



Ortsverband Lemgo  
Papenstr. 3  
32657 Lemgo  
[gruene-lemgo@web.de](mailto:gruene-lemgo@web.de)

Lemgo, den 2. Mai 2016

## Stellungnahme zum Bundesverkehrswegeplan 2030

Gesamtprojekt B 238 Lemgo-Bad Eilsen (B 66-A 2) -

Nr. B 238-G10-NW-NI

Teilprojekt B 238 OU Lemgo - (L 712 - B 238 alt)

Nr. B238-G10-NW-NI-T1-NW

**Zusammenfassung: Der Bau der B238 Ortsumfahrung Lemgo und die Einstufung in den Vordringlichen Bedarf werden abgelehnt. Stattdessen sind wirksame Maßnahmen zur Lärminderung auf der bestehenden B238 im innerstädtischen Verlauf durchzuführen .**

### **„Begründung der Notwendigkeit“ 1.2/2.2**

**Insgesamt ist das Vorhaben unzureichend begründet.** Nachvollziehbare Daten zu Verkehrsströmen und Tagesspitzen, Anteil des Durchgangsverkehrs, konkreten Lärmwerten und -prognosen, Alternativmaßnahmen und Be-/Entlastungen fehlen.

**Verfehlte Einordnung der B238 OU Lemgo als Autobahnzubringer:** Der BVWP definiert die OU Lemgo als Verbindung zur A2. Dies bedeutet eine Nutzung als Ausweichstrecke von und zur A2, also eine Intensivierung des Verkehrs auf der B238 insbesondere durch Schwerlastverkehr. Dieser induzierte Verkehr wird nicht klar beziffert. Er würde etwaige Reisezeitgewinne wieder aufheben.

Die Aussagen zur Notwendigkeit der Anbindung OU Lemgo-A2 sind nicht nachvollziehbar. Der LKW-Verkehr aus Lemgo hat bereits einen Zubringer im Westen (L 712). Die B238 ist auch **nicht die „Hauptverbindung“** von Nordlippe nach Bielefeld oder Detmold. Nach Bielefeld führen von Nordlippe v.a. die B514 und die A2, dazu die L712 mit Zufahrt im Raum Bad Salzuflen. Nach Detmold führt auch die B66n über Brake ohne Nutzung der B238 in Lemgo.

Die Behauptung, die B 66n Südumgehung und B 238 Westumgehung würden „ihre **volle verkehrliche Entlastungswirkung** erst mit Fertigstellung des Nordabschnittes entfalten“, ist nicht stichhaltig. Vielmehr verbinden diese Straßen die

Ostwestfalenstraße als Ost-West-Achse um Lemgo und nach Detmold. Der aus Süden stammende Verkehr fährt weiterhin durch die Innenstadt - dies zeigen die zwischen Bezug und Plan unveränderten Werte entlang der Achse Bruchweg /Bismarckstr. /Hamelner Str. (B66). Die aktuelle Entwicklung Lemgos geht Richtung Süden mit Hochschule OWL und Innovationscampus. Die entsprechenden Wegeverbindungen benötigen keine Nordumfahrung.

Selbst einheimische Firmen sehen keine Notwendigkeit zum Bau der OU Lemgo: In der „IHK-Standortumfrage 2015 – Regionalauswertung Lemgo“ wird für das regionale und überregionale Straßennetz „hohe Zufriedenheit“ ermittelt.

**Viel zu geringe Entlastungswirkung:** Das Linienbestimmungsverfahren und der Lärmaktionsplan Lemgo (2013) sehen nur geringe Verkehrsentlastungen (24-26%) und damit geringe Lärminderungen (1,5 db/a) auf den betroffenen Strecken. Erst ab einer 50%-igen Entlastung (ca. 3db/a) wäre aber von einer wahrnehmbaren Lärminderung auszugehen. Andere Maßnahmen zur Lärmentlastung im Bestand werden nicht betrachtet. Neue Belastungen sind an der L 958 (Entruper Weg) entgegen der Aussagen im BVWP zu erwarten.

Auch die im BVWP enthaltene **Verkehrsprognose 2030** (S.56) rechtfertigt keinen neuen Straßenbau. Sie weist für den Kreis Lippe einen Rückgang (**minus 10-0%**) gegenüber 2015 aus.

**Der Verkehr geht zurück – überzogene Prognosen:** Reale Zahlen stagnieren oder gehen zurück. Zur Begründung der Umfahrung wurde 2004 von Straßen.NRW eine Steigerung auf 25.000 KfZ für 2015 im Bereich Gosebrede prognostiziert. Laut Verkehrsstärkenkarte NRW 2010 sind es hier nur 19.982 KfZ (DTV). Der BVWP enthält hier zudem einen redaktionellen Fehler: Der als „SVZ 2010“ angegebene Wert von 21.900 (eigtl. 21.798) stammt aus dem Jahr 2005. Er bestätigt den Rückgang des Verkehrsaufkommens.

Die anderslautenden Schätzungen des BVWP (Planfall) sind demgegenüber unrealistisch. Dies gilt z.B. für die Prognose von nur 3.000 KfZ am Ortseingang Herforder Str., der z.Zt. laut Lageplan von 20.000 KfZ durchfahren wird und auch im Planfall ein Einfallstor nach Lemgo sein wird.

**Grundsätzlich zu bemängeln: die fehlenden Daten zum Verkehrsaufkommen (z.B. Anteil Durchgangsverkehr/Ziel- und Quellverkehr, keine Tagesganglinien).** Andere Quellen beweisen den hohen Anteil des Ziel- und Quellverkehrs in Lemgo; 11.949 Ein- und 10.107 Auspendler<sup>1</sup> deuten auf eine auch künftig starke Nutzung der innerstädtischen Straßen hin.

**Irreführende Aussagen zum „Sicherheitsdefizit“ an der B238 alt:** Auf der innerstädtischen B238 lag letztmalig 2011 ein Unfallschwerpunkt. Stattdessen gibt es gerade auf der neuen Süd- und Westumfahrung erhebliche Unfallzahlen, auch mit

---

<sup>1</sup> Kreis Lippe: Pendlerbewegungen in Lippe (Februar 2016).

[http://geo.kreislippe.de/fileadmin/Texte/Pendlerbewegungen\\_Lippe.pdf](http://geo.kreislippe.de/fileadmin/Texte/Pendlerbewegungen_Lippe.pdf) (22.4.2016).

Todesopfern. 2012 war dies einer der kreisweiten Unfallschwerpunkte. Eine neue Trasse im Norden bedeutet also weitere Gefährdungen.

Unfallhäufungsstellen an der B238 lagen seit 2011 ausschließlich außerorts<sup>2</sup>. Hauptunfallursachen sind laut Polizeiangaben Alkohol/Drogen, Geschwindigkeit und Vorfahrt. Diese Probleme dürften durch eine Ortsumfahrung mit Auf- und Ausfahrten und höheren Geschwindigkeiten eher noch verstärkt werden.

### **Nutzen-Kosten-Analyse (1.7)**

Die Nutzen-Kosten-Analyse ist zu hoch angesetzt und zeigt kaum relevanten Nutzen für Anwohner und Umwelt.

**Reisezeitgewinne sind irrelevant:** Prognostizierte Gewinne beruhen vor allem auf Reisezeitgewinnen, davon mind. ein Drittel (30 Mio€) unter 1 Min. und damit zu vernachlässigen– zumal sich der Zeitgewinn auf einer Streckenlänge der B238 von 34,4 km darstellt. Einsparungen unter fünf Min. rechtfertigen i.A. keinen Straßenneubau. Der angegebene NKA-Wert von 4,5 ist als zu optimistisch anzusehen.

Auch der „implizite Nutzen“ berücksichtigt Reisezeitgewinne, die dadurch mehrfach gewichtet sind. Dass der implizite Nutzen den Umstieg von anderen Verkehrsmitteln auf KfZ positiv wertet, widerspricht den Umweltzielen des BVWP und ist daher höchst fragwürdig.

**Die ökologische Bilanz der NKA fällt wegen höherer Treibhausgasemissionen negativ aus.**

**Kaum Lärmentlastung:** Die für Anwohner relevante Geräuscentlastung beträgt nur 2% des Gesamtnutzens (3,5 Mio) mit einer starken Neubelastung außerorts. Das rechtfertigt keinen Neubau.

Zu kritisieren ist die **mangelnde Transparenz:** Die NKA-Analyse berücksichtigt nur das Gesamtprojekt, ohne Werte für die Teilprojekte. Es fehlen Angaben zur tatsächlichen Lärmbelastung und zur erwarteten Änderung durch den Bau der OU Lemgo. Weder Umweltprüfung noch städtebauliche Beurteilung enthalten belastbare Daten über betroffene Anwohner in Lemgo.<sup>3</sup>

### **Umwelt- / Naturschutzfachliche Beurteilung (1.8 – 2.8)**

**Die OU Lemgo verletzt die Umweltziele des BVWP:** Emissionsreduktion, Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft und des Flächenverbrauches, Erhalt unzerschnittener Räume. Noch 2003 wurde die OU Lemgo (BVWP: NW7503) mit „hohen Umweltrisiken“ bewertet; die jetzige Einstufung mit „geringer“ Umweltbelastung ist unverständlich. Vielmehr ist das Gesamtprojekt B238-G10-NW-Ni aufgrund der Einstufung als umwelt- und naturschutzfachlich „hoch“ belastet abzulehnen.

---

<sup>2</sup>Schwerpunkte 2015: B238 Kalletal bei DALbke, Niedermühle und Waterloo; 2014 B238 Kalletal, Elend, 2012 Westumgehung Lemgo, 2011 Kalletal, Elend. [https://www.polizei.nrw.de/media/Dokumente/Behoerden/Lippe/Jahresbericht\\_2015\\_Verkehrsunfallentwicklung.pdf](https://www.polizei.nrw.de/media/Dokumente/Behoerden/Lippe/Jahresbericht_2015_Verkehrsunfallentwicklung.pdf) und Vorjahre.

<sup>3</sup> Die unter B238-G10-NW-NI (1.8.) erwähnte Zahl der vom Verkehrslärm betroffenen Einwohner bezieht sich nur auf das Hauptprojekt.

Auftretende Konflikte: Die OU Lemgo durchquert das NSG LIP-094 Ilsetal. Es entstehen erhebliche Artenschutzkonflikte. Wanderkorridore von Amphibien und Flugkorridore von Fledermäusen werden zerschnitten.

Im weiteren Verlauf führt die Trasse durch das Überschwemmungsgebiet der Ilse und zerschneidet den Schutzraum des 100jährigen Hochwassers. Dies ist im Plan des BVWP nicht eingearbeitet und zu ergänzen.

Die OU Lemgo B238 zerschneidet einen unzerschnittenen verkehrswarmen Raum und schädigt nachdrücklich das Landschaftsbild und ein städtebaulich relevantes Naherholungsgebiet von ca. 7.500 Personen.

### **Städtebauliche Beurteilung (2.10)**

**In der städtebaulichen Bewertung fehlen Aussagen zu Neubelastungen im Norden der Kernstadt.** Das ist angesichts der stadtnahen Linienführung der OU Lemgo nicht hinnehmbar. Im Gegenzug werden unspezifische Positiveffekte an der B238 alt behauptet, für die keine Belege vorliegen.

**Zweifelhafte städtebauliche Effekte:** Das Planungsamt Lemgo verneint in der Stellungnahme zur Linienbestimmung (2000) angebliche städtebauliche Effekte: „... Verkehrsmengen bleiben so groß, dass etwa Rückbaumaßnahmen zur Verbesserung der Wohnqualität und weitere Verkehrssicherungsmaßnahmen kaum möglich sind.“

Der BVWP sieht an fünf Punkten positive „Straßenraumeffekte“. An drei dieser Stellen fanden zuletzt städtebauliche Aufwertungen statt (Rad/Fußverkehr, Bushalte), so dass das erwartbare Potenzial ausgeschöpft erscheint. Weitere Maßnahmen (Straßenbelag, Temporeduzierung) sind ohne OU durchführbar. Auch die anliegenden Schulen wurden bereits saniert. Mehr städtebauliche Effekte sind also kaum zu erwarten.

**Negative städtebauliche Effekte** werden dagegen verneint. Dies ist insbesondere für die L958 Entruper Weg zu bemängeln: Dort entstünde durch den geplanten Kreisel eine neue Einfahrt in die Innenstadt mit neuem Verkehr. Lärmbelastungen durch mehr Gewerbeansiedlungen sind absehbar.

Weitere negative Effekte betreffen die an der Trasse anliegenden Wohnviertel im Norden und dortige Kindergärten (Dewitzstraße, ‚Maulwurfshügel‘). Dies müsste als negativer Sanierungseffekt einbezogen werden.<sup>4</sup>

### **Alternativenprüfung (2.4)**

Alternativen werden ausgeschlossen. Dies ist nicht nachzuvollziehen. Das Planungsamt der Stadt Lemgo hatte in seiner Abwägung aller Planungsvarianten „aus städteplanerischer Sicht die Null Variante empfohlen, also ein Verzicht auf die nördl. B238n“.<sup>5</sup> Dies widerspricht der Aussage des BVWP, eine „Nullvariante sei aufgrund der Bebauungssituation nicht möglich.“

---

<sup>4</sup> „Die außerordentlich siedlungsnahen Führung behindert für große bevölkerungsstarke Wohngebiete den Zugang in das Naherholungsgebiet Ilse- und Radsiekniederung [...] ... von der Zerstörung des Naherholungsgebietes Ilsetal/Radsiektal sind gerade in den relativ dicht bebauten nordwestlichen Wohngebieten ca. 7500 Menschen betroffen.“ (Alte Hansestadt Lemgo, Amt für Stadtentwicklungsplanung Lemgo, Stellungnahme zur Linienbestimmung der Westumgehung Lemgo. 13.04.2000).

<sup>5</sup> Alte Hansestadt Lemgo, Amt für Stadtentwicklungsplanung Lemgo, Stellungnahme zur Linienbestimmung der Westumgehung Lemgo. 13.04.2000.

## **Fazit**

**Der Bau der B238 OU Lemgo und die Einstufung in den Vordringlichen Bedarf sind abzulehnen.**

Statt einer Ortsumfahrung sind alternative Maßnahmen anzustreben. Ein „Flüsterasphalt“ kann die Emissionen um 6-8 db senken. Ein durchgängiges Tempolimit 30 Km/h könnte eine Lärminderung von 2-3 db/a bringen. Das von den Länder-Verkehrsministerien vereinbarte Tempo 30 vor Schulen wird an der Lemgoer B238 (zwei anliegende Schulen) eingeführt werden müssen. Auch ein Nachtfahrverbot für den Schwerlast-Durchfahrtsverkehr ist umzusetzen.

Ausbau anderer Verkehrsmittel:

- Ausbau Bahnlinie Lemgo-Bielefeld
- Förderung des Radverkehrs (Fahrradfreundliche Stadt Lemgo)
- Lückenschluss Radweg B238 Lemgo-Niederluhe und Rentorf
- flexiblerer Schulbeginn
- Grünpfeile an den LSA Herforder Str.+ Gosebreite