

Verkehrswende Cloppenburg-Emsland e.V.

Vorsitzende

Dr. Irmtraud Kannen

Rügenstr. 9

49661 Cloppenburg

i.kannen@web.de

Cloppenburg, den 27.9.2022

Nds. Straßenbehörde für Straßenbau und Verkehr

Stabstelle Planfeststellung – Dezernat 41 -

Göttinger Chaussee 76 A

30453 Hannover

Vierstreifiger Ausbau der E 233, Planungsabschnitt 1 Einwendungen des Vereins Verkehrswende Cloppenburg-Emsland

In dem Planfeststellungsverfahren zum vierstreifigen Ausbau der E233, Planungsabschnitt 1 gibt der Verein Verkehrswende Cloppenburg-Emsland folgende Stellungnahme ab, in der die Einwendungen zu den Planunterlagen dargelegt werden. Der Verein wird vertreten durch die Vorsitzende Dr. Irmtraud Kannen.

In der Satzung des Vereins werden der Zweck und die Ziele in § 2 wie folgt beschrieben:

1. Zweck des Vereins ist die Förderung des Naturschutzes und der Landschaftspflege im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes und der Naturschutzgesetze der Länder, des Umweltschutzes und eines menschen- und umweltverträglichen Verkehrswesens.
2. Umgesetzt werden soll dieser Zweck insbesondere durch Maßnahmen, die den Erhalt der Landschaftsstruktur fördern, die Erhaltung und Verbesserung der Lebensqualität anstreben, die Zersiedelung der Landschaft verhindern sowie Verkehrswesen, Landwirtschaft, Tourismus, Naherholung und Naturpflege miteinander in Einklang halten. Der Verein setzt sich für die sparsame Verwendung von Energie, Raum und Rohstoffen, eine Verminderung der Umweltbelastungen durch Lärm, Erschütterungen, Schmutz und Schadstoffe und den Schutz der Menschen, Natur und Landschaft vor schädlichen Verkehrsauswirkungen ein.

Das Erreichen dieser Ziele wird durch den vierstreifigen Ausbau der E 233 erheblich erschwert. Daher setzt sich der Verein dafür ein, diesen Ausbau zu verhindern. Die Gründe für eine grundsätzliche Ablehnung des vierstreifigen Ausbaus lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Der vierstreifige Ausbau der Bundesstraße ist klima- und verkehrspolitisch eine völlig falsche Entscheidung. Durch den Ausbau der Straße wird das Verkehrsaufkommen erhöht. Erforderlich ist stattdessen eine Reduzierung des Verkehrs, 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 sind 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, insbesondere die schwierigere Erreichbarkeit der beackerten Flächen durch den Wegfall der etwa 100 Zu- und Abfahrten der E 233 und der Veränderung im nachgelagerten Wegenetz.
- Durch das Vorhaben gehen wichtige Flächen für die Naherholung der Anwohner verloren oder werden verlärmert und mit Schadstoffen belastet.
- Tourismus ist im Landkreis Cloppenburg und Emsland ein Wirtschaftszweig, der erklärtermaßen weiter ausgebaut werden soll. Durch die Überbauung naturnaher Flächen und der Verlärmung und Verschmutzung weiter angrenzender Bereiche und dem Verlust des Radweges entlang der Straße wird der Raum jedoch weiter an Attraktivität für Touristen verlieren
- Die derzeit kalkulierten Kosten für den Ausbau von über 800 Millionen Euro werden bei Beginn des Ausbaus wohl über 1 Milliarde liegen. Durch die Corona-Pandemie hat sich die Bundesrepublik Deutschland sehr stark neu verschuldet und muss die staatlichen Ausgaben neu überprüfen. Im Sinne der Generationengerechtigkeit ist die Finanzierung dieses Projektes nicht mehr zu verantworten.

Der Verein Verkehrswende Cloppenburg-Emsland arbeitet sehr eng mit der **Bürgerinitiative Exit E 233** zusammen. Die Mitglieder der Bürgerinitiative kommen überwiegend aus dem Landkreis Emsland und die Mitglieder des VCE überwiegend aus dem Landkreis Cloppenburg. Die Einwendungen der Bürgerinitiative in diesem Planfeststellungsverfahren zum Planungsabschnitt 1 für den vierstreifigen Ausbau der E 233 (Einwender Otto Quaing) vom 22.9.2022 werden vollumfänglich von den Mitgliedern des Vereins Verkehrswende Cloppenburg-Emsland geteilt und unterstützt. Daher **schließt sich der Verein VCE diesen Einwendungen an.**

Darüber hinaus erhebt der VCE Einwendungen zu Aspekten von bundesweiter Relevanz. Da der vierstreifige Ausbau im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 als vordringlicher Bedarf ausgewiesen ist, sind die derzeitigen Aktivitäten des Bundesverkehrsministeriums bezüglich der Überprüfung des BVWPs wichtig für die weitere Entwicklung dieses Projektes. Besonders betrachtet werden die Themen:

- Überprüfung des Bundesverkehrswegeplans
- Auswirkungen des Bundes-Klimaschutzgesetzes
- Auswirkungen der Urteile des Bundesverwaltungsgerichts zur A 20 und A 14

Überprüfung des Bundesverkehrswegeplans

„Im Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP heißt es: „Wir streben einen neuen Infrastrukturkonsens bei den Bundesverkehrswegen an. Dazu werden wir parallel zur laufenden Bedarfsplanüberprüfung einen Dialogprozess mit Verkehrs-, Umwelt-, Wirtschafts- und Verbraucherschutzverbänden starten mit dem Ziel einer Verständigung über die Prioritäten bei der Umsetzung des geltenden Bundesverkehrswegeplans. Bis zur Bedarfsplanüberprüfung gibt es eine gemeinsame Abstimmung über die laufenden Projekte.“ (Koalitionsvertrag 2021 bis 2025, S. 48) Das Fernstraßenausbaugesetz wurde zuletzt geändert am 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3354), darin heißt es in § 4: „Nach Ablauf von jeweils fünf Jahren prüft das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, ob der Bedarfsplan der Verkehrsentwicklung anzupassen ist; in die Prüfung sind die bei der Bedarfsplanung berührten Belange, insbesondere die der Raumordnung, des Umweltschutzes und des Städtebaus, einzubeziehen. Die Anpassung geschieht durch Gesetz.“ Deutschland besitzt mit über 13 192 Kilometern Autobahnen, rund 38 000 Kilometern Bundesstraßen und rund 179 000 Kilometern Landes- und Kreisstraßen (BMDV (Bundesministerium für Digitales und Verkehr) – Infrastruktur (bmvi.de)) ein sehr dichtes überörtliches Straßennetz. Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 und das im Dezember 2016 beschlossene geänderte Fernstraßenausbaugesetz sehen vor, dass über 850 Kilometer Autobahnen neu gebaut und weitere mehr als 1 700 Kilometer Autobahn mehrstreifig ausgebaut werden. Darüber hinaus ist der Neu- oder Ausbau von etwa 3 500 Kilometern Bundesstraßen geplant (bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf (bmvi.de), S. 38). Aus dem Umweltbericht zum BVWP 2030 (bvwp-2030-umweltbericht.pdf (bmvi.de), S. 143) geht hervor, dass die Projekte des Vordringlichen Bedarfs bei den Bundesfernstraßen eine Zunahme der CO₂-Emissionen um 545 323 Tonnen pro Jahr verursachen würden.“ [Drucksache 20/2903 \(bundestag.de\)](#) Die Fraktion Die Linke im Bundestag fragt nach dem derzeitigen Stand der Umsetzung des Koalitionsvertrages. Auch die Fraktion der CDU im Bundestag stellt hierzu eine Anfrage [Drucksache 20/3334 \(bundestag.de\)](#) Aus den Antworten geht hervor, dass bis zur etwaigen Anpassung durch den Gesetzgeber die jeweiligen Bedarfspläne weiter gelten. Allerdings ist zu erwarten, dass sich die Parameter seit Beginn der Bedarfsplanüberprüfung verändern werden: „Grundlage für die BPÜ ist der Prognosefall 1 („Basisprognose“) der sich in Erarbeitung befindlichen Langfrist-Verkehrsprognose (VP 2040). In der VP 2040 werden zu allen wichtigen Eingangsgrößen entsprechende Prognoseprämissen definiert. Diese decken insbesondere die Bereiche wirtschaftliche und soziodemografische Rahmenbedingungen, Entwicklung der Verkehrsnetze und Verkehrsangebote sowie politische Rahmenbedingungen im Verkehrs-, Umwelt- und Energiesektor ab. Mit der BPÜ wird ein verkehrsträgerübergreifender Ansatz für Schiene, Straße und Wasserstraße verfolgt. Das Arbeitsprogramm besteht aus streckenabschnittsscharfen Verkehrsmengenvergleichen zwischen der Drucksache 20/3334 – 2 – Deutscher Bundestag – 20. Wahlperiode Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt. dem BVWP 2030 zugrundeliegenden VP 2030 und der VP 2040 sowie den Kapazitäten der Zielnetze 2030 („Engpassanalysen“), die um allgemein vergleichende Analysen der Wirtschafts-, Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklung zwischen VP 2030 und VP 2040 ergänzt werden. Darüber hinaus werden u. a. Belange des Umwelt- und

Klimaschutzes einbezogen.“ (Drucksache 20/3334) Ende 2023 sollen die Untersuchungen zur BPÜ abgeschlossen sein und anschließend soll der Bundestag über die Ergebnisse sowie mögliche sich daraus ergebenden Schlussfolgerungen bzw. Handlungsbedarfe informiert werden. Der Bundestag wird also 2023/2024 neu entscheiden müssen. „Entscheidungen über Baufreigaben von Bedarfsplanvorhaben werden weiterhin nach dem Vorliegen des Baurechts und unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel zu treffen sein.“ (Drucksache 20/3334) Auf der Homepage des Bundesverkehrsministerium wird klargestellt: „Die Weiterentwicklung der Bundesverkehrswegeplanung hat für das BMDV hohe Priorität. Mit den Ergebnissen der BPÜ, dem gemäß Koalitionsvertrag vorgesehenen Dialogprozess mit Verbänden und der Weiterentwicklung der Verfahren und Methodik der Bundesverkehrswegeplanung werden wichtige Vorarbeiten für den gemäß Koalitionsvertrag auf den Weg zu bringenden neuen Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplan (BVMP) 2040 geleistet. Derzeit wird für diese verschiedenen wichtigen, teilweise neuen Prozesse das weitere Vorgehen geprüft. Dabei spielt auch eine Rolle, wie **zukünftig die Belange des Klima- und Umweltschutzes verstärkt in angemessener Weise berücksichtigt werden können.**“ [BMDV - Überprüfung der Bedarfspläne \(BPÜ\) der Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße \(bmvi.de\)](#) Da mit Änderungen der Planungsgrundlagen zu rechnen ist, ist es angeraten, weitere Planungsschritte nicht weiterzuverfolgen und die Ergebnisse der BPÜ abzuwarten. Dies deckt sich auch mit der Forderung von bundesweiten Verkehrsinitiativen nach einem Moratorium für den Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen. (www.buendnis-verkehrsiniciativen.com)

Auswirkungen des Bundes-Klimaschutzgesetzes

In § 1 des Bundes-Klimagesetzes heißt es:

Zweck dieses Gesetzes ist es, zum Schutz vor den Auswirkungen des weltweiten Klimawandels die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben zu gewährleisten. Die ökologischen, sozialen und ökonomischen Folgen werden berücksichtigt. Grundlage bildet die Verpflichtung nach dem Übereinkommen von Paris aufgrund der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen, wonach der Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 Grad Celsius und möglichst auf 1,5 Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen ist, um die Auswirkungen des weltweiten Klimawandels so gering wie möglich zu halten.

Nach diesem Gesetz müssen die Emissionen im Verkehrssektor bis 2030 erheblich gesenkt werden [Das neue Klimaschutzgesetz - Jahresemissionsmengen nach Bereichen bis 2030 \(bmuv.de\)](#).

In den Unterlagen zum Planungsabschnitt 1 der E 233 gibt es viele Beispiele, die dem Zweck und Ziel des Bundes-Klimaschutzgesetzes zuwiderlaufen. Zu nennen sind die Einwendungen Nr. 26, 29, 30, 31, 35, 39, 41, 45 und 47 der BI Exit 233 vom 22.9.2022. Es fehlt also eine sektorenübergreifende Analyse der Klimaauswirkungen des vierstreifigen Ausbaus und Aussagen dazu, wie die Klimaziele im Verkehrssektor durch diesen Ausbau erreicht werden sollen.

Auswirkungen der Urteile des Bundesverwaltungsgerichts zur A 20 und A 14

Ein Teilabschnitt der A 20 ist vorerst gerichtlich gestoppt worden. Als rechtswidrig festgestellt wurde der Planfeststellungsbeschluss aufgrund der fehlerhaften Stickstoffberechnung. Das zeigt, dass wegen fehlender, falscher oder veralteter Berechnungen mit unzureichender Datengrundlage eine Planung gerichtlich gestoppt werden kann. Auch in den Unterlagen zum Planungsabschnitt 1 werden fehlende, veraltete oder widersprüchliche Daten festgestellt. In den Einwendungen der BI Exit 233 finden sich beispielsweise folgende Aussagen: „Auch hier fehlen verlässliche Gutachten“ (Einwendung 8), „Alle Untersuchungen sind also schon 10 – 25 Jahre alt“ (Einwendung 11), „Hier wird also auf Daten zurückgegriffen, die teilweise 17 Jahre alt sind“ (Einwendung 12), „Eine differenzierte Betrachtung der Zahlen ist also nicht möglich“ (Einwendung 18), „Die Zahlen entsprechen nicht der Wirklichkeit in diesem Bereich“ (Einwendung 19), „Überhaupt nicht untersucht wurde die Gefährdung durch die Lichtverschmutzung des zunehmenden nächtlichen Straßenverkehrs“ (Einwendung 21), „Es ist also überhaupt nicht einzuschätzen, wie sich der Ausbau der E 233 auf die Tiere auswirkt“ (Einwendung 23), „Die Studie ist also mittlerweile 12 Jahre alt und somit nicht aktuell“ (Einwendung 24), „Es gibt kein Gutachten darüber, wie sich der vierstreifige Ausbau auf den Tourismus im Emsland auswirkt“ (Einwendung 25), „Die genauen Daten werden wieder nicht genannt“ (Einwendung 27), „Zu bemängeln ist, dass gerade in diesem aktuellen und wichtigen Punkt keine verlässlichen Daten vorliegen“ (Einwendung 28), „Dazu passt es dann auch, dass ein Stickstoffgutachten in den Unterlagen nicht aufgeführt wird“ (Einwendung 31), „Hier fehlt eine Untersuchung, ob der geplante Ausbau realistisch überhaupt durchzuführen ist“ (Einwendung 32), „Durch die zugrunde gelegten niedrigeren Zahlen wird ein beschönigtes Luftschadstoff-Ergebnis genannt. Alle Folgerungen aus diesen Zahlen sind somit zu bemängeln“ (Einwendung 34), „Mittlerweile sind diese Daten veraltet und berücksichtigen nicht hinlänglich die Mobilitätsentwicklung“ (Einwendung 39), „Hier wird unterstellt, dass alle Varianten geprüft wurden, was aber nachweislich falsch ist“ (Einwendung 40), und „... weisen folgende Berechnungsmängel auf“ (Einwendung 45).

Inzwischen liegt die schriftliche Begründung des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts zur A 14 vor (Urteil vom 4.5.2022, BVWG 9 A 7.21, [BVerwG 9 A 7.21, Urteil vom 04. Mai 2022 | Bundesverwaltungsgericht](#)) Folgende Leitsätze sind auch auf andere Planungen, so auch auf den vierstreifigen Ausbau der E 233, übertragbar:

2. Die Planfeststellungsbehörde muss seit dem Inkrafttreten des Bundes-Klimaschutzgesetzes bei ihrer Abwägungsentscheidung (vgl. § 17 Abs. 1 Satz 4 FStrG) nach Art. 20a GG i. V. m. § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG die Aspekte des globalen Klimaschutzes und der Klimaverträglichkeit berücksichtigen.
4. Das Berücksichtigungsgebot des § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG verlangt von der Planfeststellungsbehörde, mit einem - bezogen auf die konkrete Planungssituation - vertretbaren Aufwand zu ermitteln, welche CO₂-relevanten Auswirkungen das Vorhaben hat und welche Folgen sich daraus für die Klimaschutzziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes ergeben.
5. Die Berücksichtigungspflicht ist sektorübergreifend im Sinne einer Gesamtbilanz zu verstehen; auch der Sektor Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft nach

§ 3a KSG ist in den Blick zu nehmen, wenn Klimasenken durch das Vorhaben beeinträchtigt oder zerstört werden.

Die obigen Ausführungen zeigen, dass die Planungen des vierstreifigen Ausbaus der E 233 einer gerichtlichen Überprüfung wahrscheinlich nicht standhalten wird. Damit wären viele personellen und finanziellen Ressourcen verschwendet worden.

Wir behalten uns vor, am Erörterungstermin weitere Bedenken vorzutragen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Irmtraud Kannen

Vorsitzende des VCE