

Hermann Küpers  
Zur Mühle 9  
49688 Lastrup

Lastrup, den 18.03.2021

Nds. Landesbehörde für  
Straßenbau und Verkehr  
Stabsstelle Planfeststellung  
Göttinger Chaussee 76 A  
30453 Hannover

## **Vierstreifiger Ausbau der E 233; Planungsabschnitt 8** **- Einwendung**

Sehr geehrte Damen und Herren,

Zu dem geplanten Vorhaben möchte ich wie folgt Stellung nehmen und meine Einwendungen äußern:

Ich wohne seit 34 Jahren in der Gemeinde Lastrup am Planungsabschnitt 6 und erlebe das Geschehen auf der E233 aktuell direkter als die meisten Planer und Entscheider über den Bau dieser Straße. Eine Auslastung findet lediglich in den Stoßzeiten statt. Die Hoffnung muss eher in eine umweltorientierte, den logistischen Möglichkeiten unserer Zeit angepassten Umsetzung liegen als in ein immer weiter so. Die Bedienung der Wirtschaft zu den aktuellen Bedingungen auf Kosten der Umwelt und der nachfolgenden Generationen muss ein Ende haben.

Durch den enormen Flächenverbrauch- aktuell über 1180 ha- davon 127 ha für den Abschnitt 8 geht unwiderruflich landwirtschaftliche Fläche verloren.. Eine Kompensation der Flächen bedeutet immer eine Umverteilung der Restflächen. Obwohl der PA 8 mit seiner bestehenden und ausreichenden Dreispurigkeit wenig Auf- und Abfahrten hat gibt ein Blick auf die Planung PA8 den Flächenverbrauch wieder. Es werden Anschlussstellen, siehe Cappel, Dr. Niemann- Str., in die Landschaft gesetzt mit hohem Flächenverbrauch, für die versiegelten Flächen kann es keine Ausgleichsmaßnahmen geben . Landwirtschaftliche Nutzflächen sind nicht ersetzbar und damit nicht als Ausgleichsflächen nutzbar. In der Anbindung von Cappel kommen die Radwege in der Planung gar nicht vor. Obwohl der örtliche Verkehr die E233 für kurze „Wege“ nicht nutzen konnte, werden sich die Verkehrsströme im nachgelagerten Wegenetz neue Wege suchen mit einer hohen Eigendynamik die den Planern oft fremd ist.

### 1. Unzureichende Verkehrswirtschaftliche Untersuchungen (VWU)

Den ausgelegten Planungsunterlagen liegen verkehrswirtschaftliche Untersuchungen bei. Diese weisen jedoch erhebliche Mängel auf. Siehe Stellungnahme des NABU. Des Weiteren ist festzustellen, dass die Maut auf Lkw auf Bundesstraßen erst seit dem 1.7.2018 in Kraft ist. Deshalb konnten die Auswirkungen der Maut auf die Nutzung der E233 durch die Lkw bei den durchgeführten Zählungen noch nicht erfasst werden. Es ist davon auszugehen, dass viele LKW-Fahrten, die früher über die E233 durchgeführt wurden, um die Mautpflicht auf den Autobahnen zu umgehen, jetzt nicht mehr stattfinden. Diese Einschätzung vertritt auch das Bundesverkehrsministerium, das in einem Presseartikel in der Meppener Tagespost vom 20.08.2018 mit den Worten zitiert wird „Da die Maut auf allen Bundesstraßen inklusive der Ortsdurchfahrten erhoben wird, ist zu

erwarten, dass Ausweichverkehre noch weiter auf Autobahnen zurückverlagert werden“. In diesem Zusammenhang möchte ich auf die Unterlassung der regelmäßigen LKW-Kontrollen durch die Polizei hinweisen. Es gibt gefährliche Überholmanöver- dies obwohl laut StVO LKW auf Bundesstraßen nur 60 Km/h ab 7,5t bei Einspurigkeit fahren dürfen. Würde hier eine Kontrolle gewollt sein, würde dies zu einer Verringerung des Transitverkehr führen. Die alternativen Strecken für den Transitverkehr über Autobahnen bestehen- werden aber nicht genutzt. Ein Durchfahrtsverbot für Transitverkehr hätte allen deutlich gemacht, wie unsinnig der Bau einer weiteren „Autobahn“ hier ist. Es hätten Planungskosten von fast 40000000€ gespart werden könne.

## 2. Veraltete Verkehrswirtschaftliche Untersuchung 2010

Die Unterlage 21.9.1 Verkehrswirtschaftliche Untersuchung für die Bedarfs-Planmaßnahme E233 stammt vom April 2010. Sie ist somit 12 Jahre alt und damit völlig veraltet. Die angegebenen Baukosten beruhen sogar auf einem Preisstand von 2003. Die Unterlage ist daher in keiner Weise geeignet als Grundlage für die Planfeststellung zu dienen.

3. Es wird keine Entlastung der Ortslagen und Nebenstraßen geben, da schon heute die meisten Ortschaften eine Umgehungsstraße haben. Die Nebenstraßen müssen den landwirtschaftlichen und den regionalen Verkehr aufgrund der geringeren Knotenpunkte aufnehmen. Das nachgelagerte Wegenetz obliegt in der Unterhaltung und dem Ausbau zum größten Teil den Gemeinden- insofern sie nicht explizit im Ausbau der E233 genannt werden.

4. Die angemerkte Verringerung der Grundwasserneubildung aus meteorologischer Sicht ist nicht hinnehmbar, da durch den Klimawandel die Niederschläge abnehmen und es deshalb schon zu einer geringeren Grundwasserneubildung kommt. Die Flächenversiegelung verstärkt den Prozess.

5. Nach der Eingriffs-Ausgleichs-Regelung des deutschen Rechts sind generell alle vermeidbaren Eingriffe in den Naturhaushalt verboten. Solche Eingriffe sind nach dem Bundesnaturschutzgesetz alle „Veränderungen der Gestalt oder Nutzungen von Grundflächen, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können“. Sind solche Eingriffe nicht vermeidbar, müssen sie grundsätzlich kompensiert werden. Dabei müssen alle durch den Eingriff entstandenen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft funktional ausgeglichen werden. Vermeidbare Beeinträchtigungen müssen vermieden werden. Zur Vermeidung unvermeidbarer Beeinträchtigungen sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen. Demnach müssen die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts am selben Ort zeitnah durch eine andere Maßnahme verbessert bzw. Natur und Landschaft an einer anderen Stelle aufgewertet werden. Dies zum Thema Fledermausbrücke für die Bartfledermaus im Bereich der Dr. Niemannstr. . Ist die Fledermausbrücke fertig- ist die Fledermaus längst weitergezogen (siehe Haselmausbrücke bei Vilshofen). Durch das Verbot der Beeinträchtigung der Lebensräume von Fledermäusen nach der FFH-Richtlinie werden bauliche Maßnahmen – dies sind in der Regel der Bau von Verkehrswegen, oftmals Fernverkehrsstraßen, hier die E233– in den Habitaten der Tiere erheblich erschwert. Werden solche baulichen Eingriffe dennoch vorgenommen, müssen strenge Richtlinien beachtet werden. So sind die durch Baumaßnahmen beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts am selben Ort durch anderweitige Maßnahmen gänzlich zu übernehmen. Dabei ist der Nachweis des Erfolges solcher Maßnahmen vor dem baulichen Eingriff zwingend erforderlich. Die Maßnahmen müssen vor dem Baubeginn durchgeführt werden. Die baulichen Maßnahmen sind erst zu beginnen, nachdem die

Kompensationsmaßnahmen nachweislich wirksam sind. Im Unterschied zu den normalen Ausgleichsmaßnahmen müssen die Störungen der Funktionen von Natur und Landschaft nicht nur verbessert, sondern gänzlich ausgeglichen werden. Hier wäre eine Grünbrücke eher das Mittel der Wahl, da verschiedene Untersuchungen an mehreren Grünbrücken haben ergeben, dass die Errichtung von Grünbrücken nicht nur Edaphonen die Möglichkeit bietet, den zerschnittenen Lebensraum zu verbinden. Obwohl sie wegen ihrer Flugfähigkeit nicht die hauptsächliche Zielart waren, nutzten auch seltene Fledermäuse selbst solche Brücken, die nicht an bestehende Flugkorridore ausgerichtet waren.

6. Für eine Unverschämtheit halte ich den Umgang mit dem Nutzen-Kosten-Verhältnis als Ausgangspunkt und Grundlage für eine politische Entscheidung zum Ausbau der E233.

	<b>Kosten des geplanten vierstreifigen E233-Ausbaus:</b>	<b>Kosten in %:</b>	<b>NKV (politisch):</b>	<b>NKV (berechnet):</b>
Mai 2003:	218.300.000,00 €	100,00 %	—	0,2 <sup>1</sup>
Mai 2004:	218.300.000,00 €	100,00 %	<sup>2</sup> 1,0	0,2
Juni 2008:	340.000.000,00 €	155,75 %	<sup>3</sup> 4,6	1,03 <sup>4</sup>
Mai 2014:	719.100.000,00 €	329,41 %	<sup>5</sup> 4,6	0,49
März 2016:	830.400.000,00 €	380,35 %	<sup>6</sup> 2,1	0,49
aktuell: (18.03.2021 13:10:53)	1.127.531.000,54 €	516,51 %	<sup>6</sup> 2,1	0,310590130

## Anmerkungen:

1) Das Projekt E233-Ausbau/Neubau wurde wie sämtliche anderen ca. 3.000 Projekte des Bundesverkehrswegeplans nach den gleichen genormten Kriterien im Bundesverkehrsministerium bewertet.

2) Das ermittelte NKV von 0,2 wurde 2004 vor der Entscheidung, ob das Projekt in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen wird, **auf politische Anweisung** im Bundesverkehrsministerium in Bonn nach oben auf 1,0 korrigiert, ohne dass es eine neue Berechnung gegeben hätte.

3) Das 2008 neu berechnete NKV von 4,6 erschrak sogar die Ausbaubefürworter. Es erklärt sich allerdings leicht, wenn man an den Axiomen der Berechnungen entsprechend dreht: Transportkosten wurden mit völlig veralteten Ölpreisen angesetzt, der jährliche Zuwachs an Lkw-Verkehr wurde willkürlich zu hoch angesetzt, usw.

4) Vom unabhängigen Verkehrswissenschaftler Prof. Dr.-Ing. Gert Marte wurde anhand aktueller Daten und der Realität angepasster Kriterien die o.g. VWU nachgerechnet. Er kommt zu einem deutlich unwirtschaftlichen NKV.

5) Trotz immer weiter steigender Kosten des geplanten Projekts wurde von den Ausbaubefürwortern der erwartete und hierbei gerechnete Nutzen lange Zeit nicht infrage gestellt. Das Beharren auf diesem Projekt aus ideologischen Gründen bezieht die aktuellen Veränderungen in der Wahrnehmung der Umweltpolitik und des Umgangs mit unseren Ressourcen vor dem Hintergrund der Coronapandemie und deren Auswirkungen in keinster Weise mit ein.

6) Erst mit dem Referentenentwurf zum BVWP 2030 wurde das NKV um mehr als die Hälfte nach unten korrigiert, wobei weder die amtlichen Gestehungskosten noch die

Umweltschäden berücksichtigt wurden. Würde man diese beiden Positionen bei der Berechnung des amtlichen KNV hinzuziehen, wäre es nur ca. **1,6**. – Im Umweltbericht zum BVWP-Referentenentwurf werden zudem Umweltschäden in Höhe von mindestens 111,305 Millionen Euro ausgewiesen. Die verbrauchten Flächen schlagen dort kostenmäßig überhaupt nicht zu Buche. Auszug aus der Internetseite des Vereins Verkehrswende Cloppenburg Emsland e.V.

Ich behalte mir vor, am Erörterungstermin weitere bzw. nähere Bedenken vorzutragen.

Mit freundlichem Gruß

Hermann Küpers