

Fachaufsichtsbeschwerde an das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr des Saarlandes

Der Ortsrat von Erfweiler-Ehlingen, Gemeinde Mandelbachtal, erhebt gegen das **Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr, Abteilung D - Klimaschutz, Energie, Verkehr und Luftfahrt**, wegen **fehlender bzw. fachlich falscher Entscheidungen** in den jeweiligen Verfahren „Erweiterung des Kalksteinbruchs auf den Hanickel in Rubenheim“ **Fachaufsichtsbeschwerde**. Dem Ortsrat ist bewusst, dass die Zuständigkeit für Verkehr im 1. Erweiterungsverfahren noch beim Ministerium für Umwelt, Energie und Verkehr gelegen hat. Der Gemeindebezirk Erfweiler-Ehlingen und seine Bürgerinnen und Bürger sind durch das Verhalten der zuständigen Behörde nachweislich und nachhaltig unangemessen belastet.

I. Erstes Erweiterungsverfahren 2009 bis 2011 um eine Abbaufäche von 7,17 ha = 600.000 cbm Kalkstein

1) Zielabweichungsverfahren

Im ersten Antrags- und Genehmigungsverfahren (Zielabweichungsverfahren) war das damals zuständige Ministerium für Umwelt, Energie und Verkehr mit seinen Referaten B 5, D 2, D 3, D 4 und D 5 sowie der ihm unterstehende Landesbetrieb für Straßenbau als Träger öffentlicher Belange beteiligt. Zuständige Stelle für das Zielabweichungsverfahren war die Abteilung für Landes- und Stadtentwicklung, ebenfalls im vorgenannten Ministerium installiert.

Aus den uns vorliegenden Unterlagen ist nicht erkennbar, dass sich die für den Straßenverkehr zuständige Abteilung im Ministerium und der Landesbetrieb für Straßenbau zu dem Zielabweichungsverfahren geäußert haben, obwohl diese Behörden für die ordnungsgemäße Nutzung und den Erhalt der Landstraßen zuständig sind. Jedenfalls geht aus dem Raumordnerischen Entscheid – Abschlussbescheid – vom 26.01.2011 des Ministeriums für Umwelt, Energie und Verkehr – Referat C 2 (Landesplanung) nichts hervor.

In diesem Verfahren hätte schon geprüft werden müssen, ob die Landstraße II. Ordnung 231 zwischen Erfweiler-Ehlingen und Herbitzheim für den zu erwartenden zusätzlichen Schwerlastverkehr infolge des Steinbruchbetriebes geeignet ist. Belastende Zahlen über die Nutzung der Straße lagen aufgrund des Antrages über den Abbau von Gestein und der Verfüllung mit Fremdmaterial zu diesem Zeitpunkt bereits vor.

2) Antrags- und Genehmigungsverfahren

Die Fa. Schmitt Kalksteinbruch GmbH & Co. KG hat am 20.12.2010 in Erwartung des positiv verlaufenen Zielabweichungsverfahrens den Bauantrag zur Erweiterung des Steinbruchs Rubenheim gestellt. Dieser Antrag enthält eine Fülle von Unrichtigkeiten in Bezug auf den Straßenverkehr und damit die Belastung der Landstraße durch Schwerlastverkehr:

a) Ausmaß der Auswirkungen

Unter Punkt 5.3.1. Ausmaß der Auswirkungen (geografisches Gebiet und betroffene Bevölkerung) wird aufgeführt: „Von dem Vorhaben der Erweiterung des Steinbruchs gehen in Bezug auf das geografische Gebiet und die betroffenen Bevölkerung nur **unerhebliche Auswirkungen** aus. Das liegt darin begründet, dass es bereits einen bestehenden Abbau gibt, der jetzt erweitert werden soll. Seit Jahrzehnten wird Gesteinsabbau an diesem Standort betrieben.

Das ist vollkommen falsch! Es gibt an diesem Standort zwar seit 1860 Kalksteinabbau, der aber auf einem Steinbruch von nicht mehr als 3 ha beschränkt war und niemals in einer Intensität betrieben wurde wie derzeit, wo mehrere Hundert Tonnen täglich gefördert und über die Landstraße 231 abtransportiert werden.

b) Reversibilität der Auswirkungen

Unter 5.3.5 wird unter Dauer, Häufigkeit und Reversibilität der Auswirkungen aufgeführt, dass die prognostizierte Gewinnung sich über einen überschaubaren Zeitraum von ca. 7 Jahren erstreckt. In dem betreffenden Gebiet wird seit Jahrzehnten Gesteinsabbau betrieben, so dass in Bezug auf Dauer und Häufigkeit die Auswirkungen als vernachlässigbar gering eingestuft werden können.

Dies ist ebenfalls völlig unzutreffend! Der Zeitraum ist eben nicht überschaubar, weil von Anfang an beabsichtigt war, das gesamte Vorkommen auf dem Hanickel auszubeuten und in den entsprechenden Genehmigungen keine Zeitdauer angegeben ist. Die Angaben stammen vom Steinbruchbetreiber. Weil seit Jahrzehnten nur minimaler Kalksteinabbau stattgefunden hat, sind die Auswirkungen eben nicht als vernachlässigbar gering einzustufen.

c) **Schutzgut Mensch**

In der Zusammenfassung unter 5.4 wird unter „Schutzgut Mensch“ angegeben, „keine erhöhten Auswirkungen, da Steinbrüche mit den damit verbundenen Beeinträchtigungen (LKW-Verkehr) bereits seit Jahrzehnten in diesem Bereich betrieben werden.

Dies ist ebenfalls völlig unzutreffend und hätte auch von jedem mit der Angelegenheit befassten Bearbeiter als solches erkannt werden müssen. Wie der Betreiber selbst angibt, gab es seit den 50er Jahren des vergangenen Jahrhunderts ein drastischer Rückgang des Kalksteinabbaues im Bliesgau. Ausnahme: Kalkwerk Gersheim im Untertagebau mit Bahnanschluss. Inzwischen wurden die ehemaligen Steinbrüche weitgehend zu Naturschutzgebieten erklärt.

Diese falsche Darstellung des Antragstellers hat wohl dazu geführt, dass das Ministerium für Umwelt, Abt. Verkehr und der Landesbetrieb für Straßenbau es nicht für notwendig erachteten, sich in angemessener Form an dem Zielabweichungsverfahren zu beteiligen. Es scheint damit von den vorgenannten Behörden keine Prüfung der Belastbarkeit der L 231 stattgefunden zu haben und auch gegen den Kalkabbau in den genannten Dimensionen keine Bedenken zu bestehen.

II. Zweites Erweiterungsverfahren beginnend im Februar 2012 um weitere 30,3 ha Abbaufäche = 1.818.000 cbm Kalkstein

(Scopingverfahren zur Erweiterung am 12.2.2012 eingeleitet)

1) Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange

Der Betreiber des Steinbruchs, inzwischen in Natursteinprodukte napru umbenannt, hat am 12.2.2012 mit einem Scopingverfahren das Erweiterungsverfahren um eine Abbaufäche von weiteren 30,3 ha, was eine Abbauzeit von weiteren mindestens 18 Jahren zur Folge hätte, eingeleitet. Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr und der Landesbetrieb für Straßenbau haben offensichtlich keine Notwendigkeit gesehen, den Zustand der Landstraße II. O. 231 zu überprüfen und auf seine gravierenden Mängel hinsichtlich der Tauglichkeit über eine so lange Zeit (geschätzte 25 Jahre) zusätzlichen Schwerlastverkehr zwischen 25 und 40 Tonnen zul. Gesamtgewicht zu überprüfen. Beim Scopingtermin am 17.7.2012 im Ministerium für Inneres und Sport war bezeichnenderweise der Landesbetrieb für Straßenbau nicht vertreten. Die vorgesetzte Dienstbehörde, das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr erklärt in seinem Schreiben vom 3.8.2012, unterzeichnet vom Referatsleiter für Struktur- und Standortpolitik, nachdem sie die geplante Erweiterung aus wirtschafts- und strukturpolitischer Sicht positiv bewertet hat, im letzten Absatz: *„Die verkehrlichen Auswirkungen auf die L 231 bitte ich mit dem Landesbetrieb für Straßenbau abzustimmen.“*

Frage: Wer hat was und wann mit dem Landesbetrieb für Straßenbau abgestimmt?

2) Fehlende Beteiligung des Ministeriums und des Landesbetriebes für Straßenbau

Dabei ist festzustellen, dass die nicht befassende Verkehrsabteilung im Ministerium hierzu keine eigene Meinung hat und alles weitere dem Landesbetrieb für Straßenbau überlässt. Anstatt zumindest einmal zu prüfen, ob in diesem Fall bei einer Beanspruchung der Landstraße infolge des Steinbruchs durch Abfuhr von

Kalksteinmaterial und Anfahrt von Füllmaterial in den nächsten 25 Jahren mehr als 500.000 Überfahrungen von 25-40-Tonnern Schwerlastverkehr über die L 231 von denen ca. 90% in Richtung Erfweiler-Ehlingen und der B 423 fahren, der Gemeingebrauch überschritten wird und man von einer Sondernutzung sprechen kann, überlässt das Ministerium die Abstimmung (mit wem auch immer) dem Landesbetrieb für Straßenbau.

3) Gemeingebrauch oder Sondernutzung der Straße

Hierzu möchten wir Leitsätze aus einem Urteil des Oberverwaltungsgerichts des Saarlandes aus dem Jahre 2009 zitieren: „Die in Gestalt eines Ziel- und Quellverkehrs erfolgende Inanspruchnahme einer dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straße durch Schwerlastverkehr hält sich nicht mehr in den Grenzen des Gemeingebrauchs, sondern ist als Sondernutzung zu qualifizieren, wenn Fahrbahnbreite und Tragkonstruktion der Straße nach ihrer äußerlichen Beschaffenheit erkennbar nicht auf eine in größerem Umfang erfolgende Aufnahme von Schwerlastverkehr ausgelegt ist. Dabei kann von Bedeutung sein, zu welchen verkehrlichen Zwecken die Straße angelegt worden ist und ob sie den dadurch vorgegebenen Anforderungen an Fahrbahnbreite und Tragfähigkeit von ihrer äußeren Beschaffenheit her entspricht.“

4) Bauklassen für Straßen

Nach dem 4. Potzengesetz hat einmal zehn Tonnen Achslast die gleiche schädigende Wirkung auf eine Straße wie 10.000 Mal eine Tonne Achslast. Dadurch lässt sich unschwer errechnen, dass der Schwerlastverkehr infolge des Kalkabbaues die L 231 die Straße mehr belastet, als der übrige Fahrzeugverkehr insgesamt. Laut Verkehrsmengenkarte wurden 2005 pro Tag 90 und 2010 pro Tag 104 Fahrzeuge des Schwerlastverkehrs mit mehr als 3,5 Tonnen zul. Gesamtgewicht gezählt. Dabei bewegt sich nur ein Teil davon in der Kategorie des oben genannten Schwerlastverkehrs infolge des Steinbruchbetriebes mit 100 bis 125 25- bis 40-Tonnern pro Tag. Den übrigen Verkehr mit unter 3,5 Tonnen zul. Gesamtgewicht im Umfang von 2.270 und 2.092 Fahrzeugen kann man dabei völlig vernachlässigen, auch weil bei der Ermittlung der Bauklasse einer Straße nur der Schwerverkehr berücksichtigt wird.

III. Die Landstraße II. Ordnung 231

1) Historie

Weder beim Ministerium für Verkehr noch beim Landesbetrieb für Straßenbau scheint man über die Historie und über den baulichen Zustand der Landstraße II. O. 231 Bescheid zu wissen. Die Straße zwischen Erfweiler-Ehlingen und Rubenheim wurde ca. 1877 erbaut. Damals wurden die Straßen vorwiegend mit Pferde- und Ochsespannen befahren. Schwerlastverkehr mit Fünf-Achser-Sattelschlepper mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 40 Tonnen gab es noch nicht.

2) Anforderungen an eine Landstraße

Aus Fachliteratur ist zu entnehmen, dass die Straßen hinsichtlich Deckenart, Breite und Unterbau dem schnell steigenden Kraftverkehr, insbesondere dem Verkehr mit schweren Fahrzeugen nicht gewachsen sind. Dies trifft insbesondere auf den Streckenabschnitt der Landstraße 231 zwischen den Ortsdurchfahrten von Rubenheim und Erfweiler-Ehlingen zu. Eine Vorortüberprüfung hat ergeben, dass die Straße an zehn Messpunkten über eine Breite zwischen 5,0 m und 5,50 m verfügt. Die maximale Breite für Fahrzeuge z.B. Kraftomnibusse beträgt 2,55 m. Rechnet man noch den Bewegungsspielraum und den Sicherheitsabstand hinzu, ist selbst eine Straße von 5,50 m Breite für Begegnungsverkehr des Schwerlastverkehrs völlig unterdimensioniert. Hinzu kommt, dass Randstreifen und Bankette nur unzureichend vorhanden sind. Sie sollen ein Abbrechen der Fahrbahnkante verhindern und der Fahrbahn zusätzlichen Halt geben. Wo sie aber nicht sind, können sie auch keinen Halt geben. Statt Straßenrand und Bankette beginnt an vielen Stellen unmittelbar der Entwässerungsgraben.

3) Unfallgefahren

Damit steigt die Unfallgefahr in einem Begegnungsverkehr von Kraftomnibussen und Sattelfahrzeugen enorm. Linienbusfahrer bezeichnen die Situation auf der Straße zwischen Rubenheim und Erfweiler-Ehlingen als schlimm und abartig.

4) Verkehrsbelastung infolge des Kalktagebaues in Rubenheim

Der Betreiber des Steinbruchs hat 2012 in der GALA-Bau-Zeitschrift mitgeteilt, dass er jährlich 250.000 Tonnen Kalksteinprodukte herstellen wird. Da es keine andere Möglichkeit gibt, erfolgt der Abtransport der Produkte ausschließlich über die L 231. Der Antransport des Füllmaterials erfolgt selbstverständlich auch über die L 231. Damit ergibt sich eine zusätzliche Belastung der Straße durch Schwerverkehr infolge des Kalksteintagebaues von täglich 100 bis 125 Fahrzeugen, mit augenscheinlich steigender Tendenz.

Da die Hauptabsatzgebiete offensichtlich in Lothringen, Saarbrücken, Völklingen und Dillingen liegen, erfolgt der Abtransport hauptsächlich über Erfweiler-Ehlingen. Damit wird nicht nur die kurvenreiche L 231 außerorts zum Problem. Auch die ca. 1830 m lange Rubenheimer Straße als Ortsdurchfahrt leidet unter der Belastung des Schwerlastverkehrs. Sie wurde im September 2007 mit einer neuen Decke versehen. Schon nach zweieinhalb Jahren Steinbruchbetrieb gleicht sie vor allem in Kurven und an Kanalschächten einer Buckelpiste. Bordsteine sind ebenfalls schon in Mitleidenschaft gezogen. Durch die Wellen im Straßenbelag verursacht vor allem der Leerverkehr einen ohrenbetäubenden Lärm.

5) Verkehrsbetriebe z.B. Saar-Pfalz-Bus-GmbH

Es sei die Frage erlaubt, weshalb die Saar-Pfalz-Bus-GmbH, die täglich Schulbuslinien auf der L 231 bedient, um die Schüler zu den weiterführenden Schulen in Gesheim, St. Ingbert und Saarbrücken zu transportieren, nicht als Träger öffentlicher Belange am Verfahren beteiligt wurde.

6) Hilflöse Versuche der Problemlösungen

Um die permanente Gefahr, in der sich Verkehrsteilnehmer auf der besagten Strecke zwischen Erfweiler-Ehlingen und Rubenheim befinden, etwas zu reduzieren, wurde am 23. Juli 2013 durch die Kreisverkehrsbehörde nach Rücksprache mit dem Landesbetrieb wegen Fahrbahnrandschäden und Seitenstreifenschäden **im Interesse der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs** eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 Km/h für LKW ab 3,5 t angeordnet. Damit bestätigt man offiziell die stetige Gefahr auf dieser nicht für

den Schwerverkehr geeigneten Straße für alle Verkehrsteilnehmer. Im September 2013 wurde durch den Landesbetrieb der hilflos erscheinende Versuch unternommen, mit Verstärkung der engen Kurven durch Asphaltauftrag das Problem beim Begegnungsverkehr in den Griff zu kriegen. Ständig ist der Landesbetrieb im Einsatz, um abgebrochene Straßenkanten zu reparieren, Bankette aufzufüllen oder einfach nur um Warnschilder aufzustellen.

7) Schutzgut Mensch

Nicht nur die Straße leidet unter dem zusätzlichen Schwerlastverkehr. Vor allem die Menschen in der kurvenreichen und teils abschüssigen Rubenheimer Straße sind es, die täglich unter Lärm, Staub, Feinstaub und gefährlichen Situationen im Straßenverkehr leiden. Auch im zweiten Erweiterungsverfahren wiederholt sich gebetsmühlenartig (vermutlich vom ersten Antrag abgeschrieben) die Einschätzung der Antragstellers, dass keine erhöhten Auswirkungen auf den Menschen bestehen, weil Steinbrüche mit den damit verbundenen Beeinträchtigungen (LKW-Verkehr) bereits seit Jahrzehnten in diesem Bereich betrieben werden. Auch dazu gibt es seitens der Verkehrsbehörden keinerlei Einwände.

Diese Aussage des Antragstellers und auch die Antwortschreiben Ihres Ministeriums vom 23.9.2013 und 5.12.2013 an die Bürgerinitiative Wolfersheim rufen verstärkt den Zorn und das Unverständnis der Bevölkerung von Erfweiler-Ehlingen hervor, die sich schlichtweg verhöhnt vorkommen muss. Zitat Seite 2 vorletzter Absatz:

Nach aktuell erfolgten stichprobenartigen Vor-Ort-Feststellungen des LfS wird der genannte Streckenabschnitt der L 231 nicht übermäßig durch KfZ des Schwerlastverkehrs, 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.

Das soll wohl im Klartext heißen, wenn sich die Kraftomnibusfahrer an die Geschwindigkeit von 30 km/h halten, kann im Begegnungsverkehr nichts passieren. Tatsache ist, dass Busse und LKW's unter Inkaufnahme eines hohen Risikos und immer unter Inanspruchnahme der Bankette im Schritttempo aneinander vorbeischieben.

Nur soviel zur Ihrer haarsträubenden Fehleinschätzung, die man zur Vermeidung strafrechtlicher Konsequenzen besser nicht kommentiert.

8) Landtagsanfrage der Abgeordneten Jasmin Maurer (PIRATEN) (Drucksache 15/456) vom 30.04.2013

Anlässlich einer Landtagsanfrage hat sich die Landesregierung endlich einmal konkret zur L 231 geäußert. Die Antwort verheißt nichts Gutes:

„Frage 3 a: Für welches Verkehrsaufkommen ist die L 231 auf dem Streckenabschnitt Rubenheim-Erfweiler-Ehlingen ausgelegt?

Antwort: 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 Nutzungszeitraumes in dem Fahrstreifen mit der höchsten Verkehrsbelastung zu erwarten sind, ausgelegt.“

Wenn man die von Ihnen bei der Beantwortung der Landtagsanfrage angegebenen Zahlen zugrunde legt, müsste man davon ausgehen, dass in ca. 4 bis 6 Jahren der Nutzungszeitraum der Straße ausgereizt ist. Bei der Betrachtung sollten die jetzt schon bestehenden gravierenden und absolut lebensbedrohenden Mängel an der Straße berücksichtigt werden.

Laut Universität Essen, Fachgebiet Straßenbau, Uni.-Prof. Dr. Ing. Edeltraut Straube wird die Bauklasse V typisiert auf: PKW- mit geringem LKW-Verkehr bis zu 7,5 Tonnen. Für Schwerlastverkehr ungeeignet. Bauklasse nach RstO 01 V und VI typisches Beispiel: Wohnwege.

IV. Schlussfolgerungen

Der Ortsrat von Erfweiler-Ehlingen ist aufgrund der vogenannten Darlegungen der Überzeugung, dass das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr, z.Z. Abteilung D, Energie, Verkehr und Luftfahrt und der ihm nachgeordnete Landesbetrieb für Straßenbau in den beiden Verfahren zur Wiederinbetriebnahme des Kalksteinabbaues auf dem Hanickel in Rubenheim die Ihnen obliegenden Pflichten **nicht bzw. nicht**

ordnungsgemäß wahrgenommen haben. Diese Verpflichtung besteht u.a. darin, die von Ihnen verwalteten Straßen (hier die Landstraße II. Ordnung 231) den Verkehrsteilnehmern in einem ordnungsgemäßen und verkehrssicheren Zustand zu erhalten. Dass dies nicht der Fall ist, beweisen exemplarisch die von uns beigefügten Fotografien.

Wir bitten Sie höflich, zu unserer Beschwerde möglichst zeitnah Stellung zu nehmen. Vor allem bitten wir im noch laufenden Zielabweichungsverfahren über die Steinbruch-erweiterung als Verkehrsbehörde aus Ihrer fachlichen Sicht über die Eignung der L II. O. 231 Stellung zu nehmen und uns hierüber zu benachrichtigen. Dazu sind Sie zur Wahrung der Landesinteressen verpflichtet.

Es darf nicht sein, dass aus strukturpolitischen Gründen, der Betreiber spricht im Scopingsverfahren von bis zu 10 Arbeitsplätzen, alle anderen wichtigen Belange, auch die Interessen der Bevölkerung, hier insbesondere die Teilnehmer am Straßenverkehr und die Bürgerinnen und Bürger von Erfweiler-Ehlingen, ausgeblendet und nicht einmal geprüft werden.

Wenn eine Interessengemeinschaft gegen den Schwerlastverkehr infolge des Kalktagebaues in Erfweiler-Ehlingen über 320 Unterschriften aus der Bevölkerung, vornehmlich aus der hauptsächlich betroffenen Rubenheimer Straße, vorlegt, so sollte das dem Ministerium Grund genug dafür sein, sein Verwaltungshandeln gründlich auf den Prüfstand zu stellen.

Anlagen

11 Fotografien, aufgenommen an der Landstraße II. Ordnung auf dem Streckenabschnitt zwischen der OD Erfweiler-Ehlingen und dem Kalksteinbruch Rubenheim

Mandelbachtal, den 31. März 2014

Für den Ortsrat Erfweiler-Ehlingen

(Benno Bubel)

Ortsvorsteher