahr, Beeinträchtigungen durch Parksuchverkehr etc., kann nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens geregelt werden, sondern wird von der Stadt ordnungsrechtlich berücksichtigt. Hierzu hat auch das Rechts- und Ordnungsamt der Kreisstadt mit Stellungnahme vom 20.05.2021 keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Planvorhaben vorgebracht. Seitens der Ortspolizeibehörde erfolgte der Hinweis, dass mit Realisierung der KITA (bauliche) Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Zuge der Straße „Am Heidenhübel“ getroffen werden müssen. Darüber hinaus sei die Anlage einer Hol- und Bringzone außerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche in Betracht zu ziehen und zu prüfen. Dies betrifft die weitere Detailplanung. Auch dies wurde bereits geprüft und die Anordnung einer erweiterten Hol- und Bringzone ist später problemlos auf dem Grundstück möglich.

In diesem Zusammenhang wird auch darauf hingewiesen, dass das zitierte „Gutachten“ (Gutachtliche Stellungnahme eines Sachverständigen für Straßenverkehrsunfälle sowie für KFZ-Schäden und Bewertung) kein Verkehrsgutachten darstellt, sondern eine unfallanalytische Stellungnahme. Den dort angemerkten „Gefahrensituationen“ kann, wie von der Ortspolizeibehörde vorgeschlagen, begegnet werden.

Eine Standortalternativenprüfung durch die Kreisstadt hinsichtlich sonstiger verfügbarer Flächen wurde mit negativem Ergebnis durchgeführt. Auch bestehen aufgrund der topografischen Gegebenheiten und Eigentumsverhältnisse keine sonstigen Zufahrtsoptionen. Die angeführten Alternativstandorte / Zufahrtsoptionen wurden vor Einstieg in das Bebauungsplanverfahren außerhalb jeglicher formaler Verfahren kommuniziert. Erst mit dem Beschluss zur Einleitung des Verfahrens durch den Stadtrat im Jahr 2021 wurde ein „Grundsatzbeschluss“ gefasst, für den Standort Bau-recht durch ein Bebauungsplanverfahren nach

	<p>BauGB mit Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange zu schaffen.</p> <p>Durch den rechtskräftigen Bebauungsplan „Im oberen Wustental und auf dem Heidenhübel“ (1990) ist bereits heute eine bauliche Entwicklung in Form eines Bau- oder Getränkemarktes (mit deutlich anderem Verkehrsaufkommen) grundsätzlich möglich, sodass zu keiner Zeit davon auszugehen war, dass das Grundstück auch langfristig keiner Bebauung zugeführt wird. Dass das Grundstück bislang nicht bebaut ist, ist lediglich darauf zurückzuführen, dass die Fläche im Eigentum der Kreisstadt ist.</p> <p>Darüber hinaus stellt nun § 22 Abs. 1a BImSchG klar, dass Geräuscheinwirkungen, die von Kindertageseinrichtungen hervorgerufen werden, im Regelfall keine schädlichen Umwelteinwirkungen und damit keine unzumutbaren Belästigungen oder Störungen sind. Gem. BauNVO ist eine Kindertagesstätte als Anlage für soziale Zwecke in einem allgemeinen Wohngebiet (§ 4 BauNVO) allgemein und selbst in einem reinen Wohngebiet (§ 3 BauNVO) ausnahmsweise zulässig.</p> <p><b>Beschlussvorschlag:</b></p> <p>Der Stadtrat beschließt, wie dargelegt, die Einwände zurückzuweisen und die Planung unverändert fortzuführen.</p>
<p><b>B6 BÜRGER 6</b></p> <p><u>Schreiben vom 13.05.2021</u></p> <p>„als Anwohner des o.g. Neubaugebietes beziehen wir hiermit Stellung zum Planauslegungsverfahren des KiTa Neubaus, welches am 20. April 2021 bekannt gemacht und am 29. April 2021 veröffentlicht wurde. Wir möchten mit folgenden Punkten unsere Bedenken bezüglich des Projekts hinsichtlich der Verkehrsführung und der daraus entstehenden mangelhaften Rücksichtnahme gegenüber den Anwohnern und speziell unserer Kinder äußern.</p> <p>1. Im Entwurf des Projekts, datiert auf den 14.12.2017, ist folgender Satz geschrieben: "Die Ringstraße dient neben der Erschließungsfunktion insbesondere der Kommunikation und dem Aufenthalt der Bewohner. Der Verkehr wird sich auf die Anwohner des Gebietes beschränken". Dieser Entwurf wurde am 20.09.2018 durch den Stadtrat beschlossen. Sollte die Ringstraße nun als Zufahrtsstraße fungieren, so ist dies nicht mehr gegeben.</p> <p>2. Mit der geplanten Gruppengröße von 5 Gruppen zu je 25 Kindern ist ein zusätzliches Verkehrsaufkommen mit maximal 500 Fahr-</p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p>Die Straße „Am Heidenhübel“ ist mit einer Regelbreite von 6,0 m als Mischverkehrsfläche geplant und ausgebaut. Nach einer zentralen Zufahrt teilen sich die Verkehrsströme auf zwei Straßenabschnitte auf. Der Wendehammer entspricht gem. RASt einer einseitigen Wendeanlage für ein dreiachsiges Müllfahrzeug und ist somit ausreichend dimensioniert.</p> <p>Gem. der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) sind die Straßen als „Wohnweg“ zu klassifizieren. Diese Straßenkategorie kann gem. der Richtlinie für die Anlage</p>

zeugbewegungen (125 Kinder a 2 Bewegungen pro Anfahrt) pro Tag zzgl. der Fahrzeugbewegungen von Angestellten sowie gewerblichem Verkehr zu rechnen. Es darf die Frage erlaubt sein, inwiefern die angelegte Straße für ein solches Verkehrsaufkommen geeignet ist, da sie bereits jetzt deutliche Schäden aufweist.

3. Die geplanten Parkplätze werden durch die Angestellten besetzt sein, sodass der Verkehr und das Bringen bzw. Abholen der Kinder ausschließlich über den Wendehammer und die anliegenden Grundstücke stattfinden wird. Der Wendehammer ist in einem Zug nur sehr schwer zu überwinden. In den meisten Fällen wird ein Zurücksetzen der Autos nötig sein. Es ist insofern mit wechselseitigen Behinderungen zu rechnen.

4. Durch den voraussichtlichen Rückstau der Autos ist mit erheblicher Behinderung der Anwohner und deren Ein- und Ausfahrten zu rechnen.

5. Eine Begründung des Plans durch die Hauptsächliche Nutzung der Anwohner wäre nicht korrekt, da der Einzugsbereich der KiTa wesentlich größer sein muss um die nötige Gruppenanzahl darzustellen. Eine Kindertageseinrichtung für rund 125 Kinder ist, isoliert betrachtet, deutlich größer als der Bedarf im Neubaugebiet.

6. Die entstehenden Geräusche werden durch laufende Autos, Parkvorgänge, der Wiederinbetriebnahme der Autos sowie von Türeenschlagen und dem gewerblichen Verkehr durch z.B. Versorgung der Kita mit Hygienemitteln und Essen erheblich sein. Die TA Lärm ist für die Beurteilung von Lärm grundsätzlich nicht heranzuziehen, kann aber Orientierungswerte liefern, die ihrerseits bewertet werden sollten. Die Anwohner haben einen Anspruch auf Schutz vor Geräuschimmission.

7. Parkmöglichkeiten für Besucher der Anwohner würden die Straße zu einer an vielen Stellen eindimensionalen Fahrmöglichkeit reduzieren. Dies würde zu weiterem Chaos führen.

8. Die Privilegierung des §22 Abs. 1a BImSchG erfasst nicht den Zu- und Abfahrtsverkehr.

Hierfür spricht schon der Gesetzeswortlaut der Vorschrift, der von Geräuscheinwirkung spricht, die durch Kinder hervorgerufen wird. In der Gesetzesbegründung wird weiter ausgeführt: "Die Privilegierung durch das Gesetz betrifft Geräuscheinwirkung, die von Kindertageseinrichtungen etc. durch Kinder hervorgerufen werden.

9. Die Straße müsste bauseitig bedingt eine verkehrsberuhigte Straße oder maximal eine "Tempo 30" Straße werden. Beide Varianten stellen für die Anwohner in Kombination mit der KiTa keine hinnehmbare Variante dar. In einer verkehrsberuhigten Straße haben Fußgänger Vorrang. Dies ist der Masse an Autos sicher

von Stadtstraßen (RASt 06) bis zu 150 Fahrzeuge pro Stunde aufnehmen. Diese Belastung dürfte selbst in Spitzenzeiten nicht erreicht werden: Durch den Bebauungsplan „Wohnpark Heinrich-Spoerl-Straße“ wurden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau von 47 Wohngebäuden mit jeweils max. 2 Wohneinheiten und 2 Wohngebäuden mit jeweils max. 6 Wohneinheiten geschaffen. Hieraus ergeben sich maximal 106 Wohneinheiten. Geht man von bis zu zwei Fahrzeugen je Wohneinheit aus, so ergibt sich ein Maximum von 212 Fahrzeugen von Anliegern im Neubaugebiet „Am Heidenhübel“, deren Fahrten sich auf den Tag verteilen. Durch eine wahrscheinlich niedrigere Einwohnerdichte (nicht jedes Einfamilienhaus wird aus zwei Wohnungen bestehen), der Aufteilung in zwei Straßenabschnitte, die Nähe zum Bahn-Haltepunkt „Einöd“ (ab ca. 2025 möglicherweise Ausbau zum Bahnhof) und zur Bushaltestelle „Wustental“ (R7, Halbstundentakt Richtung Zweibrücken und Homburg) dürfte die PKW-Dichte im Wohngebiet sogar wesentlich geringer ausfallen. Somit ist davon auszugehen, dass auch nach abgeschlossener Aufsiedelung des Wohngebietes, Kapazitäten gegeben sind, um zusätzlichen Hol- und Bringverkehr aufzunehmen, zumal auch nicht alle Fahrzeuge gleichzeitig bewegt werden.

Auch die Anzahl der Kinder kann nicht mit den Fahrzeugbewegungen gleichgesetzt werden (teilweise fußläufig erreichbar, Geschwisterkinder...). Der durch das Vorhaben bedingte An- und Abfahrtsverkehr und die damit einhergehenden Auswirkungen sind darüber hinaus von einer zeitlich begrenzten Dauer und ausschließlich während der Tageszeit, werktags, insbesondere in den Morgen- und Nachmittagsstunden. Gleichzeitig ist mit einer Nivellierung der Stoßzeiten zu rechnen, da die Hol- und Bringzeiten von Kindertagesstätten angesichts zunehmend flexiblerer Arbeitszeitverhältnisse der Eltern (z.B. Gleitzeit, Homeoffice etc.) einen längeren Zeitkorridor verlangen. Durchgangsverkehr wird es auch nach Realisierung der KiTa nicht geben, da es sich hierbei um Ziel- und Quellverkehr der bzw. zur KITA handeln wird.

Der Ausbau der Straße ist als verkehrsberuhigter Bereich erfolgt. Motorisierte Verkehrsteilnehmer müssen demnach besondere Rücksicht nehmen und dürfen maximal Schrittgeschwindigkeit fahren. Parken ist hier nur auf speziell ausgewiesenen Flächen erlaubt. Die Unterbringung der benötigten Stellplätze für Mitarbeiter/innen der Kindertagesstätte als auch der Hol- und Bringzone kann - aufgrund der Grundstücksgröße - vollständig innerhalb

schwer zu erklären, wenn die Eltern unter Zeitdruck ihre Kinder zur KiTa bringen oder abholen. Eine "Tempo 30" Straße würde ihrem Satz vom Bebauungsplan „Die Ringstraße dient neben der Erschließungsfunktion insbesondere der Kommunikation und dem Aufenthalt der Bewohner“ widersprechen und sie würden billiger in Kauf nehmen, dass die Anwohner, speziell unsere Kinder, einer Gefahr durch KFZ Verkehr ausgesetzt werden. Durch das Fehlen eines entsprechenden Bürgersteiges wird diese Gefahr nochmals vergrößert.

Wir erkennen den wachsenden Bedarf der Stadt Homburg an Kindergartenplätzen an und haben nichts gegen den Bau als solches, lediglich die Zufahrt ist so aus unserer Sicht nicht akzeptabel. Eine Bebauung z.B. im Eintrittsbereich des Neubaugebiets würde aus unserer Sicht alle dargelegten Punkte lösen und wäre eine einvernehmliche Lösung. Wir hoffen inständig auf Ihre Einsicht hinsichtlich der Verkehrsführung bzw. des Gesamtprojekts.

Wir möchten Sie bitten uns schriftlich eine Stellungnahme Ihrerseits zukommen zu lassen. Sollte Ihrer Meinung nach keine andere Möglichkeit der Umsetzung bestehen und der aktuelle Plan alternativlos sein, so werden wir im Rahmen einer verwaltungsgerichtlichen Normenkontrolle gegen Ihre Entscheidung vorgehen. Wir sind uns sicher, dass die Stadt Homburg ein besonderes Augenmerk auf die Schutzbedürftigkeit ihrer Anwohner und speziell der Kinder wirft und wir gemeinsam eine Alternative finden werden.“

des Plangebietes erfolgen. Die Anzahl der nachzuweisenden Stellplätze wird aus bauordnungsrechtlicher Sicht im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens vorgegeben und ist als Voraussetzung für die Baugenehmigung entsprechend nachzuweisen.

Die vorgebrachten Bedenken hinsichtlich Minderung der Unfallgefahr, Beeinträchtigungen durch Parksuchverkehr etc., kann nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens geregelt werden, sondern wird von der Stadt ordnungsrechtlich berücksichtigt. Hierzu hat auch das Rechts- und Ordnungsamt der Kreisstadt mit Stellungnahme vom 20.05.2021 keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Planvorhaben vorgebracht. Seitens der Ortspolizeibehörde erfolgte der Hinweis, dass mit Realisierung der KITA (bauliche) Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Zuge der Straße „Am Heidenhübel“ getroffen werden müssen. Darüber hinaus sei die Anlage einer Hol- und Bringzone außerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche in Betracht zu ziehen und zu prüfen. Dies betrifft die weitere Detailplanung. Auch dies wurde bereits geprüft und die Anordnung einer erweiterten Hol- und Bringzone ist später problemlos auf dem Grundstück möglich.

In diesem Zusammenhang wird auch darauf hingewiesen, dass das zitierte „Gutachten“ (Gutachtliche Stellungnahme eines Sachverständigen für Straßenverkehrsunfälle sowie für KFZ-Schäden und Bewertung) kein Verkehrsgutachten darstellt, sondern eine unfallanalytische Stellungnahme. Den dort angemerkt „Gefahrensituationen“ kann, wie von der Ortspolizeibehörde vorgeschlagen, begegnet werden.

Eine Standortalternativenprüfung durch die Kreisstadt hinsichtlich sonstiger verfügbarer Flächen wurde mit negativem Ergebnis durchgeführt. Auch bestehen aufgrund der topografischen Gegebenheiten und Eigentumsverhältnisse keine sonstigen Zufahrtsoptionen. Die angeführten Alternativstandorte / Zufahrtsoptionen wurden vor Einstieg in das Bebauungsplanverfahren außerhalb jeglicher formaler Verfahren kommuniziert. Erst mit dem Beschluss zur Einleitung des Verfahrens durch den Stadtrat im Jahr 2021 wurde ein „Grundsatzbeschluss“ gefasst, für den Standort Baurecht durch ein Bebauungsplanverfahren nach BauGB mit Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange zu schaffen.

Durch den rechtskräftigen Bebauungsplan „Im oberen Wustental und auf dem Heidenhübel“ (1990) ist bereits heute eine bauliche Entwick-

	<p>lung in Form eines Bau- oder Getränkemarktes (mit deutlich anderem Verkehrsaufkommen) grundsätzlich möglich, sodass zu keiner Zeit davon auszugehen war, dass das Grundstück auch langfristig keiner Bebauung zugeführt wird. Dass das Grundstück bislang nicht bebaut ist, ist lediglich darauf zurückzuführen, dass die Fläche im Eigentum der Kreisstadt ist.</p> <p>Darüber hinaus stellt nun § 22 Abs. 1a BImSchG klar, dass Geräuscheinwirkungen, die von Kindertageseinrichtungen hervorgerufen werden, im Regelfall keine schädlichen Umwelteinwirkungen und damit keine unzumutbaren Belästigungen oder Störungen sind. Gem. BauNVO ist eine Kindertagesstätte als Anlage für soziale Zwecke in einem allgemeinen Wohngebiet (§ 4 BauNVO) allgemein und selbst in einem reinen Wohngebiet (§ 3 BauNVO) ausnahmsweise zulässig.</p> <p><b>Beschlussvorschlag:</b></p> <p>Der Stadtrat beschließt, wie dargelegt, die Einwände zurückzuweisen und die Planung unverändert fortzuführen.</p>
<p><b>B7 BÜRGER 7</b></p> <p><u>Schreiben vom 10.05.2021</u></p> <p>„als Anwohner im Neubaugebiet "Am Heidenhübel 22" beziehen wir hiermit Stellung zum Planauslegungsverfahren des KiTa Neubaus, welches am 20.04.2021 bekannt gemacht und am 29.04.2021 veröffentlicht wurde.</p> <p>Wir möchten mit folgenden Punkten unsere Bedenken bezüglich des Projekts hinsichtlich Verkehrsführung und der daraus entstehenden mangelhaften Rücksichtnahme gegenüber den Anwohnern und speziell unserer Kinder äußern (Nachbarschützende Rücksichtnahmegebot). Zudem ist eine vorsätzliche Täuschung vorheriger Aussagen und Dokument zu prüfen.</p> <p>1. Im Entwurf des Projekts vom 14.12.2017 ist auf Seite 14 folgender Satz geschrieben: "Die Ringstraße dient neben der Erschließungsfunktion insbesondere der Kommunikation und dem Aufenthalt der Bewohner. Der Verkehr wird sich auf die Anwohner des Gebietes beschränken". Dieser Entwurf wurde am 20.09.2018 durch den Stadtrat beschlossen. Sollte die Ringstraße nun als Zufahrtsstraße fungieren, so besteht hier der Verdacht arglistiger Täuschung. Grundlage für den Kauf des Grundstücks waren die zu dieser Zeit vom Stadtrat genehmigte Pläne.</p> <p>2. In unserem Verkaufsgespräch wurde nach Information von Herr Dahlem (Verkäufer) darauf hingewiesen, dass die geplante KiTa im vorderen Bereich der Siedlung erbaut wird und im</p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p>Die Straße „Am Heidenhübel“ ist mit einer Regelbreite von 6,0 m als Mischverkehrsfläche geplant und ausgebaut. Nach einer zentralen Zufahrt teilen sich die Verkehrsströme auf zwei Straßenabschnitte auf. Der Wendehammer entspricht gem. RASt einer einseitigen Wendeanlage für ein dreiaxsiges Müllfahrzeug und ist somit ausreichend dimensioniert.</p> <p>Gem. der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) sind die Straßen als „Wohnweg“ zu klassifizieren. Diese Straßenkategorie kann gem. der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) bis zu 150 Fahrzeuge pro Stunde aufnehmen. Diese Belastung dürfte selbst in Spitzenzeiten nicht erreicht werden: Durch den Bebauungsplan „Wohnpark Heinrich-Spoerl-Straße“ wurden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau von 47 Wohngebäuden mit jeweils max. 2 Wohneinheiten und 2 Wohngebäuden mit jeweils max. 6 Wohneinheiten geschaffen. Hieraus ergeben sich maximal 106 Wohneinheiten. Geht man von bis zu zwei Fahrzeugen je</p>

hinteren Bereich Mehrfamilienhäusergehobener Ausstattung mit maximal 4 Parteien. Hier ist eine Prüfung der Aussage hinsichtlich Ihrer Quelle durch die Stadt zu prüfen.

3. Mit der geplanten Gruppengröße von 5 Gruppen a 25 Kinder ist mit maximal 500 Fahrzeugbewegungen (125 Kinder a 2 Bewegungen pro Anfahrt) pro Tag, plus der Fahrzeugbewegungen von Angestellten sowie gewerblichen Verkehr, zu rechnen.

4. Die 13 geplanten Parkplätze werden durch die Angestellten besetzt sein, so dass der Verkehr und das Herauslassen bzw. das Abholen der Kinder ausschließlich über den Wendehammer und der anliegenden Grundstücke stattfinden wird.

5. Der Wendehammer ist in einem Zug nur sehr schwer zu überwinden. In den meisten Fällen wird ein Zurücksetzen der Autos nötig sein. Es ist insofern mit wechselseitigen Behinderungen zu rechnen.

6. Durch den voraussichtlichen Rückstau der Autos ist mit erheblicher Behinderung der Anwohner und deren Ein- und Ausfahrten zu rechnen.

7. Eine Begründung des Plans durch die hauptsächlichliche Nutzung der Anwohner wäre nicht korrekt, da der Einzugsbereich der KiTa wesentlich größer sein muss um die nötige Gruppenanzahl darzustellen. Eine Kindertageseinrichtung für rund 125 Kinder ist isoliert betrachtet deutlich größer als der Bedarf im Neubaugebiet.

8. Die entstehenden Geräusche werden durch laufende Autos, Parkvorgänge, der Wiederinbetriebnahme der Autos sowie von Türeenschlagen und dem gewerblichen Verkehr durch z.B. Versorgung der Kita mit Hygienemitteln und Essen erheblich sein. Die TA Lärm ist für die Beurteilung vom Lärm grundsätzlich nicht heranzuziehen kann aber Orientierungswert liefern die ihrerseits bewertet werden sollten. Die Anwohner haben einen Anspruch auf Schutz vor Geräuschemission. Hierfür ist das BImSchG anzuwenden.

9. Parkmöglichkeiten für Besucher der Anwohnerwürden die Straße zu einer an vielen Stellen eindimensionalen Fahrmöglichkeit reduzieren. Dies würde zu weiterem Chaos führen.

10. Die Privilegierung des §22 Abs. 1a BImSchG erfasst nicht den Zu- und Abfahrtsverkehr. Hierfür spricht schon der Gesetzeswortlaut der Vorschrift, der von Geräuscheinwirkung spricht, die durch Kinder hervorgerufen wird. In der Gesetzesbegründung wird weiter ausgeführt: "Die Privilegierung durch das Gesetz betrifft Geräuscheinwirkung, die von Kindertageseinrichtungen etc. durch Kinder hervorgerufen werden.

11. Die Straße müsste bauseits bedingt eine verkehrsberuhigte Straße oder maximal eine

Wohneinheit aus, so ergibt sich ein Maximum von 212 Fahrzeugen von Anliegern im Neubaugebiet „Am Heidenhübel“, deren Fahrten sich auf den Tag verteilen. Durch eine wahrscheinlich niedrigere Einwohnerdichte (nicht jedes Einfamilienhaus wird aus zwei Wohnungen bestehen), der Aufteilung in zwei Straßenabschnitte, die Nähe zum Bahn-Haltestpunkt „Einöd“ (ab ca. 2025 möglicherweise Ausbau zum Bahnhof) und zur Bushaltestelle „Wustental“ (R7, Halbstundentakt Richtung Zweibrücken und Homburg) dürfte die PKW-Dichte im Wohngebiet sogar wesentlich geringer ausfallen. Somit ist davon auszugehen, dass auch nach abgeschlossener Aufsiedelung des Wohngebietes, Kapazitäten gegeben sind, um zusätzlichen Hol- und Bringverkehr aufzunehmen, zumal auch nicht alle Fahrzeuge gleichzeitig bewegt werden.

Auch die Anzahl der Kinder kann nicht mit den Fahrzeugbewegungen gleichgesetzt werden (teilweise fußläufig erreichbar, Geschwisterkinder...). Der durch das Vorhaben bedingte An- und Abfahrtsverkehr und die damit einhergehenden Auswirkungen sind darüber hinaus von einer zeitlich begrenzten Dauer und ausschließlich während der Tageszeit, werktags, insbesondere in den Morgen- und Nachmittagsstunden. Gleichzeitig ist mit einer Nivellierung der Stoßzeiten zu rechnen, da die Hol- und Bringzeiten von Kindertagesstätten angesichts zunehmend flexiblerer Arbeitszeitverhältnisse der Eltern (z.B. Gleitzeit, Homeoffice etc.) einen längeren Zeitkorridor verlangen. Durchgangsverkehr wird es auch nach Realisierung der KiTa nicht geben, da es sich hierbei um Ziel- und Quellverkehr der bzw. zur KiTa handeln wird.

Der Ausbau der Straße ist als verkehrsberuhigter Bereich erfolgt. Motorisierte Verkehrsteilnehmer müssen demnach besondere Rücksicht nehmen und dürfen maximal Schrittgeschwindigkeit fahren. Parken ist hier nur auf speziell ausgewiesenen Flächen erlaubt. Die Unterbringung der benötigten Stellplätze für Mitarbeiter/innen der Kindertagesstätte als auch der Hol- und Bringzone kann - aufgrund der Grundstücksgröße - vollständig innerhalb des Plangebietes erfolgen. Die Anzahl der nachzuweisenden Stellplätze wird aus bauordnungsrechtlicher Sicht im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens vorgegeben und ist als Voraussetzung für die Baugenehmigung entsprechend nachzuweisen.

Die vorgebrachten Bedenken hinsichtlich Minderung der Unfallgefahr, Beeinträchtigungen durch Parksuchverkehr etc., kann nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens gere-

"Tempo 30" Straße werden. Beide Varianten stellen für die Anwohnerin Kombination mit der KiTa keine hinnehmbare Variante dar. In einer verkehrsberuhigten Straße haben Fußgänger Vorrang. Dies ist der Masse an Autos sicher schwer zu erklären wenn die Eltern unter Zeitdruck ihre Kinder zur KiTa bringen oder abholen. Eine "Tempo 30" Straße würde ihrem Satz vom Bebauungsplan "Die Ringstraße dient neben der Erschließungsfunktion insbesondere der Kommunikation und dem Aufenthalt der Bewohner" widersprechen und sie würden billigend in Kauf nehmen, dass die Anwohner, speziell unsere Kinder, einer Gefahr durch KFZ-Verkehr ausgesetzt werden.

Abschließend möchten wir darauf hinweisen, dass eine Bebauung im Eintrittsbereich des Neubaugebiets aus unserer Sicht alle dargelegten Punkte lösen würde.

Wir hoffen inständig auf Ihre Einsicht hinsichtlich der Verkehrsführung bzw. des Gesamtprojekts.

Wir möchten Sie bitten uns schriftlich nach Ablauf der Frist eine Stellungnahme ihrerseits zukommen zu lassen.

Sollte Ihrer Meinung nach keine andere Möglichkeit der Umsetzung bestehen und der aktuelle Plan alternativlos sein, so werden wir im Rahmen einer verwaltungsgerichtlichen Normenkontrolle gegen Ihre Entscheidung vorgehen.

Ich bin mir sicher, dass Sie die Schutzbedürftigkeit der Anwohner und speziell unserer Kinder teilen und eine alternative finden werden.“

gelt werden, sondern wird von der Stadt ordnungsrechtlich berücksichtigt. Hierzu hat auch das Rechts- und Ordnungsamt der Kreisstadt mit Stellungnahme vom 20.05.2021 keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Planvorhaben vorgebracht. Seitens der Ortspolizeibehörde erfolgte der Hinweis, dass mit Realisierung der KITA (bauliche) Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Zuge der Straße „Am Heidenhübel“ getroffen werden müssen. Darüber hinaus sei die Anlage einer Hol- und Bringzone außerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche in Betracht zu ziehen und zu prüfen. Dies betrifft die weitere Detailplanung. Auch dies wurde bereits geprüft und die Anordnung einer erweiterten Hol- und Bringzone ist später problemlos auf dem Grundstück möglich.

In diesem Zusammenhang wird auch darauf hingewiesen, dass das zitierte „Gutachten“ (Gutachtliche Stellungnahme eines Sachverständigen für Straßenverkehrsunfälle sowie für KFZ-Schäden und Bewertung) kein Verkehrsgutachten darstellt, sondern eine unfallanalytische Stellungnahme. Den dort angemerkten „Gefahrensituationen“ kann, wie von der Ortspolizeibehörde vorgeschlagen, begegnet werden.

Eine Standortalternativenprüfung durch die Kreisstadt hinsichtlich sonstiger verfügbarer Flächen wurde mit negativem Ergebnis durchgeführt. Auch bestehen aufgrund der topografischen Gegebenheiten und Eigentumsverhältnisse keine sonstigen Zufahrtsoptionen. Die angeführten Alternativstandorte / Zufahrtsoptionen wurden vor Einstieg in das Bebauungsplanverfahren außerhalb jeglicher formaler Verfahren kommuniziert. Erst mit dem Beschluss zur Einleitung des Verfahrens durch den Stadtrat im Jahr 2021 wurde ein „Grundsatzbeschluss“ gefasst, für den Standort Baurecht durch ein Bebauungsplanverfahren nach BauGB mit Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange zu schaffen.

Durch den rechtskräftigen Bebauungsplan „Im oberen Wustental und auf dem Heidenhübel“ (1990) ist bereits heute eine bauliche Entwicklung in Form eines Bau- oder Getränkemarktes (mit deutlich anderem Verkehrsaufkommen) grundsätzlich möglich, sodass zu keiner Zeit davon auszugehen war, dass das Grundstück auch langfristig keiner Bebauung zugeführt wird. Dass das Grundstück bislang nicht bebaut ist, ist lediglich darauf zurückzuführen, dass die Fläche im Eigentum der Kreisstadt ist.

Darüber hinaus stellt nun § 22 Abs. 1a BImSchG klar, dass Geräuscheinwirkungen, die

	<p>von Kindertageseinrichtungen hervorgerufen werden, im Regelfall keine schädlichen Umwelteinwirkungen und damit keine unzumutbaren Belästigungen oder Störungen sind. Gem. BauNVO ist eine Kindertagesstätte als Anlage für soziale Zwecke in einem allgemeinen Wohngebiet (§ 4 BauNVO) allgemein und selbst in einem reinen Wohngebiet (§ 3 BauNVO) ausnahmsweise zulässig.</p> <p><b>Beschlussvorschlag:</b></p> <p>Der Stadtrat beschließt, wie dargelegt, die Einwände zurückzuweisen und die Planung unverändert fortzuführen.</p>
<p><b>B8 BÜRGER 8</b></p> <p><u>Schreiben vom 14.05.2021</u></p> <p>„als Anwohner des Neubaugebietes „Am Heidenhübel“ möchten wir für die geplante "KiTa Am Heidenhübel" einen Einwand vorbringen und unsere Bedenken kundtun.</p> <p>Grundlage für den Kauf unseres Grundstückes im Neubaugebiet (Januar 2020) war nicht zuletzt die "gesteigerte Wohnqualität", die uns im Entwurf des Bebauungsplans versprochen wurde:</p> <p>"Die Ringstraße dient neben der Erschließungsfunktion insbesondere der Kommunikation und dem Aufenthalt der Bewohner. Der Verkehr wird sich auf die Anwohner des Gebietes beschränken. Hierdurch ergibt sich max. gesteigerte Wohnqualität (.. .)</p> <p>( .. .) Durch die kombinierte Ring- und Stichstraßenerschließung wird das Gebiet nur von den zukünftigen Anwohnern befahren, Durchgangsverkehr ist nicht möglich. Hierdurch ergibt sich eine gesteigerte Wohnqualität. "</p> <p>(Bebauungsplan Wohnpark Heinrich-Spoerl-Straße 1, 2017)</p> <p>Dieser Entwurf wurde am 07.02.2018 vom Stadtrat der Kreisstadt Homburg gebilligt.</p> <p>Wird nun, wie im Bebauungsplan KiTa am Heidenhübel beschrieben, die Zufahrt zur KiTa über besagte Ringstraße erfolgen, ist die gesteigerte Wohnqualität sowie die Möglichkeit zum Aufenthalt der Bewohner hinfällig. Hierdurch ergibt sich eine enorme Wertminderung unseres Grundstückes.</p> <p>Da die Straße über keinen Gehweg verfügt, wird das gesteigerte Verkehrsaufkommen, welches sich zwangsweise durch die Zufahrt durch die Ringstraße ergibt, zu großen Gefahren für spielende Kinder führen, die sich in den Nachmittagsstunden in diesem Bereich aufhalten. In der EFA ist hierzu folgendes zu finden:</p> <p>„In Wohnwegen mit sehr geringer Verkehrsbelastung und offener Wohnbebauung kann sich</p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p>Die Straße „Am Heidenhübel“ ist mit einer Regelbreite von 6,0 m als Mischverkehrsfläche geplant und ausgebaut. Nach einer zentralen Zufahrt teilen sich die Verkehrsströme auf zwei Straßenabschnitte auf. Der Wendehammer entspricht gem. RASt einer einseitigen Wendeanlage für ein dreiaxsiges Müllfahrzeug und ist somit ausreichend dimensioniert.</p> <p>Gem. der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) sind die Straßen als „Wohnweg“ zu klassifizieren. Diese Straßenkategorie kann gem. der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) bis zu 150 Fahrzeuge pro Stunde aufnehmen. Diese Belastung dürfte selbst in Spitzenzeiten nicht erreicht werden: Durch den Bebauungsplan „Wohnpark Heinrich-Spoerl-Straße“ wurden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau von 47 Wohngebäuden mit jeweils max. 2 Wohneinheiten und 2 Wohngebäuden mit jeweils max. 6 Wohneinheiten geschaffen. Hieraus ergeben sich maximal 106 Wohneinheiten. Geht man von bis zu zwei Fahrzeugen je Wohneinheit aus, so ergibt sich ein Maximum von 212 Fahrzeugen von Anliegern im Neubaugebiet „Am Heidenhübel“, deren Fahrten sich auf den Tag verteilen. Durch eine wahrscheinlich niedrigere Einwohnerdichte (nicht jedes Einfamilienhaus wird aus zwei Wohnungen bestehen), der Aufteilung in zwei Straßenabschnitte, die Nähe zum Bahn-Haltepunkt „Einöd“ (ab ca. 2025 möglicherweise Ausbau zum Bahnhof) und zur Bushaltestelle „Wustental“ (R7, Halbstundentakt Richtung Zweibrücken und Homburg) dürfte die PKW-Dichte im</p>

die Anlage von gesonderten Gehwegen erübrigen" (EFA, 3.2.1). In Wohnstraßen kann auf separate Gehwege verzichtet werden, "wenn eine Belastung von 50 Kfz in der Spitzenstunde (500 Kfz/24h) nicht überschritten wird." Aber auch dann sollten "mäßige Fahrgeschwindigkeiten sichergestellt werden. (f..Eß., 3.1.2.3, vgl. 3.1.1)

Bei der Anzahl der geplanten KiTa-Gruppen, würde sich durch das Bringen und Abholen der Kinder eine höhere Belastung als die hier aufgeführte ergeben. Die Ringstraße erfüllt somit die zwingend notwendigen Anforderungen für das geplante Vorhaben nicht.

Laut Bebauungsplan wird es an der KiTa 17 Parkplätze geben. Diese Parkplätze sind durch Erzieher und Mitarbeiter bereits ausgelastet. Daraus resultiert die Frage, wo Eltern parken sollen, die ihre Kinder zur KiTa bringen. Denn anders als bei Schulkindern, wird hier nicht nur kurz gehalten, sondern geparkt, um die Kinder in die KiTa zu begleiten. Der vorhandene kleine Wendehammer ist hierfür ebenfalls nicht ausgelegt, was zu einem erheblichen Rückstau in die Ringstraße führen wird.

Wir möchten noch einmal erwähnen, dass sich unsere Bedenken und unser Unverständnis lediglich auf die Zufahrt der KiTa über die Ringstraße "Am Heidenhübel" beziehen und nicht auf den Bau der KiTa selbst. Dies sollte also nochmals ausdrücklich geprüft und nach sinnvollen Alternativen gesucht werden.

Nach einigen Verzögerungen und Planungsfehlern möchten wir hier als junge Familie zur Ruhe kommen und wünschen uns eine ruhige und sichere Siedlung für uns, unsere Nachbarn und die zukünftigen Kinder.“

Wohngebiet sogar wesentlich geringer ausfallen. Somit ist davon auszugehen, dass auch nach abgeschlossener Aufsiedelung des Wohngebietes, Kapazitäten gegeben sind, um zusätzlichen Hol- und Bringverkehr aufzunehmen, zumal auch nicht alle Fahrzeuge gleichzeitig bewegt werden.

Auch die Anzahl der Kinder kann nicht mit den Fahrzeugbewegungen gleichgesetzt werden (teilweise fußläufig erreichbar, Geschwisterkinder...). Der durch das Vorhaben bedingte An- und Abfahrtsverkehr und die damit einhergehenden Auswirkungen sind darüber hinaus von einer zeitlich begrenzten Dauer und ausschließlich während der Tageszeit, werktags, insbesondere in den Morgen- und Nachmittagsstunden. Gleichzeitig ist mit einer Nivellierung der Stoßzeiten zu rechnen, da die Hol- und Bringzeiten von Kindertagesstätten angesichts zunehmend flexiblerer Arbeitszeitverhältnisse der Eltern (z.B. Gleitzeit, Homeoffice etc.) einen längeren Zeitkorridor verlangen. Durchgangsverkehr wird es auch nach Realisierung der KiTa nicht geben, da es sich hierbei um Ziel- und Quellverkehr der bzw. zur KITA handeln wird.

Der Ausbau der Straße ist als verkehrsberuhigter Bereich erfolgt. Motorisierte Verkehrsteilnehmer müssen demnach besondere Rücksicht nehmen und dürfen maximal Schrittgeschwindigkeit fahren. Parken ist hier nur auf speziell ausgewiesenen Flächen erlaubt. Die Unterbringung der benötigten Stellplätze für Mitarbeiter/innen der Kindertagesstätte als auch der Hol- und Bringzone kann - aufgrund der Grundstücksgröße - vollständig innerhalb des Plangebietes erfolgen. Die Anzahl der nachzuweisenden Stellplätze wird aus bauordnungsrechtlicher Sicht im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens vorgegeben und ist als Voraussetzung für die Baugenehmigung entsprechend nachzuweisen.

Die vorgebrachten Bedenken hinsichtlich Minderung der Unfallgefahr, Beeinträchtigungen durch Parksuchverkehr etc., kann nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens geregelt werden, sondern wird von der Stadt ordnungsrechtlich berücksichtigt. Hierzu hat auch das Rechts- und Ordnungsamt der Kreisstadt mit Stellungnahme vom 20.05.2021 keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Planvorhaben vorgebracht. Seitens der Ortspolizeibehörde erfolgte der Hinweis, dass mit Realisierung der KITA (bauliche) Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Zuge der Straße „Am Heidenhübel“ getroffen werden müssen. Darüber hinaus sei die Anlage einer Hol- und Bringzone außerhalb der öffentlichen Ver-

kehrfläche in Betracht zu ziehen und zu prüfen. Dies betrifft die weitere Detailplanung. Auch dies wurde bereits geprüft und die Anordnung einer erweiterten Hol- und Bringzone ist später problemlos auf dem Grundstück möglich.

In diesem Zusammenhang wird auch darauf hingewiesen, dass das zitierte „Gutachten“ (Gutachtliche Stellungnahme eines Sachverständigen für Straßenverkehrsunfälle sowie für KFZ-Schäden und Bewertung) kein Verkehrsgutachten darstellt, sondern eine unfallanalytische Stellungnahme. Den dort angemerkten „Gefahrensituationen“ kann, wie von der Ortspolizeibehörde vorgeschlagen, begegnet werden.

Eine Standortalternativenprüfung durch die Kreisstadt hinsichtlich sonstiger verfügbarer Flächen wurde mit negativem Ergebnis durchgeführt. Auch bestehen aufgrund der topografischen Gegebenheiten und Eigentumsverhältnisse keine sonstigen Zufahrtsoptionen. Die angeführten Alternativstandorte / Zufahrtsoptionen wurden vor Einstieg in das Bebauungsplanverfahren außerhalb jeglicher formaler Verfahren kommuniziert. Erst mit dem Beschluss zur Einleitung des Verfahrens durch den Stadtrat im Jahr 2021 wurde ein „Grundsatzbeschluss“ gefasst, für den Standort Bau-recht durch ein Bebauungsplanverfahren nach BauGB mit Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange zu schaffen.

Durch den rechtskräftigen Bebauungsplan „Im oberen Wustental und auf dem Heidenhübel“ (1990) ist bereits heute eine bauliche Entwicklung in Form eines Bau- oder Getränkemarktes (mit deutlich anderem Verkehrsaufkommen) grundsätzlich möglich, sodass zu keiner Zeit davon auszugehen war, dass das Grundstück auch langfristig keiner Bebauung zugeführt wird. Dass das Grundstück bislang nicht bebaut ist, ist lediglich darauf zurückzuführen, dass die Fläche im Eigentum der Kreisstadt ist.

Darüber hinaus stellt nun § 22 Abs. 1a BIm-SchG klar, dass Geräuscheinwirkungen, die von Kindertageseinrichtungen hervorgerufen werden, im Regelfall keine schädlichen Umwelteinwirkungen und damit keine unzumutbaren Belästigungen oder Störungen sind. Gem. BauNVO ist eine Kindertagesstätte als Anlage für soziale Zwecke in einem allgemeinen Wohngebiet (§ 4 BauNVO) allgemein und selbst in einem reinen Wohngebiet (§ 3 BauNVO) ausnahmsweise zulässig.

**Beschlussvorschlag:**

	<p>Der Stadtrat beschließt, wie dargelegt, die Einwände zurückzuweisen und die Planung unverändert fortzuführen.</p>
<p><b>B9 BÜRGER 9</b></p> <p><u>Schreiben vom 15.05.2021</u></p> <p>„Sehr geehrte Damen und Herren, als zukünftige Anwohner im Neubaugebiet „Am Heidenhübel 17“ beziehen wir hiermit Stellung zum Planauslegungsverfahren des KiTa Neubaus, welches am 20.04.2021 bekannt gemacht und am 29.04.2021 veröffentlicht wurde.</p> <p>Vorab soll erwähnt sein, dass der geplante Neubau und auch der Betrieb der späteren Kindertagesstätte in keiner Weise unerwünscht ist. Vielmehr begrüßen wir die Entscheidung der Stadt Homburg, die seit Jahren fehlenden Kapazitäten in der Kinderbetreuung, durch einen Neubau zu entschärfen. Jedoch möchten wir mit folgenden Punkten unsere Bedenken bezüglich der zukünftigen Verkehrsführung und der daraus entstehenden mangelhaften Rücksichtnahme gegenüber den Anwohnern und speziell unserer Kinder äußern (Nachbarschützende Rücksichtnahmegebot).</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Im Entwurf des Projekts vom 14.12.2017 ist auf Seite 14 folgender Satz geschrieben: "Die Ringstraße dient neben der Erschließungsfunktion insbesondere der Kommunikation und dem Aufenthalt der Bewohner. Der Verkehr wird sich auf die Anwohner des Gebietes beschränken". Dieser Entwurf wurde am 20.09.2018 durch den Stadtrat beschlossen und sollte letztendlich zur Steigerung der Wohnqualität dienen.</li> <li>2. In unserem Verkaufsgespräch wurde von dem Verkäufer darauf hingewiesen, dass die geplante KiTa im vorderen Bereich der Siedlung erbaut wird und im hinteren Bereich Mehrfamilienhäuser gehobener Ausstattung mit maximal 4 Parteien. Diese Aussage wurde von uns in den Entscheidungsprozess für den Erwerb des Grundstückes miteinfließen gelassen.</li> <li>3. Mit der geplanten Gruppengröße von 5 Gruppen a 25 Kinder ist mit maximal 500 Fahrzeugbewegungen (125 Kinder a 2 Bewegungen pro Anfahrt) pro Tag, plus der Fahrzeugbewegungen von Angestellten sowie gewerblichem Verkehr, zu rechnen.</li> <li>4. Die 13 geplanten Parkplätze werden weitestgehend durch die Angestellten besetzt sein, sodass der Verkehr und das Herauslassen bzw. das Abholen der Kinder ausschließlich über den Wendehammer und der anliegenden Grundstücke stattfinden wird.</li> <li>5. Der Wendehammer ist in einem Zug nur sehr schwer zu überwinden. In den meisten Fällen wird ein Zurücksetzen der Autos nötig sein. Es ist insofern mit wechselseitigen Behinderungen</li> </ol>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p>Die Straße „Am Heidenhübel“ ist mit einer Regelbreite von 6,0 m als Mischverkehrsfläche geplant und ausgebaut. Nach einer zentralen Zufahrt teilen sich die Verkehrsströme auf zwei Straßenabschnitte auf. Der Wendehammer entspricht gem. RASt einer einseitigen Wendeanlage für ein dreiaxsiges Müllfahrzeug und ist somit ausreichend dimensioniert.</p> <p>Gem. der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) sind die Straßen als „Wohnweg“ zu klassifizieren. Diese Straßenkategorie kann gem. der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) bis zu 150 Fahrzeuge pro Stunde aufnehmen. Diese Belastung dürfte selbst in Spitzenzeiten nicht erreicht werden: Durch den Bebauungsplan „Wohnpark Heinrich-Spoerl-Straße“ wurden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau von 47 Wohngebäuden mit jeweils max. 2 Wohneinheiten und 2 Wohngebäuden mit jeweils max. 6 Wohneinheiten geschaffen. Hieraus ergeben sich maximal 106 Wohneinheiten. Geht man von bis zu zwei Fahrzeugen je Wohneinheit aus, so ergibt sich ein Maximum von 212 Fahrzeugen von Anliegern im Neubaugebiet „Am Heidenhübel“, deren Fahrten sich auf den Tag verteilen. Durch eine wahrscheinlich niedrigere Einwohnerdichte (nicht jedes Einfamilienhaus wird aus zwei Wohnungen bestehen), der Aufteilung in zwei Straßenabschnitte, die Nähe zum Bahn-Haltepunkt „Einöd“ (ab ca. 2025 möglicherweise Ausbau</p>

zu rechnen.

6. Durch den voraussichtlichen Rückstau der Autos ist mit erheblicher Behinderung der Anwohner und deren Ein- und Ausfahrten zu rechnen.

7. Eine Begründung des Plans durch die hauptsächlichliche Nutzung der Anwohner wäre nicht korrekt, da der Einzugsbereich der KiTa wesentlich größer sein muss um die nötige Gruppenanzahl darzustellen. Eine Kindertageseinrichtung für rund 125 Kinder ist isoliert betrachtet deutlich größer als der Bedarf im Neubaugebiet.

8. Die entstehende Belastung durch Geräusche (laufende Autos, Parkvorgänge, Wiederinbetriebnahme, Türeenschlagen, gewerblichen Verkehr ... ) wird erheblich sein.

9. Parkmöglichkeiten für Besucher der Anwohner würden die Straße zu einer an vielen Stellen eindimensionalen Fahrmöglichkeit reduzieren. Dies würde zu einer weiteren Belastung führen.

10. Zum aktuellen Zeitpunkt lässt sich bereits eindeutig feststellen, dass die Straße für ein solches Verkehrsaufkommen völlig ungeeignet ist. Zu diesem Entschluss kommt man relativ schnell, wenn man sich bereits jetzt den Zustand und die bereits offensichtlichen Schäden der Straße betrachtet.

11. Durch die Masse an Autos sowie Eltern, welche unter Zeitdruck ihre Kinder zur KiTa bringen oder abholen, entsteht zwangsläufig eine Gefahr für die Kinder der Anwohner.

Bitte prüfen Sie im Sinne der versprochenen Wohnqualität und vor allem im Sinne der Schutzbedürftigkeit unserer Kinder, ob eine alternative Verkehrsanbindung für die KiTa realisiert werden kann. “

zum Bahnhof) und zur Bushaltestelle „Wustental“ (R7, Halbstundentakt Richtung Zweibrücken und Homburg) dürfte die PKW-Dichte im Wohngebiet sogar wesentlich geringer ausfallen. Somit ist davon auszugehen, dass auch nach abgeschlossener Aufsiedelung des Wohngebietes, Kapazitäten gegeben sind, um zusätzlichen Hol- und Bringverkehr aufzunehmen, zumal auch nicht alle Fahrzeuge gleichzeitig bewegt werden.

Auch die Anzahl der Kinder kann nicht mit den Fahrzeugbewegungen gleichgesetzt werden (teilweise fußläufig erreichbar, Geschwisterkinder...). Der durch das Vorhaben bedingte An- und Abfahrtsverkehr und die damit einhergehenden Auswirkungen sind darüber hinaus von einer zeitlich begrenzten Dauer und ausschließlich während der Tageszeit, werktags, insbesondere in den Morgen- und Nachmittagsstunden. Gleichzeitig ist mit einer Nivellierung der Stoßzeiten zu rechnen, da die Hol- und Bringzeiten von Kindertagesstätten angesichts zunehmend flexiblerer Arbeitszeitverhältnisse der Eltern (z.B. Gleitzeit, Homeoffice etc.) einen längeren Zeitkorridor verlangen. Durchgangsverkehr wird es auch nach Realisierung der KiTa nicht geben, da es sich hierbei um Ziel- und Quellverkehr der bzw. zur KITA handeln wird.

Der Ausbau der Straße ist als verkehrsberuhigter Bereich erfolgt. Motorisierte Verkehrsteilnehmer müssen demnach besondere Rücksicht nehmen und dürfen maximal Schrittgeschwindigkeit fahren. Parken ist hier nur auf speziell ausgewiesenen Flächen erlaubt. Die Unterbringung der benötigten Stellplätze für Mitarbeiter/innen der Kindertagesstätte als auch der Hol- und Bringzone kann - aufgrund der Grundstücksgröße - vollständig innerhalb des Plangebietes erfolgen. Die Anzahl der nachzuweisenden Stellplätze wird aus bauordnungsrechtlicher Sicht im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens vorgegeben und ist als Voraussetzung für die Baugenehmigung entsprechend nachzuweisen.

Die vorgebrachten Bedenken hinsichtlich Minderung der Unfallgefahr, Beeinträchtigungen durch Parksuchverkehr etc., kann nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens geregelt werden, sondern wird von der Stadt ordnungsrechtlich berücksichtigt. Hierzu hat auch das Rechts- und Ordnungsamt der Kreisstadt mit Stellungnahme vom 20.05.2021 keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Planvorhaben vorgebracht. Seitens der Ortspolizeibehörde erfolgte der Hinweis, dass mit Realisierung der KITA (bauliche) Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Zuge der Straße „Am

Heidenhübel“ getroffen werden müssen. Darüber hinaus sei die Anlage einer Hol- und Bringzone außerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche in Betracht zu ziehen und zu prüfen. Dies betrifft die weitere Detailplanung. Auch dies wurde bereits geprüft und die Anordnung einer erweiterten Hol- und Bringzone ist später problemlos auf dem Grundstück möglich.

In diesem Zusammenhang wird auch darauf hingewiesen, dass das zitierte „Gutachten“ (Gutachtliche Stellungnahme eines Sachverständigen für Straßenverkehrsunfälle sowie für KFZ-Schäden und Bewertung) kein Verkehrsgutachten darstellt, sondern eine unfallanalytische Stellungnahme. Den dort angemerkten „Gefahrensituationen“ kann, wie von der Ortspolizeibehörde vorgeschlagen, begegnet werden.

Eine Standortalternativenprüfung durch die Kreisstadt hinsichtlich sonstiger verfügbarer Flächen wurde mit negativem Ergebnis durchgeführt. Auch bestehen aufgrund der topografischen Gegebenheiten und Eigentumsverhältnisse keine sonstigen Zufahrtsoptionen. Die angeführten Alternativstandorte / Zufahrtsoptionen wurden vor Einstieg in das Bebauungsplanverfahren außerhalb jeglicher formaler Verfahren kommuniziert. Erst mit dem Beschluss zur Einleitung des Verfahrens durch den Stadtrat im Jahr 2021 wurde ein „Grundsatzbeschluss“ gefasst, für den Standort Baurecht durch ein Bebauungsplanverfahren nach BauGB mit Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange zu schaffen.

Durch den rechtskräftigen Bebauungsplan „Im oberen Wustental und auf dem Heidenhübel“ (1990) ist bereits heute eine bauliche Entwicklung in Form eines Bau- oder Getränkemarktes (mit deutlich anderem Verkehrsaufkommen) grundsätzlich möglich, sodass zu keiner Zeit davon auszugehen war, dass das Grundstück auch langfristig keiner Bebauung zugeführt wird. Dass das Grundstück bislang nicht bebaut ist, ist lediglich darauf zurückzuführen, dass die Fläche im Eigentum der Kreisstadt ist.

Darüber hinaus stellt nun § 22 Abs. 1a BImSchG klar, dass Geräuscheinwirkungen, die von Kindertageseinrichtungen hervorgerufen werden, im Regelfall keine schädlichen Umwelteinwirkungen und damit keine unzumutbaren Belästigungen oder Störungen sind. Gem. BauNVO ist eine Kindertagesstätte als Anlage für soziale Zwecke in einem allgemeinen Wohngebiet (§ 4 BauNVO) allgemein und selbst in einem reinen Wohngebiet (§ 3 BauNVO) ausnahmsweise zulässig.

	<p><b>Beschlussvorschlag:</b></p> <p>Der Stadtrat beschließt, wie dargelegt, die Einwände zurückzuweisen und die Planung unverändert fortzuführen.</p>
<p><b>B10 BÜRGER 10</b></p> <p><u>Schreiben vom 11.05.2021</u></p> <p>„als Anwohner im Neubaugebiet „Am Heidenhübel“ beziehe ich hiermit Stellung zum Planauslegungsverfahren des KiTa-Neubaus.</p> <p>Als erstes möchte ich erklären das der geplante Neubau und auch der Betrieb der späteren Kindertagesstätte in keiner Weise unerwünscht ist. Ich begrüße die Entscheidung der Stadt Homburg, die seit Jahren fehlenden Kapazitäten in der Kinderbetreuung, durch einen Neubau in NBG zu entschärfen.</p> <p>Jedoch sehe ich die geplante Verkehrsanbindung durch das Neubaugebiet als sehr gefährlich an.</p> <p>Die geplante Sackgassenlage im Neubaugebiet und die angedachte Größe der Kita mit anfänglich 5 Gruppen, limitiert auf 25 Kinder pro Gruppe, ergeben hier eine Verkehrslast vom mindestens ca. 125 Fahrzeugen morgens zur Anlieferzeit und dasselbe aufkommen nochmal am Nachmittag zur Abholung. Dazu kommen noch die Mitarbeiter und regelmäßige Anlieferungen mit LKW. Bei späterem möglichem Ausbau der KiTa würde sich dieses bereits enorme Verkehrsaufkommen nochmals deutlich vergrößern!</p> <p>In einem Presseartikel heißt es, dass der gewählte Standort durch die vielen jungen Familien im Neubaugebiet besonders vorteilhaft wäre. Aber genau hier sehe ich auch die Gefährdung eben dieser spielenden Kinder. Auf einer Pflasterstraße OHNE BÜRGERSTEIG, müssen diese sich als Fußgänger die Straße mit den anderen Verkehrsteilnehmern teilen. Durch die enorme Steigerung dieses „gebietsfremden“ Verkehrs, gerade zur Nachmittagszeit, sehe ich hier eine große Gefahr für Leib und Leben!</p> <p>Des Weiteren bin ich mir sicher, dass eine Verkehrslast in dieser Form, so nie für diese Straße konzipiert war. Zu Planungsbeginn des Neubaugebietes wurde uns Anwohnern auch noch von einer KiTa an der Einfahrt zum Plangebiet in Aussicht gestellt, von dieser Lösung war damals jeder Eigentümer sehr angetan. Nun jedoch wird es auf jeden Fall zu Engpässen in der Sackgassenendlage mit dem vorhandenen sehr engen Wendehammer kommen.</p> <p>Ebenso muss ich feststellen, dass die im Neubaugebiet befindliche Pflasterstraße, bereits jetzt erhebliche Schäden aufweist und das nach</p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p>Die Straße „Am Heidenhübel“ ist mit einer Regelbreite von 6,0 m als Mischverkehrsfläche geplant und ausgebaut. Nach einer zentralen Zufahrt teilen sich die Verkehrsströme auf zwei Straßenabschnitte auf. Der Wendehammer entspricht gem. RASt einer einseitigen Wendeanlage für ein dreiachsiges Müllfahrzeug und ist somit ausreichend dimensioniert.</p> <p>Gem. der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) sind die Straßen als „Wohnweg“ zu klassifizieren. Diese Straßenkategorie kann gem. der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) bis zu 150 Fahrzeuge pro Stunde aufnehmen. Diese Belastung dürfte selbst in Spitzenzeiten nicht erreicht werden: Durch den Bebauungsplan „Wohnpark Heinrich-Spoerl-Straße“ wurden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau von 47 Wohngebäuden mit jeweils max. 2 Wohneinheiten und 2 Wohngebäuden mit jeweils max. 6 Wohneinheiten geschaffen. Hieraus ergeben sich maximal 106 Wohneinheiten. Geht man von bis zu zwei Fahrzeugen je Wohneinheit aus, so ergibt sich ein Maximum von 212 Fahrzeugen von Anliegern im Neubaugebiet „Am Heidenhübel“, deren Fahrten sich auf den Tag verteilen. Durch eine wahrscheinlich niedrigere Einwohnerdichte (nicht jedes Einfamilienhaus wird aus zwei Wohnungen bestehen), der Aufteilung in zwei Straßenabschnitte, die Nähe zum Bahn-Haltepunkt „Einöd“ (ab ca. 2025 möglicherweise Ausbau zum Bahnhof) und zur Bushaltestelle „Wustental“ (R7, Halbstundentakt Richtung Zweibrücken und Homburg) dürfte die PKW-Dichte im Wohngebiet sogar wesentlich geringer ausfallen. Somit ist davon auszugehen, dass auch nach abgeschlossener Aufsiedelung des</p>

nicht einmal einem Jahr der Nutzung. Die hier von der Stadt Homburg geplante Fertigstraße zum Baubeginn, eines Neubaugebietes mit knapp 50 Wohngebäuden, sehe ich deswegen als Fehlplanung an. Ebenso wurde die Straße für die Herstellung der Hausanschlüsse bereits mindestens einmal pro Grundstück wieder aufgebaggert und größten Teils bis heute nicht fachgerecht wieder verschlossen. Die hier entstehenden Kosten für einen Neubau der Straße soll auf die Anwohner als wiederkehrende Beiträge umgelegt werden. Gegen diese Kosten würde ich im Falle einer massiven Verkehrserhöhung rechtlich vorgehen!

Ich verweise auch auf das von der Stadt Homburg erstellte „städtebauliche Konzept Variante 2“ in der Fassung vom Dezember 2017.

Dort heißt es: "Die Ringstraße dient neben der Erschließungsfunktion insbesondere der Kommunikation und dem Aufenthalt der Bewohner. Der Verkehr wird sich auf die Anwohner des Gebietes beschränken. Hierdurch ergibt sich max. gesteigerte Wohnqualität."

Auf Grundlage dieses Dokumentes und der bis dahin bekannte Planung entschieden wir uns als junge Familie für unseren Bauplatz „Am Heidenhübel“ und damit für eine Zukunft als Mitbürger der Stadt Homburg. Jedoch sehe ich mich hier, aufgrund der massiven Verletzung dieses Absatzes von der Stadt Homburg betroffen!

Meiner Meinung nach, sollte geprüft werden, ob die Anlieferung und Abholung zur KiTa auf anderen Wegen realisierbar sind.

Möglich wäre hier zum Beispiel eine Anbindung zur B423 über die zu erwerbende private Waldfläche, Flurnummer 3459/6. Dieses weist bereits jetzt einen natürlichen Weg zum Baugebiet auf.

Die Anfahrt für Mitarbeiter und der Zugang der KiTa-Gruppen zu den verschiedensten Abenteuerplätzen, bzw. den Waldgebieten der „Schlangenhöhle“, den Reit- und Sportvereinen, oder auch der Einöder Höhe, wäre somit sicher über ein verkehrsaarmes Wohngebiet möglich.

Ebenso wäre damit ein deutlich besseres Rettungskonzept im Falle eines Notfalls möglich. Das Objekt könnte beispielsweise über zwei Seiten mit Rettungsmaßnahmen jeglicher Art versorgt werden. Auch wäre eine Trennung von Evakuierungsweg und dem Anfahr- und Aufstellort von Rettungskräften möglich.

Ich bitte Sie noch einmal eindringlich, die Lage zum geplanten Neubau noch einmal genauestens zu überprüfen, um mögliche Spätfolgen durch diesen Entschluss zu vermeiden. In diesem Neubaugebiet wurden bereits einige Planungsfehler begangen, nicht zuletzt auch von Seiten der Stadt Homburg, welche wir als Anwohner nun zu tragen haben.“

Wohngebietes, Kapazitäten gegeben sind, um zusätzlichen Hol- und Bringverkehr aufzunehmen, zumal auch nicht alle Fahrzeuge gleichzeitig bewegt werden.

Auch die Anzahl der Kinder kann nicht mit den Fahrzeugbewegungen gleichgesetzt werden (teilweise fußläufig erreichbar, Geschwisterkinder...). Der durch das Vorhaben bedingte An- und Abfahrtsverkehr und die damit einhergehenden Auswirkungen sind darüber hinaus von einer zeitlich begrenzten Dauer und ausschließlich während der Tageszeit, werktags, insbesondere in den Morgen- und Nachmittagsstunden. Gleichzeitig ist mit einer Nivellierung der Stoßzeiten zu rechnen, da die Hol- und Bringzeiten von Kindertagesstätten angesichts zunehmend flexiblerer Arbeitszeitverhältnisse der Eltern (z.B. Gleitzeit, Homeoffice etc.) einen längeren Zeitkorridor verlangen. Durchgangsverkehr wird es auch nach Realisierung der KiTa nicht geben, da es sich hierbei um Ziel- und Quellverkehr der bzw. zur KiTa handeln wird.

Der Ausbau der Straße ist als verkehrsberuhigter Bereich erfolgt. Motorisierte Verkehrsteilnehmer müssen demnach besondere Rücksicht nehmen und dürfen maximal Schrittgeschwindigkeit fahren. Parken ist hier nur auf speziell ausgewiesenen Flächen erlaubt. Die Unterbringung der benötigten Stellplätze für Mitarbeiter/innen der Kindertagesstätte als auch der Hol- und Bringzone kann - aufgrund der Grundstücksgröße - vollständig innerhalb des Plangebietes erfolgen. Die Anzahl der nachzuweisenden Stellplätze wird aus bauordnungsrechtlicher Sicht im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens vorgegeben und ist als Voraussetzung für die Baugenehmigung entsprechend nachzuweisen.

Die vorgebrachten Bedenken hinsichtlich Minderung der Unfallgefahr, Beeinträchtigungen durch Parksuchverkehr etc., kann nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens geregelt werden, sondern wird von der Stadt ordnungsrechtlich berücksichtigt. Hierzu hat auch das Rechts- und Ordnungsamt der Kreisstadt mit Stellungnahme vom 20.05.2021 keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Planvorhaben vorgebracht. Seitens der Ortspolizeibehörde erfolgte der Hinweis, dass mit Realisierung der KiTa (bauliche) Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Zuge der Straße „Am Heidenhübel“ getroffen werden müssen. Darüber hinaus sei die Anlage einer Hol- und Bringzone außerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche in Betracht zu ziehen und zu prüfen. Dies betrifft die weitere Detailplanung. Auch dies wurde bereits geprüft und die An-

ordnung einer erweiterten Hol- und Bringzone ist später problemlos auf dem Grundstück möglich.

In diesem Zusammenhang wird auch darauf hingewiesen, dass das zitierte „Gutachten“ (Gutachtliche Stellungnahme eines Sachverständigen für Straßenverkehrsunfälle sowie für KFZ-Schäden und Bewertung) kein Verkehrsgutachten darstellt, sondern eine unfallanalytische Stellungnahme. Den dort angemerkten „Gefahrensituationen“ kann, wie von der Ortspolizeibehörde vorgeschlagen, begegnet werden.

Eine Standortalternativenprüfung durch die Kreisstadt hinsichtlich sonstiger verfügbarer Flächen wurde mit negativem Ergebnis durchgeführt. Auch bestehen aufgrund der topografischen Gegebenheiten und Eigentumsverhältnisse keine sonstigen Zufahrtsoptionen. Die angeführten Alternativstandorte / Zufahrtsoptionen wurden vor Einstieg in das Bebauungsplanverfahren außerhalb jeglicher formaler Verfahren kommuniziert. Erst mit dem Beschluss zur Einleitung des Verfahrens durch den Stadtrat im Jahr 2021 wurde ein „Grundsatzbeschluss“ gefasst, für den Standort Bau-recht durch ein Bebauungsplanverfahren nach BauGB mit Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange zu schaffen.

Durch den rechtskräftigen Bebauungsplan „Im oberen Wustental und auf dem Heidenhübel“ (1990) ist bereits heute eine bauliche Entwicklung in Form eines Bau- oder Getränkemarktes (mit deutlich anderem Verkehrsaufkommen) grundsätzlich möglich, sodass zu keiner Zeit davon auszugehen war, dass das Grundstück auch langfristig keiner Bebauung zugeführt wird. Dass das Grundstück bislang nicht bebaut ist, ist lediglich darauf zurückzuführen, dass die Fläche im Eigentum der Kreisstadt ist.

Darüber hinaus stellt nun § 22 Abs. 1a BIm-SchG klar, dass Geräuscheinwirkungen, die von Kindertageseinrichtungen hervorgerufen werden, im Regelfall keine schädlichen Umwelteinwirkungen und damit keine unzumutbaren Belästigungen oder Störungen sind. Gem. BauNVO ist eine Kindertagesstätte als Anlage für soziale Zwecke in einem allgemeinen Wohngebiet (§ 4 BauNVO) allgemein und selbst in einem reinen Wohngebiet (§ 3 BauNVO) ausnahmsweise zulässig.

**Beschlussvorschlag:**

Der Stadtrat beschließt, wie dargelegt, die Einwände zurückzuweisen und die Planung unverändert fortzuführen.

## B11 BÜRGER 11

### Schreiben vom 17.05.2021

„hiermit legen wir Widerspruch gegen den Bebauungsplan "KiTa Am Heidenhübel" in der Gemarkung Einöd ein.

Begründung: Der Bebauungsplan des Wohnparks Heinrich-Spoerl-Straße 1 vom 14.12.2017, erstellt von Kern Plan sagt folgendes: "Die Ringstraße dient neben der Erschließungsfunktion insbesondere der Kommunikation und dem Aufenthalt der Bewohner. Der Verkehr wird sich auf die Anwohner des Gebietes beschränken. Hierdurch ergibt sich max. gesteigerte Wohnqualität. "

Die Zufahrt zur geplanten Kita an der Straße "Am Heidenhübel" besteht aus einer schmalen Straße ohne Gehweg und Parkmöglichkeiten. Geht man von einer durchschnittlichen Gruppenstärke von ca. 25 Kindern und insgesamt 5 Gruppen aus, ist mit einem Verkehrsaufkommen zum Bringen und Holen der Kinder von zwei Mal 125 Kraftfahrzeugen täglich zu rechnen. Dabei ist der erwähnte mögliche Anbau noch nicht berücksichtigt. Abgesehen erhöhter Emission- und Lärmbelastung stellen wir uns die Frage, wo während den begrenzten Bring- und Holzeiten 125 Kraftfahrzeuge parken sollen. Ebenso fürchten wir die Gefährdung sämtlicher Spaziergänger, Kinder und Tiere. Einen Aufenthalt wie o.g. sehen wir dann als nicht mehr möglich an.

Die Straße weist zudem bereits jetzt erhebliche Mängel auf, die durch das erhöhte Verkehrsaufkommen noch verschlimmert werden. Deshalb sollte auch geklärt werden, wer für die Kosten der Sanierung aufkommt.

Vor Abschluss des Kaufvertrages wurde uns versichert, dass die KiTa auf dem Grundstück 3464/37 geplant ist und es im Wohngebiet zu keiner Verkehrs-, Lärm-, und Emissionsbelastung kommt. Der Kindergarten an sich ist daher von uns auch nicht unerwünscht, nur nicht sinnvoll platziert.

Wir fürchten hier also massive Einschränkungen in der Wohnqualität, welche wir nicht hinnehmen werden. Wir bitten Sie daher um Prüfung alternativer Anfahrtswege.“

### Stellungnahme der Kreisstadt

Die Straße „Am Heidenhübel“ ist mit einer Regelbreite von 6,0 m als Mischverkehrsfläche geplant und ausgebaut. Nach einer zentralen Zufahrt teilen sich die Verkehrsströme auf zwei Straßenabschnitte auf. Der Wendehammer entspricht gem. RASt einer einseitigen Wendeanlage für ein dreiaxsiges Müllfahrzeug und ist somit ausreichend dimensioniert.

Gem. der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) sind die Straßen als „Wohnweg“ zu klassifizieren. Diese Straßenkategorie kann gem. der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) bis zu 150 Fahrzeuge pro Stunde aufnehmen. Diese Belastung dürfte selbst in Spitzenzeiten nicht erreicht werden: Durch den Bebauungsplan „Wohnpark Heinrich-Spoerl-Straße“ wurden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau von 47 Wohngebäuden mit jeweils max. 2 Wohneinheiten und 2 Wohngebäuden mit jeweils max. 6 Wohneinheiten geschaffen. Hieraus ergeben sich maximal 106 Wohneinheiten. Geht man von bis zu zwei Fahrzeugen je Wohneinheit aus, so ergibt sich ein Maximum von 212 Fahrzeugen von Anliegern im Neubaugebiet „Am Heidenhübel“, deren Fahrten sich auf den Tag verteilen. Durch eine wahrscheinlich niedrigere Einwohnerdichte (nicht jedes Einfamilienhaus wird aus zwei Wohnungen bestehen), der Aufteilung in zwei Straßenabschnitte, die Nähe zum Bahn-Haltepunkt „Einöd“ (ab ca. 2025 möglicherweise Ausbau zum Bahnhof) und zur Bushaltestelle „Wustental“ (R7, Halbstundentakt Richtung Zweibrücken und Homburg) dürfte die PKW-Dichte im Wohngebiet sogar wesentlich geringer ausfallen. Somit ist davon auszugehen, dass auch nach abgeschlossener Ansiedelung des Wohngebietes, Kapazitäten gegeben sind, um zusätzlichen Hol- und Bringverkehr aufzunehmen, zumal auch nicht alle Fahrzeuge gleichzeitig bewegt werden.

Auch die Anzahl der Kinder kann nicht mit den Fahrzeugbewegungen gleichgesetzt werden (teilweise fußläufig erreichbar, Geschwisterkinder...). Der durch das Vorhaben bedingte An- und Abfahrtsverkehr und die damit einhergehenden Auswirkungen sind darüber hinaus

von einer zeitlich begrenzten Dauer und ausschließlich während der Tageszeit, werktags, insbesondere in den Morgen- und Nachmittagsstunden. Gleichzeitig ist mit einer Nivellierung der Stoßzeiten zu rechnen, da die Hol- und Bringzeiten von Kindertagesstätten angesichts zunehmend flexiblerer Arbeitszeitverhältnisse der Eltern (z.B. Gleitzeit, Homeoffice etc.) einen längeren Zeitkorridor verlangen. Durchgangsverkehr wird es auch nach Realisierung der KiTa nicht geben, da es sich hierbei um Ziel- und Quellverkehr der bzw. zur KITA handeln wird.

Der Ausbau der Straße ist als verkehrsberuhigter Bereich erfolgt. Motorisierte Verkehrsteilnehmer müssen demnach besondere Rücksicht nehmen und dürfen maximal Schrittgeschwindigkeit fahren. Parken ist hier nur auf speziell ausgewiesenen Flächen erlaubt. Die Unterbringung der benötigten Stellplätze für Mitarbeiter/innen der Kindertagesstätte als auch der Hol- und Bringzone kann - aufgrund der Grundstücksgröße - vollständig innerhalb des Plangebietes erfolgen. Die Anzahl der nachzuweisenden Stellplätze wird aus bauordnungsrechtlicher Sicht im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens vorgegeben und ist als Voraussetzung für die Baugenehmigung entsprechend nachzuweisen.

Die vorgebrachten Bedenken hinsichtlich Minderung der Unfallgefahr, Beeinträchtigungen durch Parksuchverkehr etc., kann nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens geregelt werden, sondern wird von der Stadt ordnungsrechtlich berücksichtigt. Hierzu hat auch das Rechts- und Ordnungsamt der Kreisstadt mit Stellungnahme vom 20.05.2021 keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Planvorhaben vorgebracht. Seitens der Ortspolizeibehörde erfolgte der Hinweis, dass mit Realisierung der KITA (bauliche) Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Zuge der Straße „Am Heidenhübel“ getroffen werden müssen. Darüber hinaus sei die Anlage einer Hol- und Bringzone außerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche in Betracht zu ziehen und zu prüfen. Dies betrifft die weitere Detailplanung. Auch dies wurde bereits geprüft und die Anordnung einer erweiterten Hol- und Bringzone ist später problemlos auf dem Grundstück möglich.

In diesem Zusammenhang wird auch darauf hingewiesen, dass das zitierte „Gutachten“ (Gutachtliche Stellungnahme eines Sachverständigen für Straßenverkehrsunfälle sowie für KFZ-Schäden und Bewertung) kein Verkehrsgutachten darstellt, sondern eine unfallanalytische Stellungnahme. Den dort ange-

	<p>merkten „Gefahrensituationen“ kann, wie von der Ortspolizeibehörde vorgeschlagen, begegnet werden.</p> <p>Eine Standortalternativenprüfung durch die Kreisstadt hinsichtlich sonstiger verfügbarer Flächen wurde mit negativem Ergebnis durchgeführt. Auch bestehen aufgrund der topografischen Gegebenheiten und Eigentumsverhältnisse keine sonstigen Zufahrtsoptionen. Die angeführten Alternativstandorte / Zufahrtsoptionen wurden vor Einstieg in das Bebauungsplanverfahren außerhalb jeglicher formaler Verfahren kommuniziert. Erst mit dem Beschluss zur Einleitung des Verfahrens durch den Stadtrat im Jahr 2021 wurde ein „Grundsatzbeschluss“ gefasst, für den Standort Baurecht durch ein Bebauungsplanverfahren nach BauGB mit Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange zu schaffen.</p> <p>Durch den rechtskräftigen Bebauungsplan „Im oberen Wustental und auf dem Heidenhübel“ (1990) ist bereits heute eine bauliche Entwicklung in Form eines Bau- oder Getränkemarktes (mit deutlich anderem Verkehrsaufkommen) grundsätzlich möglich, sodass zu keiner Zeit davon auszugehen war, dass das Grundstück auch langfristig keiner Bebauung zugeführt wird. Dass das Grundstück bislang nicht bebaut ist, ist lediglich darauf zurückzuführen, dass die Fläche im Eigentum der Kreisstadt ist.</p> <p>Darüber hinaus stellt nun § 22 Abs. 1a BImSchG klar, dass Geräuscheinwirkungen, die von Kindertageseinrichtungen hervorgerufen werden, im Regelfall keine schädlichen Umwelteinwirkungen und damit keine unzumutbaren Belästigungen oder Störungen sind. Gem. BauNVO ist eine Kindertagesstätte als Anlage für soziale Zwecke in einem allgemeinen Wohngebiet (§ 4 BauNVO) allgemein und selbst in einem reinen Wohngebiet (§ 3 BauNVO) ausnahmsweise zulässig.</p> <p><b>Beschlussvorschlag:</b></p> <p>Der Stadtrat beschließt, wie dargelegt, die Einwände zurückzuweisen und die Planung unverändert fortzuführen.</p>
<p><b>B12 BÜRGER 12</b></p> <p><u>Schreiben vom 17.05.2021</u></p> <p>„als zukünftige Anwohner im Neubaugebiet „Am Heidenhübel“ beziehen wir hiermit Stellung zum Planauslegungsverfahren des KiTa-Neubaus. Vorerst möchten wir erklären, dass der geplante Kita-Neubau und auch der Betrieb der späteren</p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p>

Kindertagesstätte in keiner Weise unerwünscht sind. Wir begrüßen die Entscheidung der Stadt Homburg, die seit Jahren fehlenden Kapazitäten in der Kinderbetreuung, durch einen Neubau zu entschärfen.

Allerdings sehen wir die geplante Verkehrsanbindung durch das Neubaugebiet als sehr gefährlich an. Die geplante Größe der Kita mit anfänglich 5 Gruppen, limitiert auf 25 Kinder pro Gruppe, ergeben hier eine Verkehrslast von mindestens ca. 100 Autos morgens zur Bringzeit und dasselbe Aufkommen nochmal am Nachmittag zum Abholen. Bei späterem möglichen Ausbau der KiTa würde sich dieses bereits enorme Verkehrsaufkommen nochmals deutlich vergrößern!

In einem Presseartikel heißt es, dass der gewählte Standort durch die vielen jungen Familien im Neubaugebiet besonders vorteilhaft wäre. Aber genau hier sehen wir auch die Gefährdung eben dieser spielenden Kinder. Auf einer Pflasterstraße OHNE BÜRGERSTEIG, müssen diese sich als Fußgänger die Straße mit den anderen Verkehrsteilnehmern teilen. Durch die enorme Steigerung dieses „gebietsfremden“ Verkehrs, gerade zur Nachmittagszeit, sehen wir hier eine große Gefahr für die Anwohner und vor allem für Kinder.

Als weiteren Punkt sehen wir die Parkplatzsituation sehr kritisch. Geplant sind laut Bebauungsplan 13 Parkplätze. Diese werden bei voller Auslastung des Kindergartens bereits nur für die Angestellten schon recht knapp sein. Wie soll da noch Platz für die bringenden bzw. abholender, Eltern sein? Wir sprechen hier von 100-125 Kindern (= Fahrzeuge!)

Der Wendehammer ist so knapp bemessen, dass man in einem Zug nicht wenden kann.

Durch die direkt anliegenden Grundstücke befinden sich zahlreiche Einfahrten, die ebenfalls nicht zugestellt werden dürfen. Somit ist das Halten an der Straße dort sehr schwer bis gar nicht möglich. Ein Verkehrschaos in diesem Bereich ist praktisch vorprogrammiert.

Ich verweise auch auf das von der Stadt Homburg erstellte „städtebauliche Konzept Variante 2“ in der Fassung vom Dezember 2017.

Dort heißt es: "Die Ringstraße dient neben der Erschließungsfunktion insbesondere der Kommunikation und dem Aufenthalt der Bewohner. Der Verkehr wird sich auf die Anwohner des Gebietes beschränken. Hierdurch ergibt sich max. gesteigerte Wohnqualität."

Auf Grundlage dieses Dokumentes und der bis dahin bekannte Planung entschieden wir uns als junge Familie für unseren Bauplatz "Am Heidenhübel" und damit für eine Zukunft als Mitbürger der Stadt Homburg. Jedoch sehen wir uns hier, aufgrund der massiven Verletzung

Die Straße „Am Heidenhübel“ ist mit einer Regelbreite von 6,0 m als Mischverkehrsfläche geplant und ausgebaut. Nach einer zentralen Zufahrt teilen sich die Verkehrsströme auf zwei Straßenabschnitte auf. Der Wendehammer entspricht gem. RASt einer einseitigen Wendeanlage für ein dreiachsiges Müllfahrzeug und ist somit ausreichend dimensioniert.

Gem. der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) sind die Straßen als „Wohnweg“ zu klassifizieren. Diese Straßenkategorie kann gem. der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) bis zu 150 Fahrzeuge pro Stunde aufnehmen. Diese Belastung dürfte selbst in Spitzenzeiten nicht erreicht werden: Durch den Bebauungsplan „Wohnpark Heinrich-Spoerl-Straße“ wurden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau von 47 Wohngebäuden mit jeweils max. 2 Wohneinheiten und 2 Wohngebäuden mit jeweils max. 6 Wohneinheiten geschaffen. Hieraus ergeben sich maximal 106 Wohneinheiten. Geht man von bis zu zwei Fahrzeugen je Wohneinheit aus, so ergibt sich ein Maximum von 212 Fahrzeugen von Anliegern im Neubaugebiet „Am Heidenhübel“, deren Fahrten sich auf den Tag verteilen. Durch eine wahrscheinlich niedrigere Einwohnerdichte (nicht jedes Einfamilienhaus wird aus zwei Wohnungen bestehen), der Aufteilung in zwei Straßenabschnitte, die Nähe zum Bahn-Haltepunkt „Einöd“ (ab ca. 2025 möglicherweise Ausbau zum Bahnhof) und zur Bushaltestelle „Wustental“ (R7, Halbstundentakt Richtung Zweibrücken und Homburg) dürfte die PKW-Dichte im Wohngebiet sogar wesentlich geringer ausfallen. Somit ist davon auszugehen, dass auch nach abgeschlossener Aufsiedlung des Wohngebietes, Kapazitäten gegeben sind, um zusätzlichen Hol- und Bringverkehr aufzunehmen, zumal auch nicht alle Fahrzeuge gleichzeitig bewegt werden.

Auch die Anzahl der Kinder kann nicht mit den Fahrzeugbewegungen gleichgesetzt werden (teilweise fußläufig erreichbar, Geschwisterkinder...). Der durch das Vorhaben bedingte An- und Abfahrtsverkehr und die damit einhergehenden Auswirkungen sind darüber hinaus von einer zeitlich begrenzten Dauer und ausschließlich während der Tageszeit, werktags, insbesondere in den Morgen- und Nachmittagsstunden. Gleichzeitig ist mit einer Nivellierung der Stoßzeiten zu rechnen, da die Hol- und Bringzeiten von Kindertagesstätten ange-

dieses Absatzes von der Stadt Homburg betroffen.

Unserer Meinung nach sollte geprüft werden, ob das Bringen und das Abholen zur KiTa auf anderen Wegen realisierbar sind. Möglich wäre hier zum Beispiel eine Anbindung zur B423 über die zu erwerbende private Waldfläche, Flurnummer 3459/6. Dieses weist bereits jetzt einen natürlichen Weg zum Baugebiet auf.

Die Anfahrt für Mitarbeiter und der Zugang der KiTa-Gruppen zu den verschiedensten Abenteuerplätzen, bzw. den Waldgebieten der „Schlangenhöhle“, den Reit- und Sportvereinen, oder auch der Einöder Höhe, wäre somit sicher über das verkehrsarme Neubaugebiet möglich.

Wir bitten Sie noch einmal eindringlich die Lage zum geplanten Neubau noch einmal genauestens zu überprüfen, um mögliche Spätfolgen durch diesen Entschluss zu vermeiden.“

sichts zunehmend flexiblerer Arbeitszeitverhältnisse der Eltern (z.B. Gleitzeit, Homeoffice etc.) einen längeren Zeitkorridor verlangen. Durchgangsverkehr wird es auch nach Realisierung der KiTa nicht geben, da es sich hierbei um Ziel- und Quellverkehr der bzw. zur KiTa handeln wird.

Der Ausbau der Straße ist als verkehrsberuhigter Bereich erfolgt. Motorisierte Verkehrsteilnehmer müssen demnach besondere Rücksicht nehmen und dürfen maximal Schrittgeschwindigkeit fahren. Parken ist hier nur auf speziell ausgewiesenen Flächen erlaubt. Die Unterbringung der benötigten Stellplätze für Mitarbeiter/innen der Kindertagesstätte als auch der Hol- und Bringzone kann - aufgrund der Grundstücksgröße - vollständig innerhalb des Plangebietes erfolgen. Die Anzahl der nachzuweisenden Stellplätze wird aus bauordnungsrechtlicher Sicht im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens vorgegeben und ist als Voraussetzung für die Baugenehmigung entsprechend nachzuweisen.

Die vorgebrachten Bedenken hinsichtlich Minderung der Unfallgefahr, Beeinträchtigungen durch Parksuchverkehr etc., kann nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens geregelt werden, sondern wird von der Stadt ordnungsrechtlich berücksichtigt. Hierzu hat auch das Rechts- und Ordnungsamt der Kreisstadt mit Stellungnahme vom 20.05.2021 keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Planvorhaben vorgebracht. Seitens der Ortspolizeibehörde erfolgte der Hinweis, dass mit Realisierung der KiTa (bauliche) Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Zuge der Straße „Am Heidenhübel“ getroffen werden müssen. Darüber hinaus sei die Anlage einer Hol- und Bringzone außerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche in Betracht zu ziehen und zu prüfen. Dies betrifft die weitere Detailplanung. Auch dies wurde bereits geprüft und die Anordnung einer erweiterten Hol- und Bringzone ist später problemlos auf dem Grundstück möglich.

In diesem Zusammenhang wird auch darauf hingewiesen, dass das zitierte „Gutachten“ (Gutachtliche Stellungnahme eines Sachverständigen für Straßenverkehrsunfälle sowie für KFZ-Schäden und Bewertung) kein Verkehrsgutachten darstellt, sondern eine unfallanalytische Stellungnahme. Den dort angemerkten „Gefahrensituationen“ kann, wie von der Ortspolizeibehörde vorgeschlagen, begegnet werden.

Eine Standortalternativenprüfung durch die Kreisstadt hinsichtlich sonstiger verfügbarer

	<p>Flächen wurde mit negativem Ergebnis durchgeführt. Auch bestehen aufgrund der topografischen Gegebenheiten und Eigentumsverhältnisse keine sonstigen Zufahrtsoptionen. Die angeführten Alternativstandorte / Zufahrtsoptionen wurden vor Einstieg in das Bebauungsplanverfahren außerhalb jeglicher formaler Verfahren kommuniziert. Erst mit dem Beschluss zur Einleitung des Verfahrens durch den Stadtrat im Jahr 2021 wurde ein „Grundsatzbeschluss“ gefasst, für den Standort Baurecht durch ein Bebauungsplanverfahren nach BauGB mit Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange zu schaffen.</p> <p>Durch den rechtskräftigen Bebauungsplan „Im oberen Wustental und auf dem Heidenhübel“ (1990) ist bereits heute eine bauliche Entwicklung in Form eines Bau- oder Getränkemarktes (mit deutlich anderem Verkehrsaufkommen) grundsätzlich möglich, sodass zu keiner Zeit davon auszugehen war, dass das Grundstück auch langfristig keiner Bebauung zugeführt wird. Dass das Grundstück bislang nicht bebaut ist, ist lediglich darauf zurückzuführen, dass die Fläche im Eigentum der Kreisstadt ist.</p> <p>Darüber hinaus stellt nun § 22 Abs. 1a BImSchG klar, dass Geräuscheinwirkungen, die von Kindertageseinrichtungen hervorgerufen werden, im Regelfall keine schädlichen Umwelteinwirkungen und damit keine unzumutbaren Belästigungen oder Störungen sind. Gem. BauNVO ist eine Kindertagesstätte als Anlage für soziale Zwecke in einem allgemeinen Wohngebiet (§ 4 BauNVO) allgemein und selbst in einem reinen Wohngebiet (§ 3 BauNVO) ausnahmsweise zulässig.</p> <p><b>Beschlussvorschlag:</b></p> <p>Der Stadtrat beschließt, wie dargelegt, die Einwände zurückzuweisen und die Planung unverändert fortzuführen.</p>
<p><b>B13 BÜRGER 13</b></p> <p><u>Schreiben vom 19.05.2021</u></p> <p>„als zukünftige Anwohner im Neubaugebiet "Am Heidenhübel" beziehen wir hiermit Stellung zum Planauslegungsverfahren des KiTa-Neubaus. Wir möchten erklären das der geplante Neubau und auch der Betrieb der späteren Kindertagesstätte in keiner Weise unerwünscht ist. Wir begrüßen die Entscheidung der Stadt Homburg, die seit Jahren fehlenden Kapazitäten in der Kinderbetreuung, durch einen Neubau zu entschärfen, sehen jedoch durch die geplante Verkehrsanbindung durch das Neubaugebiet</p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p>Die Straße „Am Heidenhübel“ ist mit einer Regelbreite von 6,0 m als Mischverkehrsfläche geplant und ausgebaut. Nach einer zentralen Zufahrt teilen sich die Verkehrsströme auf zwei Straßenabschnitte auf. Der Wendehammer</p>

als gefährlich an.

Begründung: Durch den hier vorliegenden Bebauungsplan werden die Voraussetzungen geschaffen, um im genannten Wohngebiet eine erhebliche Erhöhung der Emissionen, in Bezug auf Lärm, Verkehr und Staub zu sanktionieren. Das ist auf Grund der unmittelbaren Nachbarschaft zu mehreren Wohngebieten nicht hinnehmbar.

Des Weiteren verfügt die Straße "Am Heidenhübel" über keinen Gehweg, da sie Mischverkehrsfläche ausgewiesen wurde. Bei der "gehwegfreien" Alternative „Mischungsprinzip" soll durch besondere Gestaltung ein niedriges Fahrzeugtempo erreicht werden, was wiederum die gemeinschaftliche Nutzung der gleichen Flächen durch Fahrzeug- und Fußverkehre ermöglichen soll. Durch die geplanten fünf Gruppen, mit der im Saarland zugelassenen Gruppengröße von 25 Kindern, müssen wir mit einem Verkehrsaufkommen in Stoßzeiten mit bis zu 125 Autos, zweimal am Tag rechnen.

Diese Verkehrsbelastung ist nicht hinnehmbar. In der Begründung zum B-Plan Entwurf 141217, Seite 14-15, wurde beschrieben "Die Ringstraße dient neben der Erschließungsfunktion insbesondere der Kommunikation und dem Aufenthalt der Bewohner. Der Verkehr wird sich auf die Anwohner des Gebiets beschränken. Hierdurch ergibt sich max. gesteigerte Wohnqualität."

Weiter Seite 18 der Begründung zum B-Plan Entwurf 141217: Verkehrsflächen Besonderer Zweckbestimmung; Hier: Mischverkehrsfläche: Durch die kombinierte Ring- und Stichstraßenerschließung wird das Gebiet nur von den zukünftigen Anwohnern befahren, Durchgangsverkehr ist nicht möglich. Hierdurch ergibt sich eine gesteigerte Wohnqualität.

Weiter Seite 20 der Begründung zum B-Plan Entwurf 141217: Mit der Realisierung des geplanten Allgemeinen Wohngebietes wird es zwar zu einem Anstieg des Verkehrsaufkommens kommen. Dieses ist jedoch lediglich auf den Anwohnerverkehr beschränkt. Das Verkehrsaufkommen wird zukünftig deutlich weniger als zu Zeiten der Nutzung des Plangebiets als Einzelhandelsstandort.

Auch bezweifeln wir, dass diese Straße jemals für so ein Verkehrsaufkommen geplant war bzw. ausgelegt ist. Da jetzt schon einige Schäden an der Straße vorhanden sind.

Bei der örtlichen Begehung wurde uns damals eine KiTa an Wohngebiet-Anfang gezeigt (3464/37). Hier wäre die Verkehrsbelastung im Wohngebiet um einiges geringer.

Ob eine Anlieferung und Abholung auf anderem Wege realisierbar wäre sollte nochmals geprüft werden.“

entspricht gem. RASt einer einseitigen Wendeanlage für ein dreiaxsiges Müllfahrzeug und ist somit ausreichend dimensioniert.

Gem. der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) sind die Straßen als „Wohnweg“ zu klassifizieren. Diese Straßenkategorie kann gem. der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) bis zu 150 Fahrzeuge pro Stunde aufnehmen. Diese Belastung dürfte selbst in Spitzenzeiten nicht erreicht werden: Durch den Bebauungsplan „Wohnpark Heinrich-Spoerl-Straße“ wurden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau von 47 Wohngebäuden mit jeweils max. 2 Wohneinheiten und 2 Wohngebäuden mit jeweils max. 6 Wohneinheiten geschaffen. Hieraus ergeben sich maximal 106 Wohneinheiten. Geht man von bis zu zwei Fahrzeugen je Wohneinheit aus, so ergibt sich ein Maximum von 212 Fahrzeugen von Anliegern im Neubaugebiet „Am Heidenhübel“, deren Fahrten sich auf den Tag verteilen. Durch eine wahrscheinlich niedrigere Einwohnerdichte (nicht jedes Einfamilienhaus wird aus zwei Wohnungen bestehen), der Aufteilung in zwei Straßenabschnitte, die Nähe zum Bahn-Haltepunkt „Einöd“ (ab ca. 2025 möglicherweise Ausbau zum Bahnhof) und zur Bushaltestelle „Wustental“ (R7, Halbstundentakt Richtung Zweibrücken und Homburg) dürfte die PKW-Dichte im Wohngebiet sogar wesentlich geringer ausfallen. Somit ist davon auszugehen, dass auch nach abgeschlossener Aufsiedelung des Wohngebietes, Kapazitäten gegeben sind, um zusätzlichen Hol- und Bringverkehr aufzunehmen, zumal auch nicht alle Fahrzeuge gleichzeitig bewegt werden.

Auch die Anzahl der Kinder kann nicht mit den Fahrzeugbewegungen gleichgesetzt werden (teilweise fußläufig erreichbar, Geschwisterkinder...). Der durch das Vorhaben bedingte An- und Abfahrtsverkehr und die damit einhergehenden Auswirkungen sind darüber hinaus von einer zeitlich begrenzten Dauer und ausschließlich während der Tageszeit, werktags, insbesondere in den Morgen- und Nachmittagsstunden. Gleichzeitig ist mit einer Nivellierung der Stoßzeiten zu rechnen, da die Hol- und Bringzeiten von Kindertagesstätten angesichts zunehmend flexiblerer Arbeitszeitverhältnisse der Eltern (z.B. Gleitzeit, Homeoffice etc.) einen längeren Zeitkorridor verlangen. Durchgangsverkehr wird es auch nach Realisierung der KiTa nicht geben, da es sich hierbei um Ziel- und Quellverkehr der bzw. zur KiTa handeln wird.

Der Ausbau der Straße ist als verkehrsberuhigter Bereich erfolgt. Motorisierte Verkehrsteil-

nehmer müssen demnach besondere Rücksicht nehmen und dürfen maximal Schrittgeschwindigkeit fahren. Parken ist hier nur auf speziell ausgewiesenen Flächen erlaubt. Die Unterbringung der benötigten Stellplätze für Mitarbeiter/innen der Kindertagesstätte als auch der Hol- und Bringzone kann - aufgrund der Grundstücksgröße - vollständig innerhalb des Plangebietes erfolgen. Die Anzahl der nachzuweisenden Stellplätze wird aus bauordnungsrechtlicher Sicht im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens vorgegeben und ist als Voraussetzung für die Baugenehmigung entsprechend nachzuweisen.

Die vorgebrachten Bedenken hinsichtlich Minderung der Unfallgefahr, Beeinträchtigungen durch Parksuchverkehr etc., kann nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens geregelt werden, sondern wird von der Stadt ordnungsrechtlich berücksichtigt. Hierzu hat auch das Rechts- und Ordnungsamt der Kreisstadt mit Stellungnahme vom 20.05.2021 keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Planvorhaben vorgebracht. Seitens der Ortspolizeibehörde erfolgte der Hinweis, dass mit Realisierung der KITA (bauliche) Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Zuge der Straße „Am Heidenhübel“ getroffen werden müssen. Darüber hinaus sei die Anlage einer Hol- und Bringzone außerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche in Betracht zu ziehen und zu prüfen. Dies betrifft die weitere Detailplanung. Auch dies wurde bereits geprüft und die Anordnung einer erweiterten Hol- und Bringzone ist später problemlos auf dem Grundstück möglich.

In diesem Zusammenhang wird auch darauf hingewiesen, dass das zitierte „Gutachten“ (Gutachtliche Stellungnahme eines Sachverständigen für Straßenverkehrsunfälle sowie für KFZ-Schäden und Bewertung) kein Verkehrsgutachten darstellt, sondern eine unfallanalytische Stellungnahme. Den dort angemerkten „Gefahrensituationen“ kann, wie von der Ortspolizeibehörde vorgeschlagen, begegnet werden.

Eine Standortalternativenprüfung durch die Kreisstadt hinsichtlich sonstiger verfügbarer Flächen wurde mit negativem Ergebnis durchgeführt. Auch bestehen aufgrund der topografischen Gegebenheiten und Eigentumsverhältnisse keine sonstigen Zufahrtsoptionen. Die angeführten Alternativstandorte / Zufahrtsoptionen wurden vor Einstieg in das Bebauungsplanverfahren außerhalb jeglicher formaler Verfahren kommuniziert. Erst mit dem Beschluss zur Einleitung des Verfahrens durch den Stadtrat im Jahr 2021 wurde ein „Grund-

	<p>satzbeschluss“ gefasst, für den Standort Bau-recht durch ein Bebauungsplanverfahren nach BauGB mit Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange zu schaffen.</p> <p>Durch den rechtskräftigen Bebauungsplan „Im oberen Wustental und auf dem Heidenhübel“ (1990) ist bereits heute eine bauliche Entwicklung in Form eines Bau- oder Getränkemarktes (mit deutlich anderem Verkehrsaufkommen) grundsätzlich möglich, sodass zu keiner Zeit davon auszugehen war, dass das Grundstück auch langfristig keiner Bebauung zugeführt wird. Dass das Grundstück bislang nicht bebaut ist, ist lediglich darauf zurückzuführen, dass die Fläche im Eigentum der Kreisstadt ist.</p> <p>Darüber hinaus stellt nun § 22 Abs. 1a BIm-SchG klar, dass Geräuscheinwirkungen, die von Kindertageseinrichtungen hervorgerufen werden, im Regelfall keine schädlichen Umwelteinwirkungen und damit keine unzumutbaren Belästigungen oder Störungen sind. Gem. BauNVO ist eine Kindertagesstätte als Anlage für soziale Zwecke in einem allgemeinen Wohngebiet (§ 4 BauNVO) allgemein und selbst in einem reinen Wohngebiet (§ 3 BauNVO) ausnahmsweise zulässig.</p> <p><b>Beschlussvorschlag:</b></p> <p>Der Stadtrat beschließt, wie dargelegt, die Einwände zurückzuweisen und die Planung unverändert fortzuführen.</p>
<p><b>B14 BÜRGER 14</b></p> <p><u>Schreiben vom 20.05.2021</u></p> <p>„als Grundstückseigentümer, und zukünftiger Anwohner im Neubaugebiet "Am Heidenhübel" werde ich hiermit Stellung zum geplanten KiTa-Neubau beziehen.</p> <p>Einleitend möchte ich eindeutig erwähnen, dass ich/wir keineswegs etwas gegen einen Neubau einer KiTa haben; wenn Kapazitäten fehlen, müssen Kapazitäten geschaffen werden.</p> <p>Aber bitte am richtigen Standort mit entsprechender Verkehrsanbindung, ohne Unfallgefahren und ohne deutlich geminderter Wohnqualität der Anwohner.</p> <p>Der geplante Standort im Wendehammer, bzw. in der Sackgasse ist faktisch ganz sicher der ungünstigste Platz im gesamten NBG. Diese Entscheidung kann ich keineswegs nachvollziehen, und bin als Anwohner, und steuerzahlender Bürger hier von der Stadtplanung Hom-burg ehrlich gesagt sehr enttäuscht.</p> <p>Ein ausschlaggebender Grund für den Kauf un-seres Grundstückes war u. a. ein Absatz aus</p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p>Die Straße „Am Heidenhübel“ ist mit einer Regelbreite von 6,0 m als Mischverkehrsfläche geplant und ausgebaut. Nach einer zentralen Zufahrt teilen sich die Verkehrsströme auf zwei Straßenabschnitte auf. Der Wendehammer entspricht gem. RASt einer einseitigen Wendeanlage für ein dreiachsiges Müllfahrzeug und ist somit ausreichend dimensioniert.</p> <p>Gem. der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) sind die Straßen als „Wohnweg“ zu klassifizieren. Diese Straßenkategorie kann gem. der Richtlinie für die Anlage</p>

der öffentlichen Begründung des Bauamtes Homburg aus Dezember 2017; ich zitiere:

"Die Ringstraße dient neben der Erschließungsfunktion, insbesondere der Kommunikation und dem Aufenthalt der Bewohner. Der Verkehr wird sich auf die Anwohner des Gebietes beschränken. Hierdurch ergibt sich max. gesteigerte Wohnqualität"

Seit Ende 2020, fast 3 Jahre (!) nach der Veröffentlichung der Begründung, und 2,5 Jahre nach dem Notartermin (in unserem Fall), durfte man endlich mit dem Bauvorhaben beginnen. Seitdem konnte man auch div. Erfahrungswerte bezgl. des Verkehrsaufkommens sammeln. Wenn alle Bauvorhaben abgeschlossen sind, und die Familien vollständig eingezogen sind, werden es ca. 80-100 Fahrzeuge sein, die fast täglich auf der bereits schmalen Ringstraße bewegt werden, zuzüglich Besuchsverkehr.

Hierzu sollen nun zusätzlich, zu Stoßzeiten, morgens und nachmittags erheblich mehr Fahrzeuge dazukommen, dessen Ziel dann auch noch eine Sackgasse am entferntesten Ende des NBG liegt ?!

Diese Tatsache könnte nicht widersprüchlicher zu o. s. Begründung des Bauamtes sein. Dieses Vorhaben "mindert" die Wohnqualität in höchstem Maße.

Verkehrsprobleme (besonders zu Stoßzeiten), erhöhtes Lärmaufkommen, und auch Unfallgefahren sind die logische Folge.

Weiterhin sollte man hier bedenken, dass die gesamte Pflasterstraße "ohne Bürgersteig" erstellt wurde. Durch die enorme Steigerung des "nicht ansässigen Verkehrs" an allen Werktagen, erhöht sich die Unfallgefahr für Anwohner und Besuchsverkehr auf ein Maximum.

Ich bitte Sie eindringlich diese Planungen nochmals komplett auf Alternativen zu überprüfen.

Ich denke jeder Angestellte auf dem Bauamt/Stadtplanung kennt die Historie diesen Neubaugebietes, und ich möchte hier auch nicht weiter auf einige Details wie "mehrjährige Verzögerung, Thema Entwässerung/erhebliche zusätzliche Kosten, Fehlplanungen, etc." eingehen.

Ich denke jeder einzelne Bauherr im NBG Einöd hat die letzten Jahre genug mitmachen und verkraften müssen, und hat sich nach „langem Kampf“ seine Ruhe in der "versprochenen max. gesteigerten Wohnqualität" mehr als verdient.“

von Stadtstraßen (RASt 06) bis zu 150 Fahrzeuge pro Stunde aufnehmen. Diese Belastung dürfte selbst in Spitzenzeiten nicht erreicht werden: Durch den Bebauungsplan „Wohnpark Heinrich-Spoerl-Straße“ wurden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau von 47 Wohngebäuden mit jeweils max. 2 Wohneinheiten und 2 Wohngebäuden mit jeweils max. 6 Wohneinheiten geschaffen. Hieraus ergeben sich maximal 106 Wohneinheiten. Geht man von bis zu zwei Fahrzeugen je Wohneinheit aus, so ergibt sich ein Maximum von 212 Fahrzeugen von Anliegern im Neubaugebiet „Am Heidenhübel“, deren Fahrten sich auf den Tag verteilen. Durch eine wahrscheinlich niedrigere Einwohnerdichte (nicht jedes Einfamilienhaus wird aus zwei Wohnungen bestehen), der Aufteilung in zwei Straßenabschnitte, die Nähe zum Bahn-Haltepunkt „Einöd“ (ab ca. 2025 möglicherweise Ausbau zum Bahnhof) und zur Bushaltestelle „Wustental“ (R7, Halbstundentakt Richtung Zweibrücken und Homburg) dürfte die PKW-Dichte im Wohngebiet sogar wesentlich geringer ausfallen. Somit ist davon auszugehen, dass auch nach abgeschlossener Aufsiedelung des Wohngebietes, Kapazitäten gegeben sind, um zusätzlichen Hol- und Bringverkehr aufzunehmen, zumal auch nicht alle Fahrzeuge gleichzeitig bewegt werden.

Auch die Anzahl der Kinder kann nicht mit den Fahrzeugbewegungen gleichgesetzt werden (teilweise fußläufig erreichbar, Geschwisterkinder...). Der durch das Vorhaben bedingte An- und Abfahrtsverkehr und die damit einhergehenden Auswirkungen sind darüber hinaus von einer zeitlich begrenzten Dauer und ausschließlich während der Tageszeit, werktags, insbesondere in den Morgen- und Nachmittagsstunden. Gleichzeitig ist mit einer Nivellierung der Stoßzeiten zu rechnen, da die Hol- und Bringzeiten von Kindertagesstätten angesichts zunehmend flexiblerer Arbeitszeitverhältnisse der Eltern (z.B. Gleitzeit, Homeoffice etc.) einen längeren Zeitkorridor verlangen. Durchgangsverkehr wird es auch nach Realisierung der KiTa nicht geben, da es sich hierbei um Ziel- und Quellverkehr der bzw. zur KiTa handeln wird.

Der Ausbau der Straße ist als verkehrsberuhigter Bereich erfolgt. Motorisierte Verkehrsteilnehmer müssen demnach besondere Rücksicht nehmen und dürfen maximal Schrittgeschwindigkeit fahren. Parken ist hier nur auf speziell ausgewiesenen Flächen erlaubt. Die Unterbringung der benötigten Stellplätze für Mitarbeiter/innen der Kindertagesstätte als auch der Hol- und Bringzone kann - aufgrund der Grundstücksgröße - vollständig innerhalb

des Plangebietes erfolgen. Die Anzahl der nachzuweisenden Stellplätze wird aus bauordnungsrechtlicher Sicht im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens vorgegeben und ist als Voraussetzung für die Baugenehmigung entsprechend nachzuweisen.

Die vorgebrachten Bedenken hinsichtlich Minderung der Unfallgefahr, Beeinträchtigungen durch Parksuchverkehr etc., kann nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens geregelt werden, sondern wird von der Stadt ordnungsrechtlich berücksichtigt. Hierzu hat auch das Rechts- und Ordnungsamt der Kreisstadt mit Stellungnahme vom 20.05.2021 keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Planvorhaben vorgebracht. Seitens der Ortspolizeibehörde erfolgte der Hinweis, dass mit Realisierung der KITA (bauliche) Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Zuge der Straße „Am Heidenhübel“ getroffen werden müssen. Darüber hinaus sei die Anlage einer Hol- und Bringzone außerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche in Betracht zu ziehen und zu prüfen. Dies betrifft die weitere Detailplanung. Auch dies wurde bereits geprüft und die Anordnung einer erweiterten Hol- und Bringzone ist später problemlos auf dem Grundstück möglich.

In diesem Zusammenhang wird auch darauf hingewiesen, dass das zitierte „Gutachten“ (Gutachtliche Stellungnahme eines Sachverständigen für Straßenverkehrsunfälle sowie für KFZ-Schäden und Bewertung) kein Verkehrsgutachten darstellt, sondern eine unfallanalytische Stellungnahme. Den dort angemerkt „Gefahrensituationen“ kann, wie von der Ortspolizeibehörde vorgeschlagen, begegnet werden.

Eine Standortalternativenprüfung durch die Kreisstadt hinsichtlich sonstiger verfügbarer Flächen wurde mit negativem Ergebnis durchgeführt. Auch bestehen aufgrund der topografischen Gegebenheiten und Eigentumsverhältnisse keine sonstigen Zufahrtsoptionen. Die angeführten Alternativstandorte / Zufahrtsoptionen wurden vor Einstieg in das Bebauungsplanverfahren außerhalb jeglicher formaler Verfahren kommuniziert. Erst mit dem Beschluss zur Einleitung des Verfahrens durch den Stadtrat im Jahr 2021 wurde ein „Grundsatzbeschluss“ gefasst, für den Standort Baurecht durch ein Bebauungsplanverfahren nach BauGB mit Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange zu schaffen.

Durch den rechtskräftigen Bebauungsplan „Im oberen Wustental und auf dem Heidenhübel“ (1990) ist bereits heute eine bauliche Entwick-

	<p>lung in Form eines Bau- oder Getränkemarktes (mit deutlich anderem Verkehrsaufkommen) grundsätzlich möglich, sodass zu keiner Zeit davon auszugehen war, dass das Grundstück auch langfristig keiner Bebauung zugeführt wird. Dass das Grundstück bislang nicht bebaut ist, ist lediglich darauf zurückzuführen, dass die Fläche im Eigentum der Kreisstadt ist.</p> <p>Darüber hinaus stellt nun § 22 Abs. 1a BImSchG klar, dass Geräuscheinwirkungen, die von Kindertageseinrichtungen hervorgerufen werden, im Regelfall keine schädlichen Umwelteinwirkungen und damit keine unzumutbaren Belästigungen oder Störungen sind. Gem. BauNVO ist eine Kindertagesstätte als Anlage für soziale Zwecke in einem allgemeinen Wohngebiet (§ 4 BauNVO) allgemein und selbst in einem reinen Wohngebiet (§ 3 BauNVO) ausnahmsweise zulässig.</p> <p><b>Beschlussvorschlag:</b></p> <p>Der Stadtrat beschließt, wie dargelegt, die Einwände zurückzuweisen und die Planung unverändert fortzuführen.</p>
<p><b>B15 BÜRGER 15</b></p> <p><u>Schreiben vom 30.05.2021</u></p> <p>„wir legen gegen den Bebauungsplan "KiTa Am Heidenhübel", Einöd, Widerspruch ein. Der Zugang zur KiTa über die Straße „Am Heidenhübel" wird zu einer stark erhöhten Verkehrsbelastung führen. Die Straße besitzt keinen Fußweg oder andere Randstreifen, sodass Fußgänger und spielende Kinder mit dem An- und Abfahrtverkehr der KiTa-Nutzer kollidieren. Die möglicherweise überhöhten Geschwindigkeiten der KiTa-Nutzer bei zeitlich verspäteter An- und Abfahrt erhöhen das Gefährdungspotential der Anwohner zusätzlich. Der geringe Platz auf dem Wendehammer vor der geplanten KiTa würde während der An- und Abfahrt der KiTa-Nutzer insbesondere in diesem Bereich zu chaotischen Verkehrsverhältnissen führen. Die Straße "Am Heidenhübel" ist baulich nicht für eine derartig starke Verkehrsbeanspruchung ausgelegt und wurde durch die Anlieger finanziert. Der zu erwartende vorzeitige Verschleiß der Straße und die möglicherweise anfallenden Reparaturkosten wären für die Anlieger eine unzumutbare Belastung und nicht verursachergerecht. Möglichkeiten wie eine Bushaltestelle oder ein Radweg für Eltern, die ihre Kinder mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder per Fahrrad bringen und abholen wollen, fehlen. Die verkehrstechnische Lage der KiTa verhindert damit klimaneut-</p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p>Die Straße „Am Heidenhübel“ ist mit einer Regelbreite von 6,0 m als Mischverkehrsfläche geplant und ausgebaut. Nach einer zentralen Zufahrt teilen sich die Verkehrsströme auf zwei Straßenabschnitte auf. Der Wendehammer entspricht gem. RASt einer einseitigen Wendeanlage für ein dreiaxsiges Müllfahrzeug und ist somit ausreichend dimensioniert.</p> <p>Gem. der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) sind die Straßen als „Wohnweg“ zu klassifizieren. Diese Straßenkategorie kann gem. der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) bis zu 150 Fahrzeuge pro Stunde aufnehmen. Diese Belastung dürfte selbst in Spitzenzeiten nicht erreicht werden: Durch den Bebauungsplan „Wohnpark Heinrich-Spoerl-Straße“ wurden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau von 47 Wohngebäuden mit jeweils max. 2 Wohneinheiten und 2 Wohngebäuden mit jeweils max. 6 Wohneinheiten geschaffen. Hieraus ergeben sich maximal 106 Wohneinheiten. Geht man von bis zu zwei Fahrzeugen je Wohneinheit aus, so ergibt sich ein Maximum von 212 Fahrzeugen von Anliegern im Neubaugebiet „Am Heidenhübel“, deren Fahrten</p>

rale Verkehrslösungen durch die Nutzer. Aus diesen Gründen lehnen wir den Bebauungsplan "KiTa Am Heidenhübel" ab.

Sollte der Bebauungsplan trotz unseres Widerspruchs umgesetzt werden, müssten durch die öffentliche Hand effektive verkehrsberuhigende Maßnahmen auf der gesamten Straße „Am Heidenhübel“ umgesetzt werden, zum Beispiel Aufpflasterungen oder Schwellen in kurzen Abständen. Die Kosten dieser Maßnahmen sowie Reparaturmaßnahmen durch erhöhte Beanspruchung der Straße wären durch den KiTa-Betreiber oder die öffentliche Hand zu tragen. Außerdem wären Park- und Rangierflächen für Nutzer und Angestellte der KiTa in ausreichender Zahl und Größe auf dem Gelände der KiTa einzuplanen.“

sich auf den Tag verteilen. Durch eine wahrscheinlich niedrigere Einwohnerdichte (nicht jedes Einfamilienhaus wird aus zwei Wohnungen bestehen), der Aufteilung in zwei Straßenabschnitte, die Nähe zum Bahn-Haltepunkt „Einöd“ (ab ca. 2025 möglicherweise Ausbau zum Bahnhof) und zur Bushaltestelle „Wustental“ (R7, Halbstundentakt Richtung Zweibrücken und Homburg) dürfte die PKW-Dichte im Wohngebiet sogar wesentlich geringer ausfallen. Somit ist davon auszugehen, dass auch nach abgeschlossener Aufsiedelung des Wohngebietes, Kapazitäten gegeben sind, um zusätzlichen Hol- und Bringverkehr aufzunehmen, zumal auch nicht alle Fahrzeuge gleichzeitig bewegt werden.

Auch die Anzahl der Kinder kann nicht mit den Fahrzeugbewegungen gleichgesetzt werden (teilweise fußläufig erreichbar, Geschwisterkinder...). Der durch das Vorhaben bedingte An- und Abfahrtsverkehr und die damit einhergehenden Auswirkungen sind darüber hinaus von einer zeitlich begrenzten Dauer und ausschließlich während der Tageszeit, werktags, insbesondere in den Morgen- und Nachmittagsstunden. Gleichzeitig ist mit einer Nivellierung der Stoßzeiten zu rechnen, da die Hol- und Bringzeiten von Kindertagesstätten angesichts zunehmend flexiblerer Arbeitszeitverhältnisse der Eltern (z.B. Gleitzeit, Homeoffice etc.) einen längeren Zeitkorridor verlangen. Durchgangsverkehr wird es auch nach Realisierung der KiTa nicht geben, da es sich hierbei um Ziel- und Quellverkehr der bzw. zur KITA handeln wird.

Der Ausbau der Straße ist als verkehrsberuhigter Bereich erfolgt. Motorisierte Verkehrsteilnehmer müssen demnach besondere Rücksicht nehmen und dürfen maximal Schrittgeschwindigkeit fahren. Parken ist hier nur auf speziell ausgewiesenen Flächen erlaubt. Die Unterbringung der benötigten Stellplätze für Mitarbeiter/innen der Kindertagesstätte als auch der Hol- und Bringzone kann - aufgrund der Grundstückgröße - vollständig innerhalb des Plangebietes erfolgen. Die Anzahl der nachzuweisenden Stellplätze wird aus bauordnungsrechtlicher Sicht im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens vorgegeben und ist als Voraussetzung für die Baugenehmigung entsprechend nachzuweisen.

Die vorgebrachten Bedenken hinsichtlich Minderung der Unfallgefahr, Beeinträchtigungen durch Parksuchverkehr etc., kann nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens geregelt werden, sondern wird von der Stadt ordnungsrechtlich berücksichtigt. Hierzu hat auch das Rechts- und Ordnungsamt der Kreisstadt

mit Stellungnahme vom 20.05.2021 keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Planvorhaben vorgebracht. Seitens der Ortspolizeibehörde erfolgte der Hinweis, dass mit Realisierung der KITA (bauliche) Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Zuge der Straße „Am Heidenhübel“ getroffen werden müssen. Darüber hinaus sei die Anlage einer Hol- und Bringzone außerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche in Betracht zu ziehen und zu prüfen. Dies betrifft die weitere Detailplanung. Auch dies wurde bereits geprüft und die Anordnung einer erweiterten Hol- und Bringzone ist später problemlos auf dem Grundstück möglich.

In diesem Zusammenhang wird auch darauf hingewiesen, dass das zitierte „Gutachten“ (Gutachtliche Stellungnahme eines Sachverständigen für Straßenverkehrsunfälle sowie für KFZ-Schäden und Bewertung) kein Verkehrsgutachten darstellt, sondern eine unfallanalytische Stellungnahme. Den dort angemerkten „Gefahrensituationen“ kann, wie von der Ortspolizeibehörde vorgeschlagen, begegnet werden.

Eine Standortalternativenprüfung durch die Kreisstadt hinsichtlich sonstiger verfügbarer Flächen wurde mit negativem Ergebnis durchgeführt. Auch bestehen aufgrund der topografischen Gegebenheiten und Eigentumsverhältnisse keine sonstigen Zufahrtsoptionen. Die angeführten Alternativstandorte / Zufahrtsoptionen wurden vor Einstieg in das Bebauungsplanverfahren außerhalb jeglicher formaler Verfahren kommuniziert. Erst mit dem Beschluss zur Einleitung des Verfahrens durch den Stadtrat im Jahr 2021 wurde ein „Grundsatzbeschluss“ gefasst, für den Standort Baurecht durch ein Bebauungsplanverfahren nach BauGB mit Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange zu schaffen.

Durch den rechtskräftigen Bebauungsplan „Im oberen Wustental und auf dem Heidenhübel“ (1990) ist bereits heute eine bauliche Entwicklung in Form eines Bau- oder Getränkemarktes (mit deutlich anderem Verkehrsaufkommen) grundsätzlich möglich, sodass zu keiner Zeit davon auszugehen war, dass das Grundstück auch langfristig keiner Bebauung zugeführt wird. Dass das Grundstück bislang nicht bebaut ist, ist lediglich darauf zurückzuführen, dass die Fläche im Eigentum der Kreisstadt ist.

Darüber hinaus stellt nun § 22 Abs. 1a BImSchG klar, dass Geräuscheinwirkungen, die von Kindertageseinrichtungen hervorgerufen werden, im Regelfall keine schädlichen Umwelteinwirkungen und damit keine unzumutba-

	<p>ren Belästigungen oder Störungen sind. Gem. BauNVO ist eine Kindertagesstätte als Anlage für soziale Zwecke in einem allgemeinen Wohngebiet (§ 4 BauNVO) allgemein und selbst in einem reinen Wohngebiet (§ 3 BauNVO) ausnahmsweise zulässig.</p> <p><b>Beschlussvorschlag:</b></p> <p>Der Stadtrat beschließt, wie dargelegt, die Einwände zurückzuweisen und die Planung unverändert fortzuführen.</p>
<p><b>B16 BÜRGER 16 – GEMEINSAME STELLUNGNAHME VON 29 GRUNDSTÜCKSEIGENTÜMERN</b></p> <p><u>Schreiben vom 08.06.2021</u></p> <p>„anbei senden wir Ihnen die gemeinsame Stellungnahme von 29 Grundstückseigentümern des Wohngebietes "Am Heidenhübel". Diese 29 Eigentümer repräsentieren 33 Grundstücke, was somit einer Ablehnung der Straßennutzungspläne von 70 % entspricht! Bitte lassen Sie uns eine Eingangsbestätigung unseres Schreiben zukommen.</p> <p>Stellungnahme zum Bebauungsplan "KITA AM HEIDENHÜBEL"</p> <p>WIR, die hier aufgeführten Anwohner der Straße "Am Heidenhübel" sprechen uns hiermit nochmals in aller Entschiedenheit gegen die Erschließung der neuen "KITA AM HEIDENHÜBEL" über die Ringstraße "Am Heidenhübel" aus.</p> <p>Die Straße ist hierfür nicht geplant und mangels Bürgersteig nicht geeignet. Wir akzeptieren nicht die durch die Nutzung der Straße steigende Lärmbelästigung mit der hierdurch verbundenen Reduzierung der Wohnqualität, besonders die Gefahren für spielende Kinder durch den immensen Autoverkehr ist für uns inakzeptabel!</p> <p>Sollte es nötig sein, werden wir von der Möglichkeit einer Klage Gebrauch machen.“</p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p> <p>Die Straße „Am Heidenhübel“ ist mit einer Regelbreite von 6,0 m als Mischverkehrsfläche geplant und ausgebaut. Nach einer zentralen Zufahrt teilen sich die Verkehrsströme auf zwei Straßenabschnitte auf. Der Wendehammer entspricht gem. RASt einer einseitigen Wendeanlage für ein dreiachsiges Müllfahrzeug und ist somit ausreichend dimensioniert.</p> <p>Gem. der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) sind die Straßen als „Wohnweg“ zu klassifizieren. Diese Straßenkategorie kann gem. der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) bis zu 150 Fahrzeuge pro Stunde aufnehmen. Diese Belastung dürfte selbst in Spitzenzeiten nicht erreicht werden: Durch den Bebauungsplan „Wohnpark Heinrich-Spoerl-Straße“ wurden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau von 47 Wohngebäuden mit jeweils max. 2 Wohneinheiten und 2 Wohngebäuden mit jeweils max. 6 Wohneinheiten geschaffen. Hieraus ergeben sich maximal 106 Wohneinheiten. Geht man von bis zu zwei Fahrzeugen je Wohneinheit aus, so ergibt sich ein Maximum von 212 Fahrzeugen von Anliegern im Neubaugebiet „Am Heidenhübel“, deren Fahrten sich auf den Tag verteilen. Durch eine wahrscheinlich niedrigere Einwohnerdichte (nicht jedes Einfamilienhaus wird aus zwei Wohnungen bestehen), der Aufteilung in zwei Straßenabschnitte, die Nähe zum Bahn-Haltepunkt „Einöd“ (ab ca. 2025 möglicherweise Ausbau zum Bahnhof) und zur Bushaltestelle „Wustental“ (R7, Halbstundentakt Richtung Zweibrücken und Homburg) dürfte die PKW-Dichte im Wohngebiet sogar wesentlich geringer ausfallen. Somit ist davon auszugehen, dass auch nach abgeschlossener Aufsiedelung des Wohngebietes, Kapazitäten gegeben sind, um zusätzlichen Hol- und Bringverkehr aufzuneh-</p>

men, zumal auch nicht alle Fahrzeuge gleichzeitig bewegt werden.

Auch die Anzahl der Kinder kann nicht mit den Fahrzeugbewegungen gleichgesetzt werden (teilweise fußläufig erreichbar, Geschwisterkinder...). Der durch das Vorhaben bedingte An- und Abfahrtsverkehr und die damit einhergehenden Auswirkungen sind darüber hinaus von einer zeitlich begrenzten Dauer und ausschließlich während der Tageszeit, werktags, insbesondere in den Morgen- und Nachmittagsstunden. Gleichzeitig ist mit einer Nivellierung der Stoßzeiten zu rechnen, da die Hol- und Bringzeiten von Kindertagesstätten angesichts zunehmend flexiblerer Arbeitszeitverhältnisse der Eltern (z.B. Gleitzeit, Homeoffice etc.) einen längeren Zeitkorridor verlangen. Durchgangsverkehr wird es auch nach Realisierung der KiTa nicht geben, da es sich hierbei um Ziel- und Quellverkehr der bzw. zur KITA handeln wird.

Der Ausbau der Straße ist als verkehrsberuhigter Bereich erfolgt. Motorisierte Verkehrsteilnehmer müssen demnach besondere Rücksicht nehmen und dürfen maximal Schrittgeschwindigkeit fahren. Parken ist hier nur auf speziell ausgewiesenen Flächen erlaubt. Die Unterbringung der benötigten Stellplätze für Mitarbeiter/innen der Kindertagesstätte als auch der Hol- und Bringzone kann - aufgrund der Grundstücksgröße - vollständig innerhalb des Plangebietes erfolgen. Die Anzahl der nachzuweisenden Stellplätze wird aus bauordnungsrechtlicher Sicht im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens vorgegeben und ist als Voraussetzung für die Baugenehmigung entsprechend nachzuweisen.

Die vorgebrachten Bedenken hinsichtlich Minderung der Unfallgefahr, Beeinträchtigungen durch Parksuchverkehr etc., kann nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens geregelt werden, sondern wird von der Stadt ordnungsrechtlich berücksichtigt. Hierzu hat auch das Rechts- und Ordnungsamt der Kreisstadt mit Stellungnahme vom 20.05.2021 keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Planvorhaben vorgebracht. Seitens der Ortspolizeibehörde erfolgte der Hinweis, dass mit Realisierung der KITA (bauliche) Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Zuge der Straße „Am Heidenhübel“ getroffen werden müssen. Darüber hinaus sei die Anlage einer Hol- und Bringzone außerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche in Betracht zu ziehen und zu prüfen. Dies betrifft die weitere Detailplanung. Auch dies wurde bereits geprüft und die Anordnung einer erweiterten Hol- und Bringzone ist später problemlos auf dem Grundstück

möglich.

In diesem Zusammenhang wird auch darauf hingewiesen, dass das zitierte „Gutachten“ (Gutachtliche Stellungnahme eines Sachverständigen für Straßenverkehrsunfälle sowie für KFZ-Schäden und Bewertung) kein Verkehrsgutachten darstellt, sondern eine unfallanalytische Stellungnahme. Den dort angemerkten „Gefahrensituationen“ kann, wie von der Ortspolizeibehörde vorgeschlagen, begegnet werden.

Eine Standortalternativenprüfung durch die Kreisstadt hinsichtlich sonstiger verfügbarer Flächen wurde mit negativem Ergebnis durchgeführt. Auch bestehen aufgrund der topografischen Gegebenheiten und Eigentumsverhältnisse keine sonstigen Zufahrtsoptionen. Die angeführten Alternativstandorte / Zufahrtsoptionen wurden vor Einstieg in das Bebauungsplanverfahren außerhalb jeglicher formaler Verfahren kommuniziert. Erst mit dem Beschluss zur Einleitung des Verfahrens durch den Stadtrat im Jahr 2021 wurde ein „Grundsatzbeschluss“ gefasst, für den Standort Bau-recht durch ein Bebauungsplanverfahren nach BauGB mit Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange zu schaffen.

Durch den rechtskräftigen Bebauungsplan „Im oberen Wustental und auf dem Heidenhübel“ (1990) ist bereits heute eine bauliche Entwicklung in Form eines Bau- oder Getränkemarktes (mit deutlich anderem Verkehrsaufkommen) grundsätzlich möglich, sodass zu keiner Zeit davon auszugehen war, dass das Grundstück auch langfristig keiner Bebauung zugeführt wird. Dass das Grundstück bislang nicht bebaut ist, ist lediglich darauf zurückzuführen, dass die Fläche im Eigentum der Kreisstadt ist.

Darüber hinaus stellt nun § 22 Abs. 1a BIm-SchG klar, dass Geräuscheinwirkungen, die von Kindertageseinrichtungen hervorgerufen werden, im Regelfall keine schädlichen Umwelteinwirkungen und damit keine unzumutbaren Belästigungen oder Störungen sind. Gem. BauNVO ist eine Kindertagesstätte als Anlage für soziale Zwecke in einem allgemeinen Wohngebiet (§ 4 BauNVO) allgemein und selbst in einem reinen Wohngebiet (§ 3 BauNVO) ausnahmsweise zulässig.

**Beschlussvorschlag:**

Der Stadtrat beschließt, wie dargelegt, die Einwände zurückzuweisen und die Planung unverändert fortzuführen.

## B17 BÜRGER 17

### Schreiben vom 09.06.2021

„als Anwohner im Neubaugebiet "Am Heidenhübel" beziehen wir hiermit Stellung zum Planauslegungsverfahren des KiTa-Neubaus.

Wir möchten erklären das der geplante Neubau und auch der Betrieb der späteren Kindertagesstätte in keiner Weise unerwünscht ist. Wir begrüßen die Entscheidung der Stadt Homburg, die seit Jahren fehlenden Kapazitäten in der Kinderbetreuung, durch einen Neubau zu entschärfen, sehen jedoch durch die geplante Verkehrsanbindung durch das Neubaugebiet als gefährlich an.

Begründung:

Durch den hier vorliegenden Bebauungsplan werden die Voraussetzungen geschaffen, um im genannten Wohngebiet eine erhebliche Erhöhung der Emissionen, in Bezug auf Lärm, Verkehr und Staub zu sanktionieren. Das ist auf Grund der unmittelbaren Nachbarschaft zu mehreren Wohngebieten nicht hinnehmbar.

Des Weiteren verfügt die Straße "Am Heidenhübel" über keinen Gehweg, da sie Mischverkehrsfläche ausgewiesen wurde. Bei der "gehwegfreien" Alternative "Mischungsprinzip" soll durch besondere Gestaltung ein niedriges Fahrzeugtempo erreicht werden, was wiederum die gemeinschaftliche Nutzung der gleichen Flächen durch Fahrzeug- und Fußverkehre ermöglichen soll.

Durch die geplanten fünf Gruppen, mit der im Saarland zugelassenen Gruppengröße von 25 Kindern, müssen wir mit einem Verkehrsaufkommen in Stoßzeiten mit bis zu 125 Autos, zweimal am Tag rechnen. Diese Verkehrsbelastung ist nicht hinnehmbar.

In der Begründung zum B-Plan Entwurf 141217, Seite 14-15, wurde beschrieben "Die Ringstraße dient neben der Erschließungsfunktion insbesondere der Kommunikation und Seite 2 von 2 dem Aufenthalt der Bewohner. Der Verkehr wird sich auf die Anwohner des Gebiets beschränken. Hierdurch ergibt sich max. gesteigerte Wohnqualität."

Weiter Seite 18 der Begründung zum B-Plan Entwurf 141217: Verkehrsflächen Besonderer Zweckbestimmung; Hier: Mischverkehrsfläche: Durch die kombinierte Ring- und Stichstraßenerschließung wird das Gebiet nur von den zukünftigen Anwohnern befahren, Durchgangsverkehr ist nicht möglich. Hierdurch ergibt sich eine gesteigerte Wohnqualität.

Weiter Seite 20 der Begründung zum B-Plan Entwurf 141217: Mit der Realisierung des geplanten Allgemeinen Wohngebietes wird es zwar zu einem Anstieg des Verkehrsaufkommens kommen.

### Stellungnahme der Kreisstadt

Die Straße „Am Heidenhübel“ ist mit einer Regelbreite von 6,0 m als Mischverkehrsfläche geplant und ausgebaut. Nach einer zentralen Zufahrt teilen sich die Verkehrsströme auf zwei Straßenabschnitte auf. Der Wendehammer entspricht gem. RASt einer einseitigen Wendeanlage für ein dreiaxsiges Müllfahrzeug und ist somit ausreichend dimensioniert.

Gem. der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) sind die Straßen als „Wohnweg“ zu klassifizieren. Diese Straßenkategorie kann gem. der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) bis zu 150 Fahrzeuge pro Stunde aufnehmen. Diese Belastung dürfte selbst in Spitzenzeiten nicht erreicht werden: Durch den Bebauungsplan „Wohnpark Heinrich-Spoerl-Straße“ wurden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau von 47 Wohngebäuden mit jeweils max. 2 Wohneinheiten und 2 Wohngebäuden mit jeweils max. 6 Wohneinheiten geschaffen. Hieraus ergeben sich maximal 106 Wohneinheiten. Geht man von bis zu zwei Fahrzeugen je Wohneinheit aus, so ergibt sich ein Maximum von 212 Fahrzeugen von Anliegern im Neubaugebiet „Am Heidenhübel“, deren Fahrten sich auf den Tag verteilen. Durch eine wahrscheinlich niedrigere Einwohnerdichte (nicht jedes Einfamilienhaus wird aus zwei Wohnungen bestehen), der Aufteilung in zwei Straßenabschnitte, die Nähe zum Bahn-Haltepunkt „Einöd“ (ab ca. 2025 möglicherweise Ausbau zum Bahnhof) und zur Bushaltestelle „Wustental“ (R7, Halbstundentakt Richtung Zweibrücken und Homburg) dürfte die PKW-Dichte im Wohngebiet sogar wesentlich geringer ausfallen. Somit ist davon auszugehen, dass auch nach abgeschlossener Aufsiedelung des Wohngebietes, Kapazitäten gegeben sind, um zusätzlichen Hol- und Bringverkehr aufzunehmen, zumal auch nicht alle Fahrzeuge gleichzeitig bewegt werden.

Dieses ist jedoch lediglich auf den Anwohnerverkehr beschränkt. Das Verkehrsaufkommen wird zukünftig deutlich weniger als zu Zeiten der Nutzung des Plangebiets als Einzelhandelsstandort.

Auch bezweifeln wir, dass diese Straße jemals für so ein Verkehrsaufkommen geplant war bzw. ausgelegt ist. Da jetzt schon einige Schäden an der Straße vorhanden sind. Bei der örtlichen Begehung wurde uns damals eine KiTa an Wohngebiet-Anfang gezeigt (3464/37). Hier wäre die Verkehrsbelastung im Wohngebiet um einiges geringer.

Hier muss zwingend geprüft werden, ob eine Anlieferung und Abholung auf anderem Wege realisierbar werden kann.

Und sprechen wir als Eltern eines 3 Jährigen und eines Neugeborenen ....

Hier ist davon auszugehen, dass jeden Tag das Ordnungsamt, oder die Polizei gerufen wird, sollte auch nur ansatzweise eine Gefahr durch den Verkehr für unsere Kinder ausgehen.

Wir haben uns bewusst für dieses Wohngebiet entschlossen, da wir laut Bebauungsplan von einer Verkehrsberuhigten Straße ausgegangen sind. Unsere Kinder sollte das Spielen auf der Straße möglich sein. Sollte es hier zu einer starken Nutzung durch den Verkehr des Kindergartens kommen, kann man hier fast von arglistiger Täuschung bzgl. des Bebauungsplanes ausgehen.

Wir werden gegebenenfalls alle rechtlichen, und wie schon bei er Erschließung, alle Möglichkeiten der Presse ausschöpfen.

Auch in unserem nächsten Satz sprechen wir als betroffene Eltern. Sollte unserem Kind hier oben durch den Verkehr der Kita etwas passieren, werden wir das als "bewusst von der Stadt Homburg in Kauf genommen" werten und alles in unsere Macht stehende tun, um die Verantwortlichen zu Rechenschaft zu ziehen. Inzwischen gibt bereits Gefährdungsgutachten zur Sicherheit der Kinder und Anlieger im Neubaugebiet.“

Auch die Anzahl der Kinder kann nicht mit den Fahrzeugbewegungen gleichgesetzt werden (teilweise fußläufig erreichbar, Geschwisterkinder...). Der durch das Vorhaben bedingte An- und Abfahrtsverkehr und die damit einhergehenden Auswirkungen sind darüber hinaus von einer zeitlich begrenzten Dauer und ausschließlich während der Tageszeit, werktags, insbesondere in den Morgen- und Nachmittagsstunden. Gleichzeitig ist mit einer Nivellierung der Stoßzeiten zu rechnen, da die Hol- und Bringzeiten von Kindertagesstätten angesichts zunehmend flexiblerer Arbeitszeitverhältnisse der Eltern (z.B. Gleitzeit, Homeoffice etc.) einen längeren Zeitkorridor verlangen. Durchgangsverkehr wird es auch nach Realisierung der KiTa nicht geben, da es sich hierbei um Ziel- und Quellverkehr der bzw. zur KITA handeln wird.

Der Ausbau der Straße ist als verkehrsberuhigter Bereich erfolgt. Motorisierte Verkehrsteilnehmer müssen demnach besondere Rücksicht nehmen und dürfen maximal Schrittgeschwindigkeit fahren. Parken ist hier nur auf speziell ausgewiesenen Flächen erlaubt. Die Unterbringung der benötigten Stellplätze für Mitarbeiter/innen der Kindertagesstätte als auch der Hol- und Bringzone kann - aufgrund der Grundstücksgröße - vollständig innerhalb des Plangebietes erfolgen. Die Anzahl der nachzuweisenden Stellplätze wird aus bauordnungsrechtlicher Sicht im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens vorgegeben und ist als Voraussetzung für die Baugenehmigung entsprechend nachzuweisen.

Die vorgebrachten Bedenken hinsichtlich Minderung der Unfallgefahr, Beeinträchtigungen durch Parksuchverkehr etc., kann nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens geregelt werden, sondern wird von der Stadt ordnungsrechtlich berücksichtigt. Hierzu hat auch das Rechts- und Ordnungsamt der Kreisstadt mit Stellungnahme vom 20.05.2021 keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Planvorhaben vorgebracht. Seitens der Ortspolizeibehörde erfolgte der Hinweis, dass mit Realisierung der KITA (bauliche) Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Zuge der Straße „Am Heidenhübel“ getroffen werden müssen. Darüber hinaus sei die Anlage einer Hol- und Bringzone außerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche in Betracht zu ziehen und zu prüfen. Dies betrifft die weitere Detailplanung. Auch dies wurde bereits geprüft und die Anordnung einer erweiterten Hol- und Bringzone ist später problemlos auf dem Grundstück möglich.

In diesem Zusammenhang wird auch darauf

	<p>hingewiesen, dass das zitierte „Gutachten“ (Gutachtliche Stellungnahme eines Sachverständigen für Straßenverkehrsunfälle sowie für KFZ-Schäden und Bewertung) kein Verkehrsgutachten darstellt, sondern eine unfallanalytische Stellungnahme. Den dort angemerkten „Gefahrensituationen“ kann, wie von der Ortpolizeibehörde vorgeschlagen, begegnet werden.</p> <p>Eine Standortalternativenprüfung durch die Kreisstadt hinsichtlich sonstiger verfügbarer Flächen wurde mit negativem Ergebnis durchgeführt. Auch bestehen aufgrund der topografischen Gegebenheiten und Eigentumsverhältnisse keine sonstigen Zufahrtsoptionen. Die angeführten Alternativstandorte / Zufahrtsoptionen wurden vor Einstieg in das Bebauungsplanverfahren außerhalb jeglicher formaler Verfahren kommuniziert. Erst mit dem Beschluss zur Einleitung des Verfahrens durch den Stadtrat im Jahr 2021 wurde ein „Grundsatzbeschluss“ gefasst, für den Standort Bau-recht durch ein Bebauungsplanverfahren nach BauGB mit Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange zu schaffen.</p> <p>Durch den rechtskräftigen Bebauungsplan „Im oberen Wustental und auf dem Heidenhübel“ (1990) ist bereits heute eine bauliche Entwicklung in Form eines Bau- oder Getränkemarktes (mit deutlich anderem Verkehrsaufkommen) grundsätzlich möglich, sodass zu keiner Zeit davon auszugehen war, dass das Grundstück auch langfristig keiner Bebauung zugeführt wird. Dass das Grundstück bislang nicht bebaut ist, ist lediglich darauf zurückzuführen, dass die Fläche im Eigentum der Kreisstadt ist.</p> <p>Darüber hinaus stellt nun § 22 Abs. 1a BIm-SchG klar, dass Geräuscheinwirkungen, die von Kindertageseinrichtungen hervorgerufen werden, im Regelfall keine schädlichen Umwelteinwirkungen und damit keine unzumutbaren Belästigungen oder Störungen sind. Gem. BauNVO ist eine Kindertagesstätte als Anlage für soziale Zwecke in einem allgemeinen Wohngebiet (§ 4 BauNVO) allgemein und selbst in einem reinen Wohngebiet (§ 3 BauNVO) ausnahmsweise zulässig.</p> <p><b>Beschlussvorschlag:</b></p> <p>Der Stadtrat beschließt, wie dargelegt, die Einwände zurückzuweisen und die Planung unverändert fortzuführen.</p>
<p><b>B18 BÜRGER 18</b></p> <p><u>Schreiben vom 08.06.2021</u></p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p>

„als Anwohner im Neubaugebiet "Am Heidenhübel" beziehen wir hiermit Stellung zum Plan- auslegungsverfahren des KiTa-Neubaus.

Wir möchten erklären das der geplante Neubau und auch der Betrieb der späteren Kindertages- stätte in keiner Weise unerwünscht ist.

Wir begrüßen die Entscheidung der Stadt Hom- burg, die seit Jahren fehlenden Kapazitäten in der Kinderbetreuung, durch einen Neubau zu entschärfen, sehen jedoch durch die geplante Verkehrsanbindung durch das Neubaugebiet als gefährlich an.

Begründung:

Durch den hier vorliegenden Bebauungsplan werden die Voraussetzungen geschaffen, um im genannten Wohngebiet eine erhebliche Er- höhung der Emissionen, in Bezug auf Lärm, Verkehr und Staub zu sanktionieren. Das ist auf Grund der unmittelbaren Nachbarschaft zu mehreren Wohngebieten nicht hinnehmbar.

Des Weiteren verfügt die Straße "Am Heiden- hübel" über keinen Gehweg, da sie als Misch- verkehrsfläche ausgewiesen wurde. Bei der "gehwegfreien" Alternative „Mischungsprinzip" soll durch besondere Gestaltung ein niedriges Fahrzeugtempo erreicht werden, was wiederum die gemeinschaftliche Nutzung der gleichen Flächen durch Fahrzeug- und Fußverkehre er- möglichen soll. Durch die geplanten fünf Grup- pen, mit der im Saarland zugelassenen Grup- pengröße von 25 Kindern, müssen wir mit ei- nem Verkehrsaufkommen in Stoßzeiten mit bis zu 125 Autos, zweimal am Tag rechnen. Zu- sätzlich zu dem "normalen" Anwohnerverkehr.

Diese Verkehrsbelastung ist nicht hinnehmbar.

In der Begründung zum B-Plan Entwurf 141217, Seite 14-15, wurde beschrieben "Die Ringstra- ße dient neben der Erschließungsfunktion ins- besondere der Kommunikation und dem Auf- enthalt der Bewohner. Der Verkehr wird sich auf die Anwohner des Gebiets beschränken. Hier- durch ergibt sich max. gesteigerte Wohnquali- tät. "

Weiter Seite 18 der Begründung zum B-Plan Entwurf 141217: Verkehrsflächen Besonderer Zweckbestimmung; Hier: Mischverkehrsfläche: Durch die kombinierte Ring- und Stichstraßen- erschließung wird das Gebiet nur von den zu- künftigen Anwohnern befahren, Durchgangs- verkehr ist nicht möglich. Hierdurch ergibt sich eine gesteigerte Wohnqualität.

Weiter Seite 20 der Begründung zum B-Plan Entwurf 141217: Mit der Realisierung des ge- planten Allgemeinen Wohngebietes wird es zwar zu einem Anstieg des Verkehrsaufkom- mens kommen. Dieses ist jedoch lediglich auf den Anwohnerverkehr beschränkt. Das Ver- kehrsaufkommen wird zukünftig deutlich weni- ger als zu Zeiten der Nutzung des Plangebiets als Einzelhandelsstandort.

Die Straße „Am Heidenhübel“ ist mit einer Re- gelbreite von 6,0 m als Mischverkehrsfläche geplant und ausgebaut. Nach einer zentralen Zufahrt teilen sich die Verkehrsströme auf zwei Straßenabschnitte auf. Der Wendehammer entspricht gem. RASt einer einseitigen Wen- deanlage für ein dreiaxsiges Müllfahrzeug und ist somit ausreichend dimensioniert.

Gem. der Richtlinie für die Anlage von Stadt- straßen (RASt 06) sind die Straßen als „Wohnweg“ zu klassifizieren. Diese Straßenka- tegorie kann gem. der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) bis zu 150 Fahr- zeuge pro Stunde aufnehmen. Diese Belas- tung dürfte selbst in Spitzenzeiten nicht er- reicht werden: Durch den Bebauungsplan „Wohnpark Heinrich-Spoerl-Straße“ wurden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau von 47 Wohngebäuden mit jeweils max. 2 Wohneinheiten und 2 Wohngebäuden mit je- weils max. 6 Wohneinheiten geschaffen. Hie- raus ergeben sich maximal 106 Wohneinhei- ten. Geht man von bis zu zwei Fahrzeugen je Wohneinheit aus, so ergibt sich ein Maximum von 212 Fahrzeugen von Anliegern im Neu- baugebiet „Am Heidenhübel“, deren Fahrten sich auf den Tag verteilen. Durch eine wahr- scheinlich niedrigere Einwohnerdichte (nicht jedes Einfamilienhaus wird aus zwei Wohnun- gen bestehen), der Aufteilung in zwei Straßen- abschnitte, die Nähe zum Bahn-Haltepunkt „Einöd“ (ab ca. 2025 möglicherweise Ausbau zum Bahnhof) und zur Bushaltestelle „Wusten- tal“ (R7, Halbstundentakt Richtung Zweibrü- cken und Homburg) dürfte die PKW-Dichte im Wohngebiet sogar wesentlich geringer ausfal- len. Somit ist davon auszugehen, dass auch nach abgeschlossener Aufsiedelung des Wohngebietes, Kapazitäten gegeben sind, um zusätzlichen Hol- und Bringverkehr aufzuneh- men, zumal auch nicht alle Fahrzeuge gleich- zeitig bewegt werden.

Auch die Anzahl der Kinder kann nicht mit den Fahrzeugbewegungen gleichgesetzt werden (teilweise fußläufig erreichbar, Geschwister-

Auch bezweifeln wir, dass diese Straße jemals für so ein Verkehrsaufkommen geplant war bzw. ausgelegt ist. Da jetzt schon einige Schäden an der Straße vorhanden sind.

Ob eine Anlieferung und Abholung der Kinder auf anderem Wege realisierbar ist, sollte nochmals geprüft werden.“

kinder...). Der durch das Vorhaben bedingte An- und Abfahrtsverkehr und die damit einhergehenden Auswirkungen sind darüber hinaus von einer zeitlich begrenzten Dauer und ausschließlich während der Tageszeit, werktags, insbesondere in den Morgen- und Nachmittagsstunden. Gleichzeitig ist mit einer Nivellierung der Stoßzeiten zu rechnen, da die Hol- und Bringzeiten von Kindertagesstätten angesichts zunehmend flexiblerer Arbeitszeitverhältnisse der Eltern (z.B. Gleitzeit, Homeoffice etc.) einen längeren Zeitkorridor verlangen. Durchgangsverkehr wird es auch nach Realisierung der KiTa nicht geben, da es sich hierbei um Ziel- und Quellverkehr der bzw. zur KITA handeln wird.

Der Ausbau der Straße ist als verkehrsberuhigter Bereich erfolgt. Motorisierte Verkehrsteilnehmer müssen demnach besondere Rücksicht nehmen und dürfen maximal Schrittgeschwindigkeit fahren. Parken ist hier nur auf speziell ausgewiesenen Flächen erlaubt. Die Unterbringung der benötigten Stellplätze für Mitarbeiter/innen der Kindertagesstätte als auch der Hol- und Bringzone kann - aufgrund der Grundstücksgröße - vollständig innerhalb des Plangebietes erfolgen. Die Anzahl der nachzuweisenden Stellplätze wird aus bauordnungsrechtlicher Sicht im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens vorgegeben und ist als Voraussetzung für die Baugenehmigung entsprechend nachzuweisen.

Die vorgebrachten Bedenken hinsichtlich Minderung der Unfallgefahr, Beeinträchtigungen durch Parksuchverkehr etc., kann nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens geregelt werden, sondern wird von der Stadt ordnungsrechtlich berücksichtigt. Hierzu hat auch das Rechts- und Ordnungsamt der Kreisstadt mit Stellungnahme vom 20.05.2021 keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Planvorhaben vorgebracht. Seitens der Ortspolizeibehörde erfolgte der Hinweis, dass mit Realisierung der KITA (bauliche) Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Zuge der Straße „Am Heidenhübel“ getroffen werden müssen. Darüber hinaus sei die Anlage einer Hol- und Bringzone außerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche in Betracht zu ziehen und zu prüfen. Dies betrifft die weitere Detailplanung. Auch dies wurde bereits geprüft und die Anordnung einer erweiterten Hol- und Bringzone ist später problemlos auf dem Grundstück möglich.

In diesem Zusammenhang wird auch darauf hingewiesen, dass das zitierte „Gutachten“ (Gutachtliche Stellungnahme eines Sachverständigen für Straßenverkehrsunfälle sowie für

	<p>KFZ-Schäden und Bewertung) kein Verkehrsgutachten darstellt, sondern eine unfallanalytische Stellungnahme. Den dort angemerkten „Gefahrensituationen“ kann, wie von der Ortschaftspolizeibehörde vorgeschlagen, begegnet werden.</p> <p>Eine Standortalternativenprüfung durch die Kreisstadt hinsichtlich sonstiger verfügbarer Flächen wurde mit negativem Ergebnis durchgeführt. Auch bestehen aufgrund der topografischen Gegebenheiten und Eigentumsverhältnisse keine sonstigen Zufahrtsoptionen. Die angeführten Alternativstandorte / Zufahrtsoptionen wurden vor Einstieg in das Bebauungsplanverfahren außerhalb jeglicher formaler Verfahren kommuniziert. Erst mit dem Beschluss zur Einleitung des Verfahrens durch den Stadtrat im Jahr 2021 wurde ein „Grundsatzbeschluss“ gefasst, für den Standort Bau-recht durch ein Bebauungsplanverfahren nach BauGB mit Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange zu schaffen.</p> <p>Durch den rechtskräftigen Bebauungsplan „Im oberen Wustental und auf dem Heidenhübel“ (1990) ist bereits heute eine bauliche Entwicklung in Form eines Bau- oder Getränkemarktes (mit deutlich anderem Verkehrsaufkommen) grundsätzlich möglich, sodass zu keiner Zeit davon auszugehen war, dass das Grundstück auch langfristig keiner Bebauung zugeführt wird. Dass das Grundstück bislang nicht bebaut ist, ist lediglich darauf zurückzuführen, dass die Fläche im Eigentum der Kreisstadt ist.</p> <p>Darüber hinaus stellt nun § 22 Abs. 1a BIm-SchG klar, dass Geräuscheinwirkungen, die von Kindertageseinrichtungen hervorgerufen werden, im Regelfall keine schädlichen Umwelteinwirkungen und damit keine unzumutbaren Belästigungen oder Störungen sind. Gem. BauNVO ist eine Kindertagesstätte als Anlage für soziale Zwecke in einem allgemeinen Wohngebiet (§ 4 BauNVO) allgemein und selbst in einem reinen Wohngebiet (§ 3 BauNVO) ausnahmsweise zulässig.</p> <p><b>Beschlussvorschlag:</b></p> <p>Der Stadtrat beschließt, wie dargelegt, die Einwände zurückzuweisen und die Planung unverändert fortzuführen.</p>
<p><b>B19 BÜRGER 19 – RA ZIMMERLING</b></p> <p><u>Schreiben vom 09.06.2021</u></p> <p>„wir teilen mit, dass Herr &lt;&lt;NAME&gt;&gt; uns mit der Wahrnehmung seiner Interessen beauftragt</p>	<p><u>Stellungnahme der Kreisstadt</u></p>

hat. Eine Vollmacht ist in der Anlage beigefügt. Ebenfalls ist in der Anlage beigefügt unsere Stellungnahme, die sich auf den Beschluss des Stadtrates der Kreisstadt Homburg vom 20.04.2021 im Hinblick auf die Aufstellung des Bebauungsplans "Kita Am Heidenhübel" in der Gemarkung Einöd bezieht. Wir bitten um Einbeziehung unserer Stellungnahme in die Abwägungsentscheidung im Rahmen des Bebauungsplans.

Bereits zum jetzigen Zeitpunkt weisen wir darauf hin, sollte der Bebauungsplan in der Form, wie aktuell vorliegend beschlossen werden, dass wir unserem Mandanten die Einreichung eines Normenkontrollantrages anempfehlen werden.

wir teilen mit, dass uns Herr <<Name>> mit der Wahrnehmung seiner Interessen beauftragt hat. Wir sind beauftragt eine Stellungnahme zur Aufstellung des Bebauungsplan "Kita Am Heidenhübel" in der Gemarkung Einöd abzugeben. Hierbei nehmen wir ausdrücklich auf die Einwendungen der Eheleute <<Name>> und der Familie <<Name>> Bezug und machen uns diese zu eigen. Diese sind in der Anlage ebenfalls beigefügt.

Vorab weisen wir darauf hin, dass die Nachbarn außerhalb des Planungsgebietes unmittelbar betroffen sind und auch im Falle eines Falles gegen den Bebauungsplan Normenkontrollantrag einreichen können. Insoweit dürfen wir exemplarisch auf das Urteil des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg vom 03.03.2015 - 5 S 1591/13 - verweisen. Der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg hat insoweit ausgeführt:

"Grundsätzlich kann die planende der Gemeinde zwar solche Betroffenheiten von Grundeigentümern mit Grundstücken außerhalb des Plangebiets unberücksichtigt lassen, die sich unmittelbar erst in anderen, regelmäßig späteren Planungen mit anderem Geltungsbereich realisieren; die Abwägung der betroffenen Eigentümerbelange ist dann erst in diesem Stadium vorzunehmen (BVerwG, Urteil vom 16.06.2011 - 4 CN 1.10 -, BVerfGE 140, 41). Von diesem Grundsatz sind aus Gründen der Effektivität von Abwägungsanspruch und Rechtsschutz des Betroffenen jedoch Ausnahmen anzuerkennen. Die Gemeinde darf nicht die Augen verschließen, wenn die Betroffenheit im späteren Plangebiet zwangsläufig Folge der vorausgehenden Planung ist. Das Gleiche gilt, wenn die spätere Betroffenheit zwar nicht zwangsläufig eintritt, wohl aber Folge des planerischen Konzepts der Gemeinde ist, dass der Baugebietsanweisung zugrunde liegt und deshalb als Ausdruck ihrer planerischen Selbstbin-

dung auch in die bauleitplanerische Abwägung einbezogen werden muss (BVerwG, Urteil vom 16.06.2011 - 4 CN 1.10- a.a.O.). Für die Annahme eines solchen Konzepts reicht eine bloße Planungspräferenz der Gemeinde, die sich im Laufe des Planungsverfahrens erst bewähren muss, zwar ebenso wenig aus wie die Anknüpfung an eine bereits durch Bebauungsplan oder Planfeststellungsbeschluss realisierte Planung. Wenn aber ein enger konzeptioneller Zusammenhang zwischen den Planungsbereichen besteht, auf den die Gemeinde erkennbar abstellt und der Grundlage ihrer Abwägung im vorausgehenden Planungsgebiet ist, weil sie aus Sicht der Gemeinde bestimmte Festsetzungen in einem anderen Planbereich voraussetzt, muss die Gemeinde die sich daraus später im folgenden Planungsbereich ergebenden Betroffenheiten einbeziehen. Damit eröffnet sich zugleich eine entsprechende Antragsbefugnis des späteren Betroffenen (BVerwG, Urteil vom 16.06.2011 - 4 CN 1.10 -, a.a.O.: Ausbau einer Straße unter Inanspruchnahme von Grundflächen der Antragsteller als angestrebte, "naheliegende Variante für die Verkehrserschließung des neuen Stadtteils" im früheren Planungsbereich).

Entsprechend ist die vorhergehende Planung der Gemeinde bezüglich dem Bebauungsplan Wohnpark Heinrich-Spörl-Straße zu berücksichtigen. Die bereits angesprochenen Einwendungen der weiteren Nachbarn unseres Mandanten haben bereits auf die Begründungen aus dem Bebauungsplan „Heinrich-Spörl-Straße“ hingewiesen. Hierbei führte der Bebauungsplan aus: "Die Ringstraße dient neben der Erschließungsfunktion insbesondere der Kommunikation und dem Aufenthalt der Bewohner. Der Verkehr wird sich auf die Anwohner des Gebietes beschränken. Hierdurch ergibt sich maximale gesteigerte Wohnqualität."

Durch die nunmehr geplante Bebauung wird der Verkehr sich nicht mehr auf die Anwohner des Gebietes beschränken. Zu dem Anliegerverkehr tritt hinzu der offenkundige Bring- und Abholverkehr der betreuten Kinder. Hierzu treten der Personalverkehr sowie der Lieferverkehr. Ggf. kommt auch noch ein nachmittagstäglicher Verkehr durch ein Reinigungsunternehmen hinzu. Hierbei ist insbesondere darauf hinzuweisen, dass die Straßenplanung im Wohnpark Heinrich-Spörl-Straße von vornherein lediglich auf den Anliegerverkehr ausgelegt wurde. Es existieren keine Bürgersteige. Die Fahrzeuge der Anwohner stehen regelmäßig auf der Straße, so dass ein eventueller gesteigerter Verkehr von vornherein erhebliche Probleme haben würde. Des Weiteren darf bezweifelt werden, dass der Straßenbelag die erhöhte Anforderungen verkraften kann.

Hierdurch ist somit eindeutig, dass durch die

Die Straße „Am Heidenhübel“ ist mit einer Regelbreite von 6,0 m als Mischverkehrsfläche geplant und ausgebaut. Nach einer zentralen Zufahrt teilen sich die Verkehrsströme auf zwei Straßenabschnitte auf. Der Wendehammer entspricht gem. RAST einer einseitigen Wendeanlage für ein dreiaxsiges Müllfahrzeug und ist somit ausreichend dimensioniert.

Gem. der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) sind die Straßen als „Wohnweg“ zu klassifizieren. Diese Straßenkategorie kann gem. der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) bis zu 150 Fahrzeuge pro Stunde aufnehmen. Diese Belastung dürfte selbst in Spitzenzeiten nicht erreicht werden: Durch den Bebauungsplan „Wohnpark Heinrich-Spörl-Straße“ wurden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau von 47 Wohngebäuden mit jeweils max. 2 Wohneinheiten und 2 Wohngebäuden mit jeweils max. 6 Wohneinheiten geschaffen. Hieraus ergeben sich maximal 106 Wohneinheiten. Geht man von bis zu zwei Fahrzeugen je Wohneinheit aus, so ergibt sich ein Maximum von 212 Fahrzeugen von Anliegern im Neubaugebiet „Am Heidenhübel“, deren Fahrten sich auf den Tag verteilen. Durch eine wahrscheinlich niedrigere Einwohnerdichte (nicht jedes Einfamilienhaus wird aus zwei Wohnungen bestehen), der Aufteilung in zwei Straßenabschnitte, die Nähe zum Bahn-Haltepunkt „Einöd“ (ab ca. 2025 möglicherweise Ausbau zum Bahnhof) und zur Bushaltestelle „Wustental“ (R7, Halbstundentakt Richtung Zweibrü-

zunehmend erfolgte Planung der Kita Am Heidenhübel die ursprüngliche Planung bezüglich dem Wohnpark Heinrich-Spörl-Straße konterkariert würde. Dies stellt in jedem Fall einen Abwägungsfehler dar. Im Hinblick auf die Abwägungen, die sich aus der Planung ergeben, zeigt sich, dass dieser Aspekt überhaupt nicht in den Blick genommen wurde. Im Hinblick auf gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse wird explizit ausgeführt, dass Beeinträchtigungen nicht zu erwarten seien unter Hinweis auf die BauVO. Es wird von Konfliktfreiheit ausgegangen. Hierbei wird insbesondere die Planung des Wohnparks konterkariert. Die Straße als Begegnungsstätte ist nicht mehr möglich. Insoweit steht die Planung diametral im Konflikt mit der mit dem Bebauungsplan Wohnpark Heinrich-Spörl-Straße.

Eklatanter werden die Abwägungsfehler im Bereich des Verkehrs selbst. Zur Abwägung im Rahmen des Verkehrs wird ausgeführt:

"Mit der Realisierung der geplanten Nutzung wird zu es einem Anstieg des Verkehrsaufkommens kommen. Da es sich bei der geplanten Nutzung um keine Nutzung mit intensivem Publikumsverkehr handelt, wird sich das Verkehrsaufkommen überwiegend auf das Bringen und Abholen der Kinder sowie auf den Mitarbeiterverkehr beschränken. Die Kapazitäten des örtlichen Verkehrsnetzes sind ausreichend.

Der ruhende Verkehr wird gebietsintern an zentraler Stelle untergebracht, so dass eine nachteilige Beeinträchtigung der Umgebung durch ruhenden Verkehr oder durch Parksuchverkehr vermieden wird.

Die Belange des Verkehrs werden durch die vorliegende Planung somit nicht erheblich negativ beeinträchtigt. "

Unser Mandant hat insoweit eine gutachterliche Stellungnahme des Verkehrssachverständigen Dipl.-Ing. Himbert eingeholt. Dieser hat sich die Örtlichkeiten genauestens angesehen.

Der Gutachter Himbert kommt zu dem Ergebnis, dass aus seiner langjährigen Erfahrung als Unfallanalytiker, die Verkehrssituation in der Heinrich-Spörl-Straße unter Zugrundelegung des nunmehr geplanten Kindergartens erhebliche Unfallrisiken zu erwarten lässt. Der Gutachter rät dringend einen kompetenten Verkehrs- und Straßenplaner in die Planung mit einzubeziehen. In der Anlage überreichen wir die gutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen Himbert und machen diese inhaltlich zum Gegenstand unserer Stellungnahme.

Entsprechend regen wir dringend an, dass

cken und Homburg) dürfte die PKW-Dichte im Wohngebiet sogar wesentlich geringer ausfallen. Somit ist davon auszugehen, dass auch nach abgeschlossener Aufsiedelung des Wohngebietes, Kapazitäten gegeben sind, um zusätzlichen Hol- und Bringverkehr aufzunehmen, zumal auch nicht alle Fahrzeuge gleichzeitig bewegt werden.

Auch die Anzahl der Kinder kann nicht mit den Fahrzeugbewegungen gleichgesetzt werden (teilweise fußläufig erreichbar, Geschwisterkinder...). Der durch das Vorhaben bedingte An- und Abfahrtsverkehr und die damit einhergehenden Auswirkungen sind darüber hinaus von einer zeitlich begrenzten Dauer und ausschließlich während der Tageszeit, werktags, insbesondere in den Morgen- und Nachmittagsstunden. Gleichzeitig ist mit einer Nivellierung der Stoßzeiten zu rechnen, da die Hol- und Bringzeiten von Kindertagesstätten angesichts zunehmend flexiblerer Arbeitszeitverhältnisse der Eltern (z.B. Gleitzeit, Homeoffice etc.) einen längeren Zeitkorridor verlangen. Durchgangsverkehr wird es auch nach Realisierung der KiTa nicht geben, da es sich hierbei um Ziel- und Quellverkehr der bzw. zur KITA handeln wird.

Der Ausbau der Straße ist als verkehrsberuhigter Bereich erfolgt. Motorisierte Verkehrsteilnehmer müssen demnach besondere Rücksicht nehmen und dürfen maximal Schrittgeschwindigkeit fahren. Parken ist hier nur auf speziell ausgewiesenen Flächen erlaubt. Die Unterbringung der benötigten Stellplätze für Mitarbeiter/innen der Kindertagesstätte als auch der Hol- und Bringzone kann - aufgrund der Grundstücksgröße - vollständig innerhalb des Plangebietes erfolgen. Die Anzahl der nachzuweisenden Stellplätze wird aus bauordnungsrechtlicher Sicht im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens vorgegeben und ist als Voraussetzung für die Baugenehmigung entsprechend nachzuweisen.

Die vorgebrachten Bedenken hinsichtlich Minderung der Unfallgefahr, Beeinträchtigungen durch Parksuchverkehr etc., kann nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens geregelt werden, sondern wird von der Stadt ordnungsrechtlich berücksichtigt. Hierzu hat auch das Rechts- und Ordnungsamt der Kreisstadt mit Stellungnahme vom 20.05.2021 keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Planvorhaben vorgebracht. Seitens der Ortspolizeibehörde erfolgte der Hinweis, dass mit Realisierung der KITA (bauliche) Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Zuge der Straße „Am Heidenhübel“ getroffen werden müssen. Darüber hinaus sei die Anlage einer Hol- und

empfohlene Verkehrs- und Straßenplanungsgutachten einzuholen. In der Form, wie die Verkehrssituation aktuell geplant ist, werden erhebliche negative Auswirkungen erfolgen. Dies insbesondere, da die Parkplatzplanung völlig unterdimensioniert ist. Die Planung beläuft sich auf drei Regel- und zwei Krippengruppen bei einer Belegung von 100 Kindern. Dies bedeutet, dass sich 60 Regelkinder und 40 Krippenkinder in der Betreuung befinden sollen. Ausweislich von dem Betreuungsschlüssel eine Fachkraft bei 3,6 Kindern bei Krippen und eine Fachkraft auf 9,6 Kinder bei Kita, ergibt dies ein Bedarf von 11,11 Fachkräften für die Krippengruppen und 6,25 für die Regelgruppen. Mithin ist von 12 Krippen-Mitarbeiter\*innen und 7 Regelmitarbeiter\*innen auszugehen. Dies bedeutet, dass 19 Mitarbeiter\*innen bei Vollaustattung anwesend sein müssen. Geplant sind hierbei indes nur 12 Parkplätze. D.h. die Parkplatzsituation ist bereits schon nicht auf den Personalbedarf der Kita abgestimmt. Wie hierzu noch ein Bring- und Abholverkehr über den Parkplatz abgebildet werden soll, ist absolut schleierhaft. Insofern wird es zwangsläufig zu regelmäßigem Parken in zweiter Reihe und Verstopfen der Heinrich-Spörl-Straße kommen. Hierdurch sind erhebliche Verkehrsbeeinträchtigungen zu befürchten und die Unfallgefahr steigt erheblich.

Dies ist in der Planung in keinster Weise abgebildet.

Unter diesen Gesichtspunkten ist zu konstatieren, dass der geplante Bebauungsplan der Kita Am Heidenhübel eindeutig gegen das Abwägungsverbot gem. § 1 Abs. 7 BauBG verstößt.

Wir dürfen Sie daher entsprechend auffordern, von der Planung in dieser Form Abstand zu nehmen.

#### **GUTACHTLICHE STELLUNGNAHME**

*Gemäß schriftlich erteiltem Auftrag durch die Familie <<Name>> soll unter verkehrstechnischen und Verkehrssicherheitsgesichtspunkten zu den Auswirkungen eines städteseitig geplanten Kindergartens am Ende des vorbezeichneten Bauungsgebietes Stellung genommen werden, insbesondere zu den verkehrstechnischen und sicherheitsrelevanten Auswirkungen. In Erledigung des Gutachtauftrags wurden die örtlichen Gegebenheiten am 04.06.2021 in Augenschein genommen und videotextuell dokumentiert. Darüber hinaus wurden Luftbildaufnahmen gefertigt. Aus der Bild- und Videodokumentation sind die örtlichen Gegebenheiten, der Straßenausbau und die Verkehrssituation nachvollziehbar. Die Visualisierungsinformationen können auf Bedarf vorgelegt werden.*

Bringzone außerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche in Betracht zu ziehen und zu prüfen. Dies betrifft die weitere Detailplanung. Auch dies wurde bereits geprüft und die Anordnung einer erweiterten Hol- und Bringzone ist später problemlos auf dem Grundstück möglich.

In diesem Zusammenhang wird auch darauf hingewiesen, dass das zitierte „Gutachten“ (Gutachtliche Stellungnahme eines Sachverständigen für Straßenverkehrsunfälle sowie für KFZ-Schäden und Bewertung) kein Verkehrsgutachten darstellt, sondern eine unfallanalytische Stellungnahme. Den dort angemerkten „Gefahrensituationen“ kann, wie von der Ortspolizeibehörde vorgeschlagen, begegnet werden.

Eine Standortalternativenprüfung durch die Kreisstadt hinsichtlich sonstiger verfügbarer Flächen wurde mit negativem Ergebnis durchgeführt. Auch bestehen aufgrund der topografischen Gegebenheiten und Eigentumsverhältnisse keine sonstigen Zufahrtsoptionen. Die angeführten Alternativstandorte / Zufahrtsoptionen wurden vor Einstieg in das Bebauungsplanverfahren außerhalb jeglicher formaler Verfahren kommuniziert. Erst mit dem Beschluss zur Einleitung des Verfahrens durch den Stadtrat im Jahr 2021 wurde ein „Grundsatzbeschluss“ gefasst, für den Standort Bau-recht durch ein Bebauungsplanverfahren nach BauGB mit Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange zu schaffen.

Durch den rechtskräftigen Bebauungsplan „Im oberen Wustental und auf dem Heidenhübel“ (1990) ist bereits heute eine bauliche Entwicklung in Form eines Bau- oder Getränkemarktes (mit deutlich anderem Verkehrsaufkommen) grundsätzlich möglich, sodass zu keiner Zeit davon auszugehen war, dass das Grundstück auch langfristig keiner Bebauung zugeführt wird. Dass das Grundstück bislang nicht bebaut ist, ist lediglich darauf zurückzuführen, dass die Fläche im Eigentum der Kreisstadt ist.

Darüber hinaus stellt nun § 22 Abs. 1a BIm-SchG klar, dass Geräuscheinwirkungen, die von Kindertageseinrichtungen hervorgerufen werden, im Regelfall keine schädlichen Umwelteinwirkungen und damit keine unzumutbaren Belästigungen oder Störungen sind. Gem. BauNVO ist eine Kindertagesstätte als Anlage für soziale Zwecke in einem allgemeinen Wohngebiet (§ 4 BauNVO) allgemein und selbst in einem reinen Wohngebiet (§ 3 BauNVO) ausnahmsweise zulässig.

**Beschlussvorschlag:**

*Aus den augenscheinlichen Feststellungen vor Ort ist aus unfallanalytischer Sicht anzumerken, dass das Bebauungsgebiet nach einer Zufahrt in einer Ringstraße mit einem Wendehammer am Ende des Bebauungsgebietes als reine Anliegerstraße ausgelegt ist. Die Straße hat keine Fahrbahnmarkierungen und insbesondere keine Gehwege, die die Fahrbahn rechts- und linksseitig abgrenzen.*

*Aus unfallanalytischer Sicht ist unter Berücksichtigung von verstärktem Anliegerverkehr die Zuwegung zu dem geplanten Kindergarten nicht geeignet. In diesem Zusammenhang ist auch zu berücksichtigen, dass die Ringstraße mit rechtsseitiger und linksseitiger enger Bebauung auch als Park- und Abstellraum von Fahrzeugen fungiert, welche eine erhebliche Sichtabschattung auf spielende Kinder darstellen. Wenn überhaupt ist hier nur Schrittgeschwindigkeit möglich, was allerdings unter Berücksichtigung einer erhöhten Fahrzeugfrequenz durch ein Abhol- und Bringservice der Kinder nicht bzw. nur schwer realisierbar ist. Insoweit wird aus unfallanalytischer Sicht die dort zu erwartende Verkehrssituation am Ende des Neubaugebietes aus unfallanalytischer Sicht als äußerst problematisch angesehen. Fußgängerunfälle insbesondere Kinderunfälle sind nach diesseitiger Beurteilung in der Zufahrt zum geplanten Kindergarten vorprogrammiert. Insoweit wird diesseits dringend empfohlen, einen kompetenten Verkehrs- und Straßenplaner mit in die Planung einzubeziehen, wobei an dieser Stelle aus den diesseitigen langjährigen Praxiserfahrungen im Rahmen von Unfallanalysen für Polizei, Gerichte und Staatsanwaltschaft anzumerken ist, dass erhebliche Unfallrisiken zu erwarten sind und dementsprechend das Planungsvorhaben nochmals kritisch überprüft werden sollte.“*

Der Stadtrat beschließt, wie dargelegt, die Einwände zurückzuweisen und die Planung unverändert fortzuführen.

#### **VORSCHLAG DER VERWALTUNG**

- Anpassung der Stellplatzfläche in der Planzeichnung auf Basis der fortgeschrittenen Detailplanung.

#### Stellungnahme der Kreisstadt

Die Anpassung der Stellplatzfläche dient einer optimierten Verkehrsführung in Hinblick auf eine verbesserte Anordnung des Kiss & Go Bereiches innerhalb des Plangebietes. Die dargestellte Visualisierung war nur beispielhaft und gibt diese Optimierung nicht wieder und kann daher entfallen.

#### **Beschlussvorschlag:**

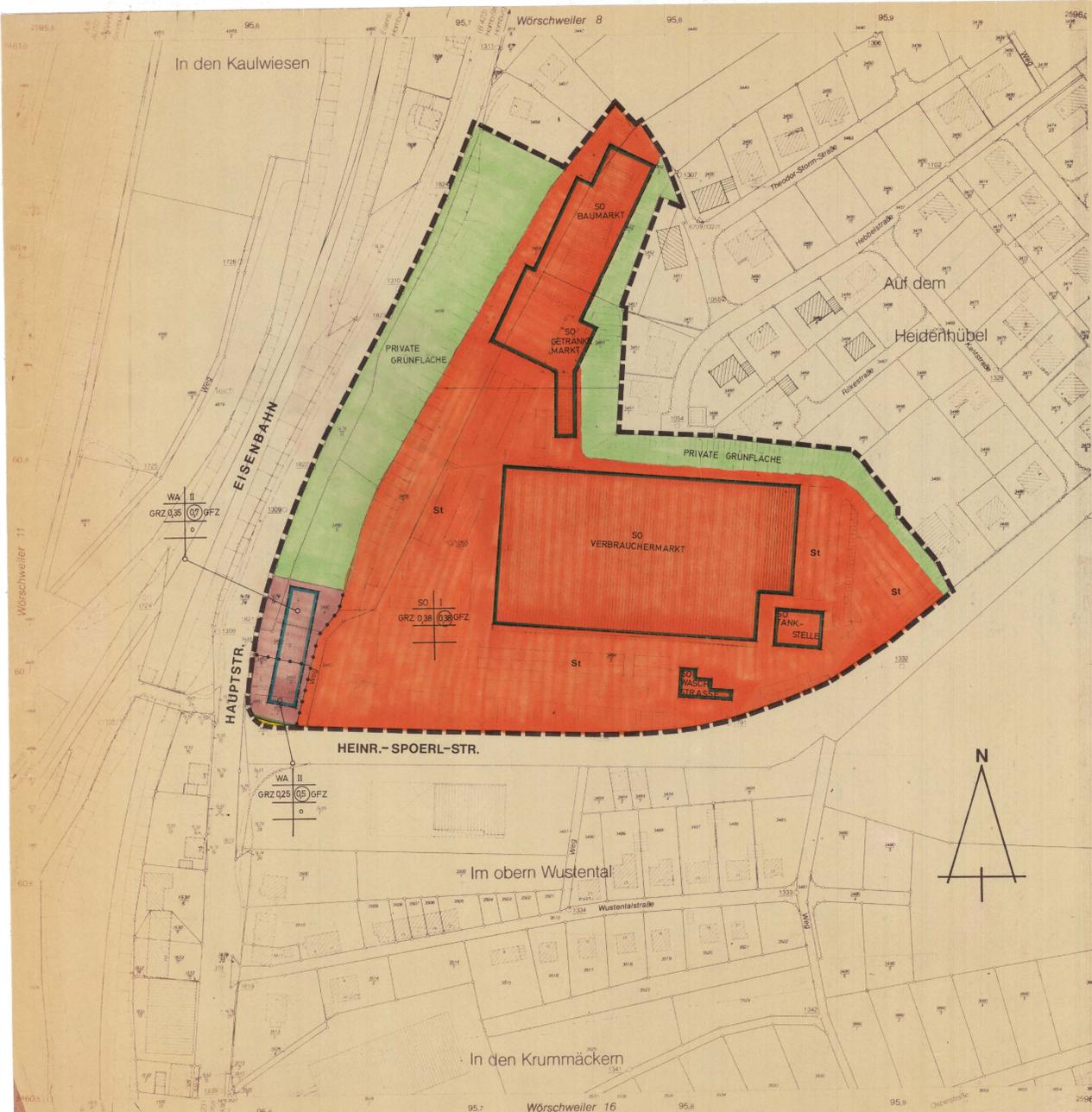
Der Stadtrat beschließt, wie dargelegt, die Stellplatzfläche in der Planzeichnung zum Bebauungsplan auf Basis der fortgeschrittenen Detailplanung zeichnerisch anzupassen.

Der Stadtrat beschließt, wie dargelegt, die Vi-

		sualisierung aus den Planunterlagen ersatzlos zu streichen.
--	--	---

Kartendarstellungen mit Überlagerung des Katasterbestandes können zu Fehlinterpretationen führen.  
Die Lage der Grundstücksgrenze zur Örtlichkeit ist letztlich nur durch eine örtliche, amtliche Vermessung feststellbar.





1. qualifizierter Auslegung

**BERAUUNGSPLAN (SATZUNG)**  
**"IM OBEREN WÜSTENTAL UND AUF DEM HEIDENHÜBEL"**,  
 KREISSTADT HOMBURG

Bestandteil des Bebauungsplanes ist neben der Planzeichnung mit Zeichenerklärung der folgende Textteil:

- Art der baulichen Nutzung:
- (1) Allgemeines Wohngebiet (§ 4 BauNVO).  
Die Ausnahmen nach § 4 Abs. 3 Nr. 1, Nr. 3, Nr. 4 und Nr. 5 BauNVO sind nicht Bestandteil dieses Bebauungsplanes.
  - (2) Sonstige Sondergebiete (§ 11 Abs. 3 BauNVO).
    - 2.1 Das Sondergebiet dient der Unterbringung eines großflächigen Einzelhandelsbetriebes.
    - 2.2 Zulässig sind:
      1. Lebensmittelmarkt
      2. Baumarkt
      3. Getränkemarkt
      4. Tankstelle
      5. Waschstraße

**Hinweis:**

Die Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 15.09.1977 (BGBl. S. 1763) geändert durch die Verordnung vom 19.12.1986 (BGBl. S. 2665) findet Anwendung.

**VERFAHRENSÜBERSICHT**

Der Rat der Kreisstadt Homburg hat am 27.04.1989 gemäß § 2 Abs. 1 Satz 1 in Verbindung mit Abs. 4 Baugesetzbuch (BauGB) die Änderung des Bebauungsplanes im Sinne des § 10 BauGB beschlossen. Der Beschluß ist am 23.06.1989 ortsüblich bekannt gemacht worden.

Die Öffentliche Darlegung und Anhörung - Bürgerbeteiligung - gemäß § 3 Abs. 1 BauGB sind in der Zeit vom 03.07.1989 bis 06.07.1989 durchgeführt worden.

Der Bebauungsplanänderungsentwurf und die Begründung (§ 3 Abs. 2 BauGB) die der Rat am 03.10.1989 beschlossen hat, lagen in der Zeit vom 29.11.1989 bis 29.12.1989 öffentlich aus. Ort und Dauer der Auslegung, mit dem Hinweis, daß Bedenken und Anregungen während der Auslegungsfrist vorgebracht werden können, wurden am 18.11.1989 ortsüblich bekannt gemacht.

Der Rat der Kreisstadt Homburg hat am 03.04.1990 über die vorgebrachten Bedenken und Anregungen befunden, die Begründung gemäß § 9 Abs. 8 BauGB und die Bebauungsplanänderung als Satzung gemäß § 10 BauGB in Verbindung mit § 12 MBO beschlossen.

Homburg, den 03.04.1990

Der Oberbürgermeister

Dieser Plan wurde von der Kreisstadt Homburg am **6.4.1990** gemäß § 11 BauGB angezeigt.

Eine Verletzung von Rechtsvorschriften wird nicht geltend gemacht.

Saarbrücken, den **2.9.1990**  
 Der Minister für Umwelt  
 i. A. *[Signature]*  
 (Würken)

**SAARLAND**  
 Der Minister  
 für Umwelt  
 65-4437/50 2/1m

Die Öffentlichkeitsbeteiligung des Angelegensverfahrens wurde gemäß § 12 Satz 1 BauGB am **6.10.1990** ortsüblich bekannt gemacht.

Mit dieser Bekanntmachung ist die Bebauungsplanänderung in Kraft getreten.

**ZEICHENERKLÄRUNG**

- WA Allgemeines Wohngebiet
- SO Sonstige Sondergebiete
- GRZ Grundflächenzahl
- GFZ Geschosflächenzahl
- IM Zahl der Vollgeschosse
- o Offene Bauweise
- Baugrenzen
- Straßenverkehrsflächen
- Straßenbegrenzungslinie
- Private Grünflächen
- St Stellplätze
- Grenze des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes
- .... Abgrenzung unterschiedlicher Nutzung

**KREISSTADT HOMBURG/SAAR**



**BEBAUUNGSPLANÄNDERUNG**

**IM OBEREN WÜSTENTAL UND AUF DEM HEIDENHÜBEL**

MASZSTAB: 1:1000

STADTBAUAMT  
 ABTEILUNG STADTPLANUNG

HOMBURG, DEN **3.4.1990**

SACHBEARBEITER : *[Signature]*

ABTEILUNGSLEITER : *[Signature]*

BAUDIREKTOR : *[Signature]*  
 Ehrmanntraut

## „KiTa Heinrich-Spörl-Straße“

### Bebauungsplan in der Kreisstadt Homburg Stadtteil Einöd

-

#### Erfassung der Haselmaus (*Muscardinus avellanarius*)



---

erstellt:

ARK Umweltplanung und -consulting  
Paul-Marien-Straße 18  
66111 Saarbrücken

Auftraggeber:

CJD Homburg gGmbH  
Einöder Str. 80  
66424 Homburg

---

erstellt: 16.11.2021

ARK Umweltplanung und –consulting  
Paul-Marien-Str. 18  
66111 Saarbrücken  
Tel.: 0681 373469  
Fax: 0681 373479  
email: [j.weyrich@ark-partnerschaft.de](mailto:j.weyrich@ark-partnerschaft.de)

Bearbeiter:

Dr. F. Wilhelmi  
Dr. J. Weyrich

## Inhalt

1. Aufgabenstellung .....	4
2. Rechtsgrundlage .....	5
3. Beschreibung der Erfassungsfläche .....	6
4. Methode .....	8
5. Ergebnis .....	10
5.1 Kurzcharakterisierung der Haselmaus.....	10
5.2 Befunde der nest tube-Kontrollen .....	12
5.3 Betrachtung der Befunde.....	14
5.4 Untersuchungen zur Spanischen Flagge.....	14
6. Notwendige Maßnahmen für die Bauphase.....	15

Anhang

## 1. Aufgabenstellung

Die CJD Homburg gGmbH plant im Anschluss an das derzeit entstehende Baugebiet „Wohnpark Heinrich-Spörl-Str. 1“ (ehemaliges Gelände des GLOBUS-Verbrauchermarktes) die Errichtung einer Kindertagesstätte, um den Bedarf insbesondere der sich im Wohnpark ansiedelnden Jungfamilien zu decken.

Das Bauleitplanverfahren wird nach § 13a BauGB (Bebauungspläne der Innenentwicklung) durchgeführt. Damit entfällt die Notwendigkeit einer förmlichen Umweltprüfung und der Erstellung eines Umweltberichtes. Da die legitimierte Versiegelung weniger als 2 ha beträgt, sind die Vorgaben zur Aufstellung im beschleunigten Verfahren erfüllt und es besteht keine Ausgleichsverpflichtung i.S.d. Eingriffsregelung nach § 14ff. BNatSchG. Ebenso besteht keine Verpflichtung zur Vorprüfung des Einzelfalls gem. der in Anlage 2 BauGB genannten Kriterien. Unabhängig von der Art des baurechtlichen Verfahrens ist jedoch grundsätzlich der besondere Artenschutz nach § 44 BNatSchG zu beachten.

Der Planbereich grenzt unmittelbar an den Wohnpark und umfasst ein nach Norden sich verjüngendes künstlich angelegtes Plateau, das innerhalb der zur Bliesau abfallenden Steilhänge angelegt wurde.

Die Hangbereiche werden von z.T. älteren Gehölzbeständen eingenommen. Ein Teil des nördlichen, im Wesentlichen mit Robinien bewachsenen Hangs in Richtung Theodor-Storm-Str. ist im rückwärtigen Teilbereich mittlerweile von ausgedehnten Brombeergebüschen unterwachsen. Der Plateaubereich liegt seit mindestens 2 Dekaden brach und verbuscht lokal ebenfalls mit Robinien und Brombeergebüschen.

Die Fläche erfüllt damit zumindest einen Teil der erforderlichen Habitatrequisiten der Haselmaus (hier: nuss- und beerenreiche, z.T. dichte Gehölzstrukturen). Auch wenn im Zuge der kursorischen Begehung keine Spuren (Reste von Koben, Fraßspuren,...) entdeckt wurden und sich die genannten Habitatrequisiten in größerem Umfang erst außerhalb der Planungsfläche befinden, kann eine Präsenz nicht mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden. Eine Einwanderung aus besser geeigneten Arealen in die Fläche ist über den Gehölzverbund zum Pfandertal grundsätzlich möglich.

Darüber hinaus lehrt die Erfahrung aus anderen Projekten, dass Haselmäuse oftmals auch an Orten vorkommen, die nicht unbedingt mit den bekannten Habitatpräferenzen korrespondieren. So wurden Exemplare z.B. auch in lückigen und nahezu unterholzfreien Böschungsgehölzen entlang von Autobahnen nachgewiesen<sup>1</sup>. Damit muss auch die bisherige Auffassung einer erhöhten Störsensibilität neu bewertet werden.

Die Beurteilung lediglich anhand einer Potentialabschätzung, inwieweit die Verbote des §44 BNatSchG für die im Anhang IV der Flora-Fauna-Habitatrichtlinie (FFH-RL) gelistete und streng geschützte Art tatbeständig werden können, erschien im vorliegenden Fall aus Gründen der Rechtssicherheit nicht ausreichend.

In Absprache mit dem LUA wurden daher in der Vegetationsperiode 2021 entsprechende Untersuchungen durchgeführt, bei denen sog. *nest tubes* ausgebracht wurden. Das sind PVC-

---

<sup>1</sup> ARK (2020): Sanierung der BAB 8 zwischen AS Neunkirchen-Oberstadt und AK Neunkirchen, Kontrolluntersuchungen gem. Auflagen des Planfeststellungsentwurfes

Röhren, die im Präsenzfall gerne zum Bau der Schlaf- und Fortpflanzungsnester (Kobel) und damit als Fortpflanzungs- und Ruhestätte angenommen werden. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn das natürliche Angebot an derartigen Strukturen gering ist. Es handelt sich hierbei um eine anerkannte Nachweismethode (vgl. u.a. ALBRECHT et al. 2014<sup>2</sup>).

Als weitere potenziell betroffene Art wurde auf Anregung des LUA im Zuge der Kontrollen auch das Vorkommen der Spanischen Flagge (*Euplagia quadripunctaria*) überprüft.

## 2. Rechtsgrundlage

Die Zugriffsverbote des § 44 Abs.1 BNatSchG, nämlich die Verbote

- Nr. 1 wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,
- Nr. 2 wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert,
- Nr. 3 Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,
- Nr. 4 wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

gelten grundsätzlich für alle besonders geschützten Tier- (Ziff.1, 3) und Pflanzenarten (Ziff. 4) bzw. alle streng geschützten Tierarten und die europäischen Vogelarten (Ziff. 2).

Eine Legalausnahme von den Tatbeständen ist in § 44 Abs. 5 BNatSchG formuliert:

Bei Handlungen im Rahmen zulässiger Eingriffe im Sinne der Eingriffsregelung resp. nach den Vorschriften des Baugesetzbuchs gelten die Verbote zur Zeit nur für Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und für heimische Vogelarten. Bei den Arten des Anh. IV der FFH-RL (und den heimischen Vogelarten) stellen die Beschädigung/Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten sowie die unvermeidbare Verletzung und Tötung von Individuen zudem keine Verbotstatbestände dar, sofern die ökologischen Funktionen der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt werden.

---

<sup>2</sup> ALBRECHT et al. (2014): Leistungsbeschreibungen für faunistische Untersuchungen im Zusammenhang mit landschaftsplanerischen Fachbeiträgen und Artenschutzbeitrag“, Schlussbericht 2014 (FE 02.332/2011/LRB; Hrsg. BMVI)

### 3. Beschreibung der Erfassungsfläche

Die Planungsfläche umfasst ein nach Norden sich verjüngendes künstlich angelegtes Plateau, das innerhalb der zur Bliesau abfallenden Steilhänge angelegt wurde. Sowohl der angrenzende Oberhang in Richtung Theodor-Storm-Str. als auch der obere Rand des sehr steilen Unterhanges zur Bliesau sind in den Geltungsbereich eingeschlossen.

Die Hangbereiche werden von z.T. älteren Gehölzbeständen eingenommen. Im Unterhang stockt ein Eichenmischbestand mit einzelnen Alteichen (BHD bis ca. 80 cm). Unklar ist welche Exemplare innerhalb und welche außerhalb des Geltungsbereiches stehen und/oder ob diese evtl. erhalten werden können.

Der nördliche Abschnitt des Unterhanges ist frei von Gehölzen und wird regelmäßig gemäht. Der Gehölzbestand am Oberhang ist lückiger, jünger und wird von der Robinie bestimmt, denen einzelne Traubeneichen und wenige Vogelkirschen beigemischt sind. Infolge der stickstoffbindenden und eutrophierenden Wirkung der Robinie wird der Unterstand mittlerweile von der Brombeere u.a. Stickstoffzeigern (*Urtica dioica*, *Chelidonium majus*, *Alliaria petiolata*,...) dominiert.

Der Plateaubereich liegt seit mindestens 2 Dekaden brach und verbuscht lokal vor allem mit Robinien und Brombeerhecken, lediglich der rückwärtige Bereich ist gehölzfrei. Durch die Fläche führt ein Fußweg.



**Abb. 1:** Blick von Norden auf die Planungsfläche mit zentralem Plateau und gehölzbestandenenem Oberhang am linken Bildrand (links); vorderer Plateauabschnitt mit jüngerem Robinienaufwuchs (rechts), Aufnahmezeitpunkt Dezember 2020



**Abb. 2:** von oben links nach unten rechts: Blick auf den Oberhang zur Theodor-Sturm-Str. mit mittelalten Robinien; unterer Steilhang mit älteren Traubeneichen; nördlicher gehölzfreier Abschnitt des Unterhanges oberhalb der Wohnbebauung an der Hauptstraße (B 423); nördlich an den Geltungsbereich angrenzende Alteichenreihe (Aufnahmezeitpunkt Dez. 2020; untere Bildreihe: Bewuchs des Plateaus in fortgeschrittenem Jahresverlauf im Mai (unten links) und im August 2021 (unten rechts)

## 4. Methode

Für den Präsenznachweis wurden sog. *nest-tubes* der Firma NHBS<sup>3</sup>, Großbritannien verwendet. Dabei handelt es sich um 25 x 6,5 x 6,5 cm große PVC-Röhren mit einem Holzschieber als Kletter- und Einstiegshilfe, der gleichzeitig die Rückseite der Röhre verschließt (Abb. 3). Die *tubes* haben sich in zahlreichen Studien v.a. dort bewährt, wo das Angebot an natürlichen oder anderen künstlichen Höhlen (z.B. Vogelkästen oder spezielle Haselmaus-Nistkästen) gering ist.



**Abb. 3:** Haselmaus-*nesttube*, mit Kabelbindern an waagrecht exponiertem Ast (links) und verwendete Markierungen zum Wiederauffinden der *tubes*

Die *tubes* werden mit Kabelbindern an möglichst waagrecht ausgerichteten Ästen im Kronenbereich von Sträuchern und niederen Bäumen befestigt (vgl. Abb. 3). Vorteilhaftere Expositionsorte sind die verschiedenen Nährgehölze (Hasel, Schw. Holunder, Hartriegel, Kirsche, Brombeere etc.), bevorzugt am Bestandsrand. Aufgrund der Wärme- und Lichtgunst ist hier die Blüten- und Fruchtracht der Gehölze deutlich besser als im beschatteten Waldinnenbereich (gleichzeitig erleichtern diese Standorte auch die Wiederauffindbarkeit bei den Kontrollen).

Eine signifikante Bevorzugung in der Höhe oder der Orientierung des Röhreneingangs (zum Stamm hin oder davon weg weisend) sowie der Dichte der Vegetation zeigt sich zumindest bei der Akzeptanz der *tubes* nicht. Allgemein wird dichteres Buschwerk als günstig vermutet (öfters werden in der Literatur Brombeer-Ranken aufgrund der günstigen Anheftpunkte für natürliche Nester als favorisiert genannt) und spezielle, dauerhafte Haselmaus-Nistkästen haben i.d.R. das Eingangsloch dem Stamm zugewandt. Bei eigenen Untersuchungen der letzten Jahre zeigten die Resultate tatsächlich keine Vorzugsposition<sup>4</sup>.

<sup>3</sup> Natural History Book Service – wildlife ecology and conservation equipment, Devon, GB

<sup>4</sup> Brombeeren zeigen sich allerdings zumindest für die Kontrollgänge als recht ungünstig; zum einen wachsen die *tubes* völlig zu und sind schwer wiederzufinden, zum anderen können die stark wachsenden Ranken diese völlig aus der günstigen waagerechten Position verschieben.

Entsprechend wurden die *tubes* sehr variabel in Höhen zwischen 50 bis 200 cm mit willkürlich gewählter Öffnungsrichtung, sowohl in sehr dichtem als auch lichtem Geäst angebracht. Die *tubes* wurden durchnummeriert<sup>5</sup> und die Standorte zusätzlich mit gelben Markierungsstäben für die rasche Wiederfindung markiert.

Auf der hölzernen Rückwand-Innenseite wurde als ergänzende Nachweismethode eine Klebefolie als „Haar-Falle“ aufgebracht. Damit kann in der Regel auch ein kurzzeitiger Besuch der Röhre registriert werden, selbst wenn kein Nistmaterial eingetragen, ein Nest angelegt, oder Kot hinterlassen wird.

Sind die Haar-Anhaftungen zahlreich und dicht, kann bereits an der eindeutig orange-hellbraunen Farbe der Besuch einer Haselmaus erkannt werden. Bei weniger Anhaftungen erfolgte eine lichtmikroskopische Betrachtung (100x) unter Verwendung eines Bestimmungsschlüssels und Bildvergleichen<sup>6</sup>. Damit lassen sich (nach Reinigung mit Diethylether, Behandlung mit Paraffinöl) zumindest die Deckhaare von Schläfern (Fam. Gliridae, zu denen die Haselmaus gehört) von denen der Langschwanzmäuse (U.fam. Murinae, z.B. Waldmaus, Gelbhalsmaus<sup>7</sup>) anhand der Haarmark-Struktur (Medulla) unterscheiden<sup>8</sup>.



**Abb. 4:** Skizzierte Medulla-Strukturen von Kleinsäugetern, aus: the dormouse conservation handbook

Als Habitat-Gehölze gelten artenreiche, im Kronenschluss stehende Baum- und Strauchbestände mit hohem Anteil an Blüten und Früchten (Beeren, Nuss- und Steinfrüchte) bietenden Gewächsen, die zusammen mit Blattknospen die Vorzugsnahrung der Haselmäuse sind<sup>9</sup>.

Die *tubes* wurden nicht nur auf der gesamten Planungsfläche, sondern auch darüber hinaus in Richtung Pfandertal platziert, um einen Teil des vermuteten Einwanderungskorridors abzudecken (s. Anhang 2: Lageplan *tubes*). Vor der ersten Kontrolle wurden diese unglücklicherweise vom Flächeneigentümer entfernt, mit dem Hinweis die *tubes* können bei ihm abgeholt werden. Im darauffolgenden Gespräch, in dem auf die Notwendigkeit der Untersuchungen hingewiesen wurde und darauf, dass nicht zuletzt die Stadt Homburg ein

<sup>5</sup> Arbeitsbedingt beginnt die Nummerierung mit Ziffer 11

<sup>6</sup> Teerink, B.J. (1991) hair of Westeuropean Mammals – Atlas & identification key. Cambridge Univ. Press sowie Tester, R., Müller, J.P. (2000): Verbreitung und Habitaddifferenzierung der Schläfer (Gliridae) im Unterengadin (Schweiz) Jber.Natf.Ges.Graubünden109 ,S. 93-112

<sup>7</sup> nur diese beiden *Apodemus*-Arten sind aufgrund ihrer Kletterfreudigkeit in den Tubes zu erwarten

<sup>8</sup> Um die Bilche untereinander zu differenzieren wären weitere Präparationen erforderlich

<sup>9</sup> Die namensgebende Haselnuss ist bei weitem nicht die essentielle Nährfrucht der Tiere

Interesse an den Ergebnissen hat, wurde die Erlaubnis erteilt, die *tubes* an den gleichen Positionen wieder auszubringen.

Insgesamt wurden 30 *nest tubes* (vorzugsweise im Bereich von erfolgversprechenden Nährsträuchern) ausgebracht.

## 5. Ergebnis

### 5.1 Kurzcharakterisierung der Haselmaus<sup>10</sup>

Als **Lebensraum** bevorzugt die Haselmaus stufig aufgebaute Laubmischwälder, Gehölze, frühe Wald-Sukzessionsstadien mit durchgehender Besonnung sowie fruchtreichem Unterwuchs. Entscheidend ist die Möglichkeit ohne Bodenberührung von Strauch zu Strauch zu klettern (arboreales Verhalten). Von Frühling bis Herbst muss eine ausreichende Nahrungsgrundlage in ihrer Umgebung vorhanden sein. Wird der Bestand durch fortschreitenden Kronenschluss verdunkelt, siedelt die Haselmaus an den Rändern oder wandert ab. Weist ein Kulturland vernetzte und ausreichend dichte Gebüschreihen auf, kann sie selbst diese erfolgreich besiedeln. Im Allgemeinen wird ihr Vorkommen durch Arten- und Strukturarmut sowie eine reduzierte Kraut- und Strauchschicht eingeschränkt.

In ihrer **Lebensweise** ist die Haselmaus wie alle Bilche nachtaktiv. Die Aktivitätszeit variiert mit der Jahreszeit und dauert etwa bis zur Morgendämmerung. Kurz vor dem Winterschlaf ist sie die Nacht durchgehend aktiv. Aufgrund des starken arborealen Verhaltens können bereits nur 6 m breite Streifen ohne Kronenschluss als Barriere wirken und 20 m gehölzfreie Landstreifen können Populationen trennen. Gleichwohl gibt es Beobachtungen von Einzeltieren, die bis zu 50 m offene Bereiche im Wald oder in Ausnahmefällen auch über 500 m landwirtschaftlich genutzte Flächen querten.

Treten ungünstige Bedingungen auf, fallen Haselmäuse in einen lethargischen Zustand, in welchem die Körpertemperatur deutlich absinkt. Diese sog. **Sommerlethargie** (Torpor) wird von Faktoren wie Temperatur und Nahrungsverfügbarkeit beeinflusst. Neben den Ruhephasen im Sommer hält sie **Winterschlaf** von September/Oktobre bis März/April. Sinken die Außentemperaturen auf rund 3 bis 5 °C, schläft sie ein und reduziert ihre Körpertemperatur auf 4 °C. In der Regel überwintern Haselmäuse einzeln.

Während der Fortpflanzungszeit verhalten sich die Haselmäuse **territorial**. Die **Reviergrößen** männlicher Tiere liegen zwischen 0,45 ha – 1 ha, die der Weibchen ist mit 0,14 – 0,8 ha kleiner; sie variieren in Abhängigkeit von der Verteilung der Nahrungsquellen und der

---

<sup>10</sup> Zusammengestellt aus:

Juškaitis, R., & Büchner, S. (2010): Die Haselmaus. Die Neue Brehm-Bücherei. Westarp Wissenschaften, Hohenwarsleben.

Resch, C. & Resch, S. (2020): Haselmaus - Muscardinus avellanarius. kleinsaeuger.at - Internethandbuch über Kleinsäugerarten im mitteleuropäischen Raum: Körpermerkmale, Ökologie und Verbreitung. apodemus - Priv. Institut f. Wildtierbiologie

Bright, P. W., Morris, P. A., & Mitchell-Jones, T. (2006): The dormouse conservation handbook. English Nature,

**Populationsdichte** Die Haselmaus gilt als ausgesprochen ortstreu. Telemetrie-Studien zeigen, dass zurückgelegte Strecke in einer Nacht im Mittel zwischen 140-160 m liegt (die größte erfasste Distanz betrug 390 m). Hinzu kommen natürlich vertikale Bewegungen, die bis in höchste Baumgipfel führen können. Haselmäuse nutzen übers Jahr gesehen zwar ein ausgedehntes Territorium, halten sich real jedoch je nach Saison und Nahrungsverfügbarkeit nur auf kleinen Flächen auf. Männchen-Reviere umfassen häufig Territorien mehrerer Weibchen. Ab Herbst können Haselmäuse vermehrt in Gruppen angetroffen werden, wobei sich vorwiegend männliche und weibliche Tiere ein Nest teilen. Adulte Tiere akzeptieren junge Haselmäuse und überwintern häufig mit ihnen im gleichen Revier. Abwandernde Jungtiere gründen meistens (90 %) ihr eigenes Territorium im Umkreis von wenigen Hundert Metern vom Geburtsort entfernt.

Charakteristisch für die Haselmaus ist der regelmäßige Bau frei stehender, fein verwobener **Nester** in Kugelform. Die Kugelform wird auch in geräumigen Vogelkästen oder Baumhöhlen beibehalten (in den *nest tubes* ist die Kugelform oft schwer zu erkennen bzw. sie wird bei Kontrollen durch das Aufschieben der Holzeinlage deformiert, der typische Aufbau bleibt aber erkennbar). Freinester liegen i.d.R. auf einer stützenden Astverzweigung auf und nutzen dünne Zweige und Ranken als weitere Befestigung. Ein Individuum baut/unterhält 3 bis 6 **Sommernester**. Je nach verfügbarem Material und Zweck werden Grasnester, Blatt- oder Laubnester<sup>11</sup> (trockene und frische Blätter mit Grasanteil), Mischnester und Schichtnester zur Jungenaufzucht (eine äußere Schicht aus Laub und eine innere aus feinen pflanzlichen Materialien) unterschieden. Sommernester können aber auch am Boden angelegt werden!<sup>12</sup>. Der Durchmesser eines Sommernests beträgt 6 - 12 cm, Wurfester der Weibchen können 10 - 15 cm erreichen. Das **Winternest** besitzt eine deutlich dickere Seitenwand aus mehreren konzentrischen Lagen trockener Blätter, Grashalmen und Moos. Diese Nester liegen bevorzugt an einem kühlen Platz am Boden, unter dicker Laubstreu, unter Totholz, in Erdhöhlen und in Kavernen im Wurzelraum von Gehölzen.

Im Vergleich zu anderen Nagetieren besitzt die Haselmaus eine geringe **Fortpflanzungsrate**. Maximal ein Drittel der Weibchen haben in einem Jahr zwei Würfe; als Ausnahme treten drei Würfe infolge niedriger Populationsdichte und hoher Nahrungsverfügbarkeit auf. Die **Hauptpaarungszeit** liegt im Mai und zwischen Ende Mai und Anfang Juni werden die meisten Jungtiere geboren. Die Fortpflanzungssaison erstreckt sich jedoch über ihre gesamte aktive Phase wobei im August/September bis spätestens Oktober, die letzten Geburten stattfinden. Diese Jungtiere überleben allerdings nur bei einem langen, trockenen und warmen Herbst den kommenden Winter. Wurfzeiten variieren nicht nur nach dem Verbreitungsgebiet, sondern auch zwischen den Jahren in derselben Region. Die **Tragzeit** beträgt 22 - 25 Tage, danach kommen durchschnittlich 3 bis 6 Junge zur Welt. Nach 20 – 25 Tagen verlassen die Jungtiere zum ersten Mal das Nest und sind nach weiteren 10 Tagen selbstständig.

---

<sup>11</sup> Blätter, v.a. frisch -grüne, werden sorgfältig schindelartig (wie in einem „Salatkopf“) geschichtet; im Gegensatz dazu ist eingetragenes Nestmaterial von Langschwanzmäusen i.d.R. ein loses Konglomerat aus Pflanzenmaterialien

<sup>12</sup> Je weiter man nach Norden im Verbreitungsgebiet geht, desto häufiger werden Bodennester; nach Juskaitis (a.a.O.) bis zu 70% in Litauen.

Die **Populationsgröße** variiert mit der Jahreszeit und beträgt bei günstigen Lebensräumen 8-10 Individuen pro Hektar. Im Allgemeinen liegt sie durchschnittlich bei 3,5 Ind./ha. Im Frühling erreicht sie ihr Minimum (gelegentlich < 1 Ind./ha), bevor die Dichte bis zum Herbst ansteigt. Die Haselmaus kann 4 - 6 Jahre alt werden.

Als **Nahrung** nutzt die Haselmaus im Frühjahr Knospen, Pollen, Blüten, junge Blätter und Insekten. Im Sommer und Herbst ergänzt sie ihren Speiseplan mit Wildkirschen, Brombeeren, Himbeeren, Heidelbeeren, Blattläusen und Raupen, Haselnüssen, Bucheckern, Hainbuchennüssen, Eicheln, Eschen- und Ahornsamen. Nahrung, die nicht weiter als 70 Meter vom Nest entfernt ist, wird bevorzugt verzehrt. Vorräte werden weder in den Sommer- noch in den Winternestern angelegt<sup>13</sup>.

In **Konkurrenz** steht die Haselmaus vorwiegend mit jenen Arten, die ihr limitierende Ressourcen wie Haselnüsse und Baumhöhlen streitig machen. Dies trifft insbesondere auf in Höhlen brütende Vögel und in der Strauch- und Baumschicht lebende Nagetiere zu. Andere Bilcharten, Gelbhalsmaus und Waldmaus (*Apodemus flavicollis/sylvaticus*), Rötelmaus (*Myodes glareolus*) und Eichhörnchen (*Sciurus vulgaris*) gelten als Hauptkonkurrenten.

## 5.2 Befunde der *nest tube*-Kontrollen

Die *nest tubes* wurden am 23. April 2021 exponiert und bis zum 20. Oktober (dem Tag des Abbaus) fünfmal kontrolliert.

Bei den Kontrollen wurden, falls erforderlich, die Klebefolien erneuert oder herausgefallene Holzschieber ersetzt bzw. wieder eingefügt und mit Klemmstöckchen befestigt. Die zeitweise „Ausfallrate“ war mit nur 7 *nest tubes* vergleichsweise gering<sup>14</sup>. Aufgrund der teilweise feuchten Witterung kam es zu einem teilweisen Aufquellen der dünnen Sperrholzbrettchen, die Holzschieber blieben jedoch intakt.

Bei starker Verunreinigung ohne Indizien auf Haselmaus-Besuch (z.B. Vogelkot, verrottende Fruchtelager von Mäusen, Schneckenbesatz etc.) wurden die Röhren und Holzschieber vor Ort gesäubert.

Die Kontrollen erfolgten i.d.R. durch vorsichtige Annäherung, dann leichtes Beklopfen der *tubes*, um ggf. Insassen auszutreiben und abschließend durch Herausschieben des Holzteils nach hinten um Nester zu inspizieren.

In Tabelle 1 sind die Befunde dargestellt.

---

<sup>13</sup> Ansammlungen von Samen und Früchten in den Nesttubes können in der Regel der Gelbhalsmaus (*Apodemus flavicollis*) zugeordnet werden (Juskaitis & Büchner 2010).

<sup>14</sup> bei Schräglagen wurden die Kabelbinder nachgespannt, z.T. wurden einwachsende Äste entfernt

**Tab. 1:** Befunde der *nesttube*-Kontrollen

<b>tube-Nr.</b>	<b>22.05.</b>	<b>20.07</b>	<b>15.08.</b>	<b>21.09.</b>	<b>07.10.</b>	<b>Bemerkung</b>
11	~	~	-	~	~	
12	~	~	-	~	~	
13	~	~	Nacktschnecken	~	~	
14	LM-Besatz	Blätter feucht	Blätter alt	LM-Besatz	LM-Besatz	Gelbhalsmaus (mit Nest aus Laubblättern)
15	~	altes Schlafnest	Blätter alt	~	~	feucht, LM
16	~	~	-	~	~	
17	~	~	-	~	~	
18	~	~	Blätter/Haare	~	~	Wald-/ Gelbhalsmaus
19	o.A.	Nestansatz LM	LM-Besatz	~	~	Wald-/ Gelbhalsmaus (mit Nest aus Laubblättern)
20	o.A.	~	Nest mit Maus	~	~	Wald-/ Gelbhalsmaus (mit Nest aus Laubblättern)
21	~	~	-	VG	~	Vogelkot
22	~	~	-	~	~	
23	~	~	Futterlager alt	~	~	verschimmelt, entfernt
24	o.A.	~	-	~	~	
25	o.A.	~	~	Nacktschnecken	~	
26	o.A.	~	~	Nacktschnecken	~	
27	o.A.	~	~	Nacktschnecken	~	
28	o.A.	~	~	Nacktschnecken	~	
29	~	altes Schlafnest	Blätter/Haare LM	~	~	feucht, LM
30	~	~	-	~	~	
31	~	~	Nacktschnecken	~	~	
32	Tigerschnecke	~	Tigerschnecke	~	~	
33	~	~	Nacktschnecken	~	~	
34	LM-Besatz	LM-Besatz	Blätter alt	~	LM-Besatz	Wald-/ Gelbhalsmaus (mit Nest aus Laubblättern)
35	Nacktschnecken	Nacktschnecken	Nacktschnecken	Nacktschnecken	~	
36	Nacktschnecken	Nacktschnecken	Nacktschnecken	Nacktschnecken	~	
37	~	Nacktschnecken	Nacktschnecken	~	~	
38	~	Nacktschnecken	Nacktschnecken	~	~	
39	~	Nacktschnecken	Nacktschnecken	~	~	
40	~	LM-Besatz	Nacktschnecken	~	~	Wald-/ Gelbhalsmaus

Abkürzungen: ~ = ohne Befund; LM = Langschwanzmaus; VG = Vogel, i.d.R. Meisen, Federn und/oder Kot; o.A. = *tubes* entfernt

### **5.3 Betrachtung der Befunde**

In keinem der ausgebrachten *nest tubes* ergaben sich innerhalb des Beobachtungszeitraumes Hinweise auf ein Haselmausvorkommen. Weder wurden Tiere direkt nachgewiesen, noch wurden eindeutig der Art zuordenbare Kugelnester oder Haarproben vorgefunden.

Die recht ähnlichen Nester der Wald- und Gelbhalsmaus aus Iosem, teilweise aber auch schindelartig geschichtetem Blattwerk (s. Abb. im Anhang) konnten dadurch sicher zugeordnet werden, da diese in der Regel besetzt waren und die Tiere eindeutig als *Apodemus*-Art identifiziert werden konnten. Beim Herausziehen der Schubladen der *tubes* brachten sich die Tiere regelmäßig durch einen weiten Sprung in Sicherheit. Nester der Haselmaus bestehen i.d.R. nicht nur aus Blattwerk, sondern sind meist auch mit Grasstengeln dicht verwoben.

Eine Präsenz der Haselmaus auf der Planungsfläche lässt sich daher mit hoher Sicherheit ausschließen.

Unklar ist, ob die Art im Gebiet (Pfandertal) grundsätzlich fehlt.

Im Rahmen der im Vorfeld erstellten Habitatanalyse wurde festgestellt, dass die notwendigen Habitatbedingungen in Form von dichteren beeren- und/oder nussreichen Gehölzstrukturen innerhalb der Planungsfläche grundsätzlich vorhanden sind.

Als limitierender Faktor sind die mikroklimatischen Bedingungen zu vermuten. Der nordwestexponierte Standort ist für die thermophile Art offenbar zu gering besonnt. Vor allem dürften jedoch die (tau-)feuchten Bedingungen (erkennbar am häufigen Besatz durch Schnecken und den z.T. aufgequollenen Holzschiebern) außerhalb des Vorzugsbereiches der Art liegen. Dies trifft vermutlich für das gesamte, steil eingekerbte Pfandertal zu.

### **5.4 Untersuchungen zur Spanischen Flagge**

Unter den weiteren Anh.II/IV-Arten der FFH-Richtlinie ist ein Vorkommen der weitverbreiteten Spanischen Flagge (*Euplagia quadripunctaria*) nicht auszuschließen.

Als ausgeprägter Biotopwechsler kommt die Art in struktur- und blütenreichen sonnigen Lebensräumen mit einem kleinräumigen Wechsel von schattigen Gebüschern, Staudenfluren, Säumen und Magerstandorten vor. Auch in den schattigen, feuchten und hochstaudenreichen Schluchten des Pfandertales mit eingestreuten Freiflächen und Lichtungen ist die Art zu vermuten. Am Planungsstandort besteht zumindest die grundsätzliche strukturelle Wahlmöglichkeit zwischen besonnten und schattigen Strukturen.

Beobachtungen sind insbesondere auch für den Siedlungsbereich bekannt, in den die weit umherfliegenden Falter während der Kernflugzeit im August häufig vordringen.

Bevorzugte Nahrungspflanze ist der Wasserdost (*Eupatorium cannabinum*), dessen Hauptblütezeit mit der Flugzeit der Falter zusammenfällt. An trockeneren Standorten ist es der Gewöhnliche Dost (*Origanum vulgare*) und innerhalb der Siedlungen häufig der Schmetterlingsflieder (*Buddleja davidii*). Die genannten Arten kommen am Standort nicht vor. Mit der Brombeere ist lediglich eine der Nahrungspflanzen der äußerst polyphagen Raupen verbreitet.

Da eine Präsenz nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden kann, wurden auf Anregung des LUA entsprechende Untersuchungen gem. Methodenblatt F5 des Gutachtens des BMVI<sup>15</sup> durchgeführt. Hierzu wurde innerhalb der Kernflugzeit im Juli/August an 2 Terminen (20.7. und 15.8.) die gesamte Planungsfläche anhand von 3 in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Transekten (an den Rändern und der Mitte des Plangebietes) begangen und für die Dauer von ca. 1,5 h die Aktivität von Faltern registriert. Hierbei konnten keine Tiere beobachtet werden.

Für das Vorkommen der Art entscheidend ist gem. dem FFH-VP-Info des BfN (gem. DREWS 2003<sup>16</sup>) neben den kleinklimatischen Bedingungen und Wechselmöglichkeiten zwischen besonnten und feucht-schattigen Standorten vor allem das Vorhandensein von hochstaudenreichen Säumen mit als Nahrungsquelle geeigneten Pflanzen, hier insbesondere des Wasserdostes, was sich innerhalb des Planungsraumes in der Form nicht findet.

In der Kombination der eher suboptimalen Habitatbedingungen und der negativen Erfassungsergebnisse darf daher ein Vorkommen innerhalb des Plangebietes mit hoher Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden.

Für lediglich (aus dem Pfaffental) in den Planungsraum einfliegende Falter darf aufgrund ihrer hohen Mobilität nicht auf ein erhöhtes Mortalitätsrisiko geschlossen werden (vgl. u.a. TRAUTNER, J. & G. HERRMANN 2011).

## **6. Notwendige Maßnahmen für die Bauphase**

Aufgrund der fehlenden Nachweise sowohl in Bezug auf die Haselmaus als auch die Spanische Flagge sind artspezifische, über die Einhaltung der gesetzlichen Rodungsfristen hinausgehende Maßnahmen nicht erforderlich.

---

<sup>15</sup> Leistungsbeschreibungen für faunistische Untersuchungen im Zusammenhang mit landschaftsplanerischen Fachbeiträgen und Artenschutzbeitrag“, Schlussbericht 2014 (FE 02.332/2011/LRB); Hrsg. BMVI

<sup>16</sup> DREWS (2003): *Euplagia quadripunctaria* (Poda, 1761). In: Petersen, B., Ellwanger, G., Biewald, G., Hauke, U., Ludwig, G., Pretscher, P., Schröder, E. & Ssymank, A. (Bearb.): Das europäische Schutzgebietssystem Natura 2000. Ökologie und Verbreitung von Arten der FFH-Richtlinie in Deutschland. Band 1: Pflanzen und Wirbellose. Schriftenreihe für Landschaftspflege und Naturschutz 69/1: 480-486

## **Anhang**

Anhang 1: Fotodokumentation

Anhang 2: Lageplan *nest tubes*



## **Anhang 1: Fotodokumentation**



**Abb. oben links:** Gelbhalsmaus in tube Nr. 14; **oben rechts:** Nest der Gelbhalsmaus mit lose eingelegten Blättern, die nur durch den Körper in Form gedrückt sind; **Mitte links:** im Vergleich dazu ein Haselmausnest mit Gras verwobenem Blattwerk aus einer anderen Untersuchung entlang der BAB 8; **Mitte rechts:** Nachweis der Wald- oder Gelbhalsmaus (*Apodemus* sp.) mit frisch eingetragem Blattwerk; **unten links:** Wald- oder Gelbhalsmaus, vorsichtiges Öffnen der Schublade, kurz danach Sprung aus dem tube; **unten rechts:** Tigerschnegel als eine der häufigen Nacktschnecken in den tubes



## **Anhang 2: Lageplan *nest tubes***

