



NABU Emsland/Grafschaft Bentheim, Haselünner Straße 15, 49716 Meppen

Stadt Meppen
Markt 43

49716 Meppen

Emsland / Grafschaft Bentheim

Katja Hübner
Sachbearbeiterin

Tel. +49 (0)5931-4099630
Fax +49 (0)5931-4099975
NABU.EL-NOH@t-online.de

Meppen, 28. September 2022

Vierstreifiger Ausbau der E 233, Planungsabschnitt 1, 2. Öff. Auslegung

- **Einwendung des NABU-Regionalverbandes und NABU Emsland Mitte e.V.**

Anlagen:

- 1 Vollmacht des NABU Emsland Mitte e.V.
- 2 AGES LKW-Maut, Gebührentabelle, Stand 1. Oktober 2021
- 3 Auszug aus dem Internet-Auftritt des NLStBV zum autobahnähnlichen Ausbau der E233
- 4 Schmetterlinge in den NSG Wesuweer Moor und Südliches Versener Moor
- 5 Auszug aus dem Internet-Auftritt der Staatlichen Vogelschutzwarte Niedersachsens zur Datenbewertung bei Gastvögeln

Sehr geehrte Damen und Herren,

in dem Planfeststellungsverfahren zum vierstreifigen Ausbau der E233, Planungsabschnitt 1, 2. öffentliche Auslegung gibt der NABU-Regionalverband Emsland / Grafschaft Bentheim e.V. sowohl im eigenen Namen als auch im Namen des NABU Emsland Mitte e.V. folgende Stellungnahme ab, die gleichzeitig Einwendung im Sinne Verfahrensrechts und Äußerung im Sinne des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes ist. Die Vertretungsvollmacht für den NABU Emsland Mitte füge ich als Anlage 1 bei.

Der NABU-Regionalverband Emsland / Grafschaft Bentheim wird nach außen vertreten durch den Vorsitzenden Herrn Gerhard Busmann. Der

NABU Emsland / Grafschaft Bentheim
Haselünner Straße 15
49716 Meppen
www.nabu-emsland.de

Spendenkonto

Sparkasse Emsland
BLZ 266 500 01
Konto 106 00 15 888
IBAN DE28 266 500 01 106 00 15 888
BIC NOLADE21EMS

Der NABU ist ein staatlich anerkannter Naturschutzverband (nach § 63 BNatSchG) und Partner von Birdlife International. Spenden und Beiträge sind steuerlich absetzbar. Erbschaften und Vermächnisse an den NABU sind steuerbefreit.

NABU Emsland Mitte e.V. wird vertreten durch den Vorsitzenden Herrn Ulrich Wilde.

Der NABU lehnt den geplanten vierstreifigen Ausbau weiterhin ab.

Die Hauptargumente dafür sind:

- Der vierstreifige Ausbau der Bundesstraße ist klima- und verkehrspolitisch eine völlig falsche Entscheidung. Durch den Ausbau der Straße wird das Verkehrsaufkommen erhöht. Erforderlich ist jedoch stattdessen die Stärkung des Schienenverkehrs und des Öffentlichen Verkehrsnetzes, um Klima und Umwelt zu schonen.
- Durch den Ausbau der Bundesstraße und die nachfolgenden erforderlichen Unternehmensflurbereinigungsverfahren kommt es zu erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft.
- Außerdem geht durch das Planungsvorhaben und die nachfolgenden Flurbereinigungsverfahren eine große Zahl an landwirtschaftlichen Flächen verloren. Zudem ist die Nachfrage nach Flächen und der damit verbundene Preis für Kauf und Pacht bereits jetzt sehr hoch. Das Vorhaben stellt daher eine erhebliche Belastung der Landwirte dar.
- Durch das Vorhaben gehen wichtige Flächen für die Naherholung der Anwohner (wie Borkener Paradies und Möllersee) verloren oder werden verlärmert.
- Tourismus ist im Landkreis Emsland ein Wirtschaftszweig, der erklärtermaßen weiter ausgebaut werden soll. Durch die Überbauung naturnaher Flächen und der Verlärmung weiter angrenzender Bereiche entlang der Straße wird der Raum jedoch weiter an Attraktivität für Touristen verlieren.

Zudem weisen die öffentliche Auslegung und die Planungsunterlagen für den zahlreiche Mängel auf:

A) Formelle Fehler

1. Dauer der Auslegung und Gelegenheit zur Stellungnahme für die Öffentlichkeit zu kurz

Die Auslegung der Planungsunterlagen erfolgte vom 01. August bis 31. August 2022. Gelegenheit, Äußerungen abzugeben, bestand laut öffentlicher Bekanntmachung bis zum 30. September 2022 (4 Wochen nach Ablauf der Auslegung). Diese Frist war jedoch aufgrund der Menge der ausgelegten Unterlagen zu kurz bemessen. Dies erfordert eine erneute Auslegung und Öffentlichkeitsbeteiligung mit einer angemessen langen Dauer.

Nach § 73 Abs. 3 sind die Unterlagen für einen Monat von den Gemeinden auszulegen. Nach § 21 Abs. 3 UVPG kann bei Vorhaben, für die Unterlagen in erheblichem Umfang eingereicht worden sind, die zuständige Behörde eine längere Äußerungsfrist festlegen. Die Äußerungsfrist darf die nach § 73 Absatz 3a Satz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes zu setzende Frist – diese beträgt 3 Monate - nicht überschreiten. Hintergrund dieser Regelung ist die – auch unionsrechtlich zwingende – Ermöglichung einer effektiven Öffentlichkeitsbeteiligung bei umweltrelevanten Planungen.

Angesichts des Umfangs der ausgelegten Unterlagen von 3.476 Seiten (s. nachfolgende Tabelle 1) liegt hier ein Sonderfall vor, der eine Verlängerung der Frist zur Stellungnahme erforderlich macht. Dies wurde von der verfahrensführenden Behörde jedoch nicht erkannt, so dass lediglich die Frist zur Äußerung von normalerweise einem Monat (s. § 21 Abs. 2 UVPG) eingeräumt wurde. Dabei wurde jedoch der erhebliche Umfang der Planungsunterlagen und die erhebliche Komplexität der Sachverhalte in der Vielzahl der Fachgutachten unterschätzt. Deshalb war die gesetzte Frist bei weitem zu kurz, so dass es der von der Planung betroffenen Öffentlichkeit nicht möglich war, sich substantiiert mit den Entwürfen auseinanderzusetzen und Einwendungen zu erarbeiten und abzugeben.

Tab. 1: Geänderte oder neue Unterlagen

Die Bezeichnungen folgen der Unterlage 00.3. (Beiblatt zum Deckblattverfahren)

Unterlage Nr.	Titel	Seitenumfang
1	Änderung Erläuterungsbericht	306
3 - 6	Änderungen technische Pläne	20
7 und 17	Änderungen immissionstechnischer Untersuchungen	
7	Schalltechnische Lagepläne	10
17.1	Schalltechnische Erläuterungen und Berechnungen	21
17.2	Luftschadstofftechnische Untersuchungen	97
9	Änderungen landschaftspflegerischer Maßnahmen	
9.1 D	Maßnahmenübersichtsplan	2
9.2 D	Maßnahmenpläne der trassennahen Maßnahmen	30
9.3 D	Maßnahmenpläne der trassenfernen Maßnahmen	8
9.4 D	Änderungen Maßnahmenblätter	211
9.5 D	Tabellarische Gegenüberstellung Eingriff u. Kompensation	75
10	Änderungen Grunderwerb	84
11	Änderungen Regelungsverzeichnis	55
14	Änderungen Straßenquerschnitt	1
18	Änderungen wassertechnische Untersuchungen	485
19	Änderungen umweltfachliche Untersuchungen	
19.1 D	Änderungen landschaftspflegerischer Begleitplan	213
19.2 D	Änderungen Artenschutzbeitrag	399
19.3.1 D	Änderungen FFH-Verträglichkeitsstudie	267
19.3.2 D	Änderungen FFH-Abweichprüfungen	149
19.5 D	Änderungen Kartierberichte	569
19.6 D	Änderungen Vernetzungskonzept	114

21	Änderungen Sonstige Gutachten	
21.1 D	Änderungen Fachbeitrag WRRL	273
21.3 D	Änderungen zur Vorausschau zur Genehmigungsfähigkeit des Gesamtvorhabens E 233	81
21.6	Neuaufstellung der Unterlage	6
	Gesamtumfang	3476

Darüber hinaus wurde die Auslegungsfrist zu einem großen Teil in die niedersächsischen Sommerferien gelegt, die in 2022 vom 14. Juli bis zum 24. August andauerten. Da ein großer Teil der Bevölkerung diese Zeit für Urlaubszwecke nutzt, ist davon auszugehen, dass die Auslegungs- und Einwendungsfrist für weite Teile der Öffentlichkeit noch weiter verkürzt war.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung ist daher mit einer Äußerungsfrist von 3 Monaten zu wiederholen.

2. Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen

Die ausgelegten Unterlagen sind unvollständig. Nach § 9 Abs. 1b UVPG sind neben den Unterlagen nach § 6 UVPG zugleich auch die entscheidungserheblichen Berichte und Empfehlungen auszulegen. Im vorliegenden Fall fehlen jedoch die folgenden Dokumente, die zur Einsicht für die Öffentlichkeit hätten ausgelegt werden müssen:

- a) In der Unterlage 21.4.3 (Erläuterungsbericht zur Fortschreibung der Verkehrswirtschaftlichen Untersuchung von Juli 2019 (S. 1 / S. 4 der Datei) wird auf die VWU 2010 und auf die Fortschreibungen der Verkehrswirtschaftlichen Untersuchung 2010 aus den Jahren 2013 und 2017 verwiesen. Auch die Unterlage 01 Erläuterungsbericht bezieht sich immer wieder auf die VWU 2017 (z.B. auf S. 30, S. 31, Diese Unterlagen lagen ebenfalls nicht aus. Die diesbezüglichen Aussagen sind daher nicht nachvollziehbar.
- b) In den Unterlagen 19.1.1 D LBP Text und 19.3.1 D FFH-Verträglichkeitsprüfung (z.B. S. 5/ S. 17 der Datei) wird im Hinblick auf die verkehrsbedingten Stickstoffeinträge Bezug genommen auf LOHMEYER (Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG) (2017): Ausbau der E 233 auf durchgehend 4 Fahrstreifen zwischen der A

31 AS Meppen und der A 1 AS Cloppenburg – Betrachtung des straßenverkehrsbedingten Stickstoffeintrages. Diese Unterlage lag nicht mit aus. Die diesbezüglichen Aussagen sind deshalb nicht nachvollziehbar.

Die Entscheidungserheblichkeit dieser vorgenannten Unterlagen liegt auf der Hand. Auch ist eine abschließende Beurteilung der in den sonstigen Planungsunterlagen (insbesondere UVS, FFH-VP und Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag) getroffenen Aussagen ohne diese Unterlagen nicht möglich. Der NABU behält sich insofern eine Ergänzung seiner Stellungnahme vor.

B) Materielle Fehler

1. Unzureichende Verkehrswirtschaftliche Untersuchung (VWU) aus 2019

Den ausgelegten Planungsunterlagen lag eine verkehrswirtschaftliche Untersuchung (Unterlage 21.4) bei. Diese weist jedoch erhebliche Mängel auf. Insbesondere sind folgende Unzulänglichkeiten zu nennen:

- a) Auf S. 2 / S. 5 der Datei wird dargestellt, dass in der Analyse das Jahr 2014 dargestellt wird. Die Analysedaten sind somit bereits 7 Jahre alt und somit veraltet.
- b) Auf S. 3 / S. 6 der Datei wird erläutert, dass für die Bemessung der Lärmschutzmaßnahmen und des Fahrbahnaufbaus die benötigten mittleren Jahreswerte (DTV) auf der Basis der bundesweiten Straßenverkehrszählung (SVZ) von 2010 umgerechnet werden. Inzwischen liegen jedoch die Daten der SVZ aus 2015 vor. Außerdem erfolgte eine Fortschreibung / Hochrechnung der Ergebnisse der SVZ2015 und der temporären Messungen 2016 bis 2019 auf das Jahr 2019. Diese Daten sind auch vom BASt ins Internet eingestellt¹. Die VWU ist auch deshalb veraltet und zu überarbeiten.

¹ https://www.bast.de/BASt_2017/DE/Statistik/Verkehrsdaten/Manuelle-Zaehlung.html

- c) Des Weiteren wird auf S. 4 / S. 7 der Datei dargestellt, dass in der Modellrechnung für die Lkw ein vereinfachter Mautansatz (Zeitzuschlag) auf BAB zum Einsatz kommt. Inzwischen gibt es jedoch eine Maut für Lkw nicht nur auf BAB, sondern auch auf Bundesstraßen. Dies ist in die Modellrechnung einzustellen.
- d) Außerdem erfolgten in 2016 einige ergänzende Verkehrszählungen im unmittelbaren Nahbereich der E233, vor allem im Planungsabschnitt 1 (S. 6 / S. 9 der Datei). Zum einen sind auch diese Daten bereits schon 6 Jahre alt und damit veraltet. Zum anderen sind solche ergänzenden Verkehrszählungen in allen Planungsabschnitte erforderlich und nicht nur im Planungsabschnitt 1.

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. Genau diese Feststellung ist auch der Bundestags-Drucksache 19/17720² zu entnehmen. Bild 5 auf S. 12 (s. nachfolgende Abb.) ist deutlich zu entnehmen, dass es auf der E233 durch die Einführung der Maut auf Bundesstraßen zum 1.7.2018 zu einer Abnahme der DTV von Lkw >3,5 t zGG <-100 gekommen ist.

² DEUTSCHER BUNDESTAG (2020): Drucksache 19/17720 – Bericht über Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Straßennetz in Folge der Einführung der Lkw-Maut vom 04.03.2020, 45 Seiten.

Abb. 1: Auszug aus Bundestags-Drucksache 19/17720, S. 12

Bild 5

Mautbedingte Entwicklung der Durchschnittlichen Täglichen Verkehrsstärke (DTV) von Lkw > 3,5 t zGG an Dauerzählstellen und zusätzlichen Zählungen im nachgeordneten Netz zum Zeitpunkt 01.07.2018



- e) Grundlage der Prognose 2030 in der VWU ist die aktuelle Verflechtungsprognose 2030 des BMVI. Diese Verflechtungsprognose stammt jedoch auch bereits aus dem Jahr 2014 und ist somit veraltet. Deshalb ist das BMVI aktuell dabei, den Auftrag zur Erstellung einer neuen Verkehrsprognose zu vergeben³. Die Ergebnisse der neuen Verkehrsprognose des BMVI sind bei der Fortschreibung der VWU zu berücksichtigen.
- f) Im Text bleibt unklar, ob im Rahmen der Prognose die Bemannung der E233 für alle drei Prognosefälle (Prognosenullfall, Bezugsfall und Planfall) berücksichtigt wurde. Außerdem ist auf S. 9 / S. 12 der Datei von einem vereinfachten Mautansatz (Zeitzuschlag) die Rede. Unklar ist, warum die Maut nicht als geldwerte Aufwendung in der Prognose berücksichtigt wird.
- g) Auf S. 18 (S. 21 der Datei) befindet sich die Tabelle 8.3, in der die Reisezeiten auf der Relation A 31 – A 1 dargestellt werden. Die für den Planfall 2030 dargestellten Angaben sind in keiner Weise nachvollziehbar. So ist nicht glaubhaft, dass sowohl beim Pkw- als auch beim Schwerverkehr zu Spitzenzeiten die gleiche Fahrzeit wie bei der Freien Fahrt erreicht werden soll. Aufgrund von erforderlichen Brems- und Ausweichmanövern wegen der unterschiedlichen Fahrgeschwindigkeiten bei einzelnen Pkw sowie einzelnen Lkw sowie geringeren Geschwindigkeiten bei auf- und abfahrenden Fahrzeugen ist das völlig unrealistisch. Außerdem beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit von Lkw über 3,5t auf Autobahnen 80 km/h. Die über 80 km lange Strecke in 54,5 min zurückzulegen, ist daher bei korrekter Fahrweise eines Lkw völlig unmöglich. Vielmehr wurde hier eine unzulässige Durchschnittsgeschwindigkeit von rd. 90 km/h zugrunde gelegt. Die Reisezeiten sind also definitiv falsch und dementsprechend zu korrigieren.

Sofern allerdings in diesem Gutachten davon ausgegangen werden sollte, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit regelmäßig überschritten wird, wäre das auch in der Schallprognose entsprechend zu berücksichtigen. Zudem wären die dann geänderten Schallisophone auch in die artenschutzrechtlichen Unterlagen einzuarbeiten.

3

<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/BVWP/bundesverkehrswegeplanu ng-ueberpruefung-bedarfsplaene.html>

- h) Auf S. 19 / S. 22 der Datei wird ausgeführt, dass bei einer Bemautung der E233 für Lkw ab 7,5 t zGG Einnahmen in der Größenordnung von jährlich rund 26 Mio Euro zu erwarten seien. Unterstelle man eine Anhebung des derzeitigen Mautsatzes von 17 auf 22 Ct/Lkw-km erhöhe sich die jährliche Einnahme auf knapp 34 Mio Euro. Dabei übersieht das Gutachten offensichtlich, dass die Maut für Lkw auf Bundesstraßen bereits seit dem 1.7.2018 in Kraft getreten ist und der Mautsatz je nach Schadstoffklasse und Achs- und Gewichtsklasse bis zu 0,26 € betragen kann (s. Anlage 2). Von einer zusätzlichen Einnahme von Mautgebühren im Falle eines vierspurigen Ausbaus kann also keine Rede sein. Dies ist bei der Betrachtung der Wirtschaftlichkeit des Ausbaus zu berücksichtigen.
- i) Tabelle 8.7 (Veränderung der Fahrleistungsbilanz im Planfall 2030 gegenüber dem Bezugsfall 2030) (S. 22 / S. 25 der Datei) ist besonders gut zu entnehmen, dass der vierspurige Ausbau der E233 zu einer erheblichen Verkehrszunahme führen wird. So beträgt laut der Tabelle die Zunahme für Pkw rund 119.000 Fahrzeugkilometer (Fz-km) pro 24 Stunden. Für Lkw kommt es zu einer Abnahme von 19.000 Fz-km/24 h, so dass in der Summe eine Zunahme von rund 100.000 Fz-km/**24 h** verbleibt. Dabei kommt es zu einer geringen Entlastung in den Ortslagen, weshalb im Gutachten (ebd.) die Reduzierung der innerörtlichen Lärm- und Luftschadstoffbelastung lobend hervorgehoben wird. Nicht erwähnt wird in dem Gutachten jedoch, dass die Aufwendungen für die längeren Wege durch den Ausbau offensichtlich den Pkw, also überwiegend dem Privatverkehr entstehen, während der gewerbliche Verkehr (Lkw) den Nutzen aus dem Ausbau zieht. So benötigt der Pkw-Verkehr mehr Zeit für Umwege, um bei weniger Auf-/Überfahrten auf/über die E233 zu kommen. Außerdem entstehen höhere Kosten für den höheren Kraftstoffverbrauch durch die Umwege. Ebenso werden die Folgen der Zunahme des Verkehrs für die Luftqualität und das Klima in keiner Weise thematisiert und die CO₂- und Schadstoffemissionen nicht über die Jahre aufsummiert.
- j) Den Darstellungen auf S. 19 f. / S. 22 f. der Datei werden die Belastungsveränderungen in den Ortsdurchfahrten im Teilabschnitt West dargestellt. Dem ist zu entnehmen, dass der Verkehr in der Ortsdurchfahrt Herzlake Nord um 4.000 Kfz/**24 h**

zunehmen wird. Dies ist eine massive Beeinträchtigung, die für die dortigen Anwohner nicht zumutbar ist.

- k) Auf S. 23 / S. 26 der Datei werden die eingesparten Reisezeiten mit 13 € für die Pkw-Stunde und 33 € für die Lkw-Stunde angesetzt. Es wird nicht angegeben, wie der Gutachter auf diese Stundensätze kommt. Insofern sind die Angaben und nachfolgenden Berechnungen nicht nachvollziehbar. Darüber hinaus sind die Reisezeiten für den Planfall eh falsch (s. Ausführungen unter g), so dass auch der finanzielle Nutzen des vierspurigen Ausbaus zu korrigieren ist.
- l) Ein Anhang mit der Angabe der aktualisierten Baukosten fehlt.
- m) Des Weiteren fehlen aktuelle Aussagen zur Unfallsituation und ein Anhang zu den Unfallkosten.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die VWU 2019 auf veralteten Daten der SVZ beruht und von veralteten bzw. fehlerhaften Grundannahmen für die Modellrechnung ausgeht. Auch fehlen aktuelle Verkehrszählungen.

Die Aktualisierung der VWU ist von immenser Bedeutung für die gesamten Planungsunterlagen, da ein großer Teil der Gutachten auf den Daten der VWU aufbaut. Sollten aktuelle Verkehrsdaten zeigen, dass die Nutzung insbesondere durch Lkw abgenommen hat, so stellt sich die Frage, ob überhaupt noch ein Bedarf zum Ausbau der E233 besteht. Sollten die Daten dagegen zeigen, dass der Verkehr tatsächlich noch höher ist, so wären die höheren Verkehrszahlen auch bei den übrigen Gutachten (u.a. schalltechnischen Unterlagen mit Lärmschutzmaßnahmen, luftschadstofftechnische Untersuchungen, UVS, LBP, Artenschutzfachbeitrag mit Ausnahmeprüfung, FFH-VP und Abweichungsprüfung etc.) zu berücksichtigen.

2. Mangelhafter Erläuterungsbericht (Unterlage 01)

Den Planungsunterlagen lag als Unterlage 01 ein Erläuterungsbericht bei. Dieser ist in Bezug auf viele Punkte mangelhaft. Insbesondere folgende Mängel sind zu nennen:

- a) In Kapitel 2.1 (S. 17) wird zur Planrechtfertigung angeführt: *„Auch nach den Ergebnissen der Verkehrswirtschaftlichkeitsuntersuchung (VWU) 2010 ist der vierstreifige Ausbau der E233 vernünftigerweise geboten. Im Jahre 2010 wurde im Rahmen der Aufstellung der VWU untersucht, ob auch ein dreistreifiger Ausbau (der sogenannte 2+1 Verkehr) möglich ist. [...] Im Ergebnis kann somit nur mit einem durchgängigen vierstreifigen Ausbau der E 233 ein leistungsfähiger und verkehrssicherer Verkehrsablauf gewährleistet werden.“*. Die VWU 2010 ist jedoch seit langem veraltet und kann daher keinesfalls als Rechtfertigung dafür dienen, einen dreistreifigen Ausbau als Alternative vollständig auszuschließen.
- b) Ebenso bezieht sich Kapitel 2.4.2 „Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse“ auf S. 25 auf eine veraltetete Datengrundlage. Hier wird Bezug auf die Fortschreibung der VWU aus 2017 genommen. Auch diese ist jedoch veraltet und von der Fortschreibung der VWU aus dem Jahr 2019 überholt. Dass die VWU von 2019 ebenfalls veraltet ist und nicht mehr als Grundlage für die Planung dienen kann, wurde bereits oben unter Punkt 1 dargelegt. Insofern können die gesamten Darstellungen des Kapitels nicht mehr als Grundlage für die Genehmigung herangezogen werden.
- c) Gleiches gilt für Kapitel 2.4.3 „Verbesserung der Verkehrssicherheit“ auf S. 28 hier wird wiederum auf die seit langem veraltete VWU vom April 2010 Bezug genommen, in der eine Auswertung des Unfallgeschehens durchgeführt worden sei. Auch diese Daten sind derart veraltet, dass der Erläuterungsbericht sich nicht mehr darauf stützen kann.
- d) Auf S. 32 wird behauptet, dass durch die Bündelungswirkung der E233 im Planfall deutliche Entlastungseffekte auf Ortsdurchfahrten erzielt würden. Als Beispiele werden nachfolgend in Meppen die K203 durch Esterfeld und Versen und die L48 und die L47 angeführt. Völlig unberücksichtigt bleibt jedoch der Abschnitt der B70, der mitten durch Meppen führt und Verkehrszunahmen von 230 LKW und 7500 PKW/24h verzeichnet. Diese Belastung wird in keiner Weise thematisiert.

- e) Der Erläuterungsbericht beschreibt in Kapitel 2.6.1 die Verkehrlichen Ziele / Wirkungen und nennt dabei u.a. positive Effekte durch Verkehrsstromverlagerungen. Bei den dortigen Beschreibungen auf S. 30 ff. wird jedoch Bezug auf die VWU Stand 2017 genommen, die zum einen nicht Bestandteil der ausgelegten Unterlagen war (s.o.) und zum anderen bereits von der VWU Stand 2019 abgelöst wurde. Dass die VWU von 2019 ebenfalls veraltet ist und nicht mehr als Grundlage für die Planung dienen kann, wurde bereits oben unter Punkt 1 dargelegt.
- f) In Kapitel 2.6.2 werden die Raumordnerischen und wirtschaftlichen Ziele / Wirkungen beschrieben. Dabei wird auf S. 37 dargestellt, dass das Vorhaben in den Regionalen Raumordnungsprogrammen der Landkreis konkretisiert und begründet wird. Weder hier noch in der Unterlage 21.3 D wird erwähnt, dass in den Planungsabschnitten 2 und 3 in vier Teilbereichen die geplante Trassenführung von den Festlegungen des RROP 2010 des Landkreises Emslandes abweicht. Vom Landkreis Emsland wurde deshalb die Änderung des RROP angestrebt. Das Niedersächsische Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz hat jedoch im Rahmen des Beteiligungsverfahrens darauf hingewiesen, dass eine solche Änderung des RROP nicht genehmigt werden könnte, weil der vorliegende Entwurf gegen das Anpassungsgebot gem. § 5 Abs. 3 Satz 3 NROG verstoße. (s. nachfolgenden Auszug aus der Stellungnahme) Der Landkreis Emsland hat sich nun entschlossen, das RROP unter Berücksichtigung des Anpassungsgebotes neu aufzustellen. Dieses Aufstellungsverfahren ist jedoch mit einer entsprechend langen zeitlichen Verzögerung verbunden, so dass ein Planfeststellungsbeschluss für die Planungsabschnitte 2 und 3 in absehbarer Zeit nicht erwirkt werden kann.

Abb 2: Auszug aus der Stellungnahme des Niedersächsischen Ministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz vom 17.3.2020:

Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (21) (17.03.2020)

Ich nehme im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zur 2. Änderung des RROP LK Emsland bezüglich der Belange der obersten Landesplanungsbehörde Stellung. Der vorliegende Entwurf verstößt gegen das gesetzliche Anpassungsgebot gem. § 5 Abs. 3 Satz 3 NROG. § 5 Abs. 3 Satz 3 NROG fordert uneingeschränkt eine unverzügliche Gesamtanpassung von RROPs an die Änderungen des LROP. Die vollständige Umsetzung von LROP Regelungsaufträgen nach § 4 Abs. 1 NROG für den regionalen Planungsraum durch den Träger der Regionalplanung ist Voraussetzung für die Genehmigung. Der RROP-Entwurf kommt diesen Anforderungen nicht nach, da er im Wesentlichen materiell auf die Änderung eines Vorranggebietes Hauptstraße (vierstreifig) abstellt.

Vor diesem Hintergrund wurde mit Schreiben vom 21.03.2019 durch das ArL Weser-Ems mit Bezug auf eine entsprechende Bitte des Landkreises Emsland (Schreiben vom 06.03.2019) um Erteilung des Einvernehmens zur Zulassung der „Anpassung in zwei Geschwindigkeiten“ für das RROP des Landkreises Emsland gebeten. Das Einvernehmen der obersten Landesplanungsbehörde wurde mit Schreiben vom 26.04.2019 versagt. Die Sach- und Rechtslage ist nicht geändert.

Eine Erteilung der Genehmigung für eine auf die E 233 begrenzte RROP Änderung kommt angesichts des o.a. Verstoßes gegen geltendes Recht nicht in Betracht.

g) In Kapitel 5.6.3 (S. 255 ff.) werden die Auswirkungen auf das globale Klima – Berücksichtigung des § 13 KSG beschrieben. Die Darstellungen dort weisen folgende Mängel auf:

aa) Bei den THG-Emissionen im Sektor Industrie bezieht sich der Erläuterungsbericht auf die im Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan 2030⁴ beschriebenen Berechnungsansatz für Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen auf S. 162, Tab. 63 und setzt ein für Bundesstraßen vorgesehenes CO₂-Äquivalent von 4,6 kg je m² Straßenoberfläche und Jahr an. Diese Vorgehensweise ist jedoch fehlerhaft. Vielmehr hätte ein CO₂-Äquivalent von 6,2 kg je m² für Autobahnen zum Ansatz gebracht werden müssen. Denn laut

⁴ BMVI (Hrsg.), 2016: Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan. Karlsruhe, Berlin, Waldkirch, München, 495 Seiten.

Angaben auf den Internet-Seiten des NLSTBV⁵ „soll die E233 auf gesamter Länge autobahnähnlich vierstreifig ausgebaut werden und einen Regelquerschnitt RQ 28 gemäß Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) erhalten“. (s. Anlage 3) Aus diesem Grund wird auch die Zahl der Auf- und Abfahrten auf die E233 massiv reduziert. Wenn jedoch die bauliche Gestaltung gezielt so gewählt wird, dass die Straße einer Autobahn ähnelt und dort mit entsprechenden Geschwindigkeiten gefahren werden kann, so sind auch die einer Autobahn entsprechenden CO₂-Äquivalente in die Berechnung einzustellen.

bb) Im Hinblick auf die THG-Emissionen, die dem Sektor Industrie zugeordnet werden, erfolgt eine Abschätzung der Emissionen lediglich für den Planungsabschnitt 1. Insofern fehlen die Angaben zu den THG-Emissionen für die übrigen Planungsabschnitte, zumal diese Angaben auch nicht in den Unterlagen 21.3.D (Vorausschau zur Genehmigungsfähigkeit des Gesamtvorhabens) und 21.6 (Abschnittsübergreifende THG-Emissionen) zu finden sind.

cc) Gleiches gilt auch für die THG-Emissionen, die dem Sektor Landnutzung/Landnutzungsänderungen zugeordnet werden (S. 260 ff.). Auch hier beziehen sich die Angaben ausschließlich auf den PA1.

dd) Des Weiteren werden für die THG-Emissionen, die dem Sektor Landnutzung / Landnutzungsänderungen zugeordnet werden, nur grob die Verluste von THG-Speichern und Senken verbal und mit ha-Angaben beschrieben. Eine konkrete Berechnung der CO₂-Äquivalente / Jahr fehlt jedoch. Eine solche Berechnung darf jedoch nicht nur deshalb unterbleiben, weil sie vielleicht schwierig und/oder komplex ist. Vielmehr ist mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln zu versuchen, einen möglichst genauen Wert zu ermitteln. Denn die verbalen Beschreibungen sind mit vielen Unsicherheiten behaftet. So wird beispielsweise auf S. 263 dargestellt, dass je nach Ausprägung und Bestandsalter die beanspruchten Waldstandorte im Verhältnis 1:1 bis 1:3 ausgeglichen werden. Nun ist jedoch ein alter Waldbestand, der in der Humus- und Streuschicht des Bodens sowie in der Vegetation

5

<https://www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/projekte/bundesstrassen/vi-erspuriger-ausbau-der-europastrae-233-im-westlichen-niedersachsen-78680.html>

eine große Menge Kohlenstoff speichert, wesentlich anders zu bewerten als eine Anpflanzung junger Gehölze auf einer Ackerfläche. Inwieweit es durch die forstrechtlich und / oder naturschutzrechtlich erforderlichen Kompensationsmaßnahmen auch zu einer Kompensation von zerstörten THG-Speichern und -Senken kommt, kann daher mit Hilfe der ha-Angaben in keiner Weise beurteilt werden. Schon bei einer überschlägigen Betrachtung ist jedoch davon auszugehen, dass eine Inanspruchnahme von Wäldern und Gehölzbeständen von 28 ha im Hinblick auf die Kohlenstoffspeicherung nicht durch Aufforstungs- und Waldumbaumaßnahmen auf 31 ha angemessen kompensiert werden kann.

ff) Aufgrund der vorgenannten Kritikpunkte sind auch die Darstellungen auf S. 264 unter der Überschrift „Gesamtbilanz“ irreführend. Denn zum einen werden nur die THG-Emissionen des Verkehrs für alle Planungsabschnitte dargestellt, während die anderen Aussagen zu THG-Emissionen sich nur auf den PA1 beziehen. Zum anderen gibt es keine Summation aller THG-Emissionen für das gesamte Vorhaben mit allen Planungsabschnitten.

gg) Des Weiteren fehlt eine Einordnung, was die Summe der zusätzlichen THG-Emissionen durch das gesamte Vorhaben für die Klimaschutzbemühungen bedeutet. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass im Hinblick auf eine mögliche Argumentation, die Treibhausgasemissionen im Zusammenhang mit dem vierstreifigen Ausbau der E233 seien im Verhältnis zu den nationalen oder globalen Emissionen unbedeutend, das BVerfG festgestellt hat:

BVerfG, Beschluss vom 23.03.2022, Rn. 143:

„Gerade weil der Klimawandel durch zahlreiche, für sich genommen oftmals geringe Mengen an Treibhausgasemissionen verursacht wird, kann er auch nur durch Maßnahmen zur Begrenzung all dieser Emissionen angehalten werden. Es liegt hier in der Natur der Sache, dass einzelnen Maßnahmen für sich genommen nicht die allein entscheidende Wirkung zukommt. [Der] Klimawandel [kann] aber nur angehalten werden, wenn all diese vielen, für sich genommen oft kleinen Mengen von CO₂-Emissionen lokal vermieden werden.“

Zusammenfassend ist im Hinblick auf den Klimaschutz festzustellen, dass die Planungsunterlagen in keiner Weise ausreichen, um als Grundlage für die Abwägungsentscheidung zu dienen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass der Erläuterungsbericht aufgrund seiner Mängel zwingend einer erneuten Überarbeitung bedarf.

3. Mangelhafte Schalltechnische Untersuchung

Als Unterlage 17.1.1 D Erläuterungen lag den ausgelegten Planungsunterlagen das Gutachten „Schalltechnische Untersuchungen-Erläuterungen“ von INVER-Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen GmbH mit Stand Juli 2019 bei. Dieses Gutachten weist folgenden gravierenden Mangel auf:

So wird auf S. 11 dargestellt, dass für die weiteren Berechnungen auf der E233 für den Planfall Geschwindigkeiten von 130 km/h für Pkw berücksichtigt wurden. Im Erläuterungsbericht (Unterlage 01 D Erläuterungsbericht) wird dagegen auf S. 14 dargestellt, dass eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der E233 nicht erforderlich ist. Dementsprechend dürfen und werden Pkw auf der E233 auch mit deutlich höheren Geschwindigkeiten als 130 km/h fahren, was auch mit entsprechend höheren Lärmemissionen verbunden ist. Folglich werden die Lärmemissionen in dem Gutachten massiv unterschätzt. Es ist davon auszugehen, dass die Lärmimmissionsgrenzwerte an deutlich mehr schutzbedürftigen Gebieten und Anlagen überschritten werden als in dem Gutachten angegeben. Folglich wären auch an deutlich mehr schutzbedürftigen Gebieten und Anlagen Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen.

Unklar ist, ob diese schalltechnische Untersuchung auch die Grundlage für die Lärmisophonen ist, die im Artenschutzbeitrag für die Bilanzierung der zu kompensierenden Brutvogelpaare ist. Auch diese wären ggf. zu überarbeiten.

4. Unzureichende Bestandserfassungen

Der NABU hatte in seiner Stellungnahme vom 14. November 2018 die Bestandserfassungen massiv kritisiert. Daraufhin wurden zahlreiche Kartierungen (Unterlagen 19.5) neu durchgeführt. Dies ist grundsätzlich lobend anzuerkennen. Leider weisen auch die neuen Bestandserfassungen gravierende Mängel auf:

- a) Obwohl der NABU in seiner Stellungnahme ausführlich darauf hingewiesen und es begründet hatte, dass auch Falter zu erfassen sind, wurde keine Falterkartierung durchgeführt. Welche hohe Bedeutung die von der Planung betroffenen NSG „Wesuweer Moor“ und „Südliches Versener Moor“ für die Falter haben zeigen die Erfassungen von ROSENBAUER & ROCKS in den Jahren 2018 und 2019, die auch zahlreiche Arten der Roten Listen erfasst haben (s. Anhang 4). Da insbesondere auch die Arten *Lithosia quadra*, *Xestia agathina* und *Diarsia dahlia* nachgewiesen wurden, die laut der Roten Liste Niedersachsens vom Aussterben bedroht sind, und zahlreiche weitere Arten der Gefährdungskategorien 2 und 3 gefunden wurden, ist eine Bestandserfassung der Falter insbesondere auf den von der Planung betroffenen Flächen unverzichtbar. Ebenso wäre im NSG „Versener Heidensee“ eine Falterkartierung vorzunehmen gewesen, da hier aufgrund der räumlichen Nähe zu den beiden anderen NSG und einer ähnlichen Habitatausstattung ebenfalls mit einer hohen Falterdiversität zu rechnen ist.
- b) Obwohl der NABU im Erörterungstermin die Bedeutung des Dungkäferfauna im NSG Borkener Paradies erläutert, auf die zu erwartenden erheblichen Beeinträchtigungen durch die zunehmende Lichtbelastung für diese Tiergruppe hingewiesen und weiterführende Literatur zu dem Thema überreicht hat, wurden keine weiterführenden Untersuchungen durchgeführt. Auch findet sonst an keiner Stelle der Planungsunterlagen eine Auseinandersetzung mit der Problematik statt.
- c) Es wurde eine Gast-/Rastvogelkartierung durchgeführt und der Kartierbericht als Unterlage 19.5.12 den Planungsunterlagen beigelegt. Diese Bestandserfassung weist folgende Mängel auf:
 - aa) Die Kartierung erfolgte laut Angaben auf S. 2 nicht beidseits der Straße flächendeckend in einem 500 m Radius wie die

Brutvogelkartierung, sondern lediglich in 3 Teilgebieten. Diese Vorgehensweise ist nicht sachgerecht. Vielmehr hätte auch hier der Untersuchungsraum grundsätzlich beidseits der Straße einen 500 m breiten Streifen umfassen müssen.

Zumindest wären jedoch die Bereiche zu kartieren gewesen, die laut Umweltkarten-Server des Umweltministeriums⁶ als Bereiche von besonderer Bedeutung für Gastvögel eingestuft sind. Dies betrifft die Gebiete:

- Teilraum 2.2.02. 15 Versener Moor,
- Teilraum 2.2.02.51 Haren,
- Teilraum 2.2.02.38 Ems bei Borken.

Diese Gebiete wurde aufgrund der vorliegenden Daten für den Zeitraum 2008 – 2018 der Kategorie „Status offen“ eingestuft. Dies bedeutet laut Darstellungen auf der Internetseite der Staatlichen Vogelschutzwarte Niedersachsen (s. Anlage 5) jedoch nur, dass keine (ausreichenden) Daten vorlagen. Es bedeutet dagegen nicht, dass die Bereiche keine avifaunistische Bedeutung haben (ebd.). Insofern hätten diese Bereiche auch untersucht werden müssen.

Dies gilt in besonderem Maße für den Teilraum Versener Moor, weil dieser in der vorangegangenen Bewertungsphase wegen des Vorkommens nordischer Gänse und Schwäne als von landesweiter Bedeutung eingestuft wurde. (s. Stellungnahme des NABU vom 14. November 2018, Anlage 5f.). Zudem gibt es auch keine Anhaltspunkte, dass der Teilraum seine Bedeutung für nordische Gänse und Schwäne verloren hätte. So ist dem NABU bekannt, dass der Bereich auch weiterhin von nordischen Gänsen und Schwänen genutzt wird. Beispielsweise konnten am 17.1.22 700 Saatgänse und 120 Zwerg- und Singschwäne beim abendlichen Einflug gezählt werden⁷.

Zudem befindet sich in dem Teilraum das Naturschutzgebiet „Wesuweer Moor“. Dieses NSG grenzt unmittelbar westlich der A31 nördlich an die E233 an. In dem Bereich ist der Ausbau des „Autobahnohres“ vorgesehen. Das Wesuweer Moor ist

⁶ https://www.umweltkarten-niedersachsen.de/umweltkarten/?topic=Natur&lang=de&bgLayer=TopographieGr au&catalogNodes=&layers=Gastvoegel_wertvolle_Bereiche_2018&E=380163.78&N=5842770.32&zoom=8

⁷ Dr. Erhard Nerger, schriftliche Mitteilung am 5.8.2022 per E-Mail

bekanntermaßen eine wichtiger Rastplatz und Schlafgewässer für den Zwergschwan. Deshalb wurden im Dezember 2021 dort im Rahmen des Projektes „Zwergschwan: Schutzkonzept für eine bedrohte Zugvogelart in Deutschland“ im Bundesprogramm Biologische Vielfalt auch mehrere Zwergschwäne besendert und auf den dortigen Wasserflächen freigelassen⁸. Der Zwergschwan ist gelistet im Anhang I der EU-Vogelschutzrichtlinie und eine Art für deren Schutz Deutschland eine besondere Verantwortung trägt, weil Rund die Hälfte der in Nordwesteuropa beheimateten Zwergschwäne auf dem Zug in die Überwinterungsgebiete in Deutschland rastet. Zudem verbringt eine zunehmende Anzahl an Tieren mittlerweile den ganzen Winter hier. Dabei sind massive Bestandsrückgänge dieser Art zu verzeichnen.

Der Störradius für den Zwergschwan wird in der Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“ (Tab. 20, S. 32) mit 400 m angegeben. Vor dem Hintergrund der großen Bedeutung des Wesuweer Moores für diese stark bedrohte Art, hätten auf jeden Fall konkrete Bestandserfassungen erfolgen müssen, um die Folgen des Straßenbauvorhabens für diese Art abschätzen zu können. Dies ist jedoch nicht erfolgt und auch der Artenschutzbeitrag (Unterlage 19.2) setzt sich in keiner Weise mit dieser Art auseinander. Gleiches gilt auch für die anderen Arten der nordischen Gänse und Schwäne.

bb) Des Weiteren erfolgte die Rastvogelkartierung laut Angaben auf S. 7 / S. 12 der Datei lediglich in der Zeit von Anfang September 2019 bis Anfang April 2020. Dieser Zeitraum ist jedoch bei weitem nicht ausreichend. Vielmehr wäre von der ersten Juli-Woche bis zur letzten April-Woche zu kartieren gewesen.⁹

In der Faunistischen Planungsraumanalyse (Unterlage 19.5.14, S. 48 / S. 56 der Datei) wird argumentiert, der gewählte Kartierzeitraum würde die Hauptzugzeiten der zu erwartenden Arten gem. Tab. 27 abdecken. Es ist jedoch nicht statthaft, bereits im Vorfeld eine Artenauswahl bei den Gast- und Rastvögeln zu treffen, auf die die Erfassung beschränkt wird. In der Faunistischen Planungsraumanalyse wird auch an anderer Stelle (S. 47 / S. 55 der Datei) selbst gefordert, dass grundsätzlich alle potenziellen

⁸ <https://www.nabu.de/news/2021/12/30927.html>

⁹ Vgl. Artenschutzleitfaden zum Niedersächsischen Windenergieerlass (Nds. MBl. Nr. 7/2016, S. 221)

Rastplätze innerhalb der Störradien der Rastvögel zu erfassen sind. Außerdem wird selbst in der Faunistischen Planungsraumanalyse eingeräumt, dass mit Flussuferläufer und Kiebitz zu anderen Zeiten zu rechnen ist (S. 48 / S. 56 der Datei). Hinzu kommt, dass laut Brutvogelkartierung (Unterlage 19.5.11.00 Brutvögel_Text, S. 39 / S. 40 der Datei) auch ein Goldregenpfeifer als Durchzügler im Gebiet festgestellt wurde. Leider fehlen genauere Angaben darüber, wann und wo das Tier festgestellt wurde. Von Goldregenpfeifern ist jedoch bekannt, „schon zu Anfang Juli verlassen die ersten Vögel die Brutplätze“ und „auf einen warmen, zeitigen Frühling mit ungestörtem Brutablauf folgt ein früher auf einen kurzen Zeitraum zusammengedrückter Wegzug“ (GLUTZ VON BLOTZHEIM, 1999, S. 341¹⁰). Insofern kann nicht ausgeschlossen werden, dass gerade bei dieser seltenen Art die Erfassung der Durchzügler deshalb nicht erfolgt ist, weil die Bestandserfassung der Rastvögel nicht ab Juli, sondern erst ab Anfang September erfolgte.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die vorgelegte Rastvogelerfassung nicht geeignet ist, als Grundlage für die Abwägungsentscheidung zu dienen, weil nicht während des gesamten erforderlichen Zeitraums erfasst wurde und besonders wesentliche Flächenteile, die an die E233 angrenzen, gar nicht kartiert wurden.

- d) Es wurde in 2020 eine neue Fledermauskartierung (Unterlage 19.5.10 Kartierbericht Fledermäuse 2020) durchgeführt. Diese weist jedoch aufgrund der Festlegungen in der Faunistischen Planungsraumanalyse (Unterlage 19.5.14) gravierende methodische Mängel auf. So gibt die Faunistische Planungsraumanalyse auf S. 38 (S. 46 der Datei) vor:

„Um [...] eine möglichst genaue Einschätzung der Fledermausfauna treffen zu können, konzentrieren sich die geplanten Erfassungen vornehmlich auf die bereits identifizierten Querungspunkte. Darüber hinaus ist die Untersuchung von Quartierfunktionen angezeigt.“

¹⁰ Glutz von Blotzheim, U. N., 1999: Handbuch der Vögel Mitteleuropas, Bd. 6. Aula-Verlag GmbH, 847 Seiten

In der Folge bleiben wesentliche Bereiche von der Fledermauskartierung 2020 völlig unberücksichtigt.

aa) Denn zum einen erfolgte bereits die Fledermauskartierung 2012 nicht flächendeckend, sondern nur in ausgewählten Bereichen. Insofern stellt die Konzentration auf die bereits in 2012 identifizierten Querungspunkte eine noch weitere unzulässige Verengung der Betrachtungsweise da. Es kann auch keinesfalls ausgeschlossen werden, dass sich seit 2012 neue Flugrouten entwickelt haben. So werden wesentliche Bereiche, in denen mit Trassenquerungen von Fledermäusen gerechnet werden muss, (*„Gewässerquerungen und Stellen, an denen potentielle Leitstrukturen (Gräben und/oder Hecken/Baumreihen) von beiden Seiten bis an die Trasse heranreichen“* Unterlage 19.5.14, S. 38 / S. 46 der Datei) nicht kartiert. Beispielsweise können folgende Bereiche aufgeführt werden, in denen Querungen von Fledermäuse keinesfalls pauschal ausgeschlossen werden können:

- Gewässer an der Straße „Feuerstiege“ südlich der E233 und der Gehölzbestand „Am Heerenweg“ nördlich der E233. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich Quartiere im Gehölzbestand befinden, deren Bewohner zum Trinken und Jagen das Gewässer aufsuchen.
- Gewässer im Bereich „Bleek“ südlich angrenzend an die E233 und dem nördlich an die E233 angrenzenden Gewässer südwestlich von Borken
- Die beiden Brückenbereiche über den Versener Altarm. Hier wurde u.a. die Wasserfledermaus nachgewiesen. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass auch hochfliegende Arten wie der Große Abendsegler den Altarm Versen als Jagdgebiet und Leitstruktur nutzen und sich regelmäßig auf dem Niveau der Straße die Trasse queren.
- Kreuzungsbereich E233 / A31: Da in dem Kreuzungsbereich die drei Naturschutzgebiete „Wesuwer Moor“, „Versener Heidensee“ und „Südliches Versener Moor“ mit für Fledermäusen geeigneten Lebensräumen liegen, ist mit Überflügen in deutlich mehr Bereichen als den in 2020 untersuchten zu rechnen. So beispielsweise in Ostwestrichtung zwischen Versener Heidensee und Wesuwer Moor und in Nordsüdrichtung zwischen Wesuwer Moor und Südlichem Versener Moor.

bb) Des Gleichen wurden in nicht nachvollziehbarer Weise auch nur ausgewählte Gehölzbestände entlang der Trasse auf Quartiere / potentielle Quartierstrukturen untersucht. Beispielsweise sind folgende Bereiche zu nennen, in denen ebenfalls eine Untersuchung hätte erfolgen müssen:

- Gehölzbestände um das Gewässer an der Straße „Feuerstiege“ südlich der E233,
- Gehölzbestände um das Gewässer im Bereich „Bleek“ südlich angrenzend an die E233.

cc) Des Weiteren wird in Unterlage 19.5.14 (S. 24 / 32 der Datei) zwar ausdrücklich darauf hingewiesen, dass Brückenbauwerke als Quartiermöglichkeit für Fledermäuse in Frage kommen. Trotzdem wurden in der Fledermauskartierung 2020 lediglich zwei Bauwerke untersucht. Begründet wurde dies wie folgt: *„Da keine weiteren Hinweise auf die Nutzung von Bauwerken im Trassenbereich als Fledermausquartier vorlagen, wurden abgesehen von den beiden beschriebenen Bereichen keinerlei weitere Kontrollen durchgeführt.“* (S. 11 / S. 16 der Datei) Diese Vorgehensweise ist jedoch in keiner Weise sachgerecht. Da durchaus bekannt ist, dass Brückenbauwerke grundsätzlich als Quartiermöglichkeit geeignet sind und diese im Zuge des 4streifigen Ausbaus erneuert/verbreitert werden müssen und somit mit Beeinträchtigungen potentieller Quartiere zu rechnen ist, wären auch alle Brückenbauwerke auf eine Nutzung durch Fledermäuse zu untersuchen gewesen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Fledermauskartierung 2020 in keiner Weise geeignet ist, als Grundlage für die Planfeststellungsentscheidung zu dienen, weil nicht ausgeschlossen werden kann, dass wesentliche Quartierstrukturen und Querungsstrukturen nicht erfasst worden sind.

Insgesamt ist festzuhalten, dass die Mängel in den Bestandserfassungen gravierend sind. Folglich sind auch die darauf aufbauenden Unterlagen wie Erläuterungsbericht mit UVP-Bericht (Unterlage 01 D) Landschaftspflegerischer Begleitplan (Unterlage 19.1 D), Artenschutzbeitrag (Unterlage 19.2. D) sowie FFH-Verträglichkeitsstudie und Abweichungsprüfung (Unterlage 19.3. D) mit Mängeln behaftet und können nicht sachgerecht bearbeitet sein.

5. Mangelhafter Artenschutzbeitrag

Den ausgelegten Planungsunterlagen lag die Unterlage 19.2. D Artenschutzbeitrag - Text von planungsgruppe grün GmbH und Kortemeier Brokmann Landschaftsarchitekten mit Stand vom 31.03.2022 bei. Dieses Gutachten ist in folgenden Punkten mangelhaft:

- a) Auf S. 5 f. / S. 15 f. der Datei wird dargestellt, dass für häufige, ubiquitäre Arten eine artengruppenbezogene Prüfung erfolge und bei ihnen davon ausgegangen werden kann, dass die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände i.d.R. nicht erfüllt seien. So sei bezüglich des Störungstatbestandes davon auszugehen, dass räumlich zusammenhängende lokale Populationen für die Arten großflächig abzugrenzen seien und i.d.R. sehr hohe Individuenzahlen aufweisen. Vorhabenbedingte Störungen betreffen daher nur Bruchteile der lokalen Population. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population und damit die Erfüllung des Verbotstatbestands der erheblichen Störung, könne unter diesen Voraussetzungen ausgeschlossen werden. (ebd.)

Diesbezüglich ist auf das EuGH-Urteil vom 4.3.2021 (C-473/19) hinzuweisen, dass im Hinblick auf die Anwendung der EU-Vogelschutzrichtlinie folgende Punkt für Recht erachtet:

1. *Art. 5 der Richtlinie 2009/147/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. November 2009 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten ist dahin auszulegen, dass er einer innerstaatlichen Praxis entgegensteht, wonach die in dieser Bestimmung vorgesehenen Verbote lediglich Arten erfassen, die in Anhang I dieser Richtlinie aufgeführt sind, die auf irgendeiner Ebene bedroht sind oder deren Population auf lange Sicht rückläufig ist.*
2. *Art. 12 Abs. 1 Buchst. a bis c der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen ist dahin auszulegen, dass er zum einen einer innerstaatlichen Praxis entgegensteht, wonach die in dieser Bestimmung vorgesehenen Verbote, wenn mit einer menschlichen Tätigkeit wie einer forstwirtschaftlichen Maßnahme oder einer Erschließung offenkundig ein anderer Zweck verfolgt wird als*

das Töten oder Stören von Tierarten, nur dann Anwendung finden, wenn ein Risiko besteht, dass sich die Maßnahme negativ auf den Erhaltungszustand der betroffenen Arten auswirkt, und zum anderen der Schutz dieser Bestimmung auch für die Arten noch gilt, die einen günstigen Erhaltungszustand erreicht haben.

3. Art. 12 Abs. 1 Buchst. d der Richtlinie 92/43 ist dahin auszulegen, dass er einer innerstaatlichen Praxis entgegensteht, wonach in dem Fall, dass die kontinuierliche ökologische Funktionalität in dem natürlichen Lebensraum der betroffenen Art in einem einzelnen Gebiet trotz Vorsorgemaßnahmen durch Beschädigung, Zerstörung oder Verschlechterung, unmittelbar oder mittelbar, einzeln oder kumulativ mit anderen Maßnahmen verloren geht, das in dieser Bestimmung vorgesehene Verbot erst dann Anwendung findet, wenn sich der Erhaltungszustand der betroffenen Art zu verschlechtern droht

Daraus folgt, dass das Schutzregime der EU-Vogelschutzrichtlinie auf alle europäischen Vogelarten anzuwenden ist und nicht nur bestandsbedrohte Arten. Inwieweit es zu vorhabenbedingten Störungen an Brutplätzen bei den ubiquitären Arten kommt, ist jedoch gar nicht abschätzbar, weil die Bestandserfassungen für die sog. „nicht planungsrelevanten Arten“ halb quantitativ/qualitativ erfolgte und nur eine Strichliste über die Anzahl der revieranzeigenden Individuen geführt wurde (Unterlage 19.5.11.00 Brutvögel Text, S. 8 / S. 9 der Datei). Die genaue Lage der Brutplätze ist also nicht bekannt. Dementsprechend kann auch nicht bewertet werden, ob es zu Störungen während der Bauzeit kommt.

Im Artenschutzbeitrag (S. 6 / S. 16 der Datei) wird dargestellt, baubedingte Tötungsrisiken würden durch entsprechende Bauzeitenregelungen vermieden. Tatsächlich werden als Vermeidungsmaßnahme 12.1 auch Bauzeitenregelungen vorgesehen. Diese sehen jedoch für Vögel lediglich eine Baufeldfreimachung und Baufeldvorbereitung bzw. sonstige Erstinanspruchnahme außerhalb der Kernbrutzeit vom 1. März bis 31. August vor und sollen eine Ansiedlung von Individuen im Baustellenbereich verhindern, sodass eine baubedingte Tötung von Individuen und eine Zerstörung von Brutstätten vermieden werden kann. (s. Unterlage 9.4 D Maßnahmenblätter, S. 135 f. / S. 140 f. der Datei) Eine Störung der unmittelbar neben dem Baufeld brütenden Vögel wird hierdurch jedoch nicht vermieden. Auch

dieser Punkt hätte entsprechend untersucht werden müssen, wofür es einer Revierkartierung auch der ubiquitären Arten bedurft hätte.

- b) Auf S. 6 f. / S. 16 f. der Datei wird ausgeführt, dass die Bilanzierung der zu kompensierenden Brutpaare auf der Grundlage der Brutvogelkartierung 2020 und der VWU 2017 erfolgt. Die VWU 2017 wurde jedoch durch die VWU 2019 ersetzt. Dementsprechend wäre diese Unterlage für die Bilanzierung heranzuziehen gewesen.
- c) Weiterhin wird auf S. 8 / S. 18 der Datei beschrieben, dass die Lärmisophonen zur Beurteilung der betriebsbedingten Auswirkungen von INVER ermittelt wurden. Leider fehlt eine genauere Quellenangabe, so dass nicht nachvollziehbar ist, wie diese Lärmisophonen ermittelt wurden und welche VWU dabei zugrunde gelegt wurden.
- d) Schließlich wird auch im Kapitel „Ausnahmeprüfung“ (S. 36 ff. / S. 46 ff. der Datei) immer wieder auf die veraltete VWU Bezug genommen.
- e) Laut der Gutachter*innen führt das geplante Vorhaben aufgrund von erheblichen Störungen zum Verlust einer Fortpflanzungs- und Ruhestätte des Austernfischers (s. Kap. 1.1.1, Teil B, Artenschutzbeitrags). Die zum Ausgleich des Verlustes vorgesehene CEF-Maßnahme dient jedoch „der Herstellung von Nahrungshabitaten, die u. a. den Ansprüchen des Austernfischers entsprechen“ (s. Kap. 1.1.1, Teil B, Artenschutzbeitrags) und nicht, wie eigentlich erforderlich, der Schaffung von Fortpflanzungshabitaten. Des Weiteren heißt es in Kapitel 1.1.1, „Darüber hinaus bietet das Gewerbegebiet Neu Versen, in dem der Austernfischer aktuell schwerpunktmäßig vorkommt, auch zukünftig ausreichend potentielle Bruthabitate, in die Austernfischer ausweichen können.“. Die Gutachter*innen berücksichtigen bei ihren Annahmen nicht den BVerwG-Beschluss vom 06. März 2014¹¹, der besagt, dass das Vermeiden des Eintretens des Störungsverbots nicht ohne Weiteres durch das

¹¹ BVerwG, Beschluss vom 06. März 2014 – 9 C 6/12 –, juris, Rn. 61

Ausweichen der Art bzw. einer Revierschiebung begründet werden kann. Laut BVerwG sind die Nachweise zu erbringen, dass der Naturraum in der unmittelbaren Umgebung genügend geeignete Flächen für eine Revierschiebung bietet und mögliche Ausweichlebensräume nicht bereits durch die Art besiedelt sind. Um den Nachweis der Besiedlung erbringen zu können, wären weitere Kartierungen erforderlich. Zudem ist die Siedlungsdichte des Austernfischers zu beachten.

- f) Laut der Gutachter*innen befinden sich drei Brutpaare des Baumpiepers direkt im Eingriffsbereich. Somit kommt es zum Verlust dieser drei Brutpaare durch Flächeninanspruchnahme. Des Weiteren kann es durch betriebsbedingte Störwirkungen zum Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten von sieben weiteren Brutpaaren des Baumpiepers kommen. CEF-Maßnahmen sind jedoch insgesamt für nur drei Brutpaare vorgesehen.

Laut der Gutachter*innen beläuft sich die Gesamtdifferenz der Habitataignungsabnahmen aufgrund von Störwirkungen zwischen Plan- und Bezugsfall auf 2,7 Brutpaare, woraus die Gutachter*innen nach GARNIEL et al. (2010)¹² einen Bestandsrückgang um insgesamt drei Brutpaare berechnet haben (Zerstörung bzw. Beschädigung von drei Fortpflanzungs- und Ruhestätten). Der Bestandsrückgang ist jedoch tatsächlich höher, da bereits Fortpflanzungs- und Ruhestätten von drei Brutpaaren aufgrund von Flächeninanspruchnahme verloren gehen. Zu diesen drei Brutpaaren muss die Anzahl an Brutpaaren, die durch Störwirkungen ihre Fortpflanzungs- und Ruhestätten verlieren, dazu addiert werden. Der Wirkfaktor der Flächeninanspruchnahme wird von GARNIEL et al. (2010) nicht berücksichtigt, sondern lediglich Auswirkungen des Verkehrslärms sowie von optischen Störreizen. Aufgrunddessen

¹² GARNIEL, A., MIERWALD, U. & OJOWSKI, U. (2010): Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr, Ausgabe 2010 (redaktionelle Korrektur Januar 2012), Ergebnis des Forschungs- und Entwicklungsvorhabens FE 02.286/2007/LRB der Bundesanstalt für Straßenwesen.

müssen die Gutachter*innen ihre Berechnung der betroffenen Brutpaare sowie den sich daraus ergebenden Umfang an CEF-Maßnahmen korrigieren. Im Zuge dessen ist auch in Bezug auf die anderen Brutvogelarten (u.a. Goldammer, Nachtigall) zu überprüfen, ob die betroffenen Brutpaare sowie der Umfang der CEF-Maßnahmen falsch berechnet wurden.

Als CEF-Maßnahme für den Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten für den Baumpieper ist die Maßnahme 11.1 AFCS/FFH/CEF „Anlage und Entwicklung von Wald sowie Ökologische Waldaufwertung“ vorgesehen. Der Baumpieper ist jedoch ein Brutvogel der offenen bis halb offenen Landschaft. Die Art besiedelt häufig instabile Biotope wie Windwürfe, Kahlschläge, Aufforstungs- und Brachflächen (LANUV NRW 201913). Baummischbestände verschiedener Altersklassen werden gemieden (ebd.). Somit ist die Maßnahme 11.1 AFCS/FFH/CEF nicht geeignet, um den Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten des Baumpiepers auszugleichen. Eine neue, geeignete CEF-Maßnahme ist von den Gutachter*innen zu erarbeiten.

- g) Laut Kapitel 5.2.1.1 des UVP-Berichts wurde die Rauhaufledermaus in 2012 nachgewiesen. Im Artenschutzbeitrag heißt es jedoch, dass die Art nur in 2020 nachgewiesen werden konnte. Dieser Widerspruch ist aufzuklären.
- h) In Kapitel 5.2.1.1 des UVP-Berichts heißt es, dass sich der nächstgelegene Nachweis des Fischotters für den Planungsabschnitt 1 an der Nordradde ca. 650 m östlich des Ausbauabschnitts befindet. Im Artenschutzbeitrag wird dieses Vorkommen nicht erwähnt. Dort wird beschrieben, dass im näheren Umfeld des Ausbauabschnittes keine Nachweise von

¹³ LANUV NRW (2019): Baumpieper (*Anthus trivialis* (Linnaeus, 1758)). Aufgerufen am 01.09.2022, https://artenschutz.naturschutzinformationen.nrw.de/artenschutz/de/arten/gruppe/voegel/massn_stat/103166

Fischottern vorliegen; in maximal 10 km Entfernung zur E 233 gäbe es jedoch Vorkommen des Fischotters (s. Kap. 4.1.2.2, Artenschutzbeitrag). Anhand der Aussage „in maximal 10 km Entfernung“ lassen sich aber keine Rückschlüsse auf die tatsächliche Entfernung der Vorkommen zur E233 ziehen. Hier sind genauere Angaben erforderlich.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass der Artenschutzbeitrag aufgrund der vorgenannten Mängel nicht geeignet ist, als Grundlage für den Planfeststellungsbeschluss zu dienen.

6. Mangelhafte Vorausschau zur Genehmigungsfähigkeit des Gesamtvorhabens E233

Den Planungsunterlagen lag als Unterlage 21.3. D eine Vorausschau zur Genehmigungsfähigkeit des Gesamtvorhabens E 233 (Stand 24.6.2022) bei. Diese Unterlage weist folgende Mängel auf:

- a) Die Unterlage bezieht sich in Kapitel 3.1.3 Verkehrsprognose und Bedarf (S. 12 / S. 15 der Datei) auf die veraltete VWU 2017.
- b) Die Unterlage macht keine Aussagen zu den Auswirkungen des gesamten Vorhabens auf das Klima und zur Berücksichtigung des § 13 KSG.

7. Mangelhafte Unterlage zur Abschnittsübergreifenden THG-Emissionen Sektor Verkehr

Den Planungsunterlagen lag als Unterlage 21.6 eine Beschreibung der Abschnittsübergreifenden THG-Emissionen Sektor Verkehr der Lohmeyer GmbH (Stand 24.6.2022) bei. Diese Unterlage weist folgende Mängel auf:

- a) Das Gutachten bezieht sich auf S. 1 und 2 / S. 2 und 3 der Datei) bezüglich wesentlicher Grundlagen auf die VWS 2019. Diese VWS ist jedoch veraltet. (Vgl. Ausführungen unter Punkt 1)

- b) Das Gutachten geht auf S. 5 / S. 6 der Datei für den Bezugsfall 2030 von einer Jahresfahrleistung von 19.415 Millionen Fahrkilometer aus und für den Planfall von ca. 19.500 Millionen Fahrkilometern. In der VWS 2019 werden auf S. 22 / S. 25 der Datei jedoch für den Bezugsfall 2030 641.782 Tsd. Fz-km/24h und für den Planfall 2030 614.882 Tsd. Fz-km/24h angegeben. Multipliziert man diese Tageswerte mit 365 so erhält man Werte von 234.250,430 bzw. 234.286,930 Millionen Fahrkilometer pro Jahr. Unklar ist daher wie das Gutachten zu den THG-Emissionen zu den vorgenannten Zahlen kommt.
- c) Des Weiteren ist unklar, wie aus den Angaben in Tab. 1 (S. 4 / S. 5 der Datei) die Gesamtsummen an CO₂-Äquivalenten berechnet wurden. Es fehlt an einer Unterlage (z.B. als Anlage zum Gutachten), in der die Berechnung nachvollziehbar dargestellt wird.
- d) Unklar ist auch wie der Gutachter in der Unterlage auf S. 5 / S. 6 der Datei zu dem Ergebnis kommen kann, dass es bei einer Erhöhung der Fahrleistung um 100.000 Fz-km / 24 h (VWS 2019, S. 22/ S. 25 der Datei) zu keiner erfassbaren Erhöhung der Treibhausgasfreisetzungen durch den Kfz-Verkehr kommen kann. Denn die Darstellung *„Für die ausgebaute „E 233 und die Straßenabschnitte im Nahbereich sind aufgrund der Verkehrszunahme auch Zunahmen der Treibhausgasfreisetzungen auf dem lokalen Straßennetz verbunden, was durch das daran anschließende Straßennetz mittels anders orientiertem Verkehr ausgeglichen wird“* (ebd.) wird durch die VWS 2019 in keiner Weise belegt.
- e) Die Unterlage bezieht sich lediglich auf die THG-Emissionen, die durch den Betrieb der Straße entstehen. Emissionen aus dem Bau und der Unterhaltung der Straße und dem Bau der Fahrzeuge sowie der Versiegelung des Bodens und der Zerstörung der Biotope mit ihrer Klimafunktion bleiben unberücksichtigt.

8. Mangelhafter Landschaftspflegerischer Begleitplan

Den Planungsunterlagen lag als Unterlage 19.1.1 D der überarbeitete Landschaftspflegerische Begleitplan bei. Diese Unterlage weist folgende Mängel auf:

- a) Im Hinblick auf die Betrachtung des straßenverkehrsbedingten Stickstoffeintrages wird immer wieder (u.a. Auf S. 67 / S. 69 der Datei) auf LOHMEYER 2017 Bezug genommen. Naturgemäß ist es nicht möglich, dass in dem Gutachten aus 2017 bereits die neuen Daten aus der Fortschreibung der VWU von 2019 eingeflossen sind. Das Gutachten LOHMEYER 2017 ist somit veraltet und kann nicht als Grundlage für die Erarbeitung des LBP dienen.

9. Mangelhafte Unterlage FFH-Verträglichkeitsstudie

Den Planungsunterlagen lag als Unterlage 19.3.1. D die FFH-Verträglichkeitsprüfung bei. Diese Unterlage weist folgende Mängel auf:

- b) Laut Angaben auf S. 5 f. (S. 17 f. der Datei) wurden bei der Bearbeitung die veraltete VWU von 2017 (SSP Consult 2017) zugrunde gelegt. Diese ist jedoch veraltet. Deshalb wären die Angaben aus der Fortschreibung der VWU von 2019 zu verwenden gewesen.
- c) Des Weiteren wird im Hinblick auf die Betrachtung des straßenverkehrsbedingten Stickstoffeintrages auf LOHMEYER 2017 Bezug genommen (S. 5 / S. 17 der Datei). Naturgemäß ist es nicht möglich, dass in dem Gutachten aus 2017 bereits die neuen Daten aus der Fortschreibung der VWU von 2019 eingeflossen sind. Das Gutachten LOHMEYER 2017 ist somit veraltet und kann nicht als Grundlage für die Erarbeitung der FFH-VS dienen.

10. Unmöglichkeit, alle Unterlagen zu sichten

Aufgrund der zu kurzen Auslegungszeit (s. oben unter Punkt A) 1.) war es nicht möglich, alle Unterlagen in der notwendigen Genauigkeit zu sichten. Dies betrifft insbesondere folgende Unterlagen:

- a) 19.1.1 D LBP
- b) 19.2 D Artenschutzbeitrag
- c) 19.3.1 D FFH-Verträglichkeitsprüfung
- d) 19.3.2 D FFH-Abweichungsprüfung
- e) 19.6 D Vernetzungskonzept
- f) 21.1 D Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie



Der NABU behält sich deshalb vor, die Stellungnahme diesbezüglich noch zu ergänzen.

Im Übrigen werden die Ausführungen in der Stellungnahme des NABU vom 14. November 2018 aufrecht erhalten.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung. Bitte beteiligen Sie den NABU Regionalverband Emsland / Grafschaft Bentheim am weiteren Verfahren.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag
für den NABU-Regionalverband

In Vertretung
für den NABU Emsland Mitte

Katja Hübner

Katja Hübner



Empfangsbekanntnis

An:

NABU-Regionalverband Emsland / Grafschaft Bentheim

Haselünner Str. 15

49716 Meppen

Hiermit wird bestätigt, dass am heutigen

.....

die **Einwendung des NABU zum Vierstreifigen Ausbau der E 233, Planungsabschnitt 1, 2. öff. Auslegung** eingegangen ist.

Meppen, den

Stempel und Unterschrift