

Bürgerinitiative Exit 233  
Otto Quaing  
Lilienstr. 22  
49716 Meppen

Meppen, den 19.03.21

Niedersächsische Landesbehörde  
für Straßenbau und Verkehr  
Dezernat 51 - Planfeststellung  
Göttinger Chaussee 76 A  
30453 Hannover

Vierstreifiger Ausbau der E 233; Planungsabschnitt 8

Sehr geehrte Damen und Herren,

Zu dem geplanten Vorhaben nehme ich als Sprecher der Bürgerinitiative Exit 233 wie folgt Stellung:

Das gesamte Straßenbauvorhaben der Europastraße E 233 umfasst den 4-streifigen Ausbau der Bundesstraßen 402, 213 und 72 von der A 31 im Westen (Anschlussstelle Meppen) bis zur A 1 im Osten (Anschlussstelle Cloppenburg) im Bundesland Niedersachsen. Von diesem Vorhaben sind wir somit betroffen.

Der Planungsabschnitt 8 ist zahlenmäßig der letzte Abschnitt des geplanten vierstreifigen Ausbaus der E 233 von der A 31 bis zur A 1, soll aber direkt nach Planungsabschnitt 1 ausgebaut werden. Begründet wird der Ausbau des Abschnitts mit vielen Argumenten, die den Gesamtausbau betreffen. Unsere Einwendungen beziehen sich somit sowohl auf den Abschnitt 8 als auch auf die Gesamtstrecke, da diese nicht losgelöst von einander betrachtet werden können.

### **Einwendung 1: Geografische Begründung**

#### **Geografische Begründung ist fehlerhaft**

Im Erläuterungsbericht wird der Ausbau mit dem Richtungsverlauf der E 233 und der damit verbundenen Straßen begründet. So heißt es unter Punkt 1.1: "Nördlich der Anschlussstelle Cloppenburg verschwenkt die A 1 in östliche Richtung (Bremen/Hamburg) und bildet dadurch auch eine Verlängerung der E 233 in nahezu gerader Streckenführung bis Bremen und Hamburg".

Diese Aussage ist nicht korrekt. Die E 233 macht einen Bogen um Cloppenburg und führt in südöstlicher Richtung (als B 72) zur A 1. Sie weicht also von ihrem ursprünglichen Verlauf ab, der als B 213 über Ahlhorn nordöstlich Richtung A 1 führte. Mit dem (falschen) Hinweis auf die Himmelsrichtung der E 233 und A 1 wird eine "natürliche Verlängerungslinie" suggeriert, die es so nicht gibt. Zudem sind die A 1, B 213, B 72 und B 402 unabhängig voneinander zu unterschiedlichen Zeiten gebaut worden.

## **Einwendung 2: Streckenlänge - Streckenvergleich**

### **Entfernungsunterschiede sind geringer als angegeben**

Im Erläuterungsbericht heißt es weiter: "Die E 233 stellt die kürzeste Verbindung zwischen dem niederländischen Ballungsgebiet Randstad-Niederlande und vor allem dem Wirtschaftszentrum Rotterdam und den norddeutschen Wirtschaftszentren Bremen und Hamburg dar.

Die E 233 ergänzt die in erheblicher Entfernung nördlich verlaufende zukünftige Küstenautobahn (A 20/28), die die nördliche Region der Niederlande (Wirtschaftszentren Groningen und Leeuwarden) mit Schleswig-Holstein verbindet und vor allem die Hinterlandverkehre der Seehäfen an der Nordsee (Emden, Wilhelmshaven, Brake, Cuxhaven, Bremerhaven, Stade, Hamburg und andere) bündelt. Daneben ergänzt die E 233 die in erheblicher Entfernung südlich verlaufende A 30 (D) und A 1 (NL), deren Funktion vorrangig in einer Verbindung der niederländischen Randstad mit den Wirtschaftszentren Osnabrück, Hannover und Berlin besteht."

Hier wird mit der entsprechenden Wortwahl ein großer Entfernungsunterschied zwischen den einzelnen Verbindungen suggeriert.

Wenn man aber die Entfernung z. B. zwischen den Häfen Rotterdam und Hamburg über die südliche Route (A 30 und A 1) mit der Route über die E 233 vergleicht, so beträgt der Unterschied auf einer Gesamtstrecke von über 500 km nur 13 km!

Auf der Strecke Amsterdam - Hamburg würde man im Vergleich mit der nördlichen Route über Groningen und die A 28 ebenfalls nur 16 km einsparen!

### **Ausbau dient dem Transitverkehr**

Dass der geplante Ausbau in erster Linie für den Transitverkehr erfolgt, zeigt die weitere Aussage im Erläuterungstext: "Als Teilstück des transeuropäischen Straßennetzes stellt die E 233 darüber hinaus die Verbindung zwischen den Niederlanden und den Wirtschaftsräumen in Skandinavien und an der deutschen und polnischen Ostseeküste her."

Diese Transit-Lkw benötigen also nur unerheblich mehr Zeit für die Fahrt, wenn sie die nördlich oder südlich der E 233 verlaufenden Routen benutzen. Auf der Strecke Rotterdam - Danzig spart man nur 1% an Kilometern ein, wenn man über die E 233 fährt. Im Feststellungsentwurf fehlen diese genauen Kilometerangaben, die ein klareres Bild der tatsächlichen Situation ergeben.

### **Deutsche Seehäfen werden durch den Ausbau der E 233 weiter benachteiligt**

Zudem werden die deutschen Seehäfen (Wilhelmshaven, Bremerhaven...) durch einen Ausbau weiter geschwächt. Schon jetzt fahren Containerschiffe aus nördlicher Richtung kommend an diesen Häfen vorbei und entladen erst in Rotterdam. Dann werden die Container per Lkw wieder nach Norddeutschland gebracht.

Dieser Trend, noch mehr Güter auf der Straße zu befördern statt Wasserstraße und Schiene zu fördern, widerspricht den Zielen der Bundesregierung bezüglich Klimaschutz und Verkehrswende. (siehe auch Einwendung 11: Verlagerung des Gütertransports)

## **Einwendung 3: Ausweichverkehre**

### **Ausweichverkehre nutzen nicht die gesamte E 233**

Unter Punkt 1.3. des Erläuterungsberichtes heißt es: "Die E 233 wird auch weiterhin Ausweichverkehre aufnehmen, die bei Bautätigkeiten und Stauwirkungen auf der hoch belasteten A 1 insbesondere in den Bereichen Osnabrück, Münster und Dortmund den Weg in das Ruhrgebiet/Rheinland über die E 233 und die A 31 wählen. Diese Verkehre nutzen die Gesamtstrecke der E 233."

Diese Aussage ist anzuzweifeln, da sie nicht durch Zahlen belegt ist. Natürlich werden Fahrzeuge bei Staus oder größeren Unfällen auf die ausgeschilderten Umleitungsstrecken verwiesen. Hierbei wird aber die Umleitung entsprechend der vorgegebenen Route so gewählt, dass der Verkehr möglichst früh nach dem Hindernispunkt wieder auf die alte Fahrbahn zurück kann.

Auch die dann folgende Formulierung "Aus den vorstehenden Ausführungen ergibt sich, dass die netzbildenden Verkehrsströme zu einem wesentlichen Anteil die Gesamtstrecke der E 233 zwischen der Anschlussstelle Meppen (A 31) und der Anschlussstelle Cloppenburg (A 1) nutzen und im Übrigen nur diesen Planungsabschnitt 8 und die Ortsumgehung Cloppenburg" ergibt sich keineswegs aus überprüften Zahlen, sondern ist eine Vermutung, um den Ausbau der gesamten E 233 zu begründen.

#### **Einwendung 4: Reihenfolge der Ausbauabschnitte**

##### **Reihenfolge der Ausbauabschnitte widerspricht der Begründung des Ausbaus**

Als entscheidender Grund für den vierspurigen Ausbau der E 233 wird an mehreren Stellen des Erläuterungsberichtes die durch die jetzige zweispurige Bauweise bedingte mangelnde Effizienz und Sicherheit der Straße genannt.

So heißt es unter Punkt 1.1: "Bis zur Anschlussstelle Cloppenburg an der A 1 weist die E 233 aktuell noch weitgehend den für eine einbahnige 2-streifige Bundesstraße typischen Charakter mit einer Mischung aus schnellen, landwirtschaftlichen bzw. sonstigen langsamen Verkehren, PKW- sowie umfangreichen Schwerverkehren mit nur wenigen geordneten Überholmöglichkeiten auf". Eine logische Folgerung dieser Aussage müsste sein, dass der Ausbau im Landkreis Cloppenburg auch in den zweispurigen Abschnitten beginnt.

##### **Ausbaureihenfolge widerspricht dem Gutachten**

Auch die VWU empfiehlt eine andere Reihenfolge als jetzt vorgesehen, denn die Gutachter wollen zuerst die am meisten betroffenen Streckenabschnitte verändern. Somit wird unter Punkt 15 und Tabelle 15.1 eine Abfolge der Bauabschnitte empfohlen, bei der im Landkreis Cloppenburg der AB 8 erst an zweiter Stelle gebaut werden soll. Und im Landkreis Emsland solle laut VWU der Abschnitt 1 erst an dritter Stelle ausgebaut werden.

Dennoch soll der Ausbau im Landkreis Cloppenburg mit dem AB 8 beginnen, der schon weitgehend dreispurig ausgebaut ist, und im Landkreis Emsland mit AB 1.

##### **Reihenfolge soll Ausbaudruck erhöhen**

Es zeigt sich damit, dass es nicht um die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer geht.

Die Reihenfolge der Ausbauabschnitte bewirkt, dass der Lückenschluss zwischen den vierspurigen Abschnitten immer kürzer wird. Somit wird Ausbaudruck erzeugt nach dem Motto, "jetzt müssen wir den Rest auch ausbauen".

##### **Probleme in den folgenden Abschnitten können Gesamtplan stoppen**

Grund für die Änderung der Reihenfolge ist offenbar, dass in den Abschnitten 1 und 8 der geringste Widerstand zu erwarten ist (AB 8 schon dreispurig; AB 1 wenige Anlieger)

Unter Punkt 1.3 heißt es: "Folglich ergibt sich im Rahmen einer vorausschauenden positiven Gesamtbeurteilung, dass der Verwirklichung der weiteren (noch nicht 4-streifig ausgebauten) Abschnitte 1 bis 6 der E 233 nach derzeitigem Kenntnisstand keine grundsätzlichen Hindernisse entgegenstehen." Tatsächlich ist es aber so, dass in den ABn 2 - 6 die größeren Probleme und der größte Widerstand zu erwarten ist.

So können sich Entwicklungen ergeben, die den Ausbau eines Abschnittes unmöglich machen. Damit könnte das Gesamtvorhaben scheitern. Bevor also der Ausbau eines

Abschnittes beginnt, muss die Planung der Gesamtstrecke beendet sein. Nur so kann auch verhindert werden, dass Steuermittel verschleudert oder bei den letzten Abschnitten dem wirtschaftlichen Aspekt alle anderen Aspekte untergeordnet werden.

### **Einwendung 5: Verkehrszahlen**

#### **Analysen sind irrelevant, weil sie auf veralteten Verkehrszahlen beruhen**

Die Aussagen im Erläuterungsbericht beruhen auf Zahlen aus der Verkehrswirtschaftlichen Untersuchung (VWU), die schon allein auf Grund ihres Alters völlig ungeeignet sind.

So stammen die Untersuchungen und Statistiken aus den Jahren 2010 und sogar aus dem Anfangsstadium der Planung um 2003! Auch die Fortschreibung aus dem Jahr 2019 weist erhebliche Mängel auf:

- a) Die Analyse der Daten bezieht sich auf das Jahr 2014 (S. 2)
- b) Für die Bemessung der Lärmschutzmaßnahmen erfolgte eine Umrechnung auf der Basis der Ergebnisse der SVZ 2010 (S. 2/3). Da die Zahlen nicht mehr aktuell sind, ist die Bemessung auch bedeutungslos.
- c) Da die Daten der SVZ 2015 zum Zeitpunkt der Erstellung der Verkehrsuntersuchung noch nicht vorlagen, erfolgte die Kalibrierung des Verkehrsmodells in einem ersten Schritt auf Basis der bundesweiten Straßenverkehrszählung (SVZ) 2010 und Daten der Dauerzählungen 2010. (S. 3). Auch hier sind die Zahlen und somit die Analyse veraltet.
- d) "In der Modellrechnung kommt für die Lkw über 12 t zGG ein vereinfachter Mautansatz (Zeitzuschlag) auf BAB zum Einsatz." (S. 4) Hier kommt es zu einem falschen Vergleich, weil schon mit dem 1.7.2018 die Maut auch auf zweispurigen Bundesstraßen eingeführt worden ist.
- e) Da die Daten der SVZ 2015 zum Zeitpunkt der Erstellung der VWU noch nicht vorlagen, erfolgte in einer zweiten Stufe die Fortschreibung der VWU in der Analyse von 2010 nach 2014. (S. 5)
- f) Im Text bleibt unklar, ob die seit 2018 bestehende Bemaßung bei den Vergleichsberechnungen (Prognosenußfall - Bezugsfall - Planungsfall 1 - 3) einberechnet wurde.

Als Ergebnis ist festzuhalten, dass alle Schlüsse bezüglich der Planung und des Vergleichs der Planungsvarianten, die aus den vorliegenden Daten gezogen werden, irrelevant sind, weil sie auf veralteten Daten beruhen.

Nicht erwähnt wird dagegen eine Auswertung der drei Dauerzählstellen (DZ) entlang der E 233 für die Jahre 2010 bis 2019. Bei den DZ Herzlake und Stapelfeld zeigt sich nach 2016 beim SV/24h ein Rückgang der Zahlen. In 2019 ist das auch bei der DZ Hebelermeer zu erkennen. An der DZ Stapelfeld ist auch ein Rückgang allerer Kfz/h zu sehen. Die aktuelle Tabelle zeigt also, dass die E 233 keineswegs immer stärker belastet wird.

### **Einwendung 6: Verbesserung der Verkehrssicherheit - Unfallzahlen**

#### **Unfallstatistiken sind veraltet und falsch interpretiert**

Im Erläuterungsbericht heißt es unter Punkt 2.4.3: " Im Rahmen der Verkehrswirtschaftlichen Untersuchung ist eine Auswertung des Unfallgeschehens auf der E 233 zwischen der Landesgrenze Niederlande / Deutschland und der A 1 durchgeführt worden. Als Ergebnis ist ein deutlich überdurchschnittliches Unfallgeschehen zu verzeichnen".

Als Grundlage dieser Behauptung dient hier (wie auch schon beim Planfeststellungsverfahren zum AB 1) eine Statistik des Städterings Zwolle-Emsland. Zu dieser Statistik sind mehrere kritische Anmerkungen zu machen:

- Die Statistik ist nicht aktuell, sondern weist nur Zahlen bis zum Jahr bis 2008 auf. Die letzten Zahlen sind also vor 13 Jahren entstanden!
- Der Städtering Zwolle-Emsland setzt sich seit Jahren für den vierstreifigen Ausbau der E 233 ein und ist somit nicht neutral.
- Um überdurchschnittliche Unfallzahlen zu belegen, werden die Jahre miteinander verglichen, die das gewünschte Ergebnis nahelegen (z.B. 2005 und 2006).

Liest man die Statistik neutral, so kommt man zu einem ganz anderen Ergebnis:

- Die sogenannten Unfallkostenzahlen sind schwankend und im Jahr 2008 niedriger als z. B. 2002 und 2006!
- Die Zahl der bei Unfällen getöteten und verletzten Menschen war in drei der neun untersuchten Jahre niedriger, aber in fünf Jahren höher als 2008!
- Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden lag 2008 auf dem gleichen Stand wie im Jahr 2000 und war geringer als in sechs der anderen untersuchten Jahre!

### **Unfallkostenzahlen sind nicht vergleichbar**

Bild 13.1 mit sehr unterschiedlichen Unfallkostenzahlen in den einzelnen Jahren wird mit folgender Bemerkung interpretiert: "Im Zeitraum 2000 bis 2008 war die Unfall-Entwicklung sowohl in Gesamt-Niedersachsen als auch in den Landkreisen Emsland und Cloppenburg rückläufig. Die steigende Unfall-Tendenz im Zuge der E 233 unterstreicht damit die Notwendigkeit geeigneter Maßnahmen zur Reduzierung der Unfallhäufigkeit und Unfallschwere."

Diese Aussage ist zu ungenau. Wenn die Gesamtentwicklung angeblich auch rückläufig war, gab es sicher noch Straßen, bei denen die Unfallkostenrate gestiegen ist und eventuell höher war als bei der E 233. Es fehlen verlässlich Zahlen, die die beschriebene Gesamtentwicklung in Niedersachsen nachvollziehbar belegen. Die Schlussfolgerung ist also nicht zwingend.

Dann heißt es: "Auch in den Niederlanden weist die E 233 vor ihrem Ausbau eine deutlich überproportionale Unfallhäufigkeit und Unfallschwere auf. Im Zeitraum von 2000 bis 2007 gab es auf der E 233 insgesamt 8 Todesopfer und 147 Verletzte. Unfallauswertungen ab 2008 (Freigabe des letzten Lückenschlusses der A 37) liegen noch nicht vor". Wieder wird eine Behauptung aufgestellt, die durch keine Vergleichszahl belegt wird.

### **Vergleich der Hauptstrecken im Emsland ergibt positives Bild der jetzigen E 233**

Besonders aufschlussreich ist ein Vergleich der Hauptstrecken in den beiden Landkreisen Emsland und Cloppenburg, der aber in den Unterlagen fehlt. So ergibt die Zahl der Unfälle auf den emsländischen Hauptstrecken, über die in der Presse berichtet wurde, folgendes Bild im aktuellen Zeitraum 10.3.2020 bis 10.3.2021:

E 233 = 6 Unfallberichte      B 70 = 8 Unfallberichte      A 31 = 20 Unfallberichte

Auf der zweispurigen B 70 gab es also höhere Unfallzahlen, obwohl dort wesentlich weniger Lkw fahren als auf der E 233. Das höchste Unfallgeschehen ist auf dem emsländischen Autobahnabschnitt zu verzeichnen!

Die in den Planfeststellungsunterlagen angeführten Statistiken sind also nicht als Argument für den Ausbau der Strecke geeignet und halten keiner neutralen Überprüfung stand.

### **Schwierige Verkehrsverhältnisse führen zu vorsichtigem Fahren**

Die Vermutung liegt nahe, dass die jetzigen Straßen- und Verkehrsverhältnisse mit ihrem angeblich "hohen Unfallrisiko" (Zitat aus den Planfeststellungsunterlagen) - zu einem vorsichtigen Fahren führen. Dieser Umstand ist auch auf anderen Straßen bekannt.

Dagegen erhöht ein Ausbau Anzahl und Geschwindigkeit der Fahrzeuge und kann somit mehr Unfälle verursachen.

### **Verglichene Streckenabschnitte sind unterschiedlich und nicht vergleichbar**

Im Erläuterungsbericht heißt es unter Punkt 2.6.1: "Für den Planungsabschnitt 1 hat der Landkreis Emsland eine Unfallkostenrate von 21,84 € bei einer Fahrleistung von 1000 KFZ\*km für die Jahre 2013 bis 2018 ermittelt (zweistreifiger vorhandener Zustand). Sie liegt unterhalb der Grundunfallkostenrate für Landstraßen (28 €/1000 KFZ\*km). Im Vergleich dazu liegt die Unfallkostenrate im bereits 4-streifig ausgebauten Abschnitt der E 233 westlich der A 31 bis zur Niederländischen Grenze bei 12,04 €/1000KFZ\*km und beträgt damit nur rund die Hälfte des östlich angrenzenden Planungsabschnitts 1 ohne dessen Ausbau. Auch in den übrigen Planungsabschnitten wird durch den 4-streifigen Ausbau die Unfallkostenrate deutlich absinken".

Als Grundlage einer Vermutung für die ganze Strecke dienen also veraltete Daten eines kurzen Abschnitts am anderen Ende der Gesamtstrecke. Zudem werden zwei einzelne kurze Abschnitte miteinander verglichen und der Eindruck erweckt, es handle sich um gleich lange Abschnitte. In Wirklichkeit ist der vierspurige Abschnitt westlich der A 31 nur 7 km lang, während der zweispurige AB 1 mit 12 km fast doppelt so lang ist. Die Unfallkostenrate müsste also entsprechend hochgerechnet werden und zeigt dann ein anderes Bild. Und wenn man feststellt, dass die Unfallkostenrate unterhalb von Landstraßen liegt, macht das deutlich, dass die zweispurige Bundesstraße vergleichsweise sicher ist.

Die Unfallkostenrate sagt zudem nur bedingt etwas über die Gefährlichkeit einer Strecke aus. So ergibt 1 Unfall mit Todesfolge eine höhere Unfallkostenrate für diese Strecke als 10 Unfälle mit Schwerverletzten auf einer anderen Strecke.

### **Unfallverminderungsmaßnahmen wurden/werden nicht durchgeführt**

Überhaupt nicht thematisiert werden andere Maßnahmen als der Ausbau, mit denen eine höhere Sicherheit und Unfallvermeidung erreicht werden könnten: Geschwindigkeitsbegrenzungen, Überholverbote und Geschwindigkeitskontrollen. Wenn also bekannt ist, dass der AB 1 eine hohe Unfallrate aufweist, wäre es Fürsorgepflicht der Behörden hier sofort gegenzusteuern und nicht auf einen Ausbau zu warten, der mit der hohen Unfallzahl begründet wird.

### **These vom hohen Unfallrisiko auf der E 233 ist nicht belegt**

Da die Planer für die Gesamtstrecke E 233 aber aktuelle überdurchschnittliche Unfallzahlen nicht vorweisen können, wird immer wieder von "Unfallrisiko" und einem "erheblichen Risiko schwerer Überholunfälle" gesprochen. So ein Risiko müsste in den letzten Jahren durch Überprüfungen und Statistiken bestätigt worden sein, was aber nicht der Fall ist.

### **Einwendung 7: Kostensteigerung**

#### **Kosten-Nutzen-Faktor ist nicht mehr aktuell**

Im Erläuterungsbericht heißt es: "Die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens (...) ist (...) ein wichtiges Kriterium". Und weiter heißt es: "Durch seine Einbeziehung in die Variantenvergleiche werden Kosten-Nutzen-Relationen der einzelnen Varianten ausreichend stark in den Fokus gerückt."

Und in Punkt 14 und Tabelle 14.1 der VWU wird als Gesamtkostenhöhe 341 Mio. € genannt.

Auf dieser Basis ist das Bauvorhaben in den Bundesverkehrswegeplan übernommen worden. Damals wurde der Kosten-Nutzen-Faktor mit 1:4 angegeben. Im Jahr 2016 ist der Ausbau "im vordringlichen Bedarf" eingestuft worden. Hier waren die Kosten auf 690 Mio. € angestiegen. Es ergab sich ein Kosten-Nutzen-Faktor von 1:2,1. Aktuell hat der Landkreis Cloppenburg die Kostenhöhe mit 880 Mio. € beziffert. Somit hat sich der Faktor seit Beginn

der Planung kontinuierlich verschlechtert. Geht man von einem Baubeginn frühestens in zwei Jahren aus, werden die Kosten sicher 1 Milliarde € erreichen. Die Erfahrung mit Großprojekten zeigt zudem, dass die tatsächlichen Kosten am Ende der gesamten Baumaßnahme noch wesentlich höher liegen werden.

#### **Mautgebühren und dreispurige Abschnitte nicht berücksichtigt**

Überhaupt nicht berücksichtigt wurde die Einführung der Mautgebühren auch auf zweispurigen Bundesstraßen im Jahr 2018. Die dadurch erzielten Einnahmen in Höhe von rund 40 Mio. € pro Jahr müssen auf der Nutzenseite schon jetzt eingerechnet werden und nicht erst als Nutzenfaktor der vierspurigen Straße, wie irreführend in der Fortschreibung der VWU unter Punkt 8.2 (S. 19) angegeben.

Unklar ist auch, ob die beiden Abschnitte mit bestehender Dreispurigkeit in der Kostenaufstellung mildernd berücksichtigt wurden, da sie noch nicht ausgebaut waren, als der Kostenvergleich erstellt wurde.

#### **Planungskosten sind erheblich gestiegen**

Auch die Planungskosten sind von ursprünglich 7 Mio. € auf mittlerweile 38 Mio. € gestiegen, was zeigt, dass die Planung nicht so einfach ist wie von den Auftraggebern behauptet wird. Zitat aus Punkt 1.3 des Erläuterungsberichtes: "..., dass der Verwirklichung der weiteren Abschnitte 1 bis 6 der E 233 nach derzeitigem Kenntnisstand keine grundsätzlichen Hindernisse entgegenstehen."

Da die Planungskosten abhängig von der Höhe der Baukosten nach einem festen prozentualen Satz dem Land und dann den Landkreisen erstattet werden, hat eine Steigerung der Baukosten für die Landkreise keine negative Auswirkung. Aber dennoch sollten Öffentliche Auftraggeber darauf achten, keine Steuermittel zu verschwenden.

#### **Kostenvergleich der Ausbauvarianten veraltet**

In der VWU heißt es dann: "Die folgende Tabelle 14.1 zeigt die Baukosten für beide Ausbauvarianten im Überblick: Der 4-streifige Ausbau der E 233 ist damit um etwa 50% teurer als der 3-streifige Ausbau."

Wieder arbeitet man mit den veralteten und längst nicht mehr geltenden Baukosten. Es ist nicht untersucht worden, wie hoch der Kostenunterschied ist, wenn man die aktuell korrekte Zahl von 880 Mio. € für den vierspurigen Ausbau einsetzt.

Dazu geht es in diesem Vergleich um einen durchgehenden dreispurigen Ausbau. Es ist aber nicht untersucht worden, wie der Kostenvergleich ausfällt, wenn man nur einzelne Abschnitte (wie jetzt bereits in zwei Abschnitten vorhanden) dreispurig ausbaut.

#### **Auswirkungen der Pandemie auf Ausbau sind nicht einzuschätzen**

Bei jeder Berechnung der Baukosten ist noch nicht zu kalkulieren, wie sich die derzeitige Pandemie auf die Ausbaudauer und die Ausbaukosten auswirken wird. Schon jetzt können dringend notwendige Instandsetzungen an vielen Straßen nicht durchgeführt werden, weil die Unternehmen keine Kapazitäten frei haben. Es ist den Bürgern nicht zu vermitteln, dass Reparaturen nicht vorgenommen werden, aber eine intakte Straße ausgebaut werden soll. Auch hier fehlt eine Untersuchung, ob der geplante Ausbau überhaupt durchzuführen ist. Aktuelle Verkehrszahlen der Bundesregierung zeigen zudem, dass der Verkehr im letzten Jahr durch Digitalisierung und Homeoffice während der Pandemie stark zurückgegangen ist. Es zeigt sich, dass es dringend erforderlich ist, den Kosten-Nutzen-Faktor neu zu berechnen.

### **Einwendung 8: Auswirkungen auf das nachgeordnete Straßennetz**

#### **Entlastungen/Belastungen fallen unterschiedlich aus**

Im Erläuterungsbericht heißt es: dazu: "Kleinräumig wird eine teils deutliche Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes erreicht."

Neben Straßen, die tatsächlich entlastet werden, gibt es aber auch Straßen, die stärker belastet werden. Da es jetzt viele Möglichkeiten gibt auf und über die E 233 zu gelangen, muss sich bei einer Autobahn der Verkehr auf die wenigen Straßen beschränken, die direkt zu einer Auffahrtmöglichkeit führen. Die weiteren Straßen werden somit zu Zubringern. Wenn also der Verkehr wie prognostiziert durch die Autobahn zunimmt, ist noch gar nicht abzusehen, in welchem Umfang Straßen entlastet oder auch belastet werden. Die in den Planungsunterlagen genannten Verkehrszahlen sind mittlerweile nicht mehr aktuell.

#### **Kürzere Fahrzeiten nur durch längere Fahrleistungen**

Im Erläuterungsbericht wird zwischen Fahrleistungen und Fahrzeiten unterschieden: "Auch wenn die Fahrleistungen insgesamt durch die Verlagerung auf längere, aber schnellere und sicherere Routen leicht ansteigen, ist bei einem 4-streifigen Ausbau gegenüber dem Bezugsfall eine deutliche Abnahme der Fahrzeiten zu erwarten." (VWU S. 50)

Die prognostizierte Zunahme der Fahrleistungen gilt vor allem für die Pkw aus den Anliegerbereichen, während die Lkw (Transit oder aus Gewerbegebieten direkt an der E 233) fast gar nicht betroffen sind.

Somit ist ein Ergebnis des Ausbaus, dass in kürzerer Zeit mit höheren Geschwindigkeiten mehr Kilometer gefahren werden. Wenn bei der jetzigen E 233 der "Überholdruck" als Risiko angeführt wird, kommt hier der "Zeitdruck" ins Spiel, um sich und anderen zu zeigen, dass der Umweg zeitliche Ersparnis eingebracht hat.

#### **Mögliches Tempolimit nicht berücksichtigt**

Es gibt realistische Bestrebungen, auch in der Bundesrepublik ein Tempolimit auf Autobahnen einzuführen (z. B. 130 km/h als Höchstgeschwindigkeit). Diese Regelung würde die Fahrzeiten auf der vierspurigen E 233 wieder verlängern und den zeitlichen Vorteil im Vergleich zur jetzigen Situation verringern.

#### **Verlagerungsverkehr unzureichend und einseitig beschrieben**

Es heißt weiter: "Die Realisierung des Ausbaus der E 233 (...) führt (...) zu Verlagerungen von regionalem Verkehr insbesondere aus den Ortslagen auf die E 233 in erheblichem Umfang". Auch hier ist der Begriff "erheblich" nicht durch genaue Zahlen belegt und kann durch praktische Erkenntnisse vor Ort widerlegt werden:

- So wird In der Tabelle 3.1 (Verkehrsbelastungen 2014 Analyse in Ortsdurchfahrten) die OD Knotenpunkt B 70/E 233 im AB 1 ohne Begründung weggelassen (S. 7). An diesem wichtigen Punkt kommt es laut Feststellungsentwurf zum AB 1 (siehe dort Punkt 2.4.2, S. 29) zu einer deutlichen Verkehrszunahme durch eine starke Mehrbelastung des Zubringers B 70 (Ortsumgehung Meppen) in Höhe von rund 7500 Kfz/24 h. Auch hier wurde - wie jetzt im Feststellungsentwurf zu AB 8 - behauptet, dass diese Mehrbelastung "konform gehe mit der angestrebten Bündelung von Verkehren außerhalb der eigentlichen Siedlungsräume".

Es handelt sich dabei um eine Straße, die mitten durch den "Siedlungsraum" Meppen führt. Dieses Beispiel für eine Mehrbelastung des nachgeordneten Straßennetzes fehlt in den Planungsunterlagen, während die Entlastung der K 233/K243 (OD Teglingen) am Rande von Meppen positiv vermeldet wird (siehe VWU Fortschreibung S. 24).

- Bei vierstreifigem Ausbau der E 233 entfallen einige Knotenpunkte. Das betrifft z. B. den Meppener Ortsteil Versen. Hier bleibt nur der Punkt (E 233/L 48), während der nur rund ein Kilometer in Richtung A 31 entfernte Knotenpunkt K 203/E 233 entfällt. Dennoch stellt eine



Analyse in der VWU eine Entlastung der OD Versen (L 48) fest, was in der Praxis nicht möglich ist, weil sich der Verkehr in Richtung A 31/Niederlande auf dieser Ortsdurchfahrt konzentrieren wird.

Diese Beispiele liegen zwar im AB 1. In der VWU zum AB 8 werden aber bei der Analyse Daten auch aus diesem Planungsabschnitt zugrunde gelegt.

### **Nachteile für landwirtschaftliche Fahrzeuge**

Bei einem vierstreifigen Ausbau der E 233 dürfen die landwirtschaftlichen Fahrzeuge diese Straße nicht mehr benutzen und werden somit die Nebenstrecken zusätzlich belasten. Dieses Problem wird in den Planfeststellungsunterlagen nur angedeutet und auf weitere notwendige Maßnahmen hingewiesen, die aber nicht genau beschrieben werden.

### **Wegfall von Radfahr- und Wanderwegen führen zu Umwegen**

Unter 4.1.2 des Erläuterungsberichtes heißt es: "Bezüglich des Rad- und Fußgängerverkehrs bestehen beim Ausbau der E 233 selbst keine Anforderungen, da dieser über das nachgeordnete Straßennetz abgewickelt wird. Hier sind bei den notwendigen Anpassungen durch den Ausbau die Belange dieser Verkehrsteilnehmer ausreichend zu berücksichtigen". Hier wird beschrieben, dass alle Radwege, die bisher entlang der Straße angelegt sind, entfallen. Damit entfallen auch die jetzt noch vorhandenen zahlreichen Querungsmöglichkeiten. Man kann bisher einen Nachbar auf der anderen Straßenseite direkt erreichen, muss aber bei vierspurigem Ausbau Wege bis zur nächsten Überquerungsmöglichkeit in Kauf nehmen, die mehrere Kilometer betragen können. Die dafür notwendigen Fahrzeiten und Fahrstrecken werden überhaupt nicht in der Planung berücksichtigt.

Auch Radfahr- und Wandertouristen sind durch die Autobahn betroffen, da sie an den Zubringerstraßen fahren oder wandern müssen um die Autobahn mal überqueren zu können.

### **Einwendung 9: Lärm und Schadstoffausstoß ; Kunststoffemission durch Reifenabrieb**

Im Erläuterungsbericht heißt es unter Punkt 3.1.2: "Aufgrund der bereits vorhandenen E 233 ist für die anliegende Bebauung eine Belastung durch Lärm und Luftschadstoffe existent". Dieser Zustand würde durch einen Ausbau entsprechend dem Planfall 3 weiter verschlechtert.

#### **a) Lärm**

##### **Lärm verschwindet nicht durch Lärmschutzwände**

Unter Punkt 2.6.4 (S. 33) heißt es: "Lärm- und Abgasimmissionen, deren Quelle der zukünftige Verkehr auf der E 233 ist, werden vor allem durch die Neuanlage von zahlreichen Lärmschutzanlagen, die auch die Ausbreitung von Luftschadstoffen vermindern, in erheblichem Umfang gegenüber dem status quo und vor allem gegenüber der allgemeinen zu erwartenden Verkehrszunahme ohne Schutzvorkehrungen reduziert".

Es versteht sich von selbst, dass Lärmschutzwände Lärm abhalten und für bestimmte Anlieger reduzieren. Das bedeutet aber nicht, dass dieser Lärm nicht da ist. Und bei dem geplanten Ausbau entsteht mehr Lärm, sonst müsste man ja keine Lärmschutzwände einsetzen. In der Ortsumgebung Cloppenburg sollen die vorhandenen Lärmschutzwände sogar noch weiter erhöht werden als eigentlich geplant, weil man hier mit bis zu 36 000 Kfz/24 h rechnet. Gleichzeitig sollen aber die Geschwindigkeitsbeschränkungen für Lkw in diesem Bereich aufgehoben werden. So wird die eventuelle Wirkung der erhöhten Wände wieder aufgehoben. Für diese Maßnahmen liegen noch keine verlässlichen Daten vor.

### **Genauere Angaben über Lärmimmissionen fehlen**

Weiter hat man unter Punkt 17.1.1 des Erläuterungsberichtes zwar aufgezeigt, in welchen Bereichen der Schall so stark steigt, dass ein Anrecht auf aktiven oder passiven Lärmschutz besteht. Es fehlen aber genaue Angaben, in welchen Bereichen der Schall steigt ohne Grenzwerte zu übersteigen. Die betroffenen Anlieger werden also im Unklaren gelassen. Dieser Sachverhalt muss aber in eine Entscheidung über die Baumaßnahme berücksichtigt werden.

### **Verstetigung führt durch höhere Geschwindigkeiten zu höheren Lärmemissionen**

Auch die zu erwartenden Fahrgeschwindigkeiten wurden zu niedrig angesetzt. Bei Fahrten ohne Geschwindigkeitsbeschränkungen entsteht natürlich mehr Lärm. Die Aussage unter Punkt 2.6.4 "Daneben trägt auch die Verstetigung des Verkehrsflusses ohne die Anfälligkeit für Störungen/Staueffekte insbesondere während der täglichen Spitzenbelastungen zu einer Verminderung der Lärm- und Abgasimmissionen nicht unerheblich bei" unterschlägt, dass mit der Verstetigung auch eine wesentlich höhere Geschwindigkeit und als Folge ein höherer Lärmpegel verbunden ist. Dabei wird eine Steigerung des Lärmpegels um 10 dB von den Menschen als Verdopplung des Lärms empfunden.

### **Verdopplung der Verkehrszahlen wirken sich negativ aus**

Die amtlichen Prognosen gehen davon aus, dass statt der jetzt gezählten ca. 12000 Fahrzeuge nach Realisierung des Planungsfalles ca. doppelt so viele Fahrzeuge die Straße befahren werden. Doppelt so viele Fahrzeuge machen nicht weniger Lärm, sondern mehr. Auch wenn, wie im Erläuterungsbericht unter Punkt 5.1.2 beschrieben, "eine umfangreiche schalltechnische Untersuchung angefertigt wurde", bleibt unberücksichtigt, wie sich die Schallschutzwände auf weiter entfernt gelegene Bereiche auswirken. So kann es durchaus sein, dass direkte Anlieger weniger Lärm wahrnehmen, dafür aber in weiter entfernt liegenden Wohnbereichen der Lärmpegel steigt. Hier fehlt eine genaue Analyse.

### **Erholungsqualität wird verschlechtert**

Die negativen Auswirkungen des Planvorhabens werden im Erläuterungsbericht sogar bestätigt, denn hier heißt es unter Punkt 5.6.2: "Die Vergrößerung des Straßenbauwerks einschließlich der Beseitigung der straßenbegleitend vorhandenen Vegetationsstrukturen führt zu einer Veränderung des Landschaftsbildes. Zudem werden sich die Beeinträchtigungen der Erholungsqualitäten durch Lärmimmissionen etwas erhöhen".

## **b) Luftschadstoffe**

### **Unterlage ist veraltet**

Die Unterlage 17.2. (Luftschadstofftechnische Untersuchung) beruht auf dem Planungsstand im Jahr 2017. Somit können die Daten aus der Fortschreibung der VWU (2019) nicht einbezogen worden sein. Die Analyse ist also nicht ausreichend.

### **Angaben zu Luftschadstoffausstoß sind ungenau**

Im Erläuterungsbericht werden unter Punkt 5.1.2 auch die Luftschadstoffe in den Blick genommen. So heißt es dort: " Die berechneten Konzentrationen der Luftschadstoffe (Gesamtbelastungen) liegen bereits am Fahrbahnrand der E233 sowie im direkten Nahbereich der AS Cloppenburg (A1) unter den Beurteilungswerten der 39. BImSchV. Mit zunehmendem Abstand vom Fahrbahnrand nehmen die verkehrsbedingten Zusatzbelastungen und somit auch die Gesamtbelastungen ab. Die Konzentrationen an der nächstgelegenen Wohnbebauung fallen dementsprechend geringer aus als die Belastung am Fahrbahnrand. Die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen, die bei diesen Abschätzungen

unberücksichtigt bleiben, führen darüber hinaus von der Tendenz her auch zu einer Verminderung der verkehrsbedingten Schadstoff-Zusatzbelastungen und schützen somit nahegelegene Wohnbereiche. Die Gesamtbelastungen liegen in 200 m Abstand vom Fahrbahnrand von der E233 nahezu auf dem Niveau der lokalen Schadstoffvorbelastung. Die Belastungssituation des Jahres 2030 wird maßgeblich von der Höhe der lokalen Schadstoffvorbelastung bestimmt".

In dieser Aussage sind drei Punkte in Frage zu stellen:

- Die Aussage, dass die Schallschutzmaßnahmen "von der Tendenz her" zu einer Verminderung der Luftschadstoffe führen, zeigt, dass es keine verlässlichen Untersuchungen dazu gibt oder sie hier nicht angeführt wurden.
- In der Aussage, dass die Gesamtbelastungen in 200m Abstand "nahezu" auf dem Niveau der lokalen Schadstoffvorbelastung" liegt, wird keine genaue Angabe gemacht.
- Die erwähnte "Schadstoffvorbelastung" wird ebenfalls nicht genauer dargestellt und verharmlost einen schon bestehenden schlechten Zustand.

Unter Punkt 2.6.4 heißt es, dass die "Verstetigung des Verkehrsflusses" auch "nicht unerheblich" zu einer Verminderung der Abgasimmissionen beitrage. Wie beim Thema Lärmimmissionen wird diese Aussage nicht durch Zahlen belegt. Und auch hier gilt, dass höhere Geschwindigkeiten zu höherem Luftschadstoffausstoß führen.

#### **c) Lärm- und Schadstoffminderung im nachgeordneten Netz Entlastungswirkungen sind nicht nachzuvollziehen**

Im Erläuterungsbericht heißt es:" Durch die Bündelungswirkung der E 233 im Planfall werden deutliche Entlastungseffekte insbesondere auf Ortsdurchfahrten erzielt. Dadurch ergeben sich auch Minderungen der Umweltbelastungen durch Lärm und Luftschadstoffe".

Die Entlastungseffekte sind aber unterschiedlich bzw. steigen in einem Fall sogar. Genaue Untersuchungen über die Auswirkungen auf Lärm und Luftschadstoffe fehlen. Zudem wird verschwiegen und nicht untersucht, wie sich die längeren Fahrstecken auf den untergeordneten Straßen und die höheren Geschwindigkeiten auf der vierspurigen E 233 auswirken. Egal, wo die Luftschadstoffe ausgestoßen werden, sie sind auf jeden Fall schädlich für das Klima!

#### **d) Kunststoffabrieb**

##### **Verdopplung der Fahrzeugzahlen führt zu Problemen**

Seit einiger Zeit wird das Problem der schädlichen Kunststoffpartikel in der Luft diskutiert. Die Forschungen haben ergeben, dass die meisten Kunststoffpartikel durch den Reifenabrieb der Fahrzeuge entstehen. Dieses Problem wird im Planfeststellungsentwurf überhaupt nicht berücksichtigt. Wenn aber durch die geplante Autobahn der Verkehr verdoppelt wird und mit höheren Geschwindigkeiten fährt, wird das Problem des Reifenabriebs auch größer. Auch dieser Punkt muss also bei den Umweltauswirkungen behandelt werden.

#### **Einwendung 10: Raumordnerische und wirtschaftliche Ziele**

##### **Wirtschaftliche Stellung der Landkreise ist hervorragend - auch ohne Autobahn**

Unter Punkt 2.6.3 heißt es im Erläuterungsbericht: "In den Regionalen Raumordnungsprogrammen (RRÖP) des Landkreises Emsland (2010) und des Landkreises Cloppenburg (2005) wird das Vorhaben konkretisiert und begründet."

Die Programme und Begründungen sind also 11 bzw. 16 Jahre alt. In der Zwischenzeit haben sich die Landkreise aber erheblich weiterentwickelt - auch ohne Autobahn.

Weiter heißt es: "Den einzelnen Mittelzentren im Einzugsbereich kommt aufgrund der Sicherung und Entwicklung von Arbeits- und Wohnstätten und in der Weiterentwicklung hinsichtlich Tourismus eine besondere Bedeutung zu. Diese Standortanforderungen bedingen eine günstige Einbindung in die Infrastruktur."

Und ebenso: "Die E 233 hat daneben eine besonders hohe Erschließungsfunktion für die peripheren Räume zwischen den überregionalen und regionalen Zentren und stärkt deren Wirtschaftskraft in besonderem Maße."

Es wird damit unterstellt, dass die Region wirtschaftlich schwach sei. Alle aktuellen wirtschaftlichen Statistiken zeigen aber genau das Gegenteil:

- "Wanderungsgewinne" wegen der "Attraktivität des Wohn- und Wirtschaftsstandortes"

- "vergleichsweise einfach, einen (gut bezahlten) Job zu finden, weil die Wirtschaft floriert"

- Arbeitslosenquote unter 3% (Landesdurchschnitt rund 6%)

- "Hier herrscht quasi Vollbeschäftigung, die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit ist enorm"

(Alle Zitate stammen aus der Meppener Tagespost vom 02.03.2021). Die überaus positiven Zahlen lassen sich vom Mittelzentrum Meppen auf die gesamte Region übertragen.

### **Transitverkehr soll gefördert werden**

Im Erläuterungsbericht heißt es unter 2.6.2: "Das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen 2017 (LROP) sieht den 4-streifigen Ausbau der Bundesstraßen B 72, B 213 und B 402 zur verbesserten Verknüpfung der A 1 mit dem niederländischen Straßennetz vor (LROP, Kapitel 4.1.3 (1))".

Hier wird deutlich, dass es nicht um eine regionale Verbesserung geht, sondern um Vorteile für den Transitverkehr.

### **Mängel in der RROP**

Weiter heißt es: "Die E 233 zwischen der A 31 und der A 1 ist im LROP als vorrangige ‚Hauptverkehrsstraße, 4-streifig‘ ausgewiesen".

Diese Aussage ist nur bedingt richtig. In der zeichnerischen Anlage ist die E 233 zwar als vierspurige Hauptverkehrsstraße eingeordnet, aber textlich wird noch von einem "bedarfsgerechten Ausbau" (LROP 4.1.3) gesprochen.

Der Landkreis Emsland strebt eine Änderung des RROP an. Allerdings hat das Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz in einer Stellungnahme darauf hingewiesen, dass der Entwurf des Landkreises gegen das NROG verstößt, da die unverzügliche Gesamtanpassung des RROPs an das geänderte LROP nicht erfolgt ist.

### **Einwendung 11: Öffentliches Interesse**

#### **Öffentliches Interesse wird rein wirtschaftlich definiert**

Immer wieder werden zur Rechtfertigung von Planungen "übergeordnete oder zwingende Gründe des öffentlichen Interesses" angeführt (z. B. im Erläuterungsbericht unter Punkt 2.6). Damit werden vor allem Überschreitungen in den Bereichen Artenschutz, Naturschutzgebiete, Wasserrecht, Lärm, Schadstoffe ... gerechtfertigt.

Bei der Begründung für den vierstreifigen Aus- und Neubau der E 233 heißt es unter 2.6.1:

"Die E 233 ist Teil des transeuropäischen Straßennetzes (TEN), das sich in ein Gesamtnetz und ein Kernnetz gliedert. (...) Zu den besonderen Zielen zählen:

1. eine nahtlose und nachhaltige Mobilität von Personen und Gütern,
2. die Erreichbarkeit und Anbindung aller Regionen der EU und
3. ein Beitrag zu weiterem Wirtschaftswachstum sowie zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit"

Diese drei Formulierungen sind kritisch zu hinterfragen:

### **Nachhaltige Mobilität statt traditioneller Verkehrspolitik**

Einwendung zu Satz 1: "nachhaltige Mobilität" heißt sicher nicht, immer mehr Straßen aus- und neu bauen. Denn diese Straßen ziehen mehr Verkehr an und suggerieren, dass es immer so weiter gehen kann. Also wird der Verkehr immer stärker. Folge (besonders für Lkw): unendliche viele Staus, Warteschlangen an Grenzen und viel zu wenig Rastplätze. Die Forderung hier Abhilfe zu schaffen führt zu weiterem Ausbau und somit zu einer Spirale, die sich immer schneller dreht. Statt dessen muss ein Umdenken stattfinden, wie es in den Reden von Politikern auch propagiert wird.

Aber vor Ort wird nach alten Mustern verfahren: ausbauen, neu bauen. Die Straßen werden dem Verkehr angepasst. Dabei muss schon lange der umgekehrte Weg eingeschlagen werden: Verkehr reduzieren um Natur zu erhalten, Luft sauberer zu halten, Lärm zu reduzieren, Flächen für Landwirtschaft und Erholung zu bewahren ...

Zu 2: Man kann auch heute schon mit der zweispurigen E 233 alle Regionen der EU problemlos erreichen, denn es besteht ja eine funktionsfähige Straße. Und wenn diese zu einer Autobahn ausgebaut wird, spart man eventuell einige Minuten, aber mit gewaltigen negativen Folgen.

Zu 3: Wirtschaftswachstum als oberstes Ziel. Dabei hat diese Region ein Wirtschaftsniveau erreicht, das gar nicht mehr gesteigert werden muss. (siehe Einwendung 11)

Es werden also nur wirtschaftliche Gründe angeführt. Kein Wort von sauberer Luft, Ruhe, Klimaschutz, Erholungswert der Wälder und Naturschutzgebiete, Erhalt der gefährdeten Tierarten, Flächenschonung. Diese werden wieder und immer noch den angeblichen wirtschaftlichen Verbesserungen untergeordnet.

### **Verlagerung des Güterverkehrs auf andere Verkehrsträger erfolgt nicht**

Die jetzige E 233 wird hauptsächlich durch den hohen Lkw-Anteil belastet. Alle verkehrspolitischen Maßnahmen, die wirklich zukunftsorientiert sind, beinhalten aber eine Verlagerung des Güterverkehrs auf Schiene und Wasser.

Hier herrscht großer Nachholbedarf, wie es auch in einer Zeitungsmeldung heißt: Nach Angaben von Umweltschutzverbänden gehört Niedersachsen in Sachen nachhaltiger Mobilität zu den Schlusslichtern unter den deutschen Bundesländern. Das Land belegt mit Bayern den letzten Platz, teilt der Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) mit. Untersucht wurden Verkehrssicherheit, Lärminderung, Flächenverbrauch, Klimaschutz und Luftqualität. Der Klimaschutz habe sich sogar verschlechtert (aus: Meppener Tagespost vom 8.11.18).

Aktuelle Berichte über die viel zu geringen Investitionen im Schienenausbau im Vergleich zum Straßenausbau untermauern diese Feststellung. So sind in Niedersachsen in den letzten 11 Jahren zwar 300 Straßenkilometer gebaut worden, jedoch nur 27 Schienenkilometer. Und in der gesamten BRD beträgt der Anteil der Schiene nur 18%.

Das erklärte Ziel der Bundesregierung ist eine Verkehrswende mit Verlagerung des Gütertransportes auf Schiene und Wasserstraße.

Ein Ausbau der E 233 zu einer Autobahn würde aber vor Ort das Signal setzen, dass mehr Güter durch Logistikunternehmen auf der Straße transportiert werden sollen.

## **Einwendung 12: Auswirkung auf Flora und Fauna**

### **Gutachten fehlen oder sind mangelhaft**

Neben hohem Flächenverbrauch und Auswirkungen auf die Landwirtschaft (siehe Einwendung 15) käme es durch den Ausbau (Planfall 3) zu weiteren erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft.

Im vorliegenden Feststellungsentwurf fehlen wichtige Gutachten, auf die Schlussfolgerungen im Feststellungsentwurf (Unterlagen 19 und 21) beruhen:

- Gutachten zu Wildunfällen und Wildwechsel
- Gutachten über Verträglichkeit des Vorhabens mit NATURA 2000-Gebieten und FFH - Gebieten an der Gesamtstrecke
- Artenschutzbeiträge für die einzelnen Planungsabschnitte
- Systematische Kartierung der Gastvögel

### **Negative Auswirkungen werden nur angedeutet**

Negative Auswirkungen des Vorhabens werden an mehreren Stellen im Erläuterungsbericht genannt:

So heißt es dort unter Punkt 5.2: "Auch der Ausbau einer Bundesstraße mit bisher einer Fahrbahn zu einer autobahnähnlichen Schnellstraße mit zwei getrennten Richtungsfahrbahnen führt zwangsläufig zu Eingriffen in die Umweltfaktoren (...)".

Oder unter Punkt 5.2.2: "Die anlage- oder baubedingte Flächeninanspruchnahme führt zu einem vollständigen Verlust des ursprünglichen Lebensraumes und seiner Habitatfunktionen, dessen Schwere in Abhängigkeit von den artspezifischen Habitatqualitäten der betroffenen Fläche zu beurteilen ist".

Im Punkt 5.6.2 wird festgestellt: "Die Vergrößerung des Straßenbauwerks einschließlich der Beseitigung der straßenbegleitend vorhandenen Vegetationsstrukturen führt zu einer Veränderung des Landschaftsbildes. Zudem werden sich die Beeinträchtigungen der Erholungsqualitäten durch Lärmimmissionen etwas erhöhen".

### **Verschlechterung im AB 8 wird verharmlost**

Zum AB 8 werden auch Verschlechterungen konstatiert, aber durch eine eigenartige Begründung relativiert:

3.1.3 "Die Bedeutung des Planungsabschnitts 8 insgesamt als Lebensraum ist überwiegend als mäßig einzustufen".

5.6.2 "Das Untersuchungsgebiet ist jedoch durch die vorhandene Straße bereits deutlich vorbelastet und lediglich von mittlerer Landschaftsbildqualität".

5.12: "Grundsätzlich sind eine Reihe weiterer bestehender oder zugelassener Vorhaben oder Tätigkeiten im Umfeld der E 233 vorhanden, welche zu Beeinträchtigungen der Umwelt führen. (...) Größere Teile dieses Gewerbegebietes sind bereits realisiert und haben zu entsprechenden Umweltbelastungen wie bspw. Flächenverlusten geführt, welche aber gemäß den bau- bzw. naturschutzrechtlichen Vorschriften kompensiert wurden".

Zusammengefasst kommt der Erläuterungsbericht also zu dem Urteil: Da die Umweltbilanz des AB 8 schon schlecht ist, ist eine weitere Verschlechterung nicht so von Bedeutung wie Eingriffe in ein bisher nicht betroffenes Gebiet.

Es geht aber nicht um einen Vergleich mit anderer Trassenführung, die ein neues Gebiet belasten würde, sondern darum, auf einen weiteren Ausbau zu verzichten, damit die Umweltbilanz nirgendwo schlechter wird!

### **Ausnahmegenehmigungen sind fraglich**

Bei konstatierten Umwelteingriffen mit negativen Folgen wird darauf hingewiesen, "dass es unter der Voraussetzung von Vermeidungsmaßnahmen im Bereich der Ausbau- und der Neubauvarianten für die meisten Arten nicht zum Eintritt der einschlägigen Verbotstatbestände kommt. Ausnahmegenehmigungen werden für einzelne Arten erforderlich".

Es ist nicht auszuschließen, dass diese Ausnahmegenehmigungen nicht erteilt werden, da dem Bewertungsfeld Umwelt ein immer höherer Stellenwert zugestanden wird.

### **Einwendung 13: Flurbereinigung, Kompensation, Biotoptypenkartierung**

#### **a) Auch Flurbereinigung greift in die Natur ein**

Im Erläuterungsbericht heißt es auf Seite 11: „... Existenzgefährdungen in der Landwirtschaft kann durch Flächentausch begegnet werden, wobei ... die Durchführung von Flurbereinigungsverfahren beabsichtigt ist ...“

Dazu ist festzuhalten, dass es üblich ist, parallel zu einem Straßenbauprojekt, wie dem vierstreifigen Ausbau der E 233 ein Flurbereinigungsverfahren, als eigenständiges Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Mit dem Flurbereinigungsverfahren sollen Schäden ausgeglichen werden, die durch den Straßenbau verursacht werden. Dabei geht es auch um Verluste und Durchschneidungsschäden landwirtschaftlicher Flächen. Durch dadurch erforderlich werdende Flächenneuzuschnitte zur Schaffung rationell bewirtschaftbarer Flächen kommt es unweigerlich zu Eingriffen in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild mit erheblichen „ökologischen“ Beeinträchtigungen. Es geht aber auch um zusätzlichen Wirtschaftswegebau (beidseitige Parallelführungen zur neuen vierspurigen E 233). Auch dadurch (z. B. durch Flächenversiegelungen) wird in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild in erheblicher Weise eingegriffen.

Der Aussage "Folglich ergibt sich im Rahmen einer vorausschauenden positiven Gesamtbeurteilung, dass der Verwirklichung der weiteren (noch nicht 4-streifig ausgebauten) Abschnitte 1 bis 6 der E 233 nach derzeitigem Kenntnisstand keine grundsätzlichen Hindernisse entgegenstehen" ist also zu widersprechen.

#### **b) Kompensationsmaßnahmen sind fragwürdig**

Im Landschaftspflegerischen Begleitplan heißt es unter Punkt 19.1.1 auf Seite 77: „Maßnahmen auf Straßenbegleitflächen ... können i. d. R. nicht der Kompensation ... dienen. ... In Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Cloppenburg wurde von diesen Vorgaben insoweit abgewichen, als aufgrund der unzureichenden Flächenverfügbarkeit für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen insbesondere die Flächen in den Ohren von Anschlussstellen als Kompensation für Bodenversiegelung mit angerechnet werden ...“

Und auf Seite 80 heißt es: „Die vorhandene Trasse der E 233 wird über längere Abschnitte von Gehölzstrukturen gesäumt, welche durch den Ausbau verlorengehen ... Soweit möglich, werden daher beidseitig der Straße umfassende Gehölzpflanzungen vor-gesehen...“

Hierzu ist festzuhalten, dass Trassennahe landschaftspflegerische Maßnahmen (Kompensationsmaßnahmen ...) naturschutzfachlich generell abzulehnen sind, da damit unvermeidbar Tiere an die Straße herangezogen werden und in besonderem Maße Gefahr laufen, auf der Straße zu Schaden zu kommen!

Darüber hinaus darf die „unzureichende Flächenverfügbarkeit“ nicht zu unzureichenden Kompensationsmaßnahmen führen! Es ist daher zu prüfen, ob mit der zwischen Planungsbüro und unterer Naturschutzbehörde vereinbarten Vorgehensweise ein Verstoß gegen geltendes Naturschutzrecht vorliegt (z. B. gegen die Bestimmungen der §§ 15, 37, 39, 44 BNatSchG).

### **c) Biotoptypenkartierung ist anzuzweifeln**

Im Erläuterungsbericht heißt es unter Punkt 5.2.1: "Durch das Vorhaben kommt es anlagebedingt auf 6,16 ha zu Verlusten an Biotoptypen der Wertstufe III und auf 1,62 ha zu Verlusten an Biotoptypen der Wertstufen IV und V. Darüber hinaus gehen rd. 449 Einzelbäume verloren. Zudem ergeben sich anlagebedingte Beeinträchtigungen durch Waldanschnitt, welche einem Flächenverlust von 2,65 ha entsprechen.

Betriebsbedingt kommt es durch Stickstoffeinträge auf 5,94 ha zu Beeinträchtigungen stickstoffempfindlicher Biotope. In langfristigen Zeiträumen sind in diesen Bereichen nachteilige Auswirkungen auf die Qualität bzw. Funktionsfähigkeit der Biotope bspw. durch Rückgänge besonders stickstoffsensibler Pflanzenarten nicht auszuschließen. Die zu erwartende Funktionsminderung wurde mit 10% bewertet".

Die negativen Auswirkungen eines Ausbaus nach Planfall 3 werden hier also aufgezeigt.

Und unter Punkt 19.1.1 des Landschaftspflegerischen Begleitplanes heißt es auf Seite 14:

„Die Erfassung [Bestandserfassung] wurde 2011/2012 ... durchgeführt und später an den derzeit aktuellen Kartierschlüssel ... angepasst ... Die flächendeckende Erfassung fand im Zeitraum 24. – 27.09.2011 statt. Im April 2012 wurde eine ergänzende Erfassung vorgenommen ... In 2018 wurden die Biotoptypen ... anhand aktueller Luftbilder (Stand 2017) überprüft und soweit erforderlich angepasst ...“

Naturschutzfachlich wird die in vier Tagen im September und im April des darauffolgenden Jahres durchgeführte Biotoptypenkartierung hinterfragt. Dabei wird bezweifelt, dass alle im betreffenden Naturraum potentiell vorkommenden Biotoptypen erfasst werden konnten, da im Jahresverlauf unterschiedliche Vegetationsverhältnisse (mit maßgeblichen Biotoptyp-Zeigerpflanzen) anzutreffen sind.

Eine Biotoptypenkartierung – hier die Nachkartierung von Biotoptypen – ist auf alleiniger Grundlage von Luftbildern nicht möglich! Es ist darum auch zu prüfen, ob eine Luftbild-Biotoptypenkartierung rechtlich haltbar ist!

## **Einwendung 14: Flächenverbrauch und Landwirtschaftliche Betroffenheit**

### **a) Flächenverbrauch viel zu hoch**

Im Erläuterungsbericht wird unter Punkt 3.2.1 (Bewertungsfeld Land- und Forstwirtschaft) beschrieben,

- dass ein bestandsorientierter Ausbau eine geringere Anzahl von Eingriffen in landwirtschaftliche Strukturen verursacht als ein Neubau,
- dass es bei einem Ausbau zu weniger Flächenzerschneidungseffekten kommt als bei einem Neubau
- dass das Wirtschaftswegenetz und die Versorgungseinrichtungen bei einem Ausbau lediglich angepasst werden müssen.

In Unterlage 5.3 (Schutzgüter Fläche und Boden) wird auf die stärkere Akzentuierung der „Fläche“ in der erforderlichen Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) hingewiesen. Begründung dafür ist die ausdrückliche Einbeziehung des Schutzgutes „Fläche“ in den Schutzgüterkatalog.

Vor diesem Hintergrund kritisieren wir den unverantwortlich hohen Flächenverbrauch durch den vierstreifigen Aus- und Neubau der E 233 (mehr als 1200 ha). Obwohl der Abschnitt 8 – wie auch schon der Abschnitt 1 – weitgehend entlang der bestehenden Trasse gebaut werden soll, beträgt die Flächenneuanspruchnahme 94,55 ha, davon 40,58 ha versiegelt bzw. teilversiegelt (s. 5.3.2 Umweltauswirkungen). Dazu kommt noch der zusätzliche



Flächenbedarf für Überbauung durch den Ausbau mit 54 ha (bei einer Gesamt-Überbauung von ca. 60 ha).

Diese flächenzehrende Planung widerspricht der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie, die schon jetzt aufgeweicht ist, weil das ursprünglich für 2020 formulierte Ziel, nicht mehr als 30 ha/Tag Fläche zu verbrauchen, bei einem derzeitigen Wert von deutlich über 60 ha weit verfehlt und auf 2030 verschoben wurde. (siehe auch das Zitat aus dem Erläuterungsbericht unter Punkt 5.3).

Dabei ist die Situation in Niedersachsen als besonders unbefriedigend zu beurteilen. Hier ist der Flächenverbrauch für Siedlung und Verkehr ohnehin schon überdurchschnittlich hoch und hat lt. Nds. Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie zwischen 2004 und 2014 sogar noch um 10 % zugenommen.

**Fazit:** Der weniger umweltbelastende und deutlich kostengünstigere dreistreifige Ausbau (2 + 1 Lösung) sollte im Abschnitt 8 optimiert werden und für die Gesamtstrecke der E 233 partiell und entlang der bestehenden Trasse den Vorrang erhalten.

#### **b) Landwirtschaftliche Betroffenheit und Existenzgefährdung stoppt Verkaufsbereitschaft**

Der Unterlage 21.4.2 (landwirtschaftliche Betroffenheitsanalyse) ist zu entnehmen, dass im Bereich des Planungsabschnitts 8 durch die Ausbaumaßnahme insgesamt 63 landwirtschaftliche Betriebe betroffen sind, davon 3 stark und 10 sehr stark (Tab. 10).

Ob diese in ihrer Existenz bedroht sind wird nicht erwähnt.

Es ergibt sich ein breites Spektrum an Beeinträchtigungen wie z.B. dem Verlust von Hof- und/oder Bewirtschaftungsflächen, der Flächenzerschneidung, der zunehmenden Flächenknappheit inklusive der damit einhergehenden Verschärfung der aktuellen Nährstoffüberschussituation in einer veredelungsintensiven Region und ein weiteres Ansteigen der sich ohnehin schon auf hohem Niveau befindlichen Pachtpreise.

Dazu kommen die Folgen der Trennwirkung der „Autobahn“, wie z.B. teilweise erhebliche Umwege aufgrund der dann erforderlichen Autobahnquerung und häufig weiter entfernt liegenden Flächen sowie insgesamt höhere Arbeitserledigungskosten.

Vor diesem Hintergrund ist es verständlich, dass erstens kaum eine Verkaufsbereitschaft für selbstbewirtschaftete Eigentumsflächen besteht (nur 3 von 63 Betrieben, s. Tab. 13) und zweitens keiner der Betriebe Flächen für Kompensationsmaßnahmen zur Verfügung stellen kann.

Die Nachfrage nach Bewirtschaftungsflächen ist schon heute sehr hoch, da sie sowohl als Nachweisflächen für organische Nährstoffe (s.o.) als auch als Pacht- und Tauschflächen (Fruchtfolge) für Kartoffelanbauer und einem in der Region ansässigen großen Gemüsebaubetrieb benötigt werden. Landwirtschaftliche Flächen zu verbrauchen bedeutet in diesem Fall einen zusätzlichen Export von vor Ort anfallenden Wirtschaftsdüngern über weite Entfernungen bzw. zunehmende Probleme in spezialisierten Acker- und Gemüsebaubetrieben u.a. durch das häufigere Auftreten von Fruchtfolgeschaderregern, die zu Anbauverböten oder -einschränkungen führen können.

**Fazit:** Angesichts der aktuellen Klima- und umweltpolitischen Entwicklungen ist ein unnötiger Verlust landwirtschaftlich genutzter und/oder naturnaher Flächen durch den Bau einer durchgängig vierstreifigen E 233 nicht zu verantworten. Hinzu kommt, dass eine Reihe landwirtschaftlicher Betriebe, die es aktuell ohnehin nicht leicht haben, belastet und z.T. sogar in Existenznot geraten könnten.

### **Einwendung 15: Prognosenullfall - Planfall - Alternativen**

#### **Veraltete Zahlen lassen keine genauen Schlüsse zu**

Unter 2.1.3.1 heißt es: "Auch nach den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchungen ist der 4-streifige Ausbau des AB 8 vernünftigerweise geboten". Um das zu beurteilen, müssen aktuelle Daten untersucht und verglichen werden, was wegen der teilweise veralteten Statistiken nicht möglich ist.

Weiter heißt es: " Die Verkehrsbelastung DTV 2030 der E 233 (siehe dazu näher Kapitel 2.4.2) ist in allen untersuchten Prognosefällen so hoch, dass die vorhandene Straße sie nicht bewältigen kann". Auch hier gilt, dass die Prognose auf der Grundlage veralteter Zahlen getroffen wurde und somit nicht aussagekräftig ist.

"Daneben ist eine Verlagerung von Verkehren auf andere Straßennetze oder sogar auf andere Verkehrsträger in relevantem Umfang nicht möglich". Diese Aussage ist ungenau und auch nicht durch Untersuchungen belegt.

Laut 2.4.2 des Erläuterungsberichtes sind die Grundlage aller Prognosen "die bundesweite Straßenverkehrszählung 2005 und die Daten der im Untersuchungsraum gelegenen Dauerzählstellen der Jahre 2005 und 2008". "In 2016 und 2019 erfolgten Fortschreibungen der VWU unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Verkehrszählung 2014".

Das Alter dieser Zahlen erlaubt sicher keine verlässlichen Prognosen. Entsprechend ungenau werden Verkehrsmengen zwischen 8.000 und 22.000 Kfz/24 h für die einzelnen Abschnitte der E 233 vorausgesagt. Und im PA 8 schwanken die Prognosezahlen zwischen 12.000 und 20.000 Kfz/24 h.

#### **"Bündelungsverkehr" ist nicht abzuschätzen**

Weiter heißt es: "Es kommt zu regionalen Verlagerungen auf das nachgeordnete Netz, da die E 233 nicht den gesamten Mehrverkehr, der diese bei freier Routenwahl nutzen würde, aufnehmen kann". Im Feststellungsentwurf wird aber gleichzeitig für den Planfall 3 prognostiziert, dass es zum "Bündelungsverkehr" kommt, bei dem einige Straßen entlastet, aber andere dafür mehr belastet werden.

#### **Autobahnausbau zieht überregionalen Verkehr an**

In der VWU heißt es: "Infolge des kreuzungsfreien Ausbaus der E 233 wird eine starke Bündelung der regionalen Verkehrsströme sowie eine maßgebliche Attraktivitätssteigerung der Route für den überregionalen und großräumigen Verkehr bewirkt".

Diese Aussage weist auf das grundsätzliche Problem hin: Der Ausbau zieht Verkehr an!

Die zweispurige E 233 kann aktuell trotz aller Schwierigkeiten den Verkehr ohne Staus und übermäßig viele Unfälle bewältigen. Durch einen vierstreifigen Ausbau steigt die Belastung dermaßen, dass keine Verbesserungen erzielt werden.

#### **Durchgangsverkehr wird enorm gesteigert**

Aus der Tabelle 8.4 der Fortschreibung der VWU (S. 19) wird deutlich, wie sich die Stärke des Durchgangsverkehrs bei unterschiedlichen Ausbauvarianten entwickelt:

Im Vergleich zum Prognosenullfall steigt der Durchgangsverkehr bei Pkw/24h auf das Dreifache, bei Lkw auf mehr als das Fünffache! Noch krasser fällt der Vergleich mit dem Bezugsfall aus: Hier steigt der Verkehr bei Pkw auf das Vierfache und bei Lkw auf mehr als das Siebenfache!

Dies belegt eindeutig, dass der vierstreifige Ausbau der E 233 in extremem Maß Verkehr anziehen wird.

### **Enormer volkswirtschaftlicher Schaden durch zu hohe Fahrleistungen**

Bei der Fahrzeitenbilanz wird eine Statistik in Bezug auf volkswirtschaftlichen Nutzen einseitig ausgelegt: Zu Tabelle 8.8 der Fortschreibung der VWU (S. 23) heißt es: "Bewertet man die eingesparten Reisezeiten mit 13 Euro für die Pkw-Stunde und 33 Euro pro Lkw-Stunde, so ergibt sich ein jährlicher volkswirtschaftlicher Nutzen von rund 104 Mio. Euro".

Mit dieser Zahl wird ein großer Vorteil des vorgesehenen Ausbaus suggeriert. Wenn man aber die Summe mit der Gesamtkostensumme in Höhe von rund 70 Milliarden Euro (11.142.000 Fahrzeit mal 13 Euro plus 1.475.000 mal 33 Euro) vergleicht, so beträgt die Einsparung nur 0,15%! Statt also diese vergleichsweise minimale Ersparnis anzupreisen, sollte man den gewaltigen wirtschaftlichen Schaden in Höhe von 72 Milliarden Euro durch die bisherige einseitige Verkehrspolitik z. B. zugunsten der Logistikunternehmen betonen, die ja durch eine vierspurige E 233 weitergeführt würde!

### **Geringfügige Verbesserung wird mit gewaltigen negativen Auswirkungen "erkauft"**

In Punkt 4.1.2 des Erläuterungsberichtes heißt es: " Der vierstreifige Ausbau der E 233 erfordert zur Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrsqualität die Qualitätsstufe D oder besser gem. HBS (1). In der Verkehrswirtschaftlichen Untersuchung wurde nachgewiesen, dass mit einem lediglich dreistreifigen Ausbau nur die Qualitätsstufe E bzw. sogar F erreicht wird".

Die Verbesserung beträgt also eine einzige Stufe, wenn die Straße vierspurig ausgebaut wird. Dabei wird offensichtlich nicht bewertet, welche Nachteile mit dem derartigen Ausbau verbunden sind. Weder Kosten noch Auswirkungen auf die Umwelt spielen eine Rolle, sondern nur der verkehrstechnische Aspekt.

### **Verstetigungsmaßnahmen sind auch ohne vierstreifigen Ausbau möglich**

Unter Punkt 2.6.4 des Erläuterungsberichtes heißt es: "Daneben trägt auch die Verstetigung des Verkehrsflusses ohne die Anfälligkeit für Störungen/Staueffekte insbesondere während der täglichen Spitzenbelastungen zu einer Verminderung der Lärm- und Abgasimmissionen nicht unerheblich bei".

Eine Verstetigung wäre schon auf der jetzigen E 233 durch kleine Maßnahmen möglich. So würde es helfen, wenn die Ampelkreuzungen durch gut ausgebaute Kreis-verkehre ersetzt und in regelmäßigen Abständen Ausweichbuchten für landwirtschaftliche Fahrzeuge angelegt würden. Diese Maßnahmen werden in den Untersuchungen aber nicht erwähnt.

### **Regelwidriges Verhalten muss geahndet und nicht belohnt werden**

Auch in diesem Feststellungsentwurf zum AB 8 wird vom gefährlichen "Überholdruck" gesprochen. Gemeint sind die Situationen a) am Ende eines dreispurigen Abschnitts und b) durch die Bildung von Kolonnen beim Schwerlastverkehr.

Zu a) ist festzuhalten, dass die beiden vorhandenen dreispurigen Abschnitte in den Untersuchungen noch gar nicht berücksichtigt werden konnten, da diese Abschnitte erst nach den Verkehrszählungen, auf die sich das Verkehrsmodell bezieht, entstanden sind.

Die Auswertung der aktuellen Unfallzahlen auf Grundlage von Zeitungsberichten ergibt keinen Hinweis auf überdurchschnittlich viele Unfälle auf diesen Abschnitten. Stationäre Geschwindigkeitskontrollen würden hier zur Sicherheit beitragen, und der Einbau weiterer dreispuriger Abschnitte auf der Gesamtstrecke würde auch den "Überholdruck" mindern.

Zu b) ist anzumerken, dass das unvernünftige Verhalten mancher "Raser" nicht zum Maßstab für Straßenplanung werden kann. Zudem ist eine Kolonnenbildung von Schwerlastfahrzeugen verboten und müsste entsprechend geahndet werden.

Statt konsequent gegen verkehrswidrige Fahrer vorzugehen, kommt man ihrem Verhalten entgegen und baut die Straße zu ihren Gunsten aus.

### **Einwendung 16) Fazit**

#### **Plan ist veraltet und wird von Transitunternehmen vorangetrieben**

Unter 2.1.1 des Erläuterungsberichtes heißt es: "1997 wurde im Auftrag des Städteringes Zwolle-Emsland die Studie ‚Bedarfsgerechte Entwicklung des verkehrlichen Leistungsträgers E 233‘ (IGS Ingenieurgesellschaft Prof. Stolz mbH) erarbeitet, die zu dem Ergebnis eines notwendigen Ausbaus der E 233 auf 4 Fahrstreifen mit Aufnahme des Projekts in den Bundesverkehrswegeplan gelangte".

Die Anfänge der Planung liegen also fast 25 Jahre zurück! Der Auftrag kam vom Städtering Zwolle-Emsland, einer Vereinigung, die seit dieser Zeit immer wieder mit Stolz verkündet, dass eine transeuropäische Verkehrsachse mitten durch die Landkreise Emsland und Cloppenburg führe. Und diese Vereinigung hat mit einseitigen Zahlen und Statistiken, die in ihrem Sinn interpretiert wurden (siehe Einwendung zu den Unfallzahlen), immer wieder den angeblich notwendigen Ausbau der E 233 zu einer Autobahn gefordert.

Weiter heißt es: "Die Fertigstellung des Abschnitts der E 233 auf niederländischem Gebiet (A 37 zwischen Hoogeveen und der deutsch-niederländischen Grenze bei Emmen) im Jahr 2008 und des Abschnitts zwischen der A 31 und der niederländischen Grenze im Jahr 2007 verstärkten die Notwendigkeit eines Ausbaus/Neubaus auch des noch fehlenden Abschnitts zwischen der A 31 im Westen und der A 1 im Osten".

Mit diesem Ausbau wird also bewusst Druck ausgeübt auf den weiteren Ausbau. Vor allem die Logistikunternehmen haben ein großes Interesse daran auf kürzestem Weg in kürzester Zeit zu den Zielorten zu gelangen (siehe Einwendung Streckenlänge und -vergleich).

Es geht also nicht um die Region, durch die die Autobahn führt.

So heißt es im Erläuterungsbericht: "Infolge des kreuzungsfreien Ausbaus der E 233 wird eine starke Bündelung der regionalen Verkehrsströme sowie eine maßgebliche Attraktivitätssteigerung der Route für den überregionalen und großräumigen Verkehr bewirkt".

#### **Werteverschiebung erfordert zeitgemäße und zukunftsorientierte Planungen vor Ort**

Der Plan einer Autobahn passte vielleicht damals zu den verkehrspolitischen und gesellschaftlichen Vorstellungen: Freie Fahrt für freie Bürger; mehr Platz für Autos und Lkw; ...

Aber seitdem hat sich in einem rasanten Tempo so viel verändert, dass neue Ziele in der gesellschaftlichen Entwicklung ein schnelles Umdenken erfordern: Klimaveränderung, Luftverschmutzung, Wäldersterben, Artensterben, Flächenversiegelung, Individuelle Mobilität sind nur einige Stichworte.

Und als Folge dieser Werteverschiebung müssen sich heute die Planungen in jedem Bereich an diesen Stichworten messen lassen.

Beim vorliegenden Plan kann das am Beispiel der Treibhausgasemissionen verdeutlicht werden. Die mit dem Vorhaben verbundenen Treibhausgasemissionen werden bagatellisiert, in dem die zusätzlichen Emissionen mit den jährlichen Verkehrsemissionen für die gesamte Bundesrepublik verglichen werden. Bei einer solchen Betrachtungsweise wird nie eine Verminderung der Emissionen aus dem Verkehrssektor erlangt, denn die hohe Summe der Gesamtemissionen ergibt sich aus vielen kleinen Emissionsereignissen. Somit kann eine Reduktion auch nur durch eine Menge an kleinen Einzelreduktionen erfolgen. Eine Reduktion ist aber nie zu erreichen, wenn alle Vorhabenträger und Genehmigungsbehörden der Meinung sind, auf ihren Beitrag käme es nicht an. Eine solche Bagatellisierung wird auch den Vorgaben der Klimaschutzgesetzgebung nicht gerecht.

Vor Ort entscheidet sich also, ob Veränderungen tatsächlich gewollt sind!

### **Volkswirtschaftlicher Schaden durch die Autobahn E 233**

Unter Punkt 9 (S. 24) der Fortschreibung der VWU heißt es: "Auch hinsichtlich der Fahrleistungs- und Fahrzeitenbilanz sind durch den Ausbau positive Effekte zu erwarten. Sowohl im die innerstädtischen Fahrleistungen als auch die Fahrzeiten verringern sich maßgeblich, was für den volkswirtschaftlichen Nutzen der Maßnahme spricht".

Abgesehen davon, dass hier wieder pauschal nur von positiven Effekten gesprochen wird, obwohl es auch negative gibt, wird erneut behauptet, dass der geplante Ausbau zur Autobahn "volkswirtschaftlich" nützlich sei.

Dem ist zu widersprechen.

Sicher gibt es durch einen vierstreifigen Ausbau Vorteile für einige Verkehrsteilnehmer, vor allem für den Schwerlastverkehr. Aber diesem Vorteil stehen Nachteile gegenüber, die so schwerwiegend sind, dass der vierspurige Planungsfall 3 nicht verwirklicht werden darf:

- Enorme Kosten in Höhe von mindestens 1 Milliarde Euro
- Nicht wieder gut zu machende negative Auswirkungen auf Mensch, Klima, Luft, Lärm, Flora und Fauna, Landwirtschaft und Naherholung/Tourismus
- Steigerung des Verkehrsaufkommen auf das Doppelte

Volkswirtschaftlich gesehen ist der Ausbau der E 233 zu einer Autobahn also nicht positiv, sondern schädlich, weil er dazu beiträgt, unsere Zukunft zu zerstören.

### **Konsequenzen für die E 233 - Planung**

Die Feststellungsentwürfe zu den Planungsabschnitten 1 und 8 zeigen durchaus schon, dass andere Aspekte als nur der wirtschaftliche Gewicht bekommen haben. Aber diese Ansätze werden nicht konsequent weitergeführt.

Für die vorliegende Planung gilt deshalb: Die Art und Weise, wie die E 233 ausgebaut wird, ist der Beweis dafür, ob eine veränderte Verkehrs- und Straßenbaupolitik tatsächlich umgesetzt wird:

- Das Ziel muss sein Verkehr zu reduzieren, und nicht Straßen zu bauen, die längere Fahrtstrecken durch Zeitersparnis kaschieren.
- Das Kosten-Nutzen-Verhältnis muss dringend überarbeitet und aktuellen Zahlen und auch gesellschaftlichen Prämissen angepasst werden.
- Die erforderlichen zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses sind neu zu definieren. Umwelt und Mensch müssen höher bewertet werden als Verkehr und Wirtschaftlichkeit.

### **Praktische Maßnahmen mit geringem Aufwand sofort möglich**

Die E 233 ist stark belastet, aber nicht überlastet. Somit benötigt die E 233 keinen Autobahnausbau, sondern kann mit geringem Aufwand verbessert werden:

- partielle 2+1 Führung
- Kreisverkehre statt Ampelkreuzungen
- Ausweichbuchten für landwirtschaftliche Fahrzeuge
- Geschwindigkeitskontrollen

Die Straße muss nicht ausgebaut werden, weil der Verkehr so zunimmt, sondern der Verkehr nimmt zu, wenn die Straße ausgebaut worden ist!

Mit freundlichem Gruß

i. A.

Otto Quaing (Sprecher der BI Exit 233)