

Öffentliche Bekanntmachung

Es findet eine Sitzung des Orsrates Homburg am Montag, 01.09.2025 um 19:00 Uhr, Rathaus, Kleiner Sitzungssaal, Am Forum 5, 66424 Homburg statt.

Tagesordnung:

Öffentlicher Teil

- 1) Eröffnung der Sitzung
- 2) Genehmigung der Niederschrift der öffentlichen Sitzung vom 16.06.2025
- 3) Bauvorhaben Zweibrücker Straße 71, Gemarkung Homburg
- 4) Bebauungsplan Nr. 331 "Technologie- und Handwerkerpark", Änderung und Erweiterung, Gemarkung Homburg, hier: Aufstellungsbeschluss
- 5) Sachlicher Teilflächennutzungsplan "Windenergie", hier: Aufstellungsbeschluss und Vorentwurf
- 6) Lärmaktionsplanung, Stufe 4 für die Kreisstadt Homburg
- 7) Benennung des Platzes vor der Hohenburgschule
- 8) Benennung einer Straße nach Edith Aron
- 9) Ampelschaltung in Homburg
- 10) Unterrichtung
- 10.1) Teiländerung des Flächennutzungsplanes für den Bereich des Bebauungsplanes "Westlich des Forums, Teilbereich 1, 2.BA", Gemarkung Homburg, hier: Information Sachstand
- 10.2) Mobilitätskonzept zur Anbindung von Bahnhaltepunkten der Bahnstrecke Homburg - Zweibrücken
- 10.3) Prüfergebnis zu: "Schaukästen am alten Rathaus am Marktplatz (2025/0443/100)"
- 11) Allgemeine Unterrichtungen

Nichtöffentlicher Teil

- 12) Genehmigung der Niederschrift der nichtöffentlichen Sitzung vom 16.06.2025

- 13) Grundstücksverkauf in der Gemarkung Homburg
- 14) Abschluss einen Erbbaurechtsvertrags mit der Katholischen Studierenden Jugend Homburg e.V.
- 15) Unterrichtungen
- 15.1) Information über die Gestattung der Nutzung zweier städtischer Grundstücke in der Gemarkung Homburg für Photovoltaikanlagen
- 16) Allgemeine Unterrichtungen

Christine Caster
Ortsvorsteherin

2025/0378/610-01

öffentlich

Beschlussvorlage

610 - Stadtplanung / Bauordnung

Bericht erstattet: Herr Missy



Bauvorhaben Zweibrücker Straße 71, Gemarkung Homburg

Beratungsfolge	Geplante Sitzungstermine	Ö / N
Ortsrat Homburg (Anhörung)	01.09.2025	Ö
Bau-, Umwelt- und Vergabeausschuss (Entscheidung)	02.09.2025	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.

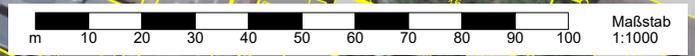
Rechts am Zweibrücker Weg

Zweibrücker Straße B 423

AWO Familienhilfenzentrum

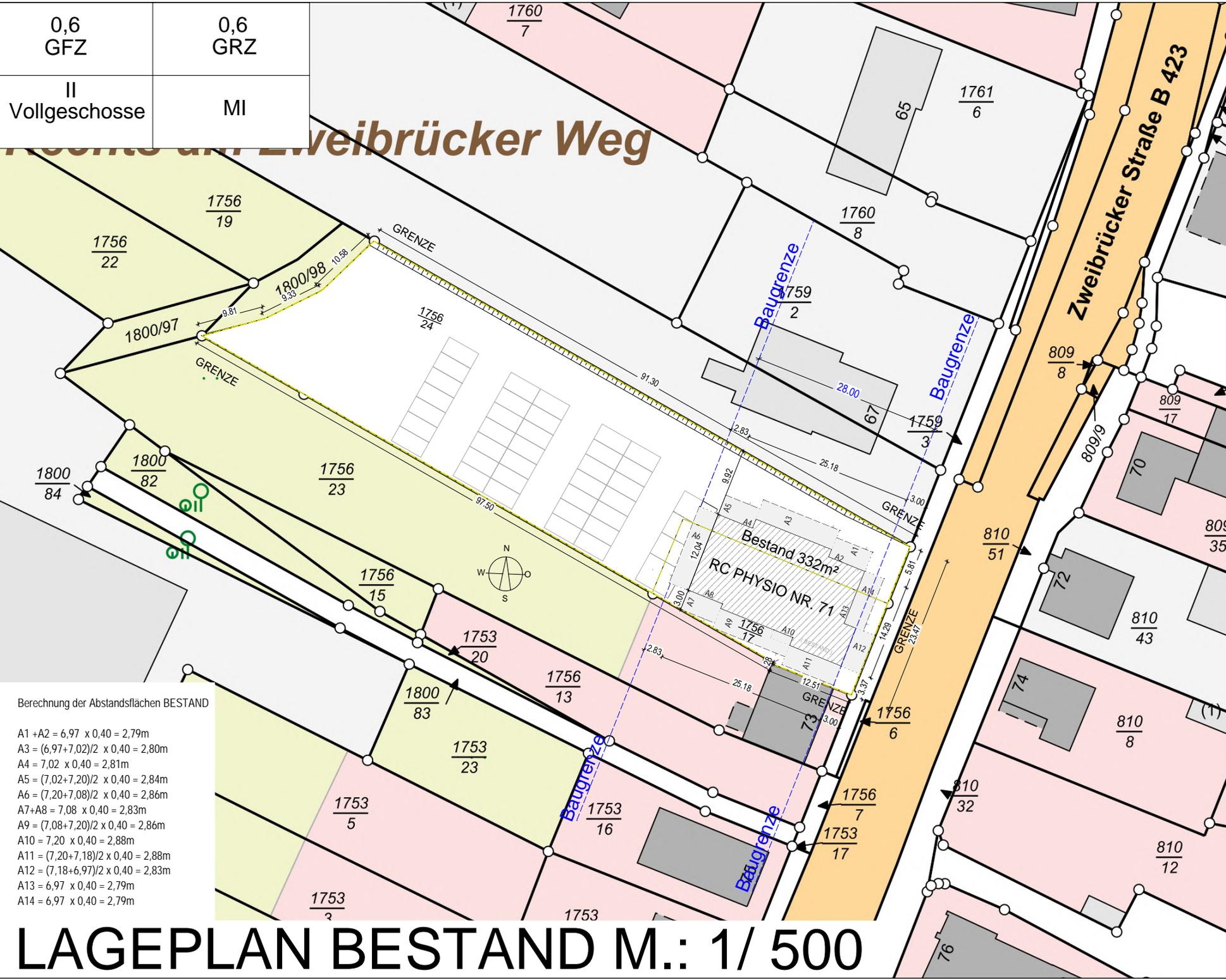
Erweiterte Realschule Robert-Bosch-Schule

Gemeinschaftsschule u.



0,6 GFZ	0,6 GRZ
II Vollgeschosse	MI

Zweibrücker Weg



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

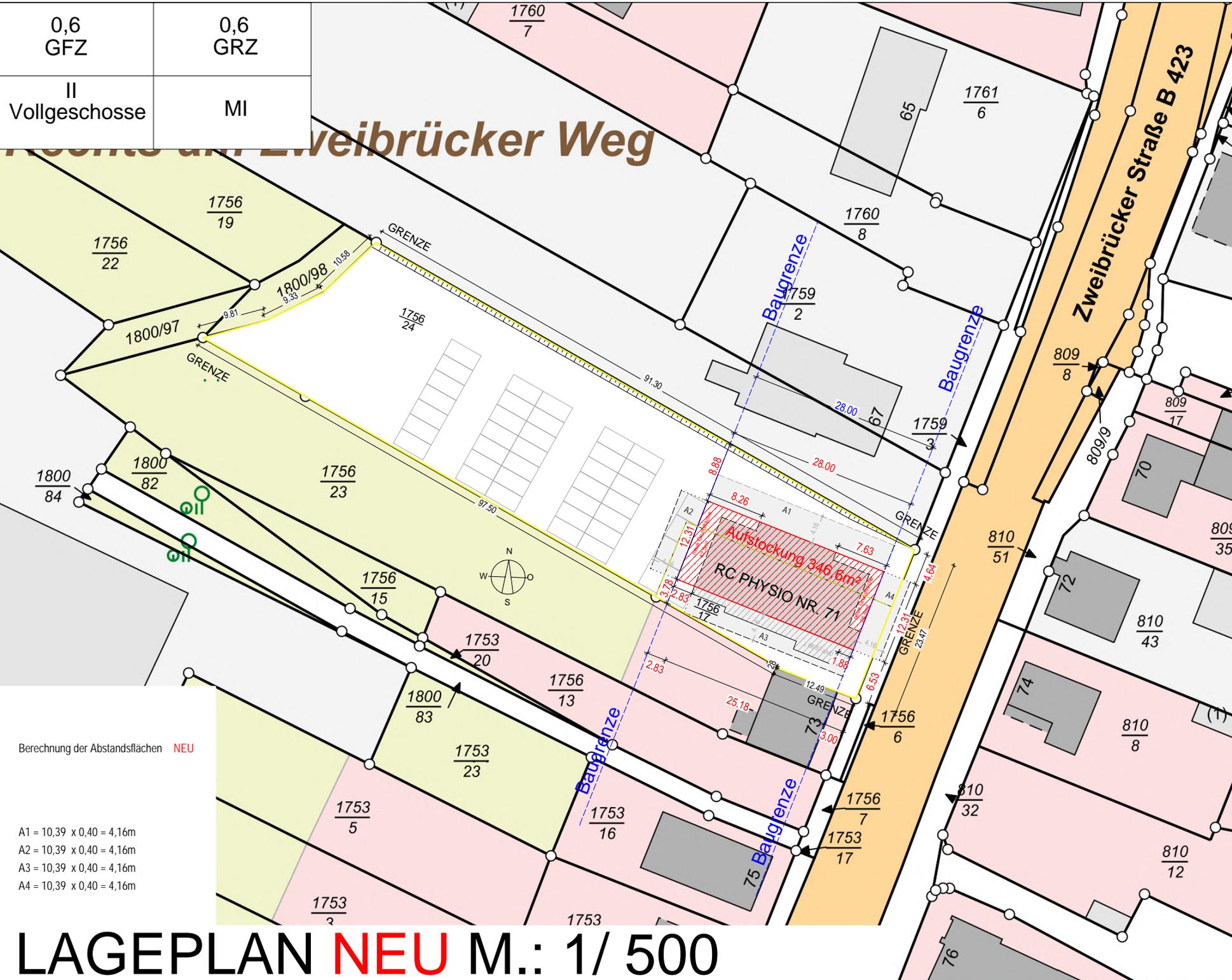
ARCHITEKT: MARC JUNG
 STRASSE: ECKSTRASSE 76
 ORT: 66386 ST. INGBERT

M. Jung
 Marc Jung

Berechnung der Abstandsflächen 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



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

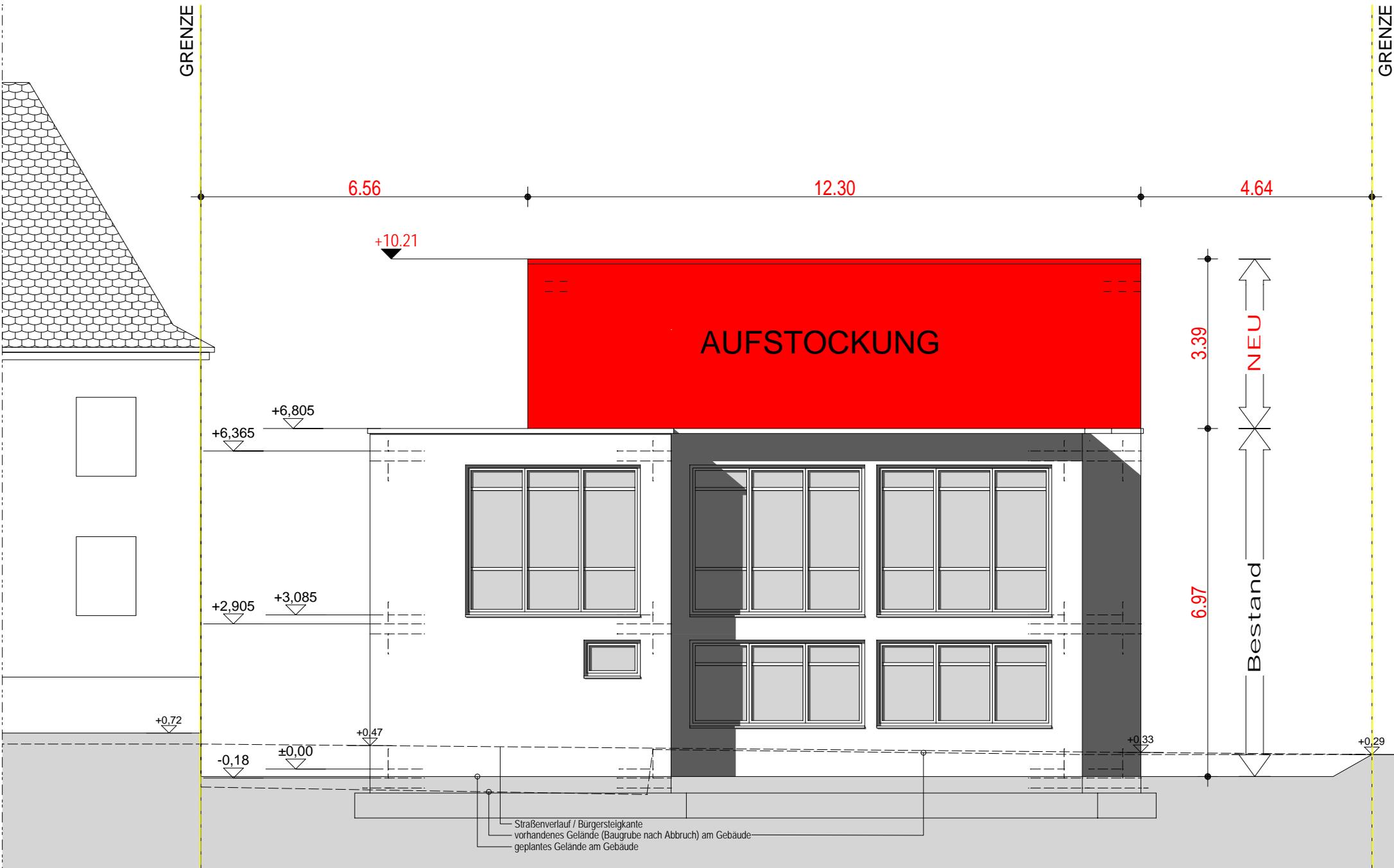
Berechnung der Abstandsflächen **NEU**

- 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

2025/0565/610

öffentlich

Beschlussvorlage

610 - Stadtplanung / Bauordnung

Bericht erstattet: Herr Missy; Büro Kernplan



Bebauungsplan Nr. 331 "Technologie- und Handwerkerpark", Änderung und Erweiterung, Gemarkung Homburg, hier: Aufstellungsbeschluss

Beratungsfolge	Geplante Sitzungstermine	Ö / N
Ortsrat Homburg (Anhörung)	01.09.2025	Ö
Bau-, Umwelt- und Vergabeausschuss (Vorberatung)	02.09.2025	N
Stadtrat (Entscheidung)	18.09.2025	Ö

Beschlussvorschlag

Die Aufstellung der Änderung und Erweiterung des Bebauungsplanes Nr. 331 „Technologie- und Handwerkerpark“ wird beschlossen.

Sachverhalt

Im Stadtteil Homburg soll eine in Teilen noch unbebaute Fläche überplant werden, um künftig eine gewerbliche Nutzung besser zu ermöglichen sowie eine Neuordnung der Erschließung vorzunehmen, vor allem im Hinblick auf die Aufteilung von privaten und öffentlichen Straßenverkehrsflächen. Die Fläche befindet sich zwischen dem Erbach im Westen und der Zweibrücker Straße (B 423) im Osten. Nördlich grenzt sie an die Straße "Steinhübel", südlich an die "Neue Industriestraße".

2005 wurden mit dem Bebauungsplan „Technologiepark Zweibrücker Straße, 2. Bauabschnitt“ bereits die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung eines Gewerbegebietes geschaffen. Vorgesehen waren größere Gewerbeflächen (i. V. m. Lärmkontingenten) sowie Grün- bzw. Maßnahmenflächen als innergebietlicher Ausgleich, insbesondere entlang der B 423. Die Erschließung war in einem Stichstraßensystem mit Wendeanlagen und Kreisverkehr vorgesehen.

2008 wurde dieser Bebauungsplan durch den Bebauungsplan „Technologiepark Zweibrücker Straße, 2. Bauabschnitt, 1. Teilbereich, Abschnitt A“ teilgeändert. Gegenstand der Teiländerung waren insbesondere Anpassungen am Erschließungssystem und damit verbunden Änderungen beim Zuschnitt der Gewerbe- und Grün- / Maßnahmenflächen. Ein Teil der Gewerbeflächen wurde zwischenzeitlich bebaut (MIP Pharma GmbH). Ein Großteil der Flächen liegt

allerdings noch brach und bedarf einer entsprechenden Neuordnung, um das Gewerbeflächenpotenzial aktivieren zu können.

Nun ist vorgesehen, die damals festgesetzten und zwischenzeitlich teilgeänderten Flächen in einem Teilbereich erneut zu überplanen. Damit verbunden ist neben der Neuplanung der Erschließung, in Verbindung mit einer geänderten Aufteilung von öffentlicher und privater Erschließung (Anfrage der Fa. MIP Pharma GmbH den Straßenabschnitt vor dem Firmengelände in eine Privatstraße umzuwandeln) und Anpassung von Gewerbe-, Grünflächen und Baufenstern auch eine Erweiterung im nördlichen Bereich. Ziel der Planung ist es, den ansässigen Betrieben Entwicklungsmöglichkeiten zu bieten, den Bereich entsprechend den Eigentumsverhältnissen bei der vorhandenen Erschließung zu ordnen und Ansiedlungsmöglichkeiten durch Neuparzellierung und eine neue interne Erschließung für örtliche Handwerksbetriebe zu schaffen.

Die äußere Erschließung des Plangebietes ist derzeit über südlich die angrenzende "Neue Industriestraße" sowie im weiteren Verlauf über die Zweibrücker Straße (B 423) gesichert.

Das Plangebiet liegt derzeit innerhalb des Geltungsbereiches der beiden zuvor genannten Bebauungspläne "Technologiepark Zweibrücker Straße, 2. Bauabschnitt" von 2005 und "Technologiepark Zweibrücker Straße, 2. Bauabschnitt, 1. Teilbereich, Abschnitt A" von 2008. Demnach ist die Planung in der beabsichtigten Form aktuell nicht realisierungsfähig. Es bedarf somit der Änderung und Erweiterung der planungsrechtlichen Grundlagen in Form eines Bebauungsplanes. Durch die Erweiterung wäre künftig auch eine verkehrliche Anbindung mit dem "Steinhübel" möglich.

Der Geltungsbereich der Änderung und Erweiterung des Bebauungsplanes Nr. 331 „Technologie- und Handwerkerpark“ wird wie folgt begrenzt:

- im Norden durch die angrenzende Straße "Steinhübel" sowie Grün- bzw. Freiflächen östlich des Erbachs,
- im Nordosten durch den Sportplatz des Sport-Club "Union" 1919 e.V.,
- im Osten durch die Verkehrsfläche der Zweibrücker Straße bzw. B 423 (der Geltungsbereich reicht bis zur Mitte der Straßenverkehrsfläche),
- im Südosten durch das Gelände eines ortsansässigen Gewerbebetriebes (RRC power solutions),
- im Süden durch die Verkehrsfläche der "Neue Industriestraße" sowie
- im Westen durch weitere Grün- bzw. Freiflächen entlang des Erbachs.

Die genauen Grenzen des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes sind dem beigefügten Lageplan zu entnehmen. Der Bebauungsplan umfasst eine Fläche von ca. 6,3 ha.

Das Verfahren wird nach § 13a BauGB (Bebauungspläne der Innenentwicklung) durchgeführt. Es handelt sich bei der Planung um eine Maßnahme der Innenentwicklung. Aufgrund der Größe des Geltungsbereiches wird gemäß § 13a Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 BauGB zur Abschätzung der voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen eine Vorprüfung des Einzelfalls nach § 13a BauGB

durchgeführt, wenngleich sich durch die Änderung und Erweiterung des bestehenden Planungsrechtes maximal geringfügige Änderungen hinsichtlich der zulässigen Versiegelungen ergeben werden.

Der Flächennutzungsplan stellt für die Fläche eine gewerbliche Baufläche dar. Das Entwicklungsgebot gem. § 8 Abs. 2 BauGB ist somit erfüllt.

Die Änderung und Erweiterung des Bebauungsplanes Nr. 331 „Technologie- und Handwerkerpark“ ersetzt in seinem Geltungsbereich die rechtskräftigen Bebauungspläne "Technologiepark Zweibrücker Straße, 2. Bauabschnitt" von 2005 und "Technologiepark Zweibrücker Straße, 2. Bauabschnitt, 1. Teilbereich, Abschnitt A" von 2008.

Der Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan wird mit den Hinweisen öffentlich bekannt gemacht, dass der Bebauungsplan gem. § 13a BauGB i.V.m. § 13 BauGB im beschleunigten Verfahren als Bebauungsplan der Innenentwicklung aufgestellt werden soll. § 13 Abs. 2 und 3 Satz 1 BauGB gelten entsprechend. Es wird darauf hingewiesen, dass gem. § 13 Abs. 3 BauGB von einer Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB, von dem Umweltbericht nach § 2a BauGB, von der Angabe nach § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, der zusammenfassenden Erklärung nach § 10a Abs. 1 BauGB und gem. § 13 Abs. 2 BauGB und § 13a Abs. 3 BauGB von der frühzeitigen Unterrichtung und Erörterung nach §§ 3 Abs. 1 und 4 Abs. 1 BauGB abgesehen wird.

Ausgestaltung und weitere Einzelheiten des Bebauungsplanes werden im weiteren Verfahren geklärt.

Gem. § 4b BauGB werden, insbesondere zur Beschleunigung des Bauleitplanverfahrens die Vorbereitung und Durchführung von Verfahrensschritten (hier: Erstellung von Bauleitplanentwurf mit Begründung, Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange nach § 4 BauGB) an die Kernplan GmbH, Illingen, übertragen.

Finanzielle Auswirkungen

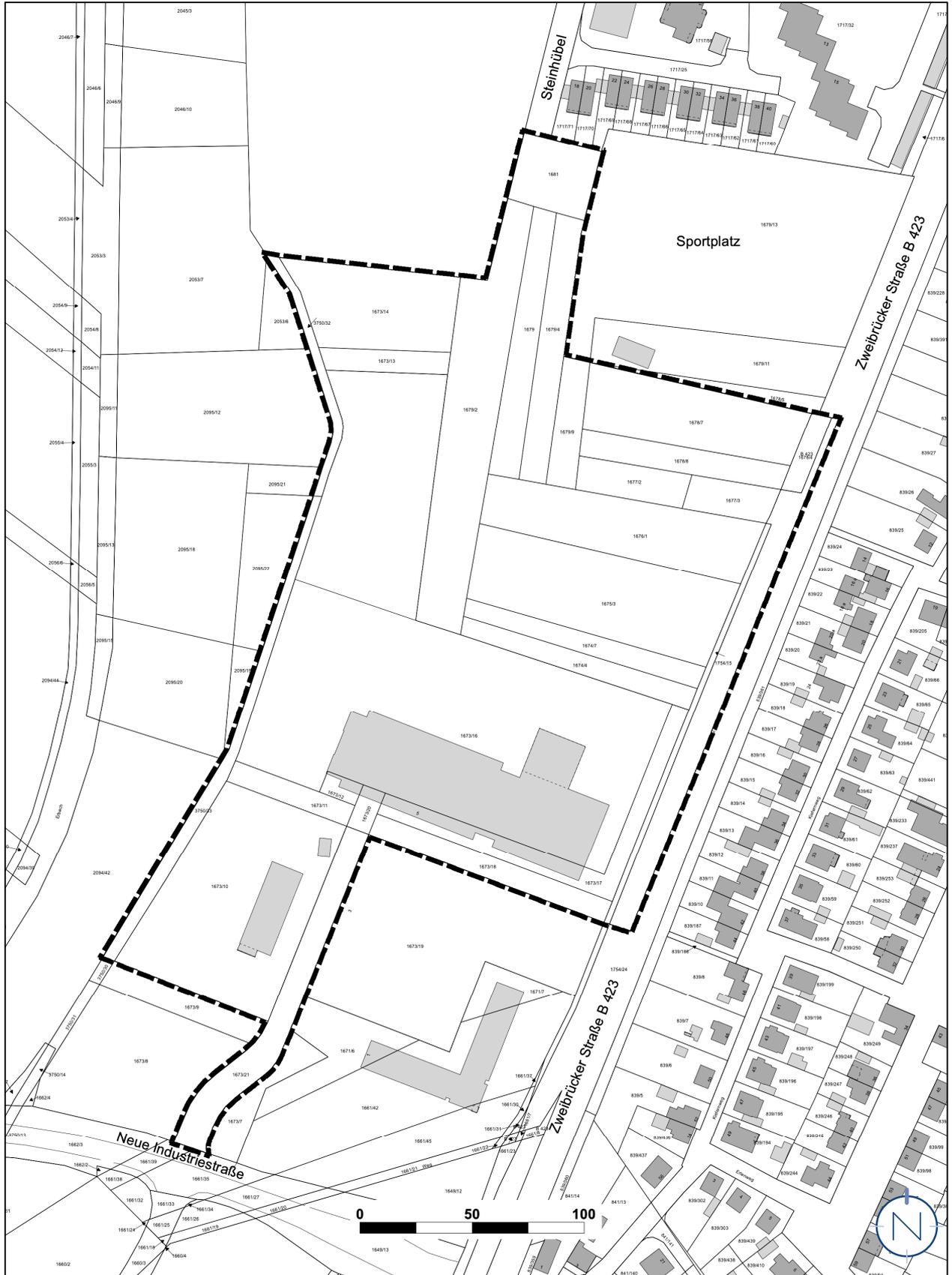
Keine

Anlage/n

- 1 Geltungsbereich (öffentlich)
- 2 Luftbild / Kataster (öffentlich)
- 3 B-Plan Technologiepark Zweibrücker Str., 2.BA (öffentlich)
- 4 B-Plan Technologiepark Zweibrücker Str., 2.BA, 1.Teilbereich, Abschnitt A (öffentlich)

Lagepläne, o. M.

Geltungsbereich der Änderung und Erweiterung des Bebauungsplanes Nr. 331 „Technologie- und Handwerkerpark“ in der Kreisstadt Homburg, Stadtteil Homburg

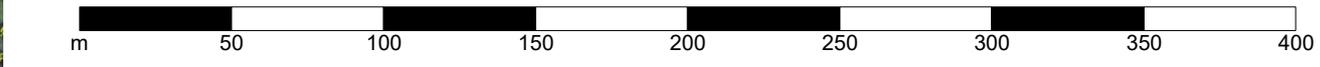


Quelle und Stand Katastergrundlage: LVGL Saarland, 21.07.2025; Bearbeitung: Kernplan



Quelle: © GeoBasis DE/LVGL-SL (2025); Bearbeitung: Kernplan

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



Maßstab 1:2500



GE	III
GRZ	GFZ
0.8	2.4

GE	III
GRZ	GFZ
0.8	2.4

ZEICHENERKLÄRUNG

- Art der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB, § 11 BauVO)
 - Gewerbegebiet (§ 8 BauVO)
- Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB, § 16 BauVO)
 - Geschoßflächenzahl oder GFZ mit Dezimalzahl, als Höchstmaß (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB, § 16 BauVO)
 - Grundflächenzahl oder GRZ mit Dezimalzahl (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB, § 16 BauVO)
 - Zahl der Vollgeschosse als Höchstmaß römische Ziffer (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB, § 16 BauVO)
- Bauweise, Bauformen, Baugruppen (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB, §§ 22 und 23 BauVO)
 - Baugruppe (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB, § 23 BauVO)
- Verkehrsflächen
 - Straßenverkehrsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 6 BauGB)
- Grünflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 und Abs. 6 BauGB)
 - Öffentliche Grünfläche (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 und Abs. 6 BauGB)
 - Private Grünfläche (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 und Abs. 6 BauGB)
- Planungen, Nutzungsregelungen, Maßnahmen und Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 20, 25 und Abs. 6 BauGB)
 - Umgrenzung von Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 und Abs. 6 BauGB)
 - Bäume anpflanzen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 Buchstabe a) und Abs. 6 BauGB)
- Sonstige Planzeichen
 - Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans (§ 9 Abs. 7 BauGB)
 - Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 und Abs. 6 BauGB)
 - Flächen für Versorgungsanlagen, für die Abfallentsorgung und Abwasserbeseitigung sowie für Abgaberinnen (§ 9 Abs. 1 Nr. 12, 14 und Abs. 6 BauGB)
 - Versorgungsfachliche Elektrizität (§ 9 Abs. 1 Nr. 12, 14 und Abs. 6 BauGB)

AUSFERTIGUNG

Das Bebauungsplan "Technologiepark Zweibrücker Strasse II BA" des Bebauungsplans "Technologiepark Zweibrücker Strasse II BA" dieser Bebauungsplan besteht aus der auf diesem Plan dargestellten Zeichnung und dem daraneinander Text.

Der Rat der Kreisstadt Homburg hat am 31.10.2002 die Aufhebung des Bebauungsplans "Technologiepark Zweibrücker Strasse II BA" in Sinne des § 20 BauGB beschlossen.

Das Ministerium für Umwelt ist mit Bescheid vom 10.04.2003 bezüglich Aufhebung mit dem Ziel der Raumordnung und Landesplanung (§ 1 Abs. 6 BauGB) und mit Schreiben gleichen Datums sind die Träger öffentlicher Belange (§ 4 Abs. 1 BauGB) informiert worden.

Der Beschluss über die Aufhebung des Bebauungsplans ist am 15.10.2003 ordentlich bekannt gemacht worden. Die öffentliche Einlegung und Anhörung, Bürgerbeteiligung gemäß § 9 Abs. 1 BauGB sind in der Zeit vom 27.10.2003 bis 30.10.2003 durchgeführt worden. Die Bekanntmachung darüber erfolgte mit dem oben angeführten.

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung vom 03.06.2004 den Bebauungsplanentwurf und die Begründung beschlossen.

Der Entwurf und die Begründung liegen in der Zeit vom 28.06.2004 bis 27.07.2004 öffentlich aus (§ 9 Abs. 2 Satz 1 BauGB). Ort und Dauer der Auslegung, mit dem Hinweis, dass Anregungen während der Auslegungfrist vorgebracht werden können, wurden am 19.06.2004 ebenfalls bekanntgemacht (§ 9 Abs. 2 Satz 2 BauGB).

Gleichzeitig wurden die Träger öffentlicher Belange mit Schreiben vom 08.06.2004 von der Auslegung benachrichtigt (§ 3 Abs. 2 Satz 3 BauGB).

Der Rat der Kreisstadt Homburg hat in seiner Sitzung vom 07.10.2004 die vorgedachten Anregungen geprüft und über das Ergebnis Bescheid gemäß § 3 Abs. 2 Satz 4 BauGB. In gleicher Sitzung wurde der Bebauungsplan als Sitzung gemäß § 10 BauGB in Verbindung mit § 12 S-VG und die Begründung gemäß § 9 Abs. 6 BauGB beschlossen.

Den Personen, die Anregungen erhoben haben, ist am 21.01.2005 das Ergebnis der Prüfung mitgeteilt worden (§ 3 Abs. 2 Satz 4 BauGB).

Der Bebauungsplan "Technologiepark Zweibrücker Strasse II BA" wird hiermit ausgesetzt!

Der Hinweis, dass der Bebauungsplan während der allgemeinen Dienststunden im Rathaus bei der Abteilung Stadtplanung, Zimmer 423, Am Forum 5, 66424 Homburg, eingesehen werden kann (§ 12 BauGB), werden gemäß der Bekanntmachungsetzung der Kreisstadt Homburg vom 30.06.1992 in der Saarbrücker Zeitung und dem Hinweisplan-Merkur veröffentlicht.

Hiermit wird die Bekanntmachung des Bebauungsplans gemäß § 10 BauGB angeordnet.

Homburg, den 01.02.2005

Die Verkündung erfolgte in der Saarbrücker Zeitung am 08.02.2005 und im Pfälzer Merkur am 02.02.2005. Mit dieser Verkündung ist der Bebauungsplan in Kraft getreten (§ 12 BauGB).

Homburg, den 08.02.2005

Bebauungsplan (BauZug) "Technologiepark zweibrücker Strasse II BA", Kreisstadt Homburg

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

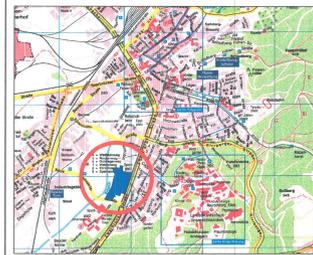
- Art der baulichen Nutzung
 - Gewerbegebiet (§ 8 BauVO) GE 1

Gemäß § 1 Abs. 6 BauVO wird bestimmt, dass im Gewerbegebiet Einzelhandelsbetriebe nicht zulässig sind.

Ausnahmen nach § 9 Abs. 3 Nr. 3 sind nicht Bestandteil des Bebauungsplans.

Ausnahmen nach § 9 Abs. 3 Nr. 3 sind nicht Bestandteil des Bebauungsplans.

Die Baunutzungsverordnung (BauVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Art. 3 Investitionsförderungs- und WohnbauVO v. 22.04.1999 (BGBl. I S. 468) findet Anwendung.



NACHRICHTLICHE ÜBERNAHMEN

1. Gemäß Landesentwicklungsplan "Luzern" (Flächenverordnung für Freizeinfunktionen, Industrie und Gewerbe)" Teil B, (Fassung vom 18.12.1979, Amtsblatt 1980, S. 343), in der Fassung der 6. Änderung vom 05. März 1999) Anwendung des Sachzweckes von 2015.109, Nr. 21, S. 497) ist nachdrücklich zu übernehmen.

Bestehendes Vorversorgegebiet für wissenschaftliche Zwecke gemäß Wasserschutzabstimmungsverordnung (Blatt 24.05.1990, Amtsblatt Nr. 49/1990, Seite 688 2. Bei Bedarfstellen besteht Anzeigepflicht und die höchsten Vorversorgegebiete zur Erhebung von Kostenbeiträgen sind empfindlich.

ERHEBUNG VON KOSTENERSTATTUNGSBEREICHEN

Die im Bebauungsplan mit M1, M2, M3, M4 und M5* bezeichneten Flächen (Fläche oder Maßnahme zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB) werden den Grundbesitzern im Geltungsbereich, als Fläche oder Maßnahme zum Ausgleich im Sinne von § 14 Abs. 3 nach Maßgabe der Sitzung der Kreisstadt Homburg zur Erhebung von Kostenbeiträgen nach § 11 Abs. 1 S. 1 BauGB vom 26.11.1998 zugewiesen (§ 9 Abs. 1a Satz 2 BauGB).

Maßnahmenfläche „M 1“

Innenhalb der angrenzten Flächen zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen, davon angenommen die überbaubaren Grundstücksflächen, wie sie gemäß § 23 Abs. 1 BauVO durch die Baugruppen in der Planung bestimmt sind, und auf den Baugruppen:

- je 100 qm nicht überbaute Fläche mindestens 1 Hochstamm sowie 5 Sträucher zu pflanzen.
- für alle Maßnahmen sind mindestens 1 erdennormierte, standortgerechte Gabelboje zu verwenden.

Die Maßnahmenfläche M 1 wird wie folgt festgelegt:

- Fläche für das Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a BauGB)
- Bindung der Bepflanzungen und für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 b BauGB)

Maßnahmenfläche „M 2“

Innenhalb der angrenzten Flächen zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sind an Bereich der Mäule:

- Hochstamm je 100 qm Fläche 20 Stück,
- einzelne Baum- oder Strauchgehölze alle 30 flm ein Malwoodje je 4 Stück zu pflanzen

Die Maßnahmenfläche M 2 wird wie folgt festgelegt:

- Fläche für das Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a BauGB)
- Flächen oder Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB)
- Bindung der Bepflanzungen und für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 b BauGB)

Maßnahmenfläche „M 3“

Als natürlicher Puffer zur 25 fläche bzw. zur 25 fläche bzw. zur 25 fläche entlang der gesamten Westseite des UC ein ausweichend bester Streifen der natürlichen Substraten überlassen. Es soll sich ein Streifen mit mindestens 10 m Breite und 10 m Höhe bilden und freier Grund mit Bewaldung in Richtung Erbach-Ave seine natürliche Fortsetzung finden. Auf diese Bepflanzung mit Gehölz wird ein Grenzfeld der Landschaftflächen verordnet.

Die Maßnahmenfläche M 3 wird wie folgt festgelegt:

- Flächen oder Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB)

Maßnahmenfläche „M 4“

Zur besseren Einbettung des Gewerbegebietes in die Landschaft erfolgt aus optischen Gründen entlang der B 423 die Pflanzung einer Allee. Es ist eine Allee mit Linden (Tilia sp.) gleichmäßig vorgegeben. Auf jeder Seite der Allee sind 10 m breite Bäume an Pflanzstellen von mindestens 12 m vorgegeben.

Die Maßnahmenfläche M 4 wird wie folgt festgelegt:

- Fläche für das Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a BauGB)
- Bindung der Bepflanzungen und für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 b BauGB)

Maßnahmenfläche „M 5“

Innenhalb der überbaubaren Grundstücksflächen, wie sie gemäß § 23 Abs. 1 BauVO durch die Baugruppen in der Planung bestimmt sind, und 30% der Grundflächen der Gebäude auf den Grundbesitzern mit mindestens 10 qm im Erdgeschoss als Vegetationsfläche zu bepflanzen und es bepflanzen (z.B. Sedum-Teppich-Flur, Krankeflur) (§ 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB).

Die Maßnahmenfläche M 5 wird wie folgt festgelegt:

- Fläche für das Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a BauGB)
- Bindung der Bepflanzungen und für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 b BauGB)
- Flächen oder Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB)



BEBAUUNGSPLAN TECHNOLOGIEPARK ZWEIBRÜCKER STRASSE 2. BAUABSCHNITT

MASSTAB 1 : 1000

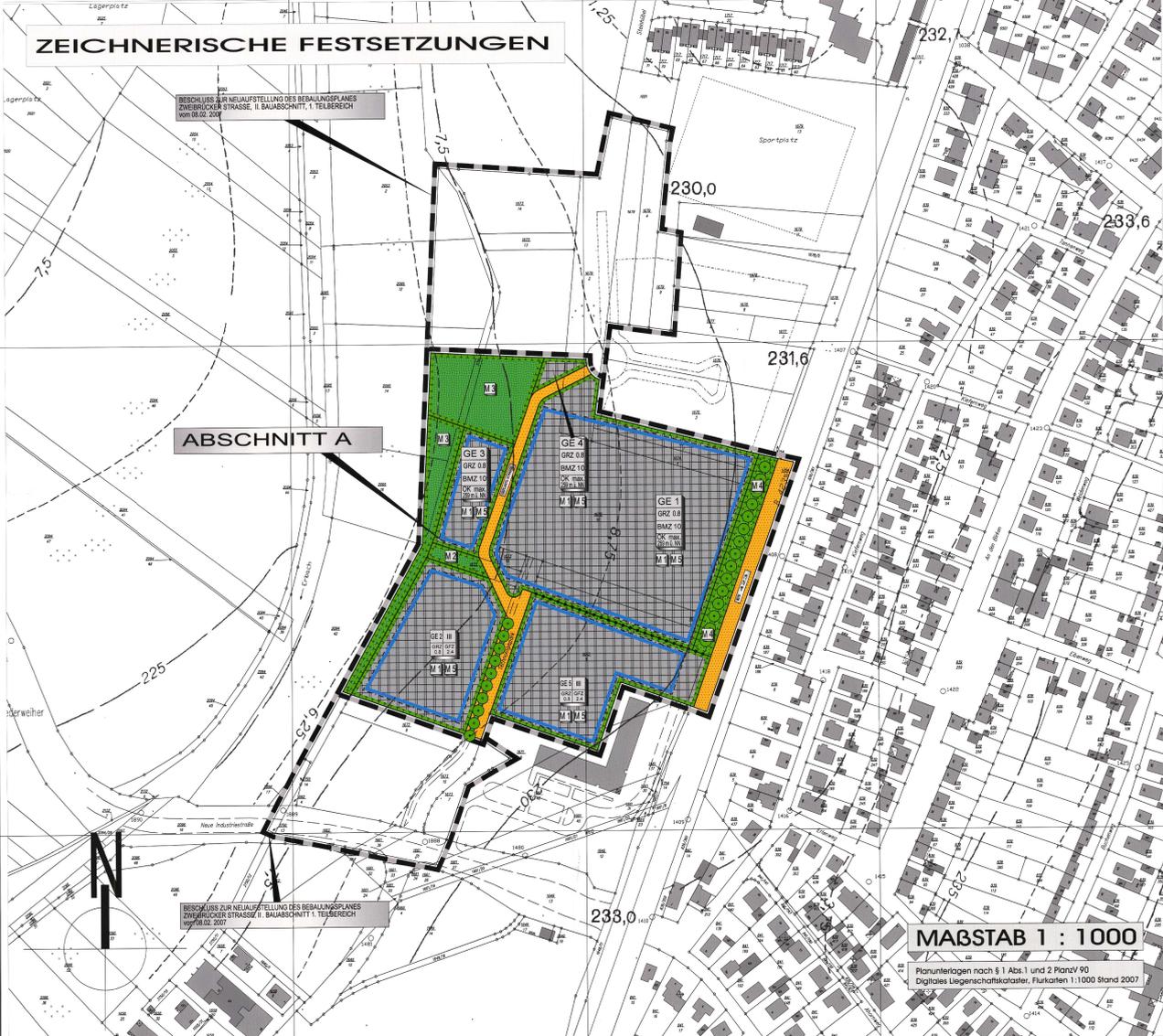
AMT FÜR STADTPLANUNG U. BAUTECHNIK ABTEILUNG STADTPLANUNG

HOMBURG, den 07.10.2004

SACHBEARBEITER: [Signature]
 ABTEILUNGSLEITERIN: [Signature]
 AMTSLEITER: [Signature]

KREISSTADT HOMBURG

BEBAUUNGSPLAN TECHNOLOGIEPARK ZWEIBRÜCKER STRASSE II. BAUABSCHNITT, 1. TEILBEREICH, ABSCHNITT A



- ### ZEICHENERKLÄRUNG
- Art der baulichen Nutzung** (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB, §§ 1 bis 11 BauNVO)
 - GI** Gewerbegebiete (§ 8 BauNVO)
 - Maß der baulichen Nutzung** (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB, § 16 BauNVO)
 - GFZ 2,4** Geschossflächenzahl oder GFZ mit Dezimalzahl als Höchstmaß (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB, § 16 BauNVO)
 - GRZ 0,8** Grundflächenzahl oder GRZ mit Dezimalzahl (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB, § 16 BauNVO)
 - III** Zahl der Vollgeschosse als Höchstmaß (römische Ziffer) (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB, § 16 BauNVO)
 - BAZM 10** Baumessenzahl (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB, § 16 BauNVO)
 - OK** Höhe der baulichen Anlage, Gebäudeoberkante u. NV max. (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB, § 16 BauNVO)
- Bauweise, Baufinden, Baugrenzen** (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB, §§ 22 und 23 BauNVO)
 - B** Baugrenze (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB, § 23 BauNVO)
 - Verkehrsmittel**
 - SA** Straßenverkehrsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 und Abs. 6 BauGB)
 - Grünflächen** (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 und Abs. 6 BauGB)
 - GA** Öffentliche Grünfläche (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 und Abs. 6 BauGB)
 - PA** Private Grünfläche (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 und Abs. 6 BauGB)
 - Planungen, Nutzungsregelungen, Maßnahmen und Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft** (§ 9 Abs. 1 Nr. 20, 25 und Abs. 8 BauGB)
 - MA** Umräumung von Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 und Abs. 6 BauGB)
 - BA** Anpflanzen von Bäumen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 Buchstabe a) und Abs. 6 BauGB)
 - Sonstige Planzeichen**
 - GA** Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans (§ 9 Abs. 7 BauGB)
 - AB** Abgrenzung unterschiedlicher Nutzung, z.B. von Baugeländen, oder Abgrenzung des Maßstab der Nutzung innerhalb eines Baugeländes (z.B. § 16 Abs. 5 BauNVO)
- ### ÖRTLICHE BAUVORSCHRIFTEN
- Aufgrund des § 9 Abs. 4 BauGB in Verbindung mit § 88 Abs. 4 Landesbauordnung LBD werden folgende örtlichen Bauvorschriften in den Bebauungsplan übernommen:
- Dachform Dachstuhl
 - Stützmauer
 - Flächenverhältnisse
 - Grundriss
 - Ein Anbau der Dachterrace nach oben oder unten von 3 m zulässig.

VERFAHRENSÜBERSICHT

Dieser Bebauungsplan besteht aus der auf diesem Plan dargestellten Zeichnung und dem zugehörigen Text.

Der Rat der Kreisstadt Homburg hat am 08.02.2007 die Aufstellung des Bebauungsplans "Technologiepark Zweibrücker Strasse, II. BA, 1. Teilbereich, Abschnitt A" beschlossen.

Das Ministerium für Umwelt und Energie vom 04.04.2007 bezüglich Antrags vom 30.04.2007.

Der Beschluss über die Aufkündigung des Bebauungsplans ist am 13.04.2007 öffentlich bekannt gemacht worden. Die öffentliche Darlegung wird Anfangs-Straßenverteilung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB, sind in der Zeit vom 23.04.2007 bis 28.04.2007 durchgeführt worden. Die Bekanntmachung darüber erfolgt mit der oben Angeführten.

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung vom 05.07.2007 den Entwurf des Bebauungsplans "Technologiepark Zweibrücker Strasse, II. BA, 1. Teilbereich, Abschnitt A" und die Begründung beschlossen. (§ 3 Abs. 2 Satz 1 BauGB).

Dieser Beschluss ist am 11.07.2007 bekannt gemacht worden. Öffentlich wurde die Öffentlichkeitsbeteiligung und die Begründung bekannt gemacht.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung und die Begründung ist gemäß § 3 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom 23.07.2007 bis 23.08.2007 durchgeführt worden. Die Bekanntmachung darüber erfolgt am 11.07.2007. Die Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 18.07.2007 von der Auslegung benachrichtigt. Mit Datum vom 22.07.2007 wurde die für den Umweltbericht erforderliche Spiegeltabelle nachgeholt.

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung vom 09.11.2007 den Entwurf des Bebauungsplans "Technologiepark Zweibrücker Strasse, II. BA, 1. Teilbereich, Abschnitt A" die Begründung und den Umweltbericht beschlossen. (§ 3 Abs. 2 Satz 1 BauGB).

Die Ermannte öffentliche Auslegung des Bebauungsplans "Technologiepark Zweibrücker Strasse, II. BA, 1. Teilbereich, Abschnitt A" der Begründung und des Umweltberichts ist gemäß § 3 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom 26.11.2007 bis 20.12.2007 durchgeführt worden. Die Bekanntmachung darüber erfolgte am 13.11.2007. Die Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 12.11.2007 von der Auslegung benachrichtigt.

Der Rat der Kreisstadt Homburg hat in seiner Sitzung vom 06.03.2008 die vorgelegten Änderungen geprüft und über das Ergebnis Bescheid gemäß § 3 Abs. 2 Satz 1 BauGB (öffentlicher Sitzung) wurde der Bebauungsplan als Satzung gemäß § 10 BauGB in Verbindung mit § 12 BauGB, die Begründung gemäß § 9 Abs. 6 BauGB und der Umweltbericht beschlossen.

Den Personen, die Anregungen erhoben haben, ist am 13.02.2008 das Ergebnis der Prüfung mitgeteilt worden (§ 3 Abs. 2 Satz 1 BauGB).

Homburg, den 14.03.2008

Klein
Der Oberbürgermeister

AUSFERTIGUNG

Der Bebauungsplan "Technologiepark Zweibrücker Strasse, II. BA, 1. Teilbereich, Abschnitt A" wird hiermit ausgefertigt.

Der Inhalt, über die Bekanntmachung anhand der allgemeinen Ortsstatuten im Fallfall bei der Abteilung Stadtplanung, Zimmer 420, Am Forum 5, 66244 Homburg, eingesehen werden kann (§ 12 BauGB), werden gemäß der Bekanntmachungssatzung der Kreisstadt Homburg vom 30.06.1993 in der Saarbrücker Zeitung und dem Fleckenblatt veröffentlicht.

Hiermit wird die Bekanntmachung des Bebauungsplans gemäß § 10 BauGB anordnet.

Homburg, den 14.03.2008

Klein
Der Oberbürgermeister

Homburg, den 14.03.2008

Die Vorzeichnung erfolgte in der Baubehörde Zeitung am 21.03.08, unter Angabe Meßstab 1:2000. Mit dieser Vorzeichnung ist der Bebauungsplan an 200 Exemplaren (§ 12 BauGB).

Homburg, den 14.03.08

Der Oberbürgermeister
Klein

TEXTLICHE FESTSETZUNGEN

Bebauungsplan (Satzung) "Technologiepark Zweibrücker Strasse, II. BA, 1. Teilbereich, Abschnitt A" Kreisstadt Homburg

Besonderheit des Bebauungsplans ist neben der Planzeichnung mit Zeichenerklärung der folgende Text:

1. Art der baulichen Nutzung

Einzelgeschossige Gewerbegebiete (SB BauNVO)
Gemäß § 1 Abs. 5 BauNVO ist Handel nur ausnahmsweise zulässig. Ausnahmen nach § 8 Abs. 3 Nr. 3 sind nicht Bestandteil des Bebauungsplans.

Flächenbezogener Schallschuttspegel

Gemäß § 11, Absatz 4, Satz 1 Nr. 2 und Satz 2 BauNVO

GE 1	L _{eq} 1	logI ₁ = 52 dB(A)	L _{eq} 1	nocht1 = 37 dB(A)
GE 2	L _{eq} 2	logI ₂ = 52 dB(A)	L _{eq} 2	nocht2 = 37 dB(A)
GE 3	L _{eq} 3	logI ₃ = 50 dB(A)	L _{eq} 3	nocht3 = 35 dB(A)
GE 4	L _{eq} 4	logI ₄ = 50 dB(A)	L _{eq} 4	nocht4 = 35 dB(A)
GE 5	L _{eq} 5	logI ₅ = 50 dB(A)	L _{eq} 5	nocht5 = 35 dB(A)

Die Bauzustandsvorgabe (BauZV) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I, S. 132), zuletzt geändert durch Art. 3 Investitionsaufwands- und Wohnbauland v. 22.04.1993 (BGBl. I, S. 495) findet Anwendung.

Maßnahmenfläche „M 1“

Innere der umgrenzten Flächen zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen, davon ausgenommen die überbauten Grundstücksflächen, wie sie gemäß § 23 Abs. 1 BauNVO durch die Baugesetze in der Planzeichnung bestimmt sind, sind auf dem Baugrundstück:

- je 100 qm nicht überbauter Fläche mindestens 1 Hochstamm sowie 5 Sträucher zu pflanzen.
- Für alle Neuanpflanzungen sind mindestens 1/3 einheimische, standortgerechte Gehölze zu verwenden.

Die Maßnahmenfläche M 1 wird wie folgt festgesetzt:

- Fläche für das Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a BauGB).
- Bindung der Bepflanzungen und für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 b BauGB).

Maßnahmenfläche „M 2“

Als natürliche Puffer zur Erbauung wird entlang der gesamten Westseite des Geltungsbereichs die ausserhalb bester Straßenseite der öffentlichen Verkehrsfläche. Es soll sich ein Hochstammgehölz aus Nadel-, Buchen- und weiteren Grünland erweckliche, der in Richtung Erbauung eine weite natürliche Fortführung finden. Auf diese Bepflanzung mit Gehölz wird aus Gründen der Landschaftspflege verzichtet.

Die Maßnahmenfläche M 2 wird wie folgt festgesetzt:

- Flächen oder Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB).

Maßnahmenfläche „M 3“

Zur besseren Einbindung des Gewerbegebietes in die Landschaft erfolgt aus optischen Gründen entlang der B 423 die Pflanzung einer Allee. Es ist eine Anpflanzung mit Linden (Tilia platyphyllos) vorgesehen. Aufgrund der Größe Kronen der dieser Allee-Bäume ist ein Pflanzabstand von mindestens 12 m festzusetzen. Der Pflanzabstand beträgt bis:

- Fläche für das Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a BauGB).
- Bindung der Bepflanzungen und für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 b BauGB).

Maßnahmenfläche „M 4“

Innere der überbauten Grundstücksflächen, wie sie gemäß § 23 Abs. 1 BauNVO durch die Baugesetze in der Planzeichnung bestimmt sind, sind die Dachflächen der Gebäude auf dem Baugrundstück mit mindestens 10 cm Erdschicht aus Vegetationserde zu bedecken und zu begrünen (z.B. Sedum-Tepich-Flur, Kräuterflur) (§ 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB).

Die Maßnahmenfläche M 4 wird wie folgt festgesetzt:

- Fläche für das Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a BauGB).
- Bindung der Bepflanzungen und für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 b BauGB).

Maßnahmenfläche „M 5“

Innere der überbauten Grundstücksflächen, wie sie gemäß § 23 Abs. 1 BauNVO durch die Baugesetze in der Planzeichnung bestimmt sind, sind die Dachflächen der Gebäude auf dem Baugrundstück mit mindestens 10 cm Erdschicht aus Vegetationserde zu bedecken und zu begrünen (z.B. Sedum-Tepich-Flur, Kräuterflur) (§ 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB).

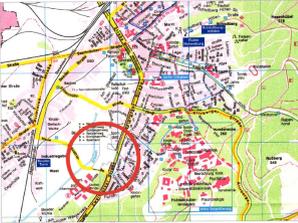
Die Maßnahmenfläche M 5 wird wie folgt festgesetzt:

- Fläche für das Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a BauGB).
- Bindung der Bepflanzungen und für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 b BauGB).

Zuordnung zum AUSLEICHUNGSANNAHME

Die im Bebauungsplan nicht erreichte Ausgleich, dies ist ein verbleibendes Defizit von 4781 Punkten, wird über das Öko-Konto der Kreisstadt Homburg abgewickelt, wird folgende Ausgleichsmaßnahme angestrebt:

"Anlagen eines flächenbedeckenden Erden-Eischen-Waldes im Zusammenhänge mit der Errichtung des Technologieparks Zweibrücker Strasse" im Bereich Mauerweg (Geltungsbereich des LIAA vom 14.10.2006 bzw. der WB vom 05.03.07).



KREISSTADT HOMBURG (SAAR)

BEBAUUNGSPLAN

TECHNOLOGIEPARK ZWEIBRÜCKER STRASSE
II. BAUABSCHNITT, 1. TEILBEREICH, ABSCHNITT A

HOMBURG, den 10.01.2008

SACHBEARBEITER *[Signature]*

ABTEILUNGSLEITERIN *[Signature]*

AMTSLEITER *[Signature]*

2025/0567/610

öffentlich

Beschlussvorlage

610 - Stadtplanung / Bauordnung

Bericht erstattet: Herr Missy; Büro Kernplan



Sachlicher Teilflächennutzungsplan "Windenergie", hier: Aufstellungsbeschluss und Vorentwurf

Beratungsfolge	Geplante Sitzungstermine	Ö / N
Ortsrat Wörschweiler (Anhörung)	25.08.2025	Ö
Ortsrat Bruchhof-Sanddorf (Anhörung)	25.08.2025	Ö
Ortsrat Kirrberg (Anhörung)	26.08.2025	Ö
Ortsrat Beeden (Anhörung)	26.08.2025	Ö
Ortsrat Jägersburg (Anhörung)	27.08.2025	Ö
Ortsrat Reiskirchen (Anhörung)	27.08.2025	Ö
Ortsrat Einöd (Anhörung)	28.08.2025	Ö
Ortsrat Erbach (Anhörung)	28.08.2025	Ö
Ortsrat Schwarzenbach (Anhörung)	01.09.2025	Ö
Ortsrat Homburg (Anhörung)	01.09.2025	Ö
Bau-, Umwelt- und Vergabeausschuss (Vorberatung)	02.09.2025	N
Stadtrat (Entscheidung)	18.09.2025	Ö

Beschlussvorschlag

Die Aufstellung des sachlichen Teilflächennutzungsplanes „Windenergie“ wird beschlossen.

Sachverhalt

Bis 2030 soll der Anteil erneuerbarer Energien am Bruttostromverbrauch auf mindestens 80 % steigen. Die Landesregierung reagiert mit dem Saarländischen Flächenzielgesetz (SFZG) auf die Bundesvorgaben des Windenergieflächenbedarfsgesetzes (WindBG), in dem den Kommunen Teilflächenziele zugewiesen werden, um bis 2030 2% der saarländischen Landesfläche für Windenergieanlagen auszuweisen.

Die Kreisstadt Homburg (Saar) hat in der Vergangenheit Gebiete für Windenergieanlagen im Flächennutzungsplan ausgewiesen. Die Zielvorgaben des Saarländischen Flächenzielgesetz (SFZG), wonach bis 31.12.2027 0,91% und bis 31.12.2030 1,65% der Stadtfläche bzw. ca. 136 ha für Windenergie auszuweisen sind, werden nach derzeitigem Kenntnisstand nicht erfüllt. Um diese Ziele als Kreisstadt zu erfüllen, ist die Fortschreibung des sachlichen Teilflächennutzungsplanes „Windenergie“ gem. § 5 Abs. 2b BauGB somit

erforderlich.

Grundlage für den sachlichen Teilflächennutzungsplan sind v.a. die im Rahmen der saarländischen Windpotenzialstudie 2024 des Landes ermittelten Potenzialflächen.

Zentrale Folge der Zielverfehlung wäre, dass Windenergieanlagen als privilegierte Vorhaben gemäß § 249 Abs. 7 BauGB gelten, denen öffentliche Belange nicht entgegengehalten werden können. Mithin könnten unerwünschte Entwicklungen im Gemeindegebiet, insbesondere was den Wildwuchs von Windenergieanlagen anbelangt, nicht vermieden werden. Diese Wirkung würde bereits bei Verfehlung des Ziels zum Stichtag des 31.12.2027 in Kraft treten. Unabhängig davon ist es sinnvoll, unmittelbar den zugewiesenen Wert 2030 anzustreben.

Der sachliche Teilflächennutzungsplan wird für das gesamte Stadtgebiet aufgestellt. Die Standorte der geplanten Sonderbauflächen für Windenergieanlagen sind dem Lageplan zu entnehmen. Die Grenzen des Geltungsbereiches des sachlichen Teilflächennutzungsplanes entsprechen dem Stadtgebiet und sind ebenfalls dem beigefügten Lageplan zu entnehmen. Ein Vorentwurf von Plan und Begründung für die FNP-Fortschreibung liegt vor.

Im Rahmen der Fortschreibung des sachlichen Teilflächennutzungsplanes „Windenergie“ wird eine Umweltprüfung gem. § 2 Abs. 4 BauGB durchgeführt und ein Umweltbericht gem. § 2a BauGB erstellt. Dieser wird erst nach der Durchführung der frühzeitigen Beteiligung und weiterer Kenntnis über in Frage kommende Flächen erarbeitet.

Um den Plan, der das Teilflächenziel erfüllen soll, während der Aufstellung zu sichern, kann die Kreisstadt gem. § 245e Abs. 2 BauGB i.V.m. § 15 Abs. 3 BauGB Baugesuche zurückstellen lassen.

Der Stadtrat beschließt in öffentlicher Sitzung gemäß § 1 Abs. 3 und § 2 Abs. 1 BauGB in der Fassung der Bekanntmachung vom 03. November 2017 (BGBl. I S. 3634), unter Berücksichtigung der aktuell gültigen Änderungen, die Einleitung des Verfahrens zur Aufstellung des sachlichen Teilflächennutzungsplanes „Windenergie“ gem. § 5 Abs. 2b BauGB.

Gegenstand des sachlichen Teilflächennutzungsplanes ist die Darstellung von Sonderbauflächen für Windenergieanlagen, um die Errichtung von Windenergieanlagen planerisch vorzubereiten und das kommunale Teilflächenziel der Kreisstadt gem. § 4 SFZG zu erreichen.

Der Beschluss, den sachlichen Teilflächennutzungsplanes „Windenergie“ aufzustellen, wird gem. § 2 Abs. 1 BauGB ortsüblich bekannt gemacht.

Gem. § 4b BauGB werden, insbesondere zur Beschleunigung des Bauleitplanverfahrens die Vorbereitung und Durchführung von Verfahrensschritten (hier: Erstellung von Bauleitplanentwurf mit Begründung, Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange nach § 4

BauGB) an die Kernplan GmbH, Illingen, übertragen.

Die Verwaltung wird beauftragt, die Beteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB und § 4 Abs. 1 BauGB durchzuführen. Die BürgerInnen werden gem. § 3 Abs. 1 BauGB frühzeitig über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung unterrichtet; hierauf wird in gesonderter Bekanntmachung hingewiesen.

Dieser Beschluss gilt gem. § 245e Abs. 2 BauGB als Grundlage, damit auf Antrag der Stadt die Baugenehmigungsbehörde die Entscheidung über die Zulässigkeit von Windenergie-Vorhaben nach § 35 Absatz 1 Nummer 2 bis 6 BauGB für einen Zeitraum bis zu einem Jahr nach Zurückstellung des Baugesuchs aussetzen kann (§ 15 Abs. 3 BauGB), wenn zu befürchten ist, dass die Durchführung der Planung durch das Vorhaben unmöglich gemacht oder wesentlich erschwert werden würde.

Finanzielle Auswirkungen

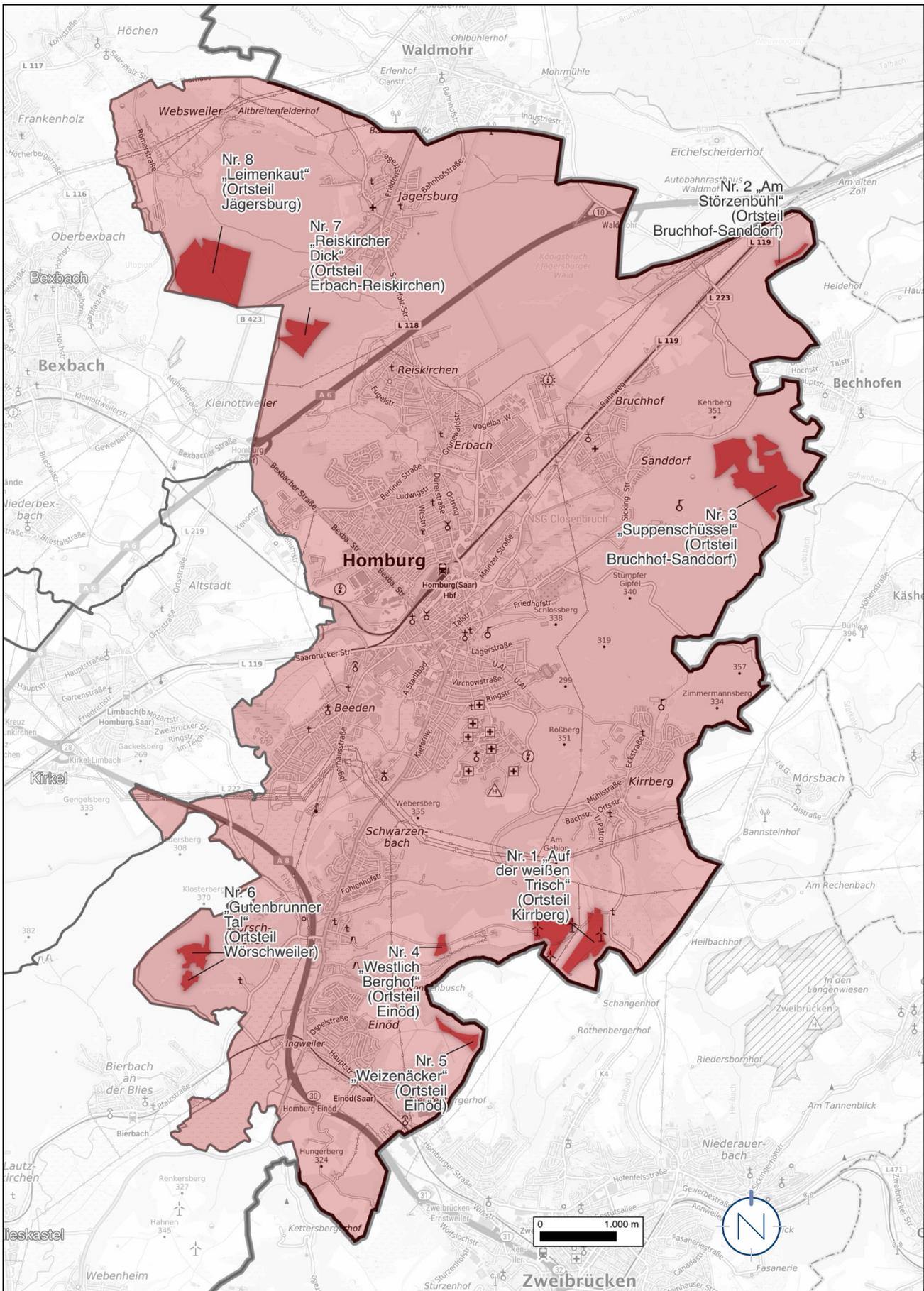
FNP-Änderungsverfahren ca. 25.000 Euro (brutto).

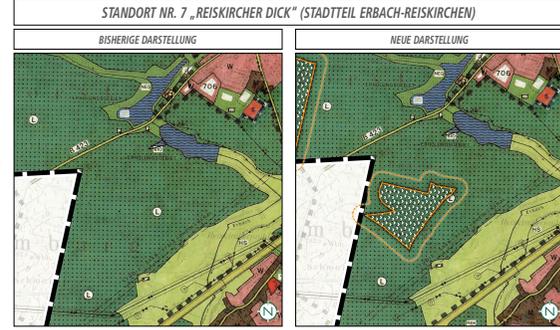
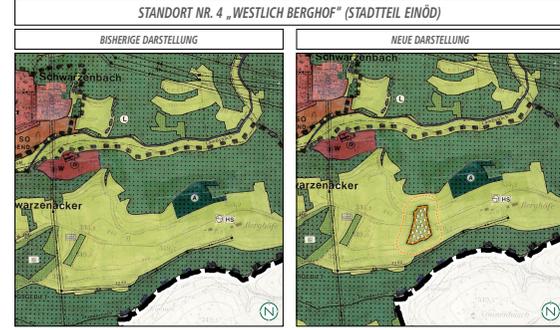
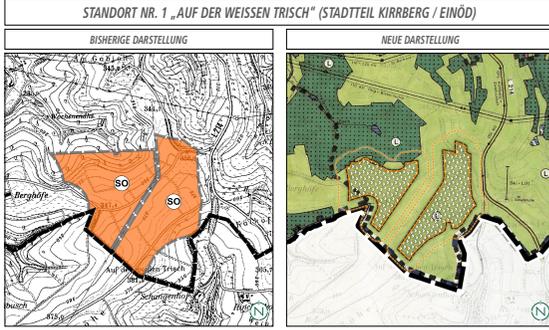
Zusätzlich kommen noch Kosten u.a. für die Erstellung eines Umweltberichtes, Artenschutzrechtliche Prüfungen und ggf. Sondergutachten hinzu.

Anlage/n

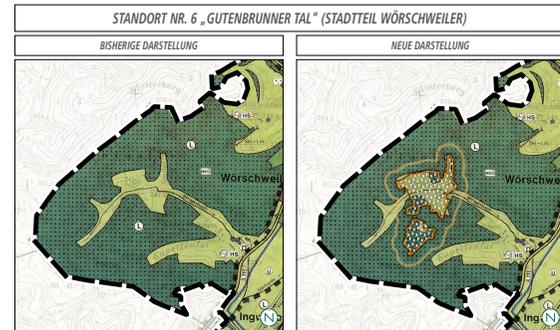
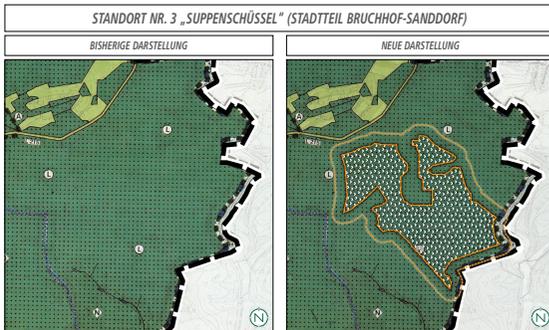
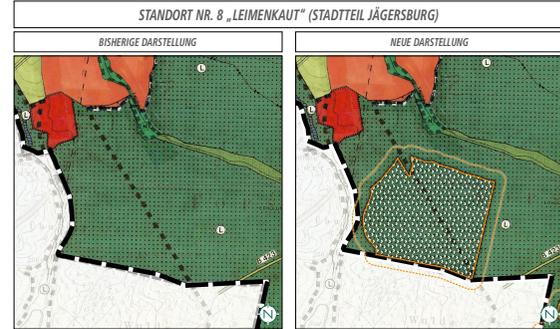
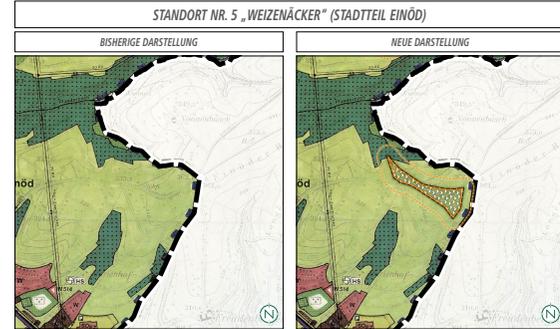
- 1 Geltungsbereiche (öffentlich)
- 2 Planzeichnung (öffentlich)
- 3 Bericht (öffentlich)

LAGEPLAN GELTUNGSBEREICH DES SACHLICHEN TEILFLÄCHENNUTZUNGSPLANS „WINDENERGIE“ MIT HERVORHEBUNG DER GEPLANTEN WINDENERGIEGEBIETE





VERFAHRENSVERMERKE		GESETZLICHE GRUNDLAGEN
<p>Die Darstellung der Flächen ist nachfolgend beschrieben:</p> <p>Die Flächen sind in der Regel nach der Art der Nutzung zu unterscheiden. Die Flächen sind in der Regel nach der Art der Nutzung zu unterscheiden.</p> <p>Die Flächen sind in der Regel nach der Art der Nutzung zu unterscheiden.</p>	<p>Die Flächen sind in der Regel nach der Art der Nutzung zu unterscheiden.</p> <p>Die Flächen sind in der Regel nach der Art der Nutzung zu unterscheiden.</p> <p>Die Flächen sind in der Regel nach der Art der Nutzung zu unterscheiden.</p>	<p>Die Flächen sind in der Regel nach der Art der Nutzung zu unterscheiden.</p> <p>Die Flächen sind in der Regel nach der Art der Nutzung zu unterscheiden.</p> <p>Die Flächen sind in der Regel nach der Art der Nutzung zu unterscheiden.</p>

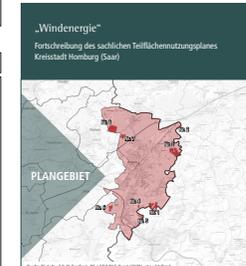


PLANZEICHENERLÄUTERUNG

	GRÜNE FLÄCHE (GRÜNE FLÄCHE)

HINWEISE

<p>Die Flächen sind in der Regel nach der Art der Nutzung zu unterscheiden.</p> <p>Die Flächen sind in der Regel nach der Art der Nutzung zu unterscheiden.</p>	<p>Die Flächen sind in der Regel nach der Art der Nutzung zu unterscheiden.</p> <p>Die Flächen sind in der Regel nach der Art der Nutzung zu unterscheiden.</p>
---	---



„Windenergie“

Fortschreibung des sachlichen Teilflächennutzungsplanes der
Kreisstadt Homburg (Saar)

VORENTWURF

21.07.2025



KERN
PLAN

Fortschreibung des sachlichen Teilflächennutzungsplanes Windenergie

Im Auftrag:



Kreisstadt Homburg (Saar)
Am Forum 5
66424 Homburg

IMPRESSUM

Stand: 21.07.2025, Vorentwurf

Verantwortlich:

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

Projektbearbeitung:

Jakob Janisch, M.Sc. Stadt- und Regionalentwicklung

Hinweis:

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

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

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird bei Personenbezeichnungen und personenbezogenen Hauptwörtern die männliche Form verwendet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für alle Geschlechter. Die verkürzte Sprachform hat nur redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung.

Kirchenstraße 12 · 66557 Illingen
Tel. 0 68 25 - 4 04 10 70
Fax 0 68 25 - 4 04 10 79
www.kernplan.de · info@kernplan.de

K E R N
P L A N

INHALT

Vorbemerkungen, Anlass und Ziele der Fortschreibung	4
Grundlagen und Rahmenbedingungen	5
Standortsuche	11
Darstellungen von Sonderbauflächen für Windenergieanlagen	15
Windenergiegebiete im Einzelnen	18
Auswirkungen der Fortschreibung, Abwägung	21
Anhang	27

Vorbemerkungen, Anlass und Ziele der Fortschreibung

Anlass

- Die Landesregierung reagiert mit dem Saarländischen Flächenzielgesetz (SFZG) auf die Bundesvorgaben des Windenergieflächenbedarfsgesetzes (WindBG), in dem den Kommunen Teilflächenziele zugewiesen werden, um bis 2030 2% der saarländischen Landesfläche für Windenergieanlagen auszuweisen.
- Die Kreisstadt Homburg hat Gebiete für Windenergieanlagen im Flächennutzungsplan von 2016 ausgewiesen.
- Die Zielvorgaben des Saarländischen Flächenzielgesetzes (SFZG), wonach bis 31.12.2027 0,91% und bis 31.12.2030 1,65% der Gemeindefläche für Windenergie auszuweisen sind, werden nach derzeitigem Kenntnisstand nicht erfüllt. Um diese Ziele als Stadt zu erfüllen, ist die Fortschreibung des sachlichen Teilflächennutzungsplanes „Windenergie“ gem. § 5 Abs. 2b BauGB somit erforderlich.

Um das Ziel des Pariser Abkommens zu erreichen, das auf der UN-Klimakonferenz 2015 beschlossen wurde – die Erderwärmung deutlich unter 2 °C und möglichst auf 1,5 °C zu begrenzen –, hat der Bundestag im Klimaschutzgesetz festgelegt, dass Deutschland bis 2045 klimaneutral und bis 2050 emissionsnegativ werden soll.

Um dieses Ziel zu erreichen, ist eine Elektrifizierung bzw. Dekarbonisierung des Energiesektors nötig. Hierzu hat die Bundesregierung ambitionierte Ausbauziele im Erneuerbare-Energien-Gesetz festgelegt. Allein bis 2030 soll der Anteil erneuerbarer Energien am Bruttostromverbrauch auf mindestens 80 % steigen. Bis die Stromerzeugung in der Bundesrepublik nahezu treibhausgasneutral ist, sollen erneuerbare Energien gem. § 2 EEG als vorrangiger Belang in die Abwägung eingestellt werden, überdies liegen sie im überragenden öffentlichen Interesse und dienen der öffentlichen Gesundheit und Sicherheit. Auch die Energiekrise hat das Bewusstsein hierfür verändert. Die Windenergienutzung spielt hierbei eine besondere Rolle.

Der Bund und die saarländische Landesregierung geben den saarländischen Kommunen durch das Windenergieflächenbedarfsgesetz (WindBG) und das Saarländische Flächenzielgesetz (SFZG) für 2027 bzw. 2030 Ziele vor, einen Mindestanteil ihres kommunalen Gebietes als Sonderbaufläche für Windenergieanlagen (WEA) im Flächennutzungsplan (FNP) darzustellen. Die kommunalen Zielwerte wurden auf Basis einer bundes- bzw. saarlandweiten Studie ermittelt und orientieren sich an der realen Machbarkeit.

Der bisherige FNP zur Windenergie erreicht das vorgegebene Teilflächenziel nicht. Daher besteht Planungsbedarf. Überdies ist die bisherige Ausschluss-Systematik der bisherigen Konzentrationszonen ohnehin nur noch bis zum 31.12.2027 rechtswirksam, soweit bis dahin nicht die vorliegende Fortschreibung in Kraft tritt.

Sobald und solange die Teilflächenziele der jeweiligen Stichtage 2027 und 2030 verfehlt würden, drohen gem. § 249 Abs. 7 BauGB gesetzliche Automatismen zu greifen, welche eine ungesteuerte Ansiedlung von Windenergieanlagen zulassen würden. Landesplanerische Ziele oder städtebauliche Vorstellungen könnten der privilegierten Windenergieanlagen dann nicht mehr entgegengehalten werden.

Stellt die Kommune in ihrem FNP hingegen ausreichend Flächen für Windenergieanlagen dar, scheidet die dann gem. § 35 Abs. 2 entprivilegierte Errichtung außerhalb dieser Windenergiegebiete üblicherweise an der Beeinträchtigung öffentlicher Belange (vgl. § 249 Abs. 2 BauGB).

Bauleitpläne sollen gemäß § 1 Abs. 5 BauGB eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforde-

Bestehender FNP

- FNP (1980)
- FNP-Teiländerung Windenergie (2016)
- kein klares „Rotor-Out“ geregelt, daher „Rotor-In“
- Bisheriger Abstand zu Wohngebieten und gemischt genutzten Flächen im Innenbereich 800 m (wird berücksichtigt)

rungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung unter Berücksichtigung der Nutzung erneuerbarer Energien gewährleisten. Auch diesem Grundsatz soll durch die Fortschreibung des sachlichen Teilflächennutzungsplans „Windenergie“ Rechnung getragen werden.

Mit der Erstellung der Fortschreibung des sachlichen Teilflächennutzungsplans „Windenergie“ und der Durchführung des Verfahrens ist die Kernplan Gesellschaft für Städtebau und Kommunikation mbH, Kirchenstraße 12, 66557 Illingen, beauftragt.

Parallel zur Fortschreibung des Flächennutzungsplans ist entsprechend § 2 Abs. 4 BauGB eine Umweltprüfung durchzuführen. Der Umweltbericht ist gesonderter Bestandteil der Begründung. (Der Umweltbericht wird erst nach der frühzeitigen Beteiligung der Behörden gem. § 4 Abs. 1 BauGB durch ein Fachbüro erstellt. Auf Basis der frühzeitigen Beteiligung wird zunächst der erforderliche Umfang und Detaillierungsgrad des Umweltberichts gem. § 4 Abs. 1 Satz 1 BauGB ermittelt.)

Ziele nach Anlage SFZG für die Kreisstadt Homburg (Saar)

31.12.2027		31.12.2030	
0,91 %	75,14 ha	1,65 %	136,25 ha

Hinweis: Im SFZG sind keine Flächen des kommunalen Gebietes als Bezugsgrößen angegeben. In der Bemessung wurden die Flächenberechnungen planimetrisch im Bezugssystem EPSG 25832 vorgenommen. Die Gebietsgrenzen stammen aus dem Geoportall (Layer „INSPIRE SL Verwaltungseinheiten ALKIS“).

Fläche: 8.257,7275 ha

Grundlagen und Rahmenbedingungen

Windenergieflächenbedarfs-gesetz (WindBG)

Zur Erreichung der Klimaziele und einer treibhausgasneutralen Energieversorgung bis 2045 muss der Ausbau der erneuerbaren Energien drastisch beschleunigt werden. Insbesondere die Windenergie an Land spielt dabei eine zentrale Rolle. Bislang stehen (Stand 2021) nur rund 0,5 % der Bundesfläche tatsächlich für Windenergie zur Verfügung – deutlich zu wenig, um die im Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) verankerten Ausbauziele zu erreichen (Quelle: BT-Drucksache 20/2355). Das Windenergieflächenbedarfs-gesetz (WindBG) vom 20.07. 2022 verpflichtet daher alle Bundesländer, bis spätestens 2032 insgesamt 2 % der Bundesfläche für Windenergie auszuweisen. Auf Basis des prognostizierten Strombedarfs und des angestrebten Anteils erneuerbarer Energien ergibt sich dieser Flächenbedarf, um bis 2030 rund 115 GW und bis 2045 rund 160 GW Windleistung installieren zu können. Nur durch diese Flächenbereitstellung können der wachsende Strombedarf gedeckt und gleichzeitig Klimaschutz und Genehmigungsbeschleunigung effektiv miteinander verbunden werden.

Das WindBG gibt den Bundesländern Flächenziele vor, sogenannte Flächenbeitragswerte, die zu bestimmten Stichtagen zu erreichen sind. Für das Saarland gibt § 3 Abs. 1 WindBG für Ende 2027 1,1 % und für Ende 2032 1,8 % der Landesfläche als Flächenbeitragswert vor. Hierbei handelt es sich um Mindestwerte, die durch länderspezifische Vorgaben noch verschärft werden können.

Wo und wie die konkreten Standorte für Windenergieanlagen (WEA) jeweils ausgewiesen bzw. dargestellt werden sollen, dürfen die Bundesländer selbstständig regeln.

Rechtsfolgen und Konsequenzen bei Erfüllen oder Unterschreitung der Flächenbeitragswerte regeln das WindBG sowie das Baugesetzbuch (BauGB).

Saarländische Umsetzung des WindBG mit dem SFZG

Das Saarland beabsichtigt, seine Verpflichtung schneller als durch den Bund gefordert zu erfüllen und insgesamt 2,0 % der Landesfläche bis zum 31.12.2030 nach Maßgabe des Energiefahrplans für das Saarland 2030 auszuweisen.

Die saarländische Landesregierung hat sich mit dem Gesetz zur Umsetzung des Windenergieflächenbedarfs-gesetzes im Saarland (SFZG) vom 12.06.2024 für eine dezentrale und kommunale Steuerung der Windenergie entschieden. Das Saarland bricht das selbst gesetzte Flächenziel von 2 % der Landesfläche für Windenergie auf die kommunale Ebene herunter. Damit ist es das einzige Bundesland, das künftig nicht auf die Ausweisung raumordnerischer Vorranggebiete setzt, sondern die kommunalen Planungsträger verpflichtet, geeignete Flächen für die Windenergieanlagen in ihren Flächennutzungsplänen darzustellen. Eine jährliche Berichtspflicht der Kommune soll den Status und den Fortschritt dokumentieren.

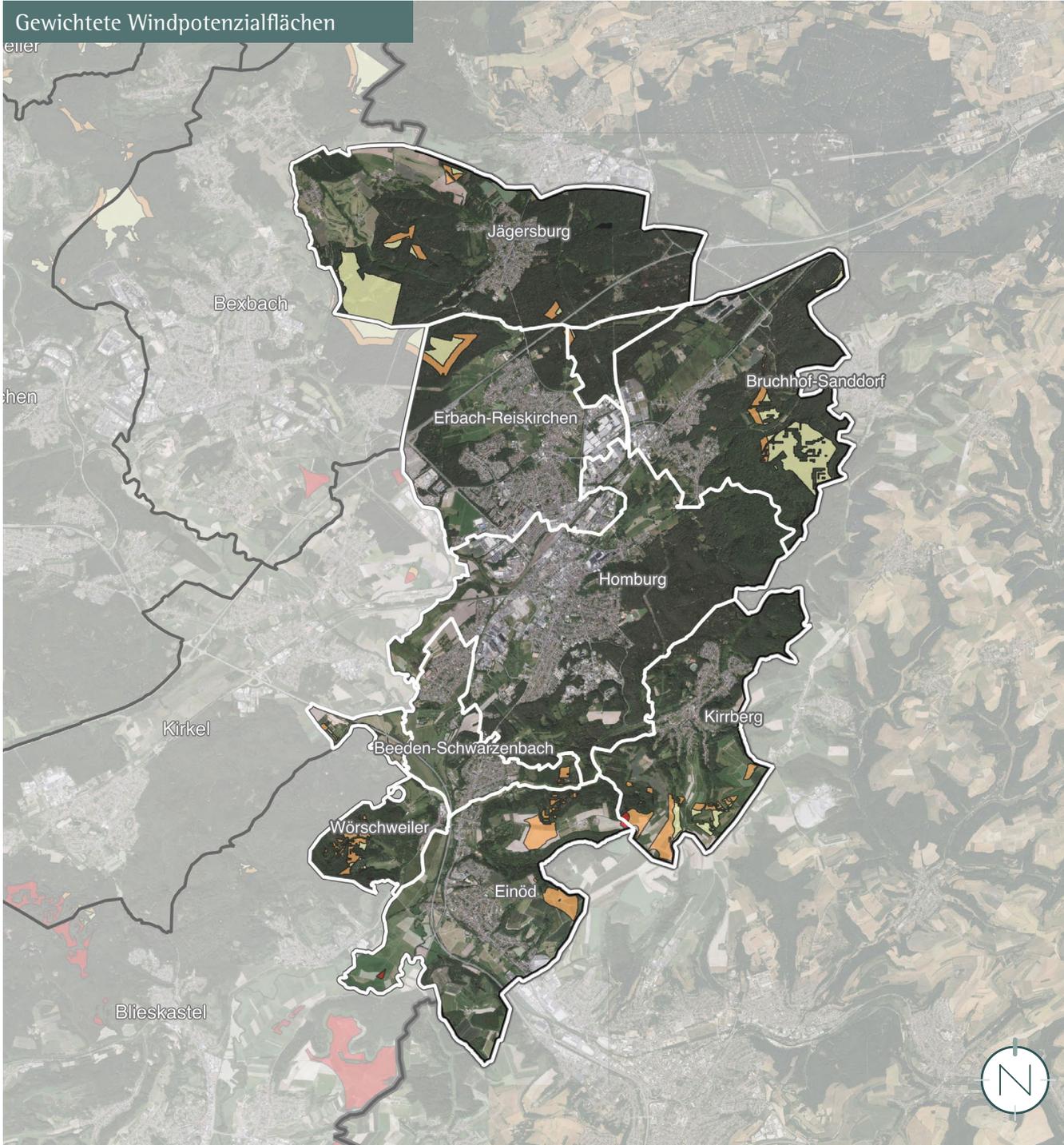
Für die „Übersetzung“ des Landesziels von 2 % auf die einzelnen Kommunen wurde landesweit eine Untersuchung des möglichen Flächenpotenzials durchgeführt, um ein möglichst hohes Maß an Rechtssicherheit, Verteilungsgerechtigkeit und Akzeptanz zu erreichen.

Im Auftrag des saarländischen Ministeriums für Wirtschaft, Innovation, Digitales und Energie haben das Fraunhofer-Institut für Energiewirtschaft und Energiesystemtechnik (Fraunhofer IEE) sowie die Bosch & Partner GmbH die „Windflächenpotenzialstudie Saarland 2024“ erarbeitet (Stand: 24. Mai 2024). Die Vorgehensweise hierbei erfolgte saarlandweit einheitlich und ist dem Kasten zur „Methodik“ zu entnehmen. Die ermittelten Potenzialflächen für WEA bilden die Grundlage der Anlage des SFZG, die für jede Kommune ein spezifisches Teilflächenziel für die Stichtage 31.12.2027 und 31.12.2030 gesetzlich vorgibt. Die Flächenpotenziale wurden auf 90 % ihres Ausgangswerts reduziert. Das Ergebnis ist die endgültige Flächenzuweisung (gedeckelt auf maximal 3,46% des jeweiligen Hoheitsgebietes).

Methodik der Saarländischen Windpotenzialstudie 2024

- Studie des Landes stuft Saarland in 10mx10m Raster nach Realisierungspotenzial für Windenergieanlagen (WEA) ein
- Neben Ausschlussflächen wurden Windpotenzialflächen in 5 Stufen („Konfliktrisikoklassen“) zwischen 5%-100% Realisierungspotenzial bzw. -wahrscheinlichkeit definiert
- Rund 100 Flächenkategorien u.a. aus den Bereichen Raumnutzungen (z.B. Puffer 600-800m um Wohnen im Innenbereich, 750-m-Puffer um Kur- und Klinikgebiete...), Schutzbelange (z.B. gesetzlich geschützte Biotope >1.000 m², FFH-Gebiete...) und planerische Vorgaben (z.B. Vorranggebiete für Gewerbe, Industrie und Dienstleistungen (VG) LEP-Neuaufstellung) wurden saarlandweit entweder als Ausschluss eingestuft oder einer der fünf Konfliktrisikoklassen zugeordnet
- Überlagernde Flächenkategorien wurden nach dem Maximalwertprinzip je Rasterzelle aggregiert
- Methodik der Landesstudie ist an Bundesstudie angelehnt, um anschlussfähig an Regelungen der Bundesebene zu bleiben
- Flächenpotenziale wurden als Rotor-Out-Flächen hergeleitet, Rotorblätter dürfen also über die Gebietsgrenzen hinausragen (methodisch wurden die Ausschlussflächen dabei zusätzlich mit der Größe einer Referenzanlage gepuffert => 82,5 m Rotorradius - 7,5 m Mastfußradius = 75 m Puffer) [vgl. S. 7 zur Begrifflichkeit Rotor-In / Rotor-Out]
- Denkmalschutz wurde in Studie ausgeklammert (Einzelfallprüfung)

In der Windpotenzialstudie des Landes wurde die landesplanerische Vorgaben der 1. Entwurf des Landesentwicklungsplanes 2030 berücksichtigt und nicht mehr die Vorgaben des bislang noch gültigen Landeswicklungsplans, Teilabschnitte Umwelt (2004) und Siedlung (2006). Bis zum Inkrafttreten des LEP Saarland 2030 gelten deren Ziele jedoch weiter.



Windpotenzialflächen nach gewichteter Realisierungswahrscheinlichkeit, Quelle: Saarländische Windflächenpotenzialstudie 2024, Hintergrunddaten: © GeoBasis-DE / LVGL-SL (2024), LVGL / Referat F/1 MWIDE

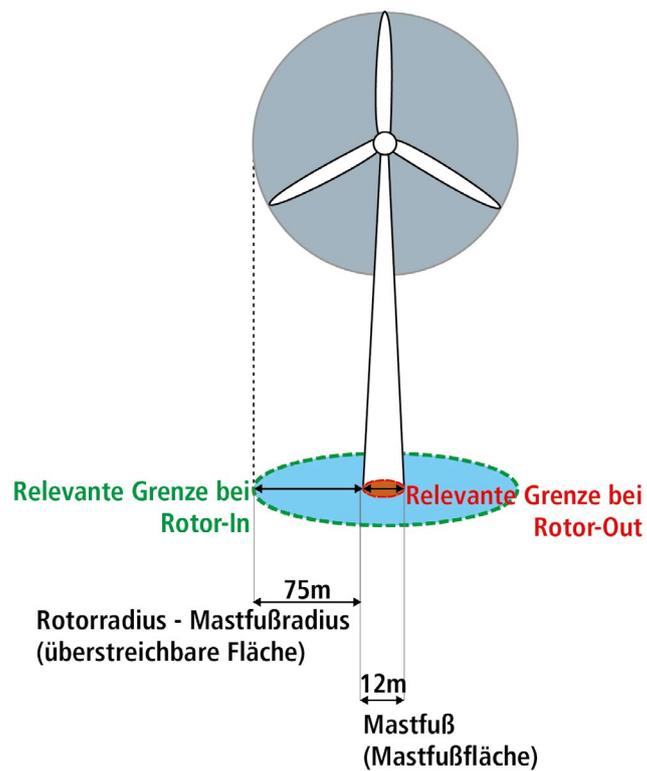
Windflächenpotenzial nach Studie 2024 in der Kreisstadt Homburg (Saar)

Konfliktisikowert	Realisierungspotenzial	Fläche in ha	Anteil Kommune	Fläche gewichtet nach Realisierungspotenzial in ha	Anteil Fläche Kommune (gewichtet)
1	100%	0,00	0,00%	0 ha	0,00%
2	80%	0,00	0,00%	0 ha	0,00%
3	60%	196,07	2,37%	117,64 ha	1,42%
4	20%	171,73	2,08%	34,35 ha	0,42%
5	5%	5,87	0,07%	0,2935 ha	0,00%
Summe		373,67	4,53%	152,28 ha	1,84%

Windenergie in Homburg (Saar)

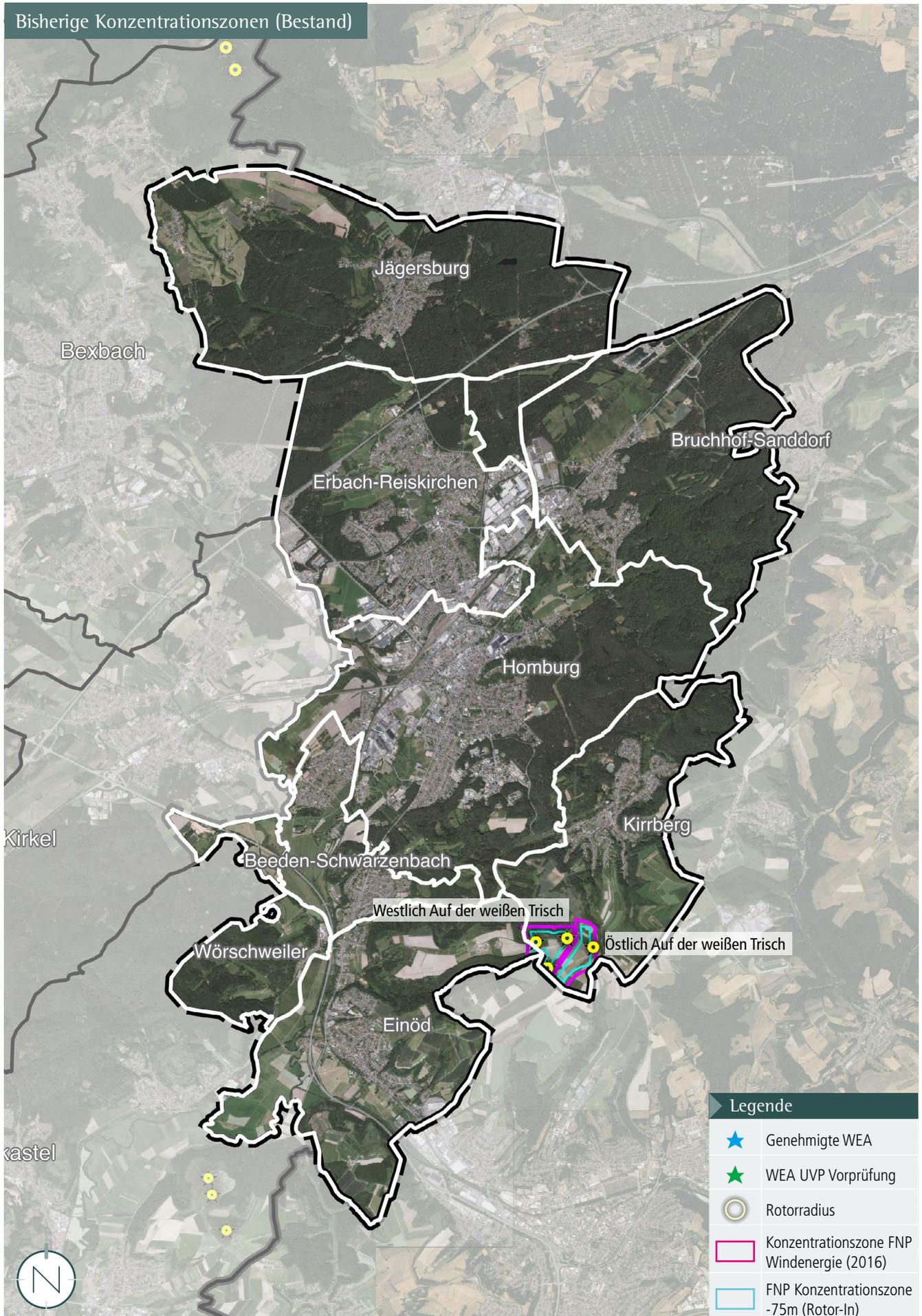
Die Kreisstadt Homburg (Saar) hat bereits einen sachlichen Teil-Flächennutzungsplan zur Nutzung der Windenergie aufgestellt (2016). Dieser stellt Konzentrationszonen mit Ausschlusswirkung außerhalb i.S.d. § 35 Abs. 3 S. 3 BauGB dar (sog. Planvorbehalt).

Die Flächenziele des WindBG basieren auf der Annahme, dass zur Erreichung des im EEG festgelegten Ausbauziels etwa 2 % der Bundesfläche für Windenergieanlagen genutzt werden müssen. Nach § 4 Abs. 3 WindBG zählen dabei nur solche Flächen voll zum Flächenbeitragswert, bei denen die Rotoren von Windenergieanlagen auch über die eigentliche Sonderbaufläche hinausreichen dürfen („Rotor-Out“). Flächen, bei denen die Rotoren vollständig innerhalb der dargestellten Sonderbaufläche bleiben müssen („Rotor-In“), werden hingegen nur anteilig angerechnet. Dafür ist eine genaue GIS-gestützte Analyse erforderlich: Von der Außengrenze der Fläche wird ein Puffer in Breite des einfachen Rotorradius abzüglich des Mastfußradius abgezogen. Dieser Radius wird gesetzlich mit 75 Metern angesetzt.



Erklärung zum -75m-Puffer von „Rotor-In“ zu „Rotor-Out“

Bisherige Konzentrationszonen (Bestand)



Bestehende Konzentrationszonen (Rotor-In) mit einem 75 m nach innen (Anrechenbarkeit nach § 4 Abs. 3 WindBG), sowie bestehende WEA, Quelle Hintergrunddaten: © GeoBasis-DE / LVGL-SL (2024), LVGL

Da im bisherigen Flächennutzungsplan Windenergie (2016) keine klare Rotor-Out-Regelung festgelegt wurde, dürfte die Planung folglich auf der Annahme „Rotor-In“ beruhen. Zur Ermittlung des bisherigen Standes der Windenergiesteuerung ist die dargestellte Fläche daher nicht voll anrechenbar. Die Konzentrationszonen werden um 75 m nach innen gepuffert (angenommener Rotorradius), also entlang der Außenlinie reduziert.

4 WEA liegen innerhalb der FNP-Konzentrationszonen Windenergie (2017 in Betrieb genommen). Auch die von diesen Anlagen überstrichenen Flächen außerhalb der um 75 m reduzierten Pufferzone der Konzentrationszonen können als Windenergiegebiet angerechnet werden. Diese Anrechenbarkeit gilt nach § 4 Abs. 1 WindBG jedoch ausschließlich für das Teilflächenziel zum zweiten Stichtag, also 2030.

Ergebnis

Es ergibt sich folgendes Bild:

- Das kommunale Teilflächenziel nach Anlage 1 SFZG für den 31.12.2027 wird nicht erreicht.
- Das kommunale Teilflächenziel nach Anlage 1 SFZG für den 31.12.2030 wird nicht erreicht.

Basierend auf den ermittelten Werten gibt es Anlass für eine Änderung des Flächennutzungsplans (FNP).

Der FNP muss für eine volle Anrechenbarkeit der bisherigen Konzentrationszonen nach SFZG förmlich nach Vorschriften des BauGB geändert werden (§ 1 Abs. 8 BauGB), ein deklaratorischer Beschluss nach § 5 Abs. 4 WindBG genügt hier nicht. Es wird unabhängig vom Abzug infolge der Rotor-In-Regelung Planungsbedarf ausgelöst.

Zielerreichung nach SFZG Zielwert 31.12.2027: 0,91 % / 75,14 ha

	Gesamte Konzentrationszonen (Rotor-Out, gilt vorliegend nicht)		Reduzierte Konzentrationszone (Rotor-In, kann für FNP-Änderung angenommen werden)	
	Fläche	Anteil	Fläche	Anteil
Fläche	66,47 ha	0,80%	30,65 ha	0,37%
Überschuss / Defizit in Bezug zum Teilflächenziel 31.12.2027	-8,67 ha	-11,54%	-44,49 ha	-59,21%

Zielerreichung nach SFZG Zielwert 31.12.2030: 1,65 % / 136,25 ha

	Gesamte Konzentrationszonen (Rotor-Out, gilt vorliegend nicht)		Reduzierte Konzentrationszone (Rotor-In, kann für FNP-Änderung angenommen werden)	
	Fläche	Anteil	Fläche	Anteil
Fläche	66,47 ha	0,80%	30,65 ha	0,37%
Rotorflächen außerhalb	0,19 ha	0,01%	2,30 ha	0,03%
Fläche gesamt	66,66 ha	0,81%	32,95 ha	0,40%
Überschuss / Defizit in Bezug zum Teilflächenziel 31.12.2030	-69,59 ha	-51,08%	-103,30 ha	-75,82%

Umsetzbarkeit Rotor-In-Bestandsflächen

Überdies sollen die Windenergiegebiete umsetzbar sein, was bedeutet, dass ggf. zwischenzeitlich aufgetretene Restriktionen oder damals nicht zu berücksichtigende Belange etc. der Realisierung von WEA heute entgegenstehen können. Daher werden die um 75 m reduzierten Konzentrationszonen auf unüberwindbare Hemmnisse für Windenergieanlagen geprüft. Dies verkleinert die real umsetzbare bzw. anrechenbare Kulisse noch einmal. Teilweise kann jedoch aus den bestehenden Konzentrationszonen auch Bestandsschutz abgeleitet werden.

Bedeutung einer Zielverfehlung

Sollte die Kommune nicht die Flächenbeitragswerte erfüllen, drohen planungsrechtliche Automatismen in Kraft zu treten.

Sobald und solange nach Ablauf des jeweiligen Stichtages gemäß § 3 Absatz 1 Satz 2 des WindBG weder das kommunale Teilflächenziel nach Spalte 1 (2027) beziehungsweise Spalte 2 (2030) der Anlage des SFZG erreicht wird, gelten die Rechtsfolgen des § 249 Abs. 7 BauGB.

Dies bedeutet einerseits, dass die Errichtung von Windenergieanlagen nicht mehr an bislang bestehende Konzentrationszonen gebunden sind, sondern auch, dass Vorhaben nach § 35 Absatz 1 Nummer 5 BauGB, die der Erforschung, Entwicklung oder Nutzung der Windenergie dienen, eine „gesteigerte“ Privilegierung zukommt. In diesem Szenario könnten Windenergieanlagen weder Darstellungen in Flächennutzungsplänen, noch Ziele der Raumordnung entgegengehalten etc. werden. Es würde ein ungesteuerte Ansiedlung drohen, auf die die Kommune keinen planerischen Einfluss mehr hätte.

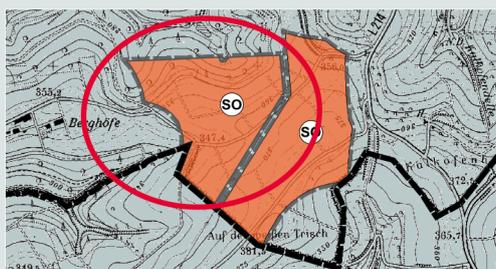
Wenn die Kommune jedoch ihr Teilflächenziel erreicht hat, dürfen WEA grundsätzlich nur noch innerhalb der ausgewiesenen Windenergiegebiete errichtet werden. Außerhalb dieser Gebiete gelten Vorhaben zur Erforschung, Entwicklung oder Nutzung der Windenergie dann als sonstige Vorhaben im Außenbereich nach § 35 Abs. 2 BauGB und sind nicht mehr privilegiert (§ 249 Abs. 2 BauGB). In der Regel stehen solchen Vorhaben außerhalb der Windenergiegebiete dann öffentliche Belange entgegen.

Schlussfolgerung

Aufgrund der gesetzlichen Automatismen nach § 245e und § 249 BauGB entsteht erheblicher Handlungsdruck, die Flächenbeitragswerte nach WindBG bzw. SFZG einzuhalten.

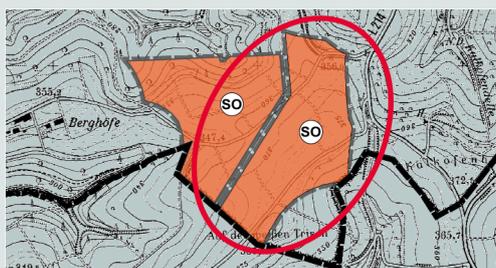
Unter Berücksichtigung der umsetzbaren Rotor-In Bestandsflächen verbleibt akuter Planungsbedarf. Es müssen die bestehenden Flächen erweitert bzw. zusätzliche Flächen zugunsten von Windenergieanlagen dargestellt werden, um einer unkontrollierten Ansiedlung („Wildwuchs“) entgegenwirken zu können. **Es fehlen Windenergiegebiete in einem Umfang von ca. 106,82 ha, um WEA außerhalb der Windenergiegebiete entprivilegieren zu können.**

Bestehende Konzentrationszonen FNP Windenergie (2016)



Westlich Auf der weißen Trisch (Einöd / Kirrberg)

- Sonderbaufläche FNP: ca. 33,77 ha
- Bei Rotor-In (-75m): ca. 16 ha
- In Abzug zu bringende Restriktionen in der Fläche:
 - Gesetzlich geschützte Biotope > 1.000 m² (Ausweisung parallel zur Aufstellung des alten FNP)
 - Fläche besonders starker Neigung (technische Umsetzbarkeit wurde bislang nicht berücksichtigt)
- Freileitung und sonstige Restriktionen wurden bereits 2016 berücksichtigt und es wurden Windenergieanlagen bereits realisiert



Östlich Auf der weißen Trisch (Kirrberg)

- Sonderbaufläche FNP: ca. 32,7 ha
- Bei Rotor-In (-75m): ca. 14,6 ha
- In Abzug zu bringende Restriktionen in der Fläche:
 - Fläche besonders starker Neigung (technische Umsetzbarkeit wurde bislang nicht berücksichtigt)
 - Wohnen im Außenbereich (Abstand zur Hofstelle „Schangenhof“ auf Zweibrücker Gemarkung wurde bislang nicht hinreichend berücksichtigt)
- Freileitung und sonstige Restriktionen wurden bereits 2016 berücksichtigt und es wurden bereits Windenergieanlagen realisiert

Zwischenbilanz zu umsetzbaren Rotor-In-Bestandsflächen

Fläche gesamt		Überschuss / Defizit in Bezug zum Teilflächenziel 31.12.2027		Überschuss / Defizit in Bezug zum Teilflächenziel 31.12.2030*	
29,43 ha	0,36%	-45,71 ha	-60,84%	-106,82 ha	-78,4%

*Rotorflächen von Windenergieanlagen außerhalb der um 75m nach innen gepufferten Konzentrationszone werden hier für das Teilflächenziel 31.12.2030 nicht berücksichtigt, da lediglich die zum Stichtag in Betrieb befindlichen Anlagen nach SFZG anrechenbar sind und eine zwischenzeitliche Außerbetriebnahme nicht auszuschließen ist bzw. zusätzliche WEA hinzukommen könnten

Standortsuche

Da bislang nicht genug Flächen für Windenergieanlagen dargestellt wurden, um den kommunalen Flächenbeitragswert zu erreichen, gilt es Flächen zu suchen, die sich hierfür heranziehen lassen.

Mit dem Gesetz zur Erhöhung und Beschleunigung des Ausbaus von Windenergieanlagen an Land vom 01.02.2023 wurde das System zur Planung und Steuerung von Windenergieanlagen durch das Baugesetzbuch grundlegend geändert. Demnach ist es gem. § 249 Abs. 6 BauGB nun nicht mehr für die Rechtswirksamkeit des Plans beachtlich, ob und welche sonstigen Flächen im Planungsraum für die Darstellung von Windenergiegebieten geeignet sind. Dies soll sicherstellen, dass im Rahmen einer gerichtlichen Überprüfung nach Umstellung auf eine Positivplanung keine unangemessen hohen Anforderungen an Windenergiegebiete gestellt werden (vgl. BT-Drs. 20/2355, S. 34).

Insbesondere entfällt die „Tabuzonenrechtsprechung“ mitsamt der Tabuzonenbetrachtung für die Darstellung von Windenergiegebieten (vgl. Arbeitshilfe zum Vollzug des sog. Wind-an-Land-Gesetz vom 03.07. 2023, S. 11). Es kann keine bestimmte Planungsmethodik, etwa in Form bestimmter Planungsschritte einer vergleichenden Betrachtung, verlangt werden. (vgl. BT-Drs. 20/2355, S. 34). Daher wird keine strenge Trennung zwischen harten und weichen Kriterien vorgenommen, die der Windenergie entgegenstehen.

Basis der Suche nach Standorten für zusätzliche Windenergiegebiete bilden die Kriterien der saarländischen Windflächenpotenzialstudie 2024. Diese enthält neben zahlreichen rechtsverbindlichen Ausschlusskriterien (z.B. Ausschluss von Naturschutzgebieten), auch faktische Ausschlusskriterien (Verkehrs- und Siedlungsflächen) und Vorsorgeabstände. Überdies sind Flächen mit „geringerem“ Schutzanspruch enthalten, auf denen die Realisierung einer Windenergieanlage zu einer gewissen Wahrscheinlichkeit möglich ist (5%-100%).

An dieser Flächenkulisse orientiert sich die Standortsuche. Gleichwohl differenziert die Studie zwischen 6 Stufen (0%-100%), wie hoch die Wahrscheinlichkeit ist, dass auf Flächen ein Mastfuß realisiert werden

könnte. Das Überstreichen durch Rotoren wurde gesondert berücksichtigt. Der Flächennutzungsplan kann Flächennutzungen jedoch nur wie folgt in der Darstellung von Sonderbauflächen für Windenergie berücksichtigen:

- Zulässigkeit Mastfuß = „Mastfußfläche“
- Ausschluss Mastfuß & Zulässigkeit Rotorfläche = „Überstreichbare Fläche“
- Ausschluss Mastfuß & Ausschluss Rotorfläche = „Ausschlussfläche“

Um diese drei Status-Arten zu bestimmen, werden alle Flächennutzungen der Studie einzeln betrachtet und bewertet. Aufgrund der unterschiedlichen Realisierungswahrscheinlichkeit (Konfliktrisiken) ergeben sich dabei folgende Muster:

1. Flächen, die in der Studie mit einer Realisierungswahrscheinlichkeit von 0 % bewertet wurden, werden im Regelfall ebenfalls gänzlich ausgeschlossen. Teilweise dürfen diese Ausschlussflächen jedoch durch Rotoren überstrichen werden, da z.B. ökologisch wertvolle Waldflächen i.d.R. nicht mit einem Mastfuß bebaut werden dürfen, aber durchaus durch Rotoren überstrichen werden können (ähnlich bei Gewässern). Stellt sich die Situation vor Ort aufgrund einer Fehleinschätzung in der Studie anders dar, wird dies gesondert angegeben.
2. Flächen mit einer geringen Realisierungswahrscheinlichkeit von 5 % bis 20 % für eine WEA bergen erhöhtes Konfliktrisiko und wurden unterschiedlich eingestuft. Einen Überblick bietet die tabellarisch aufgeführten Kriterien. Hervorzuheben ist der hohe Rang von Einzelfallentscheidungen im Bereich Militär und Luftfahrt.
3. Da das Konfliktrisiko bei Flächen mit einer Realisierungswahrscheinlichkeit von 60%, 80% und 100% verhältnismäßig gering erscheint, wurden diese Flächen so eingestuft, dass dort i.d.R. sowohl Mastfuß als auch Rotorflächen zulässig sind (durchgängig Mastfußflächen). Ein Beispiel sind mit 60% Realisierungswahrscheinlichkeit eingestufte Schwerpunktgebiete des Biotopver-

bundsystems gem. § 21 BNatSchG, die einen Beitrag zu Kohärenz des NATURA-2000 Netzes leisten. Dort z.B. können punktuelle Eingriffe durch WEA als vertretbar erachtet werden, sofern sich im Verfahren keine anderen Erkenntnisse ergeben.

Der Denkmalschutz wird in der Standortsuche noch nicht berücksichtigt, ebenso wie in der Windenergieflächenpotenzialstudie 2024. Dies ist Gegenstand einer Einzelfallprüfung im Verfahren.

Bestehendes Baurecht in Form von ggf. noch nicht verwirklichten Bebauungsplänen wurde gesondert betrachtet, um entsprechende Vorsorgeabstände einzuhalten. Diese waren im Siedlungsflächenabstand der Landesstudie noch nicht enthalten.

Da der saarländischen Windflächenpotenzialstudie 2024 der 1. Entwurf des neuen Landesentwicklungsplans 2030 mit dem Stand vom 07.07.2023 zugrunde gelegt wurde, bislang jedoch weiterhin die Teilabschnitte Umwelt (2004) und Siedlung (2006) gelten, ergeben sich punktuell Disparitäten, die im Einzelfall betrachtet werden. Zur Erreichung der Flächenbeitragswerte ist der Planungsträger kraft § 249 Abs. 5 BauGB jedoch nicht an entgegenstehende Ziele der Raumordnung gebunden und kann diese folglich überwinden. Hierzu bedarf es nach derzeitigem Kenntnisstand keines Zielabweichungsverfahrens, oder einer vergleichbaren Behördenentscheidung (vgl. Söfker in EZBK, § 249 BauGB Rn. 118).

Es wird hier der Umgang mit Flächen mit einem Konfliktrisiko von 4 und 5 (20% bzw. 5% Realisierungswahrscheinlichkeit) tabellarisch aufgeführt, da dies individuell betrachtet wurde. Bei Konfliktrisiken mit einer angenommenen Realisierungswahrscheinlichkeit von 0% wurde dies, wie bereits dargelegt, an dieser Stelle nur angeführt, soweit die Bewertung von der Studie abweicht. Eine Übersicht aller Ausschlusskriterien für Mastfuß oder Rotorfläche befindet sich im Anhang.

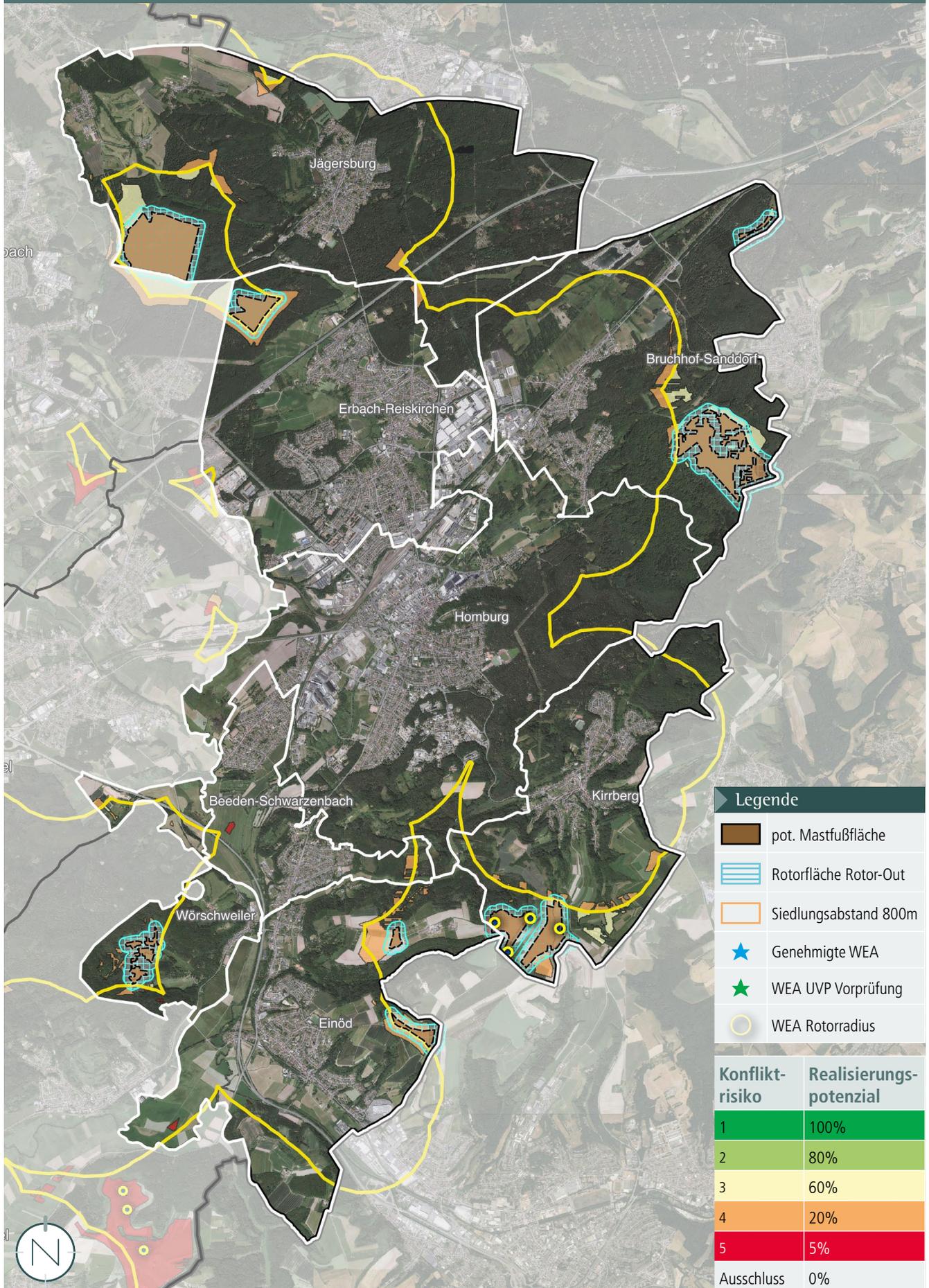
Bewertung besonderer Flächen bzw. mit geringer Realisierungswahrscheinlichkeit in der Standortanalyse (0%-20%)

Bezeichnung	Realisierungswahrscheinlichkeit Errichtung eines Mastfußes nach Windflächenpotenzialstudie 2024	Standort für Mastfuß	Rotorüberschlag	Begründung
Nahbereich für kollisionsgefährdete Vogelarten i.S.d. § 45b Abs. 2 i.V.m. Anlage 1 BNatSchG	5%	nein	nein	„Befindet sich im Nahbereich ein Brutplatz, ist das Tötungs- und Verletzungsrisiko gem. § 45b Abs. 2 BNatSchG signifikant erhöht und die Windenergienutzungen nur im Ausnahmefalle möglich.“
Zentraler Prüfbereich für kollisionsgefährdete Vogelarten i.S.d. § 45b Abs. 3 i.V.m. Anlage 1 BNatSchG	20%	ja	ja	ggf. sind artenschutzfachlich anerkannte Schutzmaßnahmen i.S.d. Anlage 2 BNatSchG zur signifikanten Risikominderung des Tötungs- und Verletzungsrisikos von Brutplätzen nötig, eine Realisierung wird dennoch für möglich gehalten; ggf. liefert das weitere Verfahren im Einzelfall andere Erkenntnisse
Important Bird Area (IBA) der Kategorien A1-3, A4 iv), B1 iv), B2, C1 und 2, C5 und 6, außerhalb von Europäischen Vogelschutzgebieten/ SPA	20%	ja	ja	ggf. sind artenschutzfachlich anerkannte Schutzmaßnahmen i.S.d. Anlage 2 BNatSchG zur Risikominderung nötig, eine Realisierung wird dennoch für möglich gehalten; ggf. liefert das weitere Verfahren im Einzelfall andere Erkenntnisse
Puffer im Abstand 600 – 800 m um Wohnen im Innenbereich	20%	nein	ja	Mit zunehmender Entfernung nimmt die Lärmbelastung und bedrängende Wirkung durch WEA ab. Im Abstand von 800 m wird gegenüber einem Abstand von 600 m (Ausschlusskriterium) immer noch von einem hohem Konfliktrisiko ausgegangen. Da der Abstand im FNP Windenergie auch bislang bei 800 m lag, wird dieser Bereich auch künftig als Ausschluss für Mastfüße gewertet
400-m-Puffer um Freizeitanlagen, Schwimmbäder, Golfplätze	20%	nein	nein	Die Gebiete mit Erholungsfunktion sind eher empfindlich gegenüber optischen und akustischen Reizen. Gegenüber der Windpotenzialstudie wird ein Ausschluss zur Bewahrung der Erholungsfunktion definiert, aufgrund des geringen Abstandes, sowohl für den Mastfuß als auch für die Rotorblattspitze
Schleppstrecken für Segelflugzeuge	20%	nein (einzelfallabhängig)	ja (einzelfallabhängig)	In der Bewertung der Windpotenzialstudie wird davon ausgegangen, dass hier eine Verweigerung der Zustimmung durch die Luftfahrtbehörde zwar in weniger Fällen als in anderen Luftfahrt-Sicherheitsbereichen zu erwarten ist, dennoch besteht ein sehr hohes Konfliktrisiko, insbesondere aufgrund der geringen Geschwindigkeiten während der Schleppphase.

Bewertung besonderer Flächen bzw. mit geringer Realisierungswahrscheinlichkeit in der Standortanalyse (0%-20%)

Bezeichnung	Realisierungswahrscheinlichkeit Errichtung eines Mastfußes nach Windflächenpotenzialstudie 2024	Standort für Mastfuß	Rotorüberschlag	Begründung
Sonstige Sicherheitsbereiche der Luftfahrt (Bauschutzbereich des Flughafens, Instrumentenflugverfahren Sonderlandeplatz Zweibrücken, Sichtflugstrecken und Meldepunkte Flughafen Saarbrücken, Circling-Verfahren Flughafen Saarbrücken, Mindestabstände von Luftfahrthindernissen zu Platzrundenbereichen von Flugplätzen, An-/Abflugbereiche von Hubschrauberlandeplätzen, Radaranlagen mit 3.000-m-Puffer, Anlagenschutzbereiche ziviler Flugsicherungseinrichtungen)	5%	nein	ja	Hier werden die Flächen als Ausschluss für Mastfüße gewertet, aufgrund der Pufferung der Studie wird jedoch erwartet, dass Rotoren überstreichen dürfen: „Die Erteilung einer Baugenehmigung zur Errichtung von WEA bedarf aufgrund von deren Relevanz als Luftfahrthindernis - innerhalb des Bauschutzbereichs eines Flughafens gem. § 12 Abs. 1 und außerhalb von Bauschutzbereichen gem. § 14 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) - der Zustimmung der Luftfahrtbehörde und daher einer Einzelfallprüfung. Die Luftfahrtbehörde trifft ihre Entscheidung gem. § 31 Abs. 3 LuftVG im Rahmen konkreter Anträge auf der Grundlage einer zuvor eingeholten gutachterlichen Stellungnahme der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH. Aufgrund der Anlagenhöhe moderner, leistungsstarker WEA ist davon auszugehen, dass die Zustimmung innerhalb des jeweils betrachteten Bereichs in den allermeisten Fällen verweigert wird.“
Militärische Radaranlagen der Landesverteidigung mit einem Puffer von 10.000 m und Absetzzonen Fallschirmsprung	20%	(nein) einzelfallabhängig	(nein) einzelfallabhängig	Inwiefern eine Betroffenheit eine Beeinträchtigung bedeutet, entscheidet die Bundeswehr nach Einzelfallprüfung, i.d.R. wird jedoch von einem hohen Konfliktrisiko ausgegangen (insbesondere Fallschirmsprung)
Ökologisch wertvolle Waldflächen: Bestandsschutz bei alter Konzentrationszone:	0% keine Angabe	nein ja	ja ja	Hier wird der Einschätzung der Windflächenpotenzialstudie 2024 gefolgt. Ausnahme für Mastfüße innerhalb von Wald gem. § 8 Abs. 2 LWaldG werden dort vorgesehen, wo bereits rechtswirksame Konzentrationszonen dargestellt wurden, da die Novellierung des Landeswaldgesetzes im Sommer 2024 erfolgte und dort erst nachträglich ein faktisches Waldumwandlungsverbot geschaffen wurde
Denkmalschutz (Grabungsschutzgebiete etc.)	keine Angabe	ja (einzelfallabhängig)	ja (einzelfallabhängig)	„Grundsätzlich ist die Errichtung einer WEA innerhalb eines Kulturdenkmals (Bau- und Bodendenkmäler, Garten-, Park- und Friedhofsanlagen) oder beeinträchtigend in der Umgebung eines Kulturdenkmals genehmigungspflichtig gem. § 6 Abs. 1 u. 2 SDSchG. Die fachliche und rechtliche Bewertung kann hierbei ausschließlich im Einzelfall erfolgen.“

Potenzialflächen nach Einzelfallprüfung und umsetzbare Rotor-In-Konzentrationszonen (Bestand)



Mastfuß-Potenzialflächen mit 75 m überstreichbarem Puffer nach außen (mit Glättung zur Vermeidung von Datenbedingten Treppeneffekten, Ausblenden von Splitterflächen unter einem Hektar zur Übersicht); Quelle Hintergrunddaten: © GeoBasis-DE / LVGL-SL (2024), LVGL / Referat F/1 MWIDE

Darstellung von Sonderbauflächen für Windenergieanlagen

Standortentscheidung

Um den kommunalen Flächenbeitragswert für Windenergiegebiete zu erreichen, müssen bestehende Konzentrationszonen vergrößert bzw. neue Sonderbauflächen für Windenergieanlagen dargestellt werden.

Die Kreisstadt Homburg (Saar) entscheidet sich im Rahmen ihrer Planungshoheit, gezielt nur bestimmte Flächen als Sonderbauflächen für Windenergieanlagen darzustellen, die im Rahmen der Standortsuche als Potenzial ermittelt wurden. Neben einem Mindestabstand von Mastfuß zu Wohnen im Innenbereich, der aus dem bisherigen Abstand des alten FNP Windenergie (2016) abgeleitet wird, bietet sich eine Mindestgröße der Windenergiegebiete an, um Anlagenbetreibern Ausweichoptionen bei der Feinplanung zu geben (Flexibilität bei der exakten Platzierung des Mastfußes). Obwohl dieser Mindestwert nach wie vor als relativ niedrig einzustufen ist, sollte er dank des „Rotor-Out“-Ansatzes ausreichen, um dem Ausbau der Windstromerzeugung angemessene Rechnung zu tragen, da lediglich der Mastfuß im Windenergiegebiet positioniert sein muss.

Die Schwellenwerte sind jeweils:

- 800 m Abstand zu Wohngebieten und gemischt genutzten Gebieten in Ortslage (zum Mastfuß)
- Mindestgröße 1 ha.

Die Windenergiegebiete bestehen nun einerseits aus den bisherigen Konzentrationszonen, die um 75 m entlang der Außenlinie reduziert (da bislang Rotor-In) und von denen WEA entgegenstehende Restriktionen abgezogen wurden. Anschließend wurde dort, wo möglich, die bisherige Fläche als „Rotor-Out“ dargestellt. Hinzu treten Arrondierungen und Neudarstellungen aus der Standortsuche.

Zeichnerisch wird in der Plandarstellung eine maßstabsbedingte Vereinfachung vorgenommen. Daher erfolgt eine Glättung, die „Treppennaster“ aus der Datenanalyse bereinigt und zu einer leichten Reduzierung der Flächenkulisse führt. Überdies werden kleinere Lücken innerhalb zusammenhängender Flächen geschlossen oder im räumlichen Zusammenhang stehende

Flächen zusammengeführt. Da es sich bei diesen Kleinstflächen teilweise um Gewässer II. oder III. Ordnung, kleinflächige Biotope, Flächen starker Neigung o.Ä. handelt, vergrößern sich zwar technisch gesehen die Windenergiegebiete dadurch - die Flächen werden jedoch für die Flächenbeitragswerte nicht angerechnet bzw. gesondert bilanziert. Die Kleinstflächen sind im Rahmen des Zulassungsverfahrens zu beachten.

Ausschluss von Alternativen

Im Rahmen der Standortsuche ergeben sich Splitterflächen, die aufgrund ihrer Größe, wie dargelegt, nicht für eine Darstellung als Windenergiegebiet geeignet sind. Alle Flächen ab einem Schwellenwert von einem Hektar die ermittelt wurden, werden künftig als Windenergiegebiet in der sachlichen FNP-Fortschreibung dargestellt.

Erläuterungen

Die dargestellten Flächen stellen das Ergebnis einer fundierten Standortuntersuchung innerhalb des gesamten Gebietes der Kommune dar. Der vorliegenden Fortschreibung des sachlichen Teilflächennutzungsplanes „Windenergie“ liegt maßgeblich die Windflächenpotenzialstudie Saarland 2024 vom 24. Mai 2024 zugrunde.

Die Darstellung von Sonderbauflächen für die Windenergienutzung im Flächennutzungsplan ist grundsätzlich als Angebotsplanung zu verstehen, wobei die spätere konkrete Errichtung von Windenergieanlagen nur einen punktuellen Eingriff innerhalb der gesamten dargestellten Fläche darstellt. Ob tatsächlich alle Flächen zur Errichtung von Windenergieanlagen genutzt werden, ist nicht vorhersagbar (u.a. Eigentumsverhältnisse, Netzanschlusskapazität). Ebenso wenig kann auf der Flächennutzungsplanebene eine Aussage getroffen werden, wie viele Anlagen tatsächlich errichtet werden. Es ist nicht absehbar, welche Eingriffe tatsächlich erfolgen (Versiegelung Boden, Rodungen...). Dies ist erst im Zuge der konkreten Objektplanungen möglich.

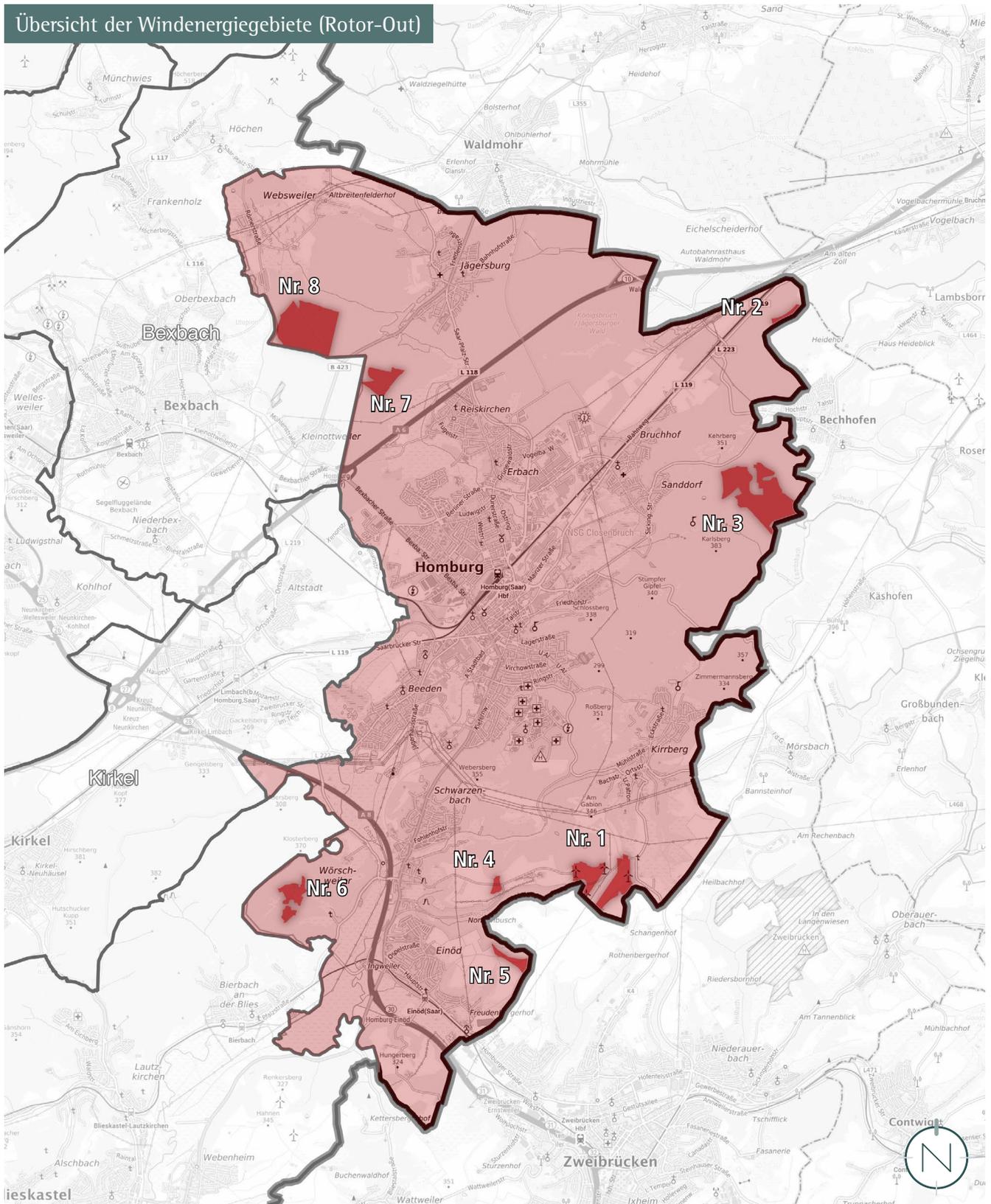
In den nach Anlage 1 des BNatSchG definierten Bereichen kollisionsgefährdeter Brutvogelarten sind ggf. artenschutzrechtliche anerkannte Schutzmaßnahmen i.S.d. Anlage 2 BNatSchG bei der Verwirklichung von Windenergieanlagen zu ergreifen.

Die konkrete Ermittlung und Bestimmung von Maßnahmen zur notwendigen Kompensation der Eingriffe in Natur und Landschaft sowie die Suche und dingliche Sicherung von Kompensationsflächen kann erst in dem weiterführenden Genehmigungsverfahren stattfinden.

In den nachfolgenden Verfahren (Immissionsschutzrechtliches Genehmigungsverfahren, eventuell Bebauungsplan-Verfahren) können weitere Auflagen erfolgen (bis hin zu lokalen Tabuflächen).

Nachfolgend werden sämtliche Windenergiegebiete aufgeführt. Gleichzeitig sind diese auch in der Planzeichnung zur Fortschreibung des Flächennutzungsplanes verortet. Es wird grundsätzlich zwischen den Kategorien „Bestandsanpassung“ und „Neudarstellung“ unterschieden.

Übersicht der Windenergiegebiete (Rotor-Out)



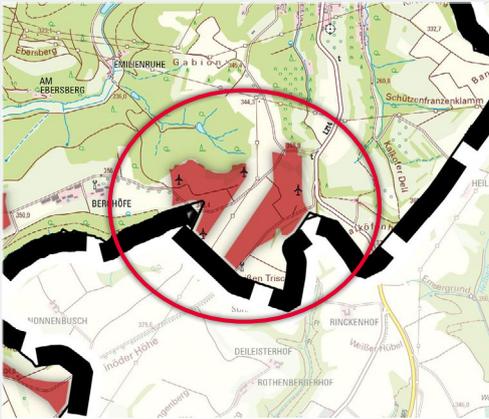
Künftige Sonderbauflächen für Windenergieanlagen; (ohne Maßstab), Quelle Hintergrunddaten: © GeoBasis-DE / GDZ-BKG-Bund (2025)

Flächenbilanz

Sonderbauflächen (Mastfuß) in der FNP Fortschreibung	202,76 ha
Anrechenbare Fläche nach Datensatz Windflächenpotenzialstudie 2024 unter Berücksichtigung dargelegter Gewichtung (mit Glättung der Studiendaten, ohne Lückenschluss durch Kleinstflächen, abzüglich kleinflächiger Restriktionen)	170,58 ha
SFZG-Zielwert 31.12.2027	2,07 % (Ziel 0,91 %)
SFZG-Zielwert 31.12.2030 (ohne WEA die zum Stichtag in Betrieb sind)	2,07 % (Ziel 1,65 %)

Windenergiegebiete im Einzelnen

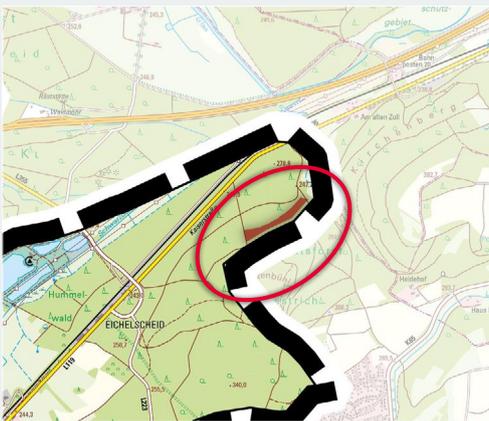
Steckbriefe der Windenergiegebiete



Kirrberg / Einöd - Nr. 1 „Auf der weißen Trisch“ (ca. 35 ha)

Bestandsanpassung

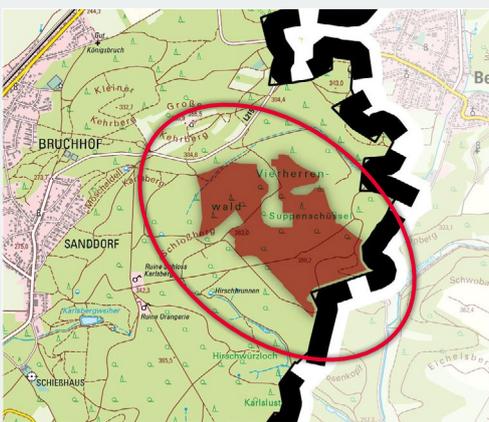
- Lage: Östlich des Betriebes „Berghöfe“, westlich der L 214 und der Hütte „Kirrberg“
- Nutzung: Landwirtschaftliche Nutzung, Windenergieanlagen, Funkmast o.ä.
- Umgebung: Wald und landwirtschaftlich genutzte Flächen
- FNP (1980): Fläche für Landwirtschaft
- FNP Windenergie (2016): Überwiegend Zulässigkeit von WEA
- Ziele des LEP (2004/2006): Vorranggebiet Grundwasserschutz
- Restriktionen im Einzelnen: Siehe Anhang



Bruchdorf-Sanddorf - Nr. 2 „Am Störzenbühl“ (ca. 2 ha)

Neudarstellung

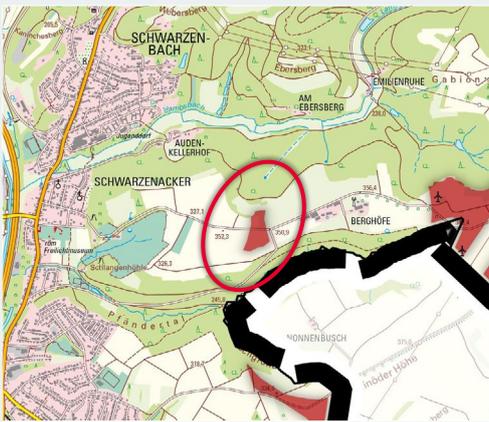
- Lage: Südöstlich der Kaiserslauterer Straße (L 119)
- Nutzung: Forstwirtschaft
- Umgebung: Wald
- FNP (1980): Fläche für Forstwirtschaft
- FNP Windenergie (2016): Ausschluss von WEA
- Ziele des LEP (2004/2006): Vorranggebiet Grundwasserschutz
- Restriktionen im Einzelnen: Siehe Anhang



Bruchdorf-Sanddorf - Nr. 3 „Suppenschüssel“ (ca. 63 ha)

Neudarstellung

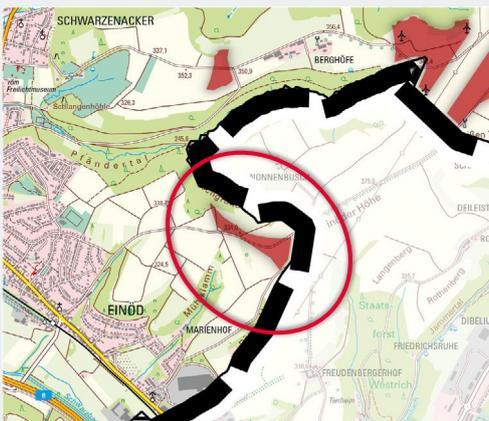
- Lage: Südlich der „Kehrbühlshütte“ und südlich der L 225
- Nutzung: Forstwirtschaft
- Umgebung: Wald
- FNP (1980): Fläche für Forstwirtschaft
- FNP Windenergie (2016): Ausschluss von WEA
- Ziele des LEP (2004/2006): teils Vorranggebiet Grundwasserschutz
- Restriktionen im Einzelnen: Siehe Anhang



Einöd - Nr. 4 „Westlich Berghof“ (ca. 3 ha)

Neudarstellung

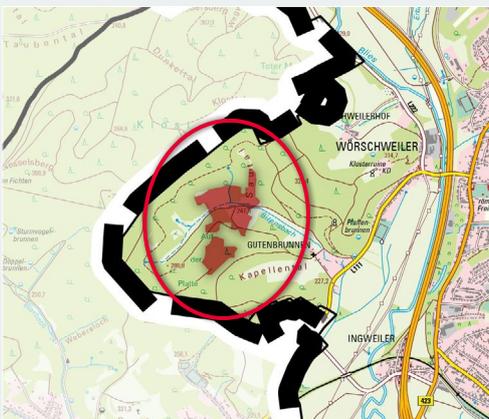
- Lage: Westlich des Betriebs „Berghof“
- Nutzung: Landwirtschaft
- Umgebung: landwirtschaftlich genutzte Flächen, teils Wald
- FNP (1980): Fläche für Landwirtschaft
- FNP Windenergie (2016): Ausschluss von WEA
- Ziele des LEP (2004/2006): teils Vorranggebiet Grundwasserschutz und teils Vorranggebiet Landwirtschaft
- Restriktionen im Einzelnen: Siehe Anhang



Einöd - Nr. 5 „Weizenacker“ (ca. 6 ha)

Neudarstellung

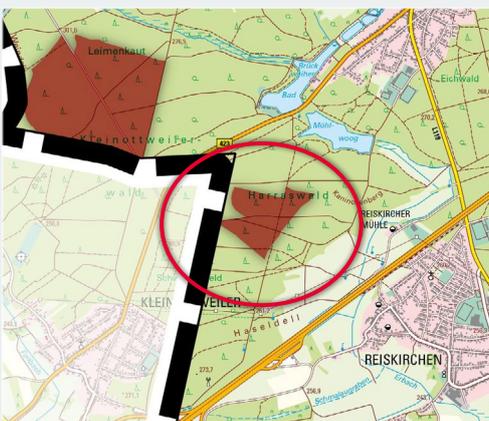
- Lage: Westlich des Betriebs „Berghof“
- Nutzung: Landwirtschaft, kleine Schutzhütte o.Ä.
- Umgebung: landwirtschaftlich genutzte Flächen, teils Wald
- FNP (1980): Fläche für Landwirtschaft
- FNP Windenergie (2016): Ausschluss von WEA
- Ziele des LEP (2004/2006): teils Vorranggebiet Grundwasserschutz und teils Vorranggebiet Landwirtschaft
- Restriktionen im Einzelnen: Siehe Anhang



Wörschweiler - Nr. 6 „Gutenbrunner Tal“ (ca. 14 ha)

Neudarstellung

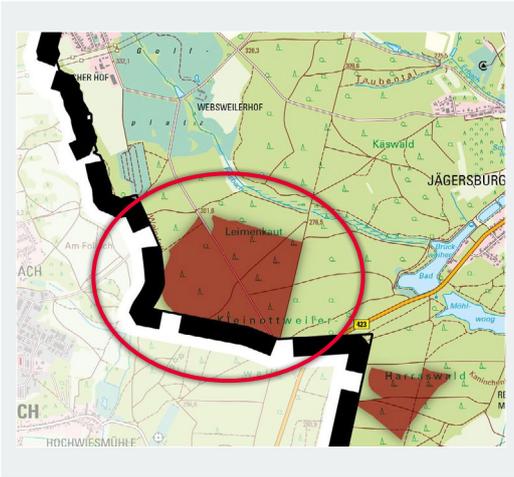
- Lage: Westlich des Gutenbrunner Schlosses (L 111)
- Nutzung: Land- und Forstwirtschaft
- Umgebung: Wald
- FNP (1980): Fläche für Forst- und Landwirtschaft
- FNP Windenergie (2016): Ausschluss von WEA
- Ziele des LEP (2004/2006): Vorranggebiet Grundwasserschutz
- Lage innerhalb eines unzerschnittenen Raums gem. § 6 SNG (Abwägung mit § 2 EEG)
- Restriktionen im Einzelnen: Siehe Anhang



Erbach-Reiskirchen - Nr. 7 „Reiskircher Dick“ (ca. 16 ha)

Neudarstellung

- Lage: Südwestlich der B 423, nordwestlich der A 6
- Nutzung: Forstwirtschaft
- Umgebung: Wald
- FNP (1980): Fläche für Forst- und Landwirtschaft
- FNP Windenergie (2016): Ausschluss von WEA
- Ziele des LEP (2004/2006): teils Vorranggebiet Grundwasserschutz
- Restriktionen im Einzelnen: Siehe Anhang



Jägersburg - Nr. 8 „Leimenkaut“ (ca. 63 ha)

Neudarstellung

- Lage: Nordwestlich der B 423, südlich des Felsbachs
- Nutzung: Forstwirtschaft
- Umgebung: Wald
- FNP (1980): Fläche für Forst- und Landwirtschaft
- FNP Windenergie (2016): Ausschluss von WEA
- Ziele des LEP (2004/2006): teils Vorranggebiet Grundwasserschutz
- Restriktionen im Einzelnen: Siehe Anhang

Auswirkungen der Fortschreibung, Abwägung

Abwägung der öffentlichen und privaten Belange

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

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

- Sammlung des Abwägungsmaterials
- Gewichtung der Belange
- Ausgleich der betroffenen Belange
- Abwägungsergebnis

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

Hinsichtlich der städtebaulichen Ordnung und Entwicklung bzw. der natürlichen Lebensgrundlagen (im Sinne des § 1 Abs. 6 BauGB) sind insbesondere folgende mögliche Auswirkungen beachtet und in die Fortschreibung des sachlichen Teilflächennutzungsplan „Windenergie“ eingestellt:

Auswirkungen auf die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse

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

Das bedeutet, dass Wohn- und Arbeitsstätten so entwickelt werden sollen, dass Beeinträchtigungen vermieden werden. Dies

wird unter anderem dadurch erreicht, dass unvereinbare Nutzungen voneinander getrennt werden.

Die Darstellungen der Fortschreibung des sachlichen Teilflächennutzungsplan „Windenergie“ wurden vor diesem Hintergrund so gewählt, dass die bisherigen Siedlungsflächenabstände in die Rotor-Out-Planung übertragen wurden. Hierdurch wird Konfliktfreiheit gewährleistet. Für potenzielle zukünftige Windenergieanlagen wurden anhand der Standortsuche grundsätzlich die Flächen ausgewählt, die die geringsten Konflikte aufweisen.

Mögliche Beeinträchtigungen durch Windenergieanlagen beispielsweise aufgrund von Lärmimmissionen oder Schattenwurf wurden in der Fortschreibung des sachlichen Teilflächennutzungsplan „Windenergie“ durch den gewählten Abstand zu Wohngebieten und gemischt genutzten Gebieten im Innenbereich berücksichtigt. Für Wohnen im Außenbereich wird im Einklang mit der saarländischen Windpotenzialflächenstudie 2024 ein geringerer Abstand veranschlagt, da die Bedeutung der Wohnnutzung und deren Empfindlichkeit aufgrund der Anzahl von potenziell betroffenen Personen insgesamt im Vergleich geringer ausfällt.

Neben den Geräuschen und der Verschattung kann auch die optisch bedrängende Wirkung von WEA maßgebend für den notwendigen Abstand zur Wohnbebauung sein. Nach § 249 Abs. 10 BauGB steht der öffentliche Belang einer „optisch bedrängenden Wirkung“ einer Windenergieanlage in der Regel nicht entgegen, wenn der Abstand von der Mitte des Mastfußes der Windenergieanlage bis zu einer zulässigen baulichen Nutzung zu Wohnzwecken mindestens der zweifachen Höhe der Wind-

energieanlage entspricht.“ Der notwendige Abstand kann jedoch erst bei Konkretisierung der Planung im Einzelfall ermittelt werden und hängt insbesondere von der Anlagenhöhe und der Topografie ab. Durch den gewählten Mindestabstand zur Siedlungsfläche dürfte diese Anforderung jedoch gewahrt sein, insbesondere da die bisherigen Abstände beibehalten werden.

Die von Windenergieanlagen ausgehenden tieffrequenten Geräusche und der Infraschall sind gemäß TA Lärm sowie einschlägigen DIN-Normen in einer Einzelfallprüfung anhand der konkreten Anlage und der örtlichen Verhältnisse im nachgelagerten Genehmigungsverfahren zu bewerten. Nach aktuellem wissenschaftlichen Erkenntnisstand liegen die von Windenergieanlagen erzeugten Infraschallpegel im Regelfall deutlich unterhalb der Hör- und Wahrnehmungsschwelle des Menschen. Gesundheitsgefährdende Wirkungen konnten bislang nicht nachgewiesen werden. Die Einhaltung der gewählten Vorsorgeabstände zur Wohnbebauung vermeidet erhebliche Belästigungen und gewährleistet nach heutigem Stand eine Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen durch Infraschall.

Da mit zunehmender Entfernung die Lärmbelastung und bedrängende Wirkung durch WEA abnimmt, sind gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse durch die gewählten Mindestabstände gewährleistet. Etwaige Beeinträchtigungen oder ggf. Konflikte sind jedoch im Zuge der nachgelagerten Verfahren im Einzelfall zu prüfen und falls erforderlich, durch geeignete Maßnahmen zu beheben.

Die Fortschreibung des sachlichen Teilflächennutzungsplan „Windenergie“ kommt somit der Forderung, dass die Bevölkerung

Vorrang erneuerbarer Energien

§ 2 EEG

„Die Errichtung und der Betrieb von Anlagen sowie den dazugehörigen Nebenanlagen liegen im überragenden öffentlichen Interesse und dienen der öffentlichen Gesundheit und Sicherheit. Bis die Stromerzeugung im Bundesgebiet nahezu treibhausgasneutral ist, sollen die erneuerbaren Energien als vorrangiger Belang in die jeweils durchzuführenden Schutzgüterabwägungen eingebracht werden. Satz 2 ist nicht gegenüber Belangen der Landes- und Bündnisverteidigung anzuwenden.“

bei der Wahrung der Grundbedürfnisse gesunde und sichere Wohn- und Arbeitsbedingungen vorfindet, in vollem Umfang nach.

Auswirkungen auf die Belange der sozialen und kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung, sowie von Sport, Freizeit und Erholung

Der vorliegenden Fortschreibung des sachlichen Teilflächennutzungsplanes „Windenergie“ liegt maßgeblich die Windflächenpotenzialstudie Saarland 2024 vom 24. Mai 2024 zugrunde, welche einen umfassenden Gebietskatalog nach Überplanbarkeit vorgelegt hat. Zur Berücksichtigung der Belange von Freizeit und Erholung wurden zahlreiche Nutzungen mit einem Mindestabstand gepuffert und dieser Puffer aus Vorsorgegründen bereits in der Standortsuche als Maststandort ausgeklammert. Diese Nutzungen sind nicht nur empfindlich gegenüber optischen bzw. akustischen Reizen, sondern genießen z.T. auch besonderen Schutz vor Lärm i.S.d. TA Lärm, hierzu gehören insbesondere:

- Kur- und Klinikeinrichtungen
- Campingplätze und Ferienhäuser
- Freizeitanlagen, Schwimmbäder, Golfplätze
- Einrichtungen für Sport und weniger lärmempfindliche Freizeitaktivitäten

Aufgrund der gewählten Abstände ist davon auszugehen, dass nachteilige Auswirkungen auf diesen Belang auf FNP-Ebene nicht zu erwarten sind.

Auswirkungen auf die Erhaltung, Gestaltung und Erneuerung des Orts- und Landschaftsbildes, sowie die Belange des Denkmalschutzes

Die Fortschreibung des sachlichen Teilflächennutzungsplans „Windenergie“ ermöglicht die Errichtung von Windenergieanlagen, welche im Saarland bereits mancherorts Rotorblattspitzenhöhen von 270 m erreichen und entsprechend fernwirksam sind.

Windenergieanlagen (WEA) beeinträchtigen durch ihre Höhe das Landschaftsbild, besonders in landschaftlich sensiblen Gebieten und bei geringer Vorbelastung. Die Sichtbarkeit hängt von topografischen Gegebenheiten sowie Sichtbarrieren wie Wäldern ab. Sichtbarkeit allein bedeutet jedoch keine erhebliche Beeinträchtigung – diese tritt nur ein, wenn WEA das Landschaftsbild dominieren und andere Merkmale

überlagern. Solche Wirkungen sind vor allem im Umkreis von etwa dem 15-fachen der Anlagenhöhe zu erwarten (vgl. OVG Lüneburg, Beschluss vom 11.3.2019 – 12 ME 105/18). Mit zunehmender Entfernung und bei ungünstigen Wetterbedingungen nimmt die visuelle Wirkung deutlich ab.

Aufgrund technischer Entwicklungen und stärkerer Erträge bei größerer Höhe erreichen WEA tendenziell immer höhere Bauhöhen. Je höher die WEA, desto weiter sind diese in der Regel sichtbar, was den Radius der Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild erhöht.

Die Fortschreibung des Flächennutzungsplans darf jedoch nach § 4 Abs. 1 Satz 4 WindBG keine Höhenfestlegungen für WEA zur Schonung des Landschaftsbildes vorgeben, andernfalls würde die beabsichtigte Rechtsfolge der Entprivilegierung von WEA bei Erfüllung des Flächenbeitragswert i.S.d. § 249 Abs. 2 BauGB nicht eintreten.

Eingriffe in das Orts- und Landschaftsbild sind vielmehr auf Ebene der Zulassung im jeweiligen Einzelfall anhand der konkreten Anlagenhöhe zu betrachten. Hierbei wird die jeweilige Vielfalt, Eigenart und Schönheit der bisherigen Landschaft, sowie ggf. vorliegende Vorbelastungen berücksichtigt. Erst bei Kenntnis der individuellen Höhe und des genauen Standortes der WEA ist eine GIS-gestützte Landschaftsbild- und Einsehbarkeitsanalyse möglich. Im Zulassungsverfahren sind dann geeignete Maßnahmen zum Ausgleich der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes vorzusehen.

Bau- und Bodendenkmäler sind gem. saarländischer Windflächenpotenzialstudie durch die Planung nicht betroffen. Es ergeben sich nach derzeitigem Kenntnisstand keine erheblichen Beeinträchtigungen der Belange des Denkmalschutzes.

Auswirkungen auf umweltschützende Belange

Für die Fortschreibung des FNP ist gemäß § 2 Abs. 4 BauGB eine Umweltprüfung durchzuführen, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt und in einem Umweltbericht beschrieben und bewertet werden. Die Umweltprüfung erfolgt auf einer kursorischen Ebene unter Verwendung der verfügbaren Datengrundlagen zu den einzelnen Umweltgütern und soll eine naturschutzfachliche Beurteilung der zulässigen Standorte für Windenergieanlagen ermöglichen. Damit beschränkt sich die Umweltprüfung im Sinne der bau-

rechtlichen Abschichtung der vorbereiteten Bauleitplanung auf eine abstrakte Beurteilung einer zukünftigen Errichtung von Windenergieanlagen, deren anlagenabhängige und standortgenaue Auswirkungen im Zulassungsverfahren zu prüfen sind.

In Anlehnung an die Windflächenpotenzialstudie Saarland 2024 vom 24. Mai 2024 wurden folgende naturschutzfachlichen Kriterien aus Vorsorgegründen bereits in der Standortsuche als Maststandort ausgeklammert:

- Naturschutzgebiete
- Naturwaldzellen
- Vogelschutzgebiete/SPA
- Biosphärenreservate Zone I und II (Kern- und Pflegezonen)
- FFH-Gebiete
- Gesetzlich geschützte Biotope > 1.000 m²
- Landschaftsschutzgebiete im angrenzenden Bereich zu NSG, FFH-Gebiete, SPA-Gebiete (200 m) gemäß der Verordnung über die Zulässigkeit von WEA in Landschaftsschutzgebieten vom 21.02.2013
- der auf Grundlage der erfassten kollisionsgefährdeten Brutvogelarten (2019 bis 2023) konstruierte „Nahbereich“ der kollisionsgefährdeten Brutvogelarten nach Anlage 1 Abschnitt 1 zu § 45b Abs. 1-5 BNatSchG
- Important Bird Area (IBA) der Kategorien A1-3, A4 iv), B1 iv), B2, C1 und 2, C5 und 6, außerhalb von Europäischen Vogelschutzgebieten/SPA
- Moore und Sümpfe des ATKIS-Basis-DLM mit Flächenumfang > 10 ha („Feuchtgebiete“)
- Ökologisch wertvolle Waldflächen außerhalb von bestehenden Konzentrationszonen
- Vorranggebiete für Naturschutz (VN) LEP-Neuaufstellung (Naturschutzgebiete, FFH-Gebiete)

Vereinzelte kann es aufgrund der maßstabsbedingten Vereinfachung der Planzeichnung zu kleinflächigen Überlagerung dieser Flächen mit den dargestellten Windenergiegebieten kommen, diese Unschärfe ist im Rahmen der Planverwirklichung parzellenscharf zu berücksichtigen.

Um die Teilflächenziele zu erreichen, ist nach Ansicht des Planungsträgers jedoch eine Überplanung von besonders großflächigen, jedoch weniger strengen arten-

schutzrechtlich hergeleiteten Restriktionsflächen unumgänglich:

- Zentrale Prüfbereiche nach Anlage 1 Abschnitt 1 zu § 45b Abs. 1-5 BNatSchG der kollisionsgefährdeten Brutvogelarten.

Dort sind je nach Ergebnis des Umweltberichts ggf. artenschutzfachlich anerkannte Schutzmaßnahmen i.S.d. Anlage 2 BNatSchG zur signifikanten Risikominderung des Tötungs- und Verletzungsrisikos bei der Planverwirklichung nötig, eine Realisierung scheint auch entsprechend der Einstufung in der Landestudie nicht gänzlich unmöglich.

Eine Errichtung von WEA innerhalb geschützter unzerschnittener Räume gem. § 6 SNG stellt zwar für die Fernwirkung des Landschaftsteils einen Eingriff dar, der Naturhaushalt wird im Übrigen nur punktuell berührt. Es handelt sich nicht um eine Zerschneidung im engeren Sinne, da der Eingriffsort für die Fauna weitgehend durchgängig bleibt und keine Trenn- und Sperrwirkung entfalten dürfte. Überdies liegt die Errichtung von WEA gem. § 2 EEG im überragenden öffentlichen Interesse, wonach auch die Voraussetzung gem. § 6 Abs. 4 SNG vorliegt. Daher wurden diese unzerschnittenen Räume auch nicht in der saarländischen Windflächenpotenzialstudie berücksichtigt.

- wird nach Vorlage des Umweltberichts ergänzt

Zum Ausgleich der von Planvorhaben hervorgerufenen ökologischen Beeinträchtigungen müssen auf der nachgelagerten Zulassungsebene Kompensationsmaßnahmen durchgeführt werden.

Die Darstellung von Flächen für die Windenergienutzung im Flächennutzungsplan ist grundsätzlich als Angebotsplanung zu verstehen, wobei die spätere konkrete Errichtung von Windenergieanlagen nur einen punktuellen Eingriff innerhalb der gesamten dargestellten Flächen darstellt. Ob tatsächlich alle Flächen zur Errichtung von Windenergieanlagen genutzt werden, ist nicht vorhersagbar.

Die konkrete Ermittlung und Bestimmung von Maßnahmen zur notwendigen Kompensation der Eingriffe in Natur und Landschaft sowie die Suche und dingliche Sicherung von Kompensationsflächen kann daher erst in dem weiterführenden Genehmigungsverfahren stattfinden.

Weiterführende Beschreibungen und Bewertungen zu Umweltauswirkungen im Zuge der Fortschreibung des sachlichen Teilflächennutzungsplan „Windenergie“ können dem zugehörigen Umweltbericht entnommen werden. (Der Umweltbericht wird erst nach der frühzeitigen Beteiligung der Behörden gem. § 4 Abs. 1 BauGB erstellt. Auf Basis der frühzeitigen Beteiligung wird zunächst der erforderliche Umfang und Detaillierungsgrad des Umweltberichts gem. § 4 Abs. 1 Satz 1 BauGB ermittelt.)

Die umweltschützenden Belange wurden demnach entsprechend der Planungsebene der „vorbereitenden“ Bauleitplanung i.S.d. § 1 Abs. 2 BauGB angemessen berücksichtigt und in die Planung integriert.

Auswirkungen auf Belange des Bodenschutzes

Durch die Errichtung von Windenergieanlagen sind nur geringfügige Veränderungen auf das Schutzgut Boden zu erwarten, da die Flächeninanspruchnahme durch Windenergieanlagen eng begrenzt ist. Eine genaue Bilanzierung des Eingriffs in die natürlichen Bodenfunktionen ist auf Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung noch nicht möglich.

Ab einem Hangneigungswinkel von über 30 % wird die Errichtung von WEA aus technisch-wirtschaftlichen Gründen als nicht realisierbar angenommen. Dieses Ausschlusskriterium für Mastfüße in der Standortsuche beugt einer übermäßigen Geländemodellierung in Steillagen vor und trägt dadurch indirekt auch dem Schutz des natürlichen Bodens Rechnung.

Es sind die einschlägigen Normen zum Schutz des Bodens zu beachten. Es ist rein durch die Fortschreibung des sachlichen Teilflächennutzungsplan „Windenergie“ keine wesentliche Beeinträchtigung des Bodens zu erwarten.

Auswirkungen auf Belange der Luft, der Klimaanpassung und des Klimaschutzes

Im Zuge der Fortschreibung des sachlichen Teilflächennutzungsplanes „Windenergie“ kommt es zu lokalklimatischen Veränderungen durch kleinflächige Versiegelungen (Fundamente, ggf. Zuwegungen). Die Wirkintensität ist aufgrund der tatsächlich versiegelten Flächengröße im Vergleich zur gesamten Sonderbaufläche jedoch als gering zu bezeichnen, klimatisch belastete Siedlungsräume sind nicht durch die Planung

betroffen. Großräumige klimarelevante Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

Beeinträchtigungen durch entstehende Belastungen der Luft (Kfz-Verkehr zu Instandhaltungszwecken, Bauphase) können aufgrund des sehr geringen Ausmaßes als vernachlässigbar eingestuft werden. Entsprechend kann eine erhebliche Verschlechterung der lufthygienischen Situation ausgeschlossen werden.

Die Planung ermöglicht die Errichtung von Anlagen zur Gewinnung regenerativer Energie. Der Ausbau der Windenergienutzung entspricht dem bundespolitischen Ziel zur Gestaltung des Klimawandels durch Verringerung des CO₂-Ausstoßes in Prozessen der Energieerzeugung, dem WindBG sowie dem SFZG.

Auswirkungen auf die Nutzung erneuerbare Energien

Ein wesentliches Anliegen der FNP-Fortschreibung besteht darin, die Möglichkeit zur Erzeugung von Windstrom im Gemeindegebiet gezielt zu steigern – als konkreter Beitrag zum Ausbau erneuerbarer Energien und zu einer klimaneutralen und sicheren Stromversorgung. Die planerische Darstellung geeigneter Flächen ermöglicht nicht nur eine geordnete Entwicklung von Windenergieanlagen, sondern bringt auch einen unmittelbaren Nutzen für die Kommune: Über die Regelungen des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (§ 6 EEG) und das Saarländische Gemeindebeteiligungsgesetz (SGBG) vom 12. Juni 2024 wird die Kommune finanziell an den Erlösen beteiligt. Diese Einnahmen kommen wiederum der Allgemeinheit zugute – etwa durch Investitionen in Infrastruktur oder Bildung vor Ort.

Auswirkungen auf die Belange der Wirtschaft, die Erhaltung, Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen und die Sicherung von Rohstoffvorkommen

Die wirtschaftlichen Belange der Energiebranche profitieren durch die vorliegende Planung durch Investitionssicherheit und zusätzliche Flächen zur Energiegewinnung. Betreffend den wirtschaftlichen Betrieb von Windenergieanlagen wurden im Einklang mit der saarländischen Windflächenpotenzialstudie 2024 zwei Flächenkategorien in der Standortsuche als ungeeignet für Mastfüße gewertet:

- Gebiete, in denen die Windhöflichkeit nicht ausreicht für einen profitablen Betrieb von WEA (Grenzwindgeschwindigkeit 6,5 m/s in 150 m über Grund)
- Hangneigung von über 30 % wird für WEA aus technisch-wirtschaftlichen Gründen als nicht realisierbar angenommen. Zuwegungs- und Erschließungskosten steigen im steilen Gelände. Transport zum Standort und Inbetriebnahme von WEA und Montagekräne sind erschwert.

Darüber hinaus wurden wirtschaftlich relevante Vorranggebiete des LEP-Entwurfs 2023 im Einklang mit der saarländischen Windflächenpotenzialstudie 2024 von einer Überplanung ausgenommen, um den Belangen zur Erhaltung, Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen Rechnung zu tragen:

- Vorranggebiete für Forschung und Entwicklung (VF) gem. LEP-Neuaufstellung
- Vorranggebiete für Gewerbe, Industrie und Dienstleistungen (VG) gem. LEP-Neuaufstellung

Überdies wurden genehmigte Abbauflächen aus dem Bergrecht bzw. Gewerbe-recht in der Planung berücksichtigt und als Windflächenpotenzial ausgeklammert.

Die Belange der Wirtschaft, sowie der Sicherung von Rohstoffvorkommen wurden umfassend berücksichtigt und in die Planung eingestellt. Es sind diesbezüglich keine negativen Auswirkungen durch die Planung zu erwarten.

Auswirkungen auf die Belange der Land- und Forstwirtschaft

Durch die Darstellung geplanter Windenergiegebiete im Zuge Fortschreibung des sachlichen Teilflächennutzungsplans „Windenergie“ werden teilweise land- und

forstwirtschaftlich genutzte Flächen überlagert. Um der Versorgungssicherheit und dem Klimaschutz sowie den Belangen der Wirtschaft angemessen Rechnung zu tragen, ist eine derartige Darstellung jedoch erforderlich.

Tatsächlich benötigt wird jedoch nur ein kleiner Teil der dargestellten Flächen für Fundamente, Kranaufstellfläche, Zuwegungen etc. Die Belange der Land- und Forstwirtschaft sind durch die Fortschreibung des sachlichen Teilflächennutzungsplans „Windenergie“ daher nicht negativ beeinträchtigt.

Ökologisch wertvolle Waldflächen nach § 8 Abs. 2 LWaldG wurden im Einklang mit der saarländischen Windflächenpotenzialstudie 2024 ausgespart, da dort die Errichtung von Mastfüßen aufgrund des faktischen Waldumwandlungsverbotes nicht zulässig wäre. Da die Novellierung des Landeswaldgesetzes erst im Sommer 2024 erfolgte und erst damit dort ein faktisches Waldumwandlungsverbot geschaffen wurde, wird angenommen, dass innerhalb der anrechenbaren bestehenden Konzentrationszonen Bestandsschutz gilt.

Etwaige Konflikte einzelner Vorhaben sind im Rahmen der Zulassungsebene in Abstimmung mit der Forstbehörde aufzuarbeiten und entsprechend zu beachten (z. B. durch Waldausgleichsmaßnahmen).

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

Die Erschließung der Windenergiegebiete obliegt der Planverwirklichung, da häufig auf Wirtschaftswege oder gar temporär zu schaffende Transportwege zurückzugreifen ist. Eine Betrachtung der Nähe und Verfügbarkeit von Netzeinspeisepunkten würde aufgrund des laufenden Netzausbaus und dynamischer Verfügbarkeiten keine belastbare Aussage für die FNP-Fortschreibung liefern.

Rechtliche und fachlich erforderliche Abstände zu schienen- und straßengebundenen Verkehrs-Trassen wurden umfassend im Einklang mit der saarländischen Windflächenpotenzialstudie 2024 berücksichtigt und umfassen:

- Schienen
- Autobahnen
- Bundes- und Landesstraßen
- Kreisstraßen
- Geplante Straßen von Bund und Land

Auch geplante Freileitungen und bestehende Freileitungen (Strom) wurden mit einem Puffer ausgespart.

Die Belange des Verkehrs sowie der Ver- und Entsorgung werden durch die Fortschreibung des sachlichen Teilflächennutzungsplans „Windenergie“ nicht negativ beeinträchtigt. Mögliche Auswirkungen bei einzelnen Flächen sind auf Ebene der Zulassungsebene zu untersuchen und dort in die Planung einzubeziehen.

Auswirkungen auf die Belange der Verteidigung, des Zivilschutzes und der Luftfahrt

Belange von Militär, Zivilschutz, sowie Luftverkehr wurden in der saarländischen Windflächenpotenzialstudie 2024 berücksichtigt. Militärische Radaranlagen der Landesverteidigung mit einem Puffer von 10.000 m und „Absetzonen Fallschirmsprung“ werden als Standorte aufgrund des Vorbehalts einer Einzelfallprüfung durch die Bundeswehr nicht pauschal ausgeschlossen.

Es werden Mindestabstände zu bestimmten seismologischen Messstationen im Einklang mit der saarländischen Windflächenpotenzialstudie gewählt, so dass die spezifischen Aufgaben der Stationen trotz WEA-bedingter Störungen mit gewissen Abstrichen potenziell noch erfüllt werden können.

Luftfahrttechnische Restriktionen und Sicherheitsbereiche dagegen werden großzügig ausgespart, insbesondere um die Festlegung von Höhenbestimmungen für WEA zu vermeiden (vgl. § 4 Abs. 1 Satz 4 WindBG).

Durch die getroffene Einzelfallbetrachtung werden die genannten Belange nicht erheblich beeinträchtigt.

Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser und die Belange der Hochwasservorsorge, insbesondere die Vermeidung und Verringerung von Hochwasserschäden

Still- oder Fließgewässer wurden im Rahmen der Standortsuche gepuffert und als Standort für Mastfüße ausgeschlossen.

Wasserschutzgebiete wurden ebenso berücksichtigt und bis auf die Schutzzone III als Mastfußstandort ausgeschlossen.

Aufgrund der technogenen Struktur von Windenergieanlagen und der gewählten Abstände zu umliegenden Siedlungen sind infolge der Planung keine erheblichen Auswirkungen auf die Belange des Hochwasserschutzes zu erwarten. Es erfolgen nur punktuelle Versiegelungen, wodurch weder die Versickerung, noch das Retentionsverhalten des Bodens signifikant beeinträchtigt wird.

Aus wasserwirtschaftlicher Sicht ist ein Restrisiko nicht auszuschließen. Grundsätzlich wird ein wassersensibles Planen und Bauen bei Baumaßnahmen, ggf. Objektschutzmaßnahmen empfohlen. Gemäß § 5 Abs. 2 WHG ist jede Person im Rahmen des ihr Möglichen und Zumutbaren verpflichtet, Vorsorgemaßnahmen zum Schutz vor nachteiligen Hochwasserfolgen und zur Schadensminderung zu treffen.

Mit relevanten Auswirkungen auf die Belange des Hochwasserschutzes und des Schutzgutes Wasser ist insgesamt nicht zu rechnen.

Auswirkungen auf private Belange

Die Nutzbarkeit und der Wert der Grundstücke werden nicht in einer Art und Weise eingeschränkt, die den Eigentümern und der angrenzenden Grundstücke unzumutbar ist.

Es sind keine nachteiligen Auswirkungen auf die angrenzende Nachbarschaft zu erwarten. Die Einhaltung der bauplanungsrechtlichen Vorgaben werden, der Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung entsprechend, eingehalten. Im Übrigen wird auf die Ausführungen zu den Auswirkungen auf gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse verwiesen.

Auswirkungen auf alle sonstigen Belange

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

Gewichtung des Abwägungsmaterials

Gemäß dem im Baugesetzbuch verankerten Abwägungsgebot (§ 1 Abs. 7 BauGB) wurden die bei der Abwägung zu berücksichtigenden öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abgewägt und entsprechend ihrer Bedeutung in die vorliegende Fortschreibung des sachlichen Teilflächennutzungsplan „Windenergie“ eingestellt.

Argumente für die Verabschiedung der Fortschreibung

- Vorbereitung der klimaneutralen Energiegewinnung als aktiver Beitrag zum Klimaschutz und zur Energiewende gemäß dem Planungshorizont bis 2030 (SFZG) bzw. 2045 (Klimaschutzgesetz, EEG)
- Aktualisierung des Rahmens zur Steuerung der Windenergienutzung gemäß der aktuell gültigen Rechtsgrundlagen als Beitrag für eine städtebauliche Entwicklung und Ordnung der Energiewende im Sektor Wind
- Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für neue Windenergieanlagen; dem Bedarf wird Rechnung getragen
- Positive Auswirkungen auf die Belange des Klimaschutzes durch das Ziel einer verstärkten Nutzung erneuerbarer Energien (Windstrom)
- keine nachteiligen Auswirkungen auf gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse
- Keine erheblichen Beeinträchtigung der Belange der sozialen und kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung, sowie auf Sport, Freizeit und Erholung
- Nach derzeitigem Kenntnisstand keine nicht ausgleichbaren erheblichen Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild
- Nach derzeitigem Kenntnisstand keine erheblichen Auswirkungen auf den Denkmalschutz
- Keine erheblichen, nicht ausgleichbaren Auswirkungen auf umweltschützende Belange
- Keine erhebliche Beeinträchtigung der Belange der Wirtschaft, der Erhaltung, Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen und der Sicherung von Rohstoffvorkommen
- Keine erhebliche Beeinträchtigung der Belange des Bodenschutzes

- Keine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes Wasser und auf die Belange der Hochwasservorsorge, insbesondere die Vermeidung und Verringerung von Hochwasserschäden
- Keine negativen Auswirkungen auf die Belange des Verkehrs und die Ver- und Entsorgung
- Keine erheblichen negativen Auswirkungen auf die Belange der Land- und Forstwirtschaft
- Keine erheblichen negativen Auswirkungen auf die Belange der Verteidigung, des Zivilschutzes und der Luftfahrt
- Keine Beeinträchtigung privater Belange

Argumente gegen die Fortschreibung

Es sind keine Argumente bekannt, die gegen die Fortschreibung des sachlichen Teilflächennutzungsplan „Windenergie“ sprechen.

Gewichtung und Abwägungsfazit

Im Rahmen des Verfahrens zur Fortschreibung des sachlichen Teilflächennutzungsplans „Windenergie“ wurden die relevanten Belange umfassend untereinander und gegeneinander abgewogen. Die positiven Argumente, darunter maßgeblich der von überragendem öffentlichem Interesse getragene Ausbau erneuerbarer Energien gem. § 2 EEG, sowie der Klimaschutz überwiegen deutlich. Bis die Stromerzeugung im Bundesgebiet nahezu treibhausgasneutral ist, sollen die erneuerbaren Energien als vorrangiger Belang in die jeweils durchzuführenden Schutzgüterabwägungen eingebracht werden. Es gibt keine erheblichen Auswirkungen auf die Belange der Erholung, gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, umweltschützende Belange - unter Berücksichtigung der im Zulassungsverfahren ggf. folgenden Maßnahmen -, den Verkehr, die Ver- und Entsorgung oder private Belange. Trotz einer gewissen Beeinträchtigung des Orts- und Landschaftsbilds, überwiegt das städtebauliche Interesse, den Ausbau erneuerbare Energie voranzutreiben. Insgesamt kommt die Abwägung zu dem Ergebnis, dass eine Umsetzung der Planung möglich ist.

Ausblick

- Mit den ausgewiesenen Sonderbauflächen übertrifft die Kreisstadt Homburg sowohl das Teilflächenziel 2027 als auch das Ziel 2030 deutlich. Das gegenüber dem alten FNP bestehende Defizit wird nun vollständig geschlossen, indem bestehende Zonen (geringfügig) erweitert und neue, konfliktarme Standorte aufgenommen werden.
- Durch die Planfortschreibung behält die Stadt ihre Steuerungsmöglichkeit und verhindert einen „Wildwuchs“ von Anlagen.
- Die Planfortschreibung schafft die rechtlichen und planerischen Voraussetzungen, um die SFZG-Vorgaben fristgerecht zu erfüllen, kommunale Steuerung zu sichern und gleichzeitig einen Beitrag zur Energiewende und zum Klimaschutz zu leisten.

Anhang

Ausschluss- und Restriktionskriterien aus der Standortanalyse				
Thema	Bezeichnung	Realisierungswahrscheinlichkeit Errichtung eines Mastfußes nach Windflächenpotenzialstudie 2024	Standort für Mastfuß	Rotorüberschlag
Siedlung	600m-Puffer um Wohnen im Innenbereich	0%	nein	nein
Siedlung	Puffer im Abstand 600 – 800 m um Wohngebiete und gemischt genutzte Flächen im Innenbereich (Ortslage)	20%	nein	ja
Siedlung	400m-Puffer um Campingplätze und Ferienhäuser	0%	nein	nein
Siedlung	400m-Puffer um Freizeitanlagen, Schwimmbäder, Golfplätze	20%	nein	nein
Siedlung	Freizeitanlagen, Schwimmbäder, Golfplätze etc.	0%	nein	nein
Siedlung	Industrie- und Gewerbegebiete	0%	nein	nein
Siedlung	750m-Puffer um Kur- und Klinikgebiete	0%	nein	ja
Siedlung	Siedlungsgebiete angrenzender Bundesländer und von Nachbarstaaten	0%	nein	nein
Siedlung	Einrichtungen für Sport und weniger lärmempfindliche Freizeitaktivitäten	0%	nein	nein
Siedlung	400m-Puffer um Wohnen im Außenbereich	0%	nein	nein
Artenschutz Vögel	Kollisionsgefährdete Vogelarten - Nahbereich	5%	nein	nein
Artenschutz Vögel	Kollisionsgefährdete Vogelarten - zentraler Prüfbereich	20%	ja	ja
Artenschutz Vögel	Vogelzugkorridor Mornellregenpfeifer	0%	nein	nein
Bergbau	Genehmigte Abbauflächen (Bergrecht, Gewerberecht)	0%	nein	nein
Hangneigung	Fläche besonders starker Neigung (über 30 %)	0%	nein	ja
Landbedeckung/-nutzung	10m Puffer um Fließgewässer II. und III. Ordnung	0%	nein	ja
Landbedeckung/-nutzung	50m-Puffer um Fließgewässer I. Ordnung und Kanälen (Schifffahrt und Wasserwirtschaft)	0%	nein	ja
Landbedeckung/-nutzung	Binnenseen und 5-m-Puffer um Binnenseen	0%	nein	ja
Landbedeckung/-nutzung	Feuchtgebiete > 10 ha	0%	nein	ja
Landbedeckung/-nutzung	Fließgewässer aller Art	0%	nein	ja
Landesplanung	Vorranggebiete für Forschung und Entwicklung (VF) LEP-Neuaufstellung	0%	nein	nein
Landesplanung	Vorranggebiete für Gewerbe, Industrie und Dienstleistungen (VG) (einschl. Hafengebiete) LEP-Neuaufstellung	0%	nein	nein
Landesplanung	Vorranggebiete für Naturschutz (VN) LEP-Neuaufstellung	0%	nein	nein
Landesplanung	Innenpuffer zu Grenze RLP (75 m) (Verhinderung Rotor-Out)	0%	nein	ja
Landesplanung	Innenpuffer zu Grenze Luxembourg und Frankreich (75 m) (Verhinderung Rotor-Out)	0%	nein	ja

Ausschluss- und Restriktionskriterien aus der Standortanalyse

Thema	Bezeichnung	Realisierungswahrscheinlichkeit Errichtung eines Mastfußes nach Windflächenpotenzialstudie 2024	Standort für Mastfuß	Rotorüberschlag
militärische Belange	Militärische Radaranlagen der Landesverteidigung mit einem Puffer von 10.000 m und Absetzzonen Fallschirmsprung	20%	nein	nein
militärische Belange	Liegenschaftsflächen der Truppenübungsplätze inkl. der Gaststreitkräfte	0%	nein	nein
Naturschutz Gebietsschutz	Important Bird Area (IBA) der Kategorien A1-3, A4 iv), B1 iv), B2, C1 und 2, C5 und 6, außerhalb von Europäischen Vogelschutzgebieten/SPA	20%	nein	ja
Naturschutz Gebietsschutz	Biosphärenreservate Zone I und II (Kern- und Pflegezonen)	0%	nein	nein
Naturschutz Gebietsschutz	FFH-Gebiete	0%	nein	nein
Naturschutz Gebietsschutz	Gesetzlich geschützte Biotope > 1.000 m ²	0%	nein	ja
Naturschutz Gebietsschutz	Kerngebiete des Naturschutzgroßprojektes Landschaft der Industriekultur Nord	0%	nein	nein
Naturschutz Gebietsschutz	Landschaftsschutzgebiete im angrenzenden Bereich zu NSG, FFH-Gebiete, SPA-Gebiete (200 m)	0%	nein	nein
Naturschutz Gebietsschutz	Nationalparke	0%	nein	nein
Naturschutz Gebietsschutz	Naturschutzgebiete	0%	nein	nein
Naturschutz Gebietsschutz	Naturwaldzellen	0%	nein	nein
Naturschutz Gebietsschutz	Vogelschutzgebiete/SPA	0%	nein	nein
Naturschutz Wald	Ökologisch wertvolle Waldflächen	0%	nein	ja
sonstige Infrastruktur	Geplante Freileitungen und Freileitungen (Strom) mit 127,5-m-Puffer	0%	nein	nein
sonstige Infrastruktur	Erschütterungsmessstation Düppenweiler mit 1km Puffer	0%	nein	nein
sonstige Infrastruktur	Erschütterungsmessstationen Nordschacht mit 1.000-m-Puffer	0%	nein	nein
sonstige Infrastruktur	Erschütterungsmessstation PRIMS Kompensation mit 1km Puffer	0%	nein	nein
Verkehr Luft	An- Abflugbereiche von Hubschrauberlandeplätzen	5%	nein	ja
Verkehr Luft	Anlagenschutzbereiche ziviler Flugsicherungseinrichtungen	5%	nein	ja
Verkehr Luft	Bauschutzbereich des Flughafens	5%	nein	ja
Verkehr Luft	Circling-Verfahren Flughafen Saarbrücken	5%	nein	ja
Verkehr Luft	Ein- und Ausflugkegel der Landebahnen des Sonderlandeplatzes Zweibrücken	5%	nein	ja
Verkehr Luft	Instrumentenflugverfahren Sonderlandeplatz Zweibrücken	5%	nein	ja
Verkehr Luft	Mindestabstände von Luftfahrthindernissen zu Platzrundebereichen von Flugplätzen	5%	nein	ja
Verkehr Luft	Schleppstrecken für Segelflugzeuge	20%	nein	ja
Verkehr Luft	Sichtflugstrecken und Meldepunkte Flughafen Saarbrücken	5%	nein	ja

Ausschluss- und Restriktionskriterien aus der Standortanalyse

Thema	Bezeichnung	Realisierungswahrscheinlichkeit Errichtung eines Mastfußes nach Windflächenpotenzialstudie 2024	Standort für Mastfuß	Rotorüberschlag
Verkehr Luft	Flughäfen	0%	nein	nein
Verkehr Luft	Flugplätze	0%	nein	nein
Verkehr Schiene	Schienen und Seilbahnen mit 100m-Puffer	0%	nein	nein
Verkehr Straße	Autobahnen mit 40m-Puffer	0%	nein	nein
Verkehr Straße	Bundesstraßen und Landstraßen (I. Ordnung) mit 20m-Puffer	0%	nein	nein
Verkehr Straße	Geplante Autobahnen und geplante sonstige Straßen im Saarland (40m-20m)	0%	nein	nein
Verkehr Straße	Landstraßen (II. Ordnung) mit 15-m-Puffer	0%	nein	nein
Wasserschutz	Wasserschutzgebiete Zone I Bestand	0%	nein	nein
Wasserschutz	Wasserschutzgebiete Zone I Planung	0%	nein	nein
Wasserschutz	Wasserschutzgebiete Zone II Bestand	0%	nein	ja
Wasserschutz	Wasserschutzgebiete Zone II Planung	0%	nein	ja
Windhöflichkeit	Windhöflichkeit (< 6,5 m/s in 150 m Höhe)	0%	nein	nein

Ausschluss- und Restriktionskriterien innerhalb der neuen Windenergiegebiete (Mastfuß)

Windenergiegebiet	Restriktionen innerhalb der Sonderbaufläche bzw. in der überstreichbaren Fläche	Begründung	Größe des Kriteriums in ha	Anteil an Windenergiegebiet in %
Nr. 1 „Auf der weißen Trisch“ (Stadtteil Kirrberg / Einöd)	Ökologisch wertvolle Waldflächen	Bestandsdarstellung FNP, Bestandsschutz	0,28	0,81
Nr. 1 „Auf der weißen Trisch“ (Stadtteil Kirrberg / Einöd)	Kollisionsgefährdete Vogelarten zentraler Prüfbereich	ggf. sind artenschutzrechtliche Schutzmaßnahmen i.S.d. § 45b BNatSchG möglich	28,51	82,57
Nr. 1 „Auf der weißen Trisch“ (Stadtteil Kirrberg / Einöd)	Industrie- und Gewerbegebiete	kleinräumig, Funkmast oÄ	0,51	1,48
Nr. 1 „Auf der weißen Trisch“ (Stadtteil Kirrberg / Einöd)	Geplante Freileitungen und Freileitungen (Strom) mit 127,5-m-Puffer	Bestandsdarstellung FNP, WEA im Bestand	4,33	12,54
Nr. 1 „Auf der weißen Trisch“ (Stadtteil Kirrberg / Einöd)	Kollisionsgefährdete Vogelarten - Nahbereich	WEA im Bestand	1,37	3,97
Nr. 3 „Suppenschüssel“ (Stadtteil Bruchhof-Sanddorf)	Fläche besonders starker Neigung	Arrondierung	6,62	10,53
Nr. 3 „Suppenschüssel“ (Stadtteil Bruchhof-Sanddorf)	10m Puffer um Fließgewässer II. und III. Ordnung	Arrondierung	0,45	0,72
Nr. 4 „Westlich Berghof“ (Stadtteil Einöd)	Kollisionsgefährdete Vogelarten zentraler Prüfbereich	ggf. sind artenschutzrechtliche Schutzmaßnahmen i.S.d. § 45b BNatSchG möglich	3,18	100
Nr. 5 „Weizenäcker“ (Stadtteil Einöd)	Kollisionsgefährdete Vogelarten zentraler Prüfbereich	ggf. sind artenschutzrechtliche Schutzmaßnahmen i.S.d. § 45b BNatSchG möglich	6,13	98,71
Nr. 6 „Gutenbrunner Tal“ (Stadtteil Wörschweiler)	10m Puffer um Fließgewässer II. und III. Ordnung	Arrondierung	0,9	6,43
Nr. 6 „Gutenbrunner Tal“ (Stadtteil Wörschweiler)	Fläche besonders starker Neigung	Arrondierung	1,14	8,14
Nr. 6 „Gutenbrunner Tal“ (Stadtteil Wörschweiler)	Kollisionsgefährdete Vogelarten zentraler Prüfbereich	ggf. sind artenschutzrechtliche Schutzmaßnahmen i.S.d. § 45b BNatSchG möglich	12,09	86,36
Nr. 6 „Gutenbrunner Tal“ (Stadtteil Wörschweiler)	Gesetzlich geschützte Biotop > 1.000 m ²	Arrondierung	0,51	3,64

2025/0573/610

öffentlich

Beschlussvorlage

610 - Stadtplanung / Bauordnung

Bericht erstattet: Herr Missy



Lärmaktionsplanung, Stufe 4 für die Kreisstadt Homburg

Beratungsfolge	Geplante Sitzungstermine	Ö / N
Ortsrat Wörschweiler (Anhörung)	25.08.2025	Ö
Ortsrat Bruchhof-Sanddorf (Anhörung)	25.08.2025	Ö
Ortsrat Kirrberg (Anhörung)	26.08.2025	Ö
Ortsrat Beeden (Anhörung)	26.08.2025	Ö
Ortsrat Jägersburg (Anhörung)	27.08.2025	Ö
Ortsrat Reiskirchen (Anhörung)	27.08.2025	Ö
Ortsrat Einöd (Anhörung)	28.08.2025	Ö
Ortsrat Erbach (Anhörung)	28.08.2025	Ö
Ortsrat Schwarzenbach (Anhörung)	01.09.2025	Ö
Ortsrat Homburg (Anhörung)	01.09.2025	Ö
Bau-, Umwelt- und Vergabeausschuss (Vorberatung)	02.09.2025	N
Stadtrat (Entscheidung)	18.09.2025	Ö

Beschlussvorschlag

- a) Beschluss über die Abwägung der während der Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden eingegangenen Anregungen
- b) Beschluss der Lärmaktionsplanung, Stufe 4 für die Kreisstadt Homburg

Sachverhalt

Der Stadtrat der Kreisstadt Homburg hat in seiner Sitzung am 03.07.2025 den Entwurf der Lärmaktionsplanung, Stufe 4 (hier: Kurzfassung zur Weiterleitung an die EU) gebilligt sowie die Veröffentlichung der Planung im Internet bzw. eine Auslegung zur Beteiligung der Öffentlichkeit und die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange beschlossen.

In einem ersten Schritt sollen die Belastung durch Umgebungslärm anhand von Lärmkarten und Betroffenheitsanalysen ermittelt und die Öffentlichkeit über das Ausmaß informiert werden. In einem zweiten Schritt sind auf der Grundlage der Lärmkarten konkrete Maßnahmen auszuarbeiten, um die Lärmbelastung verringern bzw. nicht weiter ansteigen lassen zu können. Die Richtlinie sieht ein zeitlich gestaffeltes Vorgehen vor; eine Lärmkartierung/Lärmaktionsplanung erfolgten erstmals 2007/2008. Mindestens alle 5 Jahre werden die Lärmaktionspläne überprüft und ggf. überarbeitet.

Die Kreisstadt Homburg hat einen Lärmaktionsplan der Stufe I/3 und II/4 erstellt, in dem Lärminderungsmaßnahmen für die kartierten Hauptverkehrsstraßen, das sind Straßen mit mehr als 3 Millionen Kfz jährlich, konzipiert wurden. Dieser wurde in 2018 überprüft.

Mit der Lärmkartierung 2022 ist erstmals ein europaweit harmonisiertes Berechnungsverfahren für Umgebungslärm festgeschrieben ('CNOSSOS-EU'). Diese Berechnungsmethode unterscheidet sich deutlich von derjenigen, die in den vorangegangenen Lärmkartierungen zugrunde gelegt wurde. Deshalb wurde eine Neukartierung des Hauptstraßennetzes erforderlich. Darauf aufbauend ist der Lärmaktionsplan grundständig zu überarbeiten.

Die Kartierung der Hauptverkehrsstraßen obliegt den Gemeinden; sie erfolgte für die Kreisstadt Homburg 2022, wie bereits bei den vorangehenden Kartierungen, landesweit einheitlich. Auf den Ergebnissen dieser Kartierung baut der Lärmaktionsplan auf.

Die Aufstellung der Lärmaktionspläne erfolgt gemäß § 47e BImSchG durch die Gemeinden, in ihr Ermessen sind nach § 47d auch die Festlegung von Maßnahmen gestellt.

Im Rahmen der Aufstellung eines Lärmaktionsplans ist eine rechtzeitige und effektive Mitwirkung der Öffentlichkeit vorgesehen. Die Öffentlichkeit ist über die im Rahmen der Lärmaktionsplanung getroffenen Entscheidungen zu unterrichten. Die Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen erfolgt im Bericht.

Finanzielle Auswirkungen

Noch nicht abschätzbar.

Anlage/n

- 1 Bericht LAP4 11082025 (öffentlich)
- 2 Kurzfassung EU (öffentlich)



Schalltechnisches Beratungsbüro
Prof. Dr. Kerstin Giering &
Egmont Giering
Kastanienweg 24
66625 Nohfelden - Bosen
Tel. 06852/82664

Kreisstadt Homburg

Lärmaktionsplanung Straße 4. Runde

Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog

Nohfelden - Bosen, den 11.08.2025

Kreisstadt Homburg

Lärmaktionsplanung 4. Runde

Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog

Auftraggeber: Kreisstadt Homburg
Am Forum 5
66424 Homburg

Auftrag vom: 10. Dezember 2024

Aufgabenstellung: Zusammenstellung und Bewertung von Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung im Bereich der gemäß der EU-Umgebungsärmrichtlinie zu betrachtenden Hauptverkehrsstraßen in der Kreisstadt Homburg

Auftragnehmer: GSB
Prof. Dr. Kerstin Giering
Egmont Giering
Kastanienweg 24
66625 Nohfelden - Bosen
Telefon: 06852/82664

Bearbeitung durch: Prof. Dr. Kerstin Giering

Dieser Bericht besteht aus 29 Seiten und den Anhängen A und B.
Bericht-Nr. 2501_gut01

Nohfelden – Bosen, 11.08.2025

Prof. Dr. Kerstin Giering

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1 Einführung: Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung	1
2 Lärmaktionsplan Kreisstadt Homburg	3
2.1 Untersuchungsbereich	3
2.2 Beschreibung der Hauptverkehrsstraßen	3
2.3 Zuständige Behörde	5
2.4 Rechtlicher Hintergrund	5
2.5 Geltende Grenzwerte	5
2.6 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten	6
2.7 Bewertung der Anzahl Betroffener	7
2.8 Hotspotanalyse	8
3 Maßnahmenkatalog zur Aktionsplanung	9
3.1 Vorbemerkung	9
3.2 Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zur Lärminderung	9
3.3 Geschwindigkeitsbeschränkung	10
3.3.1 Rechtliche Einordnung: Geschwindigkeitsbeschränkungen im Rahmen der Lärmaktionsplanung.....	10
3.3.2 Vorbemerkungen	13
3.3.3 Maßnahmenbereiche.....	17
3.4 Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen im Nachtzeitraum.....	25
3.5 Lärmmindernde Fahrbahnoberflächen	26
3.6 Langfristige Strategie	26
3.7 Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans	27
3.8 Schadenskosten Verkehr	27
3.9 Ruhige Gebiete.....	27
4 Protokolle der öffentlichen Anhörung	27

5 Quellenverzeichnis 28

Tabellen

	Seite
Tabelle 1	Verkehrsparameter der betroffenen Straßen 3
Tabelle 2	Zahl betroffener Menschen 6
Tabelle 3	Zahl betroffener Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser sowie belastete Fläche..... 6
Tabelle 4	Auslösekriterien Lärmaktionsplanung..... 7
Tabelle 5	Anzahl Betroffener mit Pegeln $L_{DEN} \geq 65 \text{ dB(A)}$ bzw. $L_{Night} \geq 55 \text{ dB(A)}$ 8
Tabelle 6	Maßnahmenbereich 1, B 423: Saar-Pfalz-Straße, Veränderung der Betroffenheit 18
Tabelle 7	Maßnahmenbereich 2, L 118: Saar-Pfalz-Straße, Veränderung der Betroffenheit 19
Tabelle 8	Maßnahmenbereich 3, B 423: Innenstadt 20
Tabelle 9	Maßnahmenbereich 4, B 423: Einöder Straße, Veränderung der Betroffenheit 21
Tabelle 10	Maßnahmenbereich 5, B 423: Homburger Straße, Veränderung der Betroffenheit 22
Tabelle 11	Maßnahmenbereich 6, L 119: Saarbrücker Straße, Veränderung der Betroffenheit 23
Tabelle 12	Maßnahmenbereich 7, L 119: Kaiserslauterer Straße, Veränderung der Betroffenheit 24
Tabelle 13	Maßnahmenbereich 8, L 110: Hauptstraße, Veränderung der Betroffenheit 25

Anhang

Abbildungen im Anhang A

Abbildung A01	Untersuchungsgebiet
Abbildung A02	Verkehrslärm Straße, Isolinienkarte, Lärmindex LDEN
Abbildung A03	Verkehrslärm Straße, Isolineinkarte, Lärmindex LNight
Abbildung A04	Lärmindex LDEN, Hotspotkarte, Schwellenwert: 65 dB(A), Gebäudelärmkarte, Schwellenwert: 65 dB(A)

Abbildung A05	Lärmindex LNight, Hotspotkarte, Schwellenwert: 60 dB(A), Gebäudelärmkarte, Schwellenwert: 60 dB(A)
Abbildung A06	Lärmindex LDEN, Hotspotkarte, Ausschnitt Innenstadt, Schwellenwert: 65 dB(A), Gebäudelärmkarte, Schwellenwert: 65 dB(A)
Abbildung A07	Lärmindex LDEN, Hotspotkarte, Ausschnitt Jägersburg, Schwellenwert: 65 dB(A), Gebäudelärmkarte, Schwellenwert: 65 dB(A)
Abbildung A08	Lärmindex LDEN, Hotspotkarte, Ausschnitt Bruchhof, Schwellenwert: 65 dB(A), Gebäudelärmkarte, Schwellenwert: 65 dB(A)
Abbildung A09	Lärmindex LDEN, Hotspotkarte, Ausschnitt Schwarzenacker/Schwarzenbach, Schwellenwert: 65 dB(A), Gebäudelärmkarte, Schwellenwert: 65 dB(A)
Abbildung A10	Maßnahmenbereiche
Abbildung MB01_T50	B 423, Saar-Pfalz-Straße, Jägersburg, Geschwindigkeit 50 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung MB01_T30	B 423, Saar-Pfalz-Straße, Jägersburg, Geschwindigkeit 30 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung MB02_T50	L 118, Saar-Pfalz-Straße, Jägersburg, Geschwindigkeit 50 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung MB02_T30	L 118, Saar-Pfalz-Straße, Jägersburg, Geschwindigkeit 30 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung MB03_T50	B 423, Innenstadt, Geschwindigkeit 50 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung MB03_T30	B 423, Innenstadt, Geschwindigkeit 30 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung MB04_T50	B 423, Einöder Straße, Schwarzenbach, Geschwindigkeit 50 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung MB04_T30	B 423, Einöder Straße, Schwarzenbach, Geschwindigkeit 30 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung MB05_T50	B 423, Homburger Straße, Schwarzenacker, Geschwindigkeit 50 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung MB05_T30	B 423, Homburger Straße, Schwarzenacker, Geschwindigkeit 30 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung MB06_T50	L 119, Saarbrücker Straße, Geschwindigkeit 50 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung MB06_T30	L 119, Saarbrücker Straße, Geschwindigkeit 30 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung MB07_T50	L 119, Kaiserslauterer Straße, Geschwindigkeit 50 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung MB07_T30	L 119, Kaiserslauterer Straße, Geschwindigkeit 30 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel

Abbildung MB08_T50	L 110, Hauptstraße, Geschwindigkeit 50 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung MB08_T30	L 110, Hauptstraße, Geschwindigkeit 30 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel

Tabellen im Anhang B

Bewertung der eingegangenen Stellungnahmen

1 Einführung: Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung

Nach Aussagen des Umweltbundesamtes ist der Straßenverkehrslärm seit langem die dominierende Lärmquelle in Deutschland. 2020 fühlen sich in Deutschland etwa drei Viertel der Bevölkerung durch Straßenverkehrslärm belästigt, davon mehr als 20 % stark oder äußerst belästigt /1/.

Unter Lärm versteht man dabei Geräusche, die als unangenehm und belästigend empfunden werden. Lärm ist also die subjektive Bewertung von Schallereignissen. Neben der Belästigung- und Störwirkung kann Lärm, insbesondere wenn der Mensch ihm über lange Zeit ausgesetzt ist, auch gesundheitliche Gefährdungen mit sich bringen. Aber auch mit dem durch den Verkehrslärm bedingten Wertverlust von Immobilien ist ein erheblicher volkswirtschaftlicher Schaden verbunden.

Deshalb wurde am 25. Juni 2002 vom Europäischen Parlament und vom Rat die 'Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm' ('EU-Umgebungslärmrichtlinie') /2/ verabschiedet. Mit ihr soll im Rahmen der Europäischen Union ein 'gemeinsames Konzept festgelegt werden, um vorzugsweise schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigungen, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern'.

Die Umgebungslärmrichtlinie greift einen Managementansatz auf, mit dem Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden sollen. Dabei geht es nicht nur um die Vermeidung, Vorbeugung oder Verhinderung erheblichen – im Sinn von schädlichen – Lärms, sondern um die Verbesserung der Lärmsituation insgesamt. Ziel ist es auch, ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen. Der Verzicht auf die Festlegung verbindlicher Immissionsgrenzwerte kann als Abkehr vom im deutschen Lärmschutzrecht üblichen ordnungsrechtlichen Ansatz verstanden werden.

In einem ersten Schritt sollen die Belastung durch Umgebungslärm anhand von Lärmkarten und Betroffenheitsanalysen ermittelt und die Öffentlichkeit über das Ausmaß informiert werden. In einem zweiten Schritt sind auf der Grundlage der Lärmkarten konkrete Maßnahmen auszuarbeiten, um die Lärmbelastung verringern bzw. nicht weiter ansteigen lassen zu können. Die Richtlinie sieht ein zeitlich gestaffeltes Vorgehen vor; eine Lärmkartierung/Lärmaktionsplanung erfolgten erstmals 2007/2008. Mindestens alle 5 Jahre werden die Lärmaktionspläne überprüft und ggf. überarbeitet.

Die Kreisstadt Homburg hat einen Lärmaktionsplan der Stufe I /3/ und II /4/ erstellt, in dem Lärm-minderungsmaßnahmen für die kartierten Hauptverkehrsstraßen, das sind Straßen mit mehr als 3 Millionen Kfz jährlich, konzipiert wurden. Dieser wurde in 2018 überprüft /5/.

Mit der Lärmkartierung 2022 ist erstmals ein europaweit harmonisiertes Berechnungsverfahren für Umgebungslärm festgeschrieben ('CNOSSOS-EU') /6/. Diese Berechnungsmethode unterscheidet sich deutlich von derjenigen, die in den vorangegangenen Lärmkartierungen zugrunde gelegt wurde. Deshalb wurde eine Neukartierung des Hauptstraßennetzes erforderlich. Darauf aufbauend ist der Lärmaktionsplan grundständig zu überarbeiten.

Die Kartierung der Hauptverkehrsstraßen obliegt den Gemeinden; sie erfolgte für die Kreisstadt Homburg 2022, wie bereits bei den vorangehenden Kartierungen, landesweit einheitlich. Auf den Ergebnissen dieser Kartierung baut der Lärmaktionsplan auf.

Die Aufstellung der Lärmaktionspläne erfolgt gemäß § 47e BImSchG /7/ durch die Gemeinden, in ihr Ermessen sind nach § 47d auch die Festlegung von Maßnahmen gestellt.

Im Rahmen der Aufstellung eines Lärmaktionsplans ist eine rechtzeitige und effektive Mitwirkung der Öffentlichkeit vorgesehen. Die Öffentlichkeit ist über die im Rahmen der Lärmaktionsplanung getroffenen Entscheidungen zu unterrichten.

Lärmaktionspläne müssen bestimmte Mindestanforderungen erfüllen. Diese sind im Anhang V der Richtlinie 2002/49/EG formuliert. Demnach müssen die Aktionspläne zu den nachfolgenden Punkten Aussagen enthalten:

- Beschreibung der Hauptverkehrsstraßen, die zu berücksichtigen sind
- Zuständige Behörde
- Rechtlicher Hintergrund
- Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten
- Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angaben von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen
- Protokoll der öffentlichen Anhörung
- Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zu Lärminderung
- Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten 5 Jahre geplant haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete
- Langfristige Strategie
- Finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse, Kosten-Nutzen-Analyse
- Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse der Aktionsplanung.

Ferner sollen Lärmaktionspläne Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der durch Lärmbelästigung, Schlafstörungen oder anderweitigen Beeinträchtigungen leidenden betroffenen Personen enthalten.

Gemäß Anhang VI ist der Kommission eine Zusammenfassung des Lärmaktionsplans von nicht mehr als 10 Seiten zu übermitteln. Dies hat jetzt erstmalig zum 18. Juli 2024 und danach alle 5 Jahre zu erfolgen.

2 Lärmaktionsplan Kreisstadt Homburg

2.1 Untersuchungsbereich

Die Kreisstadt Homburg liegt im östlichen Saarland und umfasst eine Fläche von 82,61 km². Mit etwa 43.400 Einwohnern /8/¹ ist Homburg nach Saarbrücken und der Kreisstadt Neunkirchen die drittgrößte Stadt im Saarland. Homburg ist Kreisstadt des Saarpfalz-Kreises. Neben der Innenstadt gehören die Stadtteile Beeden, Bruchhof-Sanddorf, Einöd, Erbach, Jägersburg, Kirrberg, Reiskirchen, Schwarzenbach und Wörschweiler zur Kreisstadt Homburg. Die Abbildung A01 im Anhang A zeigt das Untersuchungsgebiet.

2.2 Beschreibung der Hauptverkehrsstraßen

Die betroffenen Straßenabschnitte in der Kreisstadt Homburg sind:

- A 6 (Kaiserslautern – Saarbrücken) 5.900 m
- A 8 (Neunkirchen – Zweibrücken) 6.800 m
- B 423 (Saar-Pfalz-Straße in Jägersburg, Bexbacher Straße, Entenweiher Straße, Zweibrücker Straße in Homburg, Einöder Straße in Schwarzenbach, Homburger Straße in Schwarzenacker, Hauptstraße in Einöd) 11.500 m
- L 110 (Hauptstraße in Einöd) 1.950 m
- L 118 (Saar-Pfalz-Straße in Jägersburg, Robert-Bosch-Straße in Homburg) 5.500 m
- L 119 (Saarbrücker Straße, Richard-Wagner-Straße in Homburg, Kaiserslauterer Straße in Bruchhof) 7.750 m

Folgende Verkehrsparameter, die sich aus der landesweiten Lärmkartierung ergeben, liegen vor (s. Tabelle 1):

Tabelle 1 Verkehrsparameter der betroffenen Straßen

Straße	Zählstelle Lage	DTV ²	Anteil Kfz>3,5t [%] ³	Geschwindigkeit	Geschwindigkeit
				Pkw [km/h]	Lkw [km/h]
A 6	66090104	41.660	16,6	100 / 120 / 130 ⁴	80
	AS Homburg, (9) bis AS		12,6		
	Waldmohr, (10)		28,6		
A 8	67090132	35.164	10,6	100 / 120 / 130	80
	Stadtgrenze West bis AS		7,1		
	Homburg-Einöd (30)		15,3		

¹ 31.12.2021, Stand der Datenerhebung für die Lärmkartierung

² Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke

³ Day, evening, night

⁴ 130 km / h sind die Richtgeschwindigkeit für Pkw auf BAB.

	67090131 AS Wellesweiler (25) bis Stadtgrenze Südost	31.768	10,9 7,5 15,9	100 / 120	80
B 423	66090516 Stadtgrenze Nord bis L 118	8.596	1,7 0,6 1,8	50 / 70 / 100	50 / 70 / 80
	66090540 Stadtgrenze West bis L 119	22.711	3,5 1,3 4,3	50 / 70 / 90	50 / 70 / 80
	66100428 L 119 bis Ringstraße	27.531	2,3 0,9 2,7	50	50
	66090427 Ringstraße bis Bierbacher Straße	15.424	3,1 1,1 3,5	50 / 70	50 / 70
	67090220 Bierbacher Straße bis L 110	13.988	3,2 1,2 3,8	100	80
	67090219 L 110 bis AS A8 (30)	12.181	6,3 3,0 7,9	50 / 100	50 / 80
	67090426 AS A8 (30) bis Stadtgrenze Süd	10.492	5,4 2,0 6,5	100	80
L 110	67090996 B 423 bis Stadtgrenze	14.365	2,4 0,8 2,7	50	50
L 118	66090515 B 423 bis Berliner Straße	11.439	2,2 0,8 2,3	50 / 70 / 100	50 / 70 / 80
	66100093 Berliner Straße bis L 119	15.436	1,7 0,6 2,0	50 / 70	50 / 70
L 119	66090236 Stadtgrenze West bis Beedener Straße	14.887	3,2 1,2 3,9	50 / 100	50 / 80
	66090237 Beedener Straße bis B 423	12.179	4,3 1,6 5,0	50	50
	66100241 B 423 bis Robert-Bosch-Straße	17.849	3,6 1,3 4,3	50	50
	66100240 Robert-Bosch-Straße Bis Karlsbergstraße (L 120)	8.534	5,8 2,1 6,8	50	50

	66100238 Karlsbergstraße (L 120) bis L 223	9.139	5,4 1,9 6,7	50 / 70 / 100	50 / 70 / 80
--	---	-------	-------------------	---------------	--------------

2.3 Zuständige Behörde

Gemäß BImSchG § 47e Abs. 1 sind die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden mit der Aufstellung des Lärmaktionsplans betraut. Dies ist die:

Kreisstadt Homburg
Am Forum 5
66424 Homburg
Telefon: 06841/101-0
Gemeindeschlüssel: 10045114.

2.4 Rechtlicher Hintergrund

Den rechtlichen Hintergrund bilden die

- Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm ('EU-Umgebungslärmrichtlinie') /2/ sowie das
- Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005 /9/, (§ 47a-f des BImSchG /7/).

Grundlage für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans sind die strategischen Lärmkarten, die gemäß § 47c BImSchG erstellt wurden sowie das Vorliegen der Voraussetzungen des § 47d BImSchG.

2.5 Geltende Grenzwerte

Mit der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie in nationales Recht (§ 47a-f BImSchG) wurden keine Grenzwerte festgelegt. Grenzwerte, Auslösewerte oder Richtwerte für Straßenverkehrslärm finden sich im nationalen Fachrecht. Die Werte beziehen sich auf den Beurteilungszeitraum Tag (06.00 bis 22.00 Uhr) bzw. Nacht (22.00 bis 06.00 Uhr). Sie sind gebietsspezifisch und werden hier für Mischgebiete (MI) und Allgemeine Wohngebiete (WA) angegeben.

- 'Verkehrslärmschutzverordnung' (16. BImSchV) /10/
Die Verkehrslärmschutzverordnung gilt für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen. Die Grenzwerte für den Lärmschutz (Lärmvorsorge) betragen für MI 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts bzw. für WA 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts.
Für den Straßenverkehrslärm sind zusätzlich die
- 'Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes' (VLärmSchR 97) auf der Grundlage des Bundeshaushaltsgesetzes /11/ einschlägig. Die VLärmSchR 97 gelten für bestehende Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes. Die Auslö-

sewerte für den Lärmschutz (Lärmsanierung) betragen seit 01.08.2020 für MI 66 dB(A) tags und 56 dB(A) nachts bzw. für WA 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts.

In der städtebaulichen Planung werden die schalltechnischen Orientierungswerte der

- DIN 18.005, Beiblatt 1 'Schallschutz im Städtebau – Schall–technische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung', /12/ herangezogen. Diese betragen für MI 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts bzw. für WA 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts.

Ein direkter Vergleich der in den Lärmkarten ausgewiesenen Pegel mit Grenz- Auslöse- oder Richtwerten nach deutschem Recht ist wegen der z. T. abweichenden Berechnungsmethode nur bedingt möglich. Ein dem L_{DEN} entsprechender Pegel ist im deutschen Recht nicht festgelegt⁵.

2.6 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Die Abbildungen A02 und A03 (Isolinienkarten) im Anhang A spiegeln die Belastung durch Straßenverkehrslärm in der Kreisstadt Homburg für die Lärmindizes L_{DEN} bzw. L_{Night} wider. Aus der Tabelle 3 und der Tabelle 4 sind die Betroffenenzahlen für die Kreisstadt Homburg ersichtlich.

Tabelle 2 Zahl betroffener Menschen

Pegelbereich [dB(A)]	L_{DEN}		L_{Night}	
	Zahl betroffener Menschen		Zahl betroffener Menschen	
	Ungerundet	EU-Rundung	Ungerundet	EU-Rundung
50-54	-	-	2.001	2.000
55-59	3.526	3.500	1.626	1.600
60-64	1.607	1.600	514	500
65-69	1.479	1.500	0	0
70-74	354	400	0	0
>75	0	0	-	-

Tabelle 3 Zahl betroffener Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser sowie belastete Fläche

Schwellenwert [dB(A)]	L_{DEN} Zahl betroffener Wohnungen	L_{DEN} Zahl betroffener Schulen	L_{DEN} Zahl betroffener Krankenhäuser	L_{DEN} Betroffene Fläche in km ²
>55	3.495	6	0	23,69
>65	913	1	0	6,91
>75	0	0	0	0,95

⁵ L_{DEN} : Mittelungspegel über Tag, Abend und Nacht (24 Stunden) mit 5 dB Zuschlag für den Abend und 10 dB für die Nacht

L_{Night} : Mittelungspegel für die Nacht (8 Stunden)

Die auf der Basis der Lärmkartierung geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten beträgt 2, die geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung 1.154 und die geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung beträgt 260.

2.7 Bewertung der Anzahl Betroffener

Im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie sind keine Grenz- oder Auslösewerte festgesetzt, oberhalb derer Maßnahmen zur Lärminderung erforderlich werden. Damit sind die Gemeinden, als Träger der Lärmaktionsplanung (LAP), in die Lage versetzt, eine eigenständige Bewertung der Lärmsituation vorzunehmen. Lokale Besonderheiten wie bspw. besonderes hohe Belastung oder Mehrquellenbelastung können so berücksichtigt werden. Eine Orientierung für die Gemeinden bieten dabei das Umweltgutachten des Sachverständigenrats für Umweltfragen (SRU) 2020 /13/, die Empfehlungen des Umweltbundesamts zur LAP /14/ sowie die Empfehlungen der WHO /15/. Für die Kommunen in Baden-Württemberg wurden mit dem Kooperationserlass /16/ Auslösewerte für die Aufstellung einer qualifizierten Lärmaktionsplanung angegeben. In der nachfolgenden Tabelle sind diese Werte zusammengestellt.

Tabelle 4 Auslösekriterien Lärmaktionsplanung

Handlungsziel	Zeitraum	L _{DEN}	L _{Night}
SRU			
Vermeidung gesundheitlicher Beeinträchtigungen	kurzfristig	65 dB(A)	55 dB(A)
Vermeidung erheblicher Belästigungen	mittelfristig	55 dB(A)	45 dB(A)
Vermeidung von Belästigungen	langfristig	50 dB(A)	40 dB(A)
UBA			
Vermeidung gesundheitsschädlicher Auswirkungen	kurzfristig	60 dB(A)	50 dB(A)
Vermeidung erheblicher Belästigungen	mittelfristig	55 dB(A)	45 dB(A)
WHO			
Vermeidung schädlicher gesundheitlicher Auswirkungen und Beeinträchtigungen des Schlafs		53 dB(A)	45 dB(A)
Baden-Württemberg			
Auslösewert LAP		65 dB(A)	55 dB(A)

Die Kreisstadt Homburg geht von einem Auslösewert von 65 dB(A) für den Lärmindex L_{DEN} bzw. 55 dB(A) für den Lärmindex L_{Night} aus.

Die Anzahl Betroffener in den Pegelbereichen ≥ 65 dB(A) (L_{DEN}) bzw. ≥ 55 dB(A) (L_{Night}) ist in der Tabelle 5 dargestellt.

Tabelle 5 Anzahl Betroffener mit Pegeln $L_{DEN} \geq 65 \text{ dB(A)}$ bzw. $L_{Night} \geq 55 \text{ dB(A)}$

Bereich	Betroffene mit $L_{DEN} \geq 65 \text{ dB(A)}$	Betroffene mit $L_{Night} \geq 55 \text{ dB(A)}$
Homburg	2.103	2.140

Für die weiteren Untersuchungen wird nur der Wert für den Lärmindex L_{DEN} herangezogen. Dieser Index stellt die Lärmbelastung für den gesamten Tag (24 h) dar, Abend- und insbesondere Nachtzeitraum sind durch Zuschläge gewichtet. Der Lärmindex L_{Night} liegt in der Regel etwa 10 dB unter dem L_{DEN} .

2.8 Hotspotanalyse

Zur Festlegung der Straßenabschnitte für vordringlichen Handlungsbedarf wurde eine Hotspotanalyse durchgeführt. Diese zeigt Bereiche mit einer Lärmbelastung $> 65 \text{ dB(A)}$ für den Lärmindex L_{DEN} und einer hohen Einwohnerdichte. Zur Verdeutlichung wurden Wohngebäude, an denen der genannte Pegel überschritten werden, rot eingefärbt. Die Abbildung A04 im Anhang A gibt diese Hotspots wieder. In den Abbildungen A06, A07, A08 und A09 sind detaillierte Ausschnitte für die Innenstadt, Jägersburg, Bruchhof sowie Schwarzenacker/Schwarzenbach dargestellt. Ausgeprägte Hotspotbereiche befinden sich in

Jägersburg

- B 423: Jägersburg, Saar-Pfalz-Straße
- L 118: Jägersburg, Saar-Pfalz-Straße

Homburg, Innenstadt

- B 423: Bexbacher Straße, Entenweiher Straße, Zweibrücker Straße von Richard-Wagner-Straße bis Cappelallee
- L 119: Saarbrücker Straße von Pirminiusstraße bis Bexbacher Straße
- L 119: Richard-Wagner-Straße von B 423 (Bexbacher Straße) bis L 118 (Robert-Bosch-Straße)

Bruchhof

- L 119: Kaiserslauterer Straße von Closenbruchstraße bis 'Am Gutshof'

Schwarzenbach

- B 423: Einöder Straße von Ortseingang 'Am Webersberg' bis Lambsbach

Schwarzenacker

- B 423: Homburger Straße von Lambsbach bis Einmündung L 110 (Hauptstraße)
- L 110: Hauptstraße, Ernstweilerstraße von B423 bis L 469 (Dinglerstraße)

Innerhalb dieser Hotspotbereiche soll durch Maßnahmen zur Lärminderung eine Verringerung der Lärmbelastung erfolgen. Hotspotbereiche werden somit zu Maßnahmenbereichen (MB) der Lärmaktionsplanung.

Kleinere, punktuelle Hotspots finden sich in der B 423, Bexbacher Straße, zwischen Hasenäckerstraße und 'Am Hochrech' sowie im Bereich Lappentascher Straße/Saarstraße, in der L 110, Hauptstraße, am Ortsausgang von Schwarzenacker, in der L 118, Robert-Bosch-Straße, auf Höhe der Einmündung der Dürerstraße und in der L 119, Saarbrücker Straße, auf Höhe der Bliesberger Straße.

3 Maßnahmenkatalog zur Aktionsplanung

3.1 Vorbemerkung

Um eine spürbare Reduktion der Lärmbelastung zu erzielen, sind effektive Maßnahmen an der Quelle erforderlich.

Als Maßnahmen an der Quelle kommen vor allem in Betracht:

- Geschwindigkeitsbeschränkungen
- Einsatz lärmindernder Fahrbahnoberflächen

sowie

- Verringerung der Verkehre in Verbindung mit der Förderung des ÖPNV und des nichtmotorisierten Individualverkehrs
- Einsatz lärmindernder Fahrzeuge und Reifen.

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird insbesondere eine Geschwindigkeitsbeschränkung betrachtet. Diese stellt eine wirksame, schnell umsetzbare und sehr kostengünstige Maßnahme dar.

3.2 Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zur Lärminderung

Entlang der BAB 6 und der L 118 sind zum Schutz des Ortsteils Reiskirchen Lärmschutzwände vorhanden. Entlang der B 423 gibt es eine Lärmschutzwand zwischen Cappelallee und Ulmenweg zum Schutz der östlich davon gelegenen Wohnbebauung. Weitere Lärmschutzwände an der BAB 8 schützen die Wohnbebauung in Ingweiler.

Im Rahmen der Lärmkartierung wurde durch den Landesbetrieb für Straßenbau angegeben, dass von einem bereits lärmindernden Fahrbahnbelag (Splittmastixasphalt) auf allen Straßenabschnitten auszugehen ist.

Im Lärmaktionsplan der Stufe II wurde die Entlastungswirkung einer Ortsumgehung der B 423 für die Ortsteile Schwarzenbach und Schwarzenacker untersucht; diese wurde bisher noch nicht realisiert.

Im Lärmaktionsplan der Stufe I wurden 'Sonstige Maßnahmen' zur Lärminderung betrachtet; diese wurden in der im Lärmaktionsplan der 3. Runde überprüft und fortgeschrieben. Sie haben weiterhin Gültigkeit.

3.3 Geschwindigkeitsbeschränkung

3.3.1 Rechtliche Einordnung: Geschwindigkeitsbeschränkungen im Rahmen der Lärmaktionsplanung

3.3.1.1 Position der Obersten Straßenverkehrsbehörde im Saarland

Die Bindungswirkung des Lärmaktionsplans und damit auch die Möglichkeit der Umsetzung von Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird bundesweit nicht einheitlich gesehen. Die Oberste Straßenverkehrsbehörde im Saarland geht davon aus, es sich bei der Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen um eine Maßnahme des ordnungsrechtlichen Lärmschutzes handelt, die der Eingriffsverwaltung zuzuordnen ist. Die Ermächtigungsgrundlage hierfür ergibt sich aus § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 3 i. V. m. § 45 Absatz 9 der Straßenverkehrsordnung (StVO) /17/. Als einzige untergesetzliche ermessensleitende Richtlinie ist nach Auffassung der Obersten Straßenverkehrsbehörde hierbei die Lärmschutzrichtlinien-StV /18/ maßgeblich. Auch wenn die zuständigen Straßenverkehrsbehörden im Rahmen ihrer pflichtgemäßen Ermessungsentscheidung zum Ergebnis kommen, dass die Voraussetzungen für eine ordnungsrechtliche Lärmschutzmaßnahme gegeben sind, bedarf diese Entscheidung der Zustimmung der Obersten Straßenverkehrsbehörde. Die Oberste Straßenverkehrsbehörde vertritt die Meinung, dass es sich bei Lärmaktionsplanungen nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz um Maßnahmen des vorbereitenden Lärmschutzes handelt, die verwaltungsrechtlich dem Innenrecht zuzuordnen sind. Demnach sind Lärmaktionspläne als strategische Planungsgrundlage zu sehen; das Bundesimmissionsschutzrecht ist kein dem Verkehrsrecht übergeordnetes Recht. Die Oberste Straßenverkehrsbehörde vertritt die Auffassung, dass eine nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz erfolgte Lärmaktionsplanung einer Gemeinde die fachrechtlichen Eingriffsvoraussetzungen einer Straßenverkehrsbehörde für eine ordnungsrechtliche Eingriffsmaßnahme nach dem Straßenverkehrsrecht weder vorwegnehmen noch ersetzen kann. Die Straßenverkehrsbehörde hat diese Voraussetzungen in eigener Zuständigkeit zu prüfen und die Zustimmung der Obersten Straßenverkehrsbehörde einzuholen.

Mit der Novellierung der StVO vom Oktober 2025 treffen die Straßenverkehrsbehörden nach § 45 Absatz 1b Nr. 5 die notwendigen Anordnungen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung. Nach § 45 Absatz 1j können die Gemeinden bei der nach Landesrecht zuständigen Behörde Anordnungen nach den Absätzen 1 bis 1i des § 45 beantragen. Nach Absatz 9 Nr. 4 können nun kurze streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h auf Streckenabschnitten von bis zu 500 m zwischen zwei Tempo-30-Strecken festgesetzt werden. Ferner kann nach Nr. 6 die Ausweisung von innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h auf Straßen des überörtlichen Verkehrs oder auf weiteren Vorfahrtstraßen im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Fußgängerüberwegen, Kindergärten, Kindertagesstätten, Spielplätzen, hochfrequentierten Schulwegen, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen, Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen oder Krankenhäusern angeordnet werden. Nach Absatz 1c darf die

Anordnung von Tempo-30-Zonen sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs noch auf weitere Vorfahrtstraßen erstrecken.

Die Verkehrsminister der Länder haben in der Verkehrsministerkonferenz das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) gebeten, eine Evaluierung der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) vorzunehmen, das BMDV war dieser Bitte bis zur letzten Verkehrsministerkonferenz am 2./3. April 2025 nicht nachgekommen.

In Baden-Württemberg und in verschiedenen Rechtsgutachten, die sich mit der Bindungswirkung und der Umsetzung insbesondere von Geschwindigkeitsbeschränkungen im Rahmen der Lärmaktionsplanung befassen, wird eine nachfolgend dargestellte Rechtsauffassung vertreten, die von der Obersten Straßenverkehrsbehörde des Saarlands jedoch nicht geteilt wird.

3.3.1.2 Rechtsgutachten und Position der Straßenverkehrsbehörden in Baden-Württemberg

Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen

‘Nach § 47d Abs. 6 i. V. m. § 47 Abs. 6 BImSchG sind Maßnahmen in Lärmaktionsplänen nach § 47d Abs. 1 BImSchG durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach diesem Gesetz, d. h. dem BImSchG, oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen. Sind in den Plänen planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen, haben die zuständigen Planungsträger dies bei ihren Planungen zu berücksichtigen. § 47d Abs. 6 i. V. m. § 47 Abs. 6 BImSchG stellt keine eigenständige Rechtsgrundlage für die Anordnung von Lärmminderungsmaßnahmen dar. Diese können nur umgesetzt werden, wenn sie nach Fachrecht zulässig sind und rechtsfehlerfrei in einen Lärmaktionsplan aufgenommen wurden.’ /20/, S. 15.

Das BImSchG sieht für Lärmaktionspläne - anders als für Luftreinhaltepläne – kein Einvernehmenserfordernis vor. Deshalb sind die Anspruchsvoraussetzungen gemäß § 47d Abs. 6, § 47 Abs. 6 BImSchG bereits erfüllt, wenn die betreffende Maßnahme fehlerfrei im Lärmaktionsplan festgelegt ist und die zur Umsetzung verpflichtete Behörde angemessen an der Entscheidung über die Festlegung beteiligt wurde. vgl. /21/, Rn. 12.

‘Da die Durchführung von Lärmminderungsmaßnahmen nur möglich ist, wenn das anwendbare Fachrecht dies erlaubt, steht die durch § 47d Abs. 6 i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG vermittelte Bindungswirkung unter dem Vorbehalt der fachrechtlichen Umsetzbarkeit. Dies bedeutet jedoch nicht, dass der zur Durchsetzung verpflichteten Behörde ein nach den einschlägigen fachrechtlichen Vorschriften bestehender Ermessensspielraum verbliebe. ... Der fachrechtliche Ermessensspielraum wird vielmehr durch die Lärmaktionsplanung vollständig überlagert.’ /21/, Rn. 28.

‘Liegt ein Beschluss der Gemeinde vor (zum LAP, Anm. d. V.), kann diese gestützt auf ihr kommunales Selbstverwaltungsrecht die Durchsetzung etwa gegenüber der Straßenverkehrsbehörde verlangen. Denn verweigert eine Straßenverkehrsbehörde die Umsetzung der Lärmaktionsplanung der Gemeinde, verletzt dies die Gemeinde in ihrem Recht auf kommunale Selbstverwaltung (vgl. Art. 28 Abs. 2 GG), weil die Lärmaktionsplanung dem verfassungsrechtlich geschützten Bereich der kommunalen Planungshoheit zuzurechnen ist.’ /20/, S. 20.

‘Um die strikte Bindungswirkung des Lärmaktionsplans auszulösen, muss die planaufstellende Gemeinde eine umfassende eigene Ermessens- und Verhältnismäßigkeitsprüfung anstellen.’ /20/, S. 24.

Geschwindigkeitsbeschränkungen

‘Die Anordnung von Maßnahmen zur Beschränkung und zum Verbot des fließenden Verkehrs mit dem Ziel der Lärminderung setzt voraus, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vorliegen. Danach dürfen entsprechende Maßnahmen „nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung ... erheblich übersteigt“ /20/, S. 21. ‘Hierzu muss der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringen, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss und damit zugemutet werden kann. Die Immissionen müssen also eine Zumutbarkeitsschwelle überschreiten.’ /20/ S. 11.

‘Wann diese Zumutbarkeitsschwelle überschritten ist, lässt sich nicht schematisch bestimmen. Die Grenze der zumutbaren Lärmbelastung, bei deren Überschreitung die Behörde tätig werden muss und Maßnahmen nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO in Betracht kommen, ist nicht durch verbindliche Grenzwerte festgelegt. ... Es ist aber in ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) zu § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO anerkannt, dass eine Beschränkung der Prüfung auf die Einhaltung bestimmter Schallpegel unzulässig ist. ... Es bedarf stets einer Abwägung im Einzelfall, um festzustellen, welcher Lärm im konkreten Einzelfall noch ortsüblich und damit „zumutbar“ ist.’ /20/, S. 12.

‘Die Rechtsprechung orientiert sich bei der Frage, ob gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO eine Gefahrenlage gegeben ist, an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV)⁶. Werden die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV geregelten Immissionsgrenzwerte überschritten, haben die Lärmbetroffenen regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme (VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, Az. 10 S 2449/17, Rn. 33).’ /16/. ‘Den Gemeinden kommt ein eigener Beurteilungsspielraum bei der Ausfüllung des Gefahrenbegriffs gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO zu. Sie können eigene Maßstäbe setzen. ... Durch den Lärmaktionsplan konkretisiert die Gemeinde, inwieweit nach den örtlichen Gegebenheiten Lärmgefährdungen im Sinne des § 45 Abs. 9 StVO bestehen.’ /20/, S. 18.

Bedeutung der Umgebungslärmrichtlinie

‘Die UmgebungslärmRL hat keinen ordnungsrechtlichen Ansatz, sondern verfolgt einen Managementansatz. Bei der Bekämpfung des Umgebungslärms geht es nicht (nur) um die Vermeidung oder Verhinderung erheblichen Lärms, sondern um die Verbesserung der Lärmsituation insgesamt. Dem entsprechend verbietet sich eine reflexhafte Heranziehung von Verwaltungsvorschriften wie der Lärmschutz-Richtlinien-StV. Vielmehr definiert die einen Lärmaktionsplan aufstellende Gemeinde den straßenverkehrsrechtlichen Gefahrenbegriff nach § 45 Abs. 9 S. 2 StVO. Die Straßenverkehrsbe-

⁶ 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts

hörde ist an den im Lärmaktionsplan zugrunde gelegten „Gefahrenbegriff“ gebunden (sog. Konkretisierungswirkung; Stichwort: Auslösewerte), nicht jedoch an bestimmte Lärmgrenzwerte.’ /22/, S. 32.

‘Der deutsche Gesetzgeber hat die Umgebungslärm-Richtlinie mit den §§ 47a ff. BImSchG umgesetzt. Die Vorschriften des BImSchG sind richtlinienkonform auszulegen. ... Dieser grundsätzliche Vorrang des europäischen Rechts gegenüber dem innerstaatlichen Recht ist streng zu beachten selbst dann, wenn eine nationale Vorschrift andere Vorgaben machen sollte.’ /20/, S. 16.

‘Zudem können interne Verwaltungsvorschriften europarechtliche Vorgaben vor dem Hintergrund der Normenhierarchie nicht außer Kraft setzen. Die Straßenverkehrsbehörde kann daher nicht unter Rückgriff auf bloße Verwaltungsvorschriften die Umsetzung von planerisch vorgesehenen Maßnahmen verweigern. Dies ist rechtlich unzulässig.’ /20/, S. 23.

Bedeutung der Lärmschutz-Richtlinien-StV

‘Für die Lärminderungsplanung sind die Lärmschutz-Richtlinien-StV nicht maßgeblich. Sie richten sich an die Straßenverkehrsbehörden und sind Verwaltungsvorschriften und als solche nur für diejenigen Behörden verbindlich, an die sie sich richten. An die Träger der Lärminderungsplanung richten sie sich nicht. Die Träger der Lärminderungsplanung sind vielmehr, solange keine Lärmwerte für die Lärminderungsplanung festgesetzt sind, gehalten, aus eigener Kompetenz (für die Lärminderungsplanung) die für ihre Planung jeweils relevanten Werte zu entwickeln. ... Negativ abgrenzen lassen sich die zu findenden Lärminderungs-Schwellenwerte aus juristischer Sicht von Lärmwerten, die aufgrund ihrer Zweckbestimmung nicht anwendbar sein können. Dazu gehören Lärmwerte aus Verwaltungsvorschriften, welche „Sanierungen“ zum Gegenstand haben. Das sind die VLärmSchR 97 und die Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007.’ /23/, S. 50.

Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) konkretisiert die Nichtmaßgeblichkeit der Lärmschutz-Richtlinien-StV im Rahmen der Lärmaktionsplanung: ‘Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes dürfen nur nach Maßgabe der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutzrichtlinien - StV) angeordnet werden. Zur Lärmaktions- und Luftreinhalteplanung siehe Bundes-Immissionsschutzgesetz.’ /24/.

3.3.2 Vorbemerkungen

Für die durch die Hotspotanalyse herausgearbeiteten Maßnahmenbereiche soll eine Geschwindigkeitsbeschränkung nunmehr verbindlich festgesetzt werden. Die Gemeinde begründet dafür, anhand von ihr vorzuzugender Kriterien, die Notwendigkeit der Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen.

Als Kriterien werden herangezogen:

- Überschreitung der Schwellenwerte der gesundheitlichen Beeinträchtigungen für den Lärmindex L_{DEN} und L_{Night} von 65 bzw. 55 dB(A)

- Abnahme der Zahl betroffener Menschen für den Lärmindex L_{DEN} im Pegelbereich $> 65 \text{ dB(A)}$
- Abnahme der Lärmkennziffer (LKZ) für den Lärmindex L_{DEN}
- Erreichte Reduktion des Emissionspegels
- Schutzfunktion für Spielplätze und Schulwege
- Auswirkungen auf die Reisezeit
- Auswirkungen auf die Luftschadstoffe
- Möglichkeit der Umsetzung alternativer Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung
- Verkehrsverlagerung
- Auswirkungen auf den ÖPNV
- Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs.

Diese Kriterien werden zunächst, soweit möglich, allgemein beurteilt; eine Konkretisierung erfolgt nachstehend für die einzelnen Maßnahmenbereiche.

3.3.2.1 Überschreitung der Schwellenwerte der gesundheitlichen Beeinträchtigung

In Abschnitt 2.7 wurden Auslösekriterien im Rahmen der Lärmaktionsplanung aufgeführt. Der Wert von 65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts wird durch den Sachverständigenrat für Umweltfragen als kurzfristig zu erreichender Zielwert angesehen. Die langfristigen Ziele der LAP sollten ein deutlich höheres Schutzniveau ermöglichen. Aufgrund der sehr hohen Belastung durch Straßenverkehrslärm sind kurzfristig für die Kreisstadt Homburg tiefere Schwellenwerte nicht realistisch.

3.3.2.2 Abnahme der Zahl betroffener Menschen

Die Zahl der Menschen, die durch die Maßnahme entlastet werden, wird für den Lärmindex $L_{DEN} \geq 65 \text{ dB(A)}$ angegeben. Der Lärmindex L_{Night} liegt in der Regel etwa 10 dB unter dem L_{DEN} .

3.3.2.3 Abnahme der Lärmkennziffer

Die Lärmkennziffer ist ein Einzahlwert zur Veranschaulichung der über alle Pegelbereiche erreichten Lärminderung; sie berechnet sich nach

$$LKZ = \sum_{i=1}^N n_i (L_i - L_S)$$

mit

- N: Gesamtzahl Betroffener
 L_i : Pegelwert für die Anzahl Betroffener n_i
 L_S : Schwellenwert.

Der Schwellenwert für den L_{DEN} beträgt 55 dB(A).

3.3.2.4 Reduktion des Emissionspegels

Angegeben werden jeweils die Reduktionen der Emissionspegel in dB für den Lärmindex L_{DEN} und L_{Night} .

3.3.2.5 Auswirkungen auf die Reisezeit

Unter der Voraussetzung eines gleichmäßigen Verkehrsflusses erhöht sich die Durchfahrtzeit generell bei der Umstellung von 50 km/h auf 30km/h um 67 %. Nach Aussagen des Umweltbundesamts /25/ ist für den motorisierten Individualverkehr (MIV) von Fahrzeiterhöhungen von unter 10 % bis zu maximal diesem Wert auszugehen. Nach einer weiteren UBA-Studie beträgt der Reisezeitverlust tagsüber ca. 2 Sekunden je 100 m und nachts zwischen 0 und 2 Sekunden je 100 m /26/. Die mittleren Reisezeiten weichen in der Realität allerdings sowohl bei 50 km/h als auch bei 30 km/h davon deutlich nach oben ab und werden bspw. durch Ampeln, Parken in 2. Reihe, Vorfahrtsregelungen, Fußgängerüberwege und Ausweichverkehre erhöht.

3.3.2.6 Schutzfunktion für Spielplätze, Schulwege und Fußgängerüberwege

Mit der Novellierung der StVO vom Oktober 2024 /17/ sollen die Verkehrsbehörden in Zukunft leichter eine Tempobeschränkung auf 30 km/h anordnen können, um Spielplätze, viel genutzte Schulwege und Fußgängerüberwegen zu schützen. Lückenschlüsse zwischen zwei Geschwindigkeitsbeschränkungen von bis zu 500 m werden ermöglicht.

3.3.2.7 Auswirkungen auf die Luftschadstoffe

Die Beurteilung der Auswirkungen auf die Luftschadstoffe durch die Maßnahmen zur Lärmreduzierung erfolgt unter Bezugnahme auf nachfolgend aufgeführte Untersuchungen des Umweltbundesamts (UBA).

Die Auswirkungen im innerörtlichen Bereich wurden in 'Umweltauswirkungen einer innerörtlichen Regelgeschwindigkeit von 30 km/h' /25/ betrachtet. Hierbei wurde festgestellt, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h lediglich geringe Auswirkungen auf die Luftschadstoffe entfaltet. In den Schlussfolgerungen der Untersuchung heißt es: 'Aufgrund der deutlich positiven Wirkungen auf die Lärmentlastung und die Verkehrssicherheit ist es sinnvoll, Tempo 30 als innerörtliche Regelgeschwindigkeit einzuführen. Auch straßenverkehrsbedingte Luftschadstoffe (NOx und PM10) können durch Tempo 30 leicht zurückgehen. Die CO2-Emissionen werden kaum beeinflusst.'

Die Auswirkungen eines Tempolimits im Außerortsbereich wurden in dem Bericht 'Umweltwirkung eines Tempolimits auf Autobahnen und Außerortsstraßen' /27/ eruiert. Daraus ergibt sich die Folgerung, dass die Reduzierung der Geschwindigkeit mit einer Verbesserung der Luftschadstoffwerte einhergeht. U. a. heißt es, 'dass das Herabsetzen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowohl auf

die Fahrleistung als auch auf die Treibhausgasemissionen (CO₂eq), Stickstoffoxiden (NO_x) und Feinstaub (PM) mindernd wirkt.'

3.3.2.8 Möglichkeit der Umsetzung alternativer Maßnahmen

Prinzipielle Möglichkeiten zur Verringerung der Lärmbelastung sind Maßnahmen an der Quelle, auf dem Ausbreitungsweg und am Immissionsort. Maßnahmen an der Quelle sind dabei am effektivsten, da sie eine Lärmreduktion in der gesamten Umgebung der Straße bewirken und damit auch zu einer Beruhigung der Außenwohnbereiche und Aufenthaltsflächen führen.

Als Maßnahmen an der Quelle kommen neben Geschwindigkeitsbeschränkungen auch der Einbau lärmindernder Asphalte in Betracht. Diese Maßnahme ist nur bei Belagssanierungen als kostengünstig zu betrachten und kann dann ergänzend zu Geschwindigkeitsbeschränkungen eingesetzt werden. Hierdurch lassen sich eine weitere Pegelreduktionen um ca. 4 dB (Straße ohne SV-Anteil⁷) und bis ca. 0,5 dB für Straßen mit sehr hohem SV-Anteil erreichen. Allerdings ist gemäß den Angaben des Landesbetriebs für Straßenbau auf allen kartierten Straßen von einem verbauten Splittmastixasphalt auszugehen, so dass durch den Einbau sog. Lärmoptimierter Asphalte (LOA) rechnerisch keine signifikanten Pegelminderungen zu erwarten wären.

Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg sind Lärmschutzwälle, Lärmschutzwände oder eine zur Straße abschirmende Riegelbebauung. Im innerstädtischen Bereich kann keine dieser Maßnahmen umgesetzt werden.

Als Maßnahmen am Immissionsort kommen bspw. verglaste Loggien, vorgehängte Fassaden oder Schallschutzfenster in Betracht. Für Bundesstraßen können Schallschutzfenster im Rahmen der Lärmsanierung als freiwillige Leistung des Straßenbaulastträgers zum Einsatz kommen. Für Landesstraßen hat das Saarland als hierfür zuständiger Straßenbaulastträger bereits im Frühjahr 1991 wegen der Konsolidierung des Landeshaushalts die freiwilligen Leistungen eingestellt.

3.3.2.9 Verkehrsverlagerung

In der Kreisstadt Homburg sind auf allen Wohnstraßen, die keine Hauptverkehrsfunktion haben, Tempo-30-Zonen umgesetzt. Verkehrsverlagerungen in diese Straßen sind nicht zu erwarten, da keine geringeren reinen Fahrzeiten zu erwarten sind, die Fahrwege vergrößert werden, da diese Straßen angefahren werden müssen und die Notwendigkeit der Vorfahrtsregelungen zu einer Erhöhung der Reisezeit beitragen wird.

3.3.2.10 Auswirkungen auf den ÖPNV

Untersuchungen des UBA gehen von einem Reisezeitverlust auch für Busse von ca. 2 Sekunden je 100 m aus /26/.

⁷ SV: Schwerverkehr

3.3.2.11 Leichtigkeit des Verkehrs

Die Lichtsignalanlagen müssen an die reduzierten Geschwindigkeiten angepasst werden. Die Leistungsfähigkeit des Verkehrs wird auch mit einer neuen Lichtsignalanlage gewährleistet. Untersuchungen in anderen Städten, bspw. Saarbrücken, zeigen, dass der Verkehrsfluss nach Anpassung der Ampelschaltung an Tempo 30 nicht signifikant schlechter geworden ist.

Vor allem tagsüber wird eine zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h häufig wegen gestörter Verkehrsflüsse nicht ausgeschöpft. Die Homogenität des Verkehrsflusses ist tagsüber in Tempo-30-Abschnitten deutlich besser als in Streckenabschnitten mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h /26/. Insgesamt ist tagsüber von einer Verstetigung des Verkehrs auszugehen. Nachts treten in der Regel keine wesentlichen Veränderungen in Hinblick auf die Qualität des Verkehrsflusses auf /26/.

3.3.2.12 Langfristige Zielsetzung des LAP

Der LAP verfolgt neben dem Ziel der kurzfristig zu erreichenden Lärminderung auch die mittel- und langfristige Strategie, erhebliche Belästigungen für die Bevölkerung zu minimieren bzw. zu vermeiden.

Mit der zunehmenden Erhöhung des Anteils von Elektrofahrzeugen kann die mit diesen Fahrzeugen auch einhergehende geringere Lärmemission nur realisiert werden, wenn die Geschwindigkeit auf 30 km/h reduziert wird, da ab dieser Geschwindigkeit bei Pkw das Reifenabrollgeräusch dominiert. Auch für autonomes Fahren ist, aufgrund von geringeren Bremswegen, bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h von einem geringeren Gefahrenpotential auszugehen.

3.3.3 Maßnahmenbereiche

Die Maßnahmenbereiche, innerhalb derer im Rahmen der Lärmaktionsplanung eine Reduktion der Geschwindigkeit auf 30 km/h umgesetzt werden soll, sind in

Jägersburg

- B 423: Jägersburg, Saar-Pfalz-Straße von Ortseingang bis L 118, MB01
- L 118: Jägersburg, Saar-Pfalz-Straße von L 118 bis 'Am Eichwald', MB02

Homburg, Innenstadt

- B 423: Bexbacher Straße, Entenweiher Straße, Zweibrücker Straße von Richard-Wagner-Straße bis Cappelallee, MB03
- L 119: Saarbrücker Straße von Beederstraße bis Bexbacher Straße, MB06

Bruchhof

- L 119: Kaiserslauterer Straße von Heidebruchstraße bis 'Am Gutshof', MB07

Schwarzenbach

- B 423: Einöder Straße von Ortseingang 'Am Webersberg' bis Lambsbach, MB04

Schwarzenacker

- B 423: Homburger Straße von Lambsbach bis Einmündung L 110 (Hauptstraße), MB05
- L 110: Hauptstraße von B 423 bis Ernstweilerstraße, MB08.

Dabei wurden kleinere Hotspotbereiche zusammengefasst, um eine kleinteilige und sprunghafte Verkehrsbeschilderung zu vermeiden. Punktuelle Hotspots wie bspw. an der Robert-Bosch-Straße wurden nicht berücksichtigt.

3.3.3.1 Maßnahmenbereich 1: B 423: Jägersburg, Saar-Pfalz-Straße

Für den Maßnahmenbereich 1 setzt der LAP eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h fest. Damit werden die in der Tabelle 6 dargestellten Verringerungen der Betroffenheit erreicht.

Tabelle 6 Maßnahmenbereich 1, B 423: Saar-Pfalz-Straße, Veränderung der Betroffenheit

Intervalle in dB(A)	Betroffene L _{DEN} 50 km/h	Betroffene L _{DEN} 30 km/h	Betroffene L _{DEN} Differenz	Betroffene L _{Night} 50 km/h	Betroffene L _{Night} 30 km/h	Betroffene L _{Night} Differenz
50-54	-	-	-	69	123	+54
55-59	45	56	+11	104	20	-84
60-64	68	119	+51	4	2	-2
65-69	103	9	-94	0	0	0
70-74	1	1	0	0	0	0
>75	0	0	0	-	-	-

Die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten beträgt auch ohne Umsetzung der Maßnahme 0, die geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung verringert sich um 11 von 42 auf 31 und die geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung verringert sich um 3 von 11 auf 8.

Die Lärmkennziffer für den L_{DEN} hat sich von 1.928 um 765 auf 1.163 nach Umsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkung verringert. Die Zahl der Bewohner über dem Schwellenwert zur gesundheitlichen Beeinträchtigung von 65 dB(A) am Tag kann um 94 reduziert werden. Es gibt weiterhin einen Betroffenen, der Pegeln > 70 dB(A) ausgesetzt ist.

Die maximalen Gebäudepegel für den Lärmindex L_{DEN} sind in den Abbildungen MB01_T50 für eine Geschwindigkeit von 50 km/h bzw. MB01_T30 für 30 km/h farblich kodiert dargestellt.

Der Emissionspegel für den Zeitbereich DEN sinkt um 3,4 dB und für den Zeitbereich Night um 3,3 dB.

Auf Höhe der Gebäude Saar-Pfalz-Straße 103/105 bzw. 114 befindet sich ein Fußgängerüberweg. Die Erhöhung der Sicherheit der Querung der Fußgängerüberwege wird durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung gewährleistet.

Die Länge des Streckenabschnitts insgesamt beträgt ca. 700 m, bei gleichförmiger Geschwindigkeit verlängert sich rechnerisch die Fahrzeit von 50 auf 84 s, also um 34 s, also um etwas mehr als eine halbe Minute.

3.3.3.2 Maßnahmenbereich 2: L 118: Jägersburg, Saar-Pfalz-Straße

Für den Maßnahmenbereich 2 setzt der LAP eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h fest. Damit werden die in der Tabelle 7 dargestellten Verringerungen der Betroffenheit erreicht.

Tabelle 7 Maßnahmenbereich 2, L 118: Saar-Pfalz-Straße, Veränderung der Betroffenheit

Intervalle in dB(A)	Betroffene L _{DEN} 50 km/h	Betroffene L _{DEN} 30 km/h	Betroffene L _{DEN} Differenz	Betroffene L _{Night} 50 km/h	Betroffene L _{Night} 30 km/h	Betroffene L _{Night} Differenz
50-54	-	-	-	32	35	3
55-59	18	18	0	77	72	-5
60-64	32	36	+4	9	0	-9
65-69	80	69	-11	0	0	0
70-74	6	0	-6	0	0	0
>75	0	0	0	-	-	-

Die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten beträgt auch ohne Umsetzung der Maßnahme 0, die geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung verringert sich um 7 von 30 auf 23 und die geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung verringert sich um 3 von 9 auf 6.

Die Lärmkennziffer für den L_{DEN} hat sich von 1.390 um 213 auf 1.177 nach Umsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkung verringert. Die Zahl der Bewohner über dem Schwellenwert zur gesundheitlichen Beeinträchtigung von 65 dB(A) am Tag kann um 17 reduziert werden. Es gibt keine Betroffenen mehr, die tags Pegeln > 70 dB(A) oder nachts > 60 dB(A) ausgesetzt sind.

Die maximalen Gebäudepegel für den Lärmindex L_{DEN} sind in den Abbildungen MB02_T50 für eine Geschwindigkeit von 50 km/h bzw. MB02_T30 für 30 km/h farblich kodiert dargestellt.

Der Emissionspegel für den Zeitbereich DEN sinkt um 3,3 dB und für den Zeitbereich Night um 3,4 dB.

Auf Höhe der Gebäude Saar-Pfalz-Straße 53 bzw. 62 befindet sich ein Fußgängerüberweg. Die Erhöhung der Sicherheit der Querung der Fußgängerüberwege wird durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung gewährleistet.

Die Länge des Streckenabschnitts insgesamt beträgt ca. 380 m, bei gleichförmiger Geschwindigkeit verlängert sich rechnerisch die Fahrzeit von 28 auf 46 s, also um 18 s, also um etwas mehr als eine viertel Minute.

3.3.3.3 Maßnahmenbereich 3: B 423: Innenstadt

Für den Maßnahmenbereich 3 setzt der LAP eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h fest. Damit werden die in der Tabelle 8 dargestellten Verringerungen der Betroffenheit erreicht.

Tabelle 8 Maßnahmenbereich 3, B 423: Innenstadt

Intervalle in dB(A)	Betroffene L _{DEN} 50 km/h	Betroffene L _{DEN} 30 km/h	Betroffene L _{DEN} Differenz	Betroffene L _{Night} 50 km/h	Betroffene L _{Night} 30 km/h	Betroffene L _{Night} Differenz
50-54	-	-	-	51	129	+78
55-59	18	39	+21	170	286	+116
60-64	75	144	+69	219	1	-218
65-69	220	267	+47	0	0	0
70-74	142	0	-142	0	0	0
>75	0	0	0	-	-	-

Die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten beträgt auch ohne Umsetzung der Maßnahme 0, die geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung verringert sich um 21 von 112 auf 91 und die geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung verringert sich um 8 von 35 auf 27.

Die Lärmkennziffer für den L_{DEN} hat sich von 5.843 um 1.328 auf 4.515 nach Umsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkung verringert. Die Zahl der Bewohner über dem Schwellenwert zur gesundheitlichen Beeinträchtigung von 65 dB(A) am Tag kann um 95 reduziert werden. Es gibt keine Betroffenen mehr, die tags Pegeln > 70 dB(A) ausgesetzt sind. Nachts ist nur noch eine betroffene Person Pegeln > 60 dB(A) ausgesetzt.

Die maximalen Gebäudepegel für den Lärmindex L_{DEN} sind in den Abbildungen MB03_T50 für eine Geschwindigkeit von 50 km/h bzw. MB03_T30 für 30 km/h farblich kodiert dargestellt.

Der Emissionspegel für den Zeitbereich DEN sinkt um 3,2 dB und für den Zeitbereich Night um 3,4 dB.

Die Länge des Streckenabschnitts insgesamt beträgt ca. 1.450 m, bei gleichförmiger Geschwindigkeit verlängert sich rechnerisch die Fahrzeit von 105 auf 174 s, also um 69 s, also um etwas mehr als eine Minute.

3.3.3.4 Maßnahmenbereich 4: B 423: Schwarzenbach, Einöder Straße

Für den Maßnahmenbereich 4 setzt der LAP eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h fest. Damit werden die in der Tabelle 9 dargestellten Verringerungen der Betroffenheit erreicht.

Tabelle 9 Maßnahmenbereich 4, B 423: Einöder Straße, Veränderung der Betroffenheit

Intervalle in dB(A)	Betroffene L _{DEN} 50 km/h	Betroffene L _{DEN} 30 km/h	Betroffene L _{DEN} Differenz	Betroffene L _{Night} 50 km/h	Betroffene L _{Night} 30 km/h	Betroffene L _{Night} Differenz
50-54	-	-	-	141	135	-6
55-59	48	126	+78	153	140	-13
60-64	148	121	-27	43	0	-43
65-69	155	122	-33	0	0	0
70-74	27	0	-27	0	0	0
>75	0	0	0	-	-	-

Die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten beträgt auch ohne Umsetzung der Maßnahme 0, die geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung verringert sich um 15 von 78 auf 63 und die geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung verringert sich um 7 von 23 auf 16.

Die Lärmkennziffer für den L_{DEN} hat sich von 3.640 um 2.748 auf 892 nach Umsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkung verringert. Die Zahl der Bewohner über dem Schwellenwert zur gesundheitlichen Beeinträchtigung von 65 dB(A) am Tag kann um 60 reduziert werden. 27 Betroffene, die Pegeln >70 dB(A) ausgesetzt sind, können entlastet werden. Es gibt keine Betroffenen mehr, die tags Pegeln > 70 dB(A) oder nachts > 60 dB(A) ausgesetzt sind.

Die maximalen Gebäudepegel für den Lärmindex L_{DEN} sind in den Abbildungen MB04_T50 für eine Geschwindigkeit von 50 km/h bzw. MB04_T30 für 30 km/h farblich kodiert dargestellt.

Der Emissionspegel für den Zeitbereich DEN sinkt um 3,1 dB und für den Zeitbereich Night um 3,2 dB.

Die Länge des Streckenabschnitts insgesamt beträgt ca. 1.140 m, bei gleichförmiger Geschwindigkeit verlängert sich rechnerisch die Fahrzeit von 82 auf 137 s, also um 55 s, weniger als eine Minute.

3.3.3.5 Maßnahmenbereich 5: B 423: Schwarzenacker, Homburger Straße

Für den Maßnahmenbereich 5 setzt der LAP eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h fest. Damit werden die in der Tabelle 10 dargestellten Verringerungen der Betroffenheit erreicht.

Tabelle 10 Maßnahmenbereich 5, B 423: Homburger Straße, Veränderung der Betroffenheit

Intervalle in dB(A)	Betroffene L _{DEN} 50 km/h	Betroffene L _{DEN} 30 km/h	Betroffene L _{DEN} Differenz	Betroffene L _{Night} 50 km/h	Betroffene L _{Night} 30 km/h	Betroffene L _{Night} Differenz
50-54	-	-	-	32	78	+46
55-59	1	10	+9	186	186	0
60-64	66	112	+46	59	12	-47
65-69	171	155	-16	0	0	0
70-74	40	1	-39	0	0	0
>75	0	0	0	-	-	-

Die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten beträgt auch ohne Umsetzung der Maßnahme 0, die geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung verringert sich um 7 von 64 auf 57 und die geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung verringert sich um 3 von 21 auf 18.

Die Lärmkennziffer für den L_{DEN} hat sich von 3.335 um 515 auf 2.820 nach Umsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkung verringert. Die Zahl der Bewohner über dem Schwellenwert zur gesundheitlichen Beeinträchtigung von 65 dB(A) am Tag kann um 55 reduziert werden. Es gibt nur noch einen Betroffenen, der tags Pegeln > 70 dB(A) ausgesetzt ist.

Die maximalen Gebäudepegel für den Lärmindex L_{DEN} sind in den Abbildungen MB05_T50 für eine Geschwindigkeit von 50 km/h bzw. MB05_T30 für 30 km/h farblich kodiert dargestellt.

Der Emissionspegel für den Zeitbereich DEN sinkt um 3,0 dB und für den Zeitbereich Night um 3,2 dB.

Die Länge des Streckenabschnitts insgesamt beträgt ca. 1.610 m, bei gleichförmiger Geschwindigkeit verlängert sich rechnerisch die Fahrzeit von 116 auf 193 s, also um 77 s, etwas mehr als eine Minute.

3.3.3.6 Maßnahmenbereich 6: L 119: Innenstadt, Saarbrücker Straße

Für den Maßnahmenbereich 6 setzt der LAP eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h fest. Damit werden die in der Tabelle 11 dargestellten Verringerungen der Betroffenheit erreicht.

Tabelle 11 Maßnahmenbereich 6, L 119: Saarbrücker Straße, Veränderung der Betroffenheit

Intervalle in dB(A)	Betroffene L _{DEN} 50 km/h	Betroffene L _{DEN} 30 km/h	Betroffene L _{DEN} Differenz	Betroffene L _{Night} 50 km/h	Betroffene L _{Night} 30 km/h	Betroffene L _{Night} Differenz
50-54	-	-	-	32	92	+60
55-59	8	26	+18	96	26	-70
60-64	34	85	+51	5	0	-5
65-69	92	36	-66	0	0	0
70-74	5	0	-5	0	0	0
>75	0	0	0	-	-	-

Die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten beträgt auch ohne Umsetzung der Maßnahme 0, die geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung verringert sich um 5 von 29 auf 24 und die geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung verringert sich um 2 von 9 auf 7.

Die Lärmkennziffer für den L_{DEN} hat sich von 1.513 um 485 auf 1.028 nach Umsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkung verringert. Die Zahl der Bewohner über dem Schwellenwert zur gesundheitlichen Beeinträchtigung von 65 dB(A) am Tag kann um 71 reduziert werden. 5 Betroffene, die Pegeln >70 dB(A) ausgesetzt sind, können entlastet werden. Es gibt keine Betroffenen mehr, die tags Pegeln > 70 dB(A) oder nachts > 60 dB(A) ausgesetzt sind.

Die maximalen Gebäudepegel für den Lärmindex L_{DEN} sind in den Abbildungen MB06_T50 für eine Geschwindigkeit von 50 km/h bzw. MB06_T30 für 30 km/h farblich kodiert dargestellt.

Der Emissionspegel für den Zeitbereich DEN sinkt um 2,8 dB und für den Zeitbereich Night um 3,0 dB.

Die Länge des Streckenabschnitts insgesamt beträgt ca. 500 m, bei gleichförmiger Geschwindigkeit verlängert sich rechnerisch die Fahrzeit von 36 auf 60 s, also um 24 s, weniger als eine halbe Minute.

3.3.3.7 Maßnahmenbereich 7: L 119: Kaiserslauterer Straße

Für den Maßnahmenbereich 7 setzt der LAP eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h fest. Damit werden die in der Tabelle 12 dargestellten Verringerungen der Betroffenheit erreicht.

Tabelle 12 Maßnahmenbereich 7, L 119: Kaiserslauterer Straße, Veränderung der Betroffenheit

Intervalle in dB(A)	Betroffene L _{DEN} 50 km/h	Betroffene L _{DEN} 30 km/h	Betroffene L _{DEN} Differenz	Betroffene L _{Night} 50 km/h	Betroffene L _{Night} 30 km/h	Betroffene L _{Night} Differenz
50-54	-	-	-	101	176	+75
55-59	31	67	+36	189	91	-98
60-64	112	180	+68	14	0	-14
65-69	181	69	-112	0	0	0
70-74	4	0	-4	0	0	0
>75	0	0	0	-	-	-

Die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten beträgt auch ohne Umsetzung der Maßnahme 0, die geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung verringert sich um 11 von 66 auf 55 und die geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung verringert sich um 5 von 20 auf 15.

Die Lärmkennziffer für den L_{DEN} hat sich von 3.250 um 870 auf 2.380 nach Umsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkung verringert. Die Zahl der Bewohner über dem Schwellenwert zur gesundheitlichen Beeinträchtigung von 65 dB(A) am Tag kann um 116 reduziert werden. Es gibt keine Betroffenen mehr, die tags Pegeln > 70 dB(A) oder nachts > 60 dB(A) ausgesetzt sind.

Die maximalen Gebäudepegel für den Lärmindex L_{DEN} sind in den Abbildungen MB07_T50 für eine Geschwindigkeit von 50 km/h bzw. MB07_T30 für 30 km/h farblich kodiert dargestellt.

Der Emissionspegel für den Zeitbereich DEN sinkt um 2,5 dB und für den Zeitbereich Night um 2,8 dB.

Die Länge des Streckenabschnitts insgesamt beträgt ca. 1.480 m, bei gleichförmiger Geschwindigkeit verlängert sich rechnerisch die Fahrzeit von 107 auf 178 s, also um 71 s, etwas mehr als eine Minute.

3.3.3.8 Maßnahmenbereich 8: L 110: Schwarzenacker, Hauptstraße

Für den Maßnahmenbereich 8 setzt der LAP eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h fest. Damit werden die in der Tabelle 13 dargestellten Verringerungen der Betroffenheit erreicht.

Tabelle 13 Maßnahmenbereich 8, L 110: Hauptstraße, Veränderung der Betroffenheit

Intervalle in dB(A)	Betroffene L _{DEN} 50 km/h	Betroffene L _{DEN} 30 km/h	Betroffene L _{DEN} Differenz	Betroffene L _{Night} 50 km/h	Betroffene L _{Night} 30 km/h	Betroffene L _{Night} Differenz
50-54	-	-	-	66	129	+63
55-59	35	55	+20	147	214	+67
60-64	67	134	+67	153	2	-151
65-69	160	192	+32	0	0	0
70-74	129	0	-129	0	0	0
>75	0	0	0	-	-	-

Die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten beträgt auch ohne Umsetzung der Maßnahme 0, die geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung verringert sich um 16 von 91 auf 75 und die geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung verringert sich um 6 von 28 auf 22.

Die Lärmkennziffer für den L_{DEN} hat sich von 4.848 um 1.305 auf 3.543 nach Umsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkung verringert. Die Zahl der Bewohner über dem Schwellenwert zur gesundheitlichen Beeinträchtigung von 65 dB(A) am Tag kann um 97 reduziert werden; 129 Betroffene, die Pegeln >70 dB(A) ausgesetzt sind, können entlastet werden. Es gibt keine Betroffenen mehr, die tags Pegeln > 70 dB(A) ausgesetzt sind; im Nachteitraum sind noch 2 Personen Pegeln > 60 dB(A) ausgesetzt; 151 konnten entlastet werden.

Die maximalen Gebäudepegel für den Lärmindex L_{DEN} sind in den Abbildungen MB08_T50 für eine Geschwindigkeit von 50 km/h bzw. MB08_T30 für 30 km/h farblich kodiert dargestellt.

Der Emissionspegel für den Zeitbereich DEN sinkt um 3,3 dB und für den Zeitbereich Night um 3,4 dB.

Auf Höhe der Einmündung der Kandelgrundstraße sowie auf Höhe der Gebäude Hauptstraße 21 bzw. 32 befindet sich ein Fußgängerüberweg. Die Erhöhung der Sicherheit der Querung der Fußgängerüberwege wird durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung gewährleistet. Die Entfernung zwischen den schutzwürdigen Stellen mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung beträgt weniger als 500 m.

Die Länge des Streckenabschnitts insgesamt beträgt ca. 1.330 m, bei gleichförmiger Geschwindigkeit verlängert sich rechnerisch die Fahrzeit von 96 auf 159 s, also um 63 s, also um etwa eine Minute.

3.4 Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen im Nachtzeitraum

Für alle untersuchten Straßenabschnitte beträgt der Unterschied der Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} etwas weniger als 10 dB. Auch bei Berechnungen nach RLS-90 (vgl. die Ausführungen in 3.2.1) liegt der Beurteilungspegel nachts um weniger als 10 dB unter demjenigen des Tages. Überschreitungen eines Richtwerts zur Festsetzung von Geschwindigkeitsbeschränkungen sind damit tendentiell eher nachts als tags zu erwarten. Deshalb wurde, ergänzend, eine Hotspotkarte mit einem Schwellenwert von 60 dB(A) L_{Night} erarbeitet, Abbildung A05. Hier sind die Gebäude, an denen dieser Schwellenwert

überschritten wird, rot dargestellt. Betroffene Gebäude befinden sich insbesondere entlang der B 423 in der Innenstadt und in Schwarzenbach/Schwarzenacker sowie entlang der L 110 in Schwarzenacker.

Die Stadt Homburg fordert die Untere Straßenverkehrsbehörde auf, zumindest für diese Bereiche schalltechnische Berechnungen nach RLS-90 durchzuführen, um die Möglichkeit der Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h prüfen zu können.

3.5 Lärmindernde Fahrbahnoberflächen

Mit der Umsetzung der europaweit einheitlichen Berechnungsmethode in nationales Recht, der 'BUB' /28/, kann die akustische Wirkung von lärmoptimierten Fahrbahnoberflächen berechnet und somit das Lärminderungspotential im Rahmen der LAP genauer spezifiziert werden. Allerdings sind diese in der aktuellen Ausgabe der ZTV Asphalt /29/ nicht berücksichtigt, so dass momentan der Straßenbaulastträger auf Grund nicht geklärter Garantieansprüche von einem Einbau dieser Fahrbahnoberflächen abrät. Diese Maßnahme eignet sich ohnehin nur bei grundständigen Deckschicht-erneuerungen.

Im Rahmen der Lärmkartierung wurde für alle Straßen ein Splittmastixasphalt (SMA 8 außerorts bzw. SMA 5 innerorts) berücksichtigt. Dieser weist im Vergleich zur nationalen Referenz (Gussasphalt) eine um etwa 2 bis 3 dB geringere Emission auf. Das Reduktionspotential lärmoptimierter Beläge beträgt gegenüber SMA 5 bei üblichen Schwerverkehrsanteilen weniger als 1 dB.

Der Einsatz lärmindernder Fahrbahnoberflächen wird deshalb nicht als Lärmierungsmaßnahme im LAP festgeschrieben.

3.6 Langfristige Strategie

Eine deutliche Minderung des Straßenverkehrslärms erfordert zum einen eine Verringerung der Emissionen der Fahrzeuge zum anderen aber die Entwicklung von Mobilitätskonzepten, die eine Verringerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ermöglichen.

Zur Minderung der Emissionen von Fahrzeugen tragen bspw. ein zunehmender Anteil von Elektromobilität bei gleichzeitiger Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h, Einsatz geräuscharmer Fahrzeuge im ÖPNV und die Verwendung lärmarmen Reifen bei.

Mobilitätskonzepte sollten auf eine Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV sowie des Rad- und Fußverkehrs und eine Minderung der Attraktivität des MIV zielen.

Der Lärmaktionsplan der Stufe I /3/, /4/ hat im Kapitel 'Sonstige Maßnahmen' bereits Vorschläge, die zu einer Verringerung des Verkehrslärms führen können, aufgeführt.

3.7 Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans

Gemäß § 47 d Abs. 5 BImSchG /7/ wird der Lärmaktionsplan nach 5 Jahren überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Die Bewertung der Durchführung der Maßnahmen dieses Lärmaktionsplans wird mit der turnusmäßigen Überprüfung und Aktualisierung vorgenommen.

3.8 Schadenskosten Verkehr

Eine volkswirtschaftlich orientierte Kosten-Nutzen-Rechnung versucht, Lärmschadenskosten als externe Kosten zu beschreiben. Hier wird auf die in den LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung /30/ genannte Methodenkonvention des Umweltbundesamts /31/ zurückgegriffen. Darin sind, ausgehend von dem Lärmindex L_{DEN} , Lärmschadenskosten pro Anwohner in den einzelnen Pegelklassen für verschiedene Verkehrslärmarten berücksichtigt. Diese werden hier für Straßenverkehrslärm zugrunde gelegt.

Ohne Umsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkung betragen die Lärmschadenskosten durch das kartierte Straßennetz in der Kreisstadt Homburg 1.855.000 €. Durch die Umsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h innerhalb der Maßnahmenbereiche in der Ortsdurchfahrt verringern sich diese Kosten um 232.000 € auf 1.623.000 €.

3.9 Ruhige Gebiete

Ruhige Gebiete werden im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht separat ausgewiesen. In der Kreisstadt Homburg gibt es bereits zahlreiche Schutzgebiete (z. B. Landschaftsschutz- und FFH-Gebiete), die in der Regel eine sehr geringe Lärmbelastung aufweisen und durch andere gesetzliche Regelungen dauerhaft gesichert sind.

4 Protokolle der öffentlichen Anhörung

Die öffentliche Auslegung des Entwurfs des Lärmaktionsplans und die Einbeziehung der Träger öffentlicher Belange fanden vom 14.07.2025 bis zum 08.08.2025 statt. Die Bürger wurden über die Internetseite der Kreisstadt Homburg über die Möglichkeit zur Beteiligung informiert; der Entwurf des Lärmaktionsplans konnte dazu eingesehen werden. Von Seiten der TöB und der Ortsvorsteher gingen insgesamt 6 Stellungnahmen ein, durch die Bürger wurden keine Stellungnahmen eingebracht. Die eingegangenen Stellungnahmen wurden bewertet; die Abwägung ist dem Anhang B zu entnehmen. Eine Verabschiedung des Lärmaktionsplans durch den Stadtrat ist für September 2025 geplant. Der Öffentlichkeit wird der Lärmaktionsplan bekannt gegeben.

5 Quellenverzeichnis

- /1/ Umweltbewusstsein in Deutschland 2020 Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage, Umweltbundesamt, Januar 2022
- /2/ Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABl. L 189 vom 18.7.2002, S. 12
- /3/ Stadt Homburg, Lärmaktionsplanung 1. Stufe, März 2010
- /4/ Lärmaktionsplanung Stufe 2 der Kreisstadt Homburg, Oktober 2014
- /5/ Lärmaktionsplanung 3. Runde der Kreisstadt Homburg, Mai 2018
- /6/ Richtlinie 2015/996 der Kommission vom 19. Mai 2015 zur Festlegung gemeinsamer Lärmbewertungsmethoden gemäß der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, ABl. L 168 vom 1.7.2015, S. 1
- /7/ Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge - Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), zuletzt geändert am 25. Februar 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 58)
- /8/ https://www.saarland.de/stat/DE/_downloads/aktuelleTabellen/GebieteUndBev%C3%B6lkerung/Tabelle_FI%C3%A4che_und_Bev%C3%B6lkerung_AKTUELL.pdf?__blob=publicationFile&v=20, Stand 30.09.2024
- /9/ Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005, BGBl. I S. 1794
- /10/ 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes ('Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 20. Juni 1990, BGBl. I S. 1036), letzte Änderung 04. November 2020
- /11/ <https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/Laerm-Umweltschutz/Laermvorsorge-Laermsanierung-Bundesfernstrassen/Laermvorsorge-Laermsanierung-Bundesfernstrassen.html>
- /12/ DIN 18.005 Beiblatt 1: 'Schallschutz im Städtebau – Beiblatt 1: Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung' vom Juli 2023
- /13/ SRU Sachverständigenrat für Umweltfragen. 'Für eine entschlossene Umweltpolitik in Deutschland und Europa', Umweltgutachten 2020
- /14/ Umweltbundesamt 2022, 'Empfehlungen zu Umwelthandlungszielen für die Lärmaktionsplanung', <https://www.umweltbundesamt.de/themen/laerm/umgebungslaermrichtlinie/laermaktionsplanung>
- /15/ WHO-Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region, Lärmfachliche Bewertung der neuen Leitlinien der Weltgesundheitsorganisation für Umgebungslärm für die Europäische Region, Position // Juli 2019, UBA, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/190805_uba_pos_who_umgebungslarm_bf_0.pdf

- /16/ Baden-Württemberg, Ministerium für Verkehr, Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung, 08.02.2023
- /17/ Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vom 06. März 2013 (BGBl. I S. 367), zuletzt geändert am 11. Dezember 2024 (BGBl. 2024 I S. 411)
- /18/ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: 'Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV)', vom 23. November 2007
- /19/ Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97), Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/1997, Mai 1997
- /20/ Rechtliche Möglichkeiten der Anordnung von innerörtlichem Tempo 30 - Eine Orientierungshilfe für Kommunen und Anwohnende -, GEULEN & KLINGER, Rechtsanwälte, Rechtsgutachten im Auftrag des Deutsche Umwelthilfe e. V., 18.05.2022
- /21/ VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17.07.2018, Az 10 S 2449/17
- /22/ Gemeinde Uhldingen-Mühlhofen. Lärmaktionsplan, Bericht-Nr. 2067.094 10.09.12 / WW, Rapp Trans AG Basel
- /23/ RA K. Sommer, Erarbeitung und modellhafte Anwendung von Praxisempfehlungen zur Unterstützung der Kommunen bei der Aufstellung und Umsetzung von Lärmaktionsplänen in Bezug auf die Auswahl, Abstimmung und Begründung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen i.A. des MLUK Brandenburg, Abschlussbericht, 2018
- /24/ Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001 in der Fassung vom 8. November 2021, BAnz AT 15.11.2021 B1
- /25/ Umweltwirkungen einer innerörtlichen Regelgeschwindigkeit von 30 km/h, Abschlussbericht, UBA-Texte 50/2023
- /26/ TUNE ULR Technisch wissenschaftliche Unterstützung bei der Novellierung der EU Umgebungslärmrichtlinie, Arbeitspaket 2: Geschwindigkeitsreduzierungen, UBA-Texte 33/2015
- /27/ Klimaschutz durch Tempolimit – Wirkung eines generellen Tempolimits auf Bundesautobahnen auf die Treibhausgasemissionen, UBA-Texte 38/2020
- /28/ Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB), BAnz AT 05.10.1021 B4
- /29/ Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau von Verkehrsflächenbefestigungen aus Asphalt, ZTV Asphalt-StB 07/13, FGSV-Nr. 799
- /30/ Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI), LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung – Dritte Aktualisierung -, Stand 19.09.2022
- /31/ Methodenkonvention 3.1 zur Ermittlung von Umweltkosten – Kostensätze, UBA, Stand 12/2020

Anhang

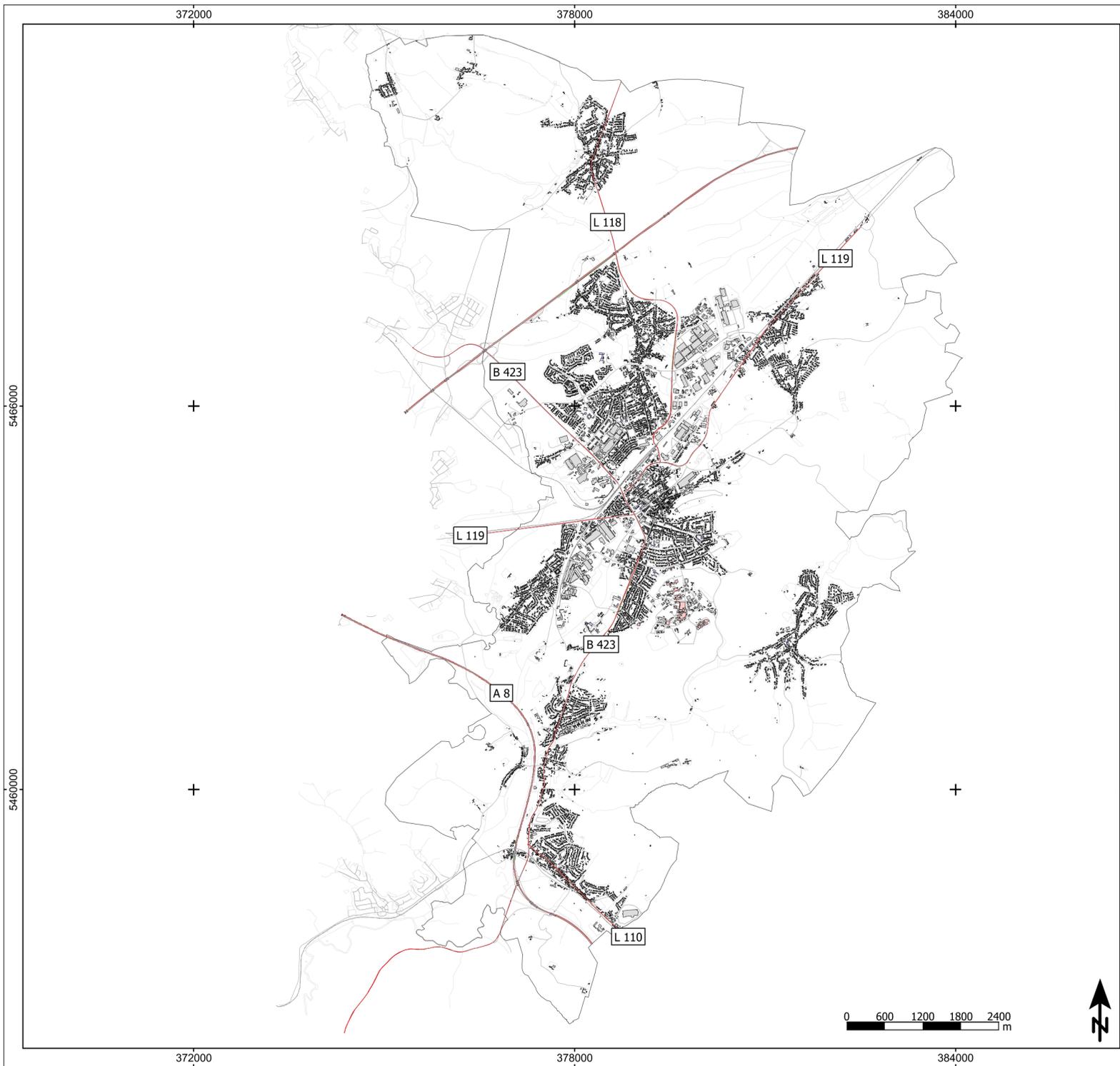
Abbildungen im Anhang A

Abbildung A01	Untersuchungsgebiet
Abbildung A02	Verkehrslärm Straße, Isolinienkarte, Lärmindex LDEN
Abbildung A03	Verkehrslärm Straße, Isolineinkarte, Lärmindex LNight
Abbildung A04	Lärmindex LDEN, Hotspotkarte, Schwellenwert: 65 dB(A), Gebäudelärmkarte, Schwellenwert: 65 dB(A)
Abbildung A05	Lärmindex LNight, Hotspotkarte, Schwellenwert: 60 dB(A), Gebäudelärmkarte, Schwellenwert: 60 dB(A)
Abbildung A06	Lärmindex LDEN, Hotspotkarte, Ausschnitt Innenstadt, Schwellenwert: 65 dB(A), Gebäudelärmkarte, Schwellenwert: 65 dB(A)
Abbildung A07	Lärmindex LDEN, Hotspotkarte, Ausschnitt Jägersburg, Schwellenwert: 65 dB(A), Gebäudelärmkarte, Schwellenwert: 65 dB(A)
Abbildung A08	Lärmindex LDEN, Hotspotkarte, Ausschnitt Bruchhof, Schwellenwert: 65 dB(A), Gebäudelärmkarte, Schwellenwert: 65 dB(A)
Abbildung A09	Lärmindex LDEN, Hotspotkarte, Ausschnitt Schwarzenacker/Schwarzenbach, Schwellenwert: 65 dB(A), Gebäudelärmkarte, Schwellenwert: 65 dB(A)
Abbildung A10	Maßnahmenbereiche
Abbildung MB01_T50	B 423, Saar-Pfalz-Straße, Jägersburg, Geschwindigkeit 50 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung MB01_T30	B 423, Saar-Pfalz-Straße, Jägersburg, Geschwindigkeit 30 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung MB02_T50	L 118, Saar-Pfalz-Straße, Jägersburg, Geschwindigkeit 50 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung MB02_T30	L 118, Saar-Pfalz-Straße, Jägersburg, Geschwindigkeit 30 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung MB03_T50	B 423, Innenstadt, Geschwindigkeit 50 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung MB03_T30	B 423, Innenstadt, Geschwindigkeit 30 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung MB04_T50	B 423, Einöder Straße, Schwarzenbach, Geschwindigkeit 50 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung MB04_T30	B 423, Einöder Straße, Schwarzenbach, Geschwindigkeit 30 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel

Abbildung MB05_T50	B 423, Homburger Straße, Schwarzenacker, Geschwindigkeit 50 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung MB05_T30	B 423, Homburger Straße, Schwarzenacker, Geschwindigkeit 30 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung MB06_T50	L 119, Saarbrücker Straße, Geschwindigkeit 50 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung MB06_T30	L 119, Saarbrücker Straße, Geschwindigkeit 30 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung MB07_T50	L 119, Kaiserslauterer Straße, Geschwindigkeit 50 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung MB07_T30	L 119, Kaiserslauterer Straße, Geschwindigkeit 30 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung MB08_T50	L 110, Hauptstraße, Geschwindigkeit 50 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung MB08_T30	L 110, Hauptstraße, Geschwindigkeit 30 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel

Tabellen im Anhang B

Bewertung der eingegangenen Stellungnahmen



Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Krankenhaus
- Schule
- Straße
- Lärmschutzwand
- Knotenpunkt
- Straßennetz
- Schienenstrecke
- Gewässer
- Siedlungsfläche
- Gemeindegrenze

Abbildung A01
Untersuchungsgebiet

Projekt
Lärmaktionsplanung 4. Runde
Kreisstadt Homburg

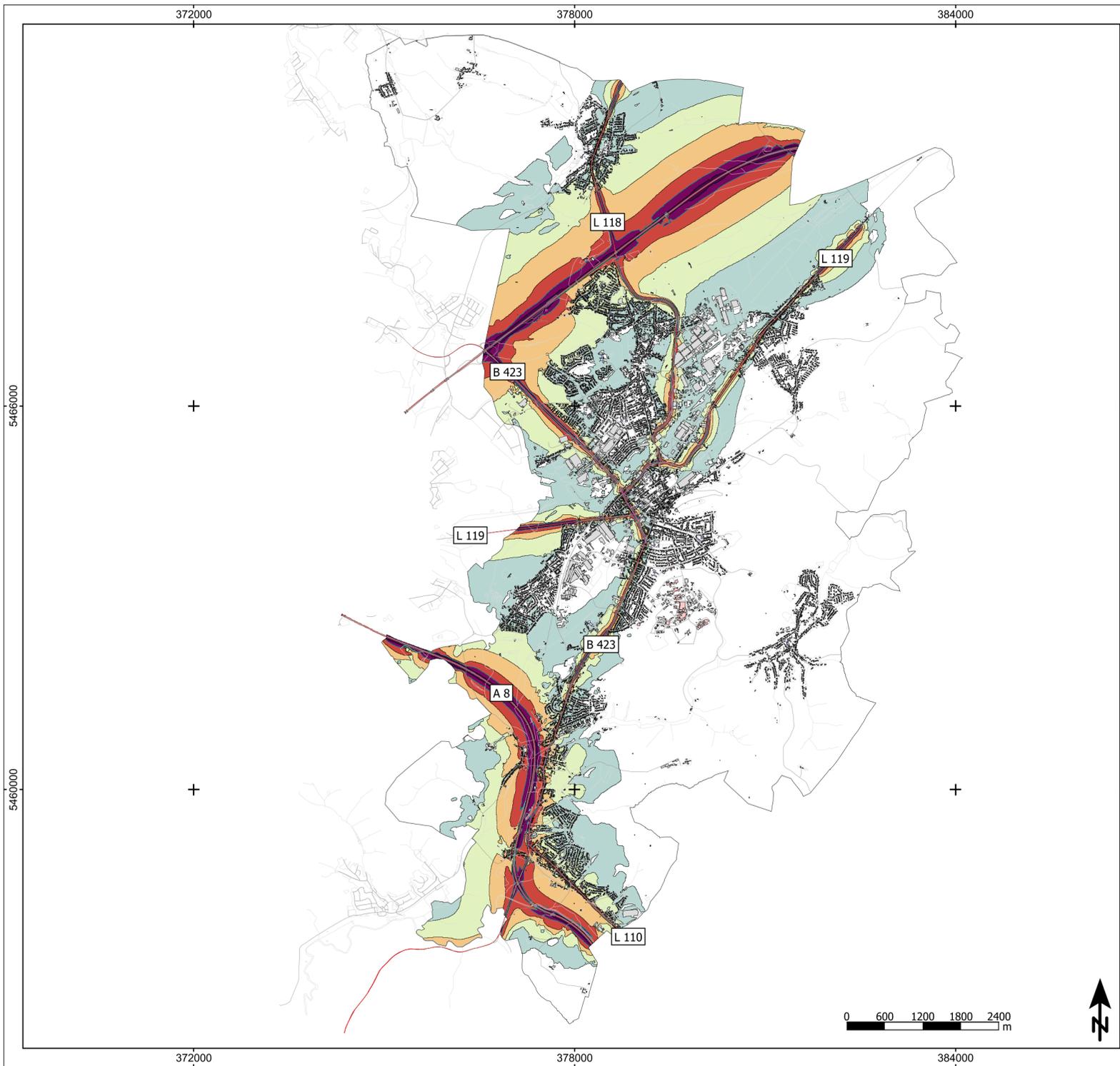
Auftraggeber
Kreisstadt Homburg
Am Forum 5
66424 Homburg

Blattgröße A3; Maßstab 1:60.000 | Stand: 09.05.2025

A01.spp	25-01	0.res	Bearbeiter: KG
---------	-------	-------	----------------



Schalltechnisches Beratungsbüro
Prof. Dr. Kerstin Giering & Egmont Giering
Kastanienweg 24 - 66625 Nohfelden - Bosen - 06852/82664
www.gsb-gbr.de - k.giering@gsb-gbr.de



Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Krankenhaus
- Schule
- Straße
- Lärmschutzwand
- Knotenpunkt
- Straßennetz
- Gewässer
- Siedlungsfläche
- Gemeindegrenze
- 70 dB(A)-Linie

Lärmindex LDEN in dB(A)

- < 50
- 50 - 54
- 55 - 59
- 60 - 64
- 65 - 69
- 70 - 74
- >= 75

Abbildung A02

Verkehrslärm Straße
Isolinienkarte
Lärmindex LDEN

Projekt

Lärmaktionsplanung 4. Runde
Kreisstadt Homburg

Auftraggeber

Kreisstadt Homburg
Am Forum 5
66424 Homburg

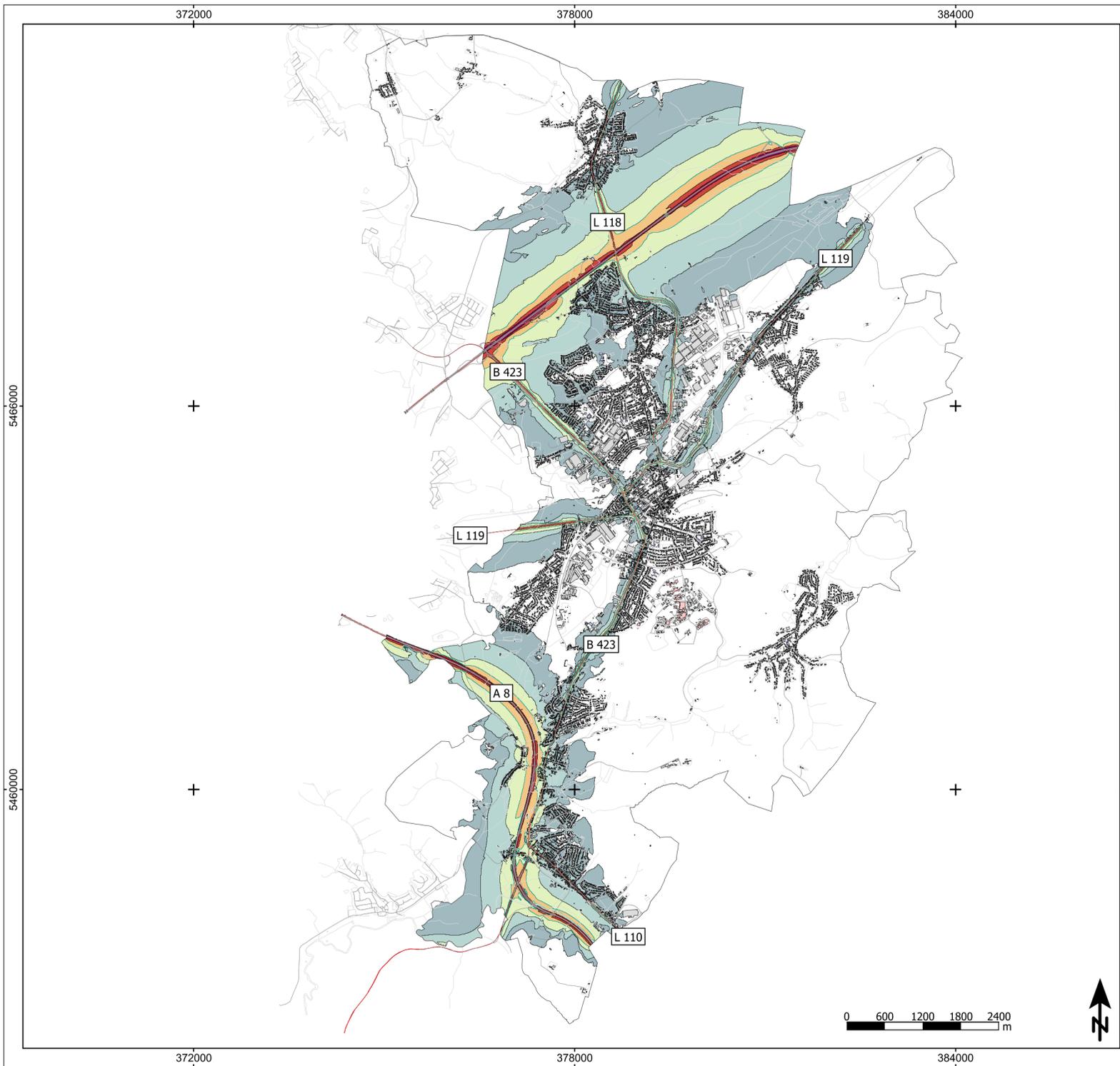
Blattgröße A3; Maßstab 1:60.000 | Stand: 09.05.2025

RLK	25-01	1.res	Bearbeiter: KG
-----	-------	-------	----------------



Schalltechnisches Beratungsbüro

Prof. Dr. Kerstin Giering & Egmont Giering
Kastanienweg 24 - 66625 Nohfelden - Bosen - 06852/82664
www.gsb-gbr.de - k.giering@gsb-gbr.de



Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Krankenhaus
- Schule
- Straße
- Lärmschutzwand
- Knotenpunkt
- Straßennetz
- Gewässer
- Siedlungsfläche
- Gemeindegrenze
- 60 dB(A)-Linie

Lärmindex LNight in dB(A)

- < 45
- 45 - 49
- 50 - 54
- 55 - 59
- 60 - 64
- 65 - 69
- >= 70

Abbildung A03

Verkehrslärm Straße
Isolinienkarte
Lärmindex LNight

Projekt

Lärmaktionsplanung 4. Runde
Kreisstadt Homburg

Auftraggeber

Kreisstadt Homburg
Am Forum 5
66424 Homburg

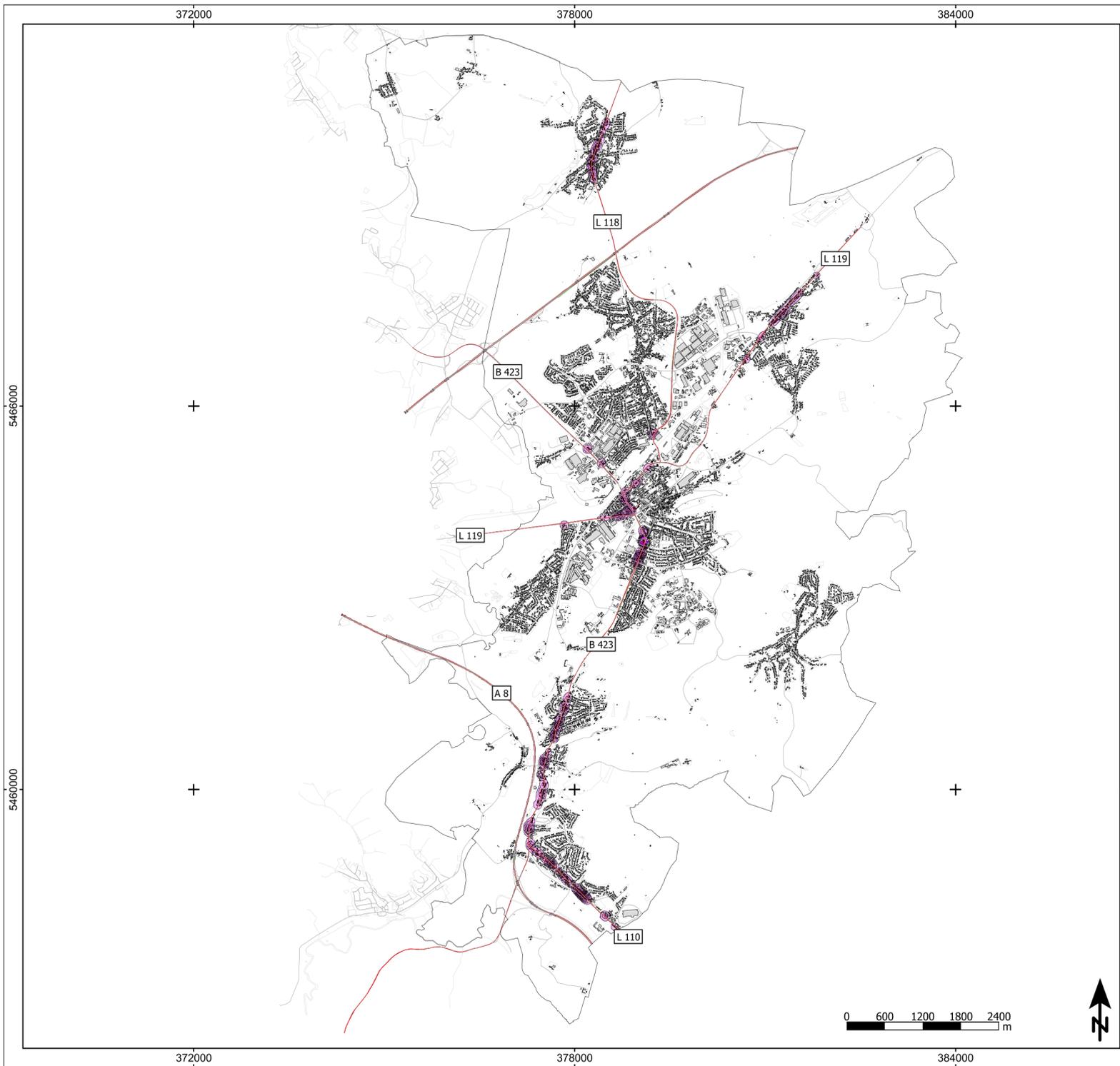
Blattgröße A3; Maßstab 1:60.000 | Stand: 09.05.2025

RLK	25-01	1.res	Bearbeiter: KG
-----	-------	-------	----------------



Schalltechnisches Beratungsbüro

Prof. Dr. Kerstin Giering & Egmont Giering
Kastanienweg 24 - 66625 Nohfelden - Bosen - 06852/82664
www.gsb-gbr.de - k.giering@gsb-gbr.de



Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Krankenhaus
- Schule
- Straße
- Knotenpunkt
- Lärmschutzwand
- Straßennetz
- Gewässer
- Siedlungsfläche
- Gemeindegrenze

Lärmindex LDEN in dB(A)

65 < ≤ 65

**Über Schwellenwert LDEN 65dB(A)
in EW/km²**

≤ 250
 250 < ≤ 500
 500 < ≤ 750
 750 < ≤ 1000
 1000 < ≤ 1250
 1250 < ≤ 1500
 1500 < ≤ 1750
 1750 < ≤ 2000
 2000 < ≤ 2250
 2250 <

Abbildung A04

Hotspotkarte
 Lärmindex LDEN
 Schwellenwert: 65dB(A)
 Gebäudelärmkarte
 Schwellenwert: 65dB(A)

Projekt

Lärmaktionsplanung 4. Runde
 Kreisstadt Homburg

Auftraggeber

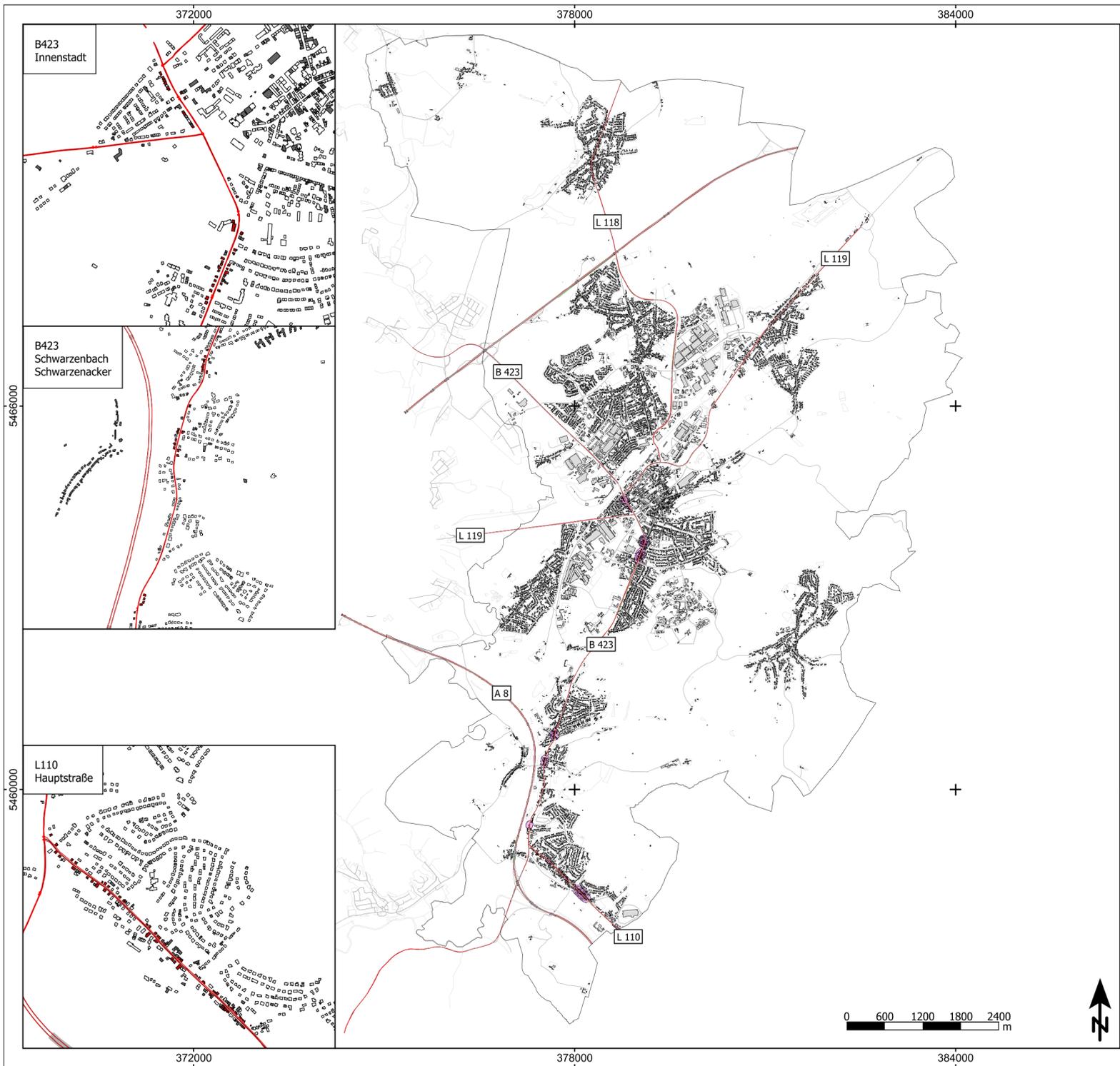
Kreisstadt Homburg
 Am Forum 5
 66424 Homburg

Blattgröße A3; Maßstab 1:60.000 | Stand: 09.05.2025

<small>GLK</small>	<small>25-01</small>	<small>2.res</small>	<small>Bearbeiter: KG</small>
--------------------	----------------------	----------------------	-------------------------------



Schalltechnisches Beratungsbüro
 Prof. Dr. Kerstin Giering & Egmont Giering
 Kastanienweg 24 - 66625 Nohfelden - Bosen - 06852/82664
 www.gsb-gbr.de - k.giering@gsb-gbr.de



Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Krankenhaus
- Schule
- Straße
- Knotenpunkt
- Lärmschutzwand
- Straßennetz
- Gewässer
- Siedlungsfläche
- Gemeindegrenze

Lärmindex LN in dB(A)



**Über Schwellenwert LN 60dB(A)
in EW/km²**

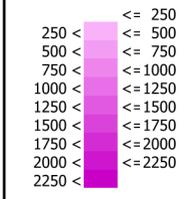


Abbildung A05

Hotspotkarte
Lärmindex LN_{Night}
Schwellenwert: 60dB(A)
Gebäudelärmkarte
Schwellenwert: 60dB(A)

Projekt

Lärmaktionsplanung 4. Runde
Kreisstadt Homburg

Auftraggeber

Kreisstadt Homburg
Am Forum 5
66424 Homburg

Blattgröße A3; Maßstab 1:60.000 | Stand: 09.05.2025

GJK	25-01	2.res	Bearbeiter: KG
-----	-------	-------	----------------



Schalltechnisches Beratungsbüro
Prof. Dr. Kerstin Giering & Egmont Giering
Kastanienweg 24 - 66625 Nohfelden - Bosen - 06852/82664
www.gsb-gbr.de - k.giering@gsb-gbr.de



Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Krankenhaus
- Schule
- Straße
- Knotenpunkt
- Lärmschutzwand
- Straßennetz
- Gewässer
- Siedlungsfläche
- Gemeindegrenze

Lärmindex LDEN in dB(A)

65 < ≤ 65

Über Schwellenwert LDEN 65dB(A) in EW/km²

≤ 250
 250 < ≤ 500
 500 < ≤ 750
 750 < ≤ 1000
 1000 < ≤ 1250
 1250 < ≤ 1500
 1500 < ≤ 1750
 1750 < ≤ 2000
 2000 < ≤ 2250
 2250 <

Abbildung A06

Hotspotkarte, Ausschnitt Innenstadt
 Lärmindex LDEN
 Schwellenwert: 65dB(A)
 Gebäudelärmkarte
 Schwellenwert: 65dB(A)

Projekt

Lärmaktionsplanung 4. Runde
 Kreisstadt Homburg

Auftraggeber

Kreisstadt Homburg
 Am Forum 5
 66424 Homburg

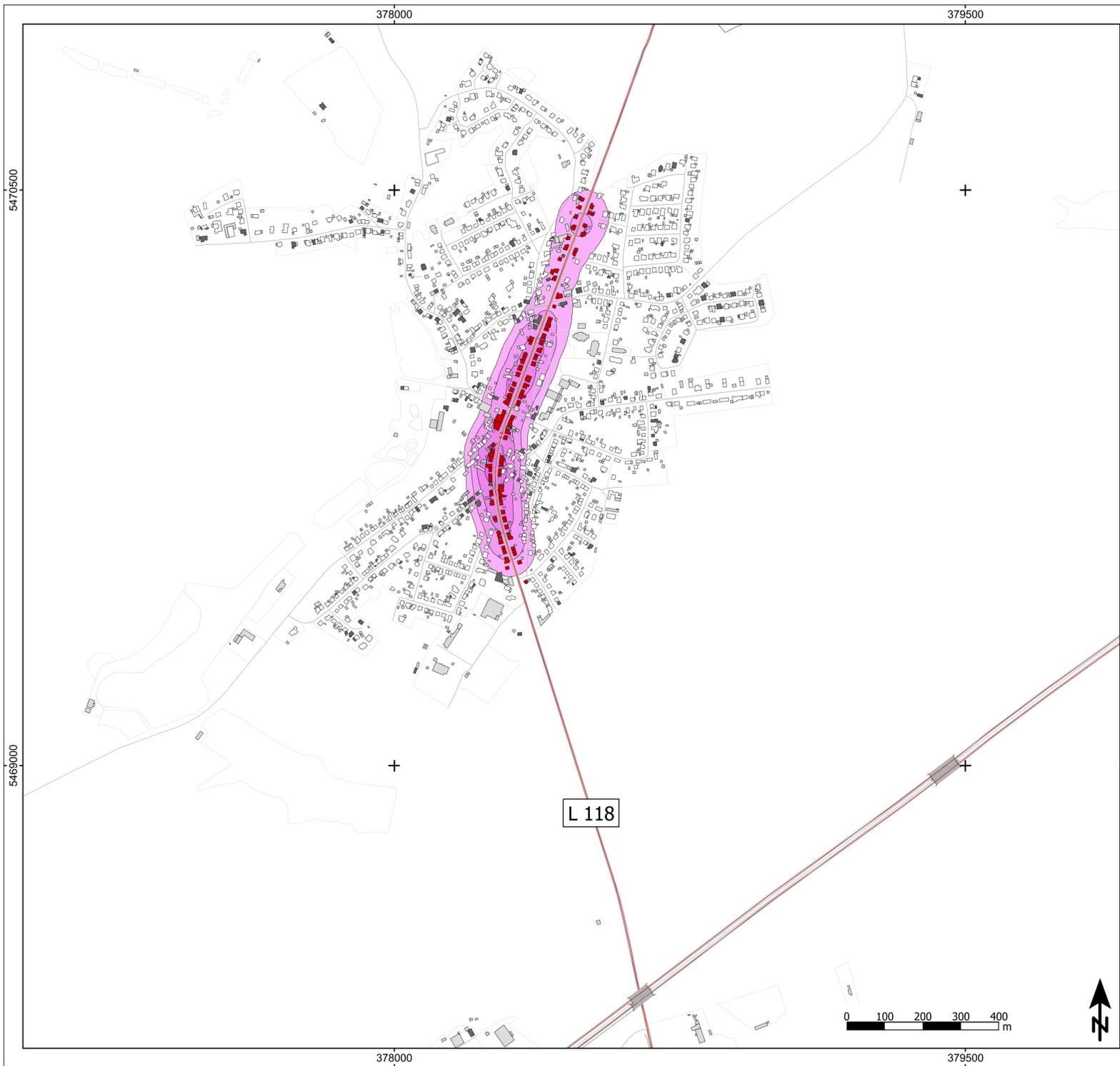
Blattgröße A3; Maßstab 1:10.000 | Stand: 09.05.2025

GLK: A06-agg | 25-01 | 2.res | Bearbeiter: KG



Schalltechnisches Beratungsbüro

Prof. Dr. Kerstin Giering & Egmont Giering
 Kastanienweg 24 - 66625 Nohfelden - Bosen - 06852/82664
 www.gsb-gbr.de - k.giering@gsb-gbr.de



Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Krankenhaus
- Schule
- Straße
- Knotenpunkt
- Lärmschutzwand
- Straßennetz
- Gewässer
- Siedlungsfläche
- Gemeindegrenze

Lärmindex LDEN in dB(A)

65 < ≤ 65

**Über Schwellenwert LDEN 65dB(A)
in EW/km²**

250 < ≤ 250
 500 < ≤ 500
 750 < ≤ 750
 1000 < ≤ 1000
 1250 < ≤ 1250
 1500 < ≤ 1500
 1750 < ≤ 1750
 2000 < ≤ 2000
 2250 < ≤ 2250

Abbildung A07

Hotspotkarte, Ausschnitt Jägersburg
 Lärmindex LDEN
 Schwellenwert: 65dB(A)
 Gebäudelärmkarte
 Schwellenwert: 65dB(A)

Projekt

Lärmaktionsplanung 4. Runde
 Kreisstadt Homburg

Auftraggeber

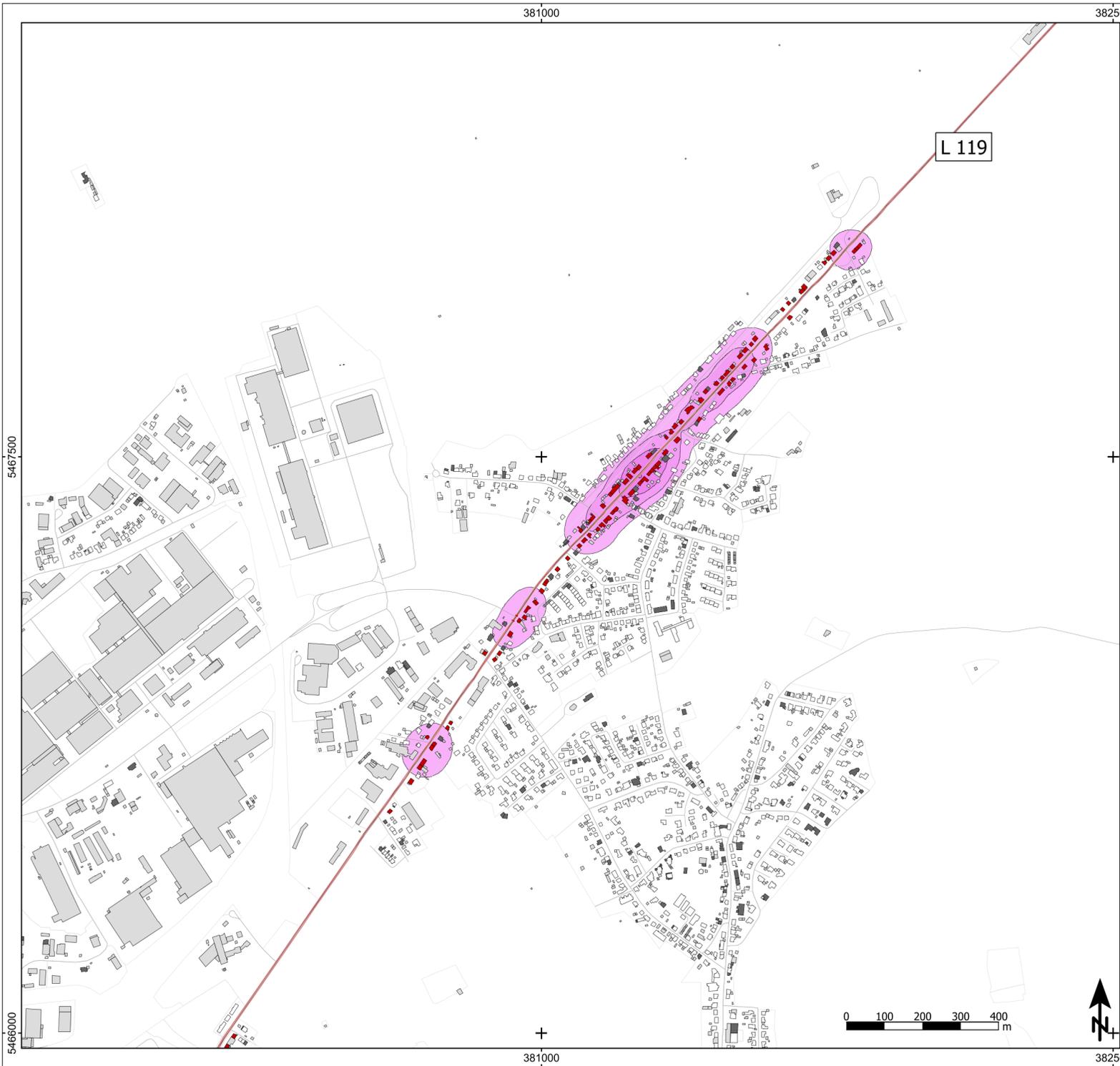
Kreisstadt Homburg
 Am Forum 5
 66424 Homburg

Blattgröße A3; Maßstab 1:10.000 | Stand: 09.05.2025

<small>GLK</small>	<small>25-01</small>	<small>2.res</small>	<small>Bearbeiter: KG</small>
<small>A07-agg</small>			



Schalltechnisches Beratungsbüro
 Prof. Dr. Kerstin Giering & Egmont Giering
 Kastanienweg 24 - 66625 Nohfelden - Bosen - 06852/82664
 www.gsb-gbr.de - k.giering@gsb-gbr.de



Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Krankenhaus
- Schule
- Straße
- Knotenpunkt
- Lärmschutzwand
- Straßennetz
- Gewässer
- Siedlungsfläche
- Gemeindegrenze

Lärmindex LDEN in dB(A)

65 < <= 65

**Über Schwellenwert LDEN 65dB(A)
in EW/km²**

250 < <= 250
 500 < <= 500
 750 < <= 750
 1000 < <= 1000
 1250 < <= 1250
 1500 < <= 1500
 1750 < <= 1750
 2000 < <= 2000
 2250 < <= 2250

Abbildung A08

Hotspotkarte, Ausschnitt Bruchhof
 Lärmindex LDEN
 Schwellenwert: 65dB(A)
 Gebäudelärmkarte
 Schwellenwert: 65dB(A)

Projekt

Lärmaktionsplanung 4. Runde
 Kreisstadt Homburg

Auftraggeber

Kreisstadt Homburg
 Am Forum 5
 66424 Homburg

Blattgröße A3; Maßstab 1:10.000 Stand: 09.05.2025

<small>GLK</small>	<small>25-01</small>	<small>2.res</small>	<small>Bearbeiter: KG</small>
--------------------	----------------------	----------------------	-------------------------------



Schalltechnisches Beratungsbüro

Prof. Dr. Kerstin Giering & Egmont Giering
 Kastanienweg 24 - 66625 Nohfelden - Bosen - 06852/82664
 www.gsb-gbr.de - k.giering@gsb-gbr.de





Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Krankenhaus
- Schule
- Straße
- Knotenpunkt
- Lärmschutzwand
- Straßennetz
- Gewässer
- Siedlungsfläche
- Gemeindegrenze

Lärmindex LDEN in dB(A)

65 < ≤ 65

**Über Schwellenwert LDEN 65dB(A)
in EW/km²**

- 250 < ≤ 500
- 500 < ≤ 750
- 750 < ≤ 1000
- 1000 < ≤ 1250
- 1250 < ≤ 1500
- 1500 < ≤ 1750
- 1750 < ≤ 2000
- 2000 < ≤ 2250
- 2250 <

Abbildung A09

Hotspotkarte, Ausschnitt Schwarzenacker/Schwarzenbach
 Lärmindex LDEN
 Schwellenwert: 65dB(A)
 Gebäudelärmkarte
 Schwellenwert: 65dB(A)

Projekt

Lärmaktionsplanung 4. Runde
 Kreisstadt Homburg

Auftraggeber

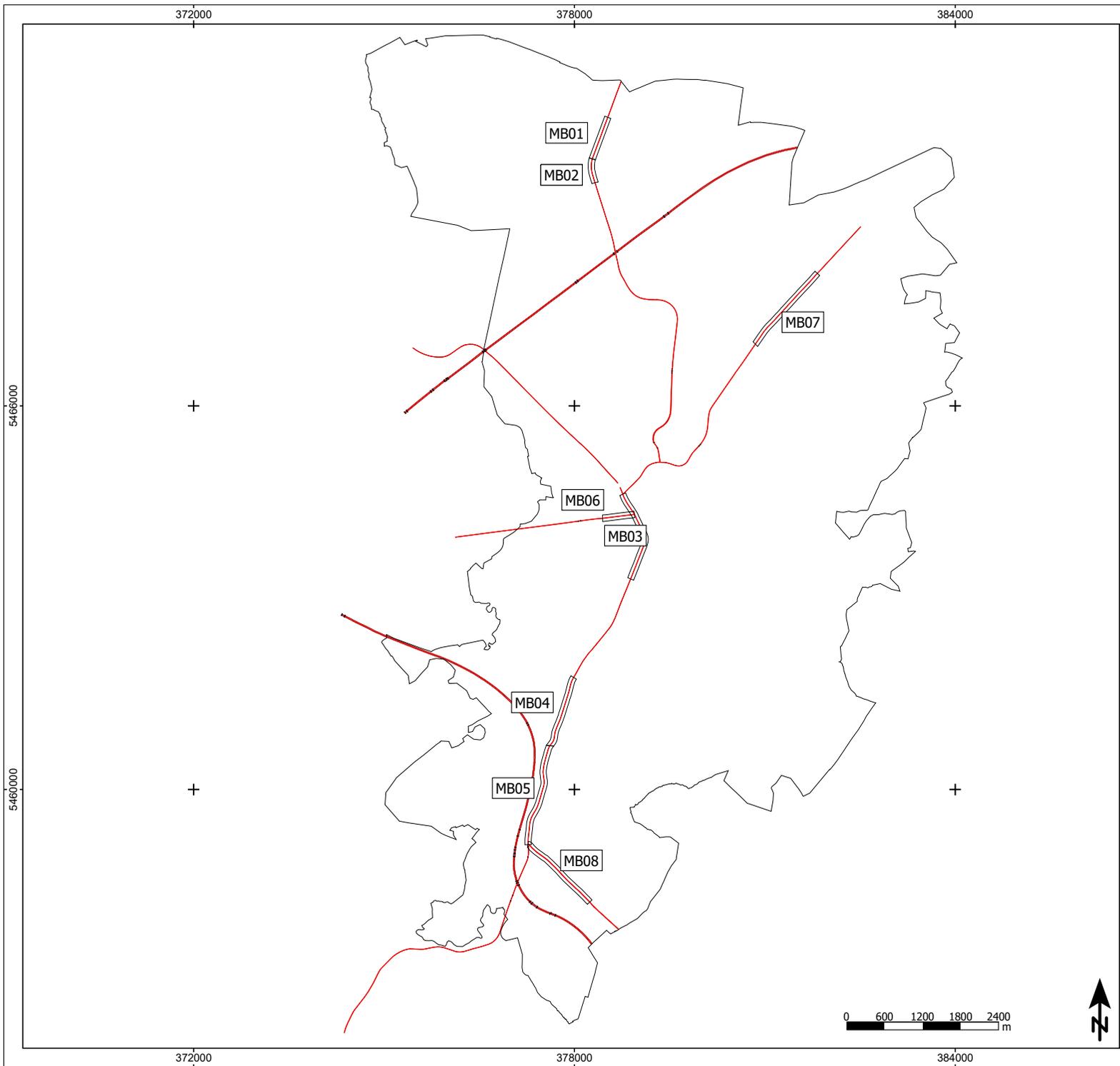
Kreisstadt Homburg
 Am Forum 5
 66424 Homburg

Blattgröße A3; Maßstab 1:15.000 | Stand: 09.05.2025

GLK	25-01	2.res	Bearbeiter: KG
A09-agg			



Schalltechnisches Beratungsbüro
 Prof. Dr. Kerstin Giering & Egmont Giering
 Kastanienweg 24 - 66625 Nohfelden - Bosen - 06852/82664
 www.gsb-gbr.de - k.giering@gsb-gbr.de



Zeichenerklärung

-  Straße
-  Maßnahmenbereich

Abbildung A10
Maßnahmenbereiche

Projekt
Lärmaktionsplanung 4. Runde
Kreisstadt Homburg

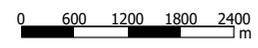
Auftraggeber
Kreisstadt Homburg
Am Forum 5
66424 Homburg

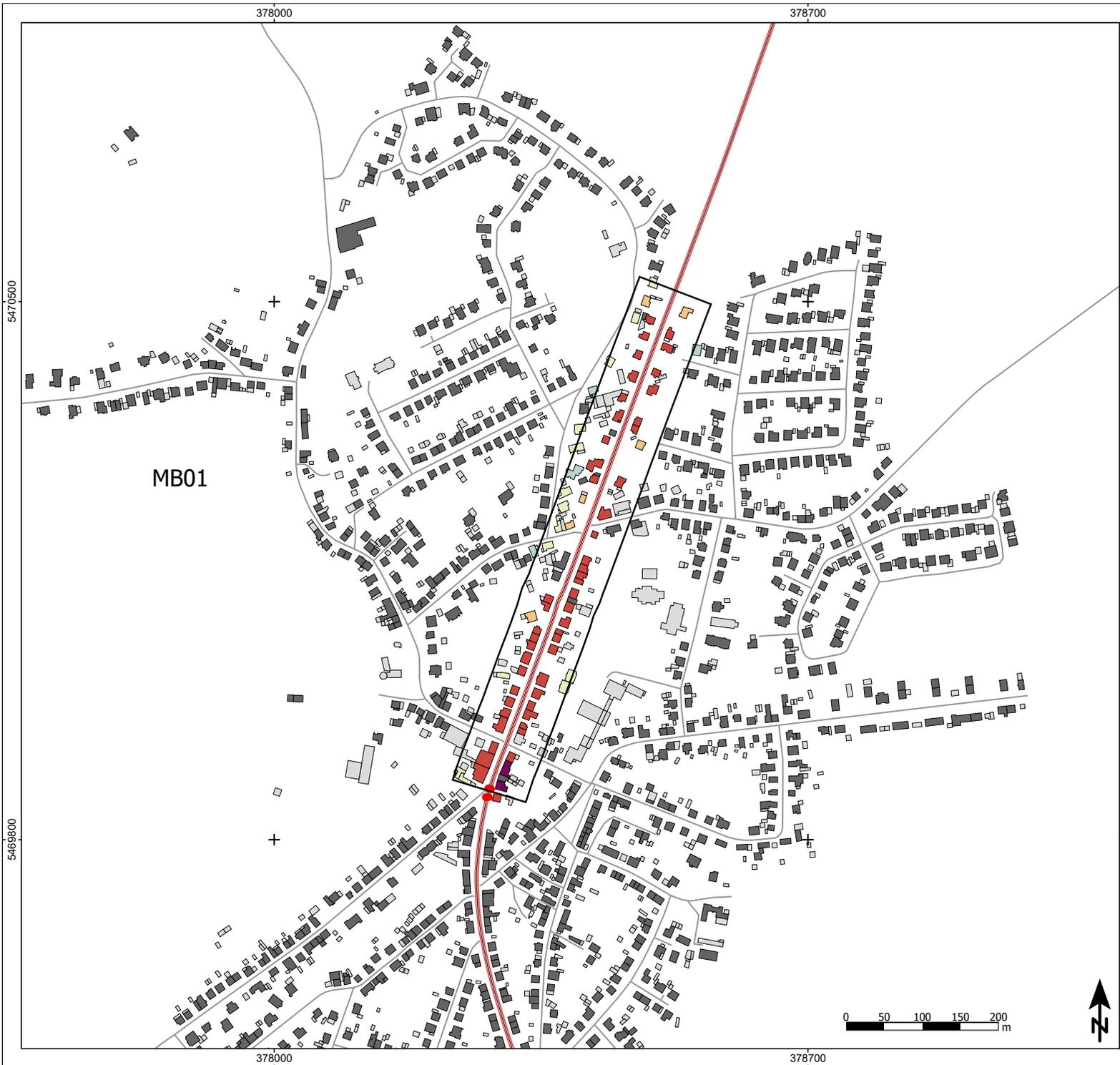
Blattgröße A3; Maßstab 1:60.000 | Stand: 09.05.2025

A10.dwg	25-01	0.res	Bearbeiter: KG
---------	-------	-------	----------------



Schalltechnisches Beratungsbüro
Prof. Dr. Kerstin Giering & Egmont Giering
Kastanienweg 24 - 66625 Nohfelden - Bosen - 06852/82664
www.gsb-gbr.de - k.giering@gsb-gbr.de





Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Krankenhaus
- Schule
- Straße
- Knotenpunkt
- Lärmschutzwand
- Maßnahmenbereich

Lärmindex LDEN in dB(A)

- < 50
- 50 - 54
- 55 - 59
- 60 - 64
- 65 - 69
- 70 - 74
- >= 75

Abbildung MB01_T50

B423, Saar-Pfalz-Straße, Jägersburg
 Geschwindigkeit 50km/h
 Lärmindex LDEN
 Höchster Gebäudepegel

Projekt

Lärmaktionsplanung 4. Runde
 Kreisstadt Homburg

Auftraggeber

Kreisstadt Homburg
 Am Forum 5
 66424 Homburg

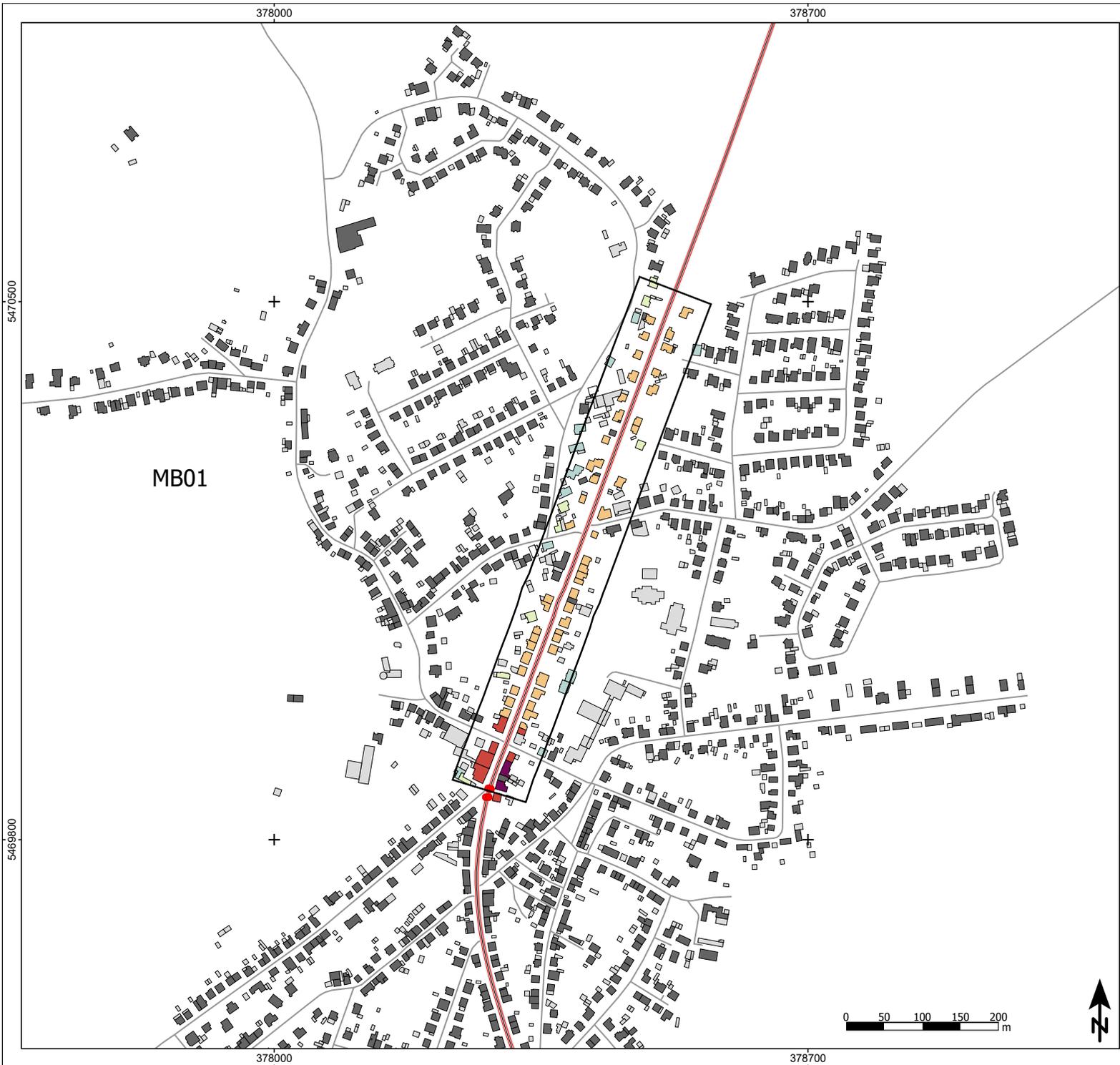
Blattgröße A3; Maßstab 1:5.000 Stand: 09.05.2025

GLK MB01_50	25-01	4.res	Bearbeiter: KG
MB01_T50.sp			



Schalltechnisches Beratungsbüro

Prof. Dr. Kerstin Giering & Egmont Giering
 Kastanienweg 24 - 66625 Nohfelden - Bosen - 06852/82664
 www.gsb-gbr.de - k.giering@gsb-gbr.de



MB01

Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Krankenhaus
- Schule
- Straße
- Knotenpunkt
- Lärmschutzwand
- Maßnahmenbereich

Lärmindex LDEN in dB(A)

- < 50
- 50 - 54
- 55 - 59
- 60 - 64
- 65 - 69
- 70 - 74
- >= 75

Abbildung MB01_T30

B423, Saar-Pfalz-Straße, Jägersburg
 Geschwindigkeit 30km/h
 Lärmindex LDEN
 Höchster Gebäudepegel

Projekt

Lärmaktionsplanung 4. Runde
 Kreisstadt Homburg

Auftraggeber

Kreisstadt Homburg
 Am Forum 5
 66424 Homburg

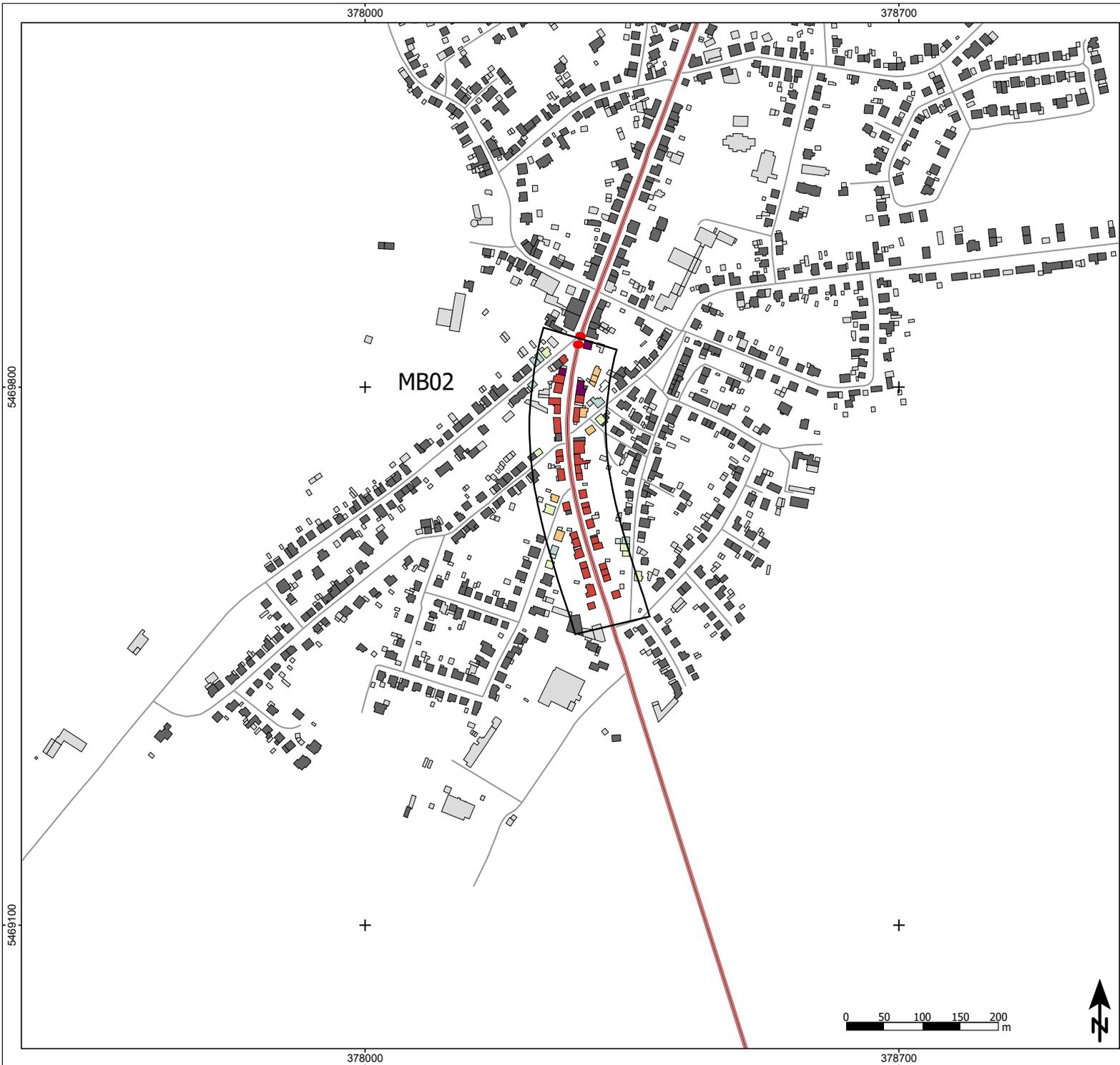
Blattgröße A3; Maßstab 1:5.000 Stand: 09.05.2025

GLK MB01_30	25-01	S.res	Bearbeiter: KG
-------------	-------	-------	----------------



Schalltechnisches Beratungsbüro

Prof. Dr. Kerstin Giering & Egmont Giering
 Kastanienweg 24 - 66625 Nohfelden - Bosen - 06852/82664
 www.gsb-gbr.de - k.giering@gsb-gbr.de



Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Krankenhaus
- Schule
- Straße
- Knotenpunkt
- Lärmschutzwand
- Maßnahmenbereich

Lärminde LDEN in dB(A)

- < 50
- 50 - 54
- 55 - 59
- 60 - 64
- 65 - 69
- 70 - 74
- >= 75

Abbildung MB02_T50

L118, Saar-Pfalz-Straße, Jägersburg
 Geschwindigkeit 30km/h
 Lärminde LDEN
 Höchster Gebäudepegel

Projekt

Lärmaktionsplanung 4. Runde
 Kreisstadt Homburg

Auftraggeber

Kreisstadt Homburg
 Am Forum 5
 66424 Homburg

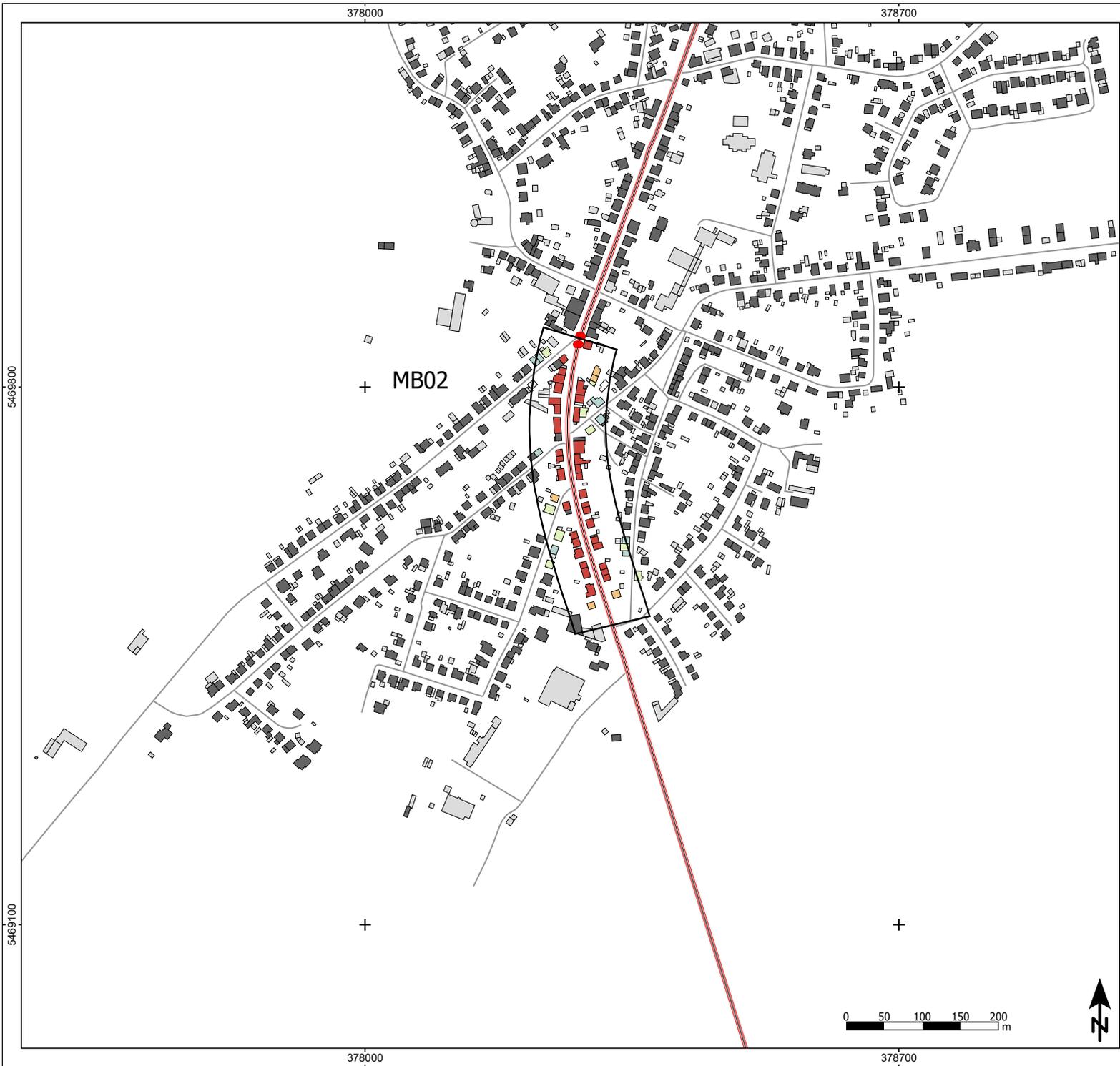
Blattgröße A3; Maßstab 1:5.000 Stand: 09.05.2025

GLK MB02_50	25-01	6.res	Bearbeiter: KG
MB02_T50.spp			



Schalltechnisches Beratungsbüro

Prof. Dr. Kerstin Giering & Egmont Giering
 Kastanienweg 24 - 66625 Nohfelden - Bosen - 06852/82664
 www.gsb-gbr.de - k.giering@gsb-gbr.de



Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Krankenhaus
- Schule
- Straße
- Knotenpunkt
- Lärmschutzwand
- Maßnahmenbereich

Lärminde LDEN in dB(A)

- < 50
- 50 - 54
- 55 - 59
- 60 - 64
- 65 - 69
- 70 - 74
- >= 75

Abbildung MB02_T30

L118, Saar-Pfalz-Straße, Jägersburg
 Geschwindigkeit 30km/h
 Lärminde LDEN
 Höchster Gebäudepegel

Projekt

Lärmaktionsplanung 4. Runde
 Kreisstadt Homburg

Auftraggeber

Kreisstadt Homburg
 Am Forum 5
 66424 Homburg

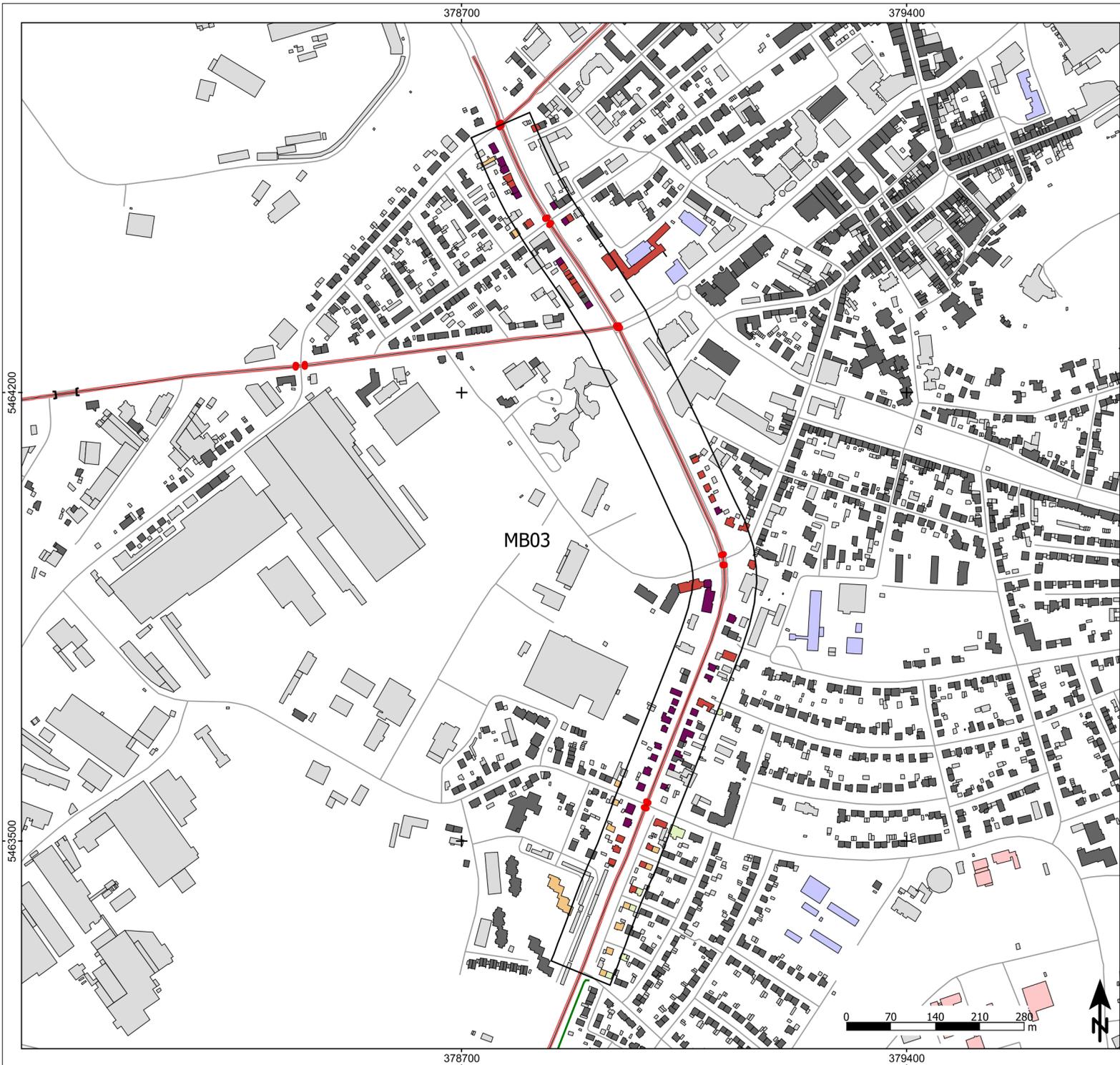
Blattgröße A3; Maßstab 1:5.000 | Stand: 09.05.2025

GLK MB02_30	25-01	7.res	Bearbeiter: KG
MB02_T30.spp			



Schalltechnisches Beratungsbüro

Prof. Dr. Kerstin Giering & Egmont Giering
 Kastanienweg 24 - 66625 Nohfelden - Bosen - 06852/82664
 www.gsb-gbr.de - k.giering@gsb-gbr.de



Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Krankenhaus
- Schule
- Straße
- Knotenpunkt
- Lärmschutzwand
- Maßnahmenbereich

Lärmindex LDEN in dB(A)

- < 50
- 50 - 54
- 55 - 59
- 60 - 64
- 65 - 69
- 70 - 74
- >= 75

Abbildung MB03_T50

B423, Innenstadt
 Geschwindigkeit 50km/h
 Lärmindex LDEN
 Höchster Gebäudepegel

Projekt

Lärmaktionsplanung 4. Runde
 Kreisstadt Homburg

Auftraggeber

Kreisstadt Homburg
 Am Forum 5
 66424 Homburg

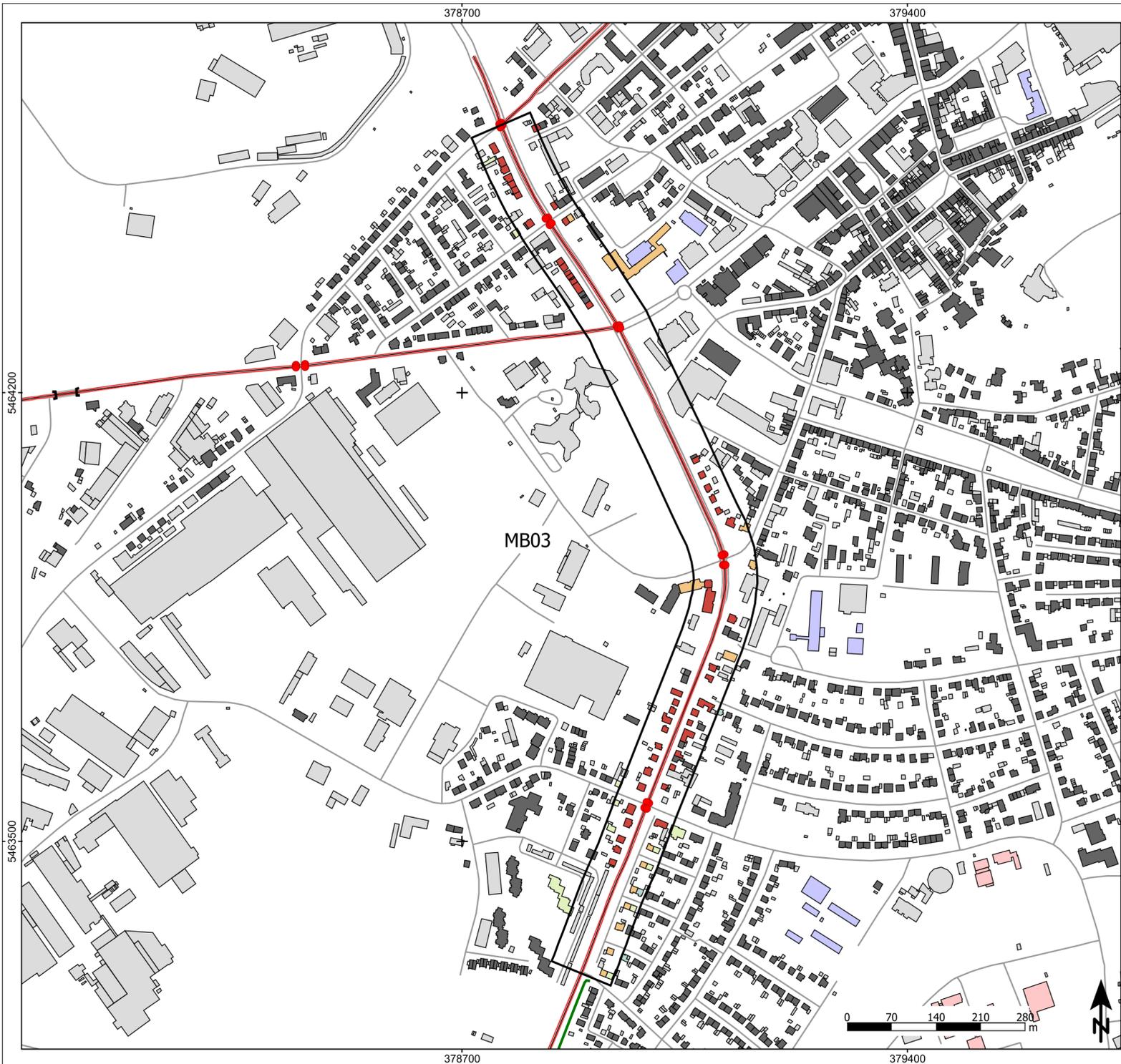
Blattgröße A3; Maßstab 1:6.000 Stand: 09.05.2025

GLK MB03_50	25-01	B.res	Bearbeiter: KG
-------------	-------	-------	----------------



Schalltechnisches Beratungsbüro

Prof. Dr. Kerstin Giering & Egmont Giering
 Kastanienweg 24 - 66625 Nohfelden - Bosen - 06852/82664
 www.gsb-gbr.de - k.giering@gsb-gbr.de



Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Krankenhaus
- Schule
- Straße
- Knotenpunkt
- Lärmschutzwand
- Maßnahmenbereich

Lärmindex LDEN in dB(A)

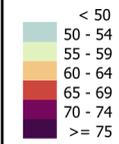


Abbildung MB03_T30

B423, Innenstadt
 Geschwindigkeit 30km/h
 Lärmindex LDEN
 Höchster Gebäudepegel

Projekt

Lärmaktionsplanung 4. Runde
 Kreisstadt Homburg

Auftraggeber

Kreisstadt Homburg
 Am Forum 5
 66424 Homburg

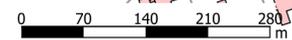
Blattgröße A3; Maßstab 1:6.000 Stand: 09.05.2025

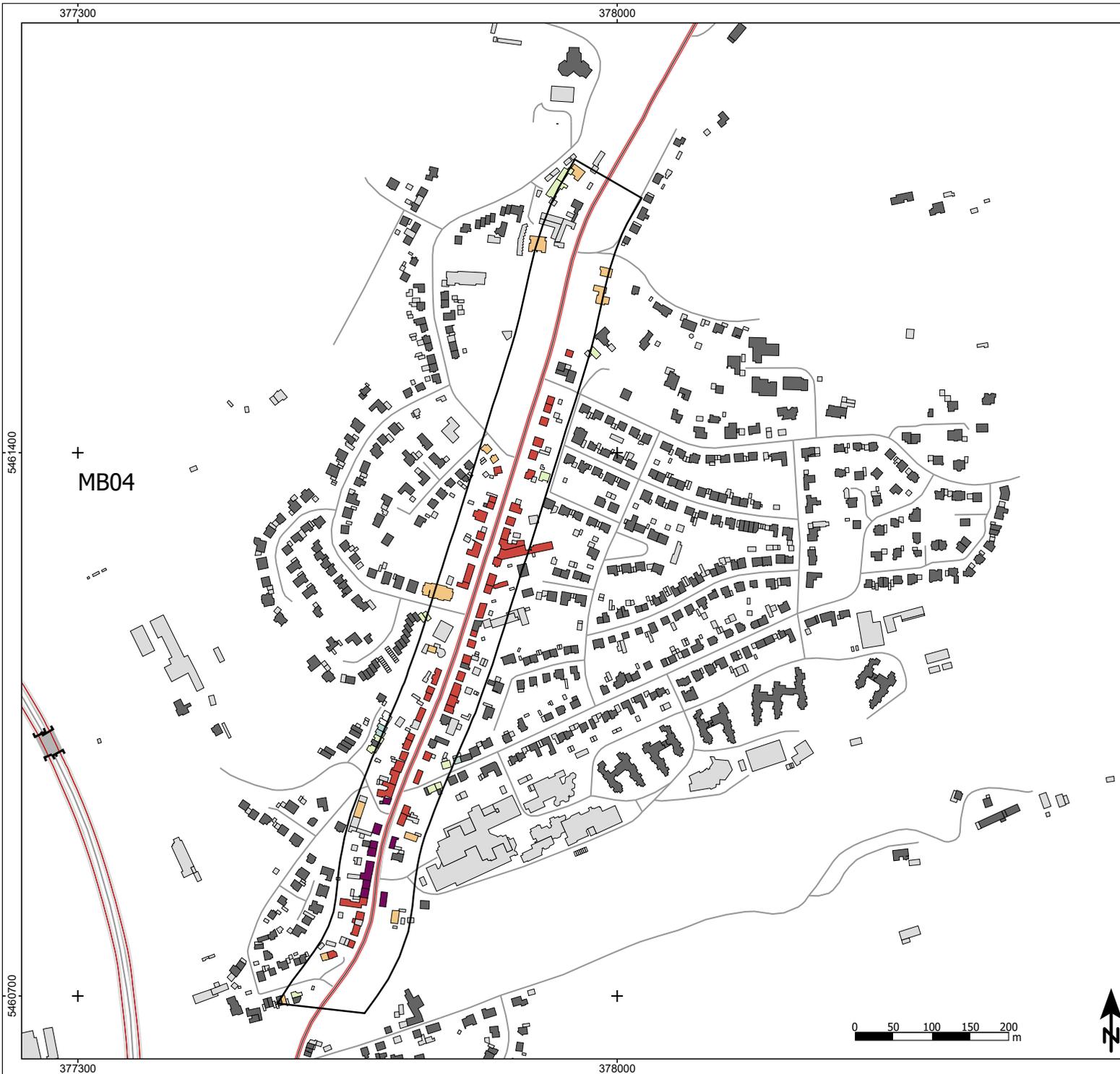
GLK MB03_30	25-01	9.105	Bearbeiter: KG
MB03_T30.spp			



Schalltechnisches Beratungsbüro

Prof. Dr. Kerstin Giering & Egmont Giering
 Kastanienweg 24 - 66625 Nohfelden - Bosen - 06852/82664
 www.gsb-gbr.de - k.giering@gsb-gbr.de





Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Krankenhaus
- Schule
- Straße
- Knotenpunkt
- Lärmschutzwand
- Maßnahmenbereich

Lärminde LDEN in dB(A)

- < 50
- 50 - 54
- 55 - 59
- 60 - 64
- 65 - 69
- 70 - 74
- >= 75

Abbildung MB04_T50

B423, Einöder Straße, Schwarzenbach
 Geschwindigkeit 50km/h
 Lärminde LDEN
 Höchster Gebäudepegel

Projekt

Lärmaktionsplanung 4. Runde
 Kreisstadt Homburg

Auftraggeber

Kreisstadt Homburg
 Am Forum 5
 66424 Homburg

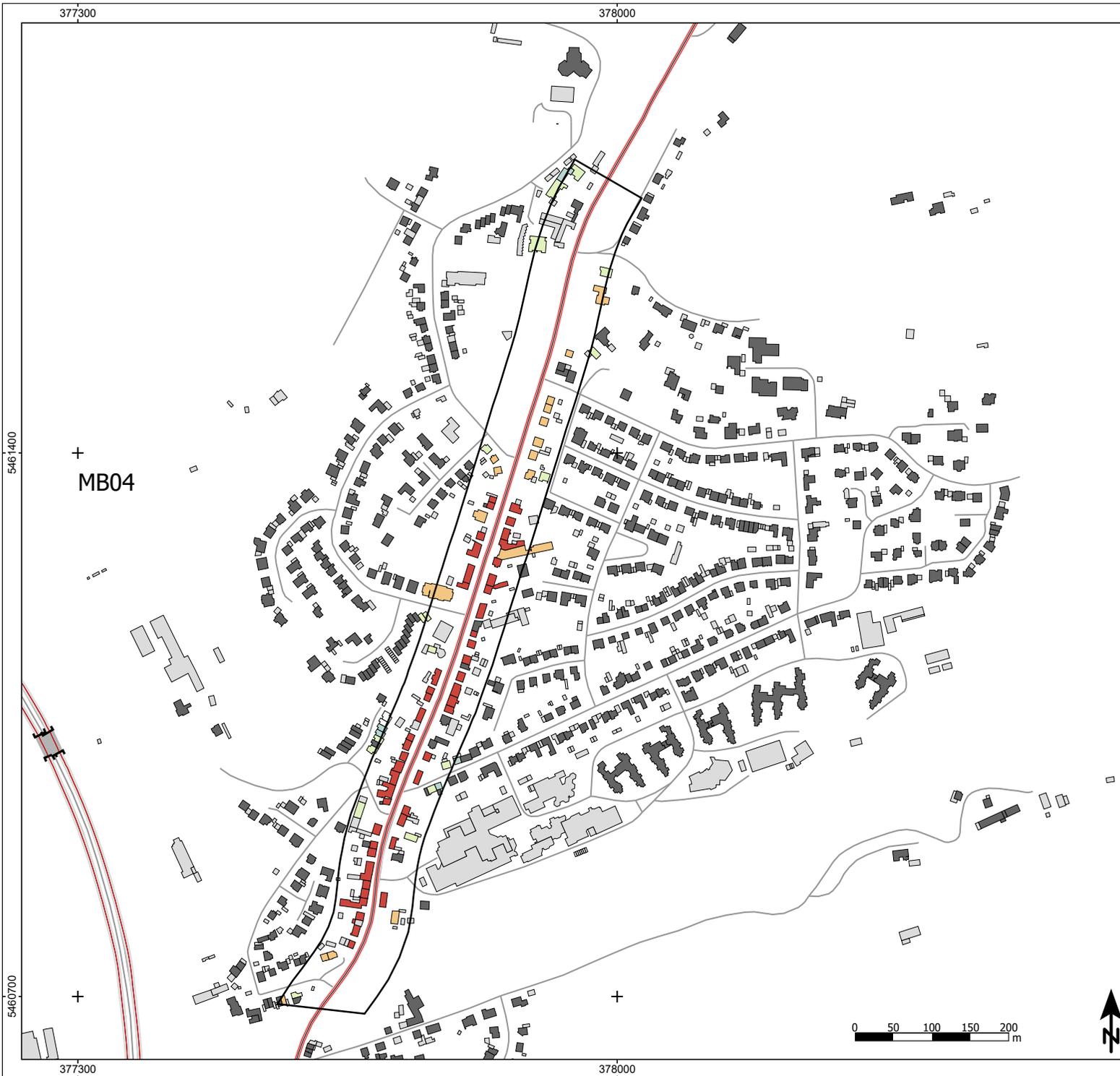
Blattgröße A3; Maßstab 1:5.000 Stand: 09.05.2025

GLK MB04 T50	25-01	10.res	Bearbeiter: KG
--------------	-------	--------	----------------



Schalltechnisches Beratungsbüro

Prof. Dr. Kerstin Giering & Egmont Giering
 Kastanienweg 24 - 66625 Nohfelden - Bosen - 06852/82664
 www.gsb-gbr.de - k.giering@gsb-gbr.de



Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Krankenhaus
- Schule
- Straße
- Knotenpunkt
- Lärmschutzwand
- Maßnahmenbereich

Lärminde LDEN in dB(A)

- < 50
- 50 - 54
- 55 - 59
- 60 - 64
- 65 - 69
- 70 - 74
- >= 75

Abbildung MB04_T30

B423, Einöder Straße, Schwarzenbach
 Geschwindigkeit 30km/h
 Lärminde LDEN
 Höchster Gebäudepegel

Projekt

Lärmaktionsplanung 4. Runde
 Kreisstadt Homburg

Auftraggeber

Kreisstadt Homburg
 Am Forum 5
 66424 Homburg

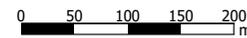
Blattgröße A3; Maßstab 1:5.000 Stand: 09.05.2025

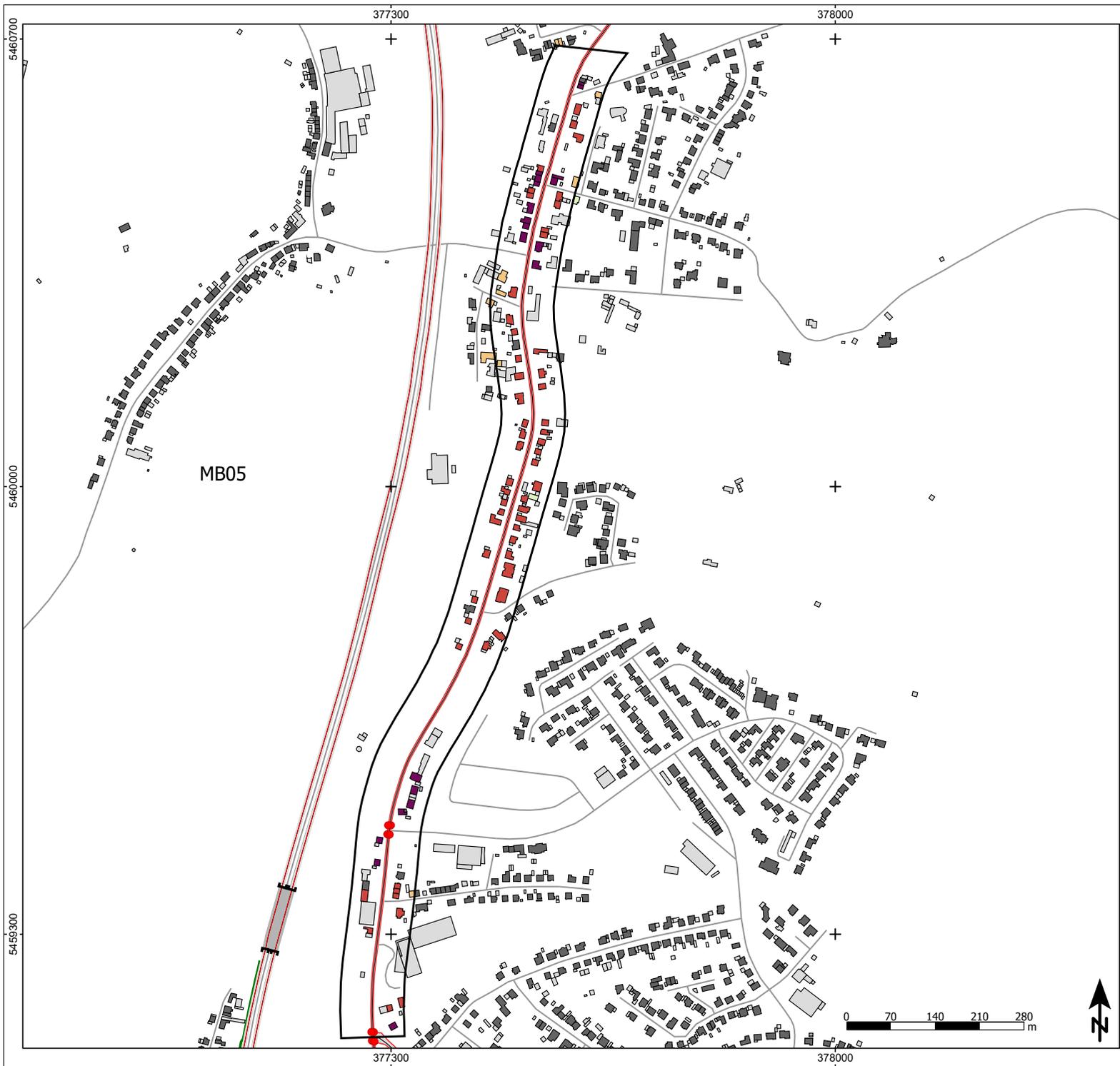
GLK MB04_30	25-01	11.res	Bearbeiter: KG
-------------	-------	--------	----------------



Schalltechnisches Beratungsbüro

Prof. Dr. Kerstin Giering & Egmont Giering
 Kastanienweg 24 - 66625 Nohfelden - Bosen - 06852/82664
 www.gsb-gbr.de - k.giering@gsb-gbr.de





- Zeichenerklärung**
- Hauptgebäude
 - Nebengebäude
 - Krankenhaus
 - Schule
 - Straße
 - Knotenpunkt
 - Lärmschutzwand
 - Maßnahmenbereich

- Lärminde LDEN in dB(A)**
- < 50
 - 50 - 54
 - 55 - 59
 - 60 - 64
 - 65 - 69
 - 70 - 74
 - >= 75

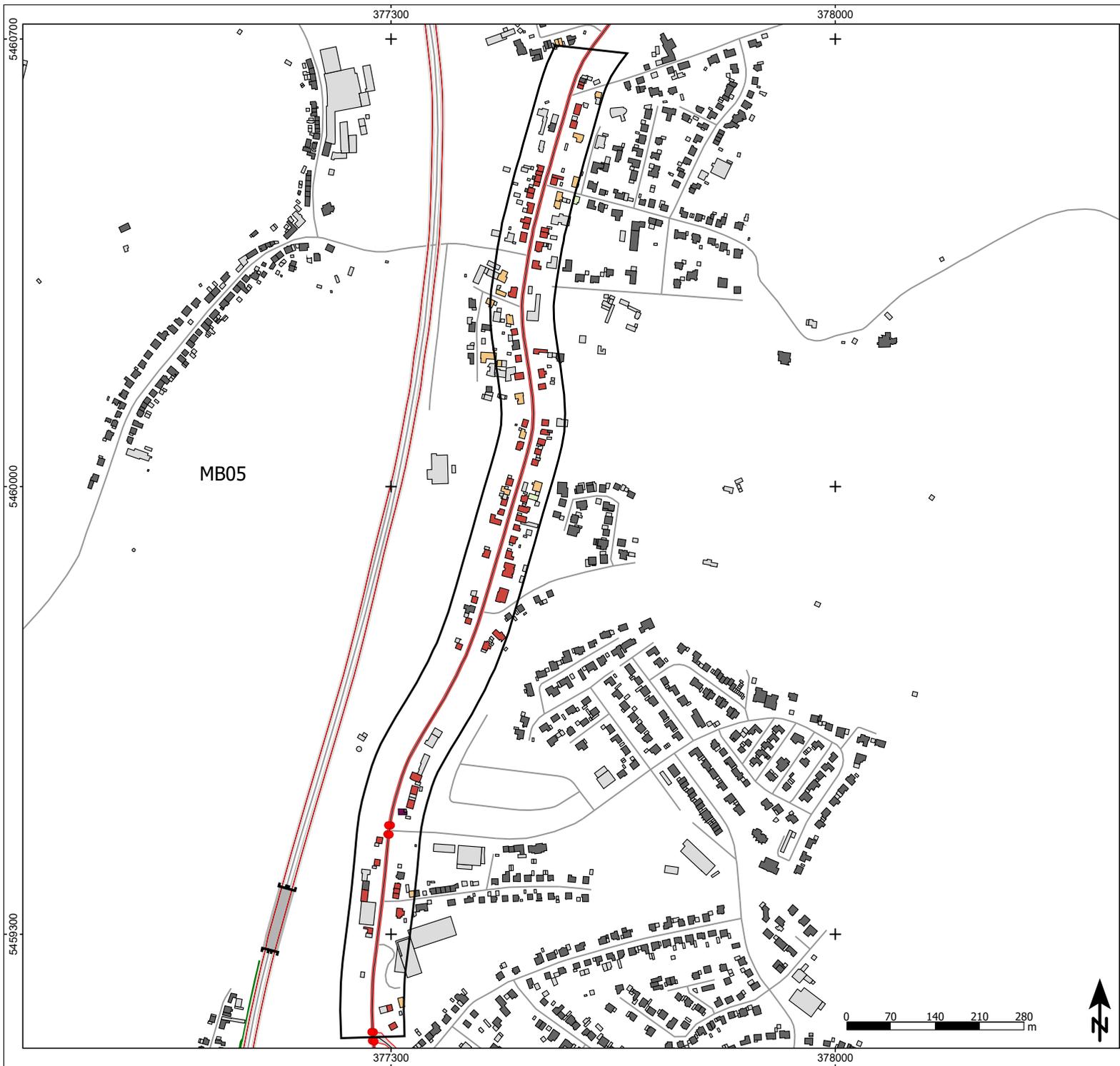
Abbildung MB05_T50
 B423, Homburger Straße, Schwarzenacker
 Geschwindigkeit 50km/h
 Lärminde LDEN
 Höchster Gebäudepegel

Projekt
 Lärmaktionsplanung 4. Runde
 Kreisstadt Homburg

Auftraggeber
 Kreisstadt Homburg
 Am Forum 5
 66424 Homburg

Blattgröße A3; Maßstab 1:6.000	Stand: 09.05.2025
GLK MB05_S0	25-01 12.res Bearbeiter: KG
MB05_T50.spp	

Schalltechnisches Beratungsbüro
 Prof. Dr. Kerstin Giering & Egmont Giering
 Kastanienweg 24 - 66625 Nohfelden - Bosen - 06852/82664
 www.gsb-gbr.de - k.giering@gsb-gbr.de



- Zeichenerklärung**
- Hauptgebäude
 - Nebengebäude
 - Krankenhaus
 - Schule
 - Straße
 - Knotenpunkt
 - Lärmschutzwand
 - Maßnahmenbereich

- Lärminde LDEN in dB(A)**
- < 50
 - 50 - 54
 - 55 - 59
 - 60 - 64
 - 65 - 69
 - 70 - 74
 - >= 75

Abbildung MB05_T30
 B423, Homburger Straße, Schwarzenacker
 Geschwindigkeit 30km/h
 Lärminde LDEN
 Höchster Gebäudepegel

Projekt
 Lärmaktionsplanung 4. Runde
 Kreisstadt Homburg

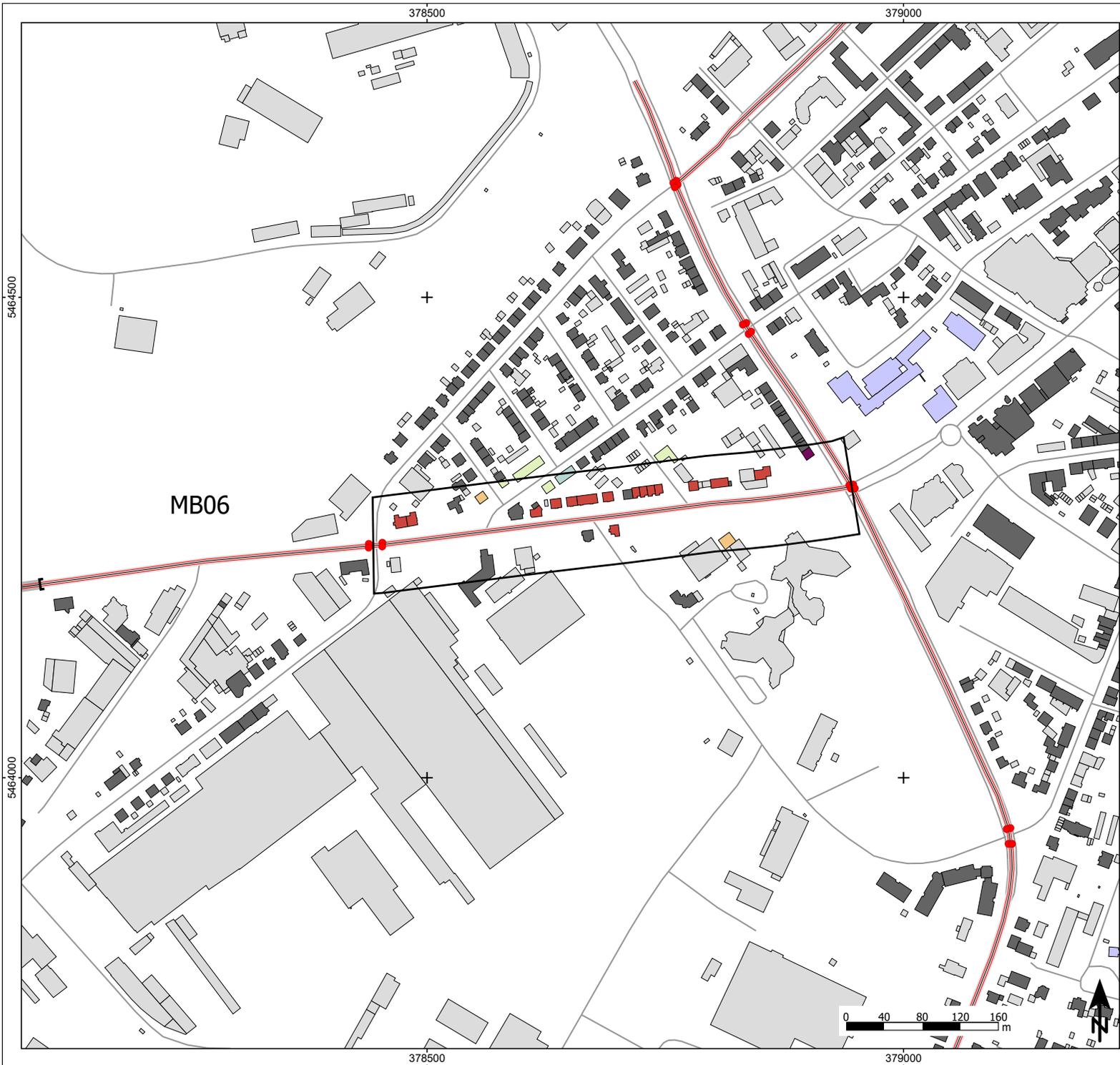
Auftraggeber
 Kreisstadt Homburg
 Am Forum 5
 66424 Homburg

Blattgröße A3; Maßstab 1:6.000 Stand: 09.05.2025

GLK MB05_30
 MB05_T30.spp 25-01 13.res Bearbeiten: KG



Schalltechnisches Beratungsbüro
 Prof. Dr. Kerstin Giering & Egmont Giering
 Kastanienweg 24 - 66625 Nohfelden - Bosen - 06852/82664
 www.gsb-gbr.de - k.giering@gsb-gbr.de



Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Krankenhaus
- Schule
- Straße
- Knotenpunkt
- Lärmschutzwand
- Maßnahmenbereich

Lärminde LDEN in dB(A)

- < 50
- 50 - 54
- 55 - 59
- 60 - 64
- 65 - 69
- 70 - 74
- >= 75

Abbildung MB06_T50

L119, Saarbrücker Straße
 Geschwindigkeit 50km/h
 Lärminde LDEN
 Höchster Gebäudepegel

Projekt

Lärmaktionsplanung 4. Runde
 Kreisstadt Homburg

Auftraggeber

Kreisstadt Homburg
 Am Forum 5
 66424 Homburg

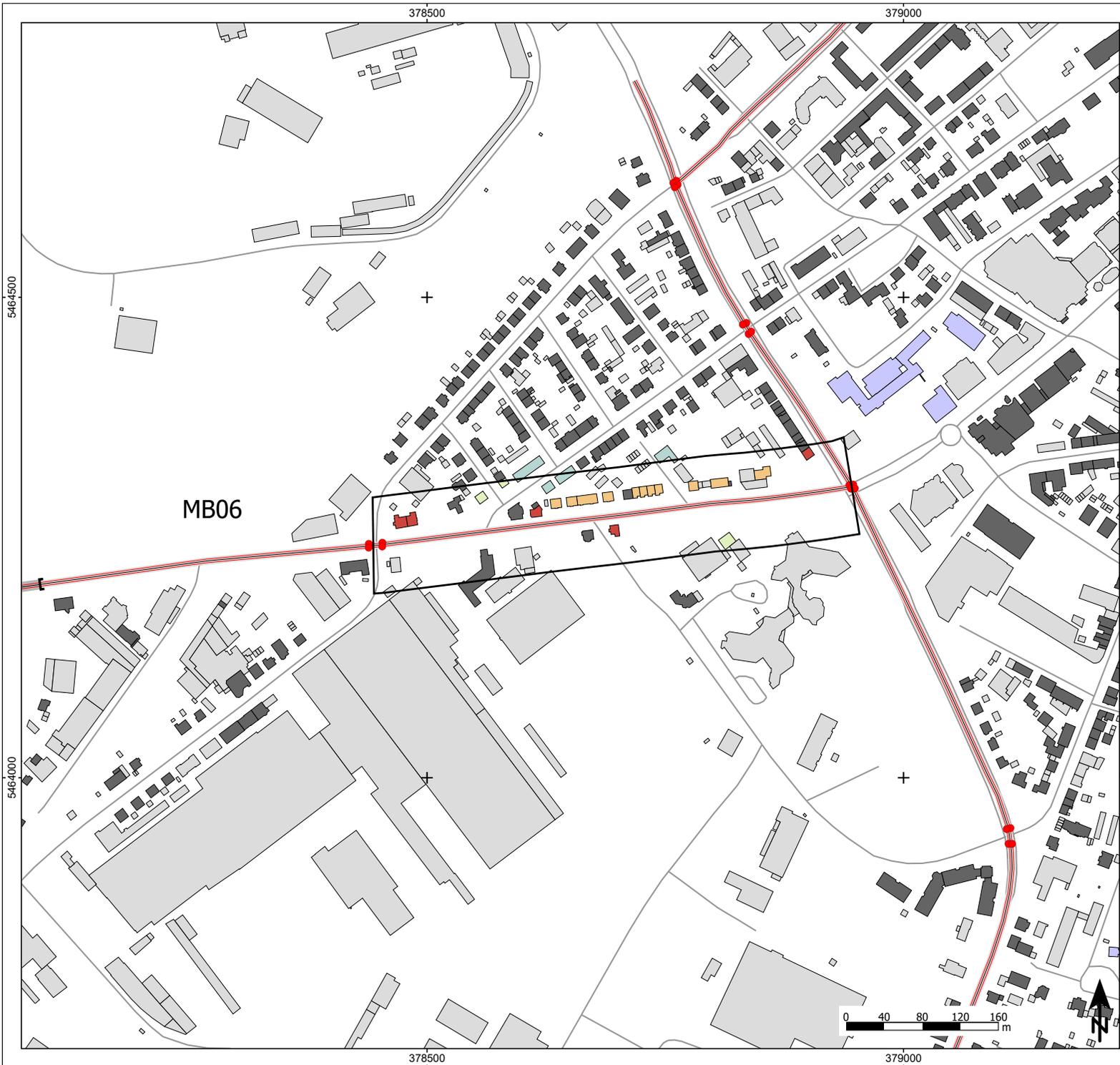
Blattgröße A3; Maßstab 1:4.000 Stand: 09.05.2025

GLK MB06_S0	25-01	14.res	Bearbeiter: KG
MB06_T50.sp			



Schalltechnisches Beratungsbüro

Prof. Dr. Kerstin Giering & Egmont Giering
 Kastanienweg 24 - 66625 Nohfelden - Bosen - 06852/82664
 www.gsb-gbr.de - k.giering@gsb-gbr.de



Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Krankenhaus
- Schule
- Straße
- Knotenpunkt
- Lärmschutzwand
- Maßnahmenbereich

Lärminde LDEN in dB(A)

- < 50
- 50 - 54
- 55 - 59
- 60 - 64
- 65 - 69
- 70 - 74
- ≥ 75

Abbildung MB06_T30

L119, Saarbrücker Straße
 Geschwindigkeit 30km/h
 Lärminde LDEN
 Höchster Gebäudepegel

Projekt

Lärmaktionsplanung 4. Runde
 Kreisstadt Homburg

Auftraggeber

Kreisstadt Homburg
 Am Forum 5
 66424 Homburg

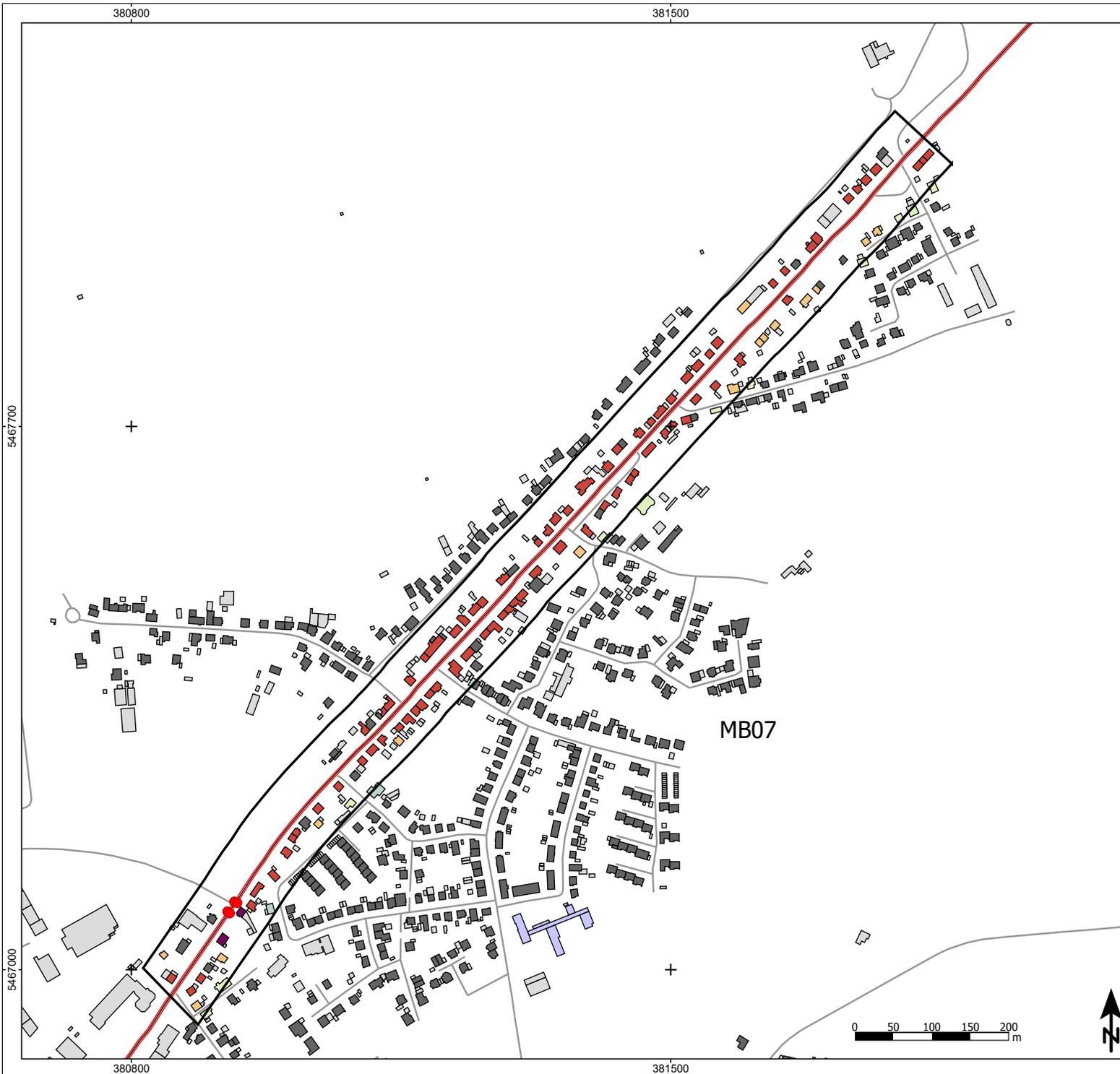
Blattgröße A3; Maßstab 1:4.000 Stand: 09.05.2025

GLX MB06_30	25-01	15.res	Bereitgestellt: KG
MB06_T30.spp			



Schalltechnisches Beratungsbüro

Prof. Dr. Kerstin Giering & Egmont Giering
 Kastanienweg 24 - 66625 Nohfelden - Bosen - 06852/82664
 www.gsb-gbr.de - k.giering@gsb-gbr.de



Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Krankenhaus
- Schule
- Straße
- Knotenpunkt
- Lärmschutzwand
- Maßnahmenbereich

Lärminde LDEN in dB(A)

- < 50
- 50 - 54
- 55 - 59
- 60 - 64
- 65 - 69
- 70 - 74
- >= 75

Abbildung MB07_T50

L119, Saarbrücker Straße
 Geschwindigkeit 50km/h
 Lärminde LDEN
 Höchster Gebäudepegel

Projekt

Lärmaktionsplanung 4. Runde
 Kreisstadt Homburg

Auftraggeber

Kreisstadt Homburg
 Am Forum 5
 66424 Homburg

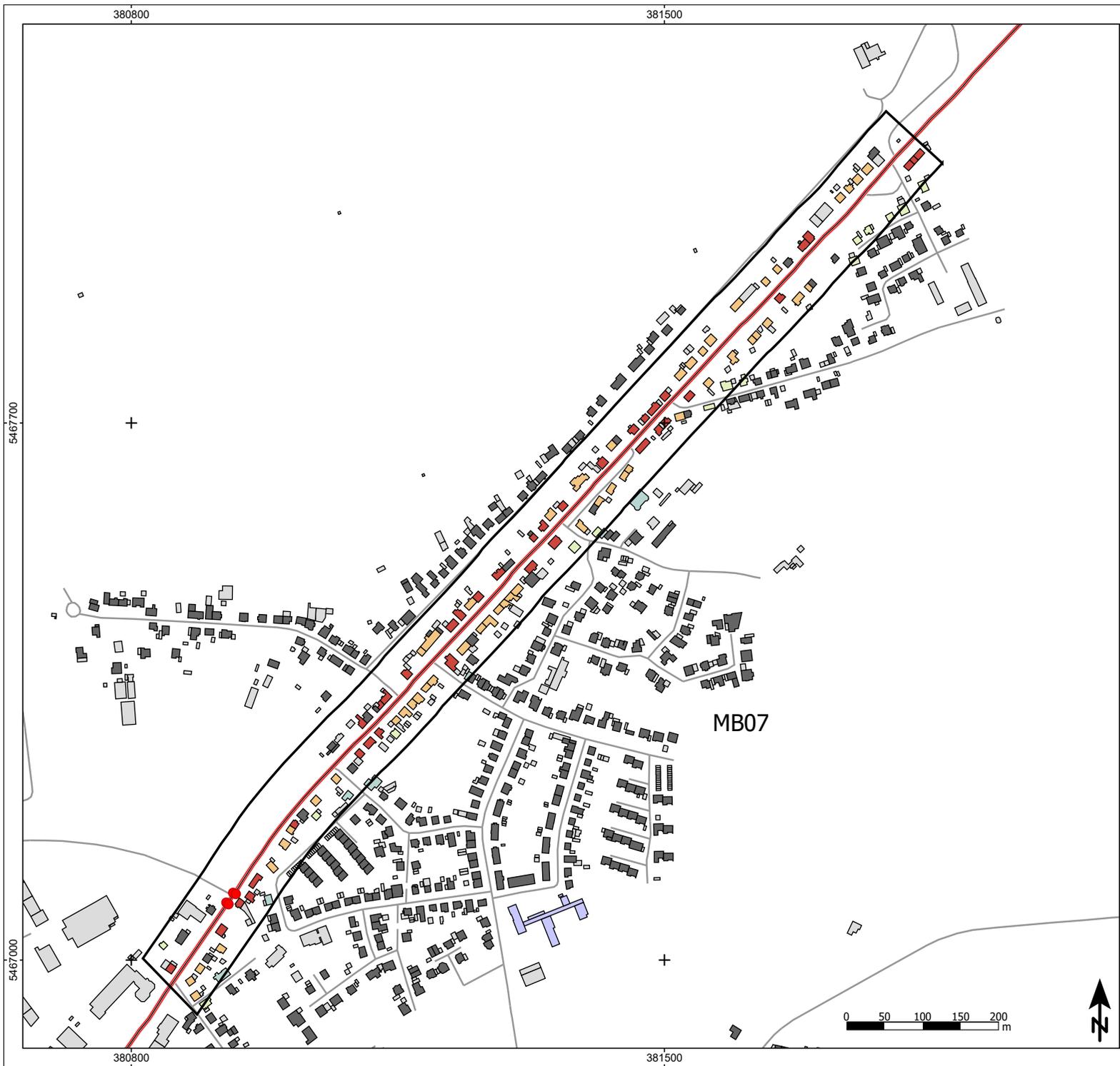
Blattgröße A3; Maßstab 1:5.000 Stand: 09.05.2025

GLK MB07_50	25-01	16.res	Bearbeiter: KG
MB07_T50.spp			



Schalltechnisches Beratungsbüro

Prof. Dr. Kerstin Giering & Egmont Giering
 Kastanienweg 24 - 66625 Nohfelden - Bosen - 06852/82664
 www.gsb-gbr.de - k.giering@gsb-gbr.de



Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Krankenhaus
- Schule
- Straße
- Knotenpunkt
- Lärmschutzwand
- Maßnahmenbereich

Lärminde LDEN in dB(A)

- < 50
- 50 - 54
- 55 - 59
- 60 - 64
- 65 - 69
- 70 - 74
- >= 75

Abbildung MB07_T30

L119, Saarbrücker Straße
 Geschwindigkeit 30km/h
 Lärminde LDEN
 Höchster Gebäudepegel

Projekt

Lärmaktionsplanung 4. Runde
 Kreisstadt Homburg

Auftraggeber

Kreisstadt Homburg
 Am Forum 5
 66424 Homburg

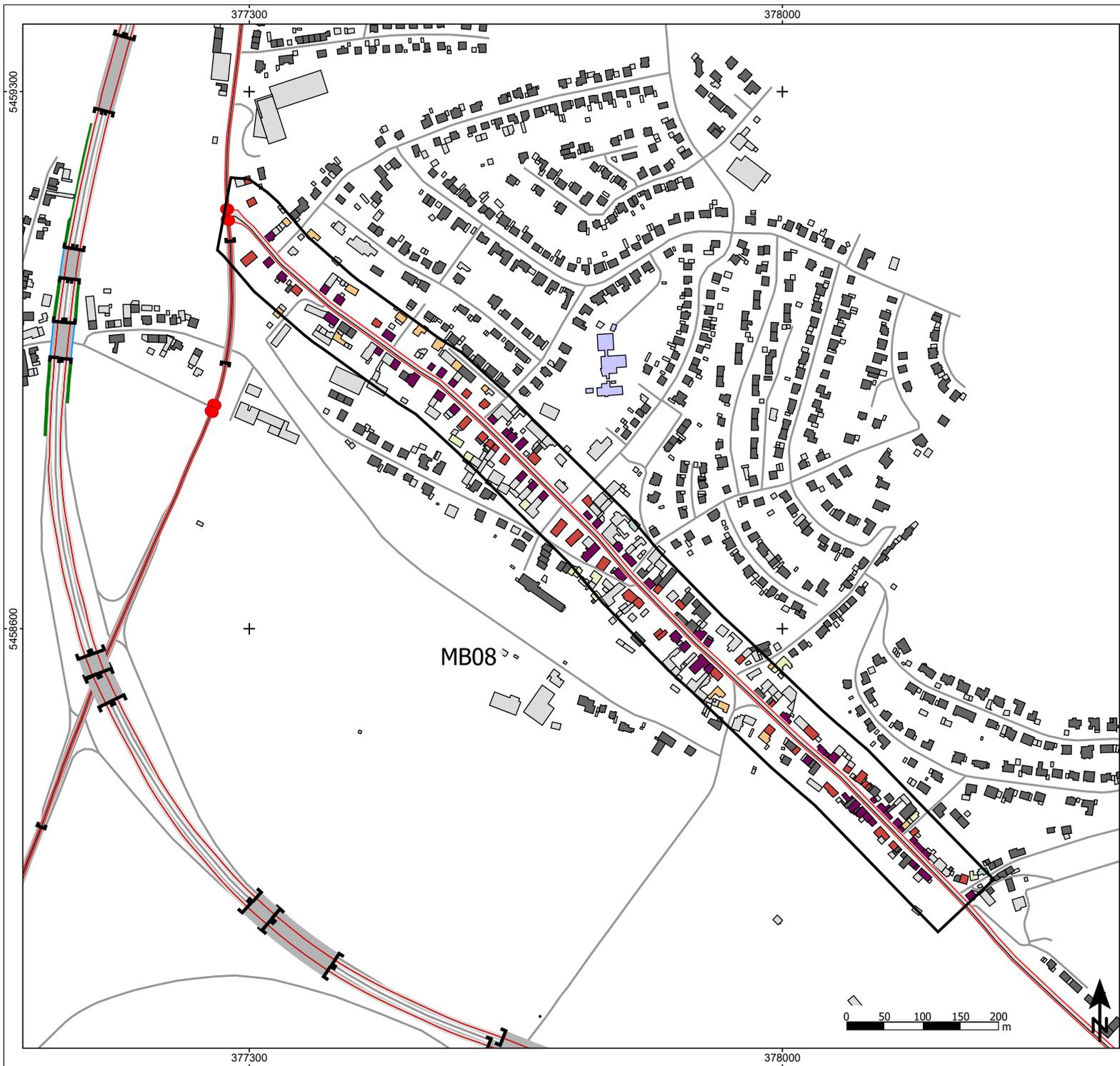
Blattgröße A3; Maßstab 1:5.000 Stand: 09.05.2025

GLK MB07_30	25-01	17.res	Bearbeiter: KG
-------------	-------	--------	----------------



Schalltechnisches Beratungsbüro

Prof. Dr. Kerstin Giering & Egmont Giering
 Kastanienweg 24 - 66625 Nohfelden - Bosen - 06852/82664
 www.gsb-gbr.de - k.giering@gsb-gbr.de



- Zeichenerklärung**
- Hauptgebäude
 - Nebengebäude
 - Krankenhaus
 - Schule
 - Straße
 - Knotenpunkt
 - Lärmschutzwand
 - Maßnahmenbereich

- Lärminde LDEN in dB(A)**
- < 50
 - 50 - 54
 - 55 - 59
 - 60 - 64
 - 65 - 69
 - 70 - 74
 - >= 75

Abbildung MB08_T50
 L110, Hauptstraße
 Geschwindigkeit 50km/h
 Lärminde LDEN
 Höchster Gebäudepegel

Projekt
 Lärmaktionsplanung 4. Runde
 Kreisstadt Homburg

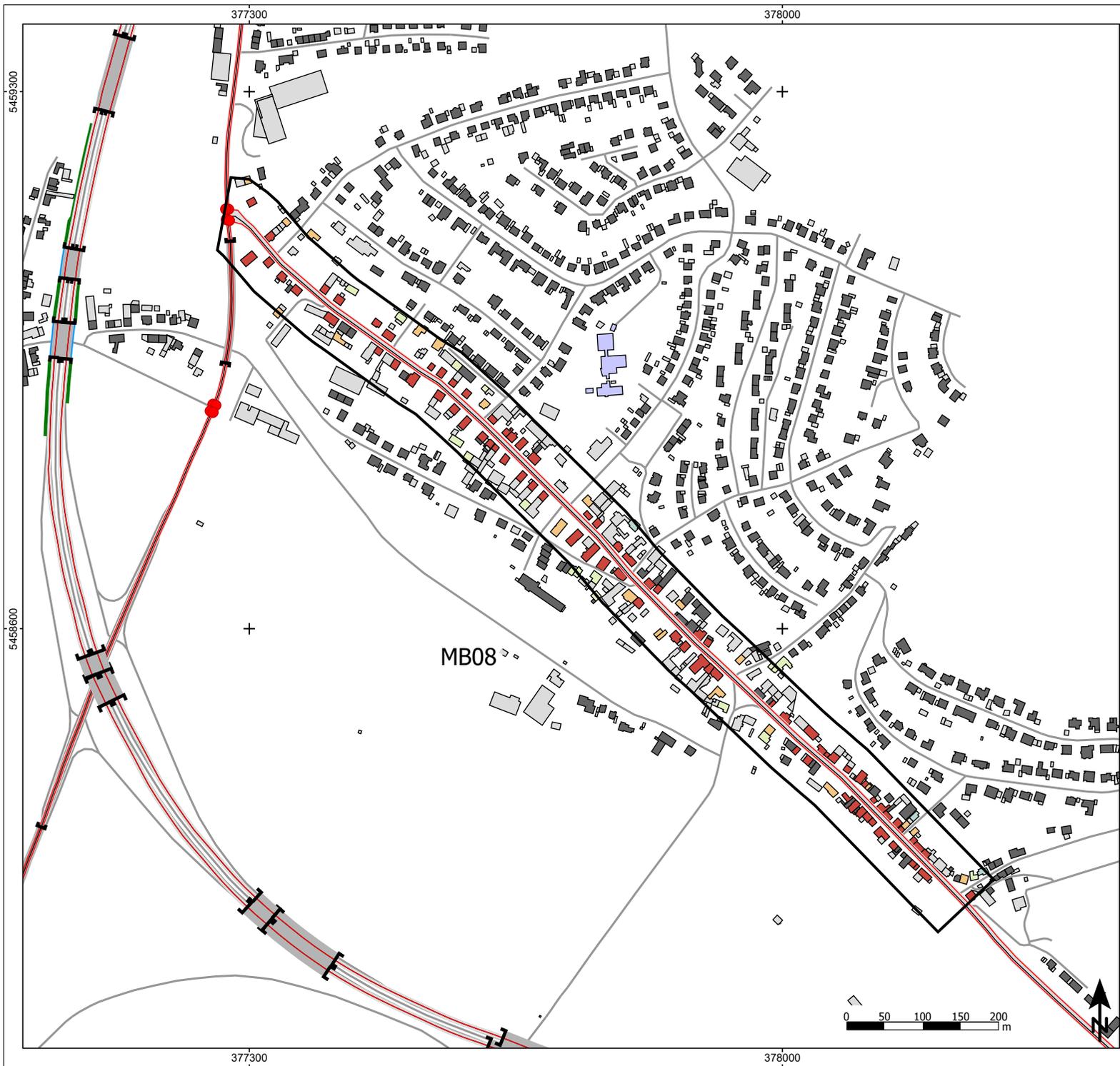
Auftraggeber
 Kreisstadt Homburg
 Am Forum 5
 66424 Homburg

Blattgröße A3; Maßstab 1:5.000 Stand: 09.05.2025

GLK MB08_50	25-01	10.res	Bearbeiter: KG
MB08_T50.spp			



Schalltechnisches Beratungsbüro
 Prof. Dr. Kerstin Giering & Egmont Giering
 Kastanienweg 24 - 66625 Nohfelden - Bosen - 06852/82664
 www.gsb-gbr.de - k.giering@gsb-gbr.de



- Zeichenerklärung**
- Hauptgebäude
 - Nebengebäude
 - Krankenhaus
 - Schule
 - Straße
 - Knotenpunkt
 - Lärmschutzwand
 - Maßnahmenbereich

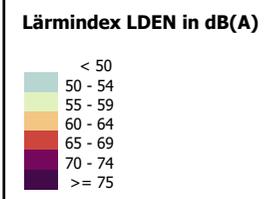


Abbildung MB08_T30

L110, Hauptstraße
 Geschwindigkeit 30km/h
 Lärminde LDEN
 Höchster Gebäudepegel

Projekt

Lärmaktionsplanung 4. Runde
 Kreisstadt Homburg

Auftraggeber

Kreisstadt Homburg
 Am Forum 5
 66424 Homburg

Blattgröße A3; Maßstab 1:5.000 Stand: 09.05.2025

GLK MB08_30	25-01	19.res	Bearbeiter: KG
MB08_T30.spp			



Schalltechnisches Beratungsbüro
 Prof. Dr. Kerstin Giering & Egmont Giering
 Kastanienweg 24 - 66625 Nohfelden - Bosen - 06852/82664
 www.gsb-gbr.de - k.giering@gsb-gbr.de

Übersicht über die eingegangenen Stellungnahmen

Nr.	TÖB	Datum der Stellungnahme
1	Landespolizeidirektion	11.07.2025
2	Oberste Straßenbaubehörde	18.07.2025
3	Landesamt für Umwelt- und Arbeitsschutz	24.07.2025
4	Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitales und Energi	05.08.2025
5	Ministerium für Inneres, Bauen und Sport	07.08.2025
	Bürger	Datum der Stellungnahme
	-	-
	Ortsvorsteher	Datum der Stellungnahme
6	Gemeindebezirk Erbach	04.07.2025

Bewertung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der Ortsvorsteher

Nr.	Ergebnis/Inhalt der Stellungnahme	Fachliche Stellungnahme	Beschlussvor-schlag
1	Keine Anregungen im Sachzusammenhang	Nicht erforderlich	<i>Nicht erforderlich</i>
2	Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf den in Kapitel 2.2 erwähnten Streckenabschnitten kommen straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen erst dann in Betracht, wenn nach einer Berechnung gemäß RLS 90 der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort die Richtwerte nach der Lärmschutz-Richtlinien-StV überschreitet. Durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen soll der Beurteilungspegel unter den Richtwert abgesenkt, mindestens jedoch eine Pegelminderung um 3 dB(A) bewirkt werden. Wird der Richtwert eingehalten bzw. bei Überschreitung dessen nicht um mindestens 3 dB(A) abgesenkt, wird kein Handlungsbedarf	Nicht erforderlich, Erläuterung der gesetzlichen Bestimmungen	<i>Nicht erforderlich</i>

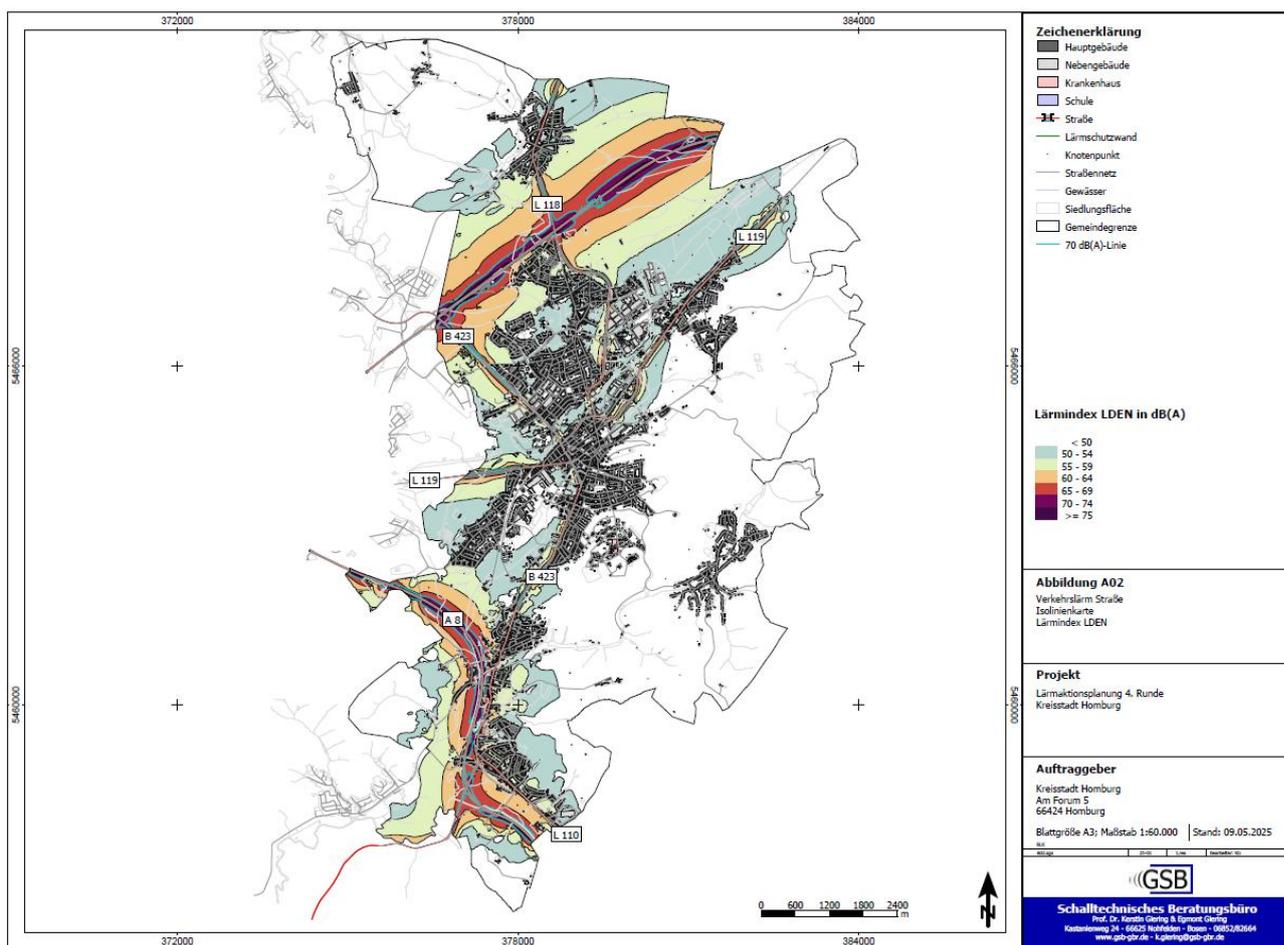
Nr.	Ergebnis/Inhalt der Stellungnahme	Fachliche Stellungnahme	Beschlussvor-schlag
	<p>gesehen. Für die Anordnung der Geschwindigkeitsbeschränkung ist die Straßenverkehrsbehörde des Saarpfalz-Kreises zuständig.</p> <p>Im konkreten Fall bedeutet dies, dass im Zuge der B 423 passiver Lärm-schutz als Lärmschutzmaßnahme möglich ist. Die Grundvoraussetzung hier-für ist die Überschreitung der Auslösewerte zur Lärmsanierung. Dazu muss eine Lärmberechnung nach der RLS 19 erfolgen, wobei dabei der Beurtei-lungspegel die Auslösewerte überschreiten muss. Die Abwicklung des passi-ven Lärmschutzes ist eine freiwillige Leistung des Straßenbaulastträgers. So-fern keine Maßnahme seitens des Landesbetriebes für Straßenbau (LfS) an-gestrebt wird, ist von den Eigentümern der betroffenen Anwesen ein Antrag auf passiven Lärmschutz an den LfS zu stellen.</p> <p>Die Lärmberechnungen nach RLS 90 für straßenverkehrsrechtliche Maßnah-men und nach RLS 19 für passiven Lärmschutz werden durch den LfS durch-geführt. Die Berechnungen nach RLS 90 erfolgen, nachdem die Straßenver-kehrsbehörde des Landkreises einen entsprechenden Antrag an den LfS ge-stellt hat.</p>	<p>Die im Rahmen der Lärmkartierung/Lärmaktionsplanung berechneten Pegel legen es nahe, dass an vielen Gebäuden der Grenzwert der Lärm-sanierung erreicht bzw. deutlich überschritten wird.</p> <p>Die Stadt Homburg sollte den LfS auffordern, die erforderlichen Lärmbe-rechnungen durchzuführen und die passive Lärmsanierung umzusetzen. Sofern dies durch den LfS nicht erfolgt, sollte die Stadt Homburg die Anwohner entlang der Bundesstraße darüber informieren, dass ein An-trag für passiven Lärmschutz an den LfS gestellt werden kann. Das Büro GSB kann bei Bedarf Berechnungen nach RLS-19 durchführen und die potentiellen Gebäude für passiven LS ermitteln.</p> <p>Zur Umsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkungen sollte die Stadt über den Straßenverkehrsbehörde des Landkreises einen Prüfantrag an den LfS stellen.</p> <p>Nicht erforderlich, Erläuterung der Vorgehensweise im SL.</p>	<p>Die Stadt Hom-burg fordert den LfS auf, die erforderlichen Lärmberechnungen durchzuführen und die passive Lärmsanierung umzusetzen.</p> <p>Die Stadt Hom-burg informiert die Anwohner der B 423 über die Möglichkeit, pas-sive LS-Maßnah-men zu beantra-gen.</p> <p>Die Stadt stellt über die Straßen-verkehrsbehörde des Landkreises einen Prüfantrag an den LfS.</p> <p>Nicht erforderlich</p>

Nr.	Ergebnis/Inhalt der Stellungnahme	Fachliche Stellungnahme	Beschlussvor- schlag
	<p>Schallschutzwand an der B423 im Bereich Erbach wieder aufgenommen hat, nachdem die Realisierung in den 90er Jahren schlicht „vergessen“ wurde.</p> <p>Zusammengefasst sehe ich vor den genannten Hintergründen erhebliche Schwächen in den vorgelegten Dokumenten. Die „Anzahl der Betroffenen“ als Messgröße ist meines Erachtens nicht valide ermittelt.</p>	<p>Die Zahl der Betroffenen wurde entsprechend den Vorschriften der Umgebungslärmrichtlinie korrekt ermittelt.</p>	<p><i>Nicht erforderlich</i></p>

Kreisstadt Homburg

Lärmaktionsplanung 4. Runde

Bericht zur Weiterleitung an die Europäische Kommission



Inhaltsverzeichnis

	Seite
1	Lärmaktionsplan Straße Kreisstadt Homburg 1
1.1	Beschreibung der Hauptverkehrsstraßen 1
1.2	Zuständige Behörde 2
1.3	Rechtlicher Hintergrund 2
1.4	Geltende Grenzwerte 3
1.5	Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten 3
1.6	Bewertung der Zahl Betroffener 4
1.6.1	Vordringlicher Handlungsbedarf 4
1.6.2	Langfristiger Handlungsbedarf: Vermeidung von Belästigungen 7
1.7	Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zur Lärminderung 7
1.8	Maßnahmenkatalog zur Lärmaktionsplanung 7
1.10	Sonstige Maßnahmen 7
1.11	Ruhige Gebiete..... 8
1.12	Bewertung der Durchführung der Maßnahmen..... 8
1.13	Finanzielle Informationen..... 8
2	Protokolle der öffentlichen Anhörung 8

1 Lärmaktionsplan Straße Kreisstadt Homburg

1.1 Beschreibung der Hauptverkehrsstraßen

Die betroffenen Straßenabschnitte in der Kreisstadt Homburg sind in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt. Folgende Verkehrsparameter liegen dabei vor (s. Tabelle 1):

Tabelle 1 Verkehrsparameter der betroffenen Straßen

Straße	Zählstelle Lage	DTV ¹	Anteil Kfz>3,5t [%] ²	Geschwindigkeit	Geschwindigkeit	
				Pkw [km/h]	Lkw [km/h]	
A 6	66090104 AS Homburg, (9) bis AS Waldmohr, (10)	41.660	16,6	100 / 120 / 130 ³	80	
			12,6			
			28,6			
A 8	67090132 Stadtgrenze West bis AS Homburg-Einöd (30)	35.164	10,6	100 / 120 / 130	80	
			7,1			
	67090131 AS Wellesweiler (25) bis Stadtgrenze Südost	31.768	10,9	100 / 120	80	
			7,5			
B 423	66090516 Stadtgrenze Nord bis L 118	8.596	1,7	50 / 70 / 100	50 / 70 / 80	
			0,6			
			1,8			
	66090540 Stadtgrenze West bis L 119	22.711	3,5	50 / 70 / 90	50 / 70 / 80	
			1,3			
				4,3		
				2,3		
	66100428 L 119 bis Ringstraße	27.531		0,9	50	50
2,7						
66090427 Ringstraße bis Bierbacher Straße	15.424		3,1	50 / 70	50 / 70	
			1,1			
			3,5			
			3,2			
67090220 Bierbacher Straße bis L 110	13.988		1,2	100	80	
			3,8			
67090219 L 110 bis AS A8 (30)	12.181		6,3	50 / 100	50 / 80	
			3,0			
			7,9			
			5,4			
67090426 AS A8 (30) bis Stadtgrenze Süd	10.492		2,0	100	80	
			6,5			

¹ Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke

² Day, evening, night

³ 130 km / h sind die Richtgeschwindigkeit für Pkw auf BAB.

L 110	67090996 B 423 bis Stadtgrenze	14.365	2,4 0,8 2,7	50	50
L 118	66090515 B 423 bis Berliner Straße	11.439	2,2 0,8 2,3	50 / 70 / 100	50 / 70 / 80
	66100093 Berliner Straße bis L 119	15.436	1,7 0,6 2,0	50 / 70	50 / 70
L 119	66090236 Stadtgrenze West bis Beedener Straße	14.887	3,2 1,2 3,9	50 / 100	50 / 80
	66090237 Beedener Straße bis B 423	12.179	4,3 1,6 5,0	50	50
	66100241 B 423 bis Robert-Bosch-Straße	17.849	3,6 1,3 4,3	50	50
	66100240 Robert-Bosch-Straße Bis Karlsbergstraße (L 120)	8.534	5,8 2,1 6,8	50	50
	66100238 Karlsbergstraße (L 120) bis L 223	9.139	5,4 1,9 6,7	50 / 70 / 100	50 / 70 / 80

1.2 Zuständige Behörde

Gemäß BImSchG § 47e Abs. 1 sind die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden mit der Aufstellung des Lärmaktionsplans betraut. Dies ist die:

Kreisstadt Homburg
Am Forum 5
66424 Homburg
Telefon: 06841/101-0
Gemeindeschlüssel: 10045114.

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Den rechtlichen Hintergrund bilden die

- Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm ('EU-Umgebungslärmrichtlinie') sowie das
- Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005, (§ 47a-f des BImSchG).

Grundlage für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans sind die strategischen Lärmkarten, die gemäß § 47c BImSchG erstellt wurden sowie das Vorliegen der Voraussetzungen des § 47d BImSchG.

1.4 Geltende Grenzwerte

Die Grenzwerte für Straßenverkehrslärm im nationalen Recht beziehen sich auf den Beurteilungszeitraum Tag (06.00 bis 22.00 Uhr) bzw. Nacht (22.00 bis 06.00 Uhr). Sie sind gebietsspezifisch und werden hier für Mischgebiete (MI) und Allgemeine Wohngebiete (WA) angegeben.

- 'Verkehrslärmschutzverordnung' (16. BImSchV)
Die Verkehrslärmschutzverordnung gilt für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen. Die Grenzwerte für den Lärmschutz (Lärmvorsorge) betragen für MI 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts bzw. für WA 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts.
- 'Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes' (VLärmSchR 97) auf der Grundlage des Bundeshaushaltsgesetzes
Die VLärmSchR 97 gelten für bestehende Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes. Die Grenzwerte für den Lärmschutz (Lärmsanierung) betragen für MI 66 dB(A) tags und 56 dB(A) nachts bzw. für WA 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts.

1.5 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Die Abbildungen 1 und 2 (Isolinienkarten) spiegeln die Gesamtbelastung durch Straßenverkehrslärm in der Kreisstadt Homburg für die Lärmindikatoren L_{DEN} bzw. L_{Night} wider. Aus der Tabelle 2 ist die Zahl betroffener Einwohner, aus der Tabelle 3 sind die Zahl der betroffenen Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser sowie die betroffene Fläche ersichtlich.

Tabelle 2 Zahl betroffener Menschen

Pegelbereich [dB(A)]	L_{DEN}		L_{Night}	
	Zahl betroffener Menschen		Zahl betroffener Menschen	
	Ungerundet	EU-Rundung	Ungerundet	EU-Rundung
50-54	-	-	2.001	2.000
55-59	3.526	3.500	1.626	1.600
60-64	1.607	1.600	514	500
65-69	1.479	1.500	0	0
70-74	354	400	0	0
>75	0	0	-	-

Tabelle 3 Zahl betroffener Wohnungen und Schulen, betroffene Fläche

Schwellenwert [dB(A)]	L_{DEN} Zahl betroffener Wohnungen	L_{DEN} Zahl betroffener Schulen	L_{DEN} Zahl betroffener Krankenhäuser	L_{DEN} Betroffene Fläche in km ²
>55	3.495	6	0	23,69
>65	913	1	0	6,91
>75	0	0	0	0,95

Die auf der Basis der Lärmkartierung geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten beträgt 2, die geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung 1.154 und die geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung beträgt 260.

1.6 Bewertung der Zahl Betroffener

Zur Bewertung der Lärmbelastungssituation können die o. a. Grenzwerte der verschiedenen Regelwerke zur Orientierung herangezogen werden; für die Bürger ist aus der Lärmkartierung allein kein gesetzlicher Anspruch auf Lärminderung ableitbar. Die Kreisstadt Homburg geht in der Lärmaktionsplanung für die Maßnahmenkonzeption von einem Auslösewert von 65 dB(A) für den Lärmindex L_{DEN} bzw. 55 dB(A) für den Lärmindex L_{Night} aus.

1.6.1 Vordringlicher Handlungsbedarf

Bei Überschreitung der Werte von 65 dB(A) L_{DEN} bzw. 55 dB(A) L_{Night} besteht vordringlicher Handlungsbedarf, um gesundheitliche Beeinträchtigungen zu vermeiden. Durch eine Hotspotanalyse wurden folgende Maßnahmenbereiche identifiziert:

Jägersburg

- B 423: Jägersburg, Saar-Pfalz-Straße
- L 118: Jägersburg, Saar-Pfalz-Straße

Homburg, Innenstadt

- B 423: Bexbacher Straße, Entenweiher Straße, Zweibrücker Straße von Richard-Wagner-Straße bis Capelallee
- L 119: Saarbrücker Straße von Pirminiusstraße bis Bexbacher Straße
- L 119: Richard-Wagner-Straße von B 423 (Bexbacher Straße) bis L 118 (Robert-Bosch-Straße)

Bruchhof

- L 119: Kaiserslauterer Straße von Closenbruchstraße bis 'Am Gutshof'

Schwarzenbach

- B 423: Einöder Straße von Ortseingang 'Am Webersberg' bis Lambsbach

Schwarzenacker

- B 423: Homburger Straße von Lambsbach bis Einmündung L 110 (Hauptstraße)
- L 110: Hauptstraße, Ernstweilerstraße von B423 bis L 469 (Dinglerstraße)

Abbildung 1 Verkehrslärmbelastung Kreisstadt Homburg, Lärmindikator L_{DEN}

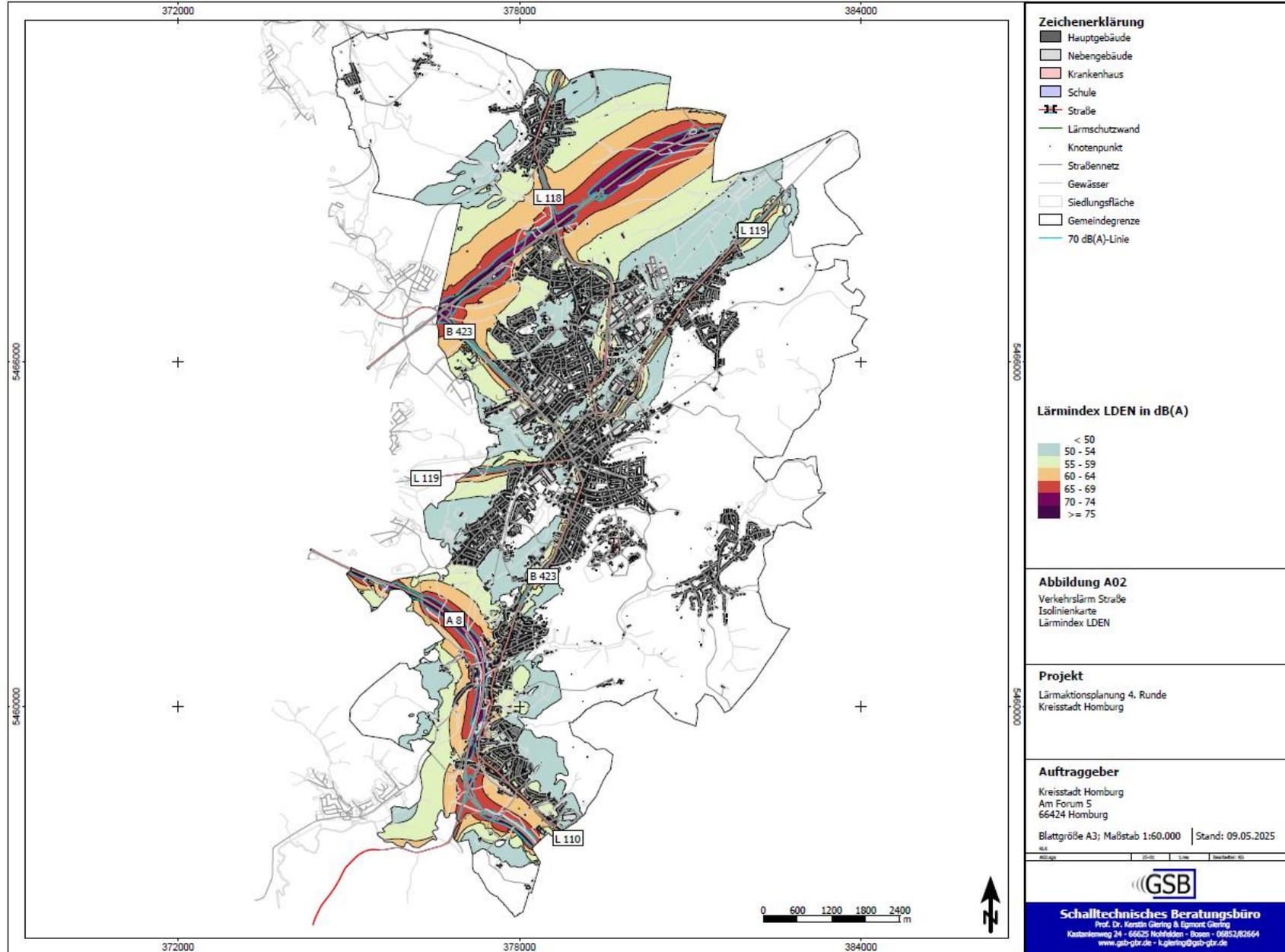
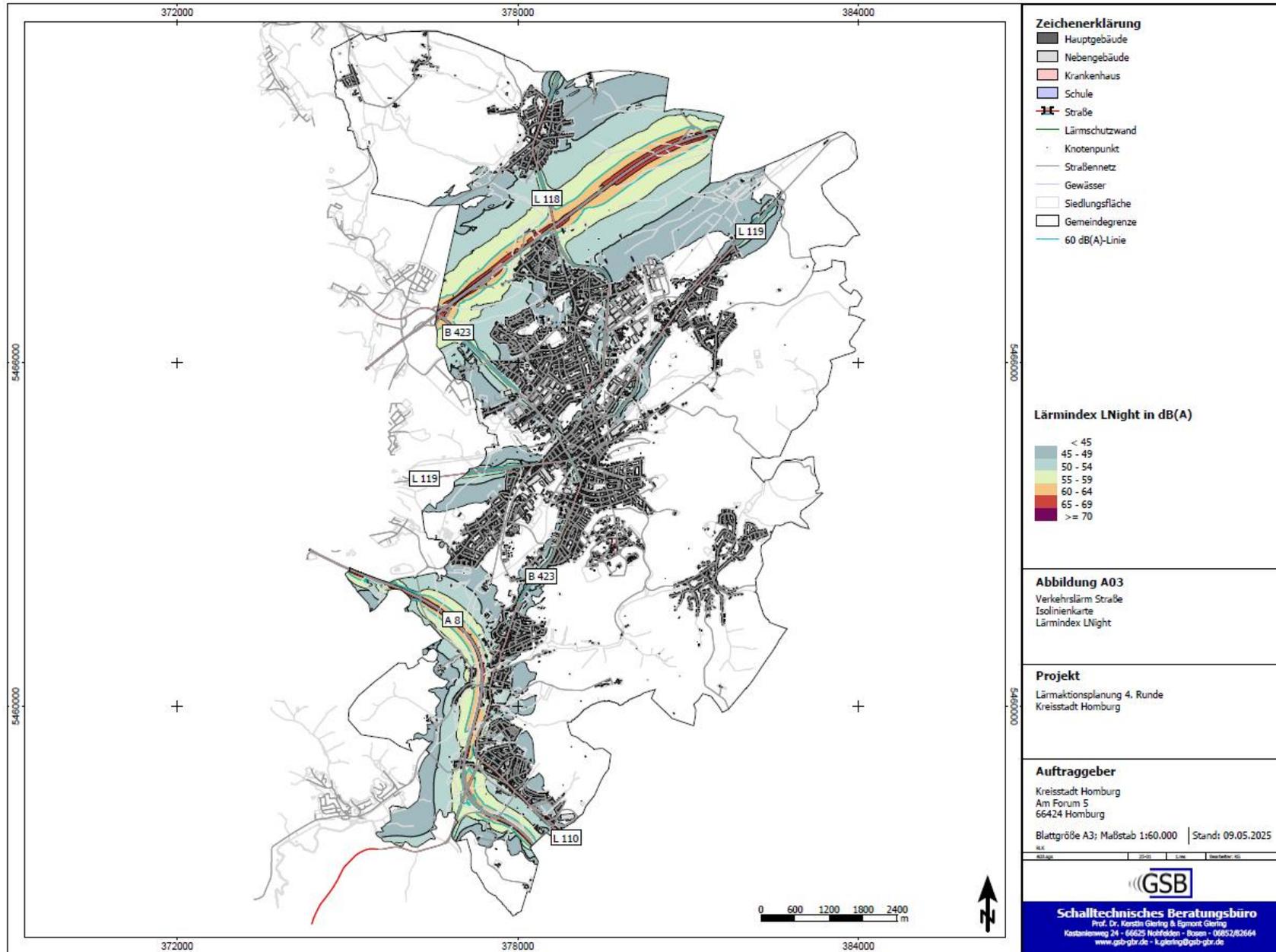


Abbildung 2 Verkehrslärmbelastung Kreisstadt Homburg, Lärmindikator L_{Night}



1.6.2 Langfristiger Handlungsbedarf: Vermeidung von Belästigungen

Die Empfehlungen des Sachverständigenrats für Umweltfragen (SRU) gehen davon aus, dass bei einer Unterschreitung der Werte von 50 dB(A) tags bzw. 40 dB(A) nachts Lärmbelästigungen vermieden werden können. Zum Erreichen dieser Zielwerte ist ein langfristiges, durch den Bund und das Land zu entwickelndes Verkehrslärmschutzkonzept erforderlich.

1.7 Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zur Lärminderung

Entlang der BAB 6 und der L 118 sind zum Schutz des Ortsteils Reiskirchen Lärmschutzwände vorhanden. Entlang der B 423 gibt es eine Lärmschutzwand zwischen Cappelallee und Ulmenweg zum Schutz der östlich davon gelegenen Wohnbebauung. Weitere Lärmschutzwände an der BAB 8 schützen die Wohnbebauung in Ingweiler. Im Rahmen der Lärmkartierung wurde durch den Landesbetrieb für Straßenbau angegeben, dass von einem bereits lärmindernden Fahrbahnbelag (Splittmastixasphalt) auf allen Straßenabschnitten auszugehen ist.

1.8 Maßnahmenkatalog zur Lärmaktionsplanung

Für die durch die Hotspotanalyse herausgearbeiteten Maßnahmenbereiche im Innerortsbereich und in den Stadtteilen Jägersburg, Bruchhof, Schwarzenbach und Schwarzenacker kann, neben den in LAP der Stufe I und II vorgeschlagenen Maßnahmen, auch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h betrachtet werden. Mit der Umsetzung einer solchen Geschwindigkeitsbeschränkung könnten die nachfolgend tabellarisch dargestellten Verringerungen der Betroffenheit im gesamten Untersuchungsraum erreicht werden.

Tabelle 4 Veränderung der Betroffenheit durch Geschwindigkeitsbeschränkung

Intervalle in dB(A)	Betroffene LDEN 50 km/h	Betroffene LDEN 30 km/h	Betroffene LDEN Differenz	Betroffene LNight 50 km/h	Betroffene LNight 30 km/h	Betroffene LNight Differenz
50-54	-	-	-	2.001	2.284	+283
55-59	3.526	3.514	-12	1.626	1.504	-122
60-64	1.607	1.855	+248	514	35	-479
65-69	1.479	1.201	-278	0	0	0
70-74	354	7	-347	0	0	0
>75	0	0	0	-	-	-

Die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten würde sich nicht verändern, die geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung könnte um 132 von 1.154 auf 1.022 und die geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung um 40 von 260 auf 220 verringert werden.

1.9 Sonstige Maßnahmen

Der Lärmaktionsplan der Stufe I und II hat bereits Vorschläge, die zu einer Verringerung des Verkehrslärms führen können, aufgeführt. Diese behalten weiterhin ihre Gültigkeit. Zu den Maßnahmen gehören bspw. ein leistungsfähiges System des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), die Förderung von Fahrrad- und Fußwegeninfrastruktur, eine Stadtentwicklung hin zum Konzept der 'Stadt der kurzen Wege'.

1.10 Ruhige Gebiete

Ruhige Gebiete werden im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht separat ausgewiesen. In der Kreisstadt Homburg gibt es bereits zahlreiche Schutzgebiete (z. B. Landschaftsschutz- und FFH-Gebiete), die in der Regel eine sehr geringe Lärmbelastung aufweisen und durch andere gesetzliche Regelungen dauerhaft gesichert sind.

1.11 Bewertung der Durchführung der Maßnahmen

Die Durchführung der Maßnahmen wird mit der turnusmäßigen Überprüfung und Aktualisierung des Lärmaktionsplans vorgenommen.

1.12 Finanzielle Informationen

Eine volkswirtschaftlich orientierte Kosten-Nutzen-Rechnung versucht, Lärmschadenskosten als externe Kosten zu beschreiben. Hier wird auf die in den LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung genannte Methodenkonvention des Umweltbundesamts zurückgegriffen. Ohne Umsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkung betragen die Lärmschadenskosten durch das kartierte Straßennetz in der Kreisstadt Homburg 1.855.000 €. Durch die Umsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h innerhalb der Maßnahmenbereiche in der Ortsdurchfahrt verringern sich diese Kosten um 232.000 € auf 1.623.000 €.

2 Protokolle der öffentlichen Anhörung

Die öffentliche Auslegung des Entwurfs des Lärmaktionsplans und die Einbeziehung der Träger öffentlicher Belange fanden vom 14.07.2025 bis zum 08.08.2025 statt. Die Bürger wurden über die Internetseite der Kreisstadt Homburg über die Möglichkeit zur Beteiligung informiert; der Entwurf des Lärmaktionsplans konnte dazu eingesehen werden. Von Seiten der TöB und der Ortsvorsteher gingen insgesamt 6 Stellungnahmen ein, durch die Bürger wurden keine Stellungnahmen eingebracht. Die eingehenden Stellungnahmen wurden bewertet. Eine Verabschiedung des Lärmaktionsplans durch den Stadtrat ist für September 2025 geplant. Der Öffentlichkeit wird der Lärmaktionsplan bekannt gegeben.

Homburg, den 11.08.2025

Kreisstadt Homburg
Der Oberbürgermeister

Michael Forster

2025/0557/610

öffentlich

Beschlussvorlage

610 - Stadtplanung / Bauordnung

Bericht erstattet: Frank Missy



Benennung des Platzes vor der Hohenburgschule

Beratungsfolge	Geplante Sitzungstermine	Ö / N
Ortsrat Homburg (Entscheidung)	01.09.2025	Ö
Stadtrat (Kenntnisnahme)	18.09.2025	Ö

Beschlussvorschlag

Der Ortsrat Homburg beschließt den Platz vor der Hohenburgschule in „Albano-Laziale-Platz“ zu benennen.

Sachverhalt

Im Rahmen der Neugestaltung des Umfelds der ehemaligen Hohenburgschule soll der sich dort befindliche Vorplatz benannt werden. Der Namensvorschlag seitens der Gemeinde lautet „Albano-Laziale-Platz“.

Die Entscheidung obliegt dem Ortsrat Homburg gemäß § 73 Abs. 3 Nr. 9 KSVG.

Finanzielle Auswirkungen

Keine

Anlage/n

Keine

2025/0655/100

öffentlich

Beschlussvorlage

100 - Hauptabteilung

Bericht erstattet: Christine Caster



Benennung einer Straße nach Edith Aron

Beratungsfolge	Geplante Sitzungstermine	Ö / N
Ortsrat Homburg (Entscheidung)	01.09.2025	Ö

Beschlussvorschlag

Die Stadtverwaltung möge prüfen, inwieweit eine Benennung einer Straße in „Edith-Aron-Straße“ möglich ist.

Sachverhalt

Edith Aron wurde am 4. September 1923 in Homburg geboren und verbrachte hier ihre frühe Kindheit.

Aufgrund ihrer jüdischen Herkunft musste sie 1934 gemeinsam mit ihrer Mutter vor dem Nationalsozialismus fliehen.

Ihr Lebensweg war von Exil, kultureller Vermittlung und Literarischem Schaffen geprägt.

Sie war eine Brückenbauerin der Weltliteratur.

Ihre Biografie steht beispielhaft für die Bedeutung von Toleranz, Vielfalt, Erinnerung und kulturellem Austausch – Werte, die auch unsere Stadtgesellschaft stärken.

2020 verstarb Edtih Aron.

Finanzielle Auswirkungen

Anlage/n

Keine

2025/0675/100

öffentlich

Beschlussvorlage

100 - Hauptabteilung

Bericht erstattet: Christine Caster



Ampelschaltung in Homburg

Beratungsfolge	Geplante Sitzungstermine	Ö / N
Ortsrat Homburg (Entscheidung)	01.09.2025	Ö

Beschlussvorschlag

Prüfung und ggf. Anpassung der Ampelschaltung Bexbacherstraße, Kaiserstraße bis zur Richard-Wagner-Str. und Am Mühlgraben durch die Straßenverkehrsbehörde

Sachverhalt

- Optimierung des Verkehrsflusses, Verbesserung der Sicherheit, bessere Fußgängerführung.
- „In den letzten Monaten gab es vermehrt Staus und kurze Wartezeiten für Fußgänger. Eine Regelung der Phasenfolge, längere Grünphasen für Hauptachsen und deutlichere Fußgänger-Signalisierung könnten die Situation verbessern.“
- Grünphasen bei Tempo 50 sind in der Bexbacherstraße nicht mehr gegeben.
- Fußgängerampel am Rondell schaltet zu oft um, daher Stau bis zur Richard-Wagner-Straße und Am Mühlgraben

Finanzielle Auswirkungen

Anlage/n

Keine

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

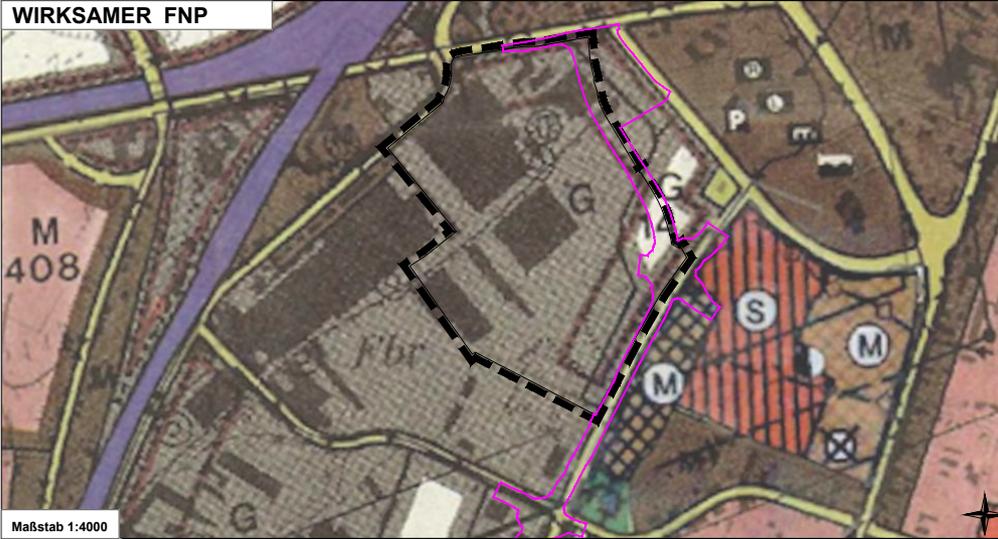
Keine

Anlage/n

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

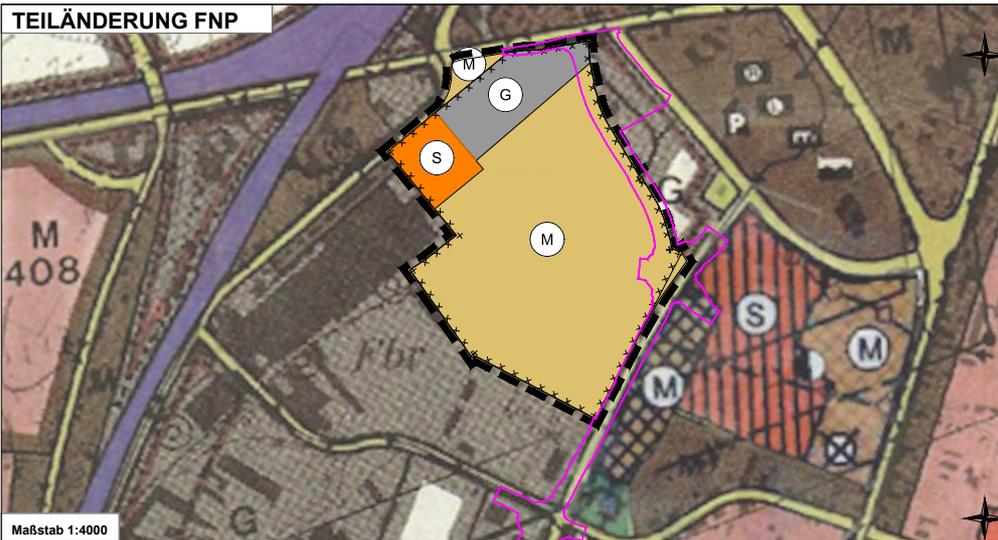
Kreisstadt Homburg - FNP-Teiländerung im Bereich des Bebauungsplans "Westlich des Forums, Teilbereich 1, 2.BA"

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 Lebensmittel Einzelhandel" 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. 2634), 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 Flächennutzungsplanänderung 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 PLANUNGALTERNATIVEN	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.

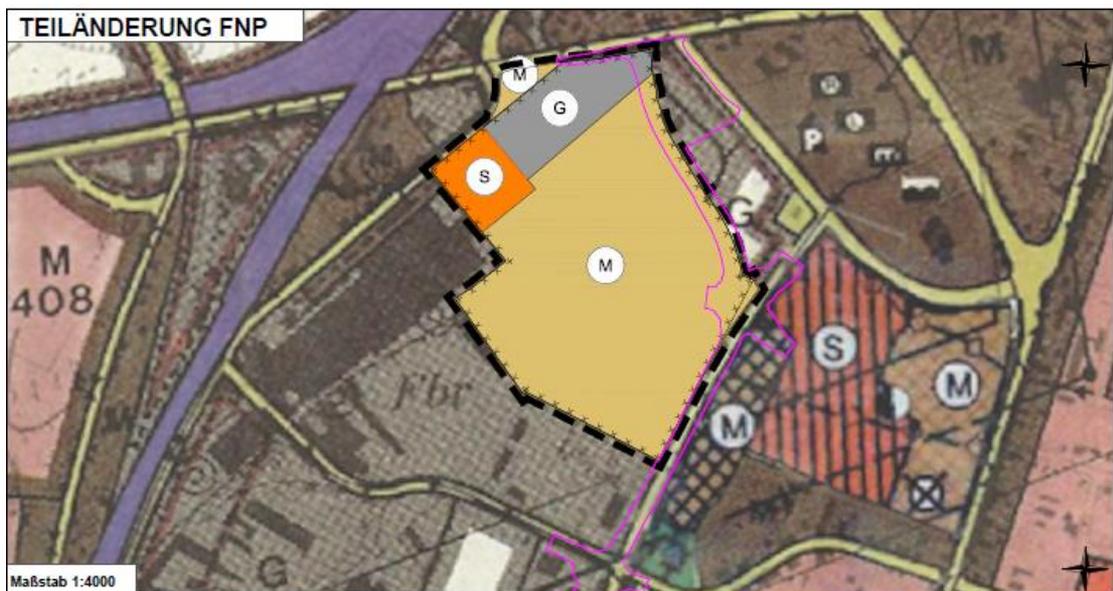
5. DARSTELLUNGEN DES WIRKSAMEN FNP UND GEPLANTE TEILÄNDERUNG

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

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 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.

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 (Schlossberggruine 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. Verbreitungsatlanen, 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. Teilverlust 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.

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
Bau-, Umwelt- und Vergabeausschuss (Kenntnisnahme)	24.06.2025	Ö
Stadtrat (Kenntnisnahme)	03.07.2025	Ö
Ortsrat Schwarzenbach (Kenntnisnahme)	01.09.2025	Ö
Ortsrat Homburg (Kenntnisnahme)	01.09.2025	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 Bahnhaltedpunkten 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 Bahnhofpunkte	_____	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.

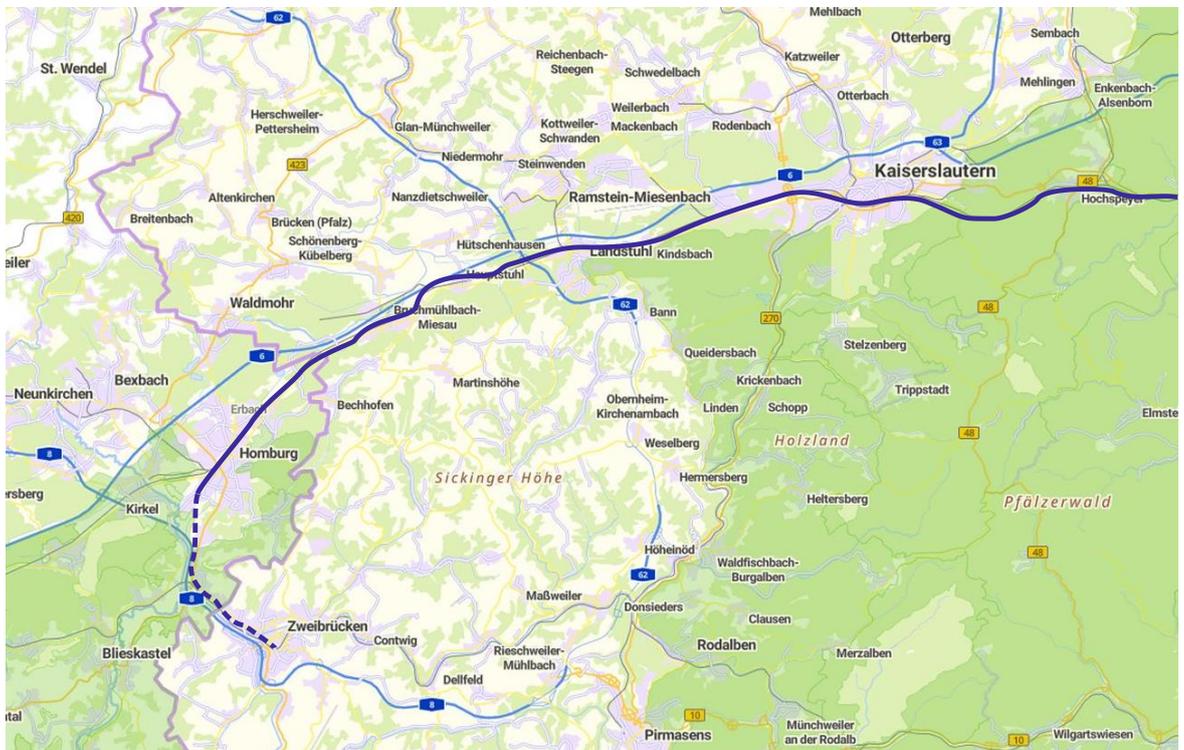


Abbildung 1: Übersichtskarte mit Verlauf der bestehenden S-Bahn-Linie S1 und Verlängerung

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.

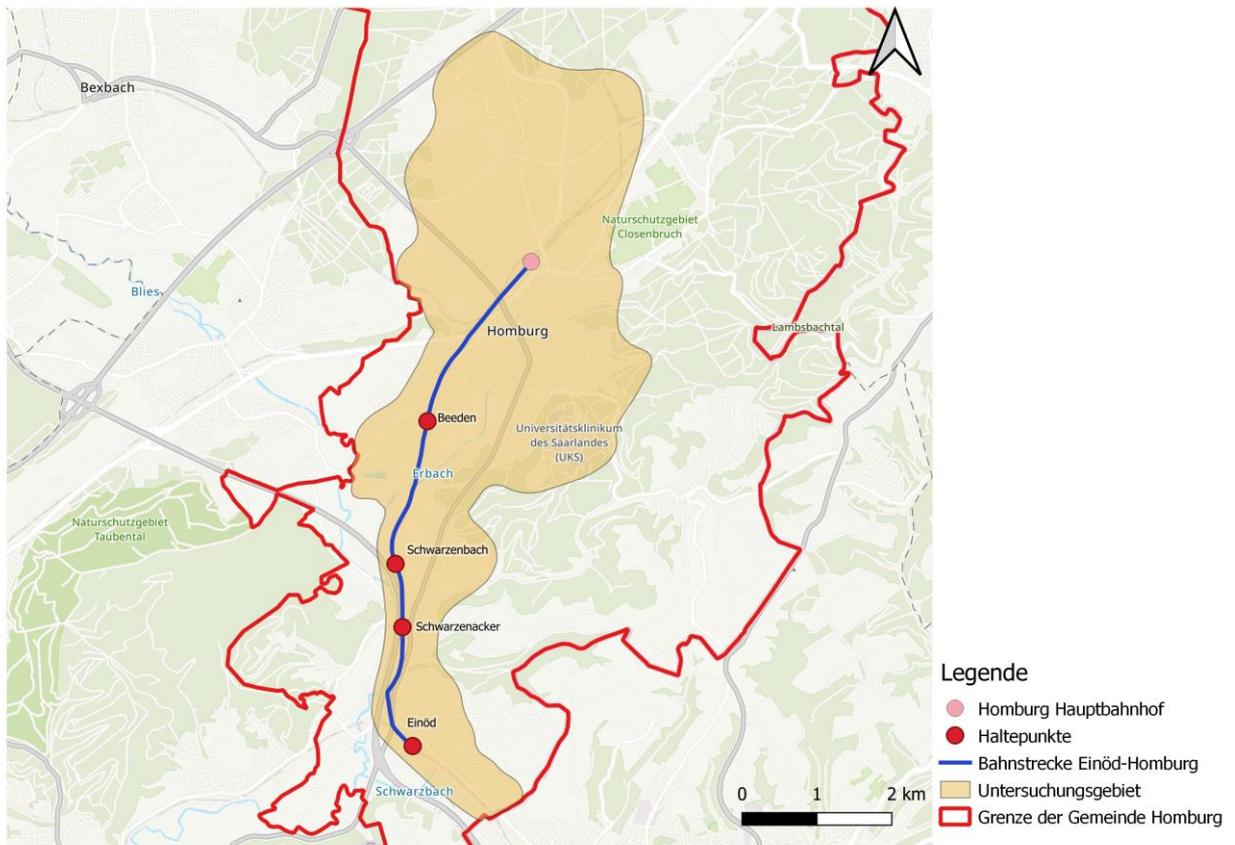


Abbildung 2: Untersuchungsraum mit Bahnstrecke Einöd-Homburg

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.

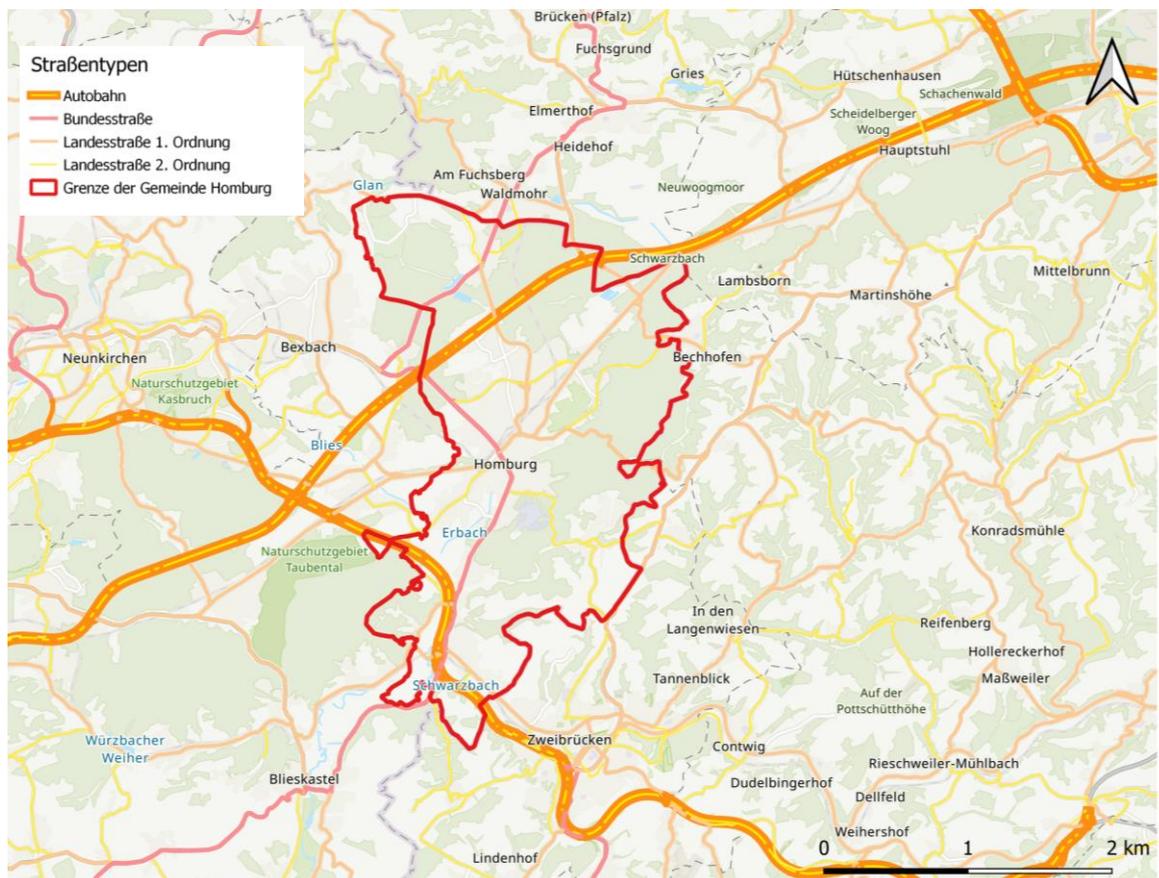


Abbildung 3: Verkehrliche Einordnung Homburgs – Straßennetz

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.

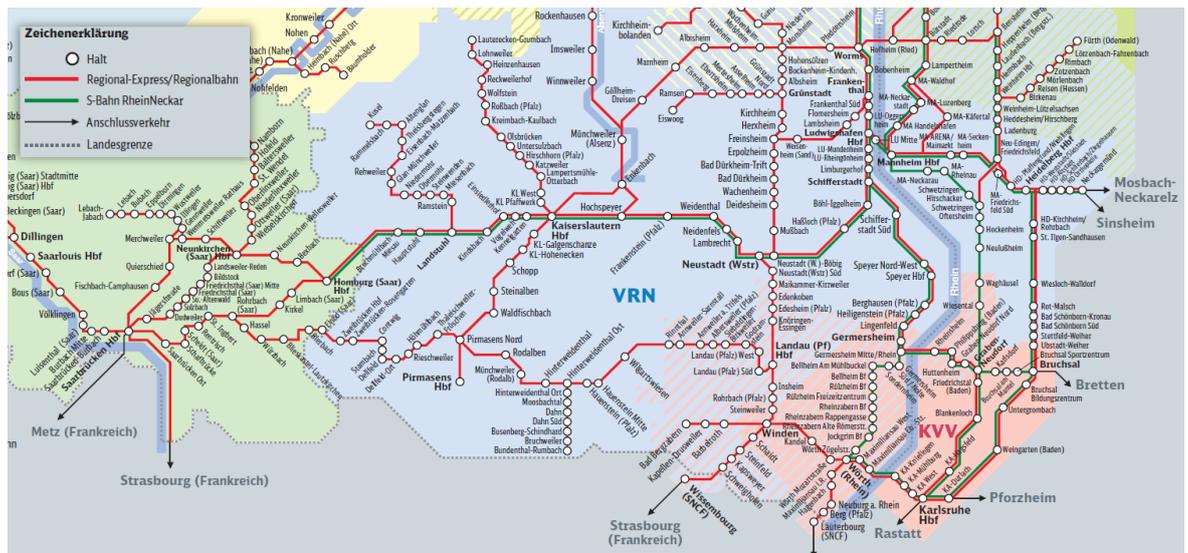


Abbildung 4: Verkehrliche Einordnung Homburgs – ÖV-Netz

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.

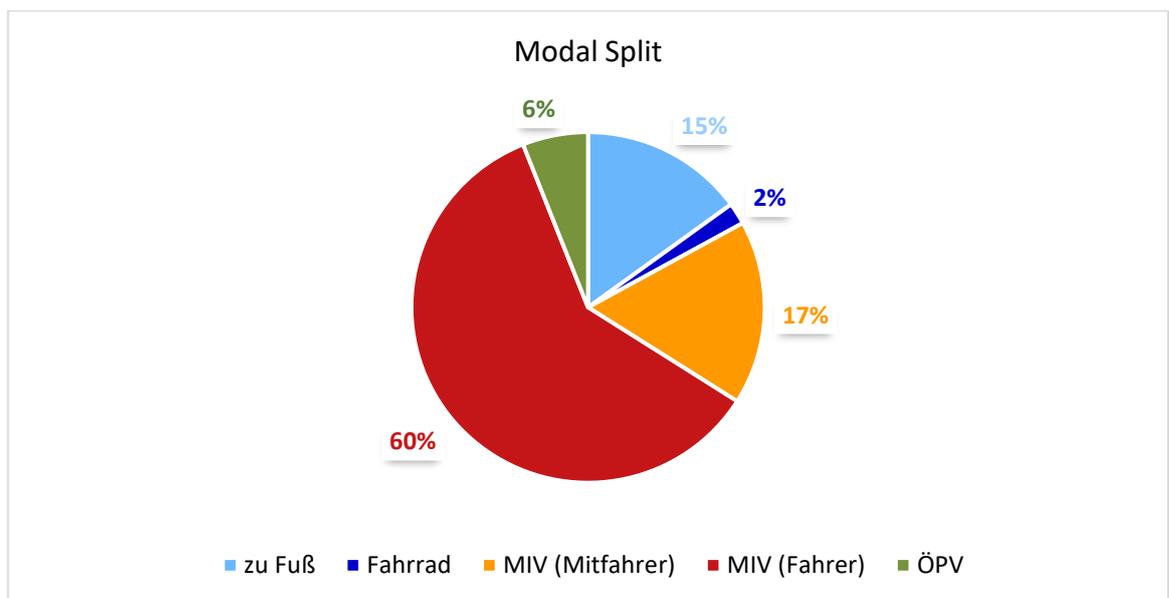


Abbildung 5: Modal Split nach Hauptverkehrsmitteln (fehlende Angaben aufgefüllt) (MiT, 2017)

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.

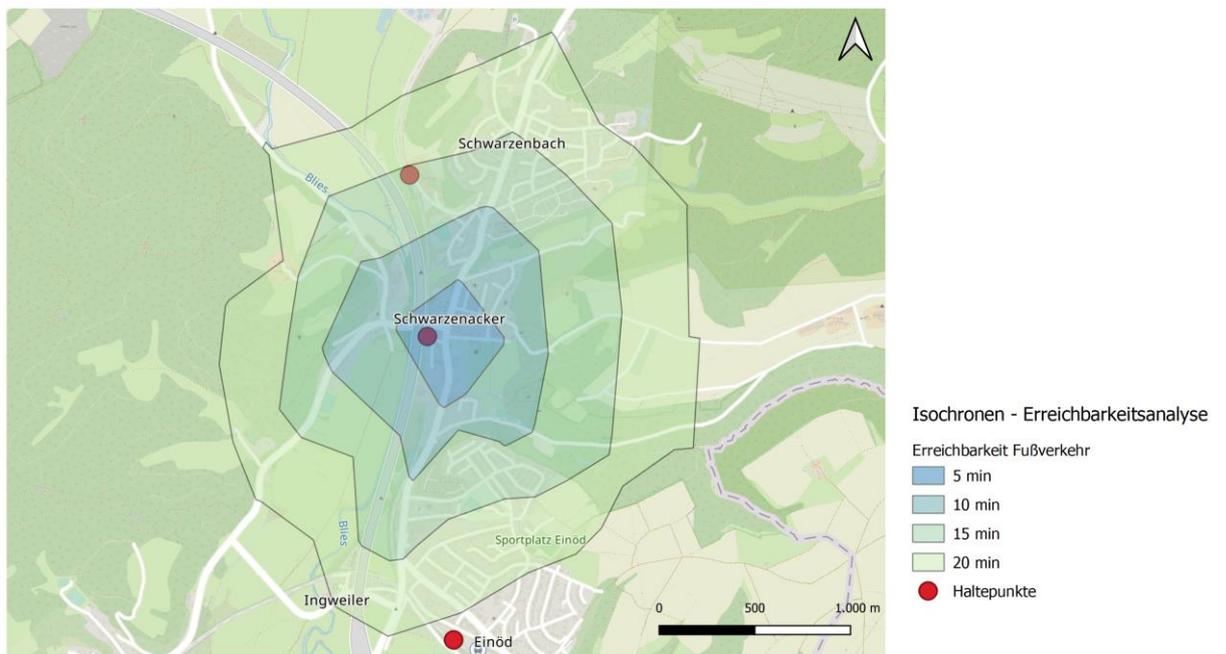


Abbildung 6: Erreichbarkeit Fußverkehr Haltepunkt Schwarzenacker

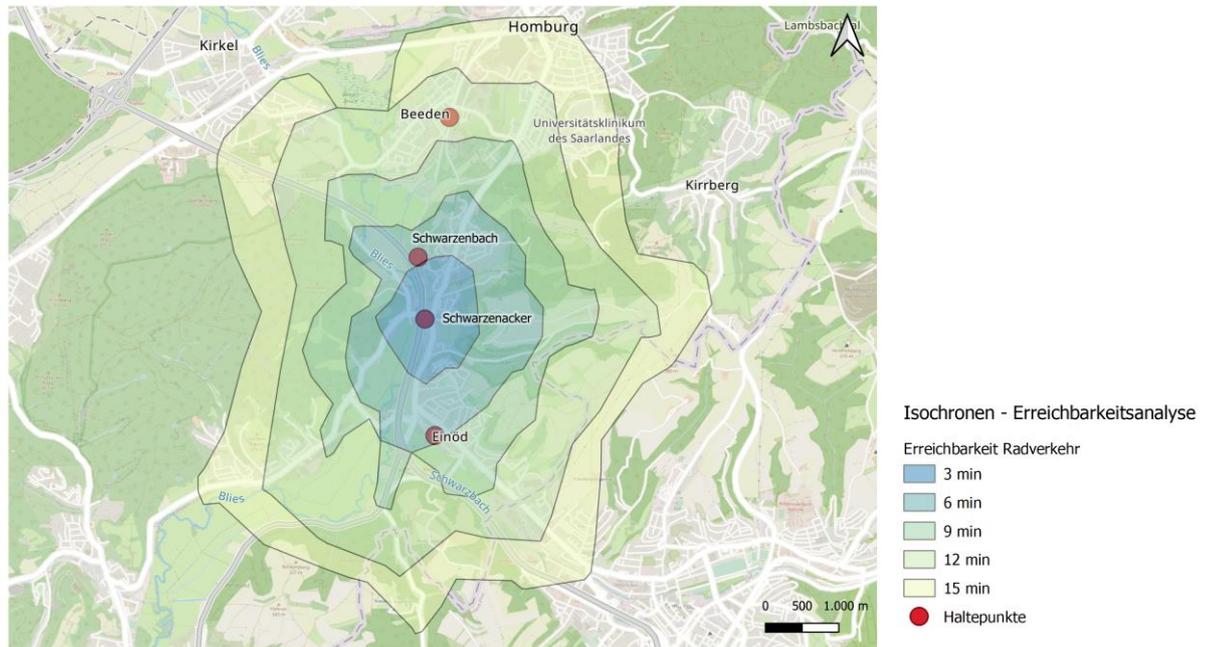


Abbildung 7: Erreichbarkeit Radverkehr Haltepunkt Schwarzenacker

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.

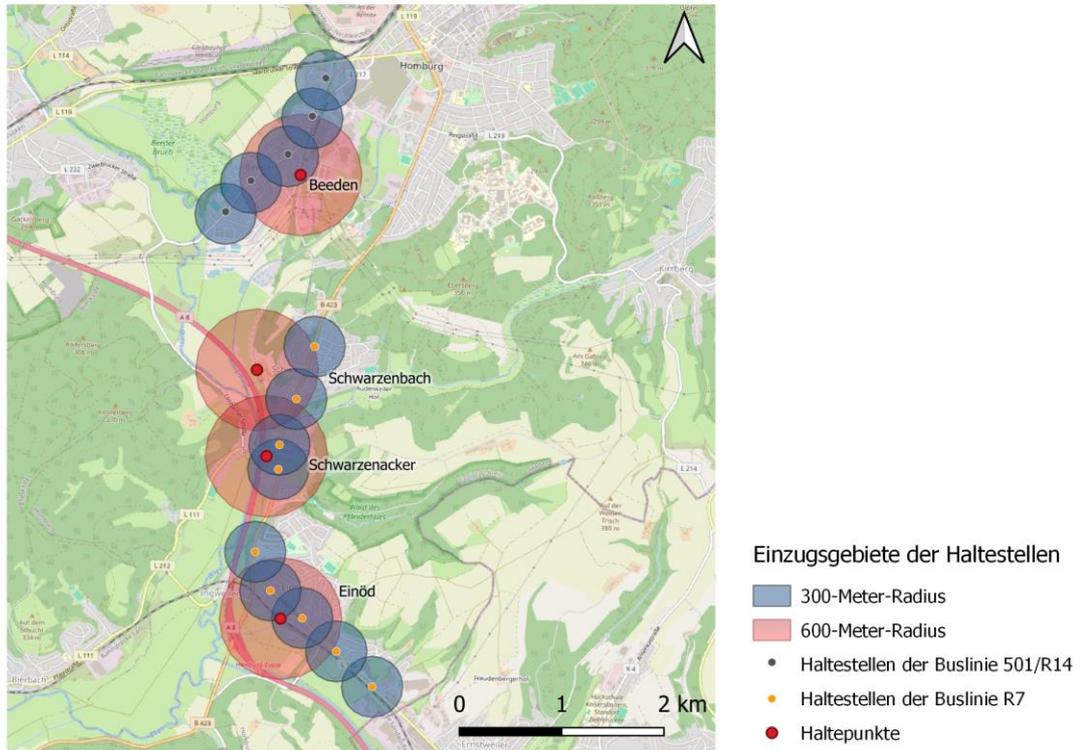


Abbildung 8: Einzugsgebiete der Haltestellen

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.

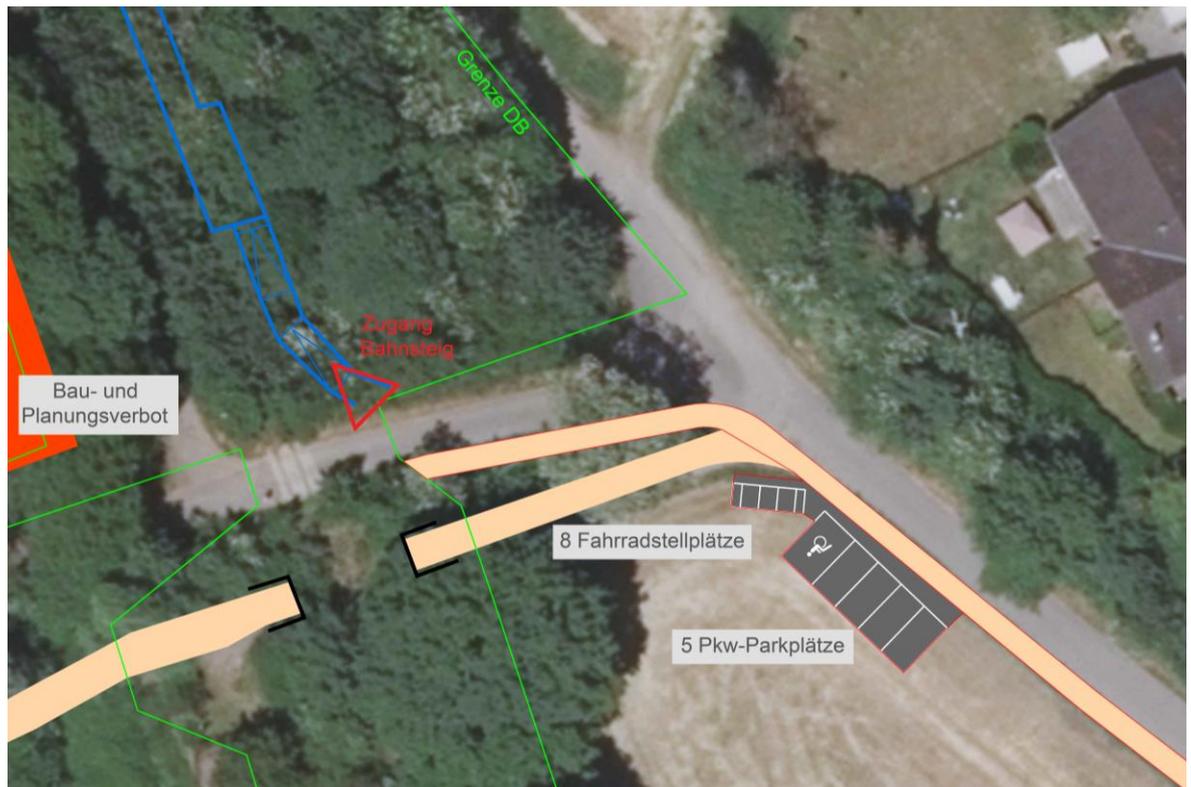


Abbildung 11: P+R- und B+R-Anlagen am Haltepunkt Schwarzenbach

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.

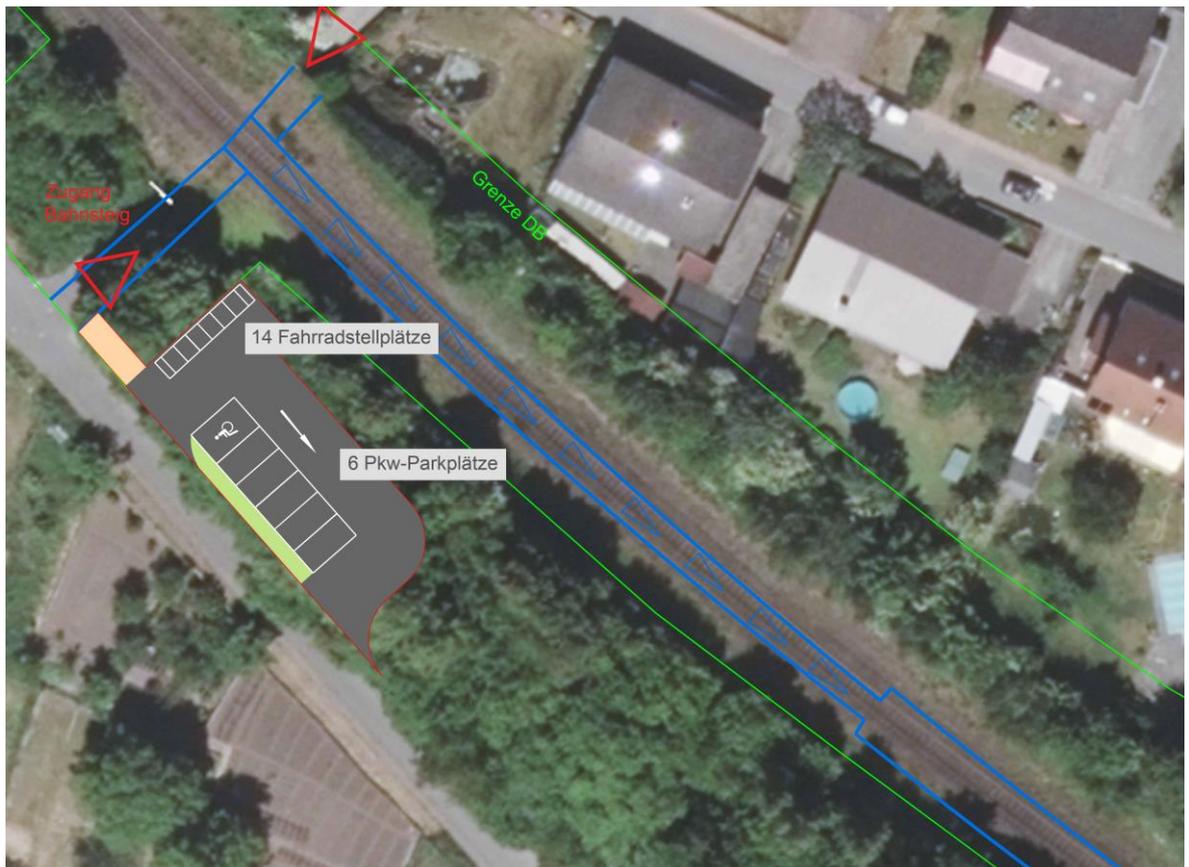


Abbildung 14: P+R- und B+R-Anlagen am Bahnhof Einöd

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

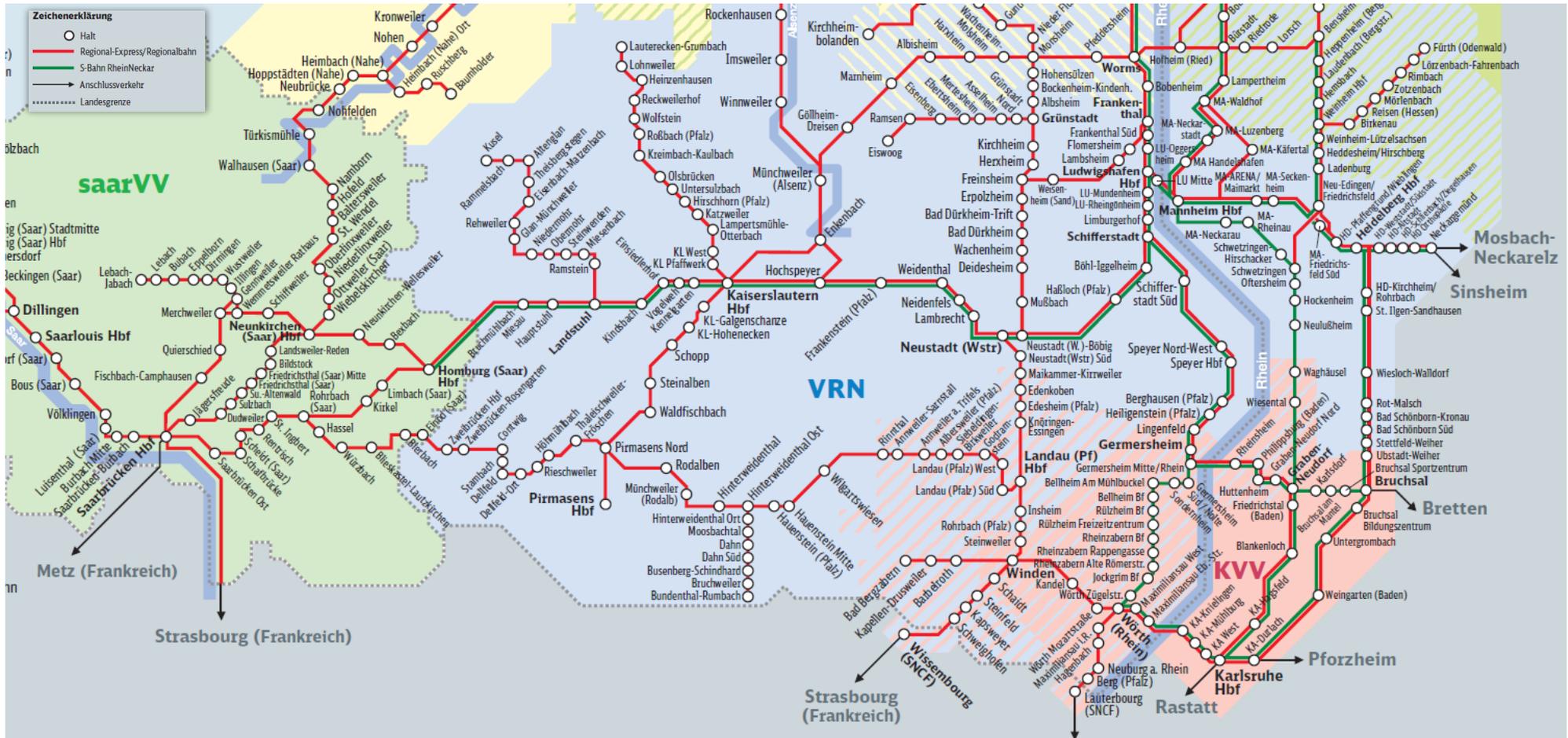


- Autobahnkreuz Neunkirchen mit A6 und A8
- Bundesstraße B423 durch Homburg

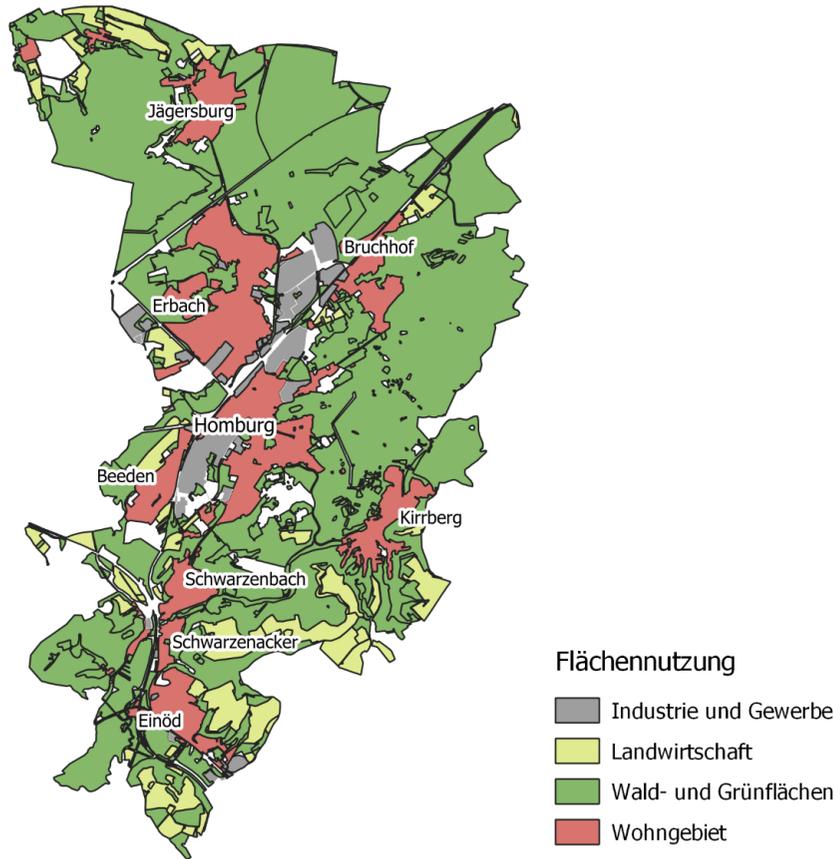
Straßentypen

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

Verkehrliche Einbindung ÖPNV

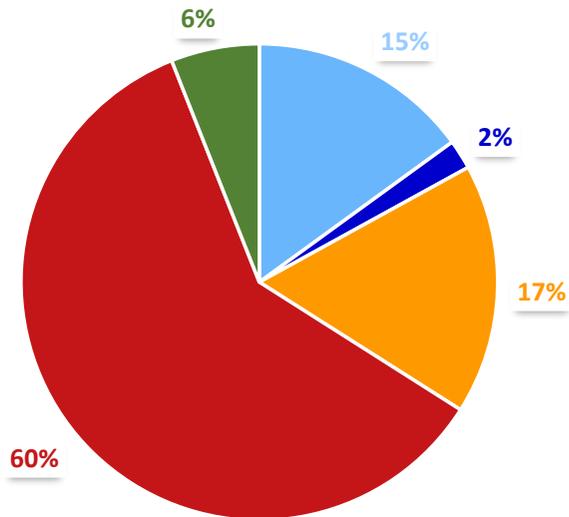


Homburg – Flächennutzung



Mobilitätsdaten Homburg

Modal Split



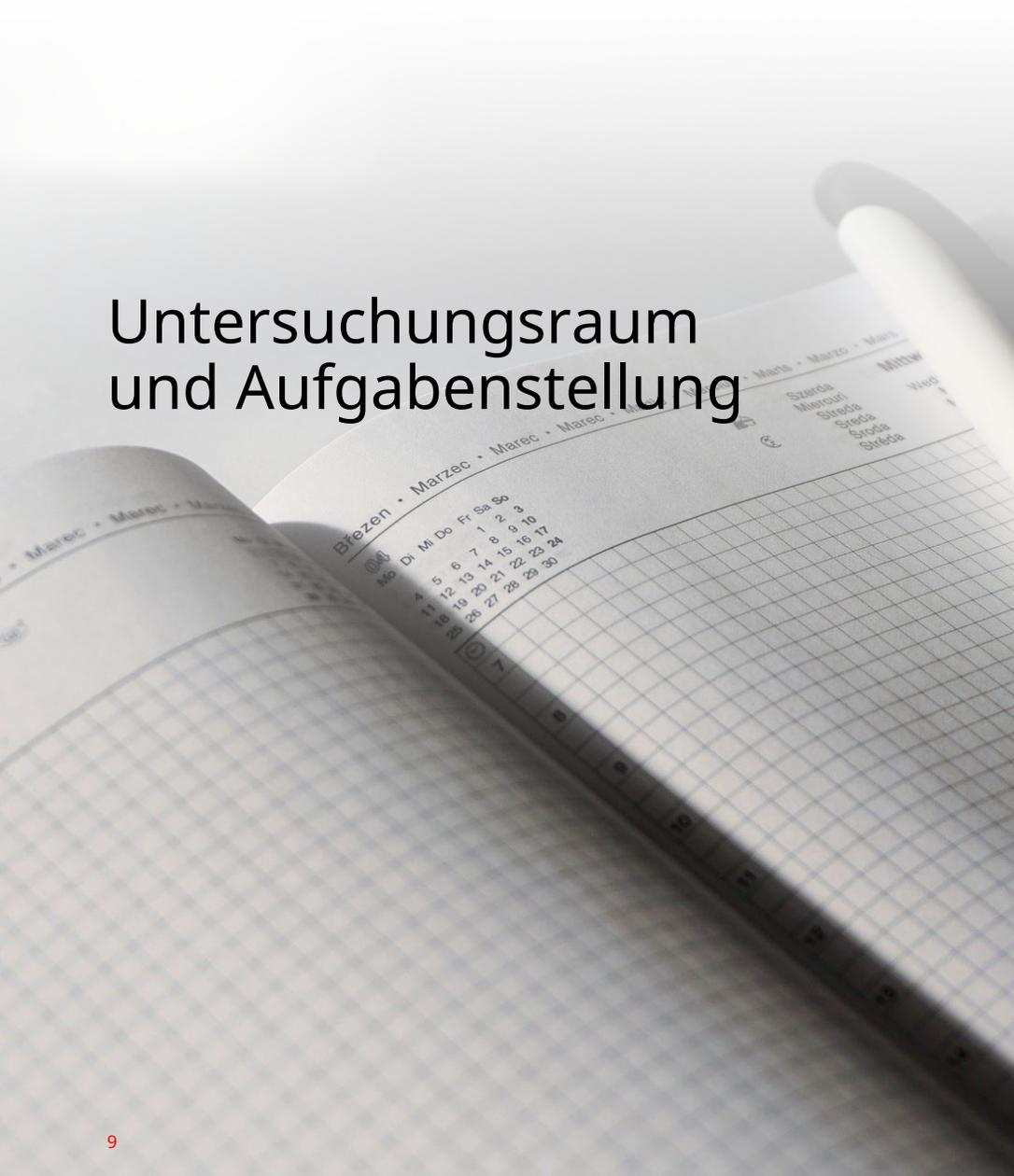
■ zu Fuß ■ Fahrrad ■ MIV (Mitfahrer) ■ MIV (Fahrer) ■ ÖPV

Nach Hauptverkehrsmittel (fehlende Angaben aufgefüllt)

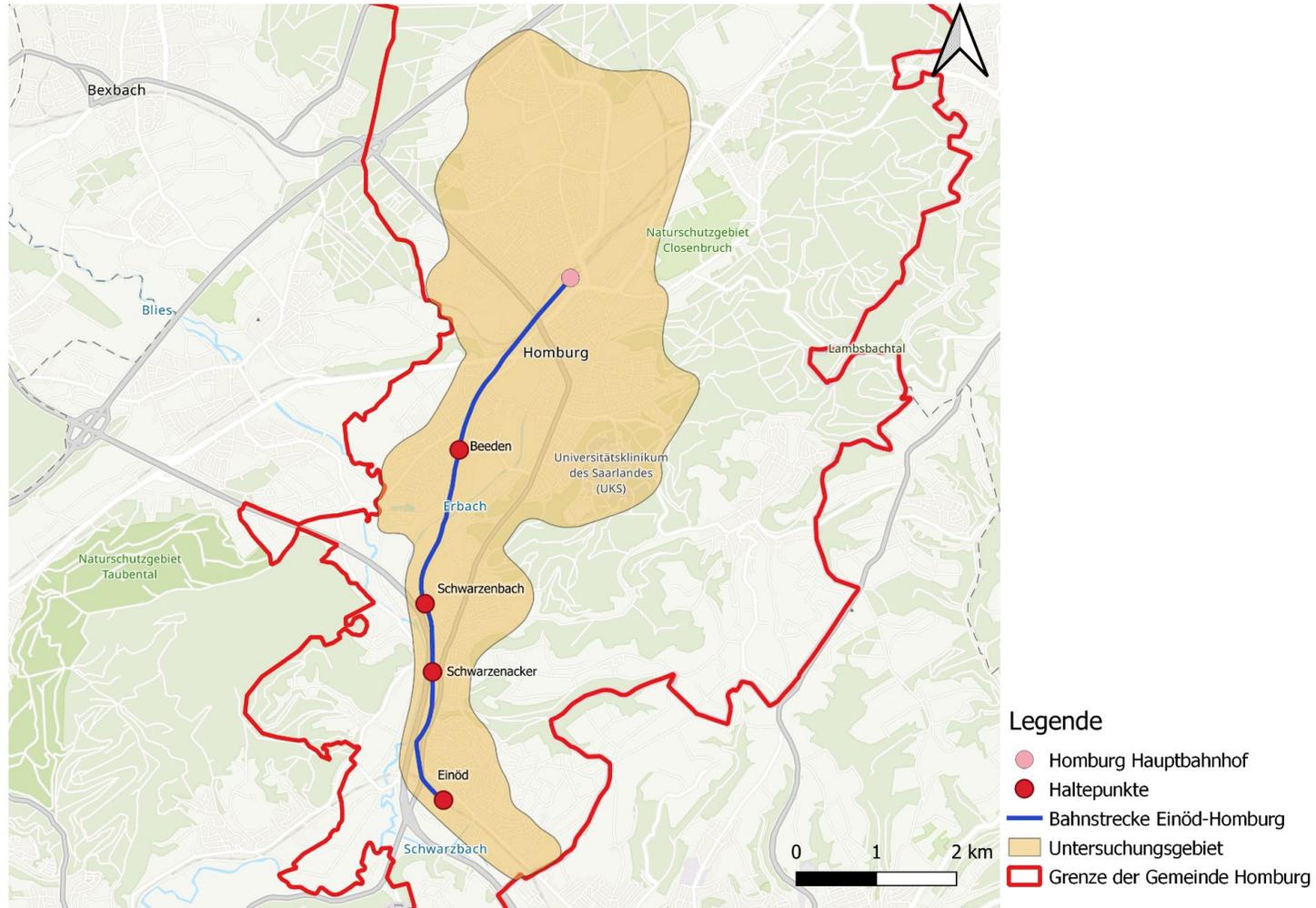
Quelle: MiT, 2017

- 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

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

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

Vorhabenträger:
OBERMEYER
Infrastruktur
OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG
Plänen-+Bauwesen-Gesellschaft
Niederlassung Karlsruhe
Zur Gießerei 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 (ppw)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

- Werktäglich 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

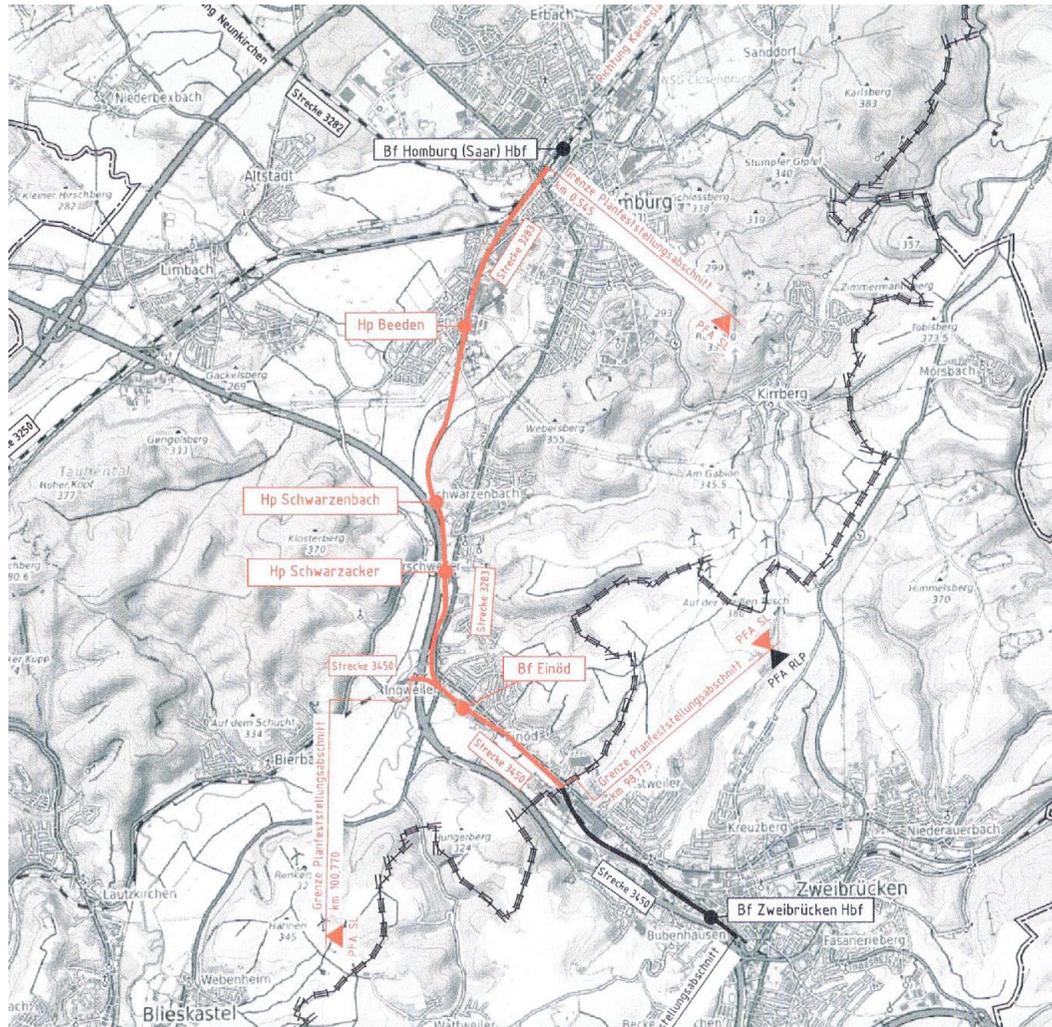
Vorfasser:
OBERMEYER
Planfest-
OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG
Planen – Beraten – Gemanet
Niederlassung Karlsruhe
Zur Glöckerei 18
76227 Karlsruhe

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

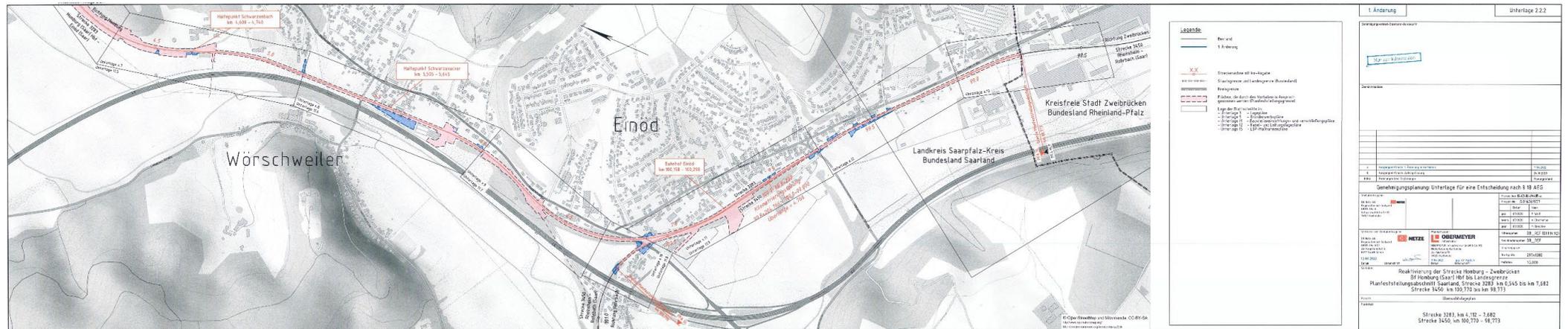
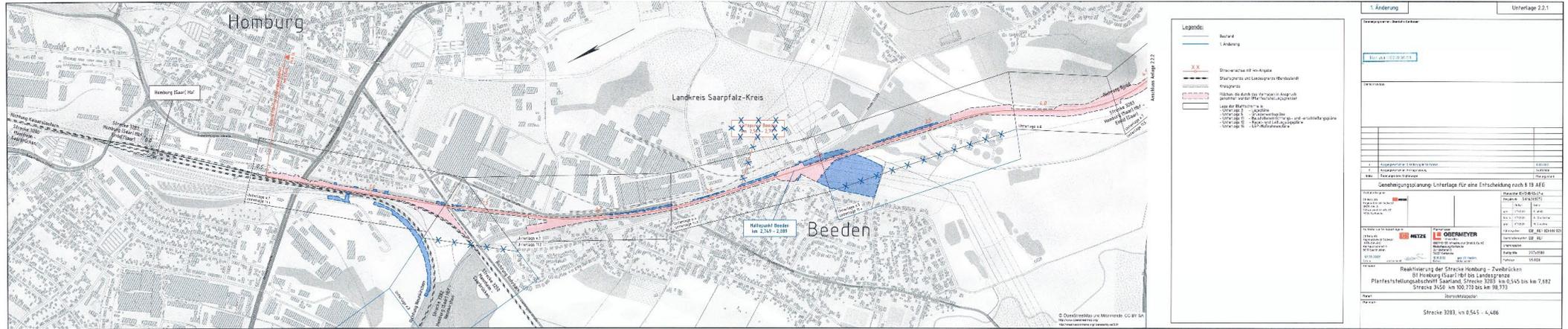
Genehmigungsweg: Eisenbahn-Bundesamt

Planfeststellungsbeschluss gem. § 18 AEG
am 18.10.2023
St 174-2020/017
Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken
Im Auftrag *C. Jäger*
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

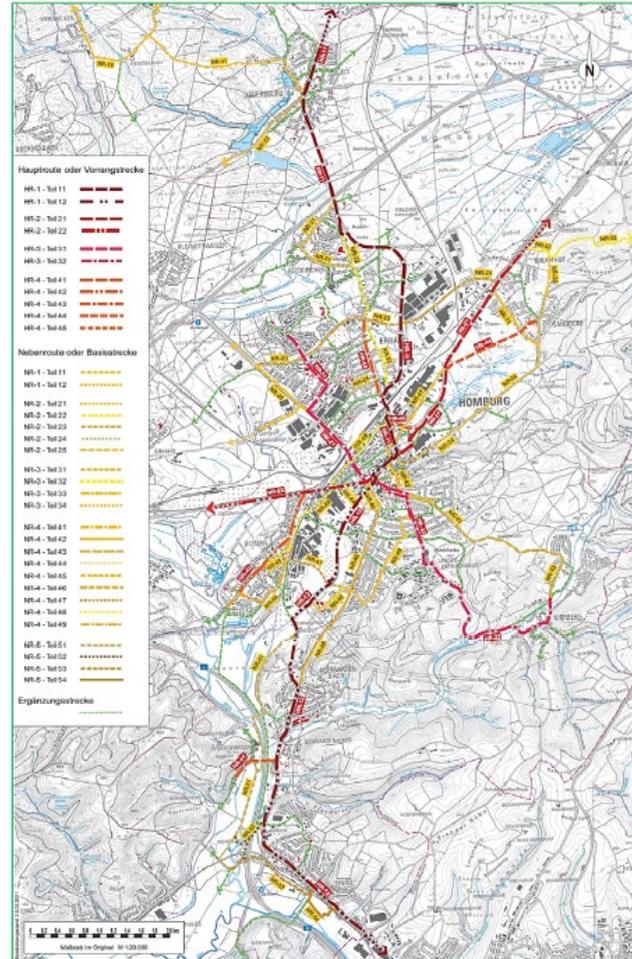


Bild 40: Haupt- und Nebenrouten des Radverkehrszielnetzes

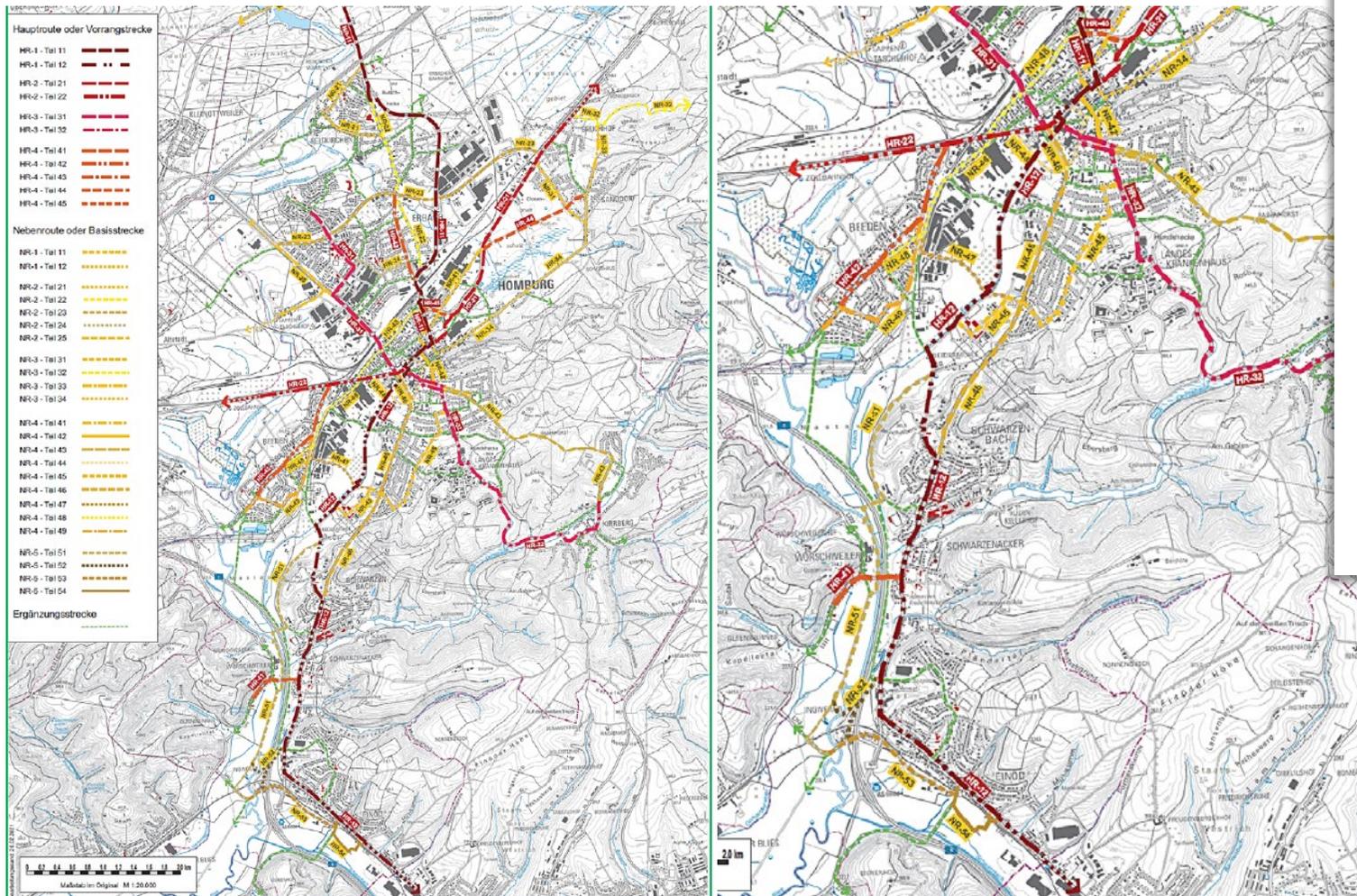
Radwegekonzept Homburg



Ein Leitfaden für mehr Radfahren im Alltag

Mai 2021

Radwegekonzept Homburg



Radwegekonzept Homburg



Ein Leitfaden für mehr Radfahren im Alltag

Mai 2021

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

Axel Thös PLANUNG
Bräcker Str. 3
66132 Saarbrücken
Fon: 0681 891140
Fax: 0681 890141
servic@atp-saar.de

Bild 40: Haupt- und Nebenrouten des Radverkehrszielnetzes

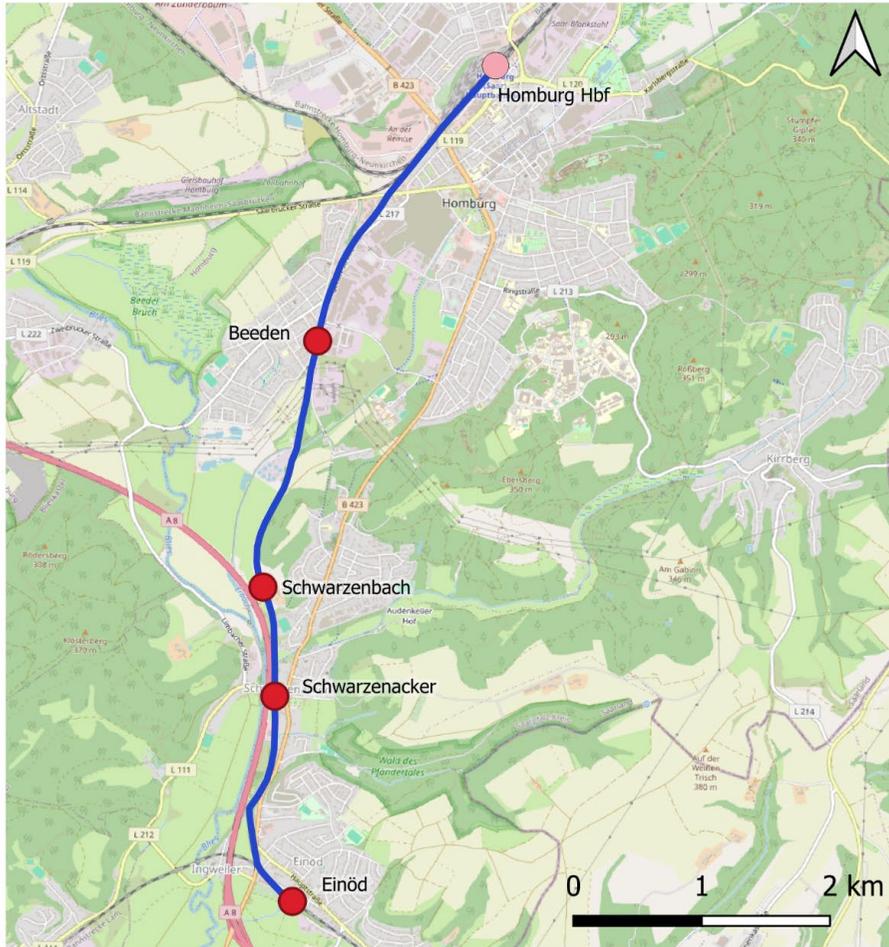
Nutzen-Kosten-Untersuchung S-Bahn-Verlängerung Homburg - Zweibrücken

- 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

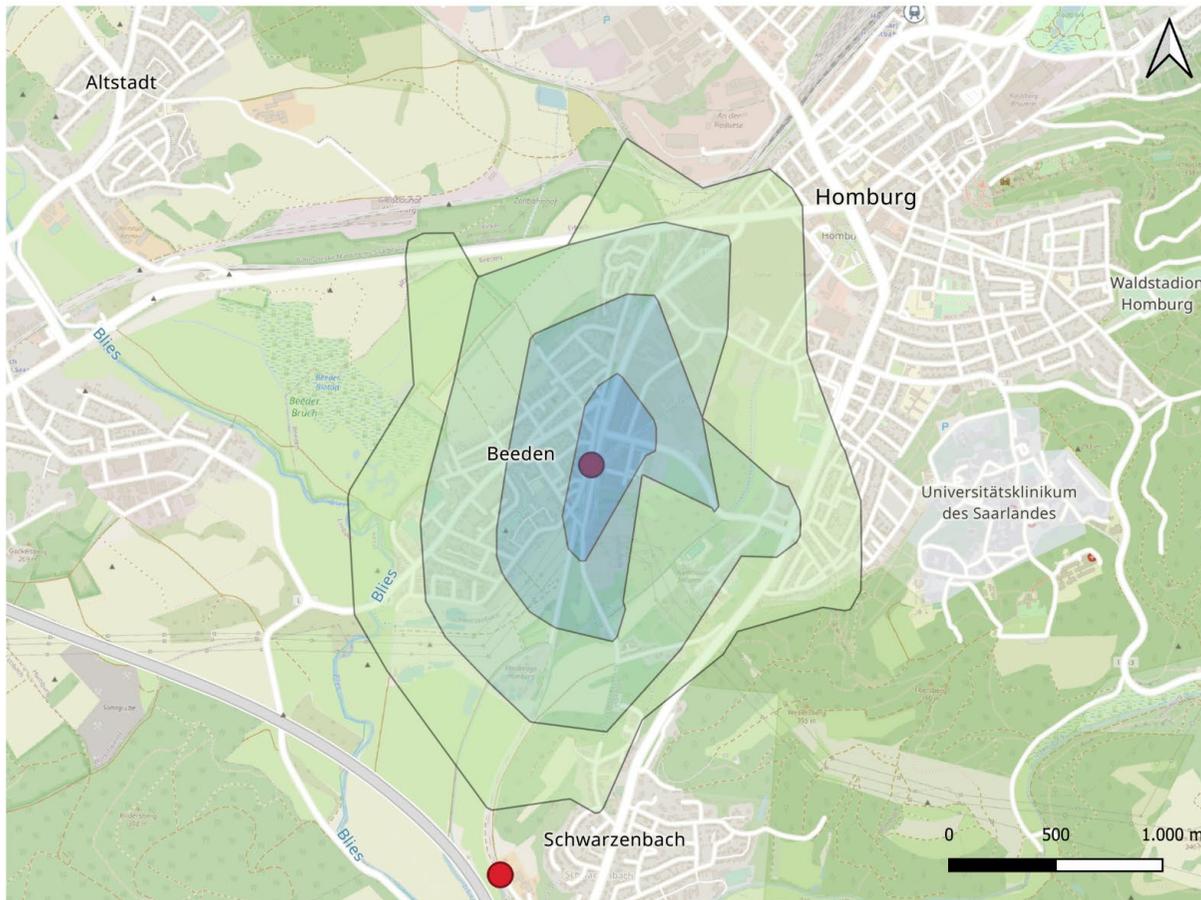


Übersichtskarte



● Haltepunkte

Isochrone – Erreichbarkeit Fußverkehr Haltepunkt Beeden



Isochronen - Erreichbarkeitsanalyse

Erreichbarkeit Fußverkehr

5 min

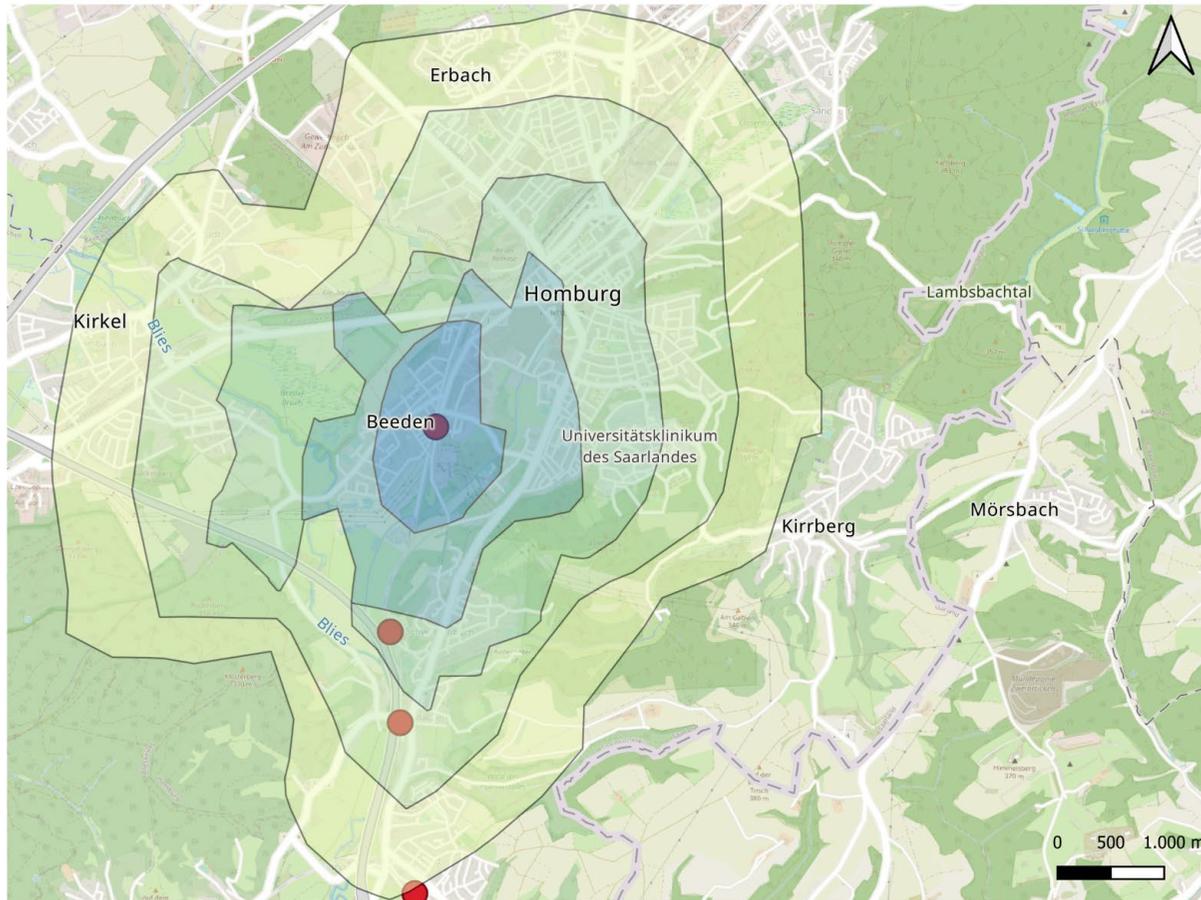
10 min

15 min

20 min

Haltepunkte

Isochrone – Erreichbarkeit Radverkehr Haltepunkt Beeden



Isochronen - Erreichbarkeitsanalyse

Erreichbarkeit Radverkehr

3 min

6 min

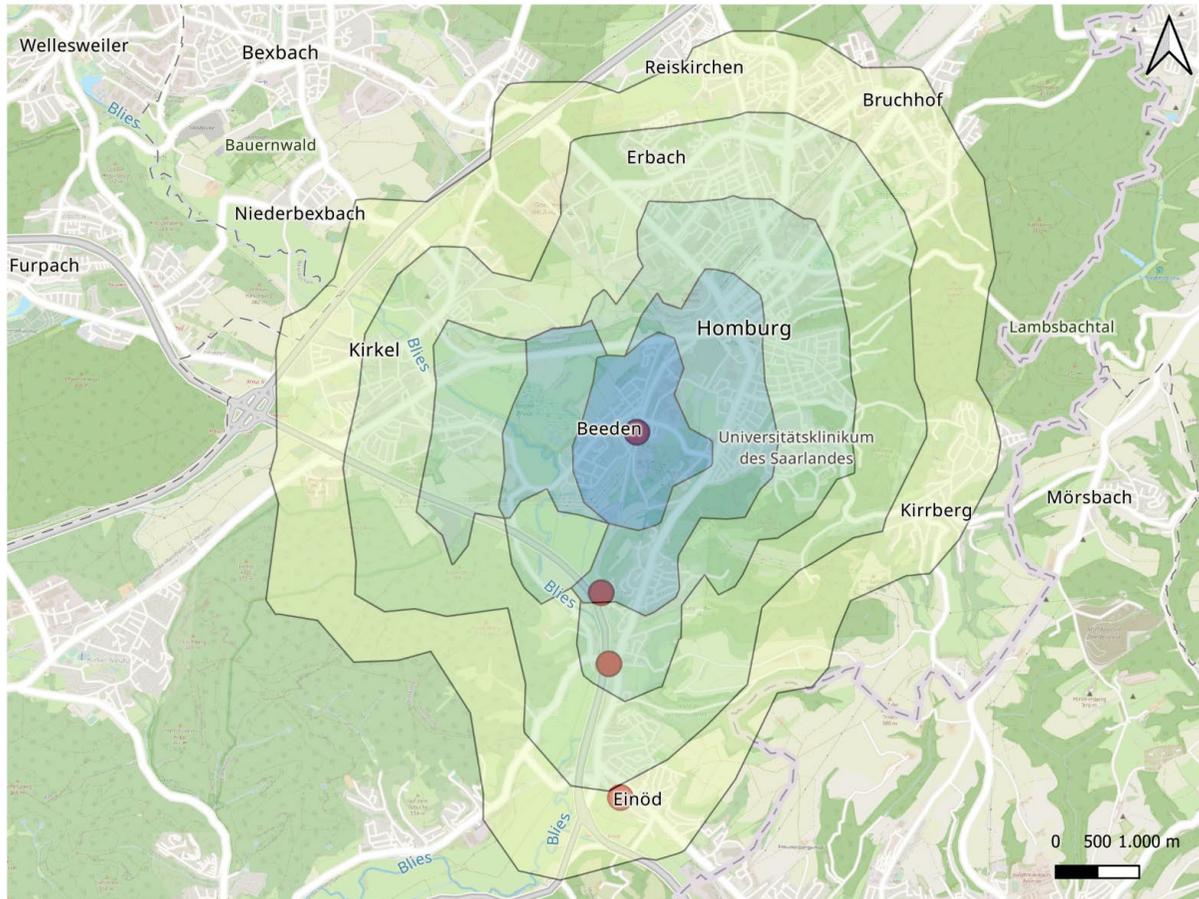
9 min

12 min

15 min

Haltepunkte

Isochrone – Erreichbarkeit elektrifizierter Radverkehr Haltepunkt Beeden

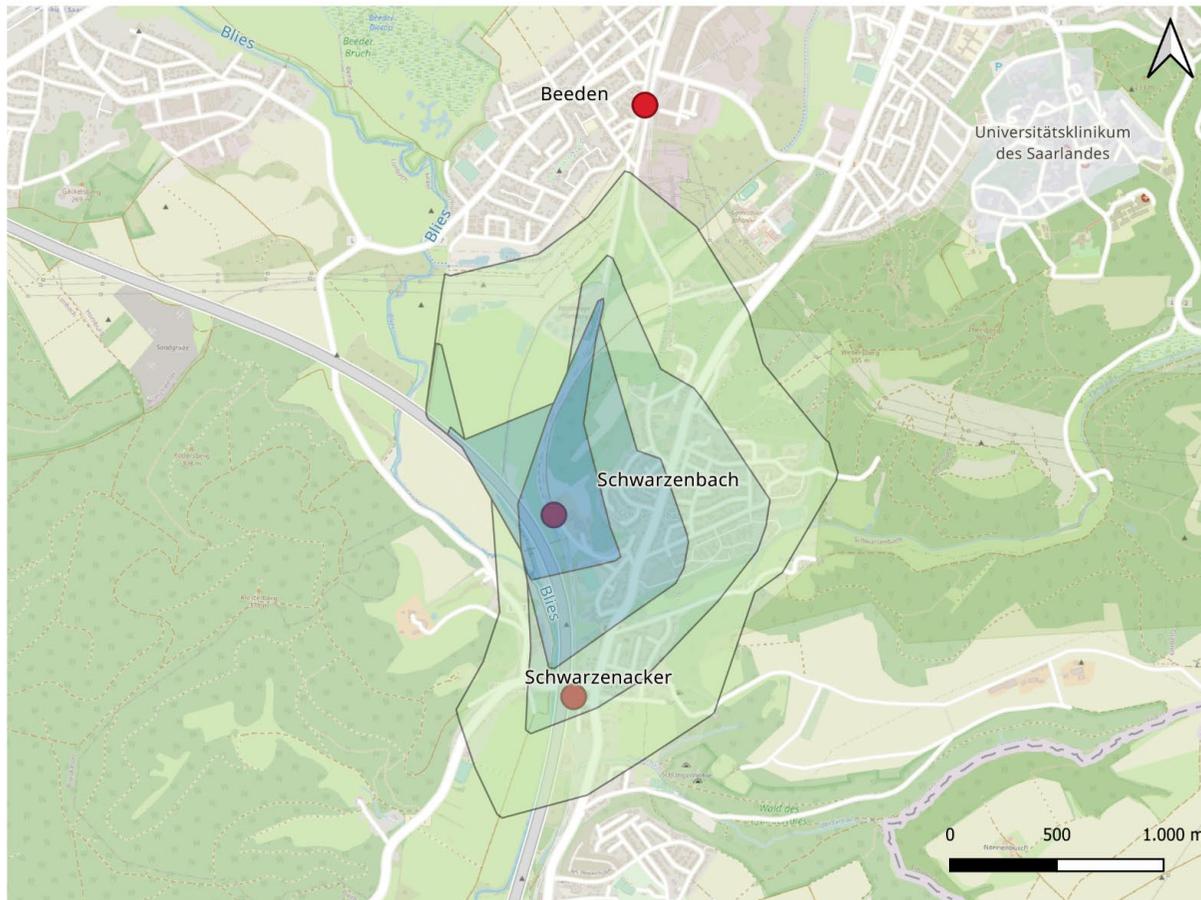


Isochronen - Erreichbarkeitsanalyse

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

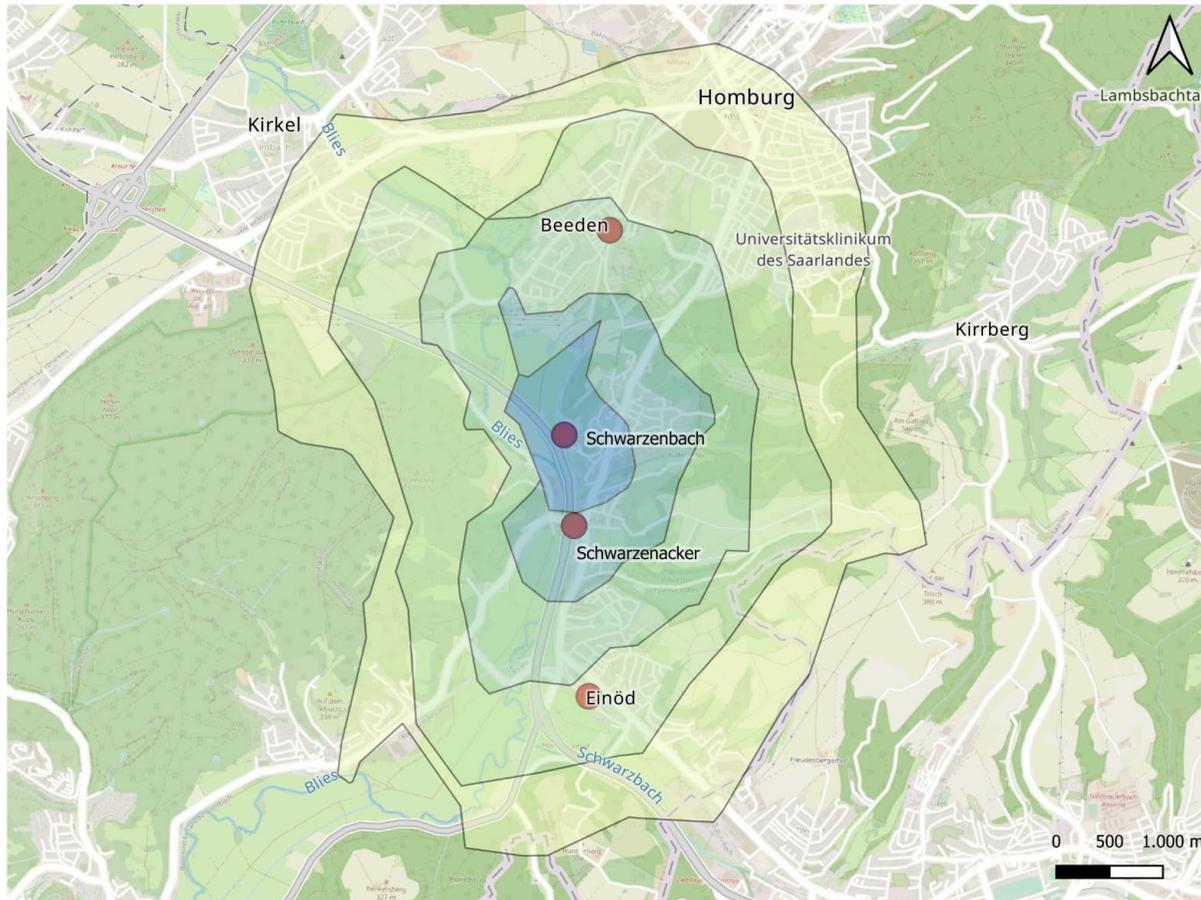
10 min

15 min

20 min

Haltepunkte

Isochrone – Erreichbarkeit Radverkehr Haltepunkt Schwarzenbach



Isochronen - Erreichbarkeitsanalyse

Erreichbarkeit Radverkehr

3 min

6 min

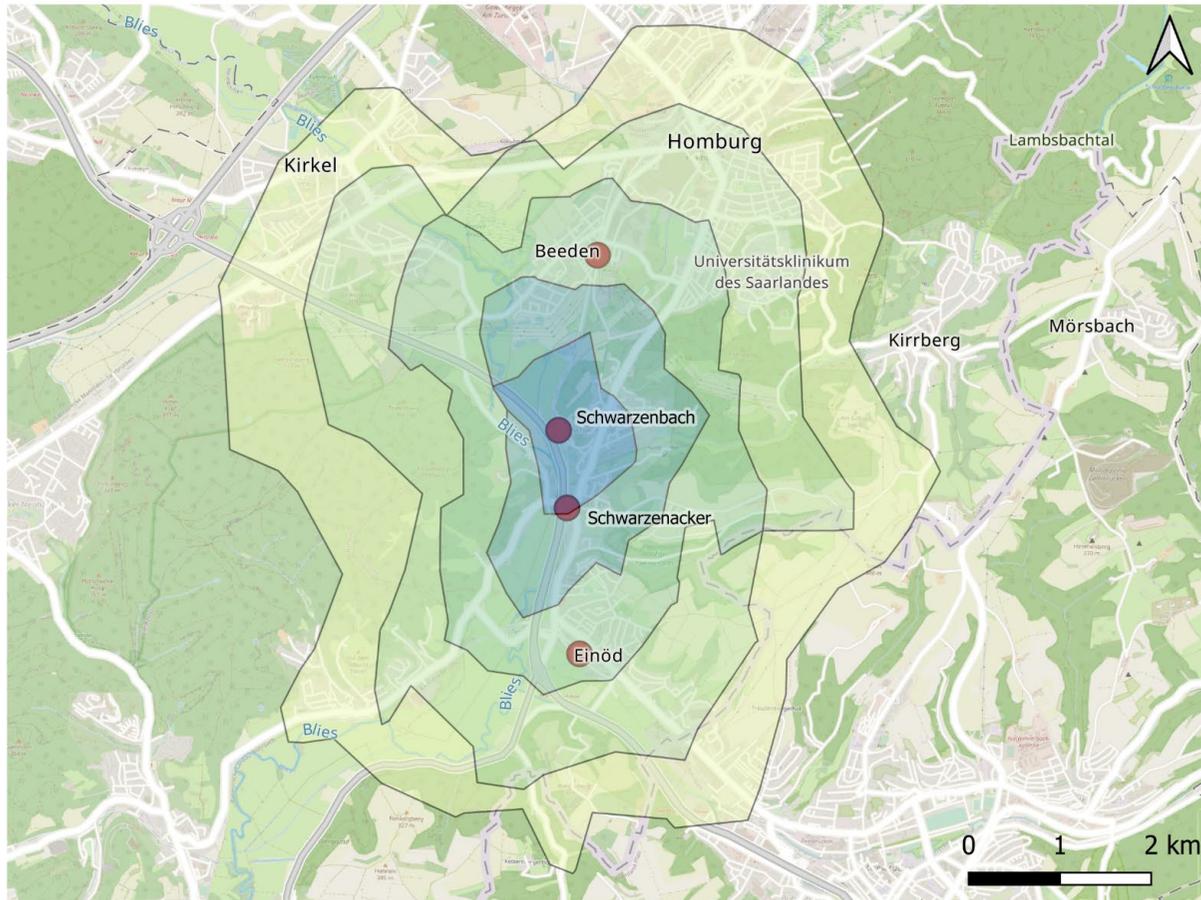
9 min

12 min

15 min

● Haltepunkte

Isochrone – Erreichbarkeit elektrifizierter Radverkehr Haltepunkt Schwarzenbach

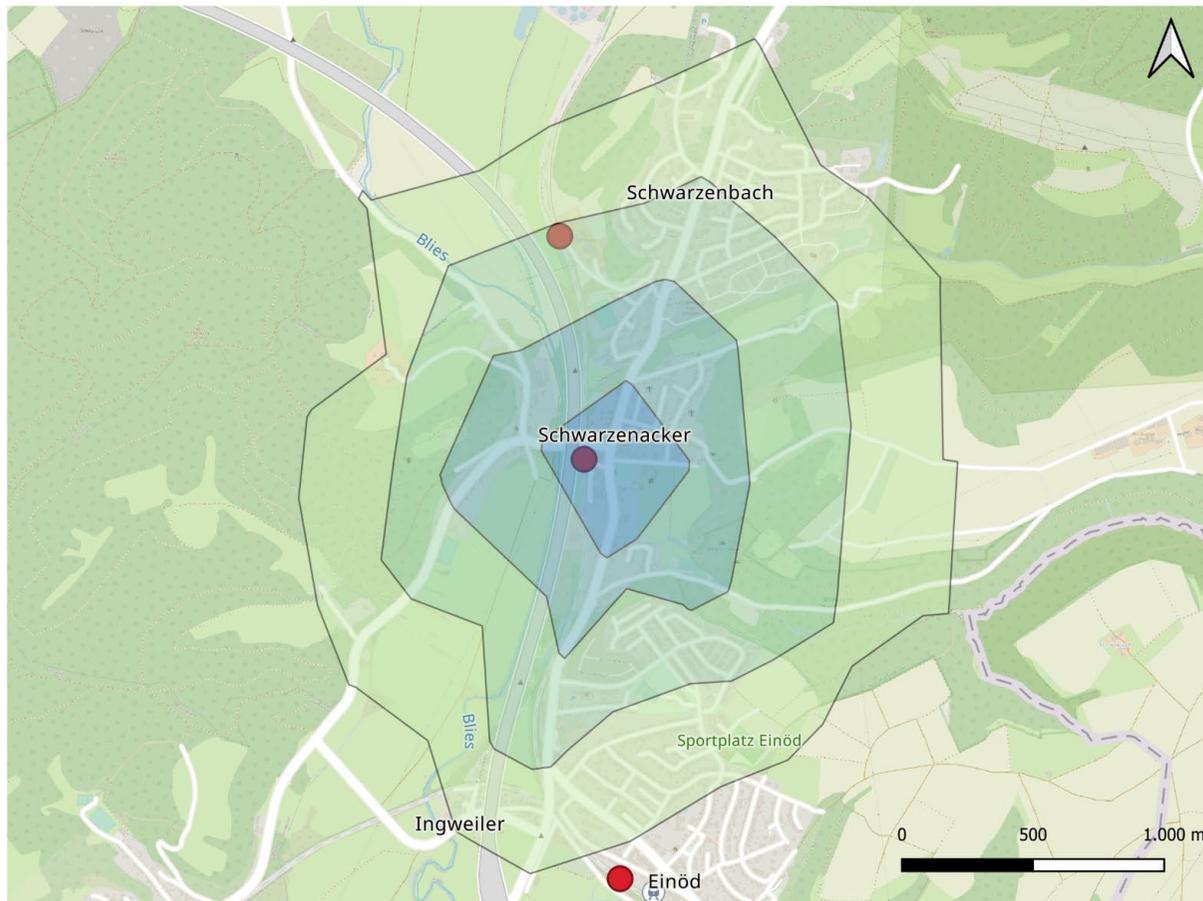


Isochronen - Erreichbarkeitsanalyse

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

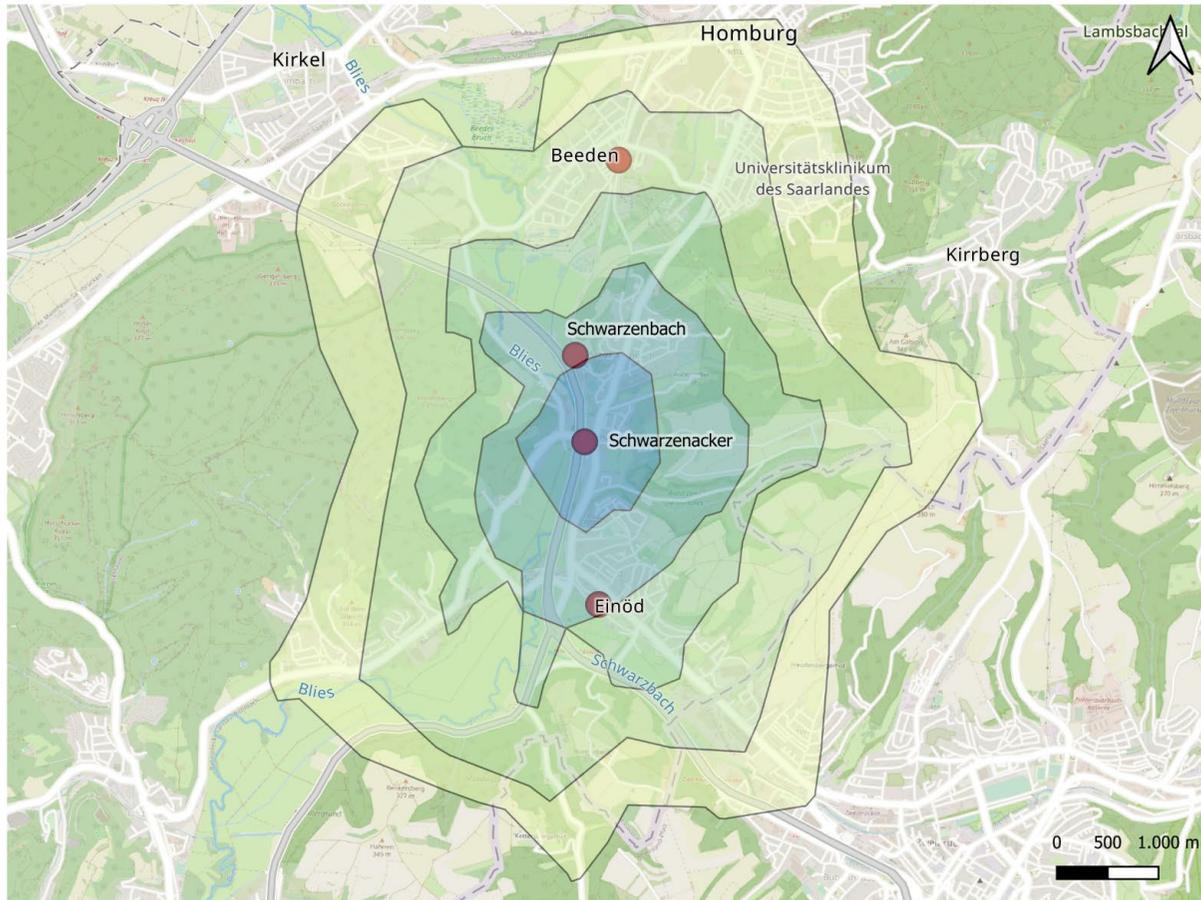
10 min

15 min

20 min

Haltepunkte

Isochrone – Erreichbarkeit Radverkehr Haltepunkt Schwarzenacker



Isochronen - Erreichbarkeitsanalyse

Erreichbarkeit Radverkehr

3 min

6 min

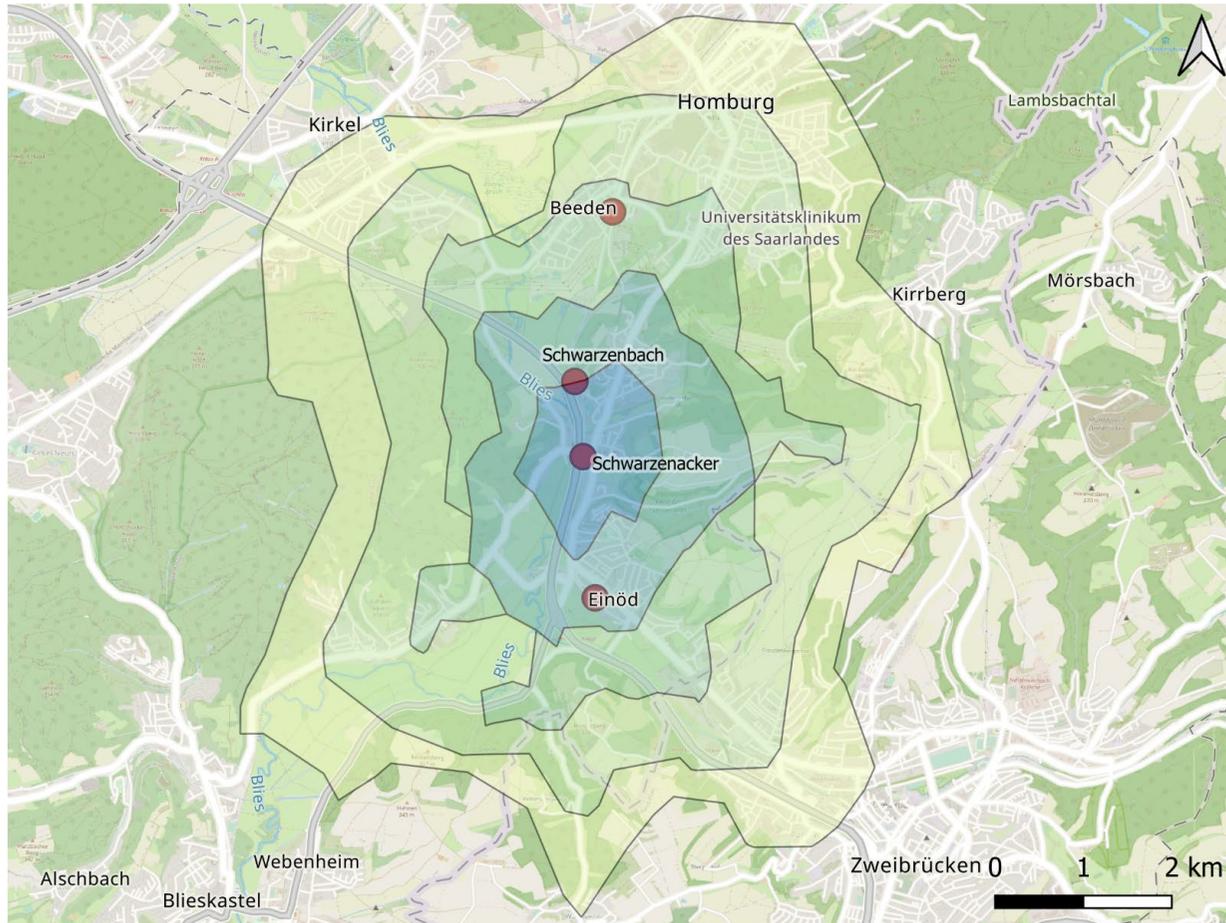
9 min

12 min

15 min

Haltepunkte

Isochrone – Erreichbarkeit elektrifizierter Radverkehr Haltepunkt Schwarzenacker



Isochronen - Erreichbarkeitsanalyse

Erreichbarkeit elektrifizierter Radverkehr

3 min

6 min

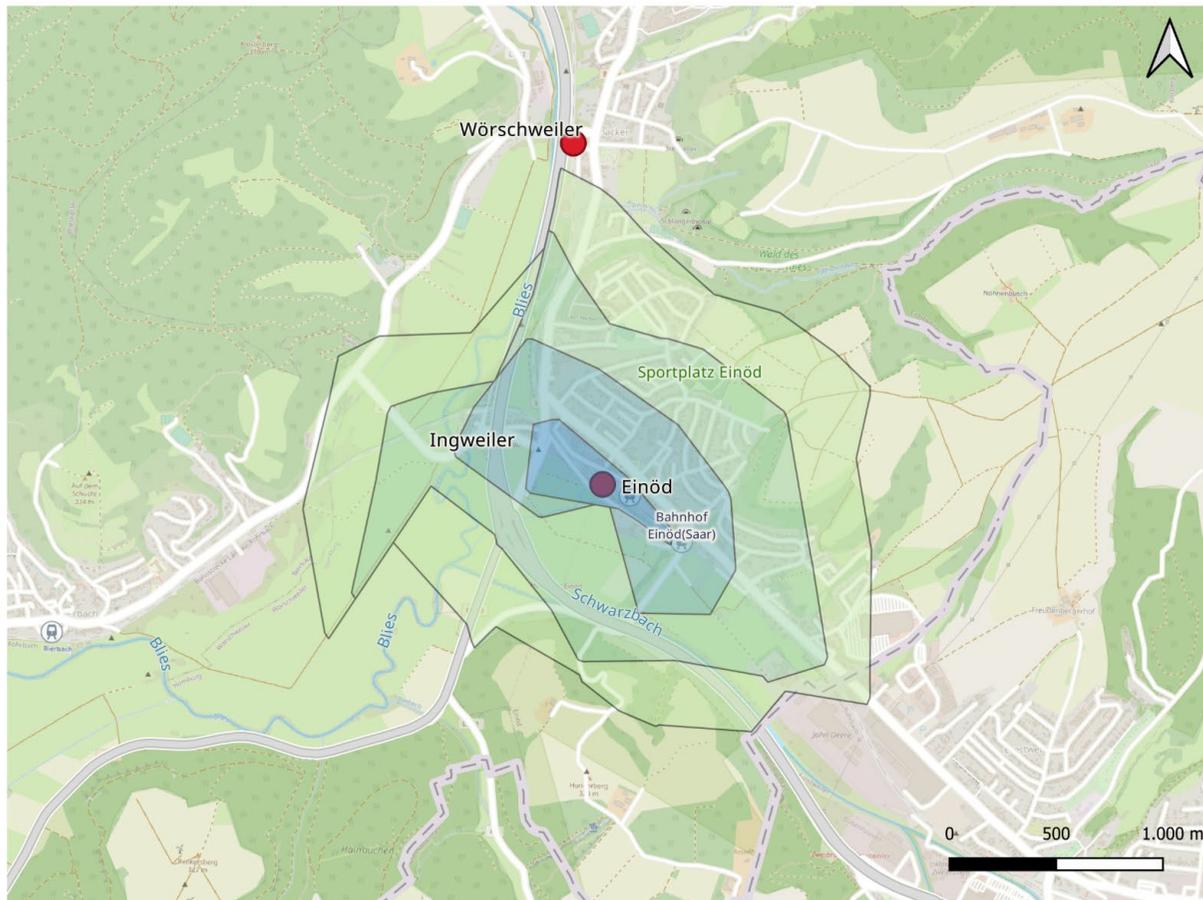
9 min

12 min

15 min

● Haltepunkte

Isochrone – Erreichbarkeit Fußverkehr Haltepunkt Einöd

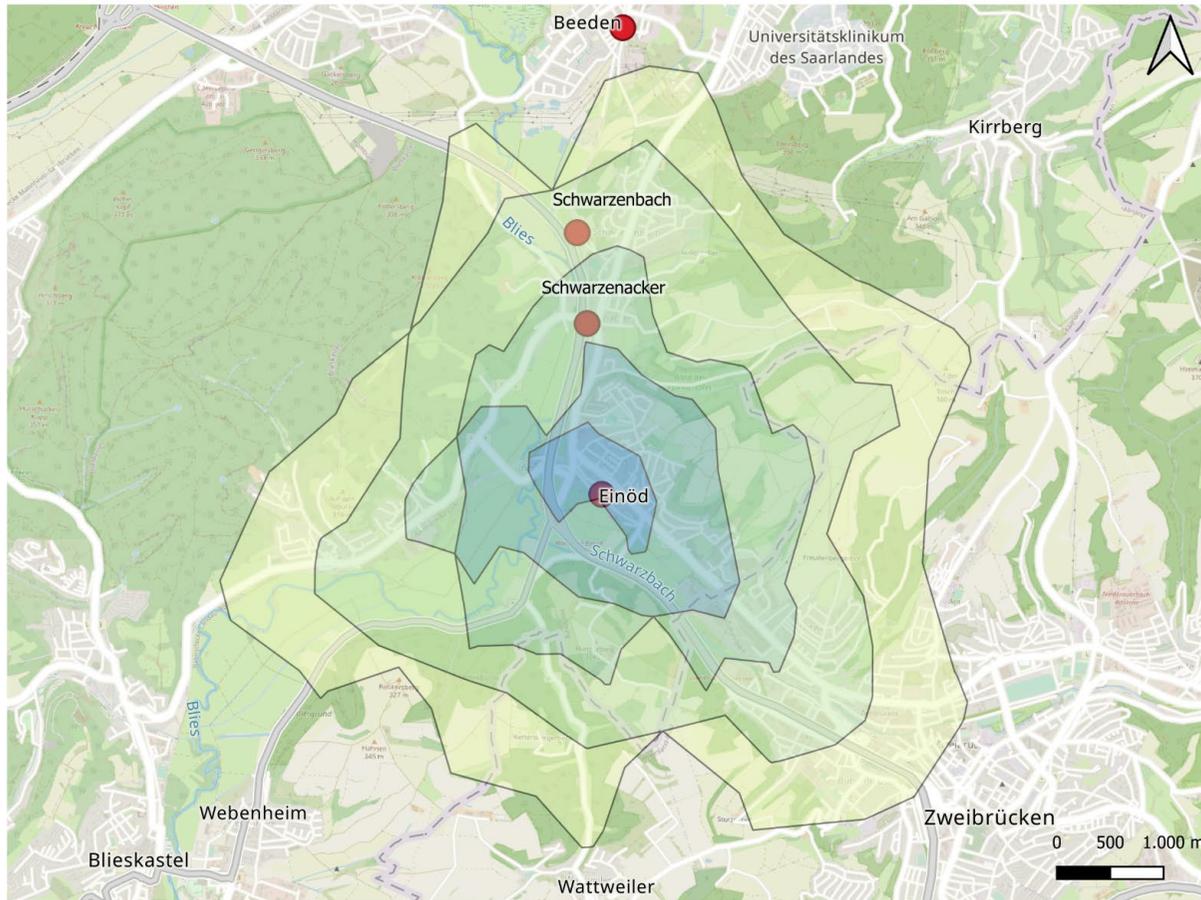


Isochronen - Erreichbarkeitsanalyse

Erreichbarkeit Fußverkehr

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

Isochrone – Erreichbarkeit Radverkehr Haltepunkt Einöd



Isochronen - Erreichbarkeitsanalyse

Erreichbarkeit Radverkehr

3 min

6 min

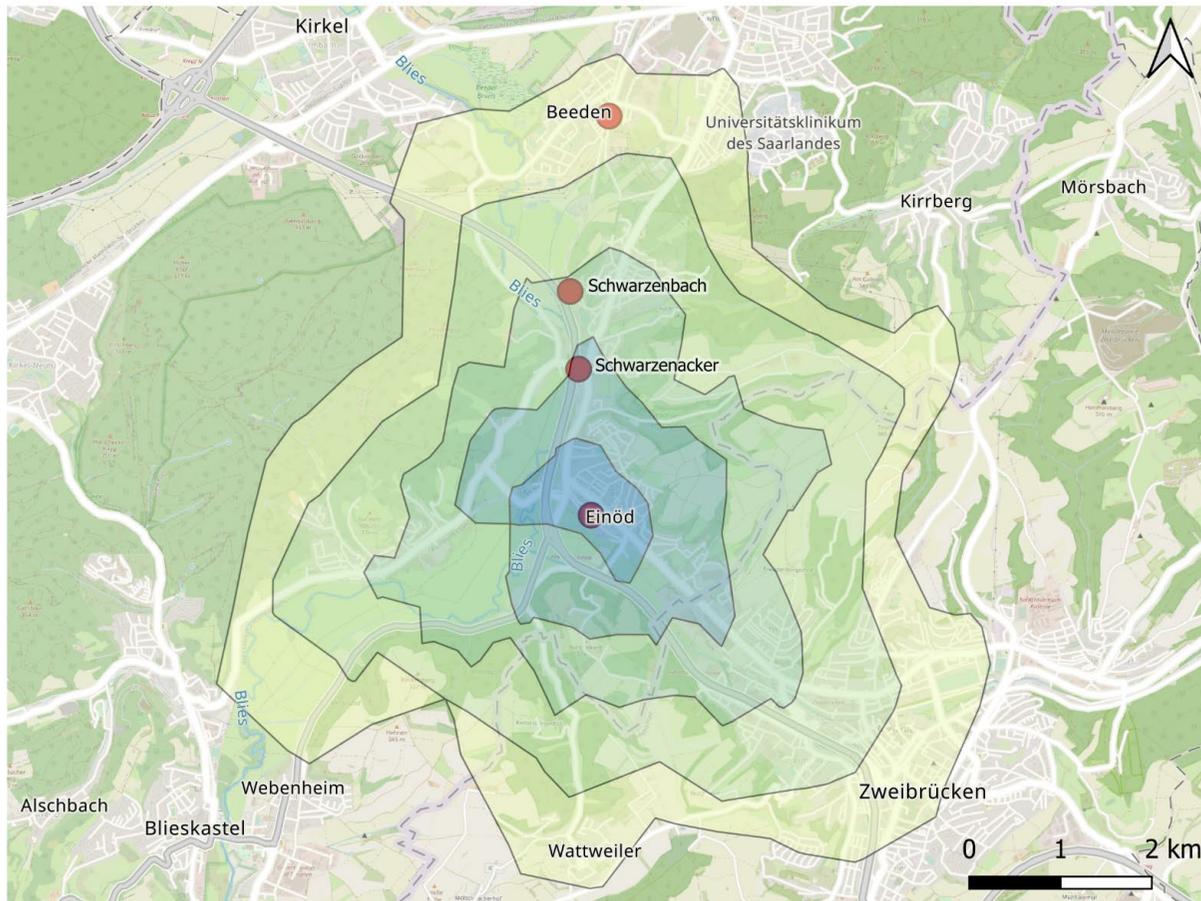
9 min

12 min

15 min

● Haltepunkte

Isochrone – Erreichbarkeit elektrifizierter Radverkehr Haltepunkt Einöd



Isochronen - Erreichbarkeitsanalyse

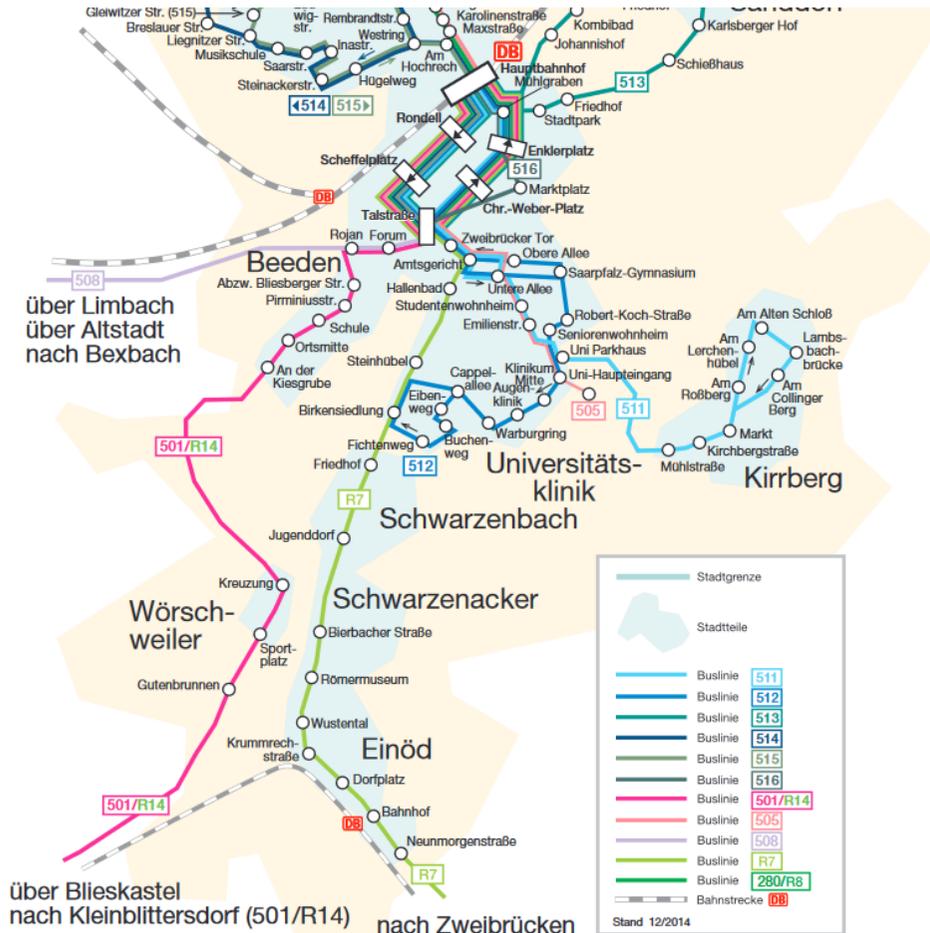
Erreichbarkeit elektrifizierter Radverkehr

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

Bestandssituation ÖPNV



Öffentlicher Nahverkehr – Verbindungen und Fahrzeit

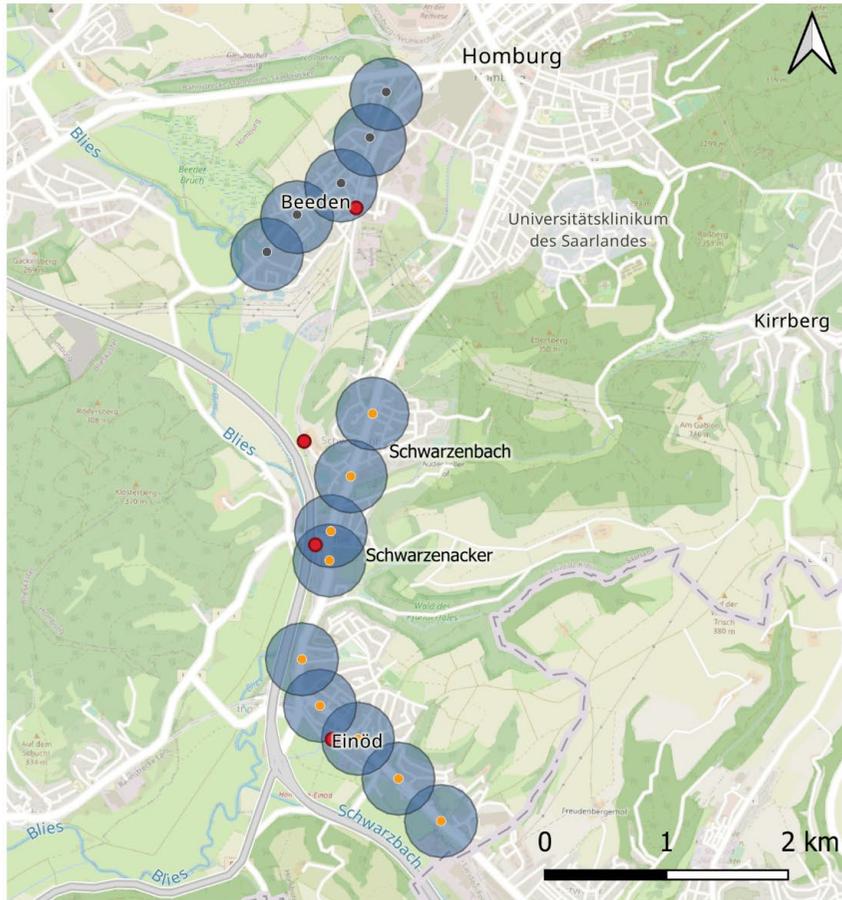


Buslinien auf der Relation der zu reaktivierenden Bahnstrecke

- 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

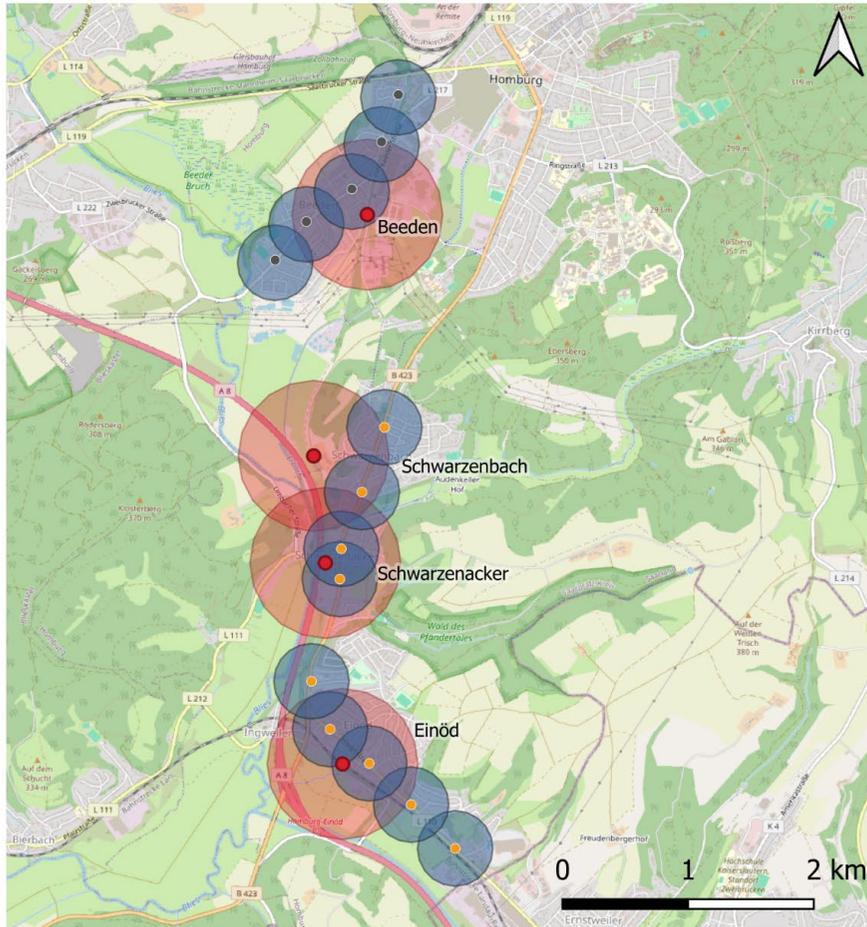
Öffentlicher Nahverkehr – Einzugsgebiete der Bushaltestellen



Einzugsgebiete der Bushaltestellen

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

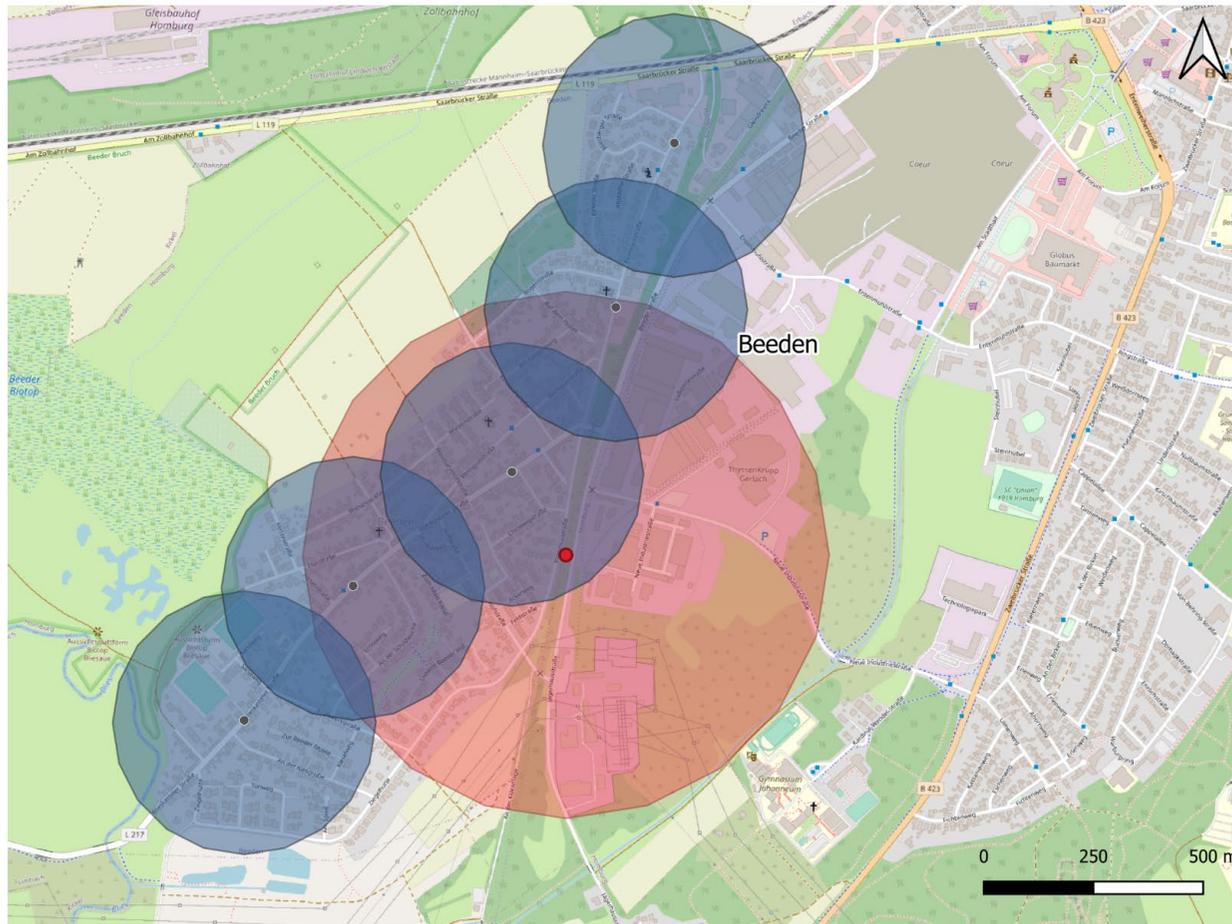
Öffentlicher Nahverkehr – Einzugsgebiete der Bushaltestellen und Haltepunkte



Einzugsgebiete der Haltestellen

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

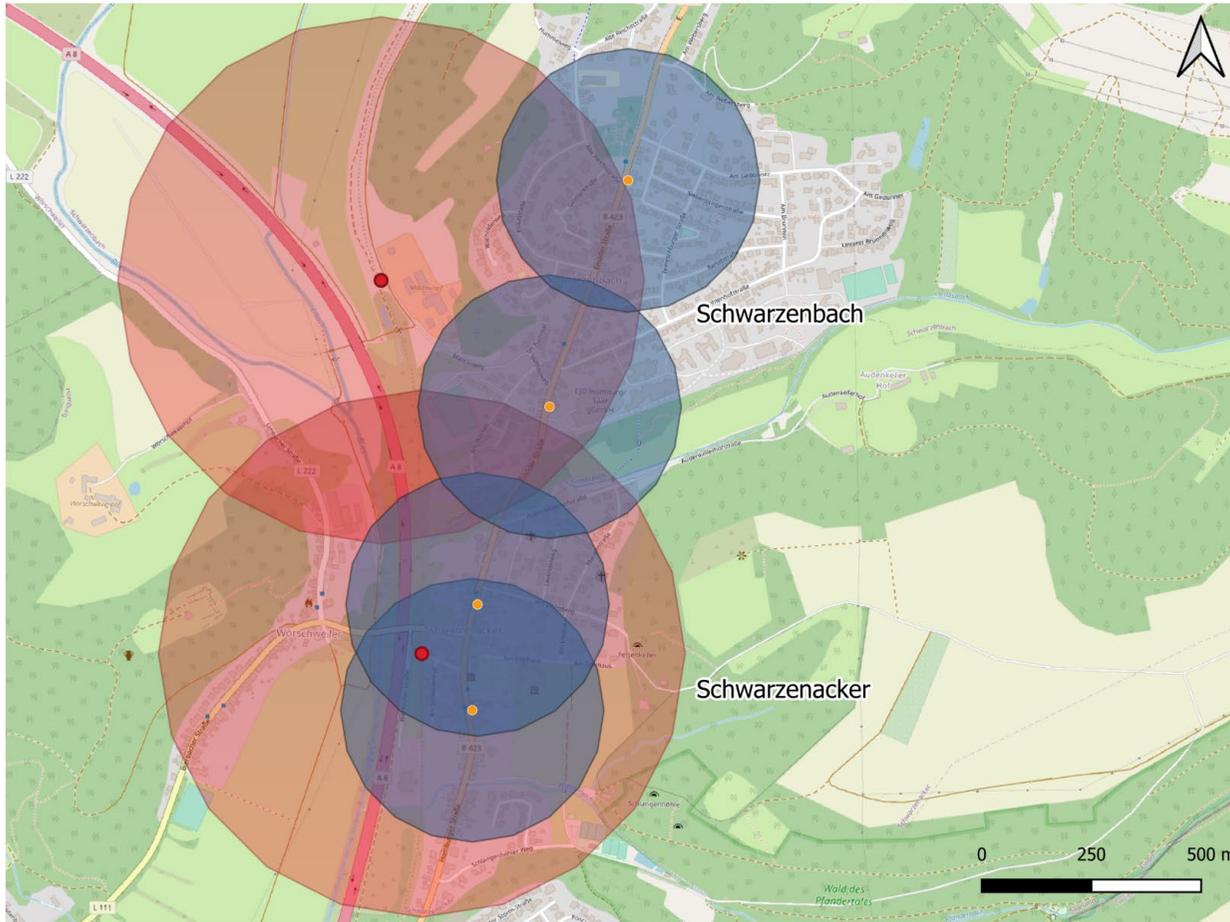
Öffentlicher Nahverkehr – Einzugsgebiete Beeden



Einzugsgebiete der Haltestellen

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

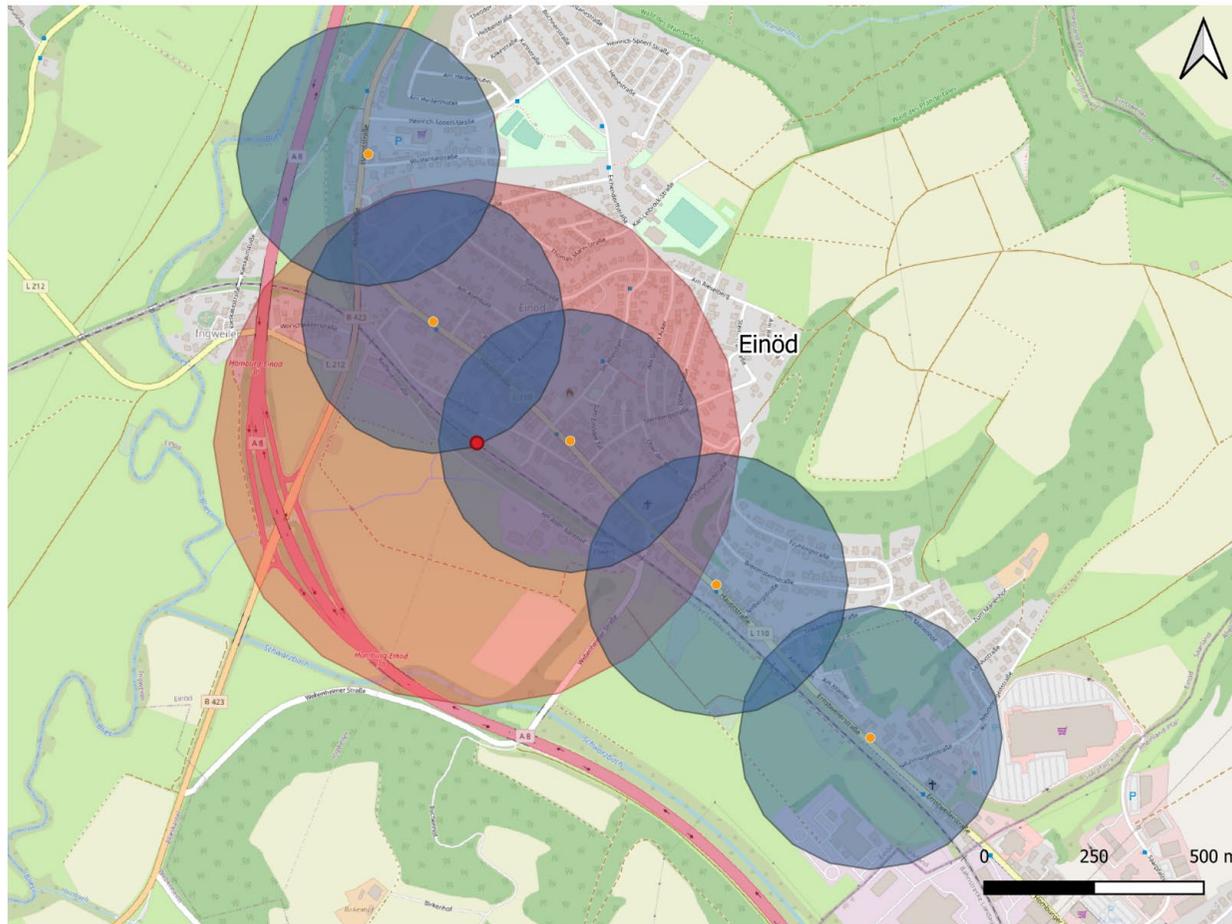
Öffentlicher Nahverkehr – Einzugsgebiete Schwarzenacker und Schwarzenbach



Einzugsgebiete der Haltestellen

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

Öffentlicher Nahverkehr – Einzugsgebiete Einöd



Einzugsgebiete der Haltestellen

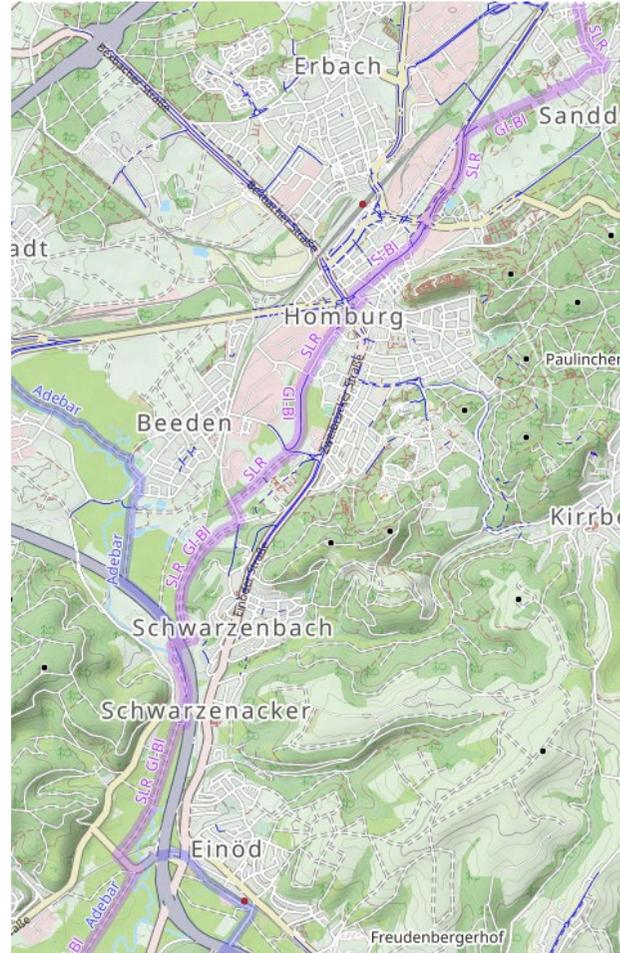
- 300-Meter-Radius
- 600-Meter-Radius
- Haltestellen der Buslinie R7
- Haltepunkte

Bestandssituation Radverkehr

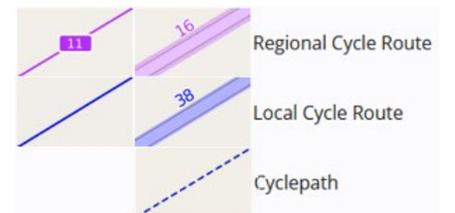


Radverkehr

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



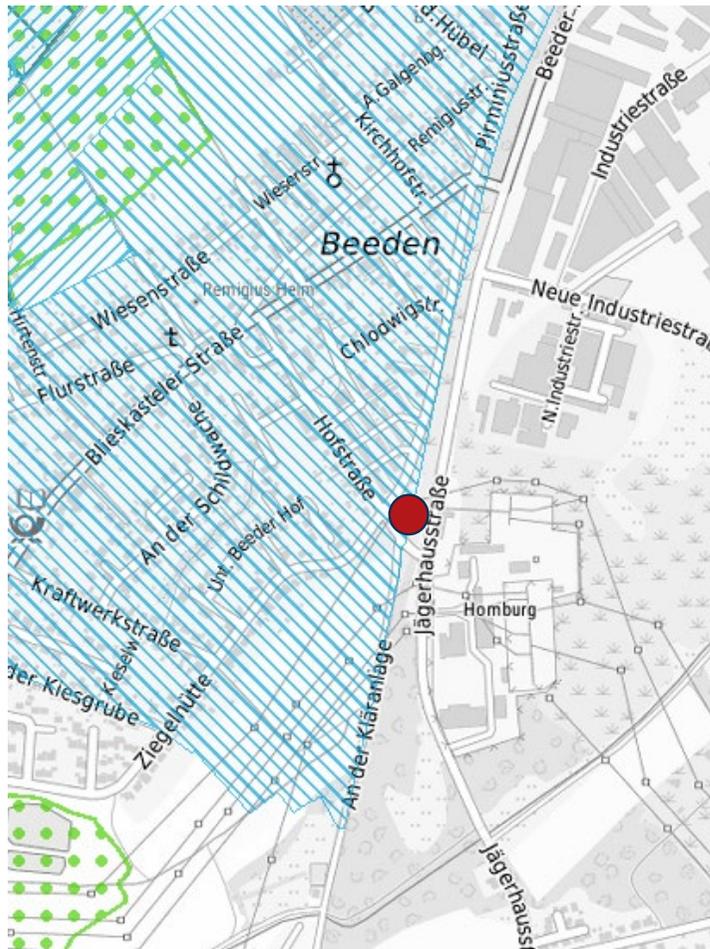
Legende



Bestandsanalyse Umwelt



Bestandsanalyse Naturschutz – Haltepunkt Beeden

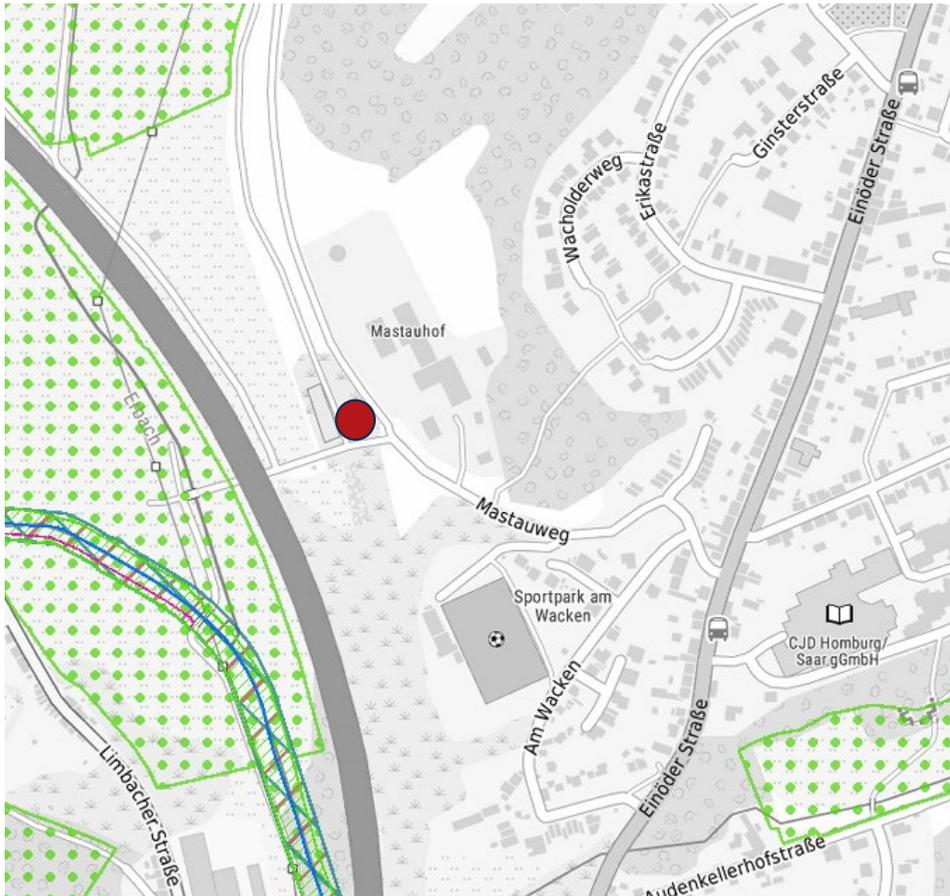


- Wasserschutzgebiet westlich der Trasse

Wasserschutzgebiete festgesetzt

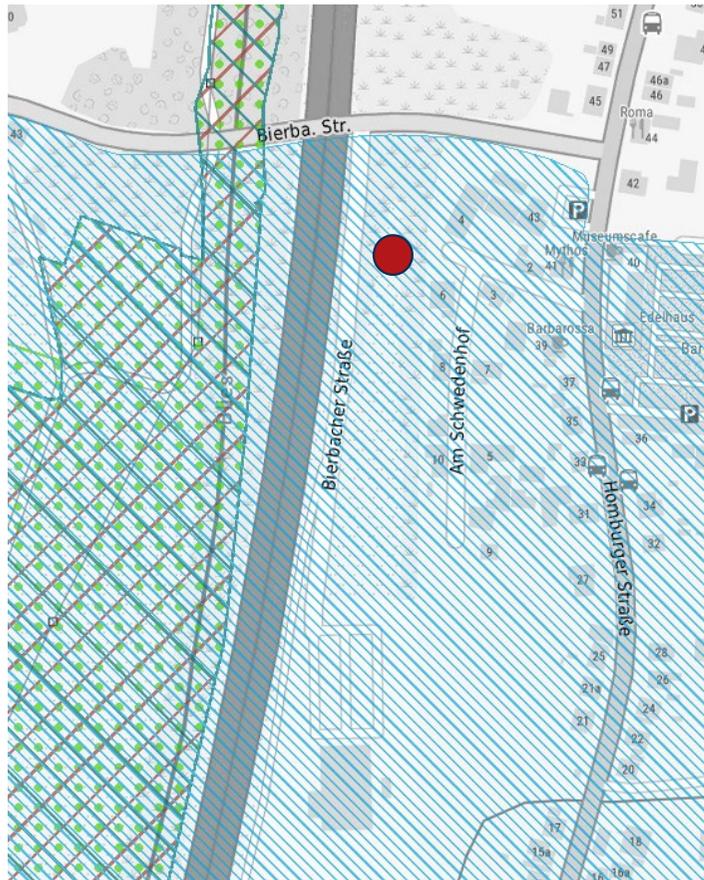
- ⊗ Heilquellenschutzgebiet
- ▨ Schutzzone I
- ▨ Schutzzone II
- ▨ Schutzzone III

Bestandsanalyse Naturschutz – Haltepunkt Schwarzenbach



- ▶ Keine Schutzgebiete in der näheren Umgebung des geplanten Haltepunktes

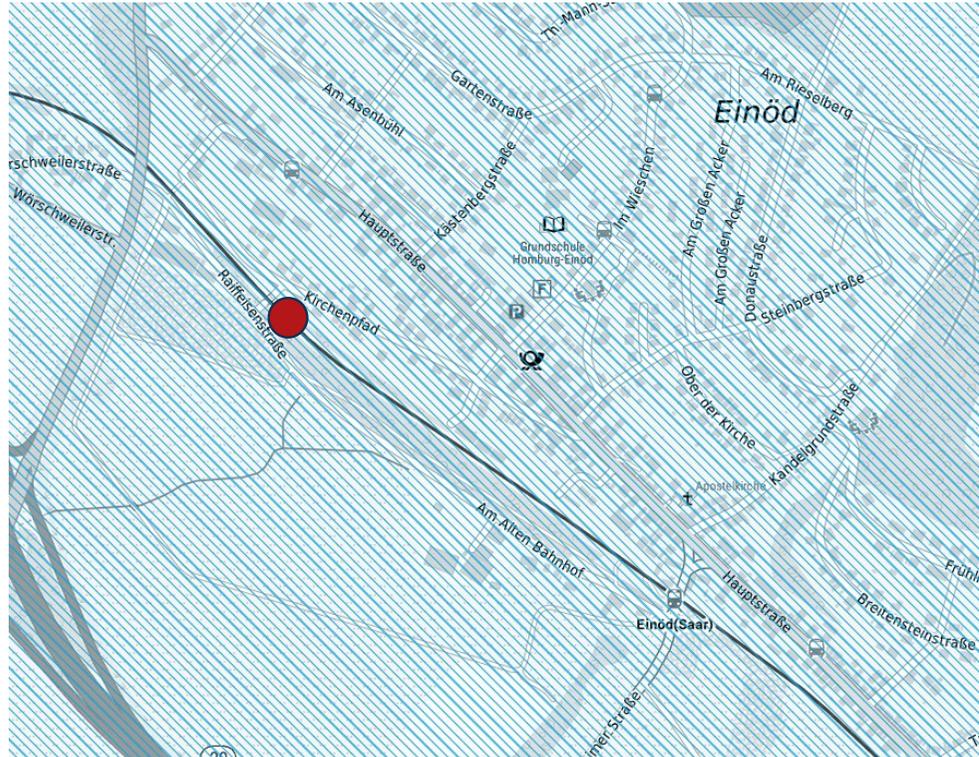
Bestandsanalyse Naturschutz – Haltepunkt Schwarzenacker



► Liegt im Wasserschutzgebiet

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

Bestandsanalyse Naturschutz – Haltepunkt Einöd

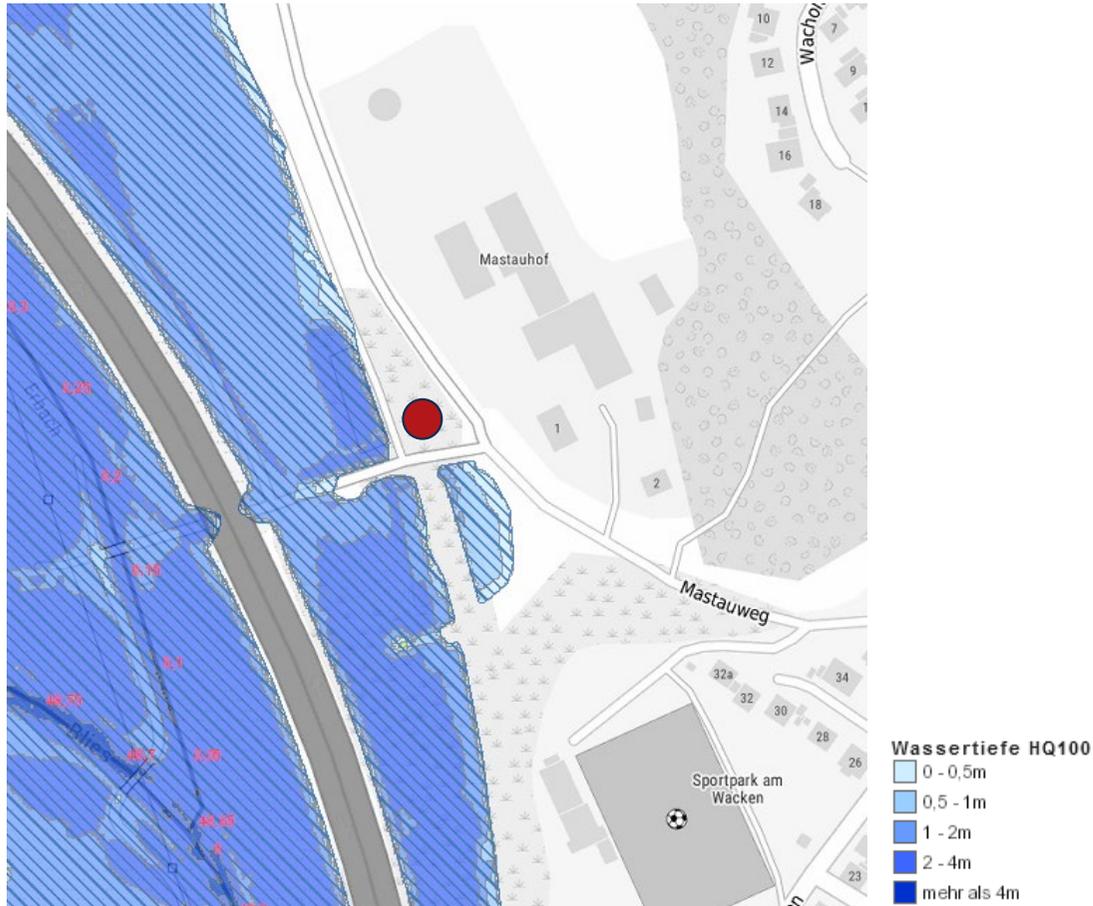


- Liegt innerhalb des Wasserschutzgebiets

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

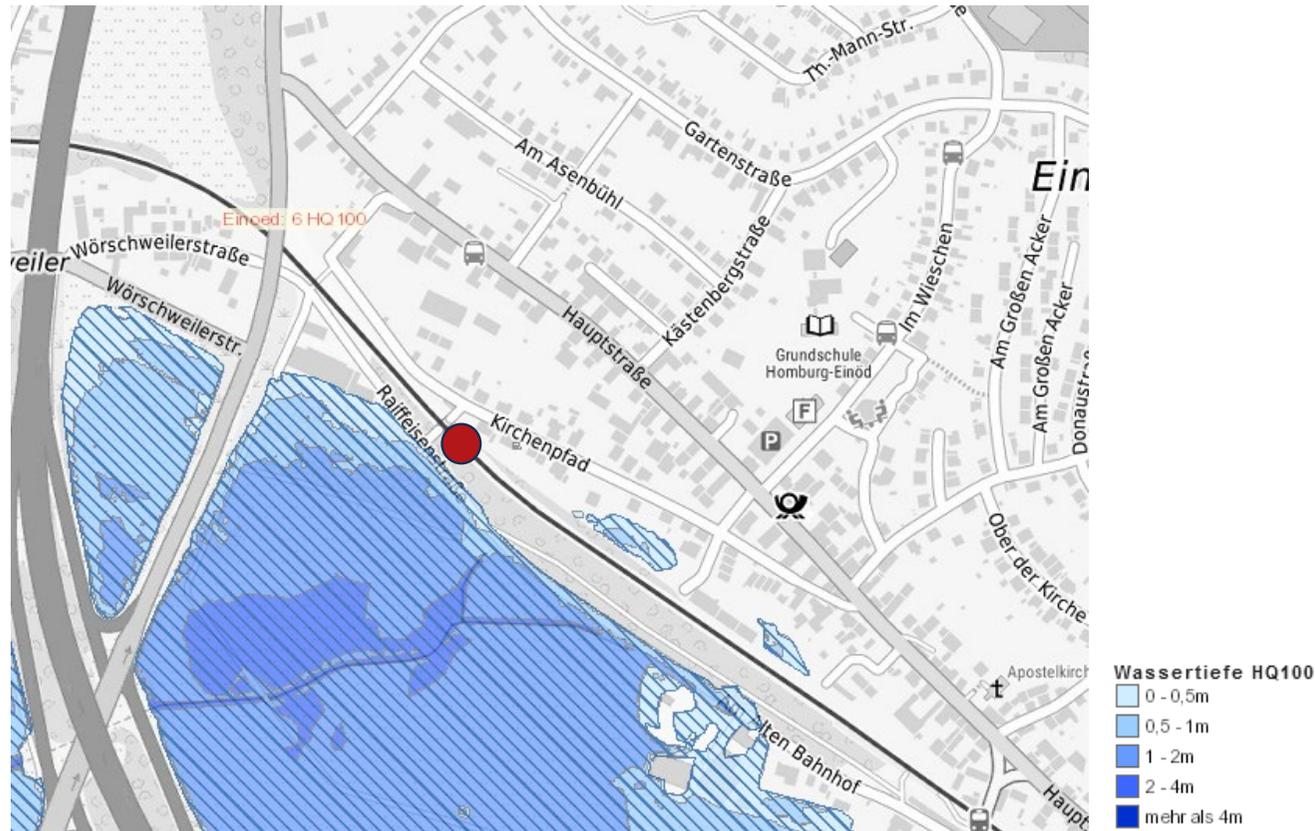
Bestandsanalyse Hochwasser HQ 100 – Haltepunkt Schwarzenbach

► HQ100-Gebiet am Rand der Trasse



Bestandsanalyse Hochwasser HQ 100 – Haltepunkt Einöd

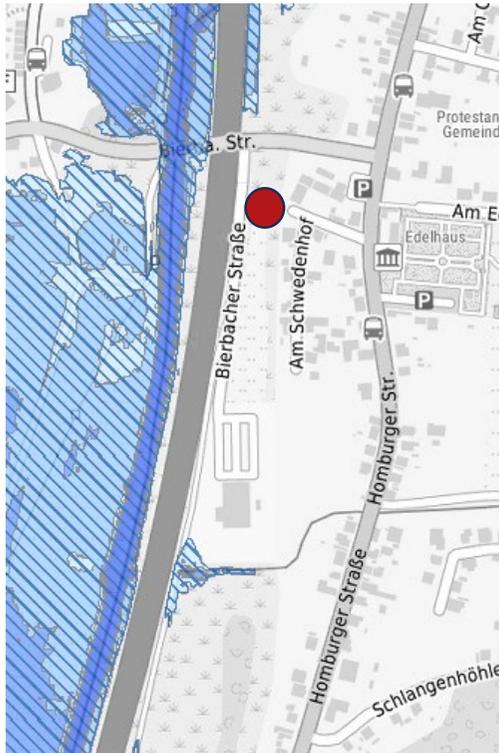
- HQ100-Gebiet am Rand des zu beplanenden Gebietes



© 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

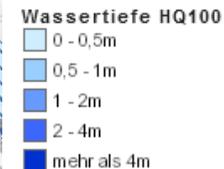
- Haltepunkte Schwarzenacker und Beeden liegen nicht im HQ100-Gebiet



Schwarzenacker

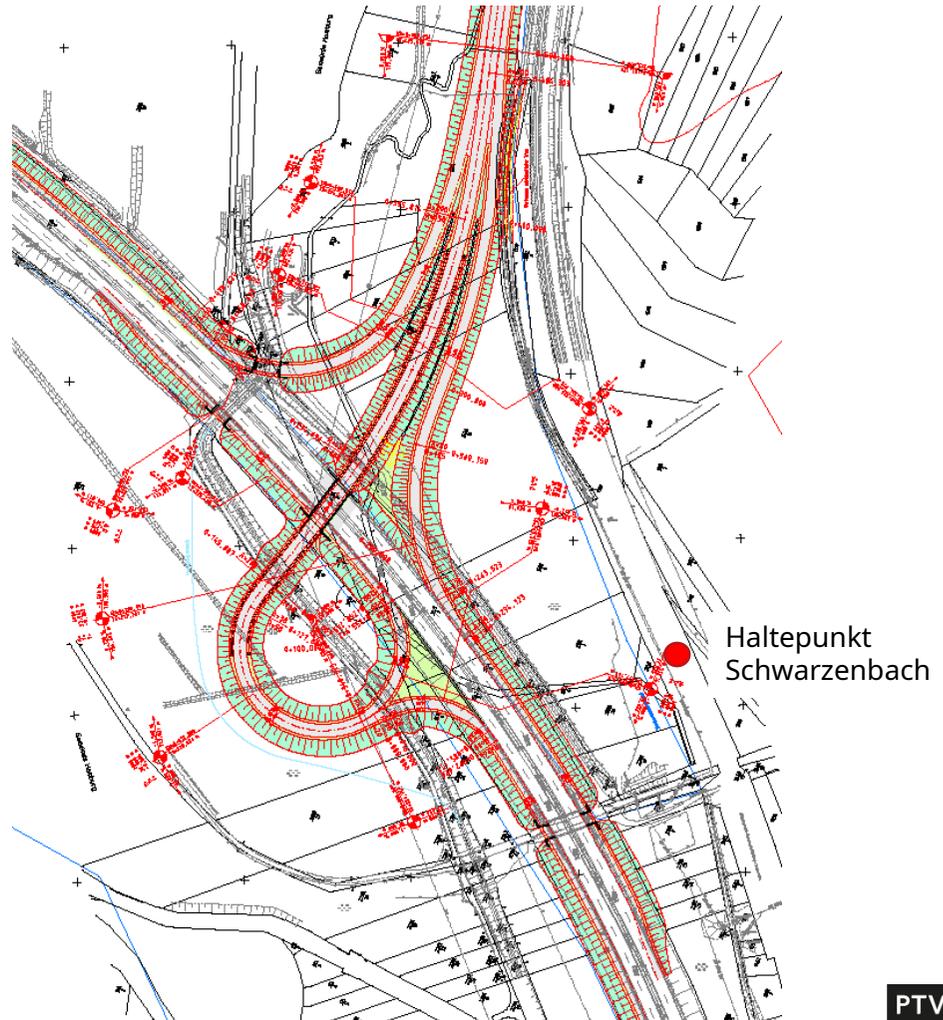


Beeden



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

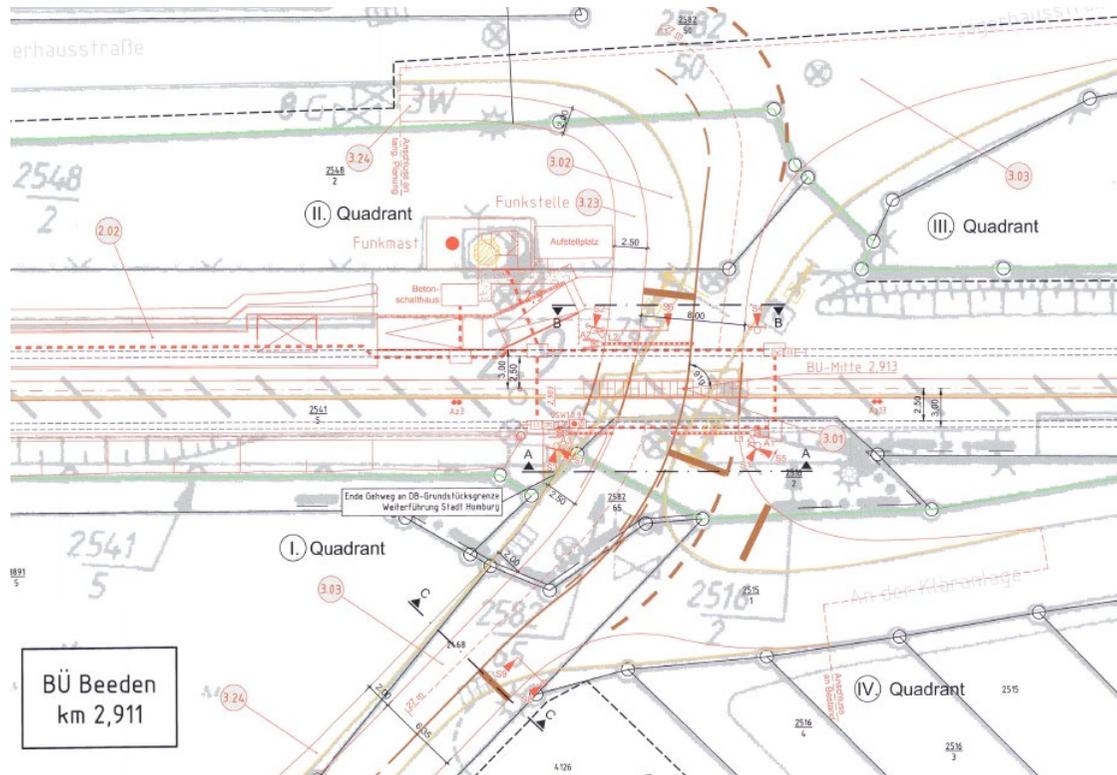
- ▶ Alternative Bedienformen wie Sammeltaxis oder On-Demand-Services weisen kein Potenzial auf
 - ▶ Geringe Nachfrage und zu hohe Kosten liefern keine Wirtschaftlichkeit
 - ▶ Die Haltepunkte der jeweiligen Orte sind von einem großen Teil der Orte in 15 Minuten zu erreichen, mit Wartezeiten und möglichen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

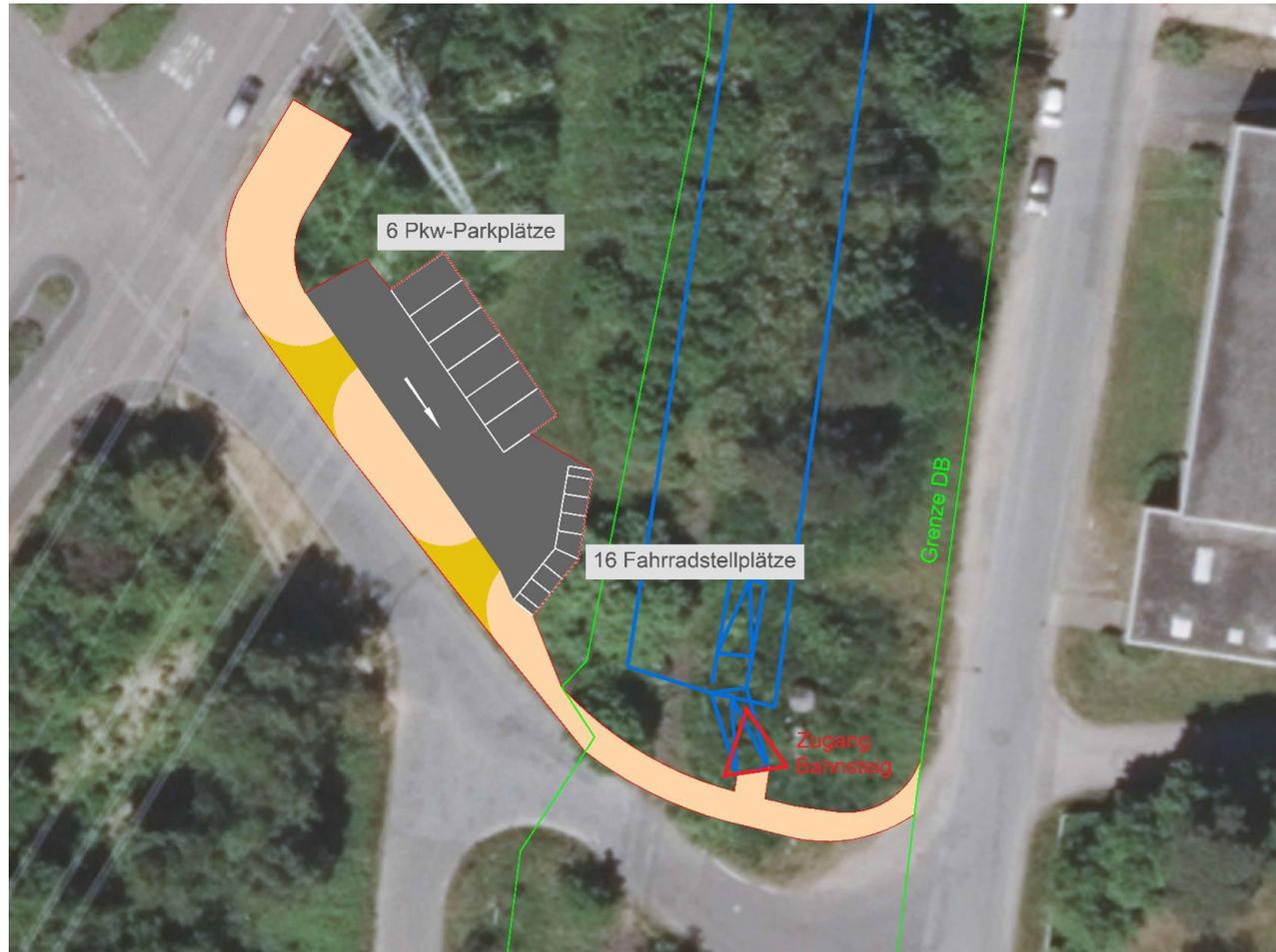


P+R und B+R Haltepunkt Beeden

- 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

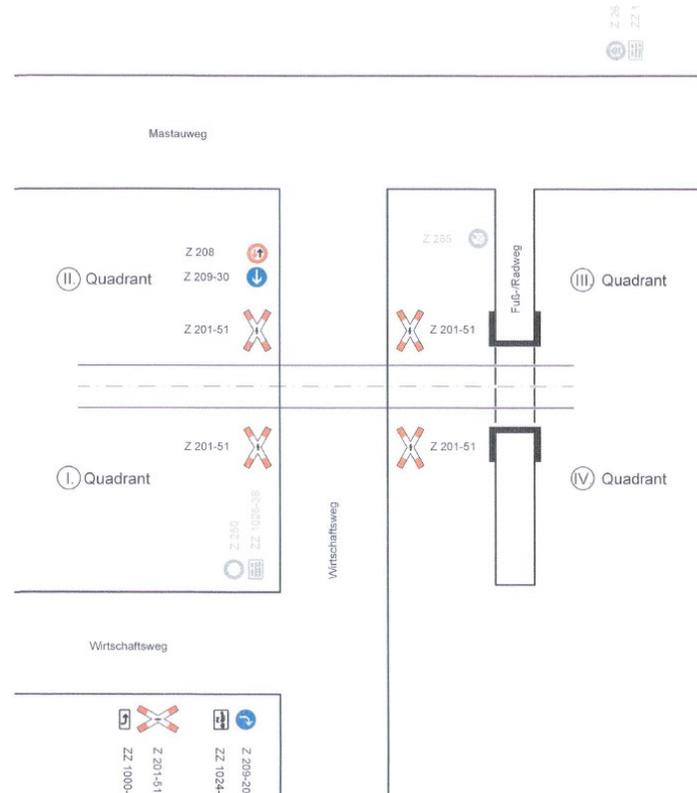
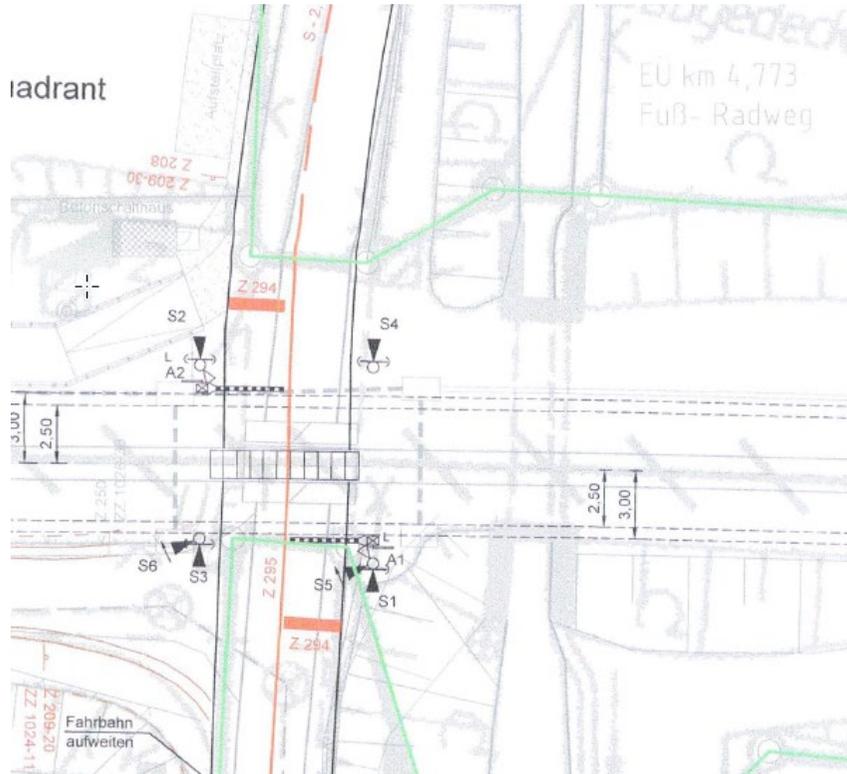


Planung Haltepunkt Schwarzenbach



Haltepunkt Schwarzenbach

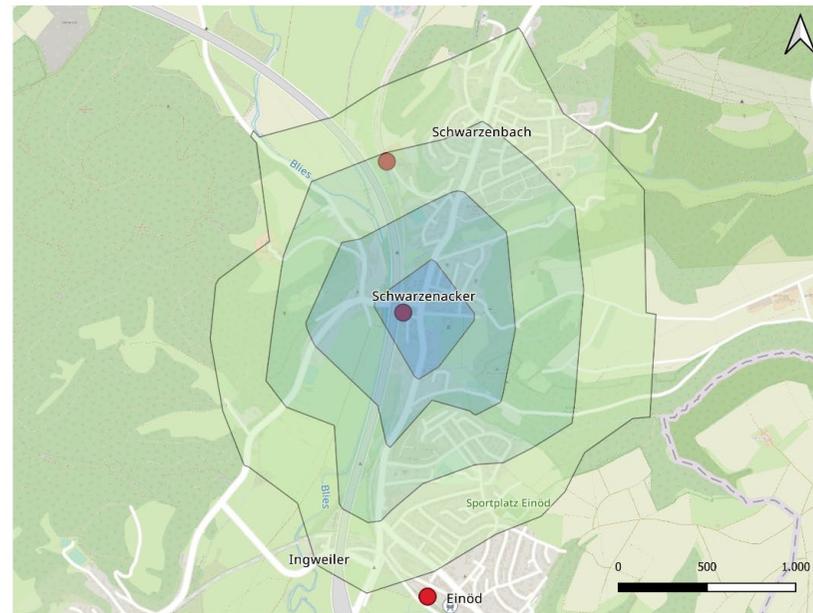
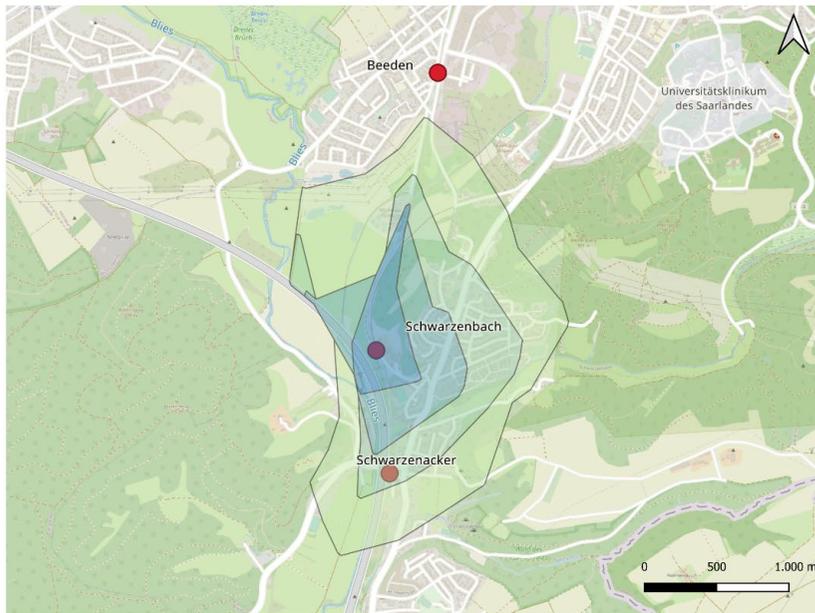
- Bahnübergang Mastauweg und Eisenbahnüberführung Mastauweg für Rad- und Fußverkehr
- Erfolg südlich des Haltepunktes



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

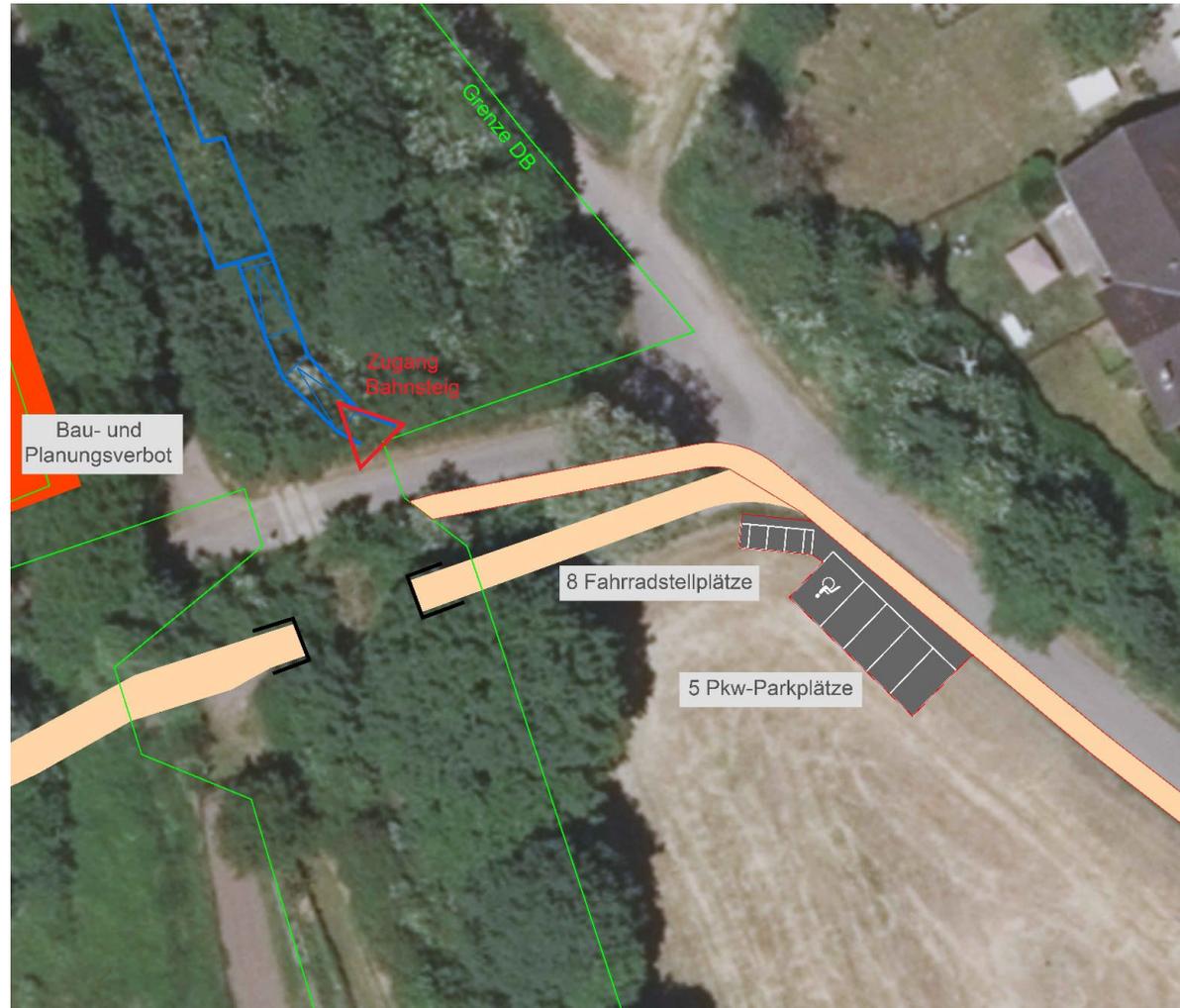
15 min

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

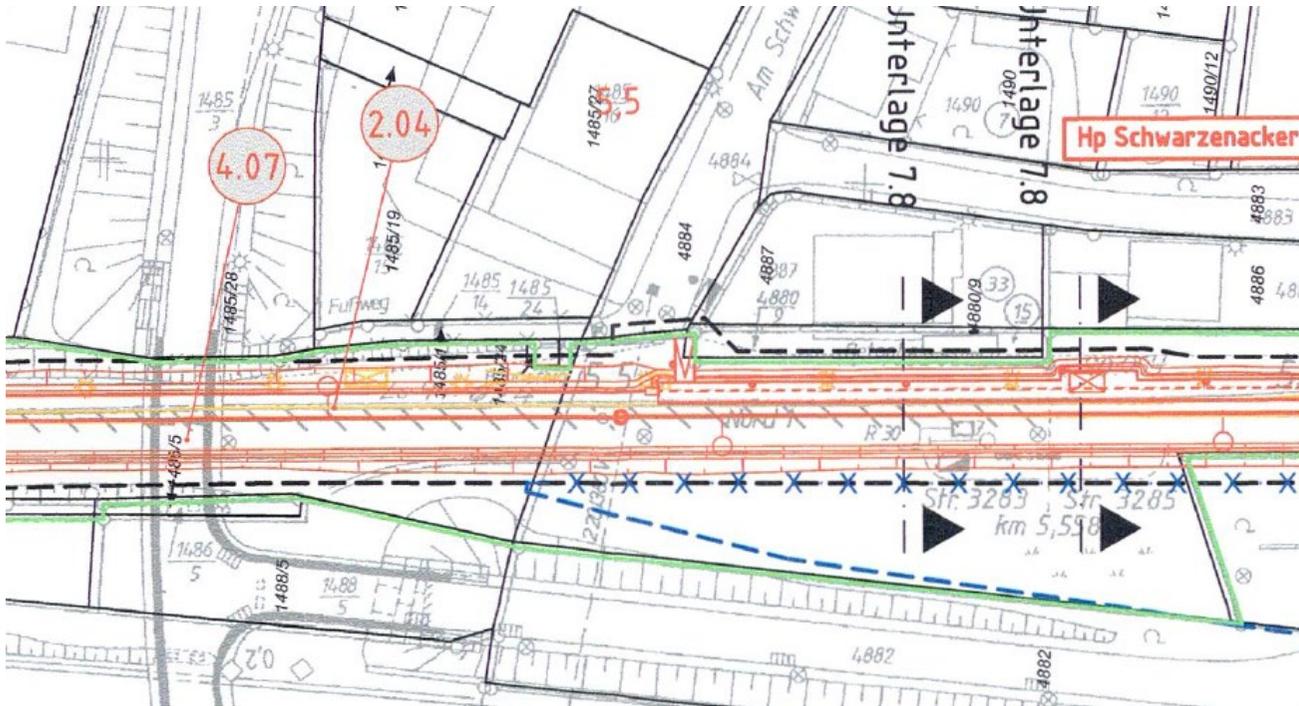


Planung Haltepunkt Schwarzenacker



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

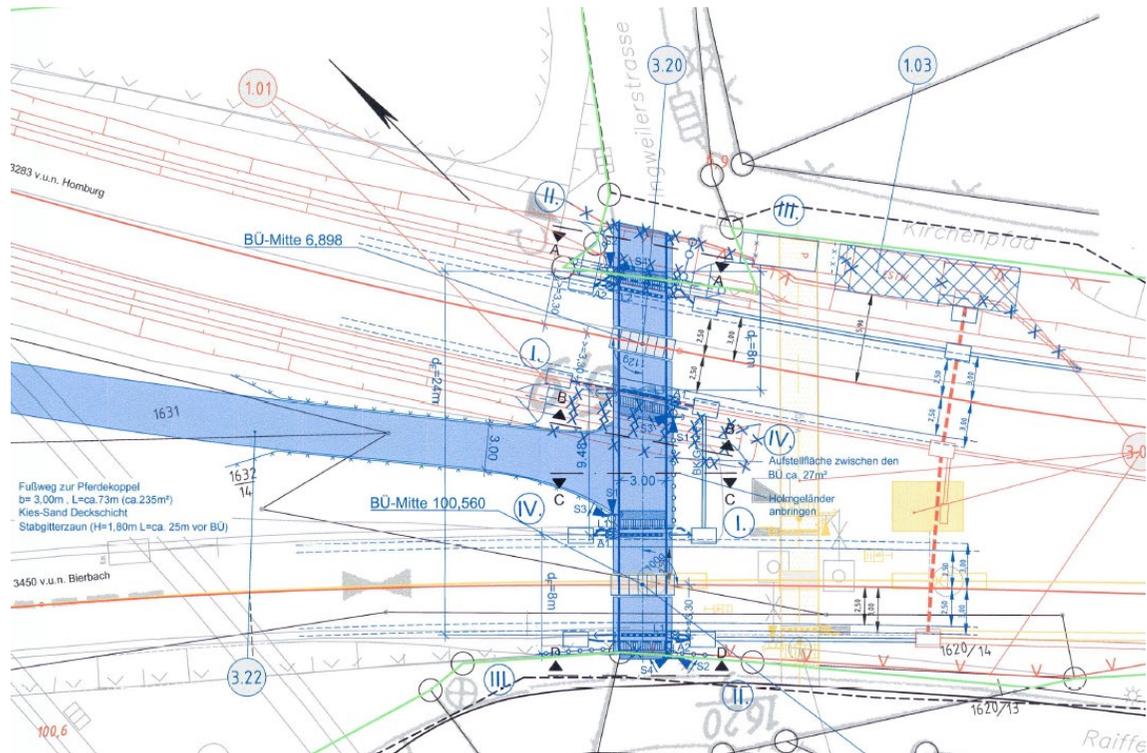


Planung Haltepunkt Einöd

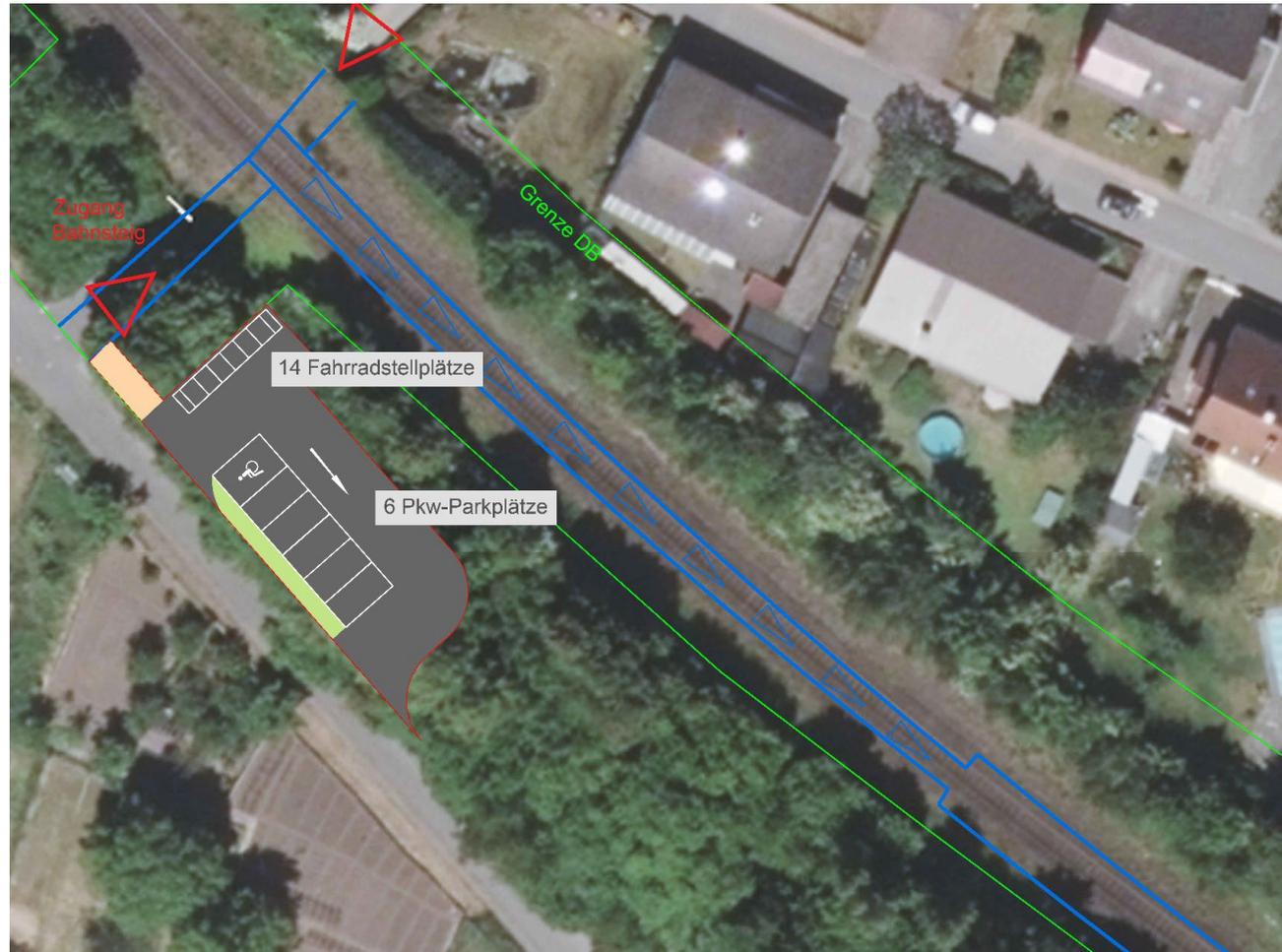


Bahnhof Einöd

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



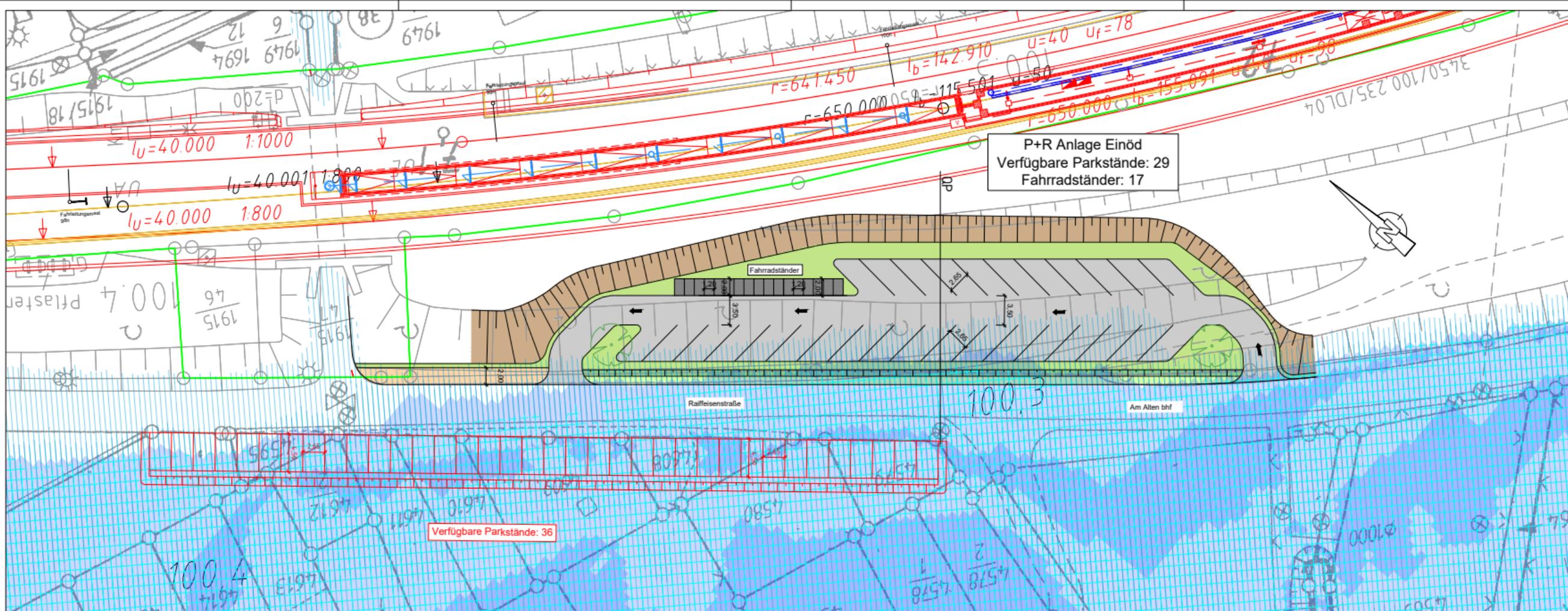
P+R und B+R Bahnhof Einöd



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

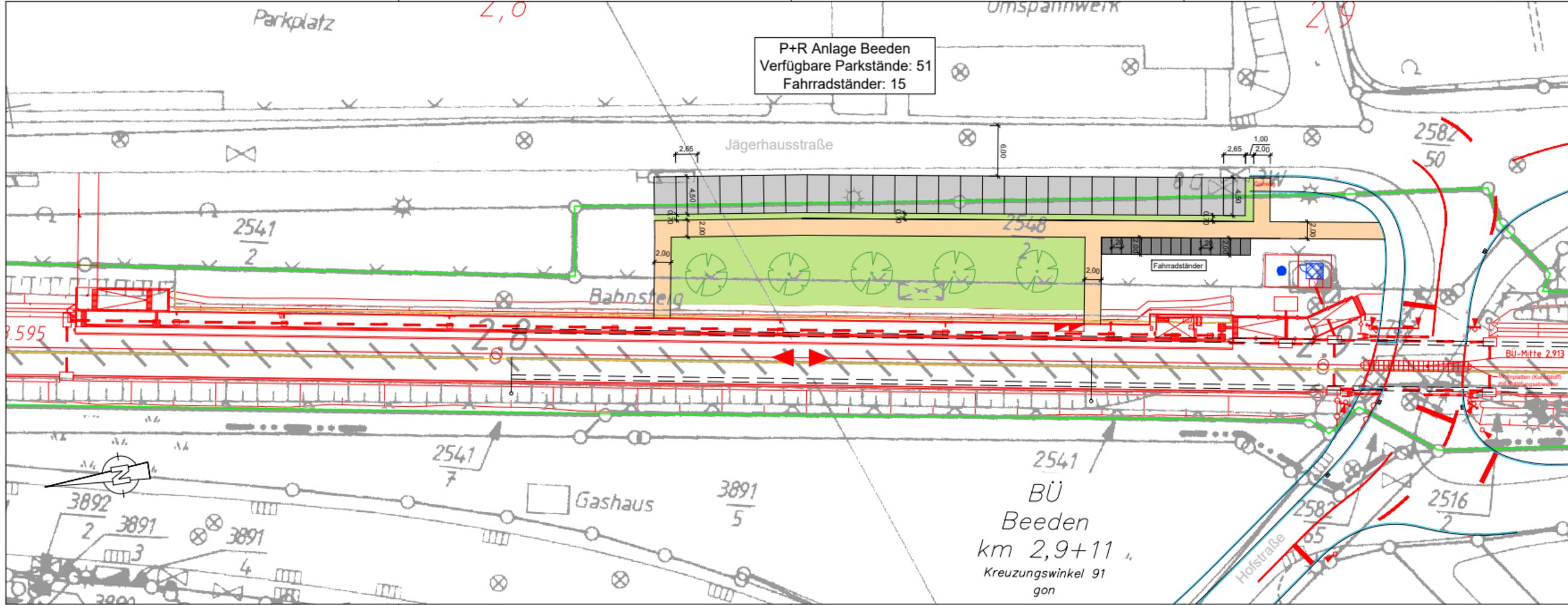
Lagesystem:	GK <input type="checkbox"/>	UTM <input checked="" type="checkbox"/>	Stand Kataster:	07/2019
Höhensystem:	NN <input type="checkbox"/>	NHN <input checked="" type="checkbox"/>	Bestandsvermessung:	03/2019

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 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 6824 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

2025/0576/100

öffentlich

Informationsvorlage

100 - Hauptabteilung

Bericht erstattet: Christine Caster



Prüfergebnis zu: "Schaukästen am alten Rathaus am Marktplatz (2025/0443/100)"

Beratungsfolge	Geplante Sitzungstermine	Ö / N
Ortsrat Homburg (Kenntnisnahme)	01.09.2025	Ö

Sachverhalt

Die Ortsvorsteherin trägt das Prüfergebnis vor.

Finanzielle Auswirkungen

Anlage/n

Keine