



# **GEWERBEPOTENTIALFLÄCHE KÄSBÖSCH**

## **VERKEHRLICHEN ERSCHLIESSUNG**

### **MACHBARKEITSSTUDIE**

**STAND 10/2016**

## **ERLÄUTERUNGSBERICHT**

GEWERBEPOTENTIALFLÄCHE KÄSBÖSCH  
VERKEHRLICHEN ERSCHLISSUNG

MACHBARKEITSSTUDIE  
STAND 10/2016

ERLÄUTERUNGSBERICHT

---

## INHALTSVERZEICHNIS

	Seite	
<b>1</b>	<b>ALLGEMEINES</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>BESCHREIBUNG DES UNTERSUCHUNGSGEBIETS</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>VARIANTEN UND VARIANTENVERGLEICH</b>	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>VARIANTENAUSWAHL</b>	<b>14</b>
<b>5</b>	<b>VERKEHRSVERTRÄGLICHKEIT</b>	<b>15</b>
<b>6</b>	<b>VARIANTENVERGLEICH</b>	<b>16</b>

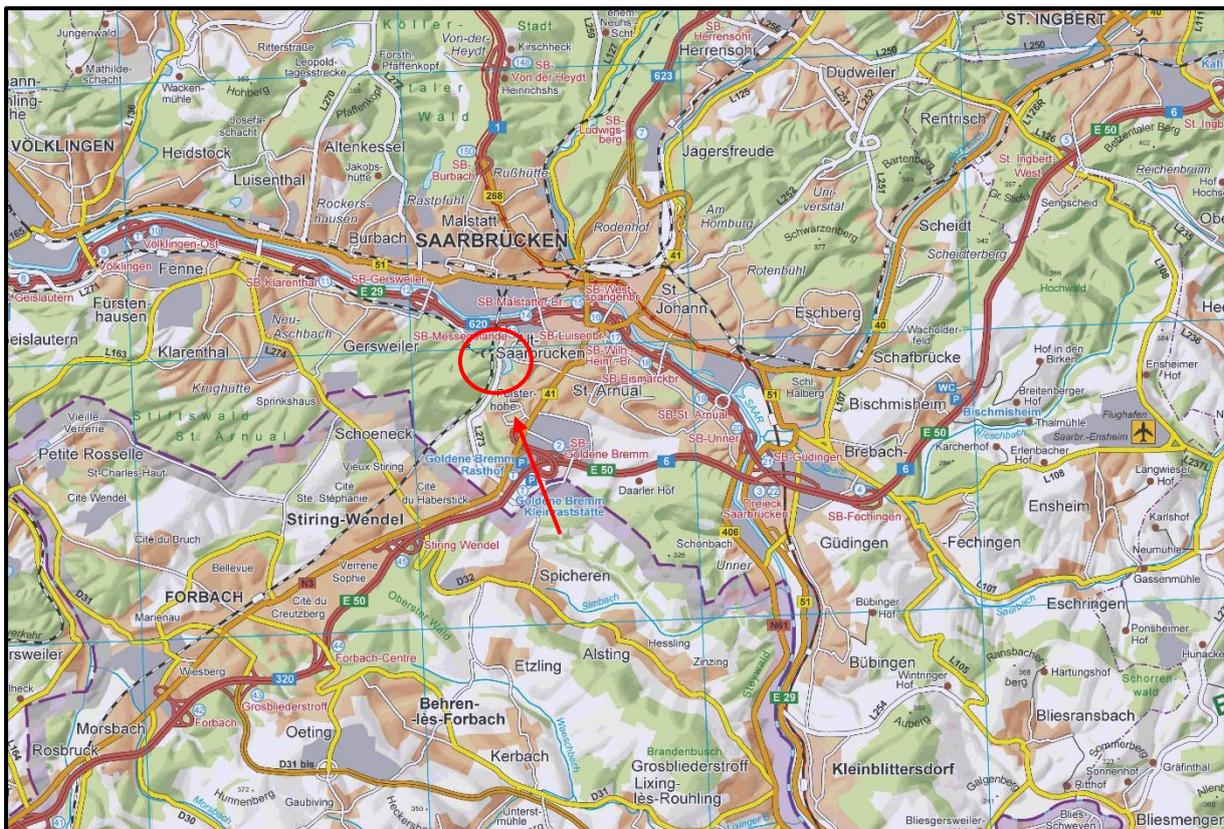
## 1 ALLGEMEINES

Die Landeshauptstadt Saarbrücken ist auf der Suche nach einer potentiellen zukünftigen Gewerbefläche im Raum Saarbrücken. Eine von diesen Gewerbepotentialflächen umfasst das im Südwesten von Saarbrücken an der Bundesautobahn BAB A 6 gelegenen Gebiets Käsbösch.

In einem ersten Schritt soll, neben anderen vorgehenden Fachuntersuchungen, die verkehrliche Erschließung des Areals in Form einer Machbarkeitsstudie untersucht werden.

Im Auftrag der Landeshauptstadt Saarbrücken betreibt und koordiniert die GIU mbH & Co. Flächenmanagement Saarbrücken KG die erforderlichen Voruntersuchen.

Gegenstand dieser Unterlage ist die Machbarkeitsuntersuchung zur verkehrlichen Erschließung der Gewerbepotentialfläche Käsbösch.

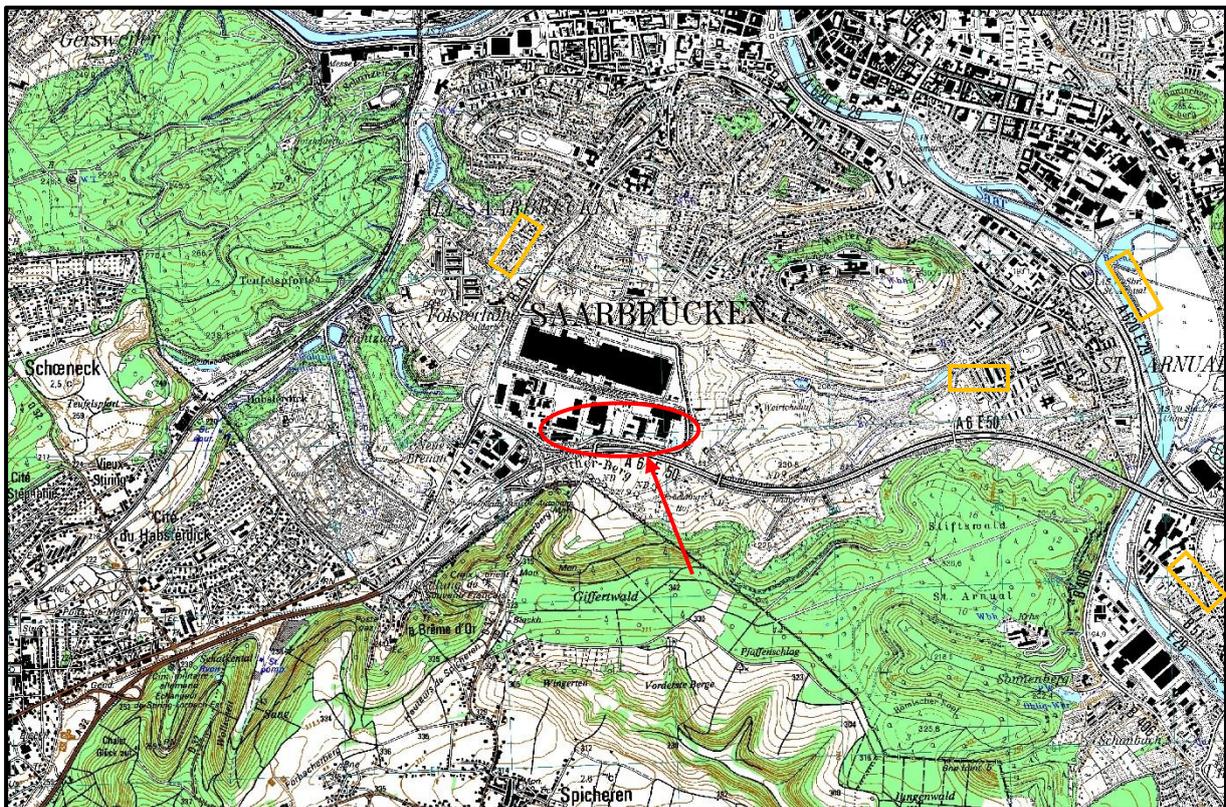


Übersichtskarte

## 2 BESCHREIBUNG DES UNTERSUCHUNGSGEBIETS

Die zu untersuchende Fläche liegt im Südwesten von Saarbrücken und östlich der ehemaligen Grenzübergangsstelle Goldene Bremm. Die Bundesgrenze zu Frankreich begrenzt das Gebiet im Süden, Bundesautobahn A 6 im Norden. Gegenüber, und nördlich der Autobahn, liegt das Industriegebiet Saarbrücken Süd.

Die Fläche erstreckt sich über ca. 15 ha und wird heute zum Teil als Campingplatz genutzt. Der übrige Bereich stellt sich als Wiesenfläche dar.

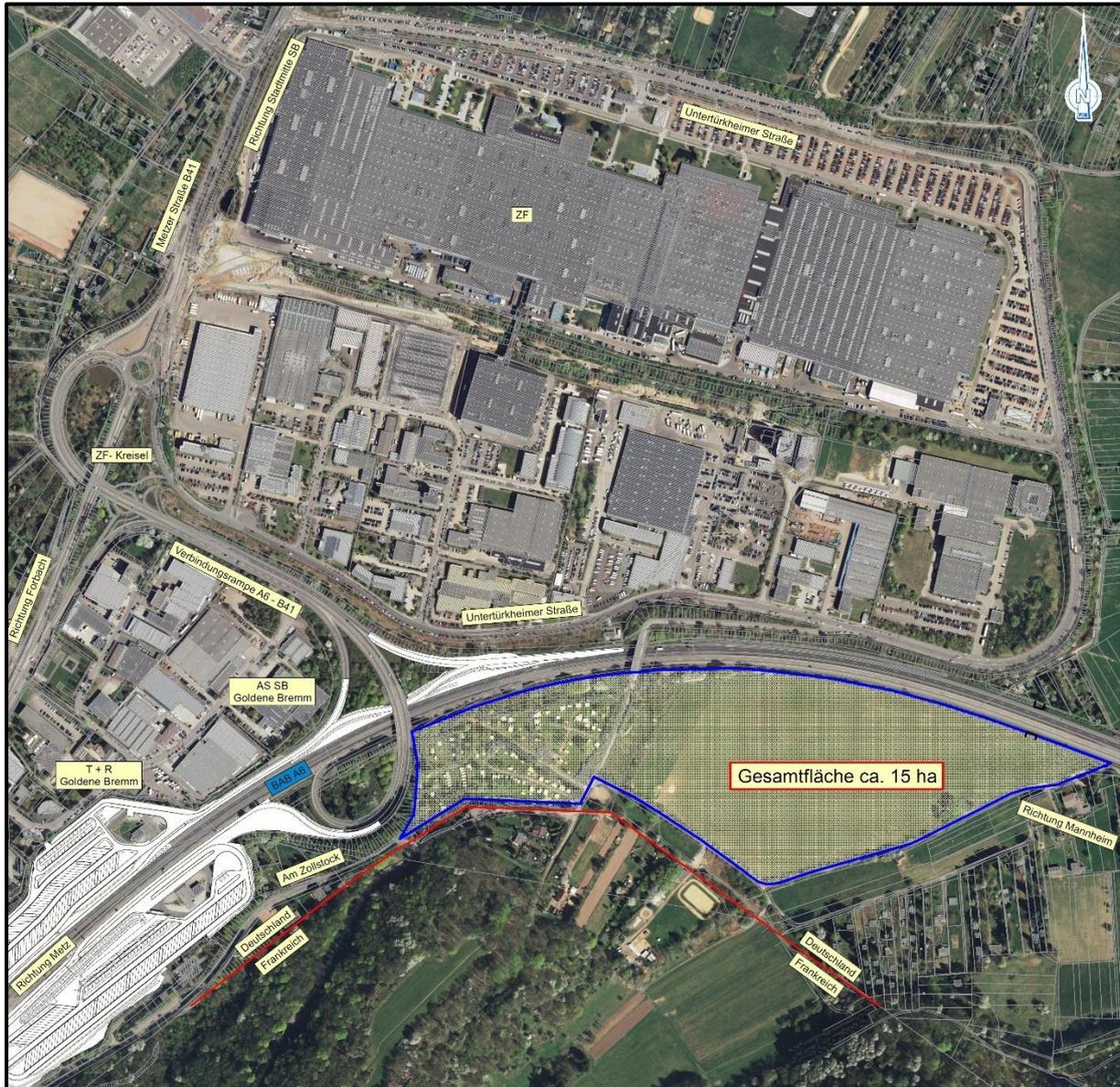


**Übersichtslageplan**

Die heutige verkehrliche Erschließung erfolgt über drei Wegeverbindungen. Die Hauptverbindung stellt die Straße von der Untertürkheimer Straße (Industriegebiet Saarbrücken Süd) mit einer steilen Rampe und einem Brückenbauwerk über die BAB A 6 dar. Eine weitere Erschließung erfolgt aus Richtung Tabaksweiher (Almet). Diese Anbindung quert im Osten ebenfalls die BAB A 6 mit einer Brücke und verläuft am östlichen und südlichen Gebietsrand bis zur Einmündung in die vorgenannte Wegeverbindung. Die dritte Anbindung ist ein Weg von der Straße Zum Zollstock im Südwesten.

Die Wege sind grundsätzlich für die heutigen Freizeitverkehre und die landwirtschaftliche Nutzung dimensioniert. Der Weg von der Straße Zum Zollstock ist

sehr steil und kaum befahrbar, da er sich in einem desolaten Zustand befindet. Weiter dürfte der heutige Verlauf schon auf französischem Gebiet liegen.



**Lageplan**

Neben der im Norden an das Gebiet angrenzenden BAB A 6 verläuft direkt im Westen die Rampe der Anschlussstelle Goldene Bremm im Zuge der BAB A 6, die als rechtsliegende Trompete ausgebildet ist und die Bundesstraße 41 an die Autobahn anbindet.

### 3 VARIANTEN UND VARIANTENVERGLEICH

Grundsätzlich werden drei unterschiedliche Hauptvarianten für die verkehrliche Erschließung untersucht, die jedoch auch zum Teil miteinander kombiniert worden sind.

1. Plangleiche Anbindung an die Rampen der Anschlussstelle Goldene Bremm
2. Planfreie Anbindung an die BAB A 6
3. Erschließung über das Industriegebiet Saarbrücken Süd

Insgesamt wurden 9 Lösungsmöglichkeiten entworfen und diskutiert, um hieraus die sinnvollen Varianten für den Vergleich und die Wahl der Vorzugslösung zu finden. Alle Varianten sind im Anhang in der Unterlage 2 (Blatt 1 bis 9) dargestellt.

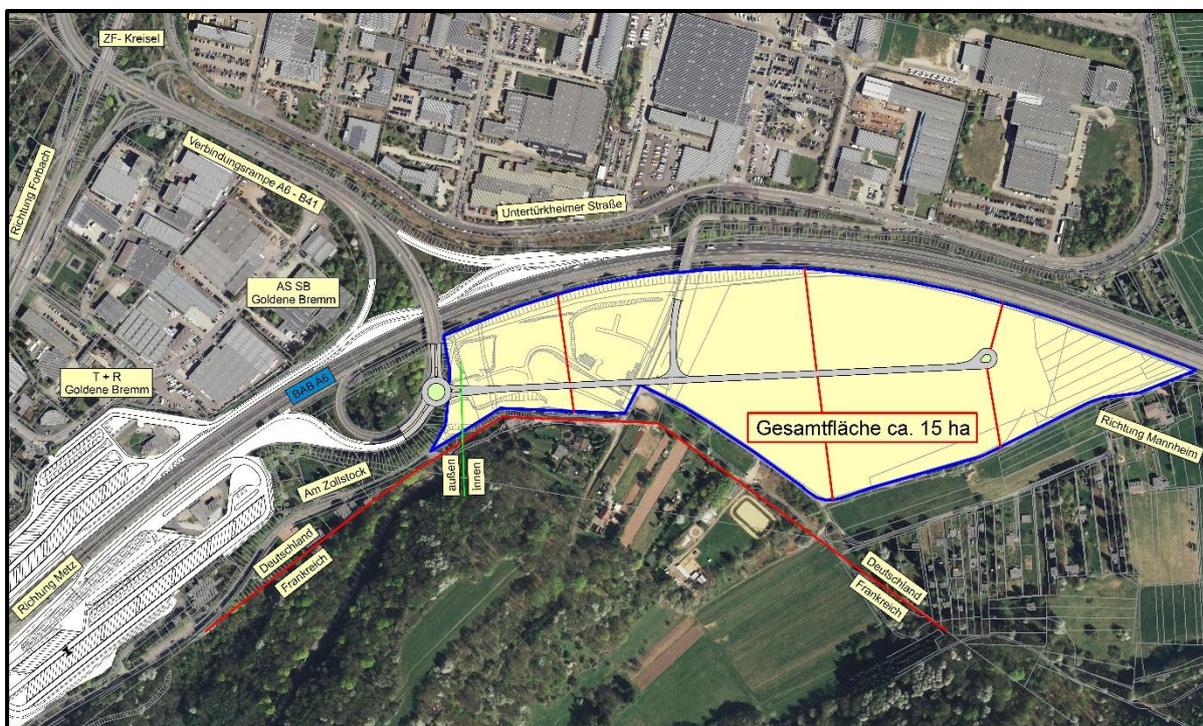
Die Darstellung der gebietsinternen Erschließungen und Flächenzuschnitte ist als Art Platzhalter im momentanen Prozess zu verstehen, und dient der besseren Verständlichkeit und zur Grobabschätzung der möglichen Kosten.

Im Detail werden folgende Varianten für die äußere Erschließung der Gewerbepotentialfläche Käsbösch untersucht:

- Variante 1:** Kreisverkehrsplatz in der Anschlussstellenrampe Goldene Bremm
- Variante 2:** Teilknoten an der Ausfahrrampe und Verbindung zu der Straße Am Zollstock und der Untertürkheimer Straße
- Variante 3:** Anschluss an BAB A 8 RIFA Mannheim, Ausfahrrampe an Ausfahrt BAB A 6 zur Metzger Straße sowie Anbindung an die Straße Am Zollstock und die Untertürkheimer Straße
- Variante 4:** Anschluss an BAB A 8 RIFA Mannheim sowie Anbindung über das Industriegebiet Saarbrücken Süd
- Variante 5:** Anbindung über das Industriegebiet Saarbrücken Süd
- Variante 6:** Vollanschluss an die BAB A 6 mit Oval-Kreisverkehrsplatz
- Variante 7:** Vollanschluss an die BAB A 6 halben Kleeblatt (diagonal)
- Variante 8:** Vollanschluss an die BAB A 6 mit holländischen Rampen
- Variante 9:** Zwei Kreisverkehrsplätze in der Anschlussstellenrampe Goldene Bremm

### 3.1 VARIANTE 1

Die verkehrliche Erschließung der ersten Variante erfolgt von außen durch den Einbau eines Kreisverkehrsplatzes in die Rampe der Anschlussstelle Goldene Bremm direkt südlich des bestehenden Brückenbauwerks über die BAB A 6. Hierbei werden die Ein- und Ausfahrrampen der Richtungsfahrbahn Mannheim der BAB A 6 plangleich an den Kreisverkehr angebunden. Die Anbindung des Fläche Käsbösch erfolgt an der Ostseite des Kreisels.



**Variante 1**

Der Kreisverkehrsplatz wird mit einem Durchmesser von 40,00 m ausgebildet. Aufgrund der Führung der Rampen auf einem Damm, sind entsprechende Erdarbeiten für die Herstellung der geplanten Verkehrsanlage zu erwarten.

Die Gebietsinterne Erschließung erfolgt über eine ca. 650 m lange Erschließungsstraße inkl. Wendeanlage. Die vorhandene Wegeverbindung aus dem Industriegebiet Saarbrücken Süd wird an die geplante Erschließungsachse angebunden und für PKW und Busse freigegeben.

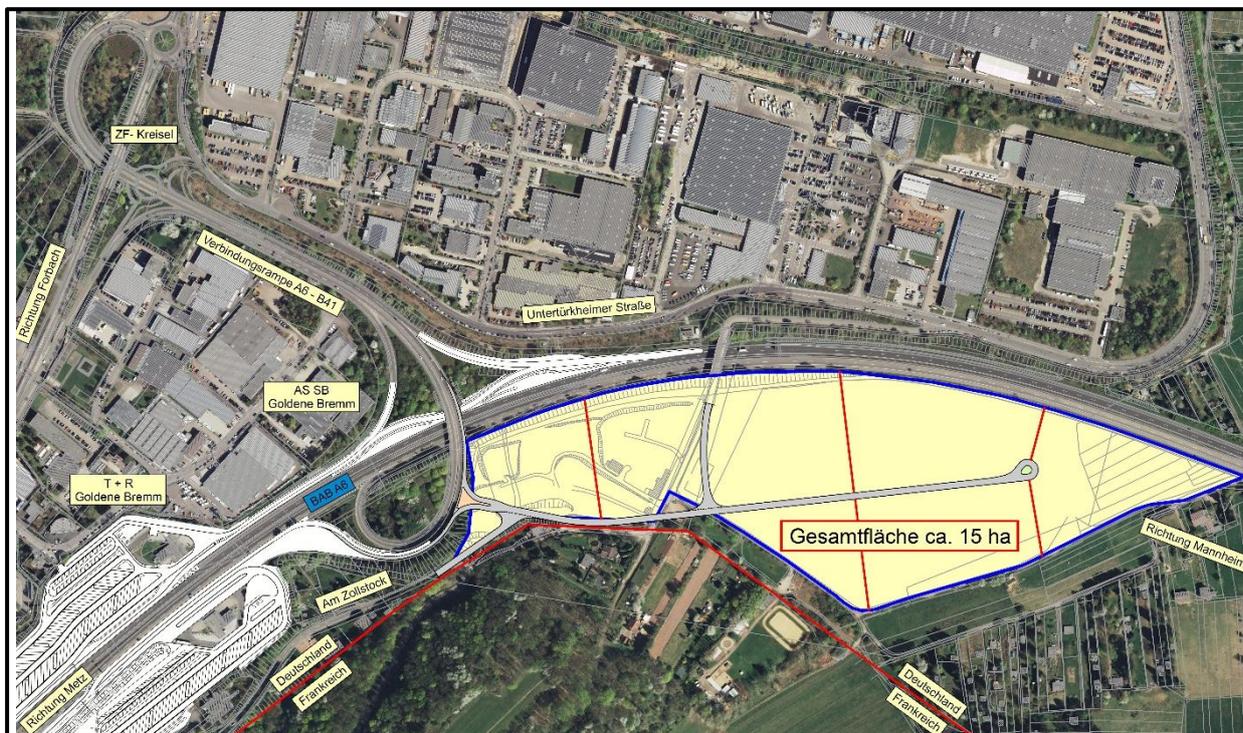
Die Kosten für diese Variante werden im momentanen Stadium mit rund 2,6 Mio. € brutto abgeschätzt. Hiervon entfallen 1,35 Mio. € auf die innere und 1,25 Mio. € auf die äußere Erschließung.

### 3.2 VARIANTE 2

Bei der zweiten Variante erfolgt die Anbindung über drei Punkte. Eine Ab- und Auffahrt an der Ausfahrtrampe der AS Goldene Bremm (RIFA Mannheim) zur Metzger Straße (B 41). Hierfür ist eine Bauwerksverbreiterung bzw. ein Neubau des vorhandenen Brückenbauwerks im Zuge der Anschlussstelle über die BAB A 6 erforderlich. Weiter sind die Nutzung der vorhandenen Anbindung zum Industriegebiet Saarbrücken Süd sowie ein neuer Stich zur Straße Zum Zollstock vorgesehen.

Die zufließenden Autobahnverkehre aus Richtung Frankreich auf der Autobahn kommend können direkt über die Rampe der Anschlussstelle in das Gebiet einfahren. Die anderen Verkehre fahren über die Metzger Straße und Zum Zollstock bzw. über den ZF-Kreisel und das Industriegebiet Saarbrücken Süd zu.

Die abfließenden Verkehre fahren über Einfahrt in die Ausfahrtrampe der Anschlussstelle und den neuen ZF-Kreisel wieder in allen Richtungen auf die BAB A 6 bzw. auf die B 41 auf. Über die Straße Zum Zollstock bzw. das Industriegebiet Saarbrücken Süd sind weitere Ausfahrmöglichkeiten gegeben.



#### Variante 2

Die interne Erschließung erfolgt analog zu den Ausführungen der ersten Variante.

Die Kosten für diese Variante werden im momentanen Stadium mit rund 3,9 Mio. € brutto abgeschätzt. Hiervon entfallen 1,35 Mio. € auf die innere und 2,55 Mio. € (2,0 Mio. € für Bauwerk über BAB A 6) auf die äußere Erschließung.

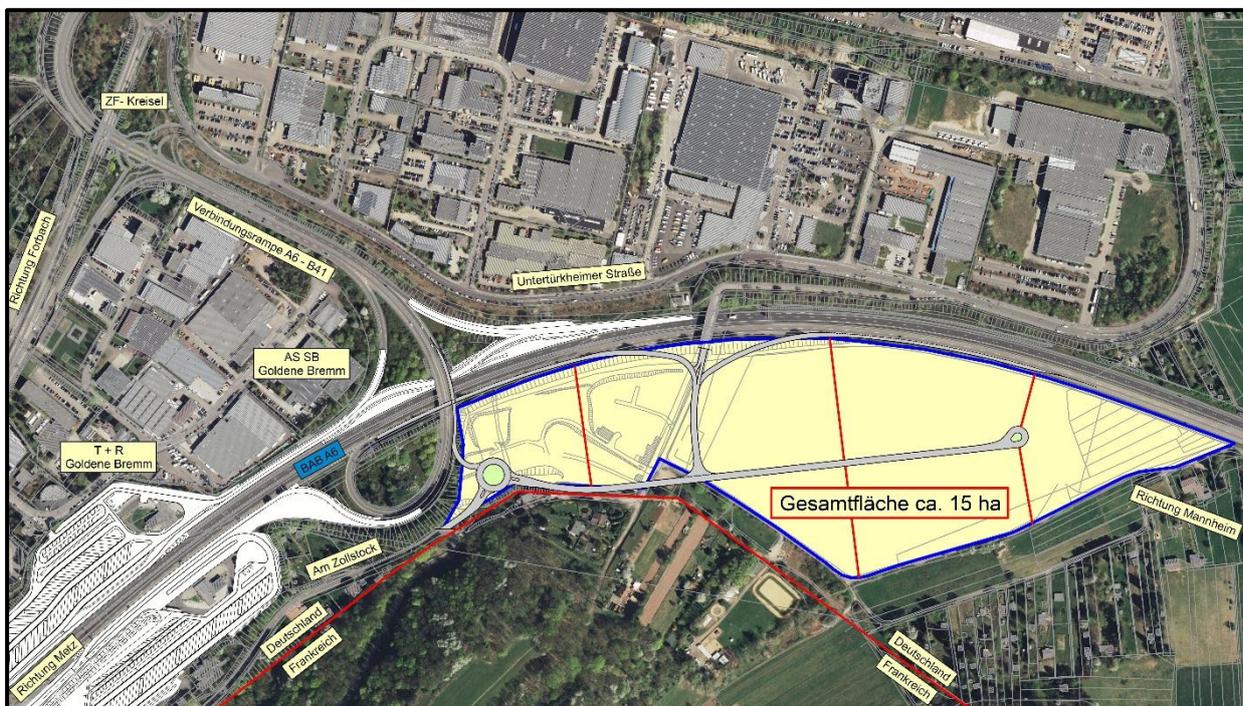
### 3.3 VARIANTE 3

Die dritte Variante wird über eine Aus- und Einfahrt an der BAB A 6 Richtungsfahrbahn Mannheim mit der Autobahn verbunden. Weiter wird eine Ausfahrt an die Rampe der vorhandenen Ausfahrt der Anschlussstelle Goldene Bremm RIFA Mannheim inkl. Bauwerksverbreiterung oder -neubau vorgesehen. Analog zur zweiten Variante werden die Straße Am Zollstock und das Industriegebiet Saarbrücken Süd angebunden.

Die Zufahrt von der Autobahn aus Richtung Mannheim kommend erfolgt über die Ausfahrt Saarbrücken Goldene Bremm, den ZF-Kreisel, die Auffahrt auf die BAB A 6 in Richtung Mannheim und die direkte Ausfahrt über die neue Ausfahrt zum Gebiet hin.

Verkehre, die die Autobahn nicht nutzen dürfen, erschließt sich das Gebiet über die Straße Zum Zollstock bzw. das Industriegebiet Saarbrücken Süd.

Für die Innere Erschließung ist für die Einmündung der Straße Zum Zollstock in die Erschließungsstraße ein Kreisverkehrsplatz vorgesehen, der für gebietsinterne Fehlfahrten als Wendeanlage fungiert.



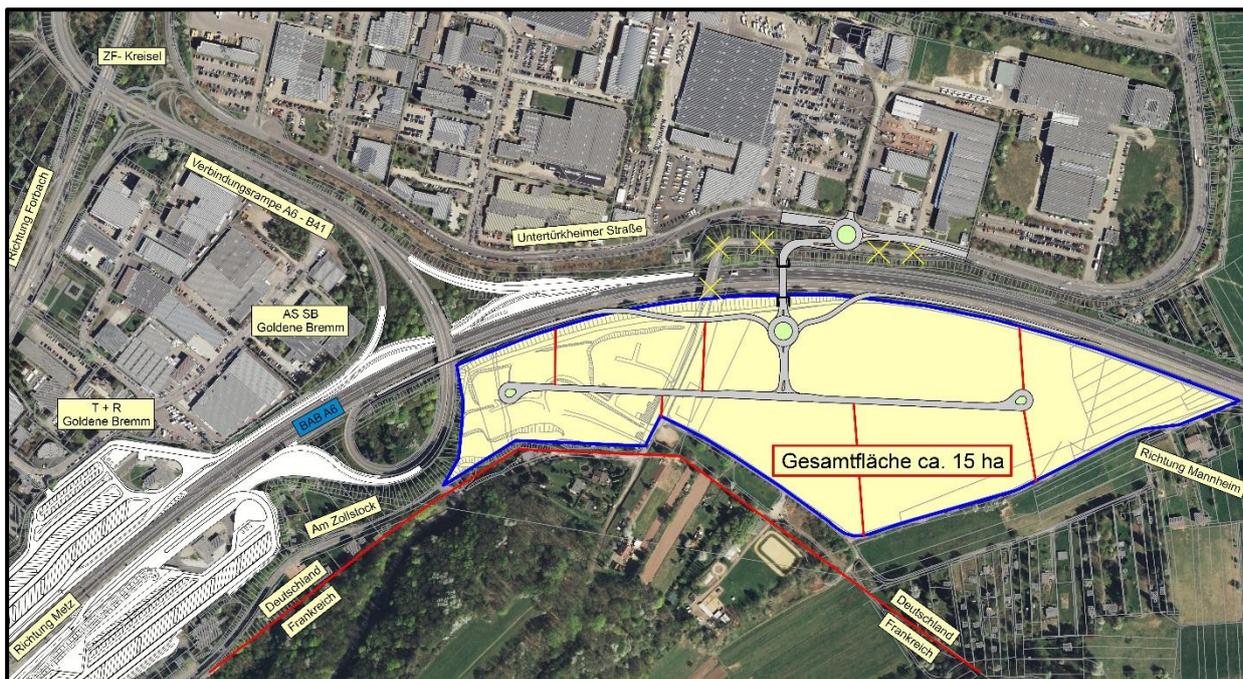
#### Variante 3

Die Kosten für diese Variante werden im momentanen Stadium mit rund 5,0 Mio. € brutto abgeschätzt. Hiervon entfallen 2,00. Mio. € auf die innere und 3,00 Mio. € (2,0 Mio. € für Bauwerk über BAB A 6) auf die äußere Erschließung.

### 3.4 VARIANTE 4

Die vierte Variante bindet analog zur dritten Variante an die Richtungsfahrbahn Mannheim der BAB A 6 an. Über eine neue Brücke über die BAB A 6 wird die in der Gebietsmitte das Industriegebiet Saarbrücken Süd über einen Kreisverkehrsplatz im Zuge der Untertürkheimer Straße angebunden. Somit werden alle Verkehrsströme mit Ausnahme der der RIFA Mannheim der BAB A 6 über das Industriegebiet Saarbrücker Straße geführt.

Für die Innere Erschließung ist für die Anbindung der Ein- und Ausfahrt an der BAB A 6 im Zuge der Verbindung zum Industriegebiet Saarbrücken Süd ein Kreisverkehrsplatz auf der Gewerbepotentialfläche vorgesehen. Zur Flächenererschließung ist eine Erschließungsstraße mit einer Länge von ca. 650 m inkl. Wendeanlage an den Enden vorgesehen.



#### Variante 4

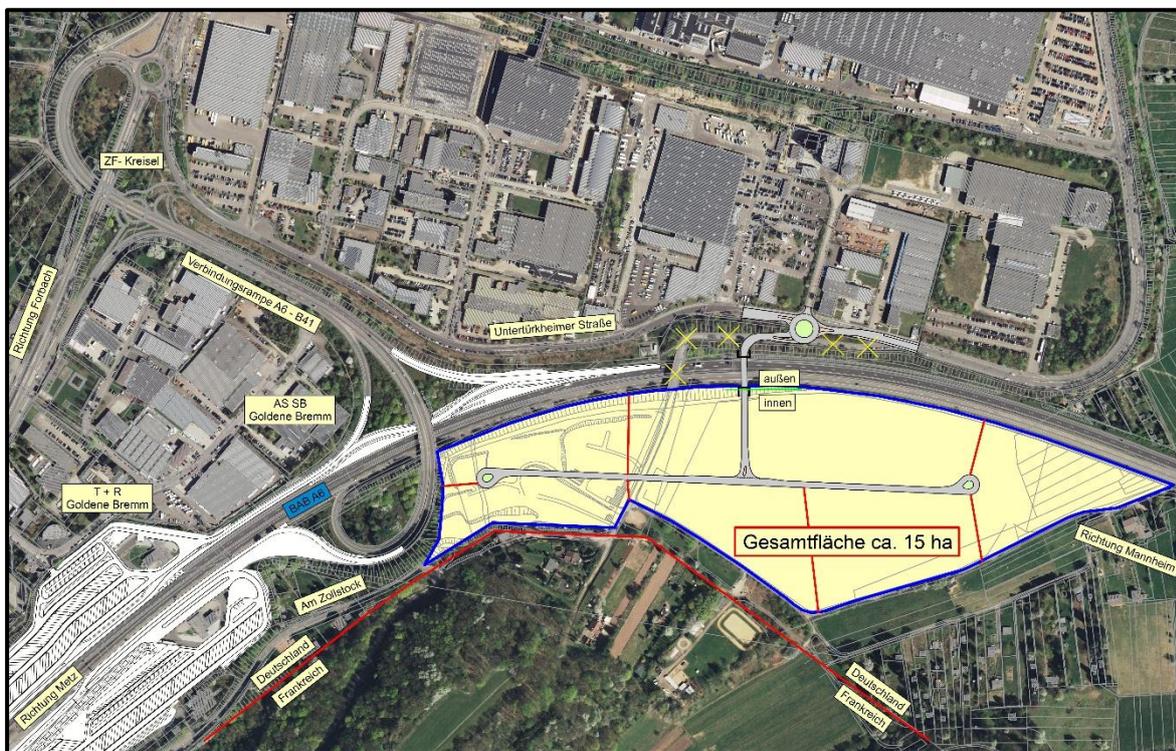
Die Kosten für diese Variante werden im momentanen Stadium mit rund 4,6 Mio. € brutto abgeschätzt. Hiervon entfallen 1,60. Mio. € auf die innere und 3,00 Mio. € (1,40 Mio. € für Ersatzbauwerk über BAB A 6) auf die äußere Erschließung.

### 3.5 VARIANTE 5

Bei der fünften Variante erfolgt die Erschließung komplett über das vorhandene Industriegebiet Saarbrücken Süd.

Die Anlage der Verkehrswege erfolgt analog der vierten Variante, nur die Anbindung respektive dem dafür benötigten Kreisverkehr auf der Gebietsfläche entfallen.

Das vorhandene Brückenbauwerk ist ebenfalls in der heutigen Lage nicht zu halten und wird ca. 100 m östlich durch ein neues Bauwerk ersetzt.



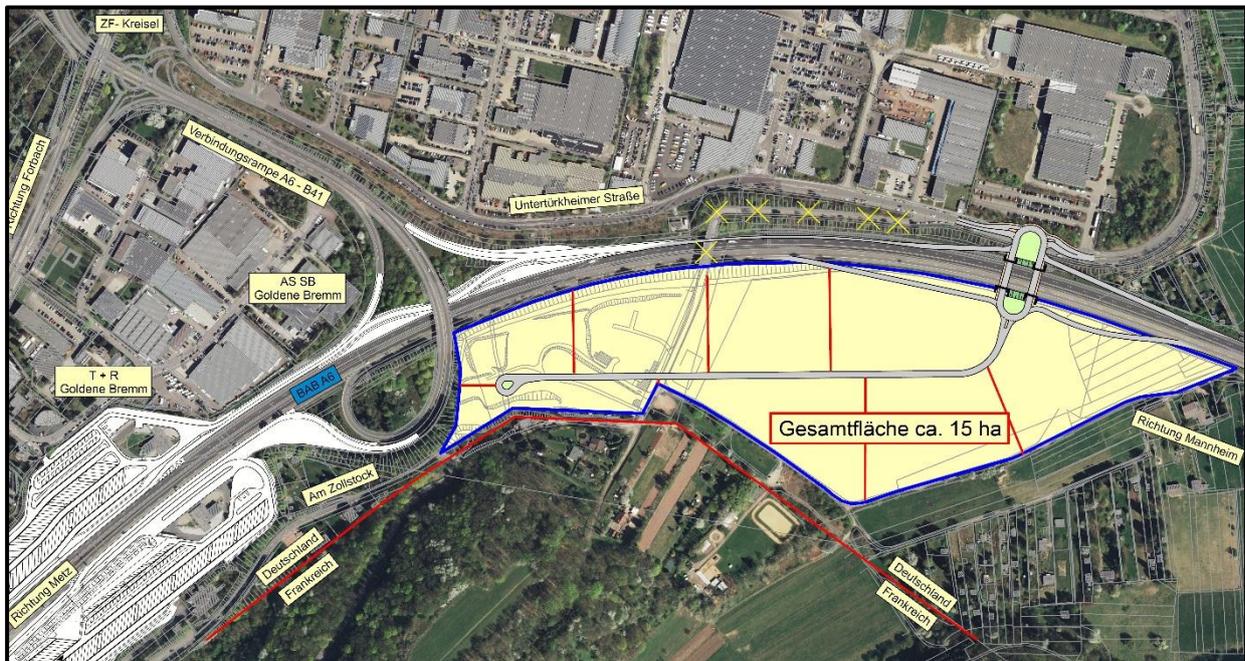
#### Variante 5

Die Kosten für diese Variante werden im momentanen Stadium mit rund 3,60 Mio. € brutto abgeschätzt. Hiervon entfallen 1,60 Mio. € auf die innere und 2,00 Mio. € (1,40 Mio. € für Ersatzbauwerk über BAB A 6) auf die äußere Erschließung.

### 3.6 VARIANTE 6

Die sechste Variante sieht einen Vollanschluss der Gewerbepotentialfläche Käsbösch an die BAB A 6 unter Einbeziehung des bestehenden Industriegebietes Saarbrücken Süd in diesen Knoten vor. Die Lage erfolgt am östlichen Gebietsrand. Aufgrund der dichten Lage der Untertürkheimer Straße zur BAB A 6 in diesem Bereich wird der Anbindepunkt in Form eines Ovals über die Autobahn gelegt. Die Auf- und Abfahrten werden in Form von „Holländischen Rampen“ direkt von bzw. zur Autobahn geführt.

Für die innere Erschließung ist eine ca. 800 m lange Erschließungsstraße vorgesehen mit einer Wendeanlage am Ende.



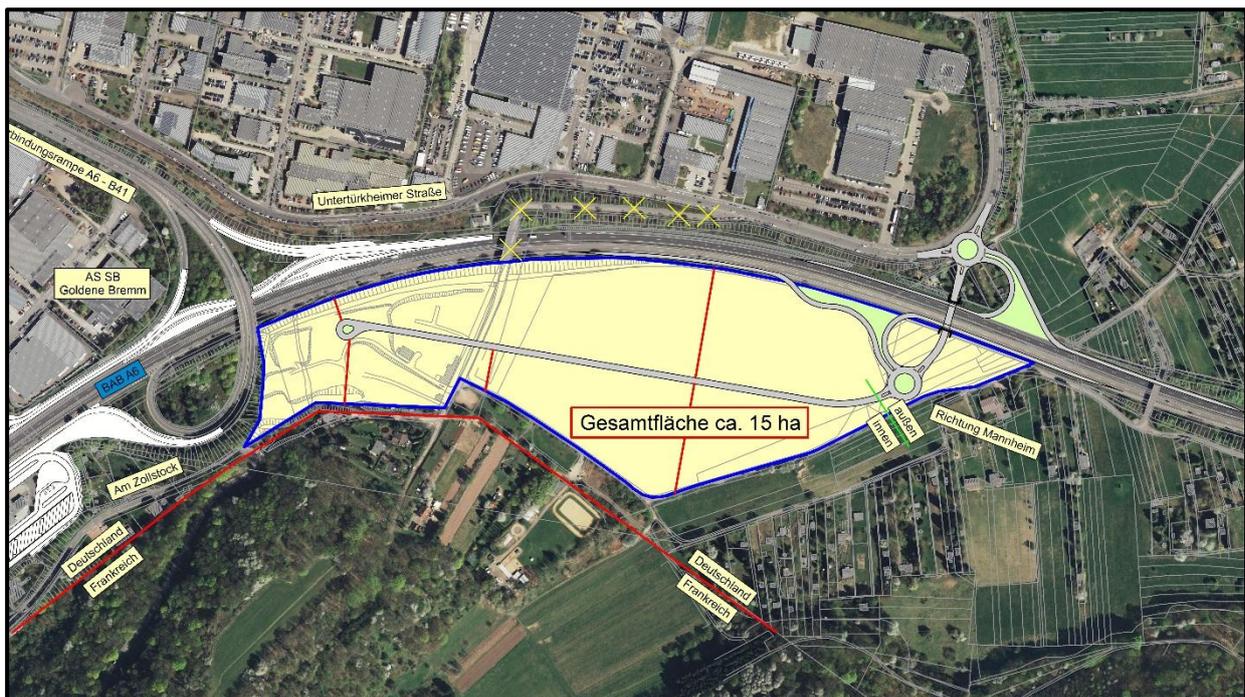
#### Variante 6

Die Kosten für diese Variante werden im momentanen Stadium mit rund 6,10 Mio. € brutto abgeschätzt. Hiervon entfallen 1,00 Mio. € auf die innere und 5,10 Mio. € (2,0 Mio. € für Bauwerk über BAB A 6) auf die äußere Erschließung.

### 3.7 VARIANTE 7

Die siebte Variante stellt ebenfalls einen Vollanschluss der Gewerbepotentialfläche Käsbösch an die BAB A 6 inkl. der zusätzlichen Anbindung des Industriegebietes Saarbrücken Süd dar.

Die Anbindung an die Autobahn erfolgt im Osten des Gebietes. Die Rampen der Richtungsfahrbahn Metz der BAB A 6 werden an einen Kreisverkehrsplatz im Zuge der Untertürkheimer Straße im Norden angebunden. Analog werden südlich der Autobahn die Rampen der RIFA Mannheim und die Erschließungsstraße an einen Kreisverkehrsplatz angebunden. Beide Kreisverkehrsplätze werden mit einander verbunden. Für die Verbindung ist ein neues Brückenbauwerk über die BAB A 6 zu errichten. Die bestehende Anbindung von der Untertürkheimer Straße wird zurückgebaut.



#### Variante 7

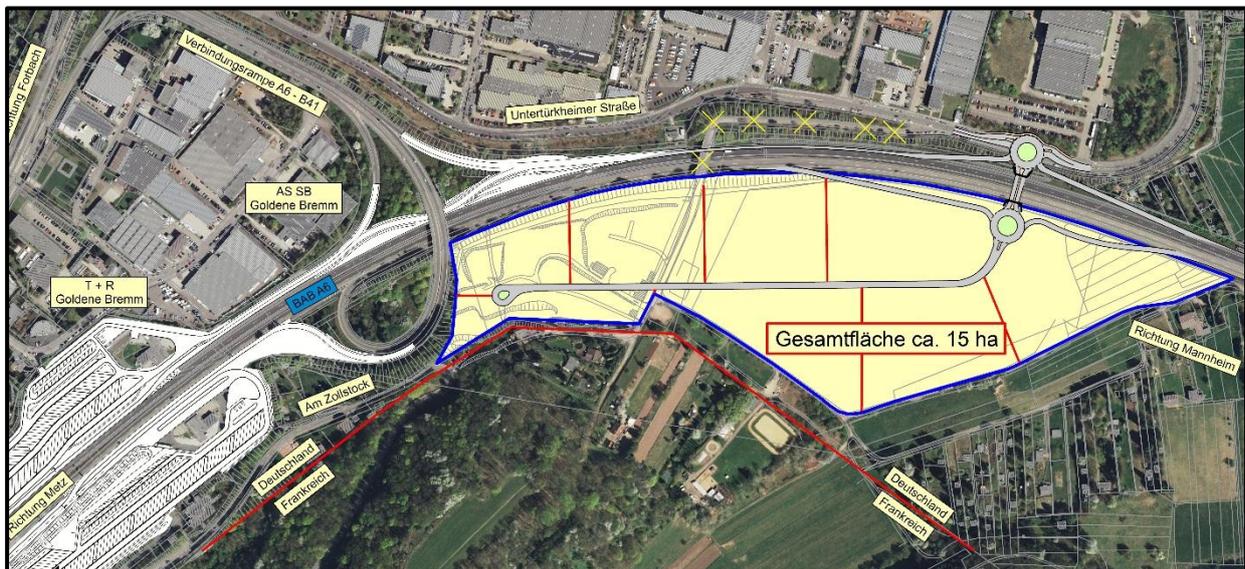
Die interne Erschließung erfolgt über eine ca. 850 m lange Erschließungsstraße mit einer Wendeanlage am Ausbauende.

Die Kosten für diese Variante werden im momentanen Stadium mit rund 5,0 Mio. € brutto abgeschätzt. Hiervon entfallen 1,00. Mio. € auf die innere und 4,00 Mio. € (1,20 Mio. € für Bauwerk über BAB A 6) auf die äußere Erschließung.

### 3.8 VARIANTE 8

Die achte Variante wird analog der sechsten Variante ebenfalls als Vollanschluss an die BAB A 6 ausgebildet. Auch das bestehende Industriegebiet Saarbrücken Süd erhält über die Untertürkheimer Straße eine direkte Anbindung an die Autobahn. Im Unterschied zur sechsten Variante wird nur ein Bauwerk über die BAB A 6 geplant. Beidseitig des Bauwerks werden Kreisverkehrsplätze angelegt.

Im Zollstock in die Erschließungsstraße ein Kreisverkehrsplatz vorgesehen, der für gebietsinterne Fehlfahrten als Wendeanlage fungiert.



#### Variante 8

Die interne Erschließung erfolgt analog zu den Ausführungen der ersten Variante.

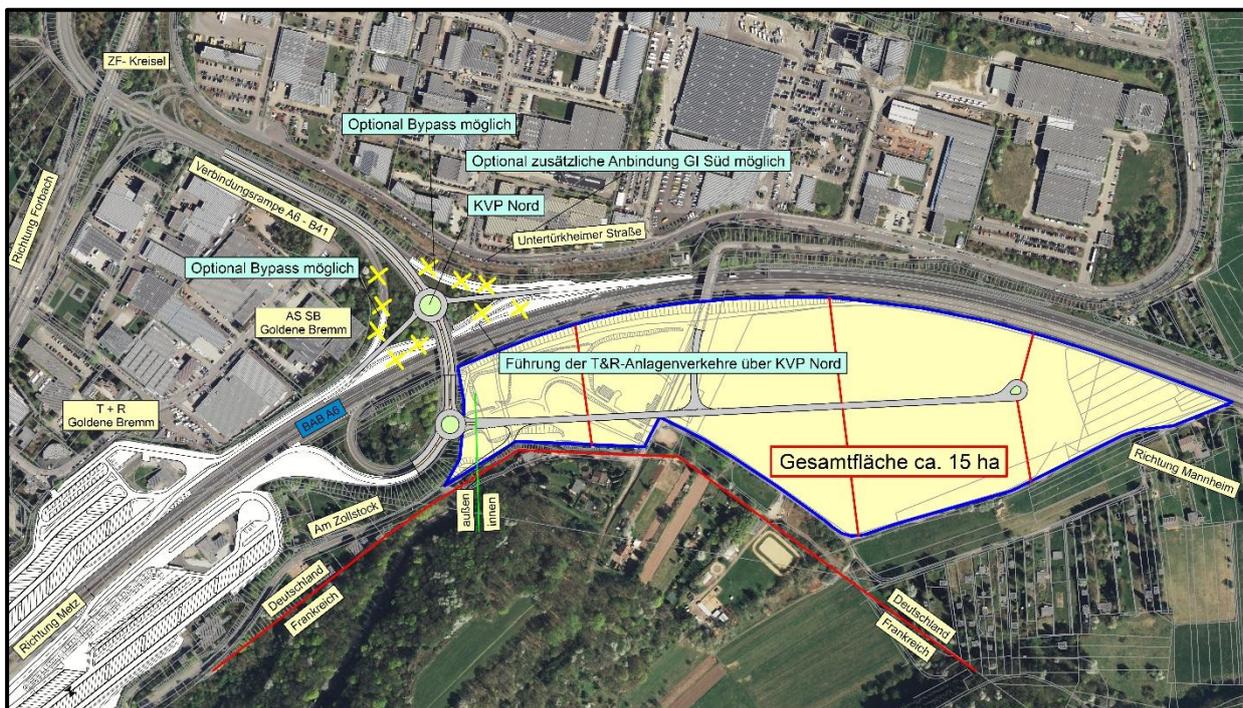
Die Kosten für diese Variante werden im momentanen Stadium mit rund 5,4 Mio. € brutto abgeschätzt. Hiervon entfallen 1,00. Mio. € auf die innere und 4,40 Mio. € auf die äußere Erschließung.

### 3.9 VARIANTE 9

Die neunte Variante stellt eine modifizierte Form der ersten Variante dar. Hierbei wird nördlich des vorhandenen Rampenbauwerks ein weiterer Kreisverkehrsplatz eingeplant. An diesen Kreisverkehrsplatz werden dann die Ein- und Ausfahrtrampen der BAB A 6 RIFA Metz bzw. Tank- und Rastanlage Goldene Bremm angebunden.

Dritte Variante wird über eine Aus- und Einfahrt an der BAB A 6 Richtungsfahrbahn Mannheim mit der Autobahn verbunden. Weiter wird eine Ausfahrt an die Rampe der vorhandenen Ausfahrt der Anschlussstelle Goldene Bremm RIFA Mannheim inkl. Bauwerksverbreiterung oder -neubau vorgesehen. Analog zur zweiten Variante werden die Straße Am Zollstock und das Industriegebiet Saarbrücken Süd angebunden.

Die Zufahrt der T&R-Anlage Goldene Bremm erfolgt somit ebenso über diesen additiven Kreisverkehrsplatz.



#### Variante 9

Die interne Erschließung erfolgt analog zu den Ausführungen der ersten Variante.

Die Kosten für diese Variante werden im momentanen Stadium mit rund 3,6 Mio. € brutto abgeschätzt. Hiervon entfallen 1,35 Mio. € auf die innere und 2,25 Mio. € auf die äußere Erschließung.

## **4 VARIANTENAUSWAHL**

Die in Kapitel 3 vorgestellten Varianten wurden einer Vorauswahl unterzogen.

Im Rahmen von Abstimmungsgesprächen mit dem Baulastträger der Bundesautobahn zeichnete es sich ab, dass eine zusätzliche Anbindung an die BAB A 6 zwar dem Grunde nach nicht unmöglich, jedoch mit einem sehr großen Zeitfenster und sehr hohem planerischen Aufwand versehen ist, um die erforderlichen Nachweise zu erbringen und die Genehmigung zu erhalten.

Somit wurden in diesem Stadium die Varianten 3,4,6,7 und 8 für den vertieften Variantengleich nicht mehr berücksichtigt. Die Variante 9 wird als Optimierung zur Variante 1 eingestuft, die erst betrachtet wird, wenn die Variante 1 in der Verträglichkeitsbetrachtung deutliche Defizite aufzeigen sollte.

Die zweite Variante wird aufgrund der bereits in diesem Stadium abschätzbaren großen Nachteile in Bezug auf die verkehrliche Anbindung von den weiteren Betrachtungen ausgeschlossen.

Der Variantenvergleich erfolgt für die Variante 1, Anbindung über einen Kreisverkehrsplatz im Zuge der Anschlussstellenrampe der Richtungsfahrbahn Mannheim und der Variante 5 die Erschließung über das bestehende Straßennetz des Industriegebietes Saarbrücken Süd.

## **5 VERKEHRSVERTRÄGLICHKEIT**

Die Bewertung der Verkehrsverträglichkeit wurde auf Grundlage des Verkehrsmodells der Landeshauptstadt Saarbrücken und den Ansätzen aus den erst kürzlich erfolgten Betrachtungen zum Bau des ZF-Knotens vorgenommen. Weiter wurden diese Daten mittels aktuellen Knotenerhebungen aktualisiert.

Das Büro MS-Traffic (St. Ingbert) betrachtete beide Planfälle in einer Verkehrssimulation in den maßgebenden Spitzenintervallen.

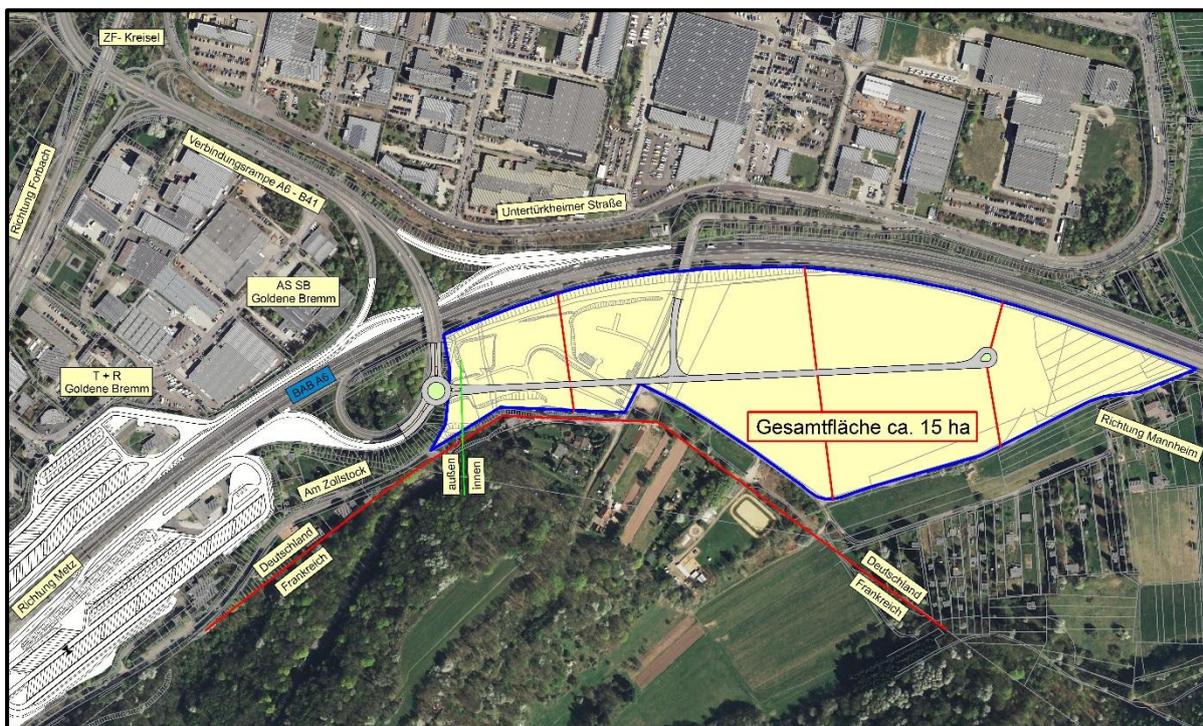
Das Ergebnis der Simulationen zeigte, dass beide Varianten als Verkehrsverträglich zu bewerten sind.

Somit wird dieses Kriterium für den Variantenvergleich nicht herangezogen.

## 6 VARIANTENVERGLEICH

Für den Variantenvergleich werden nur noch die im Vorfeld selektierten Varianten 1 (KVP im Zuge der AS Goldene Bremm) und die Variante 5 (Erschließung über das Industriegebiet Saarbrücken Süd) betrachtet. Die verkehrliche Wirksamkeit ist für beide Varianten vorhanden.

### 6.1 VARIANTE 1



Variante 1

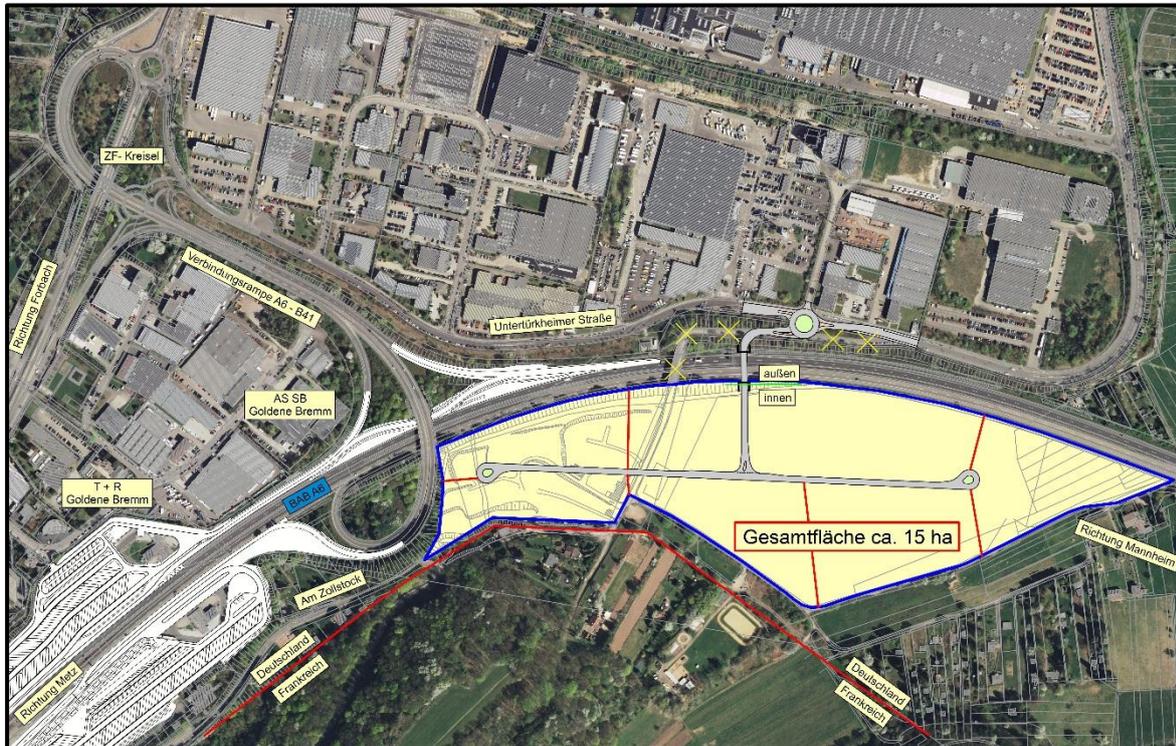
#### Vorteil

- Sehr direkte Anbindung an das überregionale Straßennetz
- Keine zusätzliche Belegung für das Industriegebiet Saarbrücken Süd
- Geringere Baukosten

#### Nachteil

- Dichte Lage zur Autobahnausfahrt der BAB A 6 RIFA Mannheim

## 6.2 VARIANTE 5



### Variante 5

#### Vorteil

- Kein Eingriff in die bestehende Rampe der BAB A 6 Ausfahrt

#### Nachteil

- Umwegige Anbindung an das überregionale Netz („Hinterhofcharakter)
- Enge Knotengeometrie im Kreisverkehrsplatz
- Höhere Baukosten
- Neues Bauwerk über die BAB A 6 erforderlich
- Keine „Notausfahrt“