

Prof. Dr. Marc Piazolo
Stadtverband Homburg Bündnis 90 / Die Grünen (Sprecher)
Lagerstr. 46
66424 Homburg

Stadtverwaltung Homburg
Rathaus
Am Forum
66424 Homburg

Homburg, den 11. Juli 2017

Einwand zum Feststellungsentwurf des Landesbetriebs für Straßenbau B 423 | Ortsumgehung Schwarzenbach und Schwarzenacker (Saarland)

Sehr geehrte Damen und Herren,

Autobahnen und Bundesstraßen sind ein wichtiger Teil der Verkehrsinfrastruktur der Bundesrepublik und stellen einen bedeutenden Standortfaktor für Wirtschaft und Bevölkerung dar.

Aufgrund des generellen Trends einer zunehmenden Zersiedelung ist auf einen wohlbedachten Ressourcenverbrauch zu achten. Zusätzlich sind die Umweltbelastungen für Anwohner und Natur mit seinen Emissionen an Lärm und Schadstoffen zu berücksichtigen. Ein weiterer Aspekt stellt die Finanzierungsseite über den Bundeshaushalt dar. Auch hier gilt es die knappen Mittel möglichst effizient bzw. verkehrswirksam einzusetzen.

Es überrascht wie schnell sich die Kosten für die B423 OU Schwarzenacker und Schwarzenbach in die Höhe schrauben. Im Entwurf des Bundesverkehrswegplans 2030 wurden die Kosten im Frühjahr 2016 mit €26,8 Mio. veranschlagt (Anlage I). Gerade mal ein Jahr später sind diese Kosten auf €34,138 Mio. (Erläuterungsbericht des LfS (2017) S. 115) gestiegen. Eine Kostensteigerung um +27,4% p.a.! Es ist zu erwarten, dass bis zur Realisierung des Projektes weitere massive Kostensteigerungen eintreten werden. Bezieht man die vom Projektträger angesetzte Lärmentlastung von 400-2.100 Bürger, dann entspricht dies Kosten für den Steuerzahler von €16.000-€84.000/Bürger.¹

Bei diesen erheblichen Projektkosten für den Steuerzahler sollten sich Bund und Land auf den Erhalt und die Instandsetzung der bestehenden Bundesverkehrswege konzentrieren. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf den z.T. sehr maroden Zustand des saarländischen Autobahnnetzes – speziell der Brückenbauten. Wie schnell das Fernstraßennetz aufgrund des Investitionsstaus im Erhaltungsbereich (Brücken) zu einem Engpassfaktor wird, verdeutlicht die kurzfristig anberaumte Schließung der Fechinger Talbrücke (A6 bei Saarbrücken) auf der Verkehrsachse Frankfurt-Paris.

Ein weiterer Gesichtspunkt ist die adäquate Priorisierung der Ausbau- und Neubauprojekte. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis sollte neben den weiteren Kriterien (Umwelt/Natur, Raumordnung, Städtebau und Engpassbeseitigung) im Vordergrund stehen. Aus meiner

¹ Vgl. Entwurf des Bundesverkehrswegplans (2016) im Projektinformationssystem Nr. 1.1. Im Gegensatz hierzu geht Prof. Dr. K. Giering in der Lärmaktionsplanung der Stadt Homburg, 1. Stufe (2010) Tabelle 5-7 von knapp 500 entlasteten Bürgern an der bisherigen B423 aus. Die zusätzlich belasteten Bürger an der B423 OU wurden nicht berücksichtigt.

Sicht wird jedoch bei Umgehungsstraßen Wirkung auf Umwelt und Natur nur unzureichend abgewogen. So gilt es die beiden Alternativen „bisherige Bundesstraße“ gegenüber „Umgehung + bisherige Bundesstraße“ in ihren Auswirkungen abzuschätzen. Aus Sicht der Bevölkerung betrifft dies vor allem die Belastung durch Verkehrslärm und Schadstoffe. Verkehrsprognosen, die von Natur aus mit z.T. relativ hohen Unsicherheiten behaftet sind, stehen diesbezüglich im Mittelpunkt. Dies gilt insbesondere für ein Bundesland mit einer schrumpfenden und stark alternden Gesellschaft.

Die primäre Begründung für das Straßenbauprojekt B 423 OU Schwarzenbach und Schwarzenacker liegt in der angeblichen deutlichen Lärm- und Schadstoffentlastung der Anwohner an der bisherigen B 423 in Schwarzenacker und Schwarzenbach. Laut dem Lärmaktionsplan der Stadt Homburg (Giering, K. Lärmaktionsplanung, 1. Stufe, 2010) zeigt sich jedoch, dass die Entlastungswirkung fast marginal ist. Die Entlastung der Anwohner beträgt tagsüber -6% und nachts -8%. Im Ergebnis kommt Prof. Dr. Giering zum Schluss „Die geplante Ortsumgehung leistet nur einen geringen Beitrag zur Verringerung der Lärmbelastung der Bevölkerung.“ (2010 S. 9).

Völlig unberücksichtigt bleiben in diesem Fall die zusätzliche Lärmbelastung in Freizeit und Naherholung (Radfahren, Sport, Wandern, Angeln) sowie die Bodenwertentwicklung in den von der Ortsumfahrung neu betroffenen Wohngebieten (Am Wasserwerk, Johanneum, Süd-Beeden, Steinhübel).

Forderung an den LfS: Berechnung der Bodenwertentwicklung (inkl. Immobilien) für die durch die B 423OU betroffenen Wohngebiete. Berechnung der Lärmbelastung in den Naherholungsräumen, wie Mastäue und Beeder Auen.

Die Verkehrszahlen auf der bisherigen B 423 haben seit 2006 mit 23.000 Fz/24h tendenziell abgenommen. Im Erläuterungsbericht des LfS (2017 S. 11) sind für 2030 zwar 23.600 Fz/24h angesetzt, doch schon die Lärmaktionsplanung der Stadt Homburg (2010) geht von einer deutlich geringeren Anzahl an Fahrzeugen – nämlich je nach Streckenabschnitt zwischen 17.-22.000 Fz/24h aus.

Ein Straßenneubau zieht in der Regel weiteren Verkehr an. Dies gilt auch für den Planfall 1 – *B 423 neu*: Dort sollen 2030 16.700 Fz/24h fahren, während auf der *B 423 alt* weiterhin 14.600 Fz /24h verkehren. In der Summe sind dies auf der Ost-West Achse Homburg somit 7.500 Fz/24h zusätzlich. Dies entspricht einem Anstieg um 30%, der sich dann auf ein wesentlich größeres Belastungsgebiet verteilt. (Erläuterungsbericht des LfS 2017 S. 11f)

Forderung an den LfS: Eine Aktualisierung der tatsächlichen Belastung durch eine neue Verkehrszählung ist dringend erforderlich!

Des Weiteren sind die folgenden Sachverhalte zu prüfen:

I. Wegfall der Planungsgrundlage – Globusmarkt auf das DSD-Gelände

Grundlage des Feststellungsentwurfs ist u.a. die direkte fernverkehrliche Anbindung des ehemaligen DSD-Geländes. Damit will die Stadtverwaltung den Globus-Markt in Einöd durch Umzug an das Forum bewegen (u.a. öffentliche Aussagen sowohl des ehemaligen OB Schöner als auch des amtierenden OB Schneidewind; Auszug aus dem Einzelhandelskonzept der Kreisstadt Homburg s. Anlage I). Die innenstadtnahe Ansiedelung von Globus bzw. anderen großflächigen Fachmärkten bewegt sich deutlich über einer Verkaufsfläche von 5.000 qm und hat damit laut Landesentwicklungsplan Siedlung ein Raumordnungsverfahren zur Konsequenz.² Aktuell hat der Globusmarkt eine Verkaufsfläche

² Vgl. Saarland (2006). Verordnung über den Landesentwicklungsplan, Teilabschnitt „Siedlung“, Amtsblatt des Saarlandes (14. Juli 2006) S. 992.

von 15.285 qm.³ Im Hinblick auf die zur Zeit in der Innenstadt Homburg geplanten Erweiterungen der Verkaufsflächen im Einzelhandel mit dem Einkaufscenter am Enklerplatz (16.500 qm) & Entwicklung am Vauban-Carreé (2.000 qm) ist eine raumordnerische Ablehnung der Landesplanung zu erwarten.⁴

Zudem wäre es aus Sicht des Unternehmens Globus sowohl aus betriebswirtschaftlicher Sicht als auch aus standortstragischer Sicht kontraproduktiv in die Innenstadtnähe bzw. auf das ehemalige DSD-Gelände zu ziehen. An dem neuen Standort wären Investitionen von weit über €20 Millionen zu tätigen, während die Nachnutzung der bisherigen – eigenen – Marktinfrastruktur in Einöd völlig unsicher wäre. Sehr wahrscheinlich käme es zum Leerstand – ähnlich wie beim Blitzmarkt oberhalb der bisherigen B 423 in Einöd. Gleichzeitig liegt der bisherige Standort genau mittig im gemeinsamen Wirtschaftsraum Zweibrücken-Homburg.⁵ Die Verlagerung an das Forum würde zu einem deutlichen Einbruch in den Kundenströmen aus Zweibrücken und der Westpfalz führen.

Die Ansiedlung großflächiger Fachmärkte bzw. des Globus auf dem DSD-Gelände ist sowohl aus betriebswirtschaftlicher als auch aus landesplanerischer Sicht unrealistisch. Das Gelände steht seit Jahrzehnten brach, folglich ist eine Ansiedelung von Industriegewerbe ebenso realitätsfern. Zudem bietet die Stadt Homburg für Industrieansiedlung am Zunderbaum und auf dem Erdbeerland (links der B 423 Richtung Auffahrt A6 Homburg) unbelastete, gut erschlossene Gewerbeflächen an. Die Ertüchtigung der Verkehrsanbindung am Zunderbaum an die A6 ist zudem in einem wesentlich fortgeschritteneren Stadium der Realisierung (3. Ohr).

Somit fällt ein wesentlicher Grund für die *B 423 neu* weg. Wenn sich weder Fachmärkte bzw. Globus noch Gewerbe auf dem ehemaligen DSD-Gelände ansiedeln, dann bleiben auch die zusätzlichen Verkehrsströme aus. Der Nutzen der *B 423 neu* nimmt deutlich ab.

Aus Sicht der Stadt ist für die Nachnutzung des ehemaligen DSD-Geländes letztlich nur noch die Entwicklung eines neuen, verdichteten Wohngebietes sowohl städtebaulich als auch wirtschaftlich sinnvoll. Eine gute Infrastruktur mit Blick auf den Einzelhandel (Aldi, Lidl, Netto), Kindergarten am Forum, Schulen sowie kurze Wege in die Innenstadt und in das Naherholungsgebiet Mastau, Beeder Auen sprechen dafür. Eine *B 423 neu* würde den Wert der Wohnqualität deutlich senken, gleichzeitig bietet das neue Stadtquartier bisherigen Berufspendlern eine Alternative für attraktiven berufsornahen Wohnraum. Dies würde einen gewissen Teil der regionalen Pendlerströme vermindern (Verkehrsreduzierung). Gleichzeitig würde sich die Zahl der durch Lärm, Verkehr und Abgase betroffenen Anwohner wesentlich erhöhen.

Forderung an den LfS: Prüfung des Alternativszenarios einer verdichteten Wohnbebauung auf dem ehemaligen DSD-Geländes im Hinblick auf die somit verringerten Verkehrsströme und die wesentlich höheren Belastungen direkt betroffener Anwohner. Wie sehen die neuen Verkehrsströme aus, wenn auf dem DSD-Gelände weder Gewerbe nach Fachmärkte angesiedelt werden? In welchem Umfang sind zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen notwendig?

³ Isoplan (2015) Einzelhandelskonzept der Kreisstadt Homburg, Fortschreibung 2015 (10.07.2015) S. 17.

⁴ „Der Anteil des großflächigen Einzelhandels in Homburg liegt damit deutlich über dem Durchschnitt des Saarlandes und auch dem der meisten vergleichbaren Mittelstädte des Saarlandes.“ Isoplan (2015) S. 30.

⁵ Vgl. Saarland (2006). Verordnung über den Landesentwicklungsplan, Teilabschnitt „Siedlung“, Amtsblatt des Saarlandes (14. Juli 2006) S. 975 und S. 983ff.

II. Tieferlegen der Ortsumgehung Schwarzenbach und Schwarzenbach

Die Lärm- und Abgasbelastung sowie die Einschnitte in die Natur und den Naherholungswert der Mastau & Beeder Auen wird durch die Dammhöhe der geplanten Ortsumgehung signifikant verstärkt. Im Hinblick darauf ist an den besonders neuralgischen Streckenabschnitten eine Tieferlegung mit eventueller Deckelung als Alternative zur vorhandenen Verlaufsplanung zu prüfen. Als Beispiel für eine erfolgreiche und anwohnerfreundliche Verkehrsplanung stellt der Kappler Tunnel der B 31 in Verbindung mit der Ortsumfahrung Kirchzarten bei Freiburg dar.

Forderung an den LfS: Die Variante Tieferlegung der B423 Ortsumgehung mit Tunnelelementen bzw. Deckelung zu planen und auf Realisierung zu überprüfen. Zusätzlich bitte ich hierzu die Kosten abzuschätzen.

Die betroffenen Streckenabschnitte sind überwiegend diejenigen, für die schon jetzt Kollisionsschutzwände geplant sind. Gerade diese beeinträchtigen das Landschaftsbild besonders:

- Tieferlegung I (ca. 1.400 m): Von der Anschlussstelle Wörschweiler A8 bis Überführung Erbach. Anstatt der Überführung über das DB-Gleis eine Unterführung und Fortführung der Tieferlegung der OU bis kurz vor der Überquerung des Erbach (05_01_L_PGEKO_01_gez sowie 05_02_L_PGEKO_02_gez).⁶ Damit wäre die Abklemmung der Jägerhausstraße vermeidbar und die Anbindung „Zum Zweibrücker Wasserwerk“ an die bisherige B 423 auf Höhe des Johanneums verzichtbar (05_05_L_PGEKO_05_gez).
- Tieferlegung II (ca. 250 m): mit Beginn der zweiten Kollisionsschutzwand bis kurz vor dem Kreisverkehrsplatz bei Thyssen-Gerlach (05_03_L_PGEKO_03_gez).
- Tieferlegung III (ca. 240 m): nach Thyssen-Gerlach bis kurz vor dem Kreisverkehrsplatz „Entenmühle/Musikpark“ (05_03_L_PGEKO_03_gez).

Es wäre somit durchaus möglich die B423 OU Schwarzenbach/Schwarzenacker bei einer Gesamtlänge von rd. 3.800 m in der Größenordnung von 1.900 m (d.h. zu 50%) quasi „unterirdisch“ zu führen.

Diese zusätzliche Variante ist als „Variante 6“ mit den geprüften Varianten 1-5 zu vergleichen und wie in *Kapitel 3.3* des Erläuterungsberichtes des LfS (2017) abzuwägen.

III. Anbindung der B 423 OU an die Saarbrücker Straße

Die Anbindung an die Saarbrücker Straße (L 119) mit einer Ampelschaltung (lichtsignalgesteuert) überzeugt nicht. Die konsequente Weiterführung der Kreisverkehrsplätze als Anbindungsvariante erscheint vielversprechender. Das auffällige Wohnhaus, welches linker Hand an der bisherigen Einbindung „Am Forum“ auf die Saarbrücker Straße steht, müsste wohl weichen, um die entsprechende Fläche für einen größeren Kreisverkehrsplatz bereitzustellen.

Forderung an den LfS: Planung und Abwägung eines größeren Kreisverkehrsplatzes bei Anbindung an die L119 (Saarbrücker Straße).

⁶ Auf die Vorteile der Unterführung bei Querung der DB geht der Erläuterungsbericht des LfS (2017) auf den Seiten 18-19 explizit ein. Die Abwägung gegenüber den Mehrkosten ist wenig nachvollziehbar.

IV. Alternative Lärm- und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf der bisherigen B423 Ortsdurchfahrten Einöd (Teil) – Schwarzenacker - Schwarzenbach

Die B 423 OU wurde in den vordringlichen Bedarf erstmals in den Bundesverkehrswegplan 2003 eingestellt. Begründet wurde dies mit der deutlichen Entlastung der Anwohner an der bisherigen B 423.

Der Lärmaktionsplan der Stadt Homburg (Giering, K. Lärmaktionsplanung, 1. Stufe, 2010) zeigt jedoch, dass die Entlastungswirkung durch die OU Schwarzenbach/Schwarzenacker letztlich fast marginal ist. Im Ergebnis kommt Prof. Dr. Giering zum Schluss „Die geplante Ortsumgehung leistet nur einen geringen Beitrag zur Verringerung der Lärmbelastung der Bevölkerung.“ (2010 S. 9). Zudem schlägt die Autorin ein Bündel an Maßnahmen vor – wie Geschwindigkeitsreduzierung, Straßengestaltung, Fahrbahnbelag und Ausbau des ÖPNV, von denen Sie sich eine höhere Entlastung verspricht. Inzwischen wurde ein Flüsterbelag auf einem kurzen Streckenabschnitt (ca. 5-700 m) zwischen Einöd – Römermuseum in Schwarzenacker aufgebracht.

Die weiteren – vorgeschlagenen - Maßnahmen von Prof. Dr. Giering sind bis dato noch nicht in Angriff genommen.

Forderung an den LfS: Ausarbeitung von Maßnahmen zur Lärminderung und Verkehrsberuhigung auf der Grundlage der Vorschläge von Prof. Dr. Giering (Lärmaktionsplanung 2010 S. 9f). Laut Aussagen der direkten Anwohner rühren die Belastungen vornehmlich vom Schwerlastverkehr. Als besonders störend bzw. schlafraubend werden Straßenlärm sowie die Erschütterungen während der Nacht (22 Uhr bis 6 Uhr) empfunden. Ein LKW-Nachtfahrverbot auf der bisherigen B423 von Schwarzenbach bis Einöd könnte Abhilfe schaffen. Hierzu wird eine Stellungnahme des Landesbetriebs für Straßenbau als Vorhabenträgers erbeten.

Mit freundlichen Grüßen

Marc Piazzolo

Anlage I – Auszug aus dem Projektinformationssystem (PRINS) 2016

Hochschulzeiger - Hoch... x Entwurf des Bundesverkehrs... x PRINS Entwurf BVWP 2030 – Pr... x Drei-Ohren-Lösung und so... x

bvwp-projekte.de/strasse/B423-G10-SL/B423-G10-SL.html#

Meistbesucht Erste Schritte Aktuelle Nachrichten Grüene HOM Login http://www.sun.ac.za/...

Projektinformationssystem (PRINS)
zum Entwurf des
Bundesverkehrswegeplans 2030

Projektinfo

B423-G10-SL
8 423 OU Schwarzenbach - und OU
Schwarzenacker

Inhalt

1 Gesamtprojekt: B423-G10-SL
1.1 Übersicht
1.2 Grunddaten
1.3 Lage der Trasse und betroffene Kreise
1.4 Alternativenprüfung
1.5 Verkehrsbelastungen im Bezugs- und Planfall
1.6 Zentrale verkehrliche / physikalische
Wirkungen
1.7 Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A)
1.8 Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung
(Modul B)
1.9 Raumordnerische Beurteilung (Modul C)
1.10 Städtebauliche Beurteilung (Modul D)
1.11 Ergänzende Betrachtungen

1.2 Grunddaten

Projektnummer	B423-G10-SL
Bundesland	Saarland
Straße	B 423
Verbindungsfunktionsstufe 0/1	Nein
Anzahl der Teilprojekte	0
Länge	3,8 km
Bautyp(en), Bauziel(e)	2-streifiger Neubau
Planungsstände	Vorentwurf beim BMVBW vorgelegt am 19.12.2012
Künftige mittlere Verkehrsbelastung	
im Bezugsfall 2030	0 Kfz/24h
im Planfall 2030	15.000 Kfz/24h

Dringlichkeitseinstufung	Vordringlicher Bedarf (VB)
Kostenbestandteile	[Mio. €]
Gesamtprojektkosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014)	26,8
Ausbau-/Neubaukosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014)	26,8
	davon
	Länder
	Kommunen
	Deutsche Bahn
	Sonstige

Anlage II – Auszug aus dem Einzelhandelskonzept der Kreisstadt Homburg

<p>ehemaliges DSD-Gelände Industriebrache Homburg-Mitte</p>	<p>ehemaliges Werksge- lände der Dillinger Stahlbau GmbH Potenzialfläche zur Verlagerung vorhande- ner großflächiger Märkte mit zentralörtli- cher Bedeutung aus Stadtteilen würde durch Ortsum- gehung Schwarzen- acker hervorragend angebunden</p>	
---	--	--

Quelle:

Isoplan (2015) Einzelhandelskonzept der Kreisstadt Homburg, Fortschreibung 2015 (10.07.2015) S. 47

4.2.3.4 DSD-Gelände

Eine große potentielle Ansiedlungsfläche für großflächigen Einzelhandel stellt die Industriebrache zwischen Beeden und der Innenstadt („DSD-Gelände“) dar. Bereits in den vorherigen Einzelhandelskonzepten für die Kreisstadt Homburg wurde das Gelände für eine räumliche Optimierung der Zentrenstruktur als Potenzialfläche zur Verlagerung vorhandener großflächiger Märkte mit zentralörtlicher Bedeutung aus Stadtteilen Homburgs ohne zentralörtliche Funktion ins Zentrum vorgesehen, für die im zentralen Versorgungsbereich keine Flächen zur Verfügung stehen. Die Einzelhandelsnutzungen an den Altstandorten müssten in diesem Fall aufgegeben werden. Hierzu sind städtebauliche Verträge mit den Eigentümern zu schließen. Die Zentrenunschädlichkeit einer solchen Verlagerung ist nachzuweisen.

*Potenzielle
Ansiedlungsfläche
für Verlagerungen*

Eine weitere Voraussetzung für die Nutzung des DSD-Geländes für großflächigen Einzelhandel ist die Verwirklichung der geplanten Ortsumgehung von Schwarzenacker und Schwarzenbach und deren Anbindung an die A8. Bei einer Verlagerung aus Einöd würde eine Anbindung an den südlichen Einzugsbereich gewährleistet bleiben.

Quelle:

Isoplan (2015) Einzelhandelskonzept der Kreisstadt Homburg, Fortschreibung 2015 (10.07.2015) S. 64

Kommentar M. Piazzolo:

- a) Die Forderung des Umzugs des großflächigen Einzelhandels wie Globus wird schon seit vielen Jahren erhoben. Die vorherigen Einzelkonzepte sind

Schreiber, K. (2011). Einzelhandelskonzept für die Kreisstadt Homburg/Saar, Fortschreibung 2012, isoplan marktforschung, Saarbrücken (6.12.2011)

Schreiber, K. (2006). Märktekonzept für die Kreisstadt Homburg, isoplan marktforschung, Saarbrücken (Dezember 2006).

- b) Wichtig ist die Bedingung, dass der Altstandort Globus/Einöd aufgegeben wird und die Innenstadtunschädlichkeit über ein Raumordnungsverfahren nachgewiesen wird!