Bürgerinitiative PRO-ILSETAL e.V.
c/o Karl-Ludwig Tracht
Entruper Weg 88, 32657 Lemgo
Email: karl-ludwig.tracht@t-online.de

Lemgo, 19.11.25

Aktueller Sachstand B 238 Lemgo - Bad Eilsen (B 66-A 2)

1. **Anfrage von Dr. Verheyen an Bezirksregierung Detmold vom 16.9.25**

Planfeststellungsverfahren für den Neubau der B238

- Ortsumgehung Lemgo (L 712 - B 238 alt) -

Ihr Zeichen: 25.4-34-01-1/20

Sehr geehrter Herr Kupsch,

im Hinblick auf die sog. Streichliste des Bundesverkehrsministeriums zum Haushalt 2025 erkundige ich mich für meine Mandanten im o.g. Verfahren nach den Folgen für das Planfeststellungsverfahren und den Sachstand.

Gehen Sie immer noch von einer Vorlage des Deckblatts im zweiten Halbjahr 2026 aus?

Mit freundlichen Grüßen

Rechtsanwältin

Dr. Roda Verheyen

Antwort RP vom 17.10.25

Sehr geehrte Frau Rechtsanwältin Dr. Verheyen,

auf Ihre Anfrage vom 07.10.2025 möchte ich Ihnen wie folgt antworten:

Die Entscheidung über das weitere Betreiben des Verfahrens obliegt der Vorhabenträgerin. Seit unserem letzten Schreiben liegen uns keine neuen Informationen vor.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag gez. Steffi Borg

Antwort 16. September 2025

Von: Kupsch, Jürgen <juergen.kupsch@bezreg-detmold.nrw.de>

An: Claudia Rosner | RAe Günther <rosner@rae-guenther.de>

Betreff: AW: Ihr Az.: 25.4-34-01-1/20, OU Lemgo, 00043/18-R

Sehr geehrte Frau Rosners,

beim Planfeststellungsverfahren für die Ortsumgehung Lemgo hat sich die Notwendigkeit einer Planänderung (Deckblatt) ergeben. Der Vorhabenträger (Straßen

NRW) hat bereits mit der Erstellung der Deckblattunterlagen begonnen. Da hierbei unter anderem auch Fachbeiträge (z.B. LBP, Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag,

Schalltechnische Untersuchung, Luftschadstoffuntersuchung, Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie) zu überarbeiten bzw. zu aktualisieren sind, ist von einer längeren

Bearbeitungszeit und einer Vorlage der Deckblattunterlagen erst im zweiten Halbjahr 2026 auszugehen.

Ich bitte die späte Rückmeldung zu entschuldigen. Sie ist auf krankheits- und urlaubsbedingte Abwesenheit zurückzuführen.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Jürgen Kupsch

Bezirksregierung Detmold

hahn@regioconsult-marburg.com <hahn@regioconsult-marburg.com> 19.09.2025, 16:14

Lieber Hr. Pohl,

nach Vorlage des Deckblattes mit den zahlreichen Änderungen, die die Bez.-Reg. Detmold angekündigt hat, wird es voraussichtlich erstmal eine erneute Beteiligung bei neuer oder anderer Betroffenheit geben, dann ggf. einen Erörterungstermin, bevor der Anhörungsbericht an die PF-Behörde versendet werden kann. Dann dauert es erfahrungsgemäß **mindestens 1 Jahr** bis zur Erstellung des PFB.

Also da fließt noch viel Wasser die Ilse hinunter, bis das spruchreif wird.

Schönes Wochenende!

Beste Grüße

Wulf Hahn
RegioConsult.
Verkehrs- und Umweltmanagement.

2. **„Streichliste“ des BVM vom 17.9.25**

Diese Zahlen berücksichtigen noch nicht den zwingend notwendigen Verschub in investiven Mitteln

zur Planung und zum Betriebsdienst (siehe Seite 1). Dieser wird nahezu vollständig bei der Erhaltung

und hier bei den Fahrbahnsanierungen zu einer entsprechenden Erhöhung der hier genannten Unterfinanzierung führen.

Die prioritäre Brücken- und Tunnelerhaltung im Bundesautobahnnetz ist mittelfristig durch die Finanzierung aus dem SVIK gesichert. Für die Fahrbahnerhaltung besteht jedoch eine zunehmende Unterfinanzierung, die dazu führt, dass im Bundesautobahnnetz jährlich eine Strecke von 100 km nicht bedarfsgerecht erhalten werden kann. Hierdurch entsteht ein deutlich steigendes Risiko für verkehrseinschränkende Maßnahmen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen).

Table.Briefings

Im Bundesstraßennetz wirkt sich die Unterfinanzierung aufgrund des bereits derzeit deutlich schlechteren Erhaltungszustandes schneller und massiver aus. Da die Bundesstraßen nicht vom SVIK profitieren, muss die prioritäre Finanzierung der Brücken- und Tunnelbauwerke aus den konventionellen

Erhaltungsmitteln finanziert werden. Dies führt zu einem massiven Zurückfahren der Fahrbahnsanierung.

➔ Der erhaltungsbedürftige Anteil (schlechte und sehr schlechte Abschnitte) innerhalb weniger Jahre

wird in dieser Legislatur von derzeit rund einem Drittel auf mehr als die Hälfte der Fahrbahnen und damit auf eine Streckenlänge von rd. 20.000 km anwachsen. Es ist davon auszugehen, dass in vielen

Abschnitten verstärkt mit Geschwindigkeitsbeschränkungen oder stärkeren Einschränkungen gerechnet werden muss.

Erhaltung Bundesstraßen in Nordrhein-Westfalen

Die aktuelle Erhaltungsbedarfsprognose 2023 - 2032 weist für die Bundesstraßen im Bundesland

Nordrhein-Westfalen für den Zeitraum 2026 – 2029 nachfolgende Mittelbedarfe aus. Dem gegenüber

können auf Basis der aktuellen Finanzplanung bis 2029 nur nachfolgende Mittel zur Verfügung gestellt

werden:

in Mio. € 2026 2027 2028 2029

Erhaltungsbedarfsprognose 266 288 308 332

Verf¸gungsrahmen 153 168 179 176

Defizit 113 120 129 156

Somit fehlen in dieser Legislatur in Nordrhein-Westfalen jährlich jeweils mehr als 40 % der für die Erhaltung der Bundesstraßen erforderlichen Mittel

3. Roda Verheyen | RAe Günther <verheyen@rae-guenther.de> Di., 23. Sept., 22:39

an burkhard-pohl@gmx.de, hahn@regioconsult-marburg.com, Claudia, mich

Liebe Herren,

wie

B 220	OU Kleve-Keller	111 Kleve
B 237	OU Hückeswagen	98 Oberbergischer Kreis
B 238	Lemgo - Bad Eilsen (B 66-A 2) OU Lemgo (L 712 - B 238 alt)	134 Lippe I
B 239	Lage - Herford/Bad Salzuflen (A 2) Bad Salzuflen (K 4) - Herford (A 2)	134 Lippe I
B 399	N-OU Düren N-OU Düren, 1. BA (Westabschnitt) N-OU Düren, 3. BA (Ostabschnitt)	89 Düren

Ich kann dazu derzeit mit Sicherheit nur eines sagen: Die Baufreigabe und Finanzierungszusage ist keine Voraussetzung für die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens. Die Vorhaben sind weiterhin im BVWP. Diese Liste gilt zudem nur für die Bewältigung der Lücke im Bundeshaushalt in diesem Jahr, also 2025. Die Liste ist aber natürlich ein Indiz dafür, dass die öffentlichen Mittel für einen Straßenbau im Umfang des BVWP eben nicht zur Verfügung stehen werden(?) bzw. können (?).

Ich werde erneut anfragen bei der Planfeststellungsbehörde, wie damit umzugehen ist.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Roda Verheyen

Zusammenfassung dieses Textes erstellt durch KI:

Stand und Perspektiven zur Planung und Finanzierung der B 238 Lemgo – Bad Eilsen (B 66-A 2)

Kontakt und Beteiligte

Die Bürgerinitiative PRO-ILSETAL e.V., vertreten durch Karl-Ludwig Tracht (Entruper Weg 88, 32657 Lemgo, Email: karl-ludwig.tracht@t-online.de), setzt sich aktiv für die Belange rund um das Projekt der Ortsumgehung Lemgo ein. Wichtige Ansprechpartner in der Angelegenheit sind weiterhin die Bezirksregierung Detmold sowie RegioConsult, vertreten durch Wulf Hahn, und die Rechtsanwaltskanzlei Günther mit Dr. Roda Verheyen und Claudia Rosner.

Aktueller Stand des Planfeststellungsverfahrens

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die Ortsumgehung Lemgo wurde seitens der Bezirksregierung Detmold (Mitteilung von Jürgen Kupsch am 16. September 2025) eine Planänderung erforderlich. Der Vorhabenträger Straßen NRW hat bereits mit der Erstellung der hierfür notwendigen Deckblattunterlagen begonnen. Im Zuge dieser Überarbeitung werden verschiedene Fachbeiträge – unter anderem zum Landschaftsbild und Artenschutz, zur Schall- und Luftschadstoffuntersuchung sowie zur Wasserrahmenrichtlinie – aktualisiert. Aufgrund des Umfangs und der Komplexität der Änderungen wird eine längere Bearbeitungszeit erwartet; die Vorlage der Deckblattunterlagen ist daher erst im zweiten Halbjahr 2026 vorgesehen.

Die Verzögerung bei der Rückmeldung durch die Behörde ist auf krankheits- und urlaubsbedingte Abwesenheiten zurückzuführen.

Weitere Verfahrensschritte und Zeithorizont

Nach Vorlage des Deckblatts mit den von der Bezirksregierung Detmold angekündigten zahlreichen Änderungen ist davon auszugehen, dass eine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit bei neuer oder anderer Betroffenheit erfolgen wird. Anschließend könnte ein Erörterungstermin stattfinden, bevor der Anhörungsbericht an die Planfeststellungsbehörde versendet werden kann. Die Erfahrung zeigt, dass ab diesem Zeitpunkt mindestens ein Jahr bis zur Erstellung des Planfeststellungsbeschlusses (PFB) vergeht. Demnach ist mit einer erheblichen zeitlichen Verzögerung zu rechnen, bis das Verfahren spruchreif wird.

Finanzielle Rahmenbedingungen und Auswirkungen

Die aktuelle Finanzierungsplanung sieht einen zwingend notwendigen Verschub investiver Mittel für Planung und Betriebsdienst vor, was besonders bei der Erhaltung und Fahrbahnsanierung zu einer Erhöhung der bereits bestehenden Unterfinanzierung führen wird. Während die prioritäre Brücken- und Tunnelerhaltung im Bundesautobahnnetz mittelfristig durch Finanzierung aus dem SVIK gesichert ist, besteht für die Fahrbahnerhaltung eine zunehmende Unterfinanzierung. Dadurch können jährlich rund 100 km Autobahnstrecke nicht bedarfsgerecht erhalten werden, was zu einem erhöhten Risiko für verkehrseinschränkende Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen führt.

Im Bundesstraßennetz wirkt sich die Unterfinanzierung aufgrund des schlechten Erhaltungszustands noch schneller und massiver aus. Da Bundesstraßen nicht vom SVIK profitieren, werden die Mittel für Brücken- und Tunnelbauwerke aus den konventionellen Erhaltungsmitteln finanziert. Dies führt zu einem massiven Rückgang der Fahrbahnsanierungen. Der Anteil der erhaltungsbedürftigen Straßenabschnitte wird in dieser Legislatur voraussichtlich von derzeit etwa einem Drittel auf über

die Hälfte anwachsen – das entspricht rund 20.000 km. In vielen Abschnitten muss mit verstärkten Einschränkungen gerechnet werden.

Für Nordrhein-Westfalen weist die Erhaltungsbedarfsprognose 2023 – 2032 für die Jahre 2026 bis 2029 folgende Zahlen aus:

Jahr	Bedarf	Verfügungsrahmen	Defizit
2026	266	153	113
2027	288	168	120
2028	308	179	129
2029	332	176	156

Somit fehlen in Nordrhein-Westfalen jährlich mehr als 40 % der benötigten Mittel für die Erhaltung der Bundesstraßen.

Bundespolitische Rahmenbedingungen und Ausblick

Das Vorhaben B 238 Lemgo – Bad Eilsen befindet sich aktuell auf der „Streichliste“ des Bundesministeriums für Verkehr (BVM). Nach Einschätzung von Dr. Roda Verheyen ist die Baufreigabe und Finanzierungszusage jedoch keine Voraussetzung für die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens. Die Vorhaben sind weiterhin im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) gelistet. Die Streichliste betrifft lediglich die Haushaltslücke im Bundeshaushalt für das Jahr 2025. Sie ist jedoch ein Indiz dafür, dass die öffentlichen Mittel für einen Straßenbau im Umfang des BVWP nicht beziehungsweise nur eingeschränkt zur Verfügung stehen werden.

Dr. Verheyen hat angekündigt, erneut bei der Planfeststellungsbehörde nachzufragen, wie mit dieser Situation umzugehen ist.