

**2023/0443/610-01**

öffentlich

Beschlussvorlage

610 - Stadtplanung / Bauordnung

Bericht erstattet: Herr Banowitz



## **Neuaufstellung Landesentwicklungsplan Saarland 2030, hier: Beteiligung Kreisstadt Homburg**

Beratungsfolge	Geplante Sitzungstermine	Ö / N
Stadtrat (Entscheidung)	07.11.2023	Ö

### **Beschlussvorschlag**

Der Stadtrat beschließt nachstehende Stellungnahme im Rahmen der Beteiligung der Kommune im Aufstellungsverfahren des Landesentwicklungsplan des Saarlandes, Entwurf 2023

### **Sachverhalt**

#### **Stellungnahme der Stadt Homburg zum LEP:**

Die Kreisstadt Homburg begrüßt ausdrücklich die Neuaufstellung des Landesentwicklungsplanes (LEP), der LEP Siedlung und Umwelt zusammenführt, um für die zukünftige nachhaltige städtebauliche Entwicklung von Kreisstadt, Region und Land die notwendigen Planungsvoraussetzungen zu schaffen. Die Kreisstadt Homburg wird sodann seinen Flächennutzungsplan (FNP) neu aufstellen. HH-Mittel für Planungsleistungen, Mobilitätskonzept, städtebauliche Entwicklungskonzepte uvm. wurden hierfür bereits veranlasst.

Homburg ist einer der wichtigsten Wirtschaftsstandorte des Saarlandes. Neben seiner Strahlkraft als Arbeitsplatzstandort und der überragenden Ausstattung eines Mittelzentrums mit Teilausstattungen eines Oberzentrums (Universität-Landeskrankenhaus / medizin. Fakultät und überörtlicher Bahnhofpunkt) strebt Homburg den Wirtschaftsumbau der in weiten Teilen KfZ-affin-geprägten Zulieferindustrie hin zu zukunftssicheren gewerblichen Arbeitsplätzen an. Nach Baurechtschaffung am Zunderbaum werden in der laufenden Erschließung auf größtenteils städtischem Eigentum hierfür derzeit die Grundstücke vergeben. Zugleich läuft derzeit die Konversion und Sanierung einer 18,4 ha großen Industriebrache (ehemals DSD) in zentraler, städtebaulich integrierter Lage hin zu einem Misch- und Gewerbegebiet.

Dieser Befund ist allerdings auch mit einigen Auswirkungen verbunden, die Homburg nur in einigen Teilbereichen planerisch selbst beeinflussen kann und

deren planerische Konfliktbewältigung der Unterstützung der Landesplanung resp. Landespolitik bedürfen:

1. Jeder zentrale Ort hat seinen Versorgungsbereich. Die Landesplanung erkennt, dass der – wie auch im Einzelhandels- und Verkehrskonzept nachgewiesene – tatsächliche Verflechtungs- und Versorgungsbereich weit über das zugewiesene Gebiet hinaus geht. Die Zentralität des Mittelzentrums Homburg ist weit aus größer. Durch die Lage an der östlichen Landesgrenze sind auch Wohnbaulanddruck, Einkaufspotential und Pendlerbeziehungen zu berücksichtigen.
2. Im tatsächlichen Einzugsbereich des Mittelzentrums Homburg, der grobschlägig mit 30 Autominuten angesetzt werden sollte, liegen u.a. die benachbarten Mittelzentren Zweibrücken, Blieskastel, Neunkirchen und St. Ingbert, aber auch die Oberzentren Saarbrücken und Kaiserslautern.
3. Die sich hieraus ergebenden Schwierigkeiten einer überörtlichen und koordinierenden Landesplanung, die darauf abstellt, eine planerische Konfliktbewältigung von Versorgung, Ausstattung und Erreichbarkeit in den zugewiesenen Zuordnungsgebieten zu betreiben, wird durch die (wirtschafts-, sozio- und) geographische Nachbarschaft mit dem MZ Zweibrücken noch erschwert. Somit kannibalisieren sich aus dieser Funktionszuweisung der Landesplanung des Saarlandes und der des regionalen Raumordnungsplanes Westpfalz die Kommunen zwangsläufig und ohne eigenes Verschulden – insbesondere bei den Anstrengungen einer funktionsfähigen Innenstadt mit Handel unter Beachtung des Kongruenzgebotes und des Beeinträchtigungsverbotes.
4. Die Zentralität Homburgs führt zu weit aus mehr als 20.000 Einpendlern pro Tag. Diese stärken zwar ihre Herkunftsgemeinden durch die Einkommenssteuer, Homburg trägt aber die Lasten wie Verkehrsaufkommen mit hohem LKW-Anteil (Lärm, Stau, Infrastrukturunterhaltung), Emissionen, Flächenverbrauch uvm. Der LEP fordert unter Abschnitt 1.06 (e) kurze Wege und kompakte Siedlungsstruktur. Die Zahl der Einpendler bei vorgehaltener Arbeitsplatzdichte kann somit nur mit erhöhter Wohneinheitenanzahl entgegengewirkt werden. Dies entspräche dem Ziel des LEP's die Verkehrswege zwischen Arbeitsplatz und Wohnen im Sinne kompakter städtebaulicher Strukturen zu minimieren.
5. Die Zentralität Homburgs samt Arbeitsplätzen in Gewerbe und Dienstleistung hält traditionell, durch die Fahrkostensteigerung nun noch deutlich erhöht, den Wohnbaulanddruck hoch. Es sei der Hinweis erlaubt, dass alle Annahmen der Landesplanung aus früheren Jahren zur demographischen Entwicklung nicht eingetreten sind, ganz im Gegenteil:

Homburg hat derzeit rund 44.000 „amtliche“ Einwohner (01.10.2023: 43.292 Einwohner mit 1. Wohnsitz, 660 mit 2.-Wohnsitz) sowie eine nicht quantifizierbare „Dunkelziffer“ an nichtgemeldeten Studenten sowie Zeitarbeitskräften. Dadurch, dass Homburg den Bedarf an Nachfragen für Wohnbebauung nicht decken kann, entstehen und füllen sich v.a. in direkt benachbarten rhld.pf. Kommunen (ZW, Waldmohr, Bechhofen) Baugebiete. Homburg benötigt daher dringend ein größeres Kontingent an Wohneinheiten, um selbst Neubaugebiete erschließen zu dürfen. Die innerstädtischen Potentiale (DSD, Warburgring, Zweibrücker Tor und ehem. Feuerwehr) sind baurechtlich allesamt ausgeschöpft.

6. Die städtebauliche Entwicklung hängt seit vielen Jahren von der nicht entschiedenen Ortsumgehung Schwarzenbach ab, die in einem Planfeststellungsverfahren wichtige Flächen in einer Veränderungssperre bindet und es ist komplett offen, ob sich ein neuer Stadteingangsbereich bilden wird. Ebenso sind alle größeren Verkehrsplanungen von dieser Entscheidung abhängig. Die Kreisstadt Homburg bittet daher um Einwirkung auf eine beschleunigte Entscheidung. Der Verlauf der OU Schwarzenbach wurde korrekt im LEP-Entwurf aufgenommen.
7. Der Bund plant in Homburg eine neue Autobahnanschluss-Stelle an der Bundesautobahn A 6, namentlich „BAB A6 Homburg – Ost neu“. Die Planungshoheit hierfür liegt bei der AutobahnGmbH. Um entsprechende Beachtung wird gebeten.
8. Das EBA hat uns aktuell mitgeteilt, dass die Reaktivierung der Bahnstrecke Homburg-Zweibrücken planfestgestellt wurde. Der auszulegende Planfeststellungsbeschluss liegt uns bereits vor. Da 4 Haltepunkte bzw. Bahnhöfe neu eingerichtet werden, muss das jeweilige Bahnhofsumfeld Potential für die verkehrstechnische Anbindung und für den ruhenden Verkehr aufweisen. In Einöd stehen alle benachbarten Flächen unvereinbar im LEP wie auch im Hochwasserschutz dieser Planungsaufgabe entgegen. Dennoch hat die DB den Bahnhof dort verortet. Die Kreisstadt fordert die Landesplanung auf, zumindest deren Vorrang- und Vorbehaltsflächen entsprechend der notwendigen Erschließungsaufgaben zurückzunehmen.
9. Die Kreisstadt Homburg bittet um planerische Abstimmung und Einwirken bei negativen Auswirkungen von Planungsentscheidungen der benachbarten Gebietskörperschaften und der Regionalplanung: insbesondere von der Einzelhandelszulässigkeit in Grenznähe (z.B. Waldmohr zu Jägersburg) bis hin zur beabsichtigten Erweiterung des FOC / style outlet des ZEF wird durch Kaufkraft- und Zentralitätsverlust Homburg wie auch seine saarländischen Nachbargemeinden in ihren Rechten verletzt. Neben eigenen rechtlichen Anstrengungen gegen das Outlet in

Zweibrücken sollte die Landesplanung aus überörtlicher Sicht zum Einen auf die Regional- und Landesplanung in der Westpfalz analog der verpflichtenden gemeindenachbarlichen Abstimmung einwirken und zum Anderen aktiv bei Projektverwirklichung ebenfalls den Klageweg prüfen.

10. Die städtebauliche Entwicklung Homburgs und seiner Stadtteile ist durch umwelt- und naturschutzrechtliche Instrumente ohnehin sehr stark eingeschränkt. Es verbleiben wenige nicht mit Bauverbots- oder Baubeschränkungen verbleibende Potentiale. Mit dem neuen LEP werden zusätzlich Einschränkungen der zukünftigen Siedlungsentwicklung durch das Instrument der Regionalen Grünzüge gesehen. Diese führt die Landesplanung fast ausnahmslos bis an die jeweiligen Siedlungskörper heran. Zwar sind Darstellungen der Regional- und Landesplanung als gebietsscharf (FNP = flächenscharf, BPlan = parzellenscharf) einzustufen – es verbleibt aber bei der getätigten Planzeichnung kaum bis kein Interpretationsspielraum beim notwendigen Mastabssprung. Die Enge dieser Plansignatur führt sogar so weit, dass der Ortsteil Altbreitenfeld im Stadtteil Jägersburg mit der Signatur Regionaler Grünzug überzogen wird. Dies ist nicht akzeptabel! Regionale Grünzüge sollten einen Achtungsabstand von ca. 100 m grundsätzlich von den Siedlungsgrenzen einhalten, dies schafft etwaigen Entwicklungsspielraum für die planende Kommune ohne seine überörtliche Zäsurfunktion zu verlieren.

Eine weitere Option wäre die Regionalen Grünzüge in mehrere Unterpunkte/Vorranggebiete aufzuteilen, welche in Ihrer Einschränkung bzw. Funktion konkreter wären (z.B. Bauverbotszone für Flächen mit Kalt- und Frischluft-Funktion)

Rücknahme der Regionalen Grünzüge aus dem Schlossberg/ Hotel.

11. Teilweise Rücknahme VG Landwirtschaft bei Photovoltaikanlage Weißer Trisch

Das Vorranggebiet für Landwirtschaft könnte eine Tabuzone für Photovoltaikanlagen werden. Bei allen derzeit vorsprechenden Interessenten für gewollte erneuerbare Energien wird ausnahmslos aus Flächen- und Kostengründen die Agri-PV-Anlage abgelehnt – somit müssten Zielabweichungsverfahren erst die landesplanerische Zielausweisung zurücknehmen, um das Baurecht für die gewollte Energiewende im Außenbereich zu schaffen. Deshalb wird explizit darum gebeten, das Vorranggebiet für Landwirtschaft aus dem am 07.11.2023 zu beschließenden vorhabenbezogenen BPlan „PV Weißer Trisch“ in den betroffenen Flächenanteilen zurück zu nehmen. Um die Energiewende problemlos zu befördern, sollten Regelungen getroffen werden, die explizit auf die Maßnahmenförderungen im Energiesektor hinarbeiten.

12. Der Moorschutz ist im Umwelt- und Naturschutz unstrittig. Aber eine etwaige Wiedervernässung trockengefallener ehemaliger Moorflächen

wird aktuell bundesweit diskutiert. Im LEP – Entwurf werden hierzu keine Aussagen getätigt. Falls dies von landesweiter Bedeutung sein oder werden sollte, bitten wir um entsprechende Ergänzungen.

### 13. Wohneinheitenbilanzierung / BPlan Westl. des Forums (ehem. DSD)

Die Konversion und Sanierung der Industriebrache der DSD bindet das Gelände wieder in den städtischen Kontext ein und trägt zur Aufwertung des umliegenden Gebiets bei.

Es handelt sich bei dem Projekt um eine einmalige Chance, da sich die Industriebrache in einer zentralen und städtebaulich integrierten Lage in Homburg befindet und seit fast 30 Jahren ein städtebaulicher Mißstand durch den Leerstand darstellt. Die geplante Umnutzung in ein Misch- und Gewerbegebiet ist ein wichtiger Schritt, um diese Brache sinnvoll zu nutzen und gleichzeitig zur Diversifizierung der Wirtschaftsstruktur in der Stadt beizutragen.

Zielführend bei dieser Planung ist es, im Sinne einer Funktionenmischung eine Schnittstelle zwischen Wohnen und Gewerbe zu schaffen und dieses Gebiet in den Gesamtfluss der Stadt zu integrieren. Als Leitkonzept dient hier das Konzept der „Stadt der kurzen Wege“, welches darüber hinaus als allgemeines Leitbild in der Stadtplanung anzusehen ist. Nur dadurch können die Lasten durch das bereits beschriebene erhöhte Verkehrsaufkommen i.V.m den Pendlern und die damit einhergehenden Emissionen reduziert werden. Die Umnutzung des DSD-Geländes zu diesem Zweck ist daher von großer Bedeutung.

Im selben Kontext, wird nocheinmal aufgrund der angestrebten Lösung darauf hingewiesen, die Anzahl der Wohneinheiten in Homburg im allgemeinen zu erhöhen, um die Pendlerströme zu reduzieren und die Verkehrswege zwischen Arbeitsplatz und Wohnen zu minimieren. Die Umnutzung des DSD-Geländes ist somit ein Beispiel für eine großflächige Altlastensanierung und eine sorgfältige städtebauliche Integration, welche die Stadtentwicklung in Homburg vorantreibt. Die Wohneinheiten des Projektes „Coeur“ können noch nicht exakt ermittelt werden – auch deshalb, da die in der Planfeststellung befindliche OU Schwarzenbach diese Vorhabenplanung i.T. seit Jahren lähmt. Nach Projektentwicklerangaben bewegen sich die benötigten WE bei ca. 500 bis eher 750. Diese sollten nicht in den Kontext der Gesamtstadt zu setzen sein und nicht die Wohneinheitenbilanzierung belasten, da es sich um eine städtebauliche Sonderaufgabe handelt. Eine innerstädtische Altlastenkonversion sollte als separates Projekt zur Förderung der städtebaulichen Entwicklung anzusehen sein.

Das DSD-Gelände spielt eine entscheidende Rolle bei der Schaffung von Wohnraum in Homburg. Die innerstädtischen Potenziale sind bereits

weitgehend ausgeschöpft, und die Stadt benötigt dringend zusätzliche Wohneinheiten, um dem Bedarf gerecht zu werden.

Dass der Bedarf an Wohnraum vor Ort durch die Landesplanung vorgegeben wird, zumindest kritisch gesehen. Die Landesentwicklung durch Wohnraumneuschaffung zu steuern ist für die Gleichwertigkeit der Lebensbedingungen notwendig. Die städtebauliche Entwicklung der Wohneinheiten bis in Stadtteile zu steuern, ist aufgrund der städtebaulichen Kleinteiligkeit, welche die Stadtentwicklung ausmacht und welche elementar von der Baulandbereitstellung der privaten Eigentümer abhängt, aber kaum zielführend. Die Ermittlung des Wohnflächenpotenzials wird damit kaum nicht anlassbezogen konzipiert. Es verbleibt kaum Ermessensspielraum für die verfassungsgemäße Planungshoheit zur kommunalen Selbstverwaltung (Art. 28 Abs. 2 GG und Art. 118 SVerf). orgabe vorgehen können, sei es durch Widerspruch oder gerichtlichen Weg.

### Ortsteile Stadt Homburg

Die Ortsteile der Stadt Homburg bilden in ihren eigenen Funktionen und dem Kontext in dem sie zueinander stehen die Gesamtstadt. Wichtig ist hierbei die Beachtung der Individualität der einzelnen Ortsteile und ihr Entwicklungspotenzial- / Wunsch Ebenfalls hat jeder Ortsteil neben seinen Vorteilen mit seinen eigenen städtebaulichen Herausforderungen umzugehen, welche im aktuellen Entwurf des LEPs, welche durch die übergeordnete Steuerung des LEPs im Allgemeinen ignoriert werden. Natürlich muss hier die Verhältnismäßigkeit der städtebaulichen Anforderungen für die Ortsteile überdacht werden. Dennoch wird die kommunale Planungsfreiheit durch die Regionalen Grünzüge, aber auch durch das geschilderte Verfahren der „Bedarfsermittlung des Wohnraums“ eingeschränkt.

Im Nachgang folgen die detaillierten Stellungen für die verschiedenen Stadtteile

#### 1. Homburg-Mitte

Homburg-Mitte kann als Stadtzentrum von Homburg beschrieben werden. Es handelt sich um einen im Vergleich wirtschaftlich stärker ausgeprägter Ortsteil, dieser umfasst u.a. die Innenstadt, das DSD- Gelände und das im LEP erweiterte Unigelände, ebenso wie das Schlossberg Hotel. Letzteres liegt in einem Regionalen Grünzug, wir bitten darum, diesen entsprechend zu entfernen, darüber hinaus bitten wir um Berücksichtigung der bereits zu im Aufstellungsverfahren befindlichen Bebauungspläne im Sinne des Gegenstromprinzips.

Gleichzeitig darf hier nicht außer Acht gelassen werden, dass die Innenstadt Homburgs einer enormen Konkurrenzlage ausgesetzt ist, welche durch den sich überlappenden Einzugsbereich der Mittel- und Hauptzentren erzeugt wird. Wie bereits beschrieben schädigt das FOC der Stadt Zweibrücken die Innenstädte der umliegenden Zentren bereits langfristig und erheblich. Weshalb an dieser Stelle noch einmal über die Dringlichkeit die Abstimmung der Landes- und Regionalplanung über die Landesgrenzen hinaus hingewiesen werden muss.

## 2. Jägersburg

Im OT Jägersburg leiden ortssässige Versorgungsstrukturen durch die unmittelbare Versorgungskonkurrenz an der Landes- und Gemarkungsgrenze zu Jägersburg in Waldmohr. Im Allgemeinen zeichnet sich der OT Jägersburg neben seinem Wunsch nach Wachstum durch Neubaugebiete als Naherholungsgebiet mit einem hohen Freizeitangebot aus.

Im Anschluss folgt eine Übersicht bezüglich der Potenzialflächen welche von der Landesplanung zu beachten sind, bzw. zu korrigieren sind:

Erweiterungsflächen für Neubaugebiete können die Wohnflächenpotentiale des FNP Hammerloch, nördl. Brühlfeld und Eiskeller sein.

Regionale Grünzüge liegen zum Teil über Siedlungsmarkierungen / Altbreitenfelderhof, dieses ist zu korrigieren.

Um den Alois Omlor Sportpark ist kein Erweiterungspotential gegeben, Vorranggebiete liegen über dem Sportpark (regionale Grünzüge und Vorbehaltsgebiete für Biotopverbund müssen zurückgestellt werden).

Am ehemaligen Bahnhof (Denkmal) wird entlang der denkmalgeschützten Bahntrasse ein BPlan (Demenzzentrum/Seniorenpark) aufgestellt. Überlagernde Darstellung des LEP sind zurückzunehmen.

## 3. Einöd- Schwarzenacker

Einöd ist ein Ortsteil im Süd/Osten von Homburg mit direktem Grenzanschluss an Zweibrücken. Maßgeblich für den OT ist hier die Hauptstraße, welche sich als Zentrale Mittelachse durch den Ortssteil zieht und gleichzeitig die Funktion eine Hauptumgehungsstraße erfüllt. Einöd hat aufgrund seiner Lage mit einem enormen Durchgangsverkehr aufgrund der Pendlerströme i.V.m. dem Autobahnanschluss/ Arbeitsplatz zu kämpfen.

- Die Bahnreaktivierung Homburg-Zweibrücken wurde planfestgestellt. Der künftiger Bahnhof wird in Einöd verlagert, der neue Bahnhof liegt inmitten von

Naturschutz-, Hochwasserschutz und Landesplanungsvorgaben. Derzeit wird mittels eines mobilitätskonzeptes geprüft, wie überhaupt ein anfahrbarer Bahnhofsvorplatz mit Parkmöglichkeiten geschaffen werden kann, zumal der Betsandsbahnhofsvorplatz excellent als park-and-ride-Parkplatz angenommen wird. Hierfür bitte die Kreisstadt um größtmögliche Freihaltung um den geplanten neuen Bahnhof.

Die innerörtliche Wohnbaufläche Bereich Friedhof / Oberer Krämer soll als Wohnbaufläche erhalten bleiben, Wohneinheiten sind hierfür notwendig.

Um den Sportplatz soll perspektivisch der Sport oder der Gemeinbedarf noch Entwicklungspotentiale aufzeigen.

#### 4. Wörschweiler

Für den Ortsteil Wörschweiler ergeben sich aktuell keine Änderungen .

#### 5. Kirrberg

Kirrberg hat durch die Nähe von Uniklinikum und Landeskrankenhaus erhöhten Siedlungsdruck. Ebenfalls sollen die Wohnbauflächen noch perspektivisch umsetzbar sein.

#### 6. Erbach- Reiskirchen

Der Stadtteil Erbach-Reiskirchen ist der größte Stadtteil Homburg und er hält die höchste Arbeitsplatzdichte vor, hat aber auch die städtebaulichen Auswirkungen wie Verkehrsmengen und Emissionen. Die innerörtlichen Wohnbauflächen im Bereich Berliner Straße sollen entwickelt werden. Hierfür sind entsprechende Wohneinheiten erforderlich.

#### 7. Bruchhof-Sanddorf

Sanddorf ist ein Ortsteil im Nordosten. Umwelt- und naturschutzrechtliche Restriktionen wie auch die Waldnachbarschaft grenzen eine potentielle Siedlungsweiterentwicklung in Gänze ein. Derzeit wird ein Wochenendgebiet, das aus einem Campingplatz entstanden ist, in einem laufenden



Bebauungsplanverfahren mit Sondergebietsfestsetzung „geheilt“. Um entsprechende Beachtung wird gebeten.

#### 8. Beeden-Schwarzenbach

Hochwasser, Infrastrukturplanungen, umwelt- und naturschutzrechtliche Restriktionen wie auch die Waldnachbarschaft grenzen eine potentielle Siedlungsweiterentwicklung in Gänze ein. In Schwarzenbach sieht die Bahnreaktivierung neben der sich in Planfeststellung befindlichen Autobahnabfahrt der OU Schwarzenbach einen Bahnhaltepunkt vor. Ein Mobilitätskonzept unterstützt die planende Kommune bei einer Erschließung eines Bahnhofsvorplatzes. Um entsprechenden landesplanerischen Spielraum in diesem Bereich wird gebeten.

### **Finanzielle Auswirkungen**

Keine

### **Anlage/n**

1 01\_Text\_LEP\_07.07.2023 (öffentlich)