



Ev.-Kirch-Straße 18
66111 Saarbrücken

info@vcd-saar.org

Ansprechpartner:
Ronald Maltha, Dr. Werner Ried

An das Bauamt der
Gemeinde Überherrn
Postfach 12 61
66800 Überherrn

bauamt@ueberherrn.de

Betreff:

Stellungnahme VCD Saar zum Projekt einer Teiländerung des Flächennutzungsplans Überherrn, Bebauungsplans „Industriegebiet Linsler Feld“

im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB und zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Industriegebiet Linsler Feld“ im Ortsteil Überherrn der Gemeinde Überherrn nach. § 3 Abs. 1 BauGB.

Saarbrücken, den 6. Mai 2022

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir beantragen im Rahmen unseres satzungsgemäßen Auftrages als gemeinnütziger Verein für die Belange der Umweltvorsorge und Nachhaltigkeit, folgende Sachverhalte in den Planungen zum Linsler Feld zu berücksichtigen und bitten um Ihre Stellungnahme bzw. öffentliche Erörterung:

1. Normenkonforme, klimaschonende Verkehrsanbindung / Treibhausgasemissionen & Eingriff in den Stickstoffkreislauf (Düngewirkung)

Die Unterlagen zur baulichen Gestaltung sowie das Gesamtkonzept Verkehr für die geplante Ansiedlung einer Produktionsstätte von Batterien am Standort Linsler Feld zeigen eine - ausschließlich - auf den Straßenverkehr orientierte Verkehrsanbindung. Sowohl der Lieferverkehr als auch der weitere Pendler- und Serviceverkehr sollen ausschließlich mittels Straßenkraftverkehr bewältigt werden. Nur dessen Anforderungen hat die Planung berücksichtigt.

Der Verkehr ist hingegen als klimapolitisches Sorgenkind erkannt und bedarf angesichts seiner unmittelbaren Schädigung durch Treibhausgasemissionen (Verbrennungs-Motoren, insbesondere Lieferverkehr) dringlicher Maßnahmen des Umsteuerns im Sinne der Verkehrswende (siehe Anlage 1 und 2) und des gesetzlichen Auftrags (vergleiche Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 24.3.2021).

Der Zubau einer Industrieanlage und deren bauleitplanerische Konzeption muss daher auf die Vermeidung, mindestens die deutliche Reduktion von Treibhausgasemissionen abzielen. Dazu gehört, Alternativen zum fossil betriebenen Straßenkraftverkehr mindestens planerisch zu ermöglichen und idealerweise auszugestalten und abwägend zu bewerten.

Dies ist in den vorliegenden Unterlagen weder erkennbar noch bezüglich der Schadwirkung thematisiert.

Wir befürchten, dass die vorgelegte Planung, einer verfassungsrechtlichen Überprüfung nicht standhalten wird. Dies gilt vor dem Hintergrund des vorgenannten Urteils und der Erkenntnis, dass schon im Jahr 2021 die erlaubten Werte im Verkehrssektor um rund 3 Mio. Tonnen CO₂ überschritten wurden. Die bis 2030 prognostizierte Klimälücke von 271 Mio. Tonnen CO₂, zu der der Güterverkehr mehr als ein Drittel beiträgt, ist auch in der Bauleitplanung durch entschlossenes Handeln und klare Priorität für die zugunsten der Schiene zu schließen. Die aktuelle Änderungsplanung für Überherrn liegt hingegen auf der Linie der bisherigen unentschlossenen Klimaschutz-Politik: Maßnahmen, die das Ziel Klimaschutz zielgerichtet verfolgen sind nicht nur nicht erkennbar. Die Planung sieht hingegen sogar vor, den Straßengüterverkehr durch neue Straßen weiter zu forcieren. Sie verzichtet dabei fahrlässig darauf, die Trassenführungen und Bahnübergänge für einen Gleisanschluss des Linsler Feldes planerisch vorzubereiten.

Dies erstaunt in besonderem Maße und wir bitten um Stellungnahme, wie der vorgenannte Zielkonflikt und die folgenden Aspekte im Rahmen der gebotenen Umweltvorsorge in die weitere Bauleitplanung einfließen:

1.1 Zusätzliches Verkehrsaufkommen / Alternative Verkehrsträger

Die geplante Produktionsstätte bewirkt eine Zunahme des fossil betriebenen Straßenkraftverkehrs mit laut Unterlagen einem ModalSplit-Anteil im Beschäftigtenverkehr von 90 % (!). Das liegt zwischen 10 und 20 %-Punkten über dem – im Vergleich zum Bundesdurchschnitt bereits als überdurchschnittlichen - saarländischen Schnitt (Dieser liegt laut MID 2017 bei 71 %.).

Es ist nicht nachvollziehbar, wie und warum gerade bei einer Neuplanung dieser Wert auch noch übertroffen werden soll: Offensichtlich wurden bei der Beauftragung durch die Gesellschaft für Wirtschaftsförderung Saar GmbH und Durchführung der Verkehrsuntersuchung durch Schweitzer GmbH – Beratende Ingenieure Verkehre ausschließlich als Straßenverkehr verstanden. Das Gutachten zeigt keinerlei Inhalte auf, die eine Alternative im Sinne von Verkehrsreduktion und Verkehrsvermeidung oder zumindest Verlagerung auf alternative Verkehrsträger behandeln. Maßnahmen wie die Konzeption eines adäquaten ÖPNV zur Anbindung des Firmengeländes, Fahrradstraßen und Verknüpfung mit dem wieder in Betrieb zu nehmenden Haltepunkt der Bisttalbahn „Linsler Hof“ sind nicht erkennbar.

Hier liegt aus Sicht des VCD angesichts der zitierten Normen und Zielsetzungen ein schwerwiegendes Versäumnis vor!

Auch die hohe absolute Zahl an zusätzlichem Fahrtenaufkommen durch Beschäftigten-, Besucher- und Güterverkehr/Andienung macht notwendig, dass die Treibhausgasemissionen, die Schadwirkung durch Lärm und der Eingriff in den Stickstoffkreislauf mit resultierender Düngewirkung zumindest im Sinne einer SUVP bewertet werden. Dies ist im Verkehrsgutachten und an keiner anderen Stelle der Gutachten erkennbar. Wir können nicht erkennen, dass Alternativen zum Straßenkraftverkehr im Sinne der vorgenannten Zielsetzungen zur Klimaschutzpolitik geprüft wurden. Dazu beantragen wir die Aufklärung und Begründung.

1.2 Alternative Verkehrskonzeption unter Einbindung Schienenverkehr

Die besondere Chance und ein Positiv-Argument für den Standort Linsler Feld bezüglich Batterieproduktion leitet sich aus seiner unmittelbaren Lage neben der Bisttalbahn ab. Gerade für die Belieferung und den Versand von Batterieprodukten ist der Transport über die Schiene bei der Belieferung von Vorprodukten und beim Versand von Batterieprodukten nicht nur Stand

der Technik angesichts der hohen Massen je Einzelprodukt. Vielmehr haben sich europäische Kunden solcher Batterieprodukte klar die Anlieferung über die Schiene vorgegeben (vergleiche Mercedes Stuttgart mit Anlieferung per Bahn aus dem unternehmenseigenen Werk Bremen; VW Zwickau mit Anlieferung aus dem LG-Werk in Breslau, vergleiche Handelsblatt Nr 27 vom 8.2.22, S.25).

Umso mehr erstaunt, dass die gesamte Konzeption der zur Bebauung des Linsler Feldes geplanten Anlagen und Unternehmenslogistik weder eine Gleisanschluss vorsehen noch das Verkehrsgutachten die Möglichkeiten einer Anbindung der Bisttalbahn mit entsprechenden Bahnübergängen und grundsätzlich deren Reaktivierung auch nur erwägen. Dies widerspricht eindeutig den Beteuerungen aus dem saarländischen Verkehrsministerium im Sinne des Klimaschutzes zur Streckenreaktivierung und insbesondere auch den [Aussagen von SVOLT-Vertreter Makim Hantsch-Kramskoj vom 21.4.2021](#) (Minute 58:31), wonach sich das Unternehmen mit einer nicht auf Diesel-LKW ausgerichteten Verkehrsanbindung befassen wolle.

Die vorgelegte bauliche Konzeption sowie das Verkehrsgutachten lassen in keiner Weise erkennen, dass eine solche kunden- und klimagerechte Alternative per Schienenverkehr einmal eine Rolle spielen soll. Die aktuelle Planung schließt auch eine spätere Möglichkeit völlig aus. Es handelt sich aus Sicht des VCD um eine besonders schwerwiegende Inkompatibilität zu den Fördermöglichkeiten für Gleisanschlüsse und zu klima- und verkehrspolitischen Zielsetzungen zur Steigerung des Anteils des Schienen-Güterverkehrs.

1.3 Berücksichtigung gültiger Normen, insbesondere Ziele und Gesetzgebung zu Klimaschutz und Umweltvorsorge / Scoping nach UVPG / Grundgesetz

Alle vorliegenden Unterlagen lassen eine Abwägung und Kompatibilitätsprüfung zu klimapolitischen Zielen sowie eine Einordnung zu den Grundprinzipien der Raumordnung, insbesondere zur Strategischen Umweltverträglichkeitsprüfung nach UVPG sowie zum hier praktizierten Verzicht auf ein Raumordnungsverfahren außen vor.

Als VCD erbitten wir daher insbesondere um Aufklärung,

- warum die Gemeinde und die seitens Landesregierung beteiligte gwSaar eine Raumordnungsverfahren nicht beantragt haben
- welche Maßnahmen im Sinne der Strategischen UVP / Plan-UVP durchgeführt wurden
- wie dazu das Scoping erfolgte, insbesondere bezüglich der möglichen Auswirkungen des Verkehrs unter Einbeziehung von Treibhausemissionen, Lärm, Nox/Düngewirkung
- welche Abwägung getroffen wurde gegenüber den Vorgaben aus dem Pariser Klimaschutzabkommen, der Zielsetzung der EU (Green Deal) und insbesondere der nationalen Klimaschutzgesetzgebung

Der VCD fragt hiermit an, wie sich die geplante Maßnahme, die der Änderung der Bauleitpläne Überherrns zugrunde liegt, mit den nationalen CO₂-Reduktionszielen in Einklang steht und ggf. welche Kompensationen geplant sind. Insbesondere bitten wir um die vergleichende Bewertung nach UVP-Standard zur Nullvariante.

Aufgrund der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichtes vom März 2021 beantragen wir auch eine Aufklärung, wie die Maßnahme mit dem Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland in Einklang steht: *„Die aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG folgende Schutzpflicht des Staates umfasst auch die Verpflichtung, Leben und Gesundheit vor den Gefahren des Klimawandels zu schützen. Sie kann eine objektivrechtliche Schutzverpflichtung auch in Bezug auf künftige Generationen begründen.“* (Zitat Bundesverfassungsgericht)

2. Bauleitplanung zur zukunftsfähige Verkehrs-Logistik und Energieversorgung

2.1 Logistik

Die für alle Industrie-/Gewerbeflächen Überherrns vorgesehene Verkehrserschließung muss sich an den gesetzlichen Vorgaben unseres Landes ausrichten sowie die darauf abgerichteten Förderprogramme, z. B. Gleisanschlussförderung ausschöpfen. Wir können in den Unterlagen nicht erkennen, wie diese Vorgaben umgesetzt wurden. Dies betrifft auch die für Mitarbeiter-, Besucher- und Service-Verkehre relevanten Erschließungen im ÖPNV sowie durch den Radverkehr. Sie werden in den Unterlagen jedoch nicht erwähnt, obgleich hier adäquate Förderprogramme eine entsprechende Erschließung nahelegen.

2.2 Energieversorgung

Ein weiteres verkehrliches Teilelement ist die Versorgung mit Energieträgern über Leitungsnetze oder Anlagen der Energieerzeugung aus erneuerbaren Energien. Der VCD beantragt, dass eine anhand der aktuellen geo-politischen Situation ausgerichteten Energieversorgung der geplanten Standorte vorgelegt/aktualisiert wird. – Der Betrieb eines Gaskraftwerkes und die Verlegung entsprechender Versorgungsleitungen bedürfen einer gesonderten Bewertung und Beteiligung der Träger öffentlicher Belange.

3. Flächenversiegelung und Klimaschutz

Angesichts des extremen Flächenverbrauchs in Deutschland von mehr als 500.000 m² täglich für Gewerbe, Wohnungsbau und Verkehr fordert der VCD Saarland ein Umsteuern im Umgang mit den uns noch verbliebenen freien Flächen. Die drohende Klimakatastrophe und das massive Artensterben lassen sich auch bei uns im Saarland beobachten und erfordern ein Umdenken und ein entschlossenes Handeln. Dazu gehört insbesondere, unbebaute Flächen und deren Funktion als Habitate, Wasserspeicher und Lebensmittellieferanten zu erhalten und zu schützen. Im Saarland mit seiner Spitzenposition beim Anteil an der Siedlungs- und Verkehrsfläche (siehe Anlage 3) ist diese Situation noch verschärft durch

- den hohen Industrialisierungsgrad
- eine bundesweite Rekordquote des PKW-Anteils, der bereits zahlreiche Flächen durch Versiegelung zum Opfer gefallen sind

Eine Zielabweichung von den landesplanerischen Zielsetzungen für den Raum Überherrn/Linslerfeld bedarf daher einer besonders sorgfältigen Analyse und Begründung. Diese können wir als VCD in den vorgelegten Unterlagen nicht erkennen. Aus Überzeugung des VCD muss es Ziel sein, die weitere Versiegelung nicht nur zu minimieren, sondern Versiegelungen durch Industrie, Straßen und Gebäude auch wieder rückgängig zu machen. Das skizzierte Projekt trägt nicht dazu bei und ausgleichende Maßnahme in diesem Sinne sind nicht dargestellt.

Besonders problematisch ist die geplante Ansiedlung auf dem Linsler Feld, da das Saarland bereits zu 10% versiegelt ist und täglich durchschnittlich 0,2 Hektar (ha) hinzukommen bzw. 70 ha pro Jahr. Das Projekt in Überherrn würde die durchschnittlich jährliche Neu-Versiegelung im Saarland mit einem Schlag mehr als verdoppeln.

Aufgrund dieser Dimensionen ist die planerische Grundlage und Würdigung der Versiegelungsproblematik und der damit verbundenen Belastung für die Schutzgüter Klima, Boden, Fauna, Flora, Wasserhaushalt und Mensch unzureichend.

Zur unmittelbar für Betriebsgebäude betroffenen Fläche addieren sich noch Straßen, Logistik-Flächen für LKW und Stellplätze für die geplanten 2000 Mitarbeiter. Weder eine ÖPNV- noch eine Schienenanbindung sind dargestellt.

Daher schlagen wir dringend eine nachhaltige Korrektur und Neuplanung vor, ebenso zur Zielsetzung über den Pendlerverkehr aus dem Saarland und Frankreich, den Transport der Waren - speziell beim geplanten betriebsinternen LKW-Pendelverkehr zwischen den beiden Betriebsstätten Überherrn und Eiweiler.

In Zeiten des Klimawandels und des dramatischen Artenrückganges ist eine Planung ohne Würdigung der vorab aufgezeigten Schutzziele weder nachvollziehbar noch akzeptabel.

Auch verfassungsgerichtliche Vorgaben wie im April 2021 vom Bundesverfassungsgericht in Karlsruhe vom Gesetzgeber beim Klimaschutz eingefordert, werden hier nicht berücksichtigt:

Die Gefahren des Klimawandels auf spätere Zeiträume zu Lasten der nachfolgenden Generationen zu verschieben, ist seitdem nicht mehr möglich.

Wir beantragen daher,

- die offenen Punkte nachzuarbeiten
- Alternativen aufzuzeigen unter Würdigung der Null-Variante
- Ausgleichende Maßnahmen aufzuzeigen
- für neu zu versiegelte Industrieflächen eine Rückbauvorsorge

Aufgrund der vorgenannten Sachverhalte lehnt der VCD Saar die im Betreff genannten Änderungen in der Bauleitplanung Überherrns ab.

Der VCD unterstützt zudem Argumente, wie sie durch andere Bürger bzw. Interessensvertreter aus der Bürgerschaft vorgebracht wurden, insbesondere bei den Themen Grundwasserschutz, Naturschutz und landesplanerische Einbindung.

In Erwartung Ihrer Bewertung und Stellungnahme zu unserer Eingabe bedanken wir uns für die Gelegenheit der Beteiligung und verbleiben

mit freundlichen Grüßen,

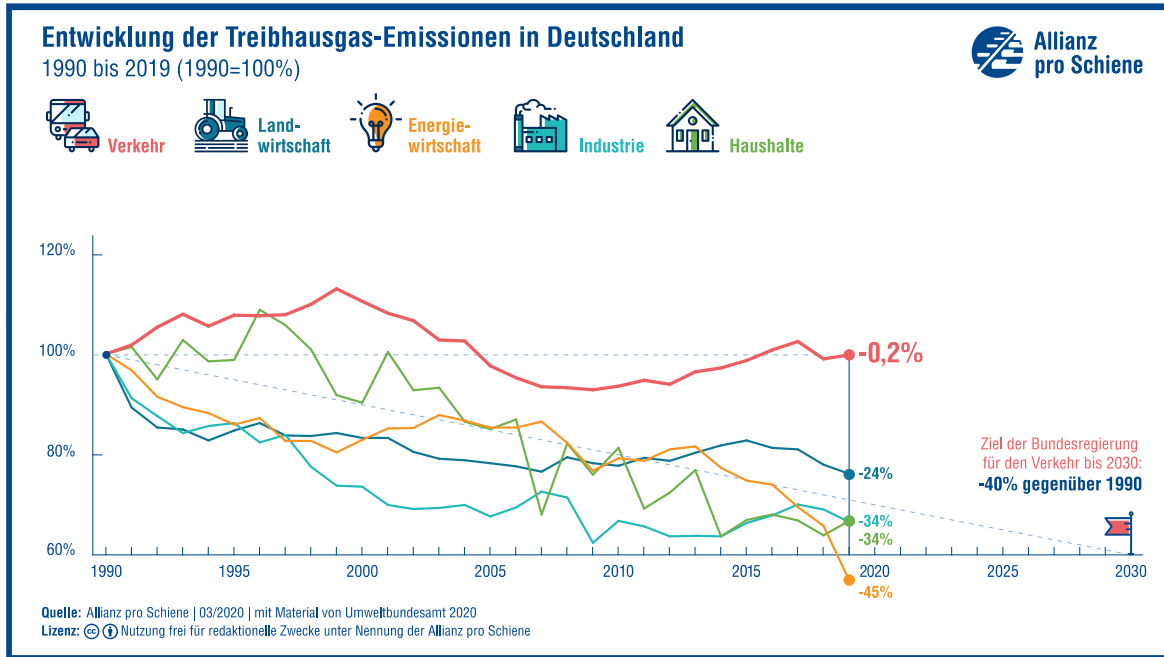
VCD Saarland

i. V.

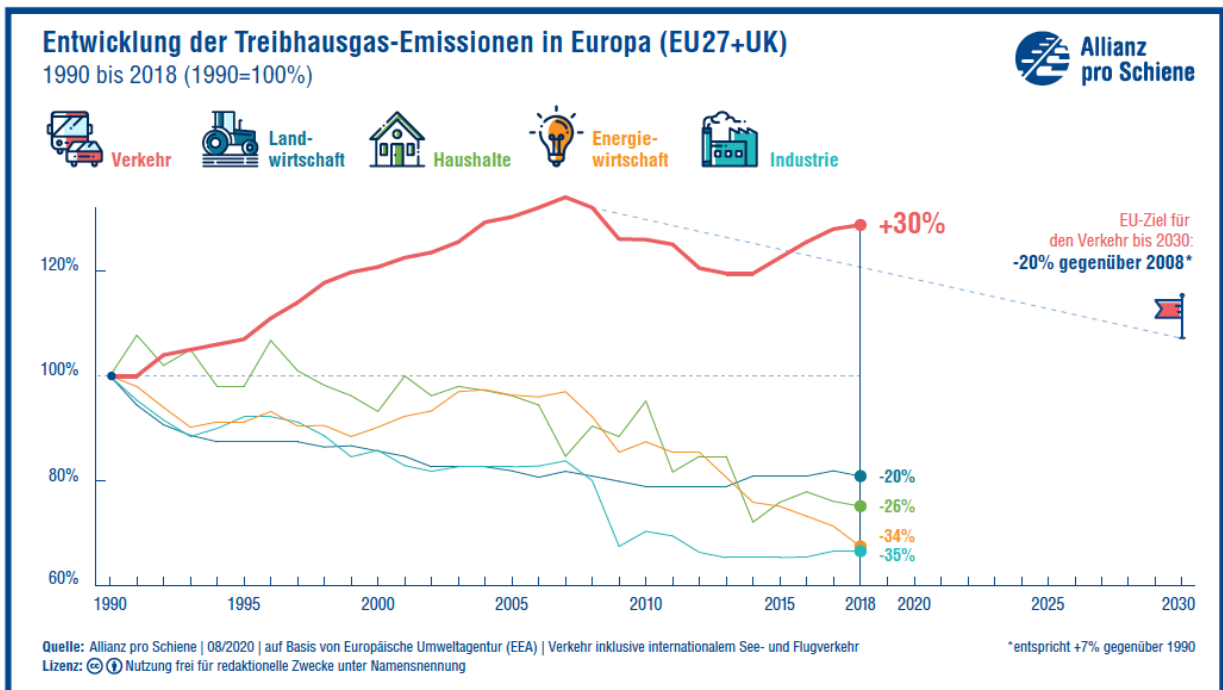
Dipl.-Geogr. Dr. Werner Ried,
stellv. Landesvorsitzender

Ronald Maltha
Mitglied des Landesvorstandes/Klimaschutzbeauftragter

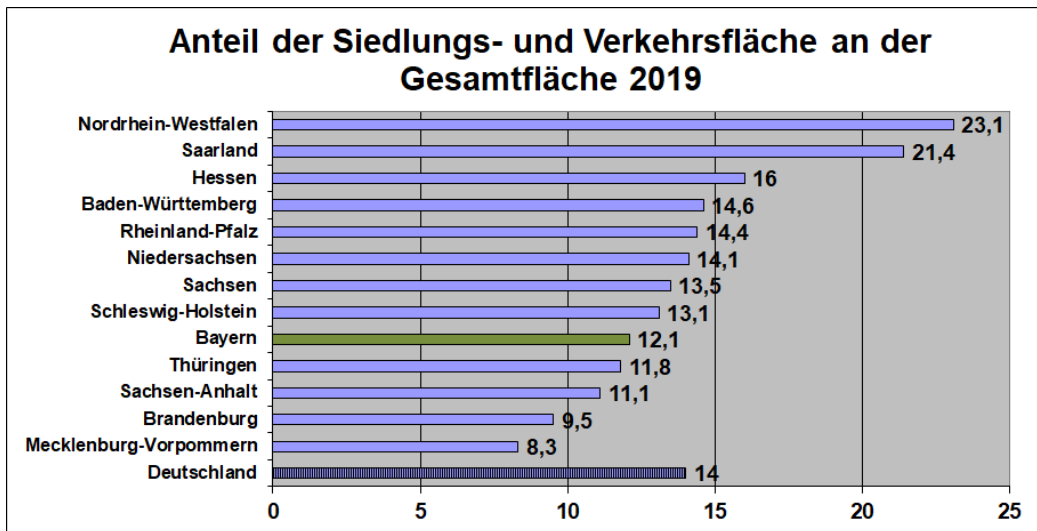
Anlage 1: Handlungsbedarf Treibhausgasemissionen Verkehr **Deutschland**



Anlage 2: Handlungsbedarf Treibhausgasemissionen Verkehr **Europa** / grenzüberschreitender Verkehr



Anlage 3:



Quelle: https://www.stmuv.bayern.de/themen/boden/flaechensparen/daten.htm?include_matomo=true