

Hintergrunderklärung des Baudirektors Michael Banowitz (Leiter des Amts für Bauen und Umwelt der Stadt Homburg) zum Stand des Bebauungsplan-Verfahren „Autobahnanschluss Homburg Ost“:

Stand: 20.03.2019

Ein Straßenneubau ist nur auf Grundlage eines Planfeststellungsbeschlusses gemäß Straßenrecht zulässig. Bundesstraßen liegen zwar in der Baulast des Bundes, dieser bedient sich aber der Länder oder besonderer Gesellschaften für Planung, Bau und Unterhaltung. Diese Bundesauftragsverwaltung für Straßen ist im Saarland beim Wirtschaftsministerium angesiedelt, zu dem auch der Landesbetrieb für Straßenbau gehört. Gerade bei Straßenneubauprojekten von Bundesstraßen hat sich das Instrument des planfeststellungsersetzenden Bebauungsplanes oft bewährt. In einem Bebauungsplanverfahren gelten die gleichen Fachplanungsvorschriften, dieses Verfahren ist aber viel „bürgerfreundlicher“: Der Stadtrat fasst in diesem transparenten BPlan-Verfahren öffentlich die jeweiligen Beschlüsse (mind. vier) und beteiligt die Bürger und Verbände mindestens zweimal (frühzeitige Beteiligung und Offenlage).

Insgesamt fünf Planfälle wurden nach sehr aufwendigen umweltrechtlichen, baurechtlichen und verkehrlichen Bestandsaufnahmen und Analysen erarbeitet. Die vom Land beauftragten Ingenieurbüros ptv (verkehrliche Wirkung) und cochet consult, Bonn (Umwelt) wurden durch viele Zusatzleistungen Dritter, den LfS und die Stadtverwaltung Homburg noch unterstützt.

Die 5 theoretischen Planfälle wurden dann miteinander und untereinander entsprechend ihrer verkehrlichen Wertung und umweltplanerischen Aspekten verglichen und mittels einer Bewertungsmatrix einer Priorisierung unterzogen. Im Januar 2018 wurden diese Planfälle im Bau- und Umweltausschuss erläutert und intensiv diskutiert. Da sich nun abzeichnete, dass bestimmte Planfälle aufgrund der geringen verkehrlichen Wirkungen und der starken Umweltauswirkungen mehr oder weniger chancenlos sind, sollten diese Varianten aus zeitlichen und wirtschaftlichen Gründen im weiteren Verfahren ausscheiden.

Die Varianten 1 und 2 waren mit Abstand in einer Bewertungsmatrix die am besten geeigneten Alternativen. Ob der Fülle der Informationen und der denkbaren Auswirkungen beim Bau neuer Straßen schlug die Verwaltung dem BUA eine planerische Auszeit vor, auch um den Fraktionen Gelegenheit zur Beratung zu geben. Im Dezember 2018 entschieden sich Ausschuss und Rat mit der Variante 2 ins weitere Planverfahren zu gehen.

Mit diesem sogenannten Vorentwurf wurden nach einem Umweltscoping die Fachbehörden zum zweiten Mal und die Bürger frühzeitig zur Abgabe von Stellungnahmen gebeten. Die Stadtverwaltung unterstützte die Informationsweitergabe mit eigener und Teilnahme an Bürger- Informationsveranstaltungen. Alle zusammen getragenen Belange werden derzeit intensiv geprüft. Als nächster Untersuchungsschritt stünde nun die detaillierte Planungsuntersuchung, die dann auch in der Bürgerbeteiligung und mit den Trägern öffentlicher Belange diskutiert werden kann und die erneute Abfrage beim Baulastträger Bund, ob er diesem Planungsvorschlag folgen wird.

In der Öffentlichkeit wird aber vermehrt der gefasste Beschluss in Frage gestellt. Sogar die rechtliche Zulässigkeit von Straßenplanungen in Wasserschutzgebieten wird hinterfragt: Alle Planungsvarianten beachten die geltenden Vorschriften und Leitfaden für eine Bundesstraßenplanung. Leider führen aber sowohl die Variante 1 wie auch die Variante 2 durch Wasserschutzgebiete der Zone 2 (engere Schutzzone) wie auch Zone 3.

Die Errichtung von klassifizierten Straßen in einer Wasserschutzgebietszone ist möglich, wenn die Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag) beachtet werden. Entsprechend dieser allgemeinen Planungsgrundsätze der RiStWag ist zwar grundsätzlich bei der Abstimmung der Pläne die räumliche Trennung von Straßen und Wasserschutzgebieten anzustreben. Falls aber keine vollständige Trennung im Einzelfall aus wichtigen Gründen möglich ist, kann eine hinsichtlich des Gewässerschutzes optimierte Trasse durch ein Schutzgebiet verlaufen. (VGH München, Urteil v. 15.04.2016 – 8 A 15.40003).

Zwar ist jede Schutzzone mit einer Rechtsverordnung geschützt, die grundsätzliche Gebote und Verbote regelt. Hier muss die Wasserversorgung, die dem Wohl der Allgemeinheit dient und die verkehrlichen Belange durch die Genehmigung der Straße mit besonderen Anforderungen an Dichtigkeit, Abwassersammlung und Ableitung u.Ä. konfliktbewältigt werden. Hierüber wachen die Wasseraufsichtsbehörden und Umweltfachämter.

Im Planverfahren ist nun ein Vorentwurf, der genau solche Problemstellungen erkennen und lösen soll. Ist der bauliche Eingriff in die Wasserschutzgebietszonen nicht auszugleichen oder wäre er nicht genehmigungsfähig, so wäre der Linienverlauf entsprechend zu ändern oder eine andere Variante als Vorentwurf zu beschließen. Dies ergibt sich im weiteren Planungsablauf.