

| | |
|--|---------------------------------------|
| (Teil)-Projektnummer | B238-G10-NW-NI-T2-NW |
| Straße | B 238 OU Kalletal/Hohenhausen |
| Einstufungsvorschlag BVWP-E | Vordringlicher Bedarf (VB) |
| Geplante Maßnahme | Neubau, zweistreifig |
| Verfahrensstand | Vorentwurf begonnen (Planungsauftrag) |
| LABÜ-Aktenzeichen | LIP 13 – 02.96 |

Bewertung des Vorhabens

Bedarf / Alternativen

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.

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 zur Linienbestimmung angegebenen Prognosen zur Verkehrsentwicklung gingen bis zum damaligen Planungshorizont 2010/15 von einer maximalen Belastung für die B 238 von 11.9000 Kfz/24h und für die L 861 (Ast Richtung A 2) von 6.9000 Kfz/24 h aus. Die im Jahr 2010 ermittelten Zahlen liegen für den westlichen Ast der L 861 mit 4.543 mit ca. einem Drittel weniger deutlich unter dieser Prognose, das Verkehrsaufkommen ist dabei gegenüber der Verkehrszählung 2005 (5.074) stark abnehmend. Die Zählstellen auf der B 238 zeigen nördlich Hohenhausen im Jahr 2010 gegenüber 2005 ein fast stagnierendes Verkehrsaufkommen von ca. 5.200 Kfz/24h und südlich von Hohenhausen ein deutlich abnehmendes Verkehrsaufkommen (von 9243 auf 6.428). Auch für die L 967 sind die Zahlen rückläufig, so dass insgesamt im Verkehrsnetz um Hohenhausen von einer stark abnehmenden Entwicklung auszugehen ist, die die zur Linienbestimmung erfolgte verkehrliche Begründung grundsätzlich in Frage stellt.

Auch die dem BVWP zugrunde gelegten Verkehrsprognosen zeigen, dass ein neuer Straßenbau im Kreis Lippe nicht erforderlich ist. 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 Entlastungswirkung der Ortsdurchfahrten ist mit den erheblichen Eingriffen abzuwägen.

Hierbei sind auch weitergehende städtebauliche und verkehrliche Optimierungen in der Ortsdurchfahrt als Alternative einzubeziehen.

Eingriff in Natur und Landschaft:

Das Projekt beeinträchtigt im nördlichen Abschnitt Flächen mit landesweiter und regionaler Bedeutung für den Naturschutz, die als Vorranggebiete für den Naturschutz (BSN) raumordnerisch gesichert sind (Regionalplan Detmold¹, BSN 5 „Westerkallesystem“, BSN 6 „Bentorfer Bachtal“) und Teil des landesweiten Biotopverbundes herausragender Bedeutung sind (vgl. Biotopverbundflächen des LANUV NRW VB-DT-3819-007 + 012). Hinzu kommen Beeinträchtigungen des Hegerbeketal mit schutzwürdigen Grünlandbereichen. Die zuvor genannten Bereiche sind als Landschaftsschutzgebiet mit besonderen Festsetzungen ausgewiesen² Die hohe Freiraumbedeutung belegt auch die Zuordnung des betroffenen Raums in die dritthöchste Kategorie der unzerschnittenen verkehrsarmen Räume in NRW (10 – 50 qkm)³.

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-T2-NW OU Kalletal/Hohenhausen dagegen zu einer Bewertung als „mittel“. Dieser Bewertung wird angesichts der oben dargestellten erheblichen Beeinträchtigungen schutzwürdiger Teile und Funktionen von Natur und Landschaft, u.a. dem landesweiten Biotopverbund herausragender Bedeutung, widersprochen.

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. Positive Veränderungen in der Lärmbelastung sind hingegen kaum zu konstatieren.

Forderung: Streichung

Der mittleren Bewertung bei der Umweltbetroffenheit, die unter Berücksichtigung weiterer Kriterien wie dem landesweiten Biotopverbund höher hätte ausfallen müssen, steht nur eine „mittlere“ städtebauliche Bewertung gegenüber. Eine Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf sollte deshalb nicht erfolgen.

¹ Bezirksregierung Detmold (2004): Regionalplan „GEP Detmold – TA Oberbereich Bielefeld, Blatt 13

² Kreis Lippe (1999): Landschaftsplan Nr. 4 „Kalletal“

³ LANUV NRW: <http://www.naturschutzinformationen-nrw.de/uzvr/de/start>