(Teil)-Projektnummer	B238-G10-NW-NI-T1-NW TEIL
Straße	B 238 OU Lemgo (L 712 – B 238 alt)
Einstufungsvorschlag BVWP-E	Vordringlicher Bedarf
Geplante Maßnaßnahme	Neubau, zweistreifig
Verfahrensstand	2. AK-T. LBP 2010
LABÜ-Aktenzeichen	LIP 50 – 04.96 ST

Bewertung des Vorhabens

Bedarf / Alternativen

Das Projekt stellt den Nordabschnitt der Westumgehung Lemgo dar. Die prognostizierten Entlastungen für die Anliegerstraßen der Innenstadt sind nicht ausreichend. Die im Linienbestimmungsverfahren genannten Entlastungswirkungen von 26% in den am stärksten belasteten Bereichen (Gosebrede) und max. 42% an der nur halbseitig bebauten Rintelner Straße (Klinikum Lemgo), lassen keinen Bedarf für das Projekt erkennen, da erst ab einer 50%-igen Entlastung überhaupt von einer wahrnehmbaren Lärmminderung auszugehen ist. Zudem sind neue Verkehrsbelastungen an der L 958 (Entruper Weg) zu erwarten.

Der BVWP setzt das Projekt B 238 Lemgo - Bad Eilsen (B 66 - A 2) (B238-G10-NW-NI) mit den Teilprojekten OU Lemgo und OU Kalletal-Hohenhausen im Kreis Lippe in den Kontext der Verbindung zur A2. Damit wird eine Nutzung als Ausweichstrecke von und Zubringer zur A2 in Aussicht gestellt, also eine Intensivierung des Verkehrs auf der B238 und eine verstärkte Nutzung durch den Schwerlastverkehr. Dieser induzierte Verkehr wird nicht deutlich quantifiziert. Die Planung zielt auf Neuverkehre im Bereich Kalletal-Hohenhausen und Lemgo und widerspricht somit allen Umweltzielen.
Die Verknüpfung der OU Lemgo B238 mit der A2 ist auch aus Verkehrsplanungssicht abzulehnen. Der Schwerlastverkehr aus Lemgo (v.a. Industriegebiet) hat bereits einen Autobahnzubringer im Westen (Ostwestfalenstraße) und bedarf keiner Ausweichroute. Die bestehende B238 wäre zudem selbst mit den geplanten Bauplanungen nicht in der Lage, den Anforderungen eines Autobahn-Zubringers angemessen zu dienen. Hierzu dienen eher die L 712 Ostwestfalenstraße, B239 und – von Süden her - die B1.
Weitere Aussagen zur verkehrlichen Bedeutung im BVWP sind anzuzweifeln: Die B238 mit OU Lemgo ist nicht die „Hauptverbindung" von Nordlippe zum Oberzentrum Bielefeld oder nach Detmold. Nach Bielefeld führen von Nordlippe aus vor allem die B514 als auch die Autobahn A2, zusätzlich die Ostwestfalenstraße L712 mit ihren verschiedenen Zufahrtsmöglichkeiten im Raum Bad Salzuflen. Kein herkömmlicher Routenplaner sieht eine Wegführung über Lemgo vor. Nach Detmold führt in Lemgo auch die B66n über Brake (gleiche Fahrzeit aktuell) ohne Nutzung der B238 innerorts; zur Bezirksregierung (siehe Hinweis im Hauptprojekt) ist die B66n die empfohlene Verbindung. Je nach Wohnort in Nordlippe ist auch die bereits ausgebaute B1 nutzbar.

Die Behauptung, die „bereits fertig gestellten Ortsumgehungen von Lemgo (B 66n Südumgehung, B 238 Westumgehung) können ihre volle verkehrliche Entlastungswirkung erst mit Fertigstellung des Nordabschnittes entfalten", ist nicht stichhaltig. Vielmehr handelt es sich bei diesen Straßenzügen um die Verbindung zwischen den Abschnitten der Ostwestfalenstraße als Ost-West-Achse um Lemgo und nach Detmold. Ferner wird der aus Süden stammende Verkehr weiterhin schwerpunktmäßig durch die Innenstadt fahren - dies zeigen die zwischen Bezug und Plan nahezu unveränderten Werte entlang der Verkehrsachse Bruch-

weg/Bismarckstraße/Hamelner Straße (B66) sowie Pagenhelle. Auch die städtebauliche Entwicklung.geht in den nächsten Jahren in Richtung Süden mit der Hochschule OWL und dem Innovationscampus OWL. Dorthin führt der Weg von Norden durch die Innenstadt und die B66/Bunsenstraße, von Westen durch die Innenstadt oder über die bereits gebaute Westumfahrung. Die geplante Nordumfahrung erfüllt hier keine Funktion.

Unzureichende Prognosen zum Verkehrsaufkommen und Entlastung

Die dem BVWP zugrunde gelegten Verkehrsprognosen rechtfertigen keinen neuen Straßenbau im Kreis Lippe. Die Verkehrsbelastungen werden eher sinken statt zunehmen. Schon jetzt zeigen die allgemeinen Prognosen für Lemgo und im Kalletal einen Rückgang. Die Verkehrsprognose 2030 (S. 56 BVWP) für den Kreis Lippe weist ein Verkehrsaufkommen von minus 10-0-% gegenüber dem Bezugsjahr 2015 aus.

Die konkreten Verkehrsprognosen zur B238 OU Lemgo sind nicht eingetroffen. Die gemessenen Zahlen stagnieren oder gehen sogar zurück. Offenbar wurden bei der seinerzeitigen Linienplanung zu hohe Werte angesetzt. Dies zeigen die offiziellen Zählungen: Zur Begründung der Umfahrung wurde 2004 von Straßen.NRW eine Steigerung auf 25.000 Kfz für 2015 im Bereich Gosebrede prognostiziert. Stattdessen gibt die Verkehrsstärkenkarte des Landes NRW 2010 für den Bereich Gosebrede 19.982 Kfz (DTV) an.

Alternativen

Als Alternative stehen wirksame Maßnahmen zur Lärmminderung (Tempo 30, „Flüsterasphalt". LKW-Nachtfahrverbot) zur Verfügung, der BVWP betrachtet diese jedoch nicht. Weiter sind der ÖPNV zu stärken (u.a. Ausbau und Elektrifizierung der Bahnlinie Lemgo-Bielefeld) sowie der Radverkehr zu fördern (u.a. Lückenschluss des Radweges B238 zwischen Lemgo-Niederluhe und Rentorf).

Eingriff in Natur und Landschaft:

Die Ortsumfahrung steht im Widerspruch zu zentralen Umweltzielen des Bundesverkehrswegeplans. Es kommt auf der gesamten Trassenlänge zu Beeinträchtigungen eines im Regionalplan als Bereich zum Schutz der Landschaft und landschaftsschutzbezogenen Erholung dargestellten schutzwürdigen Freiraums[1], der zugleich als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen ist.[2] Das Planungsgebiet hat vorwiegend eine besonders hohe Bedeutung für das Landschaftsbild (Ilse- und Radsieksbach, Steinmühle) mit einer besonderen Bedeutung für die stadtnahe landschaftsbezogene Erholung im einen Einzugsbereich von 7000 Personen. Nördlich der L 958 (Entruper Weg) werden Flächen des NSG „Ilse"[3] in Anspruch durchschnitten sowie ein Wasserschutzgebiet gequert. Das Überschwemmungs- und Retentionsgebiet der Ilse wird auf Höhe Alter Knick durchfahren. Die Planung führt zu erheblichen Artenschutzkonflikten, da Wanderkorridore von Amphibien und Flugkorridore von Fledermäusen zerschnitten werden.

Die Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung kommt für das gesamte Projekt B238-G10-NW-Ni zum Ergebnis einer „hohen" Umweltbetroffenheit, für das Teilprojekt B238-G10-NW-NI-T1_NW (OU Lemgo) dagegen nur zu einer Bewertung als „gering". Dieser Bewertung wird angesichts der oben dargestellten erheblichen Beeinträchtigungen schutzwürdiger Teile und Funktionen von Natur und Landschaft Befund nachdrücklich widersprochen.

[1] Bezirksregierung Detmold (2004): Regionalplan „GEP Detmold – TA Oberbereich Bielefeld", Blatt 18
[2] Kreis Lippe: Landschaftsplan Nr. 7 „Lemgo"

Kritik an Nutzen-Kosten-Verhältnis

Die Nutzen-Kosten-Analyse ist zu hoch angesetzt und zeigt wenig relevanten Nutzen für Anwohner und für die Umwelt. Prognostizierte Gewinne beziffern sich vor allem aus mehrfach gewerteten Reisezeitgewinnen, die zudem zu mindestens einem Drittel unter 1 Minute liegen und damit zu vernachlässigen sind. Auch der implizite Nutzen berücksichtigt Reisezeitgewinne, die dadurch mehrfach gewichtet sind. Dass der implizite Nutzen den Umstieg von anderen Verkehrsträgern auf Kfz positiv wertet, widerspricht den Umweltzielen des BVWP und ist als Kategorie daher generell in Frage zu stellen.

Die ökologische Bilanz der Nutzen-Kosten-Analyse fällt negativ aus, da bei den zusätzlichen Emissionen ein Minus von 1,1 zu Buche schlägt. Durch weitere bevorstehende Lärmminderungsmaßnahmen an der B238 alt (Tempo 30 Richard-Wagner-Straße laut Verkehrsministerbeschluss) wird der prognostizierte Nutzen weiter sinken.

Der aus Anwohnersicht zentrale Wert der Geräuschentlastung liegt in der Bilanz bei lediglich 2% des Gesamtnutzens (3,5 Mio.) und zeigt eine starke Neubelastung außerorts. Ein solcher Wert rechtfertigt keinen Neubau.

Zu kritisieren ist hier auch die mangelnde Transparenz der Daten: Informationen zu Lärmimmissionen fehlen ebenso wie eine Aufschlüsselung der Werte für die Teilprojekte. Es fehlen Angaben zur tatsächlichen Lärmbelastung und zur erwarteten Senkung durch den Bau einer Ortsumfahrung bzw. zur Steigerung der Lärmimmissionen im Umfeld der Umfahrung.

Kritik an städtebaulicher Bewertung

Die städtebauliche Bewertung ignoriert neue Belastungen der Anwohner und der Einrichtungen im Norden der Innenstadt. In der Abwägung werden nicht überprüfbare Positiveffekte an der B238 alt behauptet, neue Belastungen im Umfeld der Trasse werden gänzlich verneint. Das ist angesichts der stadtnahen Linienführung der OU B238 Lemgo nicht hinnehmbar.

<u>Forderung</u>: Streichung

Gegen eine Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan bestehen daher aufgrund der irreversiblen Eingriffe in Natur und Landschaft sowie in die Wohn- und Lebensqualität der Anwohnerinnen und Anwohner grundsätzliche Bedenken. Da der Bedarf nicht zwingend erwiesen ist, sollte das Projekt nicht weiter verfolgt werden.

Statt einer neuen Ortsumfahrung sollten wirksame Maßnahmen zur Lärmsenkung und –entlastung (z.B. Tempo 30, „Flüsterasphalt", LKW-Nachtfahrverbot) auf der bestehenden B238 unternommen werden.