

Öffentliche Bekanntmachung

Es findet eine Sitzung des Orsrates Schwarzenbach am Montag, 01.09.2025 um 17:30 Uhr, CJD, Konferenzraum 1, Einöder Straße 80, 66424 Homburg statt.

Tagesordnung:

Öffentlicher Teil

- 1) Eröffnung der Sitzung
- 2) Genehmigung der Niederschrift der öffentlichen Sitzung vom 16.06.2025
- 3) Sachlicher Teilflächennutzungsplan "Windenergie", hier: Aufstellungsbeschluss und Vorentwurf
- 4) Lärmaktionsplanung, Stufe 4 für die Kreisstadt Homburg
- 5) Geschwindigkeitskontrollen in Schwarzenbach
- 6) Installation einer Poststation
- 7) Abwasserkanäle Am Gedünner
- 8) Unterrichtungen
- 8.1) Mobilitätskonzept zur Anbindung von Bahnhaltepunkten der Bahnstrecke Homburg - Zweibrücken
- 9) Allgemeine Unterrichtungen

Nichtöffentlicher Teil

- 10) Genehmigung der Niederschrift der nichtöffentlichen Sitzung vom 16.06.2025
- 11) Allgemeine Unterrichtungen

Patrick Riehmer
Ortsvorsteher

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 anbetrifft, 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

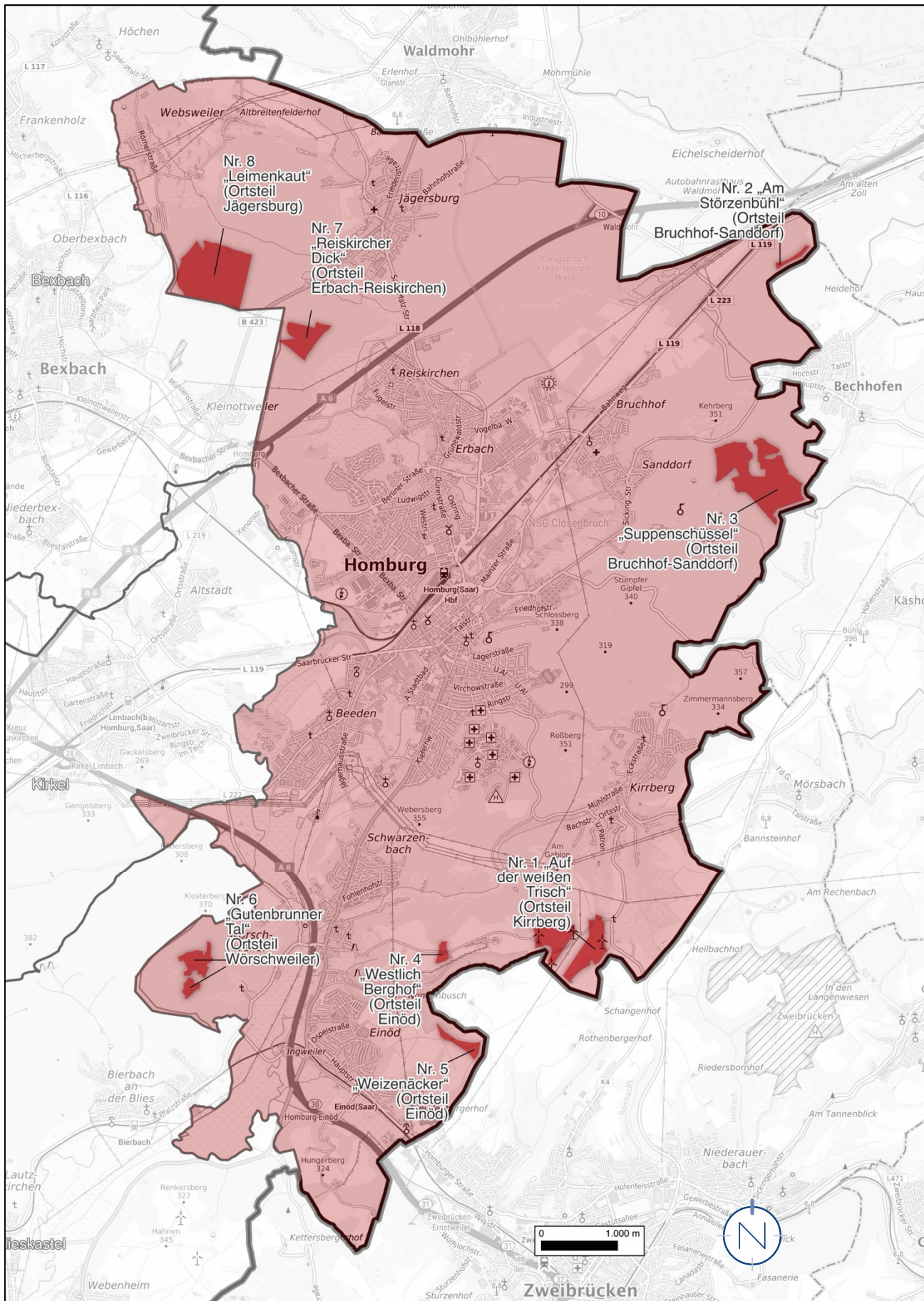
FN-Änderungsverfahren ca. 25.000 Euro (brutto).

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)

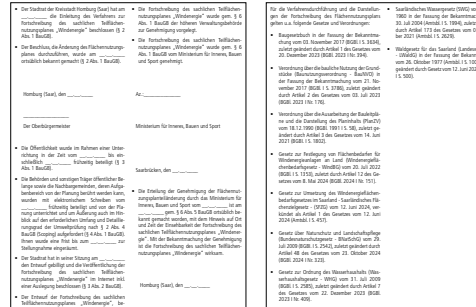
LAGEPLAN GELTUNGSBEREICH DES SACHLICHEN TEILFLÄCHENNUTZUNGSPLANS „WINDENERGIE“ MIT HERVORHEBUNG DER GEPLANTEN WINDENERGIEGEBIETE



Quelle: © GeoBasis-DE / LVGL-SL (2024), LVGL Bearbeitung: Kernplan; Stand: Juli 2025

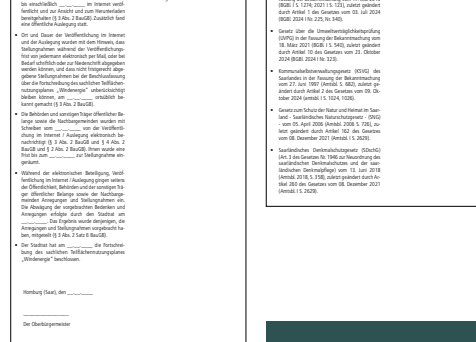
GESETZLICHE GRUNDLAGEN

GESETZLICHE GRUNDLAGEN



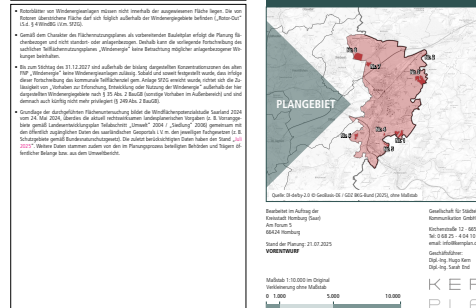
Warenzeichengesetz (WZG) in der
Fassung vom 17. Mai 2013

Warenzeichengesetz (WZG) in der
Fassung vom 17. Mai 2013



energie™

HINWEISE



„Windenergie“

Fortschreibung des sachlichen Teilflächennutzungsplanes der
Kreisstadt Homburg (Saar)

VORENTWURF

21.07.2025



K E R N
P L A N

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 entgegenhalten werden.

Stellt die Kommune in ihrem FNP hingegen ausreichend Flächen für Windenergieanlagen dar, scheitert 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 Geoportal (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 Windenergieflächenbedarfsgesetz (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 Erfüllung 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 Windenergieflächenbedarfsgesetzes 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.

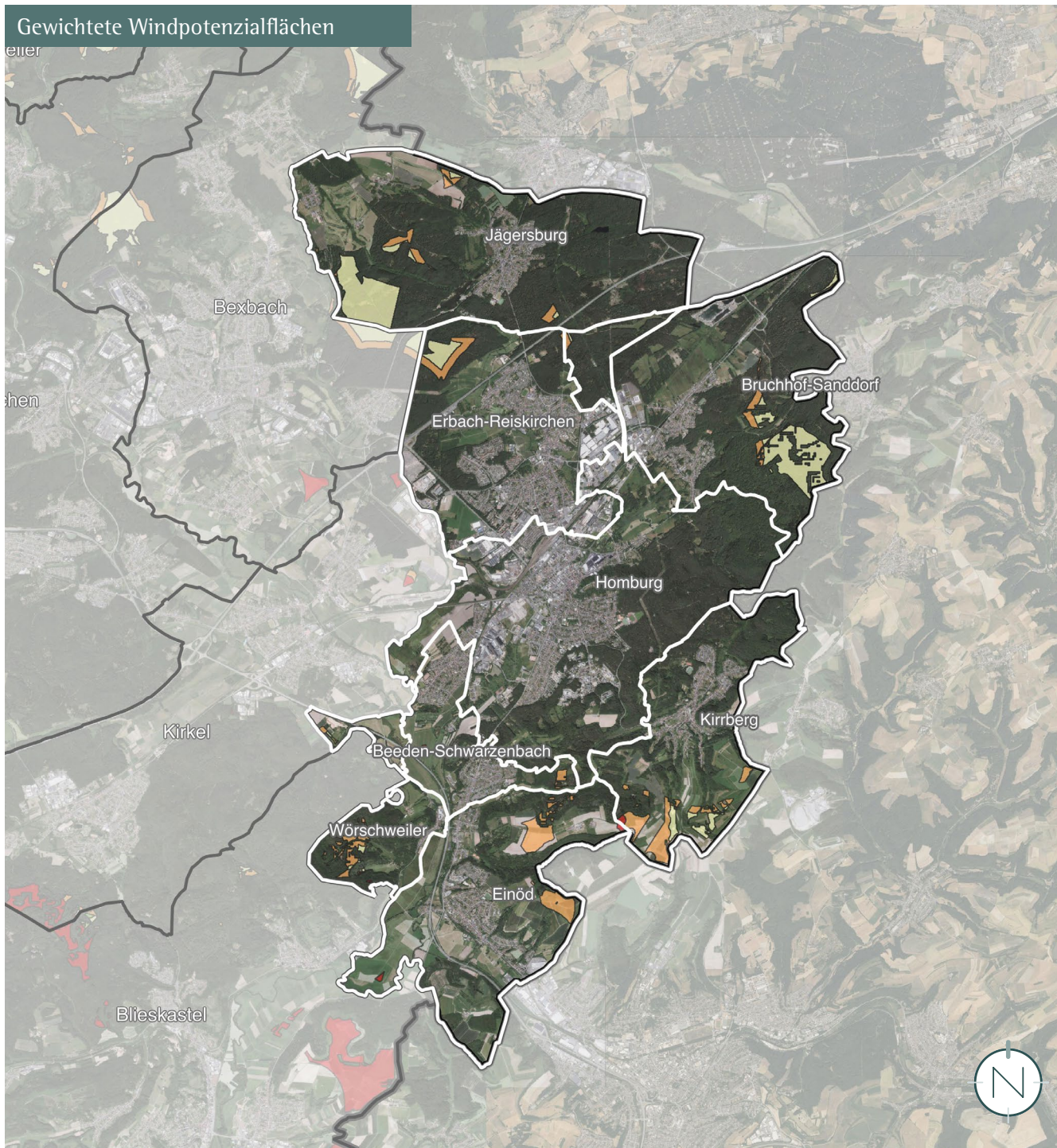
Für die „Übersetzung“ des Landesziels von 2 % auf die einzelnen Kommunen wurde landesweit eine Untersuchung des möglichen Flächenpotenzials durchgeführt, um ein möglichst hohes Maß an Rechtssicherheit, Verteilungsgerechtigkeit und Akzeptanz zu erreichen.

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 (gedeckt 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...), Schutzbelangen (z.B. gesetzlich geschützte Biotop >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 Landesentwicklungsplans, Teilabschnitte Umwelt (2004) und Siedlung (2006). Bis zum Inkrafttreten des LEP Saarland 2030 gelten deren Ziele jedoch weiter.



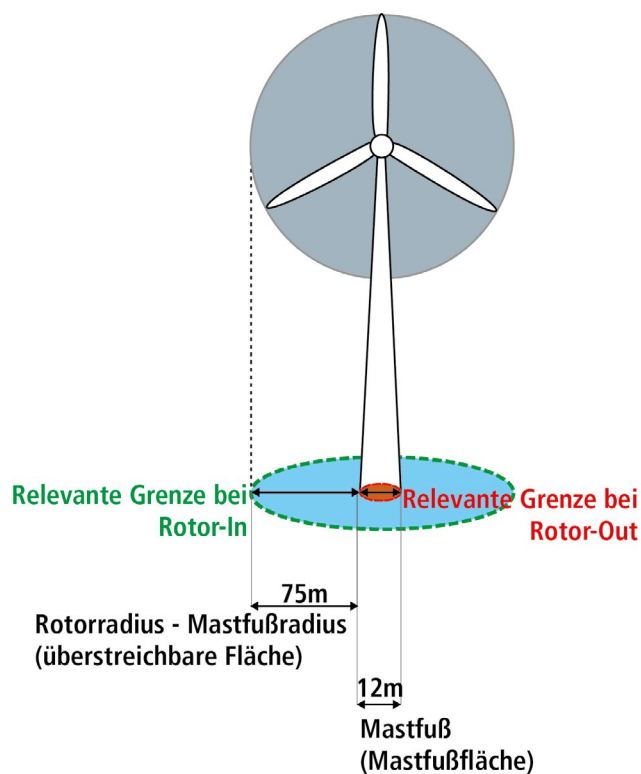
Windpotenzialflächen nach gewichteter Realisierungswahrscheinlichkeit, Quelle: Saarländische Windflächenpotenzialstudie 2024, Hintergrunddaten: © GeoBasis-DE / LVGL-SL (2024), LVGL / Referat F/1 MWIDE

Windflächenpotenzial nach Studie 2024 in der Kreisstadt Homburg (Saar)					
Konfliktrisikowert	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)

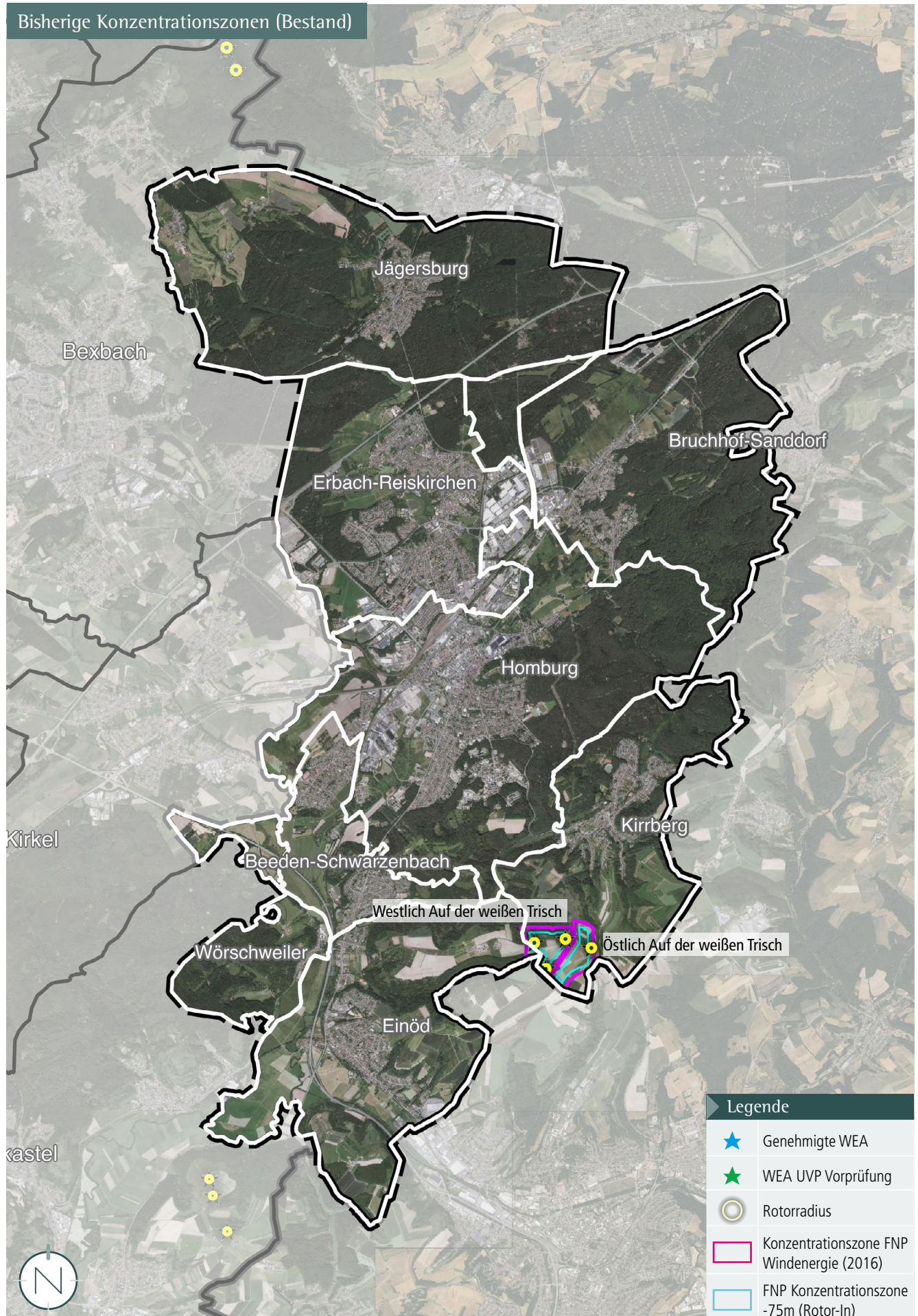
Die Kreisstadt Homburg (Saar) hat bereits einen sachlichen Teil-Flächennutzungsplan zur Nutzung der Windenergie aufgestellt (2016). Dieser stellt Konzentrationszonen mit Ausschlusswirkung außerhalb i.S.d. § 35 Abs. 3 S. 3 BauGB dar (sog. Planvorbehalt).

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)



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	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	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.

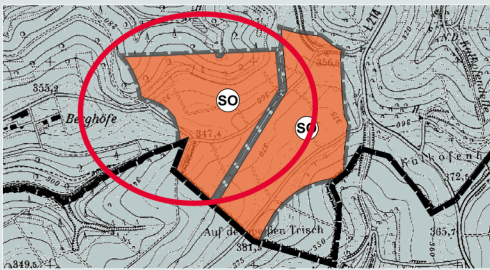
Wenn die Kommune jedoch ihr Teilflächenziel erreicht hat, dürfen WEA grundsätzlich nur noch innerhalb der ausgewiesenen Windenergiegebiete errichtet werden. Außerhalb dieser Gebiete gelten Vorhaben zur Erforschung, Entwicklung oder Nutzung der Windenergie dann als sonstige Vorhaben im Außenbereich nach § 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.

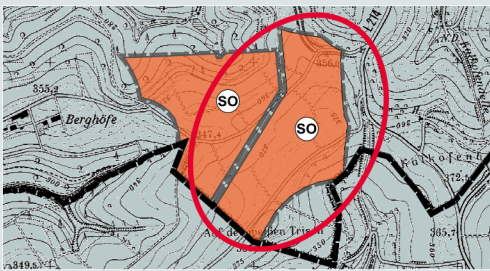
Unter Berücksichtigung der umsetzbaren Rotor-In Bestandsflächen verbleibt akuter Planungsbedarf. Es müssen die bestehenden Flächen erweitert bzw. zusätzliche Flächen zugunsten von Windenergieanlagen dargestellt werden, um einer unkontrollierten Ansiedlung („Wildwuchs“) entgegenwirken zu können. **Es 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).

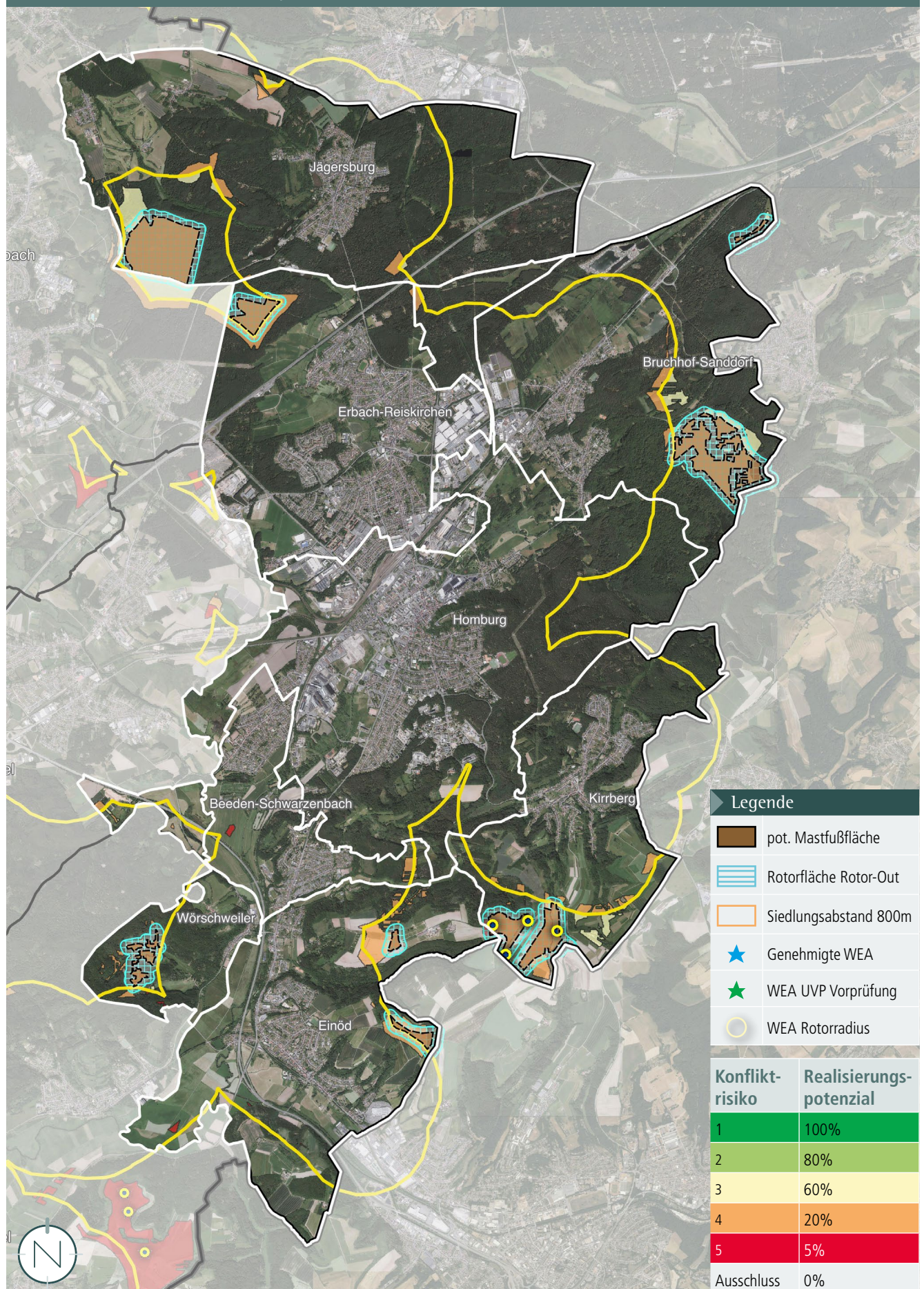
Es wird hier der Umgang mit Flächen mit einem Konfliktrisiko von 4 und 5 (20% bzw. 5% Realisierungswahrscheinlichkeit) tabellarisch aufgeführt, da dies individuell betrachtet wurde. Bei Konfliktrisiken mit einer angenommenen Realisierungswahrscheinlichkeit von 0% wurde dies, wie bereits dargelegt, an 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 angemessen 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 „Treppenraster“ 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.

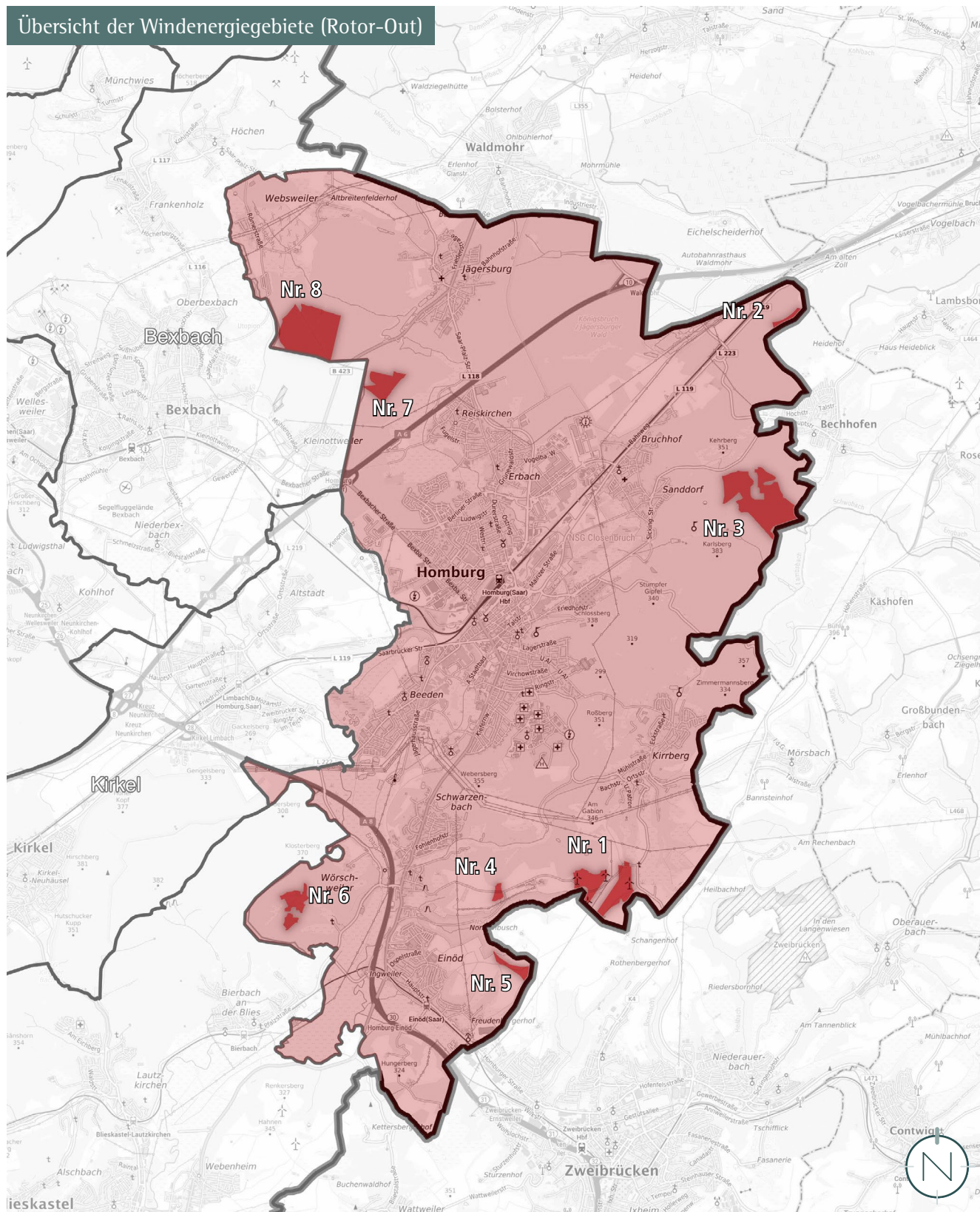
In den nach Anlage 1 des BNatSchG definierten Bereichen kollisionsgefährdeter Brutvogelarten sind ggf. artenschutzrechtliche anerkannte Schutzmaßnahmen i.S.d. Anlage 2 BNatSchG bei der Verwirklichung von Windenergieanlagen zu ergreifen.

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)



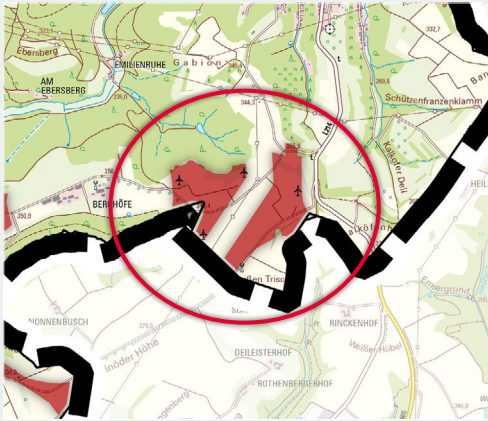
Künftige Sonderbauflächen für Windenergieanlagen; (ohne Maßstab), Quelle Hintergrunddaten: © GeoBasis-DE / GDZ-BKG-Bund (2025)

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

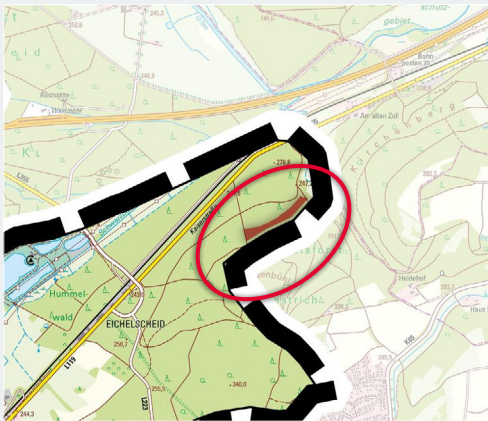
Steckbriefe der Windenergiegebiete



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

Bestandsanpassung

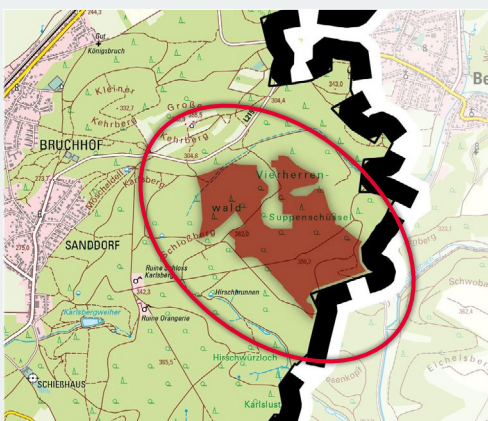
- Lage: Östlich des Betriebes „Berghöfe“, westlich der L 214 und der Hütte „Kirrberg“
- Nutzung: Landwirtschaftliche Nutzung, Windenergieanlagen, Funkmast o.ä.
- Umgebung: Wald und landwirtschaftlich genutzte Flächen
- FNP (1980): Fläche für Landwirtschaft
- FNP Windenergie (2016): Überwiegend Zulässigkeit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



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

Neudarstellung

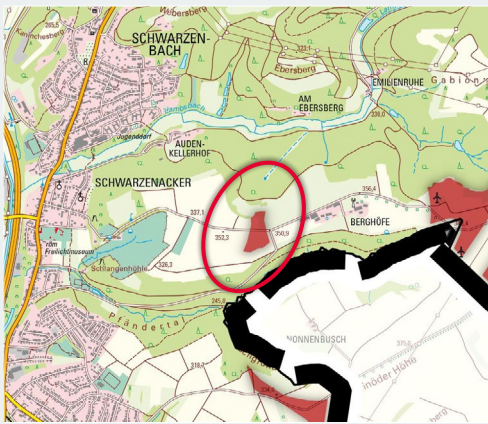
- Lage: Südöstlich der Kaiserslauterer Straße (L 119)
- Nutzung: Forstwirtschaft
- Umgebung: Wald
- FNP (1980): Fläche für Forstwirtschaft
- FNP Windenergie (2016): Ausschluss von WEA
- Ziele des LEP (2004/2006): Vorranggebiet Grundwasserschutz
- Restriktionen im Einzelnen: Siehe Anhang



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

Neudarstellung

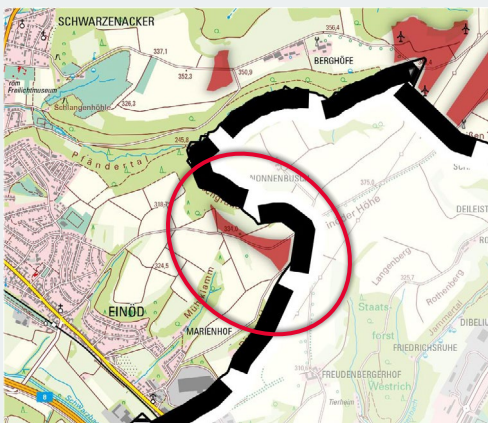
- Lage: Südlich der „Kehrbergshütte“ und südlich der L 225
- Nutzung: Forstwirtschaft
- Umgebung: Wald
- FNP (1980): Fläche für Forstwirtschaft
- FNP Windenergie (2016): Ausschluss von WEA
- Ziele des LEP (2004/2006): teils Vorranggebiet Grundwasserschutz
- Restriktionen im Einzelnen: Siehe Anhang



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

Neudarstellung

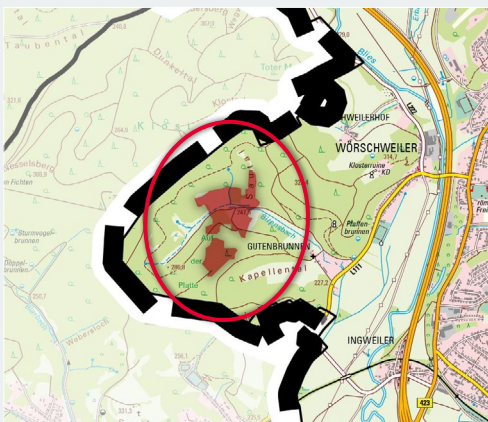
- Lage: Westlich des Betriebs „Berghof“
- Nutzung: Landwirtschaft
- Umgebung: landwirtschaftlich genutzte Flächen, teils Wald
- FNP (1980): Fläche für Landwirtschaft
- FNP Windenergie (2016): Ausschluss von WEA
- Ziele des LEP (2004/2006): teils Vorranggebiet Grundwasserschutz und teils Vorranggebiet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



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

Neudarstellung

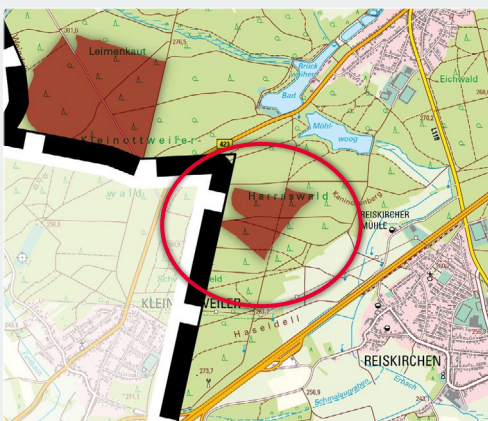
- Lage: Westlich des Betriebs „Berghof“
- Nutzung: Landwirtschaft, kleine Schutzhütte o.Ä.
- Umgebung: landwirtschaftlich genutzte Flächen, teils Wald
- FNP (1980): Fläche für Landwirtschaft
- FNP Windenergie (2016): Ausschluss von WEA
- Ziele des LEP (2004/2006): teils Vorranggebiet Grundwasserschutz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



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

Neudarstellung

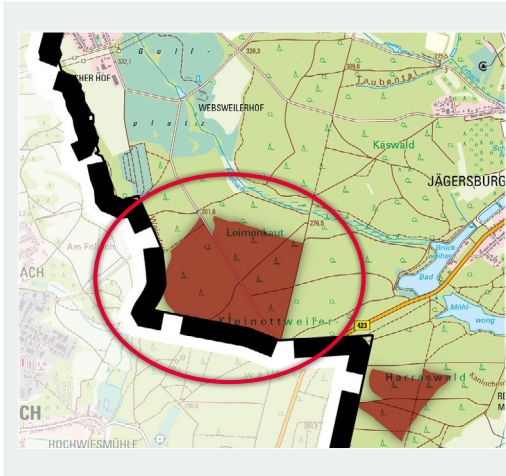
- Lage: Westlich des Gutenbrunner Schlosses (L 111)
- Nutzung: Land- und Forstwirtschaft
- Umgebung: Wald
- FNP (1980): Fläche für Forst- und Landwirtschaft
- FNP Windenergie (2016): Ausschluss von WEA
- Ziele des LEP (2004/2006): Vorranggebiet Grundwasserschutz
- Lage innerhalb eines unzerschnittenen 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 umweltschützen-de 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 Brutvogeldaten (2019 bis 2023) konstruierte „Nahbereich“ der kollisionsgefährdeten Brutvogeldaten 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)

Vereinzelt 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 Windhöffigkeit 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 Verfügbarkeiten 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 „Absetzzonen 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	Realisierungs- wahrscheinlichkeit Errichtung eines Mastfußes nach Windflächenpoten- zialstudie 2024	Standort für Mastfuß	Rotorüber- schlag
Siedlung	600m-Puffer um Wohnen im Innenbereich	0%	nein	nein
Siedlung	Puffer im Abstand 600 – 800 m um Wohngebiete und ge- mischt genutzte Flächen im Innenbereich (Ortslage)	20%	nein	ja
Siedlung	400m-Puffer um Campingplätze und Ferienhäuser	0%	nein	nein
Siedlung	400m-Puffer um Freizeitanlagen, Schwimmbäder, Golf- plätze	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 Dienstleistun- gen (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 Biotop > 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 Platzrundenbereichen 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	Realisierungs- wahrscheinlichkeit Errichtung eines Mastfußes nach Windflächenpoten- zialstudie 2024	Standort für Mastfuß	Rotorüber- schlag
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 o.Ä.	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-Sand-dorf)	Fläche besonders starker Neigung	Arrondierung	6,62	10,53
Nr. 3 „Suppenschüssel“ (Stadtteil Bruchhof-Sand-dorf)	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 „Weizenacker“ (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 m²	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 AS Homburg, (9) bis AS Waldmohr, (10)	41.660	16,6	100 / 120 / 130 ⁴	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		
			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} Zahl betroffener Menschen		L_{Night} 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 lärmmindernder Fahrbahnoberflächen

sowie

- Verringerung der Verkehre in Verbindung mit der Förderung des ÖPNV und des nichtmotorisierten Individualverkehrs
- Einsatz lärmmindernder 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 lärmmindernden 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 vorzugebender Kriterien, die Notwendigkeit der Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen.

Als Kriterien werden herangezogen:

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

- Abnahme der Zahl betroffener Menschen für den Lärminde x L_{DEN} im Pegelbereich > 65 dB(A)
- Abnahme der Lärmkennziffer (LKZ) für den Lärminde x 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 Lärminde x $L_{DEN} \geq 65$ dB(A) angegeben. Der Lärminde x 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

Angaben 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 30 km/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 lärmmindernder 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 Lärminde x 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 Deckschichterneuerungen.

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 Lärminderungsmaßnahme 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 lärmarmer 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

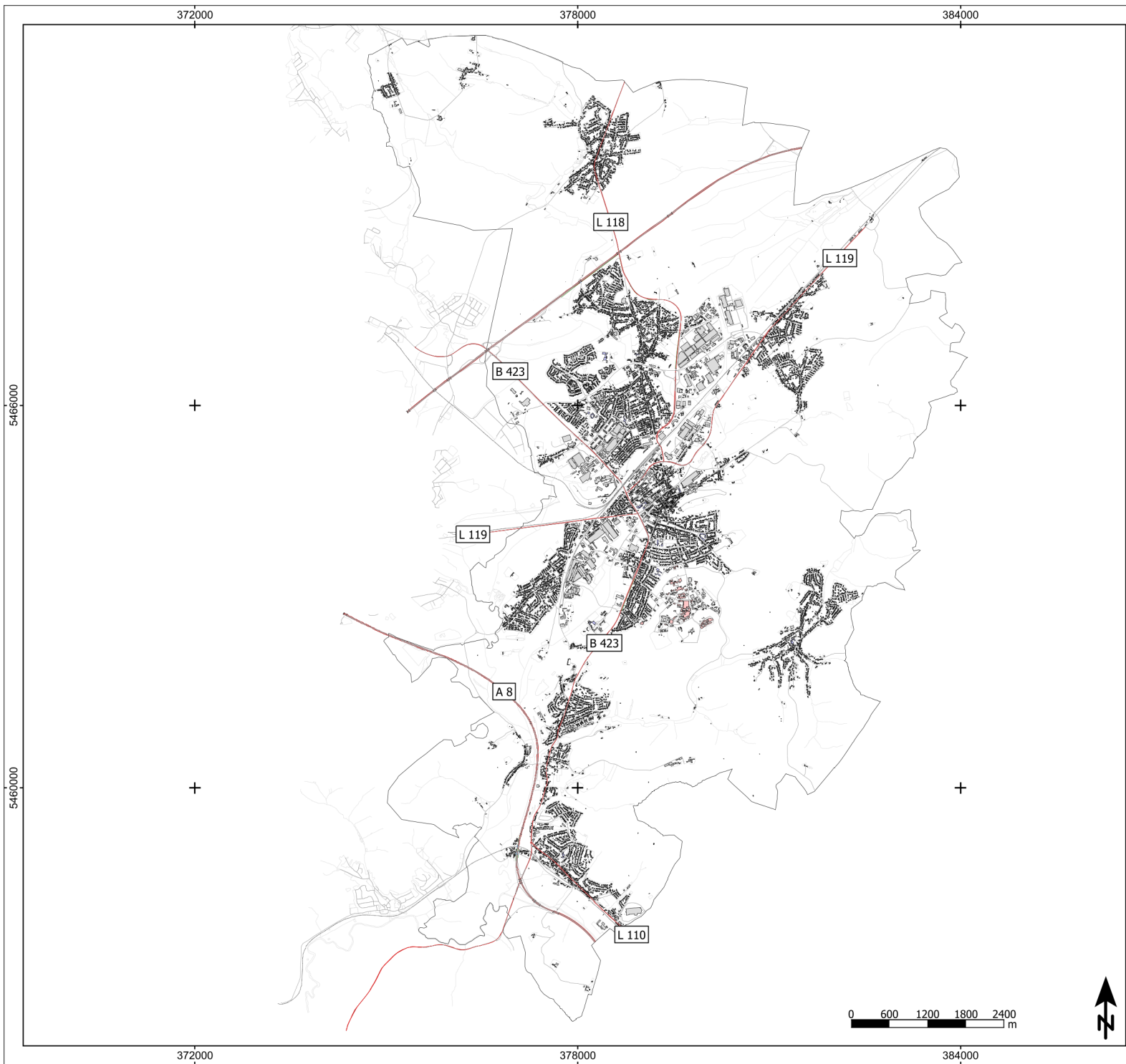
Abbildungen im Anhang A

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

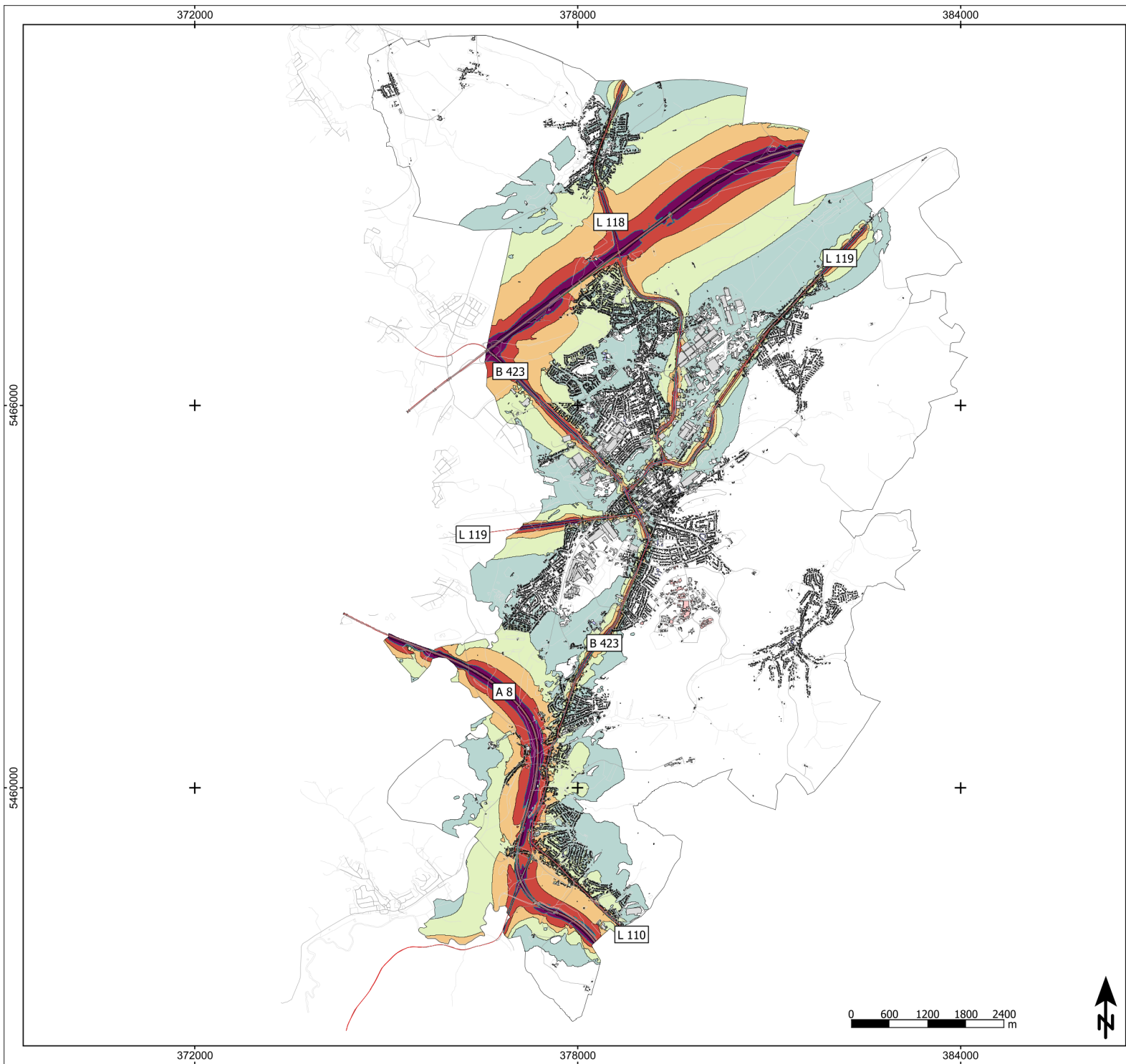
Auftraggeber
Kreisstadt Homburg
Am Forum 5
66424 Homburg

Blattgröße A3; Maßstab 1:60.000 | Stand: 09.05.2025

A01.spg	25-01	0.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
- Lärmschutzwand
- Knotenpunkt
- Straßennetz
- Gewässer
- Siedlungsfläche
- Gemeindegrenze
- 70 dB(A)-Linie

Lärmindeksen LDEN in dB(A)

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

Abbildung A02

Verkehrslärm Straße
Isolinienkarte
Lärmindeksen LDEN

Projekt

Lärmaktionsplanung 4. Runde
Kreisstadt Homburg

Auftraggeber

Kreisstadt Homburg
Am Forum 5
66424 Homburg

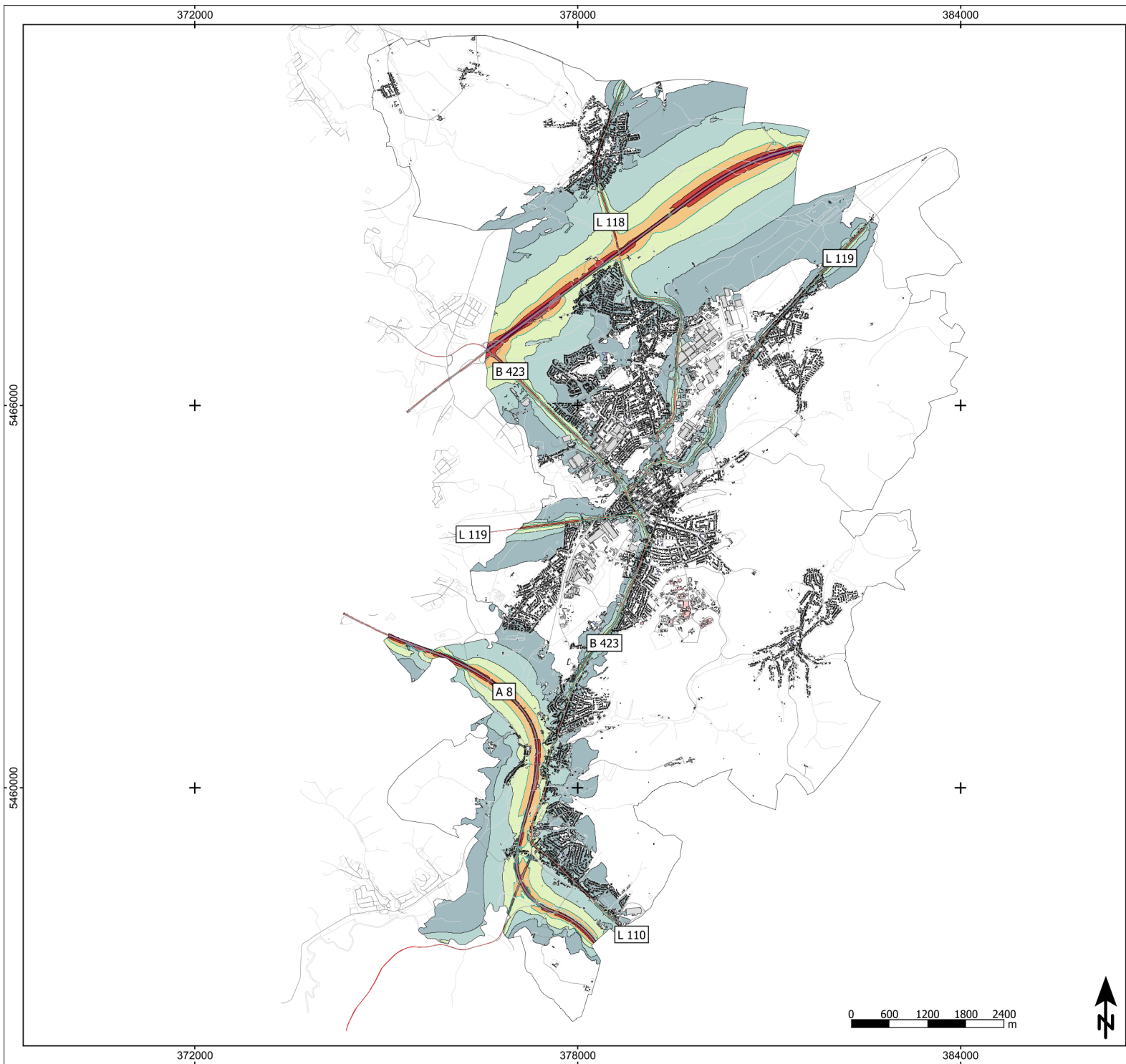
Blattgröße A3; Maßstab 1:60.000 | Stand: 09.05.2025

RLK			
A02.spg	25-01	1.mss	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
- 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

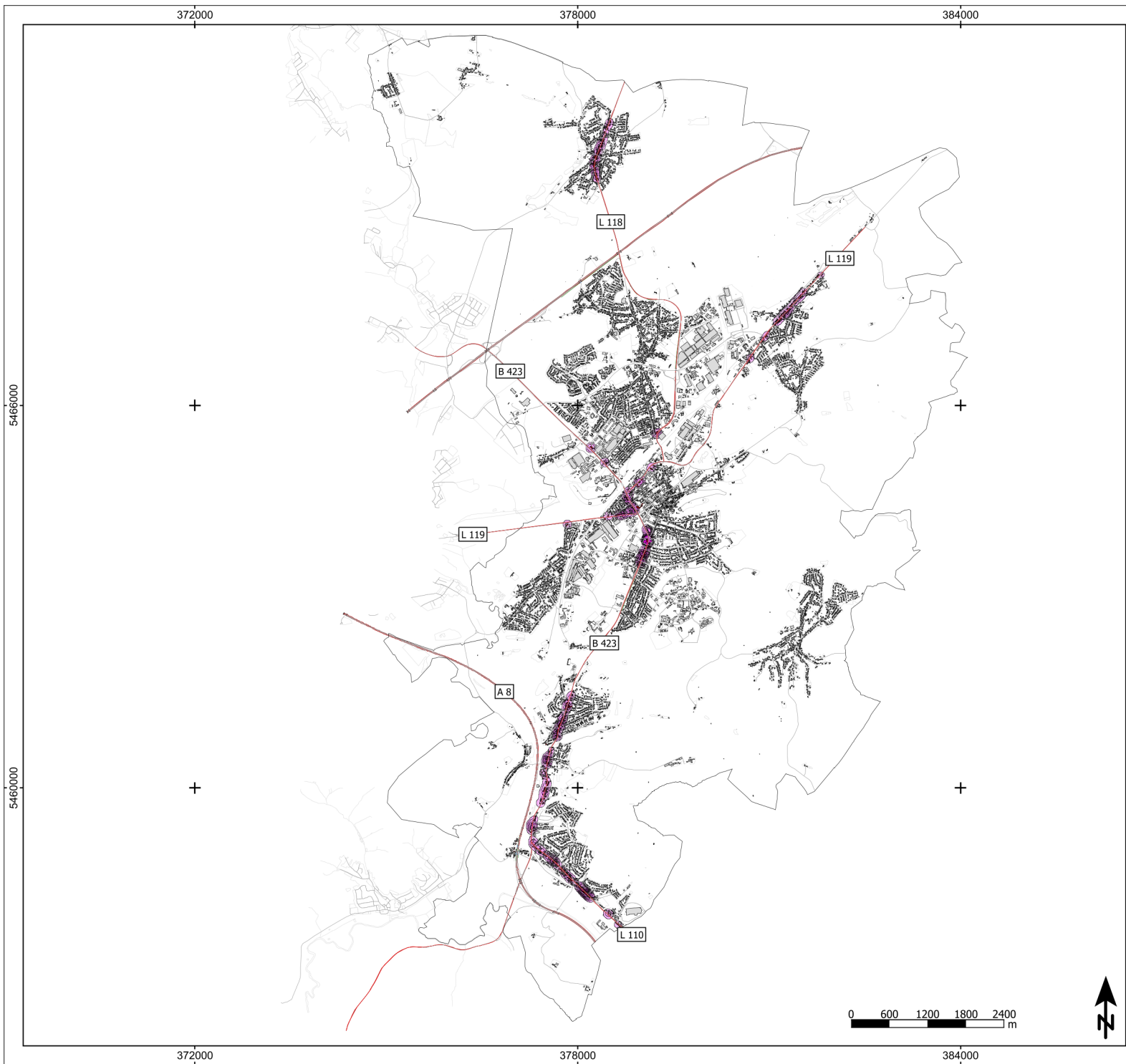
Blattgröße A3; Maßstab 1:60.000 | Stand: 09.05.2025

RLK			
A03.spg	25-01	1.ris	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
- Straßennetz
- Gewässer
- Siedlungsfläche
- Gemeindegrenze

Lärmindeix 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
Lärmindeix LDEN
Schwellenwert: 65dB(A)
Gebäudelärmkarte
Schwellenwert: 65dB(A)

Projekt

Lärmaktionsplanung 4. Runde
Kreisstadt Homburg

Auftraggeber

Kreisstadt Homburg
Am Forum 5
66424 Homburg

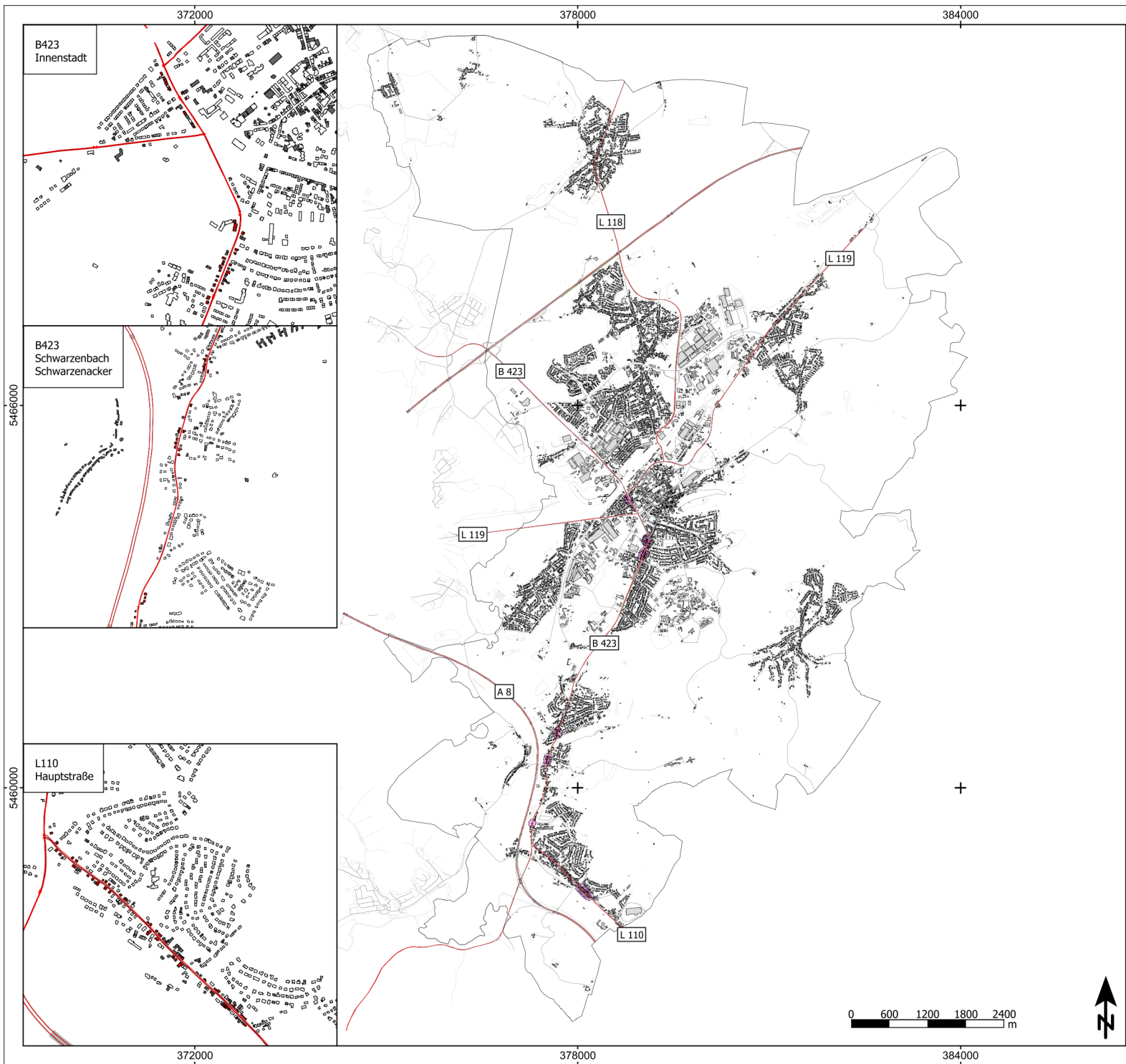
Blattgröße A3; Maßstab 1:60.000 Stand: 09.05.2025

OLK	25-01	2. res	Bearbeiten: KG
A04-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

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

Lärmindex LN in dB(A)

60 < ≤ 60

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

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

Abbildung A05

Hotspotkarte
Lärmindex LNIght
Schwellenwert: 60dB(A)
Gebäudelärmkarte
Schwellenwert: 60dB(A)

Projekt

Lärmaktionsplanung 4. Runde
Kreisstadt Homburg

Auftraggeber

Kreisstadt Homburg
Am Forum 5
66424 Homburg

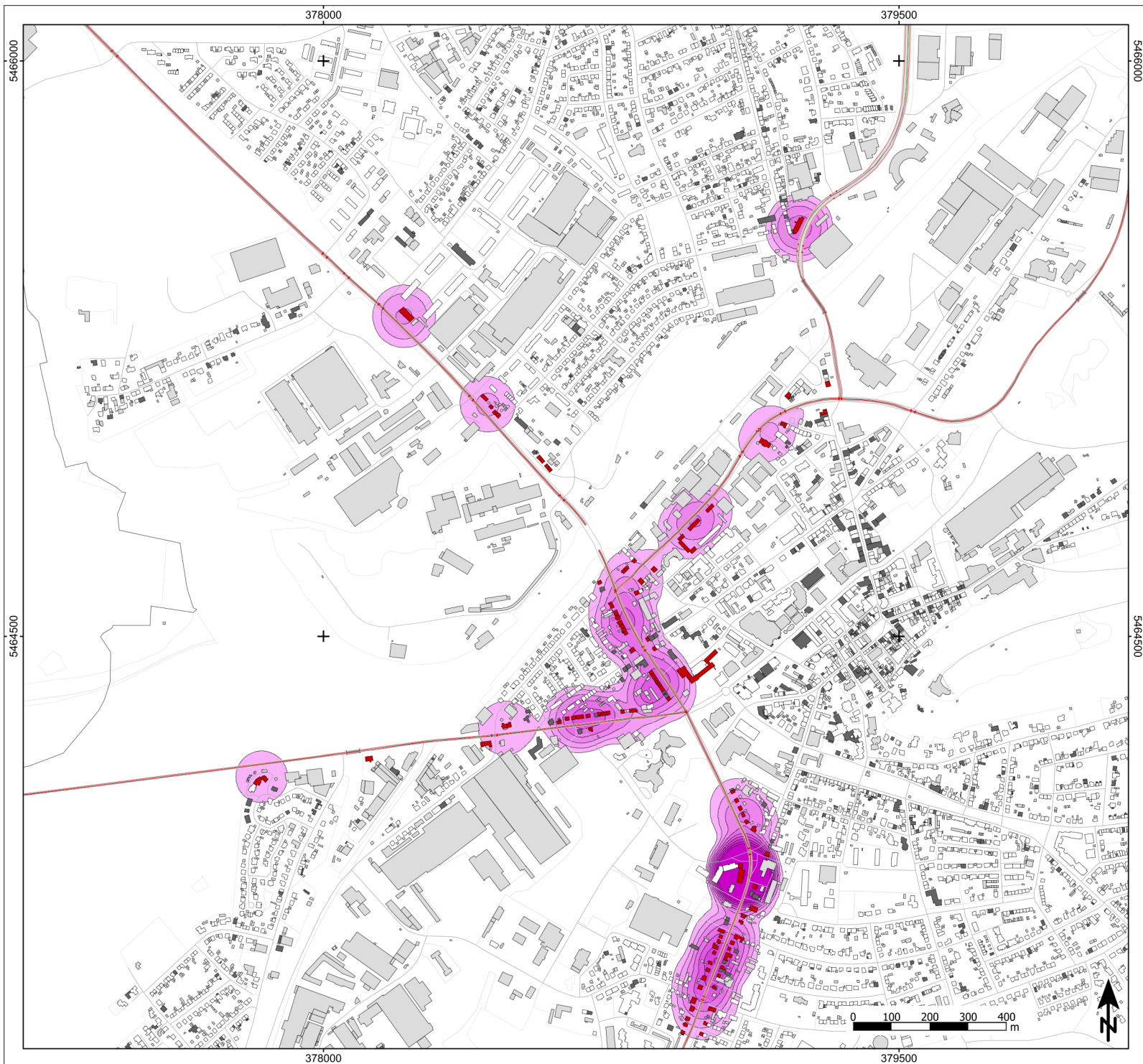
Blattgröße A3; Maßstab 1:60.000 | Stand: 09.05.2025

GLK	25-01	2. res	Bearbeiter: KG
A05.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

- 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

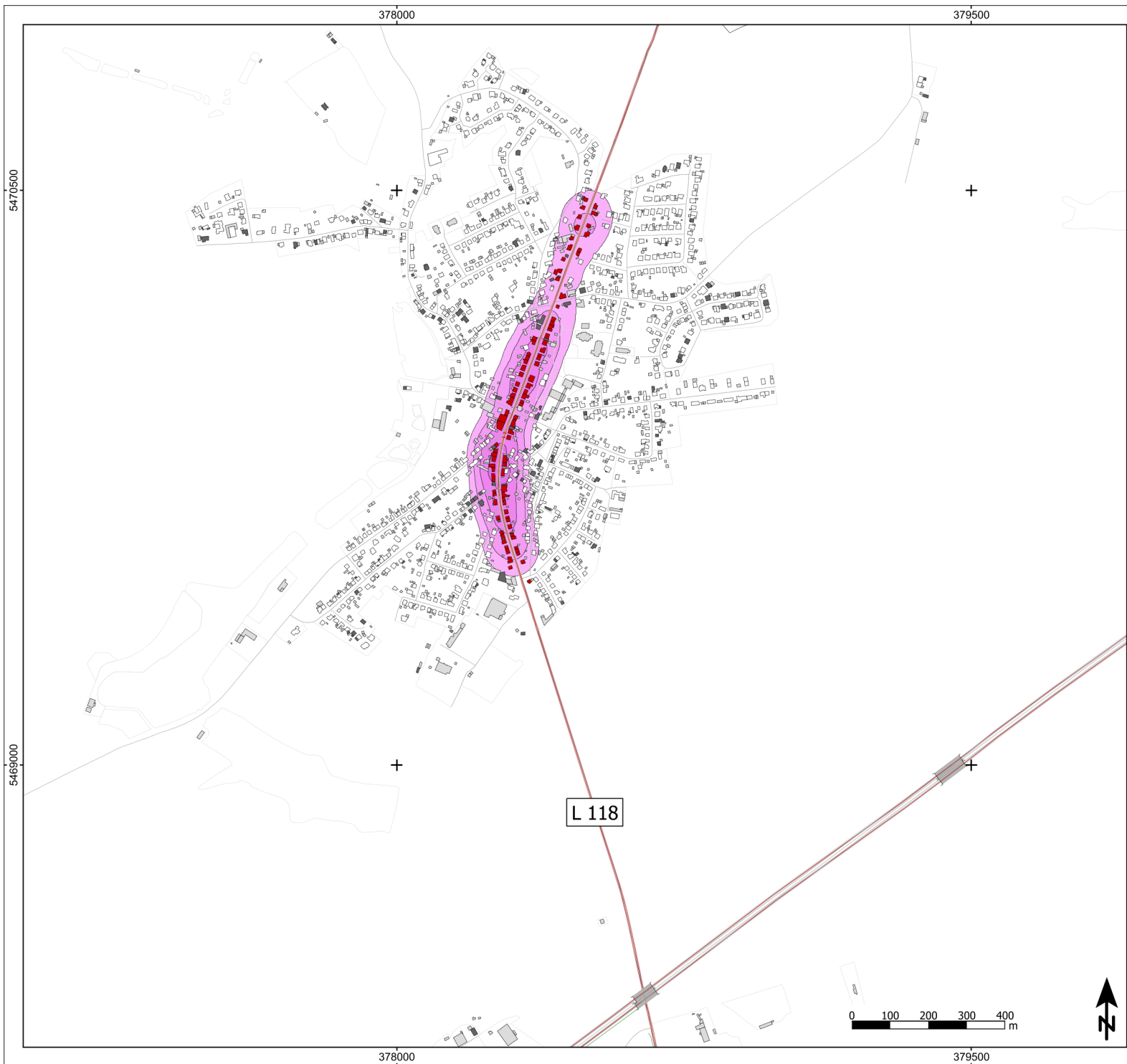
Blattgröße A3; Maßstab 1:10.000 | Stand: 09.05.2025

GLK: 25-01 2. 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
- 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

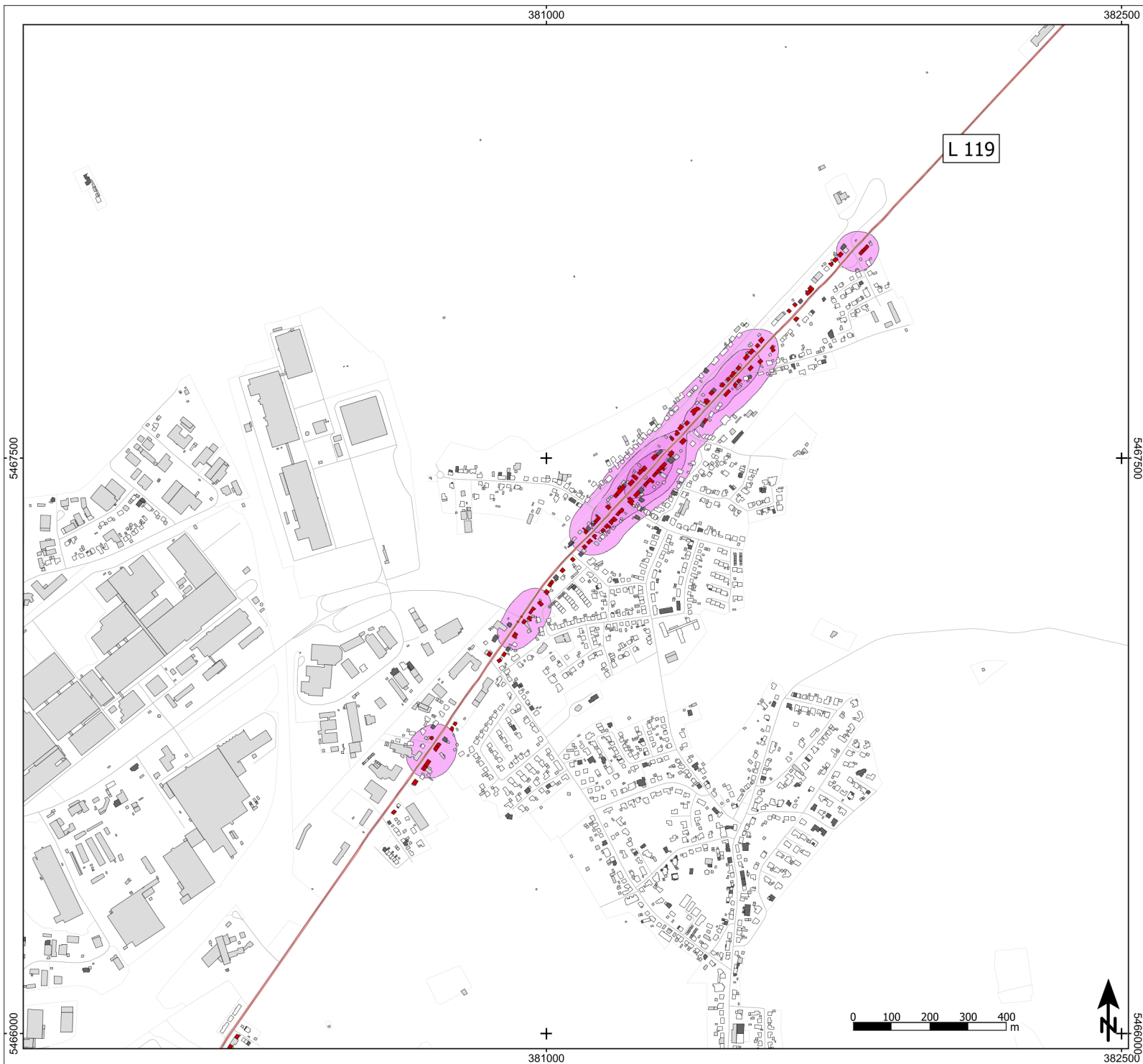
Blattgröße A3; Maßstab 1:10.000 | Stand: 09.05.2025

OLK
A07-aps 25-01 2. 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
- 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

OLK
A08.aps 25-01 2. 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
- 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 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

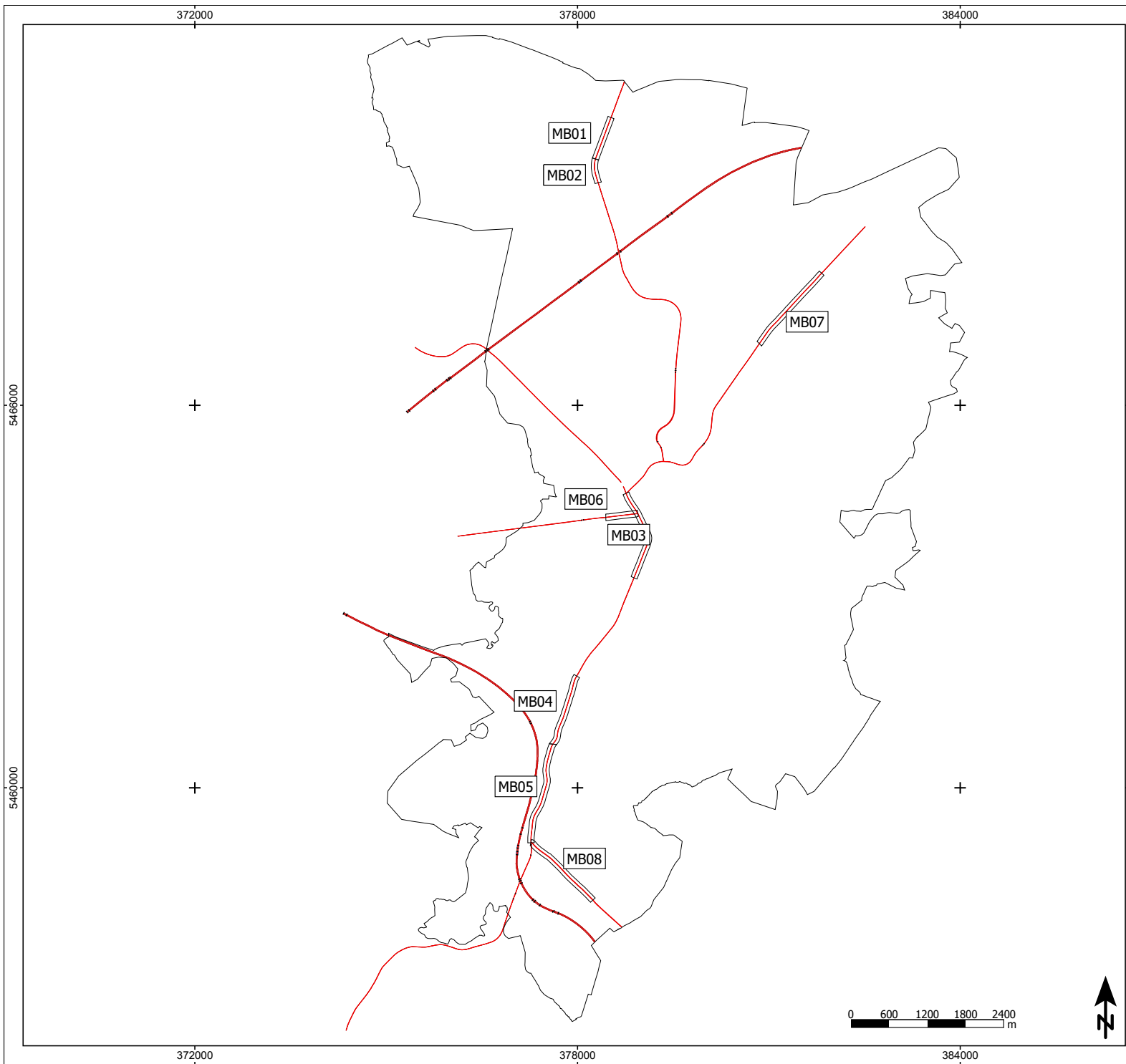
Blattgröße A3; Maßstab 1:15.000 | Stand: 09.05.2025

GLK	25-01	2. res	Bearbeiten: 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

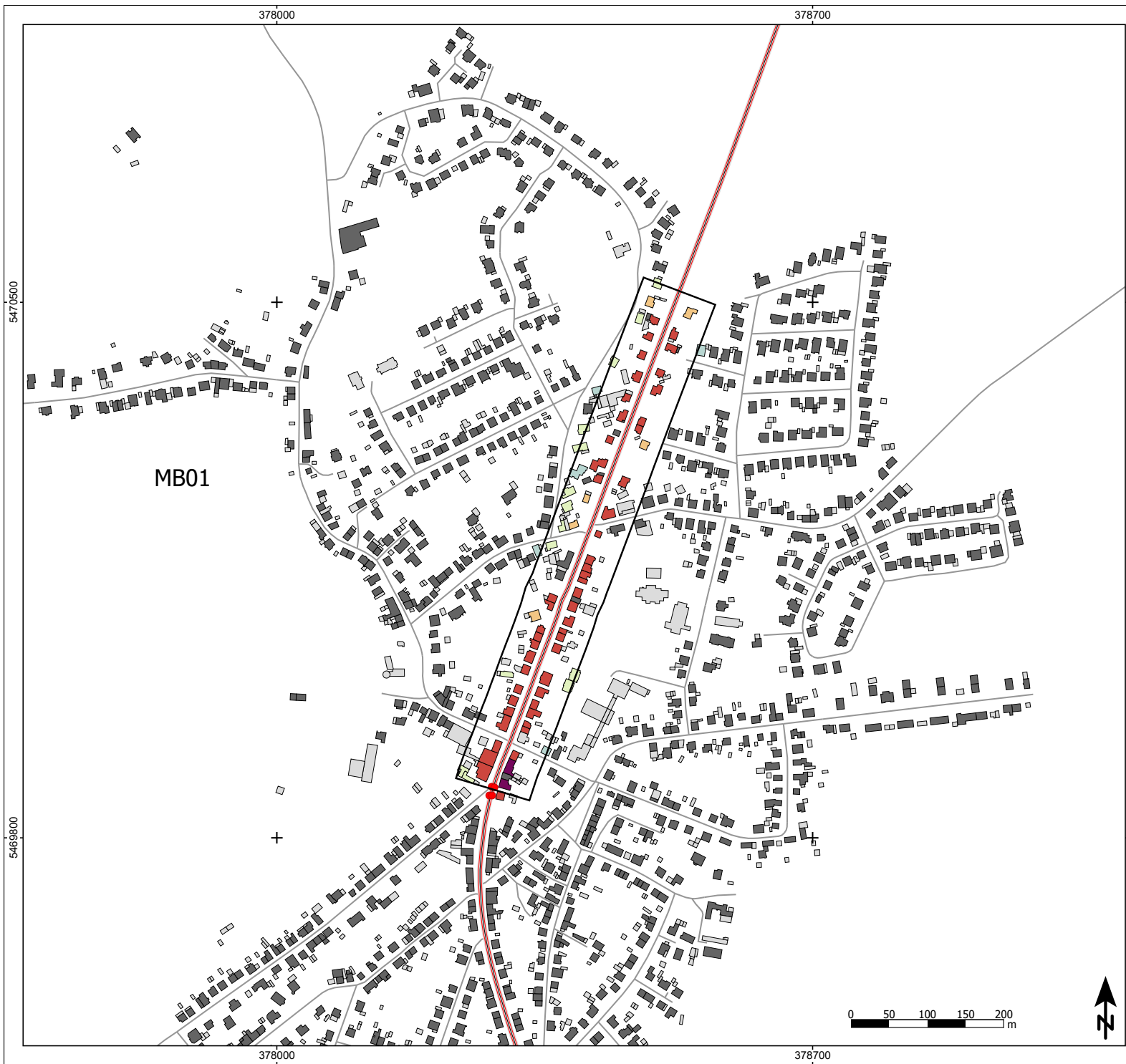
Auftraggeber
Kreisstadt Homburg
Am Forum 5
66424 Homburg

Blattgröße A3; Maßstab 1:60.000 Stand: 09.05.2025

A10.dwg	25-01	0.res	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

- 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	
MB01_T50.spg	25-01 4.rvs 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_T30
B423, Saar-Pfalz-Straße, Jägersburg
Geschwindigkeit 30km/h
Lärmindex LDEN
Höchster Gebäudepegel

Projekt
Lärmaktionsplanung 4. Runde
Kreisstadt Homburg

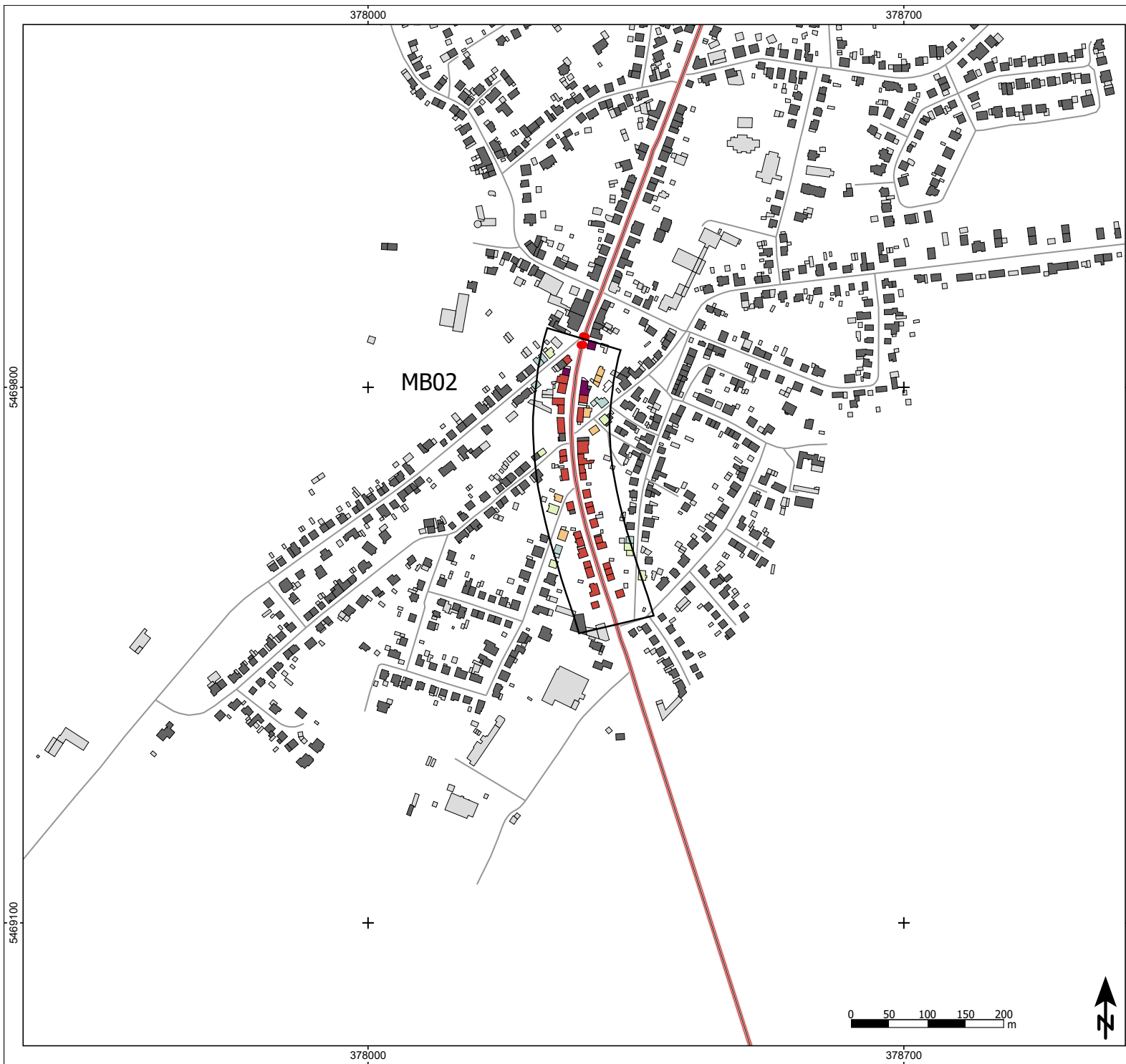
Auftraggeber
Kreisstadt Homburg
Am Forum 5
66424 Homburg

Blattgröße A3; Maßstab 1:5.000 Stand: 09.05.2025

GLK MB01_30	25-01	S.res	Bearbeiter: KG
MB01_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 MB02_T50
L118, Saar-Pfalz-Straße, Jägersburg
Geschwindigkeit 30km/h
Lärmindex LDEN
Höchster Gebäudepegel

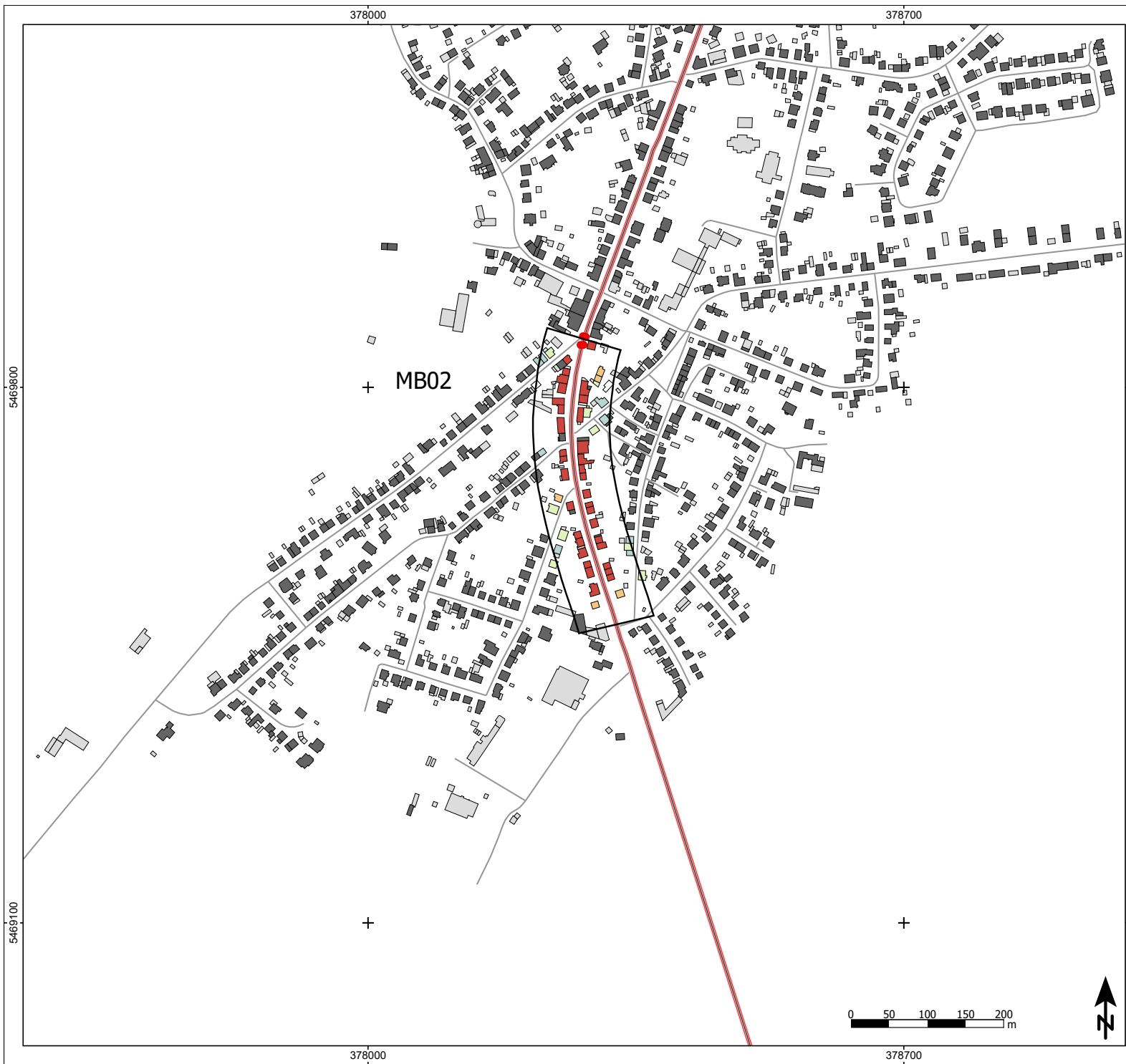
Projekt
Lärmaktionsplanung 4. Runde
Kreisstadt Homburg

Auftraggeber
Kreisstadt Homburg
Am Forum 5
66424 Homburg

Blattgröße A3; Maßstab 1:5.000	Stand: 09.05.2025
GLK MB02 50	
MB02_T50.spg	25-01 6.rst 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

- Lärmindex 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
Lärmindex LDEN
Höchster Gebäudepegel

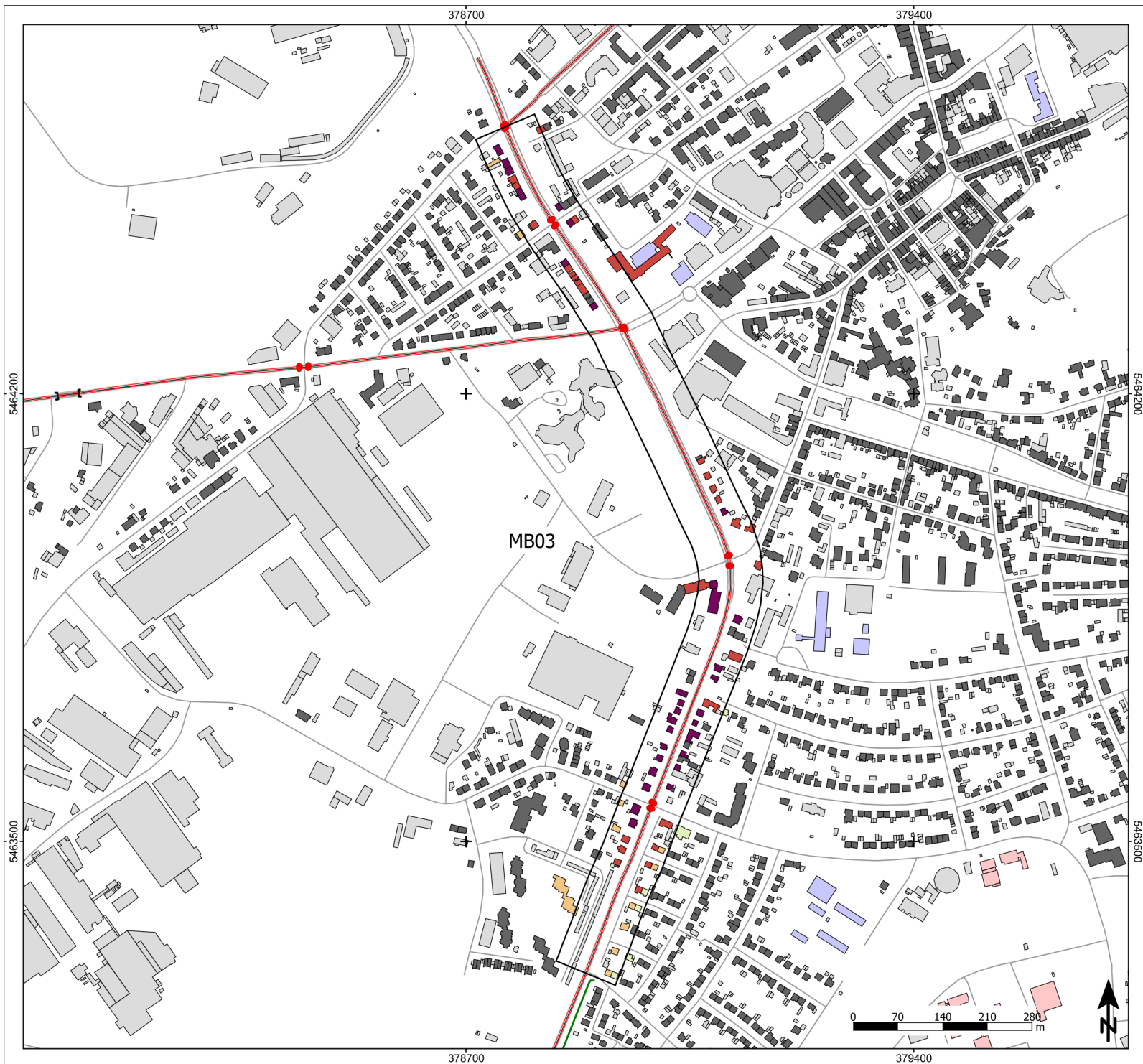
Projekt
Lärmaktionsplanung 4. Runde
Kreisstadt Homburg

Auftraggeber
Kreisstadt Homburg
Am Forum 5
66424 Homburg

Blattgröße A3; Maßstab 1:5.000	Stand: 09.05.2025
GLX MB02_30	25-01
MB02_T30.spp	7.mrs
	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 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

MB03_T50.spg

25-01

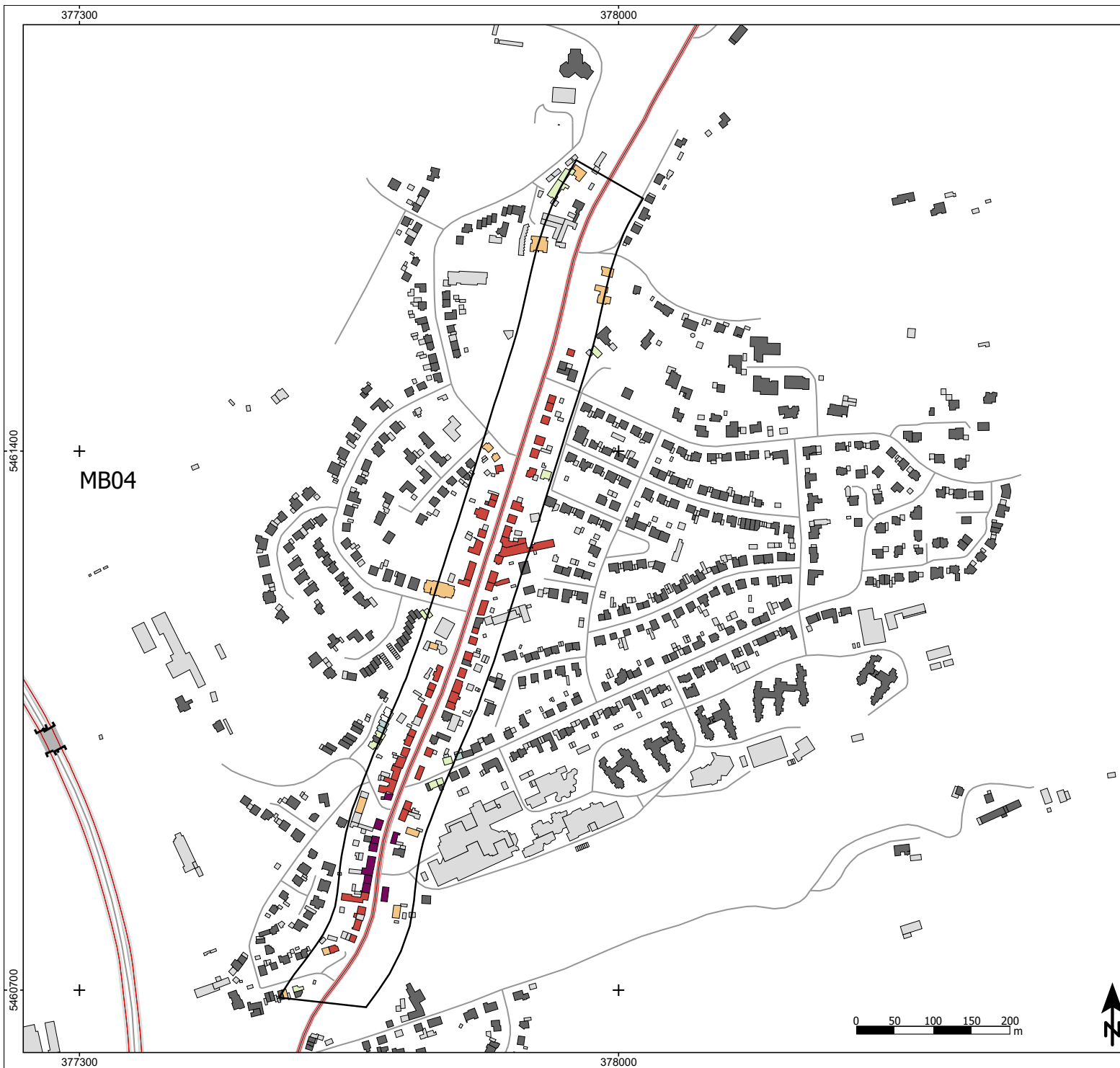
B.mss

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 MB04_T50

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

Projekt

Lärmaktionsplanung 4. Runde
Kreisstadt Homburg

Auftraggeber

Kreisstadt Homburg
Am Forum 5
66424 Homburg

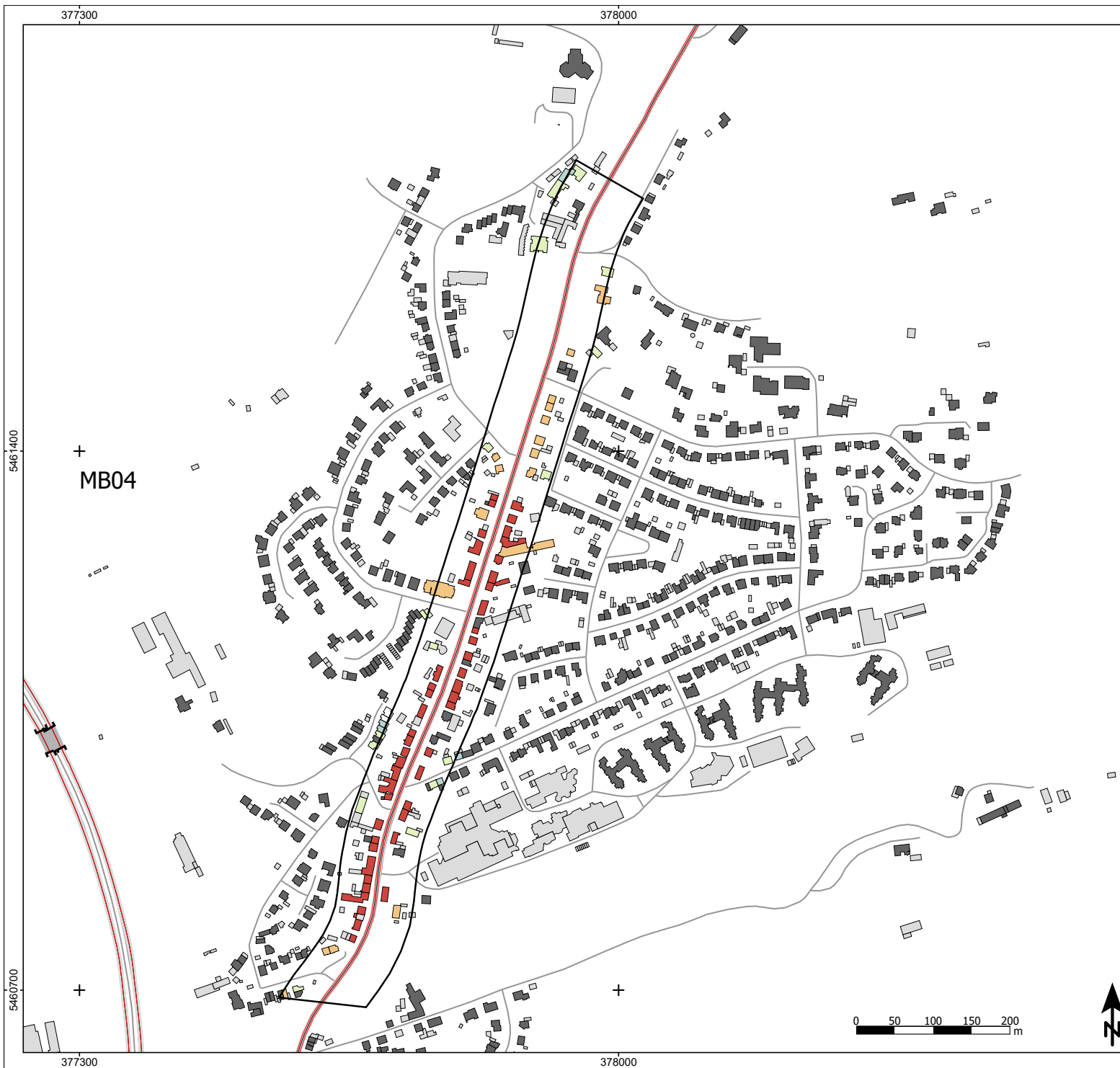
Blattgröße A3; Maßstab 1:5.000 Stand: 09.05.2025

GLX MB04 T50
MB04_T50.spg 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

Lärmindex 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
Lärmindex Lden
Höchster Gebäudepegel

Projekt

Lärmaktionsplanung 4. Runde
Kreisstadt Homburg

Auftraggeber

Kreisstadt Homburg
Am Forum 5
66424 Homburg

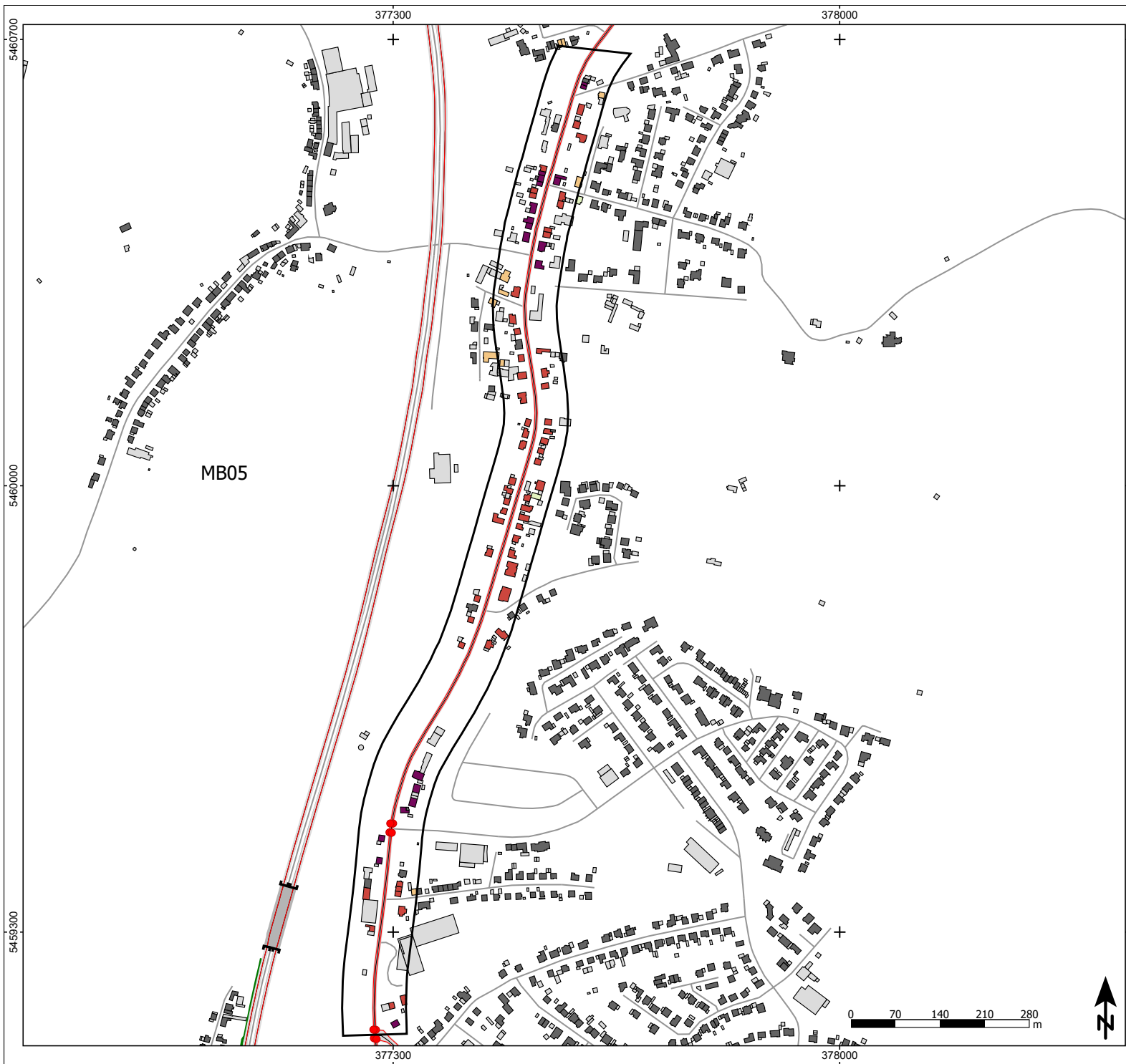
Blattgröße A3; Maßstab 1:5.000 Stand: 09.05.2025

GLX MB04_30
MB04_T30.spg 25-01 11.mrs 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 MB05_T50
B423, Homburger Straße, Schwarzenacker
Geschwindigkeit 50km/h
Lärmindex LDEN
Höchster Gebäudepegel

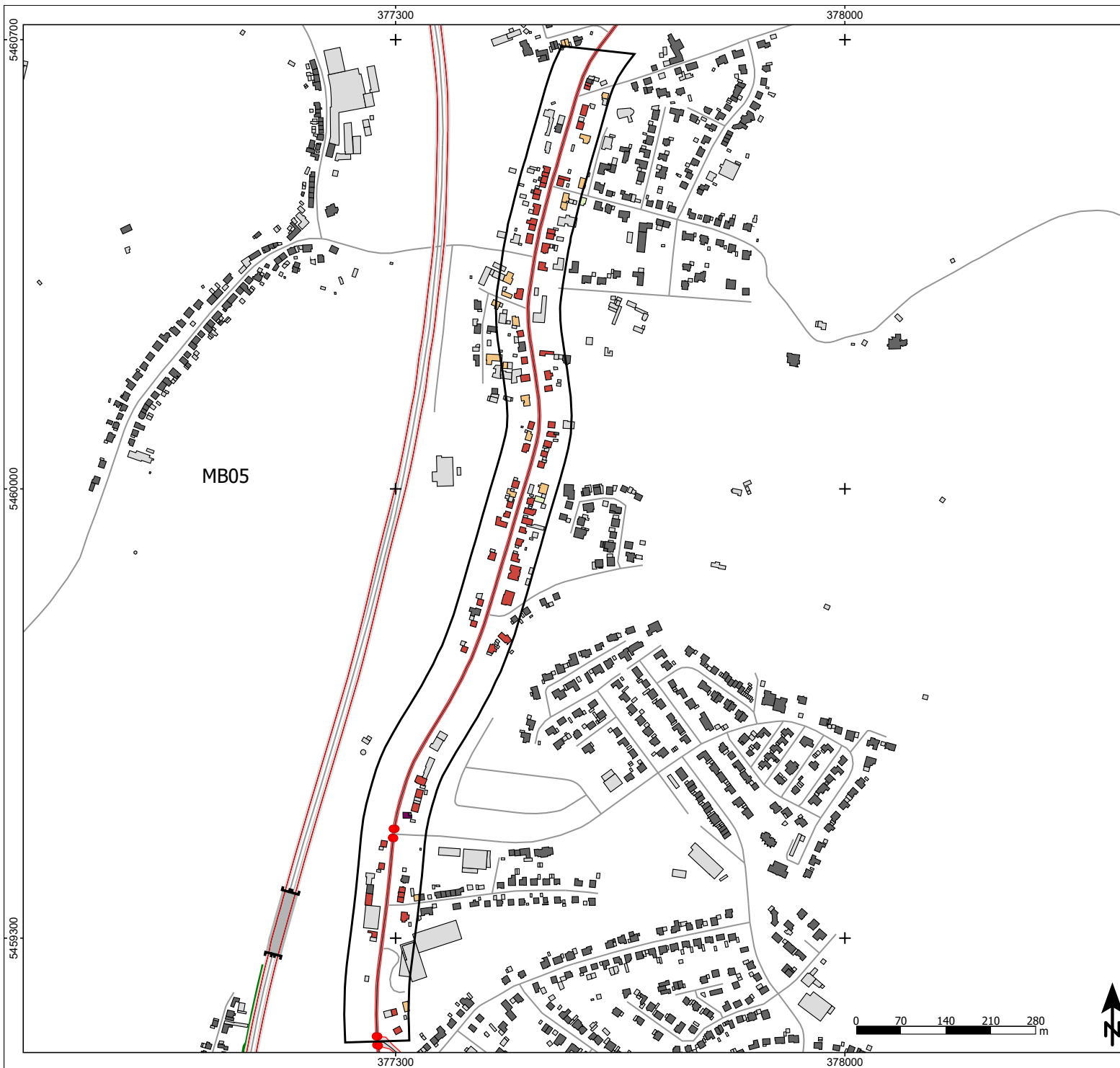
Projekt
Lärmaktionsplanung 4. Runde
Kreisstadt Homburg

Auftraggeber
Kreisstadt Homburg
Am Forum 5
66424 Homburg

Blattgröße A3; Maßstab 1:6.000	Stand: 09.05.2025
GLX MB05 50	25-01
MB05_T50.spg	12.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 MB05_T30

B423, Homburger Straße, Schwarzenacker
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

GLX MB05_30
MB05_T30.spg

25-01

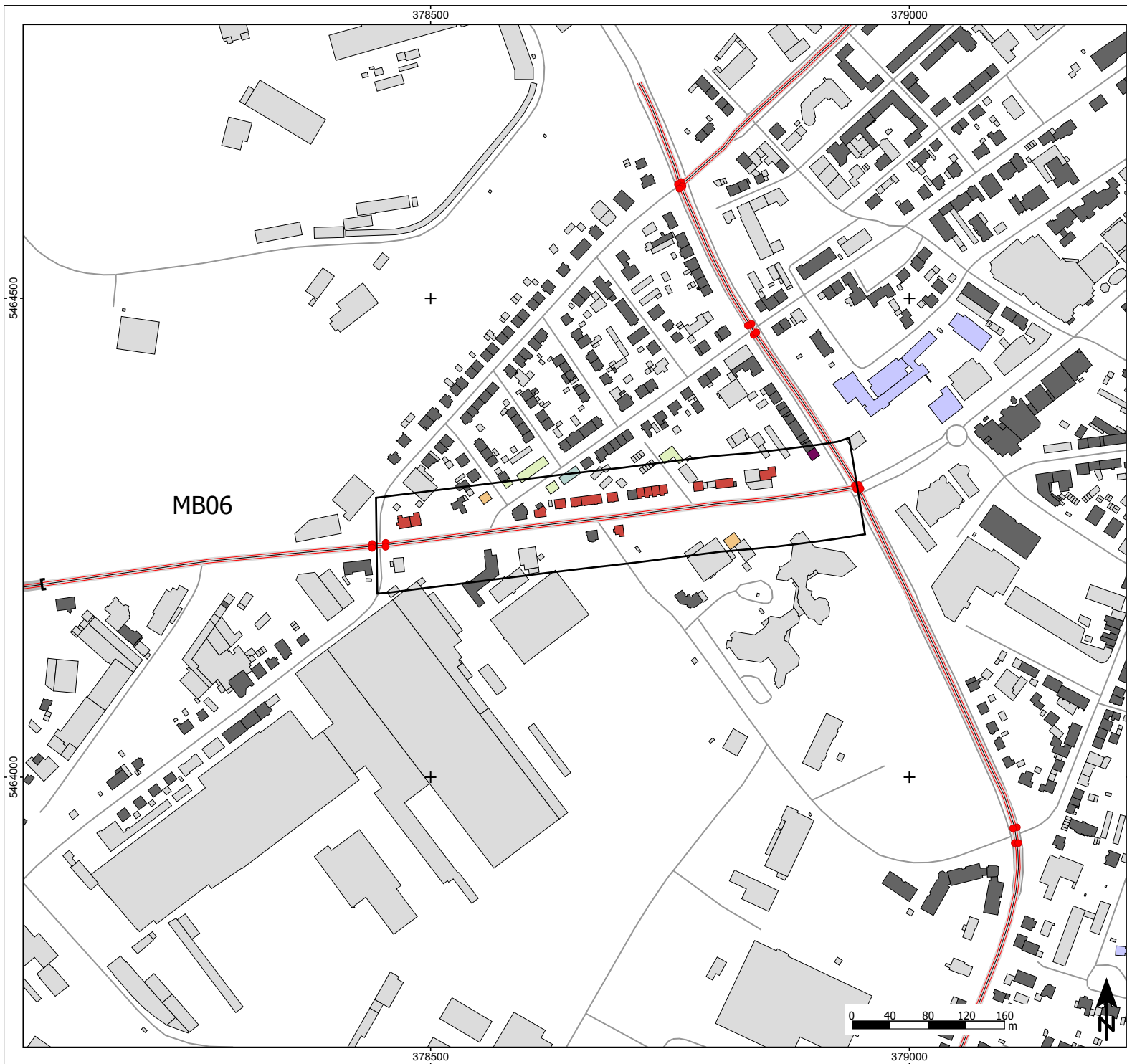
13.res

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 MB06_T50

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

Projekt

Lärmaktionsplanung 4. Runde
Kreisstadt Homburg

Auftraggeber

Kreisstadt Homburg
Am Forum 5
66424 Homburg

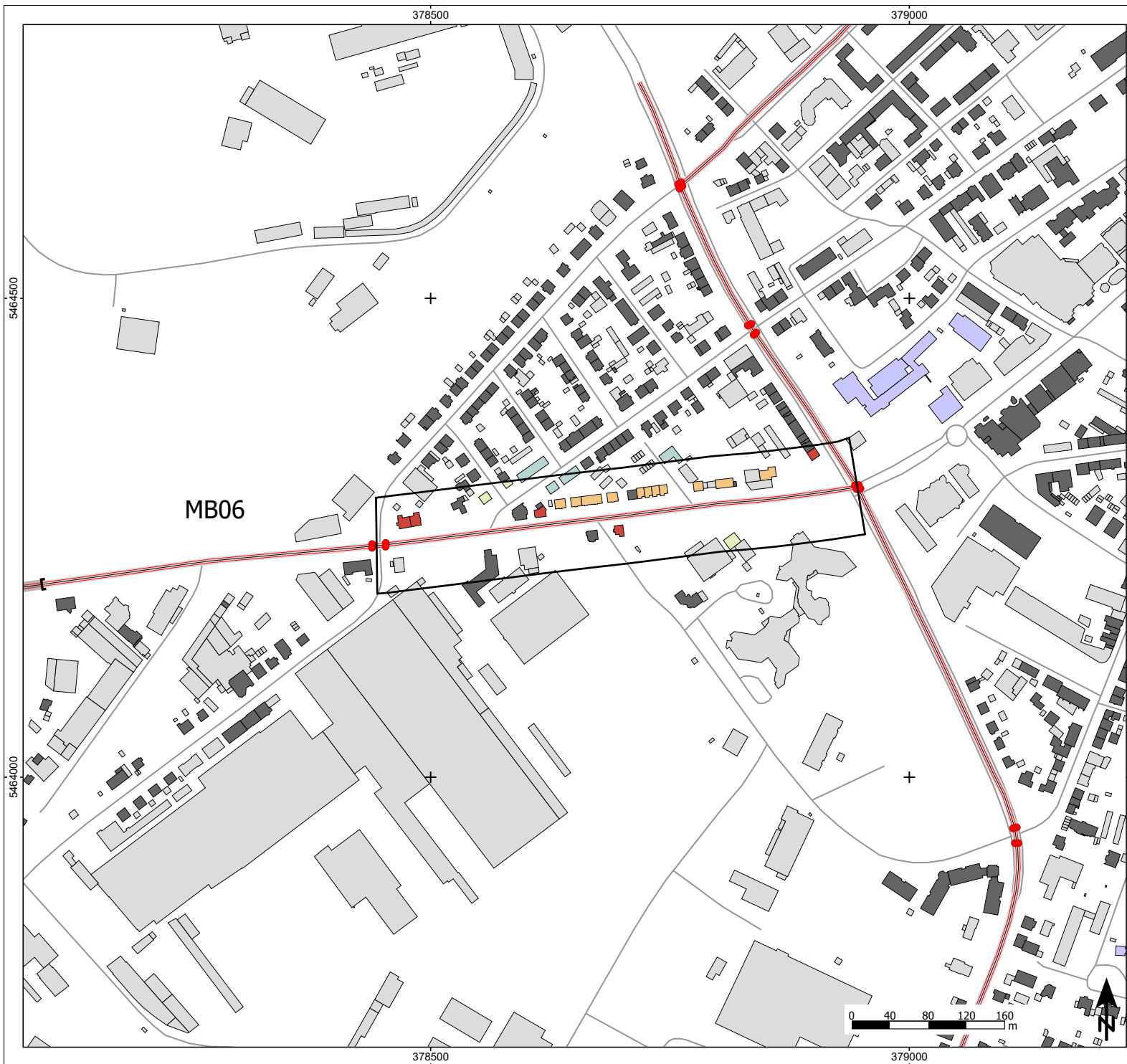
Blattgröße A3; Maßstab 1:4.000 Stand: 09.05.2025

GLX MB06_50
MB06_T50.spp 25-01 14.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

Lärmindex 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
Lärmindex LDEN
Höchster Gebäudepegel

Projekt

Lärmaktionsplanung 4. Runde
Kreisstadt Homburg

Auftraggeber

Kreisstadt Homburg
Am Forum 5
66424 Homburg

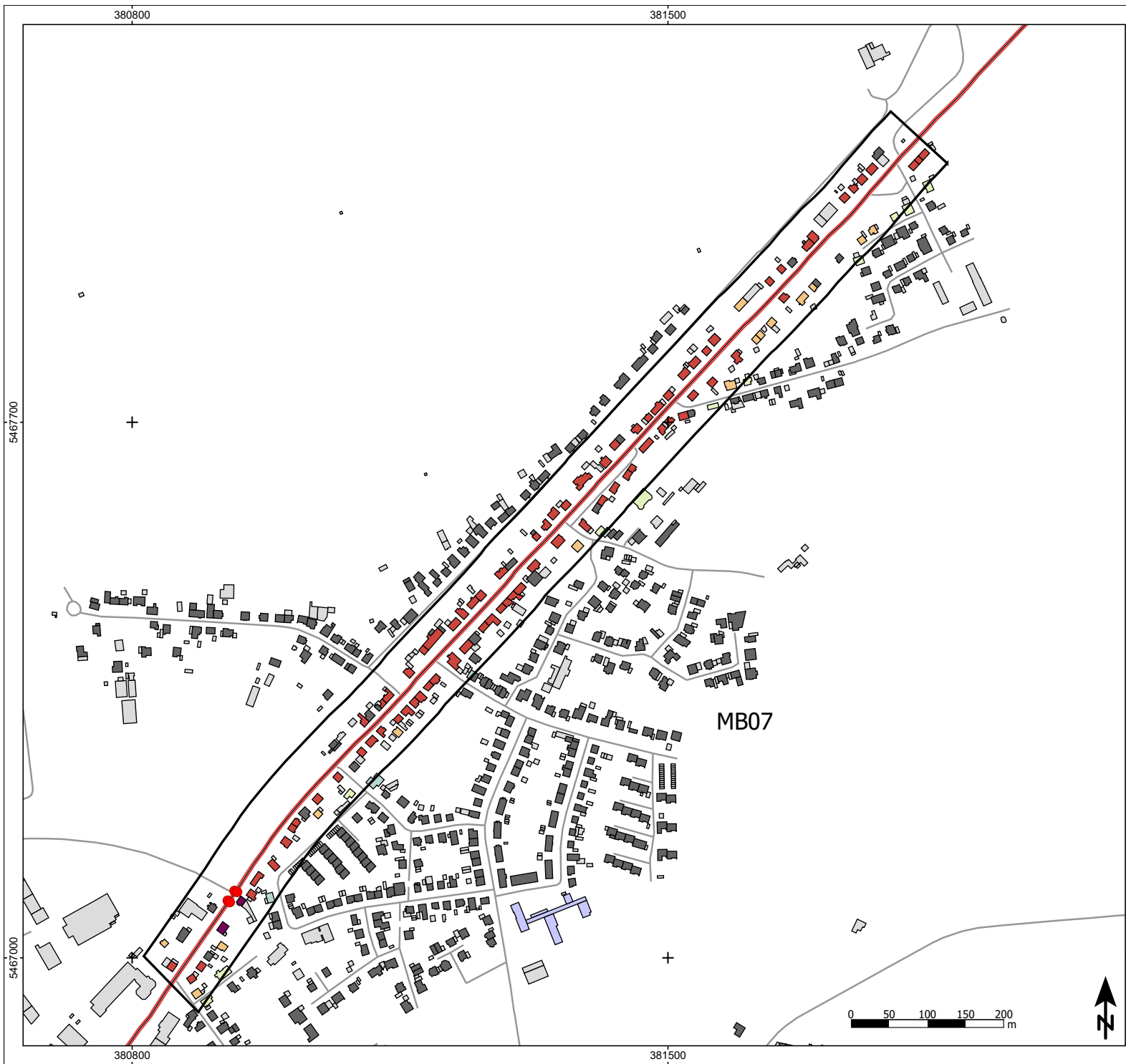
Blattgröße A3; Maßstab 1:4.000 Stand: 09.05.2025

GLX MB06_3D 25-01 15.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

Lärmindex 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
Lärmindex LDEN
Höchster Gebäudepegel

Projekt

Lärmaktionsplanung 4. Runde
Kreisstadt Homburg

Auftraggeber

Kreisstadt Homburg
Am Forum 5
66424 Homburg

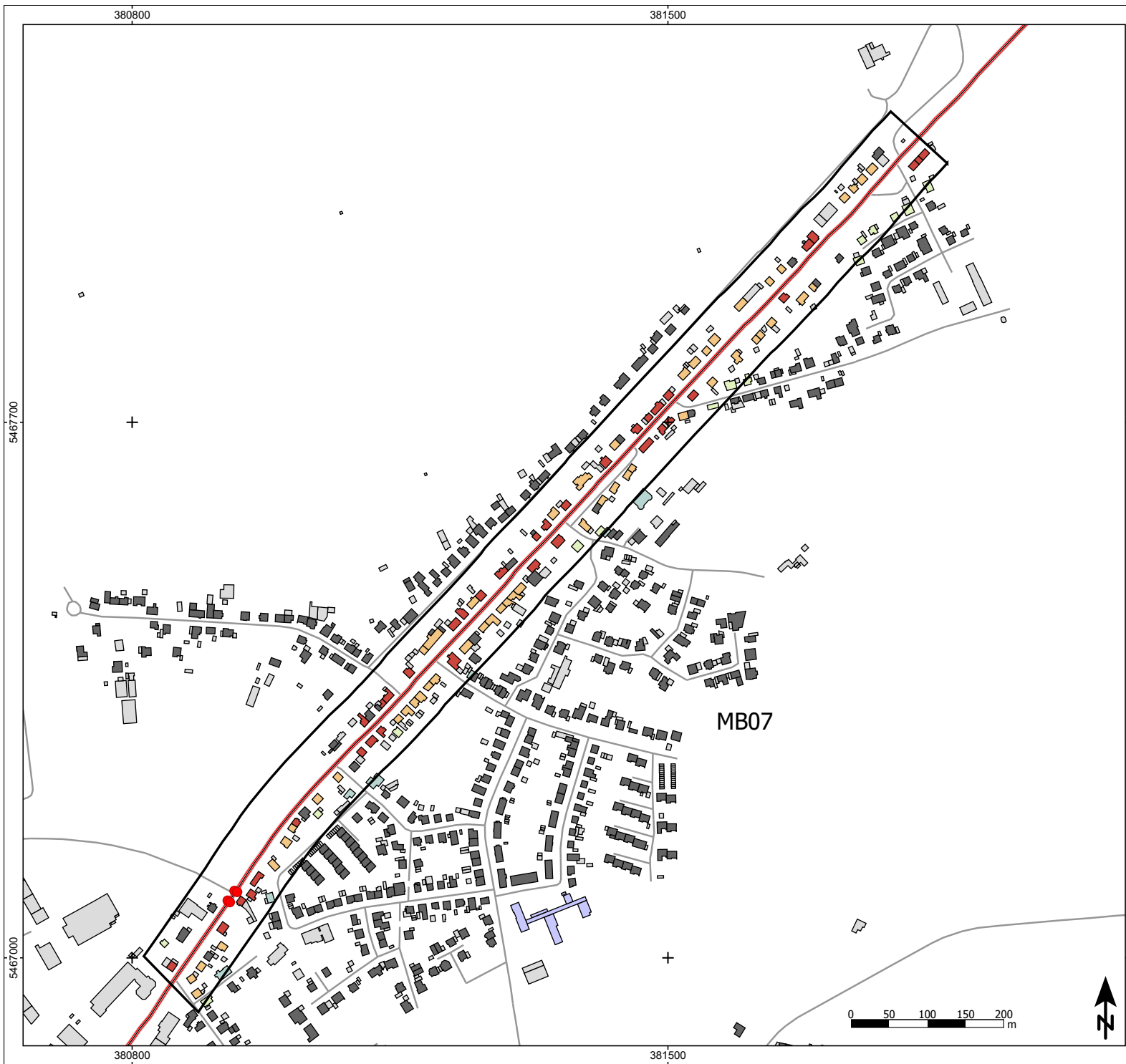
Blattgröße A3; Maßstab 1:5.000 Stand: 09.05.2025

GLK MB07_50 MB07_T50.spg 25-01 16.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 MB07_T30

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

Projekt

Lärmaktionsplanung 4. Runde
Kreisstadt Homburg

Auftraggeber

Kreisstadt Homburg
Am Forum 5
66424 Homburg

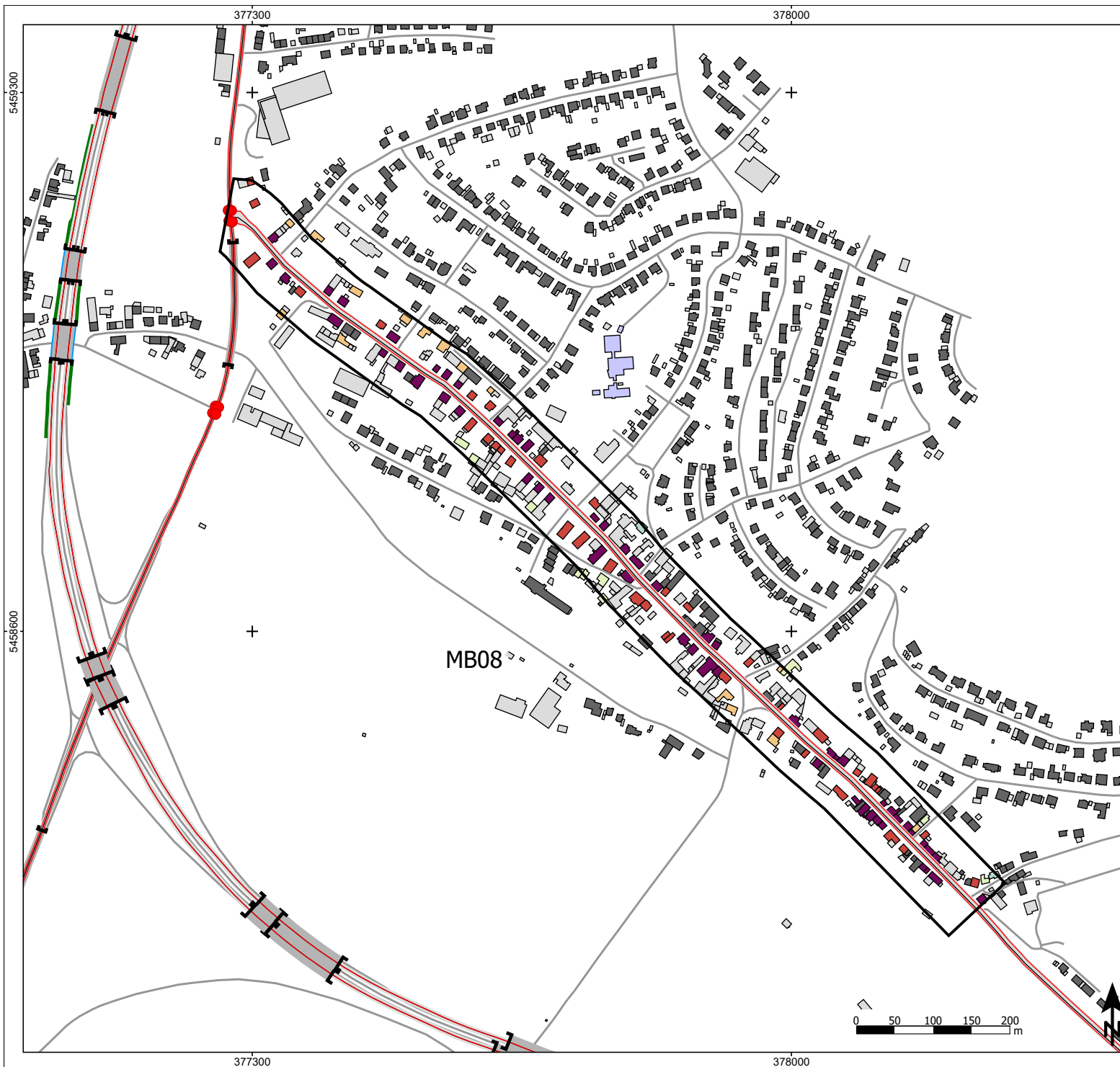
Blattgröße A3; Maßstab 1:5.000 Stand: 09.05.2025

GLX MB07_30
MB07_T30.spg 25-01 17.mrs 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

Lärmindex LDEN in dB(A)

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

Abbildung MB08_T50

L110, Hauptstraße
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

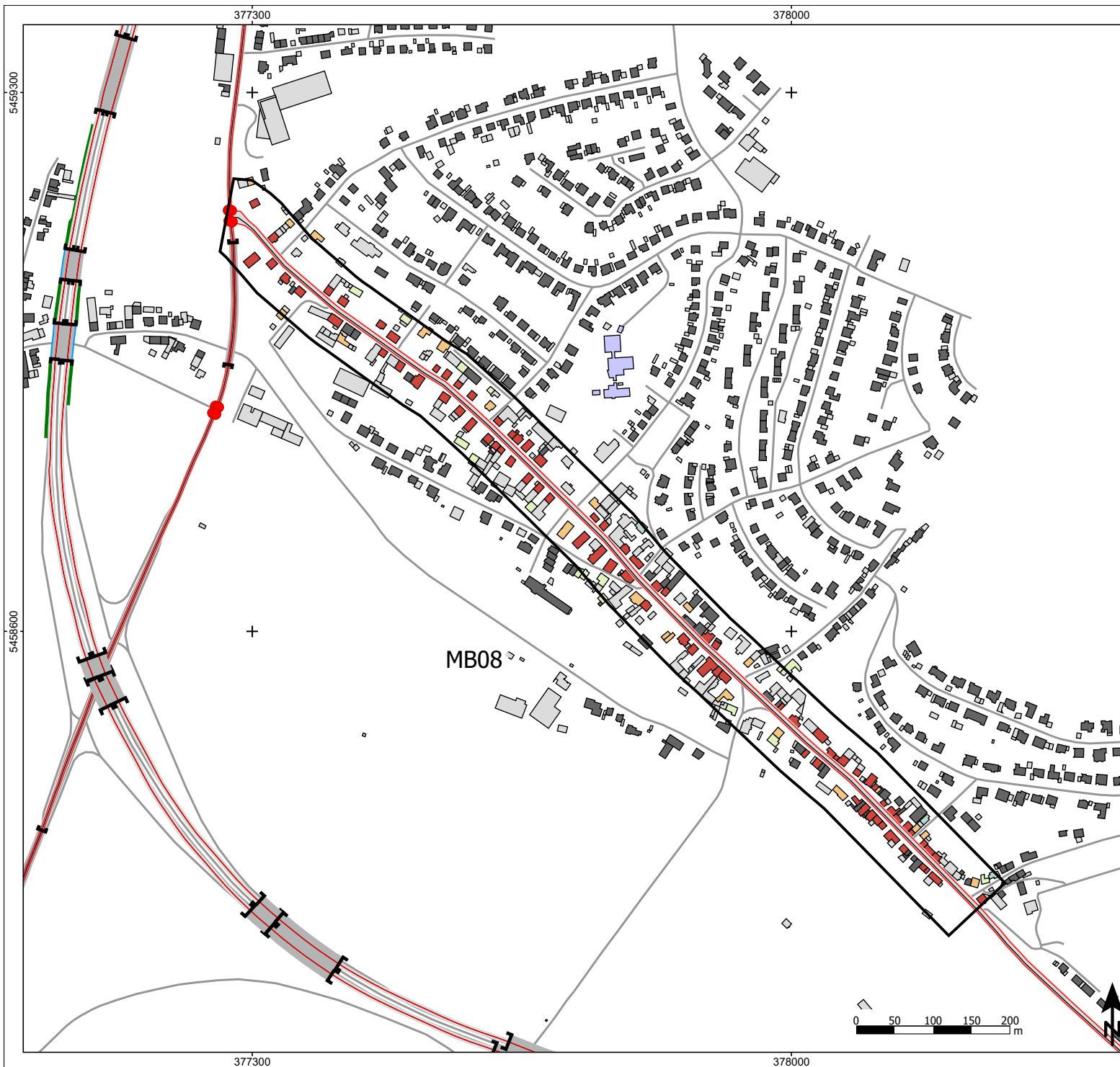
GLX MB08 50
MB08_T50.spp

25-01 18.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 MB08_T30

L110, Hauptstraße
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

GLX MB08_30
MB08_T30.spp 25-01 19.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

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
	gesehen. Für die Anordnung der Geschwindigkeitsbeschränkung ist die Straßenverkehrsbehörde des Saarpfalz-Kreises zuständig. Im konkreten Fall bedeutet dies, dass im Zuge der B 423 passiver Lärmschutz als Lärmschutzmaßnahme möglich ist. Die Grundvoraussetzung hierfür ist die Überschreitung der Auslösewerte zur Lärmsanierung. Dazu muss eine Lärmberechnung nach der RLS 19 erfolgen, wobei dabei der Beurteilungspegel die Auslösewerte überschreiten muss. Die Abwicklung des passiven Lärmschutzes ist eine freiwillige Leistung des Straßenbaulastträgers. Sofern keine Maßnahme seitens des Landesbetriebes für Straßenbau (LfS) angestrebt wird, ist von den Eigentümern der betroffenen Anwesen ein Antrag auf passiven Lärmschutz an den LfS zu stellen. Die Lärmberechnungen nach RLS 90 für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen und nach RLS 19 für passiven Lärmschutz werden durch den LfS durchgeführt. Die Berechnungen nach RLS 90 erfolgen, nachdem die Straßenverkehrsbehörde des Landkreises einen entsprechenden Antrag an den LfS gestellt hat.	Die im Rahmen der Lärmkartierung/Lärmaktionsplanung berechneten Pegel legen es nahe, dass an vielen Gebäuden der Grenzwert der Lärmsanierung erreicht bzw. deutlich überschritten wird. Die Stadt Homburg sollte den LfS auffordern, die erforderlichen Lärmberechnungen 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 Antrag 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. Zur Umsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkungen sollte die Stadt über den Straßenverkehrsbehörde des Landkreises einen Prüfantrag an den LfS stellen. Nicht erforderlich, Erläuterung der Vorgehensweise im SL.	Die Stadt Homburg fordert den LfS auf, die erforderlichen Lärmberechnungen durchzuführen und die passive Lärmsanierung umzusetzen. Die Stadt Homburg informiert die Anwohner der B 423 über die Möglichkeit, passive LS-Maßnahmen zu beantragen. Die Stadt stellt über die Straßenverkehrsbehörde des Landkreises einen Prüfantrag an den LfS. Nicht erforderlich

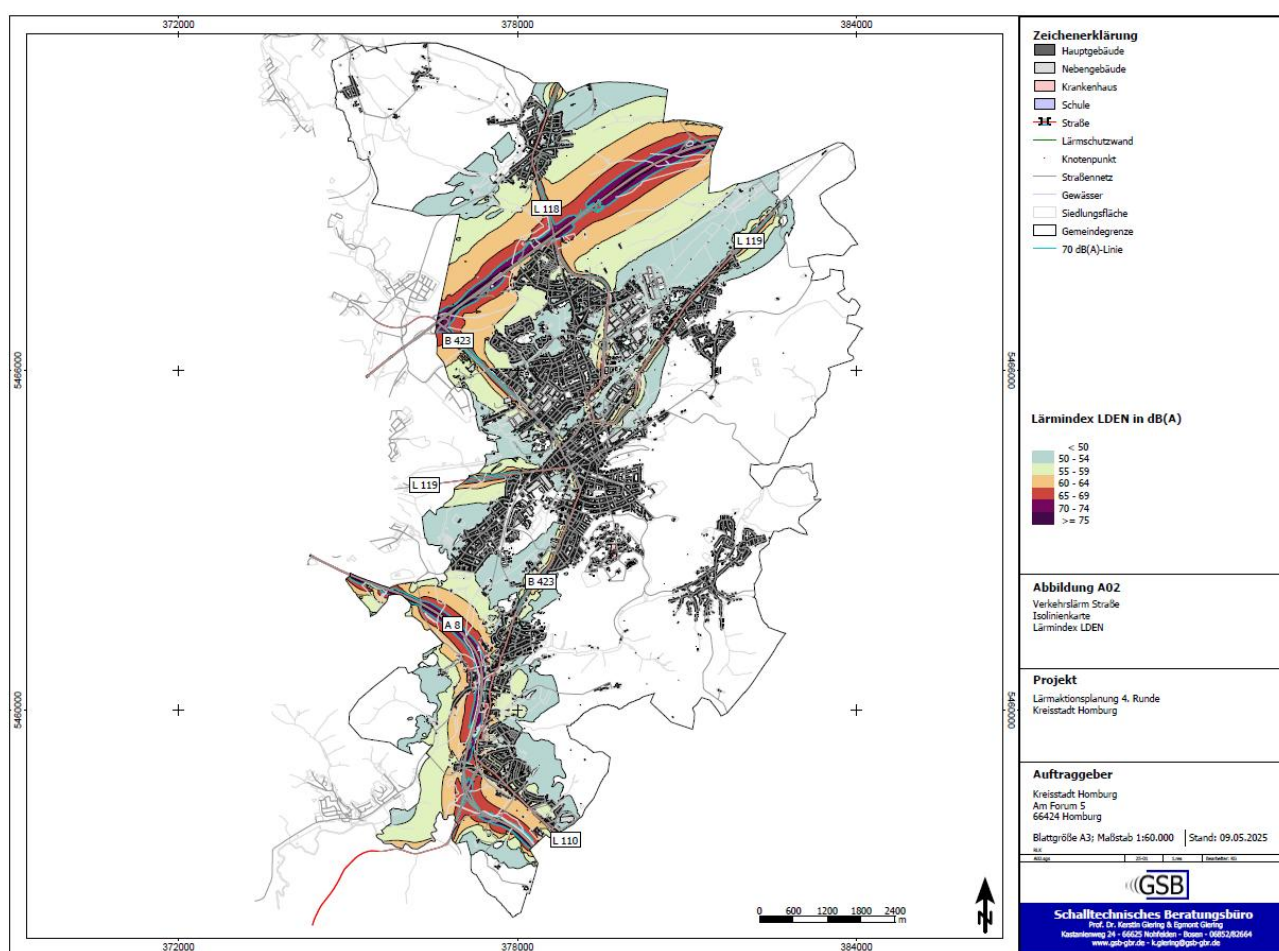
Nr.	Ergebnis/Inhalt der Stellungnahme	Fachliche Stellungnahme	Beschlussvor-schlag
	Das Saarland hat wegen der Konsolidierung des Landeshaushaltes die freiwilligen Leistungen der Lärmsanierung für Landesstraßen eingestellt und die bis zu diesem Zeitpunkt geltenden „ <i>Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Landstraßen in der Baulast des Saarlandes</i> “ aufgehoben. An Landesstraßen ist daher kein passiver Lärmschutz möglich.		
3	Anmerkungen von Seiten es Lärm- und Erschütterungsschutzes sind nicht erforderlich	Nicht erforderlich	Nicht erforderlich
4	Keine Bedenken Bitte um Abstimmung mit dem Oberbergamt	Nicht erforderlich Nicht erforderlich	Nicht erforderlich Nicht erforderlich
5	Keine Bedenken	Nicht erforderlich	Nicht erforderlich
6	Insbesondere im Beriech der B423 gab es in den 1980er und 90er Jahren im Nachgang des 4-spurigen Ausbaus Lärmschutzmaßnahmen, sowohl aktiver als auch passiver Art. Die Lärmschutzwand in Höhe Birkensiedlung wird in dem Erläuterungsbericht angesprochen, gänzlich unberücksichtigt bleiben allerdings die Maßnahmen des passiven Lärmschutzes (Schallschutzfenster und Lüftungsanlagen), die im Bereich Homburg-Mitte in allen Häusern eingebaut wurden, wo kein aktiver Lärmschutz (Schallschutzwand) erfolgt ist. Dass die Durchführung passiver Lärmschutzmaßnahmen zudem im Allgemeinen eine Möglichkeit wäre, auch an anderen betroffenen Straßenabschnitten die Zahl der Betroffenen zu mindern, bleibt in dem vorgelegten Bericht leider unberücksichtigt. Darüber hinaus bitte ich zu beachten, dass auf meinen Druck hin der Landesbetrieb für Straßenbau mittlerweile die Planungen für eine	Die LSW wurde im Rahmen der Kartierung und somit auch der LAP berücksichtigt. Über passive LS-Maßnahmen liegen dem Büro GSB keine Informationen vor. Diese gehen allerdings nicht in die Ermittlung der Zahl der Betroffenen ein. Zum anderen wurden die Maßnahmen in der 1980er und 1990er Jahren durchgeführt. Das Alter der Fenster beträgt somit ca. 30-45 Jahre. Fenster, die in diesem Zeitraum verbaut wurden, weisen eine Lebensdauer auf, die zum jetzigen Zeitpunkt nahezu abgelaufen ist. Es ist weiterhin damit zu rechnen, dass die damals dimensionierten LS-Fenster den heutigen Anforderungen nicht mehr genügen, da der Prognosezeitraum typischerweise 15-20 Jahre umfasst und die Verkehrszunahme insbesondere ab der 1990er Jahre sehr deutlich war. So stieg die DTV auf Bundesstraßen zwischen 1985 und 2019 um ca. 35 % (Quelle: https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehr-in-zahlen-archiv.html) Die Lärmsanierung an Landesstraße ist seit 1990 ausgesetzt (s. 2). In der Lärmkartierung wird die Bestandssituation erfasst. Falls es zu einer Errichtung einer LSW in Erbach kommen sollte, wird diese in der darauffolgenden Lärmkartierung berücksichtigt.	Nicht erforderlich Nicht erforderlich

Nr.	Ergebnis/Inhalt der Stellungnahme	Fachliche Stellungnahme	Beschlussvor- schlag
	Schallschutzwand an der B423 im Bereich Erbach wieder aufgenommen hat, nachdem die Realisierung in den 90er Jahren schlicht „vergessen“ wurde. 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.	Die Zahl der Betroffenen wurde entsprechend den Vorschriften der Umgebungslärmrichtlinie korrekt ermittelt.	<i>Nicht erforderlich</i>

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	DTV¹	Anteil Kfz>3,5t [%]²	Geschwindigkeit Pkw [km/h]	Geschwindigkeit Lkw [km/h]
A 6	66090104	41.660	16,6	100 / 120 / 130 ³	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	31.768	7,1		
	Homburg-Einöd (30)		15,3		
B 423	67090131	8.596	10,9	100 / 120	80
	AS Wellesweiler (25) bis		7,5		
	Stadtgrenze Südost		15,9		
	66090516		1,7	50 / 70 / 100	50 / 70 / 80
	Stadtgrenze Nord bis L 118		0,6		
			1,8		
	66090540		3,5	50 / 70 / 90	50 / 70 / 80
	Stadtgrenze West bis L 119		1,3		
			4,3		
B 423	66100428	27.531	2,3	50	50
	L 119 bis Ringstraße		0,9		
			2,7		
	66090427	15.424	3,1	50 / 70	50 / 70
	Ringstraße bis Bierbacher Straße		1,1		
			3,5		
	67090220	13.988	3,2	100	80
	Bierbacher Straße bis L 110		1,2		
			3,8		
B 423	67090219	12.181	6,3	50 / 100	50 / 80
	L 110 bis AS A8 (30)		3,0		
			7,9		
B 423	67090426	10.492	5,4	100	80
	AS A8 (30) bis Stadtgrenze Süd		2,0		
			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} Zahl betroffener Menschen		L_{Night} 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)

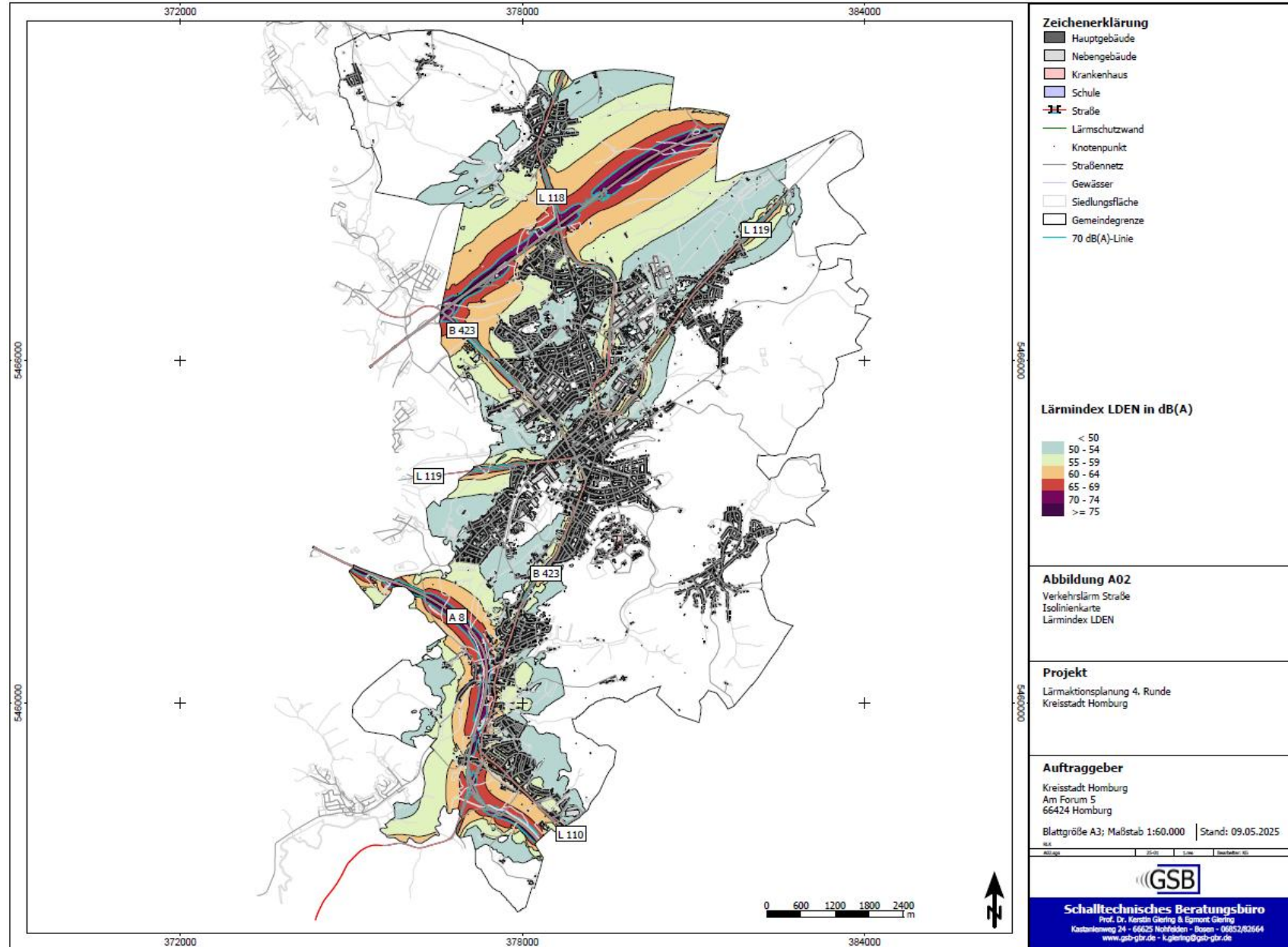
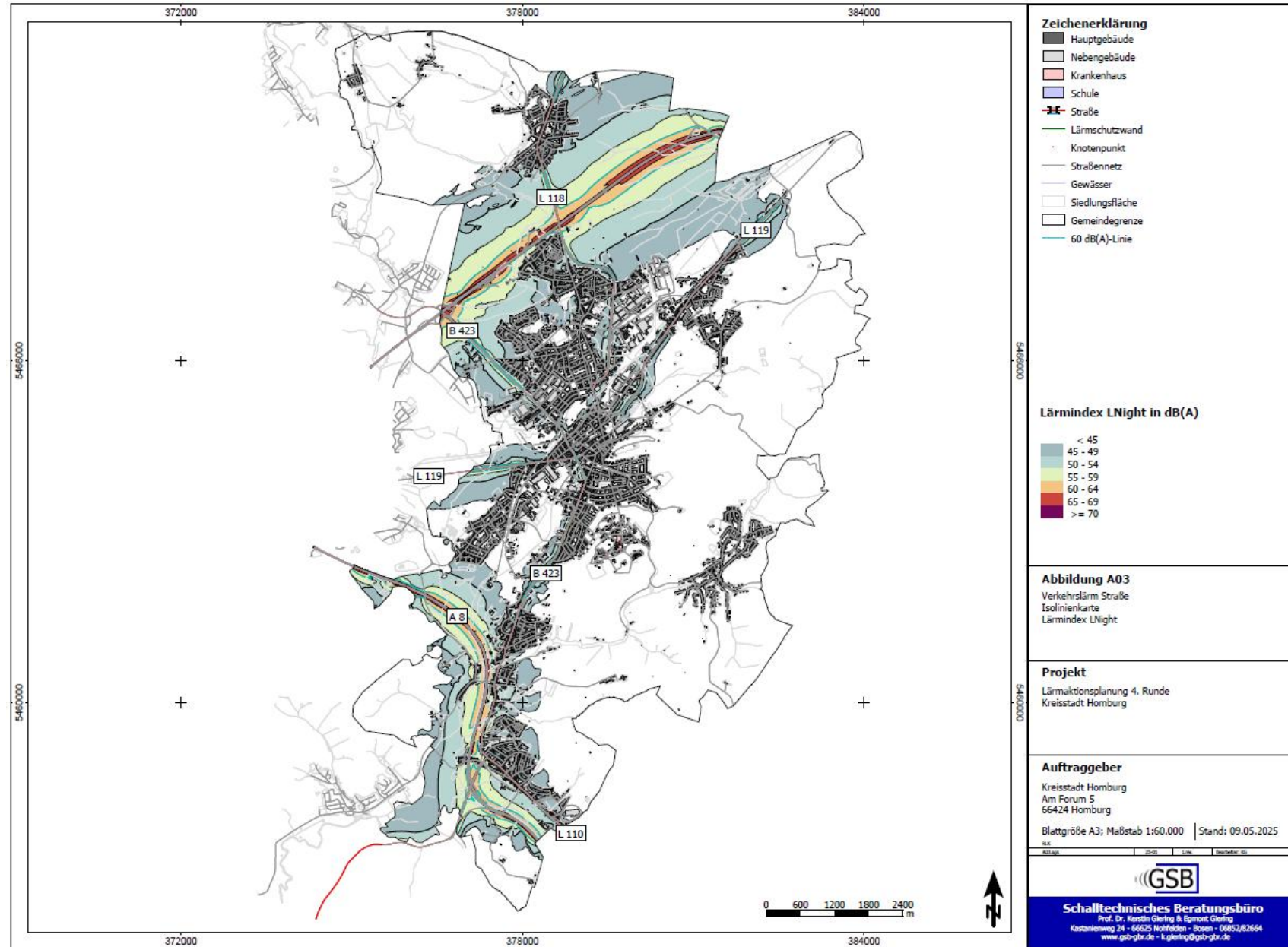
Abbildung 1 Verkehrslärmbelastung Kreisstadt Homburg, Lärmindikator L_{DEN}

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

2025/0605/100

öffentlich

Beschlussvorlage

100 - Hauptabteilung

Bericht erstattet: Patrick Riehmer



Geschwindigkeitskontrollen in Schwarzenbach

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

Beschlussvorschlag

Die Stadtverwaltung möge prüfen, ob ein Geschwindigkeitsprofil durch Radarmaßnahmen erstellt werden kann.

Sachverhalt

Es mehren sich Beschwerden der Anwohner über erhöhte Geschwindigkeiten im Ortseingangsbereich Schwarzenbach von Homburg kommend, vor allem zu den späteren Abendstunden.

Finanzielle Auswirkungen

Anlage/n

Keine

2025/0602/100

öffentlich

Beschlussvorlage

100 - Hauptabteilung

Bericht erstattet: Patrick Riehmer



Installation einer Poststation

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

Beschlussvorschlag

Die Stadtverwaltung möge prüfen, ob eine Poststation im Bereich Erikastraße Ecke Alte Reichsstraße installiert werden kann.

Sachverhalt

Der Ortsrat Schwarzenbach hat in seiner Sitzung vom 30.09.2024 (2024/0450/100) beschlossen, eine Anfrage an DHL zu stellen, ob sie bereit wären, eine Poststation in Schwarzenbach zu installieren. Diesem Projekt wurde nun seitens DHL zugestimmt (2025/0461/100).

Finanzielle Auswirkungen

Anlage/n

Keine

2025/0604/100

öffentlich

Beschlussvorlage

100 - Hauptabteilung

Bericht erstattet: Patrick Riehmer



Abwasserkanäle Am Gedünner

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

Beschlussvorschlag

Die Stadtverwaltung möge prüfen, ob es möglich ist, durch einen unabhängigen Sachverständigen, die Abwasserkanäle am Gedünner begutachten zu lassen, ob diese bereits über ihrer Belastungsgrenze sind.

Sachverhalt

In der letzten Zeit kommt es bei Regenfällen immer häufiger zu Wasserrückstau im Kanal, sodass sich das Abwasser in die umliegenden Keller drückt.

Finanzielle Auswirkungen

Anlage/n

Keine

2025/0420/610

öffentlich

Informationsvorlage

610 - Stadtplanung / Bauordnung

Bericht erstattet: Frank Missy



Mobilitätskonzept zur Anbindung von Bahnhalt Punkten 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 Bahnhalt Punkten der Bahnstrecke Homburg- Zweibrücken.

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

Im Rahmen der Untersuchung waren folgende Punkte ausschlaggebend:

Erstellung eines Mobilitätskonzeptes zur optimalen Erschließung der Haltepunkte:

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

Analyse der Parksituationen

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

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

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

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

Fazit

Erhebliche verkehrliche Vorteile durch Verlagerung auf SPNV (Schienenpersonennahverkehr.)
Gute Fuß-/Rad-Erreichbarkeit der Haltepunkte
Geringe Bedeutung für P+R
Kosteneffizienter Ausbau mit Fokus auf Bike+Ride
Schwarzenbach sollte kritisch hinterfragt werden (Kosten/Nutzen gering)

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

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

Finanzielle Auswirkungen

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

-nach Konzept bei Umsetzung: ca. 260.000€ netto (ohne Schwarzenbach)
ca. 300.000€ netto (mit Schwarzenbach).

Anlage/n

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

BERICHT



Mobilitätskonzept zur Anbindung von Bahnhaltepunkten der Bahnstrecke Homburg - Zweibrücken

Auftraggeber/-in:

Kreisstadt Homburg
Abteilung Stadtplanung und Bauordnung
Am Forum 5
66424 Homburg

Auftragnehmer/-in:

PTV
Transport Consult GmbH
Stumpfstr. 1
76131 Karlsruhe

Karlsruhe, 20.12.2024

Dokumentinformationen

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

Inhalt

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

Tabellenverzeichnis

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

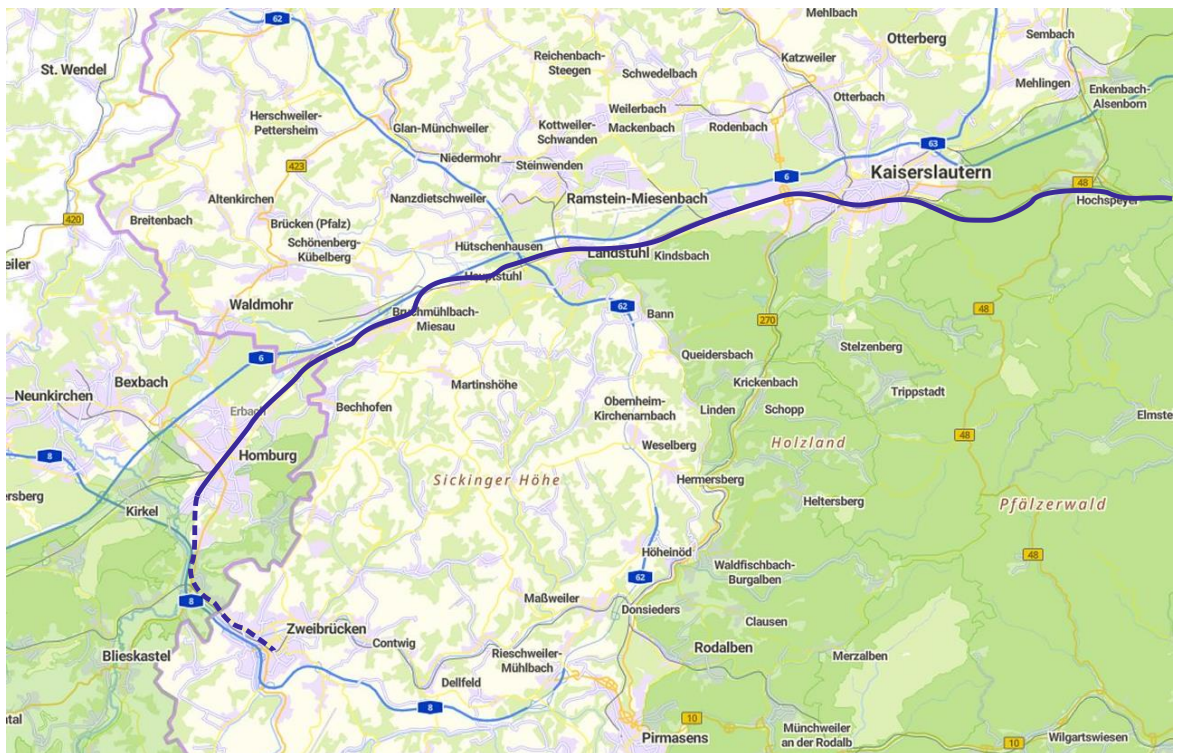


Abbildung 1: Übersichtskarte mit Verlauf der bestehenden S-Bahn-Linie S1 und Verlängerung

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.

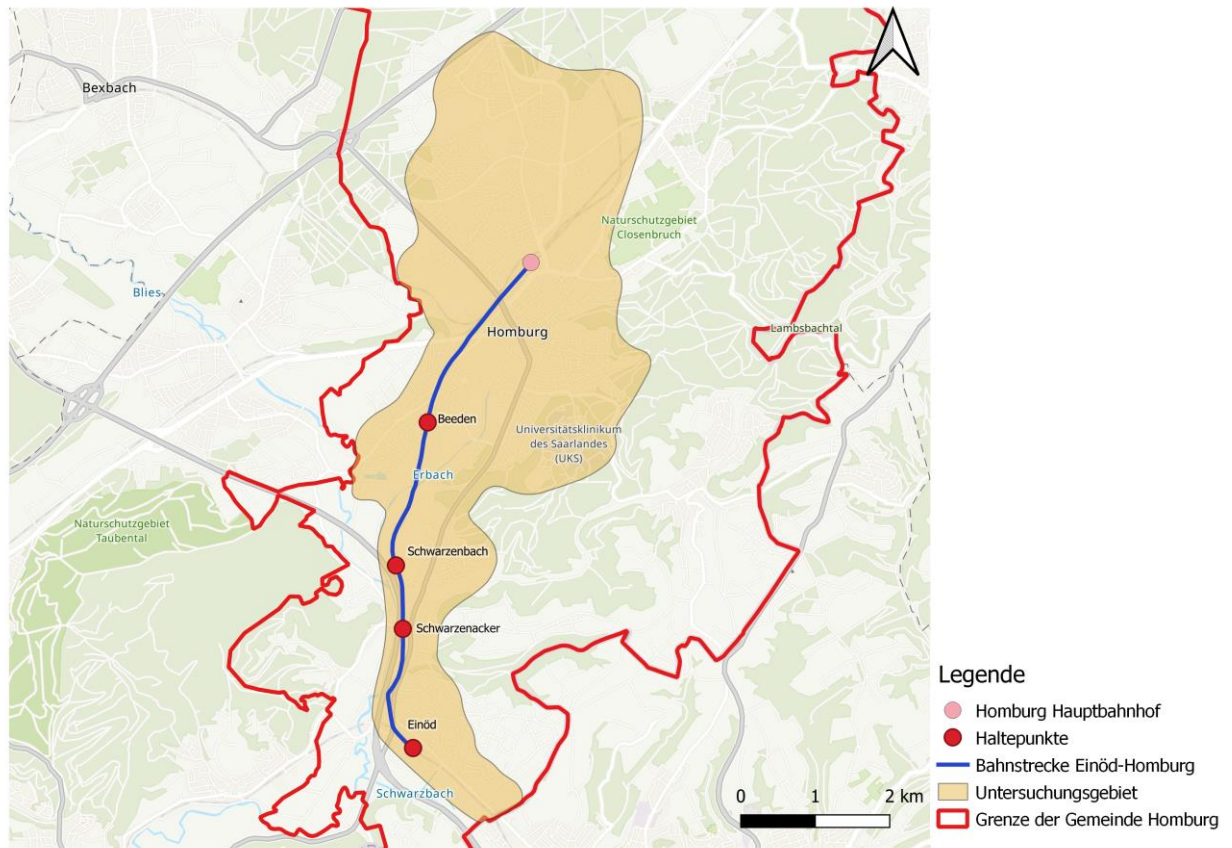


Abbildung 2: Untersuchungsraum mit Bahnstrecke Einöd-Homburg

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.

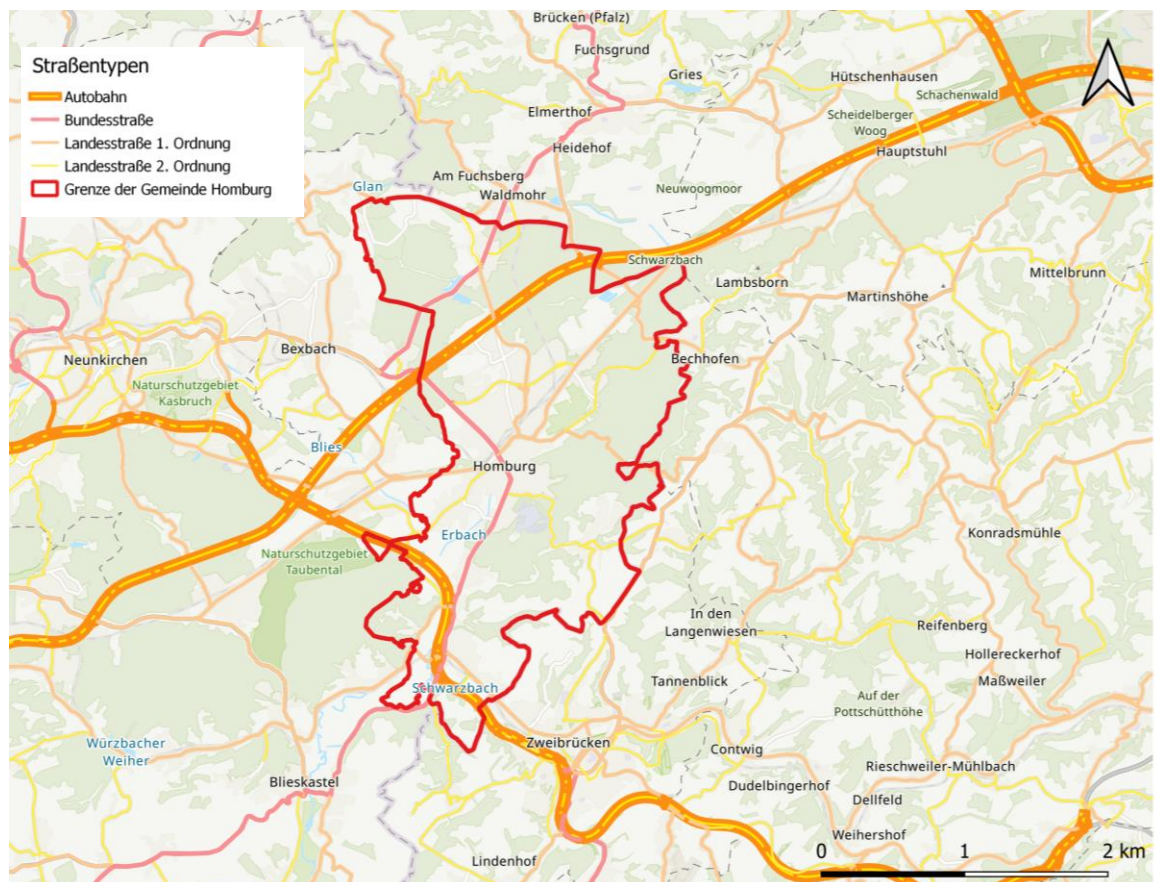


Abbildung 3: Verkehrliche Einordnung Homburgs – Straßennetz

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.

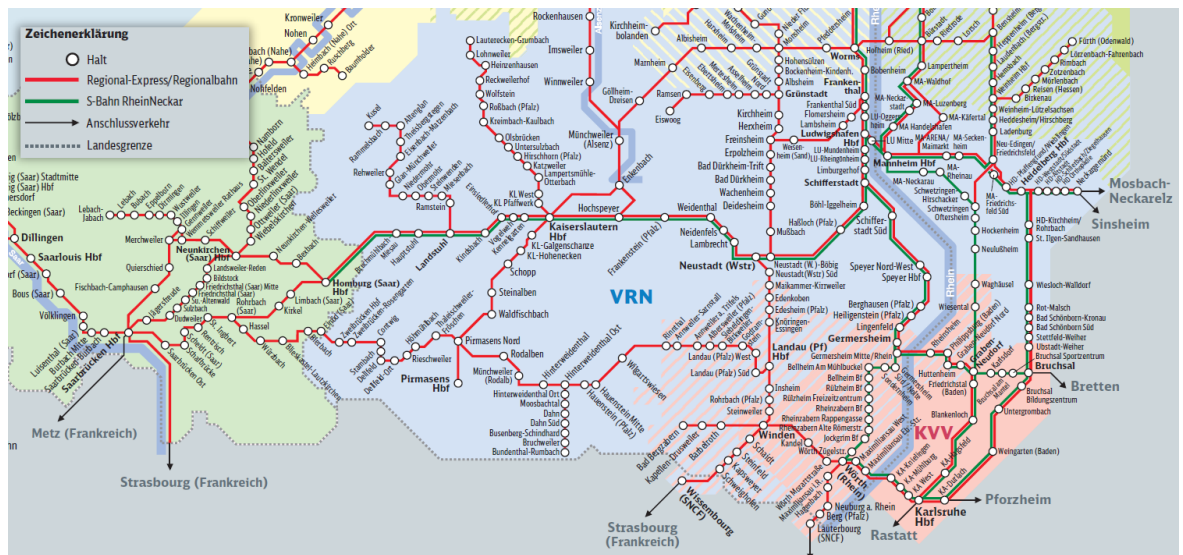


Abbildung 4: Verkehrliche Einordnung Homburgs – ÖV-Netz

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.

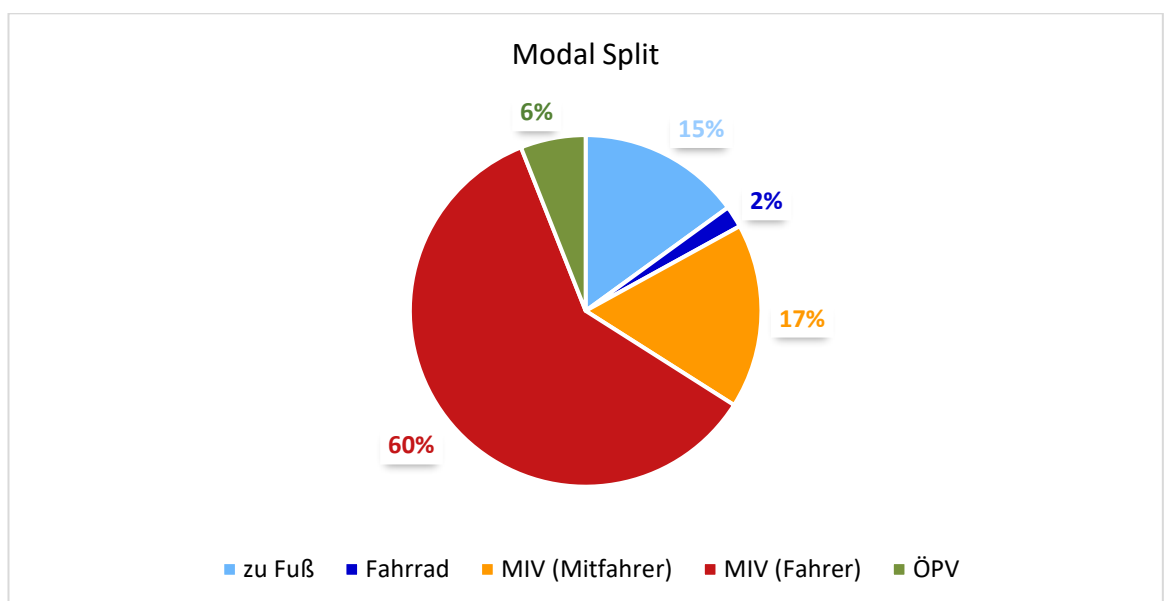


Abbildung 5: Modal Split nach Hauptverkehrsmitteln (fehlende Angaben aufgefüllt) (MiT, 2017)

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 Linienverlauf, 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.

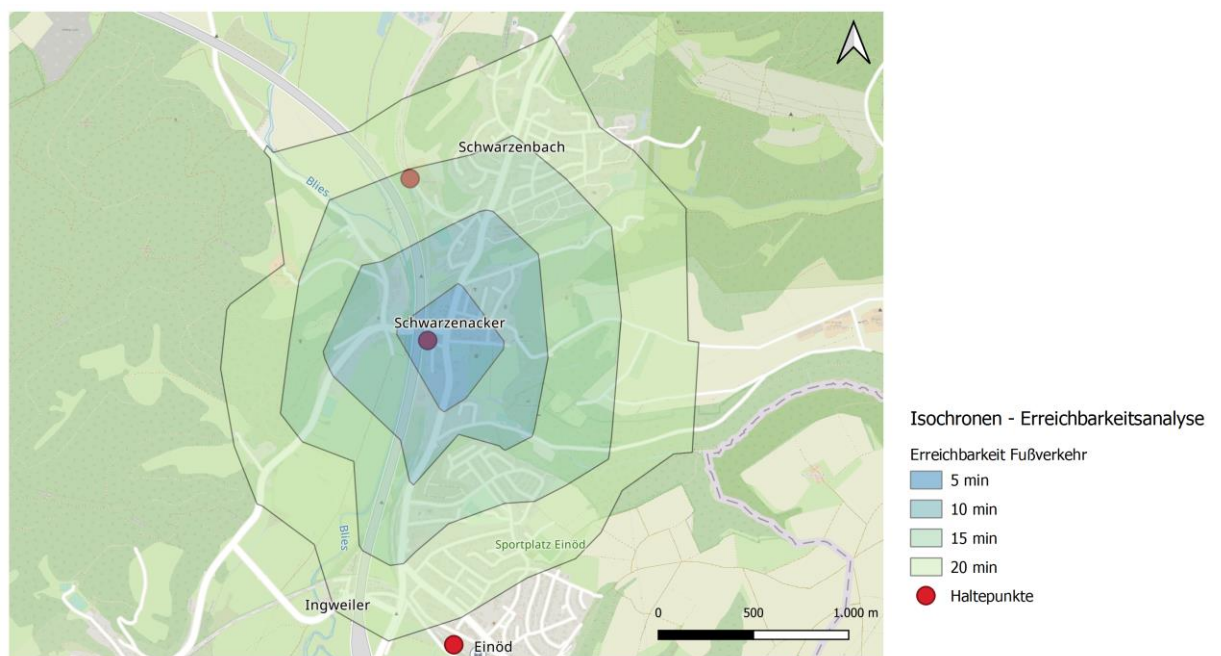


Abbildung 6: Erreichbarkeit Fußverkehr Haltepunkt Schwarzenacker

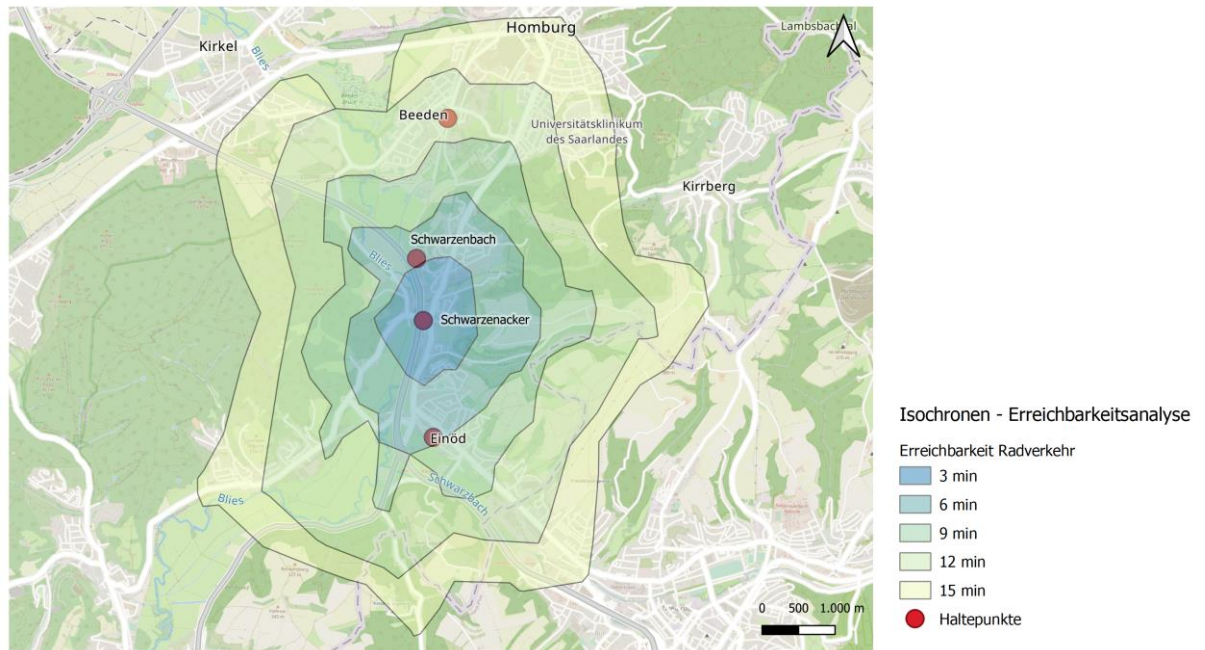


Abbildung 7: Erreichbarkeit Radverkehr Haltepunkt Schwarzenacker

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.

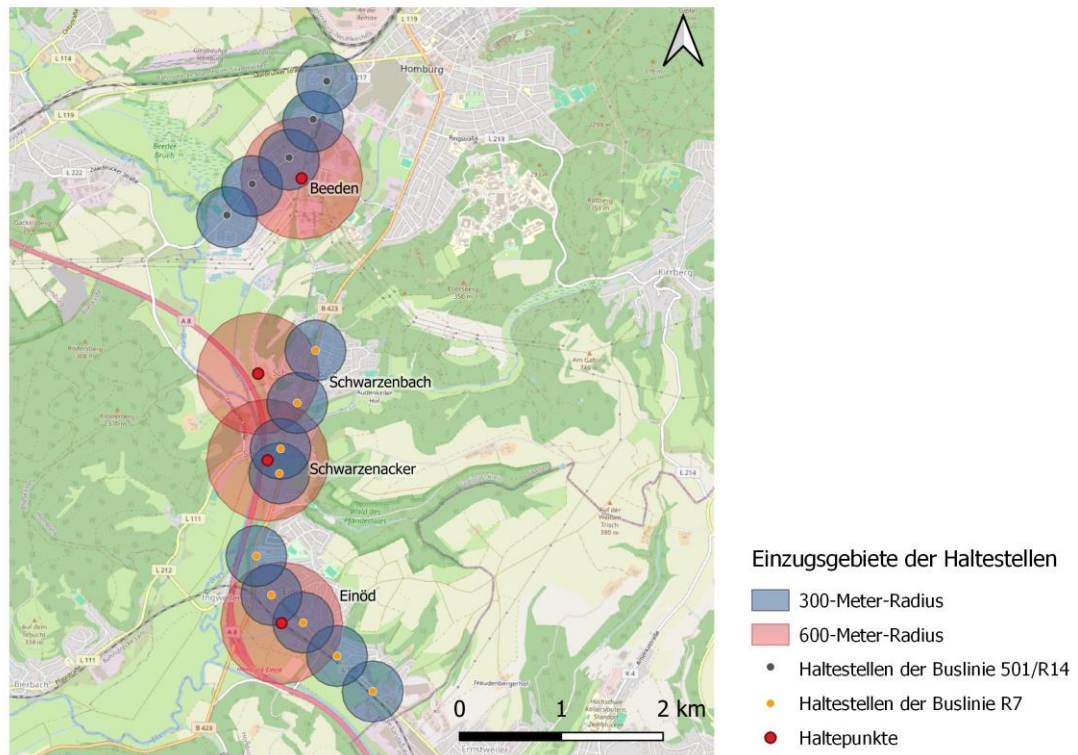


Abbildung 8: Einzugsgebiete der Haltestellen

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 steht 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 Schwarzen- bach)	Geplant B+R (ohne HP Schwarzen- bach)
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.

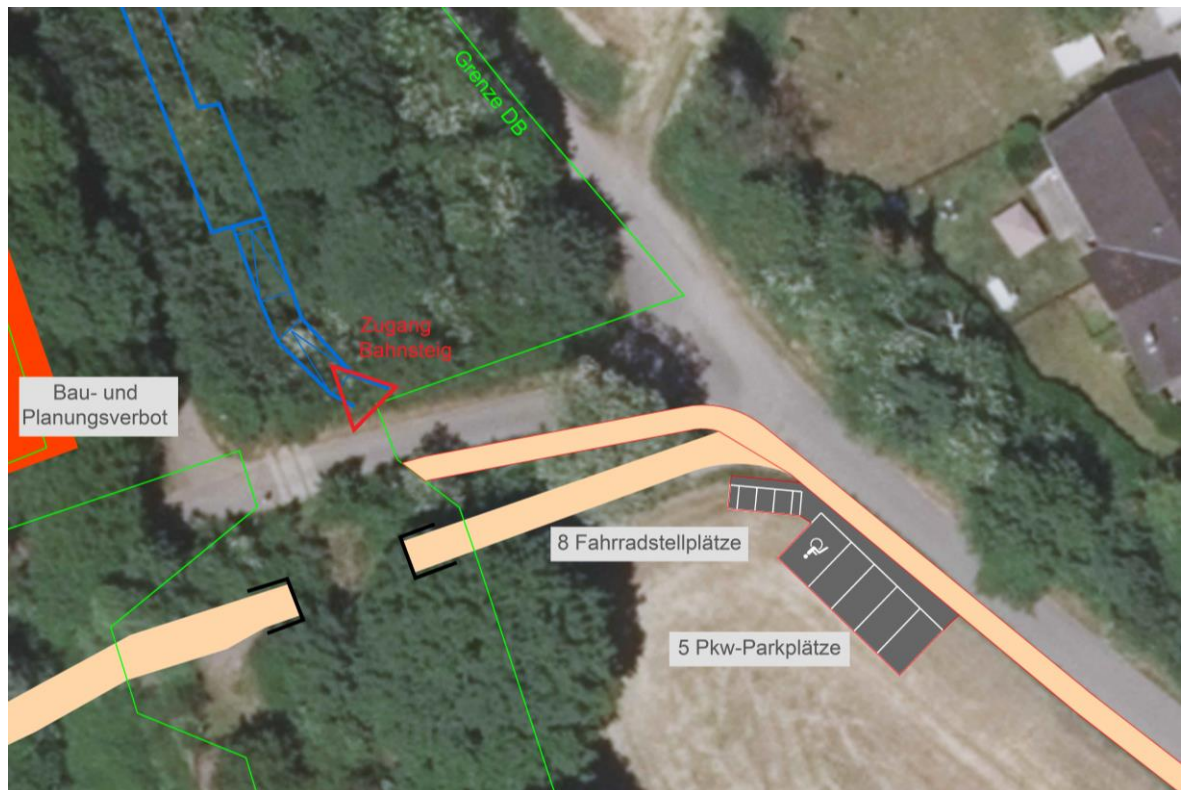


Abbildung 11: P+R- und B+R-Anlagen am Haltepunkt Schwarzenbach

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.

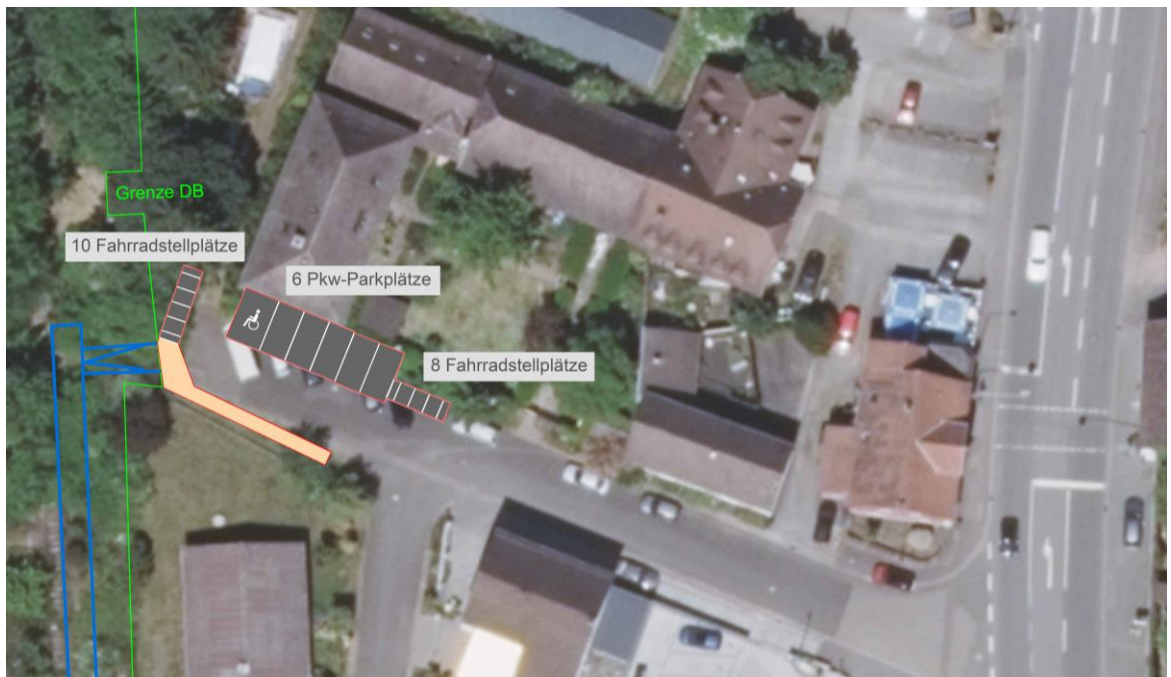


Abbildung 13: P+R- und B+R-Anlagen am Haltepunkt Schwarzenacker – Variante 2

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.

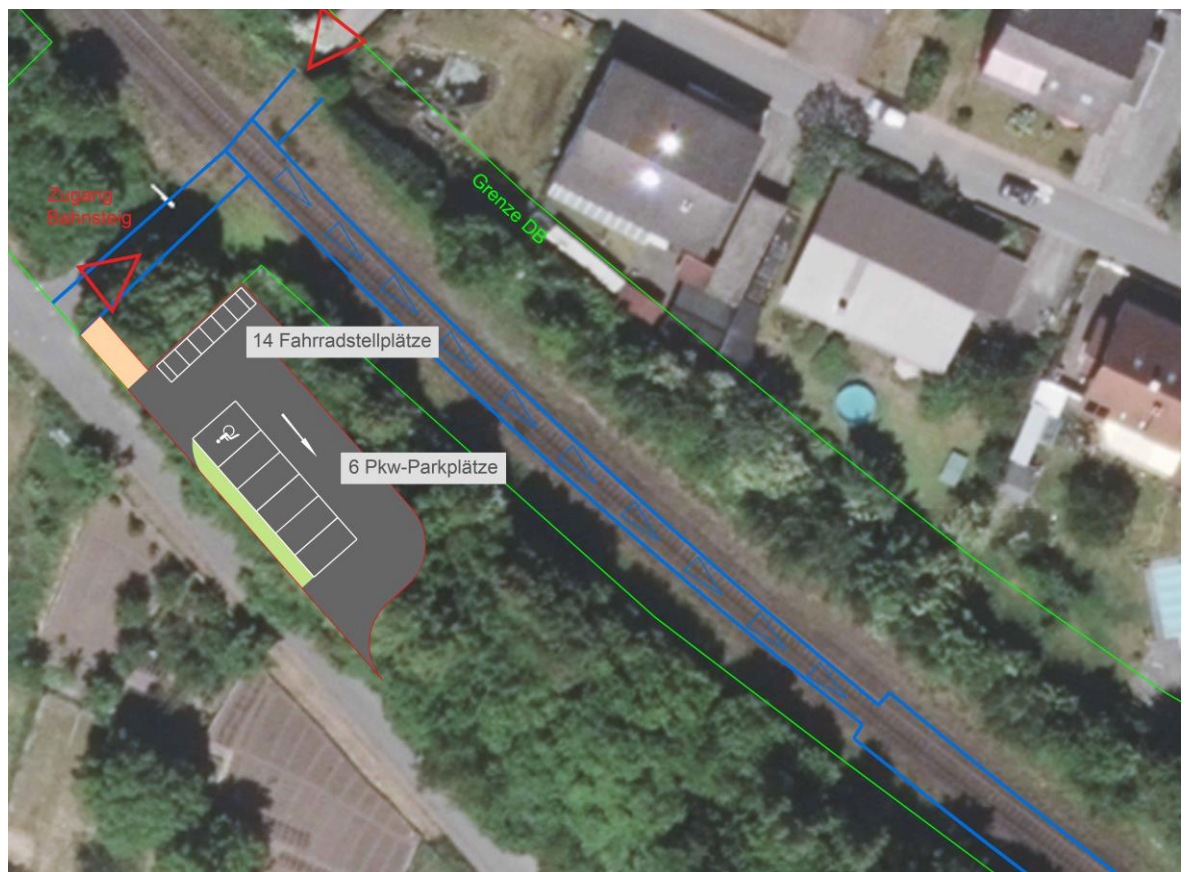


Abbildung 14: P+R- und B+R-Anlagen am Bahnhof Einöd

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 Bahnhof Haltepunkte 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

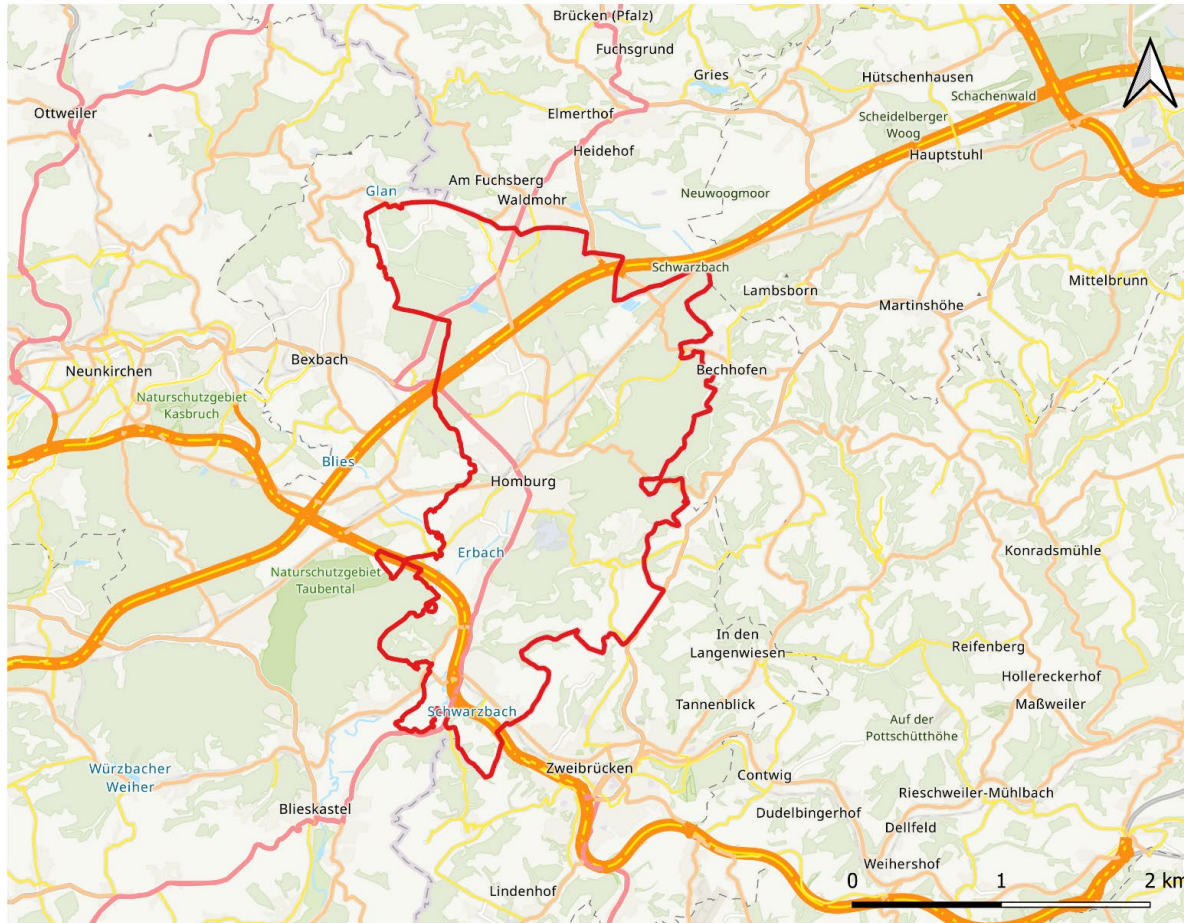
Strukturdaten

- 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

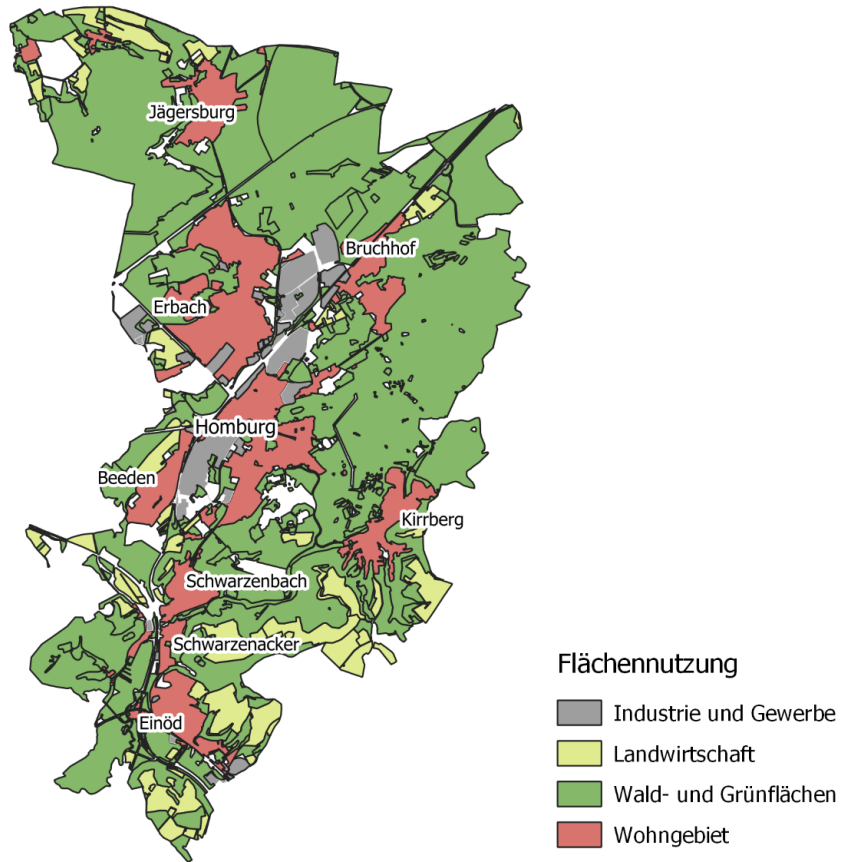


- Autobahnkreuz Neunkirchen mit A6 und A8
- Bundesstraße B423 durch Homburg

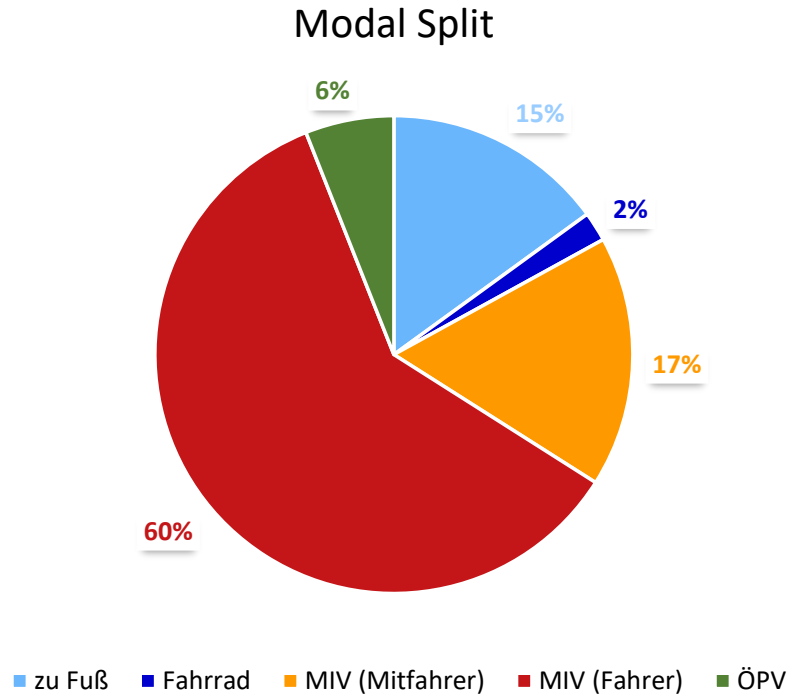
Straßentypen

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

Homburg – Flächennutzung



Mobilitätsdaten Homburg



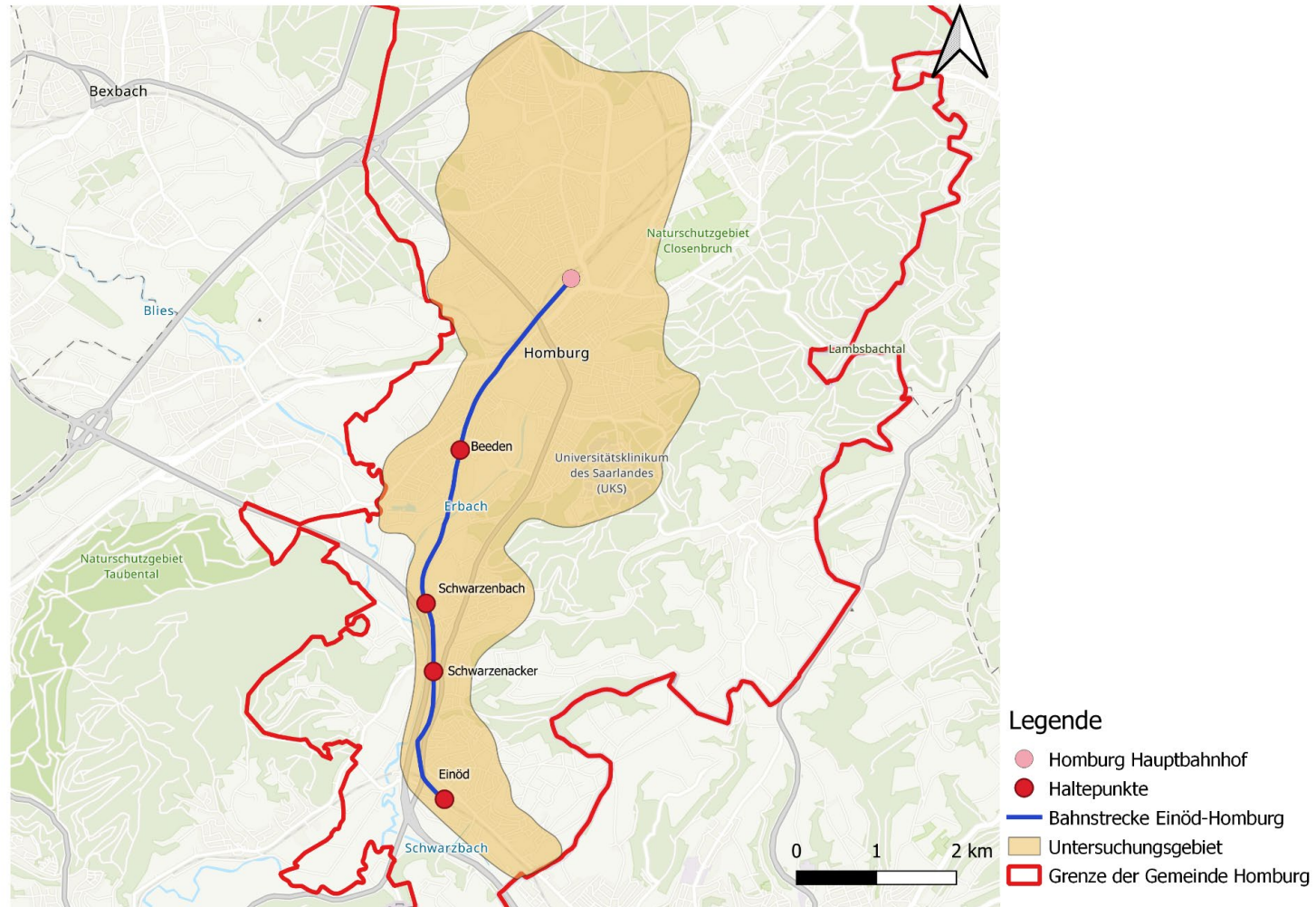
Nach Hauptverkehrsmittel (fehlende Angaben aufgefüllt)

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



Map Data © OpenStreetMap contributors

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

4	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
| NVR-SW-A |
Schwarzwaldstraße 82
76137 Karlsruhe

Vorleiter der Vorhabenträgerin:
DB NETZE
DB Netz AG
Regionalbereich Südwest
| NVR-SW-A |
Am Hauptbahnhof 4
66111 Saarbrücken

Vorläufer:
OBERMEYER
Infrastruktur
OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG
Platten- & Bauteile-Gesellschaft
Niederlassung Karlsruhe
Zur Gießerei 18
76227 Karlsruhe

Datum 12.05.2022 Unterschrift: *[Signature]* Datum 12.05.2022 Unterschrift: gsc. / V. Hachl

Genehmigungsmerkmal Eisenbahn-Bundesamt

Planfeststellungsbeschluss gem. § 18 AEG
am 16.10.2023
551996/174-202300017
Eisenbahn-Bundesamt,
Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken
im Auftrag: *[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

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

Unterlage 1

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
INVR-SW-A
Schwarzwaldstraße 82
76137 Karlsruhe

Vorleiter der Vorhabenträgerin:
DB NETZE
DB Netz AG
Regionalbereich Südwest
INVR-SW-A(E)
Am Hauptbahnhof 4
66111 Saarbrücken

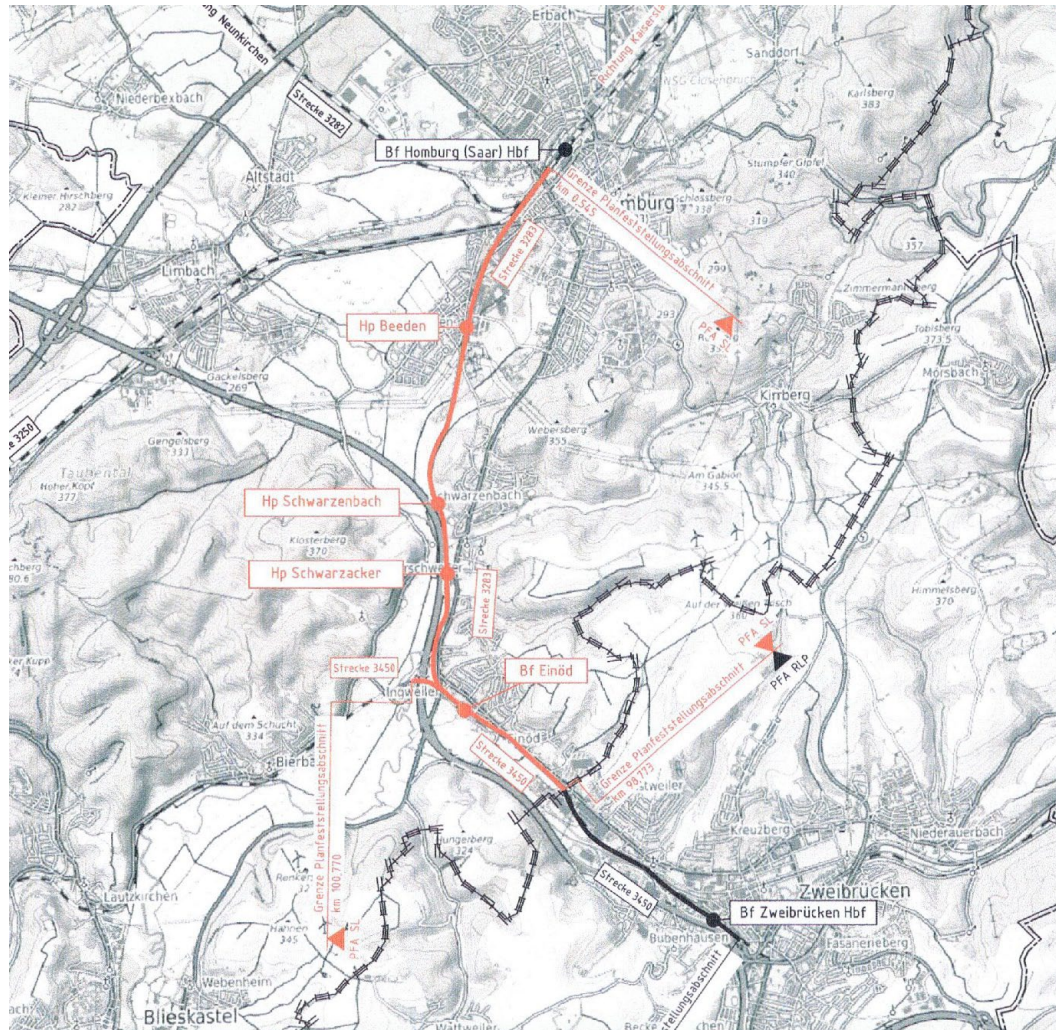
Vorlasser:
OBERMEYER
Planer
OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG
Planen – Beraten – Gelingen
Niederlassung Karlsruhe
Zur Gießerei 18
76227 Karlsruhe

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

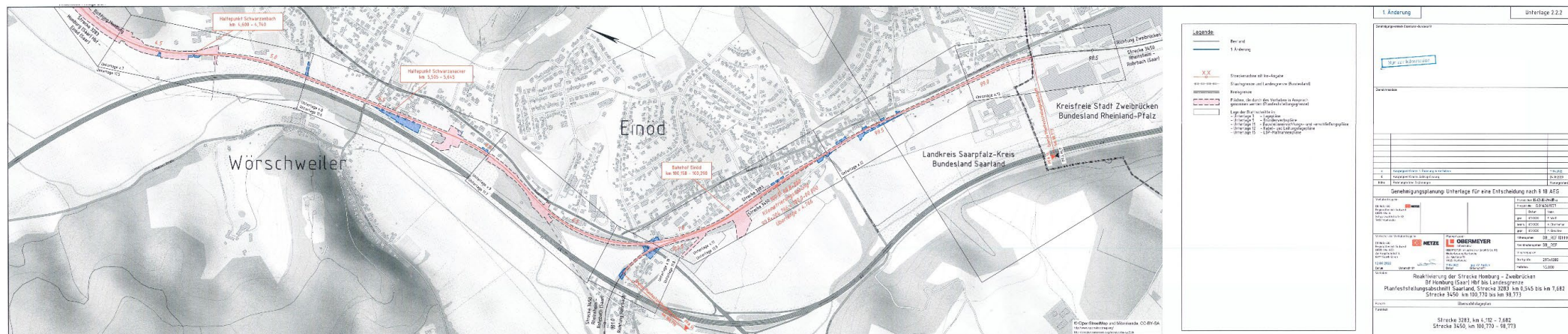
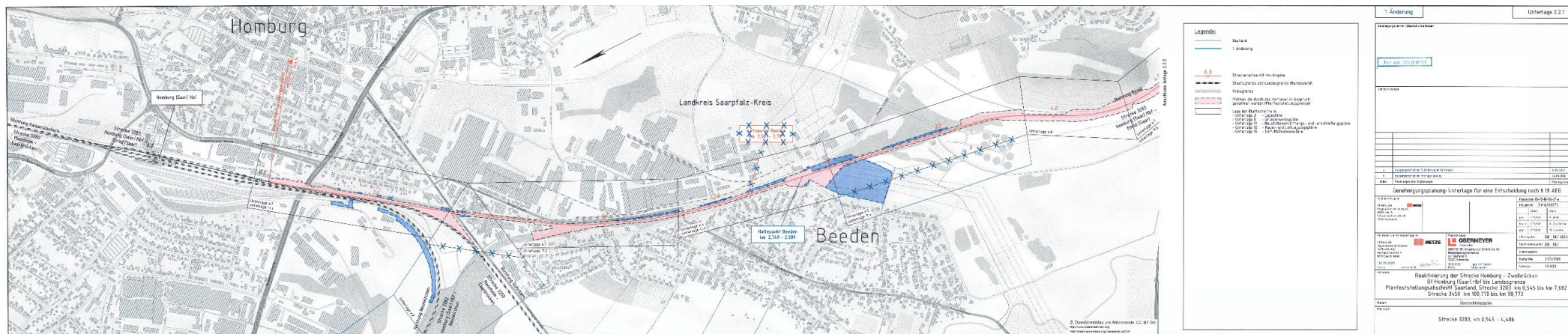
Genehmigungsvoraussetzungen Eisenbahn-Bundesgesetz

Planfeststellungsbeschluss gem. § 18 AEG
am 18.10.2023
Stlppw/174-2022/0017
Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken
Im Auftrag *C. Jäger*
Lang

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

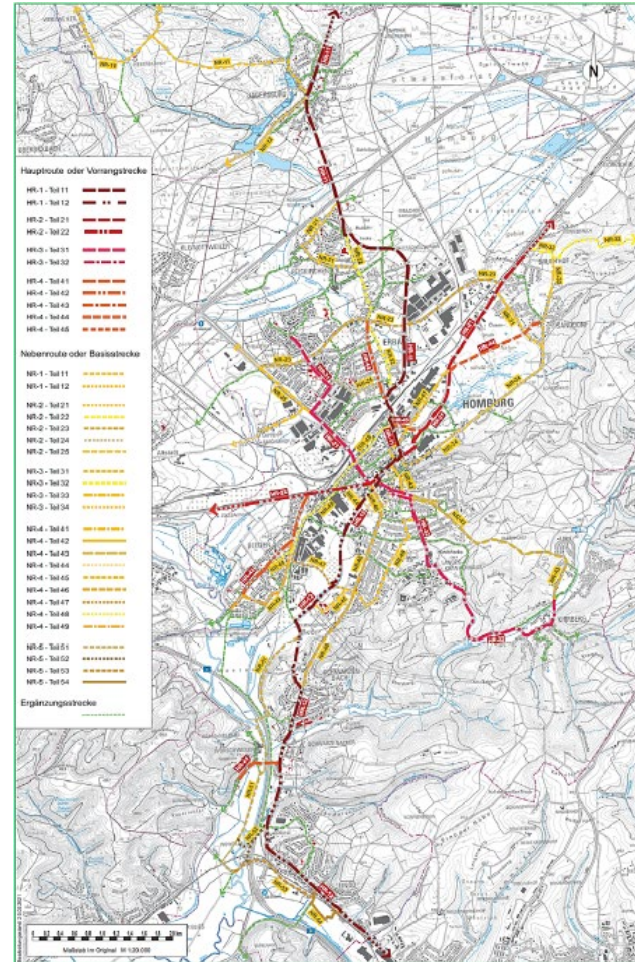


Bild 40: Haupt- und Nebenrouten des Radverkehrsnetztes

Radwegekonzept Homburg



Ein Leitfaden für mehr Radfahren im Alltag

Mai 2021

Kreisstadt Homburg (Saar)
Hochhaus 1
Am Forum 5
6624 Homburg
Fon: 0681 1511-0
www.homburg.de

Axel Thies PLANUNG
Brühlstraße 3
66132 Saarbrücken
Fon: 0681 1 891140
Fax: 0681 1 891141
service@atp-saar.de

Radwegekonzept Homburg

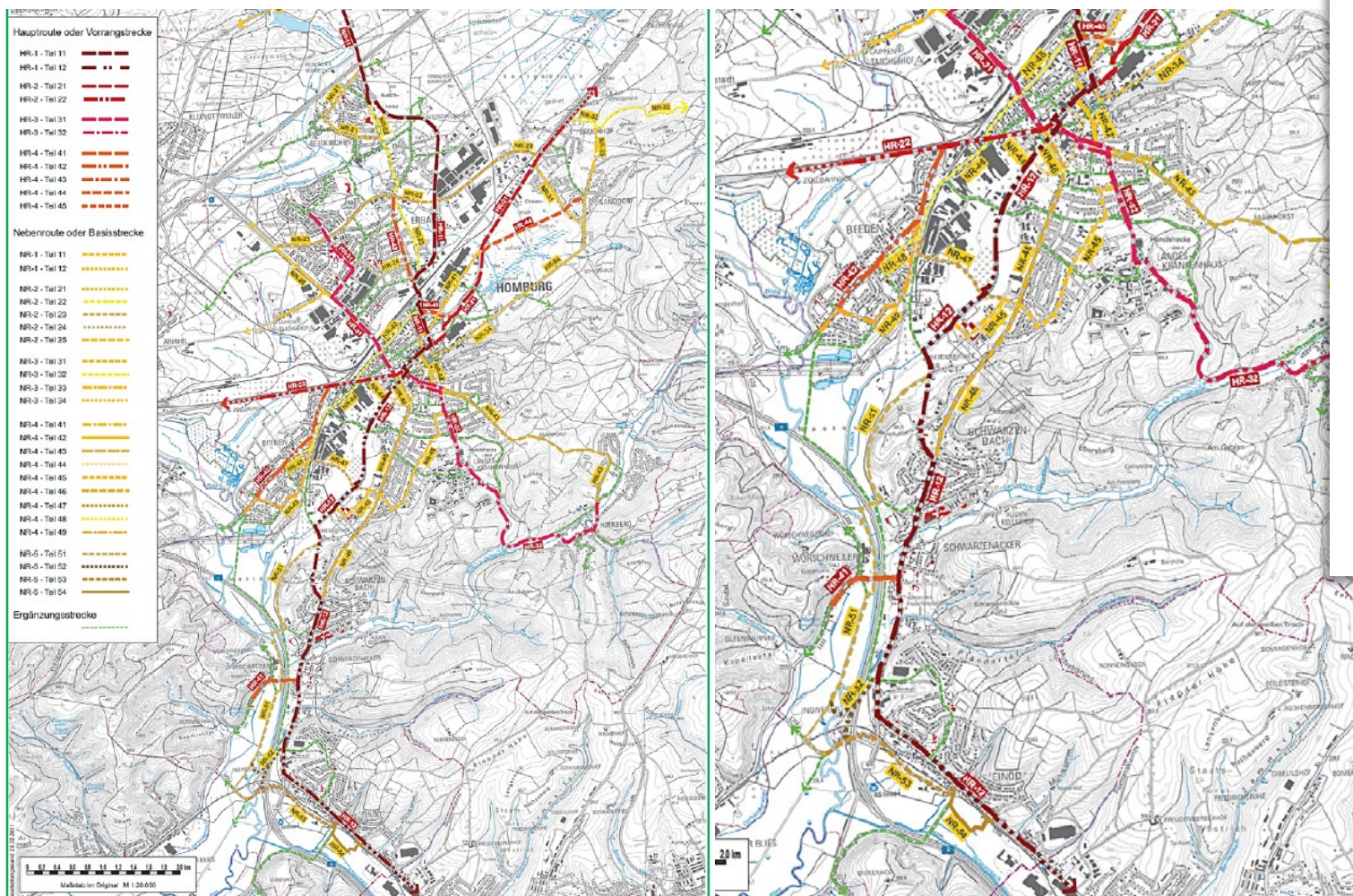


Bild 40: Haupt- und Nebenrouten des Radverkehrszielnetzes

Radwegekonzept Homburg



Ein Leitfaden für mehr Radfahren im Alltag

Mai 2021

Kreisstadt Homburg (Saar)
Hochhaus
Am Forum 5
66224 Homburg
Fon: 0681 181140
www.homburg.de

Axel Thies PLANUNG
Bräcker Str. 3
66132 Saarbrücken
Fon: 0681 181140
Fax: 0681 181141
service@atp-saar.de

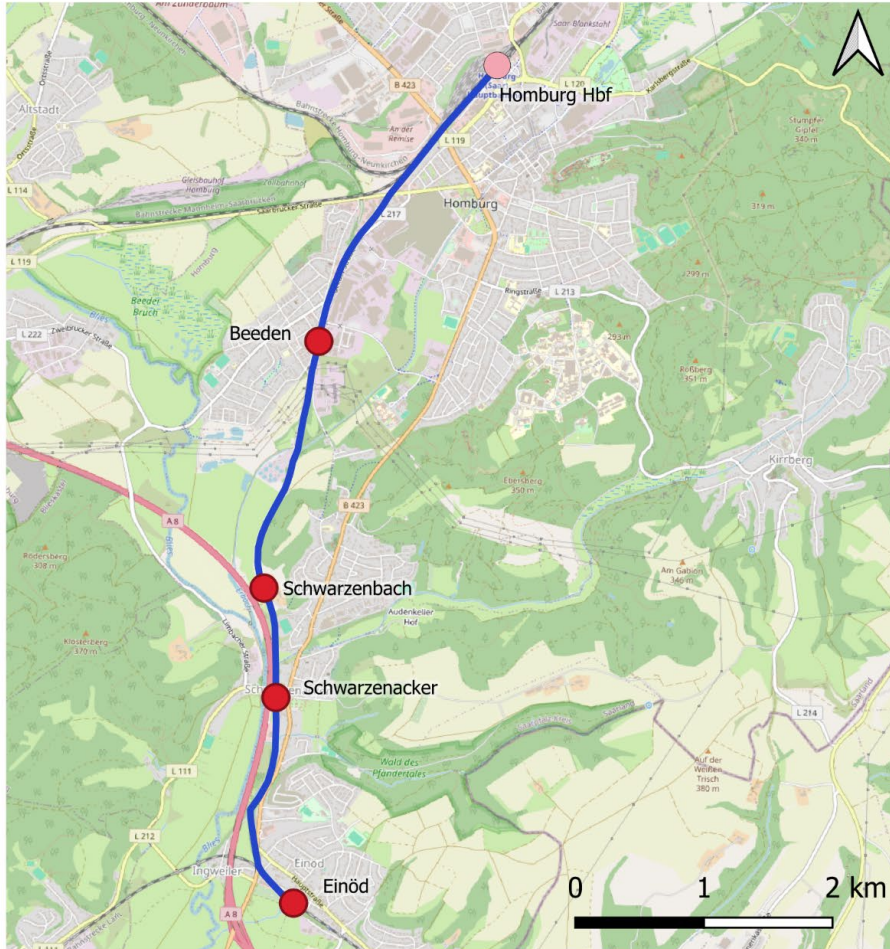
Nutzen-Kosten-Untersuchung S-Bahn-Verlängerung Homburg - Zweibrücken

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

Erreichbarkeiten

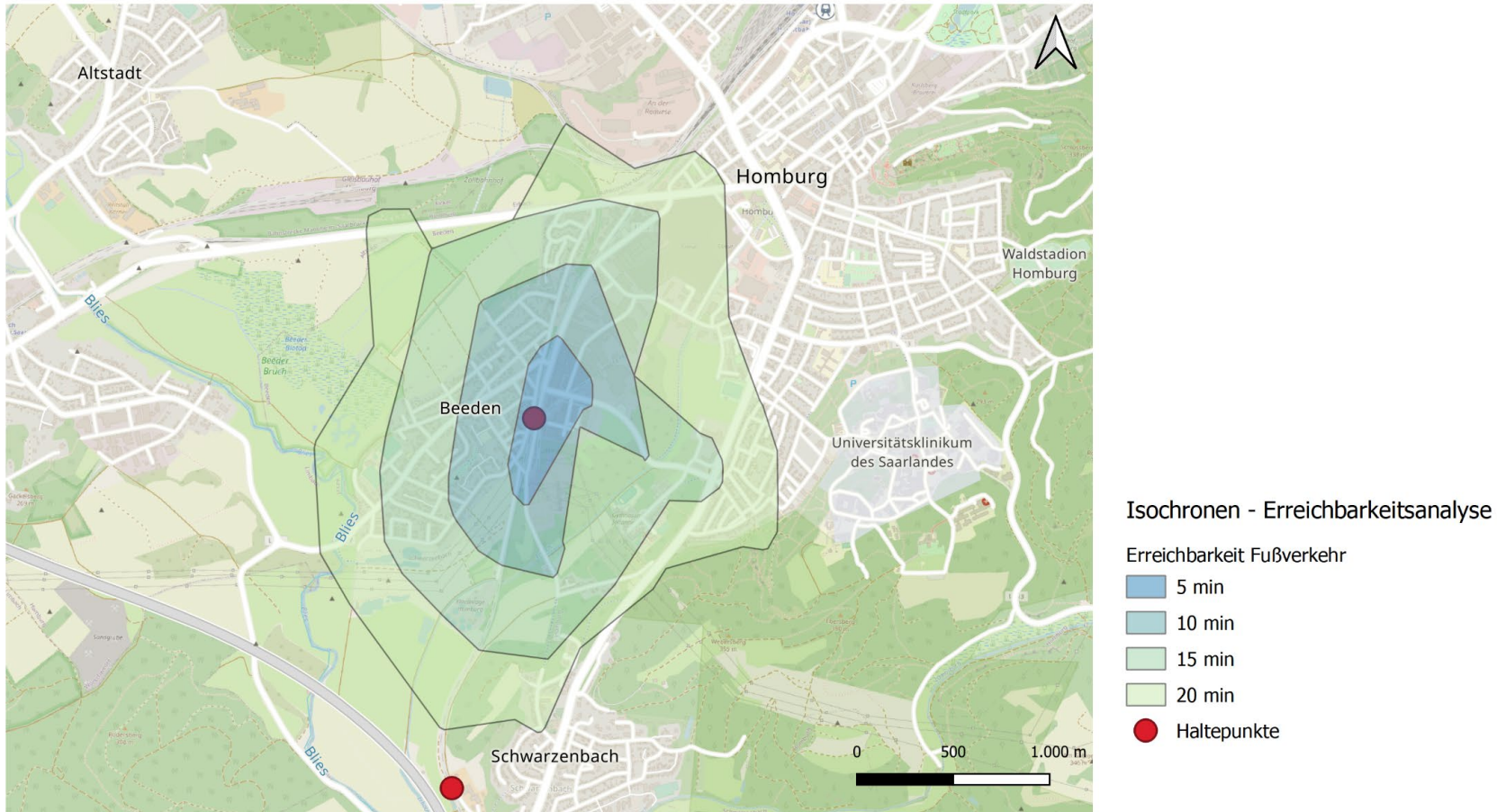


Übersichtskarte

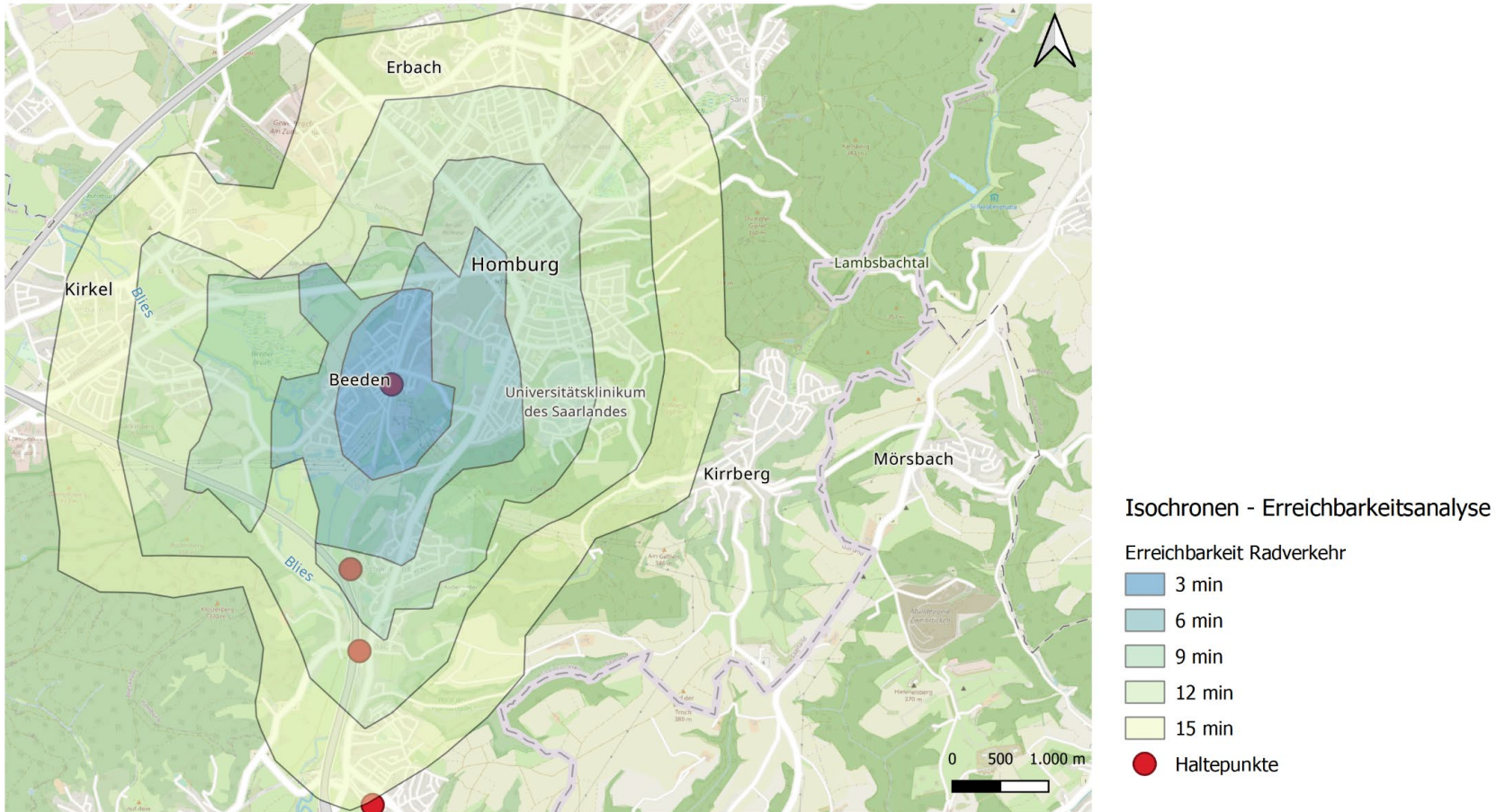


● Haltepunkte

Isochrone – Erreichbarkeit Fußverkehr Haltepunkt Beeden

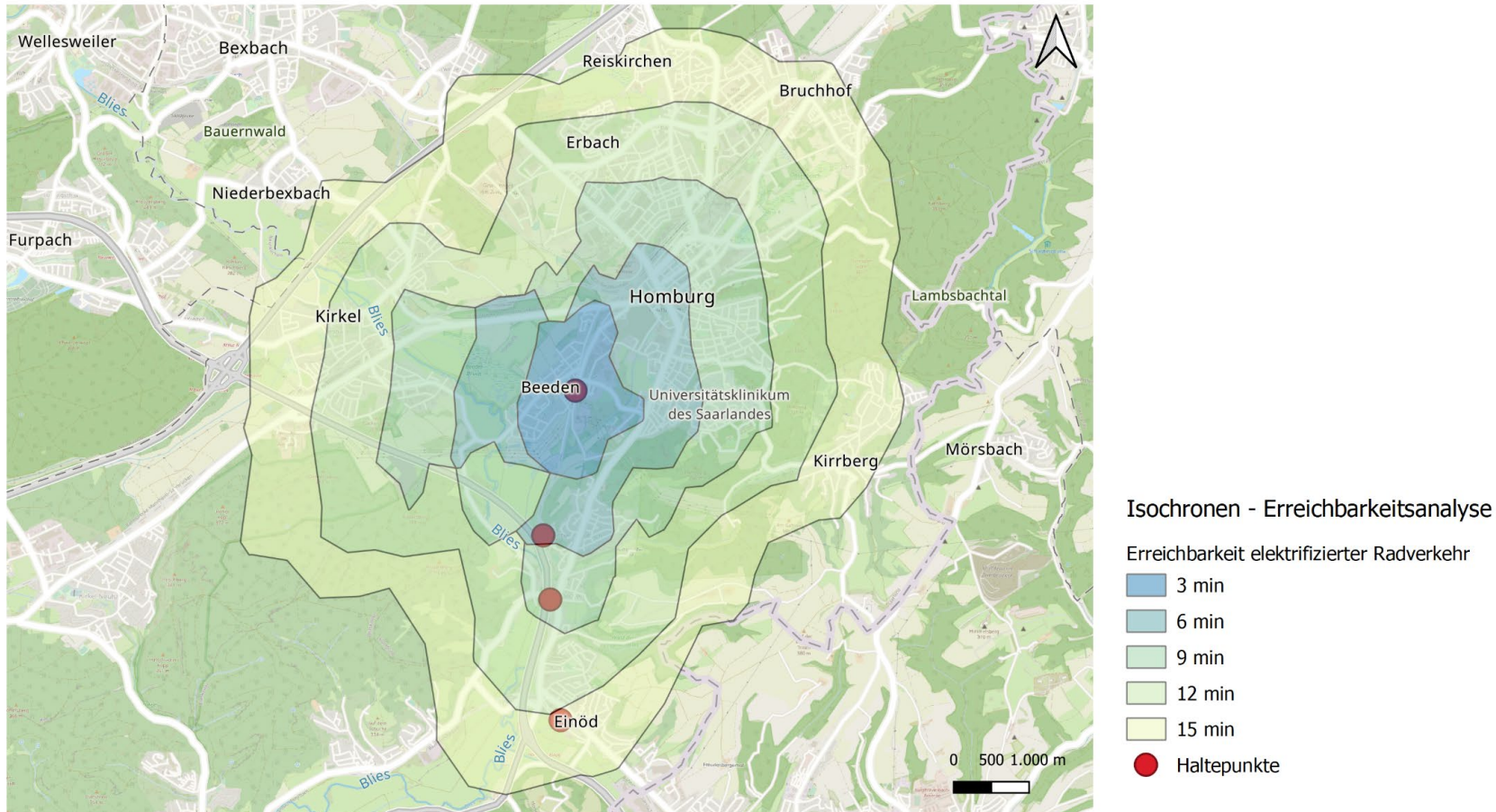


Isochrone – Erreichbarkeit Radverkehr Haltepunkt Beeden

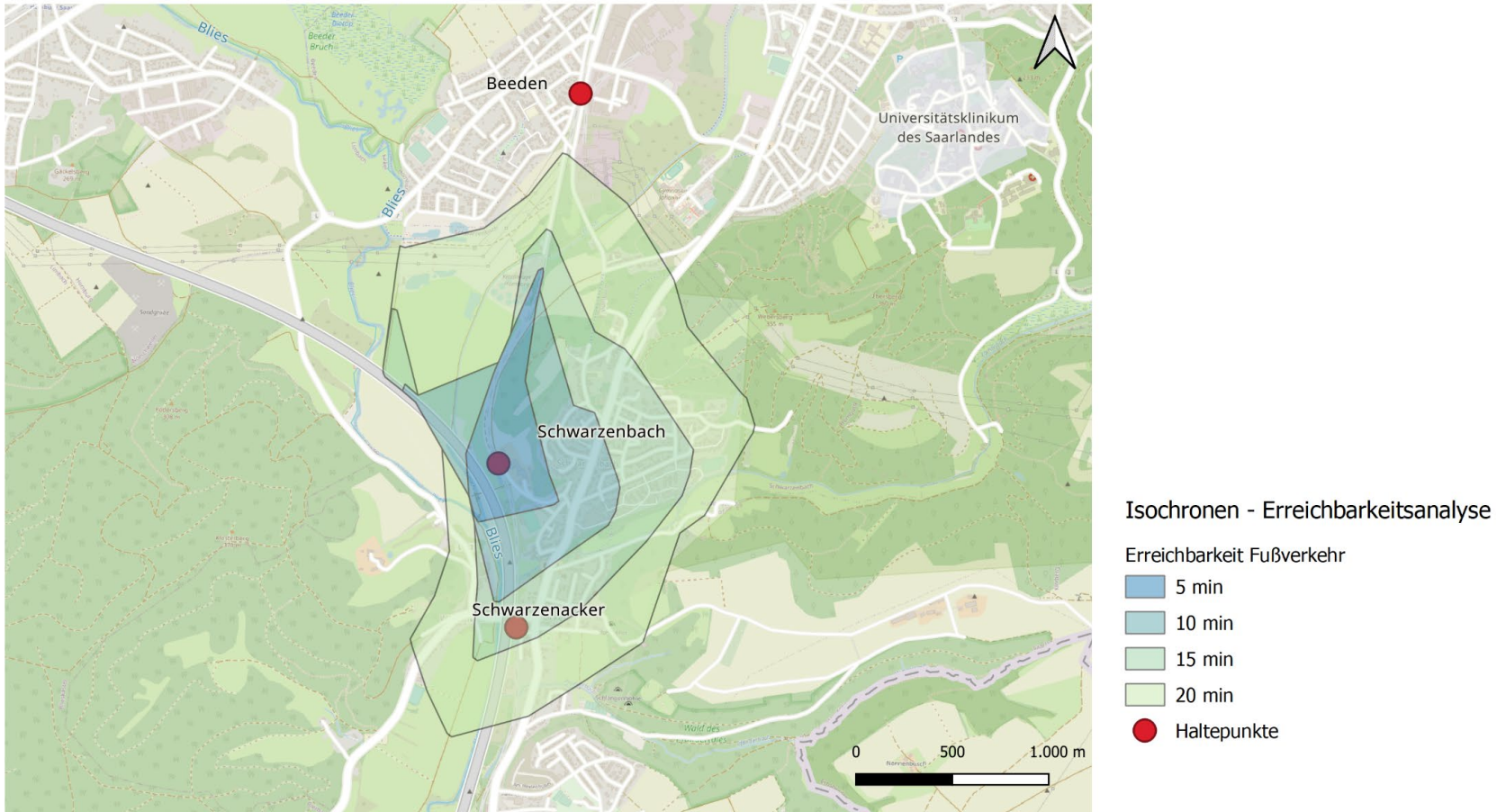


Sources: Esri, © openrouteservice.org by HeiGIT | Map Data © OpenStreetMap contributors

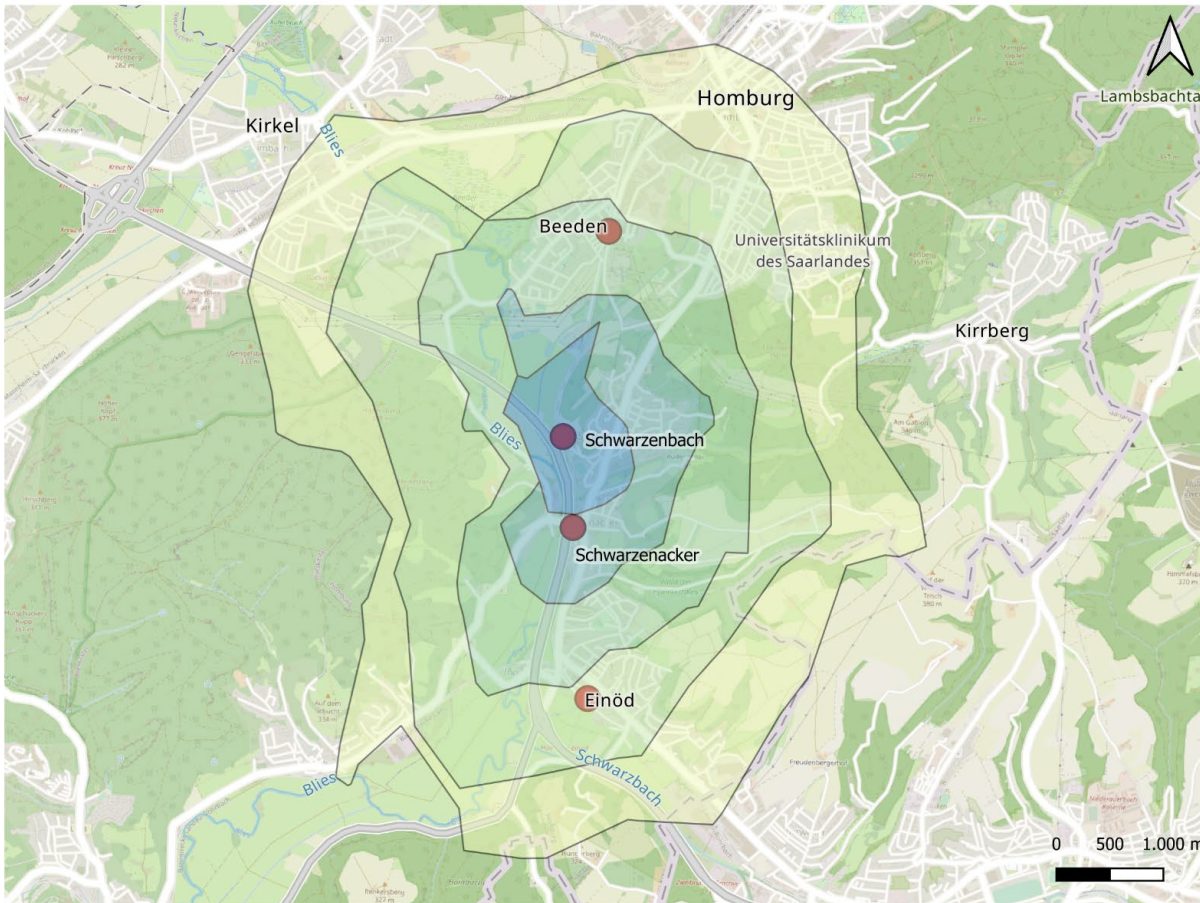
Isochrone – Erreichbarkeit elektrifizierter Radverkehr Haltepunkt Beeden



Isochrone – Erreichbarkeit Fußverkehr Haltepunkt Schwarzenbach



Isochrone – Erreichbarkeit Radverkehr Haltepunkt Schwarzenbach



Isochronen - Erreichbarkeitsanalyse

Erreichbarkeit Radverkehr

3 min

6 min

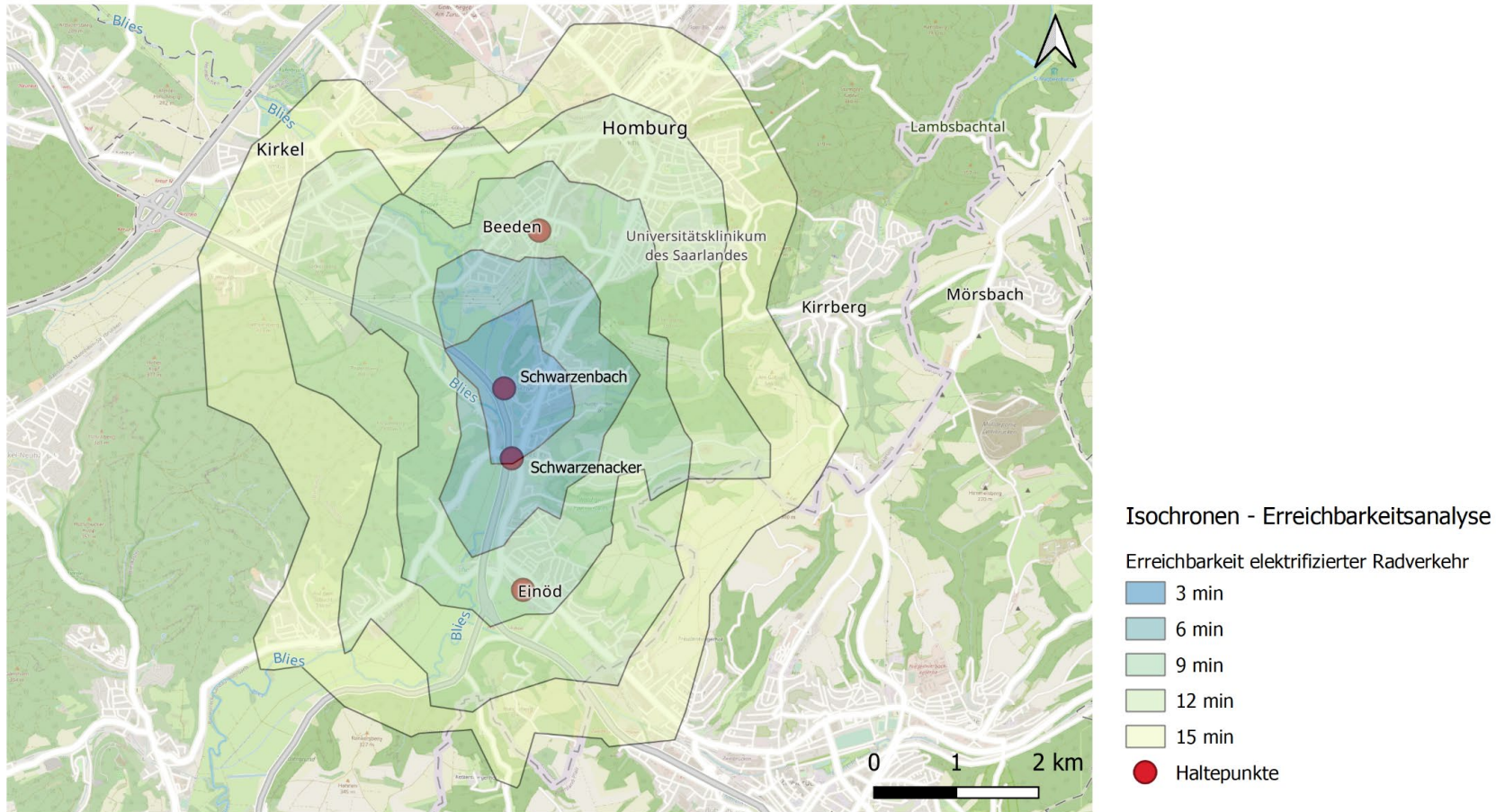
9 min

12 min

15 min

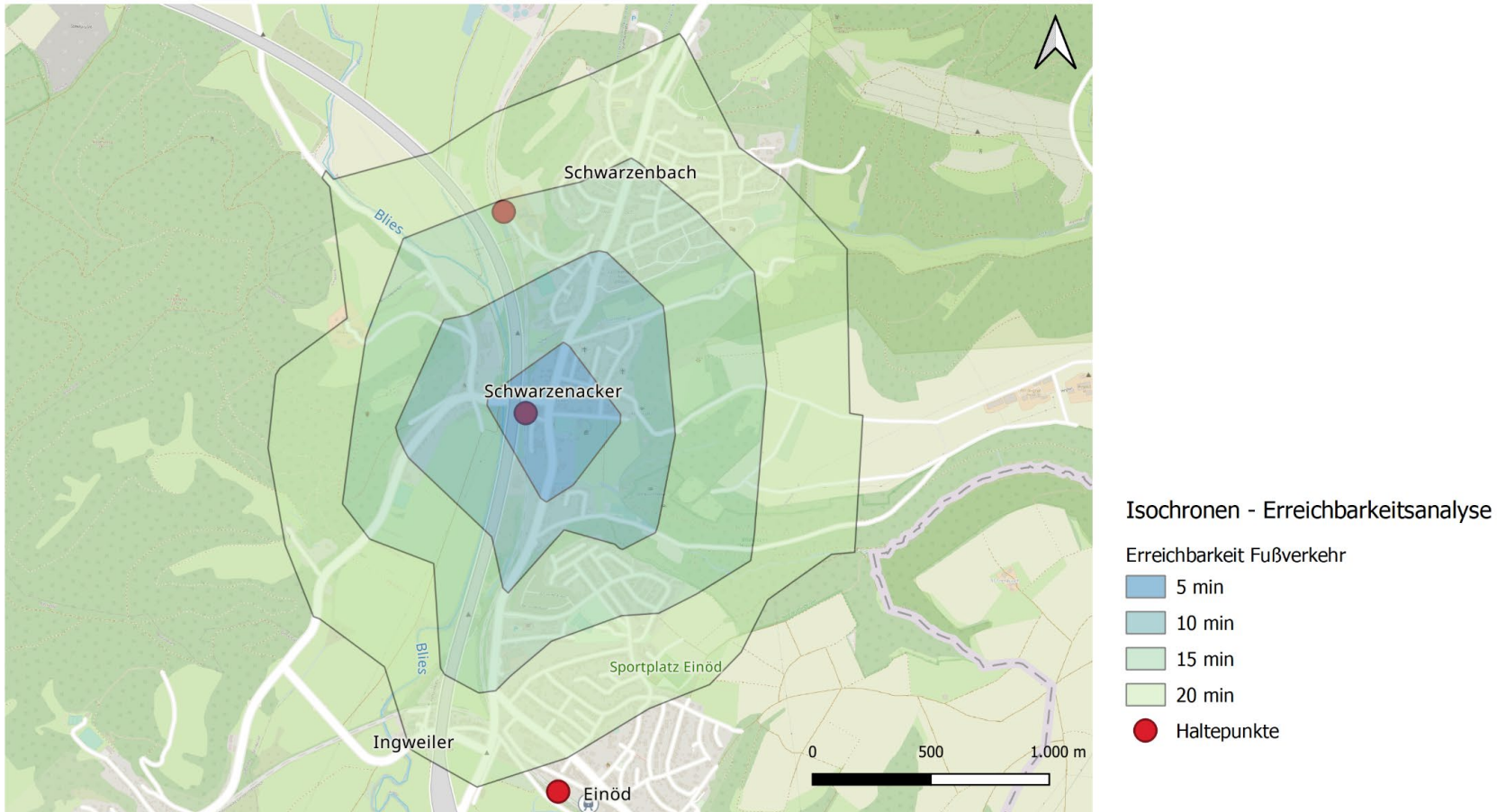
Haltepunkte

Isochrone – Erreichbarkeit elektrifizierter Radverkehr Haltepunkt Schwarzenbach

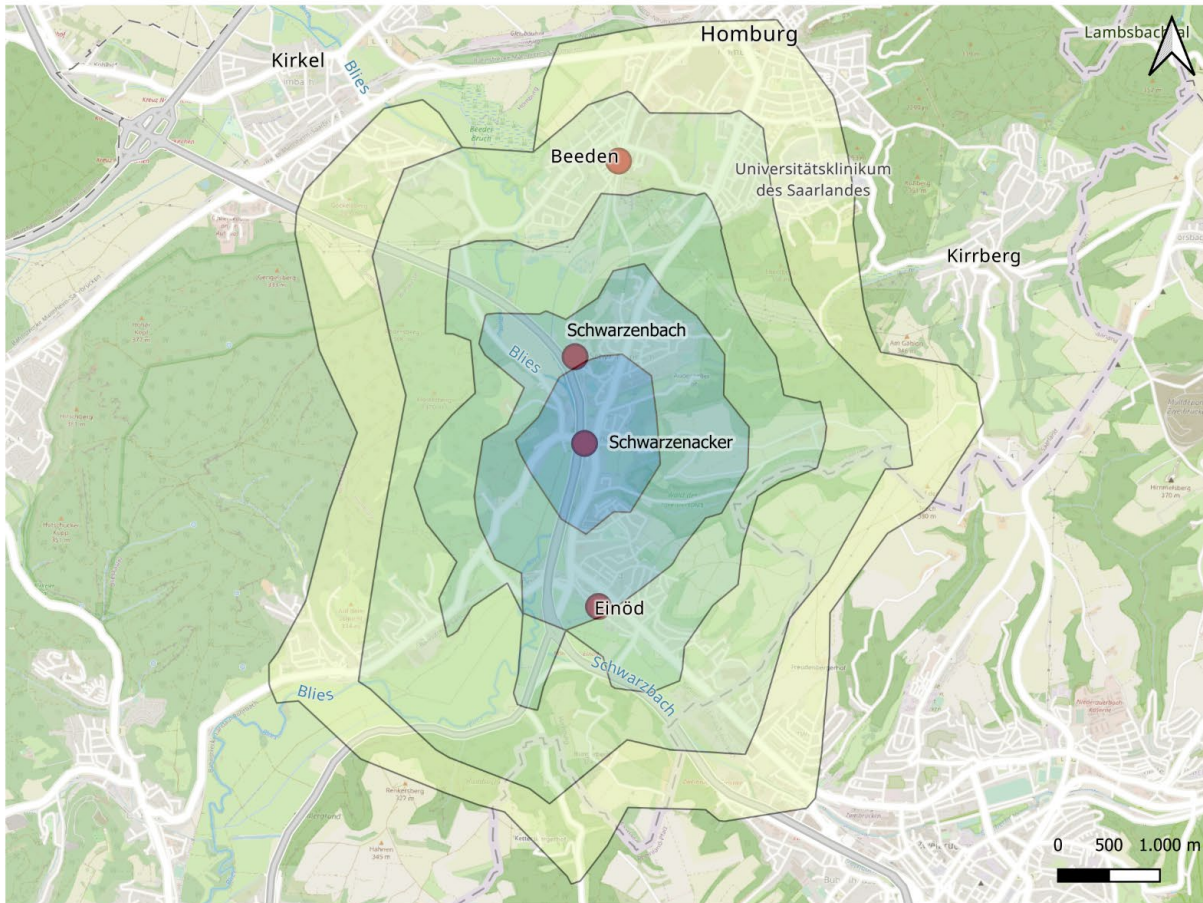


Sources: Esri, © openrouteservice.org by HeiGIT | Map Data © OpenStreetMap contributors

Isochrone – Erreichbarkeit Fußverkehr Haltepunkt Schwarzenacker



Isochrone – Erreichbarkeit Radverkehr Haltepunkt Schwarzenacker



Isochronen - Erreichbarkeitsanalyse

Erreichbarkeit Radverkehr

3 min

6 min

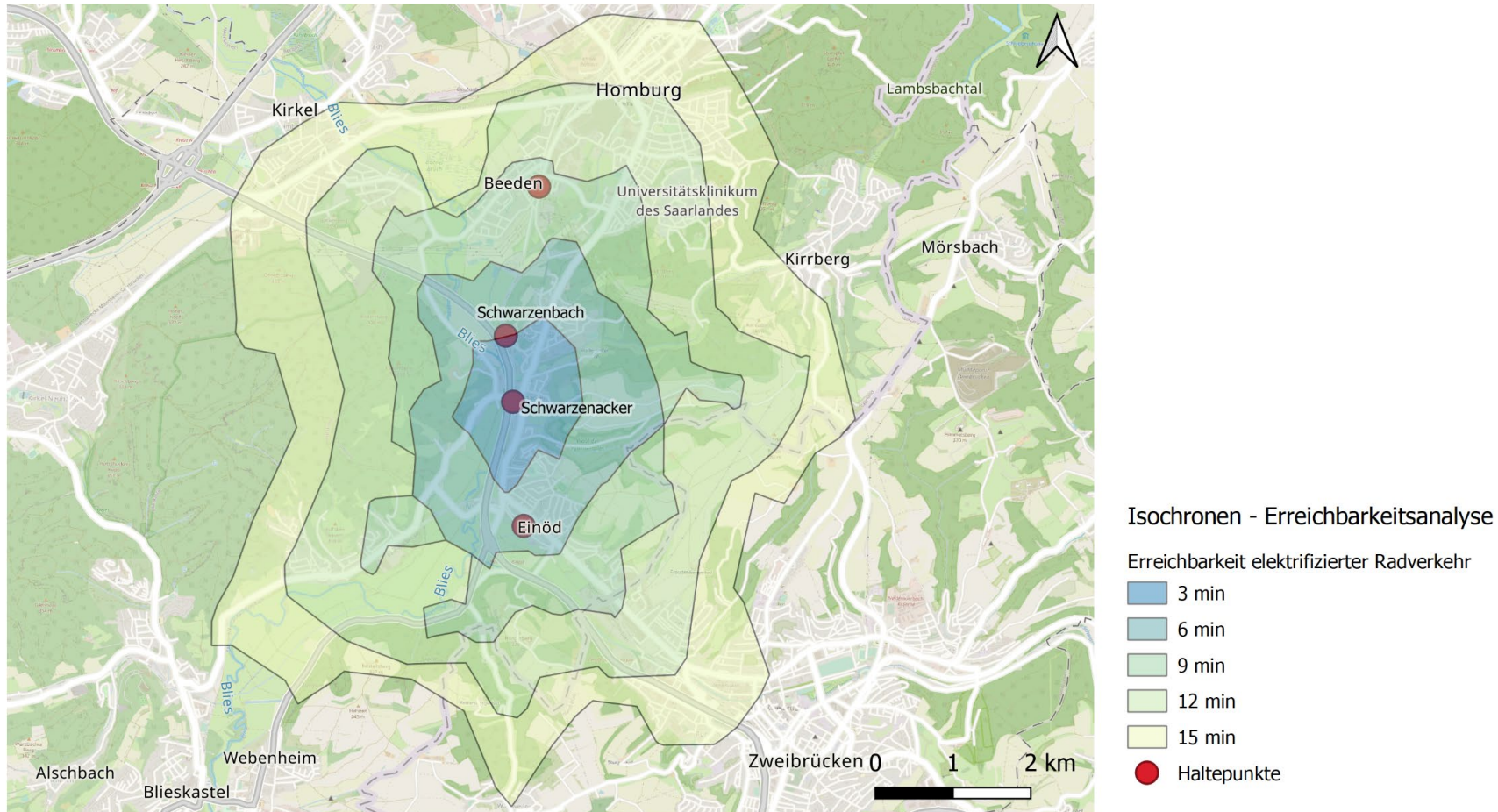
9 min

12 min

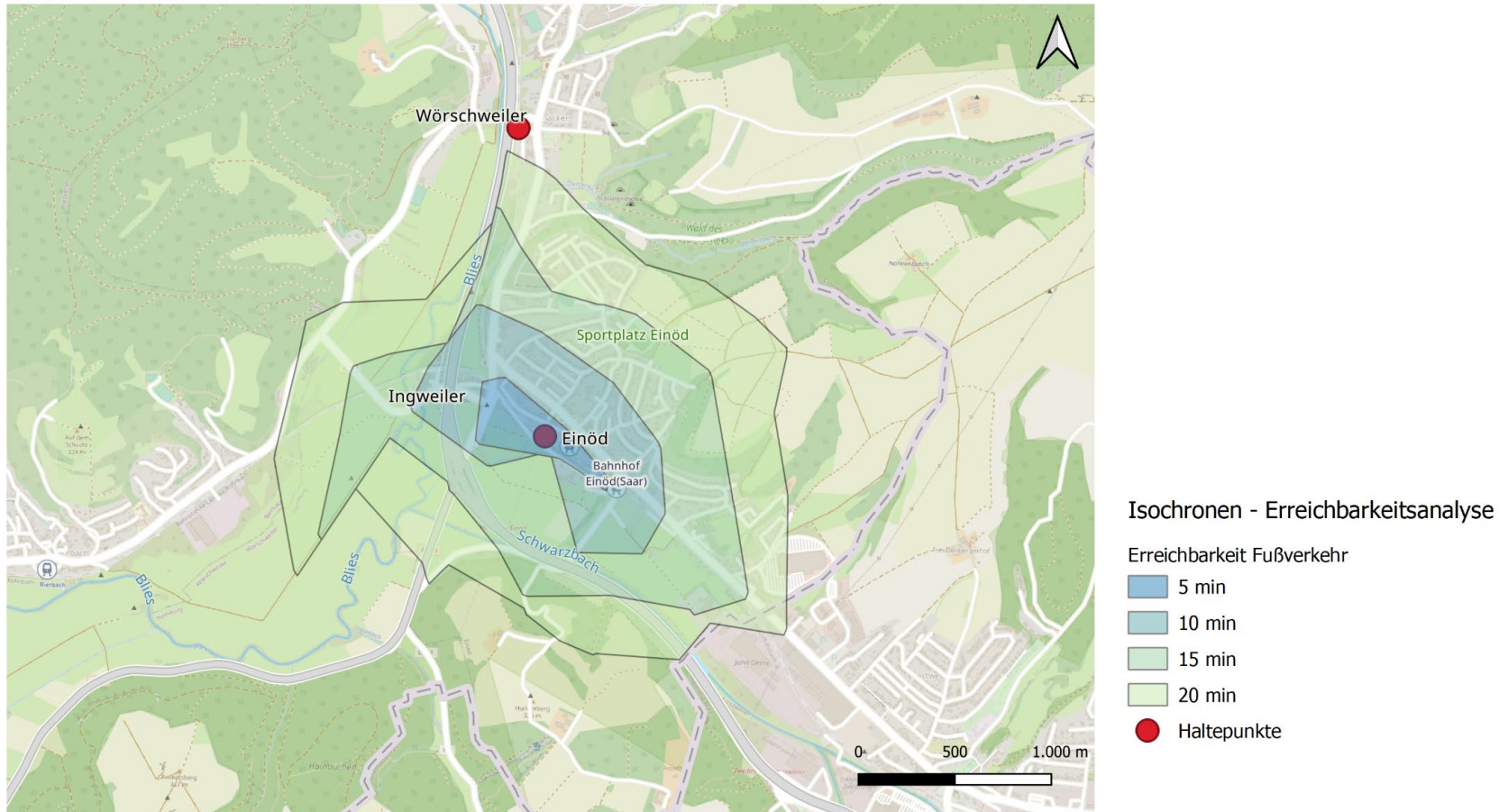
15 min

Haltepunkte

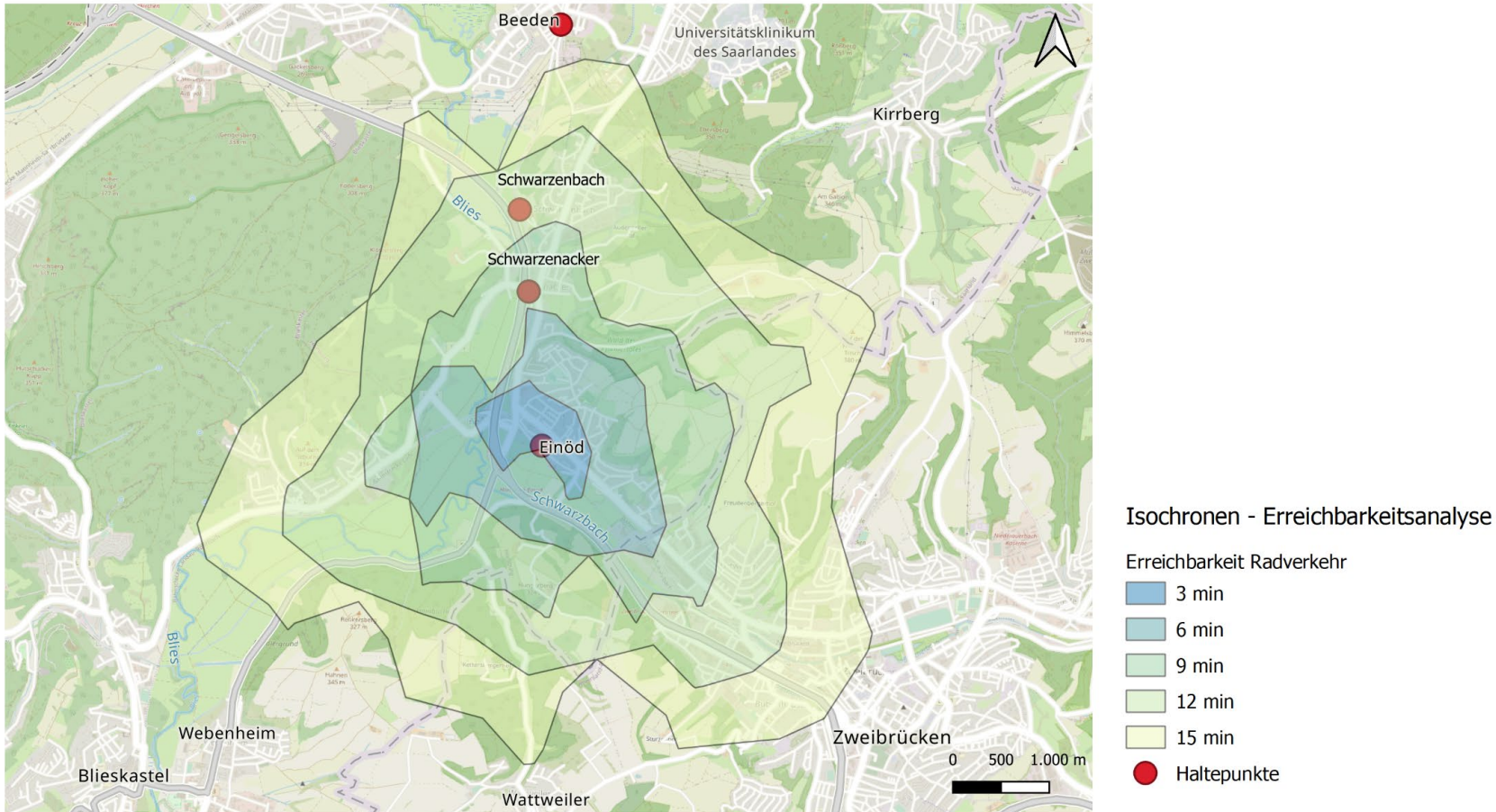
Isochrone – Erreichbarkeit elektrifizierter Radverkehr Haltepunkt Schwarzenacker



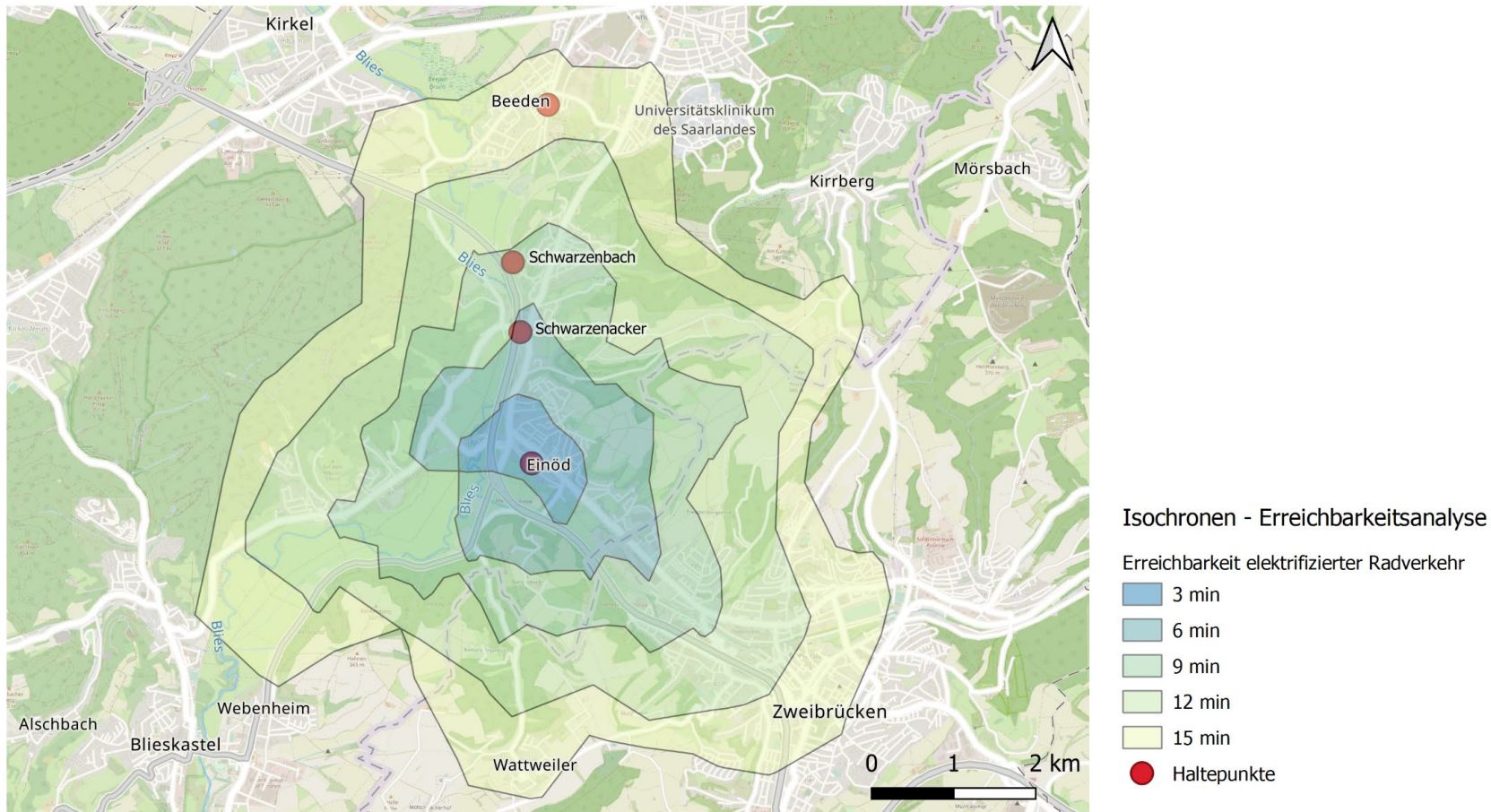
Isochrone – Erreichbarkeit Fußverkehr Haltepunkt Einöd



Isochrone – Erreichbarkeit Radverkehr Haltepunkt Einöd

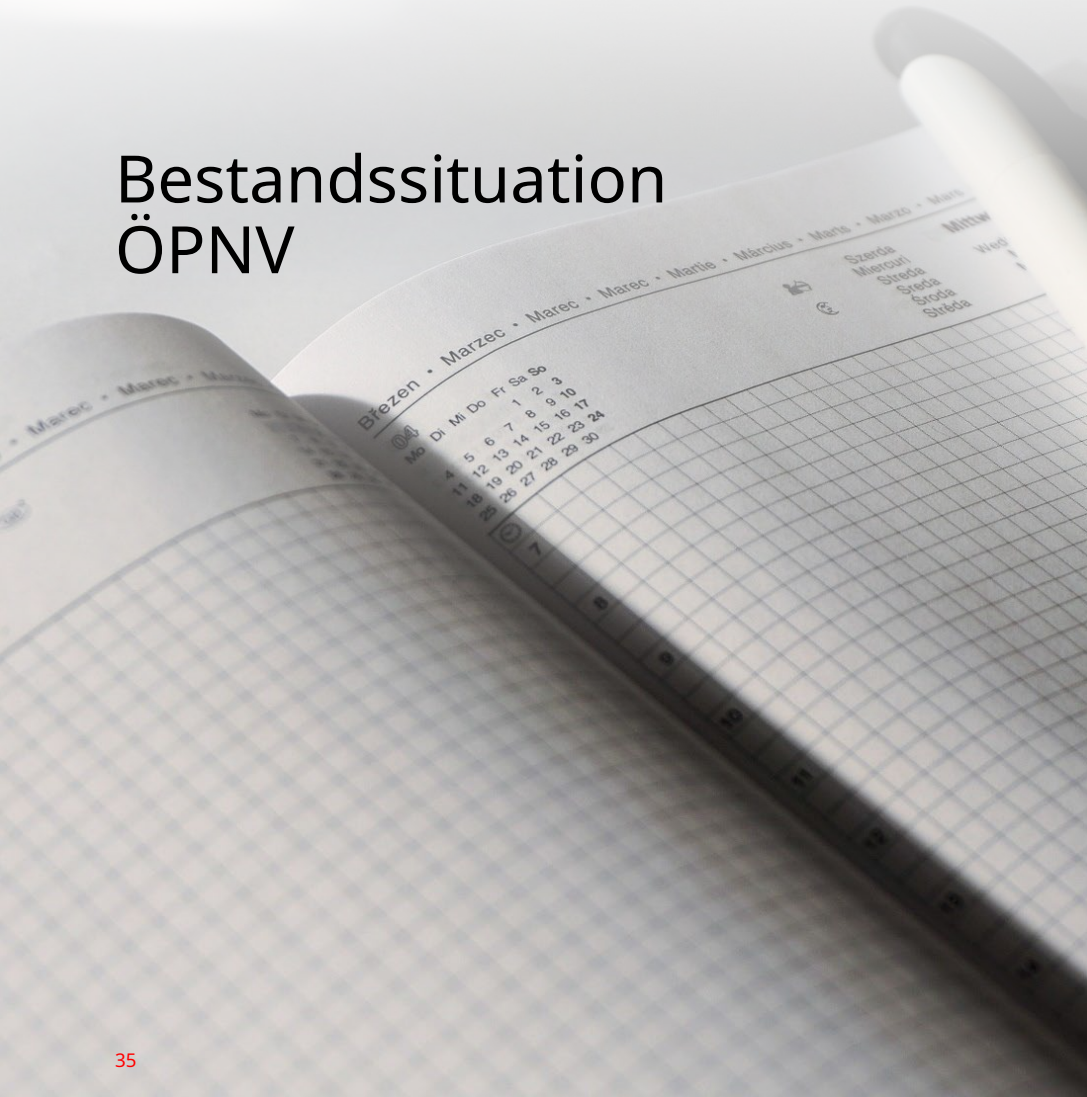


Isochrone – Erreichbarkeit elektrifizierter Radverkehr Haltepunkt Einöd

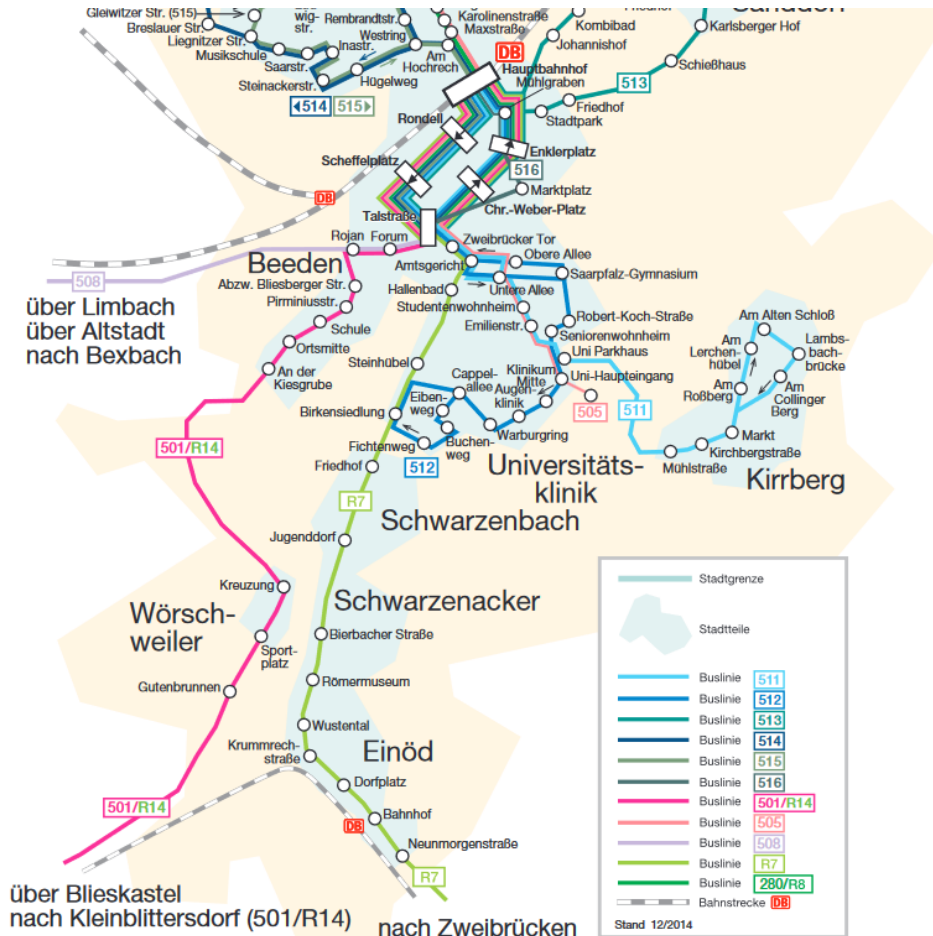


Sources: Esri, © openrouteservice.org by HeiGIT | Map Data © OpenStreetMap contributors

Bestandssituation ÖPNV



Öffentlicher Nahverkehr – Verbindungen und Fahrzeit

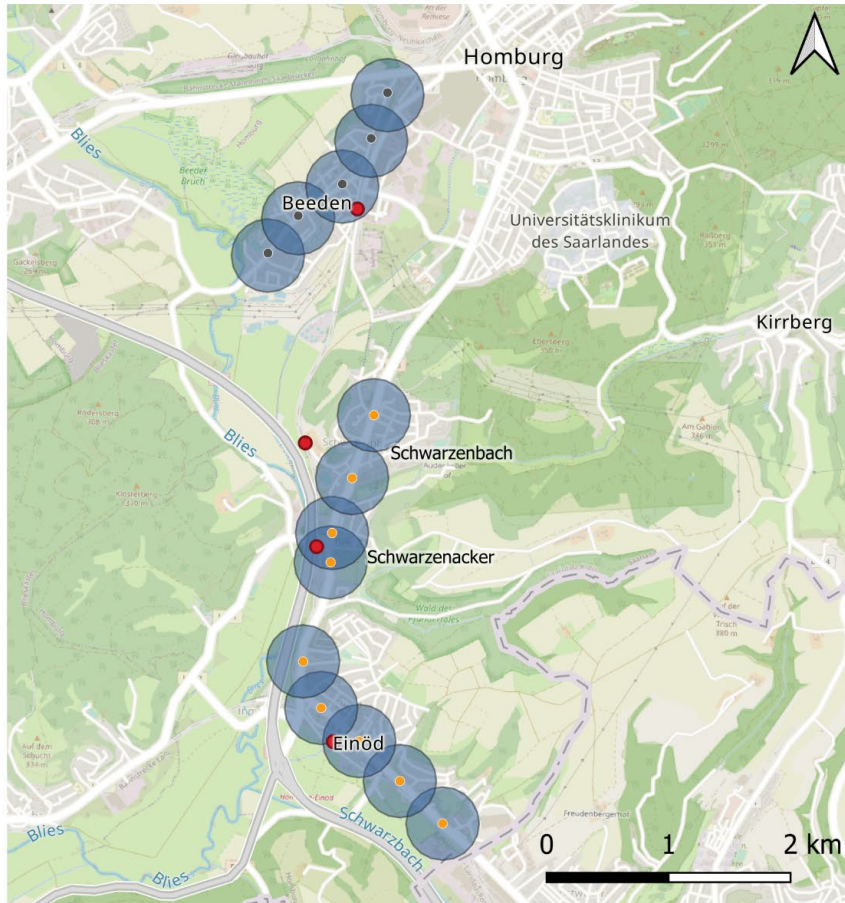


Buslinien auf der Relation der zu reaktivierenden Bahnstrecke

- 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

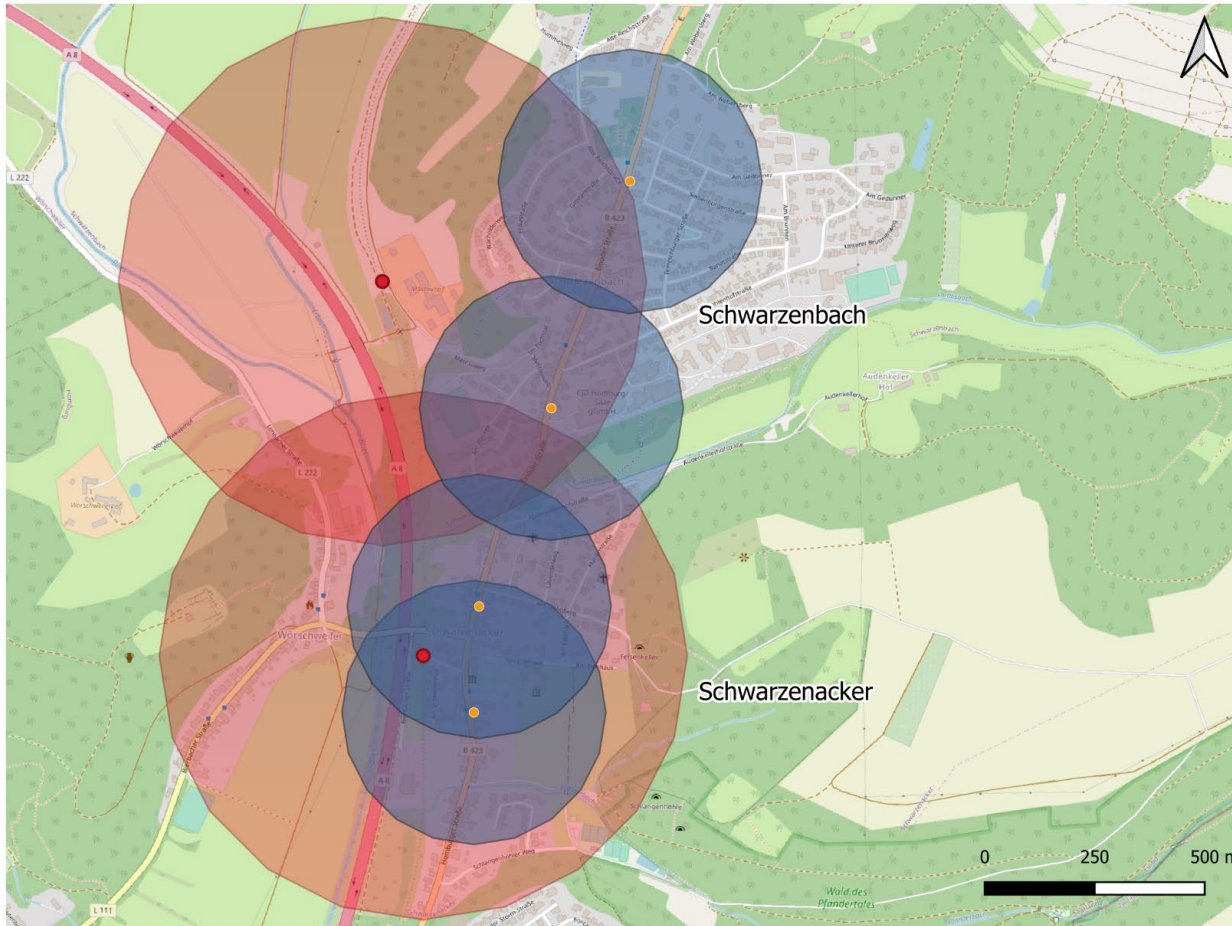
- Haltestellen der Buslinie 501/R14
- Haltestellen der Buslinie R7
- Haltepunkte

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

PTV GROUP



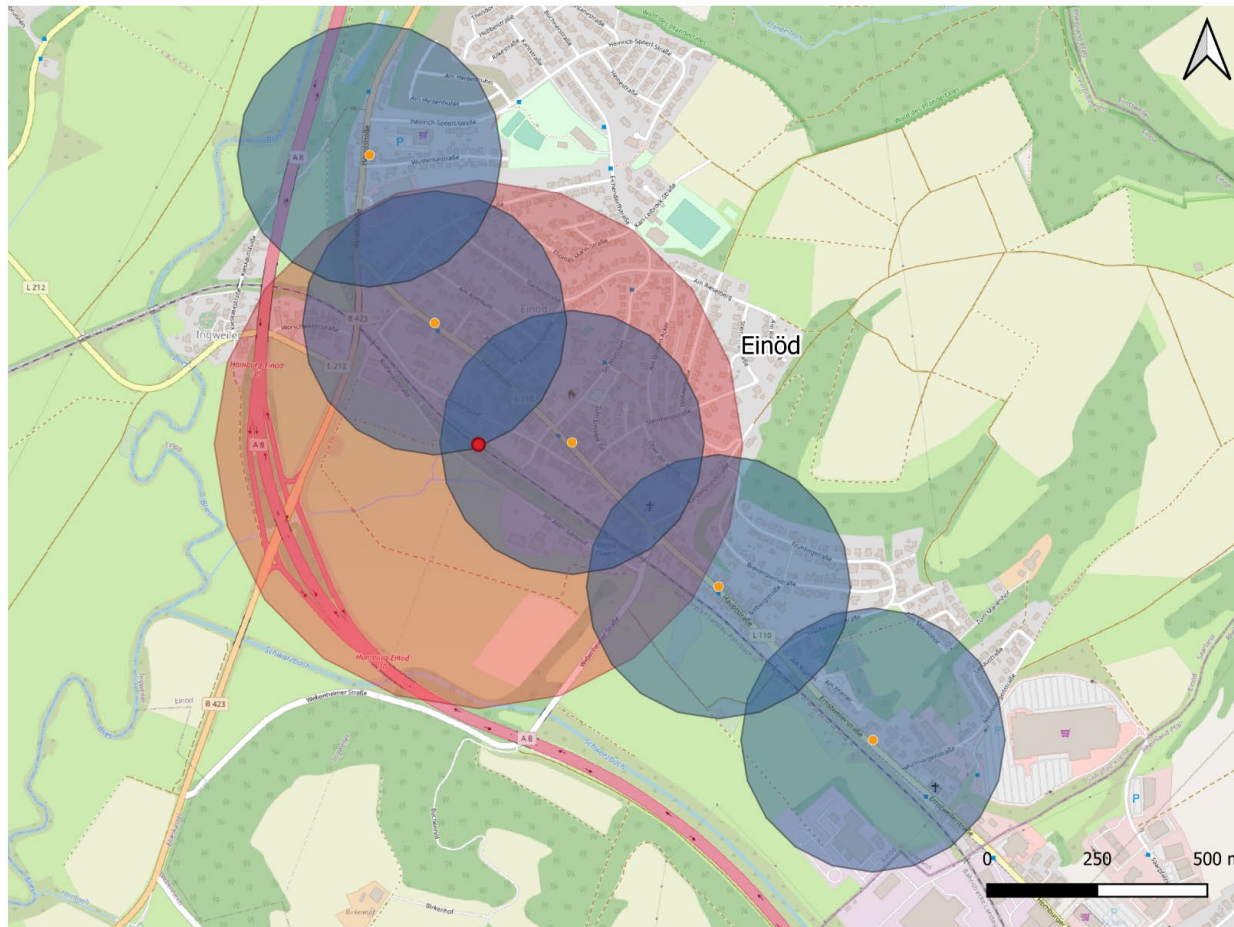
Öffentlicher Nahverkehr – Einzugsgebiete Schwarzenacker und Schwarzenbach



Einzugsgebiete der Haltestellen

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

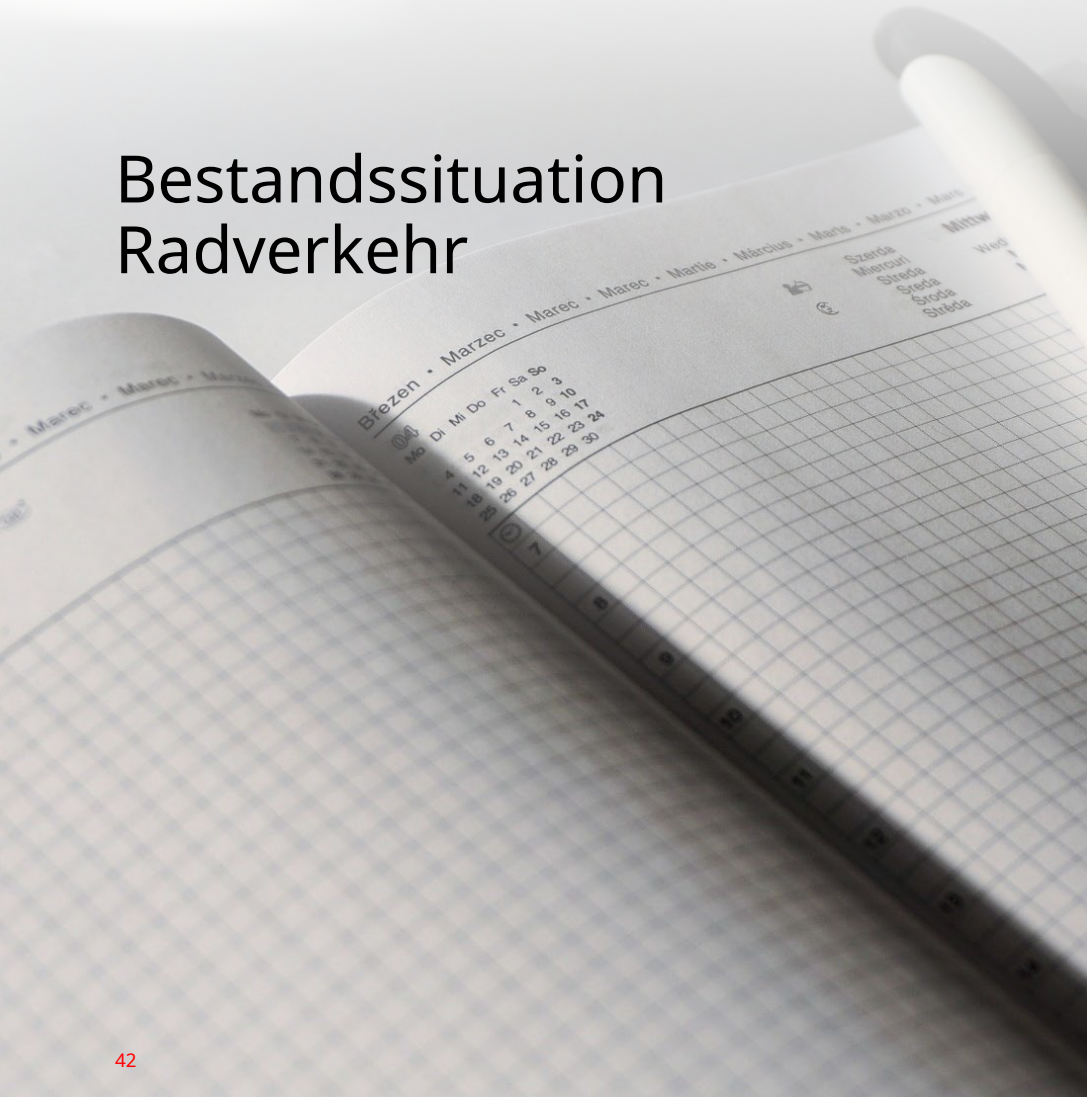
Öffentlicher Nahverkehr – Einzugsgebiete Einöd



Einzugsgebiete der Haltestellen

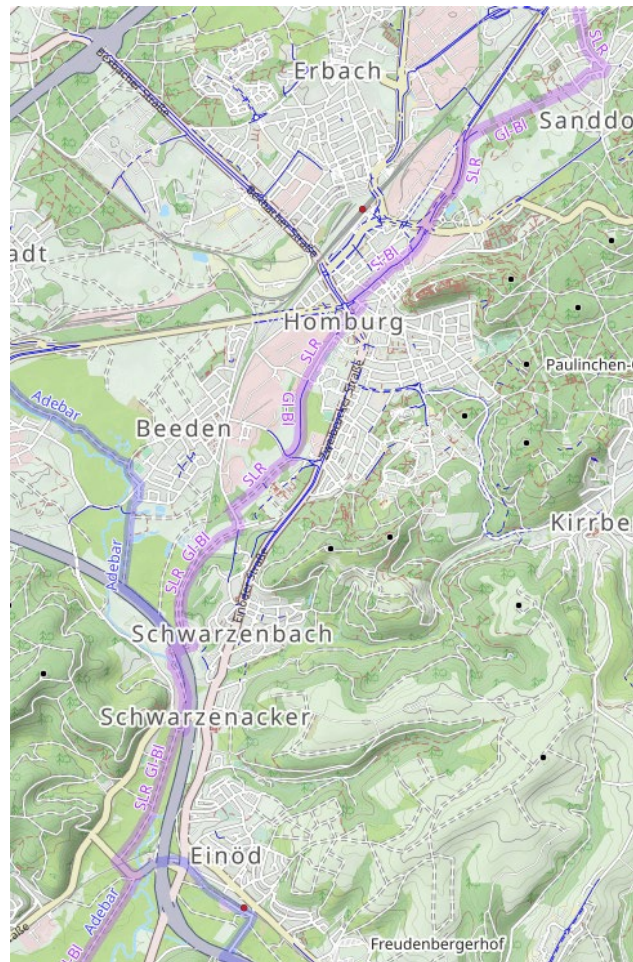
- 300-Meter-Radius
- 600-Meter-Radius
- Haltestellen der Buslinie R7
- Haltepunkte

Bestandssituation Radverkehr

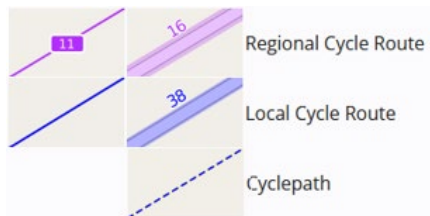


Radverkehr

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



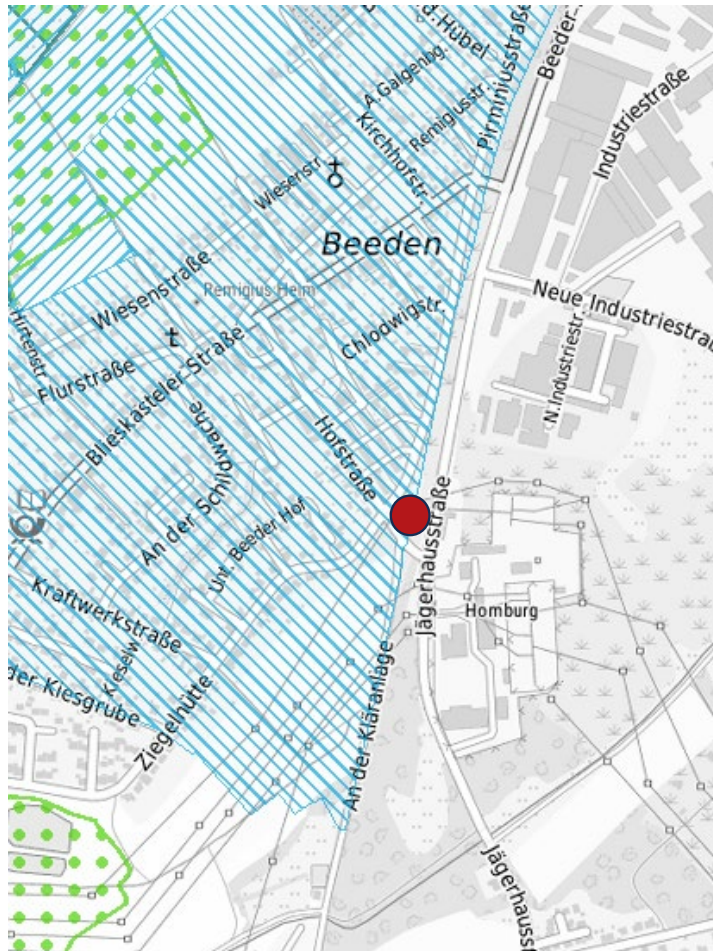
Legende



Bestandsanalyse Umwelt



Bestandsanalyse Naturschutz – Haltepunkt Beeden

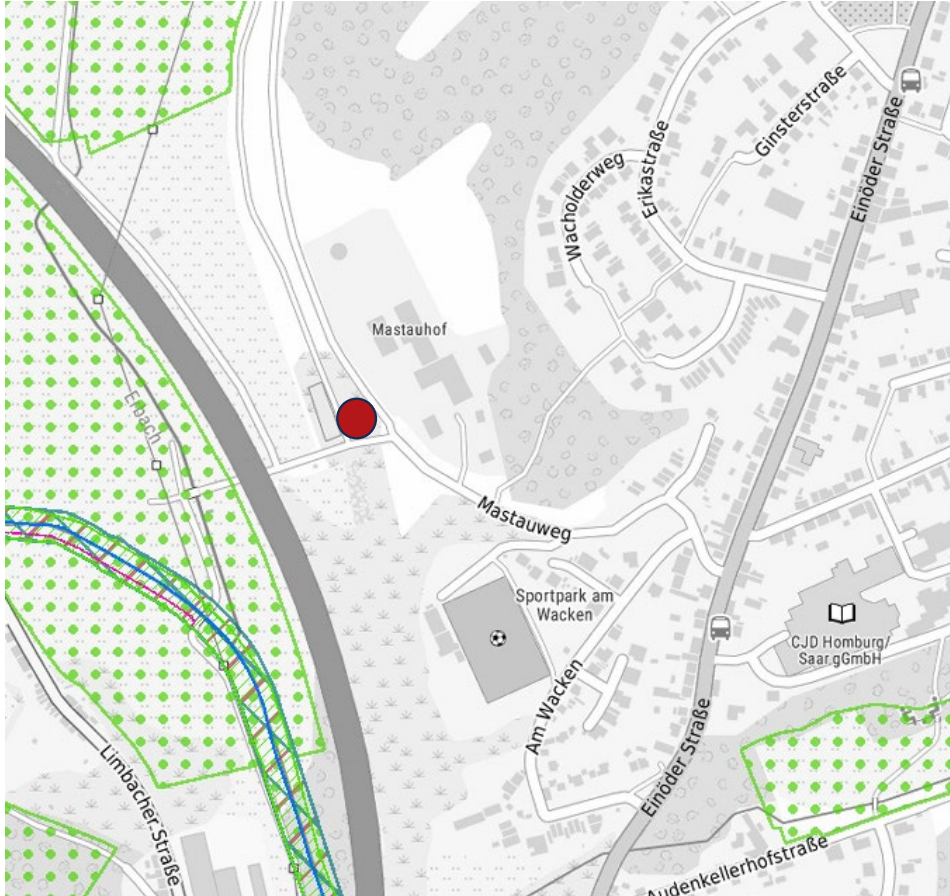


- Wasserschutzgebiet westlich der Trasse

Wasserschutzgebiete festgesetzt

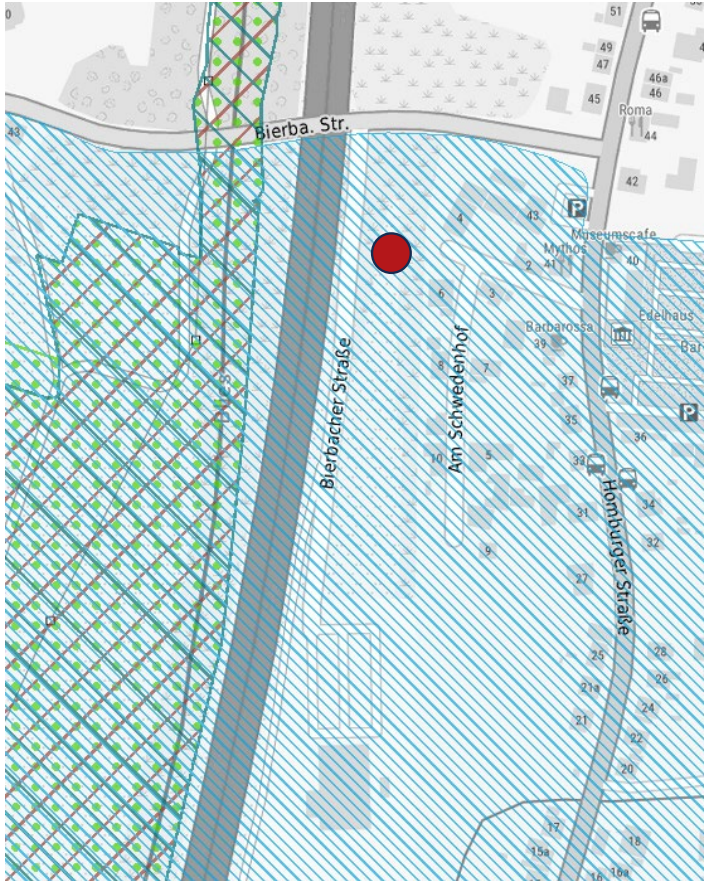
- Heilquellenschutzgebiet
- Schutzzone I
- Schutzzone II
- Schutzzone III

Bestandsanalyse Naturschutz – Haltepunkt Schwarzenbach



- Keine Schutzgebiete in der näheren Umgebung des geplanten Haltepunktes

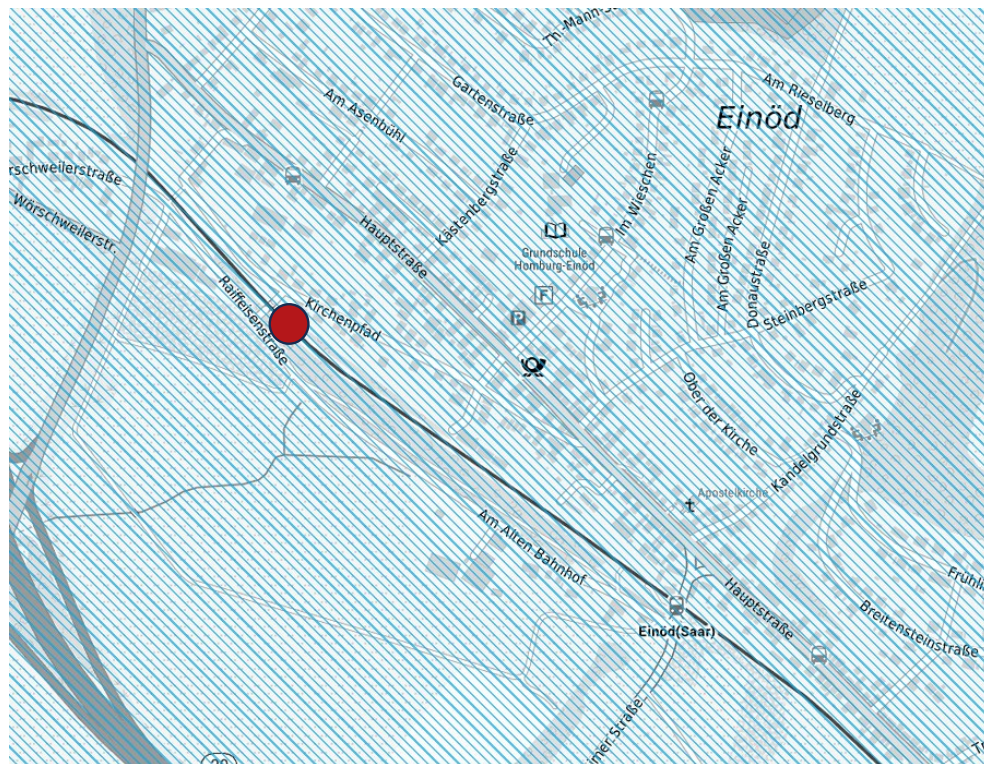
Bestandsanalyse Naturschutz – Haltepunkt Schwarzenacker



► Liegt im Wasserschutzgebiet

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

Bestandsanalyse Naturschutz – Haltepunkt Einöd

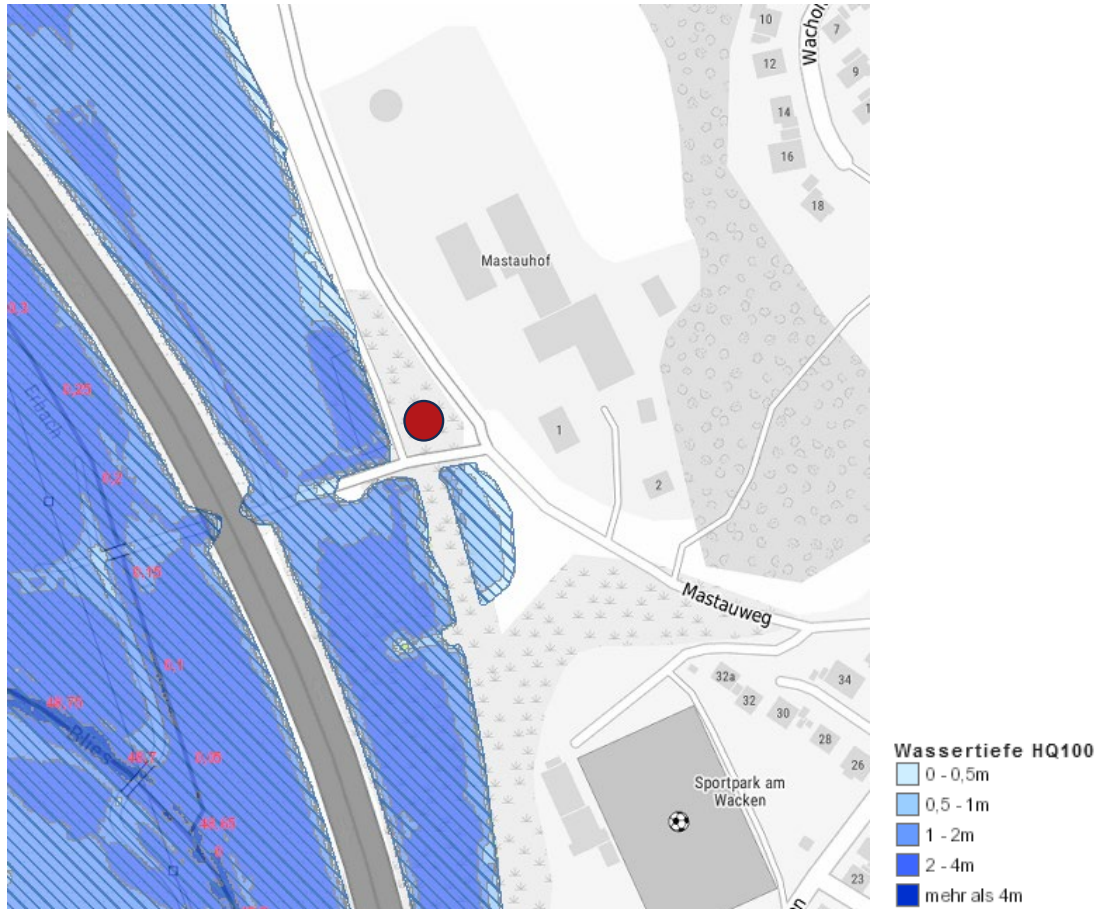


- Liegt innerhalb des Wasserschutzgebiets

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

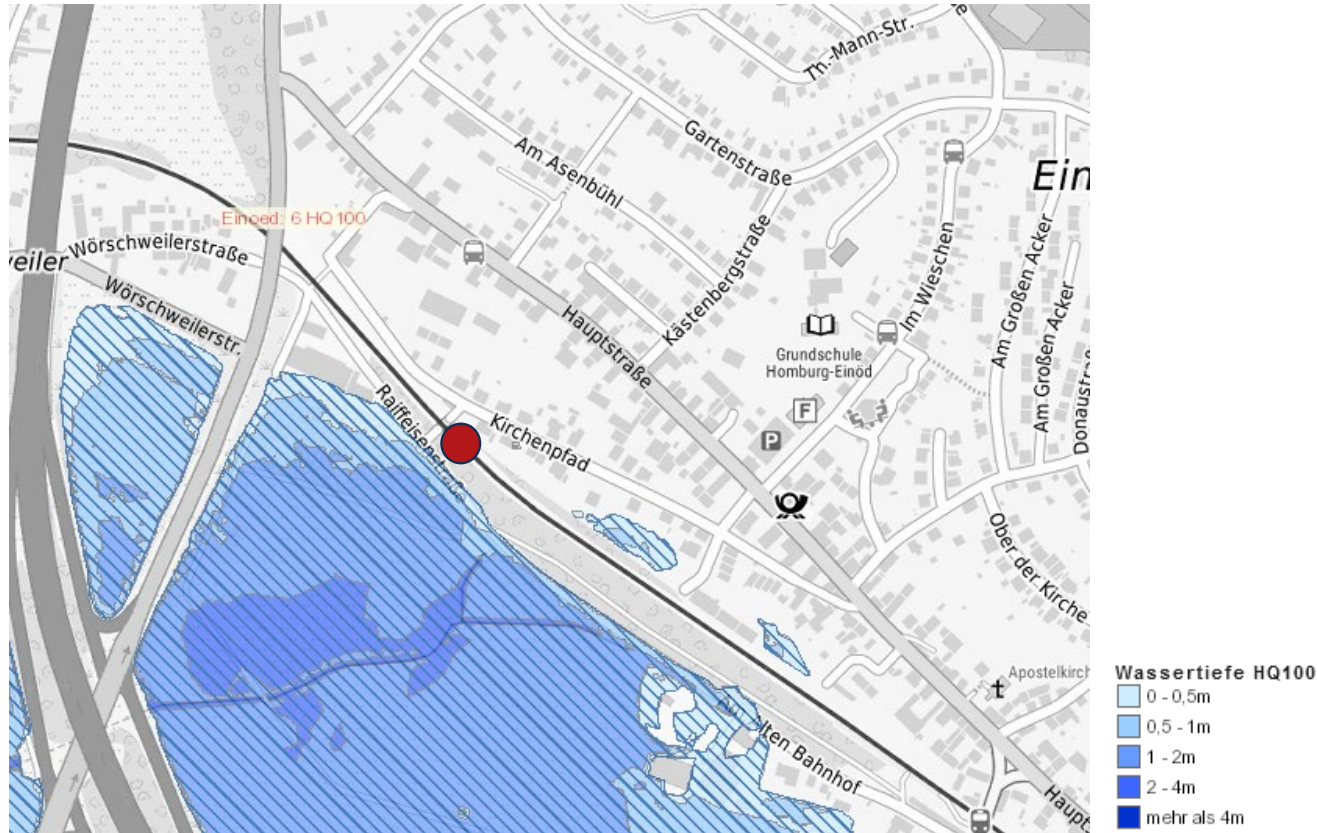
Bestandsanalyse Hochwasser HQ 100 – Haltepunkt Schwarzenbach

► HQ100-Gebiet am Rand der Trasse



Bestandsanalyse Hochwasser HQ 100 – Haltepunkt Einöd

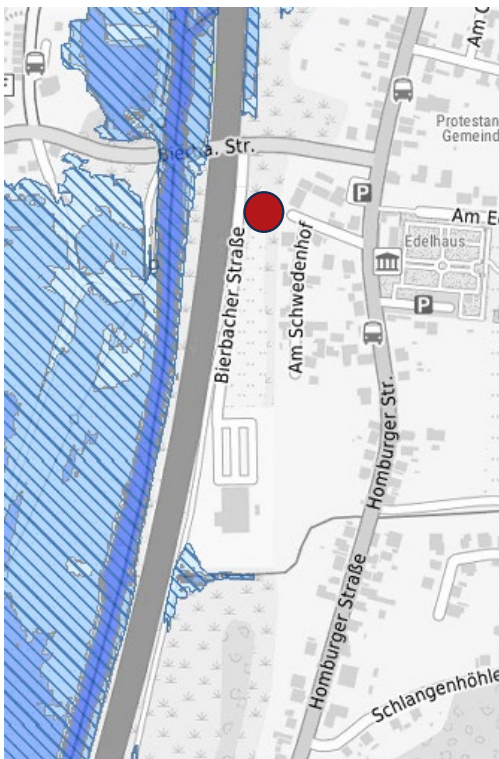
- HQ100-Gebiet am Rand des zu beplanenden Gebietes



© 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



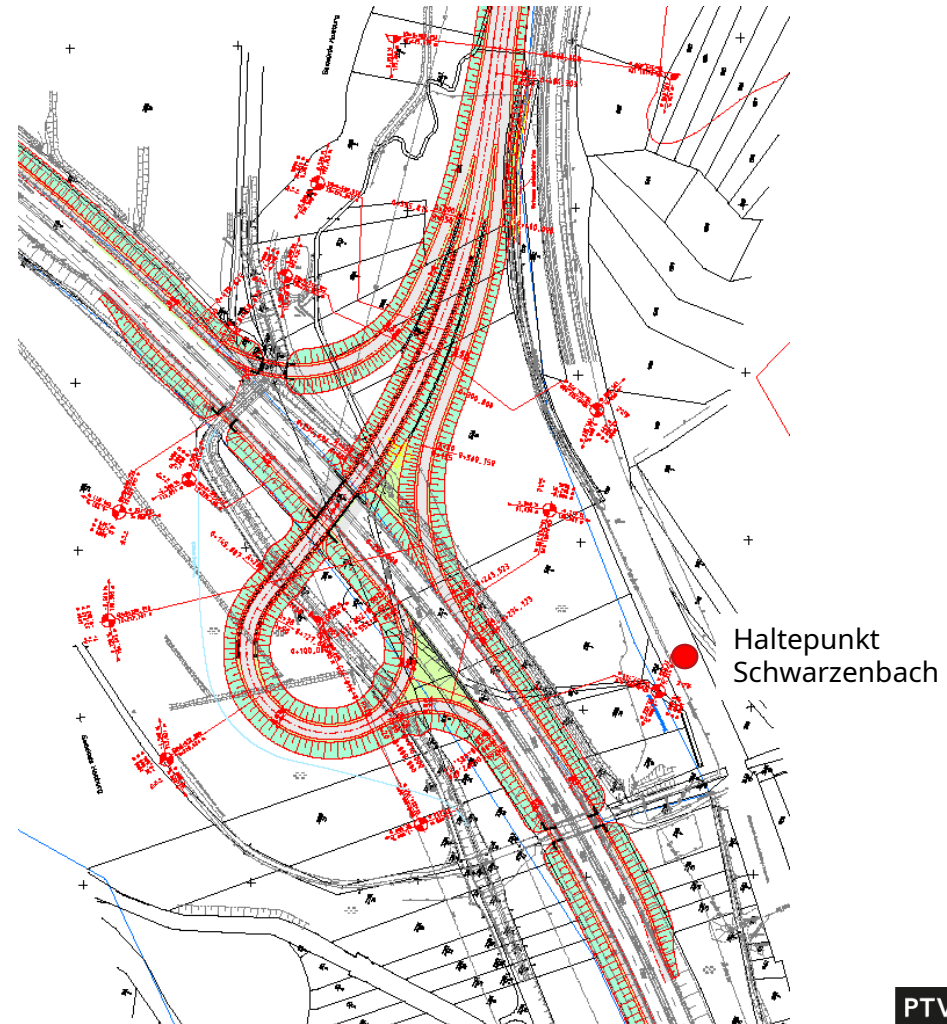
Schwarzenacker



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 Zählzeiten 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 Zählzeiten 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

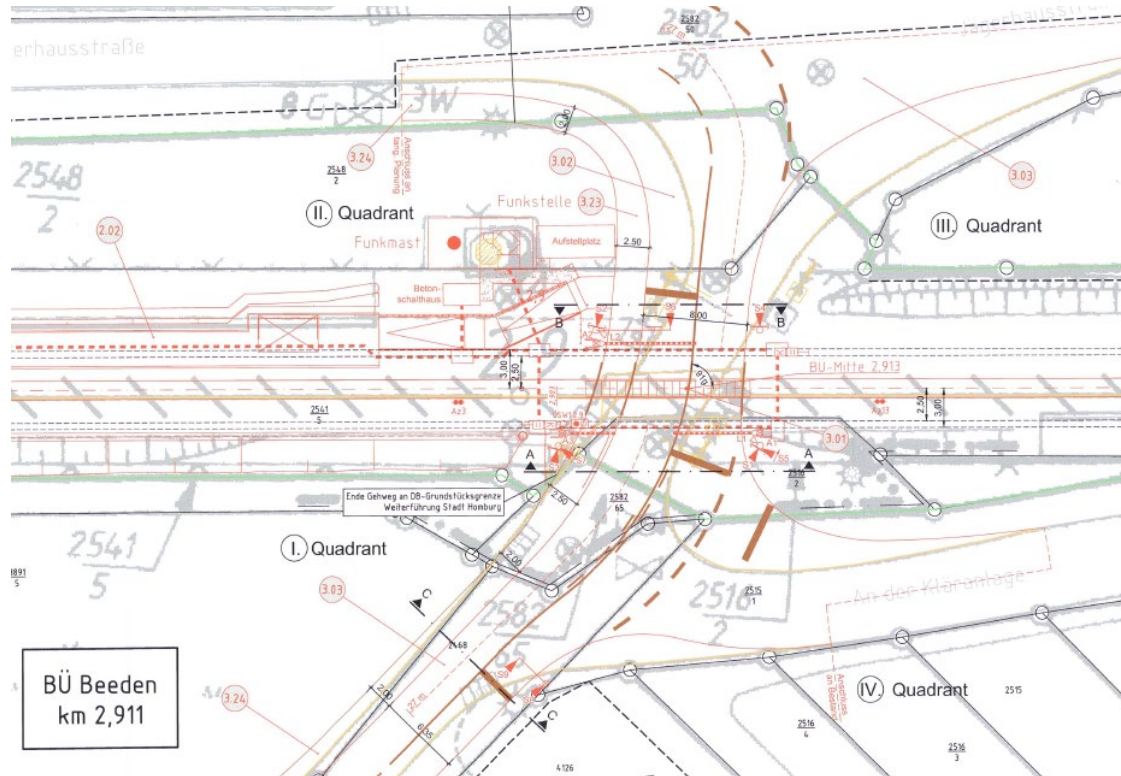
- Alternative Bedienformen wie Sammeltaxis oder On-Demand-Services weisen kein Potenzial auf
 - Geringe Nachfrage und zu hohe Kosten liefern keine Wirtschaftlichkeit
 - Die Haltepunkte der jeweiligen Orte sind von einem großen Teil der Orte in 15 Minuten zu erreichen, mit Wartezeiten und möglichen Umwegen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

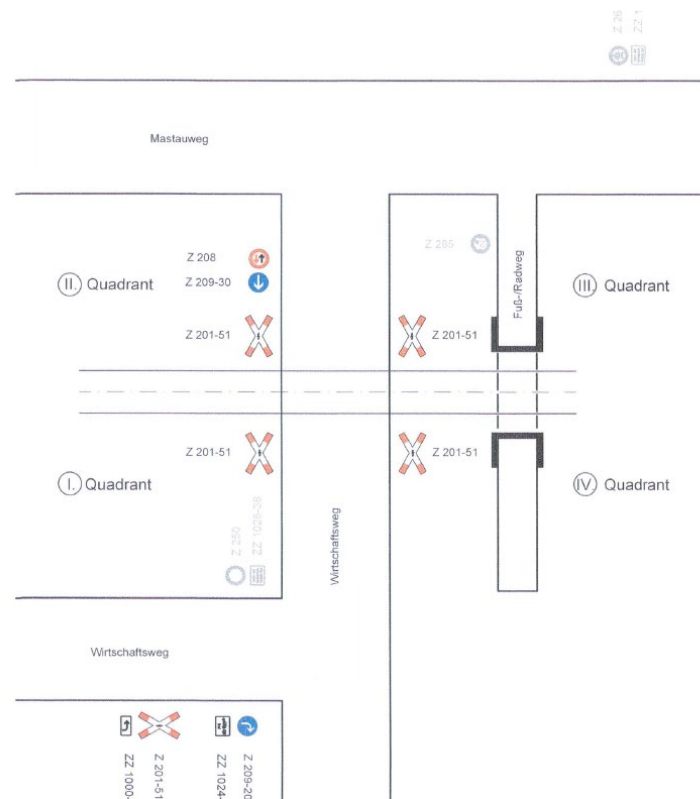
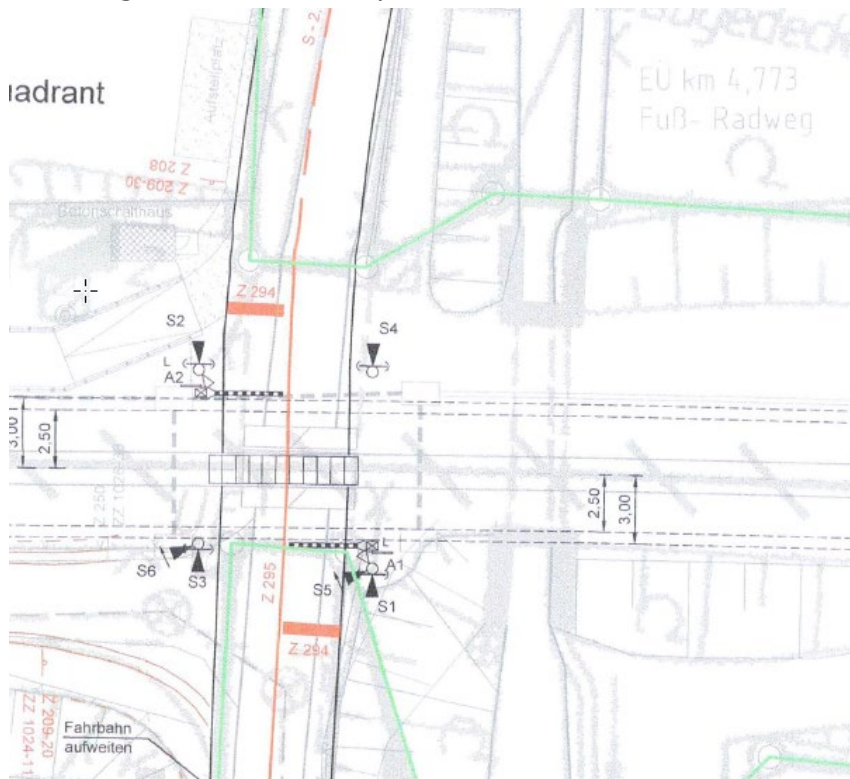


P+R und B+R Haltepunkt Beeden – Nördlicher Zugang



Planung Haltepunkt Schwarzenbach





Diskussion: Entfall Haltepunkt Schwarzenbach

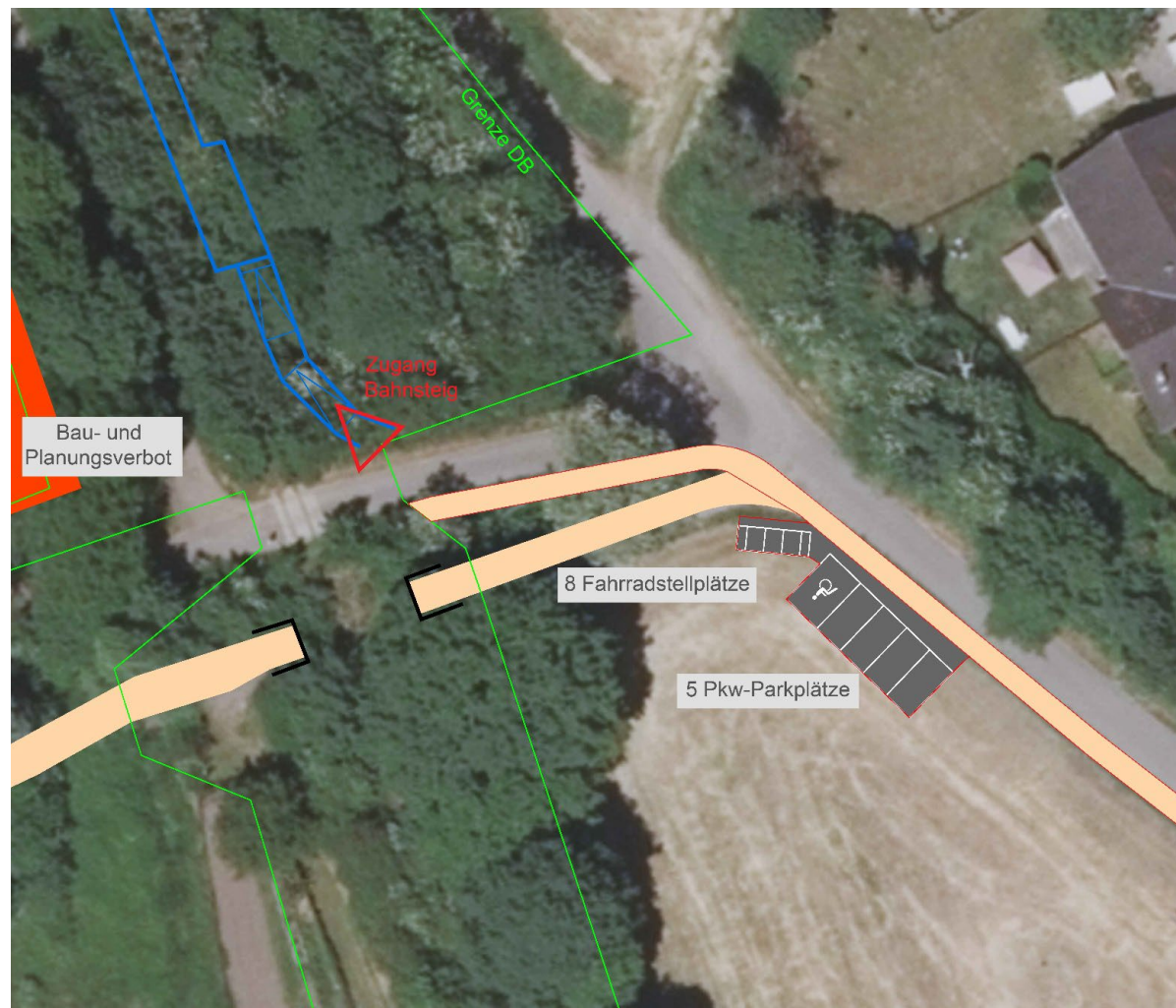
- Empfehlung des Ministeriums für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz des Saarlandes aus den folgenden Gründen auf den Haltepunkt Schwarzenbach zu verzichten
 - Reduzierung der Fahrzeit um eine Minute, dadurch Erhöhung der Anschlusssicherheit
 - Einsparung von Kosten
 - Erhöhte Gefahr 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



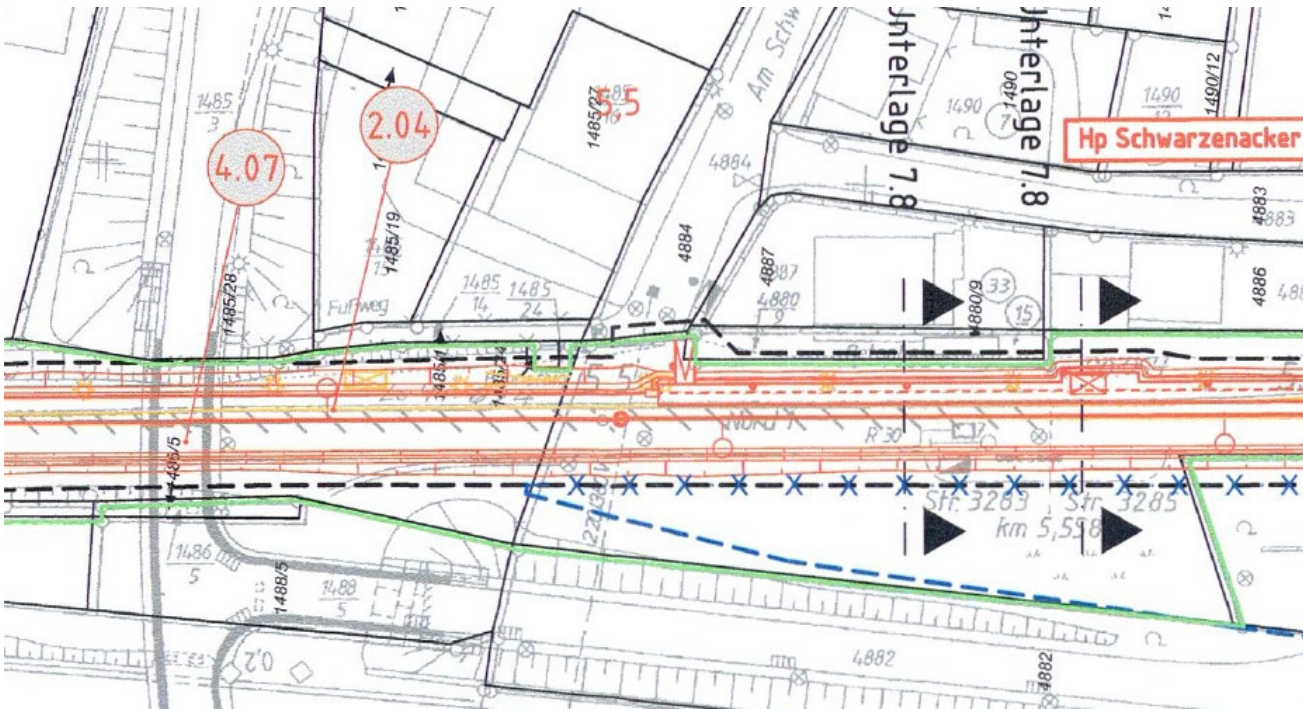
- Der Haltepunkt Schwarzenacker ist zu Fuß von Schwarzenbach in einer maximalen Dauer von 20 min zu erreichen
- Mit dem (elektrifizierten) Radverkehr ist der Haltepunkt Schwarzenacker von Schwarzenbach in einer maximalen Dauer von 10 min zu erreichen
- Auch aus Schwarzenbach ist der Haltepunkt Schwarzenbach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

P+R und B+R Haltepunkt Schwarzenbach



Planung Haltepunkt Schwarzenacker





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

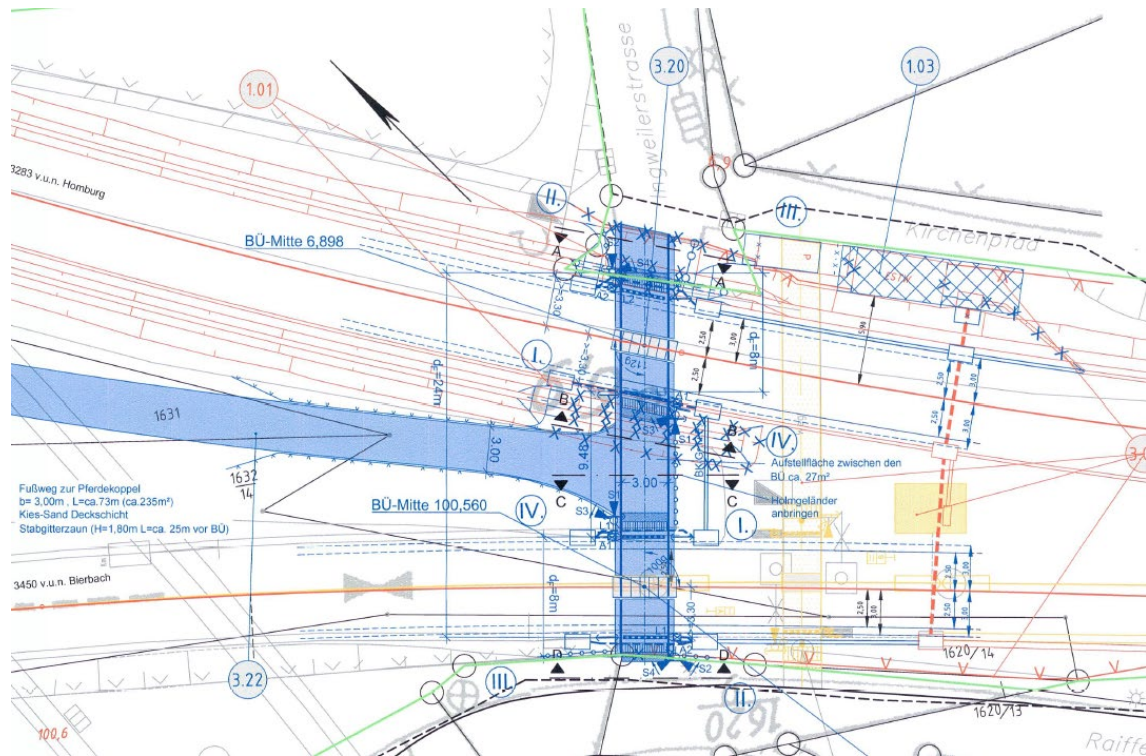


Planung Haltepunkt Einöd



Bahnhof Einöd

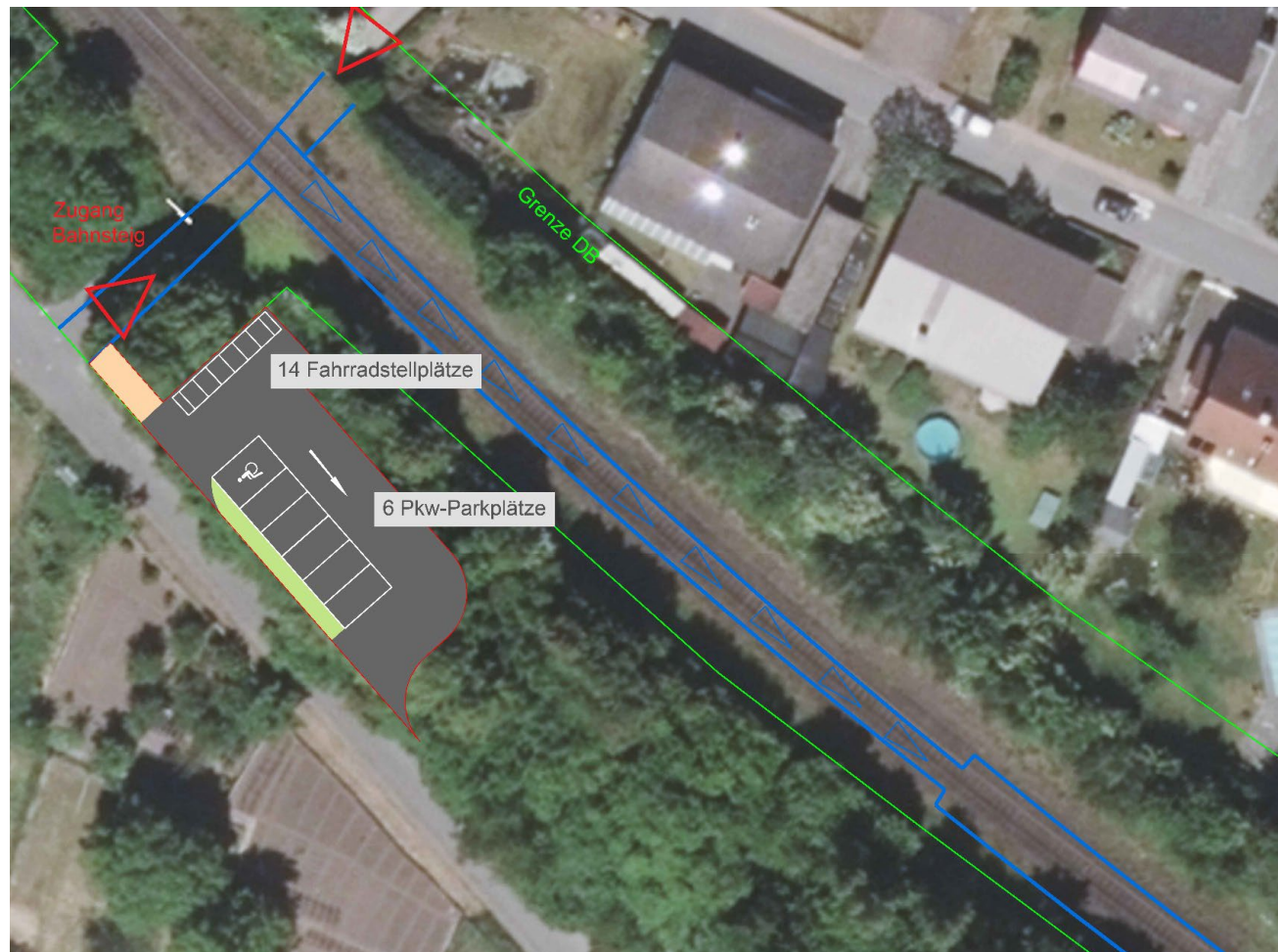
- Bahnübergang Einöd (Rad / Fußweg)
- Neubau eines Gehwegs zur bestehenden Pferdekoppel rechts der Bahn, Neubau eines Verbindungsweges zwischen den beiden Bahnübergängen



- Eisenbahnüberführung Raiffeisenstraße
- Nördlich des Bahnsteiges und beinhaltet den Zugang zum Bahnsteig



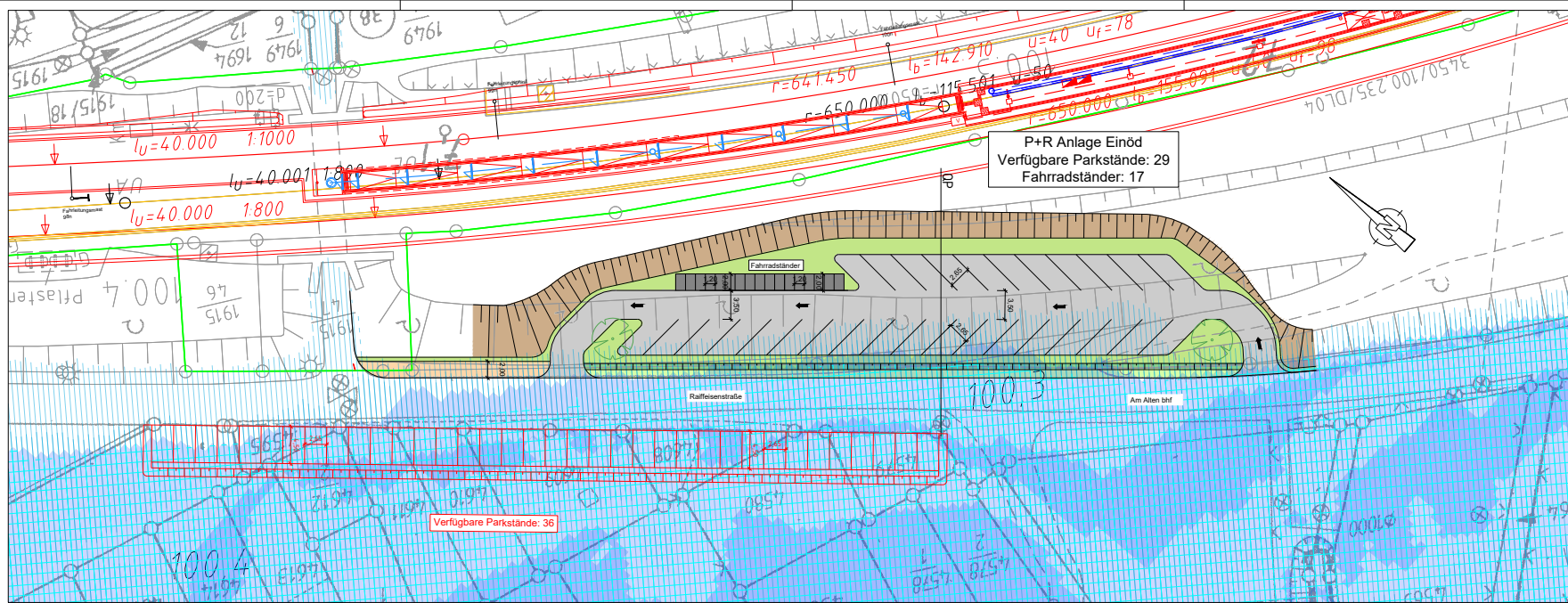
P+R und B+R Bahnhof Einöd



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 €



Legende

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

OBERMEYER Infrastruktur OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG Zur Gießerei 18 76227 Karlsruhe Karlsruhe, den	Datum	Name
gezeichnet	11/2024	MI
bearbeitet	11/2024	ECO
geprüft	11/2024	JAB

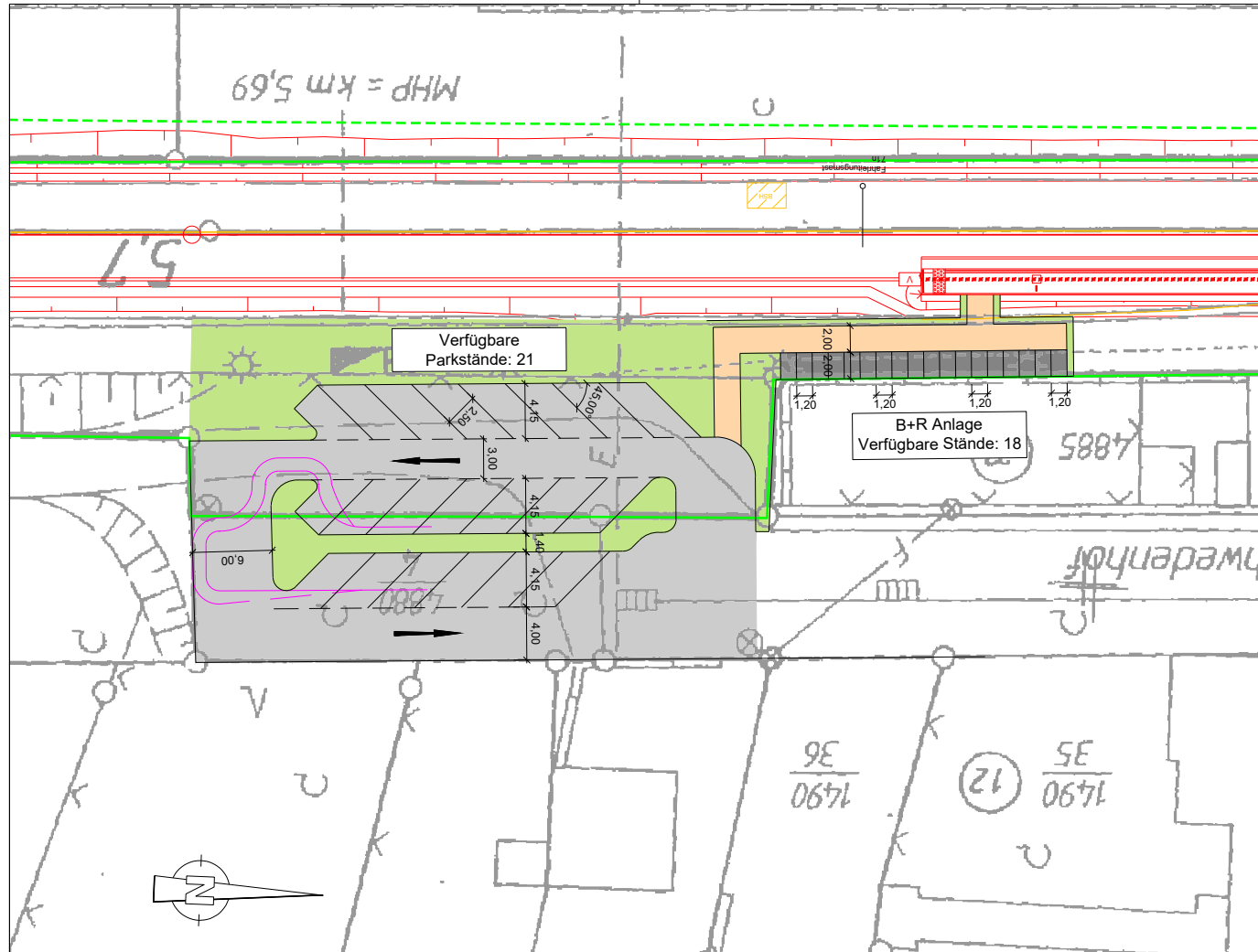
Lagesystem:	GK	UTM	Stand Kataster:	07/2019
Höhensystem:	NN	NHN	Bestandsvermessung:	03/2019

MACHBARKEITSSTUDIE

 Stadt Homburg Am Forum 5 68404 Homburg Homburg, den	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		



OBERMEYER
Infrastruktur GmbH & Co. KG
Zur Gießerei 18
76227 Karlsruhe
Karlsruhe, den

	Datum	Name
gezeichnet	02/2025	MII
bearbeitet	02/2025	ECO
geprüft	02/2025	JAB

Lagesystem:	GK ☐	UTM ☒	Stand Kataster:	07/2019
Höhensystem:	NN ☐	NHN ☒	Bestandsvermessung:	03/2019

MACHBARKEITSSTUDIE



Stadt Homburg
Am Forum 5
68424 Homburg
Homburg, den

Lageplan V3
Maßstab: 1 : 250

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

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

