



Lemgo, 17.11.2012

Herrn Minister Michael Groschek

Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr

des Landes Nordrhein-Westfalen

Jürgensplatz 1

40219 Düsseldorf

Betr.: Bundesverkehrswegeplan – Neubau der B 238n, Ortsumgehung Lemgo, nördlicher Abschnitt, Projekt-Nummer NW 7503

Ihr Besuch in Lemgo

Sehr geehrter Herr Minister,

mit diesem Brief möchte ich Sie im Auftrag und Namen der Lemgoer Bürgerinitiative „Pro IIsetal“ auf die seit langem umstrittene Planung der Lemgoer Ortsumgehung, nördlicher Abschnitt hinweisen und unsere Argumente gegen den Bau kurz darstellen.

Aktueller Anlass ist, dass die Lemgoer SPD und eine Initiative Lemgoer politischer Mandatsträger aus CDU, SPD und FDP sich vorgenommen hat, Druck auf die aktuelle verkehrspolitische Initiative des Landes auszuüben. Bei der am 25.10.2011 in Ihrem Ministerium beschlossenen Priorisierungsliste ist die Lemgoer Nordumgehung aus guten Gründen in den Wartestand versetzt worden. Man plant, Sie direkt mit dem von Straßen NRW absichtlich hinterlassenem Provisorium am Ende der Westumgehung zu konfrontieren, um dennoch den Bau der OU Lemgo, nördlicher Abschnitt wieder in die Dringlichkeitsstufe zu befördern. Der Rat der Stadt hat bereits am 19.12.2011 einen entsprechenden Brief an Ihren Vorgänger, Herrn Voigtsberger, abgesegnet. Dazu wurde von der CDU Fraktion eine Unterschriftenliste Lemgoer Bürger mit 2000 Unterschriften gesammelt, die ihm überreicht wurde.

Die Bürgerinitiative Pro Ilsetal hat sich im Januar 2004 gegründet als ein Zusammenschluss von Lemgoer Bürgern, die sich mit dem Ratsbeschluss für den extrem siedlungsnahen Neubau der OU (Linienbestimmung zugunsten der Trasse IVb) nicht einverstanden erklärte (siehe auch: www.pro-ilsetal.de , sowie die Power Point CD und unseren Flyer im Anhang). Eine erste Aktivität der Bürgerinitiative war das Sammeln von Unterschriften gegen die OU. Am 1. März 2004 wurde dem Rat der Stadt eine Unterschriftenliste mit mehr als **2600** Stimmen gegen die geplante Trasse übergeben.

Die örtliche SPD Führung wird Ihnen mitteilen, die Realisierung der Maßnahme erhalte große Unterstützung in der Bevölkerung; die Planfeststellung für diese Trasse sei „einigermaßen reibungslos“ zu realisieren. Sie erkennt aber dabei, dass durch die Zerstörung des Naherholungsgebiets im Ilsetal und den neuen Lärm in der bisher unverlärmten Natur **7.500 Menschen** laut Gutachten direkt betroffen sind. Ihr Widerstand erschöpft sich nicht im Leisten von Unterschriften, sondern wird auch mit Sicherheit politisch sein und in einem möglichen Klageverfahren juristisch geleistet werden.

Die Planungsdaten und Verkehrsprognosen für die Straße stammen aus dem letzten Jahrhundert. Die **tatsächliche Entwicklung** der Verkehrszahlen entspricht diesen bei weitem nicht. Beispielsweise zählte das von Straßen NRW beauftragte Büro auf der mit am stärksten belasteten Richard-Wagner-Straße im Jahr 2000 **21.300** Kfz/24h. Die Stadt Lemgo zählte auf Veranlassung der CDU-Fraktion am Freitag, dem 21.12.2012 nur **17.893** Kfz/24h, die Prognose ohne Entlastung durch den Bau der Straße ist **23.700** Kfz/24h, mit Entlastung **18.200** Kfz/24h. Dazu aber **zusätzliche 9.000** Kfz/24h im bislang unberührtem Ilsetal.

Es dürfte in Ihrem Hause mittlerweile bekannt sein, dass in dem Umweltverträglichkeitsgutachten festgestellt wird, dass zahlreiche bedrohte Fledermausarten aus der Roten Liste über die Trasse fliegen, was zu einem schwer lösbaren Konflikt führt, mit dem sich vermutlich mehrere juristische Instanzen beschäftigen werden müssen. Die Realisierung des Straßenbauprojekts wird damit mit Sicherheit sich nicht reibungslos umsetzen lassen, sondern es wird weiterhin in langwierigen Auseinandersetzungen die Sinnhaftigkeit und Umsetzbarkeit der Planung in Frage gestellt werden.

Mit freundlichen Grüßen

Karl-Ludwig Tracht, 1. Vorsitzender

Im Auftrag der Bürgerinitiative Pro Ilsetal e.V.

Anlagen

Anhang zu Konzept und Vorgeschichte:

Die in den 50er Jahren des letzten Jahrhunderts entstandene Idee, die B 238 als schnelle Fernverbindung zwischen Detmold und Rinteln auszubauen, führte in 30 Jahren zur Untersuchung von insgesamt 7 verschiedenen Trassenführungen einer OU im Westen Lemgos, von denen nicht eine einvernehmlich mit den betroffenen Bürgern, **der Politik** und den Trägern öffentlicher Belange zu realisieren war.

Nachdem alle anderen Varianten in der UVS auch von den politischen Gremien der Stadt Lemgo negativ bewertet und im weiteren planerischen Verlauf ausgeschlossen wurden, blieb dann als allerletzte (also sicher nicht als „allerbeste“) Möglichkeit vor der endgültigen Einstellung der Planungen im Linienbestimmungsverfahren die Entscheidung für die jetzt bestimmte Trasse IV b übrig. **Es ist fraglich, ob die Lemgoer Politik wirklich jemals eine OU wollte**, da alle von StraßenNRW geprüften Trassen immer wieder im Rat der Stadt abgelehnt wurden (siehe dazu auch im Anhang die offizielle Stellungnahme des Amts für Stadtentwicklung aus dem Jahr 2002). Die Frage der Sinnhaftigkeit der Planung an sich wurde jedoch seit der Festlegung auf diese Trasse IVb nicht mehr gestellt, obwohl gute Gründe für Zweifel bestehen.

Den öffentlich zugänglichen Plänen ist zu entnehmen, dass der geplante Bau der B238 Ortsumgehung Lemgo ein doppeltes Ziel verfolgt:

1. soll „den Verkehrsteilnehmern zwischen Detmold und der Autobahn A2 nördlich von Rinteln ein durchgehender Straßenzug von Umgehungen von Ortsdurchfahrten zur Verfügung“ stehen.

Bereits jetzt besteht aber mit B 239 und B66 zwischen der Autobahn A2 und Detmold eine Verbindung ohne Ortsumfahrten; anders als in den 70er Jahren ist die A2 zwischenzeitlich 6streifig ausgebaut und verläuft in meist weniger als 15 km Luftlinie westlich parallel zur geplanten B 238 .Es erscheint daher zweifelhaft, dass ein wie in der Projektbeschreibung prognostiziertes Verkehrsaufkommen von 13.000 Kfz / 24h, Lkw-Anteil 11%, überhaupt erreicht werden wird. Es sei denn, die Straße wird als **„Mautvermeidungsstrecke“** vom internationalen LKW-Verkehr parallel zur A2 entdeckt. In der Planung von Straßen NRW wird denn auch eine Belastung der B238n mit nur 9.200 Kfz/24 angenommen

2. „wird es zu einer weitgehenden Entlastung des Ortskernes von Lemgo vom Durchgangsverkehr und auch von **Teilen des Ziel- und Quellverkehrs** kommen“.

Dass eine OU den Ziel- und Quellverkehr entlastet, ist eine verstandesmäßige Zumutung, oder sollen die Autofahrer, weil es so schnell um Lemgo herumgeht, dann doch lieber gleich nach Detmold oder Bielefeld zum Einkaufen fahren?

Der Lemgoer „Innenstadtring“ ist mittlerweile fertiggestellt. Dazu gehören auch die Richard-Wagner-Straße und die Gosebrede. Ziel ist es, den innerstädtischen Verkehr auf wenige Hauptstraßen zu konzentrieren und so die Wohnviertel zu entlasten. Diese beiden Straßen werden weiterhin auch den Durchgangs- und Schwerlastverkehr von der B 1/B 68 (Hameln) in Richtung Detmold/Bielefeld aufnehmen müssen, da der geplante Ausbau der B 66 in Richtung Detmold unwidersprochen ebenso aus der aktuellen Liste gestrichen wurde.

Die eigentlich für 2012 geplante und wieder einmal verschobene Neugestaltung der Gosebrede mit Nachfahrverboten für LKW und Temporeduzierungen sowie die Verwendung von „Flüsterasphalt“ und Temporeduzierungen wird sicher zu einer deutlicheren Entlastung der wenigen Anwohner auf diesen Straßen beitragen ohne zugleich mehr als 7000 Lemgoer Bürger zusätzlich zu belasten.

Denken wir immer noch in den Kategorien der 70er Jahre?