



Straßen.NRW

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Neubau der B 238n – Ortsumgehung Lemgo

Hintergrundinformationen

1. Kurzbeschreibung des Vorhabens

Vorhabenträger & Planungsauftrag



Straßen.NRW
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Vorhabenträger der B 238n – Ortsumgehung (OU) Lemgo ist als zuständige Straßenbauverwaltung **Straßen.NRW**.

- Als Landesbetrieb ist Straßen.NRW ein Teil der Landesverwaltung und untersteht dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW.
- Zuständig für **Bundesstraßen, Landesstraßen** sowie **Radschnellwege**
 - inklusive Bauwerke, Geh- und Radwege, Ausgleichsflächen, Entwässerungs- und Lärmschutzanlagen
- Kernkompetenzen:

Planen | Bauen | Unterhalten



Rund 4000 Beschäftigte
an rund 70 Standorten



Der **Planungsauftrag** für die B 238n – OU Lemgo ergibt sich aus dem **Bedarfsplan**, welcher Bestandteil des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) ist.

- Der **Bedarfsplanung** zu Grunde liegen umfangreiche Untersuchungen, Analysen und eine Abwägung der von den jeweiligen Vorhaben berührten Belange.
- Die **OU Lemgo** ist im derzeit gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als „**vordringlicher Bedarf**“ eingestuft.

Das Bundesverkehrsministerium prüft alle fünf Jahre, ob der Bedarfsplan an die Verkehrsentwicklung angepasst werden muss.



Der deutsche Bundestag hat durch Gesetz den uneingeschränkten Planungsauftrag für die OU Lemgo erteilt.

Diesem Auftrag kommt der Landesbetrieb Straßen.NRW nach.

1. Kurzbeschreibung des Vorhabens

B 238 | Übersichtskarte



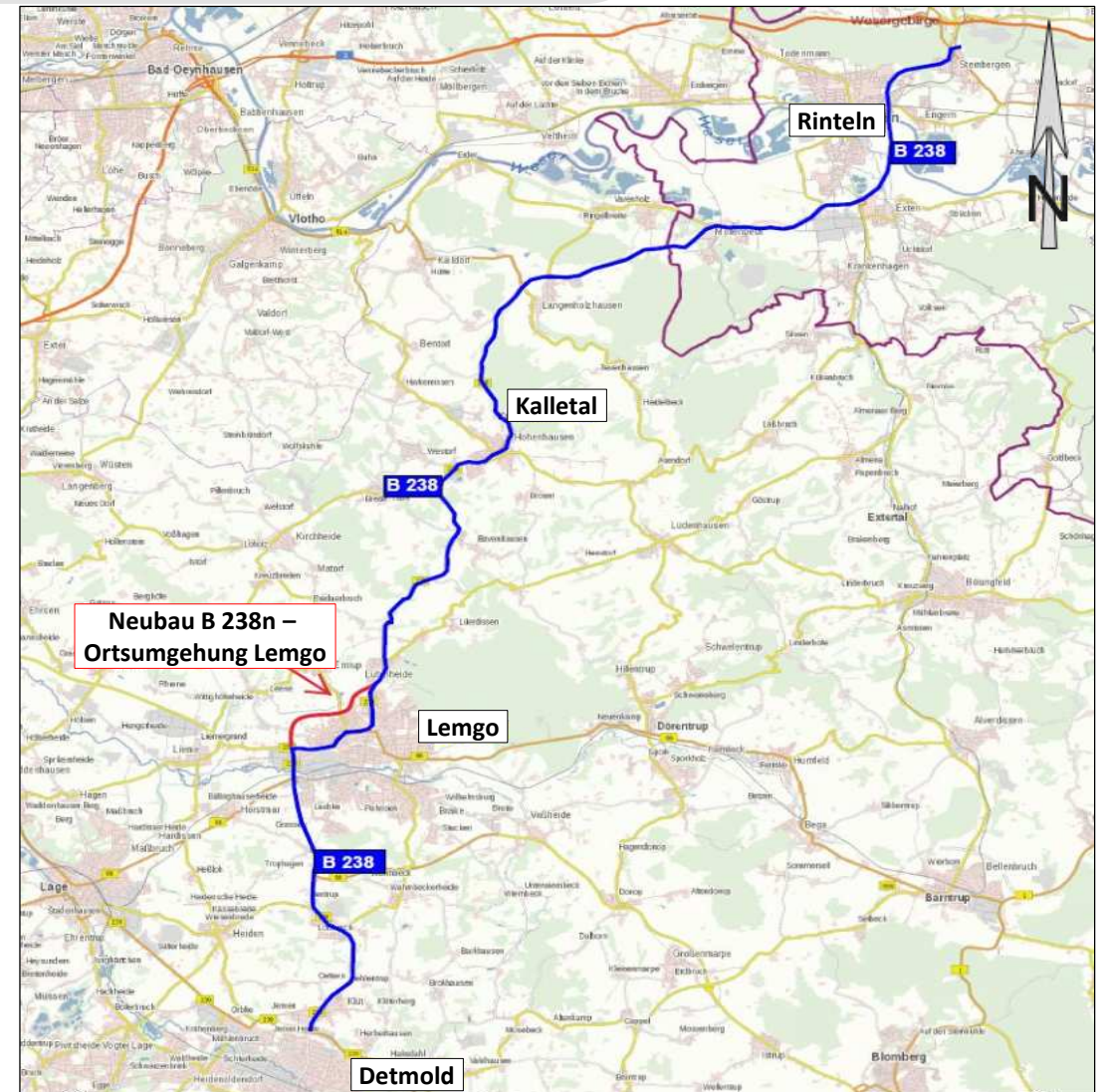
Straßen.NRW
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

B 238 – Überregionale Verbindungsfunktion:

- Die B 238 ist **Verbindungsachse** zwischen Mittelzentren (Detmold, Lemgo, Rinteln) bis kurz vor der A 2 bei Steinbergen.
- Die **Streckencharakteristik** der OU Lemgo schließt künftig an die Streckencharakteristik der südlichen (1. Bauabschnitt) und nördlichen (Rintelner Straße) Abschnitte der B238 an.

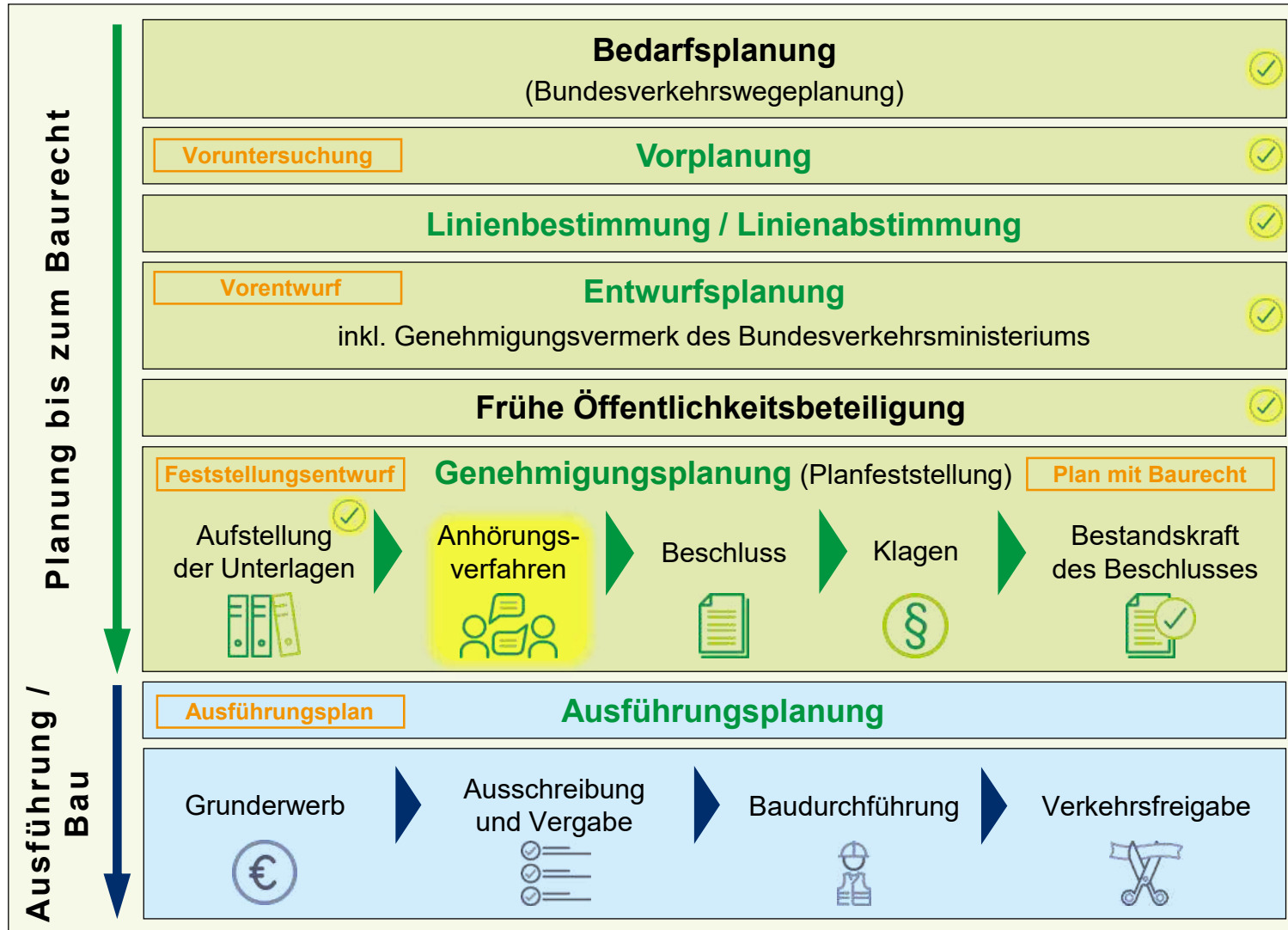
B 238n – Entlastung der Lemgoer Innenstadt:

- Derzeit besteht eine **hohe verkehrliche Belastung der Lemgoer Innenstadt** mit entsprechenden Rückstaus, 22 Straßeneinmündungen auf die B 238 und zahlreichen signalisierten Kreuzungen, Kurven und Zufahrten.
- Der Durchgangsverkehr in Nord-Süd-Richtung kann in Zukunft um Lemgo herum geführt werden und **für die Innenstadt Entlastungseffekte** – u. a. mit Aufwertungs- und Umgestaltungsperspektiven – bewirken.



1. Kurzbeschreibung des Vorhabens

Planungsprozess & aktueller Verfahrensstand



Schritte des Anhörungsverfahrens:

- I. Öffentliche Auslegung der Pläne und Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TöB) für die Dauer eines Monats
- II. Erhebung von Einwendungen durch Planbetroffene und Verfassen von Stellungnahmen durch die TöB
- III. Verfassen einer Gegenstellungnahme (Gegenäußerung) durch den Vorhabenträger in Form einer tabellarischen Gegenüberstellung (Synopsis)
- IV. Durchführung der Online-Konsultation, um Erkenntnisse über Unklarheiten mit Beteiligten und Betroffenen zu erhalten und möglichst zu lösen

1. Kurzbeschreibung des Vorhabens

Planungsprozess | Meilensteine der OU Lemgo



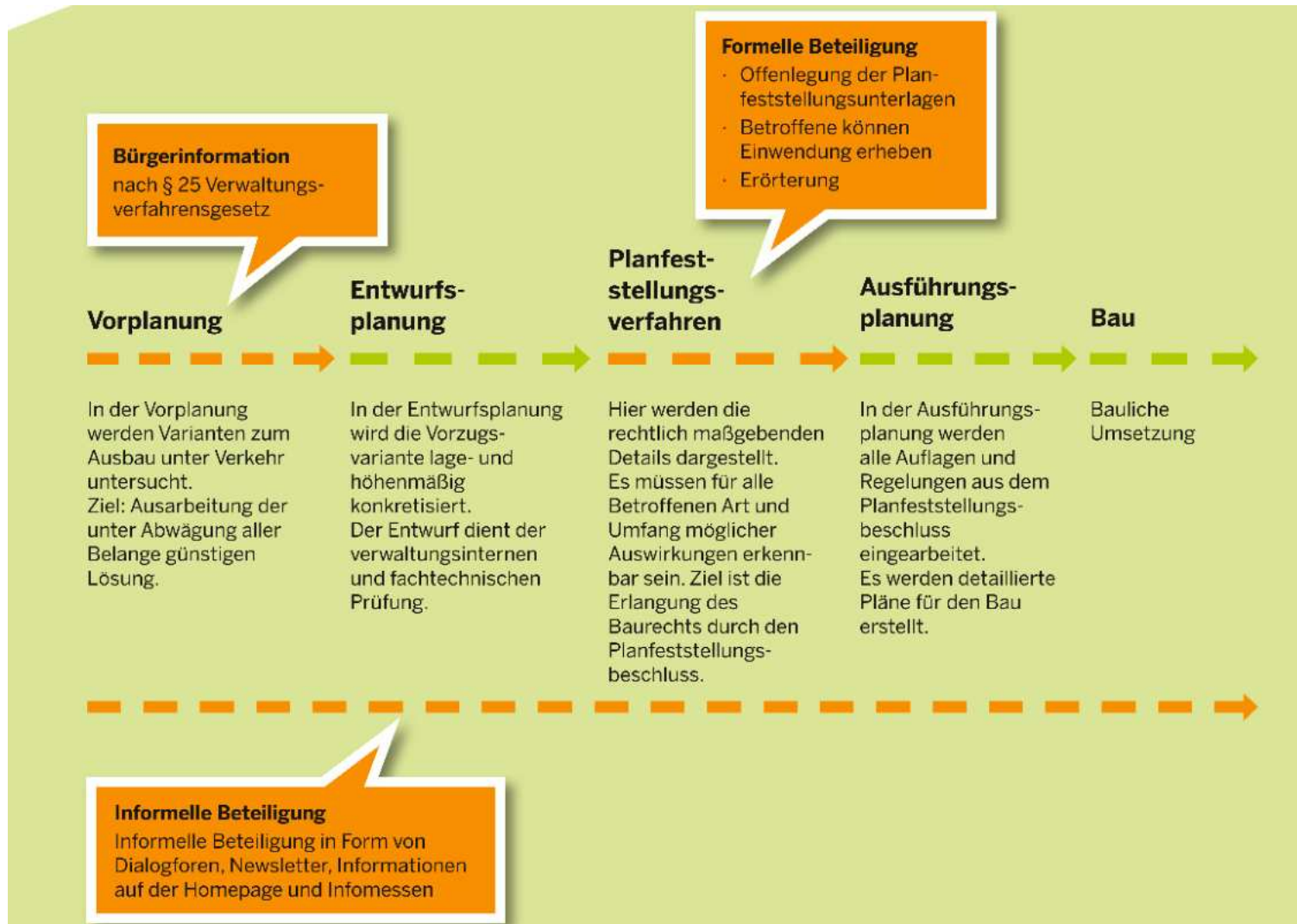
UVS – Umweltverträglichkeitsstudie | LBP – Landschaftspflegerischer Begleitplan | ASB – Artenschutzbeitrag | PF – Planfeststellung

1. Kurzbeschreibung des Vorhabens

Planungsprozess | Bürger*innenbeteiligung

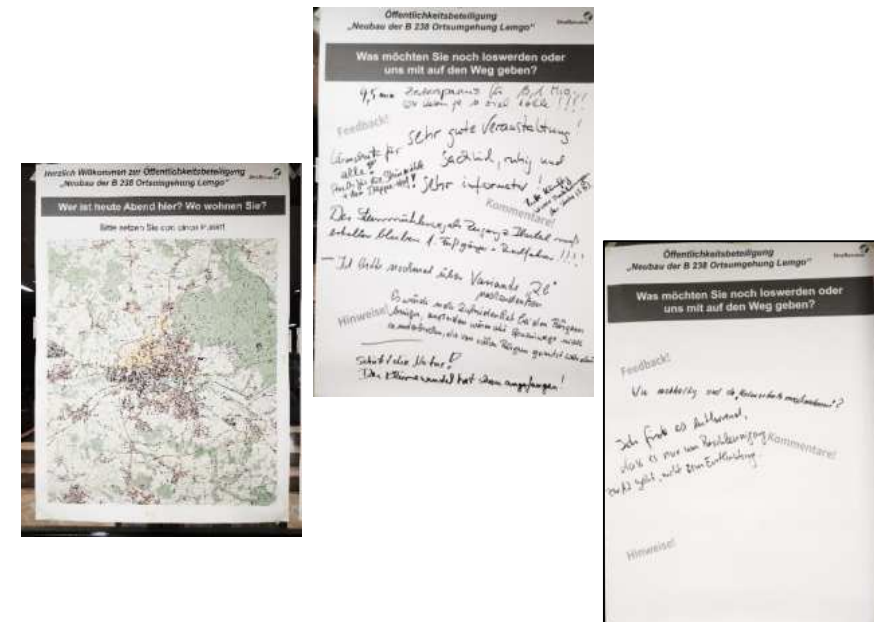


Straßen.NRW
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen



Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung:

Vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für die OU Lemgo fand am 24.09.2018 eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung in der Aula des Marianne-Weber-Gymnasiums in Lemgo statt – mit Informationen, Fragen, Diskussionen und Feedback.



1. Kurzbeschreibung des Vorhabens

Linienfindung | Hintergrund



Für die in den Bedarfsplänen aufgenommenen Straßenbauvorhaben ist im Regelfall eine Linienbestimmung nach § 16 Bundesfernstraßengesetz durchzuführen. Für Ortsumgehungen wird eine **Linienabstimmung in Anlehnung an § 16 Bundesfernstraßengesetz** durchgeführt.

Varianten

Es werden Vorschlagsvarianten der möglichen Linienführung erarbeitet. Diese Varianten werden dann in der Vorplanung ausgearbeitet. Grundlagen der Variantenausarbeitung, -bewertung und Abwägung bilden unter anderem:

- die **Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)**
- die **Auswirkung auf den Verkehr**
- die **Finanzierung**
- die **Wirtschaftlichkeit**

Die **Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)** bildet eine zentrale **Abwägungsgrundlage** für die Linienfindung und untersucht, welche nachteiligen Auswirkungen das jeweilige Bauvorhaben auf die Umwelt und deren Schutzgüter hat. In der UVS werden unter Begleitung eines Arbeitskreises die verschiedenen Varianten aus umweltfachlicher Sicht bewertet.



Ziel ist es, die Variante mit den geringsten Umweltauswirkungen zu ermitteln.

Die Variante mit den geringsten Umweltauswirkungen wird zur „umweltfachlichen Vorzugsvariante“.

1. Kurzbeschreibung des Vorhabens

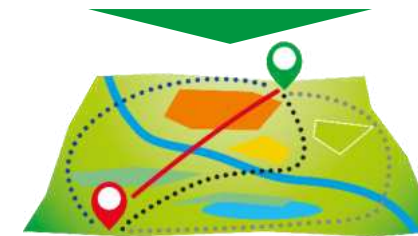
Linienfindung | Geplanter Trassenverlauf der OU Lemgo

Die Festlegung des geplanten Verlaufs der OU Lemgo erfolgte unter Abwägung aller Belange im Rahmen eines **Linienabstimmungsverfahrens**:

- mit fachlicher Begleitung eines **Arbeitskreises**
- mit Beteiligung der **Öffentlichkeit**
 - Offenlegung der Vorplanung und UVS **10.11. - 09.12.2003**
 - Bürger*innenversammlung **01.12.2003**
- mit Ratsbeschluss der **Stadt Lemgo** **29.03.2004**
- mit Anhörung der betroffenen **Träger öffentlicher Belange (TöB)** **11.11.2004**
- mit abschließender Abwägung und Zustimmung durch das **Bundesverkehrsministerium** **17.10.2006**



1) Bestandsanalyse



2) Variantenvergleich



3) Vorzugsvariante



Der geplante Verlauf der OU Lemgo ist das Ergebnis fachlicher Variantenbewertungen und Abwägungen im Rahmen des Linienabstimmungsverfahrens. Die gewählte Vorzugsvariante wurde im Zuge des Abstimmungsverfahrens nochmals optimiert und bietet im Ergebnis die größtmögliche Zweckmäßigkeit vor dem Hintergrund der unterschiedlichen Belange.

1. Kurzbeschreibung des Vorhabens

Linienfindung | Geplanter Trassenverlauf der OU Lemgo

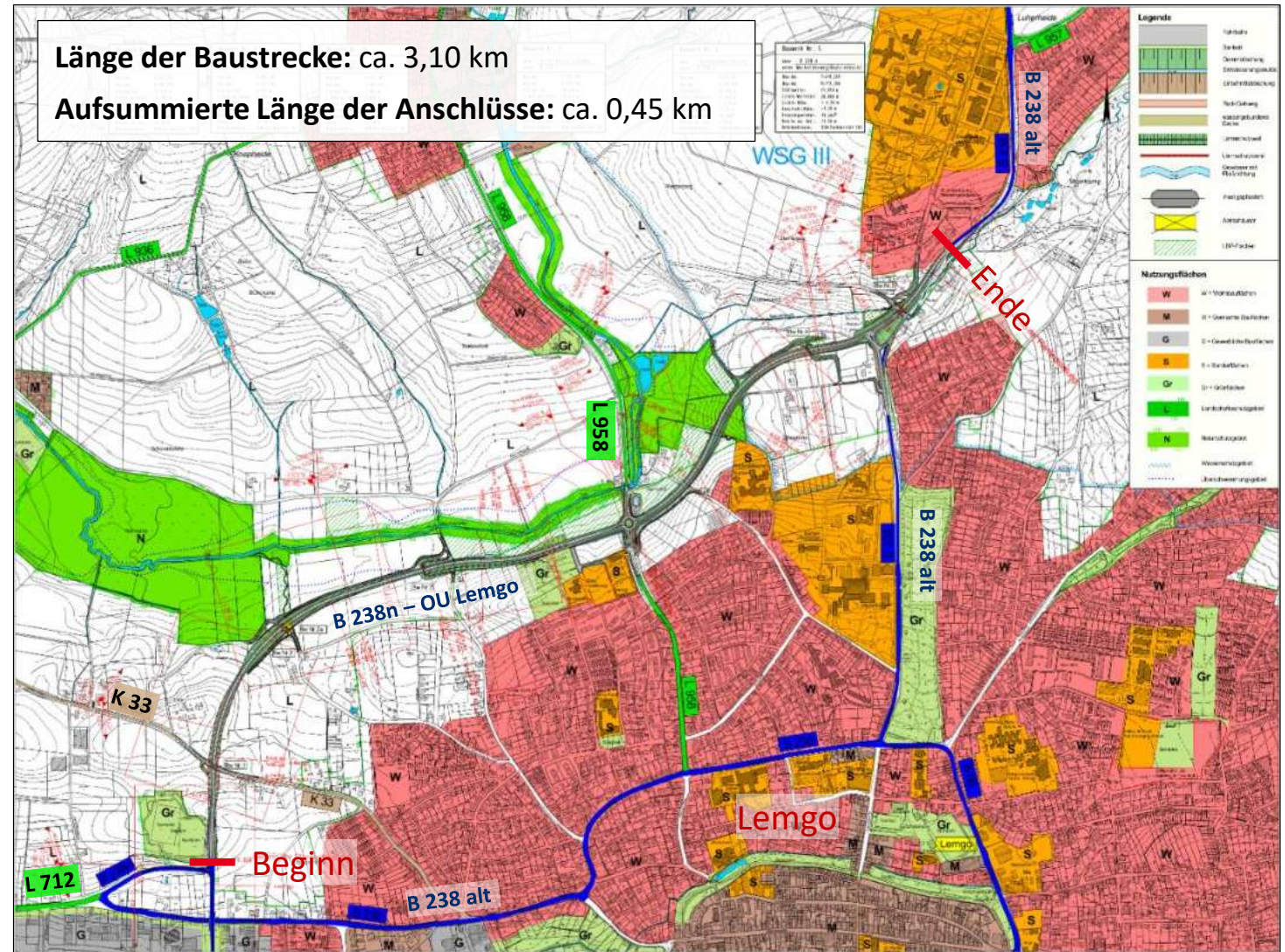


Geplanter Trassenverlauf:

Die geplante B 238n - Ortsumgehung von Lemgo beginnt an der L 712 (Ostwestfalenstraße), überfährt die Kreisstraße 33 (Leeser Weg), unterfährt in nordöstliche Richtung schwenkend den Sommerhäuschenweg und wird im weiteren Verlauf am Südrand des Ilsetales geführt.

Die Kreuzung mit der L 958 (Entruper Weg) wird in Form eines Kreisverkehrsplatzes (KVP) angelegt.

Im weiteren Verlauf liegt die Trasse der B 238n zwischen der Steinmühle und dem Krankenpflegeheim St. Loya und bindet mit einer signalisierten Einmündung südlich der Einrichtung „Eben-Ezer“ wieder an die vorhandene B 238 an.



1. Kurzbeschreibung des Vorhabens

Linienfindung | Geplanter Trassenverlauf der OU Lemgo



Visualisierung des **Baustreckenbeginns**
der B 238n – OU Lemgo

Anschluss: L712 (Herforder Straße), B238 alt (Detmolder Weg)



Visualisierung des **Baustreckenendes**
der B 238n – OU Lemgo

Anschluss: B238 alt (Rintelner Straße)

1. Kurzbeschreibung des Vorhabens

Linienfindung | Höhenplanung OU Lemgo

- Maximale Einschnitttiefe: ca. 7,00 m im Bereich Leiser Weg (K 33)
- Maximale Höhe des Straßendamms: ca. 9,00 m im Bereich Sommerhäuschenweg

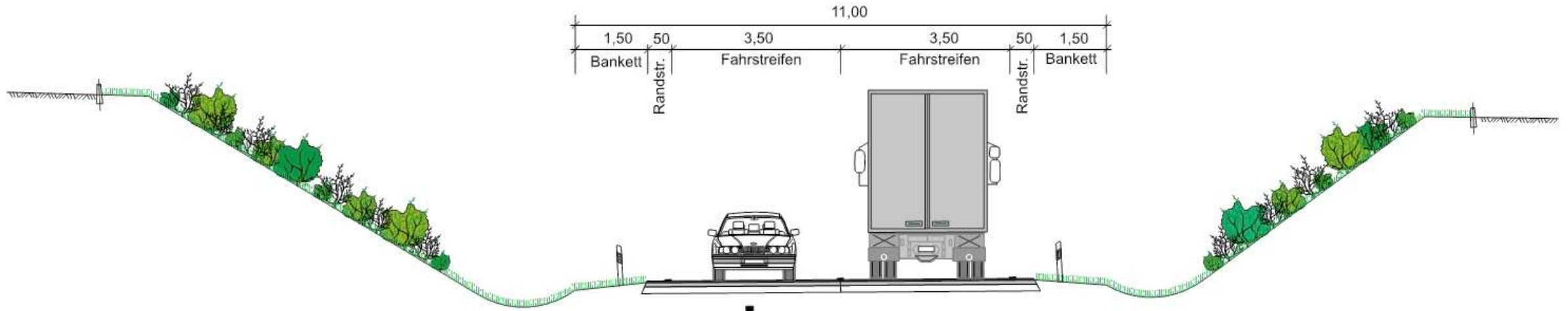


1. Kurzbeschreibung des Vorhabens

Geplante Querschnittsgestaltung der OU Lemgo

- Unter Berücksichtigung der Prognoseverkehrsmenge für das Jahr 2030 erhält die B 238n im Bereich des vorliegenden Planfeststellungsabschnittes einen **Regelquerschnitt von 11,00 m Kronenbreite (RQ 11)**.
- Die Streckencharakteristik erlaubt ein fließendes Fahren, wird dem Anspruch einer überregionalen Landesstraße gerecht und fügt sich in die Streckencharakteristik der nördlichen und südlichen Abschnitte der B238 ein.

Regelquerschnitt B238n – OU Lemgo gem. RAL 2012



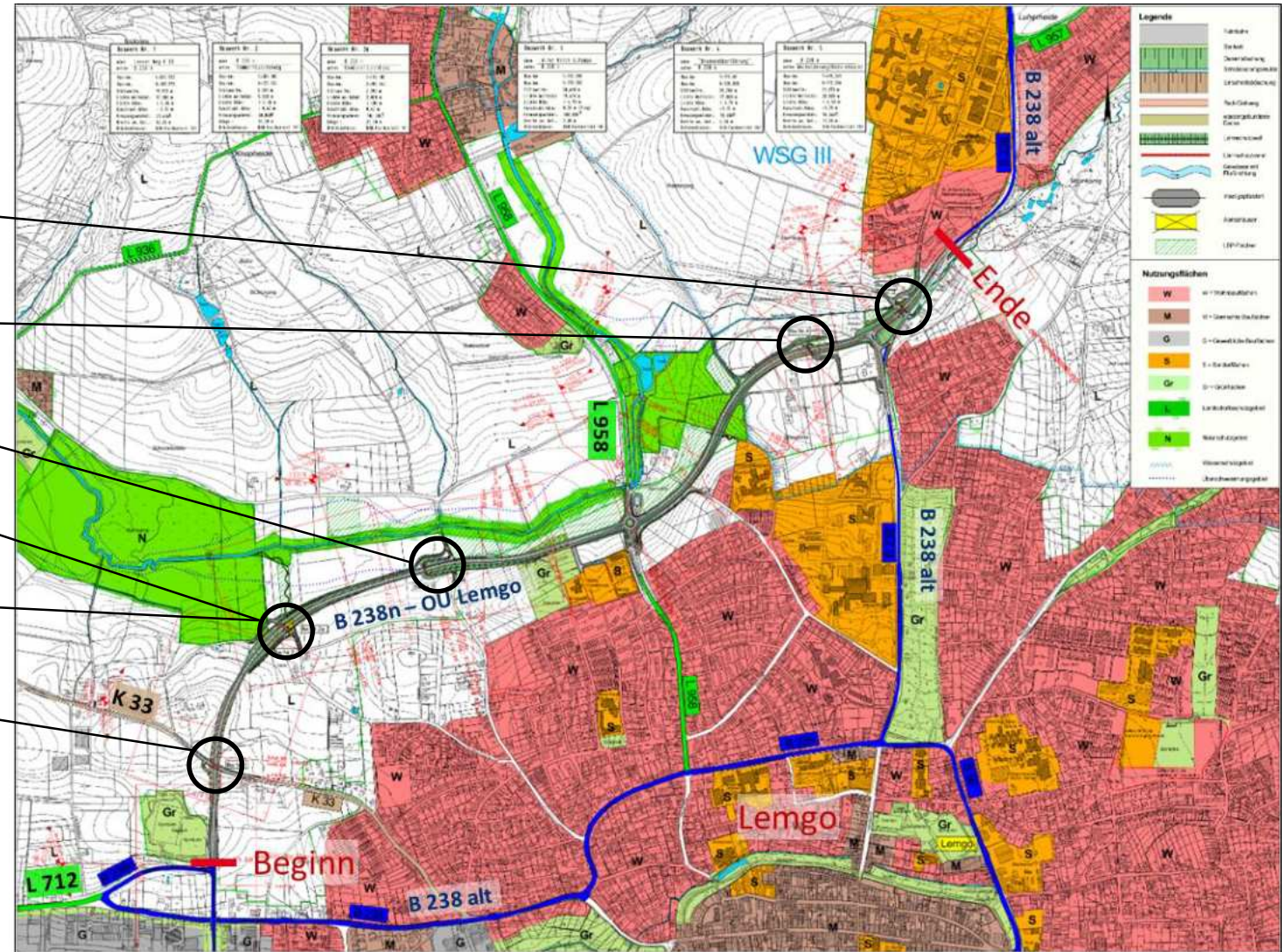
1. Kurzbeschreibung des Vorhabens

Geplante Bauwerke der OU Lemgo



Straßen.NRW
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Bauwerk	Bauwerksbezeichnung
Nr. 5	Unterführung des Wacholderweges
Nr. 4	Überführung des „Brunnenweges“
Nr. 3	Überführung des Alten Knicks
Nr. 2a	Gewässerdurchlass
Nr. 2	Unterführung des Sommerhäuschenweges
Nr. 1	Überführung des Leiser Weges K 33



1. Kurzbeschreibung des Vorhabens

Geplante Bauwerke der OU Lemgo



Straßen.NRW
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Nr. 1: Überführung des Leaser Weges K 33



Nr. 2a: Gewässerdurchlass



Nr. 2: Unterführung des Sommerhäuschenweges

Nr. 3: Überführung des Alten Knicks



Nr. 4: Überführung des „Brunnenweges“



Nr. 5: Unterführung des Wacholderweges



1. Kurzbeschreibung des Vorhabens

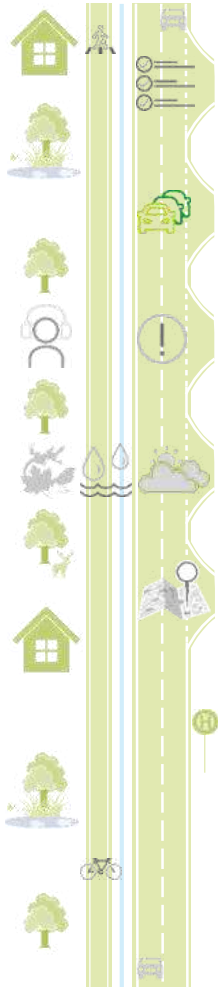
Geplante Knotenpunkte der OU Lemgo

- I. Knotenpunkt: B 238n / 712n (Herforder Straße)
 - Die Verknüpfung mit der L 712 am Bauanfang stellt zurzeit das Ende des schon fertigen 1. Bauabschnittes dar und wird durch den Weiterbau der Ortsumgehung zu einer lichtsignalisierten Einmündung.

- II. Knotenpunkt: B 238n / L 958 (Entruper Weg)
 - Aufgrund der abgesenkten Gradienten der B 238n im Bereich des Ilsetales ist eine Verknüpfung mit der kreuzenden L 958 nur plangleich möglich. Sie soll als Kreisverkehrsplatz in Bau-km 6+355,667 erstellt werden.

- III. Knotenpunkt: B 238n / B 238 alt (Rintelner Straße)
 - Die alte, in das Stadtgebiet von Lemgo führende B 238 mündet in die B 238n am Bauende bei Bau-km 7+301,223 plangleich und lichtsignalisiert ein.





1. Kurzbeschreibung des Vorhabens.....	1
2. Thema: Verkehrsuntersuchung.....	16
3. Themen: Lärmschutz & Schadstoffgutachten.....	19
4. Themen: Landespflege, Entwässerung und Klimaschutz.....	24
5. Thema: Grunderwerb.....	36

Verkehrsuntersuchung

- Wichtige **Grundlage der Planung**, um die Wirkung der Maßnahme auf den Verkehr darzustellen.
- Mit der Hilfe geeigneter Software wird ein **Verkehrsmodell** erstellt.
- Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung fließen in die Planung zur Ausgestaltung der Straße und in die weiteren Gutachten (z. B. Lärm- und Artenschutz) ein.

Bestandsaufnahme

- **Auswertung vorhandener Daten** (aktuelle Verkehrszählung des Bundes, erscheint alle fünf Jahre; Dauerzählstellen, ...)
- **Auswertung vorhandener Gutachten** (vorliegende Verkehrsuntersuchungen, Studie Mobilität in Deutschland, ...)
- bei Bedarf **zusätzliche Verkehrszählungen**
- **Bestandsaufnahme der vorhandenen Infrastruktur** (Straßennetz, andere Verkehrsträger, Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, ...)

Analyse

Mit Hilfe der erhobenen Daten wird ein **Verkehrsmodell** (Analyse) erstellt, welches die bestehende Verkehrssituation so realitätsnah wie möglich abbildet.

Eine realitätsnahe Analyse bildet die Basis für den Blick in die Zukunft – die **Verkehrsprognose**.

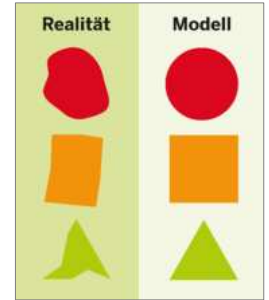
Prognose

In die **Prognose** fließen **erwartete Entwicklungen** mit ein:

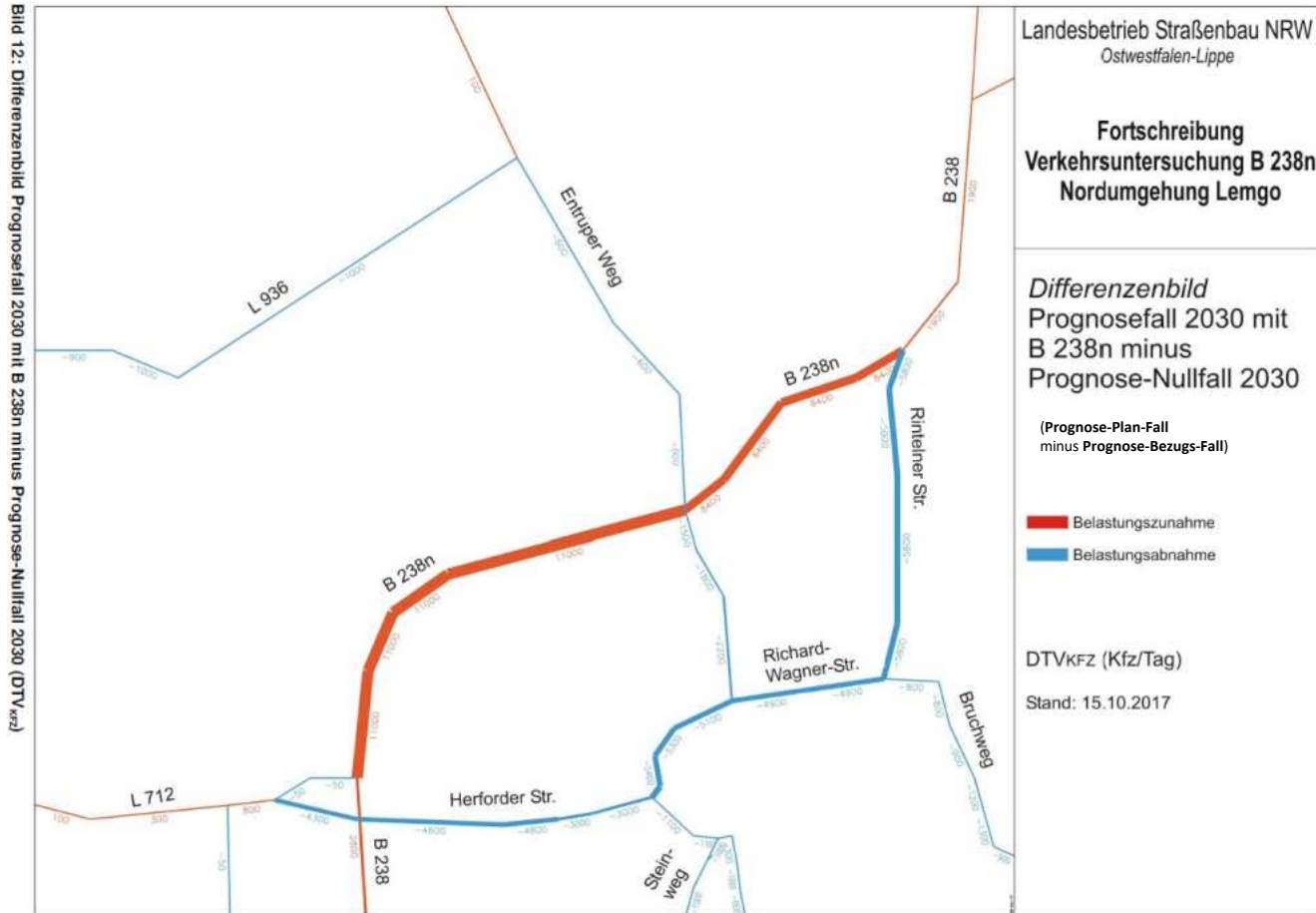
- **Allgemeine Verkehrsentwicklung** (Nutzung ÖPNV, Radverkehr, Güterverkehr, ...)
- **Strukturelle Entwicklungen** (Demographie, Wirtschaft, ...)
- **Änderungen im Straßennetz** (Bedarfspläne des Bundes und des Landes, ...)

Prognosemodell

- Das Modell wird die Realität nie exakt abbilden, kann aber die **bestmögliche Übereinstimmung mit der Realität** gewährleisten.
- Um verlässliche Aussagen treffen zu können, liegt der Prognosezeitpunkt in der Regel 10 bis 15 Jahre in der Zukunft.
- Zur Untersuchung der geplanten Maßnahme werden in der Regel folgende Szenarien miteinander verglichen:



2. Verkehrsuntersuchung OU Lemgo | Kennzahlen der Prognose



- Ergebnisse basieren auf den von „BSV - Büro für Stadt- und Verkehrsplanung“ erstellten Verkehrsmodellen von 2009 und 2014.
- Fortschreibung von 2018 auf Grundlage der Straßenverkehrszählungen von 2015, Strukturdaten von 2017 und deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen für das Jahr 2030.

Ergebnisse der Verkehrsprognose:

- **Ohne OU Lemgo:** Nochmals **steigende Belastung** für die Lemgoer Innenstadt → insbesondere beim Schwerlastverkehr
- **Mit OU Lemgo:** Prognosebelastung für die Ortsumgehung beträgt für das Jahr 2030 bis zu 11.000 Kfz/24h
- **Mit OU Lemgo:** **Prognoseentlastung für die Innenstadt** liegt für das Jahr 2030 bei bis zu 43 % (5.800 Kfz/24h weniger auf Rintelner Straße)

Den vorliegenden Entwicklungen (Verkehrszählungen, Prognosen) und aktuellen Normen entsprechend wird die Verkehrsuntersuchung **im weiteren Planungsverfahren aktualisiert.**

Grenzwerte der Lärmvorsorge

- Beim Neu- und Ausbau von Straßen gelten die Grenzwerte gemäß Bundes-Immissionsschutzgesetz und Verkehrslärmschutzverordnung.



Lärm wird berechnet!

Warum die Berechnung?

- gesetzlich vorgeschrieben
- Lärmbetrachtung für zukünftige Verkehrsmenge (Messung nicht möglich)
- gleiche Grundlagen für alle Untersuchungen
- Bewertung für alle Lärmbetroffenen gleich



In Abhängigkeit von der Gebietskategorie:

Kurheime, Krankenhäuser, Altenheime, Schulen

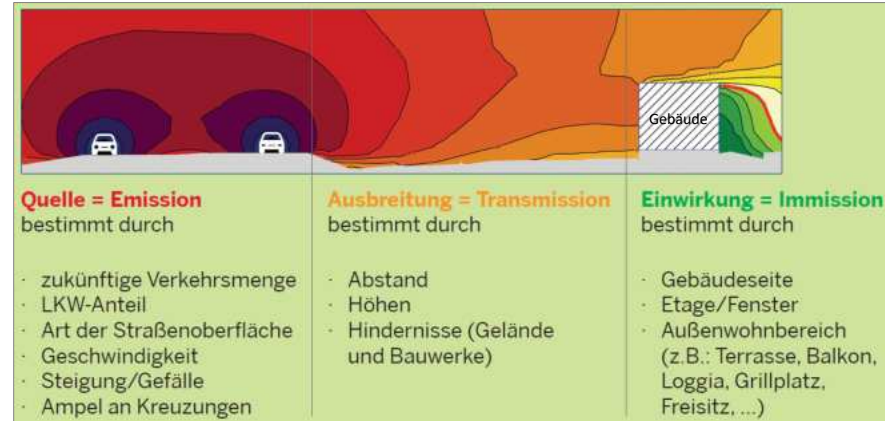
reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete

Kern-, Dorf- und Mischgebiete

Gewerbegebiete



Wie sich Lärm ausbreitet



Lärmschutzmaßnahmen sind „aktiv“ an der Straße oder „passiv“ am Gebäude



Beispiel „aktiver“ Lärmschutz:
Bau einer Lärmschutzwand



Beispiele „passiver“ Lärmschutz:
Anpassungen der Gebäude

3. Lärmschutz & Schadstoffgutachten

Geplante Lärmschutzmaßnahmen an der OU Lemgo

„Aktive“ Lärmschutzmaßnahmen an der OU Lemgo:

- I. **Lärmschutzwand** auf der Südseite der B 238n von Bau-km 7+342 bis Bau-km 7+437 mit einer Höhe von 2,00 m
- II. **Gestaltungswall** aus Überschussmassen auf der Südseite der B 238n von Bau-km 5+741 bis Bau-km 7+300 mit einer Höhe von 4,00 m
→ gleichzeitig **Sichtschutzmaßnahme** zur Einpassung in die bebauten Gebiete
- III. **Einschnittslagen** der B238n wirken sich ebenfalls positiv auf den Lärmschutz aus

„Passive“ Lärmschutzmaßnahmen an der OU Lemgo:

- I. Soweit die Beurteilungspegel die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte überschreiten, liegen für die jeweiligen Eigentümer*innen die Anspruchsvoraussetzungen für Lärmschutz an den baulichen Anlagen dem Grunde nach vor, sofern nicht die bestehenden Gebäudeausstattungen den auftretenden Lärm bereits auf zumutbare Innenpegel abmindern.



Hintergrund

- Luftverunreinigungen an Straßen entstehen im Wesentlichen durch Verbrennungsprozesse von Motoren und durch Abrieb von Bremsbelägen, Reifen sowie Fahrbahnbelägen.

Für die Analyse relevante Luftschadstoffe aus dem Verkehrsbereich:

- Stickstoffdioxid (NO₂)
- Feinstaub (PM₁₀ und PM_{2,5})

Die Luftschadstoff-Immissionen werden berechnet!

Unter Berücksichtigung...

- der meteorologischen Verhältnisse
- der topographischen Bedingungen
- der Hintergrundbelastung (andere Quellen im Umfeld)

- Einzuhaltende **Grenzwerte bestimmt** die Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (**39. BImSchV**).
- Für die OU Lemgo wurde ein Lufthygienisches Gutachten vom Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH im Jahr 2020 aufgestellt.

Ergebnisse des Lufthygienischen Gutachtens:

- Durch den Neubau der Ortsumgehung werden die Grenzwerte der 39. BImSchV an keiner Stelle überschritten.



Eine **gesundheitliche Gefährdung für die Anwohner*innen im Umfeld der Planung kann somit auf der Grundlage der Rechenergebnisse ausgeschlossen werden.**

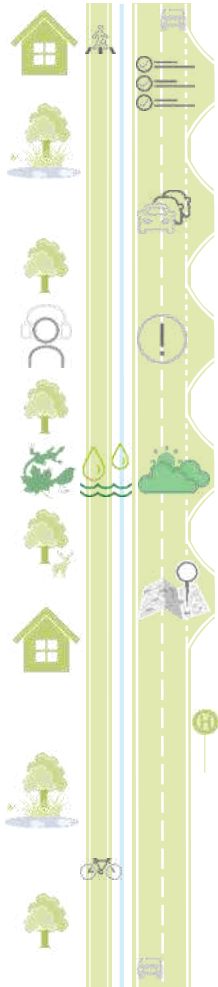
3. Lärmschutz & Schadstoffgutachten

Altablagerungen: Stillgelegte Deponie

Stillgelegte Deponie im Bereich der Überführung Leeser Weg:

- Altlast (Auffüllungstypen: Hausmüll, Sperrmüll, Holzabfälle, Bauschutt und Erdaushub) bereits im Jahr 1998 fachgerecht saniert und abgedeckt.
- **Deponat wird** im Zuge der Neubautrasse **nicht angeschnitten**.
- Zur Sicherung der Seitenböschung ist eine bauliche Einrichtung (Spundwand) vorgesehen. **Konkrete Dimensionierungen** und Ausführungen (z. B. statische Nachweise) der Sicherungseinrichtungen werden im Zuge der **Ausführungsplanung** ermittelt.
- Sollte im Rahmen der Bauausführung konstruktionsbedingt eine Entnahme von Deponat erforderlich werden, geht der Landesbetrieb Straßenbau NRW beim Umgang mit Altlasten **nach den geltenden Gesetzen, Richtlinien** und ggf. **gutachterlichen Empfehlungen** vor.
- Bauliche Tätigkeiten werden **rechtzeitig** mit dem Kreis Lippe als für die Altlast **zuständige Behörde abgestimmt** und bei altlastspezifischen Auffälligkeiten die zuständigen Abfallwirtschaftsbehörden benachrichtigt.





1.	Kurzbeschreibung des Vorhabens.....	1
2.	Thema: Verkehrsuntersuchung.....	16
3.	Themen: Lärmschutz & Schadstoffgutachten.....	19
4.	Themen: Landespflege, Entwässerung und Klimaschutz.....	24
5.	Thema: Grunderwerb.....	36

Hintergrund

- Alle Eingriffe in die Natur und Landschaft müssen gemäß Bundesnaturschutzgesetz (§ 15 BNatSchG) ausgeglichen werden. → **Verursacherprinzip**
- Berücksichtigt werden Eingriffe aus Bau, Betrieb und Anlage der geplanten Straßenbaumaßnahme.
- Ermittlung der Eingriffe und die Planung der erforderlichen Maßnahmen erfolgen im **Landschaftspflegerischen Begleitplan**

Geplante Ausgleichsmaßnahmen der OU Lemgo

	Wertpunkte (WP)
Eingriff	290.778
Kompensation	307.541



Die durch den Neubau der B238 entstehenden **Eingriffe** in Natur und Landschaft sind **in vollem Umfang kompensiert**.

1.

Bestandserfassung und Bewertung

- **Flora und Fauna** werden kartiert und bewertet. Dabei werden zum Beispiel unterschiedliche Biotoptypen, Vögel, Fledermäuse und Amphibien/Reptilien in den Blick genommen.
- **Schutzwürdige Bereiche** werden erfasst. Zum Beispiel Naturschutzgebiete, Naturdenkmäler, Überschwemmungsgebiete.
- Aber auch Daten zu **Boden, Grundwasser** und **Oberflächengewässer, Klima und Luft** oder das **Landschaftsbild** und der **Wert der landschaftsgebundenen Erholung** werden erfasst und bewertet.



2.

Verschneidung

- Der erfasste Bestand mit seiner Bewertung wird mit dem technischen Entwurf der geplanten Maßnahme verschnitten.



3.

Ergebnis

- Der Landschaftsanteil, der durch die Straße verloren geht, wird in Wertpunkten ermittelt.
- Grundlage ist das Bewertungsverfahren gemäß Einföhrungserlass zum Landschaftsgesetz für Eingriffe durch Straßenbauvorhaben in der Baulast des Bundes oder des Landes NRW (ELES)

4.

Kompensation

- Es werden Maßnahmen für die Natur und Landschaft geschaffen, welche den verloren gegangenen Landschaftsanteil ausgleicht bzw. kompensiert
- Über die Wertpunkte lässt sich die Kompensation feststellen

Hintergrund

- Viele **Tier- und Pflanzenarten** sind bereits **sehr gefährdet** und sind daher gesetzlich besonders bzw. **streng geschützt**.
- Es ist gemäß § 44 BNatSchG verboten, diese Arten zu töten, zu bestimmten Zeiten zu stören und ihre Lebensräume zu beschädigen.
- In der **Artenschutzprüfung** wird untersucht, ob und welche Auswirkungen ein Projekt auf diese Arten haben wird.

Ergebnisse des Artenschutzbeitrages für die OU Lemgo

Faunistische Kartierungen von 2018
10 Fledermausarten
21 Brutvogelarten
6 Amphibienarten



Für **12 Arten** konnten **Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen** werden. Es wurden **Maßnahmen** entwickelt, die **verhindern**, dass die **Verbotstatbestände** des § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt sind.

Stufe 1

Vorprüfung

Welche Arten kommen vor und wo können Konflikte Auftreten?

- Vorprüfung des Artenspektrums
- Vorprüfung der Wirkfaktoren



Stufe 2

Vertiefende Prüfung der Verbotstatbestände

Mit welchen **Artenschutzmaßnahmen** lassen sich die Beeinträchtigungen vermeiden?

- Ermittlung und Darstellung der Betroffenheit der Arten
- Einbeziehen von Vermeidungsmaßnahmen und des Risikomanagements
- Prognose der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände



Stufe 3

Ausnahmeverfahren

Welche Arten sind trotz möglicher Artenschutzmaßnahmen so betroffen, dass das Vorhaben aus Sicht des Artenschutzes nicht zulässig ist?

- Beurteilung der Ausnahmeveraussetzungen
- Einbeziehen von kompensatorischen Maßnahmen und des Risikomanagements

Für die **betreffenden Arten muss unter bestimmten Voraussetzungen ein Ausnahmeverfahren** durchgeführt werden.

4. Landespflege, Entwässerung und Klimaschutz

Landespflege | Geplante landschaftspflegerische Maßnahmen an der OU Lemgo

Nr.	Beschreibung der Maßnahme	Maßnahme für den Artenschutz
S1	Schutz ökologisch sensibler Bereiche während der Bauphase durch Schutzzäune sowie Einzelbaumschutz	
S2	Etablierung von Leiteinrichtungen und Durchlässen für Amphibien	X
S3 CEF	Etablierung von Überflughilfen und Leitstrukturen für Fledermäuse	X
S4	Errichtung von temporären Amphibienschutzzäunen	X
V1 CEF	Bauzeitenregelung für Brutvögel	X
V2 CEF	Kontrolle auf Baumhöhlen vor Fällung	X
V3 CEF	Kontrolle der Gebäude vor Abbruch auf potenzielle Quartiere	X
A1	Rückbau nicht mehr benötigter Straßen- und Wegeabschnitte	
A2	Umwandlung eines intensiv genutzten Ackers in eine Ackerbrache	
A3	Anlage von Gehölzstrukturen auf zuvor intensiv genutztem Acker	
A4	Freilegung eines Gewässers und Entwicklung eines naturnahen Auenbereichs	
A5	Umwandlung von Intensivacker in Extensivgrünland in der Ilseaue	
A6	Entwicklung von Uferrandstreifen am Südufer der Ilse	
A7	Entwicklung von Uferrandstreifen am Nordufer der Ilse	
A8	Umwandlung von Intensivacker in Extensivgrünland in der Ilseaue	
A9	Trassenparallele Gehölzpflanzungen	
A10	Umwandlung von Acker in Extensivgrünland und Anlage eines Kleingewässers	

Erläuterungen

S = Schutzmaßnahme

V = Vermeidungsmaßnahme

A = Ausgleichsmaßnahme

CEF = vorgezogene Ausgleichsmaßnahme (Continuous Ecological Functionality)

Hinweis:

Nicht aufgelistet sind die **Gestaltungs- und Wiederherstellungsmaßnahmen**, da diese nicht auf die Kompensation angerechnet werden.

4. Landespflege, Entwässerung und Klimaschutz

Landespflege | Beispiele geplanter landschaftspflegerischer Maßnahmen

A2, A10, A3, A9: Umwandlung Ackerflächen, Anlage eines Kleingewässers und Gehölzpflanzungen im Bereich Steinmühle



S3 CEF: Etablierung von Überflughilfen und Leitstrukturen für Fledermäuse z. B. im Bereich Alter Knick



A4: Freilegung eines Gewässers und Entwicklung eines Auenbereichs im Bereich Sommerhäuschenweg



S2: Leiteinrichtungen und Durchlässe für Amphibien z. B. im Bereich Steinmühle



A6, A7, A8: Entwicklung der Uferrandstreifen der Ilse und von Extensivgrünland im Bereich Alter Knick



Hintergrund

- Grundlage zur Ermittlung der Abflüsse und zur hydraulischen Dimensionierung der Entwässerungseinrichtungen bilden seit 2021 die **Richtlinien für die Entwässerung von Straßen** (REWS, vormals RAS-Ew 2005).
- In Wasserschutzgebieten sind die „Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten“ (RiStWag 2016) maßgebend.
- Planungsgrundsatz: möglichst **Versickerung vor Ableitung**

Geplante Entwässerungsanlagen der OU Lemgo

- Unter anderem sind ein **Regenrückhaltebecken (RRB)** mit vorgeschaltetem Absetzbecken im Bereich Steinmühle und **11 Einleitungsstellen** geplant.
- Für den Planungsbereich der Wasserschutzzone III wird durch weitere Untersuchungen vor Baubeginn geprüft, ob ergänzend zur geplanten Ableitung des Oberflächenwassers in das RRB eine Sickerschicht zum Schutz des Grundwassers anzuordnen ist.



Die **Leistungsfähigkeit der Vorfluter ist nachgewiesen**. Die Straßenentwässerungseinrichtungen sind so dimensioniert, dass sie in der Lage sind, die vorhandenen Wassermengen aufzunehmen.

Stufe 1

Sammlung des Oberflächenwassers

- **Aufnahme und Ableitung** des Oberflächenwassers erfolgt in straßeneigenen und passend dimensionierten **Mulden, Rinnen, Gräben, Kanälen und Querdurchlässen**.

Stufe 2

Regenrückhalte- und Vorklärmaßnahmen

- Das gesammelte Oberflächenwasser wird in kombinierte **Absetz- und Rückhaltebecken (RRB's)** oder **Rückhaltegräben** geleitet, um...
- ...**Verunreinigungen zurückzuhalten**
- ... und **Abflussmengen** in die Vorfluter auf die Mengen zu **reduzieren**, die ein vergleichbares natürliches Einzugsgebiet erzeugen würde.

Stufe 3

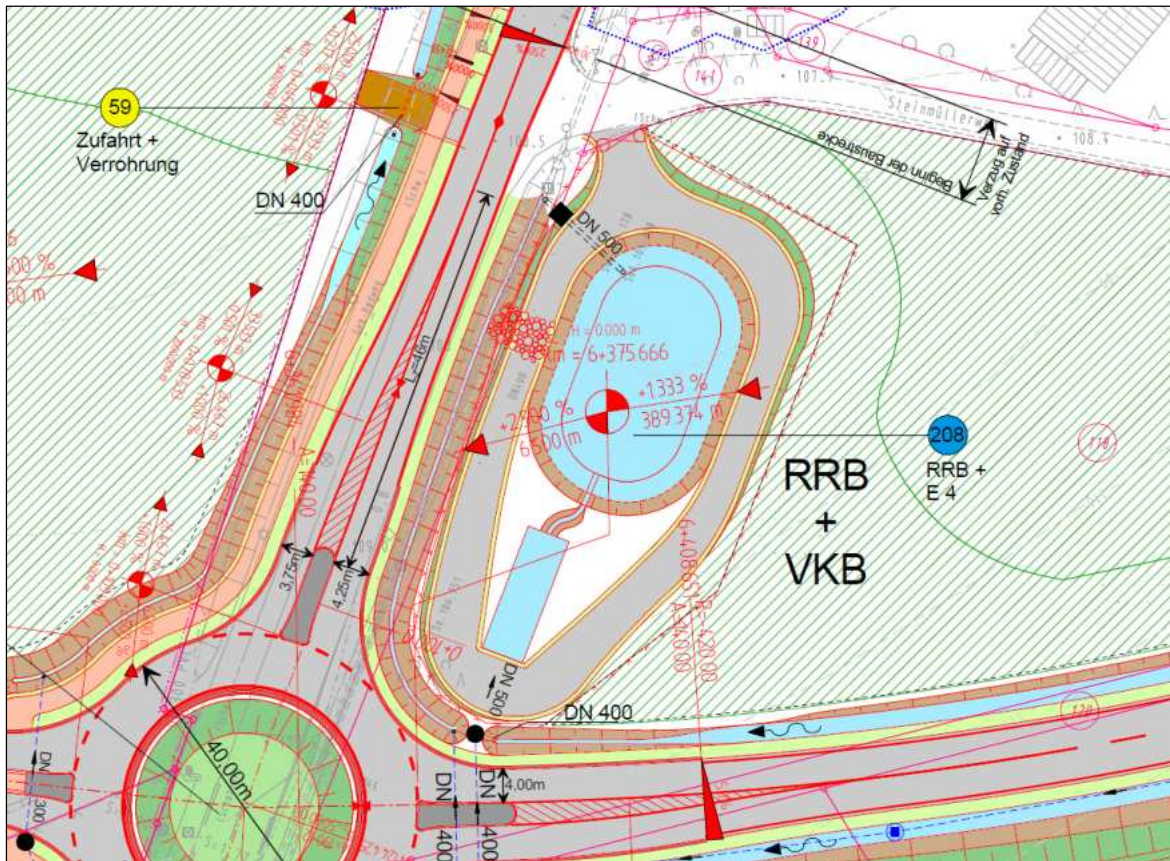
Einleitung in die Vorfluter

- Nach der Vorklärung wird das verbleibende Oberflächenwasser in die **Vorfluter eingeleitet**.
- Vorfluter sind in der Regel die bereits vorhandenen natürlichen Gewässer, die auch der Entwässerung des natürlichen Einzugsgebiets dienen.



4. Landespflege, Entwässerung und Klimaschutz

Entwässerung | Geplantes Regenrückhaltebecken an der OU Lemgo



Geplantes Regenrückhaltebecken mit vorgeschaltetem Absetzbecken im Bereich Steinmühle: Eine konkrete Bemessung und Dimensionierung erfolgt im Zuge der Ausführungsplanung.

Hintergrund

- Prüfung der Vereinbarkeit des geplanten Vorhabens mit den Zielen der Wasserrahmenrichtlinie der Europäischen Gemeinschaft (Richtlinie 2000/60/EG; EG-WRRL).
- Bewertung der zu erwartenden Eingriffe des Vorhabens in den Wasserhaushalt und die damit verbundenen potenziellen Auswirkungen auf das **Verbesserungsgebot** und **Verschlechterungsverbot** unter Einbezug der zu berücksichtigenden Bewirtschaftungsziele des Wasserhaushaltsgesetzes (§§ 27 bis 31, § 47 Wasserhaushaltsgesetz WHG).

Ergebnis der Prüfung für die OU Lemgo

- Fachbeitrag wurde 2020 durch das Büro „Kortemeier Brokmann Landschaftsarchitekten GmbH“ erstellt.



Die **Qualität der Wassermengen** wird im Fachbericht zur WRRL behandelt sowie **qualitativ nachgewiesen**. Es ist von **keiner Zustandsverschlechterung** auszugehen.

Den aktuellen Normen entsprechend wird der Fachbeitrag **im weiteren Planungsverfahren aktualisiert**.

1.

Bestandsanalyse

- Identifizierung der durch das Vorhaben betroffenen Wasserkörper

2.

Beschreibung des Zustands

- Beschreibung des chemischen und ökologischen / mengenmäßigen Zustands bzw. Potenzials der betroffenen Wasserkörper und Einbezug der Bewirtschaftungsziele im Rahmen der Bestandsaufnahme

3.

Beschreibung der Auswirkungen

- Beschreibung potenzieller bau-, anlage- und betriebsbedingter Auswirkungen des Vorhabens auf die definierten Qualitätskomponenten und relevanten Parameter

4.

Bewertung

- Bewertung der Auswirkungen auf den chemischen und ökologischen / mengenmäßigen Zustand (Potenzial) und Prüfung der Vereinbarkeit mit den gegebenen Bewirtschaftungszielen



HQ 100: Das Hochwasser tritt im Mittel alle 100 Jahre auf.

Überschwemmungsgebiet HQ100:

- Im Bereich der Überführung Alter Knick wird das Überschwemmungsgebiet für das HQ100 **angeschnitten**.
- Der **Schutzraum** wird durch die gewählte Trassierung allerdings **nicht zerschnitten**. Der **Hochwasserabfluss** wird durch den Bau der B 238n zwischen 5+625 und 5+907 nur **geringfügig beeinflusst**.
- Die Überprüfung der aktuellen Überschwemmungsflächen wird **im weiteren Verlauf des Planungsverfahrens vorgenommen**. Der sich einstellende Retentionsraumverlust wird im Rahmen des weiteren Planfeststellungsverfahrens ermittelt und der daraus resultierende Ausgleich bilanziert.
- Einen generellen Schutz vor Überschwemmungen infolge von außergewöhnlichen Hochwasserereignissen können die geplanten Maßnahmen nicht erfüllen. Die grundsätzlichen Hochwasserschutzmaßnahmen liegen nicht in der Zuständigkeit der Straßenbauverwaltung. Schutzmaßnahmen über das vorgesehene Maß hinaus und für das gesamte Einzugsgebiet des Gewässers oder des Gewässerabschnittes obliegen der Planung des Gewässerunterhaltungspflichtigen. Die neu hinzukommenden **versiegelten Flächen** der hier planerisch vorliegenden **Straßenbaumaßnahme B 238n können allein keine Hochwasserabflüsse hervorrufen**.



Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG)

- 2019 in Kraft getreten, Neufassung im Jahr 2021
- Gemäß § 13 sind die Ziele zum Klimaschutz aus § 3 Abs. 1 KSG auch bei Straßenbauvorhaben zu berücksichtigen.
→ **Allgemeines Berücksichtigungsgebot**
- Bei der Planung, Auswahl und Durchführung von Investitionen sowie bei der Beschaffung ist zu prüfen, wie zum Erreichen der nationalen Klimaschutzziele nach § 3 KSG beigetragen werden kann.

Die Regelungen des § 13 Abs. 1 Satz 3 und Abs. 2 KSG **betreffen Maßnahmen und Entscheidungen im Zusammenhang mit Investitionen und Beschaffungsvorgängen** und gelten **nicht für einen Planfeststellungsbeschluss** (BVerwG, Urteil vom 04.05.2022 – 9 A 7/21)

Richtlinien und Normen...

...geben bei der Planung und dem Bau von Straßen den grundsätzlichen Rahmen für den baulichen Umfang vor.

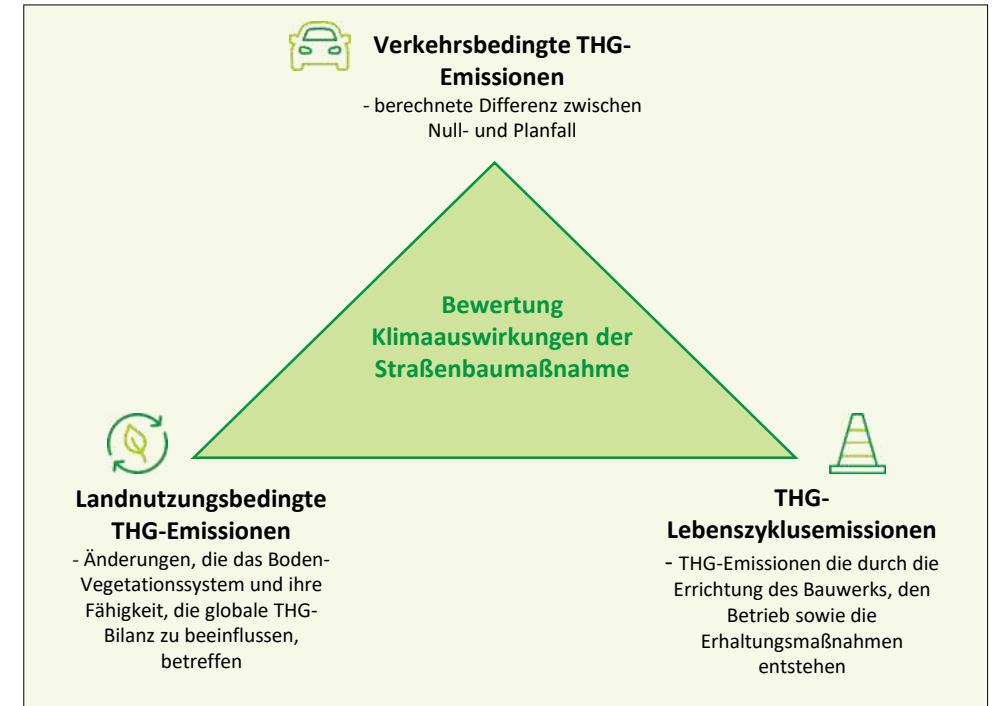
- Weitgehende Vorgaben für Festlegung der **äußeren Maße** der Straßenfläche, Querschnitte, Knotenpunkte, Straßenflächengestaltung und die Verkehrssicherheit
→ z. B. Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL)
- Vorgaben für **technischen Aufbau** von Straßen (inkl. Baustoffen und Bauweisen) entsprechend den erforderlichen Belastungsklassen für Verkehrsflächen (Asphalt, Betonbauweisen)
- Querschnitte werden auf das notwendige Maß begrenzt bzw. so ausgelegt, wie sie für die prognostizierte verkehrliche Nutzung **benötigt** werden.
- Die erforderliche Flächenversiegelung und Beseitigung von Biotoptypen werden durch geeignete **Kompensationsmaßnahmen** ausgeglichen.



Bewertung der Klimaauswirkungen einer Straßenbaumaßnahme (1)

- Bewertung einer Straßenbaumaßnahme im Hinblick auf die Auswirkungen auf das Klima sowie die Darstellung von geeigneten Kompensationen erfolgt über die drei Kriterien „Verkehrsbedingte THG-Emissionen“, „Landnutzungsbedingte THG-Emissionen“ sowie die „THG-Lebenszyklusemissionen“
- Auswirkungen eines einzelnen Projektes auf den globalen Klimawandel sind schwer zu quantifizieren. → Der **nachteilige Beitrag** bezogen auf die Gesamtbelastung ist in der Regel durch die **THG-Lebenszyklusemissionen äußerst gering**.
- Handlungsmöglichkeiten im Hinblick auf die CO₂-Bilanz bei Investitionen im Straßennetz ergeben sich, bezogen auf die Lebenszyklusemissionen, bei der Ausgestaltung von Schutzeinrichtungen, Nebenanlagen sowie bei Lärmschutzmaßnahmen. → **natürliche Baustoffe**

Hierbei müssen die Details der **Bauausführung** der **Ausführungsplanung** überlassen bleiben (OVG Lüneburg, Urteil vom 22. 4. 2016 – 7 KS 35/12). Es bedarf in der Planfeststellung noch keiner detaillierten Festlegung der Bauausführung (vgl. auch OVG Berlin-Brandenburg, Urteil vom 12. 3. 2020 – OVG 11 A 7.18).



Bewertung der Klimaauswirkungen einer Straßenbaumaßnahme (2)

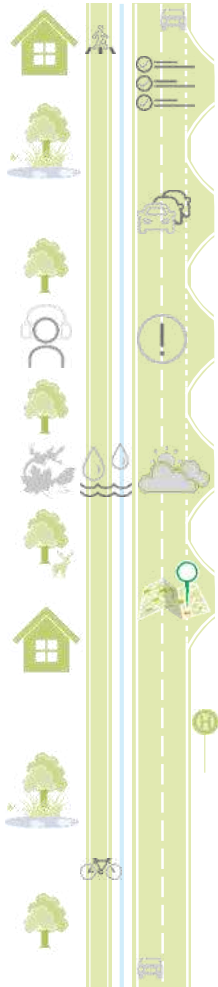
- Unvermeidbar bei dem Betrieb von Straßen ist nach aktuellem Stand der Technik der Ausstoß des klimawirksamen Gases „Kohlendioxid“ (CO₂).
- Es bestehen **bereits Lenkungsmechanismen**, welche die verkehrsbedingten Auswirkungen auf das Klima durch Freisetzung von **Treibhausgasen** bei der Benutzung der Straße **weiter reduzieren** werden (z. B. zunehmender Anteil von E-Mobilität im Zusammenhang mit der steigenden Preisentwicklung für fossile Brennstoffe).
- Weitergreifende politische Entscheidungen sind letztendlich ausschlaggebend für die verkehrsbedingten Auswirkungen von Straßen allgemein auf das Klima. Die bauliche Anlage eines Verkehrsweges ist dabei nur mittelbarer Verursacher durch Zurverfügungstellung der entsprechenden Infrastruktur.

Das Angebot einer **modernen Infrastruktur** in Form von Straßen wird auch durch den anstehenden Technologiewechsel bei Fahrzeugantrieben **langfristig benötigt** und steht den Klimaschutzzielen als bauliche Anlage nicht entgegen.

Ergebnisse für die OU Lemgo



Eine **Bewertung der Auswirkungen auf das Klima über die drei Kriterien** „Verkehrsbedingte THG-Emissionen“, „Landnutzungsbedingte THG-Emissionen“ und „THG-Lebenszyklusemissionen“ im Zusammenhang mit der OU Lemgo sowie ggf. erforderliche Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen werden **im Rahmen des weiteren Verfahrens ergänzt**.



1.	Kurzbeschreibung des Vorhabens.....	1
2.	Thema: Verkehrsuntersuchung.....	16
3.	Themen: Lärmschutz & Schadstoffgutachten.....	19
4.	Themen: Landespflege, Entwässerung und Klimaschutz.....	24
5.	Thema: Grunderwerb.....	36



Flächenbedarf und Art der Inanspruchnahme



- Im Rahmen der **Planfeststellung** wird der erforderliche **Flächenbedarf** sowie **Art und Umfang der Inanspruchnahme** von Grundstücksflächen ermittelt.



- Die konkreten **Entschädigungs- und Erwerbsverhandlungen** mit den Betroffenen werden **außerhalb des Planfeststellungsverfahrens** (bilateral und individuell) geführt und geregelt.

Diese Arten der Inanspruchnahme sind möglich:

1. Ein **Erwerb** von Grund und Boden, z. B. für die Fahrbahnlflächen oder Lärmschutzanlagen.
2. Eine **dauernde Nutzungsbeschränkung** von Grundflächen durch Eintragung einer Dienstbarkeit im Grundbuch, z. B. für Zuwegungen, Entwässerungsleitungen, Fernmeldekabel oder für begleitende Maßnahmen des Natur- und Landschaftsschutzes.
3. Eine **vorübergehende Inanspruchnahme** von Grundflächen für die Dauer der Bauarbeiten, z. B. als Arbeitsraum, Baustraßen oder Lagerflächen.

Zeitpunkt und Umfang des Grunderwerbs

- Betroffene Eigentümer und Nebenberechtigte (z. B. Pächter) sollen die ihnen zustehenden Entschädigungen möglichst vor Beginn der Bauarbeiten erhalten.
- Den Wünschen der Betroffenen hinsichtlich Ort und Zeit der Verhandlungstermine wird nach Möglichkeit entsprochen → auch ein schriftliches Entschädigungsangebot kann erstellt werden.





Wertermittlung und Entschädigung

- Die Entschädigung bemisst sich nach dem **Verkehrswert** (Marktwert) der Grundstücke.
- Mit der Wertermittlung werden **Sachverständige** beauftragt.
- Ziel ist es immer, zu einer angemessenen Entschädigung und einer einvernehmlichen Regelung zu gelangen.
- Bei gütlicher Einigung wird ein **notarieller Grundstückskaufvertrag** abgeschlossen, der die zu leistende Entschädigung (Kaufpreis) abschließend regelt.
- Über Entschädigungen für Dienstbarkeiten und vorübergehende Inanspruchnahmen oder zur Regelung der Ansprüche von Nebenberechtigten (z. B. Pächter) können schriftliche **Vereinbarungen** abgeschlossen werden.

Sonderfall Bauerlaubnis

- Bereits vor Abschluss des Kaufvertrages können sich Straßenbauverwaltung und Eigentümer auf einen **Bauerlaubnisvertrag** einigen.
- Auf diese Weise wird zunächst nur die **Besitzüberlassung** der benötigten Fläche geregelt, während das Eigentum noch beim Eigentümer verbleibt.
- Alle Entschädigungsansprüche des Eigentümers bleiben dann vorbehalten. **Es gehen keine Entschädigungsansprüche verloren.**
- Auf diese Weise kann die Straße gebaut werden, auch wenn Fragen zum Eigentumswechsel und zur Entschädigung noch nicht abschließend geklärt sind.

Und wenn es einmal keine Einigung gibt?

- Kommt ausnahmsweise kein Kauf- oder Bauerlaubnisvertrag zustande, so kann die Enteignungsbehörde (Bezirksregierung) den Straßenbaulastträger auf dessen Antrag vorzeitig in den Besitz einweisen (**vorzeitige Besitzeinweisung**).
- Voraussetzungen für ein Besitzeinweisungsverfahren sind, dass ein vollziehbarer **Planfeststellungsbeschluss** vorliegt und ein **sofortiger Baubeginn geboten** ist.
- Wenn auch alle Bemühungen zur **Beschaffung von Eigentum oder Rechten** für den Vorhabenträger ergebnislos bleiben und **keine einvernehmliche Entschädigungsregelung** mit dem Eigentümer oder dem Nebenberechtigten (z. B. Pächter) erreicht werden kann, sieht das Gesetz die Möglichkeit der **Enteignung** vor.
- Die Enteignungsbehörde hat den Auftrag, auf eine **gütliche Einigung** auch im Enteignungsverfahren hinzuwirken. In den meisten Fällen gelingt dies.
- Ist im Einzelfall dennoch ein Enteignungsbeschluss erforderlich, so wird darin auch über die dem Betroffenen zustehende **Enteignungsentschädigung** entschieden.
- Gegen den Enteignungsbeschluss steht der Rechtsweg offen.