

Öffentliche Bekanntmachung

Es findet eine Sitzung des Bau-, Umwelt- und Vergabeausschusses am Dienstag, 24.06.2025 um 17:00 Uhr, im Rathaus, Kleiner Sitzungssaal, Am Forum 5, 66424 Homburg statt.

Tagesordnung:

Öffentlicher Teil

- 1) Eröffnung der Sitzung
- 2) Genehmigung der Niederschrift der öffentlichen Sitzung vom 13.05.2025
- 3) Bauvorhaben Zweibrücker Straße 71, Gemarkung Homburg
- 4) Energetische Dachsanierung Rathaus, 1. Abschnitt Parlamentarischer Trakt mit abschließender Errichtung einer PV - Anlage
- 5) Umbau und Begrünung der ehemaligen Wasserbecken auf dem Rathausvorplatz
- 6) Öffentliche Toilettenanlage auf dem Bahnhofsvorplatz
- 7) Planungsleistung Entsiegelung Illmenauer Platz
- 8) Prüfung, Montage, Unterhaltung und Einlagerung Weihnachtsbeleuchtung Saison 2025/26 bis 2026/27
- 9) Unterrichtungen
 - 9.1) Mobilitätskonzept zur Anbindung von Bahnhaltepunkten der Bahnstrecke Homburg - Zweibrücken
 - 9.2) Teiländerung des Flächennutzungsplanes für den Bereich des Bebauungsplanes "Westlich des Forums, Teilbereich 1, 2.BA", Gemarkung Homburg, hier: Information Sachstand
- 10) Allgemeine Unterrichtungen

Nichtöffentlicher Teil

- 11) Genehmigung der Niederschrift der nichtöffentlichen Sitzung vom 13.05.2025

- 12) Sanierung von Sanitäreanlagen an städtischen Schulstandorten
- 13) Standsicherheitsuntersuchung Erbachgewölbe
- 14) Bebauungsplan "Technologiepark Zweibrücker Strasse, 2. Bauabschnitt, 1. Teilbereich, Abschnitt A, 1. Änderung, Gemarkung Homburg, hier: Aufstellungsbeschluss
- 15) Unterrichtungen
 - 15.1) Dachsanierung Sportzentrum Erbach
 - 15.2) Vergabestatistik des Amtes 80 "Wirtschaftsförderung und Stadtmarketing" Jahr 2024 nach Nr. 9 VergRL der Kreisstadt Homburg
- 16) Allgemeine Unterrichtungen

Michael Forster
(Oberbürgermeister)

2025/0378/610

öffentlich

Beschlussvorlage

610 - Stadtplanung / Bauordnung

Bericht erstattet: Herr Missy



Bauvorhaben Zweibrücker Straße 71, Gemarkung Homburg

Beratungsfolge	Geplante Sitzungstermine	Ö / N
Ortsrat Homburg (Anhörung)	16.06.2025	Ö
Bau-, Umwelt- und Vergabeausschuss (Entscheidung)	24.06.2025	Ö

Beschlussvorschlag

Das gemeindliche Einvernehmen nach § 36 BauGB sowie die Befreiung nach § 31 BauGB werden erteilt.

Sachverhalt

Bei dem Bauvorhaben handelt es sich um den Umbau eines Bestandsgebäudes mit Aufstockung um ein weiteres Vollgeschoss.

Die Firma möchte expandieren und benötigt weitere Räumlichkeiten zur Beschäftigung neuer Mitarbeiter und Erweiterung des Therapieangebotes.

Eine entsprechende Vergrößerung ist innerhalb der aktuellen Baugrenzen nicht möglich. Es verbleibt nur die Aufstockung um ein Vollgeschoss. Damit möchte die Firma den Standort als therapeutisches Zentrum stärken. Das Gebäude verfügt derzeit über zwei Vollgeschosse mit Flachdach und soll um ein Vollgeschoss mit Flachdach aufgestockt werden.

Bauplanungsrechtliche Beurteilung:

Das Grundstück liegt innerhalb des Geltungsbereichs des rechtskräftigen Bebauungsplans „Innenstadterneuerung, Teilplan Nr. 10“. Der Bebauungsplan setzt an dieser Stelle eine maximal zulässige Zahl an Vollgeschossen (VG) von zwei VG fest.

Nach umfassender Prüfung ist festzuhalten, dass durch die beantragte Befreiung die Grundzüge der Planung des vorliegenden Bebauungsplanes nicht berührt werden. Eine Vielzahl gleichgelagerter Fälle, in denen eine Aufstockung um ein Vollgeschoss ebenfalls möglich wäre, ist in dem betroffenen Bebauungsplangebiet nicht vorhanden. Weiterhin ist das Bauvorhaben städtebaulich vertretbar und mit nachbarlichen Interessen vereinbar, da es nach dem vorgelegten Lageplan genügend Abstandsflächen (Grenzabstände) zu den seitlichen Grundstücksgrenzen einhält und das geplante dritte Vollgeschoss linksseitig zudem um mehr als drei Meter von der seitlichen Gebäudeoberkante eingerückt werden soll. Öffentliche Belange werden von dem Vorhaben nicht tangiert.

Damit sind die tatbestandlichen Voraussetzungen für die Erteilung der

beantragten Befreiung nach § 31 Abs. 2 BauGB erfüllt, so dass der Aufstockung um ein Vollgeschoss zugestimmt werden kann.

Finanzielle Auswirkungen

Keine

Anlage/n

- 1 Übersichtsplan (Luftbild, Kataster) (öffentlich)
- 2 Lageplan (Bestand) (öffentlich)
- 3 Lageplan (Planung) (öffentlich)
- 4 Ansicht Straße (öffentlich)
- 5 Betriebsbeschreibung (nichtöffentlich)
- 6 B-Plan Nr.300/10 (Innenstadterneuerung, Teilplan Nr.10) (öffentlich)
- 7 B-Plan Nr. 366 (Rechts am Zweibrücker Weg, 1. Änderung) (öffentlich)

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

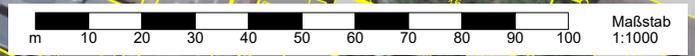
Rechts am Zweibrücker Weg

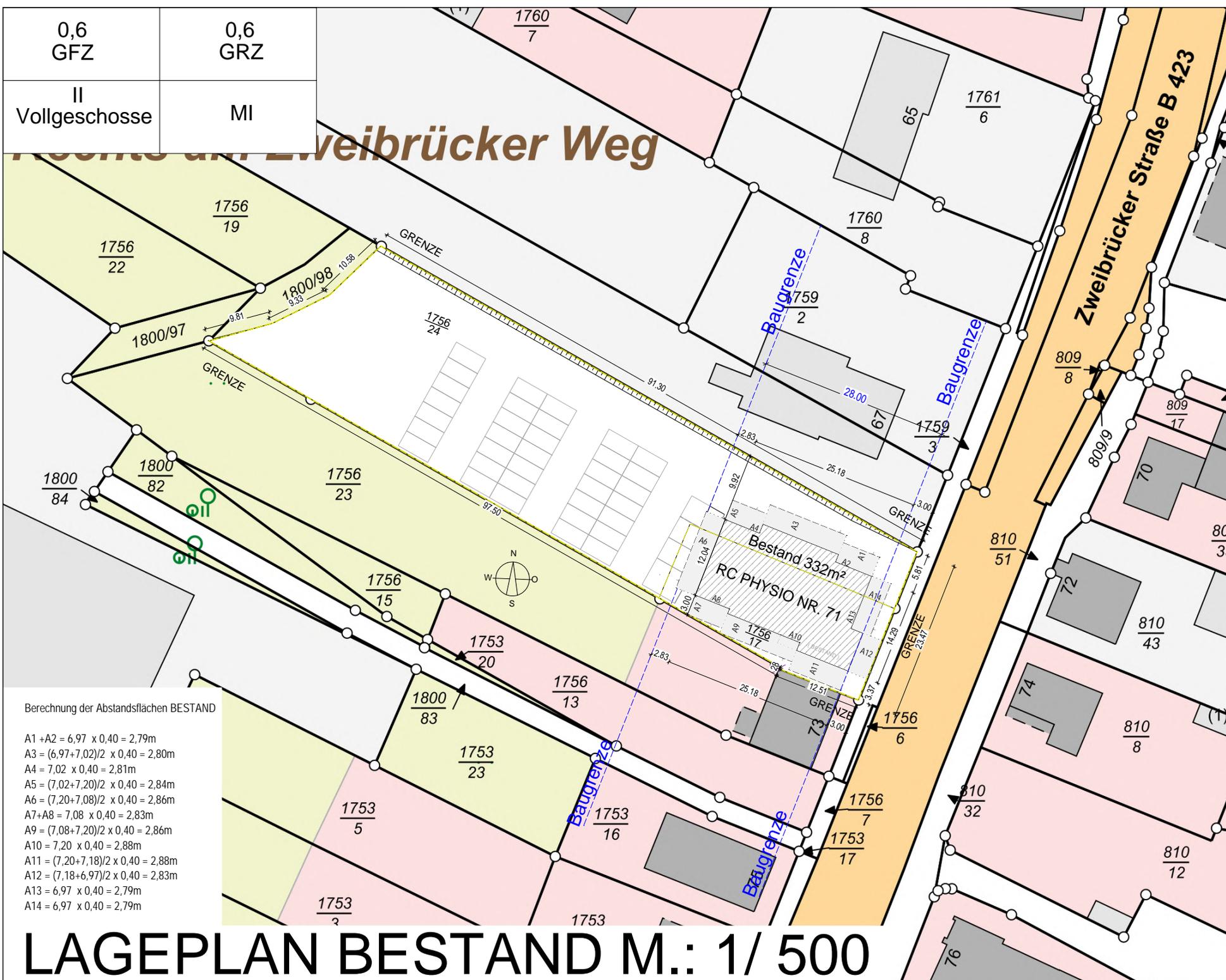
Zweibrücker Straße B 423

AWO Familien-
hilfenzentrum

Erweiterte Realschule
Robert-Bosch-Schule

Gemeinschafts-
schule u.-





PROJEKT: AUFSTOCKUNG
 BAUHERR: RC PHYSIO
 STRASSE: Zweibrücker Straße 71
 ORT: 66424 Hornburg

LAGEPLAN M.: 1 / 500
 KREIS: Saarpfalz - Kreis
 GEMEINDE: Hornburg
 GEMARKUNG: Hornburg
 FLUR: 8
 FLURSTÜCKE: 1756/24
 1756/17
 FLÄCHE: 2236 m²

Berechnung der Abstandflächen BESTAND

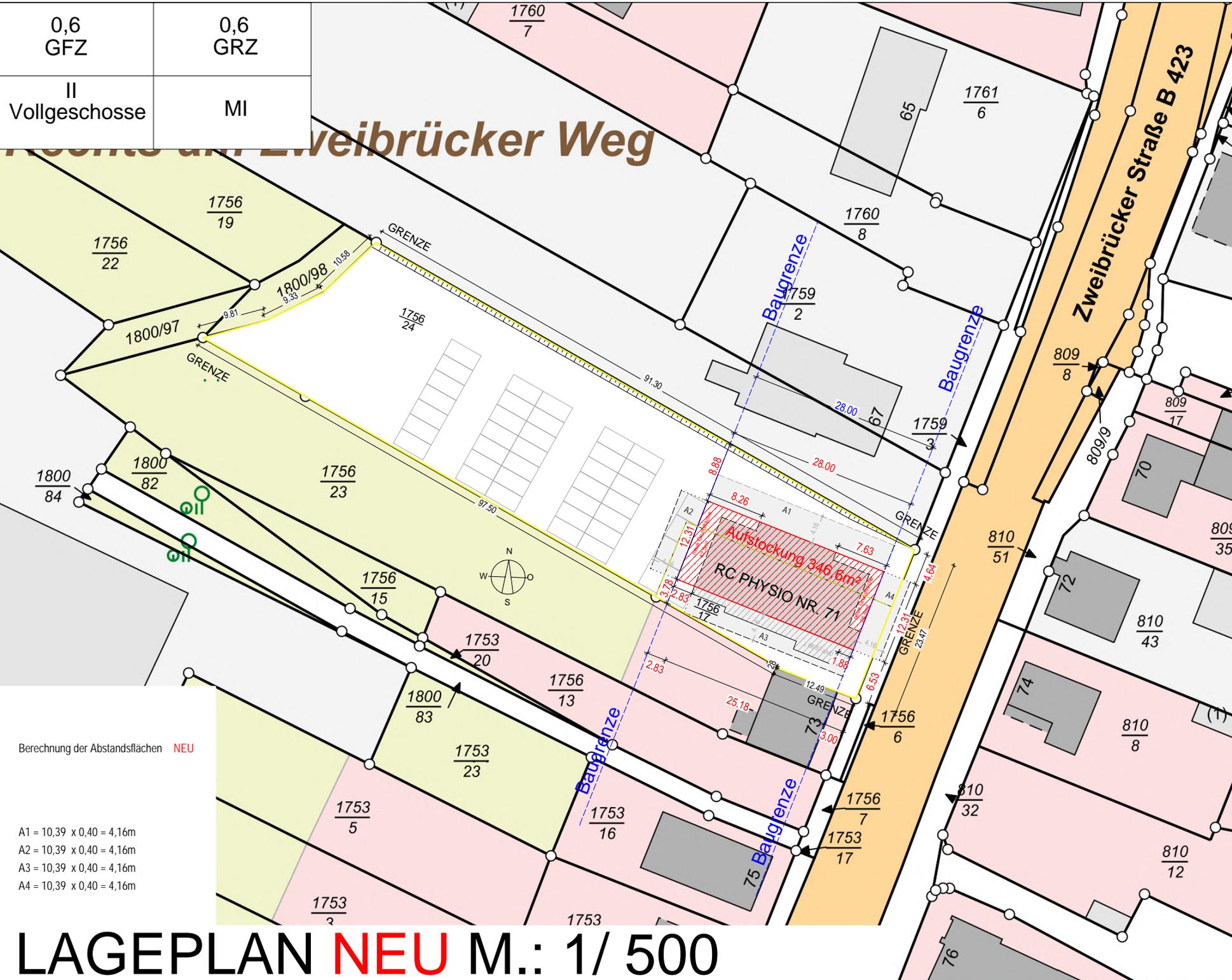
- A1 + A2 = 6,97 x 0,40 = 2,79m
- A3 = (6,97+7,02)/2 x 0,40 = 2,80m
- A4 = 7,02 x 0,40 = 2,81m
- A5 = (7,02+7,20)/2 x 0,40 = 2,84m
- A6 = (7,20+7,08)/2 x 0,40 = 2,86m
- A7 + A8 = 7,08 x 0,40 = 2,83m
- A9 = (7,08+7,20)/2 x 0,40 = 2,86m
- A10 = 7,20 x 0,40 = 2,88m
- A11 = (7,20+7,18)/2 x 0,40 = 2,88m
- A12 = (7,18+6,97)/2 x 0,40 = 2,83m
- A13 = 6,97 x 0,40 = 2,79m
- A14 = 6,97 x 0,40 = 2,79m

LAGEPLAN BESTAND M.: 1 / 500

ARCHITEKT: MARC JUNG
 STRASSE: ECKSTRASSE 76
 ORT: 66386 ST. INGBERT



Marc Jung



0,6 GFZ	0,6 GRZ
II Vollgeschosse	MI

PROJEKT: AUFSTOCKUNG
 BAUHERR: RC PHYSIO
 STRASSE: Zweibrücker Straße 71
 ORT: 66424 Hornburg

LAGEPLAN M.: 1 / 500
 KREIS: Saarpflaz - Kreis
 GEMEINDE: Hornburg
 GEMARKUNG: Hornburg
 FLUR: 8
 FLURSTÜCKE: 1756/24
 1756/17
 FLÄCHE: 2236 m²

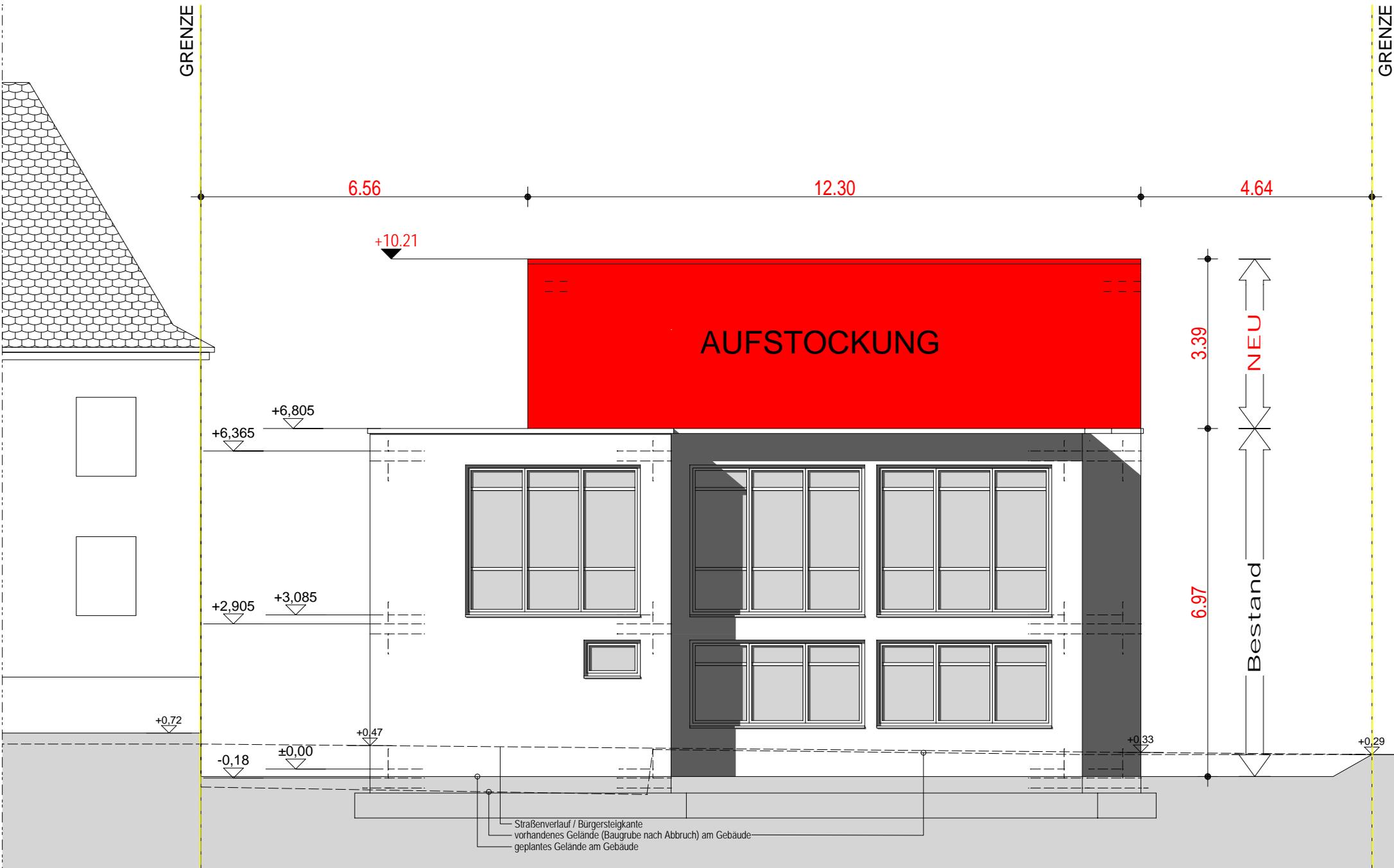
Berechnung der Abstandsflächen **NEU**

- A1 = 10,39 x 0,40 = 4,16m
- A2 = 10,39 x 0,40 = 4,16m
- A3 = 10,39 x 0,40 = 4,16m
- A4 = 10,39 x 0,40 = 4,16m

LAGEPLAN **NEU** M.: 1/ 500

ARCHITEKT: MARC JUNG
 STRASSE: ECKSTRASSE 76
 ORT: 66386 ST. INGBERT

M. Jung
 Marc Jung



STRASSENANSICHT (OSTSEITE) M.: 1 / 100

2025/0381/650

öffentlich

Einleitungsbeschluss

650 - Hochbau

Bericht erstattet: Roland Ecker



Energetische Dachsanierung Rathaus, 1. Abschnitt Parlamentarischer Trakt mit abschließender Errichtung einer PV - Anlage

Beratungsfolge	Geplante Sitzungstermine	Ö / N
Bau-, Umwelt- und Vergabeausschuss (Entscheidung)	24.06.2025	Ö

Beschlussvorschlag

Der Bau-, Umwelt- und Vergabeausschuss beschließt die Umsetzung der Energetischen Sanierung des Rathausdachs im ersten Bauabschnitt (Parlamentarischer Trakt) inkl. der anschließenden Errichtung einer PV - Anlage auf dem sanierten Dach.

Die Verwaltung wird ermächtigt den Auftrag an den wirtschaftlichsten Bieter zu vergeben.

Sachverhalt

Die Dachabdichtung des vorhandenen Dachs des Rathauses hatte des Öfteren in der Vergangenheit Undichtigkeiten im Bereich des Parlamentarischen Trakts gezeigt und muss aus diesem Grund, grundhaft saniert werden. Da das Dach des Rathauses nicht mehr den Anforderungen des Gebäude – Energie -Gesetzes (GEG) entspricht muss hier eine entsprechende energetische Sanierung in Form von Dämmung, Dachabdichtung und Erneuerung der Attika, erfolgen. Diese energetische Sanierung muss über die nächsten Jahre für das komplette Dach des Rathauses abschnittsweise erfolgen.

Der erste Teilabschnitt soll jetzt der parlamentarische Trakt sein.

Nach der Sanierung und der Dämmung der Dachabdichtung soll auf das neue Dach eine PV – Anlage in einer Größe von ca. 40 kWp gelegt werden, welche in der Summe den Strombedarf zur Ladungen der Elektro Dienstfahrzeuge deckt. Darüber hinaus wird auch noch der verkaufte Strombedarf der Ladungen der E – Fahrzeuge der Beschäftigten welche in der Tiefgarage laden, gedeckt.

Die prognostizierte Stromerzeugung der PV – Anlage dürfte bei rund 40.000 kWh/a liegen.

In 2024 wurde an den Ladesäulen in der Tiefgarage ein Energiebedarf von 32.500 kWh gezählt.

Dies bedeutet das hier durch die PV - Anlage noch Überschussstrom für das Rathaus zu Verfügung gestellt werden kann.

Mit der erforderlichen Planung zur Energetischen Dachsanierung des Rathauses soll ein Fachbüro beauftragt werden.

Die geschätzten Kosten zur energetischen Dachsanierung inkl. der Dachdämmung und der Planungsleistung des Fachbüros, liegen bei ca. 310.000,- Euro.

Haushaltsmittel stehen unter folgenden Konten bereit:

Energetische Dachsanierung inkl. der Dachabdichtung: geschätzt 310.000,-€

Produkt: 11050300 Maßnahme:524

Die Kosten zur Installation der PV – Anlage liegen bei ca. 60.000 Euro.

Produkt:57300340 Maßnahme: 323

Finanzielle Auswirkungen

Kostenschätzung:

Energetische Dachsanierung inkl. der Dachabdichtung: geschätzt 310.000,-€

PV - Anlage ca. 40 kWp: geschätzt 60.000,-€

Anlage/n

Keine

2025/0434/650

öffentlich

Einleitungsbeschluss

650 - Hochbau

Bericht erstattet: Ecker, Roland



Umbau und Begrünung der ehemaligen Wasserbecken auf dem Rathausvorplatz

Beratungsfolge	Geplante Sitzungstermine	Ö / N
Bau-, Umwelt- und Vergabeausschuss (Entscheidung)	24.06.2025	Ö

Beschlussvorschlag

Die ehemaligen Wasserbecken im Vorplatzbereich des Rathauses und der Kreisverwaltung „Am Forum“ werden zu Pflanzbeeten umgebaut und begrünt. Das Becken im direkten Bereich des Standesamtes wird zusätzlich zu einem „Hochzeitsgarten“ umgestaltet.

Sachverhalt

Insgesamt existieren mehrere Pflanz- und Wasserbecken im Umfeld des Forums mit den Gebäuden Rathaus und Kreisverwaltung. Im Bereich des zentralen Sitzungstraktes sind fünf zusammenhängende Beckenkonstruktionen vorhanden. Zwei davon wurden ursprünglich als Wasserbecken betrieben. Nachdem jedoch die ständigen Wasserverschmutzungen und die damit verbundene Anlagenpflege in den vergangenen Jahren immer aufwändiger wurde und gleichzeitig die veraltete Wasser-/ Pumpentechnik versagte, mussten die beiden Wasserbecken entleert und außer Betrieb genommen werden.

Diese beiden Beckenkonstruktionen sollen nun begrünt werden. In Anlehnung an den „Leitfaden nachhaltige Freianlagen“ der Forschungsgesellschaft Landesentwicklung, Landschaftsbau e.V. (FFL), sollen solche Pflanzen zum Einsatz gebracht werden die auf Grund ihrer Artenvielfalt einen Beitrag zur Biodiversität liefern. Dabei spielen Pflege- und Bewässerungsaufwand ebenfalls eine wichtige Rolle. Der grundsätzliche Aufbau des Pflanzenunterbaus besteht im Wesentlichen aus einer Abdichtungsebene mit Schutzauflage, der Wasserrückhaltezone, der Filterschicht und dem Pflanzsubstrat für die Bepflanzung.

Darüber hinaus soll im Rahmen der Anlagenplanung mit dem Umbau des Beckens im direkten Bereich der neuplatzierten Räume des Standesamtes ein erweitertes Angebot für die Brautpaare bereitgestellt werden. Dieses Becken soll zu einem sogenannten „Hochzeitsgarten“ zusätzlich baulich umgestaltet werden.

Obwohl die Anlage grundsätzlich für alle Besucher des Forums zugänglich sein soll, geht es um ein zusätzliches Angebot einer Aufstellfläche für frischvermählte Ehepaare die bisher keine angemessene Örtlichkeit, etwa für einen kleinen Sekt-Anstoß oder für eine Fotoaufnahme mit den Traugästen, bei uns vorgefunden haben.

Die Anlage erhält neben einer ausgewählten Begrünung im Randbereich einen Stein- Bodenbelag, zwei Stehtische und Sitzgelegenheiten. Auch diese Ausstattungsgegenstände sollen aus Gründen der Nachhaltigkeit, der Minimierung der Unterhaltungspflege und einer angestrebten Langlebigkeit aus Natursteinmaterial gefertigt sein.

Für die Vorbereitung der Pflanzflächen und den Umbau der Becken wurden im Haushalt unter dem Produkt: 11050300 und der Maßnahme: 421, 150.000,00 Euro eingestellt.

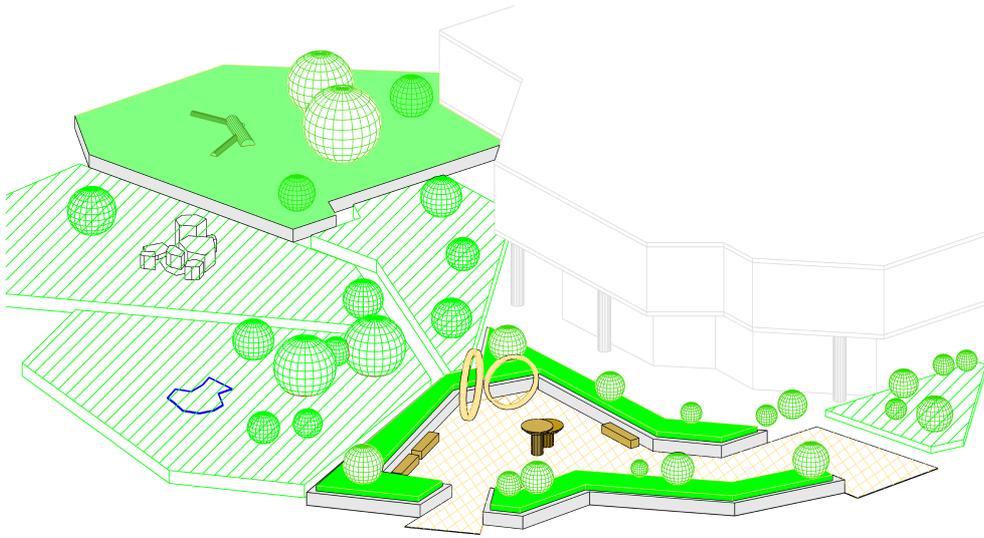
Finanzielle Auswirkungen

Kostenschätzung:

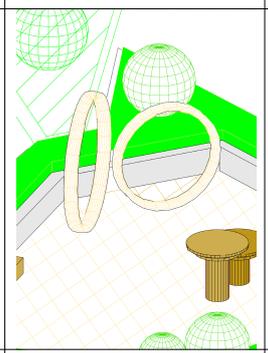
150.000,00 Euro

Anlage/n

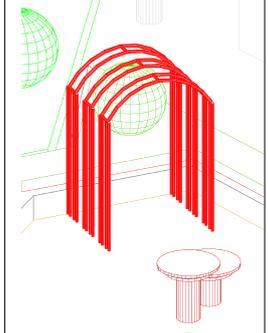
- 1 Hochzeitsgarten_Forum (öffentlich)



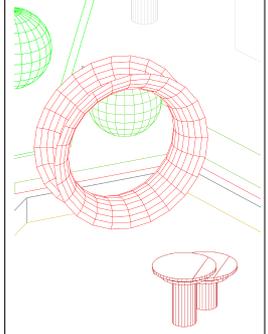
Gesamtansicht- Isometrie



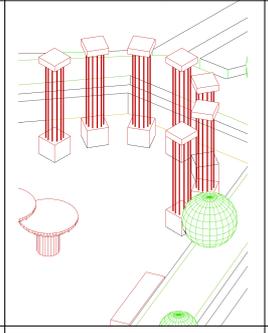
Goldene Ringe



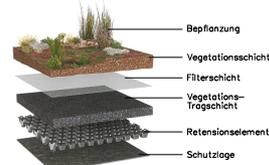
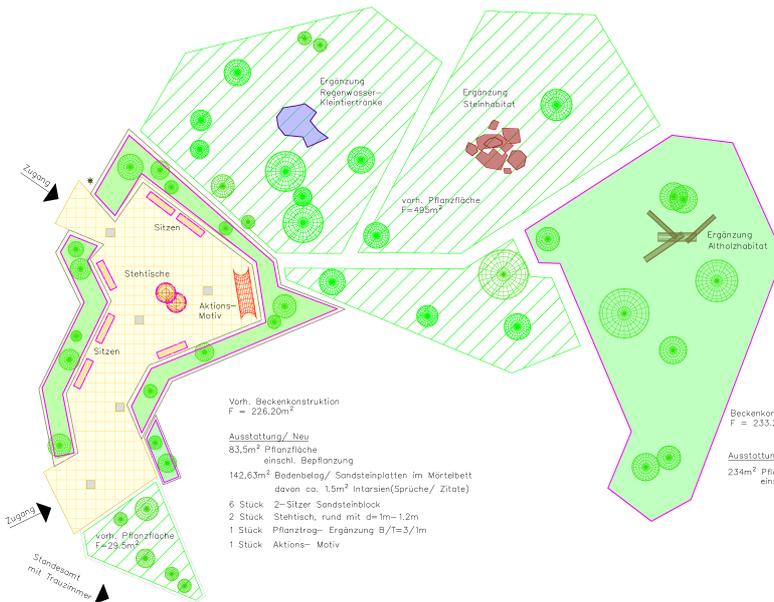
Rosenbögen



Rosenrad



Säulen-Forum



Detail- Schichtenaufbau

Lageplan-Wasserbecken/ Pflanzbeete

Hochzeitgarten- Forum - Vorentwurf-

2025/0431/650

öffentlich

Einleitungsbeschluss

650 - Hochbau

Bericht erstattet: Ecker, Roland



Öffentliche Toilettenanlage auf dem Bahnhofsvorplatz

Beratungsfolge	Geplante Sitzungstermine	Ö / N
Bau-, Umwelt- und Vergabeausschuss (Entscheidung)	24.06.2025	Ö

Beschlussvorschlag

Auf dem Vorplatzgelände des Homburger Hauptbahnhofes wird eine öffentliche Toilettenanlage errichtet.

Sachverhalt

Das Gebäude des Homburger Hauptbahnhofes ist Eigentum der Deutschen Bahn.

Die Toilettenanlage für Bahnreisende befindet sich wie üblich entsprechend im Gebäude. Nach Angaben der Deutschen Bahn musste diese Toilettenanlage jedoch bereits vor einigen Jahren geschlossen werden, weil die ständigen Kosten für die Instandhaltung und Reinigung nicht mehr wirtschaftlich zu vertreten waren.

Damit für Bahnreisende von und nach Homburg trotzdem die Möglichkeit für einen Toilettenbesuch realisiert werden kann, soll eine öffentliche Toilettenanlage auf dem Vorplatzgelände des Bahnhofgebäudes, vorzugsweise im Bereich des Hauptzugangs, auf städtische Kosten errichtet werden. Damit wäre auch eine Nutzungsmöglichkeit für Busreisende und Taxi- Fahrgäste aus dem direkten Umfeld des Bahnhofs möglich.

Die geplante Toiletteneinheit soll dabei als barrierefreie UNISEX- Toilette mit automatischer Selbstreinigung ausgebildet werden. Für Menschen mit körperlicher Einschränkung soll außerdem der Zugang mit dem sogenannten „EURO- Schlüssel“ ermöglicht werden. Auf Grund der automatischen Selbstreinigung ist außerdem ein Betrieb mit 24 Stunden und an 7 Tagen der Woche möglich.

Für die Errichtung der Toilettenanlage wurden im Haushalt unter dem Produkt: 57300320 und Maßnahme: 521 insgesamt 70.000,00 Euro eingestellt.

Finanzielle Auswirkungen

Kostenschätzung:

70.000,00 Euro

Anlage/n

Keine

2025/0450/660

öffentlich

Einleitungsbeschluss

660 Tiefbau

Bericht erstattet: Kratz, Robin



Planungsleistung Entsiegelung Ilmenauer Platz

Beratungsfolge	Geplante Sitzungstermine	Ö / N
Bau-, Umwelt- und Vergabeausschuss (Entscheidung)	24.06.2025	Ö

Beschlussvorschlag

Die Planungsleistung zur Entsiegelung des Ilmenauer Platzes wird unter Berücksichtigung der Vergaberichtlinie ausgeschrieben. Die Verwaltung wird ermächtigt den Auftrag nach Prüfung durch die Fachabteilung und RPA an den wirtschaftlichsten Bieter zu vergeben.

Sachverhalt

Der Ilmenauer Platz erfordert aus technischer, gestalterischer und klimabedingter Sichtweise eine grundsätzliche Überarbeitung. Zurzeit wird dieser Platz hauptsächlich als Durchgangsweg genutzt und lädt nur wenig zum Verweilen ein. Der sich auf dem Platz befindliche Brunnen ist seit etlichen Jahren abgestellt. Im Moment sammelt sich in diesem Brunnen Müll und verschmutztes, unangenehm riechendes Wasser. Die vorhandenen Pflasterfugen haben sich mit der Zeit zugesetzt und eine Versickerung von Niederschlagswasser findet nur noch vermindert statt.

Mit dem Hintergrund, dass es zukünftig wünschenswert sein wird, sich in heißen Sommern Abkühlung zu verschaffen, ist eine grünorientierte Umgestaltung des Ilmenauer Platzes zur Hitzeprävention naheliegend. Zusätzlich macht die Nähe zum sich teilweise sehr stark aufheizenden Christian-Weber-Platzes eine kühlende Oase an genau der Stelle erforderlich.

Durch die bereits vorhandene Bebauung und deren Schattenwurf finden sich hier gute Voraussetzungen, um an diesem Ort eine solche Oase zu schaffen. Mit entsprechender Bepflanzung und einem beispielbaren Brunnen hat der Ilmenauer Platz die optimalen Voraussetzungen um in eine Kühle-Orte-Karte aufgenommen zu werden. Die dort verzeichneten Orte sind speziell für die Bürger gedacht, die sich - auch aus gesundheitlichen Gründen - im Sommer Abkühlung verschaffen müssen und wollen. Eine punktuelle Maßnahme würde nicht den erforderlichen Nutzen bringen.

Die Bepflanzung wird sich auf mindestens einen Baum sowie mehrere Sträucher,

Stauden und Krautbewuchse erstrecken. Diese Bepflanzung wird vorrangig heimischer Natur sein, um die Biodiversität zu unterstützen und zu fördern. Die Wuchshöhen erstrecken sich auf mehrere Höhenebenen und werden standortgerecht ausgewählt.

Zusätzlich kam es in der jüngeren Vergangenheit bei Starkregenereignissen, wie sie zukünftig vermehrt auftreten werden, zu starkem oberirdischen Wasserabfluss trotz der vorhandenen Entwässerungseinrichtungen. Es ist folglich erstrebenswert, im Sinne des Stichwortes Schwammstadt, an Ort und Stelle anfallendes Niederschlagswasser zurückzuhalten. In Rigolen, welche unterhalb eines Tiefbeetes (entlang der jetzigen Entwässerungsrinne) eingebaut sind, kann Wasser in der Stadt temporär oder auch längerfristig gespeichert und verwendet werden. Der Ilmenauer Platz bietet dieses Potenzial.

Die Brunnenanlage soll so umgestaltet werden, dass sich eine optisch ansprechende beispielbare Wasserfläche ergibt und das entstehende Abwasser durch ein Bewässerungssystem an die neue Bepflanzung geleitet wird. Des Weiteren ist die Entsiegelung des Ilmenauer Platzes eine gute Möglichkeit Erfahrungen in dem Bereich der Entsiegelung im stark versiegelten urbanen Raum zu sammeln.

Als Bonus kann diese Maßnahme, sowie auch die „Piazza Laziale“ an der Hohenburgschule Beiträge zu dem deutschlandweiten Wettbewerb „abpflastern“ sein und Homburg als mutige und offene Gemeinde stärken sowie den Austausch mit anderen Kommunen fördern.

Finanzielle Auswirkungen

Kostenschätzung:

Die aktuelle Kostenschätzung (angelehnt an „Piazza Laziale“) beträgt 375 € pro Quadratmeter inklusive Planung. Bei 400 qm Fläche entstehen etwa 150.000 € Gesamtkosten. Durch die aktuelle KFW-Förderung 444: NKK- Natürlicher Klimaschutz in Kommunen könnten davon bis zu 90 % der Kosten gefördert werden.

Die Verwaltung bittet weiter um Ermächtigung zur Auftragserteilung nach Prüfung durch die Fachabteilung und RPA an den wirtschaftlichsten Bieter.

Anlage/n

Keine

2025/0538/660

öffentlich

Einleitungsbeschluss

660 Tiefbau

Bericht erstattet: Kratz, Robin



Ausschreibung Straßenbau Erschließung G9 "Erdbeerland"

Beratungsfolge	Geplante Sitzungstermine	Ö / N
Bau-, Umwelt- und Vergabeausschuss (Entscheidung)	24.06.2025	Ö

Beschlussvorschlag

Die Leistungen zur straßenbaulichen Erschließung G9 „Erdbeerland“ gemäß Planung werden öffentlich nach VOB ausgeschrieben.

Sachverhalt

Für die Erschließung Gewerbe- und Industriegebiet G9 – „Erdbeerland“ sind eine Vielzahl verschiedener Belange gleichzeitig zu koordinieren, die den Straßenbau unmittelbar beeinflussen.

Neben den notwendigen Arbeiten der Versorgungsträger für die Erschließung ist die grundlegende Entscheidung zur Zu- und Ausfahrt maßgebend. Je nach übergeordneter Entscheidung zur Durchfahrtsituation in Richtung aktueller Notzufahrt sind verkehrliche Anpassungen am Zufahrtsknoten der Neubereiche erforderlich.

Um die Bestockung der entstehenden Gewerbeflächen sowie der weiteren Erschließung nicht zunehmend zu verzögern wurden planerisch die verkehrlichen Varianten berücksichtigt und die straßenbauliche Erschließung in zwei Großbereiche geteilt. Diese Bereiche werden dem zügigen Fortschreiten der Erschließung sowie den noch ungeklärten Faktoren gerecht und hemmen die weiteren Versorgungsträger nicht.

Nach abschließender Abstimmung mit den Stadtwerken Homburg soll der Baubeginn in der Ausschreibung auf Herbst 2025 datiert werden.

Über das Ausschreibungsergebnis wird gesondert berichtet und zur Auftragsvergabe eine Vorlage angefertigt.

Finanzielle Auswirkungen

Kostenschätzung:

Nach aktuellem Planstand und Kostenermittlung werden als anrechenbare Kosten für die straßenbauliche Erschließung rund 2.250.000,00 € mit 32,5% Anteiligkeit der Stadtwerke Homburg geschätzt.

Die Mittel stehen unter Maßnahme 502 auf dem Produkt 51100415 und Konto

783505 bereit.

Anlage/n

Keine

2025/0376/80

öffentlich

Einleitungsbeschluss

80 - Wirtschaftsförderung u. Stadtmarketing

Bericht erstattet: Kowollik Claudia



Prüfung, Montage, Unterhaltung und Einlagerung Weihnachtsbeleuchtung Saison 2025/26 bis 2026/27

Beratungsfolge	Geplante Sitzungstermine	Ö / N
Bau-, Umwelt- und Vergabeausschuss (Entscheidung)	24.06.2025	Ö

Beschlussvorschlag

Die Verwaltung wird ermächtigt, die Prüfung, Montage, Unterhaltung und Einlagerung der Weihnachtsbeleuchtung für die Saison 2025/2026 und 2026/2027 als Rahmenvertrag (01.10.2025 - 30.09.2027) öffentlich nach UVgO auszuschreiben und den Auftrag an den günstigsten Anbieter zu vergeben.

Sachverhalt

Die Weihnachtsbeleuchtung soll wie in den Vorjahren auch zukünftig weiter in der Homburger Innenstadt und den Ortsteilen aufgehängt werden. Für die Saison 2025/2026 und 2026/2027 soll nun die Prüfung, Montage, Unterhaltung und Einlagerung der Weihnachtsbeleuchtung als Rahmenvertrag (01.10.2025 - 30.09.2027) ausgeschrieben werden. In der gesamten Innenstadt, sowie in den Ortsteilen sollen die Weihnachtsbeleuchtungen montiert, angeschlossen und unterhalten werden und im Anschluss der jeweiligen Weihnachtssaison wieder abmontiert und beim Auftragnehmer eingelagert werden.

Der Rahmenvertrag soll für 2 Jahre abgeschlossen werden mit der Option auf 1 Jahr Verlängerung.

Finanzielle Auswirkungen

Kostenschätzung: 165.838,20 € brutto (Gesamtbetrag für zwei Jahre, d.h. Saison 2025/26 und 2026/27)

Anlage/n

Keine

2025/0420/610

öffentlich

Informationsvorlage

610 - Stadtplanung / Bauordnung

Bericht erstattet: Frank Missy



Mobilitätskonzept zur Anbindung von Bahnhaltedpunkten der Bahnstrecke Homburg - Zweibrücken

Beratungsfolge	Geplante Sitzungstermine	Ö / N
Ortsrat Beeden (Kenntnisnahme)	10.06.2025	Ö
Ortsrat Einöd (Kenntnisnahme)	12.06.2025	Ö
Ortsrat Schwarzenbach (Kenntnisnahme)	16.06.2025	Ö
Ortsrat Homburg (Kenntnisnahme)	16.06.2025	Ö
Bau-, Umwelt- und Vergabeausschuss (Kenntnisnahme)	24.06.2025	Ö
Stadtrat (Kenntnisnahme)	03.07.2025	Ö

Sachverhalt

Die Bahnstrecke zwischen Homburg (Saar) und Zweibrücken wird nach jahrzehntelanger Stilllegung reaktiviert, um die Anbindung der Region an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) deutlich zu verbessern. Die Reaktivierung ist Teil eines umfassenden Infrastrukturprojekts, das durch die Verlängerung der S-Bahn-Linie S1 realisiert wird. Bisher endet diese Linie in Homburg; künftig soll sie weiter bis Zweibrücken verkehren.

Die neue Verbindung bietet eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr – vor allem für Berufspendler, Schüler und Studierende – Außerdem stärkt sie die regionale und überregionale Erreichbarkeit. Sie ermöglicht außerdem eine direkte, umsteigefreie Verbindung von Zweibrücken über Homburg bis Kaiserslautern und in das Rhein-Neckar-Gebiet.

Die Verantwortung für die Bereitstellung des entsprechenden Parkraums liegt bei der Kreisstadt Homburg.

Deshalb wurde das Planungsbüro PTV Group mit der Erstellung eines Mobilitätskonzeptes beauftragt. Dieses Konzept beinhaltet die Ausarbeitung bzgl. Ausrichtung von Bahnhaltedpunkten der Bahnstrecke Homburg- Zweibrücken.

Das Entfallen des Haltepunktes Schwarzenbach von Seitens der Bahn, war zum Zeitpunkt der Erstellung des Berichtes/- Ergebnisprotokoll noch nicht bekannt.

Im Rahmen der Untersuchung waren folgende Punkte ausschlaggebend:

Erstellung eines Mobilitätskonzeptes zur optimalen Erschließung der Haltepunkte:

Beeden (Reaktivierung), Schwarzenacker (Reaktivierung), Schwarzenbach (Neubau, evtl. Verzicht) und Einöd (Neubau Bahnhof mit Umsteigefunktion) unter dem Aspekt der Abschätzung der Fahrgastpotenziale, dem Skizzieren von Lösungsansätzen und einer abschließenden Gesamtbewertung mit dem Ziel: Einbindung der Haltepunkte in den Umweltverbund (Fuß/Rad/ÖPNV).

Analyse der Parksituationen

Am Haltepunkt Beeden sind insgesamt 20 Fahrradstellplätze (Bike+Ride) und 6 Pkw-Stellplätze (Park+Ride) vorgesehen. Diese Zahl bleibt auch bestehen, wenn der Haltepunkt Schwarzenbach entfällt.

Für den Haltepunkt Schwarzenbach sind derzeit 8 Fahrradabstellplätze und 5 Pkw-Stellplätze geplant. Falls der Haltepunkt jedoch nicht realisiert wird, entfallen sämtliche dieser Abstellmöglichkeiten.

Am Haltepunkt Schwarzenacker sind aktuell 12 Fahrradstellplätze und 5 Pkw-Stellplätze vorgesehen. Sollte der Haltepunkt Schwarzenbach entfallen, wird das Angebot dort erhöht: auf 18 Fahrradabstellplätze und 6 Pkw-Stellplätze.

Der Haltepunkt Einöd erhält unabhängig vom Bestand des Haltepunkts Schwarzenbach insgesamt 14 Fahrradstellplätze und 6 Pkw-Stellplätze.

Fazit

Erhebliche verkehrliche Vorteile durch Verlagerung auf SPNV (Schienenpersonennahverkehr.)

Gute Fuß-/Rad-Erreichbarkeit der Haltepunkte

Geringe Bedeutung für P+R

Kosteneffizienter Ausbau mit Fokus auf Bike+Ride

Schwarzenbach sollte kritisch hinterfragt werden (Kosten/Nutzen gering)

Zusätzlich wurde von räumlich-planerischer Seite die Machbarkeitsstudie mit Hauptaugenmerk auf dem tatsächlich verfügbaren Platz, an den in der Planfeststellung durch die Bahn festgelegten Haltepunkten, durch den Fachplaner aufgestellt.

□Ausgehend davon wird nun die Detailplanung unter Berücksichtigung des Mobilitätskonzeptes ausgeführt (zuvor in Ortsräten u. BUVA mit Planentwurf, siehe Anlage).

Finanzielle Auswirkungen

Planungsstand ist noch nicht in dieser Gänze ausgereift- hier sind Abweichungen zu erwarten

-nach Konzept bei Umsetzung: ca. 260.000€ netto (ohne Schwarzenbach)

ca. 300.000€ netto (mit Schwarzenbach).

Anlage/n

- 1 Bericht_Bahnhalte-Homburg (öffentlich)
- 2 Ergebnisdokumentation_Homburg (öffentlich)
- 3 26790_Lageplan_Einöd_V1_250 (öffentlich)
- 4 AKTUELL_26790_Lageplan_Schwarzenacker_V3_250 (öffentlich)
- 5 26790_Lageplan_Beeden_V1_250_Kurz (öffentlich)

BERICHT

Mobilitätskonzept zur Anbindung von Bahnhaltepunkten der Bahnstrecke Homburg - Zweibrücken

Auftraggeber/-in:

Kreisstadt Homburg
Abteilung Stadtplanung und Bauordnung
Am Forum 5
66424 Homburg

Auftragnehmer/-in:

PTV
Transport Consult GmbH
Stumpfstr. 1
76131 Karlsruhe

Karlsruhe, 20.12.2024

Dokumentinformationen

Kurztitel	Mobilitätskonzept Bahnhofpunkte Homburg
Auftraggeber/-in	Kreisstadt Homburg
Auftrags-Nr.	
Auftragnehmer/-in	PTV Transport Consult GmbH
PTV-Projekt-Nr.	TC2200208
Autor/-in	Viviane Wolter, Manuel Hitscherich, Jakub Ritschny
Erstellungsdatum	11.03.2024
zuletzt gespeichert	10.02.2025

Inhalt

1	Aufgabenstellung und Hintergründe	5
2	Bestandsanalyse	7
2.1	Raum- und Strukturdaten	7
2.2	Planwerke und Gutachten	9
2.3	Erreichbarkeitsanalyse	10
2.4	Bestandssituation ÖPNV	11
2.5	Bestandsanalyse Umwelt	12
3	Diskussion Entfall Haltepunkt Schwarzenbach	13
4	Potenzialabschätzung der Haltepunkte	14
5	Skizzieren von Lösungsansätzen	17
5.1	Haltepunkt Beeden	17
5.2	Haltepunkt Schwarzenbach	19
5.3	Haltepunkt Schwarzenacker	19
5.4	Bahnhof Einöd	21
6	Kosten und Nutzenabschätzung	22
	Anlagen	24

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Ein- und Aussteiger Haltepunkte Reaktivierungsstrecke Zweibrücken - Homburg	___	15
Tabelle 2: Ein- und Aussteiger Haltepunkte bei Entfall des Haltepunktes Schwarzenbach	_____	15
Tabelle 3: Dimensionierung B+R- und P+R-Anlagen	_____	16
Tabelle 4: Kostenschätzung Infrastruktur Bahnhofhaltepunkte	_____	22

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersichtskarte mit Verlauf der bestehenden S-Bahn-Linie S1 und Verlängerung	_____	5
--	-------	---

Abbildung 2: Untersuchungsraum mit Bahnstrecke Einöd-Homburg	6
Abbildung 3: Verkehrliche Einordnung Homburgs – Straßennetz	7
Abbildung 4: Verkehrliche Einordnung Homburgs – ÖV-Netz	8
Abbildung 5: Modal Split nach Hauptverkehrsmitteln (fehlende Angaben aufgefüllt) (MiT, 2017)	8
Abbildung 6: Erreichbarkeit Fußverkehr Haltepunkt Schwarzenacker	10
Abbildung 7: Erreichbarkeit Radverkehr Haltepunkt Schwarzenacker	11
Abbildung 8: Einzugsgebiete der Haltestellen	12
Abbildung 9: P+R- und B+R-Anlagen am südlichen Zugang zum Bahnsteig am Haltepunkt Beeden	18
Abbildung 10: P+R- und B+R-Anlagen am nördlichen Zugang zum Bahnsteig am Haltepunkt Beeden	18
Abbildung 11: P+R- und B+R-Anlagen am Haltepunkt Schwarzenbach	19
Abbildung 12: P+R- und B+R-Anlagen am Haltepunkt Schwarzenacker – Variante 1	20
Abbildung 13: P+R- und B+R-Anlagen am Haltepunkt Schwarzenacker – Variante 2	20
Abbildung 14: P+R- und B+R-Anlagen am Bahnhof Einöd	21

1 Aufgabenstellung und Hintergründe

Mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 16. Oktober 2023 hat das Eisenbahn-Bundesamt die Reaktivierung der Strecke 3283 von Homburg bis Einöd genehmigt. Die Reaktivierung umfasst die Wiederaufnahme des Betriebs der Haltepunkte Beeden und Schwarzenacker nach baulichen Veränderungen. Außerdem wird ein neuer Haltepunkt Schwarzenbach errichtet. Der Haltepunkt Einöd wird ebenfalls neu errichtet und fungiert als Bahnhof mit Umsteigefunktion. In Einöd wird die Strecke an das bestehende Netz angeschlossen. Durch die Reaktivierung wird die bestehende S-Bahn-Linie S1 von Homburg nach Zweibrücken verlängert. Bislang verkehrt die Linie von Osterburken kommend über Heidelberg, Mannheim, Neustadt (Weinstraße) und Kaiserslautern bis nach Homburg (siehe Abbildung 1). Als Vorhabenträgerin für dieses Bauvorhaben agiert die DB Netz AG, Regionalbereich Südwest.

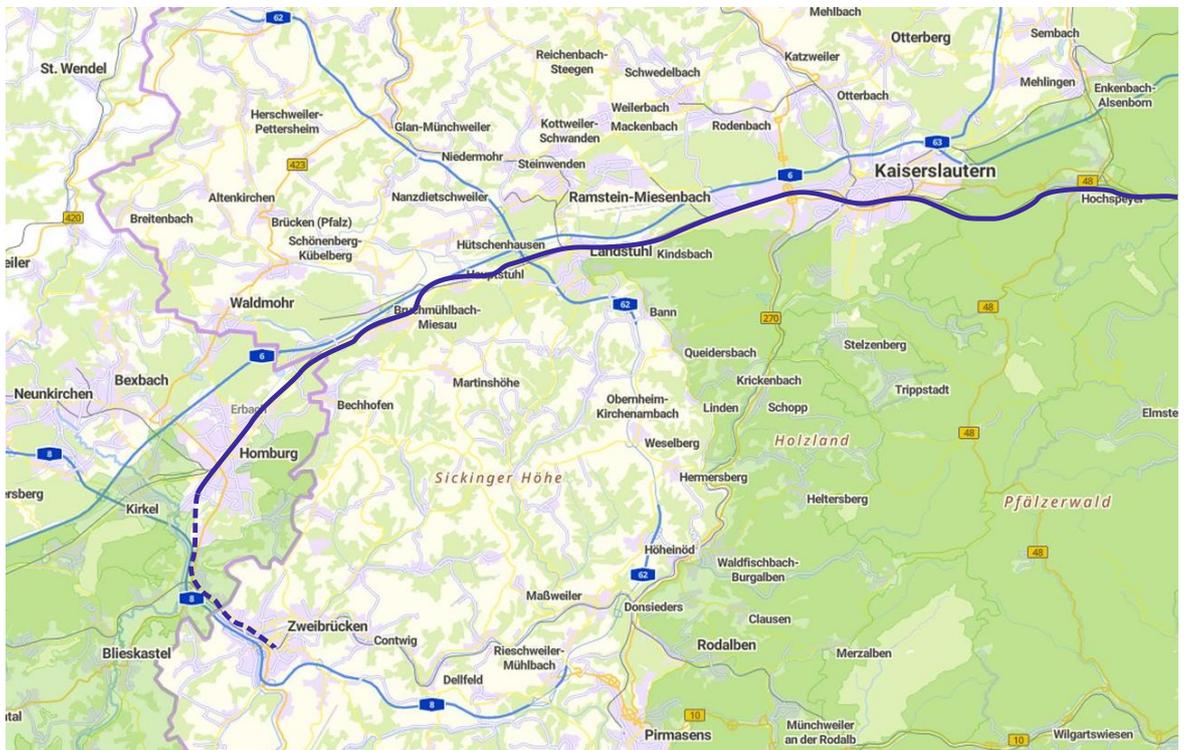


Abbildung 1: Übersichtskarte mit Verlauf der bestehenden S-Bahn-Linie S1 und Verlängerung

Die Planung der entsprechenden Bahninfrastruktur mit dem Anschluss der Bahnsteige an die Verkehrsflächen erfolgte durch die DB Netz AG. Das Planfeststellungsverfahren wurde im Oktober 2023 abgeschlossen. Die Einbindung der Bahnanlagen in das bestehende Verkehrssystem einschließlich der Sicherstellung der Erreichbarkeit der Anlagen ist allerdings nicht Gegenstand der Planungen der DB Netz AG. Vor diesem Hintergrund hat die Stadt Homburg die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes in Auftrag geben, das auf konzeptioneller Bearbeitungsebene die Einbindung der neuen Haltepunkte in das verkehrliche Gesamtsystem beleuchtet. Dieses ist Inhalt der vorliegenden Untersuchung.

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes werden zunächst die Erreichbarkeit der Haltepunkte für alle Verkehrsteilnehmenden (Kfz, Rad, Fuß, ÖV) untersucht. Darauf aufbauend werden die Flächen im

Umfeld der Haltepunkte hinsichtlich ihrer Potenziale für Abstellanlagen (Pkw und Radverkehr) analysiert und konzeptionelle Lösungsvorschläge erarbeitet. Der Untersuchungsraum ist in Abbildung 2 dargestellt.

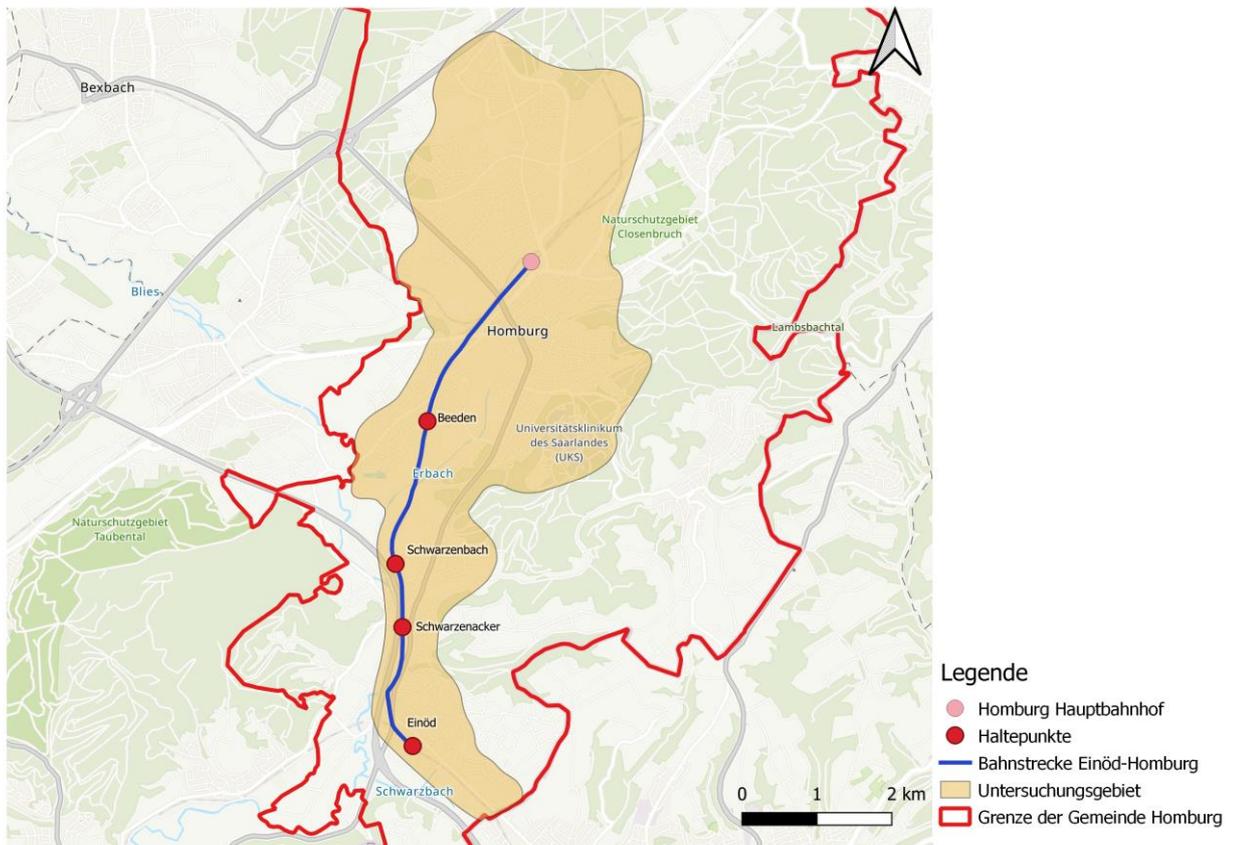


Abbildung 2: Untersuchungsraum mit Bahnstrecke Einöd-Homburg

Bei den konzeptionellen Überlegungen werden alle relevanten Planungen im Untersuchungsraum berücksichtigt, die Einfluss auf die zu entwickelnden Lösungsansätze haben bzw. Nutzungskonflikte hervorrufen. Neben eventuellen Siedlungsentwicklungen werden auch die Planung der B 423 OU Schwarzenbach im Zusammenhang mit dem Haltepunkt Schwarzenbach einbezogen.

Zur Erstellung des Mobilitätskonzeptes erfolgt zunächst die Analyse der Ausgangssituation. Dabei werden die Planfeststellungsunterlagen zur Reaktivierung der Bahnstrecke, das bestehende Angebot für Kfz, Rad, Fuß und den ÖV, die Infrastruktur an den geplanten Haltepunkten, Flächenverfügbarkeit und die Entfernung von Haltepunkten ausgewertet. Die Abschätzung der Fahrgastpotenziale an den entstehenden Haltepunkten erfolgt mit Hilfe der Nutzen-Kosten-Analyse aus dem Jahr 2015, dem makroskopischen VISUM-Modell und den Zählraten der vorliegenden Busverbindung. Diese Abschätzung bildet eine Grundlage für sinnvolle Erschließungskonzepte. Diese werden aufbauend auf den ermittelten Potenzialen und Bedarfen maßstäblich dargestellt. Dabei wird eine Anbindung der Haltepunkte an das bestehende Verkehrsangebot und der Übergang zwischen den Verkehrsmitteln, durch Abstellanlagen und Stellplätzen zu berücksichtigen. Abschließend werden die zu erwartenden Investitionskosten ermittelt.

2 Bestandsanalyse

Im ersten Untersuchungsschritt wurden alle relevanten Gutachten und Planungen gesichtet. Ein Großteil der bisherigen Untersuchungen liegt schon einige Jahre zurück, sodass diese lediglich dazu dienen, sich mit der Problematik und mit bisherigen Lösungsansätzen vertraut zu machen. In den folgenden Abschnitten werden die relevanten Arbeitsschritte, Datengrundlagen und zentralen Ergebnisse kurz zusammengefasst.

2.1 Raum- und Strukturdaten

Die Kreis- und Universitätsstadt Homburg ist mit circa 43.500 Einwohner*innen die drittgrößte Stadt im Saarland. Homburg ist Verwaltungssitz des Landkreises Saarpfalz und fungiert als Mittelzentrum. Zu der Stadt Homburg gehören die Ortsteile Einöd, Jägersburg, Kirrberg, Wörschweiler, Beeden, Bruchhof-Sanddorf, Erbach-Reiskirchen und Schwarzenbach. Den wirtschaftlichen Schwerpunkt der Stadt bildet der des Maschinenbaus und die Autozulieferung. Zudem liegt in Homburg das Universitätsklinikum des Saarlandes. Weitere Strukturdaten können dem Anlagenband entnommen werden.

Die Verkehrliche Einbindung Homburgs ist in Abbildung 3 für den Straßenverkehr und in Abbildung 4 für den ÖPNV dargestellt.

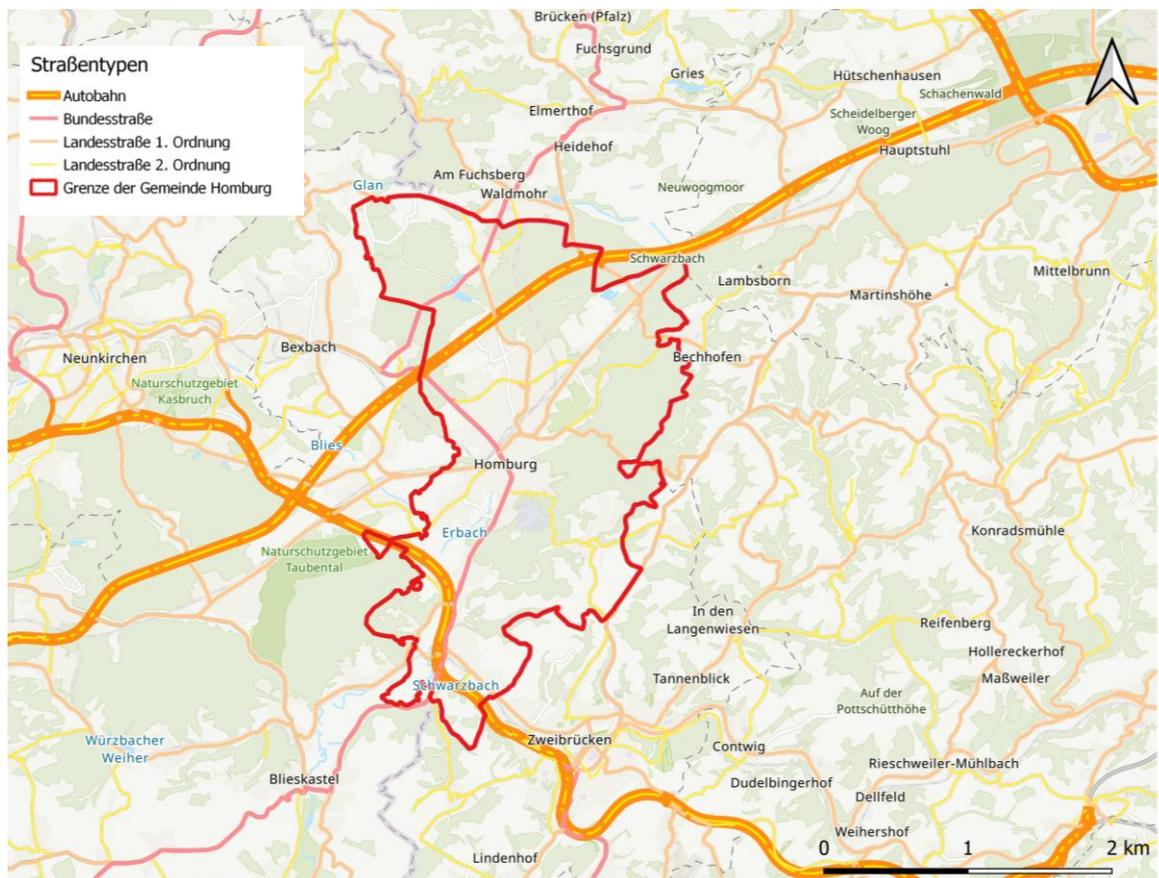


Abbildung 3: Verkehrliche Einordnung Homburgs – Straßennetz

Verkehrlich ist Homburg in direkter Umgebung des Autobahnkreuzes Neunkirchen, an dem sich die A6 und die A8 kreuzen, gelegen und dadurch an das überregionale und internationale Straßennetz angebunden. Durch Homburg führt die Bundesstraße B 423, welche wiederum in weiten Teilen parallel zur geplanten Reaktivierungsstrecke führt.

Homburg liegt an der Strecke der Regionalbahn nach Kaiserslautern und des Regional-Expresses nach Mannheim. Homburg ist aktuell noch Endpunkt der S-Bahn Rhein-Neckar mit der Linie S1, sowie der Regionalbahnen nach Saarbrücken, Illingen und Trier.

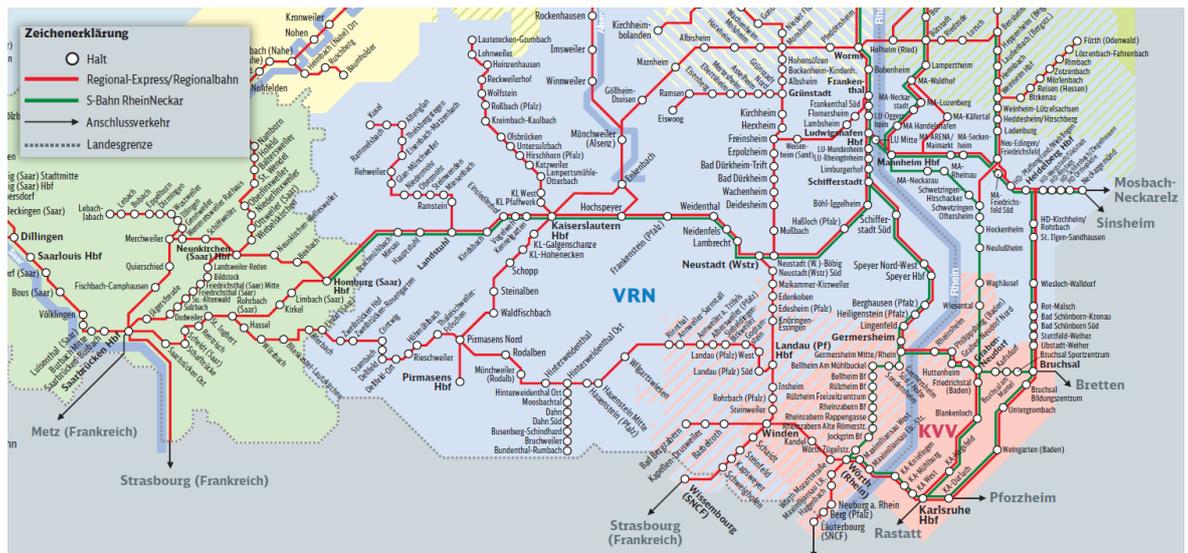


Abbildung 4: Verkehrliche Einordnung Homburgs – ÖV-Netz

Da für Homburg keine Mobilitätsdaten für die Bildung eines Modal Split vorliegen, wurden Daten der bundesweiten Erhebung Mobilität in Deutschland (MiD) als Datengrundlage verwendet. Dabei wurde Homburg nach RegioStaR 17 als Mittelstadt im städtischen Raum im Saarland eingeordnet. Der daraus entstehende Modal Split ist in Abbildung 5 dargestellt.

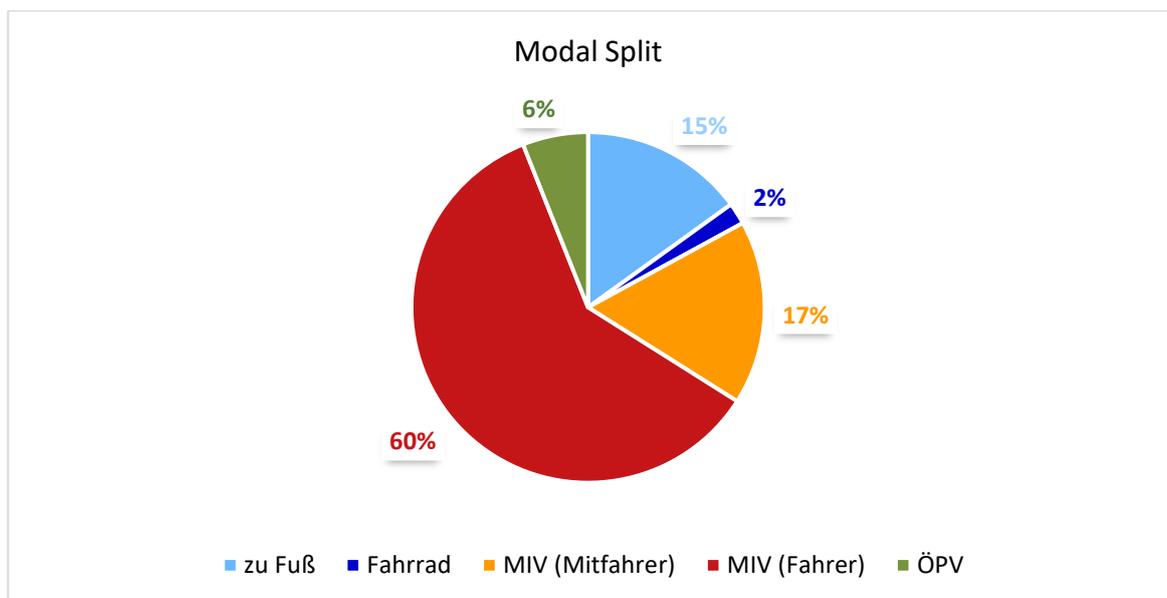


Abbildung 5: Modal Split nach Hauptverkehrsmitteln (fehlende Angaben aufgefüllt) (MiT, 2017)

Aus dem Modal Split geht hervor, dass 70 % der Wege mit dem MIV zurückgelegt werden und weniger als ein Viertel der Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPV zurückgelegt werden.

2.2 Planwerke und Gutachten

Im Zuge der Bestandsanalyse wurden sämtliche bisher erstellten relevanten Gutachten und Planwerke überprüft, um die relevanten Planungen und Erkenntnisse daraus zu gewinnen. Zur Durchsicht lagen folgende Dokumente vor:

- Erläuterungsbericht Reaktivierung der Strecke Homburg – Zweibrücken, Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze, Planfeststellungsabschnitt Saarland, Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682 / Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773, DB Netz AG, 12.05.2022
- Parkraum-/Mobilitätskonzept, Quinta Consulting / Homburger Parkhaus- und Stadtbusgesellschaft mbH, September 2023
- Radwegekonzept Homburg, Axel Thös Planung, Mai 2021
- Nutzen-Kosten-Untersuchung S-Bahn-Verlängerung von Homburg nach Zweibrücken, Intra Consult GmbH, März 2015

Die Maßnahmen aus dem Erläuterungsbericht der DB Netz AG sind die relevante planerische Grundlage für die Konzeption der Haltestellen. Aus diesen können Linienvverlauf, Gleistrassierung und die Lage der geplanten Haltepunkte sowie die zur Verfügung stehenden Flächen entnommen werden. Die Lagepläne und Bauwerksverzeichnisse wurden bei der Planung der B+R- und P+R-Anlagen berücksichtigt, die relevanten Auszüge können dem Anlagenband entnommen werden.

Im Rahmen des Parkraum-/Mobilitätskonzeptes Homburg wurde die Parkraumsituation rund um den Hauptbahnhof Homburg erhoben und bewertet. Hierbei wurden für die einzelnen Parkierungsbereiche die Parkdauer und die Auslastung ermittelt. Im Ergebnis geht aus der Untersuchung hervor, dass der Parkraum um den Bahnhof eine vergleichsweise geringe Auslastung aufweist. Zudem weist der Parkraum um den Bahnhof einen hohen Anteil an Dauerparkern mit einer Parkdauer von über drei Stunden auf. Hieraus kann zum einen abgeleitet werden, dass der Bahnhofsbereich durchaus im Sinne von P+R genutzt wird. Gleichzeitig zeigt die geringe Auslastung, dass die Nachfrage zumindest aktuell weniger hoch ist, jedoch durch die Reaktivierung der Bahnstrecke an Bedeutung gewinnen kann und entsprechende Reserven aufweist.

Das Radwegekonzept Homburg aus dem Jahr 2021 beinhaltet eine umfassende Analyse der Bestandssituation für den Radverkehr in Homburg und zeigt im Weiteren eine Netzplanung sowie Maßnahmen für den Radverkehr auf. Das flächendeckende Routenkonzept beinhaltet Vorschläge die Orte Einöd, Schwarzenacker und Schwarzenbach über die Hauptroute HR12 zu verbinden. Beeden wird von der HR12 im Osten tangiert bzw. über nachgeordnete Verbindungen an diese angebunden. Gleichzeitig kann über die Hauptroute HR42 und weitere Nebenrouten an Homburg angebunden bzw. der Haltepunkt an das Radnetz angebunden werden.

Die Nutzen-Kosten-Untersuchung aus dem Jahr 2015 bildet eine generelle Grundlage für die Abschätzung der Fahrgastpotenziale im Rahmen der vorliegenden Untersuchung. Im Ergebnis der

Untersuchung wird der Strecke im Mitfall 1 mit einem NKV von 1,24 eine Wirtschaftlichkeit bzw. die Förderfähigkeit beschieden. Weiter wird zusammenfassend festgestellt, dass die Maßnahme ihren Hauptnutzen aus regionalen und überregionalen Wirkungen zieht. Das regionale Busangebot behält demnach auch weiterhin seine hohe Bedeutung für die Verkehre zwischen Zweibrücken und Homburg, eine Reduktion unter das in der Nutzen-Kosten-Untersuchung unterstellte Niveau wird von den Gutachtern nicht empfohlen.

2.3 Erreichbarkeitsanalyse

Zur Ermittlung der Erreichbarkeiten der Bahnhofpunkte für den Fuß- und den Radverkehr wurde das Plugin ORS Tools in QGIS verwendet. Mit Hilfe dieses Tools lassen sich die Erreichbarkeiten verschiedener Standorte unter Berücksichtigung von unterschiedlichen Verkehrsmitteln in Abhängigkeit von der Straßeninfrastruktur und der Topografie darstellen. Im Zuge dieses Mobilitätskonzepts werden der Fuß- und Radverkehr (auch elektrifiziert) betrachtet. Die Erreichbarkeitsanalysen werden für jeden entstehenden Haltepunkt durchgeführt.

Aus den Analysen geht hervor, dass alle Haltepunkte mit dem Fußverkehr in maximal 20 Minuten aus den umgebenden Siedlungsschwerpunkten erreicht werden kann.

Mit dem Radverkehr ist maximal eine Zeit von 6 Minuten erforderlich. Im Folgenden werden die Isochrone der Erreichbarkeit des Haltepunktes Schwarzenacker in der Abbildung 6 für den Fußverkehr und in Abbildung 7 für den Radverkehr beispielhaft dargestellt. Weitere Darstellungen der Isochronen finden sich für alle Haltepunkte im Anlagenband.

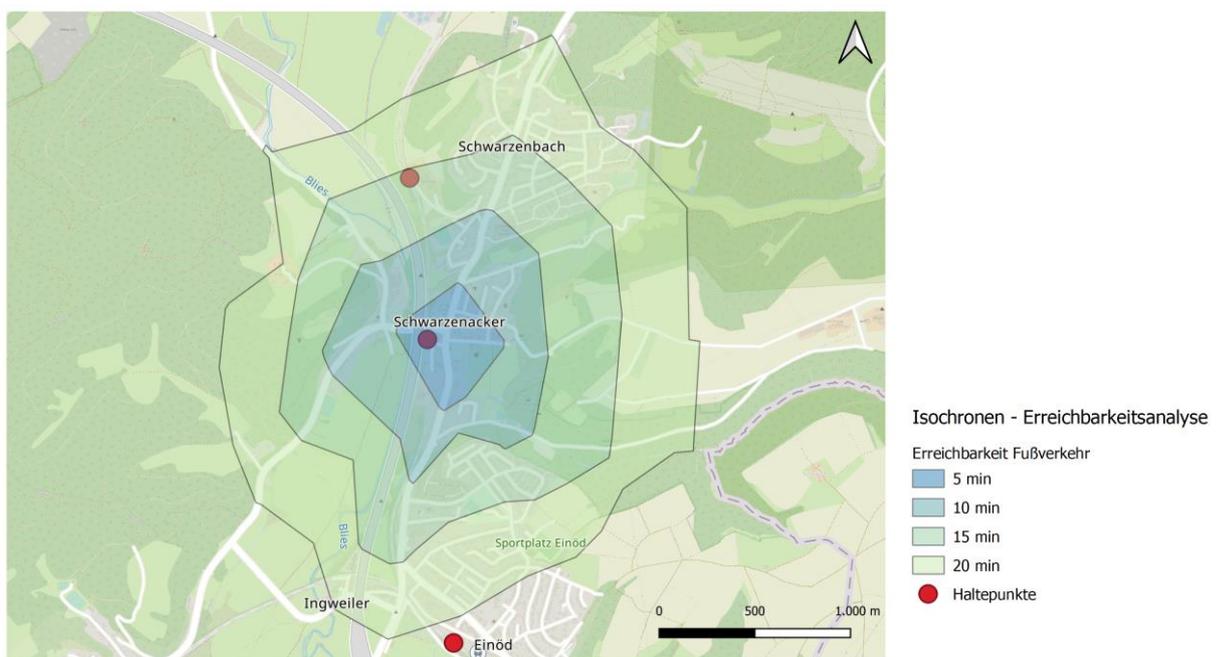


Abbildung 6: Erreichbarkeit Fußverkehr Haltepunkt Schwarzenacker

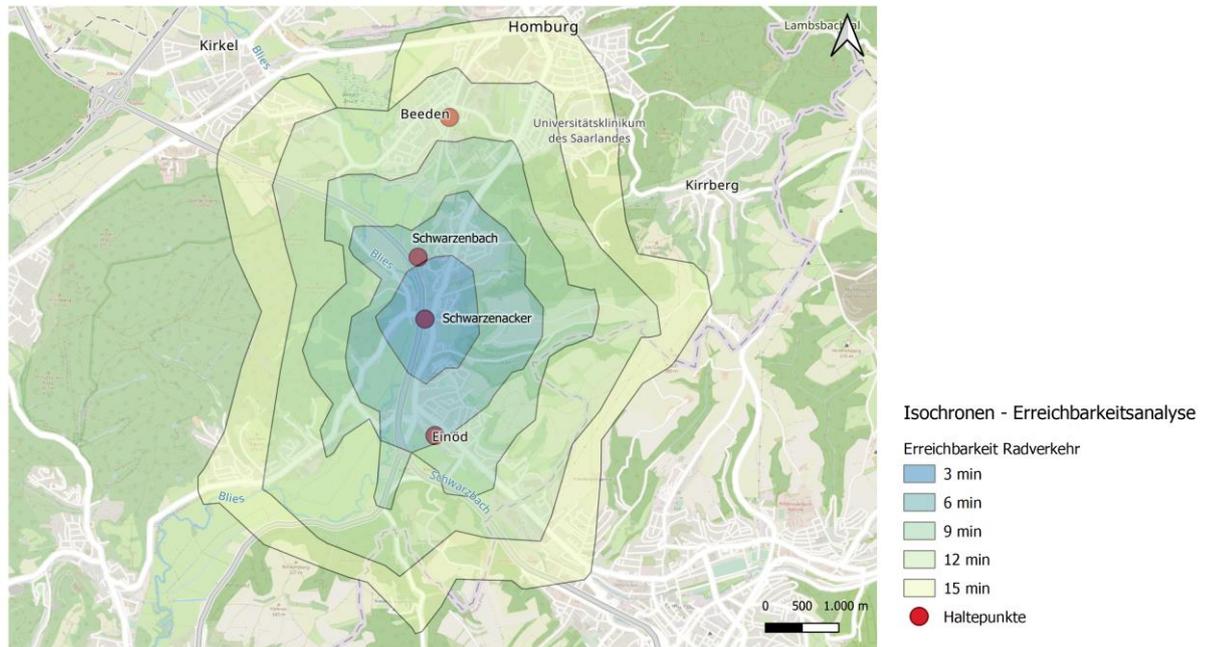


Abbildung 7: Erreichbarkeit Radverkehr Haltepunkt Schwarzenacker

2.4 Bestandssituation ÖPNV

Auf der Relation der zu reaktivierenden Bahnstrecke liegen die Buslinien R7 und 501/R14. Die Buslinie R7 schließt die Orte Schwarzenbach, Schwarzenacker und Einöd an, sie verkehrt in der Hauptverkehrszeit in der Regel im 30-Minuten-Takt und Verstärkerfahrten im Schulverkehr. Die Linie 501/R14 führt über Beeden und verkehrt im 30-Minuten-Takt.

In Abbildung 8 ist zu erkennen, dass sich die Einzugsgebiete der Bushaltestellen und der neuen Haltepunkte teilweise überschneiden. Hieraus wird deutlich, dass die neue Verbindung die bisher vorhandenen Busverbindungen nicht vollständig ersetzen kann und dadurch neue bzw. zusätzliche Potenziale geweckt werden können. Gleichzeitig zeigt die Überlappung, dass eine mögliche Konkurrenz denkbar ist. Dementsprechend sollte die Linienführung ggf. optimiert und angepasst werden, um noch weitere Potenziale zu erzeugen bzw. als Zubringer zur Bahn zu dienen.

Grundsätzlich fanden zur bestehenden und zur geplanten Situation im ÖPNV im Rahmen der Untersuchung Gespräche mit den Saarpfalz-Kreis und dem Zweckverband Personennahverkehr Saarland ZVS statt. Hierbei wurde auf die ÖPNV-Situation im Planungsraum aus Sicht des ÖPNV eingegangen. Demnach stellt die neue Bahnlinie keine Konkurrenz zur bestehenden Bus-Linie R7 dar. Die Linie R7 stellt eine Ergänzung der Bahnlinie dar und hat – mit einem veränderten Linienverlauf – eine andere Funktion. Die Linie R7 geht mehr in die Fläche und Wohngebiete, ist besonders bedeutsam für den Schülerverkehr und kann künftig auch den Bereich Uniklinik zusätzlich erschließen. Die Linie R7 ist zudem bedeutsam für die Erschließung der Innenstadt, während die Bahnlinie eher auf den Hauptbahnhof ausgerichtet ist. Die Linie R7 ist im Bestand sehr gut angenommen und zeit- bzw. abschnittsweise überlastet. Hier wären demnach eigentlich sogar Gelenkbusse und ein 15-Minuten-Takt erforderlich. Durch das Deutschlandticket hat die Nachfrage nochmal zugenommen.

Des Weiteren wurden vorhandene Ein- und Aussteigerzahlen zum Einbezug in die Potenzialabschätzung der Haltepunkte übergeben.

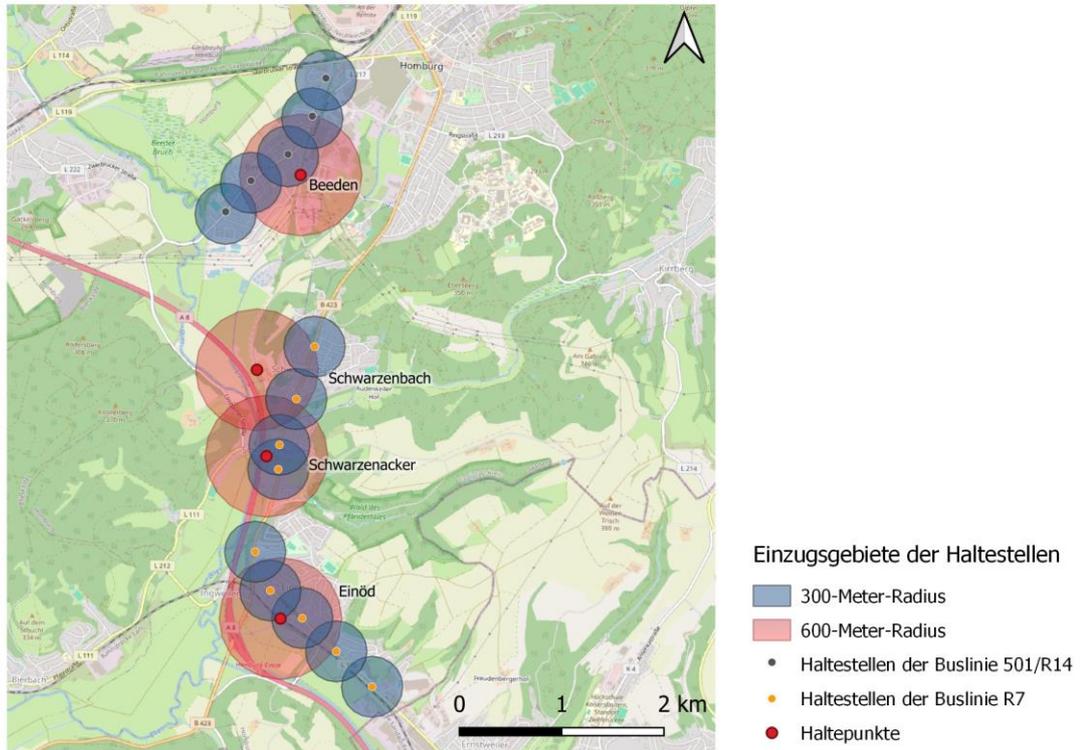


Abbildung 8: Einzugsgebiete der Haltestellen

2.5 Bestandsanalyse Umwelt

Die Bestandsanalyse der Naturschutzgebiete zeigt keine Problematiken bzw. Konflikte in Bezug auf die Lage der Haltepunkte bzw. deren Umfeld auf. Es befinden sich lediglich Wasserschutzgebiete im Bereich der Haltestellen (Anlagenband).

Von Relevanz ist für die Haltepunkte die Betrachtung der potenziellen Hochwassergebiete. Die Flächen für das 100-jährliche Hochwasser HQ100 zeigen folgende Auswirkungen:

- Der Haltepunkt Einöd liegt am Rand des HQ100-Gebiets und ist nicht betroffen.
- Am Haltepunkt Schwarzenbach kann sich das Hochwasser auf die möglichen Planungen auswirken. Die Fläche westlich des Haltepunktes Schwarzenbach ist für Planungen und Bebauungen gesperrt, da diese Fläche als Hochwasserausgleichsfläche für die geplante Ortsumfahrung Schwarzenbach / Schwarzenacker dient. Die Flächen östlich des Haltepunkts sind im Hinblick auf das HQ100 unkritisch.
- Bei den Haltepunkten Schwarzenacker und Beeden haben die Hochwassergebiete keinen Einfluss auf mögliche Planungen.

3 Diskussion Entfall Haltepunkt Schwarzenbach

Im Zuge der Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes hat das Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz des Saarlandes die Diskussion aufgeworfen, ob auf den Haltepunkt Schwarzenbach verzichtet werden kann. Durch einen Entfall des Haltepunktes Schwarzenbach werde eine Reduzierung der Fahrzeit um eine Minute ermöglicht und in der Folge eine Erhöhung der Anschlusssicherheit erreicht. Des Weiteren werden durch den Verzicht des Haltepunktes Kosten eingespart. Das Ministerium sieht bei dem Haltepunkt, aufgrund seiner abgeschiedenen Lage, zudem eine erhöhte Gefahr des Vandalismus. Sie führen weiterhin auf, dass sich die Wege zum Haltepunkt Schwarzenacker von den Haltestellen und den Siedlungsschwerpunkten nur geringfügig verlängern. Der geplante Haltepunkt Schwarzenbach ist zudem aufgrund von Höhenunterschieden schlecht zu erreichen

Die mittels Isochronen durchgeführte Erreichbarkeitsanalyse zeigt zudem, dass der geplante Haltepunkt Schwarzenacker von Schwarzenbach aus in einer ähnlichen Dauer zu erreichen ist:

Fußwege:

- Schwarzenbach bis Haltepunkt Schwarzenbach: max. 15 Minuten
- Schwarzenbach bis Haltepunkt Schwarzenacker: max. 20 Minuten

Radwege:

- Schwarzenbach bis Haltepunkt Schwarzenbach: max. 6 Minuten
- Schwarzenbach bis Haltepunkt Schwarzenacker: max. 6 Minuten

4 Potenzialabschätzung der Haltepunkte

Die Potenzialabschätzung basiert auf Nachfragedaten aus dem VISUM-Verkehrsmodell der PTV, aktuellen Ein- und Aussteigerzahlen der Buslinie R7, einer Analyse der Einzugsbereiche der Haltepunkte sowie dem Vergleich der Attraktivität von S-Bahn und Bus.

Im ersten Schritt wurde auf Grundlage der MIV-Matrix aus dem PTV-Verkehrsmodell und dem aus der Befragung MiD 2017 vorliegenden ÖV-Wegeanteil von 6% eine ÖV-Nachfragematrix gebildet. Der jeweilige ÖV-Quell- und Zielverkehr in den umliegenden Verkehrszellen bildet das Grundpotenzial für die betrachteten Haltepunkte. Ein Teil der potenziellen Fahrgäste fährt jedoch weiterhin mit dem Bus, zum einen auf Grund des eingeschränkten Einzugsbereichs der untersuchten Haltepunkte, zum anderen auf Grund der besseren Erschließungswirkung des Busses. Bei der Berechnung des Einzugsgebietes wurde eine fußläufige Erreichbarkeit von 10 Minuten Gehzeit angesetzt. Die S-Bahn ist auf vielen Relationen auf Grund der kurzen Fahrzeit zum Hauptbahnhof Homburg und Zweibrücken attraktiver als der Bus R7, der zudem im Mitfall einen Umweg über die Universität fährt. Zu beachten ist außerdem, dass der Bus R7 im Mitfall nur noch halbstündlich verkehrt. Zudem präferieren Fahrgäste auf Grund des höheren Komforts spurgeführte Verkehrsmittel gegenüber Bussen („Schienenbonus“). Jedoch hat der Bus eine bessere Erschließungswirkung und erschließt stärker die Fläche. Daher wird angenommen, dass 50% der Fahrgäste im Einzugsbereich der Haltestellen die S-Bahn wählen.

Eine Analyse der aktuellen Ein- und Aussteigerdaten zeigt, dass die Nachfrage auf der Buslinie R7 nach Einführung des Deutschlandtickets um rund 20% gestiegen ist. Da dieser Effekt noch nicht in der Erhebung MiD 2017 berücksichtigt ist, werden die Fahrgastzahlen entsprechend hochgerechnet.

Für den Radverkehr in Homburg kann ein Anteil von 2 % an den Wegen angenommen werden. Die durchgeführten Erreichbarkeitsanalysen zeigen jedoch, dass auf Grund der kurzen Wege und geringen Reisezeiten das Rad ein optimales Mittel als Zubringer zur Bahn darstellt und ein hohes Potenzial birgt. Vor diesem Hintergrund kann in der Zubringerfunktion von einem deutlichen höheren Wegeanteil ausgegangen werden. Die kurzen Strecken und der überdurchschnittlich hohe Anteil an Jugendlichen, die das Verkehrsmittel Bahn nutzen, wirken sich positiv aus. Bei dieser Zielgruppe besteht eine überdurchschnittliche Affinität zum Fahrrad. Daher kann prognostiziert werden, dass 10 % der Fahrgäste mit dem Fahrrad zum Bahnhof kommen.

Das Kfz als Zubringer wird für die Haltepunkte als nachrangig angesehen. Für eine P+R-Funktion an den Haltepunkten besteht keine größere relevante Nachfrage bzw. Potenziale, da das Parken in den möglichen Zielorten Zweibrücken und Homburg einfach und günstig ist. Für fernere Ziele bestehen an den Bahnhöfen Homburg und Zweibrücken ausreichend P+R-Plätze. Hier stehen den Fahrgästen neben der S-Bahn auch RB und RE zu Verfügung. Diese Angebote bieten neben teilweise kürzeren Fahrzeiten auch eine größere Auswahl an Alternativen bei der Rückfahrt und damit eine größere Flexibilität. Daher ist anzunehmen, dass P+R-Nutzer den Bahnhof Homburg vorziehen werden. Gegen die Anfahrt mit dem Pkw spricht zudem, dass alle fast Siedlungsbereiche im Einzugsbereich der Haltestelle fußläufig innerhalb von 15 Minuten und mit dem Fahrrad innerhalb von sechs Minuten erreichbar sind. Daher wird von einem P+R-Anteil von 3 % ausgegangen.

Zusammenfassend ergeben sich unter oben beschriebenen Randbedingungen die in der nachfolgenden Tabelle zusammengefassten Potenziale je Haltepunkt. Hierbei wird zusätzlich differenziert, wie sich die Ein- und Aussteiger auf Bike-and-Ride (B+R) und Park-and-Ride (P+R) verteilen.

	ÖV-Potenzial im Einzugsgebiet der Haltestellen	Anteil SPNV	Ein- + Aussteiger am Tag	Ein- + Aussteiger am Tag inklusive D-Ticket	Davon B+R	Davon P+R
Beeden	606	0,5	303	364	36	11
Schwarzenbach	181	0,5	90	108	11	3
Schwarzenacker	315	0,5	158	189	19	6
Einöd	380	0,5	190	228	23	7

Tabelle 1: Ein- und Aussteiger Haltepunkte Reaktivierungsstrecke Zweibrücken - Homburg

Bei einem möglichen Entfall des Haltepunktes Schwarzenbach verlagern sich die Fahrgäste dieses Haltepunktes. Auf Basis der Erreichbarkeitsanalyse und der Fahrgastdaten der Buslinien kann davon ausgegangen werden, dass sich etwa 60 % der Fahrgäste des Haltepunktes Schwarzenbach auf den Haltepunkt Schwarzenacker verlagern. Dabei wird zusätzlich berücksichtigt, dass von diesen Fahrgästen mehr das Rad nutzen werden als in der Berechnung für den Haltepunkt Schwarzenbach. Daher wird für die verlagerten Fahrgäste ein Radanteil von 30 % angenommen. Der P+R-Anteil wird weiterhin auf 3 % geschätzt. Die neuen Fahrgastpotenziale, die sich aus der Umverteilung ergeben, sind der Tabelle 2 zu entnehmen.

	ÖV-Potenzial im Einzugsgebiet der Haltestellen	Anteil SPNV	Ein- + Aussteiger am Tag	Ein- + Aussteiger am Tag inklusive D-Ticket	Davon B+R	Davon P+R
Beeden	606	0,5	303	364	36	11
Schwarzenbach	181	0,5	0	0	0	0
Schwarzenacker	315	0,5	212	254	29	8
Einöd	380	0,5	190	228	23	7

Tabelle 2: Ein- und Aussteiger Haltepunkte bei Entfall des Haltepunktes Schwarzenbach

Aus den ermittelten Fahrgastzahlen kann die erforderliche Anzahl an Parkplätzen und Fahrradabstellanlagen abgeleitet werden. Dazu ist zunächst der Anteil von B+R und P+R zu halbieren, da es sich bei den ermittelten Werten um Werte für Ein- und Aussteiger eines Tages handelt. Bei den B+R-Anlagen wird ein Zuschlag von 2 Stellplätzen angerechnet. Zudem wird eine Mindestanzahl von 8 Stellplätzen vorgesehen, um einen Mindeststandard anzubieten. Bei der Dimensionierung der P+R-Anlagen wird nach der Halbierung der Anzahl der Parkplätze ein Zuschlag von 2 Parkplätzen angerechnet, wobei einer der Parkplätze als Behindertenparkplatz vorgesehen ist. Die Mindestanzahl an P+R-Parkplätzen wird mit 5 angenommen. Die Anzahl an vorgesehenen B+R- sowie P+R-Stellplätzen ist in Tabelle 3 aufgeführt.

	Geplant B+R	Geplant P+R	Geplant B+R (ohne HP Schwarzenbach)	Geplant B+R (ohne HP Schwarzenbach)
Beeden	20	6	20	6
Schwarzenbach	8	5	0	0
Schwarzenacker	12	5	18	6
Einöd	14	6	14	6

Tabelle 3: Dimensionierung B+R- und P+R-Anlagen

Das Potenzial für alternative Bedienformen wie Sammeltaxis oder On-Demand-Services wird als gering eingeschätzt, da aus den Ortschaften Beeden, Schwarzenbach, Schwarzenacker und Einöd eine geringe Nachfrage erwartet wird. Diese geringe Nachfrage ergibt sich aus den geringen Distanzen zu den Haltepunkten. Die Haltepunkte sind von einem großen Anteil der Ortschaften in 15 Minuten zu Fuß zu erreichen. Sammeltaxis oder On-Demand-Services bieten mit Wartezeiten und möglichen Umwegen keinen entscheidenden Zeitgewinn.

5 Skizzieren von Lösungsansätzen

Die Bemessung der P+R-Anlagen erfolgt nach den Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR, 2023). Für Parkplätze werden bei einem Aufstellwinkel von 90°, also senkrecht zur Fahrbahn, demnach die Maße 2,65 x 5,20 m angesetzt. Für einen Einzelparkstand eines Behindertenparkplatzes werden die Maße 3,50 x 5,20 m angesetzt. Die B+R-Anlagen werden in Anlehnung an den Leitfaden Bike+Ride des Landes Baden-Württemberg dimensioniert. Dabei wird eine Doppelaufstellung mit einer Tiefe von 2,00 m und einem Abstand von 1,50 m zwischen den Anlehnbügeln angesetzt. Bei der Planung der Anlagen wird außerhalb der Grenzen der Grundstücksflächen der Deutschen Bahn geplant.

5.1 Haltepunkt Beeden

Der Haltepunkt Beeden soll gemäß den Planungen der DB zwei Zugänge zum Bahnsteig besitzen. Daher werden die Park- und Abstellflächen auf zwei Bereiche aufgeteilt. Am südlichen Zugang zum Bahnsteig im Bereich der Hofstraße/Jägerhausstraße werden 6 Parkplätze und 16 Fahrradstellplätze geplant. Am nördlichen Zugang zum Bahnsteig werden 1 Behindertenparkplatz, 2 Parkplätze und 6 Fahrradstellplätze geplant. Am Haltepunkt Beeden werden demnach mehr Abstellanlagen geplant, als nach Potenzialabschätzung notwendig sind. Zur Vermeidung unnötiger Wege zwischen den Abstellanlagen werden mehr Parkplätze und Fahrradstellplätze geplant, als nach der Fahrgastpotenzialabschätzung notwendig sind. Der südliche Zugang zum Bahnsteig ist in Abbildung 9 dargestellt. Der nördliche Zugang zum Bahnsteig ist in Abbildung 10 gezeigt. Die Gesamtübersicht ist zusätzlich im Anlagenband visualisiert.



Abbildung 9: P+R- und B+R-Anlagen am südlichen Zugang zum Bahnsteig am Haltepunkt Beeden



Abbildung 10: P+R- und B+R-Anlagen am nördlichen Zugang zum Bahnsteig am Haltepunkt Beeden

5.2 Haltepunkt Schwarzenbach

Der Zugang zum Haltepunkt Schwarzenbach erfolgt angrenzend zum Bahnübergang Mastauweg. Die 5 Parkplätze und 8 Fahrradstellplätze werden an dem Weg von Schwarzenbach kommend geplant. Zudem wird der Ausbau des Gehwegs geplant, um für Fußgänger*innen einen sicheren Weg zum Haltepunkt zu gewährleisten. Die Fläche, die im Zuge des Baus der Ortsumfahrung Schwarzenacker/Schwarzenbach als Hochwasserausgleichsgebiet für zukünftige Planungen und Bebauungen gesperrt würde, ist nicht von wesentlicher Bedeutung für die Planung der Anlagen. Die Planung der Anlagen um den Haltepunkt Schwarzenbach ist in Abbildung 11 dargestellt.

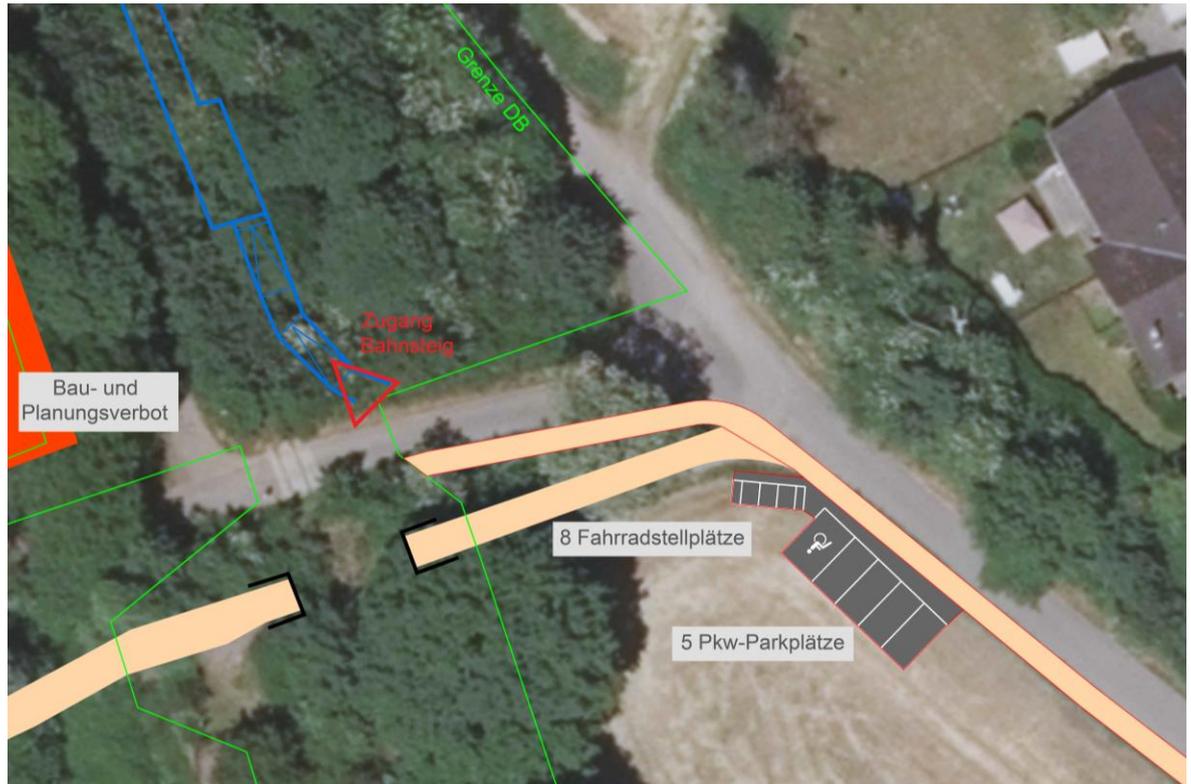


Abbildung 11: P+R- und B+R-Anlagen am Haltepunkt Schwarzenbach

5.3 Haltepunkt Schwarzenacker

Der Zugang zum Haltepunkt Schwarzenacker erfolgt über die Straße Am Schwedenhof. Für den Haltepunkt Schwarzenacker werden zwei Varianten für mögliche B+R- und P+R-Anlagen geplant. Sie unterscheiden sich im erforderlichen Grunderwerb.

In der Variante 1 werden 18 Fahrradstellplätze, 2 Parkplätze und 1 Behindertenparkplatz in der unmittelbaren Umgebung des Zugangs zum Bahnsteig geplant. Bei dieser Planung wird die ermittelte Anzahl der P+R-Parkplätze aus der Fahrgastpotenzialabschätzung unterschritten. Weitere Parkplätze müssten außerhalb des öffentlichen Straßenraums entstehen. Dazu können sich Flächen beim Römermuseum und an der Kreuzung L111/B423 eignen. Die Variante 1 hat den Vorteil, dass durch die Stellung der Parkplätze ein Kfz-freier Bereich bei den Fahrradstellplätzen und ein

Gehweg von 2,50 m Breite möglich sind. Die Variante 1 ist in Abbildung 12 dargestellt. Die möglichen Flächen für zusätzliche Parkräume sind im Anlagenband veranschaulicht.



Abbildung 12: P+R- und B+R-Anlagen am Haltepunkt Schwarzenacker – Variante 1

In der Variante 2 entstehen innerhalb des öffentlichen Straßenraums 6 Parkplätze und 18 Fahrradstellplätze. Dadurch müssen keine zusätzlichen Flächen erworben werden. Der Nachteil dieser Variante ist, dass nur ein Gehweg von 1,40 m Breite entstehen kann. Die Planung der Variante 2 ist in Abbildung 13 visualisiert.



Abbildung 13: P+R- und B+R-Anlagen am Haltepunkt Schwarzenacker – Variante 2

Der Haltepunkt Schwarzenacker nimmt, wie bereits beschrieben, bei einem Entfall des Haltepunktes Schwarzenbach einen Teil der Fahrgäste des Haltepunktes Schwarzenbach auf. In den Varianten 1 und 2 wurde der Entfall des Haltepunktes Schwarzenbach in der Planung bereits berücksichtigt. Bleibt der Haltepunkt Schwarzenbach bestehen, können in der Planung des Haltepunktes Schwarzenacker 1 Parkplatz und 6 Fahrradstellplätze entfallen.

5.4 Bahnhof Einöd

Der Zugang zum Bahnhof Einöd erfolgt über einen Mittelbahnsteig, der von zwei Richtungen erreicht werden kann. Von der Ingweilerstraße/Kirchpfad erfolgt der Zugang für den Fuß- und Radverkehr über die Eisenbahnüberführung Raiffeisenstraße. Da die Ingweilerstraße und der Kirchpfad nur für Anlieger für die Durchfahrt freigegeben sind, soll von dieser Seite keine Ankunft durch den Kfz-Verkehr erfolgen. Die Anfahrt des Kfz-Verkehrs wird über die Raiffeisenstraße abgewickelt. Demnach werden die 6 erforderlichen Stellplätze an der Raiffeisenstraße vorgesehen. Die 14 Fahrradstellplätze werden ebenfalls an der Raiffeisenstraße geplant, da innerhalb des Wohngebietes südlich des Bahnsteiges keine geeigneten Flächen verfügbar sind. Die Planung der Anlagen ist in Abbildung 14 dargestellt.

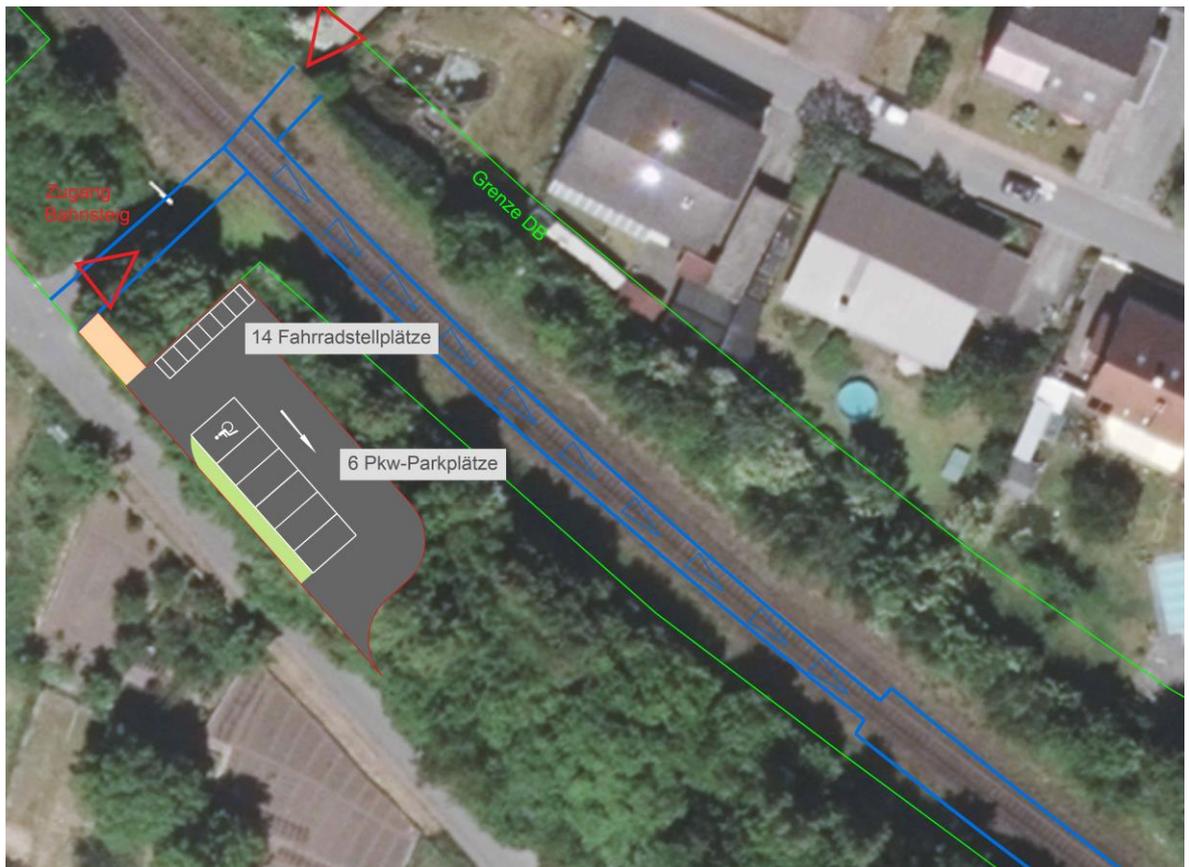


Abbildung 14: P+R- und B+R-Anlagen am Bahnhof Einöd

6 Kosten und Nutzenabschätzung

Im Rahmen der Gesamtbewertung wurde eine Kostenschätzung für die erforderliche Infrastruktur erarbeitet, um die Bahnhofpunkte in das bestehende Verkehrssystem einzubinden. Die Kostenschätzung dazu findet sich in Tabelle 4. Die Kosten wurden dabei über Einheitspreise ermittelt. Unter der Annahme, dass an dem Haltepunkt Schwarzenacker die Variante 2 umgesetzt wird, belaufen sich die Gesamtkosten für den Bau der Infrastruktur auf ca. 300.000 € (netto). Wenn der Haltepunkt Schwarzenbach nicht realisiert wird, entstehen Kosten von ca. 260.000 € (netto).

	Anzahl	Einheitspreise	Gesamtkosten	Summe
HP Beeden				
Verkehrsfläche [m ²]	360	250,00 €	90.000,00 €	
Fahrradabstellplätze	22	250,00 €	5.500,00 €	
Gehweg [m ²]	240	110,00 €	26.400,00 €	121.900,00 €
HP Schwarzenbach				
Verkehrsfläche [m ²]	120	250,00 €	30.000,00 €	
Fahrradabstellplätze	8	250,00 €	2.000,00 €	
Gehweg [m ²] (mindestens)	100	110,00 €	11.000,00 €	43.000,00 €
HP Schwarzenacker - Variante 1				
Verkehrsfläche [m ²]	150	250,00 €	37.500,00 €	
Fahrradabstellplätze	18	250,00 €	4.500,00 €	
Gehweg [m ²]	50	110,00 €	5.500,00 €	47.500,00 €
HP Schwarzenacker - Variante 2				
Verkehrsfläche [m ²]	120	250,00 €	30.000,00 €	
Fahrradabstellplätze	18	250,00 €	4.500,00 €	
Gehweg [m ²]	40	110,00 €	4.400,00 €	38.900,00 €
Bhf Einöd				
Verkehrsfläche [m ²]	360	250,00 €	90.000,00 €	
Fahrradabstellplätze	14	250,00 €	3.500,00 €	
Grünfläche	30	60,00 €	1.800,00 €	
Gehweg [m ²]	20	110,00 €	2.200,00 €	97.500,00 €

Tabelle 4: Kostenschätzung Infrastruktur Bahnhofpunkte

Eine Ermittlung des Nutzens bzw. eines Nutzen-Kosten-Verhältnisses ist nur für die Gesamtanlage möglich. Der Nutzen aus verkehrlicher Sicht ergibt sich aus dem Nutzen aus der Verlagerung von Pkw-Verkehr zum ÖPNV, welche in der Nutzen-Kosten-Untersuchung 2015 bereits mit einem Faktor von 1,24 ermittelt wurde. Im Ergebnis stellen sich folgenden Effekte ein:

- Im Binnenverkehr der Stadt Homburg kommt es zu einer Verlagerung von 60 Fahrten/Tag vom MIV zum ÖPNV.
- Es werden rund 40 Fahrten mit Zielen außerhalb des Stadtgebietes vom MIV zum ÖPNV verlagert.

Durch die Verlagerungen auf die Bahn wird die Verkehrsbelastung auf dem lokalen Straßennetz reduziert mit Vorteilen für Schadstoff- und Lärmemissionen, der Auslastung und Abnutzung der Infrastruktur sowie die Verkehrssicherheit.

Neben diesen positiven Wirkungen, ergeben sich für die Einwohner im Umkreis der Haltestellen neue Verkehrsverbindungen und Reisezeiteinsparungen im ÖPNV. Insbesondere der Hauptbahnhof Homburg ist deutlich besser erreichbar, wodurch eine verbesserte Anbindung an den übrigen Regionalverkehr hergestellt wird. Dadurch steigt die Attraktivität der betroffenen Stadtteile.

Die Reduzierung des Taktes auf der Linie R 7 führt zu einer Reduzierung der Betriebskosten im ÖPNV. Obwohl die Stadt Homburg kein Aufgabenträger ist, ist sie durch die Kreisumlage dennoch finanziell am ÖPNV beteiligt und profitiert daher von Kosteneinsparungen.

Anlagen

Anlage 1: Ergebnisdokumentation

Mobilitätskonzept Bahnhofhaltepunkte Homburg

Anlage 1: Ergebnisdokumentation

20.12.2024



Raum- und Strukturdaten



Überörtliche Einbindung

- ▶ Homburg ist mit ca. 43.500 Einwohner*innen die drittgrößte Stadt im Saarland
- ▶ Homburg ist Verwaltungssitz des Landkreises Saarpfalz und fungiert als Mittelzentrum
- ▶ Zu der Stadt Homburg gehören die Ortsteile Einöd, Jägersburg, Kirrberg, Wörschweiler, Beeden, Bruchhof-Sanddorf, Erbach-Reiskirchen und Schwarzenbach
- ▶ Der wirtschaftliche Schwerpunkt liegt im Bereich Maschinenbau/Autozulieferer. Zudem ist Homburg Universitätsstadt mit Uniklinikum.
- ▶ Verkehrlich ist die Stadt Homburg in direkter Umgebung des Autobahnkreuzes A6 A8 gelegen und dadurch an das überregionale und internationale Straßennetz angebunden. Homburg liegt auf der Strecke der Regionalbahn nach Kaiserslautern und des Regional-Expresses nach Mannheim. Homburg ist aktuell noch Endpunkt der S-Bahn Rhein-Neckar, sowie der Regionalbahnen nach Saarbrücken, Illingen und Trier.



Map Data © OpenStreetMap contributors

Strukturdaten

- Bevölkerungsdichte 512 EW/km²
- Relativ konstante Einwohnerzahl während der letzten 50 Jahre
- Einpendler 23.549, Auspendler 6.891
- 31.863 Arbeitsplätze
- 15.227 Homburger Erwerbstätige
- Pkw-Dichte ca. 600 Pkw je 1.000 Einwohner*innen

- Einwohnerzahlen zu untersuchende Orte (Stand 1. Dez 2023)
- Beeden: 2.728 EW
- Schwarzenbach: 1.949 EW
- Schwarzenacker: 604 EW
- Einöd: 2.810 EW



Map Data © OpenStreetMap contributors

Verkehrliche Einbindung Straße

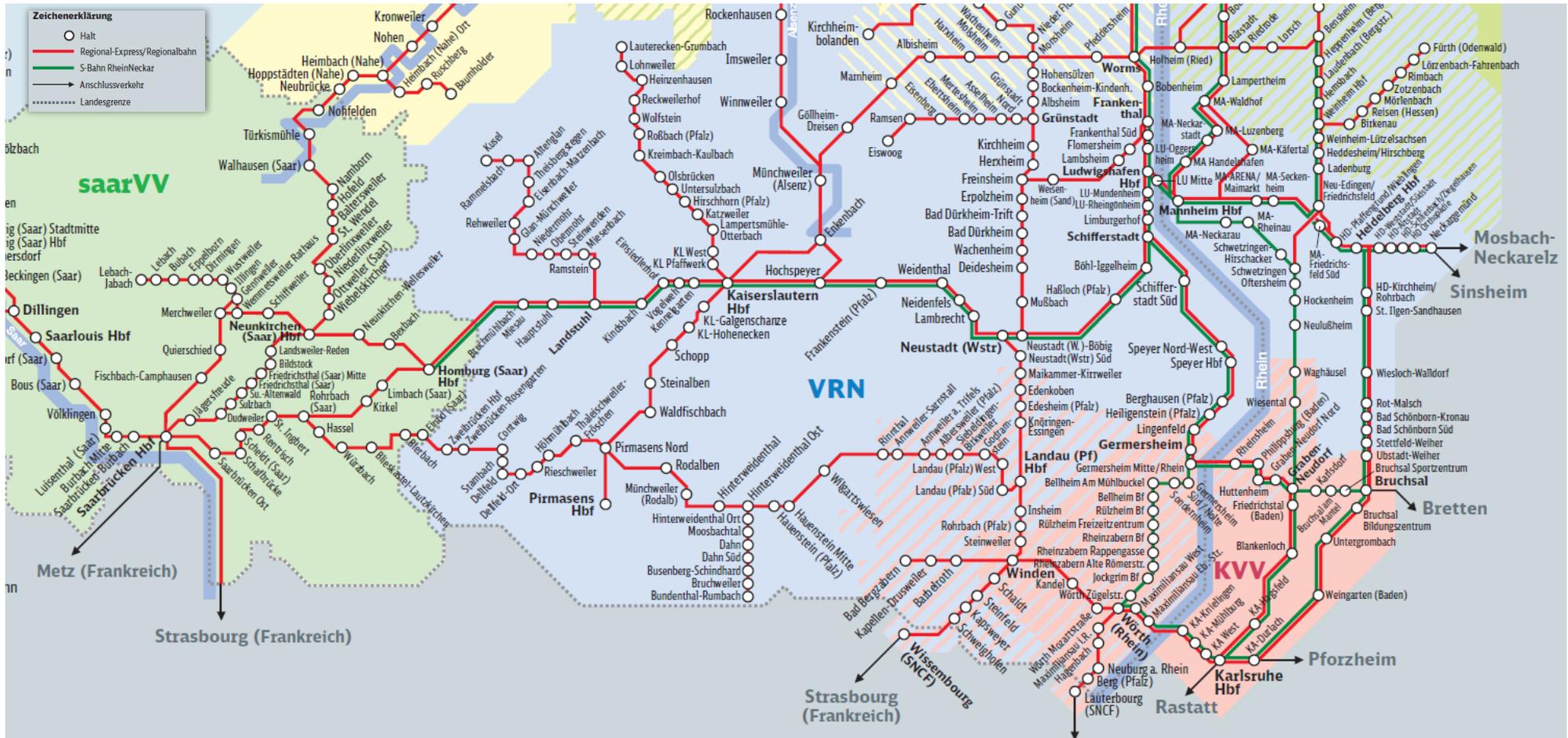


- Autobahnkreuz Neunkirchen mit A6 und A8
- Bundesstraße B423 durch Homburg

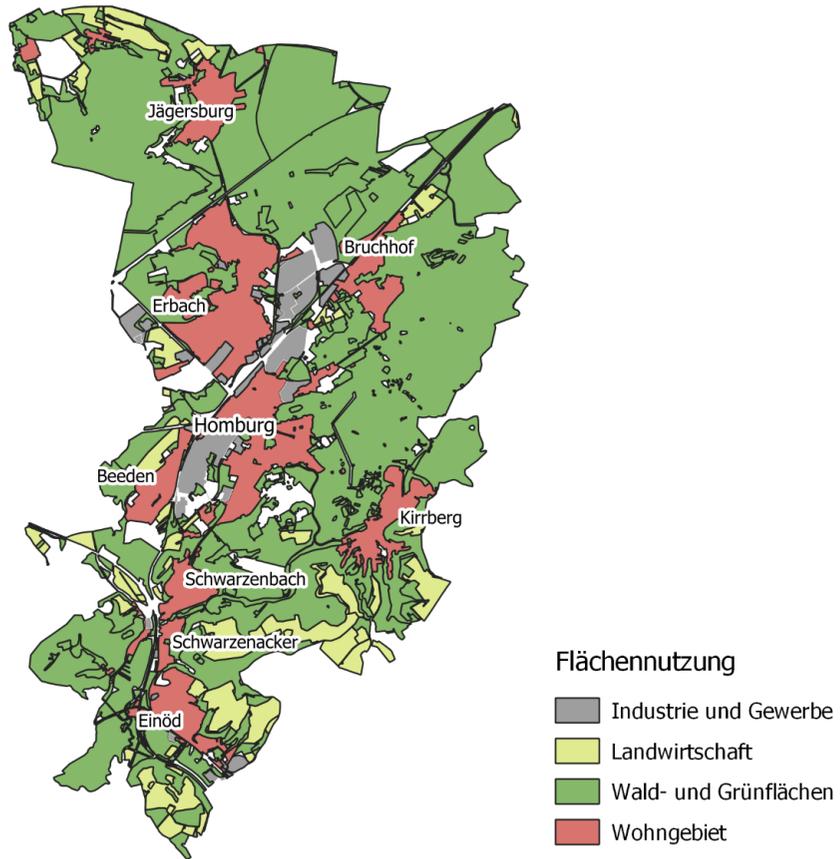
Straßentypen

- Autobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße 1. Ordnung
- Landesstraße 2. Ordnung
- Grenze der Gemeinde Homburg

Verkehrliche Einbindung ÖPNV

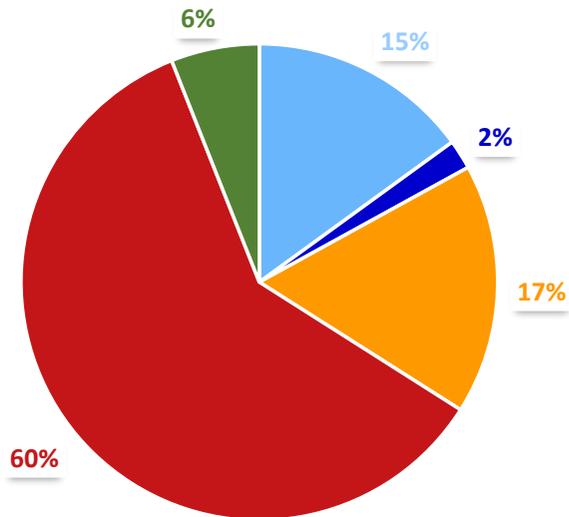


Homburg – Flächennutzung



Mobilitätsdaten Homburg

Modal Split



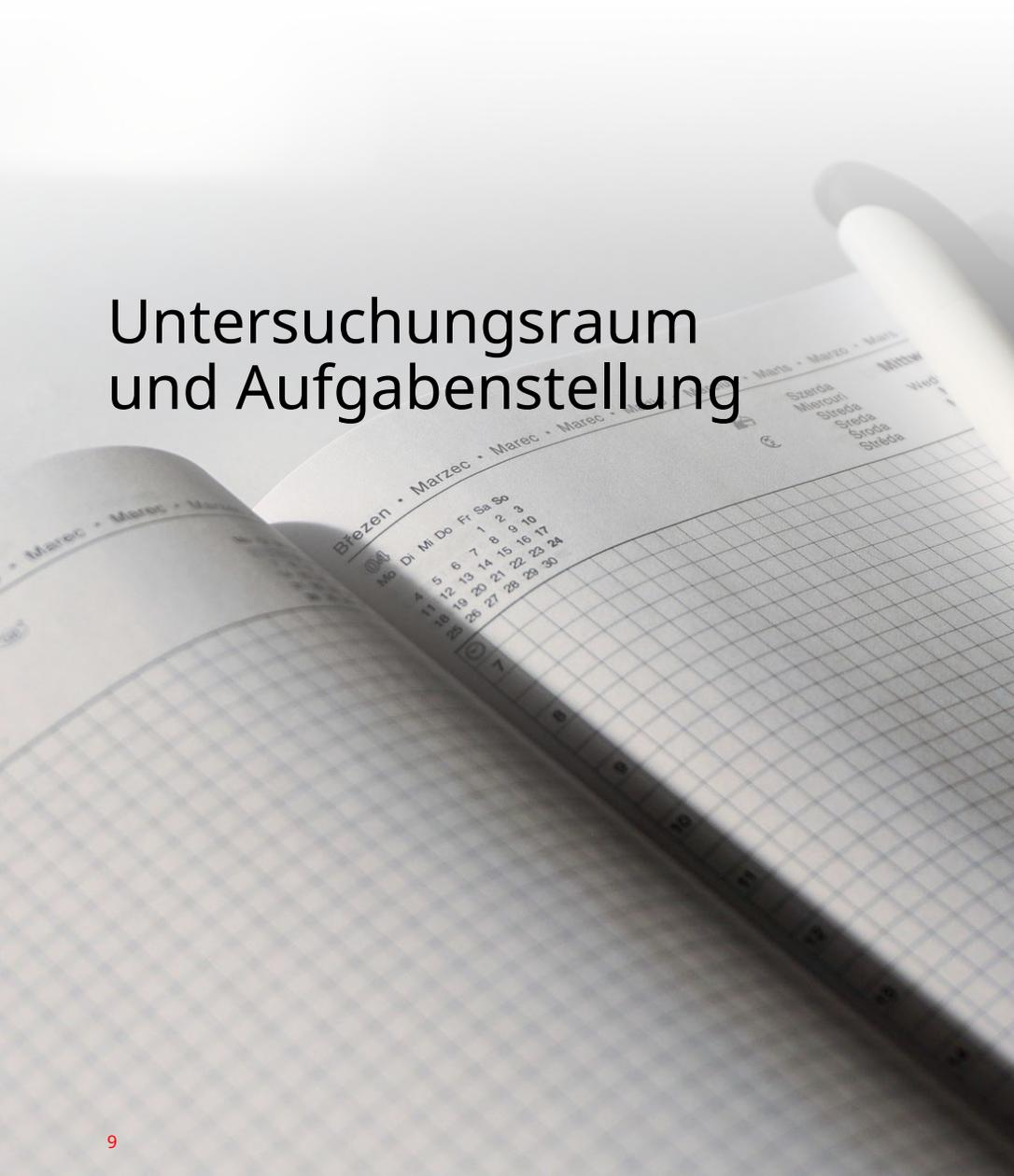
■ zu Fuß ■ Fahrrad ■ MIV (Mitfahrer) ■ MIV (Fahrer) ■ ÖPV

- Da für Homburg keine Mobilitätsdaten vorliegen, werden Daten der bundesweiten Erhebung Mobilität in Deutschland (MiD) als Grundlage verwendet.
- Homburg wird dabei als Mittelstadt im städtischen Raum im Saarland eingeordnet (nach RegioStaR 17)
- Über 70 % der Wege werden mit dem MIV zurückgelegt
- Weniger als ein Viertel der Wege werden zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPV zurückgelegt

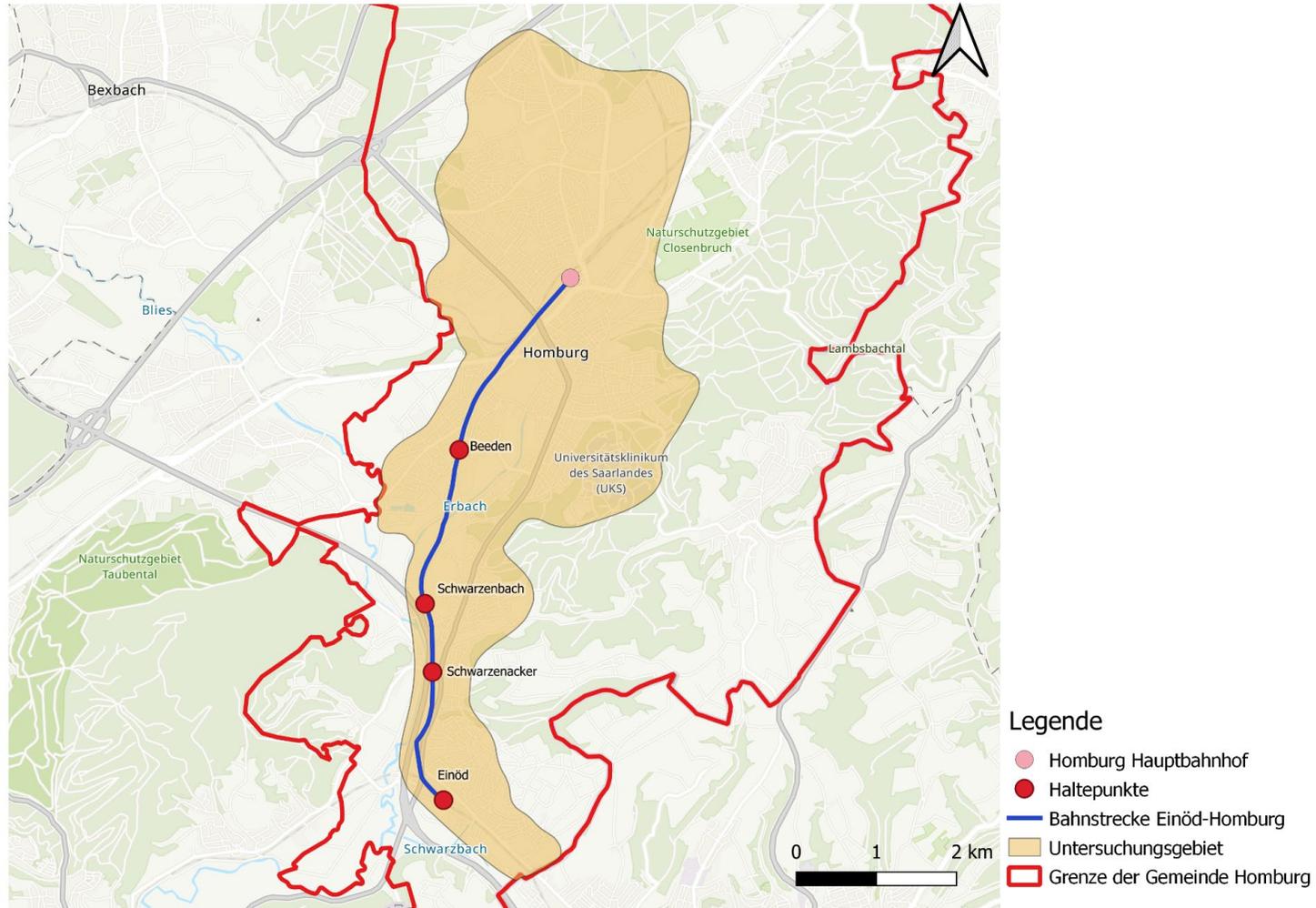
Nach Hauptverkehrsmittel (fehlende Angaben aufgefüllt)

Quelle: MiT, 2017

Untersuchungsraum und Aufgabenstellung



Untersuchungsraum



Aufgabenstellung

- Im Zuge der Reaktivierung der Bahnstrecke von Homburg bis Einöd ist ein Mobilitätskonzept für die Anbindung der neu entstehenden Bahnhaltepunkte zu entwickeln
- Analyse der Ausgangssituation
 - Die Planfeststellungsunterlagen zur Reaktivierung der Bahnstrecke, das bestehende Angebot für Kfz, Rad, Fuß und den ÖV, die Infrastruktur an den geplanten Haltepunkten, Flächenverfügbarkeit und die Entfernung von Haltepunkten ist zu analysieren
- Abschätzung Fahrgastpotenziale
 - Die Fahrgastpotenziale sind mit Hilfe der Nutzen-Kosten-Analyse (2015), dem makroskopischen VISUM-Modell und Zählraten der vorliegenden Busverbindung abzuschätzen
 - Überlagerung der Nachfragepotenziale aus dem Modell mit den Einzugsbereichen aus den Siedlungsgebieten
 - Ermittlung des Potenzials für jeden Haltepunkt
 - Grundlage für sinnvolle Erschließungskonzepte
- Skizzieren von Lösungsansätzen
 - Anbindung an bestehendes Verkehrsgebot
 - Übergang zwischen Verkehrsmitteln (Stellplätze, Abstellanlagen)
 - Erstellung Lageplanskizzen
- Gesamtbewertung
 - Zu erwartender Nutzung für die Stadt Homburg
 - In Relation zu erforderlichen Investitionskosten zur Integration der Bahnanlagen in das bestehende Mobilitätssystem
 - Kostenschätzung auf der Basis von Einheitspreisen

Steckbriefe Planwerke / Gutachten



Erläuterungsbericht Reaktivierung der Strecke Homburg – Zweibrücken, DB Netz AG

Geplante Baumaßnahmen

- Reaktivierung der Strecke 3283 von Homburg bis Einöd
- Elektrifizierung der Strecke 3283 von Homburg bis Einöd und der Strecke 3450 von Einöd bis nach Zweibrücken
- Zugangsstellen Beeden und Schwarzenacker werden als Haltepunkte (HP) wieder in Betrieb genommen
- HP Schwarzenbach wird neu errichtet
- HP Einöd an der Strecke 3450 wird zum Bahnhof ausgebaut und erhält einen Mittelbahnsteig
- Der derzeitige Haltepunkt am Außenbahnsteig entfällt
- An dem Bereich des bisherigen HP Einöd erfolgt die Anbindung an die Strecke 3450 Rheinsheim – Rohrbach (Saar)

Grund der Reaktivierung

- Verbesserung SPNV
- Verlängerung S-Bahn-Linie S1 von Homburg nach Zweibrücken im Stundentakt
- Zweibrücken (Mittelzentrum) ist nur an die Bahnstrecke Saarbrücken – Pirmasens – Landau angebunden (stündliche verkehrende Regionalbahnen)
- ÖPNV-Verbindungen Zweibrücken – Kaiserslautern nur über Bahnhof Pirmasens Nord oder die Busverbindung nach Homburg möglich
- ICE-Knoten Mannheim Hbf ist nicht in akzeptabler Fahrzeit zu erreichen
- Reisezeit der Busverbindung Homburg – Zweibrücken ist gegenüber dem Pkw nicht konkurrenzfähig

Vorhaben:
Reaktivierung der Strecke Homburg – Zweibrücken
Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 – km 7,562
Strecke 3450, km 100,770 – km 98,773

Unterlage 1

Erläuterungsbericht

a	Ausgangsverfahren: 1. Änderung im laufenden Verfahren	12.05.2022
0	Ausgangsverfahren: Antragsfassung	24.08.2020
Index	Änderungen bzw. Ergänzungen	Planungsstand

Vorhabenträger:
DB NETZE
DB Netz AG
Regionalbereich Südwest
INVR-SW-A
Schwarzwaldstraße 82
76137 Karlsruhe

Vorhabenträgerin:
DB NETZE
DB Netz AG
Regionalbereich Südwest
1 NVR-SW-A(E)
Am Hauptbahnhof 4
66111 Saarbrücken

Vorläufer:
OBERMEYER
Infrastruktur
OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG
Plänen-+Bauwesen-Gesellschaft
Niederlassung Karlsruhe
Zur Gleiserei 18
76227 Karlsruhe

Datum: 12.05.2022 Unterschrift: *[Handwritten Signature]* Datum: 12.05.2022 Unterschrift: gsc, V. Heßlin
Genehmigungsmerk Eisenbahn-Bundesamt

Planfeststellungsbeschluss gem. § 18 AEG
am 16.10.2023
55 10pml/174-2020/0017
Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken
im Auftrag *[Handwritten Signature]*
Lung



Erläuterungsbericht Reaktivierung der Strecke Homburg – Zweibrücken, DB Netz AG

Durch Reaktivierung der Schienenstrecke Homburg - Zweibrücken

- Umsteigefreie SPNV-Verbindung Zweibrücken - Kaiserslautern
- Schnelle Verbindung zum ICE-Knoten in Mannheim (durch Umstieg auf Regional-Express Saarbrücken – Mannheim)
- Verbindung Homburg – Zweibrücken in kundengerechter Reisezeit

Verkehrszeiten der S1 nach Reaktivierung

- Werktätlich 17 Zugpaare
- Sonn- und Feiertage 16 Zugpaare
- Zwischen 6 und 22 Uhr stündlich
- Jeweils ein Zugpaar zwischen 22 und 6 Uhr

Unterlage 1

Vorhaben:
Reaktivierung der Strecke Homburg – Zweibrücken
Bf Homburg (Saar) Hbf bis Landesgrenze
Planfeststellungsabschnitt Saarland
Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682
Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773

Erläuterungsbericht

a	Ausgangsverfahren: 1. Änderung im laufenden Verfahren	12.05.2022
b	Ausgangsverfahren: Antragsfassung	24.08.2020
Index	Änderungen bzw. Ergänzungen	Planungsstand

Vorhabenträgerin:
DB NETZE
DB Netz AG
Regionalbereich Südwest
I.NVR-SW-A
Schwarzwalddstraße 82
76137 Karlsruhe

Vorleiter der Vorhabenträgerin:
DB NETZE
DB Netz AG
Regionalbereich Südwest
I.NVR-SW-A[E]
Am Hauptbahnhof 4
66111 Saarbrücken

Vorfasser:
OBERMEYER
Planfest-
OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG
Planen – Beraten – Gemanet
Niederlassung Karlsruhe
Zur Glöckerei 18
76227 Karlsruhe

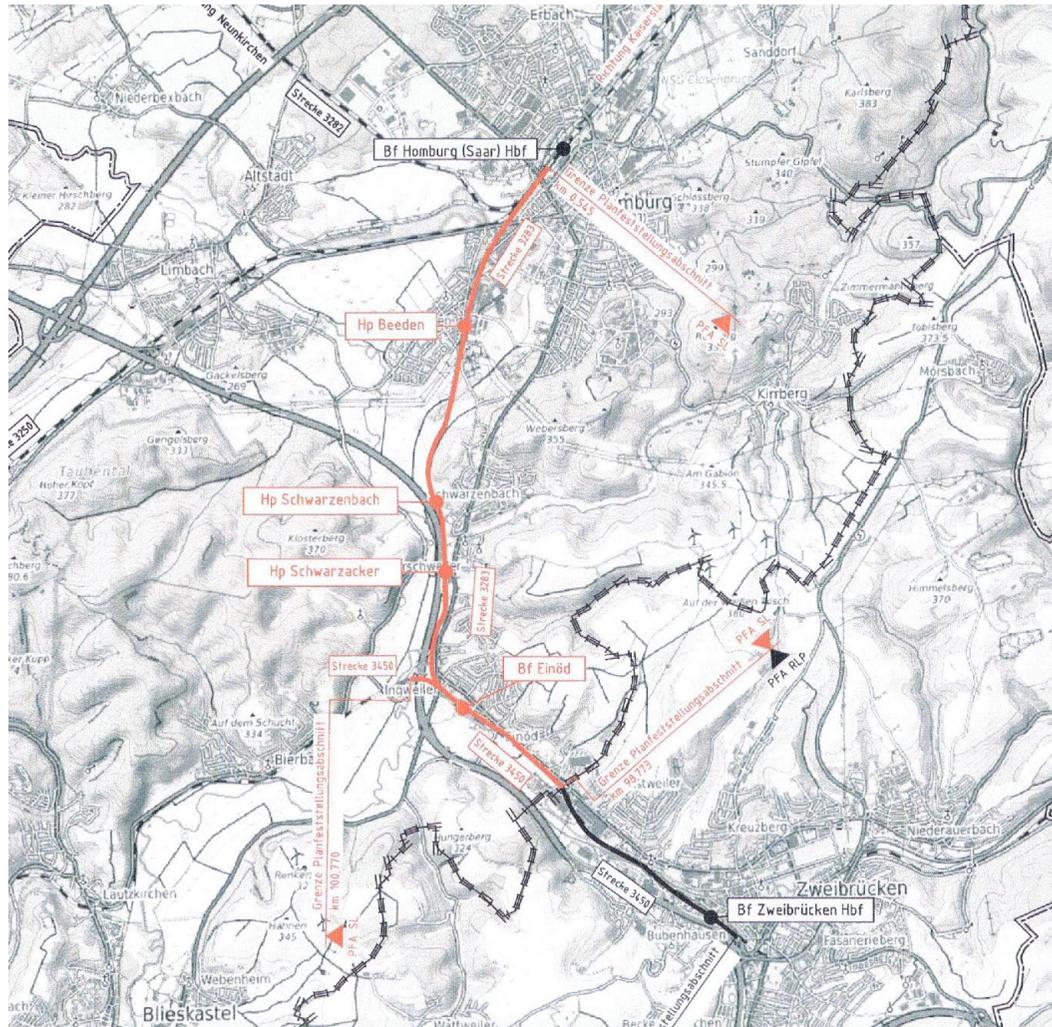
Datum: 12.05.2022 Unterschrift: *[Signature]* Datum: 12.05.2022 Unterschrift: gtc. I.V. Hadlich

Genehmigungsweg: Eisenbahn-Bundesamt

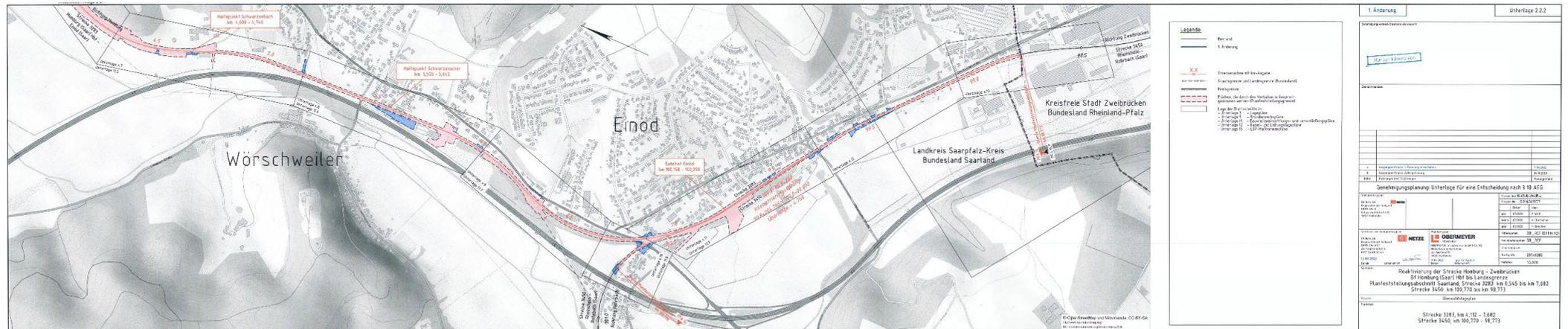
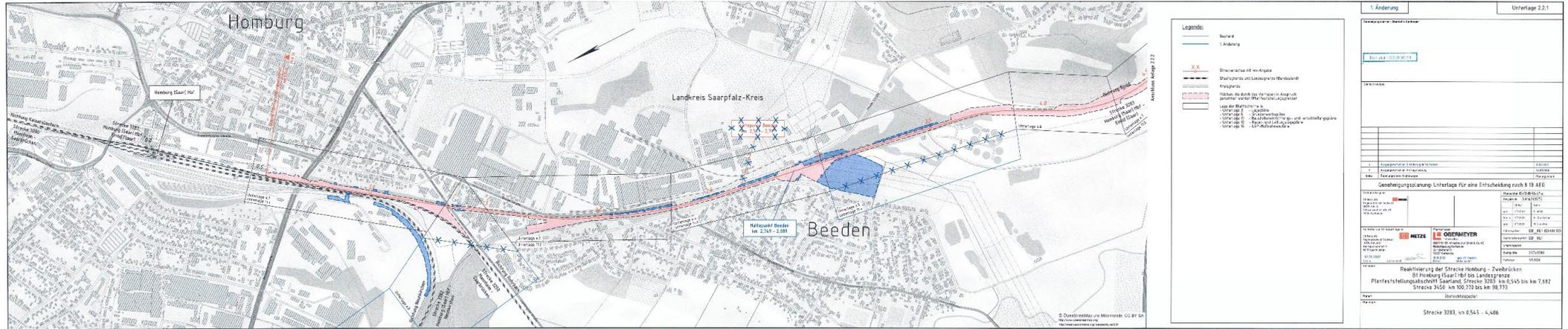
Planfeststellungsbeschluss gem. § 18 AEG
am 18.10.2023
Stippwellennummer: 551994/174-2022/0017
Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken
Im Auftrag: *[Signature]*
Ling



Erläuterungsbericht Reaktivierung der Strecke Homburg – Zweibrücken, DB Netz AG



Erläuterungsbericht Reaktivierung der Strecke Homburg – Zweibrücken, DB Netz AG



Parkraum-/Mobilitätskonzept

- 16 erhobene Parkobjekte (15 Parkplätze, eine Tiefgarage)
- Zeitraum: 7-22 Uhr
- Durchschnittliche Auslastung: 52 %
- Minimale Auslastung im Schnitt: 42 %
- Maximale Auslastung im Schnitt: 84 %
- Größte Auslastung allgemein von 10 bis 22 Uhr
- Vergleichsweise geringe Auslastung am Bahnhof HPS Eisenbahnstraße, Bahnhofsvorplatz, Bahnhof Güterbahnhofstraße, Bahnhof rechts klein
- Längste durchschnittliche Parkdauer bei Bahnhof rechts klein (7,8 Std.), Bahnhof Güterbahnhofstraße (7,0 Std.), Amtsgericht (5,1 Std.), Bahnhofsvorplatz (3,3 Std.)
- Um Bahnhof und am Amtsgericht hoher Anteil an „Dauerparkern“ (Parkdauer > 3 Std.)



Radwegekonzept Homburg

- Durch Einöd, Schwarzenacker und Schwarzenbach ist die Route HR12 vorgeschlagen
- Schwarzenbach kann zusätzlich durch die Route NR45 angebunden werden
- Beeden kann durch die Routen HR42 und NR49 an Homburg angebunden werden

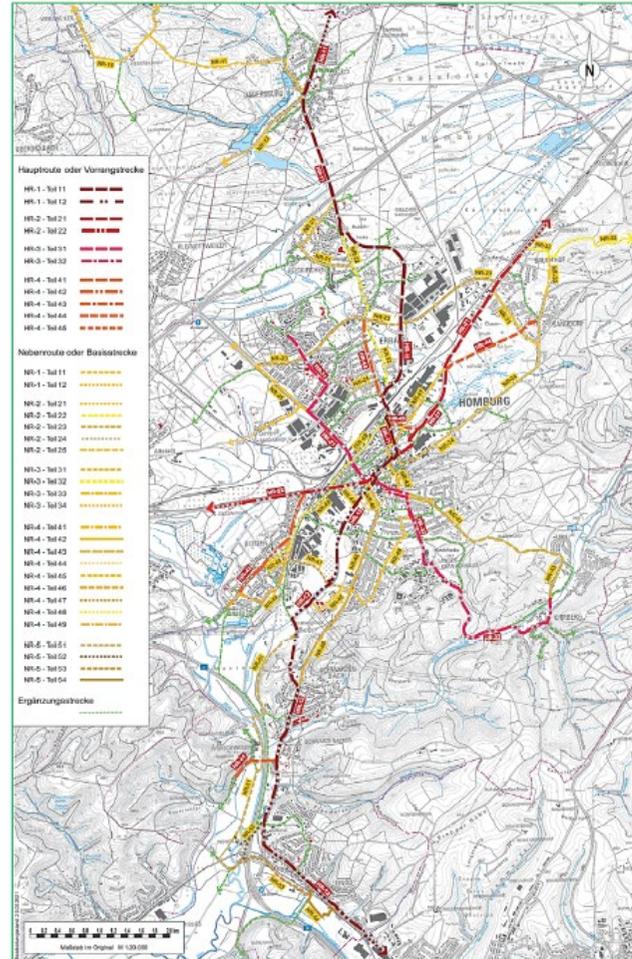


Bild 40: Haupt- und Nebenrouten des Radverkehrszielnetzes

Radwegekonzept Homburg



Ein Leitfaden für mehr Radfahren im Alltag

Mai 2021

Radwegekonzept Homburg

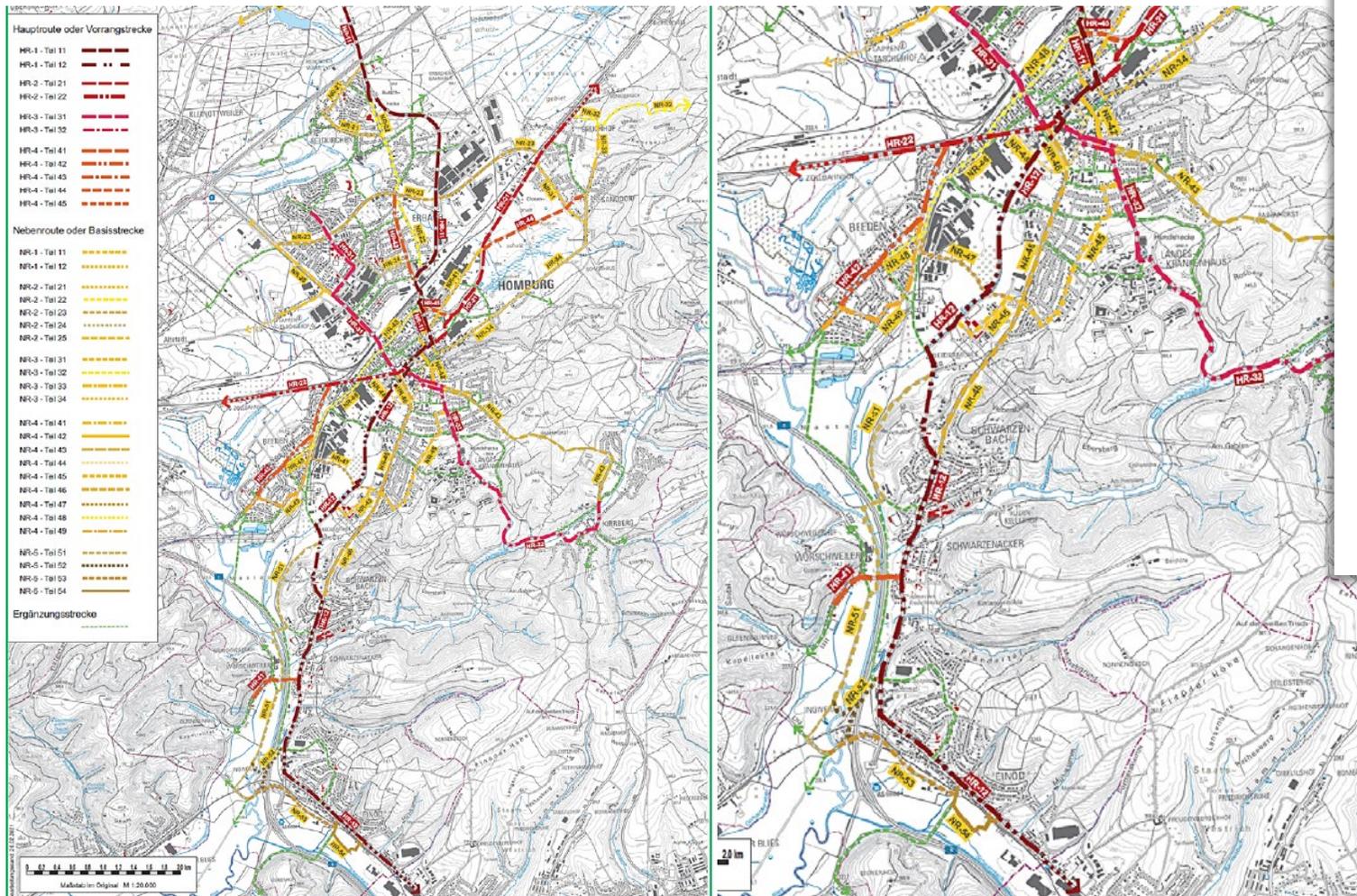


Bild 40: Haupt- und Nebenrouten des Radverkehrszielnetzes

Radwegekonzept Homburg



Ein Leitfaden für mehr Radfahren im Alltag

Mai 2021

Kreisstadt Homburg (Saar)
Hochhaus
Am Forum 5
66224 Homburg
Fon: 0681 891140
www.homburg.de

Axel Thös PLANUNG
Bräcker Str. 3
66132 Saarbrücken
Fon: 0681 891140
Fax: 0681 899544
servic@atp-saar.de

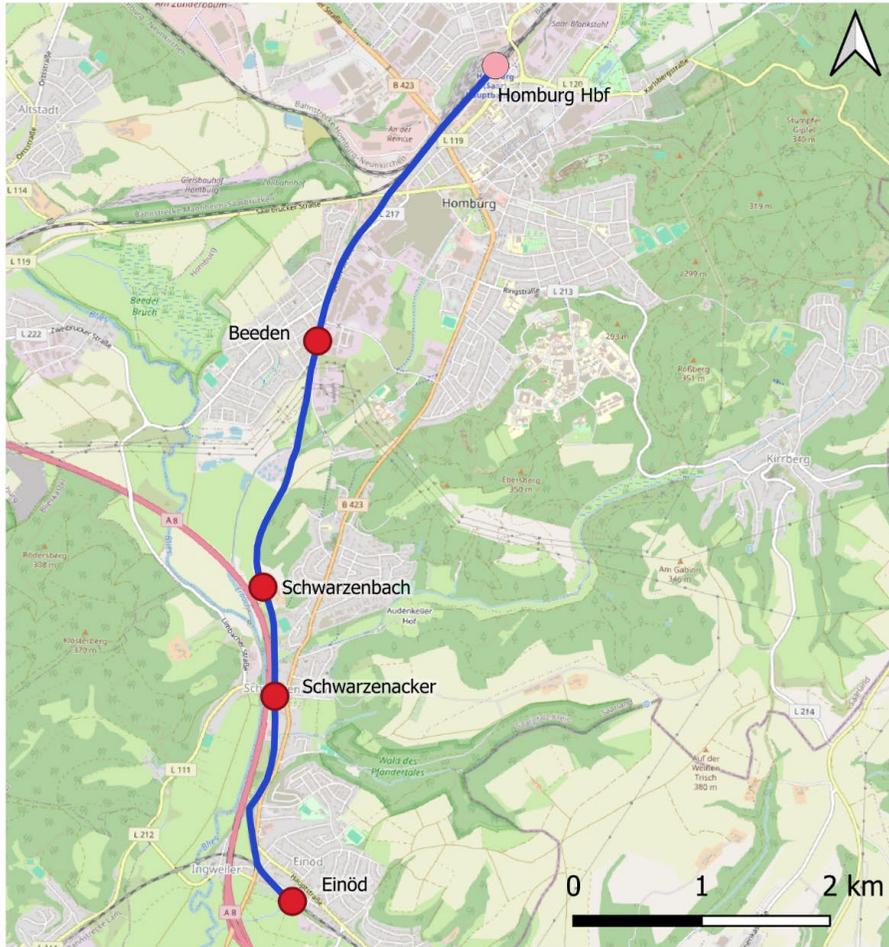
Nutzen-Kosten-Untersuchung S-Bahn-Verlängerung Homburg - Zweibrücken

- Untersuchung zweier Mitfälle (Mitfall 1 – zwei Bahnsteigkanten in Einöd, Mitfall 2 – eine Bahnsteigkante in Einöd)
- Erkenntnisse Nachfrageprognose:
 - Durch Maßnahme verbessert sich die Anbindung Zweibrückens an den Rhein-Neckar-Raum und den Bahn-Fernverkehr wesentlich
 - ÖV-Anteil von Pirmasens Richtung Homburg verbessert sich nicht (hohe Umsteigeerfordernis, lange Umsteigezeiten)
 - Verkehrliche Wirkung von Mitfall 2 ist wesentlich schlechter als von Mitfall 1
 - Durch optimale Einbindung der reaktivierten Bahnstrecke in das gesamte SPNV-Angebot können zusätzliche ÖV-Kunden im Grenzraum Südwestpfalz/Saarpfalz gewonnen werden
 - Neue touristisch geprägte Verkehre aus dem Rhein-Neckar-Raum möglich
- Nutzen-Kosten-Verhältnis des Mitfalls 1 liegt bei 1,24, somit ist der Mitfall 1 förderfähig, zudem ermöglicht dieser Mitfall eine größere Flexibilität zukünftiger Angebotsplanung und Betriebsabwicklung
- Mitfall 2 ist mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 0,99 gesamtwirtschaftlich nicht förderfähig
- MF 1: 412 Fahrten pro Werktag werden zwischen Mit- und Ohnefall vom MIV zum ÖPNV verlagert, zusätzlich 68 induzierte Fahrten pro Tag
- Mittlere geschätzte Reiseweite der verlagerten Fahrten: ca. 40 km, diese Reiseweiten können nicht allein im Planungsraum generiert werden, Wirkungen müssen regionaler und überregionaler Art sein, Mehrheit der verlagerten Fahrten betrifft die Relation Zweibrücken nach Kaiserslautern, Neustadt, Ludwigshafen, Mannheim, Heidelberg, Stuttgart, Karlsruhe, Südbaden, Rhein-Main-Gebiet
- Maßgebliche Wirkungen der Maßnahme betreffen nicht den Binnenverkehr des Planungsraums, sondern den Quell- und Ziel-Verkehr von Zweibrücken zu den Oberzentren im VRN-Gebiet und darüber hinaus

Erreichbarkeiten

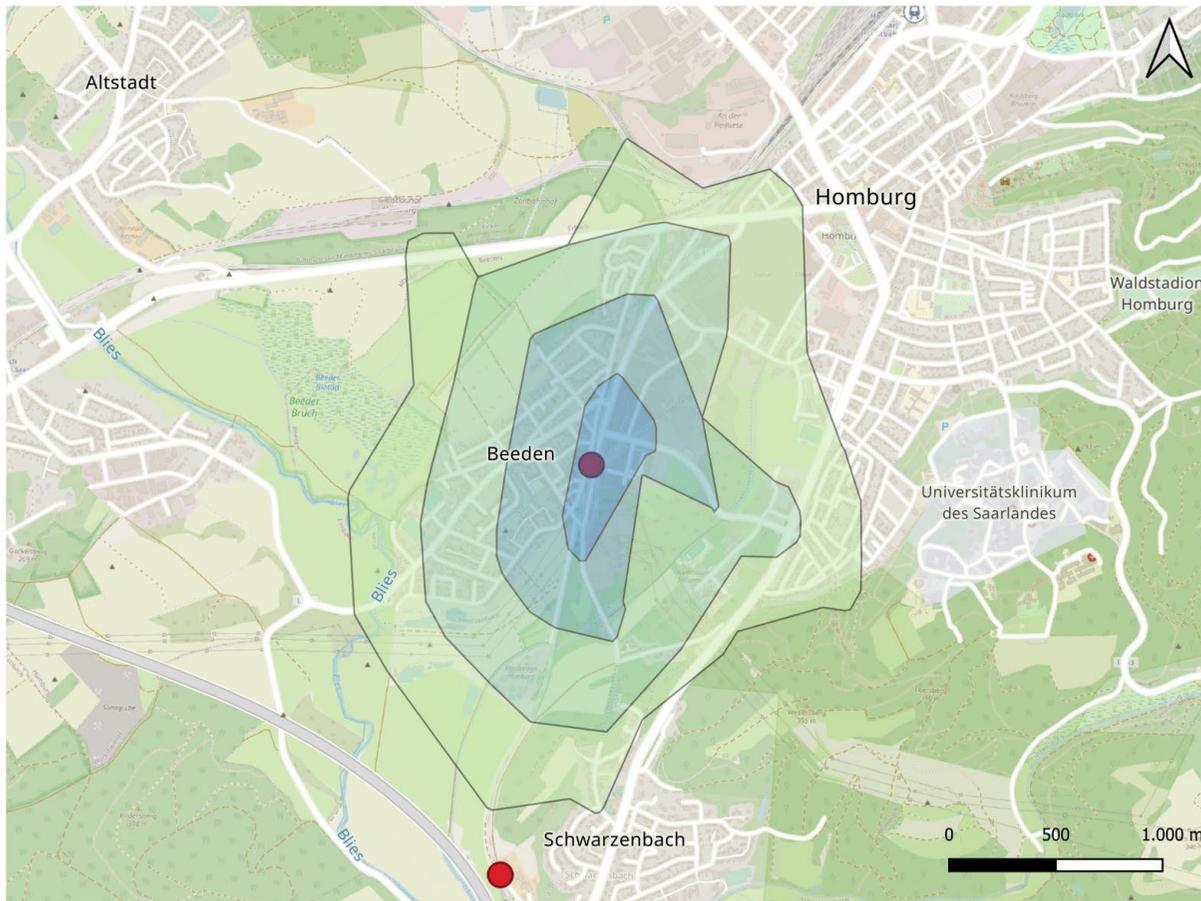


Übersichtskarte



● Haltepunkte

Isochrone – Erreichbarkeit Fußverkehr Haltepunkt Beeden



Isochronen - Erreichbarkeitsanalyse

Erreichbarkeit Fußverkehr

5 min

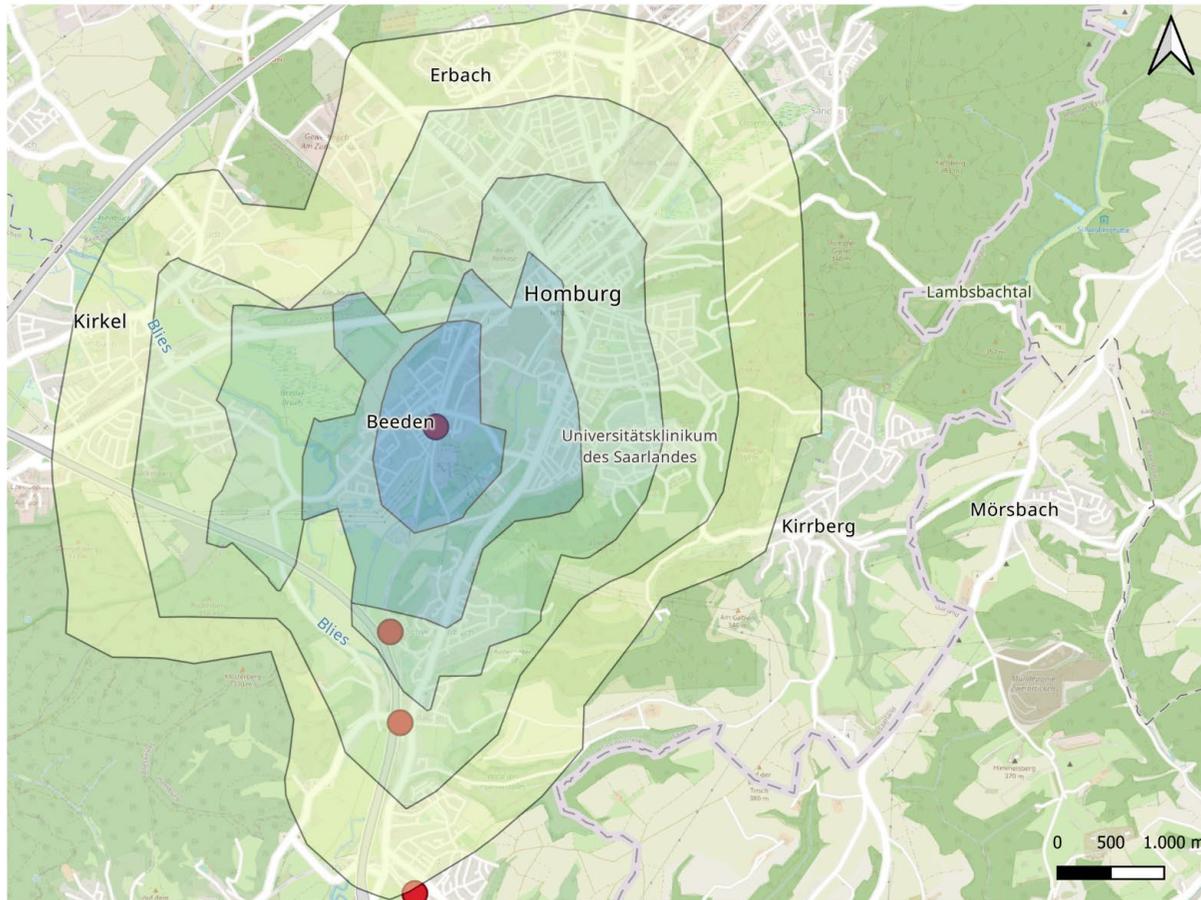
10 min

15 min

20 min

Haltepunkte

Isochrone – Erreichbarkeit Radverkehr Haltepunkt Beeden



Isochronen - Erreichbarkeitsanalyse

Erreichbarkeit Radverkehr

3 min

6 min

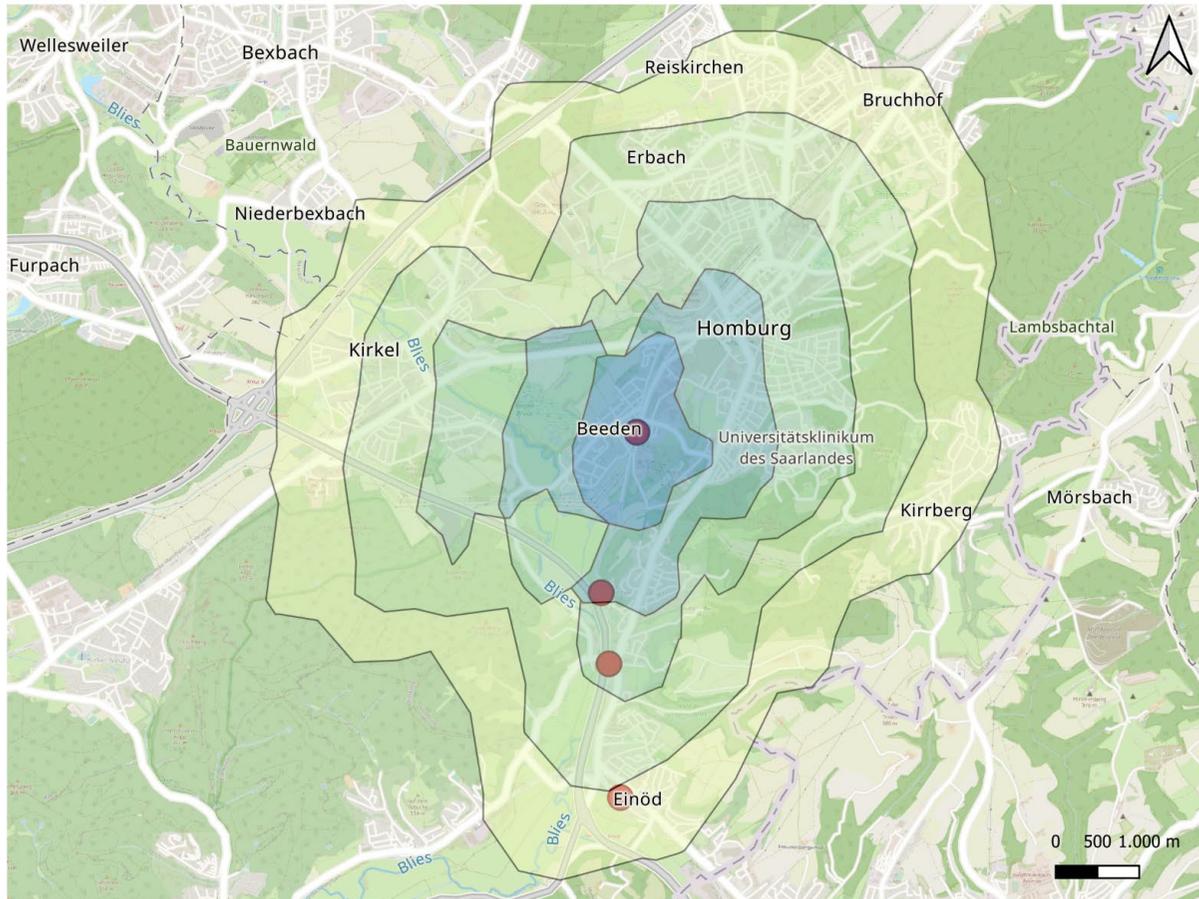
9 min

12 min

15 min

Haltepunkte

Isochrone – Erreichbarkeit elektrifizierter Radverkehr Haltepunkt Beeden

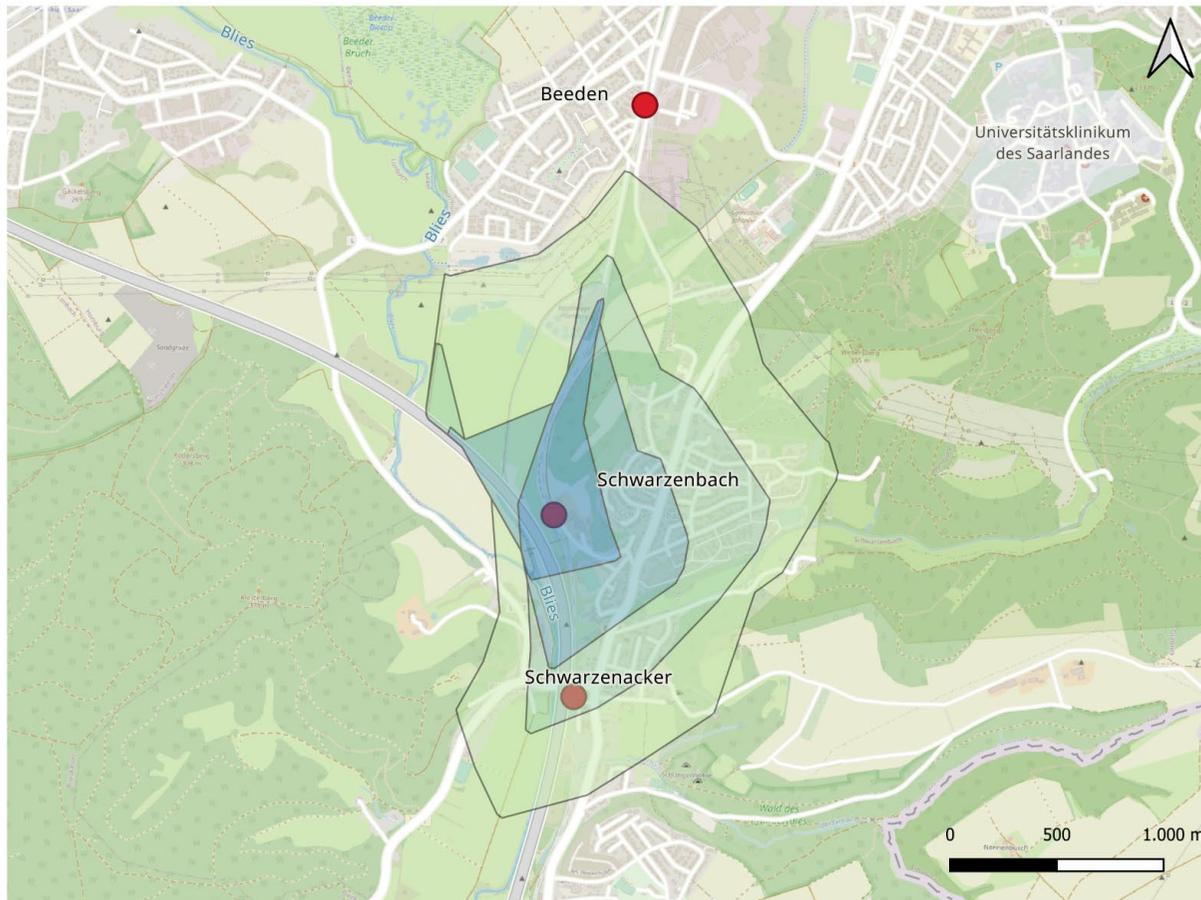


Isochronen - Erreichbarkeitsanalyse

Erreichbarkeit elektrifizierter Radverkehr

- 3 min
- 6 min
- 9 min
- 12 min
- 15 min
- Haltepunkte

Isochrone – Erreichbarkeit Fußverkehr Haltepunkt Schwarzenbach



Isochronen - Erreichbarkeitsanalyse

Erreichbarkeit Fußverkehr

5 min

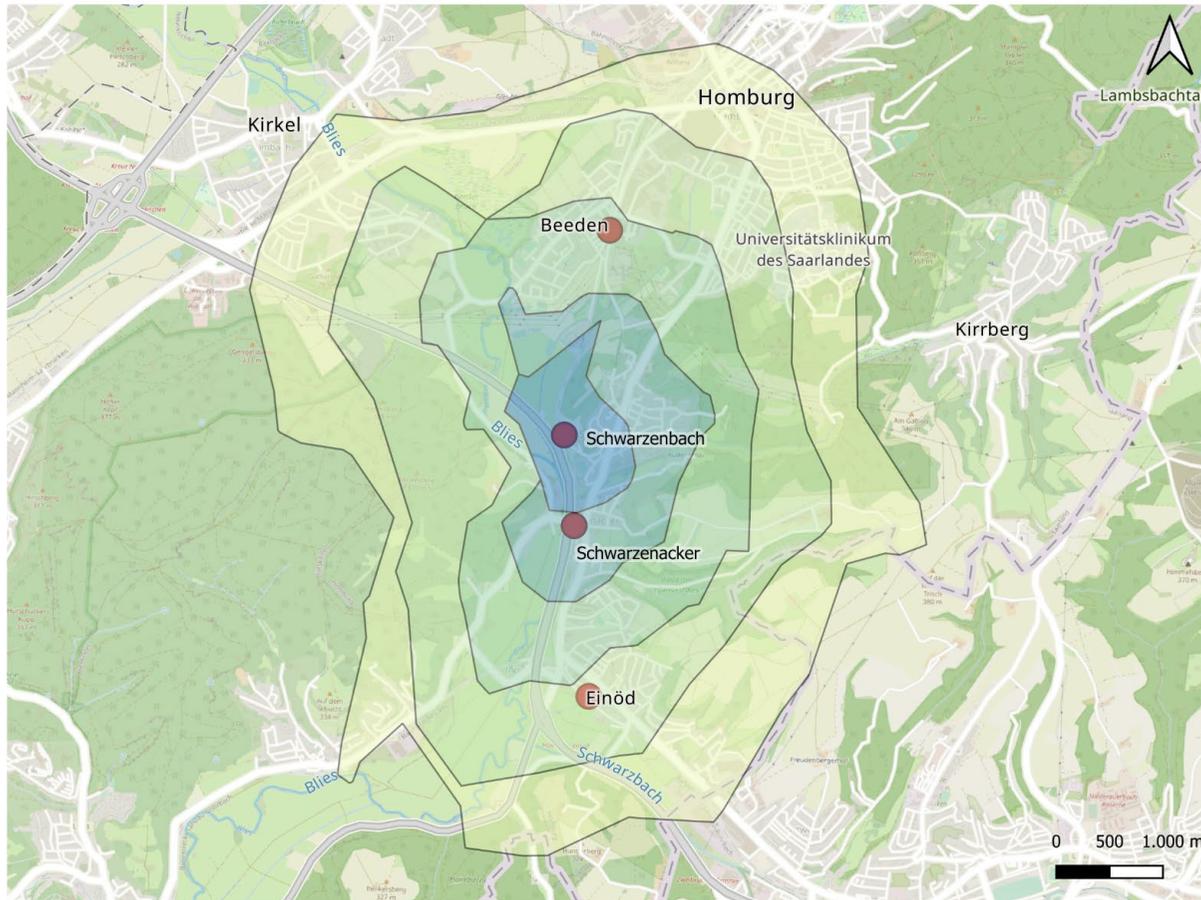
10 min

15 min

20 min

Haltepunkte

Isochrone – Erreichbarkeit Radverkehr Haltepunkt Schwarzenbach



Isochronen - Erreichbarkeitsanalyse

Erreichbarkeit Radverkehr

3 min

6 min

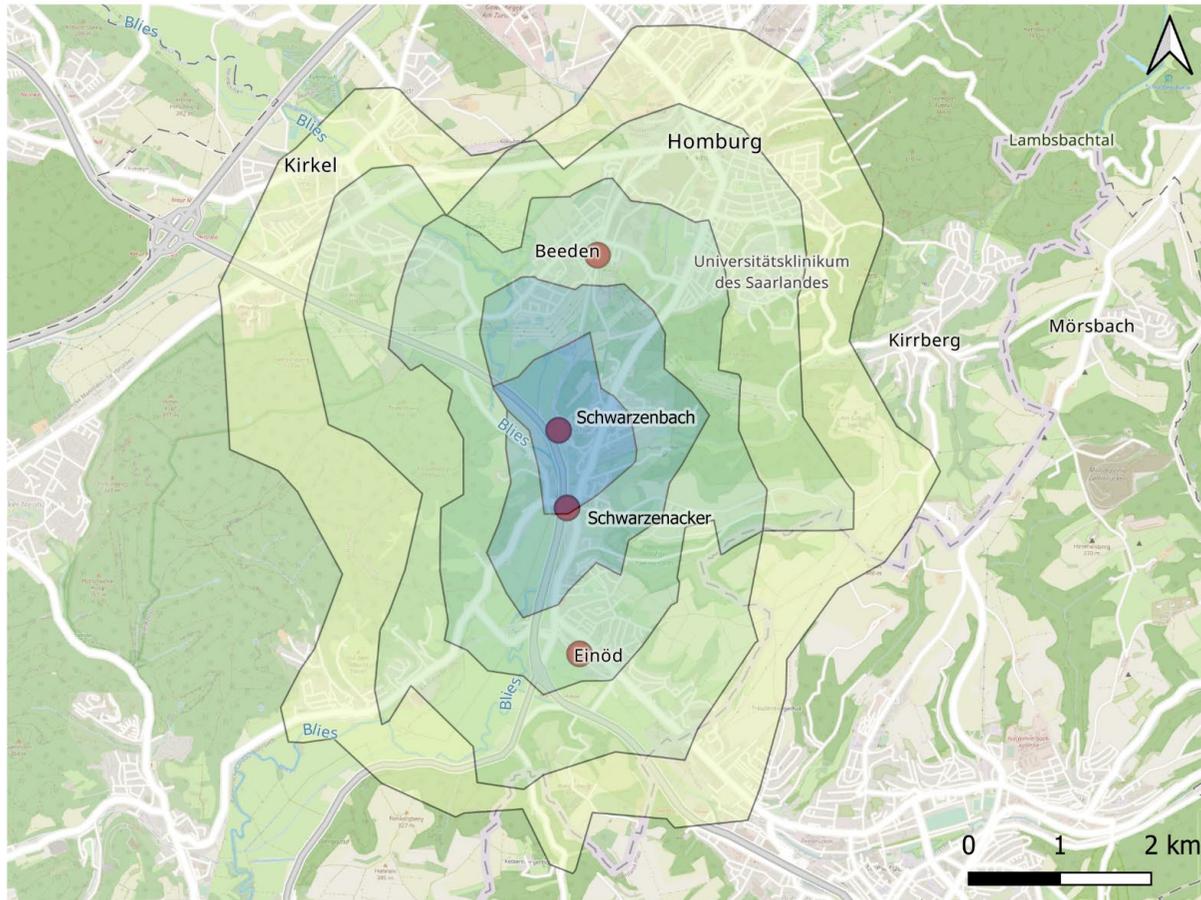
9 min

12 min

15 min

● Haltepunkte

Isochrone – Erreichbarkeit elektrifizierter Radverkehr Haltepunkt Schwarzenbach

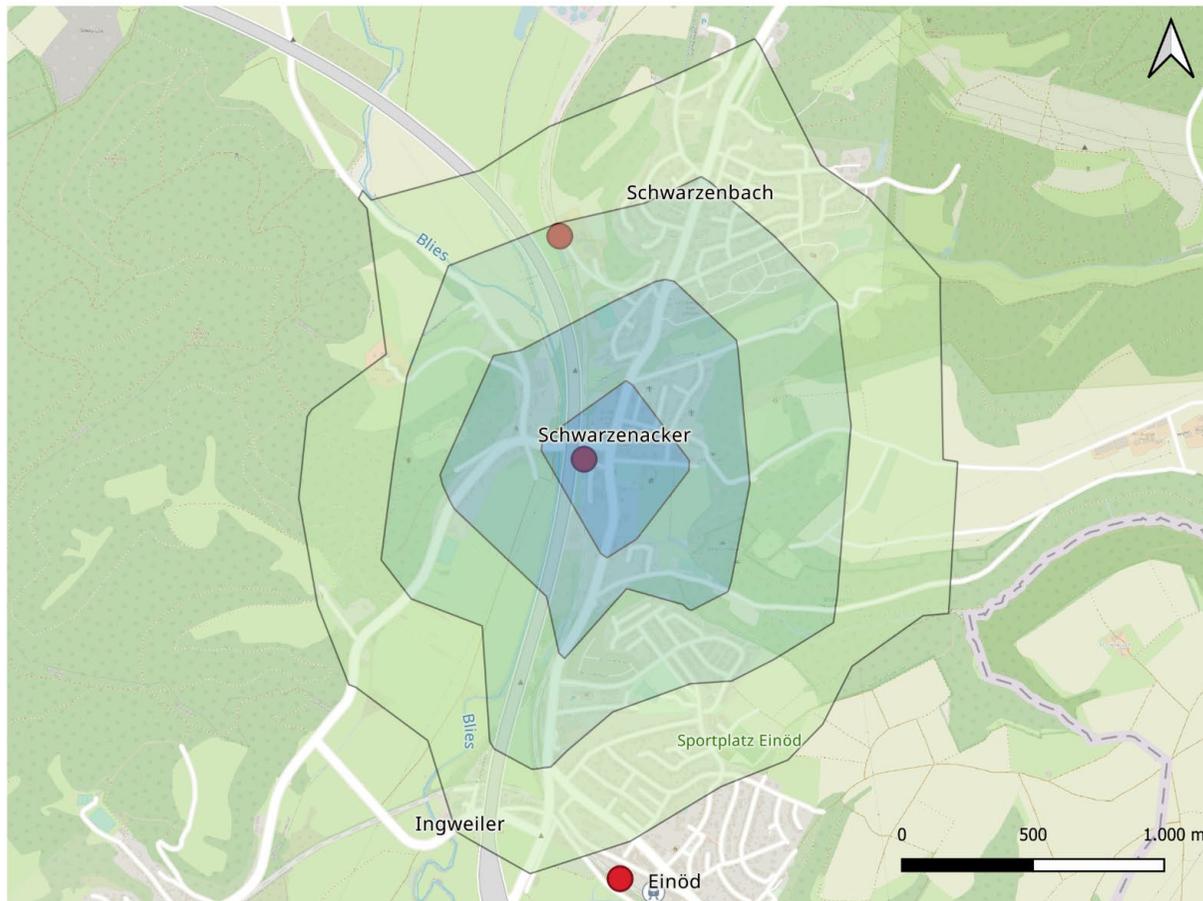


Isochronen - Erreichbarkeitsanalyse

Erreichbarkeit elektrifizierter Radverkehr

- 3 min
- 6 min
- 9 min
- 12 min
- 15 min
- Haltepunkte

Isochrone – Erreichbarkeit Fußverkehr Haltepunkt Schwarzenacker



Isochronen - Erreichbarkeitsanalyse

Erreichbarkeit Fußverkehr

5 min

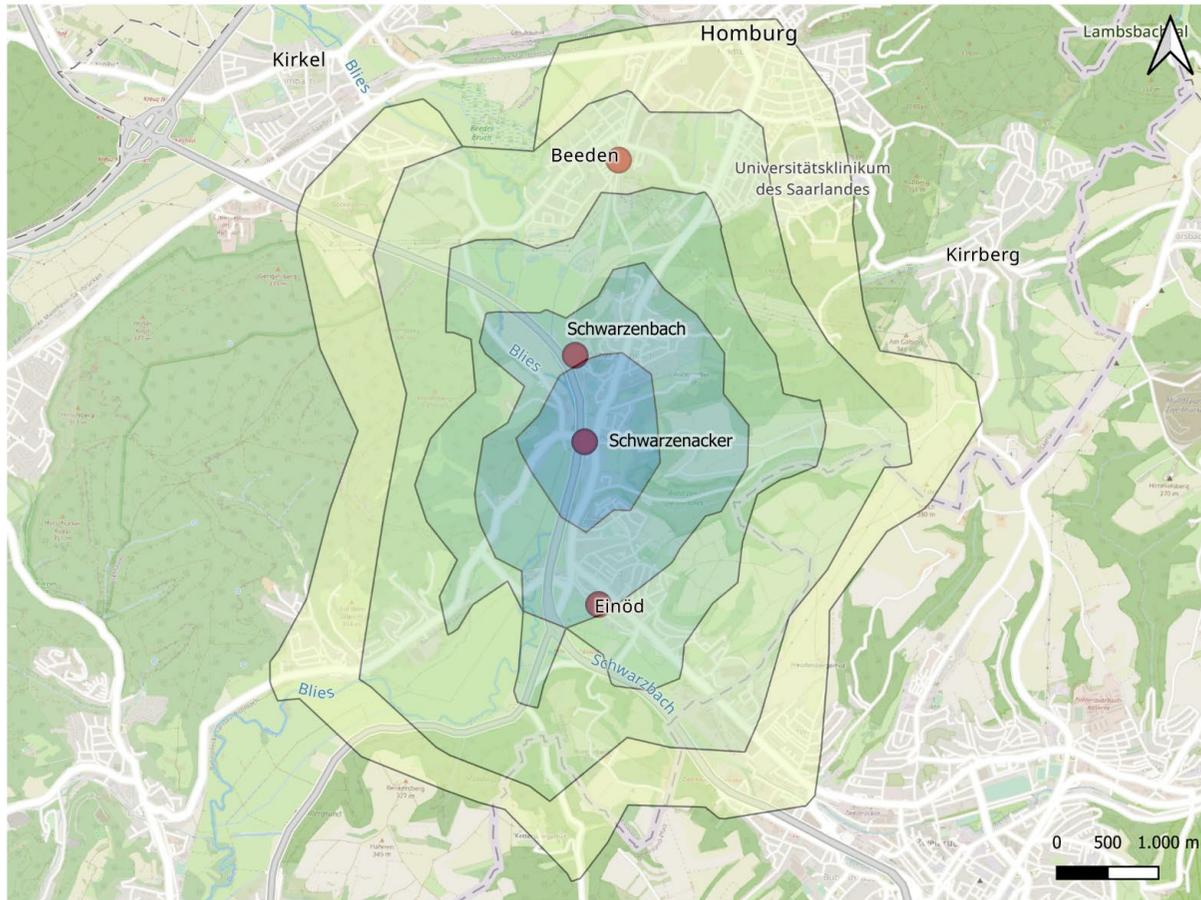
10 min

15 min

20 min

Haltepunkte

Isochrone – Erreichbarkeit Radverkehr Haltepunkt Schwarzenacker



Isochronen - Erreichbarkeitsanalyse

Erreichbarkeit Radverkehr

3 min

6 min

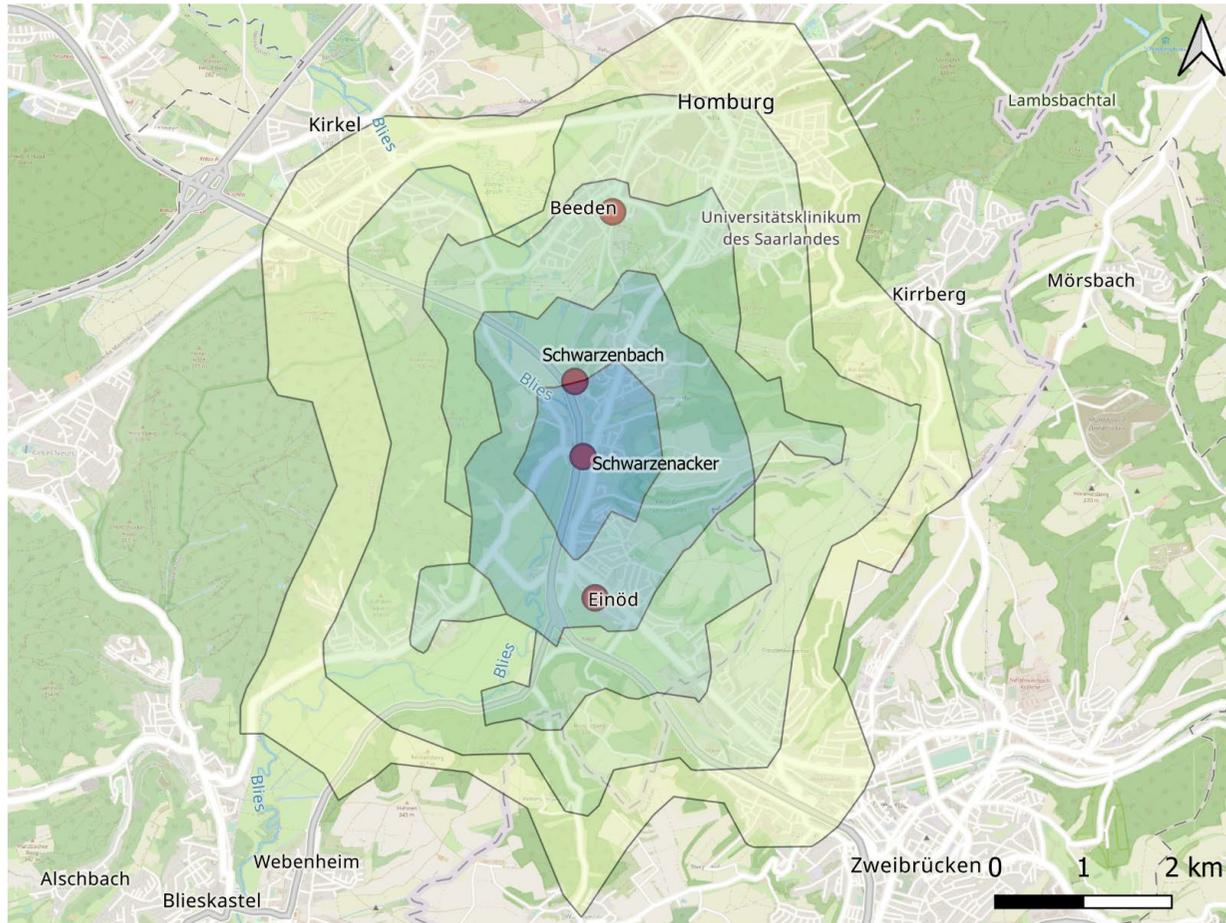
9 min

12 min

15 min

● Haltepunkte

Isochrone – Erreichbarkeit elektrifizierter Radverkehr Haltepunkt Schwarzenacker



Isochronen - Erreichbarkeitsanalyse

Erreichbarkeit elektrifizierter Radverkehr

3 min

6 min

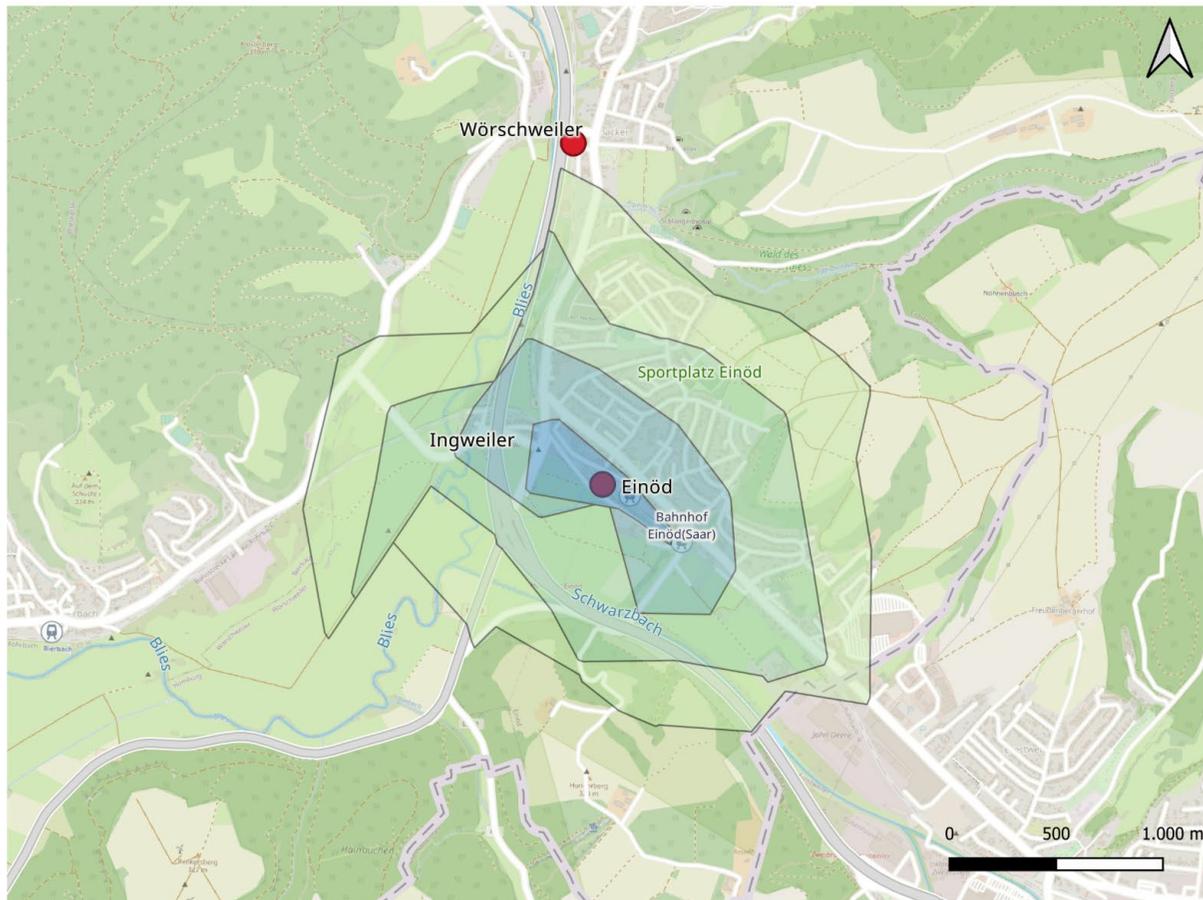
9 min

12 min

15 min

● Haltepunkte

Isochrone – Erreichbarkeit Fußverkehr Haltepunkt Einöd

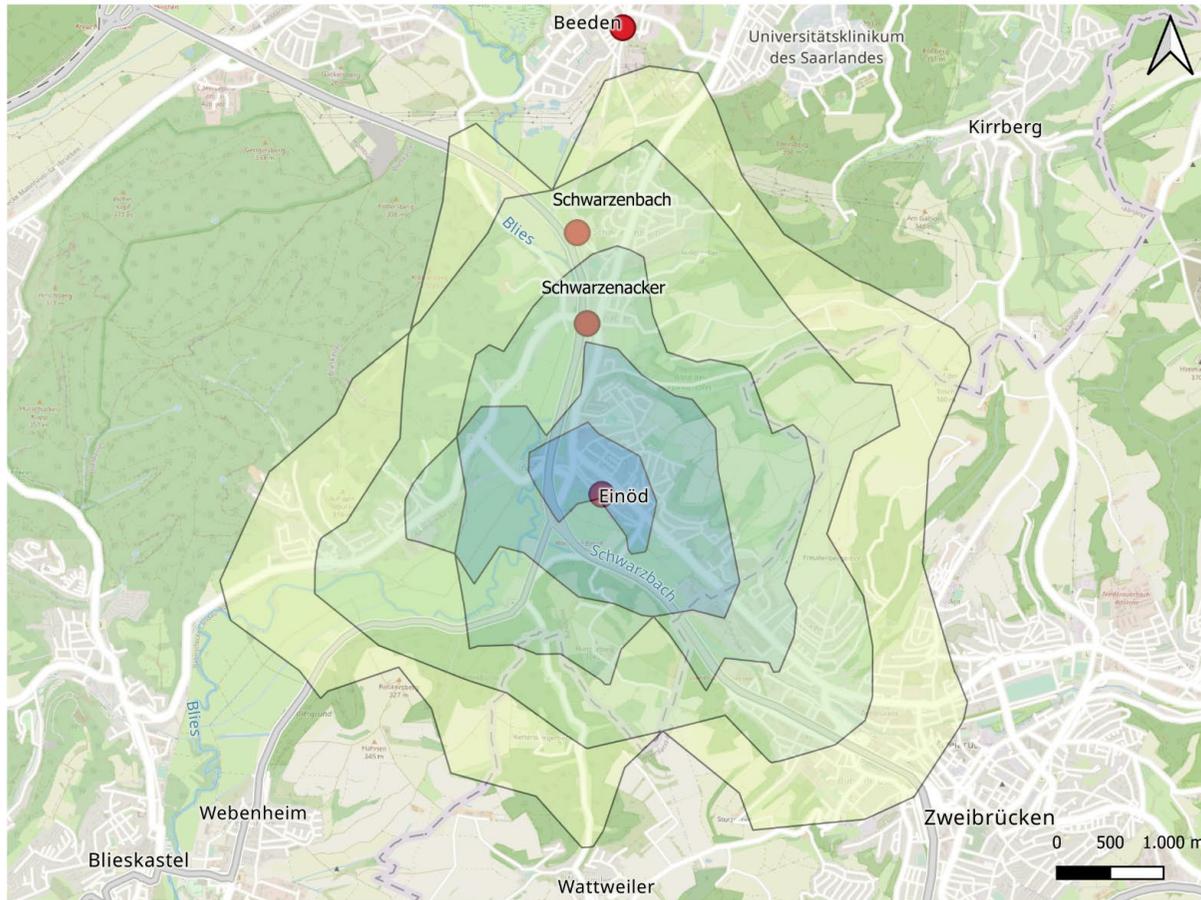


Isochronen - Erreichbarkeitsanalyse

Erreichbarkeit Fußverkehr

- 5 min
- 10 min
- 15 min
- 20 min
- Haltepunkte

Isochrone – Erreichbarkeit Radverkehr Haltepunkt Einöd



Isochronen - Erreichbarkeitsanalyse

Erreichbarkeit Radverkehr

3 min

6 min

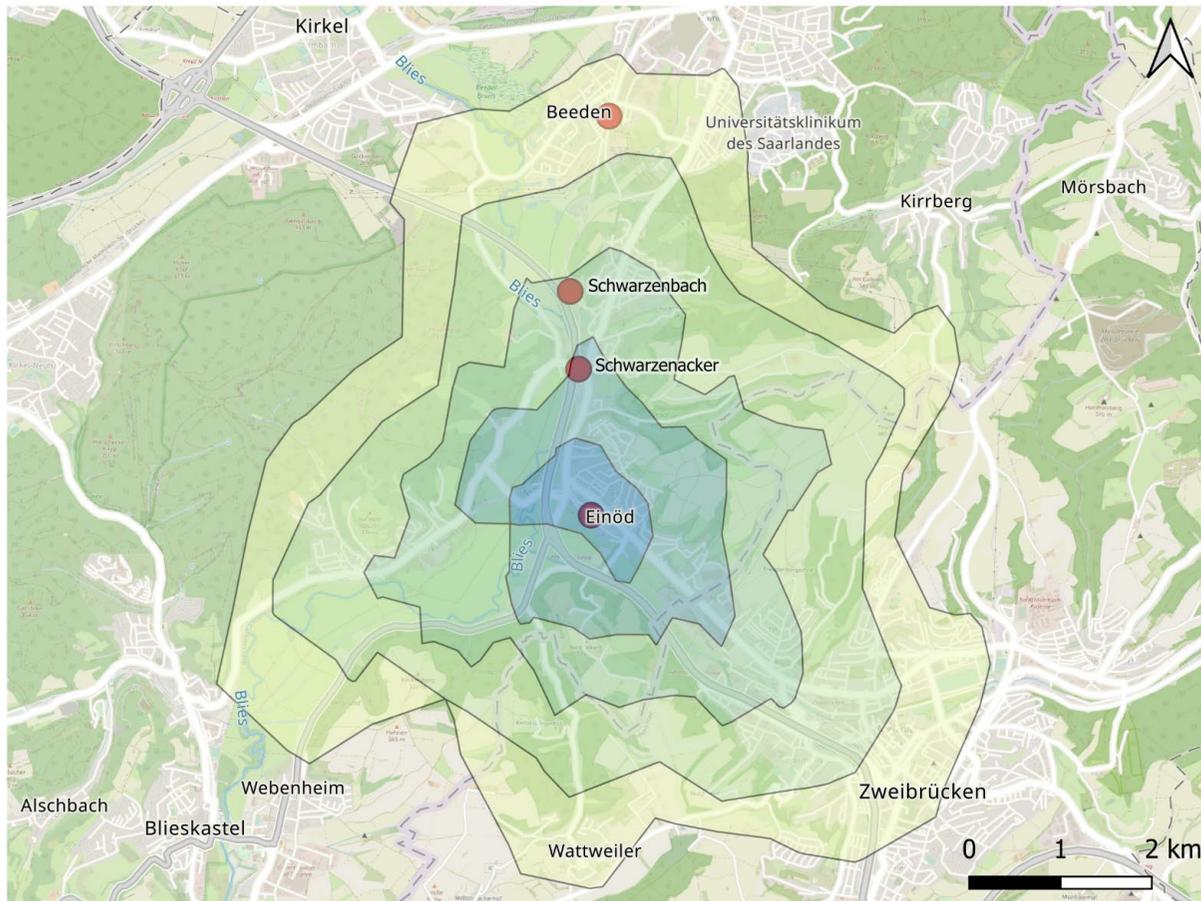
9 min

12 min

15 min

● Haltepunkte

Isochrone – Erreichbarkeit elektrifizierter Radverkehr Haltepunkt Einöd



Isochronen - Erreichbarkeitsanalyse

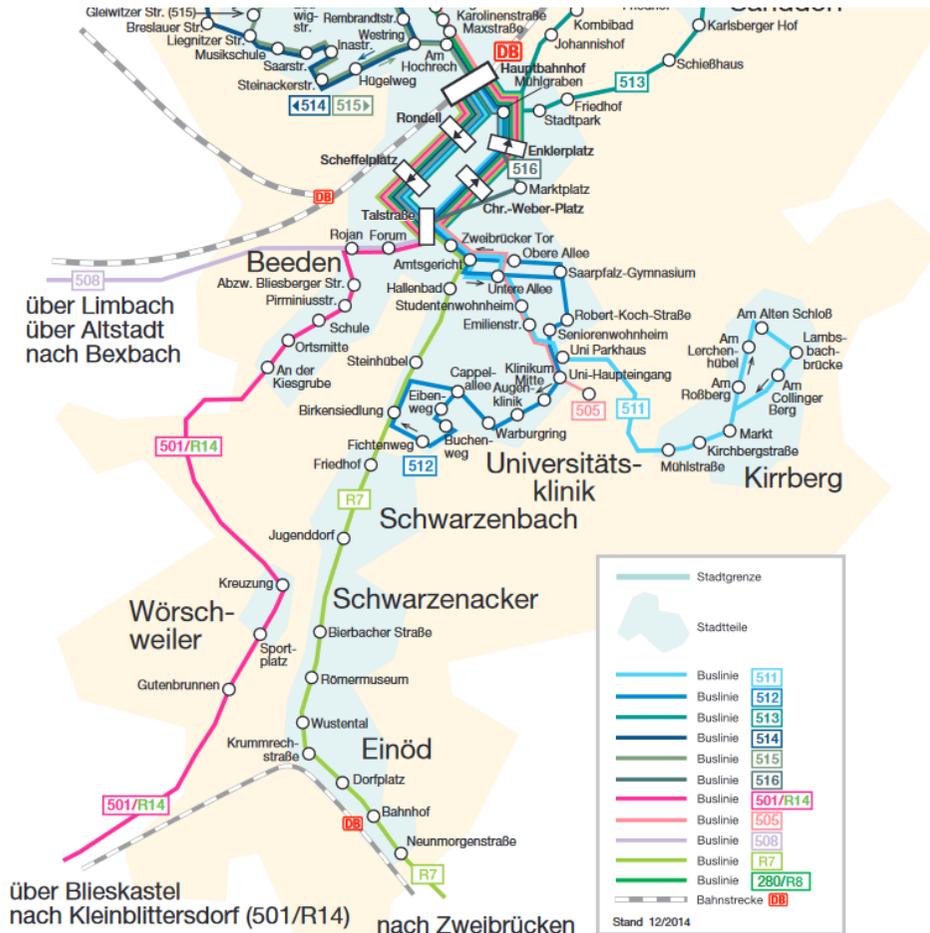
Erreichbarkeit elektrifizierter Radverkehr

- 3 min
- 6 min
- 9 min
- 12 min
- 15 min
- Haltepunkte

Bestandssituation ÖPNV



Öffentlicher Nahverkehr – Verbindungen und Fahrzeit

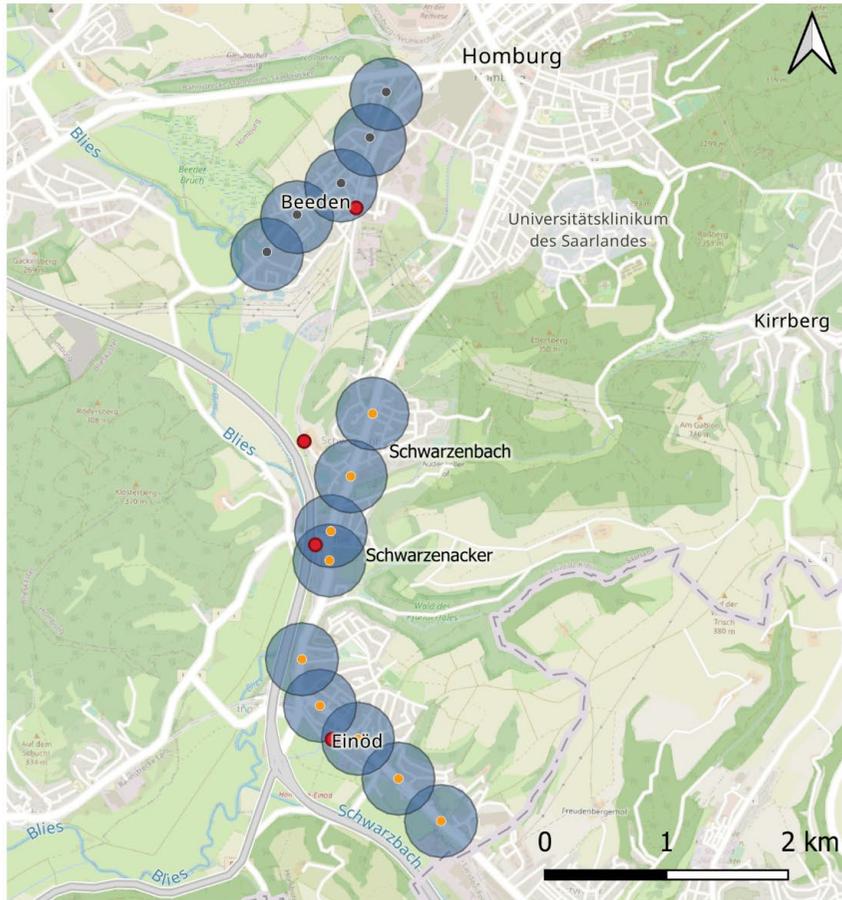


Buslinien auf der Relation der zu reaktivierenden Bahnstrecke

- Buslinie R7 schließt die Orte Schwarzenbach, Schwarzenacker und Einöd an
 - Fahrzeit von Hamburg Hbf bis Schwarzenbach Jugenddorf: 13 min
 - Fahrzeit von Hamburg Hbf bis Schwarzenacker Römermuseum: 15 min
 - Fahrzeit von Hamburg Hbf bis Einöd Bahnhof: 20 min
 - Mo – Fr, 6 - 21 Uhr, halbstündlicher Takt
 - Sa, 6 - 17 Uhr, halbstündlicher Takt
 - So, 7 - 21 Uhr, stündlicher Takt
-
- Buslinie 501/R14 schließt den Ort Beeden an
 - Fahrzeit Homburg Hbf bis Beeden Ortsmitte: 10 min
 - Mo – Fr, 6 – 19 Uhr, halbstündlicher Takt
 - Sa, 6 – 21 Uhr, stündlicher Takt
 - So, 7 – 21 Uhr, stündlicher Takt

Quelle: Stadt Homburg

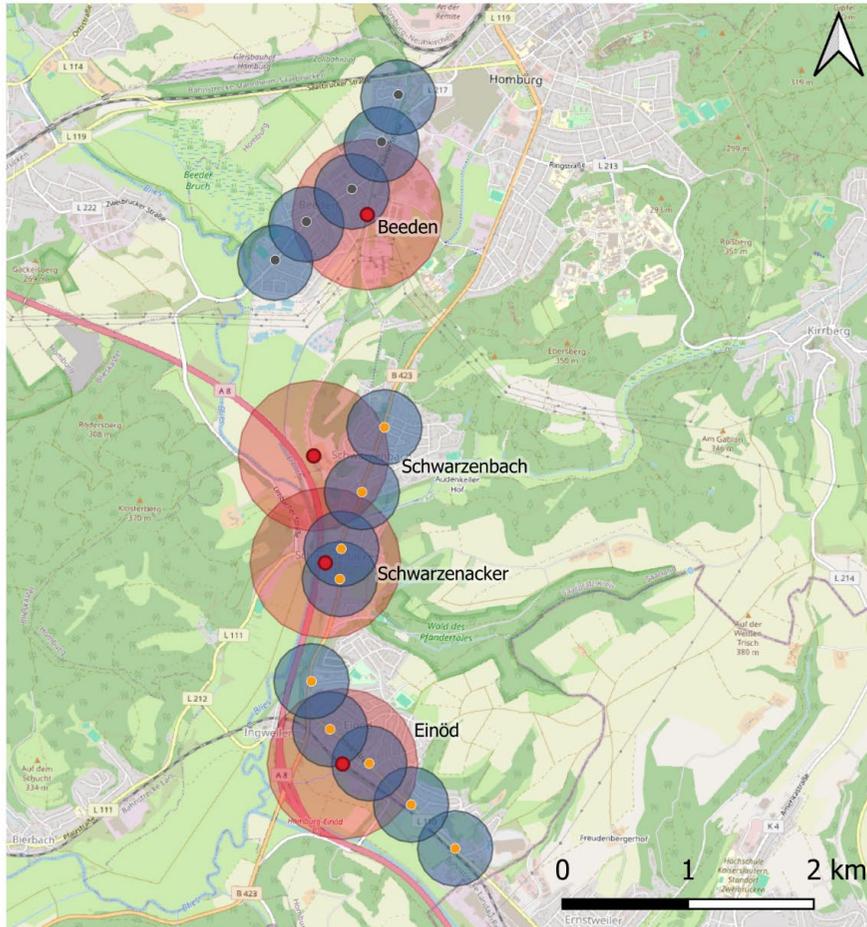
Öffentlicher Nahverkehr – Einzugsgebiete der Bushaltestellen



Einzugsgebiete der Bushaltestellen

- 300-Meter-Radius
- Haltestellen der Buslinie 501/R14
- Haltestellen der Buslinie R7
- Haltepunkte

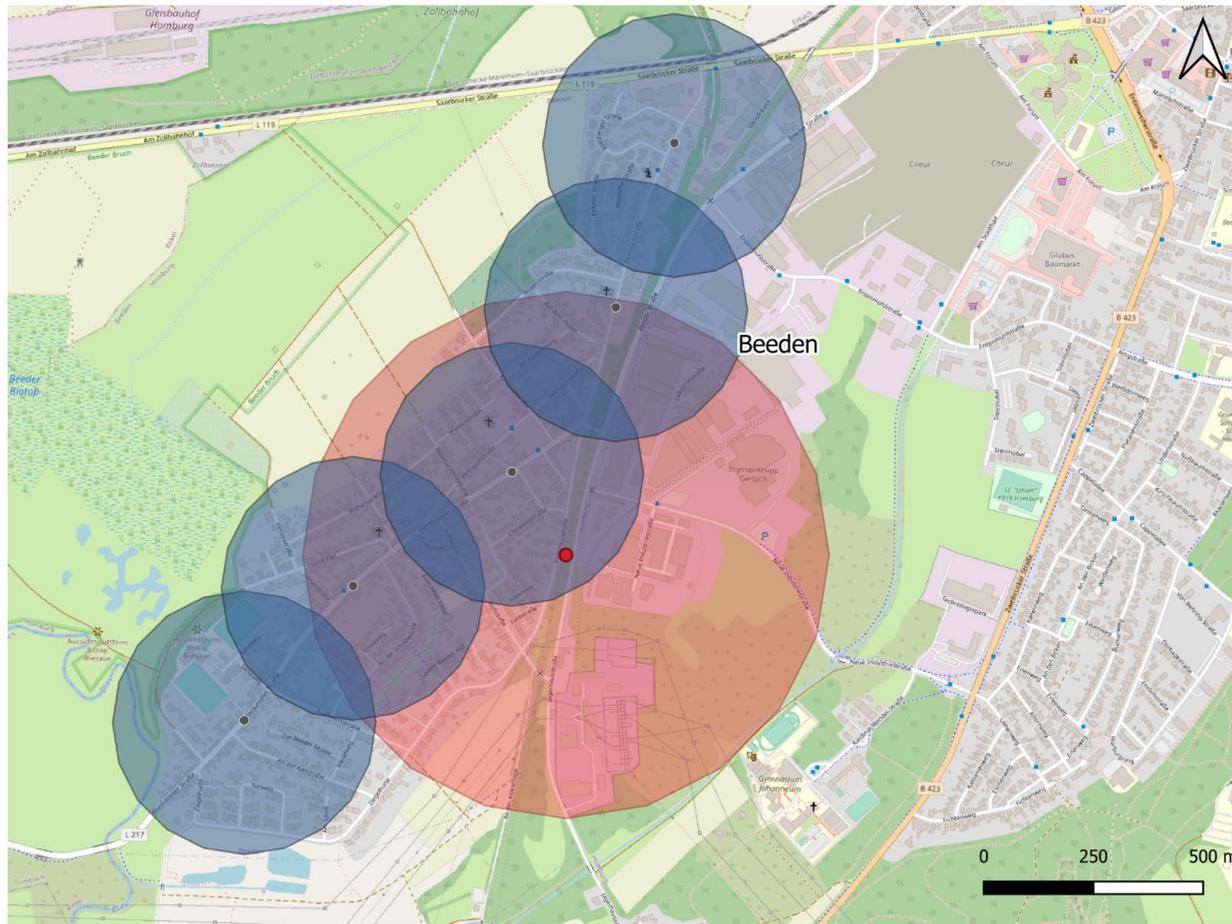
Öffentlicher Nahverkehr – Einzugsgebiete der Bushaltestellen und Haltepunkte



Einzugsgebiete der Haltestellen

- 300-Meter-Radius
- 600-Meter-Radius
- Haltestellen der Buslinie 501/R14
- Haltestellen der Buslinie R7
- Haltepunkte

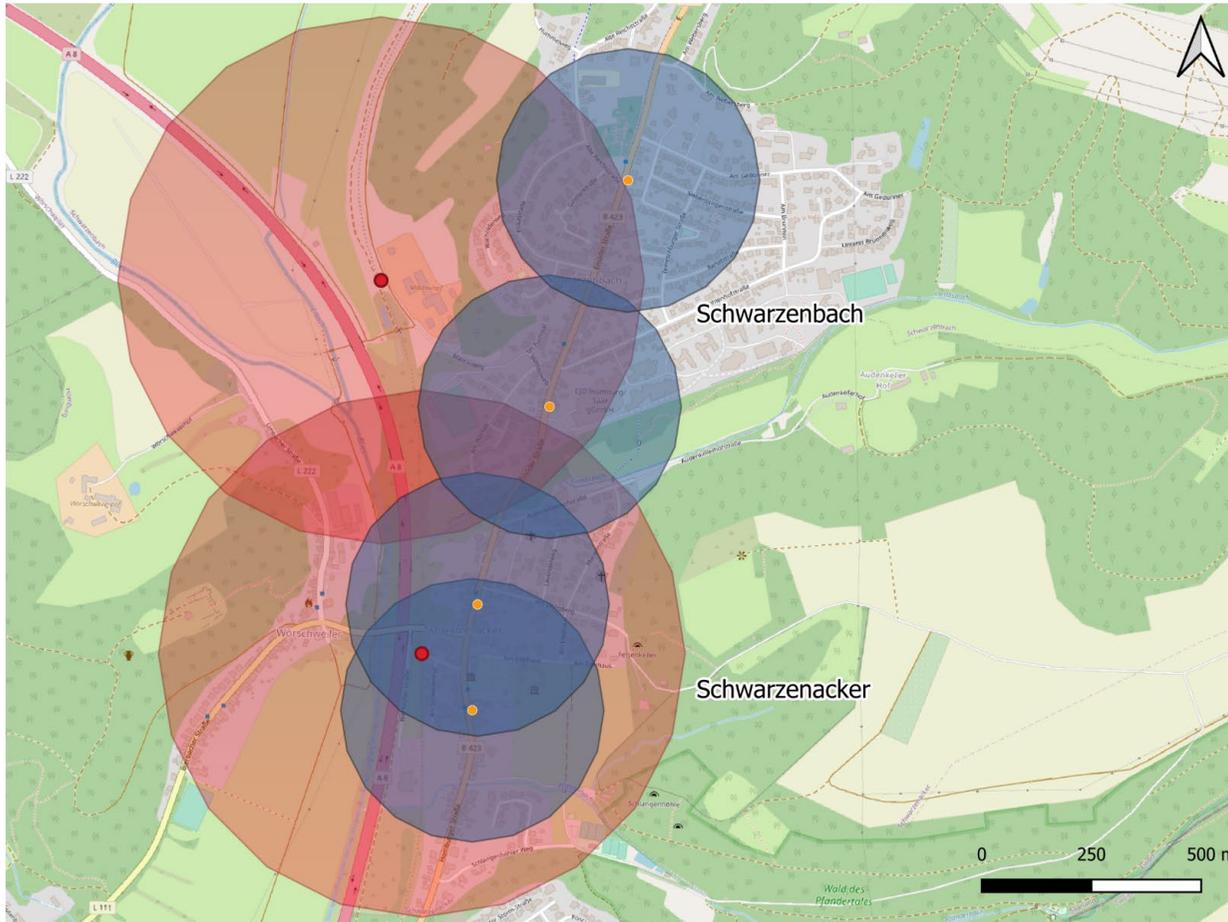
Öffentlicher Nahverkehr – Einzugsgebiete Beeden



Einzugsgebiete der Haltestellen

- 300-Meter-Radius
- 600-Meter-Radius
- Haltestellen der Buslinie 501/R14
- Haltepunkte

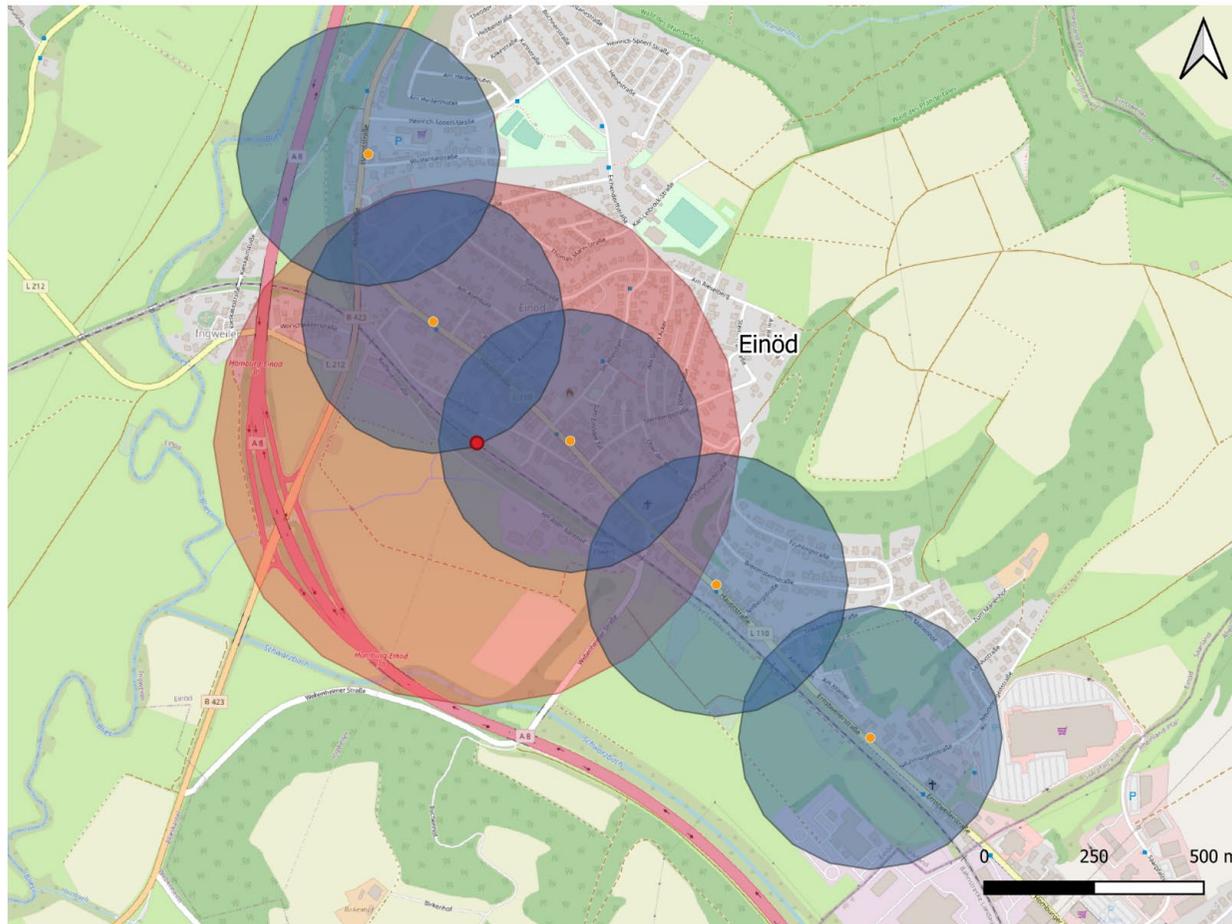
Öffentlicher Nahverkehr – Einzugsgebiete Schwarzenacker und Schwarzenbach



Einzugsgebiete der Haltestellen

- 300-Meter-Radius
- 600-Meter-Radius
- Haltestellen der Buslinie R7
- Haltepunkte

Öffentlicher Nahverkehr – Einzugsgebiete Einöd



Einzugsgebiete der Haltestellen

- 300-Meter-Radius
- 600-Meter-Radius
- Haltestellen der Buslinie R7
- Haltepunkte

Bestandssituation Radverkehr

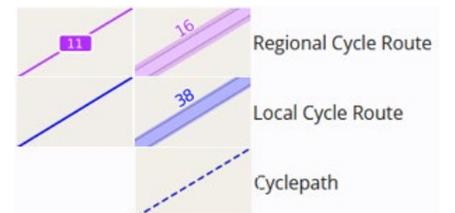


Radverkehr

- Bestehendes Radnetz von Einöd, Schwarzenacker, Schwarzenbach und Beeden nach Homburg



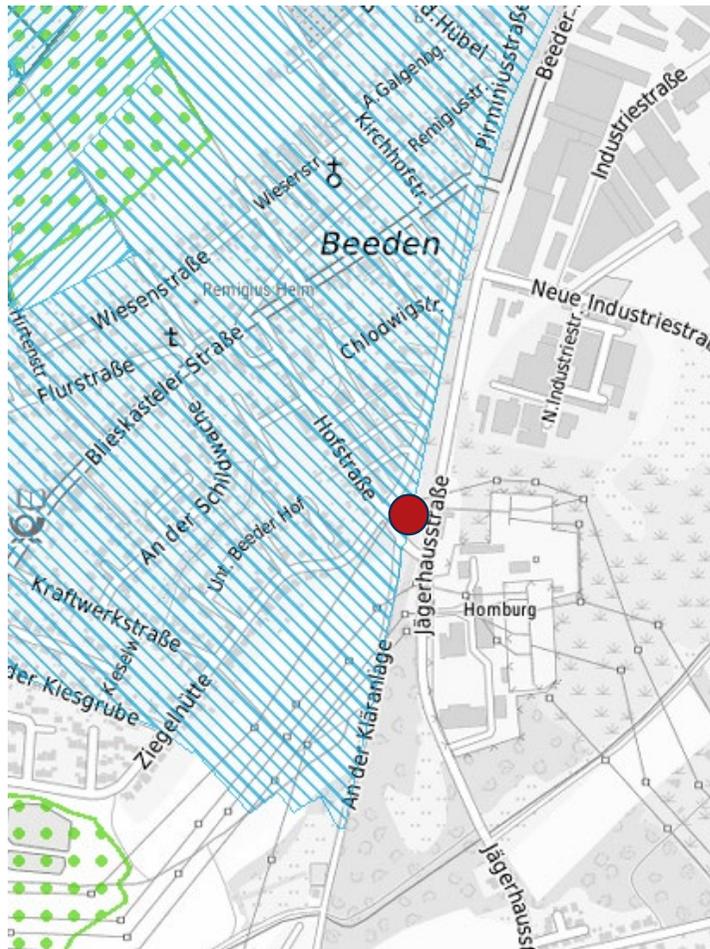
Legende



Bestandsanalyse Umwelt

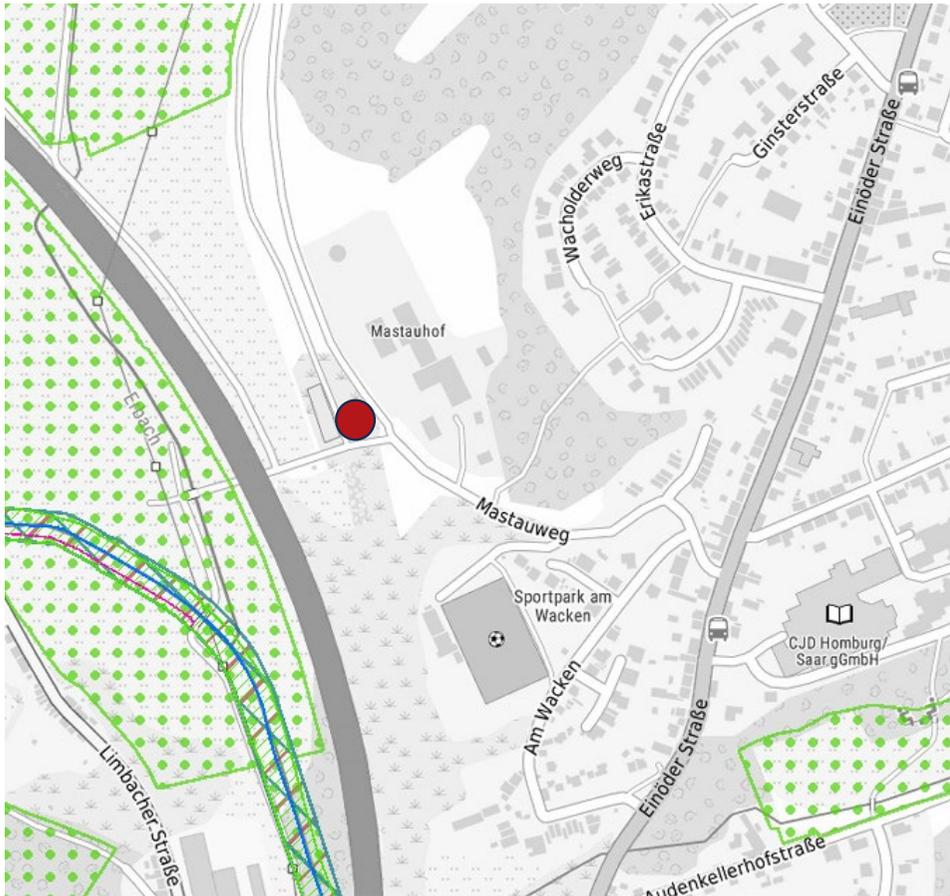


Bestandsanalyse Naturschutz – Haltepunkt Beeden



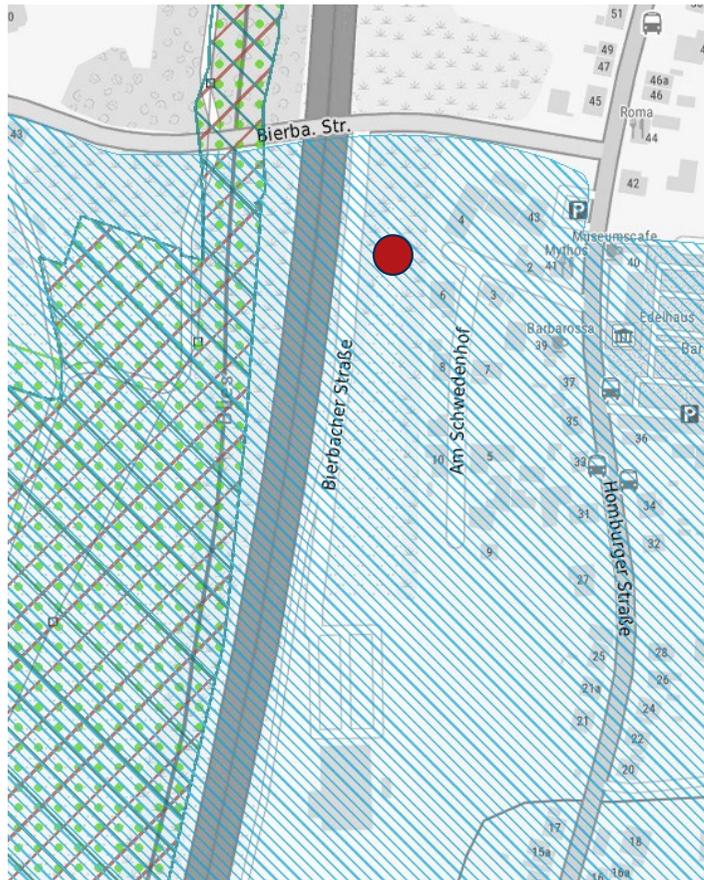
- Wasserschutzgebiet westlich der Trasse

Bestandsanalyse Naturschutz – Haltepunkt Schwarzenbach



- Keine Schutzgebiete in der näheren Umgebung des geplanten Haltepunktes

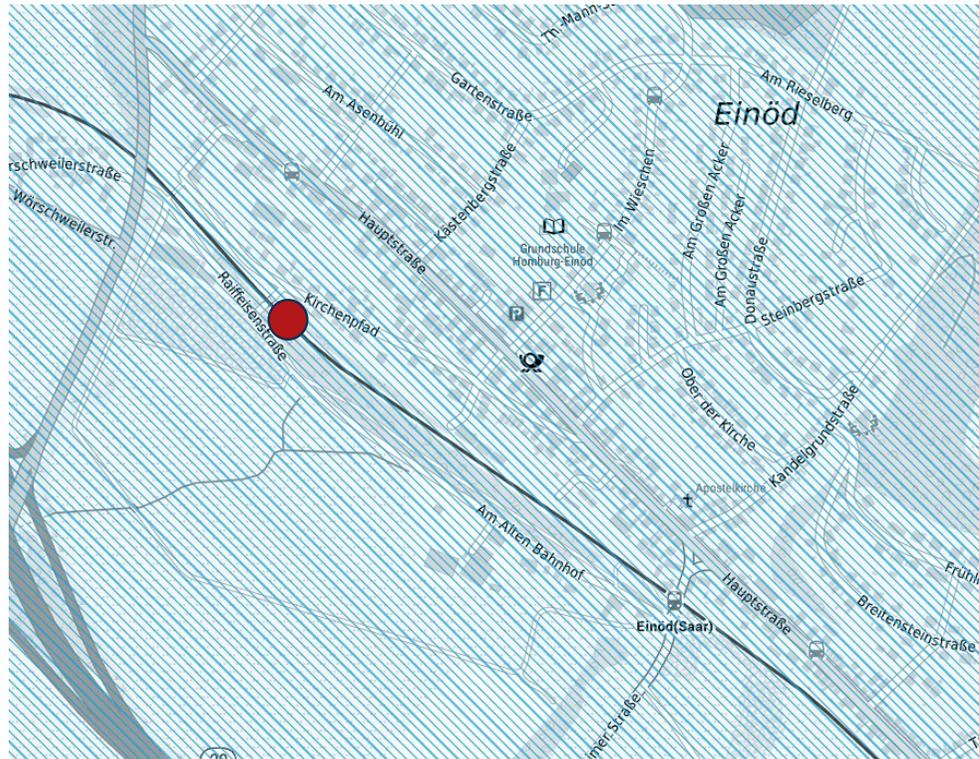
Bestandsanalyse Naturschutz – Haltepunkt Schwarzenacker



► Liegt im Wasserschutzgebiet

© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024, Datenquellen: https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

Bestandsanalyse Naturschutz – Haltepunkt Einöd

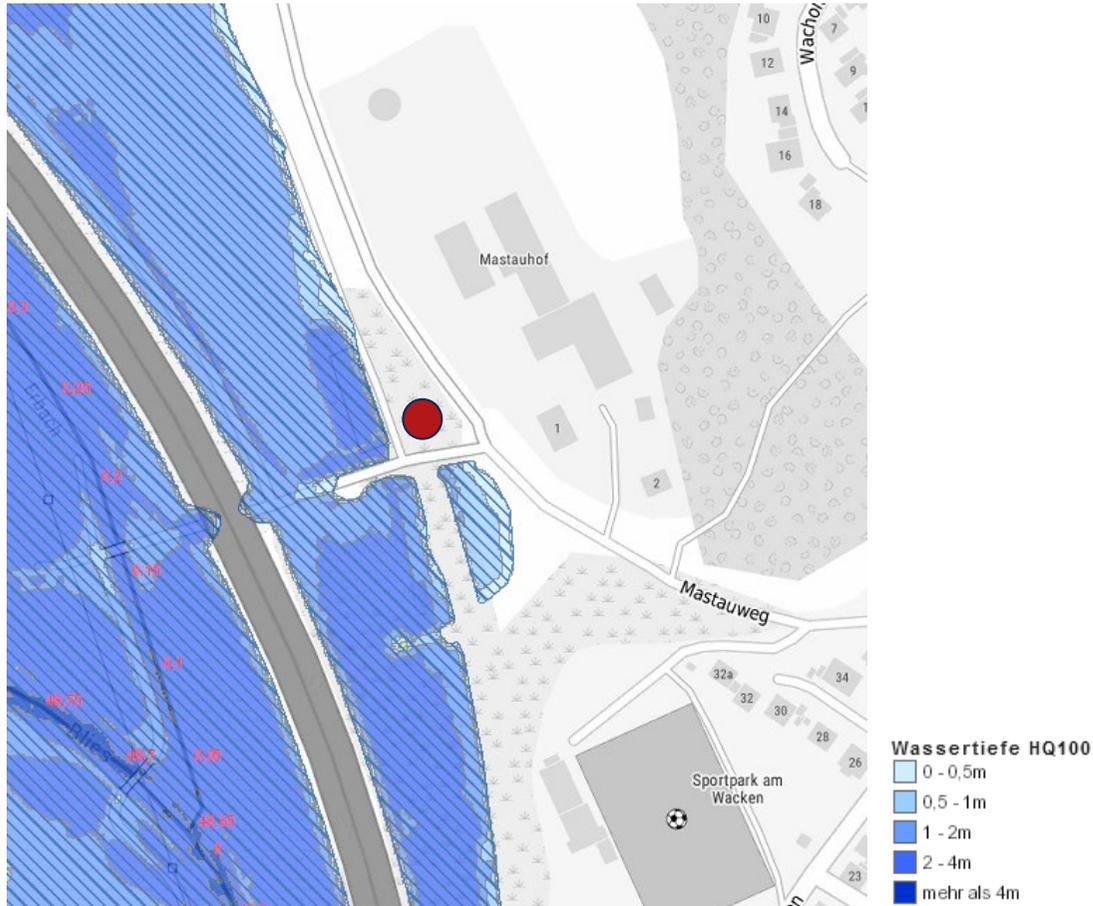


- Liegt innerhalb des Wasserschutzgebiets

© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024, Datenquellen: https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

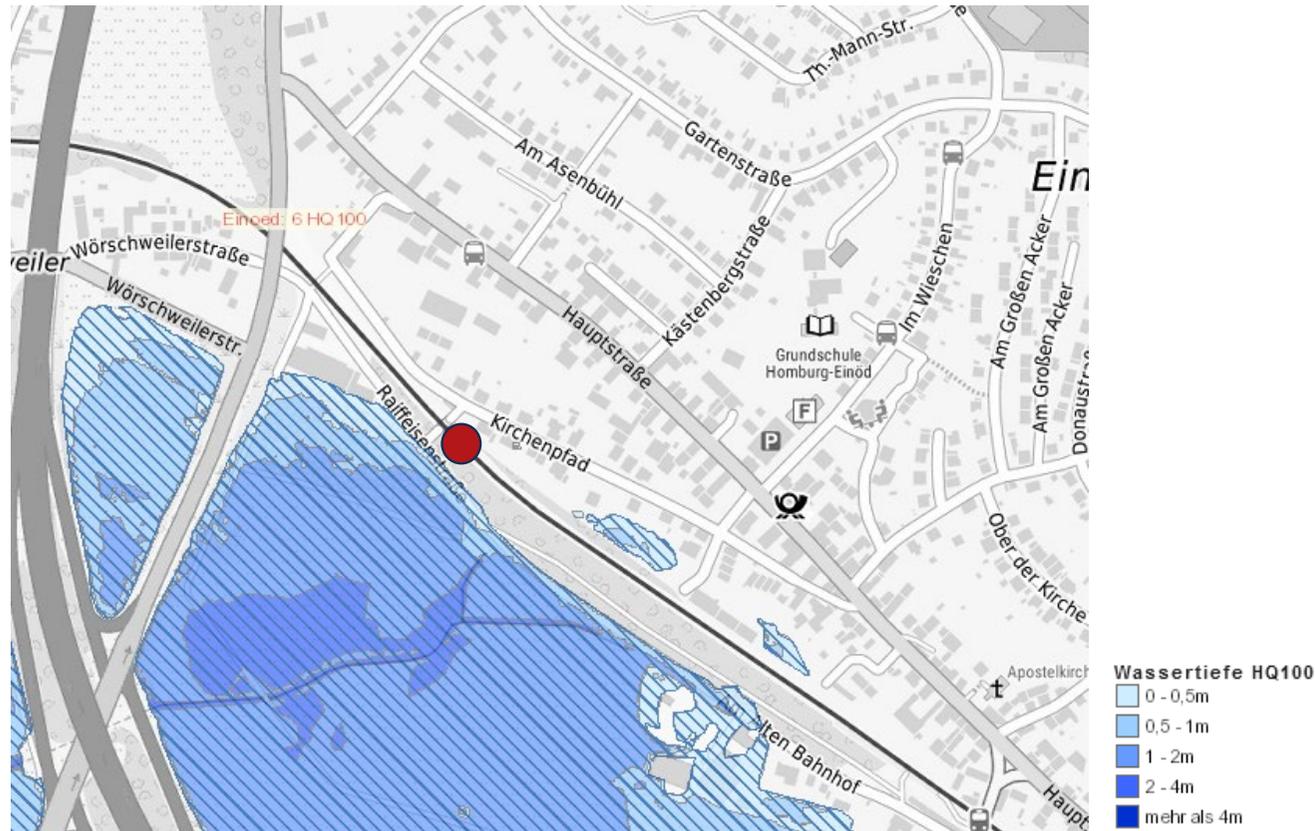
Bestandsanalyse Hochwasser HQ 100 – Haltepunkt Schwarzenbach

► HQ100-Gebiet am Rand der Trasse



Bestandsanalyse Hochwasser HQ 100 – Haltepunkt Einöd

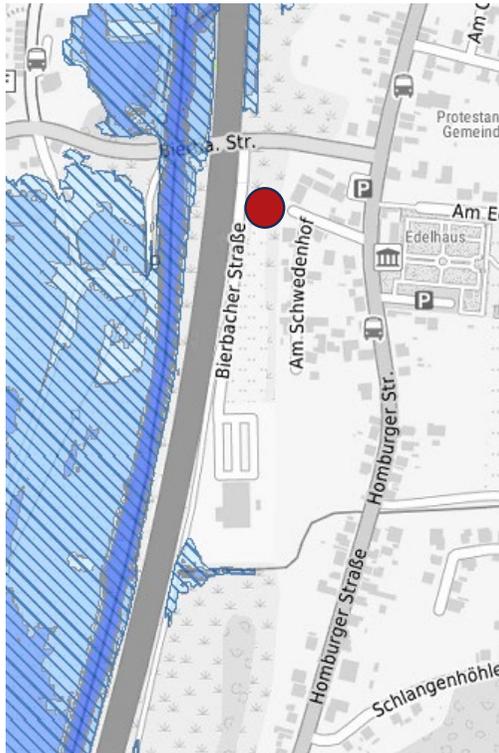
- HQ100-Gebiet am Rand des zu beplanenden Gebietes



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024, Datenquellen: https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

Bestandsanalyse Hochwasser HQ 100 – Haltepunkte Schwarzenacker und Beeden

- Haltepunkte Schwarzenacker und Beeden liegen nicht im HQ100-Gebiet



Schwarzenacker

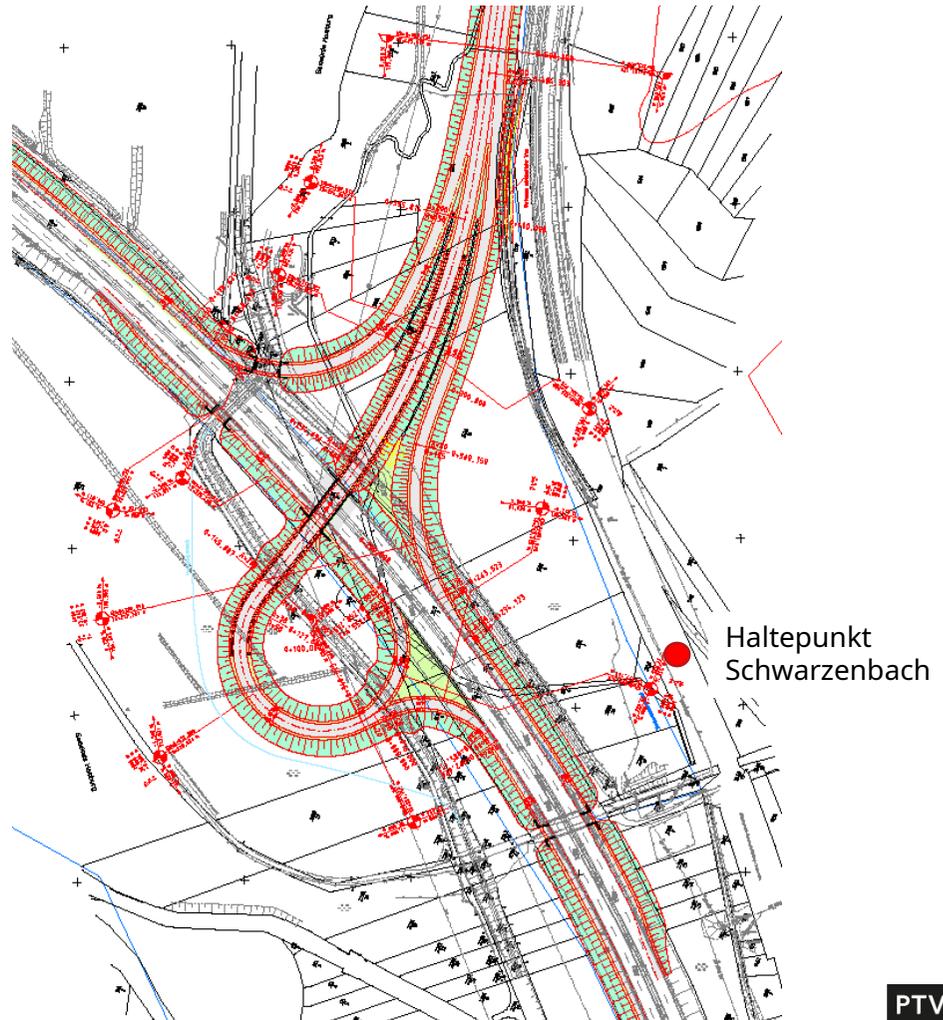


Beeden



Maßnahme Ortsumfahrung Schwarzenacker/Schwarzenbach

- ▶ Aktuell Untersuchung der Ortsumfahrung Schwarzenacker/Schwarzenbach
- ▶ Diese würde nach aktueller Planung in der Nähe des Haltepunktes Schwarzenbach verlaufen
- ▶ Es besteht nach aktueller Planung jedoch kein Anschluss des Haltepunktes Schwarzenbach an die A8
- ▶ Bei Realisierung der Ortsumfahrung ist die markierte Fläche als Hochwasserausgleichsfläche für Bebauungen gesperrt



Potenziale und Dimensionierung Haltepunkte



Potenzialabschätzung der Haltepunkte

- Potenzialabschätzung basiert auf Nachfragedaten aus dem Verkehrsmodell, aktuellen Zählraten der Buslinie R7, einer Analyse der Einzugsbereiche der Haltepunkte sowie dem Vergleich der Attraktivität von S-Bahn und Bus
- Bildung einer ÖV-Nachfragematrix aus dem PTV-Verkehrsmodell und MiD-Daten
- Einzugsgebiet: fußläufige Erreichbarkeit von 10 min
- S-Bahn auf vielen Relationen aufgrund kürzerer Fahrzeit attraktiver als der Bus R7
- Annahme, dass 50 % der Fahrgäste im Einzugsbereich der Haltestellen die S-Bahn wählen
- Aus den Zählraten der Buslinie R7 geht hervor, dass die Nachfrage nach der Einführung des Deutschlandtickets um 20 % gestiegen ist
- Hochrechnung der Fahrgastzahlen, da dieser Effekt in der MiD nicht berücksichtigt wurde
- Für die Dimensionierung der Abstellanlagen wird angenommen, dass 10 % der Fahrgäste mit dem Fahrrad zu den Haltepunkten kommen
- Der Anteil der Fahrgäste, die Park & Ride nutzen wird mit 3 % angenommen
 - Eine fußläufige Erreichbarkeit innerhalb von 15 min und Fahrradzugang innerhalb von 6 min ist zu fast allen Siedlungsbereichen gegeben
 - Parken an den Zielorten Zweibrücken und Homburg ist einfach und kostengünstig
 - Höhere Flexibilität bei Nutzung der Bahn ab Homburg/Zweibrücken

Potenzialabschätzung der Haltepunkte

► Ergebnis Potenzialabschätzung

	ÖV-Potenzial im Einzugsgebiet der Haltestellen	Anteil SPNV	Ein- + Aussteiger am Tag	Ein- + Aussteiger am Tag inklusive D-Ticket	Davon B+R	Davon P+R	Geplant B+R	Geplant P+R
Beeden	606	0,5	303	364	36	11	20	6
Schwarzenbach	181	0,5	90	108	11	3	8	5
Schwarzenacker	315	0,5	158	189	19	6	12	5
Einöd	380	0,5	190	228	23	7	14	6

Diskussion: Entfall Haltepunkt Schwarzenbach

- Bei einem möglichen Entfall des Haltepunktes Schwarzenbach verlagern sich die Fahrgäste
- Die Berechnung der neuen Anzahl an Ein- und Aussteigern erfolgt unter der Annahme, dass sich 60 % der Fahrgäste des Haltepunktes Schwarzenbach auf den Haltepunkt Schwarzenacker verlagern. Zusätzlich wird ein erhöhter Radanteil dieser berücksichtigt.

	ÖV-Potenzial im Einzugsgebiet der Haltestellen	Anteil SPNV	Ein- + Aussteiger am Tag	Ein- + Aussteiger am Tag inklusive D-Ticket	Davon B+R	Davon P+R	Geplant B+R	Geplant P+R
Beeden	606	0,5	303	364	36	11	20	6
Schwarzenbach	181	0,5	0	0	0	0	0	0
Schwarzenacker	315	0,5	212	254	29	8	18	6
Einöd	380	0,5	190	228	23	7	14	6

Potenzialabschätzung für alternative Bedienformen

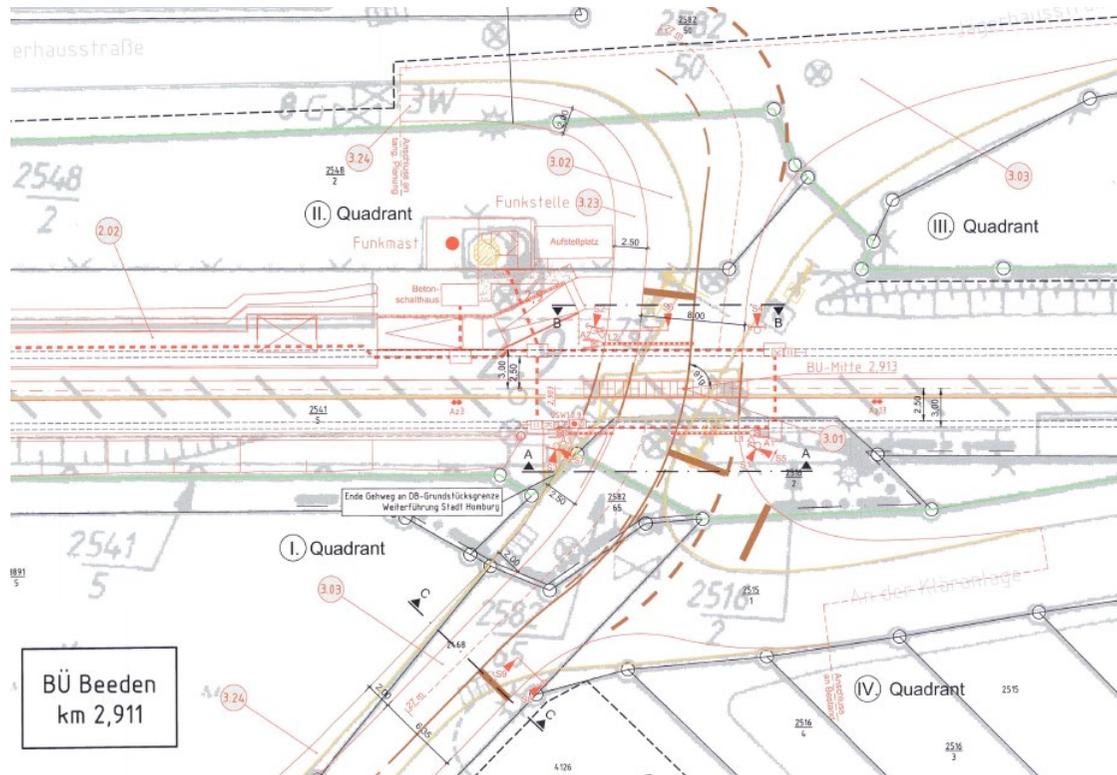
- ▶ Alternative Bedienformen wie Sammeltaxis oder On-Demand-Services weisen kein Potenzial auf
 - ▶ Geringe Nachfrage und zu hohe Kosten liefern keine Wirtschaftlichkeit
 - ▶ Die Haltepunkte der jeweiligen Orte sind von einem großen Teil der Orte in 15 Minuten zu erreichen, mit Wartezeiten und möglichen Umwegen bietet ein Sammeltaxi/On-Demand-Services keinen entscheidenden Zeitgewinn

Planung Haltepunkt Beeden



Haltepunkt Beeden

- Bahnübergang Beeden im Bereich Hofstraße/Jägerhausstraße
- Von dort erfolgt ein Zugang zum Gleis

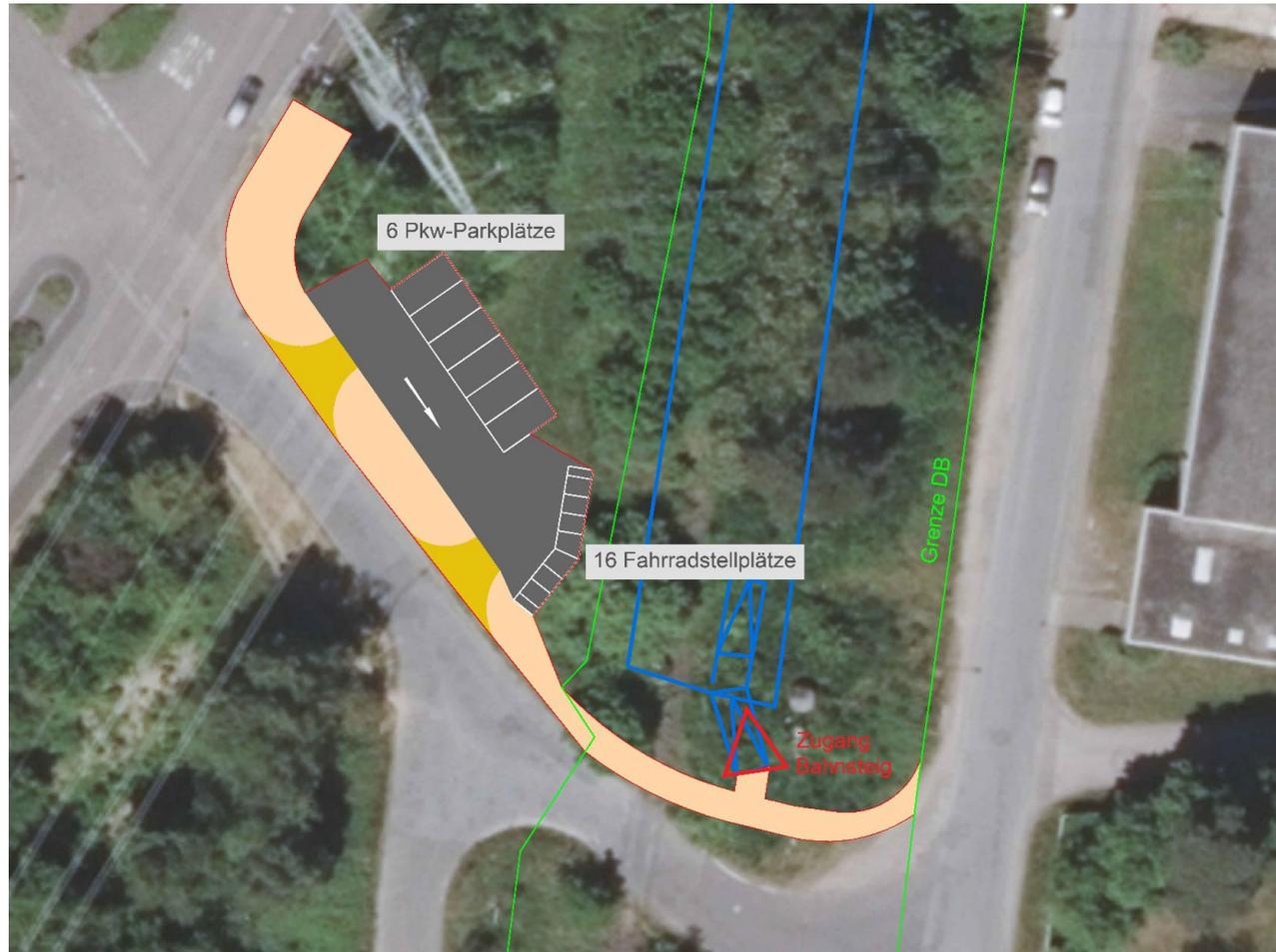


P+R und B+R Haltepunkt Beeden

- Aufteilung der Park- und Abstellflächen auf zwei Bereiche, da es zwei Zugänge zum Bahnsteig gibt
- Sechs Parkplätze am südlichen Zugang sowie 16 Stellplätze für Bike + Ride
- Zwei Parkplätze sowie ein barrierefreier Parkstand und sechs Stellplätze für Bike + Ride am nördlichen Zugang
- Die Bemessung der Parkplätze erfolgt nach EAR 2023 (Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs)
- Die Bemessung der Fahrradabstellanlagen erfolgt nach dem Leitfaden Bike+Ride des Landes Baden-Württemberg



P+R und B+R Haltepunkt Beeden – Südlicher Zugang



P+R und B+R Haltepunkt Beeden – Nördlicher Zugang

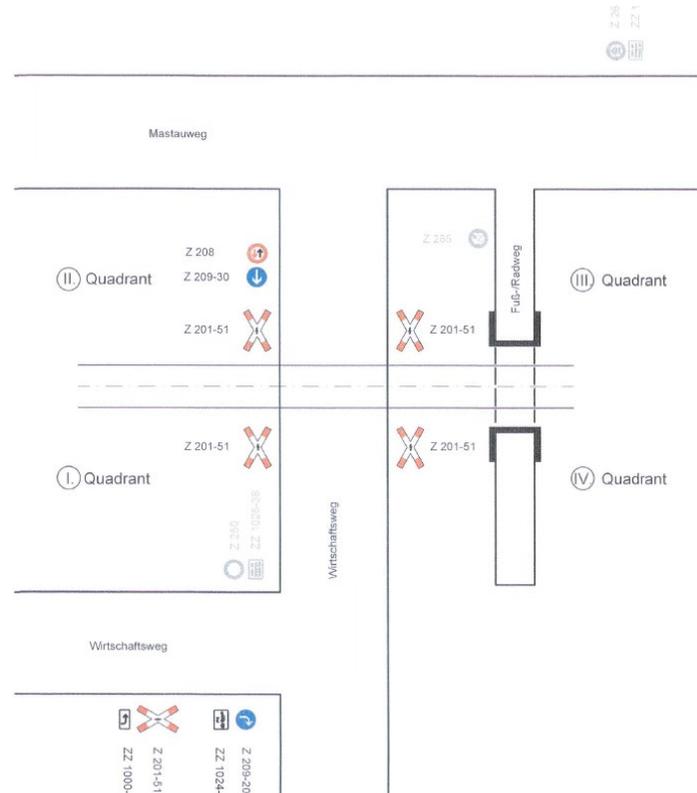
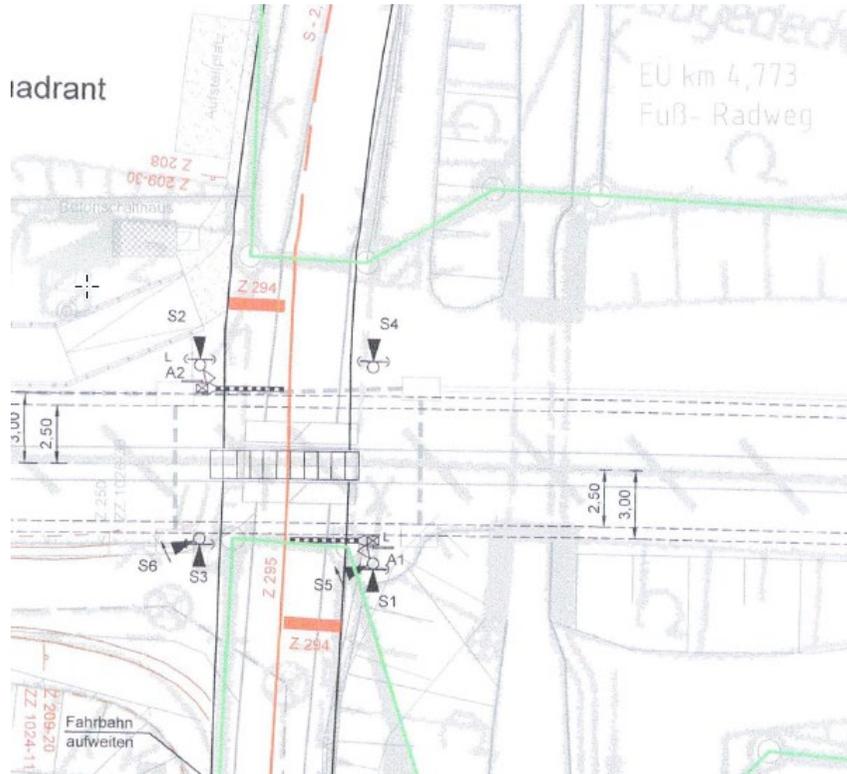


Planung Haltepunkt Schwarzenbach



Haltepunkt Schwarzenbach

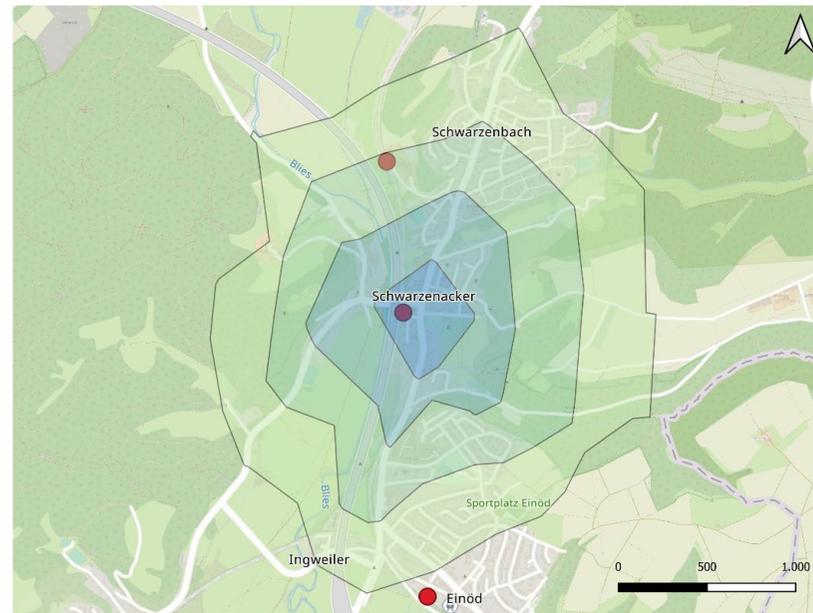
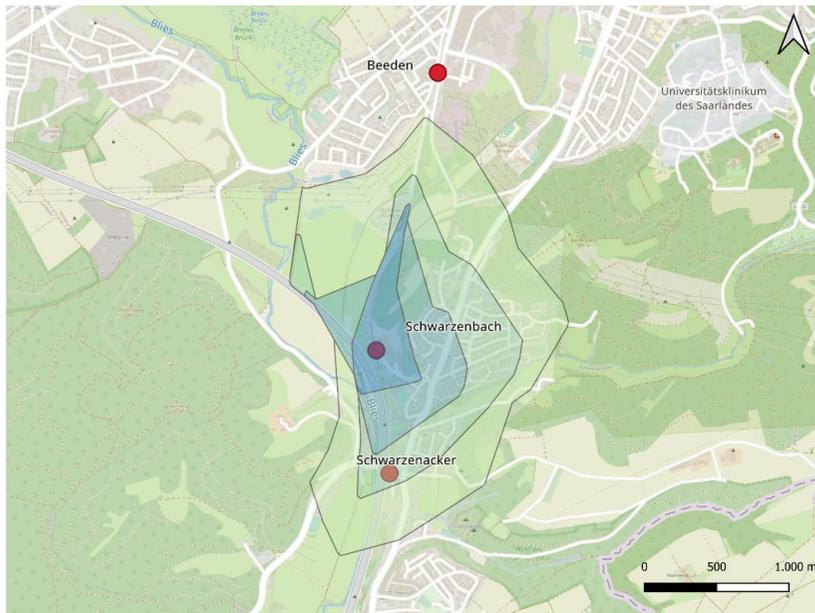
- Bahnübergang Mastauweg und Eisenbahnüberführung Mastauweg für Rad- und Fußverkehr
- Erfolg südlich des Haltepunktes



Diskussion: Entfall Haltepunkt Schwarzenbach

- ▶ Empfehlung des Ministeriums für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz des Saarlandes aus den folgenden Gründen auf den Haltepunkt Schwarzenbach zu verzichten
 - ▶ Reduzierung der Fahrzeit um eine Minute, dadurch Erhöhung der Anschlusssicherheit
 - ▶ Einsparung von Kosten
 - ▶ Erhöhte Gefahr von Vandalismus aufgrund der abgeschiedenen Lage des geplanten Haltepunktes
 - ▶ geringe Verlängerungen des Fußweges zum nächsten Haltepunkt Schwarzenacker
 - ▶ Schlechte Erreichbarkeit des geplanten Haltepunktes aufgrund von Höhenunterschieden

Diskussion: Entfall Haltepunkt Schwarzenbach



Isochronen - Erreichbarkeitsanalyse

Erreichbarkeit Fußverkehr

5 min

10 min

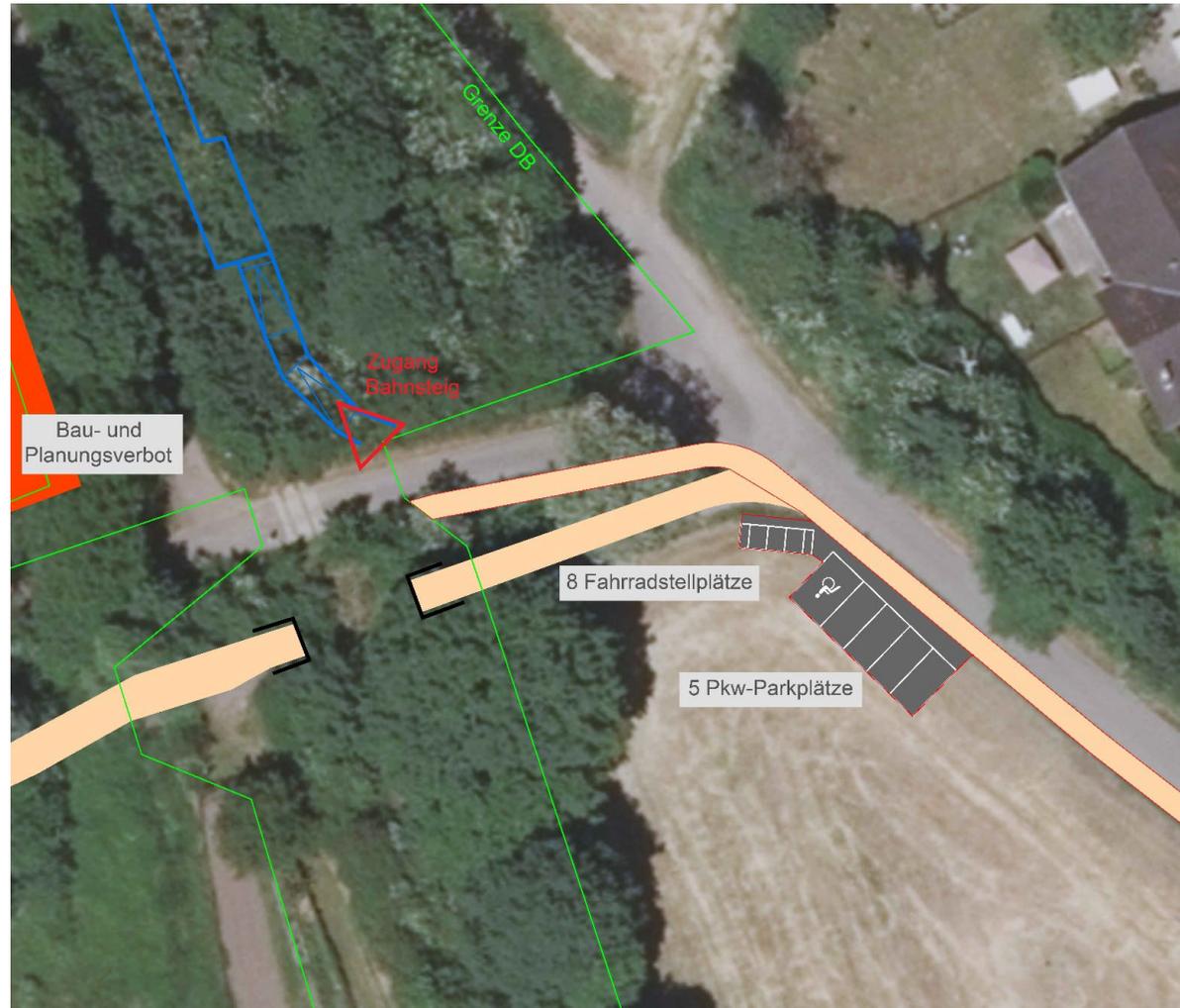
15 min

20 min

● Haltepunkte

- Der Haltepunkt Schwarzenacker ist zu Fuß von Schwarzenbach in einer maximalen Dauer von 20 min zu erreichen
- Mit dem (elektrifizierten) Radverkehr ist der Haltepunkt Schwarzenacker von Schwarzenbach in einer maximalen Dauer von 10 min zu erreichen
- Auch aus Schwarzenbach ist der Haltepunkt Schwarzenbach zu Fuß teilweise nur in 20 min zu erreichen

P+R und B+R Haltepunkt Schwarzenbach

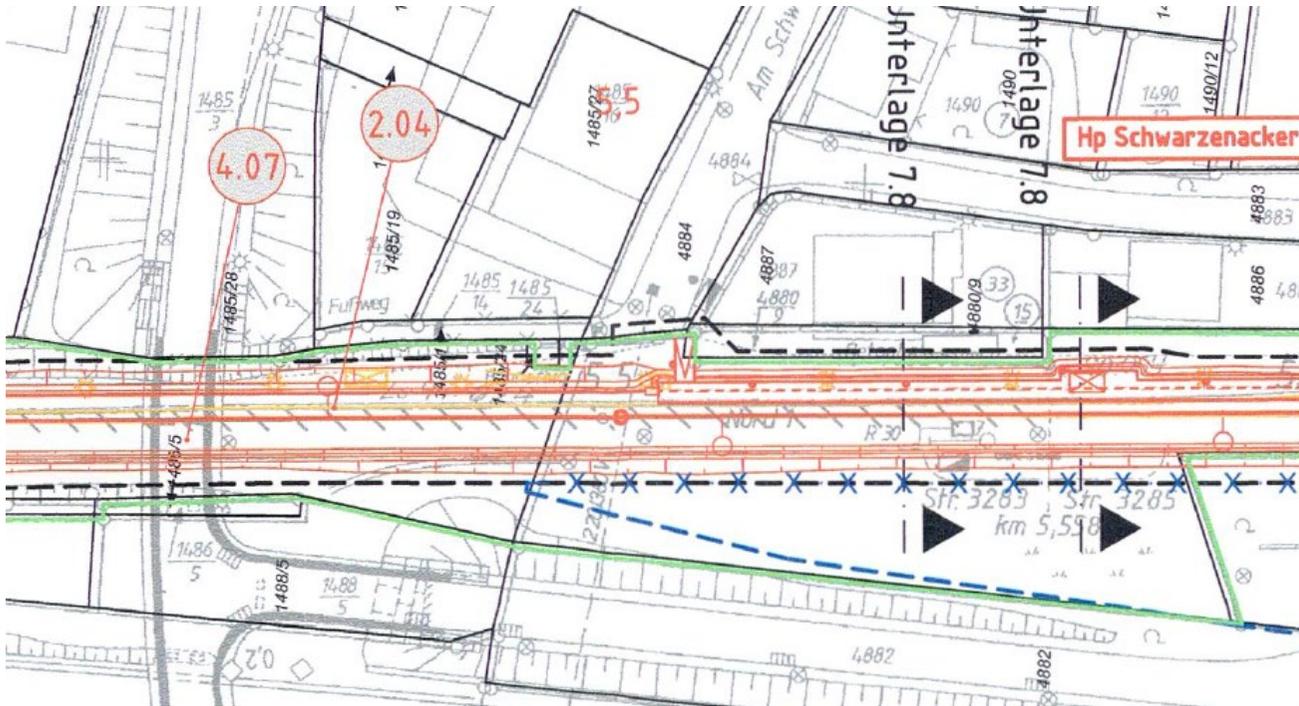


Planung Haltepunkt Schwarzenacker



Haltepunkt Schwarzenacker

- ▶ Straßenüberführung Bierbacherstraße nördlich des Haltepunktes Schwarzenacker
- ▶ Diese eignet sich jedoch nicht, um Flächen westlich des Haltepunktes zu erschließen



P+R und B+R Haltepunkt Schwarzenacker

- ▶ Für den Haltepunkt Schwarzenacker wurden zwei Varianten entwickelt
 - ▶ Variante 1: zusätzliche Flächen auf privaten Grundstücken nötig
 - ▶ Klare Abtrennung von Fuß/Rad- und Kfz-Verkehr möglich
 - ▶ Variante 2: Unterbringung der Parkflächen im Straßenraum
 - ▶ Keine zusätzlichen Flächen notwendig
 - ▶ Nur Gehweg mit 1,40 m Breite möglich
- ▶ Beide Varianten sind für den Fall des möglichen Entfalls des Haltepunktes Schwarzenbach dimensioniert
- ▶ Ohne Entfall des Haltepunktes Schwarzenbach, entfallen bei beiden Varianten sechs Fahrradstellplätze und ein Pkw-Parkplatz

P+R und B+R Haltepunkt Schwarzenacker – Variante 1



P+R und B+R Haltepunkt Schwarzenacker – Variante 1



P+R und B+R Haltepunkt Schwarzenacker – Variante 2

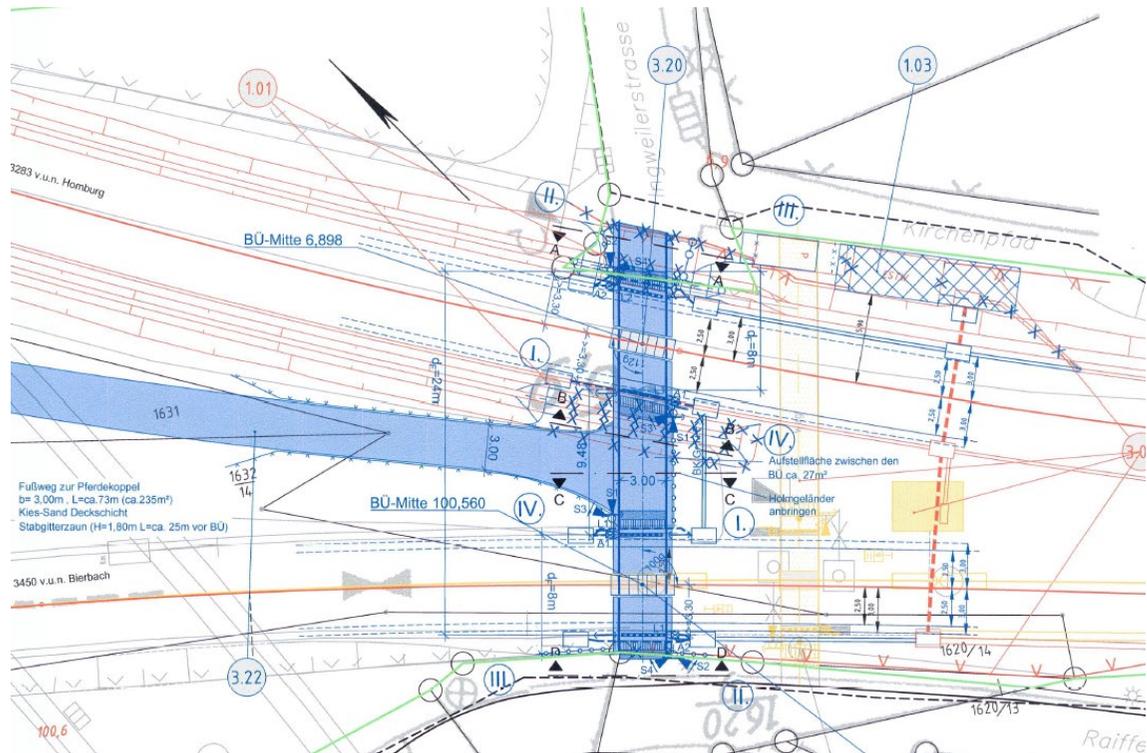


Planung Haltepunkt Einöd

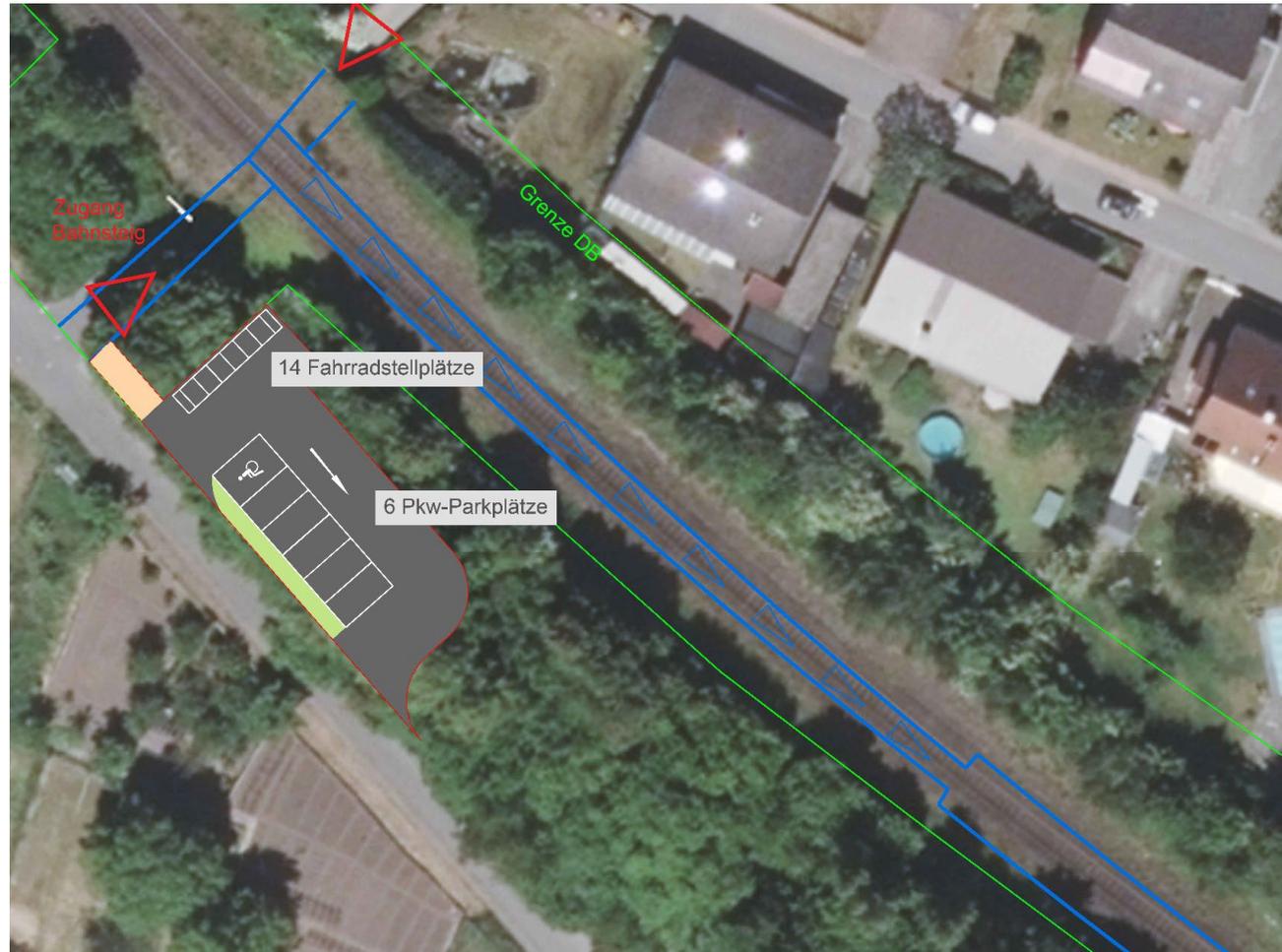


Bahnhof Einöd

- Bahnübergang Einöd (Rad / Fußweg)
- Neubau eines Gehwegs zur bestehenden Pferdekoppel rechts der Bahn, Neubau eines Verbindungsweges zwischen den beiden Bahnübergängen



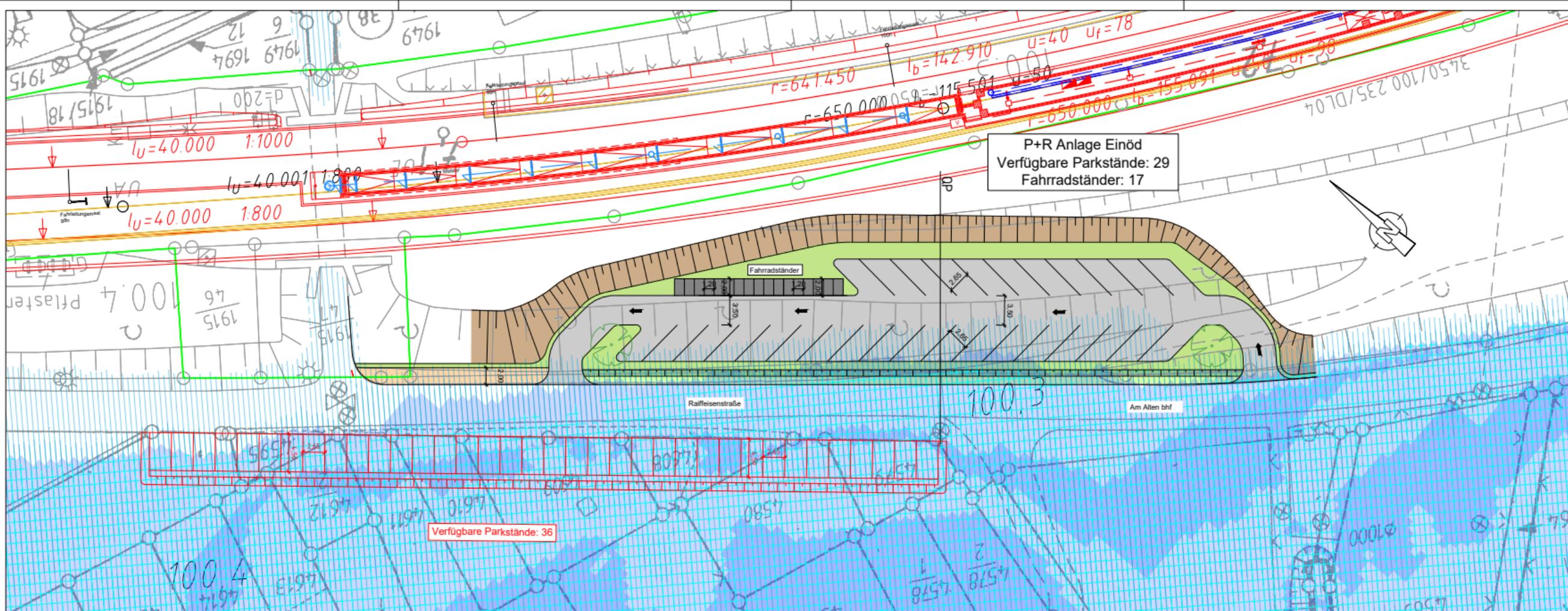
P+R und B+R Bahnhof Einöd



Kostenschätzung

	Anzahl	Einheitspreise	Gesamtkosten	Summe
HP Beeden				
Verkehrsfläche [m ²]	360	250,00 €	90.000,00 €	
Fahrradabstellplätze	22	250,00 €	5.500,00 €	
Gehweg [m ²]	240	110,00 €	26.400,00 €	121.900,00 €
HP Schwarzenbach				
Verkehrsfläche [m ²]	120	250,00 €	30.000,00 €	
Fahrradabstellplätze	8	250,00 €	2.000,00 €	
Gehweg [m ²] (mindestens)	100	110,00 €	11.000,00 €	43.000,00 €
HP Schwarzenacker - Variante 1				
Verkehrsfläche [m ²]	150	250,00 €	37.500,00 €	
Fahrradabstellplätze	18	250,00 €	4.500,00 €	
Gehweg [m ²]	50	110,00 €	5.500,00 €	47.500,00 €
HP Schwarzenacker - Variante 2				
Verkehrsfläche [m ²]	120	250,00 €	30.000,00 €	
Fahrradabstellplätze	18	250,00 €	4.500,00 €	
Gehweg [m ²]	40	110,00 €	4.400,00 €	38.900,00 €
Bhf Einöd				
Verkehrsfläche [m ²]	360	250,00 €	90.000,00 €	
Fahrradabstellplätze	14	250,00 €	3.500,00 €	
Grünfläche	30	60,00 €	1.800,00 €	
Gehweg [m ²]	20	110,00 €	2.200,00 €	97.500,00 €

- ▶ Gesamtkosten mit HP (Schwarzenacker Variante 2):
ca. 300.000 €
- ▶ Gesamtkosten ohne HP (Schwarzenacker Variante 2):
ca. 260.000 €



P+R Anlage Einöd
 Verfügbare Parkstände: 29
 Fahrradständer: 17

Verfügbare Parkstände: 36

Legende

Bestand und Kataster	Fahrbahn
DB-Grenze	Fahradabstellanlage
Planung	Gehweg
nachrichtliche Planung	Grünfläche
Entwurfsplanung Streckenreaktivierung	Böschung
Homburg-Zweibrücken	Überschwemmungsgebiet
Bf Homburg (Saar) Landesgrenze	Wassertiefe HQ 100
	Wassertiefe HQ Extrem

	Datum	Name	
	gezeichnet	11/2024	MII
	bearbeitet	11/2024	ECO
	geprüft	11/2024	JAB

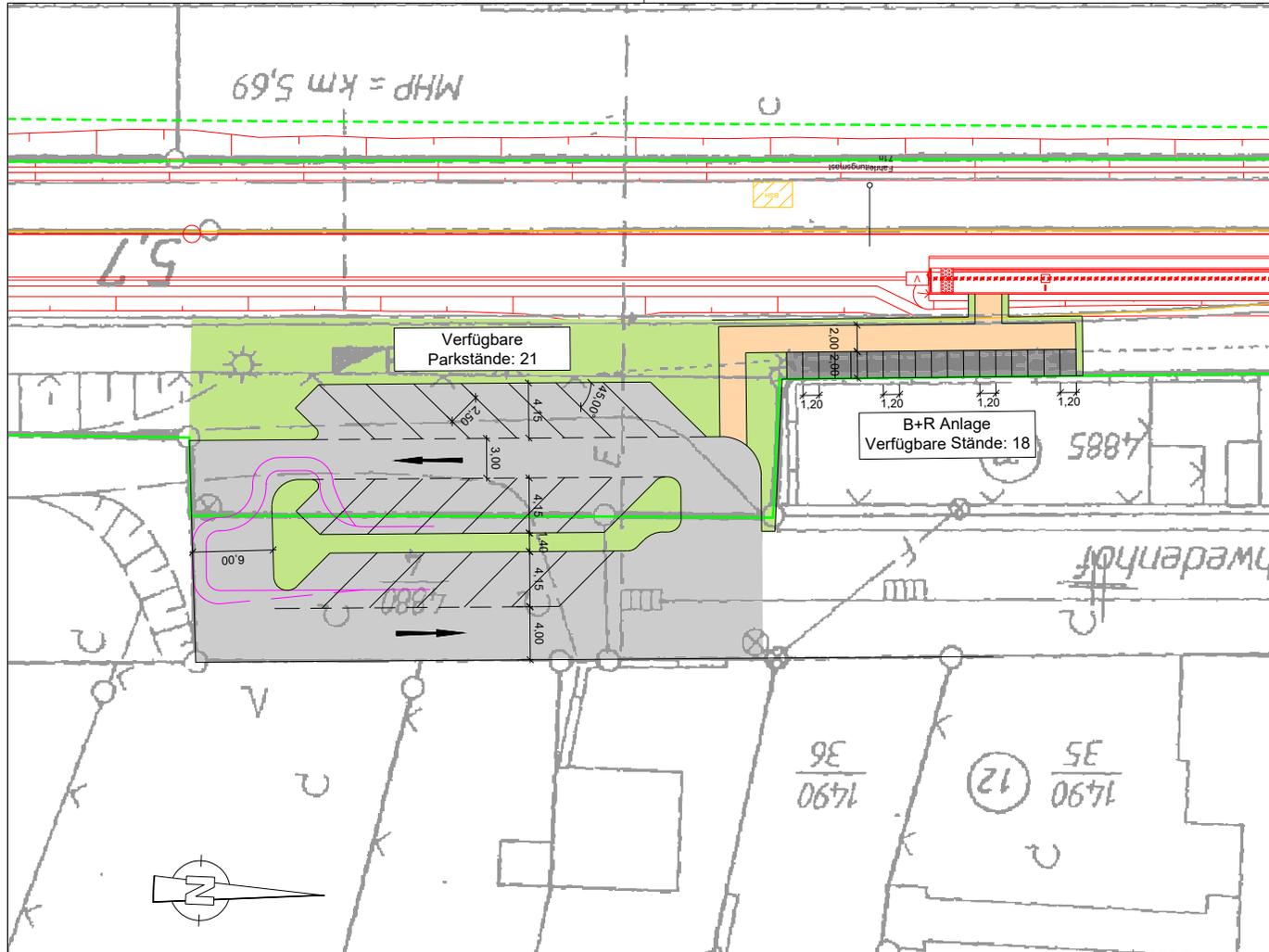
Lagesystem:	GK <input type="checkbox"/>	UTM <input checked="" type="checkbox"/>	Stand Kataster:	07/2019
Höhensystem:	NN <input type="checkbox"/>	NHN <input checked="" type="checkbox"/>	Bestandsvermessung:	03/2019

MACHBARKEITSSTUDIE

	Lageplan V1
	Maßstab: 1 : 250

Machbarkeitsstudie P+R Parkplätze zur
 Reaktivierung der Strecke Homburg Zweibrücken
 Haltepunkt Einöd

Aufgestellt:	Geprüft:
	Vorabzug!
	20/11/2024
Projektnummer: 26790	



Legende

	Bestand und Kataster		Fahrbahn
	DB-Grenze		Fahrradabstellanlage
	Planung		Gehweg
	nachrichtliche Planung		Grünfläche
	Entwurfsplanung Streckenreaktivierung		
	Homburg-Zweibrücken		
	Bf Homburg (Saar) Landesgrenze		

<p>OBERMEYER Infrastruktur OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG Zur Gießerei 18 76227 Karlsruhe Karlsruhe, den</p>	Datum	Name	
	gezeichnet	02/2025	MII
	bearbeitet	02/2025	ECO
	geprüft	02/2025	JAB

Lagesystem:	GK <input type="checkbox"/>	UTM <input checked="" type="checkbox"/>	Stand Kataster:	07/2019
Höhensystem:	NN <input type="checkbox"/>	NHN <input checked="" type="checkbox"/>	Bestandsvermessung:	03/2019

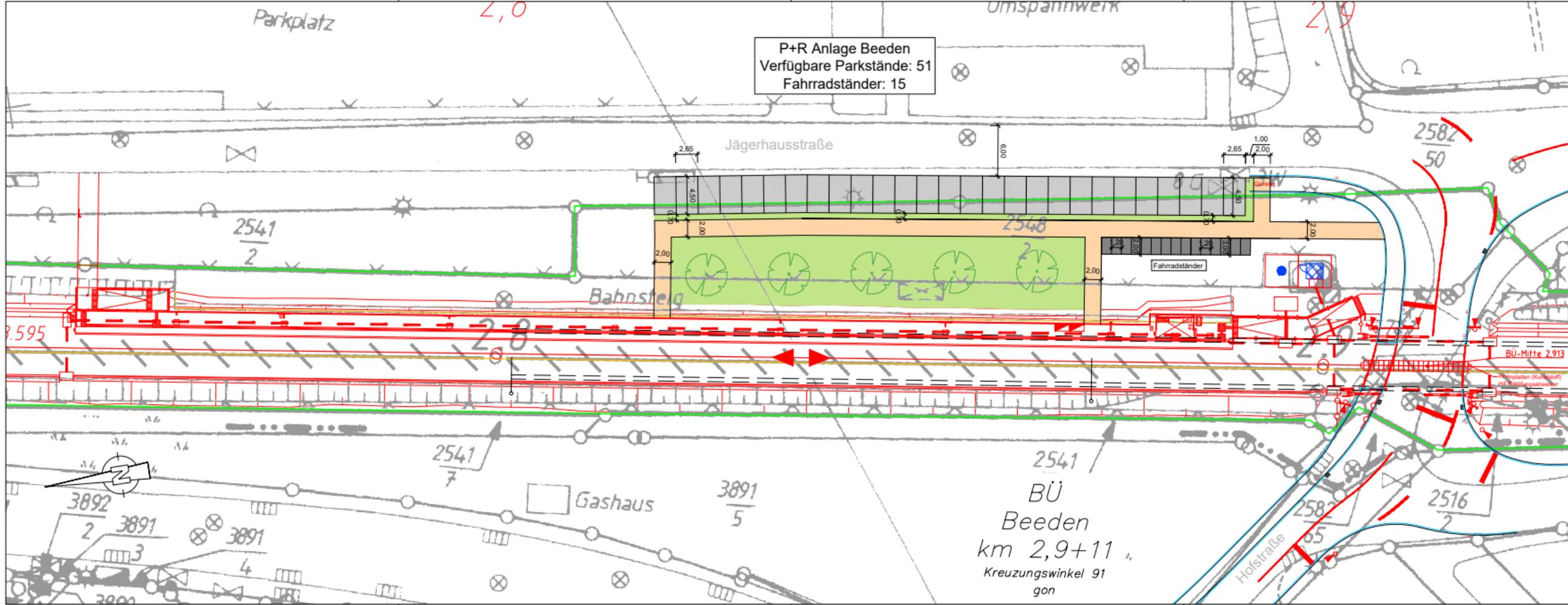
MACHBARKEITSSTUDIE

<p>Kreis- und Universitätsstadt HOMBURG Stadt Homburg Am Forum 5 66424 Homburg Homburg, den</p>	<p>Lageplan V3</p> <p>Maßstab: 1 : 250</p>
--	--

Machbarkeitsstudie P+R Parkplätze zur
Reaktivierung der Strecke Homburg Zweibrücken
Haltepunkt Schwarzenacker

Aufgestellt:	Geprüft:
Vorabzug!	

20/11/2024	
Projektnummer: 26790	



Legende

—	Bestand und Kataster	▒	Fahrbahn
—	DB-Grenze	■	Fahrradabstellanlage
—	Planung	■	Gehweg
—	nachrichtliche Planung	■	Grünfläche
—	Entwurfsplanung Streckenreaktivierung		
—	Homburg-Zweibrücken		
—	Bf Homburg (Saar) Landesgrenze		

<p>OBERMEYER Infrastruktur OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG Zur Gießerei 18 76327 Karlsruhe Karlsruhe, den</p>	gezeichnet	11/2024	Mil
	bearbeitet	11/2024	ECO
	geprüft	11/2024	JAB
	Datum	Name	

Lagesystem:	GK <input type="checkbox"/>	UTM <input checked="" type="checkbox"/>	Stand Kataster:	07/2019
Höhensystem:	NN <input type="checkbox"/>	NHN <input checked="" type="checkbox"/>	Bestandsvermessung:	03/2019

MACHBARKEITSSTUDIE

<p>Stadt Homburg Am Forum 5 6624 Homburg Homburg, den</p>	Lageplan V1 Maßstab: 1 : 250
--	---------------------------------

Machbarkeitsstudie P+R Parkplätze zur
 Reaktivierung der Strecke Homburg Zweibrücken
 Haltepunkt Beeden

Aufgestellt:	Geprüft:
	Vorabzug!
	11/03/2025

Projektnummer: 26790

2025/0508/610

öffentlich

Informationsvorlage

610 - Stadtplanung / Bauordnung

Bericht erstattet: Frank Missy



Teiländerung des Flächennutzungsplanes für den Bereich des Bebauungsplanes "Westlich des Forums, Teilbereich 1, 2.BA", Gemarkung Homburg, hier: Information Sachstand

Beratungsfolge	Geplante Sitzungstermine	Ö / N
Ortsrat Homburg (Kenntnisnahme)	16.06.2025	Ö
Bau-, Umwelt- und Vergabeausschuss (Kenntnisnahme)	24.06.2025	Ö
Stadtrat (Kenntnisnahme)	03.07.2025	Ö

Sachverhalt

Der Stadtrat hat am 12.02.2020 die Aufstellung zur Teiländerung des Flächennutzungsplanes für den Bereich des Bebauungsplanes „Westlich des Forums, Teilbereich 1“ beschlossen sowie den Entwurf gebilligt.

Gegenstand der vorliegenden Teiländerung des Flächennutzungsplanes ist die Darstellung im überwiegenden Teil des Geltungsbereiches als gemischte Baufläche. Dies dient als Grundlage für den Bebauungsplan zur Festsetzung eines Urbanen Gebietes. Ursprünglich war hier die Darstellung als Wohnbaufläche vorgesehen. Für das Quartier soll damit die Möglichkeit geschaffen werden, sich entsprechend der stadtkernnahen Lage zu einer Mischnutzung aus Wohnen, Gewerbe, Dienstleistung, etc. zu entwickeln. Im nordwestlichen Teil des Gebietes ist die Darstellung eines Sondergebietes vorgesehen, um hier die Ansiedlung eines großflächigen Einzelhandels zu ermöglichen. Im nördlichen Teil soll die Darstellung als gewerbliche Baufläche wie im jetzige Flächennutzungsplan entsprechend bleiben.

Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB fand in der Zeit vom 18.08.2021 bis einschließlich 31.08.2021 statt. Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB sowie die Nachbargemeinden gem. § 2 Abs. 2 BauGB wurden mit Schreiben vom 10.03.2020 vorab frühzeitig an der Planung beteiligt.

Am 19.12.2024 wurde der Entwurf der Teiländerung des Flächennutzungsplanes vom Stadtrat beschlossen.

Die öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB fand in der Zeit vom 14.04.2025 bis einschließlich 19.05.2025 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 14.04.2025 an der Planung erneut beteiligt.

Die vorgebrachten Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Nachbargemeinden und der Öffentlichkeit liegen der Verwaltung vor.

Derzeit ist die Teiländerung des Flächennutzungsplanes jedoch noch nicht beschlussreif.

Im Beteiligungsverfahren wurden von der Landesplanung Fragen v.a. im Hinblick zu folgenden Themen aufgeworfen, welche zunächst noch geklärt und abgearbeitet werden müssen:

- Aktualisierung Schallschutzgutachten aufgrund direkter Nachbarschaft zu einem landesplanerisch festgesetzten Vorranggebiet für Gewerbe, Industrie und Dienstleistungen
- Nachweis über den Bedarf an Wohneinheiten für die Stadt Homburg
- Ausweisung einer Sonderbaufläche für großflächigen Einzelhandel

Die Stellungnahme der Landesplanung ist dem Anhang beigelegt.

Die Verwaltungsspitze versucht aktuell mit der Landesplanung diese Themen einvernehmlich zu lösen, damit die Gesamtabwägung der im Verfahren eingegangenen Stellungnahme fertig gestellt werden kann.

Auch muss das Thema der im Plangebiet verlaufenden geplanten Ortsumgehung B 423 abschließend geklärt sein, um v.a. hinsichtlich der möglichen Folgekosten kein Risiko für die Stadt darzustellen.

Finanzielle Auswirkungen

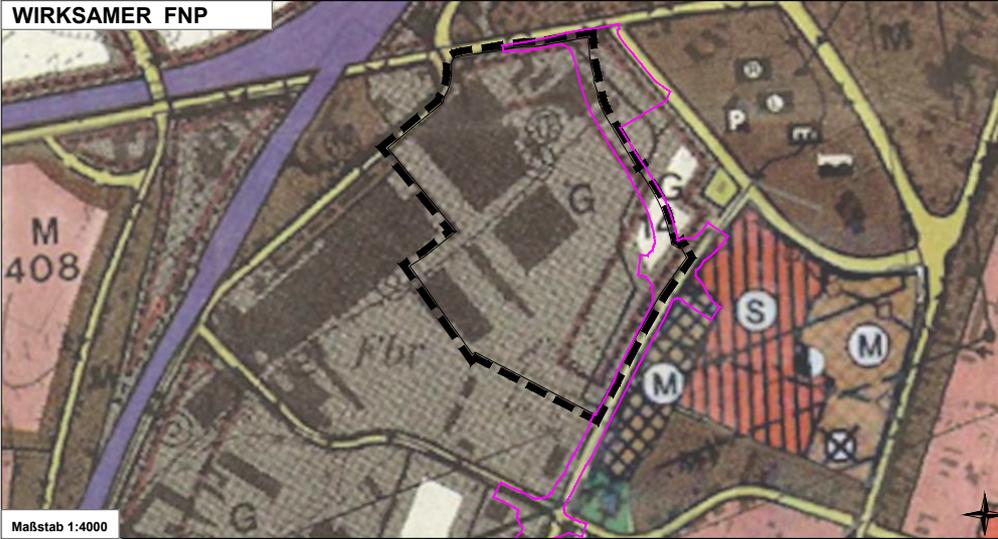
Keine

Anlage/n

- 1 Planzeichnung (öffentlich)
- 2 Begründung (öffentlich)
- 3 Umweltbericht (öffentlich)
- 4 Stellungnahme Landesplanung (öffentlich)

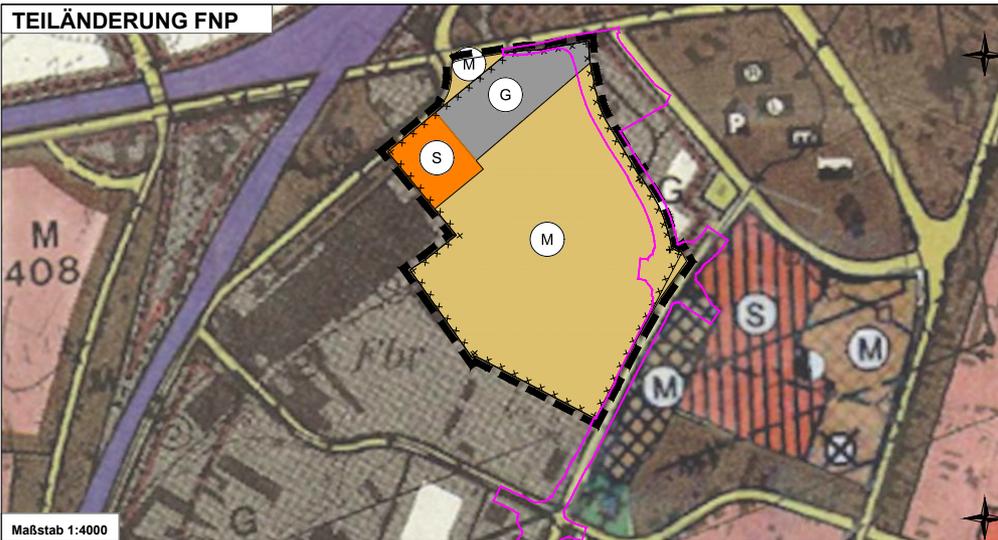
Kreisstadt Homburg - FNP-Teiländerung im Bereich des Bebauungsplans "Westlich des Forums, Teilbereich 1, 2.BA"

WIRKSAMER FNP



Maßstab 1:4000

TEILÄNDERUNG FNP



Maßstab 1:4000

LEGENDE

-  Gemischte Bauflächen gem. 5 Abs. 1 BauGB
-  Gewerbliche Bauflächen gem. 5 Abs. 1 BauGB
-  Sonderbaufläche "Großflächiger Lebensmitteleinzelhandel" gem. 5 Abs. 1 BauGB
-  Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind (Altlastenkennzeichnung)
-  Planfeststellungsgrenze B432 OU (nachrichtliche Darstellung)
-  Geltungsbereich der Teiländerung des Flächennutzungsplans

RECHTSGRUNDLAGEN

Baugesetzbuch (BauGB) Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 20. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 394) geändert worden ist.

Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786), die zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 3. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 176) geändert worden ist.

Planzonenverordnung (PlanzV) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. I S. 58), die zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 14. Juni 2021 (BGBl. I S. 1802) geändert worden ist.

Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), das zuletzt durch Artikel 48 des Gesetzes vom 23. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 323) geändert worden ist.

Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 3. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 225, Nr. 340) geändert worden ist.

Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. März 2021 (BGBl. I S. 540), das zuletzt durch Artikel 10 des Gesetzes vom 23. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 323) geändert worden ist.

Raumordnungsgesetz vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2986), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 88) geändert worden ist.

Landesbauordnung (LBO), in der Fassung vom 18. Februar 2004 (Amtsblatt S. 822), mehrfach geändert sowie § 66 neu gefasst durch Artikel 1 des Gesetzes vom 12. Dezember 2023 (Amtsbl. I S. 212).

Saarländisches Naturschutzgesetz (SNG) in der Fassung vom 05. April 2006 (Amtsblatt S. 726), zuletzt geändert durch Artikel 162 des Gesetzes vom 8. Dezember 2021 (Amtsbl. I S. 2629).

Saarländisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (SUVPG) in der Fassung vom 30. Oktober 2002 (Amtsblatt S. 2494), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 13. Februar 2019 (Amtsbl. I S. 324).

Saarländisches Landesplanungsgesetz (SLPG) in der Fassung vom 18. November 2010 (Amtsblatt S. 2599), zuletzt geändert durch Artikel 92 des Gesetzes vom 8. Dezember 2021 (Amtsbl. I S. 2629).

Kommunalselbstverwaltungsgesetz (KSVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. Juni 1997 (Amtsbl. S. 682), Inhaltsverzeichnis geändert sowie § 50 neu gefasst durch Gesetz vom 12. Dezember 2023 (Amtsbl. I S. 1119).

Saarländisches Denkmalschutzgesetz (SDschG) vom 13. Juni 2018 (Amtsblatt des Saarlandes Teil I vom 5. Juli 2018 S. 3581), geändert durch Artikel 260 des Gesetzes vom 8. Dezember 2021 (Amtsbl. I S. 2629).

Saarländisches Wassergesetz (SWG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. Juli 2004 (Amtsblatt S. 1994), zuletzt geändert durch Artikel 173 des Gesetzes vom 8. Dezember 2021 (Amtsbl. I S. 2629).

VERFAHRENSVERMERKE

Der Stadtrat der Kreisstadt Homburg hat am 12.02.2020 die Teiländerung des Flächennutzungsplans für den Bereich des Bebauungsplans "Westlich des Forums" beschlossen (§ 2 Abs. 1 BauGB).

Der Beschluss zur Teiländerung wurde am 10.08.2021 ortsüblich bekannt gemacht (§ 2 Abs. 1 BauGB).

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit an der Teiländerung wurde im Zeitraum vom 18.08.2021 bis einschließlich 31.08.2021 in Form einer Offenlage durchgeführt. (§ 3 Abs. 1 BauGB)

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 10.03.2020 an der Änderung des Flächennutzungsplans beteiligt (§ 4 Abs. 1 BauGB). Die Frist zur Abgabe einer Stellungnahme endete am 17.04.2020.

Der Stadtrat der Kreisstadt Homburg hat in seiner Sitzung am 30.03.2023 entschieden, die Bauleitplanung in zwei getrennten Bauabschnitten zur Satzung zu bringen

Der Stadtrat der Kreisstadt Homburg hat in seiner Sitzung am 19.12.2024 den Entwurf der Änderung des Flächennutzungsplans gebilligt. Der Entwurf der Teiländerung des Flächennutzungsplans, bestehend aus Planzeichnung, der Begründung einschließlich des Umweltberichts und der planbegleitenden Gutachten hat in der Zeit vom 14.04.2025 bis einschließlich 19.05.2025 öffentlich ausgelegt (§ 3 Abs. 2 BauGB).

Ort und Dauer der Auslegung wurden mit dem Hinweis, dass Anregungen während der Auslegungsfrist von jedermann schriftlich oder zur Niederschrift vorgebracht werden können, am 12.04.2025 ortsüblich bekannt gemacht.

Die nach § 4 Abs. 2 BauGB zu beteiligenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 14.04.2025 an der Planung beteiligt und von der Auslegung benachrichtigt. Die Frist zur Abgabe einer Stellungnahme endete am 19.05.2025.

Während der Auslegung gingen Anregungen ein, die vom Stadtrat am _____ geprüft wurden. Das Ergebnis wurde denjenigen die Anregungen vorgebracht haben mitgeteilt (§ 3 Abs. 2 Satz 4 BauGB).

Der Stadtrat der Kreisstadt Homburg hat am _____ für die Teiländerung des Flächennutzungsplanes den Feststellungsbeschluss gefasst.

Die Teiländerung des Flächennutzungsplanes für den Bereich des Bebauungsplans "Westlich des Forums, Teilbereich 1, 2. BA" wird hiermit ausgetriggert.

Homburg, den _____ Der Oberbürgermeister

Die Teiländerung des Flächennutzungsplanes für den Bereich des Bebauungsplans "Westlich des Forums, Teilbereich 1, 2. BA" wurde der Höheren Verwaltungsbehörde gem. § 6 Abs. 1 BauGB zur Genehmigung vorgelegt. Die Genehmigung wurde erteilt.

Saarbrücken, den _____

Die Genehmigung der Teiländerung und der Ort an dem der Plan während der Dienststunden eingesehen werden kann, wurde am _____ ortsüblich bekannt gemacht. Mit der Bekanntmachung wird die Flächenutzungsplanänderung gem. § 6 Abs. 5 S. 2 BauGB wirksam.

Homburg, den _____ Der Oberbürgermeister

ÜBERSICHTSPLAN



ohne Maßstab

Kreisstadt HOMBURG

FNP Teiländerung
im Bereich des Bebauungsplans
"Westlich des Forums, Teilbereich 1, 2.BA"

Planungsstand:
Genehmigung gem. § 6 BauGB



Bearbeitet
für die Kreisstadt Homburg
Völklingen, im Mai 2025

M 1:4000



KREISSTADT HOMBURG

Flächennutzungsplansteiländerung im Bereich des Bebauungsplans „Westlich des Forums, Teilbereich 1, 2. BA“



Quelle: www.openstreetmap.de, ohne Maßstab, genordet

Stand:
Genehmigung gemäß § 6 BauGB

**Bearbeitung
für die Kreisstadt Homburg**

Datum: Mai 2025

Arbeitsgruppe Stadt- und Umweltplanung
agstaUMWELT GmbH
Haldenweg 24
66333 Völklingen



INHALT

1. VORBEMERKUNGEN / ZIELE DER ÄNDERUNG	3
2. PLANGEBIET/ BESTANDSSITUATION	5
3. ÜBERGEORDNETE PLANUNGEN	6
4. PLANUNGSKONZEPTION	8
5. DARSTELLUNGEN DES WIRKSAMEN FNP UND GEPLANTE TEILÄNDERUNG	8
6. PRÜFUNG VON PLANUNGSAalternativen	10
7. AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG	11

1. VORBEMERKUNGEN / ZIELE DER ÄNDERUNG

Vorbemerkung/ Aufstellung

Der Rat der Kreisstadt Homburg hat in seiner Sitzung am 29.04.2010 die Aufstellung des Bebauungsplans „Westlich des Forums“ beschlossen. Die Einleitung des Verfahrens zur vorliegenden parallelen Teiländerung des Flächennutzungsplans wurde in der Sitzung am 12.02.2020 gefasst.

Zunächst erfolgt die Überplanung des 1. Teilbereiches, der die Bestandsgebiete an der Beedener Straße und Entenmühlstraße auspart. Teilbereich 1 umfasst eine Fläche von rund 19 ha.

Auf der seit Ende der 90er Jahre brach liegenden, etwa 19 ha umfassenden Fläche des ehemaligen Werksgelände der Dillinger Stahlbau GmbH, mit ehemals gewerblich-industrieller Nutzung soll in unmittelbarer Nähe zum Stadtzentrum ein neues Stadtquartier mit einem standortverträglichen Mix aus Wohnen, Gewerbe, Dienstleistungen und Versorgung entstehen.

Aufgrund der Größe und Historie des Plangebietes ergeben sich für Teilbereiche des Geltungsbereiches unterschiedlich restriktive Anforderungen an die Planung. Aus diesem Grund wurde im Laufe des Planungsprozesses entschieden, den Bebauungsplan in zwei getrennten Bauabschnitten zur Satzung zu bringen, um die Stadtentwicklung in den weniger restriktiven Teilbereichen bereits voranzutreiben. Der vorliegende 2. Bauabschnitt umfasst den Kern des Gesamtgebietes mit einer Größe von insg. 12,9 ha.

Für die vorliegende Flächennutzungsplanteiländerung ist eine Änderung der Flächendarstellungen vorgesehen, um die geplanten gewerblichen und wohnbaulichen Entwicklungen auf dem ehemaligen Industriegelände vorzubereiten.

Mit der Bearbeitung des Bebauungsplanes wurde die agstaUMWELT GmbH, Haldenweg 24, 66333 Völklingen beauftragt.

Ziele der Planung - Planungserfordernis

Die Flächen innerhalb des Geltungsbereiches sollen städtebaulich neu geordnet werden und eine dem Standort angemessene, geordnete und umfeldverträgliche städtebauliche Entwicklung erfahren.

Das ehemals gewerblich-industriell genutzte Gelände der DSD liegt bereits seit Jahren brach. Eine Reaktivierung der Industriefläche oder eine Umnutzung konnten bislang nicht erreicht werden. Mit dem Funktionsverlust gehen insbesondere auch stadtgestalterische Defizite einher, die das Stadtbild gerade auch aufgrund der innerstädtischen Lage belasten.

Gemäß § 1 Abs. 3 S. 1 BauGB hat die Gemeinde die Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Die Erforderlichkeit ergibt sich, wenn vor dem Hintergrund der kommunalen Entwicklungsvorstellungen ein planerisches Vorgehen geboten scheint, da andernfalls eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung gefährdet ist. Im vorliegenden Fall ergibt sich die Erforderlichkeit durch die Absicht der Rekultivierung einer seit Jahren brach liegenden Fläche. Diese Fläche besitzt ein großes Entwicklungspotential, das aufgrund der Größe und der Lage der Brachfläche in unmittelbarer Nähe zum Stadtzentrum von großer Bedeutung für die Stadtentwicklung ist.

Die Wiedernutzbarmachung der Fläche entspricht dem Grundsatz des § 1 Abs.

5 Satz 3 BauGB, wonach die Bauleitpläne eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung unter Berücksichtigung der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung zu gewährleisten haben. Hierzu soll die städtebauliche Entwicklung vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung erfolgen und mit Grund und Boden sparsam umgegangen werden.

Verfahren

Das Verfahren zum Bebauungsplan „Westlich des Forums, Teilbereich 1“ und zur parallelen Teiländerung des Flächennutzungsplans war ursprünglich als einheitliches Verfahren für einen zusammenhängenden Geltungsbereich konzipiert (Erinnerung: Die Aufstellungsbeschlüsse wurden jedoch zu unterschiedlichen Zeitpunkten gefasst). Im weiteren Verlauf kam es dann erst zur Aufteilung in einen ersten und zweiten Bauabschnitt (BA) sowie später zu einer Entkopplung der vorliegenden Teiländerung des Flächennutzungsplans aus dem Parallelverfahren.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 10.03.2020 an der Änderung des Flächennutzungsplans beteiligt (§ 4 Abs. 1 BauGB). Während diese Beteiligung im Rahmen des Verfahrens zum Bebauungsplan „Westlich des Forums, Teilbereich 1“ bereits der regulären Beteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB galt, wurde für die ab dem Zeitpunkt parallel gestartete Teiländerung des Flächennutzungsplans die frühzeitige Beteiligung der Behörden gem. § 4 Abs. 1 durchgeführt.

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit an der Teiländerung wurde im Zeitraum vom 18.08.2021 bis einschließlich 31.08.2021 in Form einer Offenlage durchgeführt. (§ 3 Abs.1 BauGB)

Der Entwurf der Teiländerung des Flächennutzungsplans, bestehend aus Planzeichnung, der Begründung einschließlich des Umweltberichts und der planbegleitenden Gutachten hat in der Zeit vom 14.04.2025 bis einschließlich 19.05.2025 öffentlich ausgelegt (§ 3 Abs. 2 BauGB). Die nach § 4 Abs. 2 BauGB zu beteiligenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 14.04.2025 an der Planung beteiligt und von der Auslegung benachrichtigt. Die Frist zur Abgabe einer Stellungnahme endete am 19.05.2025.

Die im Zuge der Beteiligungen eingegangenen Stellungnahmen wurden vom Rat der Kreisstadt Homburg geprüft und das Ergebnis der Prüfung in die Planung eingestellt.

Die Änderung des Flächennutzungsplanes erfolgte partiell im Parallelverfahren zum Bebauungsplan. Es wurde zunächst ein gemeinsamer Umweltbericht gemäß § 2a BauGB erstellt, der mit beiden Bauleitplänen die Verfahrensschritte der Beteiligungen nach § 3 und § 4 BauGB durchlief. Die Teiländerung des Flächennutzungsplans wurde im Anschluss an die Beteiligungen nach § 3 Abs. 1 BauGB und § 4 Abs. 1 BauGB vom Verfahren des gegenständlichen Bebauungsplans getrennt. Aus diesem Anlass wurde der Umweltbericht angepasst und auf die FNP-Teiländerung reduziert.

2. PLANGEBIET/ BESTANDSSITUATION

Lage im Raum

Das Plangebiet liegt im Südwesten der Kreisstadt Homburg im Stadtteil Homburg in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt und an der Grenze zum Stadtteil Beeden. In direkter Nachbarschaft nordöstlich der ehemals gewerblich-industriell genutzten Fläche befinden sich das Rathaus und die Kreisverwaltung des Saar-Pfalz-Kreises.

Innerhalb des Geltungsbereiches befinden sich überwiegend versiegelte Freiflächen des ehemaligen DSD-Betriebes.

Das Plangebiet wird nördlich von der Saarbrücker Straße, nordwestlich von der Beeder Straße und östlich von der Straße Am Stadtbad begrenzt. Im direkten Umfeld schließen weitere Brachflächen / Gebäudebrachen und Gewerbehallen an. Der Geltungsbereich der Teiländerung des Flächennutzungsplans umfasst rund 12,9 ha.

Das Eisenbahnbundesamt weist darauf hin, dass das Plangebiet in der Nähe der Eisenbahnstrecke Strecke 3283, Strecke Homburg (Saar) Hbf–Einöd liegt, welche im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsverfahren „Reaktivierung der Strecke Homburg-Zweibrücken, Bf Homburg(Saar) Hbf bis Landesgrenze, Strecke 3283, km 0,545 - km 7,682; Strecke 3450, km 100,770 - km 98,773 (PFA Saarland)“ steht. Ferner liegt das Plangebiet in der Nähe der Eisenbahnstrecke 3250, Saarbrücken - Homburg. Diese befindet sich an der nächstgelegenen Stelle ca. 110 m. nordwestlich des Plangebietes.

Ferner weisen das Eisenbahnbundesamt sowie die Deutsche Bahn auf die an Bahnlinien durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehenden Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall usw.) hin.

Innerhalb des Plangebietes befindet sich zum Zeitpunkt der Planaufstellung ein Hauptsammler des EVS sowie eine Richtfunkstrecke der Pfalzwerke

ABSP

Weiter südlich, außerhalb des Geltungsbereiches und nicht unmittelbar angrenzend ist im Arten- und Biotopschutzprogramm des Saarlandes (ABSP) die Fläche einer Feuchtbrache erfasst, die biotopkartiert ist. Zwischen dieser Fläche und dem Plangebiet liegen gewerblich genutzte Flächen. Von einer Betroffenheit ist nicht auszugehen.

Schutzobjekte/-gebiete

Höherwertige Biotopstrukturen oder gesetzlich geschützte Biotope nach § 22 SNG sind auf dem Gelände oder unmittelbar daran angrenzend nicht vorhanden. Eine Beschreibung und Bewertung der Fauna erfolgt im Rahmen der artenschutzrechtlichen Prüfung, welche in den Umweltbericht integriert ist. Schutzgebiete gem. §§ 16 bis 19 SNG sind im näheren Umfeld des Geltungsbereiches nicht vorhanden. Für das Plangebiet selbst oder unmittelbar daran angrenzende Flächen enthält das ABSP keine Zielaussagen. FFH-Gebiete, Vogelschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete, Wasserschutzgebiete oder Überschwemmungsgebiete sind im Bereich des Plangebietes oder unmittelbar daran angrenzend nicht vorhanden. Das nächstgelegene Wasserschutzgebiet befindet sich weiter westlich der Beeder Straße. Der Umweltbericht gemäß § 2a BauGB ist Bestandteil der Teiländerung des Flächennutzungsplans.

LAPRO

Das Landschaftsprogramm trifft keine Aussagen zum Plangebiet.

Eigentumsverhältnisse

Das Plangebiet ist überwiegend in Privatbesitz.

Altlasten

Im Plangebiet sind Altlasten vorhanden. Für die für den Geltungsbereich relevante Teilfläche der Altlastenfläche „HOM_22003 Abfalldeponie Fa. Krempel; HOM_2666DSD Dillinger Stahlbau“ findet eine Kennzeichnung in der Planzeichnung zur FNP-Änderung statt.

Dem Verfahren vorangegangen sowie planbegleitend fanden mehrere Untersuchungen statt. Ergänzend wird auf die diesbezüglichen Abstimmungsrunden mit dem zuständigen Landesamt für Umwelt und Arbeitsschutz hingewiesen. Ergebnisse dieser Abstimmung waren insbesondere die Einschätzung der Behörde, dass die Altlastensituation auch in Hinblick auf eine Wohnnutzung grundsätzlich als händelbar angesehen wird.

Ein Sanierungsplan gem. §13 BBodSchG wurde erstellt und vom LUA in seiner Funktion als Untere Bodenschutzbehörde für verbindlich erklärt.

Für die Erstellung ist das Büro HPC AG beauftragt worden. Der Sanierungsplan greift die vorangegangenen Untersuchungen im Plangebiet auf und *„beschreibt die Gesamtsituation der Sanierungsfläche und die grundsätzliche Vorgehensweise beim Umgang mit Bodenmassen im Zuge der Flächenrevitalisierungsmaßnahme. Hierbei ist eine differenzierte Betrachtung der ermittelten Verunreinigungsbereiche in Abhängigkeit von der zukünftigen Neunutzung vorgenommen worden. Grundsätzlich ist mit den Vorgaben des vorliegenden Sanierungsplans vorgesehen Verunreinigungsbereiche, die zukünftig in weniger sensiblen und versiegelten Bereichen liegen, im Untergrund zu belassen. Unterhalb versiegelter Bereiche können unter definierten Voraussetzungen auch in zukünftig sensiblen Bereichen (Wohnbebauung) Verunreinigungen verbleiben. Die Vorgehensweise und Rahmenbedingungen werden im vorliegenden Sanierungsplan beschrieben und erläutert. Ziel ist es ein Gesamtkonzept aufzustellen, welches die dauerhafte Abwehr der o.g. chemischen und physikalischen Gefahren sinnvoll mit den Erfordernissen der Baureifmachung verbindet. Es ist die Schaffung von gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen bei einer zukünftigen Nutzung sicherzustellen.“*¹

Anmerkung: Der Sanierungsplan bezieht sich sowohl auf den 1. BA als auch den 2. BA. Verbindlichkeiten aus dem Sanierungsplan ergeben sich für die Ebene des Bebauungsplans sowie dessen Planvollzug.

3. ÜBERGEORDNETE PLANUNGEN

LEP Umwelt

Der Landesentwicklungsplan - Teilabschnitt Umwelt vom 13. Juli 2004 legt für die Flächen des Geltungsbereiches kein Ziel der Raumordnung fest.

LEP Siedlung

In Bezug auf den Landesentwicklungsplan - Teilabschnitt Siedlung vom 04. Juli 2006, der 2016 ausgelaufen ist, dessen Ziele und Grundsätze laut §3 der Verordnung über den Landesentwicklungsplan, Teilabschnitt „Siedlung“ vom 04. Juli 2006 aber nach wie vor weiter gelten, ist insbesondere auf die Festlegung Homburgs als Mittelzentrum und den Wohnungsbaubedarf von 3,5 Wohnungen/1.000 Einwohner/Jahr hinzuweisen.

Daraus ergibt sich für einen Zeitraum von 15 Jahren (Zeitraum gemäß Abstimmung mit der Landesplanung) bis zum Jahr 2034 bei 12.224 Einwohnern im Ortsteil Homburg-Mitte (01.07.2019) ein jährlicher Bedarf von 42,78 (aufgerundet 43) Wohneinheiten. Daraus ergibt sich wiederum für die nächsten 15 Jahre ein Wohnungsbedarf (Kontingent) von 642 Wohneinheiten (bzw. 1.792 WE für den Stadtteil Homburg bei 34.134 Einwohnern).

¹ HPC AG – Sanierungsplan gem. §13 BBodSchG für das ehem. DSD-Gelände Homburg an der Saar, Duisburg 2021. S. 7/8.

Dies bedeutet jedoch nicht, dass damit pro Jahr nur Bauleitpläne in einer Größenordnung von 43 Wohneinheiten ausgewiesen werden dürften. Die jährliche Zahl stellt lediglich einen Berechnungsparameter dar, gibt jedoch nicht eine jährlich nicht zu überschreitende Größenordnung vor, da sonst jedes Jahr eine oder mehrere Ausweisungen in entsprechender Gesamthöhe erforderlich wären, um der Verpflichtung der Daseinsvorsorge nachzukommen, was unrealistisch und nicht praktikabel wäre.

Neu entstehende Wohneinheiten ohne Bebauungsplan im Bereich des § 34 BauGB sind nicht auf die Zahl der Wohneinheitenkontingente anzurechnen und somit nicht von dem Kontingent von 642 WE (bzw. 1.792 WE) abzuziehen.

Zu berücksichtigen sind grundsätzlich Reserveflächen (geplante Wohnbauflächen) im Flächennutzungsplan (an anderer Stelle in Stadtteilen der Stadt Homburg werden solche Reserveflächen aufgegeben, d.h. sie werden im sachlichen Teilflächennutzungsplan nicht mehr als geplante Wohnbauflächen dargestellt und sind somit auf das Wohneinheitenpotential nicht mehr anrechenbar). Da für Homburg Mitte solche Reserveflächen aber nicht vorhanden sind, ist dies bei der vorliegenden Berechnung für die Kernstadt Homburg nicht relevant.

Anzurechnen sind jedoch Baulücken in Gebieten nach §§ 30/33 BauGB. Nach einer aktuellen Wohneinheitenbilanz der Kreisstadt Homburg beläuft sich dies auf 77 anzurechnende Wohneinheiten für den Ortsteil Homburg-Mitte (bzw. 294 für den Stadtteil Homburg). Es bleiben also noch 565 zu schaffende Wohneinheiten bis 2034 für den Ortsteil Homburg-Mitte (bzw. 1.498 für den Stadtteil Homburg).

Dieser Orientierungswert der zu schaffenden Wohneinheiten ist vor allem für die Mischbaufläche relevant. In Mischbauflächen dienen sowohl dem Wohnen als auch der Unterbringung von Gewerbebetrieben. An dieser Stelle wird eine gleichwertige Nutzungsmischung angenommen, da die Belegung auf Ebene des Flächennutzungsplans noch nicht zu konkretisieren ist. Der Landesentwicklungsplan gibt Dichtewerte für Wohnbauflächen vor, die trotz einer potentiellen gewerblichen Orientierung der Mischbaufläche, für eine überschlägige Berechnung herangezogen werden können. Für Homburg ist als Mittelzentrum ein Dichtewert von 30W/ha angegeben. Bei der Größe der Mischbauflächen von ca. 10,4 ha kann bei einer Wohnnutzung von 50 % von ca. 156 zu schaffenden Wohneinheiten ausgegangen werden. Inzwischen hat die Stadt Homburg eine Grundlagvereinbarung getroffen, in der die Absicht beschlossen wurde auf dem zentralen Areal des ehemaligen DSD-Geländes bis zu 500 Wohneinheiten schaffen zu wollen.

Sowohl die nach den Dichtewerten prognostizierten als auch die in der Grundlagvereinbarung beschlossenen 500 zu schaffenden Wohneinheiten liegen innerhalb der zur Verfügung stehenden Wohneinheitenkontingente.

Auswirkungen auf die Ziele der Landesplanung (Z42 -Z46) zur Auswirkung des geplanten großflächigen Lebensmitteleinzelhandels wurden gutachterlich widerlegt. S. hierzu auch die Ergebnisse der planbegleitenden Auswirkungsanalyse.

Landschaftsplan

Im Landschaftsplan der Kreisstadt (Stand 2002) wird von einer baulichen Nutzung des Geländes ausgegangen.

Ortsumgehung

Die geplante Umgehungsstraße „Ortsumgehung Schwarzenbach und Schwarzenacker“ wird vom Landesbetrieb für Straßenbau derzeit im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans 2015 projektiert und befindet sich derzeit im Planfeststellungsverfahren. Die Straßentrasse wird bei der vorliegen-

den Planung berücksichtigt. Für die Planfeststellungsgrenze findet eine nachrichtliche Darstellung im Flächennutzungsplan statt. Das Planfeststellungsverfahren bleibt vom vorliegenden Bauleitplanverfahren unberührt. Die von der Planfeststellung projektierten Nutzungen sind weiterhin zulässig.

4. PLANUNGSKONZEPTION

Die Planungskonzeption basiert auf dem Ziel, ein mischgenutztes Stadtquartier entstehen zu lassen, dass der Nähe zum Stadtzentrum gerecht wird und die umliegenden Bestandsnutzungen als auch die vorherrschenden Restriktionen berücksichtigt. Die Schaffung von zentrumsnahe Wohnraum ist dabei eines der Planungsziele. Des Weiteren sollen auch Flächen vorbereitet werden, die einer reinen Gewerbeentwicklung zur Verfügung stehen können. Zu Versorgung des projektierten neuen innerstädtischen Quartiers steht zudem in der Planung eine Fläche zur Ansiedlung eines großflächigen Lebensmitteleinzelhandelsmarktes zu schaffen. Hierzu wurde auch planbegleitend eine Auswirkungsanalyse erstellt, die als Anlage den Planunterlagen beigefügt ist. Weiterhin gilt es, den geplanten Trassenverlauf der Ortsumgehung (B 423) zu berücksichtigen, durch welchen sich ein Anschlusspunkt für die zukünftige Erschließung im Nord-Osten des Plangebietes. Diese Trasse ist derzeit noch in Planung, ist aber für die Sicherstellung der Erschließung des Gebietes nicht zwingend erforderlich. Bestehende Nutzungen genießen Bestandsschutz.

5. DARSTELLUNGEN DES WIRKSAMEN FNP UND GEPLANTE TEILÄNDERUNG

Der wirksame Flächennutzungsplan der Stadt Homburg von 1985 stellt den vorliegenden Geltungsbereich als gewerbliche Baufläche dar.

Mit der vorliegenden Teiländerung des Flächennutzungsplanes werden die Darstellungen einer gewerblichen Baufläche, die künftig mit anderen als einer solchen Nutzung belegt werden sollen, geändert. Entsprechend dem oben beschriebenen Nutzungskonzept wird der überwiegende Teil des Geltungsbereiches als Mischbaufläche dargestellt werden, um die für die Fläche in der verbindlichen Bauleitplanung die Grundlage zur Festsetzung eines Urbanen Gebietes zu geben. Für das Quartier soll damit die Möglichkeit geschaffen werden, sich entsprechend der stadtkernnahen Lage zu einer Mischnutzung aus Wohnen, Gewerbe, Dienstleistung, etc. zu entwickeln. Im Norden des Geltungsbereiches sollen zwei Bereiche einer reinen gewerblichen Entwicklung zur Verfügung stehen. Zum einen wird hierzu eine Gewerbefläche dargestellt und zum anderen eine Sonderbaufläche für großflächigen Lebensmitteleinzelhandel. Für den Bereich der Ortsumgehung (B 423) werden ebenfalls Bauflächen dargestellt, um eine bauliche Entwicklung vorzubereiten für den Fall das eine Realisierung der Ortsumgehung nicht eintreten könnte. Eine Darstellung als Verkehrsfläche ist nicht zwingend notwendig, da Verkehrsflächen auch innerhalb von Baugebieten realisiert werden können.



Darstellungen des rechtswirksamen FNP im Bereich des Quartiers



Darstellungen der geplanten Teiländerung des FNP

6. PRÜFUNG VON PLANUNGSAALTERNATIVEN

Standortvarianten

Bei der überplanten Fläche handelt es sich um eine innerörtliche Brachfläche, die einer neuen Folgenutzung zugeführt werden soll. Die Planung verfolgt also auf großen Teilflächen das Ziel der Flächenrevitalisierung und damit der Innenentwicklung. Für das Stadtgefüge ist dies von großer Bedeutung, da eine Brachfläche in einer derartigen innenstadtnahen Lage einen erheblichen Funktionsverlust, eine Beeinträchtigung der Stadtbildqualität und damit einen städtebaulichen Missstand darstellt, den es zu beheben gilt. Damit ist das Planungserfordernis für die Fläche begründet, so dass sich alternative Flächenbetrachtungen (Standortvarianten) grundsätzlich erübrigen.

Konzeptvarianten

Im Rahmen der Alternativenprüfung (Konzeptvarianten) wurden die folgenden Szenarien betrachtet: Eine rein gewerblich-industrielle Nutzung kommt aufgrund der Lage im Stadtgefüge und des sich daraus ergebenden Konfliktpotenzials nicht in Frage. Diese Alternative wurde daher nicht weiterverfolgt. Eine rein gewerbliche Nutzung ist insbesondere dort sinnvoll, wo störepfindliche Nutzungen nicht unmittelbar angrenzen, eine verträgliche Erschließung gewährleistet werden kann oder sich im Bestand bereits gewerbliche Nutzungen vorfinden lassen.

Die Lage des Plangebietes benachbart zum zentralen Stadtkern spricht jedoch nicht für eine Überplanung der brachgefallenen Fläche als reines Gewerbegebiet. Auch das städtebauliche Entwicklungskonzept² spricht davon, dass Teile des ehemaligen DSD-Geländes für Wohnzwecke umgenutzt werden sollten. Es soll daher eine Nutzungsstruktur ermöglicht werden, die der innenstadtnahen Lage gerecht wird.

0-Variante

Ein Verzicht auf die Planung würde grundsätzlich bedeuten, dass die Darstellungen des wirksamen Flächennutzungsplanes nach wie vor den Rahmen für die künftige Entwicklung vorgeben würden. Dass eine vollständige gewerbliche Nutzung der Fläche aber nicht Entwicklungsziel sein soll, wurde im Vorangegangenen erläutert und begründet. Ob eine gewerbliche Neunutzung ohne Bauleitplanverfahren in diesem Fall sinnvoll und möglich wäre, ist jedoch fraglich. Wahrscheinlicher ist daher, dass die 0-Variante mit einem Verzicht auf eine städtebauliche Entwicklung der Fläche und damit mit einem weiteren Bestand des städtebaulichen Missstandes gleichzusetzen ist.

² ISOPLAN/FIRU, Stadtumbau West, Städtebauliches Entwicklungskonzept für die Kreisstadt Homburg, Saarbrücken 2007

7. AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG

Mit der Realisierung der Planung gehen Auswirkungen auf einzelne der in § 1 Abs. 6 BauGB genannten Belange einher. Diese Auswirkungen werden im Folgenden erläutert und in die Abwägung mit eingestellt. Gemäß § 1 Abs. 7 BauGB sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen.

Bei der Beurteilung der zu erwartenden Auswirkungen der Planung gilt es zu bedenken, dass sich der Geltungsbereich auf baulich bereits stark überformte Flächen im Innenbereich erstreckt.

Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse

Die im Flächennutzungsplan getroffenen Darstellungen ermöglichen die Schaffung von zusätzlichem Wohnraum und Arbeitsplätzen, bei welchen den Belangen der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowohl im Plangebiet als auch in der näheren Umgebung Rechnung getragen wird.

Weitergehende Regelungen zur Gewährleistung der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse wurden auf Ebene des Bebauungsplans getroffen.

Bedingt durch die gewerblich-industrielle Vornutzung sind auf der Fläche Bodenverunreinigungen vorhanden. Zu diesem Zweck ist im Vorfeld bereits eine Begutachtung erfolgt, auf die verschiedene Ergänzungen u.a. ein dedizierter Sanierungsplan folgten. Außerdem fanden umfangreiche Abstimmungen mit dem zuständigen Amt für Umwelt und Arbeitsschutz statt. Eine Verbindlichkeitserklärung zur Sanierung wurde vom LUA ausgestellt. Im Ergebnis ist die Möglichkeit zur Entwicklung der Fläche zu Wohnzwecken sowohl gutachterlich als auch fachbehördlich bestätigt worden.

Ferner wurde festgehalten, dass die Fläche aufgrund der in tieferen Bodenschichten weiterhin vorhandenen Kontaminationen dann weiterhin im Kataster des LUA als gesicherte und als nicht sanierte Altlast geführt werden muss. Daher erfolgt eine entsprechende Kennzeichnung in der Teiländerung des Flächennutzungsplanes.

Im Hinblick auf die vom Eisenbahnbundesamt und der Deutschen Bahn benannten Emissionen der bestehenden sowie der geplanten Bahnstrecke (im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens) werden durch die vorliegende Teiländerung keine Nutzungen vorgesehen, die den Bahnanlagen widersprechen. Zum einen verläuft die Bahntrasse mit einem Abstand von mindestens 110 Metern nicht unmittelbar angrenzend an das Plangebiet – zudem befinden sich dazwischen bereits genehmigte und zulässige Nutzungen. Zum anderen stellt die geplante Darstellung von Gewerbe- und Mischbauflächen eine abgestufte Nutzung (Immissionstreppe) dar, durch die potenzielle Konflikte reduziert werden. Da sowohl Gewerbeflächen als auch Mischbauflächen höhere Emissionen zulassen, ist nicht mit Einschränkungen des Bahnbetriebs zu rechnen.

Wohnbedürfnisse der Bevölkerung

Der Flächennutzungsplan schafft unter anderem die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Festsetzung eines Urbanen Gebietes und damit zur Entwicklung eines neuen Stadtquartiers, in dem auch neuer Wohnraum entstehen soll. Den Wohnbedürfnissen der Bevölkerung wird damit entsprochen.

Freizeit und Erholung

Soziale und kulturelle Bedürfnisse werden durch die Darstellungen des Flächennutzungsplans nicht beeinträchtigt. Insbesondere durch die Darstellung von gemischten Bauflächen können Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke als zulässig erklärt werden. Gleiches gilt für auf Sport, Freizeit und Erholung bezogene Einrichtungen. Mit seiner aktuellen Darstellung als gewerbliche Baufläche und der tatsächlicher Vornutzung ist das Plangebiet nicht für Naherholungssuchende zugänglich oder gar zu nutzen.

Erhaltung zentraler Versorgungsbereiche

Negative Auswirkungen auf zentrale Versorgungsbereiche sind nicht zu erwarten. S. hierzu auch die Ergebnisse der planbegleitenden Auswirkungsanalyse.

Orts-/Landschaftsbild

Das Gelände besitzt in großen Teilen die typische Anmutung einer Industriebranche. Dieser Zustand ist städtebaulich vor allem aufgrund der innenstadtnahen Lage problematisch. Mit der Änderung des Flächennutzungsplans werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen dafür geschaffen, dass hier eine Neuordnung erfolgen kann, die dem Ziel einer stadtgestalterisch attraktiven Innenstadt gerecht wird. Der städtebauliche Missstand wird beseitigt und die Fläche einer sinnvollen Folgenutzung zugeführt. Demzufolge sind positive Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild zu erwarten.

Die Belange des Denkmalschutzes werden durch die vorliegende Planung nicht tangiert. Nach derzeitigem Kenntnisstand steht keines der abzubrechenden Gebäude unter Denkmalschutz. Bodendenkmäler sind nicht bekannt.

Weitergehende Regelungen zum Schutz des Orts- und Landschaftsbildes werden auf der Ebene des Bebauungsplans getroffen.

Kirchliche Belange

Kirchliche Belange werden durch die Änderung des Flächennutzungsplans nicht beeinträchtigt, da durch die Ausweisung von gemischten Bauflächen die Rahmenbedingungen zur Ansiedlung von Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke geschaffen werden.

Belange des Umweltschutzes (§ 1 Nr. 7 a – j BauGB)

Der Geltungsbereich ist im wirksamen Flächennutzungsplan als gewerbliche Baufläche dargestellt, so dass davon auszugehen ist, dass die Abwägungsentscheidung für die Entwicklung einer Baufläche hier bereits getroffen ist.

Auswirkungen sind grundsätzlich, wie bei allen baulichen bzw. städtebaulichen Maßnahmen, auf die Belange der Umwelt zu erwarten. In diesem Fall sind jedoch die Auswirkungen der Planung mit dem bestehenden Baurecht zu vergleichen. Die Fläche war bislang gänzlich als gewerbliche Baufläche dargestellt und könnte auch ohne die vorliegende Bauleitplanung gem. § 34 BauGB weiter baulich in Anspruch genommen werden. Ein Ausgleich ist dementsprechend gem. § 1a BauGB nicht erforderlich, da die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind bzw. zulässig waren.

Die als Folge der Planung zu erwartenden Auswirkungen werden im Bebauungsplan und im Umweltbericht dem Detaillierungsgrad des verbindlichen Bauleitplanes entsprechend behandelt.

Belange (§ 1 Abs.1 Nr. 8 a – f BauGB)

Wirtschaftliche Belange stehen der vorliegenden Planung nicht entgegen. Durch die Darstellung von gemischten Bauflächen werden die Voraussetzungen zur Schaffung neuer Arbeitsplätze geschaffen und die verbrauchernahe Versorgung

der Bevölkerung weiter ausgebaut. Darüber hinaus handelt es sich bei der Entwicklung um eine Maßnahme der Innenentwicklung, bei der bereits vorgenutzte Flächen in Anspruch genommen werden. Landwirtschaftliche oder forstwirtschaftliche Flächen werden nicht tangiert.

Die Belange des Post-/ Telekommunikationswesens werden ebenfalls nicht beeinträchtigt. Die Versorgungssicherheit des Gebietes ist durch die umliegenden Versorgungsleitungen gewährleistet. Rohstoffvorkommen sind im Plangebiet nicht vorhanden.

Verkehr und Mobilität

Die Schaffung gemischt genutzter Bauflächen geht zwangsläufig mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen einher. Bei der Bewertung ist einzustellen, dass die Fläche vormals bereits intensiv genutzt war und gewerblichen Ziel- und Quellverkehr verursacht hatte. Die Erschließung erfolgte damals im Wesentlichen über die „Beeder Straße“ und die „Saarbrücker Straße“. Durch die geplanten Nutzungen wird Verkehr induziert. Die innenstadtnahe Lage ermöglicht es jedoch, auf kurzem Wege zwischen Zentrum und Wohnort bzw. zwischen Arbeitsplatz und Zentrum bzw. Wohnort zu pendeln. Die Lage des Gebietes trägt somit zur Verkehrsvermeidung bei. Die geplante Umgehungsstraße, durch die mittelfristig eine sehr gute Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz erfolgen kann, ist in diesem Zusammenhang ebenfalls relevant.

Der Planfeststellungsbereich wird in der Planung berücksichtigt.

Verteidigung und Zivilschutz (§ 1 Abs. 6 Nr. 10 BauGB)

Die Belange des § 1 Abs. 6 Nr. 10 BauGB werden von der Planung nicht berührt.

Belange eines von der Gemeinde beschlossenen städtebaulichen Entwicklungskonzeptes

Bestehende städtebauliche Entwicklungskonzepte werden nicht durch die Planung beeinträchtigt. Die Änderung des Flächennutzungsplans schafft den Rahmen für die Zielvorstellungen des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes sowie des Märktekonzeptes, wonach zur Reduzierung von Erschließungskosten der Revitalisierung von Brachen Vorrang einzuräumen ist. Auch in Bezug auf den Lebensmitteleinzelhandel kann eine Verträglichkeit mit dem Märktekonzept hergestellt werden (s. hierzu die planbegleitende Auswirkungsanalyse).

Küsten- und Hochwasserschutz

Die Belange des § 1 Abs. 6 Nr. 12 BauGB werden von der Planung nicht berührt. Ein Hochwasserschutzgebiet befindet sich nicht in unmittelbarer Nähe.

Belange von Flüchtlingen

Wohnungen für Flüchtlinge sind auf Basis der getroffenen Darstellungen innerhalb des Plangebietes zulässig.

KREISSTADT HOMBURG

Umweltbericht

für die

Teiländerung des Flächennutzungsplanes im Bereich des Bebauungsplans „Westlich des Forums, Teilbereich 1, 2. BA“

Bearbeitung
für die Kreisstadt Homburg

Datum: Mai 2025

Arbeitsgruppe Stadt- und Umweltplanung
agstaUMWELT GmbH
Haldenweg 24
66333 Völklingen



Inhaltsverzeichnis

1. EINLEITUNG	3
1.1. Projektbeschreibung/ Ziele der Bauleitpläne	3
1.2. Bedarf an Grund und Boden	4
1.3. Relevante Fachgesetze und Fachpläne	5
2. BESCHREIBUNG UND BEWERTUNG DER UMWELTAUSWIRKUNGEN (UMWELTPRÜFUNG)	6
2.1. Bestandsaufnahme (Basisszenario)	6
2.2. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung	10
2.3. Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung.....	11
2.4. Auswirkungen während der Bau- und Betriebsphase auf die Belange des § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB	12
2.5. Auswirkungen während der Bau- und Betriebsphase gem. Anlage 1 BauGB Nr. 2b aa-hh	14
2.6. Beschreibung der erheblichen nachteiligen Auswirkungen nach § 1 Absatz 6 Nummer 7 Buchstabe j BauGB	16
3. ARTENSCHUTZRECHTLICHE BETRACHTUNG / PRÜFUNG (SAP)	16
4. ANDERWEITIGE PLANUNGSMÖGLICHKEITEN	19
5. ZUSÄTZLICHE ANGABEN	20
5.1. Verwendetes Verfahren und Darstellung der Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben	20
5.2. Monitoring (Maßnahmen zur Überwachung)	20
5.3. Nichttechnische Zusammenfassung	20
6. QUELLENVERZEICHNIS	21

1. EINLEITUNG

Der Rat der Kreisstadt Homburg hat in seiner Sitzung am 29.04.2010 die Aufstellung des Bebauungsplans „Westlich des Forums, Teilbereich 1“ beschlossen. Innerhalb dieses rund 29 ha großen Geltungsbereiches, der teilweise bereits gewerblich bzw. als Mischgebiet genutzt wird, in großen Teilen aber brach liegt, soll nun ein neues Stadtquartier entwickelt werden.

Zunächst erfolgt die Überplanung des 1. Teilbereiches, der die Bestandsgebiete an der Beedener Straße und Entenmühlstraße ausspart. Teilbereich 1 umfasst eine Fläche von rund 19 ha.

Die Einleitung des Verfahrens zur vorliegenden parallelen Teiländerung des Flächennutzungsplans für diesen 1. Teilbereich wurde in der Sitzung am 12.02.2020 gefasst.

Auf der seit Ende der 90er Jahre brach liegenden, etwa 19 ha umfassenden Fläche des ehemaligen Werksgelände der Dillinger Stahlbau GmbH, mit ehemals gewerblich-industrieller Nutzung soll in unmittelbarer Nähe zum Stadtzentrum ein neues Stadtquartier mit einem standortverträglichen Mix aus Wohnen, Gewerbe, Dienstleistungen und Versorgung entstehen.

Im Randbereich des Geltungsbereiches befindet sich die geplante Trasse der Ortsumgehung B-423 Schwarzenbach und Schwarzenacker, die sich im Planfeststellungsverfahren befindet und sich in Teilen mit Plangebiet überlagert. Die hierfür überplanten Flächen und ihre Planinhalte werden bei der vorliegenden Planung berücksichtigt.

Aufgrund der Größe und Historie des Plangebietes ergeben sich für Teilbereiche des Geltungsbereiches unterschiedlich restriktive Anforderungen an die Planung. Aus diesem Grund wurde im Laufe des Planungsprozesses entschieden, die Bauleitplanung in zwei getrennten Bauabschnitten zur Satzung zu bringen, um die Stadtentwicklung in den weniger restriktiven Teilbereichen bereits voranzutreiben. Der vorliegende 2. Bauabschnitt umfasst eine Fläche mit einer Größe von insg. 12,9 ha.

Für die vorliegende Flächennutzungsplanteiländerung ist eine Änderung der Flächendarstellungen vorgesehen, um die geplanten gewerblichen und wohnbaulichen Entwicklungen auf dem ehemaligen Industriegelände vorzubereiten.

Im Folgenden wird gem. Anlage 1 des BauGB ein Umweltbericht (Ergebnisse der Umweltprüfung) gem. § 2a BauGB verfasst, der die voraussichtlichen unmittelbaren und mittelbaren Umweltänderungen und Auswirkungen auf die Schutzgüter durch die Planung beschreibt und bewertet.

Die spezielle Artenschutzprüfung (saP) ist in den Umweltbericht integriert.

Die Änderung des Flächennutzungsplanes erfolgte partiell im Parallelverfahren zum Bebauungsplan. Es wurde zunächst ein gemeinsamer Umweltbericht gemäß § 2a BauGB erstellt, der mit beiden Bauleitplänen die Verfahrensschritte der Beteiligungen nach § 3 und § 4 BauGB durchlief. Die Teiländerung des Flächennutzungsplans wurde im Anschluss an die Beteiligungen nach § 3 Abs. 1 BauGB und § 4 Abs. 1 BauGB vom Verfahren des gegenständlichen Bebauungsplans getrennt. Aus diesem Anlass wurde der Umweltbericht angepasst und auf die FNP-Teiländerung reduziert.

1.1. PROJEKTBE SCHREIBUNG/ ZIELE DER BAULEITPLÄNE

Mit der Teiländerung des Flächennutzungsplans im Bereich des Bebauungsplans „Westlich des Forums, Teilbereich 1, 2. BA“ sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung eines neuen Stadtquartiers mit einem standortverträglichen Mix aus Wohnen, Dienstleistung, Gewerbe und Versorgung in unmittelbarer Nähe zum Stadtzentrum geschaffen werden.

Das Plangebiet wird nördlich von der Saarbrücker Straße, nordwestlich von der Beeder Straße und östlich von der Straße Am Stadtbad begrenzt. Im direkten Umfeld schließen weitere Brachflächen / Gebäudebrachen und Gewerbehallen an. Der Geltungsbereich der Teiländerung des Flächennutzungsplans umfasst rund 12,9 ha.

Die geplante Umgehungsstraße „Ortsumgehung Schwarzenbach und Schwarzenacker“ wird vom Landesbetrieb für Straßenbau derzeit im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans 2015 projektiert und befindet sich derzeit im Planfeststellungsverfahren. Die Straßentrasse wird bei der vorliegenden Planung berücksichtigt. Für die Planfeststellungsgrenze findet eine nachrichtliche Darstellung im Flächennutzungsplan statt. Das Planfeststellungsverfahren bleibt vom vorliegenden Bauleitplanverfahren unberührt. Die von der Planfeststellung projektierten Nutzungen sind weiterhin zulässig.

Mit der vorliegenden Teiländerung des Flächennutzungsplanes wird das Ziel verfolgt, ein gemischt genutztes Stadtquartier zu entwickeln, das der zentralen Lage nahe der Innenstadt gerecht wird und dabei sowohl die bestehenden Nutzungen im Umfeld als auch die vorherrschenden Einschränkungen berücksichtigt. Ein zentrales Planungsziel ist die Schaffung innenstadtnahen Urbanen Gebietes (Mischbaufläche). Darüber hinaus sollen Flächen für eine ausschließliche gewerbliche Nutzung vorbereitet werden. Zur Versorgung des geplanten innerstädtischen Quartiers ist zudem die Einrichtung einer Fläche für die Ansiedlung eines großflächigen Lebensmitteleinzelhandelsmarktes vorgesehen. Hierzu wurde eine Auswirkungsanalyse erstellt, die den Planunterlagen als Anlage beigefügt ist.

1.2. BEDARF AN GRUND UND BODEN

Der Geltungsbereich der Teiländerung des Flächennutzungsplans umfasst rund 12,9 ha.

Tabelle 1: Bedarf an Grund und Boden in Teilbereich 1

Nutzung	Fläche in ha
Mischbaufläche	10,43
Sonderbaufläche „Großflächiger Lebensmitteleinzelhandel“	0,89
Gewerbefläche	1,61
Summe	12,93

Bei der Bewertung des Bedarfs an Grund und Boden ist zu berücksichtigen, dass die bisherige Darstellung bereits keine Beschränkungen der Versiegelung (Grünflächen, o.ä.) vorsah, so dass die Änderung der Darstellung keine neue Inanspruchnahme von Böden bedingt. Wie bei allen baulichen und städtebaulichen Maßnahmen sind auch hier grundsätzlich Auswirkungen auf Umweltbelange zu erwarten. In diesem Fall sind die Auswirkungen jedoch im Vergleich zum bestehenden Baurecht zu bewerten. Die betroffene Fläche war bislang vollständig als gewerbliche Baufläche ausgewiesen und könnte auch ohne die vorliegende Bauleitplanung gemäß § 34 BauGB weiterhin baulich genutzt werden. Ein Ausgleich gemäß § 1a BauGB ist daher grundsätzlich nicht erforderlich, da die entsprechenden Eingriffe bereits vor der planungsrechtlichen Entscheidung erfolgt sind bzw. zulässig waren. Weitere Details zum Eingriff und Ausgleich auf Ebene des Bebauungsplans ist den Unterlagen der nachfolgenden Planungsebene zu entnehmen.

1.3. RELEVANTE FACHGESETZE UND FACHPLÄNE

Das Baugesetzbuch enthält eine Reihe von naturschutzbezogenen Regelungen, Zielen und Vorgaben, die bei der Planung zugrunde zu legen sind. Darüber hinaus sind insbesondere die folgenden Fachgesetze und Fachpläne relevant:

Tabelle 2: Relevante Gesetze und Fachpläne

Relevante Fachgesetze und Pläne	Belange	Berücksichtigung/ Betroffenheit
Naturschutz (BNatSchG, SNG, FFH-Richtlinie, FSRL, Landschaftsprogramm)	Natura2000, NSG, LSG, Geschützte Landschaftsbestandteile, Naturdenkmäler, Geschützte Biotope, Artenschutz Zielvorgaben aus dem BNatSchG wurden im Landschaftsprogramm konkretisiert: - Boden / Relief - Klima - Grundwasser - Gewässer und Auen - Arten- und Biotopschutz - Kulturlandschaft - Erholungsvorsorge / Freiraumentwicklung - Waldwirtschaft - Landwirtschaft	Innerhalb des Plangebietes befinden sich keine Schutzgebiete Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (§ 44 BNatSchG) ist Bestandteil der Umweltprüfung -> Keine Zielformulierungen für den Geltungsbereich (Siedlungsflächen)
Bundesbodenschutzgesetz	Altlasten Sparsamer Umgang mit Grund und Boden	Altlastenuntersuchungen und Sanierungsplan wurden erstellt (s.u.). Kennzeichnung in der Planzeichnung Ein Teil der Flächen ist bereits durch die Vornutzung versiegelt. Innenentwicklung durch Wiedernutzbarmachung einer innerstädtischen Brachfläche.
Immissionsschutzgesetz (BImSchG, Verordnungen und Richtlinien)	Auswirkungen von Lärm auf störemfindliche Nutzungen	Keine Betroffenheit für den Flächennutzungsplan Schallschutzgutachten auf Ebene des Bebauungsplans
Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung	Umweltprüfung	Umweltbericht ist Bestandteil der Planunterlagen zur Teiländerung des Flächennutzungsplanes
Wassergesetze (WHG / Saarl. Wassergesetz)	Wasserschutzgebiete, Überschwemmungsgebiete	Keine Betroffenheit
Denkmalschutzgesetz	Belange des Denkmalschutzes	Keine erhaltenen Gebäude oder sonstige Denkmäler vorhanden.
Landesentwicklungsplan, Teilabschnitt Umwelt	Vorranggebiete	Vorranggebiet Gewerbe ca. 350m südlich des Geltungsbereiches -> Keine Betroffenheit

Relevante Fachgesetzte und Pläne	Belange	Berücksichtigung/Betroffenheit
Landschaftsplan der Stadt Homburg	Der Landschaftsplan konzentriert sich auf den Freiraum und enthält nur bedingt Aussagen für den Siedlungsbereich; Relevante Ziele: - Reduzierung des Landschaftsverbrauch durch innerörtliche Ausdehnung der Bausubstanz, verdichtete Bauweisen, Schließung von Baulücken usw.	LP enthält keine Ziele, die der Planung entgegenstehen. Durch die Nachnutzung einer innerörtlichen Brachfläche (Flächenrecycling) wird dem Prinzip Rechnung getragen.

2. BESCHREIBUNG UND BEWERTUNG DER UMWELTAUSWIRKUNGEN (UMWELTPRÜFUNG)

2.1. BESTANDSAUFNAHME (BASISSZENARIO)

In diesem Kapitel erfolgt zunächst eine Beschreibung des Ist-Zustandes bezogen auf die einzelnen Schutzgüter

- Mensch
- Flora, Fauna
- Landschaft- und Ortsbild
- Schutzobjekte
- Boden
- Wasser
- Klima, Luft
- Kulturgüter / Sachgüter

Schutzgut
Mensch

Die überwiegenden Flächen liegen brach und sind eingezäunt. Für Erholungszwecke stehen die Flächen des Plangebietes grundsätzlich nicht zur Verfügung. Von den zum Teil verarbeitenden Betrieben in den angrenzenden Flächen gehen Lärmemissionen aus, die innerhalb der verbindlichen Bauleitplanung und der Baugenehmigung berücksichtigt werden müssen.

Auf Grund der industriellen Vornutzung ist die Fläche mit Altlasten behaftet. Eine Altlastensanierung findet planbegleitend bereits statt.

Dem Verfahren vorangegangen sowie planbegleitend fanden mehrere Untersuchungen statt. Ergänzend wird auf die diesbezüglichen Abstimmungsrunden mit dem zuständigen Landesamt für Umwelt und Arbeitsschutz hingewiesen. Ergebnisse dieser Abstimmung waren insbesondere die Einschätzung der Behörde, dass die Altlastensituation auch in Hinblick auf eine Wohnnutzung grundsätzlich als händelbar angesehen wird.

Ein Sanierungsplan gem. §13 BBodSchG wurde erstellt und vom LUA in seiner Funktion als Untere Bodenschutzbehörde für verbindlich erklärt.

Für die Erstellung ist das Büro HPC AG beauftragt worden. Der Sanierungsplan greift die vorangegangenen Untersuchungen im Plangebiet auf und *„beschreibt die Gesamtsituation der Sanierungsfläche und die grundsätzliche Vorgehensweise beim Umgang mit Bodenmassen im Zuge der Flächenrevitalisierungsmaßnahme. Hierbei ist eine differenzierte Betrachtung der ermittelten Verunreinigungsbereiche in Abhängigkeit von der zukünftigen Neunutzung vorgenommen worden. Grundsätzlich ist mit den Vorga-*

ben des vorliegenden Sanierungsplans vorgesehen Verunreinigungsgebiete, die zukünftig in weniger sensiblen und versiegelten Bereichen liegen, im Untergrund zu belassen. Unterhalb versiegelter Bereiche können unter definierten Voraussetzungen auch in zukünftig sensiblen Bereichen (Wohnbebauung) Verunreinigungen verbleiben. Die Vorgehensweise und Rahmenbedingungen werden im vorliegenden Sanierungsplan beschrieben und erläutert. Ziel ist es ein Gesamtkonzept aufzustellen, welches die dauerhafte Abwehr der o.g. chemischen und physikalischen Gefahren sinnvoll mit den Erfordernissen der Baureifmachung verbindet. Es ist die Schaffung von gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen bei einer zukünftigen Nutzung sicherzustellen.“¹

Anmerkung: Der Sanierungsplan bezieht sich sowohl auf den 1. BA als auch den 2. BA. Verbindlichkeiten aus dem Sanierungsplan ergeben sich für die Ebene des Bebauungsplans sowie dessen Planvollzug.

Schutzgut
Flora/ Fauna

Im Jahr 2016 wurde eine erste Strukturkartierung des Plangebiets durchgeführt, gefolgt von weiteren Untersuchungen im April und August 2018 auf Flächen, die damals noch nicht bebaut waren. Die frühere gewerbliche Nutzung prägte das Gebiet, und nach der Stilllegung bildeten sich auf den unversiegelten Freiflächen Mosaik aus ruderalen Brachflächen sowie jungem Gehölz (insbesondere Birken, Robinien und Weiden). Nach einem Gehölzrückschnitt Anfang 2017 entwickelten sich erneut dichte Jungwuchsbestände, die größtenteils von Robinien dominiert wurden und das Gelände schwer zugänglich machten.

Inzwischen wurde die Fläche jedoch geräumt, wodurch sich der frühere Bestand an Gehölzen und Brachen deutlich verändert hat. Die zuvor vorhandenen dichten Jungwuchsbestände sowie die verbuschten Bereiche sind mittlerweile nicht mehr vorhanden, sodass sich die Vegetation erneut grundlegend wandelt.

Im Untersuchungsgebiet wurden die Brutvögel in drei Kartierdurchgängen im April, Mai und Anfang Juli 2018 erfasst. Insgesamt konnten 25 Vogelarten identifiziert werden, von denen 10 Arten nur als Durchzügler oder Nahrungsgäste vorkamen. Unter den festgestellten Brutvögeln befindet sich keine Art, die unter Anhang I der Vogelschutzrichtlinie (VSRL) fällt. Lediglich der Haussperling steht auf der Vorwarnliste der Roten Liste des Saarlandes. Da die im Gebiet vorkommenden Brutvogelarten weit verbreitet und anpassungsfähig sind, wird das Gebiet aus ornithologischer Sicht als nur gering bis durchschnittlich wertvoll eingestuft.

Die Reptilienerfassung fand in drei Durchgängen im Mai, Juli und August 2018 statt. Auf den ruderalen Flächen wurden große Bestände der Mauereidechse (*Podarcis muralis*) festgestellt, die gemäß Anhang IV der FFH-Richtlinie geschützt ist. Weitere geschützte Reptilienarten wurden nicht nachgewiesen. Die Erfassungsdaten wurden 2021 in zwei weiteren Begehungen aktualisiert. Für die Eidechsen im Plangebiet (sowohl BA1 als auch BA2) wurde in Absprache mit dem LUA und der ökologischen Baubegleitung eine Verbringung auf kommunalen Flächen auf dem Schlossberg (Schlossberggrüne Flurstücke 5571, 5572, 5573, 5574 und 5576) und in der Klosterruine in Wörschweiler (Flurstücke 41 und 44/2) vereinbart. Zwischen Juni und Ende September 2023 wurden an über 70 Ortsterminen insgesamt 443 Tiere abgefangen und umgesetzt.

¹ HPC AG – Sanierungsplan gem. §13 BBodSchG für das ehem. DSD-Gelände Homburg an der Saar, Duisburg 2021. S. 7/8.

Zur Untersuchung der Amphibien wurden im April und Mai 2018 zwei Erhebungen durchgeführt. Aufgrund des Fehlens geeigneter Kleingewässer, Tümpel oder Pfützen, die als Laichplätze dienen könnten, konnten keine Amphibienarten nachgewiesen werden.

Im Juli 2018 erfolgte zudem eine äußere Kontrolle der leerstehenden Gebäude, um mögliche Einflugöffnungen für Fledermäuse zu identifizieren. Diese Untersuchung ergab jedoch keine Hinweise auf Fledermausquartiere. Auch fehlten im Gebiet größere Bäume mit Höhlen, die als Fledermausquartiere dienen könnten. Anfang 2022 wurde ergänzend eine Potenzialabschätzung der vorhandenen Hallen und Gebäude in Bezug auf Fledermäuse durchgeführt, ohne dass Hinweise auf Quartiere festgestellt wurden.

Weitere faunistische Artengruppen wurden nicht untersucht, da aufgrund der Gegebenheiten keine relevanten Vorkommen erwartet wurden.

*Naturschutz-
fachliche*

Eingriffsregelung Auf Ebene des Flächennutzungsplans findet vorliegend die Änderung der Darstellung verschiedener baulich genutzter Flächen statt. Gewerbliche Bauflächen werden z.T. zu gemischten Bauflächen und Sonderbauflächen geändert. Die Änderung betrifft keine naturschutzfachlich relevanten Darstellungen, sodass eine Bewertung von Biotopstrukturen im Rahmen der naturschutzfachlichen Eingriffsregelung zur verbindlichen Bauleitplanung stattfinden wird.

Schutzobjekte FFH-Gebiete, Vogelschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete, Wasserschutzgebiete oder Überschwemmungsgebiete sind im Bereich des Plangebietes oder unmittelbar daran angrenzend nicht vorhanden. Ebenso wenig sind höherwertige Biotopstrukturen oder gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG (i.V.m. § 22 SNG) auf dem Gelände oder unmittelbar daran angrenzend vorhanden.

Schutzgut Orts- und

Landschaftsbild Das Orts- und Landschaftsbild ist überwiegend von den großvolumigen und leerstehenden Hallenbauten, einschließlich der vorgelagerten Freiflächen des ehemaligen Stahlwerkes geprägt. Die Gebäude sind teilweise dem Verfall überlassen. Insgesamt lässt sich die Brachfläche als städtebaulichen Missstand mit Auswirkungen auf die Stadtbildqualität bezeichnen.

*Schutzgut
Boden*

Das Saargebiet gehört geologisch gesehen zu einem permokarbonischen Becken. Im mittleren Landesteil sind die Karbonablagerungen zu einem Sattel aufgewölbt. Südlich dieses Sattels erstreckt sich von Homburg über Saarbrücken und von dort entlang der Saarschiene bis nach Saarlouis, ein Buntsandsteingebiet. Im Bereich Homburg wird der Untergrund aus mittleren Buntsandsteinen gebildet, aus dem sich normalerweise Braunerden entwickeln. Im vorliegenden Fall sind aufgrund der industriellen Vornutzung allerdings keine natürlichen bzw. naturnahen Böden mehr vorhanden.

Auf dem gesamten Grundstück sind gemäß den vorliegenden Gutachten Auffüllungsböden vorhanden. In den vorhergehenden Untersuchungen wurden stark schwankende Auffüllungsmächtigkeiten von bis zu 6,5m festgestellt. Die Mächtigkeit der Auffüllung nimmt in südöstlicher Richtung innerhalb des Grundstücks sukzessive zu.²

Die industrielle Nutzung des Geländes durch die Stahlbranche ist seit 1906 belegt. Anässig waren die Stahlbaufirma Seibert (1906 - 1967) und die Dillinger Stahlbau GmbH

² HPC AG, Sanierungsplan gem. §13 BBodSchG für das ehem. DSD-Gelände Homburg an der Saar (v.1.4) 2023

(ab 1967), später die Ferrostahl AG, bis diese die Produktion 1999 endgültig eingestellt hat. Nach Übernahme des Betriebsgeländes durch die DSD wurden im südlichen Teilbereich des Grundstückes umfangreiche Auffüllungsmaßnahmen durchgeführt. Die Ablagerung besteht, soweit bekannt ist, aus Erdmassen und Bauschutt, sowie aus Ablagerungen von Formsanden aus der Graugussproduktion, Rückstände aus Entstaubungsanlagen, Eisenoxid durch die ehemalige Fa. Krempel (um 1975). Eine Abdichtung der Ablagerung sowie eine Oberflächenwasserefassung und -ableitung existieren nicht. Seit 1999 liegt das Gelände brach. Eine Nutzungsrecherche, Orientierende Untersuchungen sowie Detailuntersuchungen durch die HPC AG liegen für den Standort bereits vor und wurden für die Erstellung eines Sanierungsplanes ausgewertet. Aktuelle Untersuchungen wurden nicht vorgenommen. Infolge der Nutzung des Geländes durch die Stahlbaubranche ergaben sich kleinräumige und lokal begrenzte Verunreinigungsbereiche, die teilweise eingegrenzt werden konnten. Hinzu kommt das diffus verteilte Schadstoffpotenzial der Ablagerung.³ Ein Sanierungsplan gem. §13 BBodSchG wurde erstellt und vom LUA in seiner Funktion als Untere Bodenschutzbehörde für verbindlich erklärt. Eine Altlastensanierung findet planbegleitend bereits statt.

Schutzgut
Wasser

Im Bereich des DSD-Geländes ist in den quartären Sedimenten ein oberflächennaher Grundwasserhorizont (1. Grundwasserhorizont) ausgebildet. Der Flurabstand dieses oberen Grundwasserhorizontes beträgt ca. 2 bis 4 m. Die Grundwassergleichen belegen eine südöstliche Fließrichtung.⁴

Der mittlere Buntsandstein bildet im Bereich der Stadt Homburg einen ergiebigen Grundwasserleiter. Nach derzeitigem Informationsstand liegt die Grundwasseroberfläche im Bereich des DSD-Areals vermutlich bei etwa 10 bis 15 m u. GOK Die Abströmung erfolgt von Nord bzw. von Nordosten mit 1 % Gefälle zum Vorfluter, dem Erbach.⁵

Nördlich der vom Sanierungsplan betroffenen Grundstücke (oberstromig) befindet sich ein Tankstellengelände (BP), das Ende der 1990er Jahre auf Grund der schwierigen Leitungslage und Infrastruktur nur teilsaniert werden konnte. Aus den hier noch bestehenden Restbelastungen resultierte ein Grundwasserschaden, dessen Schadstofffahne sich auf das abstromig gelegene DSD-Gelände erstreckte. Im Rahmen von Überwachungsmaßnahmen wurden auf dem nördlichen Teilbereich des ehemaligen DSD-Geländes insgesamt acht Grundwassermessstellen niedergebracht. Nach Auswertung des aktuellen Monitoringberichts konnte das Monitoring eingestellt werden.⁶

Wasserschutzgebiete oder Überschwemmungsgebiete sind nicht betroffen.

Innerhalb des Plangebietes verläuft kein Oberflächengewässer. Das nächstgelegene Oberflächenwasser (Erbach) verläuft (zum Teil verrohrt) östlich des Geltungsbereichs.

Die Fläche, die Regenwasser aufnehmen und an den Grundwasserleiter weiterführen kann, ist aufgrund der bereits bestehenden Vorbelastung eingeschränkt.

Schutzgut
Klima/ Luft

Der Geltungsbereich ist durch versiegelte und teilversiegelte Flächen in Form von Verkehrsflächen, Parkflächen, Gleisbetten und Schotterwegen geprägt. Ergänzt werden diese Flächen von größeren zusammenhängenden Offenlandflächen (Wiesenartige Brach-/ Ruderalflächen). Vor diesem Hintergrund ist das Plangebiet in Teilen als ein Siedlungsklimatop einzustufen. Als bedeutender Kaltluftproduzent mit Siedlungsbezug ist das Areal daher nicht einzustufen.

³ Landesamt für Umwelt- und Arbeitsschutz, Antrag auf Verbindlichkeitserklärung gem- § 13 Abs. 6 BBodSchG, 2023

⁴ Ebenda, S. 17

⁵ HPC AG – Bericht über die Orientierende Altlastenuntersuchung auf dem ehemaligen DSD-Gelände in Homburg/ Saar, 2004

⁶ Landesamt für Umwelt- und Arbeitsschutz, Antrag auf Verbindlichkeitserklärung gem- § 13 Abs. 6 BBodSchG, 2023

*Schutzgut Kultur-
und Sachgüter*

Innerhalb des Plangebietes befinden sich nach derzeitigem Kenntnisstand keine Kulturgüter. Die bestehenden Gebäude stehen nicht unter Denkmalschutz.

Wechselwirkungen

Die Wechselwirkungen zwischen den o.g. Umweltpotenzialen haben sich auf die bestehende Situation eingestellt.

2.2. PROGNOSE ÜBER DIE ENTWICKLUNG DES UMWELTZUSTANDES BEI DURCHFÜHRUNG DER PLANUNG

*Schutzgut
Mensch*

Das Schutzgut Mensch wird nach den Indikatoren Umwelteinwirkungen, Qualität des Wohnumfeldes und Möglichkeiten der Erholung und Freizeitnutzung bewertet. Schädliche Auswirkungen resultieren in der Regel aus Lärmbelastungen, Belastungen der Luft und des Bodens. Aufgrund der Änderung der Darstellungen in vorliegender FNP-Teiländerung sind keine der genannten schädlichen Auswirkungen zu erwarten.

Die Änderung gewerblicher Flächen zu Mischbauflächen ermöglichen die Schaffung von zusätzlichem Wohnraum, bei welchen den Belangen der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowohl im Plangebiet als auch in der näheren Umgebung Rechnung getragen wird. Planbegleitend zum Bebauungsplan des 2. Bauabschnittes wird ein Schallschutzgutachten erstellt, das untersucht ob Auswirkungen schalltechnischer Natur auf die menschliche Gesundheit zu erwarten sind. Maßnahmen sind dann auf Ebene des Bebauungsplans verbindlich festzusetzen.

Positive Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch ergeben sich mit der Umsetzung der Planung hinsichtlich der Beseitigung der bestehenden Altlasten. Details zur Sanierung der Altlasten sind dem planbegleitenden Sanierungsplan der HPC AG (2023) zu entnehmen. Darüber hinaus wird das Areal auf Grund des geplanten Nutzungsmixes auch wieder für Erholung und Freizeitnutzungen zur Verfügung stehen. Die innenstadtnahe Lage des Plangebietes sowie die Nähe zu Arbeitsplätzen schafft die Möglichkeit der Verkehrsvermeidung.

*Schutzgut
Flora/ Fauna*

Die durchgeführten örtlichen Erhebungen zu Flora und Fauna haben eine potenzielle Betroffenheit einer Art des Anhangs IV der FFH-Richtlinie aufgezeigt. Bei der potenziell betroffenen Art handelt es sich um die Mauereidechse. Für die Art sind innerhalb der verbindlichen Bauleitplanung Maßnahmen vorzusehen, die den Verlust von Lebensraumstrukturen der Art kompensieren.

Für die Eidechsen im Plangebiet (sowohl BA1 als auch BA2) wurde in Absprache mit dem LUA und der ökologischen Baubegleitung eine Verbringung auf nahegelegenen Flächen innerhalb des ehemaligen DSD-Areals, sowie auf kommunalen Flächen auf dem Schlossberg (Schlossberggruine Flurstücke 5571, 5572, 5573, 5574 und 5576) und in der Klosterruine in Wörschweiler (Flurstücke 41 und 44/2) vereinbart. Diese Verbringung ist bereits ausgeführt.

Trotz vorhandener geeigneter Habitatstrukturen für die Avifauna, waren im Rahmen der örtlichen Begehungen auf Grund der Siedlungsnähe vorwiegend störungstolerante Arten vorzufinden, welche nicht gefährdet sind. Deren Erhaltungszustand wird sich durch den Verlust einzelner Lebensräume nicht erheblich verschlechtern, zumal davon auszugehen ist, dass innerhalb von Mischbauflächen auch Grünstrukturen mit Siedlungscharakter geschaffen werden.

Schutzgut Orts- und

Landschaftsbild Die Änderung des Flächennutzungsplans kann positive Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild haben, da die freiwerdenden Flächen des DSD-Areals einer neuen Folgenutzung zugeführt werden kann. Gerade auch gestalterisch stellt die Brache, auch bedingt durch ihre Lage nahe dem Stadtzentrum, einen städtebaulichen Missstand dar. Durch Umsetzung der Planung kann dem entgegengewirkt werden. Auch die bestehenden ungeordneten Freiflächen werden nach der vorliegenden Konzeption überplant werden, sodass sich das Orts-/ Landschaftsbild nachhaltig zum positiven verändern kann.

Schutzobjekte Durch die Planung kommt es zu keinen Auswirkungen auf Schutzgebiete.

Schutzgut

Boden/Wasser Durch die Änderung der Darstellungen im Flächennutzungsplan kommt es zu keiner Änderung der zulässigen Bodenverdichtungen. Positiv ist zu bewerten ist, dass im Rahmen der Planung bereits vorhandene Altlasten saniert wurden. Details zur Sanierung der Altlasten sind dem planbegleitenden Sanierungsplan der HPC AG (2023) zu entnehmen.

Schutzgut

Klima/ Luft Die Änderung der Darstellungen im Flächennutzungsplan bedingen keine Verschlechterung der klimatischen Bedingungen im Plangebiet. Es kann davon ausgegangen werden, dass innerhalb von Mischbauflächen auch größere Grünbereiche (Gärten, o.ä.) geschaffen werden, sodass es zu positiven Auswirkungen auf das Kleinklima kommen könnte.

Kultur- und

Sachgüter Im Plangebiet selbst befinden sich nach bisherigem Kenntnisstand keine schutzwürdigen Kultur- oder Sachgüter. Somit sind bei der Durchführung der Planung keine Beeinträchtigungen zu erwarten. Sollten bei Baumaßnahmen Bodenfunde zu Tage kommen, so besteht gem. SDschG eine Meldepflicht.

Wechselwirkungen

Es ist nicht davon auszugehen, dass es bei der vorliegenden FNP-Teiländerung zu erheblichen Wechselwirkungen kommen wird.

2.3. ENTWICKLUNG DES UMWELTZUSTANDES BEI NICHTDURCHFÜHRUNG DER PLANUNG

Die Nichtdurchführung der Planung (0-Variante) würde bedeuten, dass für das Plangebiet weiterhin eine rein gewerbliche Entwicklung möglich wäre. Reine Gewerbeflächen können mehr Eingriffen in Natur und Umwelt auslösen. Dabei kann es insbesondere zu einem Verlust an Grünflächen, einer Verschlechterung der Boden- und Wasserqualität sowie negativen Effekten auf das Mikroklima und die Artenvielfalt im Vergleich zur vorliegenden Planung kommen. Darüber hinaus kann es zu einer Erhöhung der Lärmbelastung und des Verkehrsaufkommens kommen, was sich auch auf die Lebensqualität in benachbarten Wohn- und Mischgebieten auswirken kann.

2.4. AUSWIRKUNGEN WÄHREND DER BAU- UND BETRIEBSPHASE AUF DIE BELANGE DES § 1 ABS. 6 NR. 7 BAUGB

Auswirkungen während der Bau- und Betriebsphase auf Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und das Wirkungsgefüge zwischen ihnen sowie die Landschaft und die biologische Vielfalt

Während der Bauphase wird es zu Bodenbewegungen, Reliefveränderungen und lokalen Bodenverdichtungen bzw. Umschichtungen des Bodens kommen. Durch die Herstellung von Erschließungsstraßen und der Aufbereitung der Gewerbe- und Mischbaugrundstücke gehen Standorte für Pflanzen und Habitate für Tiere, u.a. für die Anh. IV-FFH-RL-Art Mauereidechse, verloren. Allerdings ist hierbei zu bedenken, dass eine Überformung des Geländes bereits aufgrund der Bodensanierungsmaßnahmen erforderlich ist. Für die Mauereidechse fanden bereits Umsiedelungen statt.

Die Schutzgüter Wasser und Boden sind durch die Planung insofern betroffen, dass in dem besagten Bereich eine Sanierung stattfand. Die Ziele des Sanierungsplans sowie die Vorgaben der zur Genehmigung des Sanierungsplans ausgestellten Verbindlichkeitserklärung des Landesamtes für Umwelt- und Arbeitsschutz sind zu beachten.

Mit der Realisierung baulicher Vorhaben ist stets ein Eingriff in die CO₂-Bilanz verbunden. Mit der Durchführung des Eingriffs kommt es während der Bauphase zu einer Mehrbelastung der Luft durch Abgase und Staubbildung. Trotz des längeren Entwicklungszeitraums sind diese Beeinträchtigungen nur temporär.

Das Landschaftsbild wird während der Bauphase durch Baumaschinen und Materiallager geprägt werden. Auch diese Beeinträchtigungen sind nur vorübergehend.

In der Betriebsphase nach Fertigstellung des Quartiers wird sich das Erscheinungsbild zum positiven wenden und der städtebauliche Missstand beseitigt sein.

Auswirkungen während der Bau- und Betriebsphase auf die Erhaltungsziele und den Schutzzweck der Natura 2000-Gebiete im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes

Natura 2000-Gebiete sind von der Planung nicht betroffen.

Auswirkungen während der Bau- und Betriebsphase auf den Menschen und seine Gesundheit sowie die Bevölkerung insgesamt

Im Zuge der Bauphase sind insbesondere Lärm- und Staubemissionen nicht zu vermeiden. Diese sind jedoch nur temporär.

Es ist davon auszugehen, dass die einschlägigen Arbeitsschutzrichtlinien und die gesetzlich vorgegebenen Ruhezeiten eingehalten werden, so dass keine erheblichen Auswirkungen zu verzeichnen sind.

In der Betriebsphase ist davon auszugehen, dass die gesetzlichen Vorgaben bzw. Auflagen hinsichtlich der Immissionen aus den Genehmigungsverfahren zu den einzelnen Vorhaben eingehalten werden, so dass erhebliche Auswirkungen nicht zu erwarten sind. Die Ziele des Sanierungsplans sowie die Vorgaben der zur Genehmigung des Sanierungsplans ausgestellten Verbindlichkeitserklärung des Landesamtes für Umwelt- und Arbeitsschutz sind zu beachten.

Auswirkungen während der Bau- und Betriebsphase auf Kultur- und Sachgüter

Nach derzeitigem Kenntnisstand sind von der Planung keine Kultur- oder Sachgüter betroffen.

Mit der Umnutzung ist eine neue Wertschöpfung verbunden.

Auswirkungen während der Bau- und Betriebsphase hinsichtlich der Vermeidung von Emissionen sowie der sachgerechte Umgang mit Abfällen und Abwässern

Während der Bauphase kommt es zu Abfällen, die vom jeweiligen Unternehmen fachgerecht zu entsorgen sind. Mit der Entwicklung des Stadtquartiers geht eine Neukonzeption der Ver- und Entsorgung einher. Im Rahmen der Betriebsphase ist davon auszugehen, dass die Ver- und Entsorgung als gesichert angesehen werden kann, da an vorhandene Ver- und Entsorgungsanlagen in den umliegenden Bestandsstraßen angeschlossen werden kann.

Die Abfallentsorgung erfolgt wie im restlichen Stadtgebiet auch über entsprechende Unternehmen. Betriebsspezifische Abfälle sind durch den jeweiligen Betrieb sowie die Abfälle im Rahmen der turnusgemäßen Müllabfuhr zu entsorgen.

Es ist davon auszugehen, dass sowohl während der Bau- als auch der Betriebsphase die in Genehmigungsbescheiden vorgeschriebenen Emissionswerte eingehalten werden.

Die Altlastensanierung erfolgt gem. der Vorgaben der zur Genehmigung des Sanierungsplans ausgestellten Verbindlichkeitserklärung des Landesamtes für Umwelt- und Arbeitsschutz.

Auswirkungen während der Bau- und Betriebsphase hinsichtlich der Nutzung erneuerbarer Energien sowie die sparsame und effiziente Nutzung von Energie

Hierzu sind keine Auswirkungen im Zuge der FNP-Teiländerung zu erwarten.

Auswirkungen während der Bau- und Betriebsphase hinsichtlich der Darstellung von Landschaftsplänen sowie sonstigen Plänen, insbesondere des Wasser-, Abfall- und Immissionsschutzrechts

Entsprechende Planungen sind nicht betroffen. Der Landschaftsplan der Stadt Homburg stellt bereits gewerbliche Bauflächen dar. In der Begründung zum Landschaftsplan⁷ wird die geplante Nutzung der „Mischbaufläche und Wohnbaufläche“ als „Sinnvolle Planänderung“ durch das „Recycling freiwerdender Gewerbeflächen in Innenstadtnähe“ und die gewerbliche und gemischte Nutzung als „sinnvolle Umnutzung einer zentrumsnahen Fläche (Flächenrecycling)“ bewertet.

Weitere Pläne des Wasser-, Abfall- und Immissionsschutzrechts sind nach derzeitigem Kenntnisstand nicht betroffen.

Auswirkungen während der Bau- und Betriebsphase auf die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität in Gebieten, in denen die durch Rechtsverordnung zur Erfüllung von Rechtsakten der EU festgelegten Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden

Es sind keine genannten Gebiete von der Planung betroffen.

⁷ Dipl.-Ing. Peter Glaser - Landschaftsarchitekt BDLA (2002), Landschaftsplan der Stadt Homburg, Begründung, S. 112, 114 und 186

Auswirkungen während der Bau- und Betriebsphase auf die Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Belangen des Umweltschutzes

Die möglichen Veränderungen der Wechselwirkungen zwischen den betroffenen Schutz- bzw. Sachgütern sind nach derzeitigem Kenntnisstand unter Darstellung aller Belange nicht erheblich. Erhebliche negative Auswirkungen können mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden, sodass sich auch folglich keine signifikanten Wechselwirkungen ergeben werden.

2.5. AUSWIRKUNGEN WÄHREND DER BAU- UND BETRIEBSPHASE GEM. ANLAGE 1 BAUGB NR. 2B AA-HH

aa.) Auswirkungen infolge des Baus und des Vorhandenseins der geplanten Vorhaben, soweit relevant einschließlich Abrissarbeiten

Es sind Rodungs- und Abbrucharbeiten erforderlich, um Teile des Plangebietes für eine neue Bebauung vorzubereiten. In Zuge dessen wird es zu temporären Staub- und Geräuschemissionen kommen. Weiterhin ist mit Verkehrsbehinderung und Straßensperungen auf Grund anrückender Baumaschinen und Arbeiten an Bestandsleitungen/ Bestandsstraßen zu rechnen. Um artenschutzrechtliche Verbotstatbestände zu vermeiden, sind entsprechende Kontrollen auf besetzte Fortpflanzungs- und Lebensstätten (Nester / Quartiere) rechtzeitig vor Ausführung durchzuführen.

bb.) Auswirkungen infolge der Nutzung natürlicher Ressourcen, insbesondere Fläche, Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, wobei soweit möglich die nachhaltige Verfügbarkeit dieser Ressourcen zu berücksichtigen ist

Die Inanspruchnahme betrifft zum Teil noch nicht versiegelte - aber durch die Vornutzung bereits modifizierte Flächen. Diese Flächen werden zu einem Großteil versiegelt und stehen der Bodenentwicklung und somit als Pflanzenstandort / Habitat für Tiere nicht mehr zu Verfügung. Dabei gilt es berücksichtigen, dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt große Teilbereiche bereits versiegelt sind und die Fläche kein natürlicher Standort ist, sondern eine Industriebrache mit einer ehemaligen Schwerindustrie (Stahlwerk). Hinzu kommt, dass im Zuge der Altlastensanierung eine flächenhafte Überformung des Gebietes erforderlich ist, so dass vorhandene Strukturen allein schon deshalb entfallen müssen.

cc.) Auswirkungen infolge der Art und Menge an Emissionen von Schadstoffen, Lärm, Erschütterungen, Licht, Wärme und Strahlung sowie der Verursachung von Belästigungen

Emissionsbedingte Auswirkungen durch Strahlung und Wärme sind nicht zu erwarten. Hinsichtlich der Lärmthematik sind temporäre Auswirkungen während der Abbruch- und Bauphase und dauerhafte Auswirkungen durch den Ziel-Quell-Verkehr während der Betriebsphase zu erwarten.

Es wird davon ausgegangen, dass bei einem regulären Betrieb keine Emissionen entstehen, die über den gesetzlich festgeschriebenen Grenzwerten liegen, so dass Auswirkungen nicht erheblich sind.

Jede bauliche Nutzung ist i.d.R. mit Lichtemissionen (Straßen-/ Hofbeleuchtung, nächtlicher Fahrverkehr) verbunden. Durch den Einsatz energiearmer bzw. UV-armer Beleuchtungsmittel können negative Auswirkungen auf die nachtaktive Fauna minimiert werden.

dd.) Auswirkungen infolge der Art und Menge der erzeugten Abfälle und ihrer Beseitigung und Verwertung

Erzeugte Abfälle werden örtlich gesammelt, ordnungsgemäß entsorgt und nach § 7 KrWG verwertet.

Bodenverunreinigungen s.o.

ee.) Auswirkungen infolge der Risiken für die menschliche Gesundheit, das kulturelle Erbe oder die Umwelt (z.B. durch Unfälle oder Katastrophen)

Es sind keine Auswirkungen infolge von Risiken für die oben genannten Aspekte zu erwarten. Es ist davon auszugehen, dass bei gewerblichen Nutzungen die in den entsprechenden Genehmigungsverfahren vorgegebenen Richt- und Grenzwerte eingehalten werden.

Das kulturelle Erbe ist von vorliegender Planung nicht betroffen.

Die Ansiedlung von Störfallbetrieben ist ausgeschlossen. Dies begründet sich nicht nur mit den geplanten Nutzungen, sondern auch aufgrund der Lage des Gebietes im Siedlungszusammenhang. Die Folgen einer Havarie würden weit über das Plangebiet hinausgehen. Eine Ansiedlung würde an fehlenden Sicherheitsabständen scheitern.

ff.) Auswirkungen infolge der Kumulierung mit den Auswirkungen von Vorhaben benachbarter Plangebiete unter Berücksichtigung etwaiger bestehender Umweltprobleme in Bezug auf möglicherweise betroffene Gebiete mit spezieller Umwelrelevanz oder auf die Nutzung natürlicher Ressourcen

Kumulierte Auswirkungen auf Gebiete welche auf die Nutzung natürlicher Ressourcen ausgerichtet sind bzw. in Hinblick Gebiete mit spezieller Umwelrelevanz, sind nicht zu erwarten.

gg.) Auswirkungen infolge der Auswirkungen der geplanten Vorhaben auf das Klima (zum Beispiel Art und Ausmaß der Treibhausgasemissionen) und der Anfälligkeit der geplanten Vorhaben gegenüber den Folgen des Klimawandels

Auswirkungen des Vorhabens auf das Klima sind als geringfügig zu betrachten. Durch die Änderung des Flächennutzungsplans kommt es zu keinem erhöhten Versiegelungsgrad. Es kann davon ausgegangen werden, dass innerhalb von Mischbauflächen ein geringerer Versiegelungsgrad stattfinden wird als innerhalb von gewerblichen Bauflächen.

Versiegelte Böden können kein Wasser verdunsten und tragen somit nicht zur Luftkühlung bei.

Die Schaffung zentrums- und arbeitsplatznahen Wohnraumes kann zur Verkehrsvermeidung beitragen und positive Auswirkungen auf das Klima haben.

hh.) Auswirkungen infolge der eingesetzten Techniken und Stoffe

Durch das Vorhaben sind keine erheblichen Auswirkungen infolge der eingesetzten Techniken und Stoffe zu erwarten. Im Rahmen der Bauarbeiten sind temporäre Beeinträchtigungen zu erwarten.

Beim Betrieb ist davon auszugehen, dass die Auflagen und Vorgaben der jeweiligen Genehmigungsbescheide eingehalten werden, so dass erhebliche Auswirkungen vermieden werden.

2.6. BESCHREIBUNG DER ERHEBLICHEN NACHTEILIGEN AUSWIRKUNGEN NACH § 1 ABSATZ 6 NUMMER 7 BUCHSTABE J BAUGB

Die Ansiedlung eines Störfallbetriebes innerhalb des Geltungsbereiches ist ausgeschlossen.

3. ARTENSCHUTZRECHTLICHE BETRACHTUNG / PRÜFUNG (SAP)

rechtliche Grundlagen

Gem. § 44 Abs. 5 BNatSchG ist die artenschutzrechtliche Prüfung im Zuge der Bauleitplanung (§ 18 Abs. 1 und Abs. 2 Satz 1 BNatSchG) auf streng geschützte Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie sowie auf europäische Vogelarten zu beschränken. Gem. § 44 Abs. 5 Satz 4 BNatSchG liegt bei der Betroffenheit anderer besonders geschützter Arten gem. BArtSchV bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens zur Umsetzung eines Bebauungsplanes kein Verstoß gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG vor.

Datengrundlage der artenschutzrechtlichen Prüfung sind die öffentlich zugänglichen Internet-Quellen des GeoPortal Saarland, Daten des Landesamtes für Umwelt und Arbeitsschutz, weitere aktuelle Daten zum Vorkommen relevanter Arten im Saarland (u.a. Verbreitungsatlanten, ABSP), allgemein anerkannte wissenschaftliche Erkenntnisse zur Autökologie, zu den Habitatansprüchen und zur Lebensweise der Arten sowie örtliche Erhebungen zu Reptilien, Brutvögeln und Fledermäusen.

Prüfung

Der Prüfung müssen solche Arten nicht unterzogen werden, für die eine Betroffenheit durch das jeweilige Projekt mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann. Bei der Prüfung werden die einzelnen relevanten Artengruppen der FFH-RL bzw. der VS-RL berücksichtigt und eine Betroffenheit anhand der derzeit bekannten Verbreitung, der innerhalb des Plangebiets vorhandenen Habitatstrukturen und deren Lebensraumeignung für die jeweilige relevante Art einer Tiergruppe, einem konkreten Nachweis im Plangebiet sowie ggf. durchzuführender Maßnahmen (Vermeidungs-, Minimierungs-, Ausgleichmaßnahmen) bewertet.

Dazu reicht i.d.R. eine bloße Potenzialabschätzung aus (BayVerfGH, Entscheidung v. 03.12.2013 - Vf.8-VII-13, BayVBl. 2014, 237 (238)).

Tabelle 2: kurze tabellarische artenschutzrechtliche Prüfung

Gruppen	Relevanz / Betroffenheit	Anmerkungen
<i>Gefäßpflanzen</i>	Keine Betroffenheit	Keine Vegetationsstrukturen für planungsrelevante Gefäßpflanzen im Geltungsbereich
<i>Weichtiere, Rundmäuler, Fische</i>	Keine Betroffenheit	Keine geeigneten Lebensraumstrukturen (Fließgewässer) im Plangebiet bzw. im direkten Umfeld
<i>Käfer</i>	Keine Betroffenheit	Keine geeigneten Lebensraumstrukturen im Plangebiet bzw. im direkten Umfeld; keine Mulm-/ Brutbäume vorhanden.
<i>Libellen</i>	Keine Betroffenheit	Keine geeigneten Lebensraumstrukturen (saubere Gewässer) im Eingriffsbereich bzw. im direkten Umfeld

Gruppen	Relevanz / Betroffenheit	Anmerkungen
<i>Schmetterlinge</i>	Keine Betroffenheit	Keine geeigneten Lebensraumstrukturen im Plangebiet bzw. im direkten Umfeld
<i>Amphibien</i>	Keine Betroffenheit	Keine geeigneten Lebensraumstrukturen (Laichgewässer) im Plangebiet bzw. im direkten Umfeld. Keine Fundnachweise in 2018.
<i>Reptilien</i>	Betroffenheit der Mauereidechse	Im Plangebiet konnten innerhalb geeigneter Habitatstrukturen (Gleisbetten, versiegelte und teilversiegelte Flächen, Rohbodenbereiche) zahlreiche Einzelnachweise der Mauereidechse in 2018 und 2021 erbracht werden. Vorkommen weiterer planungsrelevanter Reptilienarten sind nicht bekannt.
<i>Säugetiere (Fledermäuse)</i>	Keine Betroffenheit	Gebäudekontrollen (äußerlich) erbrachten in 2018 keine Hinweise auf Fledermausvorkommen; ergänzende Untersuchungen 2022 erbrachten keine signifikanten Nachweise Nachweise sind für das Umfeld nicht bekannt. Eine Nutzung des Plangebietes als Jagdhabitat wurde im Rahmen örtlicher Untersuchungen nicht bestätigt
weitere Säugetierarten Anh. IV FFH-RL	keine Betroffenheit	Keine geeigneten Lebensraumstrukturen für Biber, Wildkatze oder Haselmaus im Plangebiet.
<i>Geschützte Vogelarten Anh. 1 VS-RL</i>	keine erheblichen negativen Auswirkungen auf potenzielle Vorkommen	Keine geeigneten Lebensraumstrukturen im Plangebiet bzw. im direkten Umfeld. Aktuelle Untersuchungen ergaben in 2018 keine Nachweise von Arten des Anh. 1 der VS-RL innerhalb des Plangebietes.
<i>Sonst. europäische Vogelarten</i>	keine erheblichen negativen Auswirkungen auf europäische Vogelarten	Im Plangebiet und den daran angrenzend vorhandenen Lebensraumstrukturen wurden im Zuge der Bestandserhebung 2018 nur allgemein häufige und weit verbreitete europäische Vogelarten vorgefunden, die i.d.R. lokale Habitatverluste gut ausgleichen können. Im Rahmen aktueller Untersuchungen konnten mit Haussperling (RLS V, RLD V: Brutnachweis), Mehlschwalbe (RLS V, RLD 3: Durchzügler / Nahrungsgast) und Star (RLS ./., RLD 3: Brutnachweis) drei Arten der Roten Liste nachgewiesen werden.

Ergebnis

Nach Auswertung der Datenlage sind planungsrelevante Arten des Anhang IV der FFH-Richtlinie bzw. des Anhang I der VS-Richtlinie im übergeordneten Planungsraum und innerhalb des Plangebietes (Mauereidechse) bekannt.

Reptilien

Im Rahmen der örtlichen Kartierungen 2018 konnten etwa 500 Einzelnachweise (≠ Individuenzahl) **der Mauereidechse** erbracht werden; in überprüfenden Begehungen 2021 wurden noch 200 Einzelnachweise erbracht. Mehrfachzählungen können aufgrund der hohen Populationsdichte im Plangebiet nicht ausgeschlossen werden. Wie auf der Darstellung der Artnachweise zu erkennen ist, beschränken sich die Fundnachweise auf die offenen Zwischenbereiche (Schotterflächen, spärlich bewachsene Ruderalbereiche) zwischen den Gebäuden und den Gehölzstrukturen.

Bei der Mauereidechse handelt es sich um eine Art des Anhang IV der FFH-Richtlinie, die somit nach europäischem Recht geschützt ist. Gleichzeitig ist die Art in den letzten 10-15 Jahren dabei, ihr Lebensraum-Areal zu expandieren, wobei sie die ebenfalls nach Anhang IV FFH-RL geschützte Zauneidechse aus ihren angestammten Lebensräumen verdrängt. Im Saarland sind vielerorts wachsende oder zumindest stabile Populationen der Mauereidechse vorhanden, wodurch sie in der Regel in ihrem Bestand nicht gefährdet ist (keine Rote-Liste Art des Saarlandes).

Es wird angenommen, dass über die noch bestehenden Gleisanlagen ein gewisser genetischer Austausch mit benachbarten Populationen stattfindet, was die Lokalpopulation insgesamt robuster gegenüber temporären Beeinträchtigungen bzw. Teilverlusten von Lebensraumstrukturen macht.

In den Randbereichen der Baugebiete werden entsprechende artenschutzrechtliche Maßnahmen (arterhaltenden CEF-Maßnahmen) festgesetzt, die dazu dienen können, Teilpopulationen der Mauereidechse zu erhalten. Die im Bebauungsplan festgesetzten Grünflächen sowie Randbereiche der nicht überbaubaren Flächen der Baugebiete sind durch Steinriegel und Totholzhaufen sowie grabbaren Strukturen auf südexponierten Flächen auszustatten, die der Mauereidechse als Ersatzhabitat dienen können.

Es ist davon auszugehen, dass die Mauereidechse als expansive Art ausgehend von diesen arterhaltenden Strukturen sich die neuen Gewerbeflächen sowie Gärten in Bereichen wohnbaulich genutzter Flächen des Urbanen Gebietes wieder als Lebensraum erschließen werden.

Ein Vorkommen **der Schlingnatter** ist im Plangebiet nicht bekannt, auch wurden im Rahmend er örtlichen Kartierungen keine Vorkommen der Art nachgewiesen. Hier muss allerdings darauf hingewiesen werden, dass die Schlingnatter zu den am schwierigsten zu erfassenden Reptilienarten überhaupt zählt. Bei üblicherweise 5 Begehung zur Erfassung von Eidechsen, ist es nicht auszuschließen, dass ein Vorkommen der Schlingnatter übersehen wurde. Eine Lebensraumeignung des Plangebietes ist zumindest in Teilbereichen als gegeben anzunehmen. Zudem sind Eidechsen eine bevorzugte Beute adulter Schlingnattern, weswegen ein Vorkommen innerhalb des Plangebietes nicht mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann.

Vor Räumung der Flächen und Beginn der Erdarbeiten sind die zukünftigen Bauflächen auf Vorkommen der Mauereidechse zu kontrollieren. Ggf. sind die Individuen abzusammeln und in die Ersatzhabitats zu verbringen. Durch einen Reptilienzaun soll gewährleistet werden, dass die Tiere nicht während der Bauphase in das Baufeld einwandern. Während der Betriebsphase können die gewerblichen Bauflächen durchaus wieder als Teillebensraum genutzt werden. Diese Maßnahmen kommen auch potenziellen Vorkommen der Schlingnatter zu Gute, insbesondere wenn Teilbereiche von Schwerpunkt vorkommen der Mauereidechse als Maßnahmeflächen erhalten werden können.

Fledermäuse

Innerhalb des Plangebietes wurden 2018 bereits (äußerliche) Gebäudekontrollen auf potenzielle Fledermausvorkommen durchgeführt. Die Habitatsignung der großen Hallen des Plangebietes wurde dabei bereits als gering eingestuft. Im Jahr 2022 fanden ergänzende Untersuchungen statt, in deren Rahmen die Einschätzung von 2018 weitgehend bestätigt werden konnte. Lediglich im Bereich der ehemaligen Wohn- bzw. Verwaltungsgebäude war eine geringe Aktivität von Fledermäusen festzustellen. Hier konnten insgesamt 5 Exemplare der Zwergfledermaus ein- und ausfliegend, sowie schwärmend beobachtet werden.

Aus der Potenzialabschätzung ergibt sich nur eine sporadische Nutzung des Plangebiets. Eine Nutzung als Jagdhabitat, Wochenstube oder Winterquartier kann mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden.

Avifauna

Innerhalb des Plangebiets sind grundsätzlich geeignete Habitatstrukturen für die Avifauna vorhanden. Im Rahmen der Bestandserhebung wurden aufgrund der Siedlungsnähe hier vorwiegend störungstolerante Arten vorgefunden, die in der Regel allgemein häufig und nicht gefährdet sind. Deren Erhaltungszustand wird sich durch den Verlust einzelner Lebensräume nicht erheblich verschlechtern.

Eine erhebliche Betroffenheit kann daher mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden.

Allgemeine Hinweise

Folgende Maßnahmen sollten getroffen werden, um artenschutzrechtliche Konflikte und verbotstatbestände gem. § 44 Abs. 1 BNatSchG zu vermeiden:

- Rodungs-/ Freistellungsarbeiten bzw. umfassender Rückschnitt an angrenzenden Bäumen dürfen nur im gem. BNatSchG vorgegebenen Zeitraum zwischen 01. Oktober und 28. Februar vorgenommen werden.
- Gebäude sind unmittelbar vor dem Abriss auf mögliche Fledermausvorkommen / Brutvogelvorkommen (Gebäudebrüter) zu kontrollieren.
- Kontrolle der geplanten Bauflächen vor Freistellung auf Vorkommen der Mauereidechse, ggf. Vergrämung oder Absammeln; Errichtung von Reptilienzäunen zur Vermeidung der erneuten Einwanderung während der Bauphasen
- Um Betroffenheit von Gebäudebrütern bzw. Fledermäusen auszugleichen sind an geeigneter Stelle 10 Fledermauskästen und 5 Nistkästen für z.B. Mauersegler anzubringen

Durch das geplante Vorhaben werden keine Verbotstatbestände gem. § 44 Abs. 1 BNatSchG einschlägig, wenn die o.a. Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen beachtet werden. Ferner sind keine erheblichen Beeinträchtigungen auf den Erhaltungszustand einer lokalen Population relevanter Arten zu erwarten, wenn die gesetzlich vorgegebenen Rodungszeiten und die bauvorbereitenden und -nachsorgenden Maßnahmen eingehalten werden.

Ausnahmegenehmigungen gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG sind nach derzeitigem Kenntnisstand nicht erforderlich, sofern die Maßnahmen zum Schutz der Mauereidechse beachtet werden.

4. ANDERWEITIGE PLANUNGSMÖGLICHKEITEN

Bei der überplanten Fläche handelt es sich zum Teil um bereits baulich genutzte Flächen, die rekultiviert werden soll und für die daher keine Standortalternativen in Frage kommen bzw. um eine innerörtliche Brachfläche, die einer neuen Folgenutzung zugeführt werden. Die Planung verfolgt also auf großen Teilflächen das Ziel der Flächenrevitalisierung und damit der Innenentwicklung. Für das Stadtgefüge ist dies von großer Bedeutung, da eine Brachfläche in einer derartigen innenstadtnahen Lage einen erheblichen Funktionsverlust, eine Beeinträchtigung der Stadtbildqualität und damit einen städtebaulichen Missstand darstellt, den es zu beheben gilt. Damit ist das Planungserfordernis für die Fläche begründet, so dass sich alternative Flächenbetrachtungen (Standortvarianten) grundsätzlich erübrigen.

5. ZUSÄTZLICHE ANGABEN

5.1. VERWENDETES VERFAHREN UND DARSTELLUNG DER SCHWIERIGKEITEN BEI DER ZUSAMMENSTELLUNG DER ANGABEN

Nennenswerte Schwierigkeiten oder Kenntnislücken sind nicht vorhanden. Zur Bewertung der Schutzgüter wurden alle relevanten und zugänglichen Daten ausgewertet.

Die vorhandenen Unterlagen wurden auf Grundlage bestehender Fachgesetze und mit Hilfe aktueller Literatur und Datenbanken erstellt. Zusätzlich erfolgten Aufnahmen vor Ort.

Die in der vorliegenden Umweltprüfung erarbeiteten Aussagen sind für die Umweltprüfung im Sinne des § 2 Abs. 4 und § 2a BauGB und § 50 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung ausreichend.

5.2. MONITORING (MAßNAHMEN ZUR ÜBERWACHUNG)

Gemäß § 4c BauGB haben die Gemeinden die Verpflichtung, erhebliche Umweltauswirkungen, die aufgrund der Durchführung der Bauleitpläne eintreten zu überwachen. Auf diese Weise sollen insbesondere unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen frühzeitig ermittelt und geeignete Maßnahmen zur Abhilfe ergriffen werden. Der Planungsträger nutzt dabei die im Umweltbericht angegebenen Überwachungsmaßnahmen und die Informationen der Behörden (§ 4c BauGB). Dazu unterrichten die Behörden die Gemeinde, sofern nach den ihnen vorliegenden Erkenntnissen die Durchführung des Bauleitplans erhebliche, insbesondere unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt hat (§ 4 Abs. 3 BauGB).

Im vorliegenden Fall führt die Änderung des Flächennutzungsplans noch zu keinen unmittelbaren Auswirkungen, die eine Überwachung durch ein Monitoring seitens der Stadt Homburg erforderlich machen würden. Dies gilt insbesondere deshalb, weil durch die Anpassung der FNP-Darstellungen keine naturnahen Flächen überplant oder beeinträchtigt werden. Konkretere Eingriffe und Maßnahmen, die eine genauere Bewertung und gegebenenfalls ein Monitoring erfordern könnten, werden erst im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung festgelegt und geregelt.

5.3. NICHTTECHNISCHE ZUSAMMENFASSUNG

<i>Planungsziel</i>	Ziel der Planung ist es, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung eines neuen Stadtquartieres mit einem standortverträglichen Mix aus Wohnen, Dienstleistung, Gewerbe und Versorgung in unmittelbarer Nähe zum Stadtzentrum zu schaffen. Dabei sollen ebenfalls bestehende Nutzungen gesichert und reglementiert werden, um eine geordnete und umfeldverträgliche städtebauliche Entwicklung zu gewährleisten.
<i>Maßnahmen</i>	Eine Sanierung der Altlasten hat bereits stattgefunden. Ebenso die Verbringung der örtlich vorkommenden Mauereidechsen. Zustimmungen durch das LUA liegen vor. Weitere Maßnahmen sind auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung sowie der Baugenehmigung zu treffen. Maßnahmen für den Artenschutz sind der saP zu entnehmen. Diese sind auf Ebene der Bauleitplanung zu konkretisieren und festzusetzen.
<i>Kompensation</i>	Eine Kompensation ist infolge der Änderung der Darstellungen nicht erforderlich.
<i>Schutzgüter</i>	Die Bestandserfassung und Bewertung der Schutzgüter ergab, dass durch das Vorhaben keine Landschaftsschutzgebiete, Geschützte Landschaftsbestandteile, Naturdenkmäler, Nationalparke oder Biosphärenreservate beeinträchtigt werden.

Die Naturgüter Relief, Boden, Grundwasser, Mensch, Klima und Erholungsfunktion sowie Landschaftsbild des überplanten Gebietes werden durch die Erschließung beeinträchtigt. Trotz Vermeidungs-, Verminderungs- und Kompensationsmaßnahmen ergeben sich erhebliche Auswirkungen, die insbesondere durch die große Erschließungsfläche induziert werden. Dies wird im Rahmen der Abwägung berücksichtigt und dort eingestellt.

Artenschutz Bzgl. der artenschutzrechtlichen Belange konnte eine erhebliche Betroffenheit der streng geschützten Art Mauereidechse festgestellt werden, die unter Umständen Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG nach sich zieht. Um dem vorzubeugen fand eine Absammeln der Tiere innerhalb des Plangebietes und eine anschließende Verbringung auf mit dem LUA abgestimmten Flächen innerhalb des Stadtgebietes statt.

6. QUELLENVERZEICHNIS

Rechtsnormen:

- *Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 03. November 2017*
- *Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132), die durch Artikel 2 des Gesetzes vom 4. Mai 2017 (BGBl. I S. 1057) geändert worden ist.*
- *Planzeichenverordnung (PlanzV) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58), die durch Artikel 3 des Gesetzes vom 4. Mai 2017 (BGBl. I S. 1057) geändert worden ist.*
- *Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), das zuletzt durch Art. 1 des Gesetzes vom 15. September 2017 (BGBl. I S. 3434) geändert worden ist*
- *Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 18. Juli 2017 (BGBl. I S. 2771) geändert worden ist.*
- *Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 14b des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808) geändert worden ist.*
- *Raumordnungsgesetz vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2986), zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 14b des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808).*
- *Landesbauordnung (LBO) (Art. 1 des Gesetzes Nr. 1544) vom 18. Februar 2004[1] [2] zuletzt geändert durch das Gesetz vom 13. Juli 2016 (Amtsbl. I S. 714).*
- *Saarländisches Naturschutzgesetz (SNG) in der Fassung vom 05. April 2006 (Amtsblatt S. 726), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 13. Oktober 2015 (Amtsbl. I S. 790)*
- *Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Saarland (SaarUVPG) in der Fassung vom 30. Oktober 2002 (Amtsblatt. S. 2494), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 13. Oktober 2015 (Amtsbl. I S. 790)*
- *Saarländisches Landesplanungsgesetz (SLPG) in der Fassung vom 18. November 2010 (Amtsblatt S. 2599), geändert durch das Gesetz vom 13. Oktober 2015 (Amtsbl. I S. 790)*
- *Kommunaleselbstverwaltungsgesetz (KSVG) in der Neufassung vom 27. Juni 1997 (Amtsblatt v. 01. August 1997, S. 682), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 13. Juli 2016 (Amtsbl. I S. 711)*
- *Saarländisches Wassergesetz (SWG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. Juli 2004 (Amtsblatt S. 1994), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 3. Dezember 2013 (Amtsblatt S. 2)*

Pläne / Programme:

- Landesentwicklungsplan Saarland (Siedlung und Umwelt)
- Flächennutzungsplan der Stadt Homburg
- Landschaftsprogramm Saarland
- Biotopkartierung Saarland
- Inhalte des saarländischen GeoPortals
- Arten- und Biotopschutzprogramm Saarland
- Landschaftsplan der Stadt Homburg

Sonstiges:

- Leitfaden Eingriffsbewertung, Ministerium für Umwelt, Saarbrücken, 2001
- Klimaatlas des Deutschen Wetterdienstes (DWD)
- GeoPortal des Saarlandes

Quellenverzeichnis für Artenschutz

- BEZZEL, E. (1993): Kompendium der Vögel Mitteleuropas, Passeres-Singvögel
- BOS, J.; BUCHHEIT, M.; AUSTGEN, M.; MARKUS AUSTGEN; ELLE, O. (2005): Atlas der Brutvögel des Saarlandes. Ornithologischer Beobachterring Saar (Hrsg.), Atlantenreihe Bd. 3
- BÜCHNER, S. & JUSKAITIS, R. (2010): Die Haselmaus
- DELATTINIA - ARBEITSGEMEINSCHAFT FÜR TIER- UND PFLANZENGEOGRAPHISCHE HEIMATFORSCHUNG IM SAARLAND E.V.: [http://www.delattinia.de/...](http://www.delattinia.de/)
- Faltblatt Heldbock: www.umwelt.sachsen.de/lfug
- FloraWeb: [http://www.floraweb.de/MAP/...](http://www.floraweb.de/MAP/)
- GeoPortal: Saarland [http://geoportal.saarland.de/portal/de/...](http://geoportal.saarland.de/portal/de/)
- HERRMANN, M. (1990): Säugetiere im Saarland; Verbreitung, Gefährdung, Schutz
- Hirschkaefer-Steckbrief der AGNU Haan e.V.: <http://www.agnu-haan.de/hirschkaefer/>
- insekten box: <http://www.insektenbox.de/kaefer/heldbo.htm>
- MINISTERIUM FÜR UMWELT DES SAARLANDES UND DELATTINIA: „Rote Listen gefährdeter Pflanzen und Tiere des Saarlandes“, Atlantenreihe Band 4, Saarbrücken 2008
- Ministerium für Umwelt, Energie und Verkehr (Hrsg.), Daten zum Arten- und Biotopschutz im Saarland (ABSP – Arten- und Biotopschutzprogramm Saarland unter besonderer Berücksichtigung der Biotopverbundplanung, Fachgutachten) + Gewässertypenatlas des Saarlandes, Saarbrücken 1999
- Moose Deutschland: [http://www.moose-deutschland.de/ \(...\)](http://www.moose-deutschland.de/)
- NABU Landesverband Saarland, Biber AG; Die Verbreitung des Bibers (*Castor fiber albus*) im Saarland: [http://www.nabu-saar.de/...](http://www.nabu-saar.de/)
- SAUER, E. (1993): Die Gefäßpflanzen des Saarlandes (mit Verbreitungskarten), Schriftenreihe „Aus Natur und Landschaft im Saarland“, Sonderband 5, MfU Saarland / DELATTINIA e.V. (Hrsg.)
- Steckbrief zur FFH-Art 1079, Copyright LUWG - Stand: 23.11.2010
- TROCKUR, B. et al. 2010, Atlas der Libellen, Fauna und Flora der Großregion, Bd. 1, Hrsg.: Zentrum f. Biodokumentation, Landsweiler-Reden
- WERNO, A. (2019): Lepidoptera-Atlas 2018. Verbreitungskarten Schmetterlinge (Lepidoptera) im Saarland und Randgebieten.

Abteilung OBB1:
Landes- und Stadtentwicklung,
Bauaufsicht und Wohnungswesen

AgstaUMWELT GmbH
Haldenweg 24
66333 Völklingen

Bearbeitung: Fr. Nowack
Tel.: 0681 501 – 2320
Fax: 0681 501 – 4601
E-Mail:
h.nowack@innen.saarland.de
Datum: 22. Mai 2025
Az.: OBB11 273 2/25

stellungnahmen@agsta.de

Kreisstadt Homburg
Teiländerung des Flächennutzungsplans im Bereich des Bebauungsplans
"Westlich des Forums, Teilbereich 1, 2. BA"
Beteiligung gem. § 4 Abs. 2 BauGB

Ihr Schreiben vom 14.04.2025; Ihr Zeichen: --

Sehr geehrter Herr Ernst,

mit der vorliegenden Planung verfolgt die Kreisstadt Homburg das Ziel, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung eines neuen, zentrumsnahen Stadtquartiers zu schaffen. Dieses soll eine vielfältige Nutzung aus Wohnen, Gewerbe, Dienstleistungen und Versorgung auf dem ehemaligen Werksgebäude der Dillinger Stahlbau GmbH ermöglichen, das seit Jahren brachliegt. Durch diese Neuentwicklung kann das Stadtbild in diesem Bereich erheblich aufgewertet werden.

Die etwa 19 ha große Fläche wird aufgrund verschiedener Restriktionen in zwei Bauabschnitten realisiert. Für den ersten Bauabschnitt mit einer Fläche von ca. 6 ha wurde bereits ein Verfahren zur Teiländerung des Flächennutzungsplanes durchgeführt, das erst kürzlich genehmigt wurde. Die Teiländerung des Flächennutzungsplanes für den zweiten Bauabschnitt mit einer Fläche von etwa 12,9 ha ist nun Gegenstand dieses Verfahrens. Ein paralleles Bebauungsplanverfahren findet gegenwärtig nicht statt; ein entsprechendes Verfahren zur Aufstellung eines Bebauungsplanes soll erst im Anschluss erfolgen.



Nach den frühzeitigen Beteiligungen wurde der Entwurf zur Teiländerung des Flächennutzungsplanes dahingehend angepasst, dass die ursprünglich vorgesehenen Wohnbauflächen in gemischte Bauflächen umgewandelt wurden.

Der Geltungsbereich grenzt im Südwesten an ein gemäß LEP „Umwelt“ landesplanerisch festgelegtes Vorranggebiet für Gewerbe, Industrie und Dienstleistungen (VG), in dem sich bereits ein Bestand von Industrie- und auch Gewerbebetrieben befindet. Vorranggebiete für Gewerbe, Industrie und Dienstleistungen dienen der Sicherung und Schaffung von Dienstleistungs- und Produktionsstätten sowie den damit verbundenen Arbeitsplätzen. Im Geltungsbereich der Flächennutzungsplanteiländerung ist größtenteils gemischte Baufläche dargestellt. Mit der beabsichtigten Zulässigkeit von Wohnnutzungen grenzt eine stöempfindliche Nutzung zukünftig direkt an das Vorranggebiet an. Die gemeindliche Bauleitplanung darf jedoch nicht dazu führen, dass die Zielsetzungen des Vorranggebietes konterkariert werden. Im Gegenzug sind gesunde Wohnverhältnisse zu schaffen. Durch die Trennung der beiden Bauleitplanverfahren ist bereits auf Ebene der Flächennutzungsplanteiländerung der Nachweis (z.B. durch Aktualisierung des Schallschutzgutachtens) zu führen, dass gegenseitige Beeinträchtigungen ausgeschlossen und die jeweilige Entwicklung der Nutzungsarten ohne Störung gewährleistet werden kann.

Ebenso verhält es sich mit den Vorgaben des LEP „Siedlung“ im Hinblick auf die Wohnsiedlungstätigkeit. Grundsätzlich wird von Seiten der Landesplanung die Inanspruchnahme der langjährigen Brachfläche begrüßt. Allerdings fehlt in der Begründung jegliche Aussage zum Bedarf an Wohneinheiten. Auch hier ist aufgrund der Trennung der beiden Bauleitplanverfahren bereits auf Flächennutzungsplanebene ein entsprechender Nachweis zu führen. Bereits im Jahr 2018 wurde aufgrund des Alters des Flächennutzungsplanes für die Kreisstadt Homburg (aus dem Jahre 1981) vereinbart, ein Flächennutzungsplan-Verfahren explizit zur Regelung der Wohnbauflächen durchzuführen, das die veränderten Wohnsiedlungserfordernisse beinhaltet. Dieses Verfahren wurde eingeleitet, jedoch nicht zu Ende geführt, so dass derzeit kein aktueller Nachweis über den Bedarf an Wohneinheiten für die Kreisstadt Homburg vorliegt. Verschärft wird dies durch die Tatsache, dass innerhalb des Geltungsbereiches der vorliegenden Flächennutzungsplanteiländerung von ca. 500 Wohneinheiten und ca. 1.100 „neuen Bewohnerinnen und Bewohnern“ ausgegangen wird (vgl. Aussagen Standort-, Bedarfs- sowie Auswirkungsanalyse für die Ansiedlung von Nahversorgungsbetrieben auf Coeur-Areal in Homburg (ehemaliges DSD-Gelände), Markt und Standort Beratungsgesellschaft, Erlangen, August 2024). Eine Verschiebung auf die Bebauungsplanebene ist in diesem Fall nicht möglich, da bereits bei Genehmigung der Flächennutzungsplanteiländerung gewährleistet sein muss, dass kein Widerspruch zu den Zielen der Raumordnung besteht.

Im nordwestlichen Randbereich des Geltungsbereiches der Flächennutzungsplanteiländerung ist die Ansiedlung eines großflächigen Einzelhandelsbetriebes mit einer Verkaufsfläche von ca. 2.400 qm geplant. Hierfür stellt die Teilände-

zung eine Sonderbaufläche dar. Auch bei der Ansiedlung großflächiger Einzelhandelsbetriebe sind die raumordnerischen Vorgaben gem. LEP „Siedlung“ zu beachten. Die Standort-, Bedarfs- sowie Auswirkungsanalyse für die Ansiedlung von Nahversorgungsbetrieben auf dem Coeur-Areal stellt fest, dass die Ansiedlung mit den Zielen der Landesplanung und den Vorgaben des § 11 Abs. 3 Baunutzungsverordnung (BauNVO) in Einklang steht. Insbesondere sei das städtebauliche Integrationsgebot eingehalten. Der neue Standort des geplanten großflächigen Einzelhandels befindet sich etwa 700 m entfernt vom Zentralen Versorgungsbereich der Kreisstadt Homburg. Das städtebauliche Integrationsgebot gemäß LEP „Siedlung“ ist gewahrt, wenn großflächige Einzelhandelseinrichtungen sich im engen räumlich-funktionalen Zusammenhang mit dem zentralen, schützenswerten, innerörtlichen Versorgungsbereich befindet. Bei einer Entfernung von ca. 700 m kann von einem integrierten Standort aber nicht mehr ausgegangen werden, da insbesondere im vorliegenden Fall eine räumliche Trennung durch Straßen, keine fußläufige, direkte Verbindung und auch keine gemeinsame Frequentierung von Kunden vorliegen. Von Seiten der Landesplanung kann der Ansiedlung eines großflächigen Einzelhandelsbetriebes somit nicht zugestimmt werden.

Auch wird auf die Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes der Kreis- und Universitätsstadt Homburg aus dem Jahre 2023 Bezug (Markt und Standort, Erlangen) genommen. Dieses berücksichtigt allerdings den Standort als Nahversorgungsstandort nicht.

Der Geltungsbereich befindet sich innerhalb der Altlastenfläche „HOM_22003_Abfalldeponie Fa. Krempel; HOM_2666DSD Dillinger Stahlbau“. Eine entsprechende Kennzeichnung im Flächennutzungsplan-Änderungsverfahren wurde vorgenommen. Zudem wurde ein umfassender Sanierungsplan gem. § 13 BBodSchG erstellt und vom Landesamt für Umwelt und Arbeitsschutz als zuständige Untere Bodenschutzbehörde verbindlich bestätigt. Die Vorgaben des bodenrechtlichen Sanierungsplanes sind im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung zu berücksichtigen und entsprechend zu integrieren, um mögliche Gefahren für Mensch und Umwelt wirksam abzuwehren.

Mit freundlichen Grüßen

gez.
Becker

- I. Fr. Becker, Hr. Groß z.K.v.A.
- II. Versand per Mail als pdf
- III. z.d.A.