

Abteilung D
Klimaschutz, Energie, Verkehr
und Luftfahrt
Referat D/3
Straßenverkehr/Straßenverkehrssicherheit

Andreas Lambert
Az.: D/3 – 2013 La/By

Telefon: 0681/501-3426
Telefax: 0681/501-3509
E-Mail: a.lambert@wirtschaft.saarland.de

23. September 2013

Bürgerinitiative gegen den Kalk-Tagebau im Bliesgau

Herrn Axel Kammerer
Wolfharistraße 87
66440 Blieskastel

Verkehrssituation im Verlauf der L 231 hinsichtlich des Kalk-Tagebaus in Rubenheim

Ihre E-Mail vom 23. Juli 2013 u. a. an Herrn Minister Heiko Maas

Sehr geehrter Herr Kammerer,

in Ihrer Funktion als Sprecher der „Bürgerinitiative gegen den Kalk-Tagebau im Bliesgau“ haben Sie sich mit E-Mail vom 23. Juli 2013 an Herrn Minister Heiko Maas gewandt. Darin informieren Sie über die Verkehrssituation im Verlauf der Landstraße (L) 231, insbesondere im Zusammenhang mit Lastkraftwagen (Lkw) des Kalk-Tagebaus in Rubenheim. Überdies kommentieren Sie eine anlassbezogene Antwort des Landesbetriebes für Straßenbau (LfS) und fordern insoweit ein vollständiges Durchfahrtsverbot für Lkw bzw. alternativ eine Reduzierung des zulässigen Höchstgewichtes auf 7,5 Tonnen.

Herr Minister Maas dankt Ihnen für Ihr Schreiben und hat mich gebeten, Ihnen zu antworten. Dazu habe ich den LfS sowie die Straßenverkehrsbehörde beim Saarpfalz-Kreis jeweils um Stellungnahme gebeten.

Zunächst kann ich Ihnen mitteilen, dass das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr als oberste Straßenverkehrsbehörde die Fachaufsicht über die nachgeordneten Straßenverkehrsbehörden bei den Landkreisen, der Landeshauptstadt Saarbrücken, dem Regionalverband Saarbrücken, den Mittelstädten Völklingen und St. Ingbert sowie bei dem für die Bundesautobahn zuständigen LfS wahrnimmt.

Zuständig für Angelegenheiten der Verkehrssicherheit und insbesondere für die von Ihnen angesprochenen Verkehrsbeschränkungen im Verlauf der L 231 ist die Straßenverkehrsbehörde beim Saarpfalz-Kreis. Für im konkreten Fall erforderliche Maßnahmen

des Straßenbaus bzw. der Unterhaltung sachlich zuständig ist der LfS als Träger der Straßenbaulast.

Nach § 3 Absatz 1 Nr. 2 des Saarländischen Straßengesetzes (SStrG) sind Landstraßen II. Ordnung, wie im vorliegenden Fall die L 231, „Straßen, die dem überörtlichen Verkehr innerhalb eines Gemeindeverbandes oder mit benachbarten Gemeindeverbänden oder kreisfreien Städten zu dienen bestimmt sind“. Hierbei zählt zu dem überörtlichen Verkehr insbesondere auch der Schwerverkehr.

Die Verkehrsentwicklung im klassifizierten Straßennetz des Saarlandes wird im Rhythmus von jeweils fünf Jahren anhand von Straßenverkehrszählungen ermittelt. Die entsprechenden Ergebnisse an den einzelnen festgelegten Zählstellen sind in der jeweiligen Verkehrsmengenkarte als Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge (DTV) Gesamtverkehr bzw. Schwerverkehr eingetragen, und zwar in Form der Anzahl der jeweiligen Kraftfahrzeuge (Kfz) je 24 Stunden (h). Nach der aktuell gültigen Verkehrsmengenkarte 2010 wird die L 231 auf dem Streckenabschnitt zwischen Rubenheim und Erfweiler-Ehlingen täglich im Durchschnitt von 2.196 Kfz bzw. von 104 Kfz des Schwerverkehrs befahren. Damit liegt der Schwerverkehrsanteil bei 4,7 Prozent. Demgegenüber lag ausweislich der Verkehrsmengenkarte 2005 die DTV Gesamtverkehr bei 2.360 Kfz / 24 h bzw. die DTV Schwerverkehr bei 90 Kfz / 24 h, was einem Schwerverkehrsanteil von 3,8 Prozent entspricht. Damit ist der Anteil der Kfz des Schwerverkehrs um 0,9 Prozent, d. h. geringfügig, angestiegen.

Rekurrierend auf die Stellungnahme der zuständigen Straßenverkehrsbehörde beim Saarpfalz-Kreis hat die Gemeinde Gersheim erstmals im Juli 2013 über Ihr Anliegen informiert. Daraufhin hat die Straßenverkehrsbehörde auf der Grundlage der Ergebnisse eines mit dem LfS durchgeführten Ortstermins als Sofortmaßnahme mit Wirkung vom 23. Juli 2013 eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h für Lkw ab 3,5 t zwischen Gersheim, Ortsteil Rubenheim, und Mandelbachtal, Ortsteil Erfweiler-Ehlingen, angeordnet, welche zwischenzeitlich eingerichtet ist. Vor dem Hintergrund der oben beschriebenen Funktion der L 231 sieht die zuständige Straßenverkehrsbehörde grundsätzlich keine Möglichkeit zur Umsetzung Ihrer Forderung betreffend eine Reduzierung des zulässigen Höchstgewichtes auf 7,5 Tonnen.

Der LfS bezieht sich in seiner Stellungnahme insbesondere auf die beiden nachfolgenden Behauptungen in Ihrer oben genannten E-Mail:

„- Der LKW Verkehr durch den Tagebau in Rubenheim ist ursächlich für die Schäden an der L 231 verantwortlich

- Durch den Tagebau LKW Verkehr geht eine Gefahr für Leib, Leben und Besitz der anderen Verkehrsteilnehmer aus“

Hierzu hat der LfS darauf hingewiesen, dass Ihre Formulierung, *„Somit werden vom Landesbetrieb für Straßenbau folgende Fakten bestätigt“*, nicht haltbar bzw. das Ergebnis Ihrer Interpretation ist. Nach aktuell erfolgten stichprobenartigen Vor-Ort-Feststellungen des LfS wird der genannte Streckenabschnitt der L 231 nicht übermäßig durch Kfz des Schwerverkehrs, insbesondere im Zusammenhang mit dem Kalk-Tagebau frequentiert. Darüber hinaus ist Begegnungsverkehr von Lkw weitestgehend möglich, ohne dass die Bankette überfahren werden muss, falls die aktuelle Geschwindigkeitsbeschränkung, insbesondere beispielsweise von Kraftomnibussen eingehalten wird.

Aus der Sicht des LfS erscheint insbesondere die Anordnung eines generellen Durchfahrtsverbots für Lkw aus Gründen der Verkehrsführung nicht zielführend. Zum einen

würde sich der Schwerverkehr auf umliegende Orte verlagern. Zum anderen wären die Umfahrestrecken unverhältnismäßig lang. Überdies müsste von diesem Durchfahrtsverbot der Anliegerverkehr ausgenommen werden, wovon insbesondere der Schwerverkehr des Kalk-Tagebaus betroffen wäre.

Die kürzlich durch den LfS instandgesetzte Bankette hat sich inzwischen soweit verdichtet, dass Steinwurf auf die Fahrbahn, auch vor dem Hintergrund der angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkung faktisch ausgeschlossen ist. Ungeachtet dessen hat der LfS für den Zeitraum vom 23. September bis 4. Oktober 2013 vorgesehen, im Verlauf der L 231 die Bankette in einigen Kurvenbereichen mit Heißasphalt zu verstärken. Damit ist der LfS als Träger der Straßenbaulast bemüht, alle notwendigen und gebotenen Unterhaltungsmaßnahmen durchzuführen, um die erforderliche Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Ohnehin reinigt der Betreiber des Kalk-Tagebaus die Fahrbahn der L 231 auch weiterhin täglich über Gebühr. Vor diesem Hintergrund sieht der LfS über die allgemeine Betriebsgefahr hinaus auf der L 231 keine besonderen Gefahren für Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer.

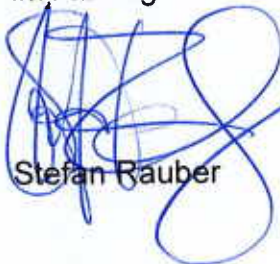
Im Zusammenhang mit Ihrer Angelegenheit erwähnen kann ich die Antwort der Landesregierung zu der Anfrage der Abgeordneten Jasmin Maurer (PIRATEN) betreffend die Erweiterung des Kalksteinbruchs in Rubenheim (Drucksache 15/456), ausgegeben am 30. April 2013, die ich als **Anlage** beigefügt habe. Hierzu hinweisen kann ich insbesondere auf die Fragen 3a bzw. 3b, die sich auf das Verkehrsaufkommen im Verlauf der L 231, insbesondere auf dem Streckenabschnitt Rubenheim – Erfweiler-Ehlingen, bzw. auf Auflagen bezüglich der Straßenreinigung beziehen.

Zusammenfassend gehe ich davon aus, dass die bislang umgesetzten bzw. vorgesehenen Maßnahmen dazu beitragen, die Verkehrssituation im Verlauf der L 231 insoweit zu verbessern.

Für Ihr Interesse an der Verkehrssicherheit danke ich Ihnen und wünsche Ihnen eine unfallfreie Teilnahme am Straßenverkehr.

Mit freundlichen Grüßen

im Auftrag



Stefan Rauber

Anlage

ANTWORT

zu der

Anfrage der Abgeordneten Jasmin Maurer (PIRATEN)

betr.: Erweiterung des Kalksteinbruchs in Rubenheim

Vorbemerkung der Fragestellerin:

„Die Diskussionen um die Erweiterung des Kalksteinbruchs in Rubenheim nehmen kein Ende. Seit 2009 wird von der Firma Natur-produkte Rubenheim (Napru) auf dem Höhenzug Hanickel ein Steinbruch betrieben. Damit liegt der Steinbruch mit seinen Orchideenwiesen und artenreichen Streuobstwiesen mitten im sensiblen Naturschutzgebiet „Saar-Bliesgau / Auf der Lohe“. Laut Presseberichten graben sich dort Bagger 20 bis 30 Meter tief in die Erde und LKWs verursachen extreme Staubentwicklungen. Wiesen und Bäume sind von einer Staubschicht überzogen und der momentane Abbau führt auch zu einer erheblichen Erschütterungs- und Lärmbelästigung. Die Bürgerinitiative gegen den Tagebau im Bliesgau bestätigt, dass der genannte Kalksteinbruch bereits negative Auswirkungen auf die Umwelt und die in der Region lebenden Menschen hat. Nun plant die Firma Napru eine Ausweitung der Abbauaktivitäten im Bereich Hanickel um ca. 30 Hektar.“

Nach dem MAB-Programm (The man and the biosphere) der UNESCO sollen Kernzonen einer Biosphäre von einer Pflegezone umgeben sein, damit kein harter Übergang von Wildnis zu Bereichen üblicher Nutzung besteht. Dies wird im Saarländischen Naturschutzgesetz in § 10 Abs. 3 Nr. 2 kodifiziert.

- a) Wieso wurde und wird im Bereich des „Haniel“ südlich der Kernzone „Kalbenberg Süd“ der Biosphäre Bliesgau von der Einrichtung einer Pflegezone abgesehen?
- b) Welche Abwägungen führten zur Herausnahme des Golfclub Katharinenhof aus der Pflegezone bzw. dem Naturschutzgebiet „Südl. Bliesgau/Auf der Lohe“ (§ 1 Abs. 2 der Verordnung über Naturschutzgebiet Südlicher Bliesgau/Auf der Lohe) und welche Gründe gab es?

Zu Frage 1a:

Gemäß Kriterium (6) der Anerkennungskriterien der UNESCO für Biosphärenreservate soll die Kernzone von Pflegezonen umgeben sein. Aufgrund der geographischen und landesplanerischen Gegebenheiten sowie der dichten Besiedlung war es aber im Biosphärenreservat Bliesgau in vielen Fällen nicht möglich, dieses Kriterium 100%ig umzusetzen. Dies war dem MAB-Komitee vor der Anerkennungsentscheidung im Jahr 2009 auch mitgeteilt worden.

Die Kernzone Kalbenberg gehört zu den Kernzonen, die fast vollständig von Pflegezonen umgeben sind. An der südöstlichen Spitze wurde von einer Pflegezone abgesehen, da es sich um ein Vorranggebiet für Landwirtschaft gemäß Landesentwicklungsplan - Teilplan Umwelt - handelt.

Zu Frage 1b:

Die Grenze der Pflegezone richtete sich nach der Grenze des bereits 2004 ausgewiesenen Naturschutzgebietes, daher wurde der Golfplatz nicht aus der Pflegezone entnommen, sondern war nie Bestandteil der Pflegezone (die erst in der Verordnung zum Biosphärenreservat 2007 kartographisch dargestellt wurde).

Vom Naturschutzgebiet wurde er ausgenommen, weil er die gesetzlichen Anforderungen an ein Naturschutzgebiet nicht erfüllte.

Nach § 10 Abs. 2 Nr. 3 des Saarländischen Naturschutzgesetzes dient die Biosphäre Bliesgau als Modell der auf aktive Bürgerbeteiligung gestützten Regionalentwicklung.

- a) Welche Instrumente der Bürgerbeteiligung stehen im Zusammenhang mit der zitierten Norm zur Verfügung? Welche Beteiligungsmöglichkeiten wurden bereits umgesetzt und inwiefern wurden diese in Anspruch genommen?

- b) Ist eine Bürgerbeteiligung im Rahmen der aktuellen Erweiterung des Kalksteinbruchs Rubenheim (SZ vom 28.01.2013) geplant?

Wenn ja, wie soll diese aussehen?

Wenn nein, warum wird auf eine Bürgerbeteiligung verzichtet? Welchen Sinn ergibt vor diesem Hintergrund die Aufnahme der Bürgerbeteiligung in das Saarländische Naturschutzgesetz, wenn gerade § 10 Abs. 3 Nr. 3 SNG die Beteiligung des Bürgers in Entwicklungszonen hervorhebt?

- c) Wurde bei den ersten Genehmigungen über 2,85 ha und 7,17 ha (Bauschein 748-2010 vom 14.06.2011) des Kalksteinbruchs Rubenheim der Bürger beteiligt?

Wenn ja, in welcher Form und mit welchem Ergebnis?

Wenn nein, warum wurde davon abgesehen?

Zu Frage 2a:

Die Bürgerbeteiligung im Rahmen des Biosphärenreservates erfolgt derzeit hauptsächlich projektbezogen auf Akteursebene.

So werden in den Projekten „Partnerbetriebe“ und „Erlebnisregion“ mit Akteuren aus der Region Kriterien und Leitbilder erarbeitet. In der Regel erfolgt die Arbeit in Arbeitsgruppen oder Workshops mit – je nach Thema – etwa 5-20 Akteuren. Der Vollständigkeit halber sei noch erwähnt, dass sich im Rahmen des „Freiwilligenprojektes“ Bürgerinnen und Bürger des Biosphärenreservates an Projekten im Naturschutzbereich wie Baumpflanzaktionen, Streuobstwiesenpflege etc. beteiligen.

Ferner ist im Rahmen der Erstellung des „Masterplans 100% Klimaschutz“, die gerade angelaufen ist, sowie bei der Erstellung des Rahmenkonzeptes für das Biosphärenreservat, die in diesem Jahr starten wird, eine breite Beteiligung der Akteure und der Bevölkerung vorgesehen.

Im Rahmenkonzept soll auch diskutiert werden, mit welchen Werkzeugen die Vorgaben der UNESCO-Kriterien zur Einbindung der lokalen Bevölkerung adäquat umgesetzt werden können.

Unabhängig von der Projektebene hat der Biosphärenzweckverband einen Beirat eingerichtet, dem viele Vereine und Verbände aus der Region angehören.

Zu Frage 2b:

Auf Grund der geplanten Größenordnung, Konfiguration und Lage sind für das Vorhaben raumordnerische (Vor-) Verfahren, nämlich ein Zielabweichungsverfahren sowie ein Raumordnungsverfahren mit Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich. Im Rahmen des Zielabweichungs- und Raumordnungsverfahrens mit Umweltverträglichkeitsprüfung ist eine Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung vorgeschrieben. Insofern ist gewährleistet dass die Öffentlichkeit sowie alle relevanten öffentlichen Institutionen, Träger öffentlicher Belange, kommunale Gebietskörperschaften sowie anerkannten Naturschutzvereinigungen an den raumordnerischen Verfahren beteiligt werden.

Nachlaufend zu diesen raumordnerischen Verfahren, sofern sie zu einem für den Abbau positiven Ergebnis führen sollten, wäre für eine rechtliche Zulassung einer 3. Erweiterung in der genannten Größenordnung eine Genehmigung nach Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) erforderlich. Hierbei würde es sich um ein „förmliches Verfahren“ mit Öffentlichkeitsbeteiligung handeln, bei dem nicht nur von der verfahrensführenden Behörde die Träger öffentlicher Belange zu beteiligen sind, sondern im Rahmen einer öffentlichen Auslegung jeder Betroffene seine Anregungen und Bedenken geltend machen kann.

Zu Frage 2c:

Bei den ersten beiden Erweiterungen 2010/2011 erfolgte keine Öffentlichkeitsbeteiligung, da die hierfür durchzuführenden Verfahren (raumordnerische bzw. baurechtliche Verfahren) keine Öffentlichkeitsbeteiligung erforderten. In diesen Verfahren waren die Träger öffentlicher Belange zu beteiligen.

Die Landesstraße 2. Ordnung L231 dient als Zubringer zu dem Kalksteinbruch Rubenheim.

- a) Für welches Verkehrsaufkommen ist die L 231 auf dem Streckenabschnitt Rubenheim – Erweiler-Ehlingen ausgelegt?
- b) Inwieweit und durch welche Behörde werden Auflagen bzgl. der Reinigung der L231 durch den Betreiber des Kalksteinbruchs überwacht?

Wurden bereits Reinigungsmaßnahmen durchgeführt?

Wenn ja, in welchem Umfang und in welcher Häufigkeit?

Zu Frage 3a:

Die vorhandene Bauklasse lässt sich nicht exakt bestimmen, da die entsprechenden Aufbaudaten nicht belastbar vorliegen. Sie dürfte aber Klasse V nicht übersteigen. Straßen der Bauklasse V sind für >0,1 bis 0,3 Millionen 10 Tonnen-Achsübergänge, die bis zum Ende des vorgesehenen Nutzungszeitraums in dem Fahrstreifen mit der höchsten Verkehrsbelastung zu erwarten sind, ausgelegt.

Zu Frage 3b:

Informationen zu einer erhöhten Verschmutzung aufgrund des Steinbruchbetriebes ebenso wie zur Frage nach Auflagen liegen dem Landesbetrieb für Straßenbau derzeit nicht vor.