

**Verkehrswende Cloppenburg-Emsland e.V.**



**Vorsitzende**

Dr. Irmtraud Kannen  
Rügenstr. 9  
49661 Cloppenburg

**Vorsitzender**

Hermann Küpers  
Zur Mühle 9  
49688 Lastrup

Nds. Straßenbehörde für Straßenbau und Verkehr  
Stabstelle Planfeststellung – Dezernat 41 -  
Göttinger Chaussee 76 A  
30453 Hannover

8.1.2026

## **Vierstreifiger Ausbau der E 233, Planungsabschnitte 4 Einwendungen des Vereins Verkehrswende Cloppenburg-Emsland**

In dem Planfeststellungsverfahren zum vierstreifigen Ausbau der E233, Planungsabschnitte 4 gibt der Verein Verkehrswende Cloppenburg-Emsland folgende Stellungnahme ab, in der die Einwendungen zu den Planunterlagen dargelegt werden. Da der Planungsabschnitt 4 mit dem Planungsabschnitt 3 verklammert ist, d.h. gemeinsam betrachtet und auch ausgebaut werden sollen, werden in dieser Einwendung auch Aspekte des Planungsabschnittes 3 einbezogen.

Der Verein wird vertreten durch die Vorsitzende Dr. Irmtraud Kannen und den Vorsitzenden Hermann Küpers.

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 die Stärkung des Schienenverkehrs und des Öffentlichen Personennahverkehrs, 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 125 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 verlärmte 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 den Verlust der Radwege entlang der Straße wird der Raum jedoch weiter an Attraktivität für Touristen verlieren
- Die derzeit kalkulierten Kosten für den Ausbau von über einer Milliarde Euro werden bei Beginn des Ausbaus wohl weit darüber liegen. Trotz der Lockerung der Schuldenbremse und eines milliarden schweren Infrastrukturpakets ist die Finanzierung von Fernstraßenneubauten bei weitem nicht gesichert. 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 233** zusammen. Die Mitglieder der Bürgerinitiative kommen überwiegend aus dem Landkreis Emsland und die Mitglieder des Vereins VCE überwiegend aus dem Landkreis Cloppenburg. Die Einwendungen der Bürgerinitiative in diesem Planfeststellungsverfahren zu den Planungsabschnitten 3 und 4 für den vierstreifigen Ausbau der E 233 (Einwender Otto Quaing und Karsten Osmers) werden vollumfänglich von den Mitgliedern des Vereins Verkehrswende Cloppenburg-Emsland geteilt und unterstützt. Daher schließt sich der Verein VCE diesen Einwendungen an.

Ebenso schließt sich der Verein den ausführlichen **Einwendungen zu den Planungsabschnitten 3 und 4 des LabÜN ([Landesbüro Naturschutz Niedersachsen GbR](#))**, das für viele Umweltorganisationen spricht, vollumfänglich an. Besonders zu nennen sind: mangelnde Zugänglichkeit der Planungsunterlagen und nicht ausreichende Möglichkeiten von Online-Einwendungen, Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen, fehlende Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, unzureichende verkehrswirtschaftliche Untersuchungen und Folgefehler aus diesen Untersuchungen von 2019, 2020 und 2022, unzureichendes Anschlussstellenkonzept, unzureichende Unterlagen zu Rastanlagen, unzureichende Umweltverträglichkeitsstudie 2010, unzureichende schalltechnische und luftschadstofftechnische Unterlagen, unzureichende Kartierberichte, unzureichender landschaftspflegerischer Begleitplan, unzureichendes Vernetzungskonzept, unzureichende Maßnahmenblätter, unzureichender Artenschutzbeitrag, unzureichende FFH-Prüfungen und Chlorideintragsprüfungen, unzureichende Fachbeiträge zur Entwässerungstechnik und zur Wasserrahmenrichtlinie. Durch Fehler und Unzulänglichkeiten in diesen Bereichen sind auch die Erläuterungsberichte zu den PA 3 und 4 nicht akzeptabel.

Darüber hinaus nehmen wir zu folgenden Punkten Stellung:

### **Einwendung 1: Akzeptanz des vierstreifigen Ausbaus**

„Das übergreifende Planungskonzept steht nicht in Frage. Einzelnen Planbetroffenen in den Folgeabschnitten kann durch geeignete Planungsvarianten oder Ausgleichsmaßnahmen sowohl in den öffentlichen als auch in den privaten Belangen begegnet werden.“ (Erläuterungsbericht 3, S. 40)  
Diese Aussagen erwecken den Eindruck, dass es keine Infragestellung der Planungen gäbe und Betroffene durch kluge Trassenvarianten und Ausgleichsmaßnahmen befriedigt werden könnten. Das erweckt den Anschein, der Ausbau hinterlasse keine Probleme. Dem ist bei weitem nicht so. Sowohl der VCE als auch eine Initiative in Augustenfeld kritisieren schon lange den vierstreifigen Ausbau und die negativen Auswirkungen auf die Menschen und die Natur. So trafen sich z.B. nach einer Fahrradsternfahrt 2023 beide Initiativen auf einem Hof in Augustenfeld.



Die Augustenfelder Initiative protestierte auch vor dem Infomarkt in Lönningen



Es kann also nicht davon die Rede sein, dass das Konzept nicht in Frage gestellt wird. Schon seit 2003 protestiert zudem die Bürgerinitiative „Ausbau B213 Nein!“ mit über 1.000 Mitgliedern gegen die Ausbaupläne. Der SPD-Ortsverein Herzlake und die GRÜNEN in den Landkreisen Cloppenburg und Emsland stellen sich ebenfalls schon seit 2003 lautstark gegen diese Ausbaupläne.

## Einwendung 2: Beschönigende Sprache

Durch viele Formulierungen in den Erläuterungsberichten 3 und 4 wird der Eindruck erweckt, dass durch gute Planung und Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen das Ausbauprojekt nicht mehr zu kritisieren sei, da alles gut geregelt sei. Beispiele:

- „Beeinträchtigungen und Verluste von mittel- und hochwertigen Biotopen sowie gesetzlich geschützten Biotopen und Landschaftsbestandteilen können nicht **vollständig** vermieden werden. Die nach Vermeidung verbleibenden erheblichen Eingriffe in den Naturhaushalt werden mit den geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen **weitgehend** funktional gleichartig und insgesamt gleichwertig im Sinne des § 15 Abs. 2 BNatSchG kompensiert“. (Erläuterungsbericht PA 3, S. 20) Unausgesprochen heißt das, dass Beeinträchtigungen bleiben und Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nicht voll befriedigen können.
- „Mit dem Maßnahmenkonzept wurden umfangreiche Vermeidungsmaßnahmen konzipiert, die spezielle Querungsbauwerke, technische Leit- und Sperreinrichtungen, Anpflanzungen und Optimierungsmaßnahmen in bestehenden (Teil-)Lebensräumen umfassen. Die Umsetzung der Maßnahmen vermeidet **erhebliche** Beeinträchtigungen und **relevante** Umweltauswirkungen für alle nachgewiesenen Fledermausarten bzw. deren maßgebliche Funktionselemente.“ (Erläuterungsbericht PA 3, S. 21) Es bleiben also Beeinträchtigungen und Umweltauswirkungen.
- „Betriebsbedingte Beeinträchtigungen der Gewässerqualität durch Einleitung von verunreinigtem Straßenabwasser werden durch das Entwässerungskonzept mit Versickerung über Bodenpassagen (Böschungen und drainierte Versickerungsmulden) und die Behandlung in leistungsfähigen Retentionsbodenfilteranlagen **weitestgehend** vermieden.“ (Erläuterungsbericht PA 3, S. 25) Die Beeinträchtigungen können also nicht vollständig vermieden werden. Es bleibt immer noch ein Rest von Beeinträchtigungen.
- „Weiterhin sind in den straßentechnischen Entwurf die weiter konkretisierten straßenbautechnischen Vermeidungsmaßnahmen in Form von für die Fauna ausreichend dimensionierten Querungsbauwerken, spezielle Faunabrücken und Faunaunterführungen, Sperr- und Leiteinrichtungen, Kleintierdurchlässen, Schutzwänden und Schutzzäunen integriert worden. Sie tragen dazu bei, dass mögliche Beeinträchtigungen **dauerhaft ganz** oder **teilweise** vermieden werden. (...) Mit den vorgesehenen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen wird der Eingriff **soweit wie möglich** vermieden.“ (Erläuterungsbericht PA 3, S. 34). Immer wieder wird der Erfolg der Maßnahmen sprachlich eingeschränkt.
- „Die Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet „Untere Haseniederung“ (DE 3210-302) kommt insgesamt zu dem Ergebnis, dass **erhebliche** Beeinträchtigungen des Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen ausgeschlossen werden können.“ (Erläuterungsbericht PA 3, S. 36) „Insgesamt verbleiben nach Beendigung des Eingriffes keine **erheblichen** oder **nachhaltigen** Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes (vgl. Unterlage 9.5).“ (Erläuterungsbericht PA 4, S. 262) Geringfügigere oder kurzfristige Beeinträchtigungen wird es also geben.
- „Auch nach den Ergebnissen der konkreten Verkehrsuntersuchungen ist der vierstreifige Ausbau der E 233 im PA 3 **vernünftigerweise** geboten.“ (Erläuterungsbericht PA 3, S. 53) „Auch nach den Ergebnissen der methodisch einwandfreien Verkehrsuntersuchungen ist der 4-streifige Neubau des Planungsabschnitts 4 **vernünftigerweise** geboten.“ (Erläuterungsbericht PA 4, S. 45) Was vernünftig ist oder nicht, ist sehr individuell einzuschätzen und weder eine wissenschaftliche noch eine sachliche Kategorie. Der Begriff suggeriert, dass es keine Alternativen gäbe.
- „Für die betroffenen Objekte besteht der Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen **dem Grunde nach**.“ (Erläuterungsbericht PA 3, S. 266). Die Formulierung ist genauso ungenau wie „eigentlich“. Besteht nun der Anspruch oder nicht?

- „Die trassennahen Gestaltungsmaßnahmen (Maßnahmenkomplex 5) haben die Funktion, die Straße mit ihren technischen Bauwerken **landschaftsgerecht** in die Eigenart des jeweiligen Bezugsraumes einzubinden und besitzen in Bezug auf das Landschaftsbild eine Ausgleichsfunktion (**landschaftsgerechte** Neugestaltung).“ (Erläuterungsbericht PA 3, S. 274) Eine „landschaftsgerechte“ Autobahn ist ein Widerspruch in sich. Eine Autobahn ist ein technisches Bauwerk in einer Landschaft, versehen mit Grünelementen.

Wer also nicht auf die Adjektive achtet und genau hinterfragt, dem drängt sich der Eindruck auf, dass negative Folgen der Planung zwar genannt, aber vernachlässigbar gering und beherrschbar seien. Addiert man jedoch die angeblich geringen Beeinträchtigungen, so hat der Ausbau doch deutlich negative Folgen, die die Gesamtbeurteilung anders aussehen lassen.

### **Einwendung 3: Löschung des Landschaftsschutzgebiet LSG-CLP 93**

Der Erläuterungsbericht (PA 4, S. 240) stellt fest, die in Anspruch genommene Fläche des LSG „Waldgebiet mit vorgeschichtlichen Funden rechts der Straße Lönigen – Elbergen“ im Umfange von 2,5 Hektar aus dem LSG gelöscht werde. Dies kann aber nur in einem gesonderten Verfahren durch die Naturschutzbehörden erfolgen, was bisher nicht geschehen ist. Der VCE lehnt die Aufhebung des Landschaftsschutzgebiets LSG-CLP 93 ab.

### **Einwendung 4: Unzureichende Kompetenz und Formfehler**

Die Planungen für den vierstreifigen Ausbau der E 233 wurden als freiwillige Leistung von den Landkreisen Emsland und Cloppenburg übernommen, weil seinerzeit die zuständige Landesregierung nicht die Notwendigkeit für den Ausbau sah und nicht aktiv werden wollte. Von Haus aus plant eine Kreisverwaltung keine Autobahn. Durch den Mangel an Fachwissen und Erfahrungen im eigenen Haus wurde der Planungsprozess sehr teuer und hat viele Mängel. Der Landkreis Emsland verantwortet die Planungsabschnitte 1 bis 3 und der Landkreis Cloppenburg die Planungsabschnitte 4 bis 8. Wie in der oben zitierten Stellungnahme des LabüN zu den Planungsabschnitten 3 und 4 werden die mangelnden und fehlenden Unterlagen, die unzureichenden (Fach)beiträge, Konzepte und Maßnahmenblätter aufgelistet. Aus Sicht des VCE resultieren diese Mängel aus fehlender Kompetenz der Planungsverantwortlichen. Durch eine zwingend erforderliche zweite Auslegung steigen dadurch auch die Kosten.

### **Einwendung 5: Kosten**

Im Erläuterungsbericht zum PA 3 basieren die Kostenangaben für den Ausbau dieses Planungsabschnittes auf 283,6 Millionen Euro (S. 290). Die Zahlen sind vom Dezember 2023. Es wird allerdings keine Quelle dieser Summe genannt. Für den Planungsabschnitt 4 sind Kosten von 155,28 Millionen Euro genannt (S. 264). Diese Zahlen sollen den Stand vom 9.10.2023 wiedergeben. Die Quellenangabe fehlt auch hier. In einer Pressemitteilung vom 18.9.2024 nahm der VCE Stellung zu den seinerzeit aktuellen Kostenschätzungen:

„Der Verein Verkehrswende Cloppenburg-Emsland weist mit Bezug auf einen aktuellen Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (Vorlage des Bundesministeriums der Finanzen Nr. 250/2024, S. 49, Nr. 776) darauf hin, dass die Gesamtkosten für den vierstreifigen Ausbau der E233 weiter gestiegen sind und jetzt auf über 1,241 Milliarden Euro geschätzt werden. Der Umweltverband fordert, auf die umwelt- und klimaschädliche Planung zu verzichten.“

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages jährlich über die aktualisierten Gesamtmittelbedarfe für die Aus- und Neubauvorhaben der geltenden Bedarfspläne von Schiene, Straße und Wasserstraße zu berichten. Wie dem aktuellen Bericht zu entnehmen ist, ist der Gesamtmittelbedarf für den geplanten vierstreifigen Ausbau der E233 von der A31 (Anschlussstelle Meppen) bis zur A1 (Anschlussstelle Cloppenburg) weiter gestiegen. ‚Während im Bundesverkehrswegeplan mit Preisstand von 2014 von Kosten in Höhe von 719,1 Millionen Euro ausgegangen wurde, wird der Finanzmittelbedarf mit Stand Juli 2024 inzwischen auf 1,241 Milliarden Euro geschätzt‘, erklärt Dr. Irmtraud Kannen vom VCE. ‚Und das ist noch lange nicht der Endpreis. Vielmehr ist durch weitere Steigerungen der Baupreise mit noch deutlich höheren Kosten zu rechnen, bis das Projekt fertig gestellt werden kann.‘ Allein im letzten Jahr seien die geschätzten Kosten von 1,13 Milliarden Euro (Stand Juli 2023) um gut 108 Millionen Euro gestiegen.

‚Der kürzlich erfolgte Einsturz der Carolabrücke in Dresden zeigt deutlich wie groß der Sanierungsbedarf bei den vorhandenen Brücken und Straßen ist. Gerade vor dem Hintergrund der knappen Finanzmittel im Bundeshaushalt wird es daher immer unwahrscheinlicher, dass eine Umsetzung der Ausbauplanung der E233 erfolgt. Wir fordern deshalb die Kreistagsmitglieder der Landkreise Emsland und Cloppenburg auf, die Planungen für den Ausbau der E233 nicht weiter voranzutreiben. Denn wenn der Ausbau nicht erfolgt, bleiben die Landkreise auf den hohen und immer weiter steigenden Planungskosten sitzen‘, warnt die Vorsitzende des VCE. ‚Das Geld der Steuerzahler sollte besser für Sanierungsprojekte verwendet werden.“

Von den Planungskosten ist in den Unterlagen der Planfeststellungsverfahren zum PA 3 und 4 überhaupt nicht die Rede. In dem oben zitierten Bericht des Finanzministeriums werden 73,2 Millionen Euro genannt, die bisher (2024) schon ausgegeben worden sind. Diese Kosten werden überwiegend von den Landkreisen Cloppenburg und Emsland getragen. In einem Vertrag zwischen Bund und Land Niedersachsen sollen diese Kosten teilweise über das Land rückerstattet werden, allerdings erst, wenn das Projekt umgesetzt wird.

In einer Zuständigkeitsübertragungsvereinbarung mit dem Landkreis Cloppenburg nach § 38 Absatz 6 NStrG wird geregelt, dass der Landkreis die Kosten für die Verlegung der K 163n die Kosten von 1,91 Millionen Euro übernimmt. Aus den Planungsunterlagen (S. 264, Erläuterungsbericht PA 4) lässt sich nicht entnehmen, aus welchem Grund diese Vereinbarung geschlossen wurde. Auch die einzelnen Inhalte der Vereinbarung werden nicht angesprochen. Für den Planungsabschnitt 3 heißt es noch im Erläuterungsbericht: „Kostenträger sowohl für Bau als auch Grunderwerb ist die Bundesrepublik Deutschland. Die Kostentragung für Anschlüsse an das untergeordnete Straßennetz, den Ersatz für entfallene Straßenanschlüsse, den Bau von Wirtschaftswegen sowie die Verlegung von Bahnanlagen obliegt ebenfalls dem Kostenträger.“ (S.290)

### **Einwendung 6: Öffentliches und privates Interesse**

Nur durch einen vierstreifigen Ausbau der E 233 sei angeblich ein sicherer und leistungsfähiger Verkehrsablauf gegeben. Das öffentliche Interesse werde vorausgesetzt und müsse nicht näher begründet werden, da alle Beeinträchtigungen durch den Ausbau abgemildert oder vermieden werden könnten: „Die vorliegenden Untersuchungen und Überprüfungen ergeben, dass artenschutzrechtliche Verbotstatbestände oder erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele eines Natura-2000-Gebietes oder Verstöße gegen die wasserrechtlichen Bewirtschaftungsziele im PA

4 nicht vorliegen. Eine eingehende Darlegung der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses ist daher nicht erforderlich“ (Erläuterungsbericht PA 4, S. 64).

Ein öffentliches Interesse definiert sich dadurch, dass es im Gegensatz zum privaten Interesse die Belange der Allgemeinheit zum Ausdruck bringt. Es betrifft alle natürlichen oder juristischen Personen, während ein privates Interesse nur für einzelne Personen, Institutionen oder Unternehmen gilt. Der angebliche Zeitgewinn und die angeblich niedrigeren Unfallzahlen durch den Ausbau werden als öffentliches Interesse hervorgehoben. Allerdings können hiervon nur Einzelne profitieren. Die Allgemeinheit kann keine Zeit einsparen oder unfallfrei fahren, das können nur Einzelne. Daher ist das definierte öffentliche Interesse in Wirklichkeit ein privates Interesse.

### **Einwendung 7: Bewertungskriterien**

Die Bewertungskriterien für einen Variantenvergleich beruhen auf einem Denken, das nicht die Menschen und die Natur, sondern die Wirtschaft in den Vordergrund stellt. Auf Seite 92 (PA 4) im Erläuterungsbericht werden die Bewertungskriterien definiert:

30 % Bewertung für Verkehr

20 % Wirtschaftlichkeit

25 % Bewertungsfeld Umwelt

15 % Schutzgut Mensch

5 % Land- und Forstwirtschaft

5 % Bewertung Raumordnung

Es wird nicht offengelegt, welche Denkschule hinter dieser Kategorisierung steckt. Der Verein Verkehrswende Cloppenburg-Emsland plädiert für eine höhere Gewichtung von Mensch und Umwelt.

### **Kurzeinwendungen 8: Verschiedenes**

- ❖ „Für das Grundwasser besteht insbesondere im Bereich von grundwassernahen Standorten mit geringem Schutzpotenzial der Grundwasserüberdeckung ein erhöhtes Gefährdungspotenzial. Die Beeinträchtigungen sind in der Regel vermeidbar und somit nicht gesondert zu bilanzieren.“ (Erläuterungsbericht PA 3, S. 20) Wenn die Beeinträchtigungen in der Regel vermeidbar sind, so sind sie jedoch nicht immer vermeidbar. Wie wird überprüft, ob die Beeinträchtigungen vermieden werden? Eine gesonderte Bilanzierung dieser Beeinträchtigungen hält der VCE für geboten.
- ❖ „Durch die anlagebedingte Inanspruchnahme von Flächen mit bedeutenden Grundwasserneubildungsraten ( $> 250 \text{ mm/a}$ ) sind erhebliche Beeinträchtigungen des Grundwassers möglich. Das Entwässerungskonzept zur E 233 sieht eine weitestgehende Versickerung der anfallenden Wasser über die Böschungen und drainierte Versickerungsmulden vor. Abschnittsweise erfolgt aus Gründen des Grundwasserschutzes eine Wasserhaltung und Behandlung der Wasser in Retentionsbodenfilteranlagen, die eine Ableitung der Wasser in die Vorfluter vorsehen. In diesen Entwässerungsabschnitten ist mit einer verringerten Grundwasserneubildung und teilweise erheblichen Beeinträchtigung für



die Grundwasserneubildung auszugehen.“ (Erläuterungsbericht PA 3, S. 20) Sind die erheblichen Beeinträchtigungen noch nach den Maßnahmen möglich? Dann wären die Maßnahmen nicht ausreichend.

- ❖ „Im PA 3 der E 233 kommen gemäß Bodenkarte BHK 50 (Kohlenstoffreiche Böden) außerhalb des Trassenbereiches kleinflächig Moorgleye, Niedermoore, und Moor-Trepssole als klimarelevante Böden vor.“ (Erläuterungsbericht PA 3, S. 26) Wie groß ist der Abstand dieser Böden von der Trasse? Davon hängt ab, ob diese Böden in Mitleidenschaft gezogen werden. „Für den Teilaspekt der bodenbezogenen THG-Speicher- und Senkenfunktionen ist zunächst herauszustellen, dass durch das Vorhaben keine besonders bedeutenden Funktionsausprägungen, wie Moore oder andere kohlenstoffreiche Böden, in Anspruch genommen werden.“ (S. 27) Hier sehen wir einen Widerspruch zur o.g. Aussage, da nicht verdeutlicht wird, worin eine Inanspruchnahme bestehen soll.
- ❖ „Aufgrund der Vorbelastung durch die B 213 sind keine erheblichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes zu erwarten.“ (Erläuterungsbericht PA 3, S. 29) Der Unterschied zwischen einer zweistreifigen und einer vierstreifigen Straße ist nach Auffassung des VCE schon erheblich, da die neue Straße wesentlich breiter ist und hier ganz andere Verkehre zu erwarten sind. Zumal in weiten Teilen der Ausbaupläne die bisherige zweistreifige Trasse bestehen bleiben und eine neue vierstreifige Trasse hinzugebaut werden soll.
- ❖ „... ein Ausbau und die damit verbundene zusätzliche Zerschneidungswirkung für die kulturlandschaftliche Erfahrbarkeit des Gebietes nicht erheblich wirkt.“ (Erläuterungsbericht PA 3, S. 30) Hier erfolgt der gleiche Einwand wie im vorherigen Punkt.
- ❖ „In den folgenden Ausführungen werden die vorangegangenen Untersuchungen und Verfahren einschließlich der Auswirkungen auf dieses Planfeststellungsverfahren dargestellt. Die nachfolgenden Studien, Pläne und sonstigen in Bezug genommenen Dokumente können nach Terminabstimmung beim Planungsamt des Landkreises Emsland im Auftrage der Niedersächsischen Straßenbauverwaltung eingesehen werden.“ (Erläuterungsbericht PA 3, S. 46) Die entsprechenden Studien und Unterlagen müssen im Planfeststellungsverfahren mit ausgelegt werden und nicht erst nach Terminabsprache beim Landkreis Emsland eingesehen werden können.
- ❖ In den Stellungnahmen des LabüN zu den Planungszielen (PA 3, S.52; PA 4, S. 44) des vierstreifigen Ausbaus wird sich mit den Zielen auseinandergesetzt. Der VCE unterstützt diese Argumentation und meint auch, dass das Erreichen dieser Ziele nicht zwingend einen vierstreifigen Ausbau nötig macht.
- ❖ „Diese (positive THG-Effekte) werden jedoch zum Teil, insbesondere im Hinblick auf Wälder und Gehölze, erst auf längere Sicht wirksam, weshalb die THG-Effekte in den ersten Jahren als eher negativ anzusehen sind. Für die kurzfristigen Effekte verbleiben insbesondere hinsichtlich der Gehölzstrukturen (Wälder, Bäume) jedoch Unsicherheiten in der abschließenden Bewertung, da die weitere Verwertung der in Anspruch genommen Vegetations- und Biotopstrukturen unklar ist.“ (Erläuterungsbericht PA 3, S. 245) Die Einschätzung der Gutachter zu den Auswirkungen der THG-Effekte lässt sich so zusammenfassen: kurzfristig – negativ, langfristig – evtl. positiv, insgesamt: unklar. Diese Einschätzung wird auch vom VCE geteilt. „Die Gesamtbilanz der THG-Effekte des Vorhabens stellt sich, insbesondere aufgrund der Lebenszyklusemissionen bei Realisierung des Vorhabens, negativ dar.“ (S. 246)
- ❖ „Aufgrund der Entfernung von mind. 130 m zwischen dem Schutzgebiet und der nördlich verlaufenden Trasse der E 233 ist eine Beeinträchtigung durch direkte anlagebedingte



Wirkungen ausgeschlossen. Baubedingte Wirkungen werden ebenfalls aufgrund der räumlichen Lage der Trasse und der Entfernung zum FFH-Gebiet ausgeschlossen.“ (Erläuterungsbericht PA 3, S. 252) Es wird bezweifelt, dass eine Entfernung von 130 m ausreichend ist, um keiner Beeinträchtigung ausgesetzt zu sein. Lärm- und Feinstaubemissionen zum Beispiel wirken über wesentlich weitere Entfernungen.

- ❖ „Durch den Neubau der E 233 sowie die Verlegung der K 163 im vorliegenden PA 4 werden insgesamt 94,89 ha Fläche dauerhaft in Anspruch genommen. Diese dauerhafte Flächeninanspruchnahme wirkt sich auf alle Schutzgüter und ihren jeweiligen Funktionen aus. Der Anteil der insgesamt zur Verfügung stehenden Fläche ist nicht vermehrbar.“ (Erläuterungsbericht PA 4, S. 21) Der Kompensationsbedarf wird auf 52,66 ha errechnet. Da die Fläche wie schon richtig gesagt, nicht vermehrbar ist, nimmt der vierstreifige Ausbau der E 233 Flächen in Anspruch, die an anderer Stelle für andere Nutzungen nicht mehr zur Verfügung stehen. Das erhöht den Preisdruck für Eigentums- und Pachtflächen, der in der Region Cloppenburg/Emsland sowieso schon sehr groß ist. „Die Bundesregierung hat sich in der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie das Ziel gesetzt, den Flächenverbrauch durch die Zunahme von Siedlungs- und Verkehrsflächen zu senken.“ (Erläuterungsbericht PA 4, S. 217) Durch den Aus- und Neubau der E 233 wird das Erreichen der Ziele in der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung erschwert.
- ❖ „Die Bündelung des Verkehrs auf der E 233 und damit die Entlastung des nachgeordneten Netzes wirkt sich ebenfalls positiv auf die Verkehrssicherheit auf den Straßen des nachgeordneten Netzes aus.“ (Erläuterungsbericht PA 4, S. 63) Der Verkehr wird heute schon auf der zweistreifigen E 233 gebündelt. Die Verkehrssicherheit auf dem nachgeordneten Netz wird nicht verbessert, sondern durch die Erhöhung der Verkehrsbelastung durch die wenigen Anschlusspunkte an die E 233 eher verschlechtert (induzierte Verkehre im nachgeordneten Netz).
- ❖ „Im Landschaftsrahmenplan (LRP, Landkreis Cloppenburg 1998) ist ein nördlich von Lönigen liegender Waldbereich als Landschaftsschutzgebiet eingezeichnet (LSG 93).“ (Erläuterungsbericht PA 4, S. 67) Mit Stand vom Januar 2025 gibt es eine Fortschreibung des Landschaftsrahmenplans für den Landkreis Cloppenburg.
- ❖ „Aufgrund des derzeit unzureichenden Ausbaustandards der B 402, B 213 und B 72 im Zuge der E 233 nehmen zahlreiche Verkehre in der Verbindung zwischen der A 37/Niederlande im Westen und der A 1 im Osten weite Umwege über die A 28 oder die A 30 in Kauf, um ihre Fahrtziele in den Niederlanden oder umgekehrt im norddeutschen Raum zu erreichen. Die Fahrstreckenbilanz fällt dadurch sowohl in zeitlicher Hinsicht als auch hinsichtlich der zusätzlichen Verkehrsbelastungen und verkehrlichen Immissionen besonders negativ aus.“ (Erläuterungsbericht PA 4, S. 72) Die „weiten Umwege“ über die bestehenden Autobahnen verlängert die Fahrtstrecke nur um 13 km, gerechnet auf einer realistischen Fernstrecke der Lkw-Fernverkehre zwischen den ARA-Häfen und den Hansehäfen. Die dadurch bedingte Fahrtzeitverlängerung wird nicht in Minuten ausgerechnet. Sie ist aber nach Einschätzung des VCE vertretbar. Ein Zeitgewinn lässt sich für Lkw-Fernverkehre auf der E233 nach einem Aus- und Neubau nicht errechnen, da diese in der Regel dort schon jetzt deutlich schneller als 80 km/h fahren.
- ❖ „Die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen, die bei diesen Abschätzungen unberücksichtigt blieben, führen darüber hinaus von der Tendenz her zu einer Verminderung der verkehrsbedingten Schadstoff-Zusatzbelastungen und schützen somit nahegelegene Wohnbereiche.“ (Erläuterungsbericht PA 4, S.208) Breiten sich Lärm und Schadstoffe nach

den gleichen Berechnungen aus? Ist Lärmschutz gleichbedeutend mit Schutz vor Schadstoffen?

- ❖ „Dem Abfallrecht wird insbesondere bei der Durchführung der Baumaßnahme hinsichtlich der Beachtung bestehender gesetzlicher Regelungen entsprochen.“ (Erläuterungsbericht PA 4, S. 263) Ehrlicher müsste es heißen: „Dem Abfallrecht ... soll entsprochen werden.“ Denn woher weiß der Planer, dass bei der Bauausführung alle gesetzlichen Regelungen eingehalten werden?

### **Zusammenfassung**

Das Umweltbundesamt zählt den vierstreifigen Aus- und Neubau der E 233 zu den 40 zu teuren und umweltschädlichsten Bauvorhaben von den fast 1000 Straßenprojekten im noch gültigen Bundesverkehrswegeplan 2030. Für den Verein Verkehrswende Cloppenburg-Emsland ist diese Einschätzung einer Fachbehörde eine Unterstützung ihrer ablehnenden Haltung zum Ausbau der E 233. Angesichts der vielen Mängel in den Planunterlagen und der Beachtung der Einwendungen vom LabüN und der Bürgerinitiative Exit E 233, die von dem Verein Verkehrswende Cloppenburg-Emsland vollumfänglich unterstützt werden, darf der vierstreifige Aus- und Neubau der E 233 nicht genehmigt werden. Auch angesichts des Klimawandels ist neuer Straßenbau nicht mehr zukunftsfähig und dient nicht einer erforderlichen Verkehrswende.

**Wir behalten uns vor, am Erörterungstermin weitere Bedenken und Erklärungen vorzutragen.**

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Irmtraud Kannen

Hermann Küpers