



1

Bürgerinitiative Pro Ilsetal e.V.
c/o Karl-Ludwig Tracht
Entruper Weg 88, 32657 Lemgo
28.04.2016

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat G12
Invalidenstraße 44
D - 10115 Berlin
Stichwort "BVWP 2030"

Stellungnahme zum BVWP 2030, Gesamtprojekt: B238-G10-NW-NI, mit unmittelbarem Bezug zu einem oder mehreren Einzelprojekten B 238 OU Lemgo - (L 712 - B 238 alt); Projekt B238-G10-NW-NI-T1-NW TEIL

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Bürgerinitiative zur Erhaltung des Ilsetals (Organisation) möchten wir zu dem Projekt B238-G10-NW-NI-T1-NW TEIL als Teil des Gesamtprojektes B238-G10-NW-NI unsere Stellungnahme abgeben. Wir beziehen uns auf die PRINS Daten (kursiv).

Unsere Kritik gilt generell den für einen Laien (Bürger) schwer nachvollziehbaren Gewichtungen und intransparenten Berechnungen und Tabellenwerken. Dass Umweltaspekte in der Dringlichkeitseinstufung keine Rolle spielen zeigt leider, dass hier die Politik des „weiter so“ noch das Sagen hat. Damit

werden die Vorgaben des Bundesbaugesetzes §1a (schonender Umgang mit Grund und Boden) nicht eingehalten und der Flächenverbrauch in Deutschland wird weiter vorangetrieben. Das Ziel einer Reduktion auf 30ha Versiegelung/Tag wird nicht erreicht werden. Der Verlust unzerschnittener verkehrsarmer Räume wie dem Ilsetal wiegt hier besonders schwer. Dieser naturnahe Raum hat einen unschätzbaren Wert als fußläufig erreichbares Naherholungsgebiet für Lemgo Nord und damit eine unbedingt erhaltenswerte Funktion.

Allein die Erwähnung der betroffenen Wahlkreise im PRINS zeigt, was dieser Plan vor allem ist: politisch. Seit den 70er Jahren des letzten Jahrhunderts ist diese Straße im vordringlichen Bedarf und wird regelmäßig aktiviert und dann wieder nach hinten geschoben. Nachdem vom Land NRW nur die Hälfte dieser Straße zum BVWP2030 gemeldet werden sollte, gelang es dem örtlichen Bürgermeister dank seines „Netzwerkes“, das Land noch einmal umzustimmen und nun die komplette Trasse zum BVWP 2030 anzumelden.

Gesamtwirtschaftliche Bewertungsdaten liegen nur für das Hauptprojekt vor. Dadurch wird die Wirksamkeit der OU Lemgo nicht konkret beschrieben und im Gesamtprojekt verwässert.

Stellungnahme Gesamtprojekt: B238-G10-NW-NI:

Der Anmeldung zugrunde gelegte Notwendigkeit

„Die B 238 stellt die wichtigste Nord-Süd-Verkehrsachse dar und verbindet die Grund- und Mittelzentren in Lippe untereinander und mit den nördlich angrenzenden Regionen in Niedersachsen und der A 2“

-> Die A2 wird von Lemgo aus vor allem durch die L712 (Ostwestfalenstraße) angebunden. Diese ist als Landesstraße klassifiziert und daher offenbar nicht im Focus; sie ist vollständig ampel- und kreuzungsfrei, teilweise 2+1 spurig ausgebaut und gilt als Hauptzubringer auch für den Schwerlastverkehr aus Lemgo (Industriegebiet West). Die Verknüpfung der OU Lemgo B238 mit der A2 ist auch aus verkehrspolitischer Sicht abzulehnen. So würde weiterer Verkehr auf die B238 geleitet. Nach Norden gibt es ebenso Alternativen (Extertalstraße B239). Die B238 ist durch ihre Ausstattung (keine befestigten Seitenstreifen, äußerst kurvenreich, keine Nothaltebuchten, durchgehende Geschwindigkeitsbegrenzungen, viele Bauernhöfe und somit

viele Ein- und Ausfahrten, landwirtschaftlicher Verkehr, Überholverbote) nicht als Autobahnzubringer geeignet. In der Unfallstatistik 2014 und 2015 liegt sie unter den ersten acht Schwerpunkten in Lippe. Sie verläuft über weite Strecken parallel im Abstand von 10km zur A2. Von der IHK 2015 befragte Unternehmen zur Notwendigkeit des Ausbaus der Straßen sahen keinen aktuellen Handlungsbedarf und forderten nur die Instandhaltung.

„Sie bildet für den nordlippischen Bereich die Hauptverbindung zur Bezirksregierung und Kreisverwaltung in Detmold ...sowie zum Oberzentrum Bielefeld.“

-> das ist leider falsch. Die B238 läuft tangential zu Bielefeld. Die Ostwestfalenstraße L712 ist die Hauptverbindung, die auf Bielefeld zuläuft. Für Nordlippe ist die Alternative über die B514 ebenfalls möglich.

Die Umwidmung der seit Jahrzehnten als Ortsumgehung geplanten Straße neuerdings als **Autobahnzubringer zur A2** und als „Hauptverbindung zur Bezirksregierung und Kreisverwaltung in Detmold“ für die nordlippische Bevölkerung (wie viele Menschen werden davon täglich Gebrauch machen?) ist fachlich niemals begründet worden. Hier gibt es auch eine östliche Alternative über Lemgo - Brake (B66) die sogar kürzer ist und nicht durch das gesamte Stadtgebiet führt. Sinn macht diese Begründung nur als Entlastungsstraße (Mautvermeidung?) für die weitgehend parallel verlaufende A2.

„Durch eine Ortsumgehung Hohenhausen (Prognosebelastung 2020: bis 7.900 Kfz/24h“

-> Hier werden **7900 Kfz** prognostiziert, obwohl in 2005 9243 und in 2010 6462 Kfz gezählt worden sind. Das ist nicht konsistent und damit anzuzweifeln.

„kann die heutige OD nach der im Linienabstimmungsverfahren erstellten Verkehrsuntersuchung vom Oktober 2004 um bis zu 60% (LKW-Verkehr 80%) entlastet werden.“

-> Einerseits bezieht man sich auf eine Verkehrsuntersuchung, auf der anderen Seite geht man von selbst gemachten Netzmodellen aus. Das ist sehr willkürlich und damit anzuzweifeln.

Nach der aktuellen Zählung 2010 fahren 6462 Kfz durch Hohenhausen, bei einer Entlastung 60% PKW und 80% LKW bleiben nur ca. **3600 Kfz** für die OU übrig!!! Widerspruch!

Teilprojekt: B238-G10-NW-NI-T1-NW TEIL

„Das Teilprojekt kann wegen fehlender, eigenständiger verkehrlicher Wirkung nur im Gesamtprojekt bewertet werden“

-> Bei allen 4 Teilprojekten von B238-G10-NW-NI wird unter Begründung der Dringlichkeitseinstufung und NKV auf das Gesamtprojekt verwiesen. Beim Gesamtprojekt findet man dann: Das Projekt ist aufgrund des hohen NKV vordringlich. Das sind sehr wohl unterschiedlich zu bewertende und eigenständige Teilprojekte. Die Nordumgehung Lemgo war z.B. im BVWP 2003 Teil eines anderen Projektes, nämlich NW 8257 (PRINS 2003).

„Der Anmeldung zugrunde gelegte Notwendigkeit.

Die B 238 verläuft zurzeit direkt durch die verkehrlich hoch belastete OD von Lemgo und weist ein hohes Verkehrsaufkommen auf.“

-> Der höchste Anteil ist nach vor Ort Untersuchungen von Straßen NRW der Ziel- und Quellverkehr.

„Die Bebauung reicht teilweise dicht bis an die Straße heran, welche innerhalb der Ortsdurchfahrt nicht so ausgebaut werden kann, dass sie den heutigen städtebaulichen Erfordernissen und der hohen Verkehrsbelastung genügt.“

-> Die Verkehrsbelastung ist, wie unten auch bildlich dargestellt, mittlerweile rückläufig. Alternativen/Verbesserungen/Kreisverkehre zur Verflüssigung des Verkehrs sind nicht ernsthaft verfolgt worden.

„Im Verlauf der Richard-Wagner-Straße kommt es neben der Beeinträchtigung der Wohnbebauung zur Störung der dortigen Schulen hinzu.“

-> Die Fahrbelastungen sind sehr zyklisch. Selbst erstellte Tagesganglinien und Beobachtungen zeigen, dass der Hauptverkehr bis Schulbeginn vorbei ist und nach der Schule erst als Feierabendverkehr wiedereinsetzt. Die Umsetzung des Tempo 30 vor Schulen ist hier nicht mit eingeflossen. Letztendlich würde durch die neue Umgehungsstraße der Verkehr verschoben und bisher ruhige Bereiche verlärmert werden, z.B. die Kindergärten Dewitzstrasse/Maulwurfshügel und das Krankenhaus St. Loya.

„Im Bereich Herforder Straße/Gosebrede kommt es nach der SVZ 2010 mit 21.900 Kfz/Werktag zu erheblichen

Beeinträchtigungen der Wohnqualität der unmittelbaren Wohnanlieger durch Lärm- und Schadstoffemissionen.“

-> Die Aussage im PRINS SVZ 2010 mit 21.900 Kfz/Werktag“ ist falsch. Die Zählung von Straßen NRW 2005 ergab 21.798Kfz und in 2010 wurden nur 19.982Kfz auf der Gosebrede gezählt. Die Zählung der Stadt Lemgo auf der Verlängerung der Gosebrede (der Richard-Wagner-Straße) ergab 2012 17893 Kfz. Das der aktuellen Planung zugrundeliegende Gutachten von Straßen NRW (Wolters und Partner, 1996) stellt fest: „Dabei darf nicht verkannt werden, dass es sich in jedem Fall um Hauptsammelstraßen im Siedlungsgefüge der Stadt Lemgo handelt, deren Verkehrsfunktion zwangsläufig im Vordergrund bleiben wird. Aufgrund der hohen Wohndichte der anliegenden Quartiere und der notwendigen radialen Erschließungsfunktion für den Ortskern müssen die **Anwohner ganz unabhängig von der Wirkung einer Umgehungsstraße sich mit dem Leben an einer Stadtstraße zwangsläufig arrangieren.**“ Dadurch wird die immer wieder von der Politik und Presse geforderte notwendige Entlastung der Anwohner als Illusion dargestellt!

„Gleichzeitig sind zahlreiche Querungsbezüge im gesamten Straßenverlauf (Einkaufen, Schule, Besuche) gestört, und es kommt zu Konflikten zwischen dem Ziel- und Quellverkehr und dem durchfließenden Verkehr.“

-> Der Anteil des Durchgangsverkehrs ist nach vor Ort Messungen von Straßen NRW gering. Die Hauptkonflikte entstehen also zwischen den mengenmäßig höheren Ziel- und Quellverkehren. Durch Rückbau der Gosebrede und Richard-Wagner-Straße, teilweise Tempo 30, Verbreiterung der begleitenden Fuß- und Radwege und intelligente Ampelanlagen ist bereits das Mögliche getan.

„Durch die vorhandene Straßencharakteristik entstand ein Sicherheitsdefizit der vorhandenen B 238, dies zeigt sich an den Unfallsituationen und -häufigkeiten (2009 bis 2011 insgesamt 47 Unfälle in der OD)“

-> Die Aussagen zum „**Sicherheitsdefizit**“ an der B238 alt sind verkürzend, nicht zeitaktuell und daher irreführend. Auf der innerstädtischen B238 ist letztmalig 2011 ein Unfallschwerpunkt dokumentiert worden. Stattdessen sind gerade auf der neu gebauten Süd- und Westumgehung erhebliche Unfallzahlen, auch mit Todesopfern zu beklagen. 2012 lag hier einer der kreisweiten Unfallschwerpunkte. Eine

Fortführung dieser Trasse im Norden bedeutet also weitere Unfallgefährdungen.

Weitere dokumentierte **Unfallhäufungsstellen** an der B238 Lemgo-Hohenhausen lagen seit 2011 **ausschließlich an den außerörtlichen Abschnitten**, nicht an den innerörtlichen Straßen. Die Hauptunfallursachen sind laut Polizeistatistik Alkohol/Drogen, Geschwindigkeit und Vorfahrt. Diese Probleme dürften durch eine Ortsumfahrung mit dazu gehörigen Auf- und Ausfahrten nicht gemindert und z.T. sogar erhöht werden. (Quelle: Polizei NRW, 2012)

„Die bereits fertig gestellten Ortsumgehungen von Lemgo (B 66n Südumgehung, B 238 Westumgehung) können ihre volle verkehrliche Entlastungswirkung erst mit Fertigstellung des Nordabschnittes entfalten.“

->. Die fertig gestellten Umgehungen haben ihre Funktion als Umfahrung der Stadt Lemgo im Streckenverlauf der sehr gut ausgebauten Ostwestfalenstrasse in Ost-West-Richtung und sind unabhängige eigenständige Projekte. Ein weiterer Lückenschluss ist für ihre volle Nutzung nicht erforderlich. Der Verkehr aus Richtung B66 (Hameln und B1) mitten durch Lemgo bleibt jedoch weiterhin unbeeinflusst. Die Entlastungswirkung dort bemisst PRINS mit 11000 statt 12000 Kfz auf der Hamelner Straße. Das ist unmerklich und irrelevant.

Prognosen stimmen nicht, Entwicklung rückläufig

Die der Planung zugrundeliegenden Verkehrszahlen aus 2000 wurden nicht aktualisiert und den realen Messungen angepasst. Die Prognosen und daraus gefolgerten Notwendigkeiten sind daher nicht belastbar.

Die wichtigste verkehrspolitische Kenngröße, der Anteil des Durchgangsverkehrs fehlt. Lediglich die OU Hohenhausen wird im Gesamtprojekt textlich mit einer Entlastung von 60% (Verkehrsuntersuchung vom Oktober 2004) erwähnt.

Die widersprüchlichen Aussagen zwischen den vor Ort gemessenen und daraus prognostizierten Entlastungen (Kennzeichenerfassung etc.) von Straßen NRW und den Bewertungsprognosen vom Bund aus so genannten Netzmodellen sind leider immer noch nicht geklärt. Während Straßen NRW hier laut Gutachten 26% Entlastung sieht, aktuell 24% (Lärmaktionsplan Lemgo 2013), geht der Bund von 60%

aus. Einerseits bezieht sich der Bund dann wieder doch auf örtliche Verkehrsuntersuchungen von 2004 (siehe Hohenhausen) auf der anderen Seite (Lemgo) geht er von selbstgemachten Entlastungsprognosen seiner Netzmodelle aus.

Spätere Untersuchungen von Ortsumfahrungen haben gezeigt, dass in 90% der Fälle die angestrebte Entlastung nicht eintrat (BUND). In Lemgo kann man auf Grund dieser Ausgangssituation sehr sicher sein, dass man am Ende zu dieser peinlichen Mehrheit gehört. War doch seit 30 Jahren die Devise der lokalen Politik: Am besten keine OU, um aber nicht am Pranger zu stehen, taktierte man: Bitte nicht diese oder jene Trasse, sucht mal eine andere. Auf diese Weise wurden insgesamt 13 mögliche Linien vom Stadtrat verworfen und endlich, nach Wechsel der regierenden Partei und in der Not, dass nur die Null Variante übrigblieb, die 14., weil letztmögliche und schon deshalb sicher nicht die beste gewählt.

Die Prognosen der Verkehrszunahme von Straßen NRW aus dem Jahr 2000 sind nicht eingetroffen. Auch für die Rintelner Straße in Höhe Krankenhaus: Prognose 2015 = 16500 Kfz, Zählungen 2000: 15200 Kfz, 2005: 15418 Kfz, 2010: 13200 Kfz ist die Annahme falsch. Die Entwicklung ist also rückläufig.

Der Bund geht davon aus, dass die Nordumgehung Lemgo in **2030 mit 14.000** Kfz belegt ist. Die innerstädtische Straße soll mit 9.000 Kfz belegt sein. Also müssten im Bezugsfall nahezu 25.000 Autos auf der innerstädtischen Straße fahren. In 2010 sind jedoch nur 19982 Fahrzeuge auf der Gosebreite gezählt worden, 2005: 21798 Kfz, also auch rückläufig. Die Prognose für die Nordumgehung für **2015 betrug nur 9200** Kfz!??

Die Verkehrsprognose im Referentenentwurf zum BVWP 2030 zeigt auch rückläufige Entwicklungen im regionalen Verkehrsaufkommen. Somit ist nicht nachvollziehbar, warum trotz prognostiziertem und reellem Rückgang hier noch mit Wachstum gerechnet wird. Damit müssen wir auch **sämtliche NKV Berechnungen in Frage stellen**.

Der Einfluss der Maut auf allen Bundesstraßen ab 2018 ist nicht in Bezugsfall eingeflossen

Synopsis von Realität und Fiktion:

Kfz auf Gosebrede und Richard-Wagner Straße (Quellen: Straßen NRW, Stadt Lemgo, CDU Lemgo, BI Pro Ilsetal)			
Jahr	Gosebrede	Rich.-Wagner Str.	Nordumgehung
2000	22500	21300	freie Landschaft
2005	21798	15600	freie Landschaft
2010	19982	17893	freie Landschaft
2015 <i>aktuell</i>		19620	freie Landschaft
Prognose ohne Nordumgehung			
2015	25000	23700	freie Landschaft
Prognose mit Nordumgehung			
2015	18500	18200	zerstörte Landschaft 9200

T1, 2.8 Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B)

„Neubauprojekt mit Trassierung nordwestlich um Lemgo durch einen weitgehend landwirtschaftlich genutzten Raum bis in den besiedelten Bereich von Eben-Ezer. Die Maßnahme tangiert den Talraum der Ilse, der als Naturschutzgebiet und gesetzliches Überschwemmungsgebiet der Ilse ausgewiesen ist. Eine Querung der Ilse erfolgt nicht. Konflikte mit der Schutzgebietsausweisung entstehen laut Länderangaben nicht.“

-> Die „Länderangaben“ sind nachprüfbar falsch:

In allen vorliegenden gutachterlichen Bewertungen, z. B. der **„raumbezogenen Empfindlichkeitsuntersuchung“** (Kortemeier und Brokmann, 1999) wird auf die sehr hohe Empfindlichkeit sämtlicher Schutzgüter (Boden, Wasser, Biotope, Landschaftsbild, Mensch/Erholung und Kulturelles Erbe im Trassenverlauf der NU Lemgo hingewiesen und sachlich begründet.

Während 2003 in NW7503 noch steht: „Im Teilkorridor bei Lemgo sind die hohen Umweltrisiken ebenso durch LSG Ausweisungen begründet“ wird jetzt das Umweltrisiko auf gering gestuft.

„Weitere Konflikte zu den betrachteten Umweltkriterien bestehen nicht.“

-> Die von Straßen NRW initiierte **faunistische Untersuchung** (Arbeitsgemeinschaft Biotopkartierung, Hadasch u. A., 2009) im Trassenverlauf nördlich von Lemgo ergab eine Vielzahl von Konflikten durch die Trassenplanung. Hervorgehoben sei die wissenschaftlich exakte Kartierung einer ungewöhnlich dichten **Fledermauspopulation** im Bereich der Ilse und der Fischeiche, in der neben zahlreichen bedrohten auch drei akut gefährdete und daher höchsten Schutz genießende Fledermausarten entdeckt wurden. Ausführlich wird im Gutachten die hohe Gefährdung durch den entstehenden Verkehr diskutiert Dieser Konflikt wird im PRINS nicht erwähnt, gefährdet er doch das ganze Projekt.

Tabelle der Fledermausarten im Untersuchungsgebiet:

Tabelle 4.2: Planungsrelevante Fledermausarten im Untersuchungsgebiet

Deutscher Name	Wissenschaftlicher Name	AS	FFH	Rote Liste		Status in NRW	Ez
				BRD	NRW		
Bartfledermaus	<i>Myotis mystacinus/brandtii</i>	§§	IV	3/2	3/2	S / W	g/u
Breitflügelfledermaus	<i>Eptesicus serotinus</i>	§§	IV	V	3	S / W	g
Fransenfledermaus	<i>Myotis nattereri</i>	§§	IV	3	3	S / W	g
Großer Abendsegler	<i>Nyctalus noctula</i>	§§	IV	3	1	S / D / W	u
Kleinabendsegler	<i>Nyctalus leisleri</i>	§§	IV	G	2	S / W	u
Rauhautfledermaus	<i>Pipistrellus nathusii</i>	§§	IV	G	1	S / D	g
Wasserfledermaus	<i>Myotis daubentonii</i>	§§	IV	*	3	S / W	g
Zweifarbflügelmaus	<i>Vespertilio murinus</i>	§§	IV	G	1	S / D	g
Zwergfledermaus	<i>Pipistrellus pipistrellus</i>	§§	IV	*	*N	S / W	g
	<i>Myotis spec.</i>	§§	IV	2-3	2-3		
	<i>Plecotus auritus/austriacus</i>	§§	IV	V/2	3/R	S / W	g/s

AS: Artenschutz; §§ = streng geschützt (gemäß § 10 Abs. 2 Nr. 9 bis 11 BNatSchG (MUNLV 2008)).

FFH: Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie der EU; II: Art des Anhangs II der FFH-Richtlinie; IV: Art des Anhangs IV der FFH-Richtlinie.

Rote Liste: BRD: Stand 1997; NRW: Stand 1999; 2: stark gefährdet; 3: gefährdet; G: Gefährdung anzunehmen, aber Status unbekannt; I: gefährdete wandernde Art; N: Einstufung dank Naturschutzmaßnahmen; R: durch extreme Seltenheit gefährdet V: Vorwarnliste; *: nicht gefährdet

Zitat S.39:

Durch die Kreuzung der Flugkorridore von Fledermäusen mit der geplanten Straße werden vor allem für die strukturgebunden fliegenden Arten erhebliche Kollisionsrisiken erzeugt.

Sechs der zehn nachgewiesenen Arten weisen ein stark oder überwiegend strukturgebundenes Flugverhalten auf, sind also einem besonderen Kollisionsrisiko durch den Verkehr ausgesetzt.

Es sind nur wenige Fälle von Kollisionen von Fledermäusen und Fahrzeugen bekannt, bei denen die Fahrzeuggeschwindigkeit ermittelt wurde (HAENSEL et al. 1996), so dass es momentan nicht möglich ist, eine Maximalgeschwindigkeit zu bestimmen bis zu der Fledermäuse durch Fahrzeuge nicht gefährdet werden. Genauso wenig gibt es bis dato Untersuchungen, die es ermöglichen würden, allgemein das Kollisionsrisiko abzuschätzen. Aufgrund der Echoortung ist die Reichweite des „Hörbildes“ sehr begrenzt. NEUWEILER (1993) geht von unter 20 bis maximal 50 bis 60 m aus; dies ist vor allem abhängig von der Fledermausart und ihrem Rufverhalten (niedrigere Frequenzen reichen weiter als hochfrequente Rufe gleichen Schalldrucks). Da der ausgesandte Ultraschall überwiegend nach vorne gerichtet ist, können Fledermäuse bewegte Objekte, die von der Seite oder von hinten kommen, nicht wahrnehmen. Dadurch muss davon ausgegangen werden, dass zum einen an vorhandenen Flugstraßen, die durch Verkehrswege zerschnitten werden, ein sehr hohes Kollisionsrisiko besteht und zum anderen dass über der Trasse jagende Fledermäuse durch schnell fahrende Fahrzeuge gefährdet werden.

Das Kollisionsrisiko für Fledermäuse wird bei langsam fahrenden Fahrzeugen (unter 50 km/h) als eher gering eingeschätzt.

Schutzmaßnahmen sind vor allem in den Bereichen mit hohen und sehr hohen nachgewiesenen Fledermausaktivitäten sowie nachgewiesenen gerichteten Flugbewegungen, die die geplante Trasse queren, notwendig.

Viele Fledermausarten meiden Lichtquellen. Arten wie *Breitflügelfledermaus*, *Großer Abendsegler*, *Kleinabendsegler*, *Rauhaut-* und *Zwergfledermaus* hingegen machen in ihrer Nähe Jagd auf angelockte Insekten und geraten in Gefahr, mit Fahrzeugen zu kollidieren (FGSV 2007).

Auch schützenswerte Brutvögel wie der Rotmilan und die Feldlerche werden stark gefährdet. (Die Vogelliste der Gutachter ist unvollständig, Eigenbeobachtung durch Anwohner haben eine mehrfach größere Zahl an seltenen und schützenswerten Vögeln erbracht)

Zitat S.32:

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass mindestens die planungsrelevanten Arten *Feldlerche*, *Kiebitz*, *Kolkrabe*, *Mäusebussard*, *Rauchschwalbe*, *Rotmilan*, *Turmfalke* und *Weißstorch* Nahrungsraum verlieren werden, die *Feldlerche* verliert sogar einen Brutplatz.

Als hoch empfindlich eingestuft werden die vorhandenen Quellen und die mögliche **Grundwasserbelastung** in den Ilseauen. Die Karte der Verschmutzungsgefährdung der Grundwasservorkommen in NRW weist eine kritische

Gefährdung im Untersuchungsgebiet durch Kontakt mit verschmutzten Oberflächenwässern aus. Aus dem Ilsetal beziehen die Stadtwerke Lemgo einen Großteil des Trinkwassers!

Die Trasse **durchschneidet sehr wohl ein Naturschutzgebiet**, das des unteren Radsieks und der Düsterntwete auf einer Strecke von 200m.

„Die Maßnahme tangiert den Talraum der Ilse, der als Naturschutzgebiet und gesetzliches Überschwemmungsgebiet der Ilse ausgewiesen ist.“

-> Tangieren ist falsch. Zum Zeitpunkt der Planerstellung 08.04.2011 war abzusehen, dass es Hochwasserschutzpläne geben wird. Die Phantasielinie die im aktuellen Straßenplan von Straßen NRW vom März 2011 eingezeichnet ist, hat jedoch nichts mit der Hochwasserschutzlinie die seit zwei Jahren gilt (22.05.2014) zu tun. Der Schutzraum des 100jährigen Hochwassers wird zerschnitten. Nach §76 WHG sind Überschwemmungsgebiete als in ihrer Funktion als Überschwemmungsgebiete zu erhalten. Das ist nicht in die Bewertung mit eingeflossen und würde sie weiter nach unten ziehen.

Schutzgut bebaute Umwelt: Kulturelles Erbe, Mensch/Erholung: Die Bewertung mit hoher Empfindlichkeit als Schutzgut im westlichen Auenbereich der Ilse, dem Bereich um **einen historisch bedeutsamen Mühlenstandort, die frei in der Landschaft stehende und sie prägende Steinmühle** am Entruper Weg, des Radsieks und des Sellsieks wird verschwiegen.

Zitat Kortemeier u. Partner: Aus den dichtbesiedelten Wohnquartieren im Norden Lemgos (6000 Menschen) heraus erfolgt Freizeitnutzung (Kleingartenanlage, Spazierwege und Jogging/Walking etc.) und die großen öffentlichen Anlagen (St. Loya, Klinikum, Eben-Ezer) haben den Freiraum mehr oder weniger in ihr Nutzungsgefüge integriert. Laut Stellungnahme des Amtes f. Stadtentwicklung (Schmersal, 2000) wird für **7500 Menschen** aus den bevölkerungsstarken nördlichen Wohngebieten durch die außerordentlich siedlungsnahe Führung der Trasse der Zugang in das Naherholungsgebiet Ilse- und Radsiekniederung behindert. Vorhandene Wege werden

gekappt oder umwegig neu geführt (Steinmüllerberg - NSG Radsiek).

Im Gutachten (Kortemeier u. Partner)) wird eine **erhebliche Lärmbelastung** für die neue Trasse prognostiziert, zumal derzeit nur eine minimale Lärmbelastung besteht.

„Die Wohnqualität in den nördlichen Siedlungsbereichen wird erheblich verschlechtert. Insbesondere durch Verlärmung der Gärten und Freibereiche, die in den wärmeren Jahreszeiten wichtige Lebens- und Erholungsräume darstellen. Selbst wenn die Richtwerte bezüglich Tag- und Nachtwerten für Wohngebiete eingehalten werden sollten, ist der Kraftfahrzeuglärm gerade in einer unvorbelasteten Situation in den Freibereichen sehr störend. Die Entfernungen zu diesen Wohnsiedlungen oder anderen wichtigen Einrichtungen betragen ca.:

- Siedlung Stönebrink:	60 m
- Klinikum Lippe, Freibereiche:	230 m
Gebäude:	450 m
- Krankenhaus St.Loyen, Freibereich:	0 m
Gebäude:	70 m
- Siedlung Musikviertel:	120 m
- Baudenkmal Steinmühle:	50 m
- Siedlung Gosebrede:	200 m
- Kleingärten:	0 m
- Kindergarten Dewitzstraße:	130 m
- Siedlung Alter Knick:	240 m
- Siedlung Sommerhäuschenweg:	300 m
- Siedlung Balsterhöhe:	300 m

Einzelne Gebäude sind noch stärker betroffen, da sie z. T. unmittelbar an der Trasse stehen (Amt für Stadtentwicklung, 2000)

Gemäß der im Linienbestimmungsverfahren erstellten Verkehrsuntersuchung soll für die am stärksten betroffene Straße **Gosebrede keine spürbare Lärmentlastung** (26% weniger Verkehr) erreicht werden. Erst ab einer 50%igen Entlastung darf man überhaupt von einer wahrnehmbaren Lärminderung auszugehen.

1.7 Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A)

In der Nutzen-Kosten-Analyse werden Reisezeitgewinne mehrfach gerechnet und daher überdimensioniert einbezogen.

Dieser Anteil macht in diesem Projekt die Hälfte des monetären Nutzens aus und ist daher zweifelhaft. Allein 30 Mio.€ bilden Einsparungen der Reisezeit unter 1 Minute und sind damit auf jeden Fall zu vernachlässigen. Für die OU Lemgo B238n wird der prognostizierte Nutzen unter 5 Minuten liegen, je nach Höchstgeschwindigkeit sogar noch niedriger. Für den Verkehr in die Stadt wird die Beschleunigung unter 5 Minuten betragen und somit keine spürbare Veränderung eintreten.

Städtebauliche und Raumordnungsbelange stehen im PRINS System über Umweltauswirkungen.

Auch der implizite Nutzen bewertet Reisezeitgewinne, die dadurch mehrfach gewichtet sind. Dass der implizite Nutzen den Umstieg von Bahn auf KFZ positiv wertet, widerspricht den Umweltzielen des BVWP und ist somit kontraproduktiv.

Die ökologische Bilanz der Nutzen-Kosten-Analyse fällt negativ aus, da bei den Emissionen ein **Minus von 1,1 Mio.€** zu Buche schlägt (2,1 Mio.€ Abgasbelastungen minus 3,2 Mio.€ Treibhausgase)

Durch das prognostizierte Tempo 30 an den Schulbauten der Richard-Wagner-Straße (laut Verkehrsministerbeschluss) werden hier Lärm und Abgase weiter sinken.

Der aus Anwohnersicht zentrale Wert der Geräuscentlastung liegt in der Bilanz bei lediglich 3,5 Mio. (2% des Gesamtnutzens) und zeigt eine starke Neubelastung außer Orts. Dies ist kein hinreichender Wert, der einen Neubau rechtfertigt. „Für eine physikalische Lärmreduzierung um 3db(A) - das ist Pegeldifferenz, die gerade eben noch hörbar ist - ist eine Halbierung der Verkehrsmenge erforderlich. Eine physiologische Halbierung des Verkehrslärms erfordert eine Pegelreduzierung um ca. 10dB(A), d.h. einer Minderung um 90% auf 10% der Verkehrsmenge“ (Amt für Stadtentwicklungsplanung, 13.04.2000). Das wird in Lemgo nicht erreicht werden.

Zu kritisieren ist hier auch die mangelnde Transparenz der Daten: Informationen zu Lärmimmissionen fehlen ebenso wie eine Aufschlüsselung der Werte für die Teilprojekte.

2.4 Der Anmeldung zugrunde gelegte Alternativenprüfung

„Von 12 untersuchten Varianten wurde die aus Sicht der Umwelt, des Städtebaus und des Verkehrs die insgesamt günstigste Linie zwischen der Einmündung der L 712n in die B 238 und der B 238 südlich von Eben-Ezer gewählt.“

-> „**Aus o.g. Gründen wird aus städteplanerischer Sicht die Null Variante empfohlen, also ein Verzicht auf die nördliche B238n.**“ Dieser Einschätzung des Amts für Stadtentwicklung zur Variantenbewertung gibt es nichts mehr hinzuzufügen.

2.10 Städtebauliche Beurteilung (Modul D)

Diese neu erfundenen Kenngrößen (Straßen/Flächen/Sanierungseffekte) sind in diesem Projekt nicht nachvollziehbar. Das kann auch nicht geschehen denn: „...die Verkehrsmengen bleiben so groß, dass etwa Rückbaumaßnahmen zur Verbesserung der Wohnqualität und weitere Verkehrssicherungsmaßnahmen kaum möglich sind“ (Amt für Stadtentwicklungsplanung, 13.04.2000). Mit dem schon umgesetzten Radverkehrskonzept, ist das Potential weitestgehend ausgeschöpft. Lärmverminderung durch offenporigen Asphalt (bringt mehr Lärmreduzierung als 26% Entlastung), durchgängig Tempo 30 und ein Nachtfahrtverbot für LKW sind in jedem Fall anzustreben. Ein Gymnasium wurde vor zwei Jahren, unabhängig von der Umgehungsstraße, grundsaniert.

Negative Sanierungs- und Straßenraumeffekte werden gänzlich verneint. Dies ist insbesondere für die L958 Entruper Weg in Frage zu stellen: Dort wird durch den geplanten Kreislauf eine neue Einfahrt in die Innenstadt etabliert und neuer Verkehr induziert werden. Verschlechterungen durch weitere Gewerbeansiedlungen am Entruper Weg sind absehbar. Ist doch bereits ein neuer Supermarkt mit 96 Parkplätzen am unbelasteten Stadtrand nahe am geplanten Kreisverkehr entstanden. Der induzierte negative strukturelle Effekt muss hier auch berücksichtigt werden.

Weitere negative Effekte entstehen für die an der Neubautrasse anliegenden Wohnviertel im Norden der Innenstadt (siehe auch NKA-Geräuschbelastung). Dies müsste als negativer „Sanierungseffekt“ klar beziffert werden.

Sinkende Einwohnerzahlen sind nicht berücksichtigt worden. Gerade der nordlippische Bereich wird hier starke Rückgänge zu verzeichnen haben. Im Kalletal wird die Bevölkerung im Zeitraum 2010-30 auf 86,2% und im Extertal auf 81,3% zurückgehen. In Lemgo rechnet man mit einem Rückgang auf

92,4%, bei gleichzeitiger Umkehrung der Alterspyramide.

Vor diesen Hintergründen lehnen wir den Bau der Nordumgehung Lemgo ab und plädieren für die Null Variante sowie ein Bündel städtebaulicher Verbesserungen.

Mit freundlichen Grüßen

Karl-Ludwig Tracht
Im Auftrag der Bürgerinitiative Pro Ilsetal e.V.

**Nachrichtlich: Herrn Minister Michael Groschek
Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und
Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen
Jürgensplatz 1
40219 Düsseldorf**