



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

Niedersächsischen Landesbehörde für  
Straßenbau und Verkehr  
Dezernat 51 – Planfeststellung  
Göttinger Chaussee 76 A

30453 Hannover

**Emsland / Grafschaft Bentheim**

**Katja Hübner**  
Sachbearbeiterin

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

Meppen, 23. März 2021

## **Vierstreifiger Ausbau der E 233, Planungsabschnitt 8** **- Einwendung des NABU**

### Anlagen:

- 1 Vollmacht der Bezirksgruppe NABU Oldenburger Land e.V.
- 2 Lkw-Maut Gebührentabelle, Stand: 1.1.2019
- 3 Screenshot einer Internet-Seite des NLWKN zur Datenherausgabe und -bewertung: Gastvögel
- 4 Auszug aus Regionalem Raumordnungsprogramm des Landkreises Cloppenburg

Sehr geehrte Damen und Herren,

in dem Planfeststellungsverfahren zum vierstreifigen Ausbau der E233, Planungsabschnitt 8 gibt der NABU-Regionalverband Emsland / Grafschaft Bentheim sowohl im eigenen Namen als auch im Namen des NABU Emsland Mitte und der Bezirksgruppe NABU Oldenburger Land folgende Stellungnahme ab, die gleichzeitig Einwendung im Sinne Verfahrensrechts und Äußerung im Sinne des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes ist. Die Vertretungsvollmacht für die Bezirksgruppe NABU Oldenburger Land füge ich als Anlage 1 bei.

Der NABU-Regionalverband Emsland / Grafschaft Bentheim e.V. wird nach außen vertreten durch den Vorsitzenden, Herrn Dr. Erhard Nerger. Der NABU Emsland Mitte e.V. wird vertreten durch den Vorsitzenden Herrn Thomas Fuchs. Die Bezirksgruppe NABU Oldenburger Land e.V. wird vertreten durch den Vorsitzenden, Herrn Hartmut Debing. Im weiteren ist in der Stellungnahme zusammenfassend für alle drei Vereine von „NABU“ die Rede.

**NABU Emsland / Grafschaft Bentheim**  
Haselünner Straße 15  
49716 Meppen  
[www.nabu-emsland.de](http://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 Vermächtnisse an den NABU sind steuerbefreit.

Darüber hinaus schließen sich sowohl der NABU-Regionalverband als auch der NABU Emsland Mitte und die Bezirksgruppe NABU Oldenburger Land vollumfänglich der Stellungnahme des Landesbüro Naturschutz Niedersachsen GbR (LABÜN) an, das die Stellungnahme auch im Namen des NABU Landesverband Niedersachsen e.V. abgibt.

Der NABU-Regionalverband Emsland / Grafschaft Bentheim e.V. und der NABU Emsland Mitte e.V. sind durch das Vorhaben in ihrem Zuständigkeitsbereich direkt betroffen, weil es sich beim vierspurigen Ausbau der E233 von der A31 bis zur A1 um ein Gesamtprojekt handelt, das nur zur besseren Handhabbarkeit in Teilabschnitte unterteilt wird. Außerdem verursacht auch der Ausbau des PA 8 alleine Auswirkungen bis in das Emsland hinein.

**Der NABU lehnt den geplanten vierstreifigen Ausbau 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 verloren oder werden verlärm.
- Tourismus ist in der Region 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 Planungsabschnitt 8 zahlreiche Mängel auf:**

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

Die Auslegung der Planungsunterlagen erfolgte vom 15.1.2021 bis 15.2.2021. Gelegenheit, Äußerungen abzugeben, bestand laut öffentlicher Bekanntmachung bis zum 29.3.21 (6 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 liegt hier ein Sonderfall vor, der eine Verlängerung der Frist zur Stellungnahme erforderlich macht. Dies wurde grundsätzlich von der verfahrensführenden Behörde auch erkannt, so dass die Frist zur Äußerung von normalerweise einem Monat (s. § 21 Abs. 2 UVPG) auf 6 Wochen nach Ablauf der Auslegung verlängert wurde. Dabei wurde jedoch der erhebliche Umfang der Planungsunterlagen von 35 Ordnern und die erhebliche Komplexität der Sachverhalte in der Vielzahl der Fachgutachten unterschätzt. Deshalb war die gesetzte Frist immer noch 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.

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 19.3.2 Kartierbericht Fledermäuse wird mehrfach Bezug genommen auf LAREG 2011 und LAREG 2012<sup>1</sup>. Die Ergebnisse dieser Gutachten wurden z.T. mit in den vorliegenden Kartierbericht mit aufgenommen. Es fehlen jedoch wesentliche Teile wie Angaben zur Untersuchungsmethodik. Diese Gutachten hätten daher mit ausgelegt werden müssen.
- b) In der Unterlage 19.1.1 Landschaftspflegerischer Begleitplan wird auf S. 3 / S. 7 der Datei eine „Anlage 1: Kostenschätzung nach RLBP“ aufgeführt. Diese Anlage fehlt.
- c) In der Unterlage 19.1.1. Landschaftspflegerischer Begleitplan wird im Zusammenhang mit Jagdstatistiken und der Auswertung der Statistik der Polizeiinspektion Cloppenburg / Vechta zu Wildunfällen auf LaReG 2012 verwiesen. Leider fehlt im Literaturverzeichnis die genauere Bezeichnung des Gutachtens. Dieses Gutachten ist nicht mit ausgelegt, so dass die Aussagen zu Wildwechseln und Wildunfällen und die Berücksichtigung dieser Daten in den nachfolgenden Gutachten wie UVS und LBP nicht nachvollziehbar sind.

---

<sup>1</sup> LaReG. (2011) Ausbau der E233 zwischen der BAB 31 AS Meppen und der BAB 1 AS Cloppenburg, Planfeststellungsverfahren zum Planabschnitt 8, Kartierbericht Faunistische Erfassungen 2009 und 2011.

LaReG. (2012) Ausbau der E233 zwischen der BAB 31 AS Meppen und der BAB 1 AS Cloppenburg, Planfeststellungsverfahren zum Planabschnitt 8, Kartierbericht Faunistische Erfassungen 2009/ 2011/2012. , 150 S.

- d) Nach Aussagen in der Unterlage 21.1 Vorausschau Genehmigungsfähigkeit des Gesamtvorhabens auf S. 35 / S. 39 der Datei wurde für die Planungsabschnitte 1, 2, 3 und 4 die Verträglichkeit des Vorhabens mit den NATURA 2000-Gebieten FFH-Gebiet „Ems“, FFH-Gebiet „Untere Haseniederung“ und Vogelschutzgebiet „Niederungen der Süd- und Mittelradde und der Marka“ im Rahmen der Entwurfsplanung abschließend untersucht. Diese Gutachten wurden jedoch nicht mit ausgelegt, so dass diesbezügliche Angaben nicht nachvollziehbar sind.
- e) Die Unterlage 21.1 Vorausschau Genehmigungsfähigkeit des Gesamtvorhabens bezieht sich auf die Gutachten LOHMEYER 2017 (S. 36 / S. 40 der Datei) und LOHMEYER 2015 (S. 42 / S. 46 der Datei). Vermutlich geht es in den Gutachten um die Stickstoffbelastung der FFH-LRT. Da ein Literaturverzeichnis in der Unterlage fehlt, ist jedoch unklar, um was für Quellen es sich genau handelt. Zudem wurden die Gutachten nicht mit ausgelegt, so dass die getroffenen Aussagen nicht nachvollziehbar sind.
- f) Die Unterlage 21.1 Vorausschau Genehmigungsfähigkeit des Gesamtvorhabens bezieht sich ab S. 50 / S. 54 der Datei auf die Artenschutzbeiträge für die einzelnen Planungsabschnitte. Die Artenschutzbeiträge wurden jedoch nicht mit ausgelegt, so dass eine Nachvollziehbarkeit der Aussagen nicht gegeben ist.
- g) Die Unterlage 21.1 Vorausschau Genehmigungsfähigkeit des Gesamtvorhabens bezieht sich auf S. 76 / S. 80 der Datei im Hinblick auf die landwirtschaftliche Betroffenheit auf Fachbeiträge. Ausgelegt wurde jedoch nur ein Fachbeitrag für den PA 8. Alle übrigen Fachbeiträge fehlen.
- h) In der Unterlage 21.9.2 Fortschreibung der Verkehrswirtschaftlichen Untersuchung von Juli 2019 (S. 1 / S. 5 der Datei) wird auf die Fortschreibungen der Verkehrswirtschaftlichen Untersuchung 2010 aus den Jahren 2013 und 2017 verwiesen. Diese Unterlagen lagen ebenfalls nicht aus. Die diesbezüglichen Aussagen sind daher 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.

### **3. Unzureichende Verkehrswirtschaftliche Untersuchungen (VWU)**

Den ausgelegten Planungsunterlagen lagen verkehrswirtschaftliche Untersuchungen bei. Diese weisen jedoch erhebliche Mängel auf.

#### **3.1 Veraltete Verkehrswirtschaftliche Untersuchung 2010**

Die Unterlage 21.9.1 Verkehrswirtschaftliche Untersuchung für die Bedarfsplanmaßnahme E233 stammt vom April 2010. Sie ist somit 11 Jahre alt und damit völlig veraltet. Die im Anhang B (S. 170 der Datei) angegebenen Baukosten beruhen sogar auf einem Preisstand von 2003. Die Unterlage ist daher in keiner Weise geeignet, als Grundlage für die Planfeststellung zu dienen.

#### **3.2 Mangelhafte Fortschreibung der VWU aus 2019**

Im Hinblick auf Unterlage 21.9.2 sind folgende Unzulänglichkeiten zu nennen:

- a) Auf S. 2 / S. 6 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. 7 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 und wurden bereits vom BAST ins Internet eingestellt<sup>2</sup>. Die VWU ist daher auch deshalb veraltet und zu überarbeiten.

---

<sup>2</sup> [https://www.bast.de/BAST\\_2017/DE/Statistik/Verkehrsdaten/Manuelle-Zaehlung.html](https://www.bast.de/BAST_2017/DE/Statistik/Verkehrsdaten/Manuelle-Zaehlung.html)

- c) Des Weiteren wird auf S. 4 / S. 8 der Datei S. 8 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. 10 der Datei). Zum einen sind auch diese Daten schon 5 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 19/17720<sup>3</sup> 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.

---

<sup>3</sup> 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.: 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 vergeben<sup>4</sup>. 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. 13 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. 19 / S. 23 der Datei wird ausgeführt, dass bei einer Bemannung 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 bereits seit 1.1.2019 bis zu 0,261 € betragen kann (s. Anlage 2). Von einer zusätzlichen Einnahme von Mautgebühren im Falle eines vierspurigen Ausbaus kann also keine Rede sein.
- h) Tabelle 8.7 (Veränderung der Fahrleistungsbilanz im Planfall 2030 gegenüber dem Bezugsfall 2030) (S. 22 / S. 26 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

---

4

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 CO<sub>2</sub>- und Schadstoffemissionen nicht über die Jahre aufsummiert.

- i) Auf S. 20 / S. 24 der Datei werden die Belastungsveränderungen in den Ortsdurchfahrten im Teilabschnitt Ost als „moderat“ bezeichnet. Allerdings steigt in der Ortsdurchfahrt Cloppenburg Süd (Südumgehung) die Belastung um rund +900 Kfz/24 h. Dies ist wohl kaum ein Wert, den ein Anwohner als „moderat“ bezeichnen würde. Vielmehr handelt es sich um erhebliche Neubelastungen, die entsprechend zu thematisieren sind. Völlig unkommentiert ist ebenso die Belastungszunahme um 2.000 Kfz/24 h in der Bether Str. in Richtung Innenstadt (s. Unterlage 21.9.2, Abb. 6b).
- j) Auf S. 23 / S. 27 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.
- k) Ein Anhang mit der Angabe der aktualisierten Baukosten (vgl. Anhang B in VWU 2010) fehlt.
- l) Des Weiteren fehlen aktuelle Aussagen zur Unfallsituation und ein Anhang zu den Unfallkosten (vgl. Anhang U in VWU 2010).

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.

#### **4. Unzureichendes Anschlussstellenkonzept**

Den ausgelegten Unterlagen lag als Unterlage 21.10 ein Anschlussstellenkonzept bei. Das Konzept weist folgende Mängel auf:

- a) Das Konzept stammt vom 11.05.2011 und beruht laut Angaben auf S. 5 / S. 6 der Datei auf der VWU von 2010. Die aktuelleren Daten der VWU 2019 finden somit keine Berücksichtigung. Das Konzept ist entsprechend veraltet und bedarf der Überarbeitung.
- b) Auf S. 5 / S. 6 der Datei wird auf eine Übersicht der vorhandenen und zukünftig entfallenen Knotenpunkte in Anlage 1 verwiesen. Diese Anlage fehlt.

#### **5. Unzureichende Unterlage zu Rastanlagen**

Als Unterlage 21.8.0 lag der Erläuterungsbericht „Rastanlagen: Standortermittlung mit Standortvorschlag“ aus. Diese Unterlage ist im Hinblick auf folgende Punkte unzureichend:

- a) Laut Angaben auf S. 8 / S. 9 der Datei beruht die Berechnung des Parkraumbedarfs auf einer Zählung von LKW-Parkständen in 2012. Die Daten sind somit bereits 9 Jahre alt und damit veraltet. Die Planung des Parkraumbedarfs ist anhand aktueller Daten vorzunehmen.
- b) Unklar ist, welcher Quelle die Daten für DTV SV 2030 und DTV SV 2010 zur Berechnung der Lkw-Parkstandzahlen für die E233 auf S. 9 / S. 10 der Datei entnommen wurden. Es ist zu befürchten, dass diese Daten veraltet sind.

- c) Grundlage für die Abschätzung der Wertigkeiten von Lebensräumen für Tiere und Pflanzen sind laut Aussage auf S. 19 / S. 20 der Datei die UVS 2010 und die Kartierberichte aus den Jahren 2016 bis 2019. Da diese Unterlagen in höchstem Maße mangelhaft sind (s. Ausführungen unter Punkt 16.1 und Punkt 8) ist die Unterlage zu Rastanlagen nach der Behebung der Mängel in der UVS und den Kartierberichten entsprechend zu überarbeiten.

## **6. Unzureichende schalltechnische Unterlage**

Die schalltechnische Bewertung der Ausbaumaßnahme und die Auslegung von aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen wird in der Unterlage 17.1.1 Erläuterungsbericht Schall dargestellt. Diese Unterlage ist jedoch im Hinblick auf folgende Punkte unzureichend:

- a) Auf S. 15 wird dargestellt welche Fahrzeuggeschwindigkeiten bei der Berechnung der Schallimmissionen berücksichtigt wurden. So wurden für die E233 (vierstreifig) für PKW die Richtgeschwindigkeit 130 km/h und für LKW 80 km/h, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit 80 km oder mehr beträgt, angenommen. Tatsächlich wird jedoch von den Pkw mit deutlich höheren Geschwindigkeiten gefahren werden, weil auch höhere Geschwindigkeiten erlaubt sind. Folglich wird in dem Gutachten die Lärmbelastung deutlich unterschätzt.
- b) Auf S. 19 wird dargestellt, dass es in 6 Außenwohnbereichen, an 12 schutzwürdigen Nutzungseinheiten im Tageszeitraum und an 153 schutzwürdigen Nutzungseinheiten im Nachtzeitraum trotz aktiver Lärmschutzmaßnahmen zu Grenzwertüberschreitungen kommt, so dass ein Anspruch auf passiven Schallschutz besteht. Nicht dargelegt wird in dem Gutachten jedoch, in wie vielen Nutzungseinheiten und Außenwohnbereichen es zu einer Verschlechterung der Lärmsituation kommt ohne dass Anspruch auf passiven Schallschutz besteht. Im Rahmen der Abwägung ist jedoch auch diese Information mit in die Entscheidung mit einzubeziehen.
- c) Für die Bereiche „Straßenüberführung Caspar-Schmitz-Str.“ und „Baumaßnahme Hoher Weg“ liegen laut Angabe auf S. 20 keine Verkehrszahlen aus der VWU vor. Statt dessen wird mit Schätzungen gearbeitet. Aber auch für diese Bereiche sind

konkrete Verkehrszahlen zu ermitteln, um konkrete Aussagen für die Schallbelastung treffen zu können.

## **7. Unzureichende Luftschadstofftechnische Untersuchung**

Den ausgelegten Unterlagen lag die Unterlage 17.2. „Luftschadstofftechnische Untersuchung“ bei. Diese Unterlage weist folgende Mängel auf:

- a) Die Unterlage weist den Planungsstand November 2017 auf. Dementsprechend kann sie nicht die Daten der Fortschreibung der VWU von 2019 berücksichtigt haben. Die Unterlage ist folglich veraltet und muss überarbeitet werden.
- b) Die Unterlage bezieht sich bei ihrer Beurteilung der Immissionen ausschließlich auf die Werte der 39. BImSchV (s. S. 6 und S. 17). Strengere Immissionsgrenzwerte auf der Grundlage anderer Regelwerke (z.B. CL-Werte für FFH-LRT) werden nicht berücksichtigt. Insofern ist das Gutachten lückenhaft und im Hinblick auf die zu erwartenden Beeinträchtigungen auf stickstoffempfindliche Pflanzen und Biotop nicht aussagekräftig.

## **8. Unzureichende Kartierberichte**

Den Planungsunterlagen lagen verschiedene Kartierberichte zu verschiedenen Tiergruppen und aus unterschiedlichen Jahren bei. Die Kartierberichte weisen zahlreiche Mängel auf:

### **8.1 Brutvögel**

Die avifaunistische Kartierung (Unterlage 19.3.1) weist folgende Unzulänglichkeiten auf:

- a) Die Kartierung der Brutvögel erfolgte nach Angaben auf S. 1 im Frühjahr 2016 und ist somit bereits 5 Jahre alt und unter Anwendung der Kriterien der Richtlinie für

landschaftspflegerische Begleitplanung (BMVBS 2011, S. 40<sup>5</sup>) veraltet.

- b) Im Hinblick auf die Bewertung der Teilräume ist festzustellen, dass bei der Bewertung nach BRINKMANN (1998) die Teilräume 8, 9 und 10 eine mittlere Bedeutung besitzen, alle übrigen Teilräume eine hohe Bedeutung. Dabei gewinnen die Teilräume ihre avifaunistische Wertigkeit vor allem durch das Vorkommen von Offenlandarten. Gerade bei diesen Arten (Kiebitz, Feldlerche) hat es in den letzten Jahren massive Bestandseinbrüche gegeben, so dass den verbleibenden Beständen nun ein um so höherer Wert beizumessen ist.

## 8.2 Gastvögel

Eine systematische Kartierung der Gastvögel (u.a. nordische Gänse und Schwäne) ist zu keiner Zeit erfolgt, weder für die UVS 2010 noch für die nachfolgenden Unterlagen.

Dem LBP (Unterlage 19.1.1, S. 16 / S. 20 der Datei) ist zu entnehmen, dass auf eine Kartierung von Rast- und Gastvögeln verzichtet wurde, da sich im Untersuchungsbereich keine avifaunistisch wertvollen Bereiche für Rast- und Gastvögel befänden und auch eine Abfrage beim NLWKN (Staatliche Vogelschutzwarte) keine Hinweise zu bedeutenden Rastvogelvorkommen ergeben habe. Die Annahme, dass daraus gefolgert werden könne, dass Rast- und Gastvögel im Planungsraum nicht vorkommen könnten, ist irrig. Wie der Internet-Seite des NLWKN „Datenbewertung und -herausgabe: Gastvögel“ (s. Anlage 3) zu entnehmen ist, werden im Rahmen des Niedersächsischen Tierarten-Erfassungsprogramms keine landesweit flächendeckenden regelmäßigen Kartierungen durchgeführt, sondern es handelt sich um eine Datensammlung von ehrenamtlichen und z. T. beauftragten Bestandserfassungen in den definierten Zählgebieten. Die Daten des Tierarten-Erfassungsprogramms können somit nur Hinweise auf festgestellte Bestände geben. Ein Ausschuss des Vorhandenseins von Gast- und Rastvögeln bei fehlenden Daten ist dagegen nicht möglich. Vielmehr ist nur der Schluss möglich, dass keine Meldung erfolgt ist.

---

<sup>5</sup> BMVBS (2011): Richtlinien für die landschaftspflegerische Begleitplanung im Straßenbau.



Dementsprechend sind entsprechende Kartierungen erforderlich, wenn die Lebensraumausstattung das Vorkommen von planungsrelevanten Arten wahrscheinlich erscheinen lässt. Dies ist hier der Fall. So ist beispielsweise im Bereich von Gehölzbeständen mit Eulen und Greifvögel und in den Bereichen mit großräumigen Agrarflächen mit nordischen Gänsen und Schwänen zu rechnen. Eine Kartierung ist auch deshalb erforderlich, weil sich unter den zu erwartenden Rast- und Gastvögeln auch streng geschützte Arten (z.B. Saatgans und Zwergschwan) befinden, die im Rahmen der artenschutzrechtlichen Prüfung besonders zu betrachten sind.

Eine Kartierung der Gast- und Rastvögel ist daher zwingend nachzuholen. Die Unterlagen UVS, Artenschutzbeitrag und LBP sind anschließend zu überarbeiten.

### **8.3 Großsäuger**

Eine Kartierungen von Großsäugern ist nicht erfolgt. Die Daten zu Schwerpunktorkommen und Konfliktbereichen in Folge von Wildwechseln stammen laut Unterlage 19.1.1 (LBP, S. 16 / S. 20 der Datei) aus den Jahren 2008 bis 2012 und sind damit mindestens 9 Jahre alt und damit eindeutig veraltet. Eine Überarbeitung ist daher zwingend erforderlich.

### **8.4 Fledermäuse**

Den Planungsunterlagen liegt als Unterlage 19.3.2 ein Kartierbericht Fledermäuse mit Stand vom 12.2.2019 bei. Insbesondere ist bei diesem Gutachten folgendes zu bemängeln:

- a) Das Gutachten bezieht sich umfänglich auf vorangegangene Fledermaus-Gutachten aus 2011 und 2012 (LaReG 2011 und LaReG 2012). Da diese Gutachten nicht mit ausgelegt wurden, sind die Darstellungen (beispielsweise zur Methodik der Erfassung) nicht nachvollziehbar.
- b) Die Erfassungsdaten sind veraltet bzw. unvollständig. Das Gutachten bezieht sich auf Erfassungen aus den Jahren 2009-2012 und 2016. Die Daten aus den Jahren 2009-2012 sind 12-9 Jahre alt und damit definitiv veraltet. Dies betrifft beispielsweise die

Netzfänge aus 2012 (= 9 Jahre alt), die Höhlenbaumkartierung aus 2012 (= 9 Jahre alt), die Gebäudekontrollen von 2009-2012 (12-9 Jahre alt, genauere Angaben fehlen) und die Untersuchung von Brückenbauwerken aus 2011 (= 10 Jahre alt). Entsprechendes gilt auch für die Daten von den Detektorbegehungen und Horchboxen aus diesen Jahren. Es ist auch sehr unwahrscheinlich, dass die Erfassungen den Methodenstandards nach Albrecht et al. (2014) entsprechen.

Die Daten aus der Erfassung in 2016 sind 5 Jahre alt und damit vom Alter her auch schon grenzwertig. („Als veraltet können Daten für Tiere, Pflanzen und Biotope nach Ablauf von fünf Jahren seit der Bestandserfassung angesehen werden, nach entsprechenden Veränderungen unter Umständen auch schon früher.“ (BMVBS 2011, S. 40<sup>6</sup>) Zudem erfolgten die Kartierungen nur in bestimmten Teilbereichen (vgl. S. 12) und Netzfänge, Höhlenbaumkartierung, Gebäudekontrollen und Untersuchungen der Brückenbauwerke fehlen völlig. Die zugrunde gelegten Daten sind aufgrund des Alter und der Unvollständigkeit daher unzureichend.

- c) Hinzu kommt, dass sich gerade im Bereich der Fledermauserfassung auch die Technik deutlich weiterentwickelt hat. Da beispielsweise bei der Kartierung in 2012 vermutlich noch Horchboxen eines alten Typs eingesetzt wurden, muss davon ausgegangen werden, dass keine gesicherte Unterscheidung zwischen Zwerg- und Raufhautfledermaus auf der einen Seite und keine sichere Unterscheidung zwischen der Gattung Pipistrellus und der Gattung Myotis vorgenommen werden konnte. Somit sind die alten Horchboxendaten als nicht gesichert anzusehen.
- d) Außerdem ist die Anzahl und Durchführung der Netzfänge völlig unzureichend. Wie den Bestandskarten (Unterlage 19.3.2) zu entnehmen ist, wurden auf der gesamten Strecke nur an zwei Standorten Netzfänge durchgeführt. Zudem liegen diese Standorte östlich der A1, also eigentlich hinter dem eigentlichen Planungsabschnitt. Die Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenverkehr (S. 85) sieht jedoch vor, dass bei einer Gebietsgröße über 30 ha 4-6 Standorte zu wählen sind und mindestens 2 Netzfang-Wiederholungen pro Standort erforderlich

---

<sup>6</sup> BMVBS (2011): Richtlinien für die landschaftspflegerische Begleitplanung im Straßenbau.

sind. Laut Unterlage 19.3.2 wurden im vorliegenden Fall die Netzfänge nur in einer Nacht durchgeführt. Also entsprechen die durchgeführten Netzfänge in keiner Weise den üblichen Kartierstandards.

- e) Weiterhin ist sehr fraglich, ob die Bestanderfassungen und Bestandsbewertungen aus 2009-2012 den Anforderungen der „Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenverkehr“ (BMVBS 2011) entsprechen. Eine Überprüfung und ggf. Neubewertung erfolgte in dem Gutachten aus 2016 nicht, „da zum einen die Rohdaten nicht vorliegen und zum anderen bereits bewertete Bereiche mit dieser Erfassung nicht erneut untersucht wurden“ (S. 12).
- f) In dem Gutachten werden in Kapitel 7 (S. 27) werden nur sehr allgemeine Hinweise zu Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen gegeben. Konkrete Maßnahmen, wie diese Maßnahmen auszusehen haben (z.B. im Bereich der Dr.-Niemann-Str.) fehlen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass das vorgelegte Gutachten in keiner Weise geeignet ist, als Grundlage für die artenschutzrechtliche Prüfung, die UVS und den LBP zu dienen. Vielmehr ist eine umfassende Neukartierung vorzunehmen.

## **8.5 Fische**

Die Unterlage 19.3.4 Faunistische Leistungen, Fische und Rundmäuler setzt sich mit den im UG vorkommenden Fischen und Rundmäulern auseinander. Dieses Gutachten weist jedoch folgende Unzulänglichkeiten auf:

- a) Die Datenrecherche und Bestandserfassung bezieht sich ausschließlich auf die beiden Gewässer Soeste und Calhorer Mühlenbach. Die weiteren Gewässer wie Bäche und Gräben, die ebenfalls im Vorhabengebiet liegen und zum Teil von der Planung in Anspruch genommen werden (vgl. Unterlage 21.6., S. 48 f. und Unterlage 21.5.1 S. 4 / S. 5 der Datei), wurden gar nicht untersucht, obwohl diese durchaus auch Lebensraum von Fischarten sein können. Insofern ist eine erneute Kartierung vorzunehmen, bei der auch diese Gewässer zu untersuchen sind.

- b) Darüber hinaus erfolgte die Bestandserfassung ausschließlich durch eine einmalige Elektrofischung in den beiden o.g. Gewässern am 21.9.2017. Das LAVES ( 2011, S. 4)<sup>7</sup> weist in den Vollzugshinweisen für den Schlammpeitzger darauf hin, dass es sich um eine Art des Anhangs II der FFH-RL mit höchster Priorität handelt, die sich mit gängigen fischereilichen Methoden (Elektrofischung, Reusen) nur vergleichsweise schlecht nachweisen lässt. Vorkommen dieser Art in den weiteren Gewässern, die von dem Vorhaben betroffen sind, können aber keinesfalls pauschal ausgeschlossen werden. Zumal für den Schlammpeitzger verschlammte Grabensysteme wichtige Sekundärlebensräume darstellen (ebd., S. 2) Deshalb sind im Rahmen weiterer Kartierungen insbesondere im Hinblick auf den Schlammpeitzger neben der Elektrofischung weitere Methoden zu wählen, um die Fischfauna zu erfassen.

## **8.6 Amphibien, Reptilien, Libellen**

Im Hinblick auf Amphibien, Reptilien und Libellen lag die Unterlage 19.3.3. aus. Diesbezüglich sind folgende Unzulänglichkeiten festzustellen:

- a) Die Kartierungen der drei Tierartengruppen erfolgte in 2016. Die Daten sind somit jetzt schon 5 Jahre alt und damit veraltet (BMVBS 2011, S. 40<sup>8</sup>). Da weitere Kartierungen erforderlich sind (s.u.) die voraussichtlich erst in 2022 abgeschlossen sein werden, sind die Daten für Amphibien, Reptilien und Libellen bis zu dem Zeitpunkt, an dem eine Planfeststellung zu erwarten ist, erst recht veraltet. Insofern sind auch für diese Tiergruppen Neukartierungen erforderlich.
- b) Scheinbar wurden nicht alle Gewässer untersucht, die von Bauvorhaben betroffen sind (vgl. Unterlage 21.5.1 S. 4 / S. 5 der Datei).

---

<sup>7</sup> LAVES (NIEDERSÄCHSISCHES LANDESAMT FÜR VERBRAUCHERSCHUTZ UND LEBENSMITTELSICHERHEIT) (2011): Niedersächsische Strategie zum Arten- und Biotopschutz – Vollzugshinweise Fischarten – Schlammpeitzger (Stand November 2011)

<sup>8</sup> BMVBS (2011): Richtlinien für die landschaftspflegerische Begleitplanung im Straßenbau.

- c) Da keinerlei systematische Erfassung des Wanderverhaltens der Amphibien mittels Fangzäunen stattgefunden hat, sind die diesbezüglichen Daten für alle Amphibienarten völlig unzureichend.

## **8.7 Falter**

Eine Kartierung der vorkommenden Falterarten ist gar nicht erfolgt.

Zusammenfassend für den gesamten Punkt 8 ist festzustellen, dass die vorliegenden Kartierberichte derart große Mängel aufweisen, dass sie in keiner Weise geeignet sind, als Grundlage für LBP, Artenschutzfachbeitrag, FFH-VP und UVP zu dienen.

## **9. Unzureichender Landschaftspflegerischer Begleitplan**

Die Unterlage 19.1.1 LBP Text mit Anlage weist Mängel auf. Dies sind insbesondere:

- a) Aufgrund der mangelhaften Kartierberichte (s. oben) kann in keiner Weise von einer sach- und fachgerechten Abarbeitung der Eingriffsregelung ausgegangen werden, da es an einer ordnungsgemäßen Bestandserfassung mangelt und daher auch die weiteren Arbeitsschritte „Bewertung“, „Vermeidungsmaßnahmen“, „Ausgleichsmaßnahmen“ und „Ersatzmaßnahmen“ nicht sachgerecht bearbeitet werden können.
- b) Auf S. 3 / S. 7 der Datei wird eine „Anlage 1: Kostenschätzung nach RLBP“ aufgeführt. Diese Anlage fehlt.
- c) Die flächendeckende Biotopkartierung fand laut Angaben auf S. 14 / S. 18 der Datei vom 24. bis 27.9.2011 statt und ist damit bereits 10 Jahre alt. Auch die ergänzende Erfassung der ökologisch hochwertigen Bereiche im April 2012 und die Überprüfung der Biotoptypen anhand von Luftbildern mit Stand 2017 (also auch schon 4 Jahre alt) in 2018 kann darüber nicht hinweghelfen. Zumal eine genaue Zuordnung zu den einzelnen Biotoptypen anhand eines Luftbildes gar nicht möglich ist.

- d) Auf S. 7 / S. 11 der Datei wird Bezug genommen auf die VWU 2017. Im weiteren Verlauf des Textes fehlen im Zusammenhang mit Daten aus der VWU Jahresangaben. Eine Nennung im Literaturverzeichnis fehlt ebenfalls. Insofern scheint die veraltete VWU aus 2017 Grundlage für den LBP gewesen zu sein. So kommt es laut VWU 2019 auch in Teilbereichen im Hinblick auf die Verkehrsbelastungsklassen zu einem Sprung von 2 Klassen (von 10.000-20.000 Kfz/24 h zu 30.000-50.000 Kfz/24 h) und nicht wie im LBP auf S. 64 / 68 der Datei dargestellt nur zu einem Sprung zur Belastungsklasse bis zu 30.000 Kfz/24 h. Daraus ergibt sich eine massive Unterschätzung der negativen Auswirkungen auf die nachgewiesenen Brutvogelarten. Der LBP ist deshalb auf der Grundlage der aktuelleren VWU aus 2019 (bzw. einer noch zu erarbeitenden VWU ohne die unter Punkt 3.2 genannten Mängel) zu überarbeiten.
- e) Im Hinblick auf die Darstellung der betroffenen Brutvögel in den Bezugsräumen sind die Angaben in Tab. 18 (S. 64 f. / S. 68 f. der Datei) in keiner Weise nachvollziehbar, da die Herleitung der Auswirkungsprognose für die durch das Vorhaben tatsächlich betroffene Brutpaare fehlt. Da die Berechnungen aufgrund der Kompliziertheit (unterschiedliche Verkehrsmengen in verschiedenen Straßenabschnitten, Vergleich Planfall und Bezugsfall, verschiedene Effektdistanzen je Art) sehr fehleranfällig sind, ist die Auswirkungsprognose für jedes betroffene Brutpaar nachvollziehbar darzustellen. Der NABU behält sich die Ergänzung seiner Stellungnahme nach Vorlage klärender Dokumente vor.
- f) Bezüglich der Auswirkungen auf lärmempfindliche Arten (insbes. Kiebitz und Waldohreule) wird beschrieben (S. 65 / S. 69 der Datei, Fußnote 6), dass die Isophone nicht berechnet, sondern geschätzt wurden. Diese Vorgehensweise ist nicht zulässig, vielmehr sind die konkret berechneten Isophone nach der tatsächlich zu erwartenden Verkehrsmenge zugrunde zu legen.
- g) Im Hinblick auf den Mäusebussard wird auf S. 63 / S. 67 der Datei dargestellt, dass sich ein Horstbaum innerhalb des nordöstlichen Anschlussohres an die A 1 befindet, für den baubedingte Störungen zu erwarten sind. Da Mäusebussarde jedoch Wechselhorste besitzen, sei ein Ausweichen des Brutpaares möglich. Ein artenschutzrechtlicher Verbotstatbestand sei somit nicht gegeben. Dieser Darstellung ist zu widersprechen. Zum einen



ist nicht sichergestellt, dass die baubedingten Störungen am Horstbaum nicht zu einem Zeitpunkt eintreten, wenn die Brut bereits begonnen wurde. In dem Fall würde es möglicherweise zu einer Aufgabe der Brut und damit zum Eintritt des Tötungsverbot für die Jungtiere kommen. Zum anderen ist nicht bekannt, wo sich die Wechselhorste für dieses Brutpaar befinden. Wenn diese ebenfalls im Einflussbereich der Straße liegen, kann es auch hier zum Eintritt artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände kommen.

- h) Auf S. 65 / S. 69 der Datei wird dargestellt, dass eine signifikante Erhöhung von Tötungsrisiken (bspw. für Eulen und Greifvögel) im Vergleich zum Bezugsfall ausgeschlossen werden. Die Tiere seien bereits an die Vorbelastungssituation gewöhnt und würden durch die Mehrbelastung keinen signifikant größeren Gefährdungen ausgesetzt. Dieser Einschätzung ist vehement zu widersprechen. Vielmehr ist bei einer erheblichen Zunahme der Verkehrsbelastung (s.o.) auch von einer Erhöhung des Tötungsrisikos auszugehen, da sich die Zahl der vorbeifahrenden Fahrzeuge erhöht und somit die Möglichkeit für Kollisionsereignisse massiv steigt. Insofern ist insbesondere für Eulen und Greifvögel eine genauere Betrachtung des Kollisionsrisikos erforderlich. So auch GARNIEL & MIERWALD<sup>9</sup> (2010, S. 11), die darauf hinweisen, dass u.a. für alle Eulen und Mäusebussard im Regelfall von einer besonderen Relevanz des Kollisionsrisikos auszugehen ist.
- i) Auf S. 58 / S. 62 der Datei wird richtigerweise dargestellt, dass es durch Licht zu einer Anlockung und damit zu einem erhöhten Tötungsrisiko für Nachtfalter kommt. Weiter wird ausgeführt, dass sich für die Rastanlage zusätzliche Effekte ergeben könnten. Da die PWC-Anlagen jedoch abgepflanzt würden und keine besonderen Nachtfaltervorkommen im unmittelbaren Umfeld der Rastanlagen vorhanden seien, bedürfe dieser Aspekt keiner näheren Betrachtung. Da es keine Falterkartierung gegeben hat (vgl. Punkt 8.7), stellt sich die Frage, wie der Gutachter zu der Erkenntnis kommt, dass keine besonderen Nachtfaltervorkommen vorhanden sind. Aufgrund der zu möglichen Auswirkungen auf

---

<sup>9</sup> GARNIEL, A. & U. MIERWALD (2010): Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr. Hrsg: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Bonn.

Nachtfalter ist eine entsprechende Kartierung zwingend vorzunehmen.

- j) In Unterlage 21.5.1 „Bauablauf Beschreibung“ (S. 2 / S. 3 der Datei) wird richtigerweise darauf hingewiesen, dass zur Realisierung der CEF- und FCS-Maßnahmen sowie zur Kontrolle der Wirksamkeit eine Umweltbaubegleitung erforderlich ist. Eine solche Baubegleitung ist auch für die Sicherstellung der Einhaltung aller Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen erforderlich. Die Maßnahme „Durchführung einer Umweltbaubegleitung“ fehlt aber sowohl im LBP als auch in den Maßnahmenblättern.
- k) Im Hinblick auf die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes wird auf S. 70 / S. 74 der Datei dargestellt, dass das UG durch die vorhandene Straße bereits visuell als auch lärmtechnisch deutlich vorbelastet und lediglich von allgemeiner Landschaftsqualität sei. Die vorgesehenen trassennahen Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen würden eine landschaftsgerechte Wiederherstellung bzw. Neugestaltung des Landschaftsbildes gewährleisten, sodass eine weitergehende, quantitative Bilanzierung nicht erforderlich sei. Dieser Vorgehensweise ist zu widersprechen. Vielmehr sind die visuellen und akustischen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes getrennt zu ermitteln und differenziert darzustellen. Dabei ist bei den visuellen Veränderungen zu berücksichtigen, dass sich das Erscheinungsbild der Straße durch die Verbreiterung der Brücken, die erforderlichen Irritationsschutzwände, Stützwände sowie der Lärmschutzwände/-walle erheblich verändern wird. Diesbezüglich sind auch entsprechende Visualisierungen der Seitenansichten der Straße (insbesondere im Bereich der Großbrücken und Lärmschutzwände) erforderlich. Diese fehlen in den ausgelegten Planungsunterlagen bisher vollständig. Eine Überarbeitung der Unterlagen ist zwingend geboten.
- l) Im Hinblick auf die Beeinträchtigung von stickstoffempfindlichen Biotoptypen durch die zusätzliche Stickstoffdeposition wird im LBP (S. 61 / S. 65 der Datei) pauschal von einer Wirkzone von 200 m ausgegangen. Dieser Vorgehensweise ist zu widersprechen, da laut den Hinweisen des NLStBV (2011, S. 37)<sup>10</sup> von einer Wirkzone

---

<sup>10</sup> Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) (2011): Anwendung der RLBP (Ausgabe 2009) bei Straßenbauprojekten in Niedersachsen –

von 250 m auszugehen ist. Der LBP ist entsprechend zu überarbeiten.

- m) Auf S. 77 / S. 81 der Datei wird dargestellt, dass Maßnahmen auf Straßenbegleitflächen aufgrund der straßennah gegebenen Belastungen i.d.R. nicht der Kompensation für Biotop-, Habitat-, Boden-, Wasser- oder Klimafunktionen dienen können. Im vorliegenden Fall sei jedoch wegen der unzureichenden Flächenverfügbarkeit für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen von dieser Regel abwichen worden, um in den Ohren von Anschlussstellen Kompensationsmaßnahmen für Bodenversiegelung vorzusehen. Dieser Vorgehensweise ist vehement zu widersprechen. Insbesondere in den Ohren von Anschlussstellen ist die Belastung der Flächen durch Lärm und Schadstoffimmissionen besonders hoch, da Lärm und Schadstoffe von allen Seiten eingetragen werden. Eine Eignung für Kompensationszwecke ist daher keinesfalls gegeben. Dieser Mangel im LBP ist von besonderer Bedeutung, da diese trassennahe Ausgleichsmaßnahme 3.2 E den erheblichen Umfang von 12,34 ha besitzt (vgl. Tab. 23, S. 86 / S. 90 der Datei). Insofern ist auch der Behauptung auf S. 89 / S. 93 der Datei zu widersprechen, wonach kein Kompensationsdefizit bestehe.
- n) Den Seiten 90 f. / 94 f. der Datei ist zu entnehmen, dass es zur Beeinträchtigung gesetzlich geschützter Landschaftsbestandteile gem. § 22 Abs. 4 S. 1 NAGBNatSchG und gesetzlich geschützter Biotope gem. § 30 BNatSchG i.V.m. § 24 NAGBNatSchG kommt. Weiter wird dargestellt, dass die Voraussetzungen für eine Ausnahme gem. § 30 Abs. 3 BNatSchG bzw. für eine Befreiung gem. § 67 BNatSchG aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses bestünde. Dieser Einschätzung ist aufgrund des fehlenden Nachweises des überwiegenden öffentlichen Interesses (s. Punkt 16.2, Buchstabe h) zu widersprechen.

## **10. Unzureichende Maßnahmenblätter**

In der Unterlage 09.3 Maßnahmenblätter werden die Vermeidungs- und Kompensationsnahmen beschrieben. Die Maßnahmen sind zum

Teil nicht ausreichend beschrieben oder entsprechen nicht den fachlichen Anforderungen. Insbesondere folgende Mängel dabei sind festzustellen:

- a) In der Unterlage 19.3.4. (Ergänzung zum Kartierbericht Elektrofischungen, S. 3) wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass es für den Fischschutz während der Bauphase erforderlich ist, die Fische aus dem zu verfüllenden Bachabschnitte des Calhorer Mühlenbaches vor der Verfüllung zu evakuieren. Diese Vermeidungsmaßnahme fehlt in den Maßnahmenblättern und im LBP.
- b) Im LBP (Unterlage 19.1.1 S. 48 / S. 52 der Datei) wird in Tab. 10 darauf hingewiesen, dass als Vermeidungsmaßnahme 1.3 VCEF eine endoskopische Untersuchung der potentiellen Quartierbäumen von Fledermäusen erfolgen soll. Der Hinweis auf die erforderliche Verwendung von Endoskop-Kameras fehlt im Maßnahmenblatt für die Maßnahme 1.3 VCEF.
- c) Im Maßnahmenblatt der Maßnahme 1.7 V Maßnahmen zum bauzeitlichen Gewässerschutz (S. 15 f. / S. 23 f. der Datei) wird im Hinblick auf die Bautätigkeiten an Soeste, Emsteker Brake, Calhorer Mühlenbach und Schierenbach nur ausgeführt, dass „alle Gewässermaßnahmen durch eine Umweltbaubegleitung zu betreuen“ sind. Diese Darstellungen sind bei weitem zu unkonkret. Vielmehr sind für jedes Gewässer die Vermeidungs- und Wiederherstellungsmaßnahmen genau zu beschreiben. Außerdem sind weitere Gewässer von Baumaßnahmen betroffen (vgl. Unterlage 21.6., S. 48 f. und Unterlage 21.5.1 S. 4 / S. 5 der Datei), die hier gar nicht genannt sind.
- d) Im Hinblick auf die Maßnahmen 2.3 VCEF (Querungshilfe für Fledermäuse) und 2.4 VCEF (Einbindung Querungshilfe durch Sicherung vorhandener Gehölzstrukturen) ist darauf hinzuweisen, dass die Maßnahmen vorzeitig, also vor Beginn der Baumaßnahme in diesem Bereich umzusetzen sind. Auf S. 22 / S. 30 der Datei (und in Unterlage 21.5.1., S. 6 / S. 7 der Datei) ist fehlerhafterweise eine Umsetzung im Zuge der Straßenbauarbeiten vorgesehen.
- e) Für die Maßnahme 4.2 ACEF wird - richtigerweise - darauf hingewiesen, dass die Maßnahmenrealisierung mindestens 3

Jahre vor Baubeginn erforderlich ist. Insofern stellt sich die Frage, ob die Flächen bereits erworben und die Maßnahme durchgeführt wurde.

- f) Die Maßnahme 4.7 A<sub>CEF</sub> sieht die Schaffung eines Saumstreifens für die Feldlerche mit einem Flächenumfang von 0,12 ha vor. Der Umfang der Maßnahme ist zu gering bemessen. Wie dem Artenschutzbeitrag (Unterlage 19.2.1, S. 183/ S. 144 der Datei) zu entnehmen ist, kommt es durch den vierspurigen Ausbau der E233 zu einer betriebsbedingten Beeinträchtigung von rund einem Brutrevier. Laut LANUV<sup>11</sup> steht der Maßnahmenbedarf mind. im Verhältnis 1:1 zur Beeinträchtigung, bei Funktionsverlust des Reviers mind. im Umfang der lokal ausgeprägten Reviergröße und mind. 1 ha. Insofern muss der Flächenumfang des Saumstreifens mind. 1 ha betragen.
- g) Der Maßnahmenkomplex 7 „Ersatzaufforstung Dwergte“ umfasst zum einen die Ersatzaufforstung mit naturgemäßem Laubwald auf verschiedenen Einzelflächen mit einer Gesamtfläche von 10,64 ha (Maßnahme 7.1 E) und zum anderen die Anlage von Extensivgrünland für die Feldlerche (Maßnahme 7.2 A<sub>CEF</sub>). Dabei soll durch die Maßnahme 7.2 A<sub>CEF</sub> der Verlust von Bruthabitaten der Feldlerche durch die Maßnahme 7.1 E ausgeglichen werden (Unterlage 09.3, S. 98 / S. 106 der Datei). Grundsätzlich ist zu begrüßen, dass der Verlust an Bruthabitaten der Feldlerche im Zuge der Aufforstung als Problem erkannt wurde und ausgeglichen werden soll. Der Umfang der geplanten Maßnahme 7.2 A<sub>CEF</sub> soll 1 ha betragen. Dies ist jedoch zu wenig, da laut LBP „1,6 Brutpaare“ bzw. „verschiedene Brutpaare“ (Unterlage 19.1.1, S. 65 / S. 69 der Datei bzw. S. 81 / 85 der Datei) beeinträchtigt werden. (Zum erforderlichen Kompensationsumfang s.o.) Unklar ist darüber hinaus, ob überhaupt eine Brutvogelkartierung auf den Flächen der Maßnahme 7.1 E erfolgt ist und ob nicht noch mehr Feldlerchenpaare oder auch noch andere Offenlandarten wie Kiebitz und Großer Brachvogel durch die Aufforstung betroffen sind, die bei der Bemessung des Maßnahmenumfangs zu berücksichtigen wären.

---

<sup>11</sup>

<https://artenschutz.naturschutzinformationen.nrw.de/artenschutz/de/arten/gruppe/voegel/massn/103035>

- h) Für Beeinträchtigungen von Kiebitzbruthabitaten im Acker ist die Komplexmaßnahme Kiebitz 9EFCS vorgesehen. Im zugehörigen Maßnahmenblatt (S. 105) ist eine Maßnahmenrealisierung „möglichst 2 Jahre vor Baubeginn“ vorgesehen. Dies ist keinesfalls ausreichend. Vielmehr ist die Maßnahme auf jeden Fall 2 Jahre vor Baubeginn umzusetzen und vor Baubeginn auf ihre Funktionsfähigkeit zu überprüfen. Darüber hinaus ist zu bezweifeln, dass die Voraussetzungen für eine Ausnahmegenehmigung vorliegen. Denn der Nachweis der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses ist nicht erbracht. Siehe dazu unten ausführlich unter Punkt 16.2 Buchstabe g.

## **11. Unzureichender Artenschutzbeitrag**

Der vorliegende Artenschutzbeitrag (Unterlage 19.2) ist unzureichend. Insbesondere folgende Mängel sind zu nennen:

- a) Der Artenschutzbeitrag stammt vom Juni 2020. Allerdings bezieht er sich auf Datengrundlagen, die den faunistischen Kartierungen entnommen wurden. Unter Punkt 8 wurden gravierende Mängel der Bestandserfassungen aufgezeigt, insbesondere dass diese fast durchgehend veraltet sind oder gar nicht (Gastvögel, Falter) vorgenommen wurden. Die vorliegenden Kartierberichte sind daher nicht als Grundlage für die Artenschutzprüfung geeignet.
- b) Außerdem wurde unter Punkt 9 dargestellt, dass wegen der unzureichenden Kartierberichte auch keine ordnungsgemäße Abarbeitung der Eingriffsregelung im LBP erfolgen konnte. Folglich kann sich der Artenschutzbeitrag auch nicht (wie in Unterlage 19.2.1, S. 7, Datei 13) auf § 44 Abs. 5 BNatSchG berufen, der besagt, dass bei „zulässigen“ Eingriffen ein Verstoß gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 Nr. 1 und 3 nicht vorliegt, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Denn „zulässig“ ist dieser Eingriff eben aufgrund der fehlerhaften Abarbeitung der Eingriffsregelung nicht.
- c) Eine Biotoptypenkartierung ist eine wesentliche Grundlage bei der Erarbeitung des Artenschutzbeitrages. Sie dient u.a. zur



Abschätzung, welche Arten potentiell vorkommen könnten (s. S. 17 / S. 23 der Datei). Der vorliegende Artenschutzbeitrag wurde aber auf der Grundlage einer Biotoptypenkartierung erstellt, die bereits 2009 durchgeführt und 2018 nur anhand von Luftbildern überprüft wurde (s. S. 11 / S. 17 der Datei). Die Kartierung ist folglich veraltet und kann nicht die Basis für den Artenschutzbeitrag bilden.

d) Im Zuge der Tab. 1 „Gesamtartenliste aller zu berücksichtigenden Arten im Untersuchungsgebiet“ (S. 22 ff. / S. 28 ff. der Datei) werden zahlreiche Arten als nicht relevant eingestuft, bei denen diese Einschätzung nicht nachvollziehbar ist. Dies betrifft insbesondere:

- Mückenfledermaus: Die Art wird als „nicht relevant“ eingestuft, weil bisher nur sporadische Nachweise in Niedersachsen vorlägen und deshalb auch ein potentielles Auftreten der Arten im UG sehr unwahrscheinlich sei. Tatsächlich liegen jedoch Nachweise von Mückenfledermäuse rings um das UG vor. So im Bereich TK25 Nr. 3114, Quadrant 2, TK25 Nr. 3113, Quadrant 4 und TK25 Nr. 3115, Quadrant 3.<sup>12</sup> Insofern ist vielmehr davon auszugehen, dass die Mückenfledermaus im UG ebenfalls vorkommt.
- Zweifarbfledermaus: Die Art ist mit den üblichen Erfassungsmethoden kaum zu erfassen, da sie sehr hoch fliegt. Ein Ausschluss ist deshalb nicht möglich.
- Der Kammmolch wurde 2009 im UG nachgewiesen und angrenzend sind Vorkommen bekannt. Folglich ist eine genauere Prüfung zwingend erforderlich.
- Baumpieper: Trotz einer Brutzeitfeststellung wird die Art als nicht relevant eingestuft.
- Bergfink: Vorkommen als Gastvogel in der Region sind durchaus bekannt. Gastvogelkartierungen wurden jedoch gar nicht durchgeführt. Insofern kann auch nicht die Einstufung als „nicht relevant“ erfolgen.

---

<sup>12</sup> Quelle: [www.batmap.de](http://www.batmap.de)

- Braunkehlchen: Trotz vorhandener Einzelbeobachtungen als „nicht relevant“ eingestuft.
- Dohle: Trotz Nachweis als Brutvogel im UG als „nicht relevant“ eingestuft.
- Graureiher: Trotz Brutzeitfeststellungen als „nicht relevant“ eingestuft.
- Großer Brachvogel: Brutvorkommen werden unter Hinweis auf ausgedehnte, ungestörte Feuchtwiesen und Moore als erforderliche Habitatstrukturen ausgeschlossen. Der Gutachter erkennt, dass Große Brachvögel durchaus in ausgedehnten Ackerlagen brüten. Da Brachvögel häufig mit Kiebitzen vergesellschaftet sind und Kiebitze durchaus vorkommen, kann die Relevanz daher keinesfalls ausgeschlossen werden.
- Kornweihe: Vorkommen als Gastvogel durchaus möglich. Eine Gastvogelkartierung ist jedoch nicht erfolgt.
- Kranich: Obwohl ein Vorkommen als Rastvogel vom Gutachter selbst als möglich eingeschätzt wird, wird die Einstufung „nicht relevant“ getroffen.
- Mittelspecht: Trotz Nachweisen zur Brutzeit als „nicht relevant“ eingestuft.
- Nachtigall: Trotz Brutverdacht als „nicht relevant“ eingestuft.
- Neuntöter: Trotz eines Brutverdachtes als „nicht relevant“ eingestuft.
- Pirol: Trotz einer Brutzeitfeststellung als „nicht relevant“ eingestuft.
- Raufußkauz: Trotz eines Nachweises im Zuge der Kartierungen als „nicht relevant“ eingestuft.
- Rebhuhn: Trotz Nachweisen in der Brutzeit als „nicht relevant“ eingestuft.

- Rohrweihe: Trotz einer Brutzeitfeststellung als „nicht relevant“ eingestuft
- Rotmilan: Trotz einer Brutzeitfeststellung als „nicht relevant“ eingestuft.
- Schleiereule: Trotz einer Brutzeitfeststellung als „nicht relevant“ eingestuft.
- Schwarzkehlchen: Trotz vorliegender Einzelbeobachtungen als „nicht relevant“ eingestuft.
- Schwarzmilan: Trotz einer Brutzeitfeststellung als „nicht relevant“ eingestuft.
- Silberreiher: Zwar sind keine Nachweise im Zuge der Kartierung erfolgt, aber zum einen wurden Gastvögel nicht kartiert und zum anderen hat sich der Silberreiher in den letzten Jahren massiv ausgebreitet. Die Einstufung als „nicht relevant“ kann somit keinesfalls aufrecht erhalten werden.
- Singschwan: Keine Nachweise im Zuge der Kartierungen. Da aber keine Gastvögel kartiert wurden, ist das wenig verwunderlich. Die Einstufung als „nicht relevant“ ist nicht haltbar.
- Steinkauz: Trotz des möglichen Auftretens als Nahrungsgast und der hohen Lärmempfindlichkeit wird die Arten als „nicht relevant“ eingestuft.
- Wachtel: Obwohl Brutvorkommen im UG als möglich eingeschätzt werden, als „nicht relevant“ eingestuft.
- Waldkauz: Obwohl Brutvorkommen als möglich eingeschätzt werden, als „ nicht relevant“ eingestuft.
- Waldschnepfe: Weil das UG außerhalb des nds. Verbreitungsschwerpunktes liege, wurde die Art als „nicht relevant“ eingestuft. Da im Landesjagdbericht 2015/2016<sup>13</sup> auf

---

<sup>13</sup> Gräber, R., Strauß, E. und S. Johanson (2016): Wild und Jagd – Landesjagdbericht 2015 / 2016. Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und

S. 58 für den Landkreis Cloppenburg eine Jagdstrecke von 488 Tieren angegeben ist, kann eindeutig nicht davon ausgegangen werden, dass die Art im UG nicht verbreitet ist. Ob es sich um einen Verbreitungsschwerpunkt handelt, ist für die Relevanzprüfung nicht von Belang.

- Waldwasserläufer: Trotz einer Brutzeitbeobachtung als „nicht relevant“ eingestuft.
- Zwergschwan: Keine Nachweise im Zuge der Kartierungen. Da aber keine Gastvögel kartiert wurden, ist das wenig verwunderlich. Die Einstufung als „nicht relevant“ ist nicht haltbar.

Da die vorgenannten Arten in nicht nachvollziehbarer Weise als „nicht relevant“ eingestuft wurden, wurden auch die zu erwartenden Beeinträchtigungen nicht ermittelt und keine Vermeidungs- und vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen formuliert. Der Artenschutzbeitrag ist dementsprechend nicht geeignet den rechtlichen Anforderungen zu entsprechen.

- e) Auf S. 64 / S. 70 der Datei werden die betriebsbedingten Beeinträchtigungen aufgeführt. Die erhöhte Kollisionsgefahr wird dort an keiner Stelle erwähnt. Das Kollisionsrisiko für bestimmte Vogelarten wird im Artenschutzbeitrag somit völlig unzureichend thematisiert. So findet sich in der Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr<sup>14</sup> in Tabelle 2, S. 10 eine Liste mit besonders kollisionsgefährdeten Vogelarten. Zu diesen zählen von den im Planungsraum vorkommenden Arten insbesondere auch Schleiereule, Mäusebussard, Rotmilan, Turmfalke und Waldohreule. Im Artenschutzbeitrag werden Schleiereule und Rotmilan trotz Brutzeitfeststellungen gar nicht weiter untersucht. Für Mäusebussard, Turmfalke und Waldohreule wird von einer signifikanten Erhöhung des Kollisionsrisikos ausgegangen und es werden Vermeidungsmaßnahmen formuliert. Trotzdem ist

weiterhin vom einem erhöhten Tötungsrisiko auszugehen, so dass für diese Arten auch CEF-Maßnahmen vorzusehen sind.

- f) Des Weiteren wird auf S. 74 / S. 80 der Datei) dargestellt, dass bei häufigen, ubiquitären Arten davon ausgegangen werden kann, dass die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände in der Regel nicht erfüllt sind, weil die räumlich zusammenhängende lokale Population für diese Arten großflächig abzugrenzen seien und in der Regel sehr hohe Individuenzahlen aufweisen würden. Vorhabenbedingte Störungen beträfen nur Bruchteile der lokalen Population. Außerdem würden die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen zur Bewahrung des Status-quo der ökologischen Funktion im räumlichen Zusammenhang ausreichen. Der räumliche Zusammenhang sei für diese Arten so weit zu fassen, dass bis zur vollen Wirksamkeit der Kompensationsmaßnahmen auftretende, vorübergehende Verluste an Brutrevieren nicht zu einer Einschränkung der ökologischen Funktion im räumlichen Zusammenhang führten. Diesen Ausführungen ist zu widersprechen. So bleibt hier völlig offen, wie weit der räumliche Zusammenhang vom Gutachter denn nun gefasst werden soll. Des Weiteren unterstellt der Gutachter „eine sehr hohe Individuenzahl“ ohne dass eine entsprechende Untersuchung im vorliegenden Fall erfolgt wäre. Insofern handelt es sich um eine schlichte Vermutung.

Der Artenschutzbeitrag ist auch deshalb völlig unzureichend, weil der EuGH im Hinblick auf die Anwendung der EU-Vogelschutzrichtlinie in seinem Urteil vom 4.3.2021 (C-473/19) 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.*

Dementsprechend gilt der Individuenbezug für alle europäischen Vogelarten. Diesem Anspruch wird der vorgelegte Artenschutzbeitrag jedoch nicht gerecht. So findet sich an vielen Stellen (beispielsweise in Anlage 1, Formblatt für Brutvögel – Klein- und Feldgehölze, Hecken, S. 203 / S. 209 der Datei) ein Populationsbezug. Der Artenschutzbeitrag ist dementsprechend grundlegend zu überarbeiten.

- g) Der Artenschutzbeitrag kommt auf S. 79 / S. 85 der Datei richtigerweise zu dem Schluss, dass im Hinblick auf die zu erwartenden Beeinträchtigungen für den Kiebitz eine Ausnahme nach § 45 (7) BNatSchG erforderlich wäre. Nachfolgend werden auf den Seiten 80 ff. / S. 86 ff. der Datei die zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses dargelegt. Die dort gemachten Darstellungen überzeugen jedoch in keiner Weise. Um doppelte Ausführungen zum diesen Themen zu vermeiden sei diesbezüglich auf die Erläuterungen unter den Punkten 3.2 und 16.2 Buchstabe g verwiesen.



## 12. Unzureichendes Vernetzungskonzept

Die Planungsunterlagen enthalten als Unterlage 21.7 ein Vernetzungskonzept. Bei diesem Konzept sind folgende Mängel festzustellen:

- a) Das Konzept stammt vom Juni 2013. Laut Titelblatt (S. 1 der Datei) wurden nur die Aktuelle Rote Liste 2019 ergänzt. Das bedeutet, dass die zugrundeliegenden Gutachten und Daten noch älter als 8 Jahre sind (s. S. 13 f. / S. 17 f. der Datei). Beispielhaft sei darauf hingewiesen, dass die Daten zu Fischotterfunden nur bis 2012 reichen (s. S. 31 / 35 der Datei, Tabelle 7) und die Statistiken zu Wildunfällen nur bis 2011 ausgewertet wurden (S. S 31 / S. 35 der Datei). Schon die Ergänzungskartierung der Fledermäuse in 2016 kann nicht in das Gutachten Eingang gefunden haben. Auf die umfangreichen weiteren Mängel der faunistischen Kartierungen wurde bereits unter Punkt 8 hingewiesen. Da die Datengrundlage unzureichend ist, kann auch der Maßnahmenteil nicht ausreichend sein. Das Konzept ist folglich völlig veraltet und unzureichend und bedarf der Überarbeitung.
- b) In Tabelle 3 (Übersicht Biotopverbundachsen regionaler Bedeutung) (S. 9 / S. 13 der Datei) findet sich für den PA 8 kein Eintrag. Dem RROP des Landkreise Cloppenburg ist jedoch zu entnehmen, dass sich am Rand der E233 durchaus linienförmige Vorranggebiete für Natur und Landschaft befinden (s. Anlage 4). Diese Gebiete sind folglich im Vernetzungskonzept zu berücksichtigen.
- c) In Tab. 19 (S. 55 f. / S. 59 f. der Datei) werden die erforderlichen Maßnahmen im Planungsabschnitt 8 beschrieben. Die Beschreibungen sind jedoch nicht konkret genug. Zudem befindet sich in der Spalte „Hinweise und Empfehlungen zur Bauwerks- und Umfeldgestaltung“ mehrfach der Hinweis „(noch zu prüfen)“. Diese Prüfung hat jedoch im Rahmen der Erarbeitung des Vernetzungskonzeptes stattzufinden. Das Konzept ist dementsprechend zu überarbeiten. Die Maßnahmen sind hinreichend konkret zu beschreiben.
- d) Die Fledermaus-Flugroute von „Besonderer Bedeutung“ im Bereich der Dr.Niemann-Str. findet in Tab. 19 (S. 55 f. / S. 59 f. der Datei) keine Berücksichtigung.

### **13. Unzulängliche Vorausschau zur Genehmigungsfähigkeit des Gesamtvorhabens**

Den ausgelegten Planungsunterlagen lag die Unterlage 21.1 Vorausschau zur Genehmigungsfähigkeit des Gesamtvorhabens bei. Dieser Unterlage gelingt es jedoch nicht, von der Genehmigungsfähigkeit des Gesamtvorhabens zu überzeugen. Dies liegt insbesondere an folgenden Punkten:

- a) Auf S. 10 / S. 14 der Datei wird dargestellt, dass aufgrund von Verbotstatbeständen des Artenschutzrechtes für mehrere Planungsabschnitte die notwendigen Ausnahmevoraussetzungen darzulegen sind, was u.a. auch den Nachweis erfordert, dass das Vorhaben aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses erforderlich ist. Nachfolgend wird im Kapitel 3.1.3 „Verkehrsprognose und Bedarf“ der Bedarf des Vorhabens anhand der Verkehrswirtschaftlichen Untersuchung von 2019 begründet. Diese ist jedoch in hohem Maße mangelhaft und bezieht sich auf veraltete Datengrundlagen (s. ausführlich dazu unter Punkt 3.2). Ob tatsächlich ein Bedarf für den vierspurigen Ausbau besteht, ist daher zu bezweifeln.

Des Weiteren wird im Kapitel 3.1.4 (S. 13 f. / S. 17 der Datei) auf eine Auswertung des Unfallgeschehens im Rahmen der VWU verwiesen. Die VWU 2019 macht jedoch gar keine Aussagen zum Unfallgeschehen und den Unfallkosten. Die in der Unterlage 21.1 gemachten Aussagen können sich also bestenfalls auf die VWU 2010 beziehen, sind somit 11 Jahre alt und damit definitiv veraltet.

In Kapitel 3.1.5 (S. 14 f./ s. 18 f. der Datei) wird dann das Fazit gezogen, dass das öffentliche Interesse an dem vierspurigen Ausbau der Straße deshalb die Belange des Arten- und Gebietsschutzes überwiegt. Dieser Einschätzung ist aufgrund der fehlenden / veralteten Daten zum Bedarf und Unfallgeschehen zu widersprechen. Zudem ist auf die Planfeststellungsrichtlinien 2019 (Punkt II, 10. Abs. 5, S. 12) zu verweisen, wonach auch die Nennung des Vorhabens im Bedarfsplan nicht ausschließt, dass sich in der Abwägung andere Belange als vorrangig erweisen und Planfeststellung für die Bedarfsplan ausgewiesene Straße im Einzelfall unterbleiben muss. Insofern ist der Nachweis des aktuellen Bedarfs im Rahmen der Abwägung zwingend erforderlich.

- b) Die Unterlage bezieht sich im Kapitel 4.1 (S. 17 f. / S. 21 f. der Datei) auf die UVS 2010. Diese ist aber mangelhaft und veraltet (s. ausführlich unter Punkt 16.1). Die dort aufgeführten Mängel und insbesondere auch die vollständig fehlende Berücksichtigung des Schutzgutes „Gastvögel“ bei der Variantenuntersuchung und Linienfindung sind Punkte, die die Genehmigungsfähigkeit aller Planungsabschnitte aus artenschutzrechtlichen Gründen in Frage stellt.
- c) In der Unterlage wird vielfach (u. a. auf S. 18 / S. 22 der Datei) Bezug genommen auf die FFH-Verträglichkeitsstudien für die FFH-Gebiete „Ems“ und „Untere Haseniederung“ (Unterlagen 19.4.3.1 und 19.4.3.3). Diese Unterlagen stammen von 2010 und sind somit veraltet. Außerdem wurde in der Unterlage 19.4.3.1 dargestellt, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen für das FFH-Gebiet „Ems“ zu befürchten sind. Im Zuge aktuellerer technischer Planungen und weiterer Gutachten im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsverfahren im Planungsabschnitt 1 wurde die FFH-Verträglichkeitsprüfung aktualisiert<sup>15</sup> und kommt nun – richtigerweise – zu dem Schluss, dass durchaus mit erheblichen Beeinträchtigungen zu rechnen ist, so dass die Erforderlichkeit einer FFH-Abweichungsprüfung besteht. Insofern sind die Angaben auch inhaltlich veraltet. Darüber hinaus kann aufgrund des fehlenden Nachweises der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses (s. nähere Ausführungen unter Punkt 16.2 Buchstabe g) nicht davon ausgegangen werden, dass die Abweichungsprüfung positiv beschieden werden kann.

Mit ähnlichen Entwicklungen muss auch in den anderen Planungsabschnitten gerechnet werden. Dabei gestaltet sich der 1. Planungsabschnitt naturschutzfachlich noch verhältnismäßig einfach. Viel größere Probleme sind jedoch in den weiteren Planungsabschnitten (insbesondere im Planungsabschnitt 2 im Bereich der Schleper Kurve) zu erwarten. Insofern ist durchaus damit zu rechnen, dass sich im weiteren Verlauf der Planungen Entwicklungen ergeben, die zur Unzulässigkeit von Planungsabschnitten führen, so dass das Gesamtvorhaben nicht realisiert werden kann. Dies würde den wirtschaftlichen Nutzen des Gesamtvorhabens – der eh schon gering ist – noch weiter

---

<sup>15</sup> PLANUNGSGRUPPE GRÜN (2018): Ausbau der E233 – Planungsabschnitt 1 von der AS Meppen (A 31) bis Meppen (B 70) – FFH-Verträglichkeitsstudie gem. § 34 BNatSchG für das FFH-Gebiet DE 2809-331 „Ems“ (Unterlage 19.3.1)

verringern. Deshalb ist bereits jetzt insbesondere die tatsächliche (und nicht nur grundsätzliche) Machbarkeit der Gesamtstrecke nachzuweisen, um die Verschwendung öffentlicher Steuermittel zu vermeiden. Außerdem ist zu verhindern, dass es zu einer „Sogwirkung“ kommt, bei der später natur- und umweltschutzfachliche Aspekte nur deshalb gegenüber dem Verkehr zurückstehen müssen, weil das Gesamtprojekt sonst scheitert.

Aufgrund dieser Mängel kann zur Zeit keinesfalls ausgeschlossen werden, dass dem Gesamtvorhaben aufgrund der Betroffenheit der abwägungsfesten Belange des europäischen Gebietsschutzes unüberwindliche rechtliche oder tatsächliche Hindernisse entgegenstehen.

- d) Nach Aussagen auf S. 35 ff. / S. 39 ff. der Datei wurde für die Planungsabschnitte 1, 2, 3 und 4 die Verträglichkeit des Vorhabens mit den NATURA 2000-Gebieten FFH-Gebiet „Ems“, FFH-Gebiet „Untere Haseniederung“ und Vogelschutzgebiet „Niederungen der Süd- und Mittelradde und der Marka“ im Rahmen der Entwurfsplanung abschließend untersucht. Diese Gutachten wurden jedoch nicht mit ausgelegt, so dass diesbezügliche Angaben nicht nachvollziehbar sind.
- e) In Kapitel 6.2 wird dargestellt, dass das Vorhaben im Planungsabschnitt 1 zu erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Ems“ führen könne, weshalb sich die Notwendigkeit zur Durchführung einer FFH-Abweichungsprüfung ergebe (S. 35 / S. 41 der Datei). Zumutbare Alternativen seien nicht gegeben (S. 40 / S. 44 der Datei) und insgesamt überwiege das öffentliche Interesse an dem Ausbau der E233 gegenüber dem öffentlichen Interesse an einer intakten Kohärenz des Netzes Natura 2000, weshalb der Ausbau trotz erheblicher Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Ems“ zulässig sei (S. 41 / S. 45 der Datei). Dieser Einschätzung ist zu widersprechen, insbesondere da der Bedarf an dem Ausbau nicht durch eine Verkehrswissenschaftliche Untersuchung auf der Grundlage aktueller Daten belegt ist. (Vgl. Punkt 3.2 und Punkt 16.2 Buchstabe g)
- f) Ab der S. 50 / S. 54 der Datei werden die Ergebnisse der artenschutzrechtlichen Prüfungen in den einzelnen Planungsabschnitten beschrieben. Zum einen wurden die

zugrundeliegenden Artenschutzbeiträge nicht mit öffentlich ausgelegt, so dass die Angaben in keiner Weise nachvollziehbar sind. Zum anderen ist auffallend, dass keine Aussagen zu Gastvögeln enthalten sind. Es ist daher zu vermuten, dass bisher in keinem einzigen Planungsabschnitt entsprechenden Kartierungen erfolgt sind. Folglich sind die Auswirkungen des Vorhabens auf artenschutzrechtlich relevante Gastvogelarten noch gar nicht untersucht. Weiterhin ist den Ausführungen zu entnehmen, dass auch im Hinblick auf weitere Artengruppen noch weitere Erfassungen erforderlich waren / sind, die noch nicht in die Erstellung der Unterlage 21.1 einfließen konnten (z.B. Nachkartierung der Fledermäuse im PA 2, s. S. 53 / S. 57 der Datei, Endberichte der Faunakartierungen im PA 5, s. S. 60 / S. 64 der Datei). Folglich ist eine abschließenden artenschutzrechtliche Beurteilung auf der Grundlage noch gar nicht möglich.

- g) Der Unterlage ist auf S. 69 / S. 73 der Datei zu entnehmen, dass bisher Fachbeiträge zur WRRL nur für die PA 1 und 8 vorliegen. Ob eine Vereinbarkeit der übrigen Planungsabschnitte mit den Bewirtschaftungszielen der WRRL gegeben ist, ist also noch völlig offen.

In der Unterlage selbst (ebd.) wird darauf hingewiesen, dass bislang noch keine umfassende und gesicherte Rechtsprechung zur Auslegung des § 31 WHG vorliegt. Dieser Einschätzung ist zuzustimmen.

- h) Weiter wird dargelegt (ebd.), dass möglicherweise eine Ausnahme zugelassen werden könne, wenn zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vorlägen und zumutbare Alternativen nicht verfügbar seien. Für die E233 seien die genannten Ausnahmegründe aller Voraussicht nach gegeben. Dieser Einschätzung ist schon alleine aufgrund der fehlenden / veralteten Daten zum Bedarf und Unfallgeschehen zu widersprechen (vgl. Punkt 3.2 und Punkt 16.2 Buchstabe g).
- i) Im Kapitel 9.1.2 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung (S. 71 ff. / S. 75 ff. der Datei) werden lediglich Aussagen zur Betroffenheit von ausgewiesenen Schutzgebieten gemacht. Dabei wird verkannt, dass nicht nur beeinträchtigte Flächen in Schutzgebieten der Eingriffsregelung unterliegen, sondern alle Lebensräume unabhängig von ihrer Lage. Insofern fehlt auch eine summarische

Darstellung wie viele Flächen (unterteilt nach ihrer naturschutzfachlichen Wertigkeit) im gesamten Verlauf der E233 von der Baumaßnahme betroffen sind und wie groß die Summe aller Kompensationsflächen ist.

- j) Ebenso fehlen Aussagen auf S. 74 / S. 78 der Datei über den summarischen Umfang der erforderlichen Ersatzaufforstungen nach Waldrecht.
- k) Im Hinblick auf die Vereinbarkeit mit den Zielen der Raumordnung wird auf S. 75 / S. 79 der Datei ausgeführt, dass im Landkreis Emsland eine Änderung des RROP angestrebt wird. Tatsächlich ist die Öffentlichkeitsbeteiligung und die Online-Konsultation für die Änderung des RROP bereits erfolgt. Allerdings hat das Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz in seiner Stellungnahme vom 17.3.2020 darauf hingewiesen, dass der vorliegende Entwurf gegen das gesetzliche Anpassungsgebot gem. § 5 Abs. 3 Satz 3 NROG verstößt. Im NROG ist eine unverzügliche Gesamtanpassung von RROPs an die Änderungen des LROP vorgesehen. Diese Gesamtanpassung ist im vorliegenden Änderungs-Entwurf nicht erfolgt, weswegen der Entwurf nicht genehmigungsfähig ist. Folglich werden die Planungsabschnitte 1 bis 3 in absehbarer Zeit aufgrund der Unvereinbarkeit mit den Zielen der Raumordnung nicht genehmigungsfähig sein.
- l) Im Hinblick auf die landwirtschaftliche Betroffenheit wird auf S. 76 / S. 80 der Datei auf vorliegende Fachbeiträge verwiesen. Für die Planungsabschnitte 1 bis 6 wurden jedoch keine Fachbeiträge mit ausgelegt, so dass die getroffenen Aussagen in keiner Weise nachvollziehbar sind. Aufgrund der Formulierung „In PA 5 und PA 6 sind aufgrund des bestandsorientierten Ausbaus voraussichtlich keine Existenzgefährdungen zu erwarten“ stellt sich die Frage, ob für diese Planungsabschnitte entsprechende Fachbeiträge überhaupt schon vorliegen.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Genehmigungsfähigkeit des Gesamtvorhabens in höchstem Maße fraglich ist.

#### **14. Veraltete FFH-Verträglichkeitsstudien**

Der UVS 2010 waren die FFH-Verträglichkeitsstudien für das FFH-Gebiet „Ems“ (Unterlage 19.4.3.1) und für das FFH-Gebiet „Untere Haseniederung (Unterlage 19.4.3.3) beigefügt. Diese Unterlagen sind jedoch aus folgenden Gründen mangelhaft:

- a) Die Unterlagen stammen aus 2010. Die den Gutachten zugrunde liegenden Erfassungsdaten der Flora und Fauna sind somit noch älter und damit veraltet.
- b) Darüber hinaus ist in den Gutachten auch die Summationswirkung mit weiteren Vorhaben zu betrachten. Es ist davon auszugehen, dass es in den vergangenen 11 Jahren durchaus Projekte gegeben hat, die in diesem Zusammenhang zu berücksichtigen sind. Auch diesbezüglich sind die Unterlagen zu aktualisieren.

#### **15. Unzureichende Landwirtschaftliche Betroffenheitsanalyse**

Den ausgelegten Planungsunterlagen war die Unterlage 21.4.2 Landwirtschaftliche Betroffenheitsanalyse beigefügt. Die Unterlage ist im Hinblick auf folgende Punkte unzureichend:

- a) Laut Aussage auf S. 6 / S. 6 der Datei wurden diejenigen Betriebe in der Untersuchung nicht berücksichtigt, die ausschließlich von Kompensationsmaßnahmen betroffen waren. Unklar ist, warum diese Betriebe nicht berücksichtigt wurden, zumal mehrfach in dem Gutachten dargestellt wird, dass die Betriebe auch durch Kompensationsmaßnahmen Flächenverluste erleiden (so u.a. auf S. 4 / S. 4 der Datei). Um auch die Betroffenheiten durch Kompensationsmaßnahmen zu erfassen, sind auch solche Betriebe in die Untersuchung einzubeziehen.
- b) Der Unterlage ist auf S. 27 / S. 27 der Datei zu entnehmen, dass von den 63 ausgewerteten Betrieben 10 Betriebe „sehr stark“ und 3 Betriebe „stark“ betroffen sind. Es fehlen jedoch Aussagen darüber, ob diese Betroffenheiten (evt. in Summation mit anderen Ereignissen oder Vorhaben) dazu führen, dass Betriebe in ihrer Existenz bedroht sind.



- c) Kapitel 6 (S. 30 f. / S. 30 f. der Datei) enthält Aussagen zur Bereitschaft der Bewirtschafter hinsichtlich Flächenabgabe und Kompensation. Danach besteht faktisch keine Verkaufsbereitschaft für selbstbewirtschaftete Eigentumsflächen, allerdings eine Bereitschaft, Flächen zu tauschen. Keiner konnte sich vorstellen, Flächen für Kompensationsmaßnahmen zur Verfügung zu stellen. Vor dem Hintergrund stellt sich die Frage, wie die erforderlichen Flächen für das Vorhaben erworben werden sollen, wenn noch nicht einmal die Durchführung einer Unternehmensflurbereinigung vorgesehen ist. So wird in Unterlage 21.1, S. 76 / S. 80 der Datei der PA 8 bei der Durchführung von Flurbereinigungsverfahren ausdrücklich nicht genannt.

## **16. Unzureichende Umweltverträglichkeitsuntersuchungen**

Den Planungsunterlagen lag zum einen eine Unterlage 19.4.1. Umweltverträglichkeitsstudie bei, zum anderen enthält die Unterlage 01 den Erläuterungsbericht mit UVP-Bericht. Diese Unterlagen sind so mangelhaft, dass sie nicht geeignet sind, als Grundlage für die Planfeststellung zu dienen. Insbesondere folgende Mängel sind hervorzuheben.

### **16.1 Zu Unterlage 19.4.1. Umweltverträglichkeitsstudie**

- a) Die Umweltverträglichkeitsstudie stammt aus dem Jahr 2010, ist somit bereits 8 Jahre alt und entsprechend veraltet.
- b) Die Unterlage berücksichtigt dementsprechend auch nicht die zahlreichen Gutachten, die nach 2010 erstellt wurden.
- c) In der Raumanalyse und Auswirkungsprognose wird das Schutzgut „Gastvögel“ völlig unzureichend berücksichtigt. So werden noch nicht einmal die vom NLWKN benannten wertvollen Bereiche für Gastvögel<sup>16</sup> in die Betrachtung mit einbezogen. Ein wesentliches Schutzgut bleibt somit bei Raumanalyse, Auswirkungsprognose und Variantenvergleich völlig

---

<sup>16</sup> Siehe kartographische Darstellung unter [https://www.umweltkarten-niedersachsen.de/umweltkarten/?topic=Natur&lang=de&bgLayer=Orthophotos&layers=Gastvoegel\\_wertvolleBereiche2006&catalogNodes=&X=5842730.00&Y=378690.00&zoom=9](https://www.umweltkarten-niedersachsen.de/umweltkarten/?topic=Natur&lang=de&bgLayer=Orthophotos&layers=Gastvoegel_wertvolleBereiche2006&catalogNodes=&X=5842730.00&Y=378690.00&zoom=9)

unberücksichtigt. Vor dem Hintergrund, dass es sich bei zahlreichen Gastvögeln auch um Arten handelt, die dem speziellen Artenschutz unterliegen (z.B. Saatgans, Singschwan, Zwergschwan) hätte diesem Punkt aber größte Aufmerksamkeit gewidmet werden müssen, da gerade auch der Punkt „Vermeidung von Beeinträchtigungen“ bei der Variantenwahl berücksichtigt werden kann und werden muss.

## **16.2 Zu Unterlage 01 Erläuterungsbericht mit UVP-Bericht**

- a) Der Erläuterungsbericht mit UVP-Bericht besteht im Grunde aus einer Zusammenfassung der zahlreichen zugrunde liegenden Gutachten. Da zahlreiche dieser Gutachten (wie vorstehend ausgeführt) mangelhaft sind und einer Überarbeitung bedürfen, muss in der Folge auch der Erläuterungsbericht mit UVP-Bericht überarbeitet werden, wenn die geänderten Gutachten vorliegen.
- b) Auch in diesem UVP-Bericht wird dem Schutzgut „Gastvögel“ gar keine Aufmerksamkeit geschenkt. Insbesondere im Rahmen des Variantenvergleichs ist jedoch eine Einbeziehung erforderlich. Dafür ist jedoch zwingend auch eine umfassende Kartierung erforderlich, auf deren Grundlage die von den Gastvögeln stärker genutzten Räume innerhalb der Gebiete von besonderer Bedeutung identifiziert werden können. Nach Vorlage entsprechender Kartierdaten ist der Variantenvergleich zu überarbeiten.
- c) Auf S. 11 / S. 11 der Datei wird dargestellt, dass potentielle Existenzgefährdungen in der Landwirtschaft könne durch Flächentausch begegnet werden, wobei insbesondere in den Planungsabschnitten mit längeren Neubaustrecken die Durchführung von Flurbereinigungsverfahren beabsichtigt sei. Diesbezüglich ist festzustellen, dass in den Unterlagen nicht thematisiert wird, ob und wenn ja welche landwirtschaftlichen Betriebe in ihrer Existenz gefährdet sind. Selbst die „sehr starke Betroffenheit“ von 10 Betrieben und die „starke Betroffenheit“ von 3 Betrieben findet keine Berücksichtigung im UVP-Bericht. Außerdem handelt es sich beim Planungsabschnitt 8 nicht um einen Abschnitt mit längeren Neubaustrecken, so dass bisher kein Flurbereinigungsverfahren vorgesehen ist. Insofern ist fraglich,

wie den potentiellen Existenzgefährdungen der Landwirte begegnet werden soll.

- d) Auf S. 25 / S. 25 der Datei wird erwähnt, dass im Rahmen des Vorhabens auch Flächen beansprucht werden, die als Kompensationsmaßnahmen für andere, bereit umgesetzte Vorhaben dienen. Diese Tatsache wurde im Rahmen der Kompensationsplanung für den PA 8 nicht ausreichend berücksichtigt.
- e) Im Erläuterungsbericht (S. 28 / S. 28 der Datei) wird mit Bezug auf die VWU behauptet, auf der E233 sei ein „deutlich überdurchschnittliches Unfallgeschehen“ zu verzeichnen. Die aktuelle VWU von 2019 enthält jedoch gar keine Auswertung des Unfallgeschehens. Der Erläuterungsbericht muss sich diesbezüglich wohl auf die Daten der VWU 2010 beziehen. Diese sind jedoch veraltet. Der Nachweis für ein aktuell deutlich überdurchschnittliches Unfallgeschehen fehlt.
- f) In Kapitel 2.5 (S. 29 / 2. 29 der Datei) werden eine teilweise Entlastung des bestehenden Straßennetzes in einzelnen Ortslagen, die Herstellung von Retentionsbodenfiltern und Durchlassbauwerke an Soeste und Calhorer Mühlenbach als Wildquerungshilfen als Verringerungen bestehender Umweltbeeinträchtigungen gepriesen. Diese geringfügigen Verbesserungen stehen in keinem Verhältnis zu den gravierenden Umweltschäden, die durch den vierspurigen Ausbau resultieren, wie die projektbedingte Zunahme der Fz-Kilometer um 100.000 pro 24 Std. mit den daraus resultierenden Steigerungen der Schall- und Schadstoffemissionen, der Zunahme der Verkehrsbelastung in bestimmten Ortslagen, die erhebliche Bodenversiegelung, die Zerstörung wertvoller Lebensräume für Pflanzen und Tiere und die erhebliche Beeinträchtigung zahlreicher, zum Teil streng geschützter Arten. Den vierspurigen Ausbau der E233 mit den eingangs genannten Verringerungen bestehender Umweltbeeinträchtigungen zu begründen, spricht daher von einer vollständigen Verkennung der Sachlage. Es kommt nicht zu einer Verringerung, sondern zu einer gravierenden Steigerung von Umweltbeeinträchtigungen.
- g) In Kapitel 2.6 (S. 30 ff. / S. 30 ff. der Datei) wird versucht, zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses darzulegen,

um nachzuweisen, dass die Voraussetzungen für habitat-, arten- und wasserrechtliche Ausnahmegenehmigungen vorliegen. Allerdings gelingt der Versuch aus folgenden Gründen nicht:

- Auf S. 30 / S. 30 der Datei wird zur Begründung der verkehrlichen Bedeutung der E233 auf Anhang 1, Abb. 5.4. der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlamentes verwiesen und dargestellt, dass die E233 Teil des transeuropäischen Netzes ist. Eine Betrachtung der zitierten Abbildung zeigt, dass die E233 tatsächlich Bestandteil des Netzes ist. Sie ist jedoch als „beendete“ Straße des Gesamtnetzes klassifiziert und weder dem - besonders wichtigen - Kernnetz zugeordnet, noch als „auszubauen“ dargestellt. Ein Planungsauftrag zum Ausbau kann aus dieser Quelle also keineswegs abgeleitet werden.
- Auf S. 31 / S. 31 werden die verkehrlichen Ziele und Wirkungen des vierspurigen Ausbaus mit Daten aus der VWU 2019 begründet. Diese ist jedoch in hohem Maße mangelhaft (vgl. unter Punkt 3.2), so dass diese Quelle zur Begründung nicht herangezogen werden kann.
- Auf S. 31 f. / S. 31 f. der Datei wird versucht, das überwiegende öffentliche Interesse mit einer Erhöhung der Verkehrssicherheit zu begründen. Dabei wird Bezug genommen auf eine Ermittlung der Unfallkostenrate des Landkreises Emslandes für den Planungsabschnitt 1. Dabei wird ein Vergleich der Unfallzahlen zwischen dem bereits 4-streifig ausgebauten Teilstück zwischen der Niederländischen Grenze und der A31 und dem 2-streifig ausgebauten PA1 vorgenommen. Diese Darstellung ist jedoch fehlerhaft. So wird von einer Länge von ca. 8 km des 4-spurig ausgebauten Abschnitts ausgegangen. Nachmessungen haben gezeigt, dass der Straßenabschnitt Grenze NL-A31 nur eine Länge von ungefähr 6,7 km hat und damit also ungefähr nur halb so lang wie der PA1 mit 11,2 km. Vergleicht man dann die Zahlen der gesamten Verkehrsunfälle von 24 im PA1 und 14 im 4-spurigen Teil, so ist deutlich zu erkennen, dass der Unterschied zwischen der Zahl der Verkehrsunfälle in Bezug auf die Kilometer gleich ist, nämlich in beiden Fällen jeweils etwa 2 beträgt. Insofern zeigt dieser Vergleich in besonders anschaulicher Weise, dass ein 4-spuriger Ausbau in keiner

Weise dazu beträgt die Unfallzahlen zu senken und dass es deshalb völlig anderer Maßnahmen bedarf um das Leben von Verkehrsteilnehmern zu schützen und Unfallkosten zu senken.

- Darüber hinaus wird im Hinblick auf die Vermeidung von Unfällen an keiner Stelle der Unterlagen thematisiert, ob nicht andere Maßnahmen wie umfangreiche Geschwindigkeitskontrollen oder lokale Geschwindigkeitsbegrenzungen und / oder Überholverbote an Unfallschwerpunkten nicht den gleichen positiven Effekt haben könnten. Im Leitfaden FFH-VP<sup>17</sup>, der auch Anhaltspunkte für die europarechtlichen Ausnahmeverfahren im Artenschutz und Wasserrecht geben kann, wird darauf hingewiesen, dass das Vorhaben für die Erfüllung des fraglichen öffentlichen Interesses auch notwendig sein muss.

#### Leitfaden FFH-VP, S. 63

Nach Auffassung der EU-Kommission ist ein Vorhaben nur dann zulassungsfähig, wenn das Vorliegen der genannten Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses nachgewiesen werden kann, und dann auch nur in den Grenzen, in denen sich das Vorhaben für die Erfüllung des fraglichen öffentlichen Interesses als notwendig erweist.<sup>82</sup>

Ob zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vorliegen, kann somit immer nur im Rahmen einer Einzelfallentscheidung beurteilt werden und muss der besonderen<sup>83</sup> Bedeutung der mit den EU-Richtlinien verfolgten Naturschutzbelangen hinreichend Rechnung tragen .

Dementsprechend ist auch zu untersuchen, ob weitere Unfälle nicht auch durch andere Alternativen vermeidbar wären. Aber bei der Untersuchung von möglichen Alternativen wird dies nicht geprüft.

- Auf S. 33 / S. 33 der Datei wird dargestellt, dass Lärm- und Abgasemissionen durch eine Verstetigung des Verkehrsflusses und Verlagerung des Verkehrs aus den Ortsdurchfahrten auf die E233 verringert werden. Diese Darstellung ist jedoch falsch. Zum einen ist die Verkehrsentwicklung in den Ortsdurchfahrten uneinheitlich. Während sich die Situation einigen Ortsdurchfahrten verbessert, verschlechtert sie sich in anderen. Im Planungsabschnitt 8 ist dies beispielsweise im Bereich der Ortsdurchfahrt Cloppenburg Süd der Fall, wo der Verkehr um 900 Kfz/24h zunimmt (Unterlage 21.9.2, S. 21 / S.

---

<sup>17</sup> BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU- UND WOHNUNGSWESEN (BMVBW) (2004): Leitfaden zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau (Leitfaden FFH-VP).

25 der Datei). Auch in anderen Planungsabschnitten ergeben sich erhebliche Mehrbelastungen beispielsweise in der Ortsdurchfahrt Herzlake Nord (+ 4.000 Kfz/ 24h) (Unterlage 21.9.2, S. 20 / S. 24 der Datei). Die Anwohner hier haben erhebliche Zunahmen der Verkehrsbelastung hinzunehmen. Insofern ist dieses Argument hinfällig.

Außerdem stellt die VU 2019 (Unterlage 21.4.2, S. 22 / S. 26 der Datei, Tab. 8.7) fest, dass in der Gesamtbilanz die Fahrleistung um 100.000 Fz-km/24h zunimmt. Folglich sind bei einem Vergleich der gesamten Emissionen zwischen Plan- und Bezugsfall die Emissionen im Planfall deutlich höher. Zudem würde auf der vierspurig ausgebauten E233 mit deutlich höheren Geschwindigkeiten gefahren, was wiederum zu einem deutlich erhöhten Kraftstoffverbrauch und einer höheren Lärmbelastung führt. Von einer Verringerung von Lärm- und Abgasemissionen kann also keine Rede sein. Vielmehr kommt es zu einer Erhöhung der Belastungen für Mensch, Umwelt und Klima, die aber bisher an keiner Stelle in den Planungsunterlagen in der gebotenen ausführlichen Weise thematisiert wird.

Weiter wird auf S. 33 / S. 33 der Datei dargestellt, Lärm- und Abgasimmissionen würden durch die Neuanlage von zahlreichen Lärmschutzanlagen reduziert. Unberücksichtigt bleibt bei dieser Betrachtungsweise jedoch die gesteigerte Lärmbelastung der in den Planungsunterlagen nicht genauer benannter Anwohner, bei denen die Lärmbelastung durch das Vorhaben definitiv steigt, bei denen der Grenzwert jedoch gerade nicht überschritten wird. So wird auch in vielen Gärten die Lärmbelastung erheblich ansteigen. In dem Zusammenhang ist auch zu fordern, dass auch die schalltechnischen Auswirkungen der vorgesehenen Lärmschutzwände auf die weiter entfernt wohnenden Anlieger untersucht werden.

- Ein wesentlicher Punkt bei der Darstellung der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses sollte es auch sein, die Kosten und ein angemessenes Nutzen-Kosten-Verhältnis der geplanten Maßnahme nachzuweisen, um die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme zu belegen. Der

Bundesverkehrswegeplan<sup>18</sup> geht von Kosten in Höhe von 719 Mio € und einem – bereits geringen -Nutzen-Kosten-Verhältnis von 2,1 aus. Aufgrund der allgemeinen Steigerung der Baukosten ist inzwischen von sehr viel höheren Baukosten auszugehen. So geht das Statistische Bundesamt (2020, S. 16)<sup>19</sup> von einer Preissteigerung von 2015 (100 %) bis Mai 2020 auf 120,5 % aus. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis ist daher neu zu berechnen, um den wirtschaftlichen Nutzen des Projektes nachzuweisen. So weist auch der Leitfaden FFH-VP im Straßenbau<sup>20</sup> auf ausdrücklich darauf hin, dass ein Verweis auf Darstellungen in vorgelagerten Plänen wie dem Bundesverkehrswegeplan nicht ausreicht.

S. 64:

*An die Darlegung der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses wird nach der aktuellen Rechtsprechung<sup>84</sup> ein strenger Maßstab hinsichtlich Plausibilität, Datengrundlage und Prognosegenauigkeit gelegt. Pauschale Argumentationen oder ein Verweis auf Darstellungen in vorgelagerten Plänen (Bundesverkehrswegeplan, Bedarfspläne) sind daher nicht geeignet, um das Vorliegen zwingender Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses nachzuweisen.*

Solange keine aktualisierte Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses und der zu erwartenden Baukosten vorliegt, kann nicht davon ausgegangen werden, dass überhaupt ein wirtschaftliches öffentliches Interesse besteht.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass es nicht gelingt, die erforderlichen zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses nachzuweisen. Daher überwiegen im Planungsabschnitt 8 die artenschutzrechtlichen Belange, in anderen Abschnitten die Belange des Natura 2000-Gebietsschutzes. Das Vorhaben ist daher nicht genehmigungsfähig.

- h) Auf S. 47 / S. 47 der Datei wird dargestellt, dass im weiteren Verfahren für sehr stark betroffene landwirtschaftliche Betriebe Gutachten zur Existenzgefährdung erstellt werden. Erforderlich ist

---

<sup>18</sup> BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR (2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, Stand August 2016. Berlin, 190 S.

<sup>19</sup> STATISTISCHES BUNDESAMT (2020): Preisindizes für die Bauwirtschaft. Fachserie 14, Reihe 4, 11/20, 39 Seiten.

<sup>20</sup> BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU- UND WOHNUNGSWESEN (BMVBW) (2004): Leitfaden zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau (Leitfaden FFH-VP).



es jedoch, diese Gutachten bereits als Grundlage für das Planfeststellungsverfahren zu erarbeiten, damit die Ergebnisse in die Abwägung der Belange einfließen können.

- i) In Kapitel 3.2 des Erläuterungsberichtes wird der Variantenvergleich beschrieben. Eingangs (S. 44 ff. / S. 44 ff. der Datei) wird erläutert, welche Bewertungsfelder es gibt und wie diese gewichtet werden. Dabei wird das Bewertungsfeld „Verkehr“ mit 30 % gewichtet, „Wirtschaftlichkeit“ mit 20 % und das Schutzgut „Mensch“ mit 15 %. Dieser Vorgehensweise ist zu widersprechen. Zum einen ist nicht nachvollziehbar, auf welcher Grundlage die Gewichtung erfolgt ist. Zum anderen kann es nicht angehen, dass die Belange der Menschen nur halb so viel „wert“ sind, wie die des Verkehrs. Daher ist die Gewichtung zwingend zu überarbeiten, wobei den Belangen der Menschen mindestens das gleiche Gewicht beizumessen ist, wie den Belangen des Verkehrs und der Wirtschaftlichkeit.
- j) Auf S. 159 f. / S. 159 f. der Datei werden in Tab. 32 die betriebsbedingten Wirkungen des vierspurigen Ausbaus der E233 beschrieben. Im Hinblick auf die Komplexwirkungszone/ Schadstoffimmissionen, Stickstoffimmissionen und Akustische und optische Störwirkungen auf Fledermäuse wird dargestellt, dass der Sachverhalt vernachlässigt werden könne, da im vorliegenden Fall nur die Differenz zwischen Planfall und Bezugsfall 2030 von < 10.000 Kfz/Tag relevant sei. Die Differenz zwischen Planfall und Bezugsfall ist jedoch auf der gesamten Strecke des PA 8 > 10.000 Kfz/Tag (vgl. Unterlage 21.9.2, Abb. 6b). Eine Vernachlässigung dieser Auswirkungen ist daher keinesfalls möglich. Die Auswirkungen sind umfassend zu ermitteln und zu kompensieren.
- k) Auf S. 177 / S. 177 der Datei werden Aussagen über die mit dem Vorhaben verbundenen Treibhausgasemissionen getroffen. Die dort gemachten Angaben zur Höhe der Emissionen im Bestand und im Planfall sind nicht nachvollziehbar, da die Eingangswerte nicht genannt werden, die in die Gleichung aus dem Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan eingesetzt wurden. Die Berechnung ist nachvollziehbar darzulegen.

Nachfolgend werden die mit dem Vorhaben verbundenen Treibhausgasemissionen bagatellisiert, in dem die zusätzlichen

Emissionen mit den jährlichen Verkehrsemissionen für die gesamte Bundesrepublik verglichen werden. Bei einer solchen Betrachtungsweise wird nie eine Verminderung der Emissionen aus dem Verkehrssektor erlangt werden, denn die hohe Summe der Gesamtemissionen ergibt sich aus einer Masse kleiner Emissionsereignisse. Folglich kann eine signifikante Reduktion auch nur durch eine Masse an kleinen Einzelreduktionen erfolgen. Keinesfalls ist jedoch eine Reduktion zu erreichen, wenn alle Vorhabenträger und Genehmigungsbehörden den Ansatz vertreten, auf ihren Beitrag käme es nicht an. Eine solche Bagatellisierung wird auch den Vorgaben der Klimaschutzgesetzgebung nicht gerecht. Zu verweisen ist insbesondere auf § 13 Abs. 1 KSG, das ein Berücksichtigungsgebot der Träger öffentlicher Aufgaben vorsieht.

- l) Auf S. 188 / S. 188 der Datei werden Aussagen über Summationswirkungen mit anderen Vorhaben getroffen. Diese Angaben sind jedoch unvollständig. Insbesondere fehlt die Berücksichtigung der Auswirkungen durch den Bau der Südumgehung Cloppenburg.
- m) Auf S. 202 / S. 202 der Datei findet sich das Kapitel „Kosten“. Dort werden jedoch keine Angaben zu den Kosten, sondern lediglich zu den Kostenträgern gemacht. Konkrete Angaben auf der Grundlage von aktuellen Kostenschätzungen sind zu ergänzen. Dabei sind auch die zu erwartenden volkswirtschaftlichen Kosten durch die mit dem Vorhaben verbundenen Treibhausgasemissionen zu benennen, damit diese Information in die Abwägungsentscheidung einfließen kann (vgl. § 13 Abs. 3 KSG).
- n) Auf S. 9f. / S. 9 f. der Datei wird dargestellt, welche eigenständigen Verkehrsfunktionen der Planungsabschnitt 8 besitzt. Nicht dargestellt ist jedoch, welche positiven verkehrlichen Auswirkungen eintreten würden, wenn allein der Planungsabschnitt 8 ausgebaut werden sollte. Eine entsprechende Verkehrsprognose ist vorzulegen, um die zu erwartenden Beeinträchtigungen für die Schutzgüter Mensch, Natur und Klima abschätzen zu können.

## 17. Unzureichender Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie

Den ausgelegten Planungsunterlagen lag die Unterlage 21.6 Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie bei. Dieser Fachbeitrag ist aus folgenden Gründen unzureichend:

- a) Der Fachbeitrag stützt sich in wesentlichen Teilen auf das Gutachten IFS 2020 „Beurteilung der betriebsbedingten Auswirkungen durch Einleitung von behandelten Straßenabflüssen“ (s. Anlage 2 des Fachbeitrags, S 272 ff. der Datei). Um den Ausgangszustand der vom Vorhaben betroffenen Oberflächenwasserkörper (OWK) Soeste, Calhorer Mühlenbach und Minteweder Bach/Schierenbach zu bestimmen, wurde jeweils nur eine einzige Wasserprobe am 19.10.2019 entnommen. Schwebstoff und Sediment wurde gar nicht beprobt. (S. 6 ff. / S. 281 ff. der Datei) Diese Vorgehensweise ist in keiner Weise ausreichend. Da es sich bei allen drei OWK um Fließgewässer handelt, kann es sich bei einer Probenahme an einem einzigen Tag nur um eine Momentaufnahme handeln. Um einen Zustand der Fließgewässer anhand der chemischen Parameter verlässlich festzustellen, sind daher über das gesamte Jahr verteilt, mehrere Probenahmen erforderlich.
- b) Insbesondere für den Parameter Chlorid kann eine Probenahme im Oktober keinen aussagekräftigen Wert bezüglich der Belastung ergeben. Der Eintrag erfolgt häufig durch Tausalz-Ausbringung auf Verkehrsflächen und die Einschwemmung bei nachfolgendem Tau- oder Regenwetter. Daher ist eine Probenahme im Winter bei entsprechenden Witterungsverhältnissen erforderlich, um die Belastungsspitzen zu erfassen. Deshalb darf im Hinblick auf die Bewertung der Chloridbelastung auch nicht auf Jahresmittelwerte abgestellt werden. Vielmehr müssen die kurzfristigen Belastungsspitzen und ihre Auswirkungen auf das Gewässer mit seiner Lebewelt der Betrachtung zugrunde gelegt werden. Das gilt insbesondere auch deshalb, weil zahlreiche Tierarten sich zwar langfristig auf eine gewisse geringe Salzbelastung einstellen können, durch eine kurzfristige hohe Salzbelastung jedoch je nach Art in unterschiedlicher Stärke beeinträchtigt, geschädigt oder gar getötet werden.
- c) Weiterhin stützt sich der Fachbeitrag zur WRRL auch auf das Gutachten AGL 2020 „Ergebnisse der gewässerbiologischen

Untersuchungen im Rahmen des 4-streifigen Ausbaus der E233 PA 8“ (Anlage 1.1, S. 129 ff. der Datei). In diesem Gutachten (S. 2 / S. 136 der Datei) wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Untersuchungen durch die meteorologischen Verhältnissen der Jahre 2018 und 2019 mit extrem geringen Niederschlägen beeinflusst waren und die Gewässer im Sommer häufig trockengefallen waren. Es ist daher davon auszugehen, dass die Ergebnisse der Untersuchungen diese Sondersituation widerspiegeln und keine repräsentativen Daten ergeben haben. Die Verwertbarkeit dieser Daten für den Fachbeitrag zur WRRL ist daher fraglich.

- d) Anders als im Fachbeitrag ausgeführt, kommt es durch das Vorhaben durchaus zu einem Verstoß gegen das Verbesserungsgebot der WRRL. So wird in Anhang 2, S. 21 ff. / S. 296 ff. der Datei festgestellt, dass sich durch das Vorhaben die Konzentration von Blei, Chlorid und Cyanid in den OWK Soeste, Calhoner Mühlenbach und Minteweder Bach / Schierenbach erhöht und im OWK Minteweder Bach / Schierenbach auch die Konzentration von Benzo(a)pyren steigt. Insofern kommt es definitiv zu einer Verschlechterung.
- e) Im Hinblick auf die zu erwartende Belastung der Gewässer finden sich keinerlei Aussagen zu dem Parameter „Microplastik“. Dabei ist in Deutschland der Abrieb von Reifen die Quelle, durch die am meisten Microplastik freigesetzt wird. Durch das Niederschlagswasser gelangt das Microplastik dann in die Gewässer. Diese Beeinträchtigung ist auch beim Ausbau der E233 zu untersuchen und zu bewerten, zumal das Niederschlagswasser nicht zu 100 % über eine Bodenschicht gereinigt wird, sondern über die Notentlastung auch teilweise direkt in die Gewässer gelangt.
- f) Auf S. 46 / S. 62 der Datei wird dargestellt, dass bei es bei dem geplanten Entwässerungssystem 1 im PA 8 der E233 bei den Retentionsbodenfiltern neben den Auslaufbauwerken jeweils eine Notentlastung gibt, die direkt an den Vorfluter angeschlossen ist. Folglich gelangt durchaus ungefiltertes Wasser in Gewässer und auch in die nach WRRL relevanten Gewässer. In den Planungsunterlagen fehlen Aussagen darüber, mit welchen Belastungen der Gewässer durch Ablauf über die Notentlastungen zu rechnen ist. Diese Aussagen sind aber wesentlich, weil zum

einen aufgrund des Klimawandels zunehmend mit Starkregenereignissen und damit auch mit einem zunehmenden Ablauf über die Notentlastung zu rechnen ist. Zum anderen ist gerade im Hinblick auf die Chloridbelastung durch Tausalze damit zu rechnen, dass die Einbringung bei Tauwetter und Starkregen stoßweise und damit auch über die Notentlastung erfolgt. Weiterhin sind Aussagen zu treffen, mit welchen Belastungen bei Verkehrsunfällen mit Bränden und dem Einsatz von Löschwasser und Löschmitteln zu rechnen ist.

- g) In Unterlage 18.2.1 „Wassertechnische Untersuchung – Erläuterungsbericht“ wird auf S. 12 / S. 13 der Datei dargestellt, dass durch den Straßenumbau zahlreiche Gewässer in Längsrichtung überbaut werden. Im Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie (S. 56 / S. 72 der Datei) wird dazu ausgeführt, dass grundsätzlich bei Gewässerverlegungen und / oder -anpassungen zunächst die Umverlegungen und die Anschlüsse an das bestehende Gewässer hergestellt werden, sodass keine direkten Baumaßnahmen im Gewässer stattfinden, sondern die ggf. zurückzubauenden Bereiche erst nach Fertigstellung des neu angelegten Gewässerverlaufs überbaut und angefasst werden. Unberücksichtigt bleibt bei dieser Betrachtung, dass die ökologische Qualität eines neu hergestellten Gewässers aufgrund des fehlenden Pflanzenbewuchses zwangsläufig wesentlich schlechter ist, als die Qualität eines lange bestehenden, bewachsenen Gewässers. Diese ökologischen und chemischen Folgen auf die OWK sind detailliert zu beschreiben und zu bewerten. Außerdem erscheint es doch sehr fraglich, ob es im Zuge der Bauausführung überhaupt möglich ist, insbesondere die parallel zur Straße verlaufenden Gewässer bereits vor der Überbauung der bestehenden Gewässer herzustellen.
- h) Weiterhin wird in Kapitel 3.3.1.3 (S. 56 / S. 72 der Datei) zwar grob dargestellt, dass Sedimenteinträge im Zuge der Gewässerverlegungen zu einer Verschlechterung der Wasserqualität führen, die Gewässermorphologie beeinträchtigen und sich durch Trübungen die Lebensbedingungen der Gewässerfauna verändern können. Eine genaue Quantifizierung und Bewertung dieser Folgen fehlt jedoch. Außerdem sollen baubedingte Schadstoff- und Sedimenteinträge durch die Maßnahme 1.7 V „Bauzeitlicher Gewässerschutz“ vermieden werden. In dem zugehörigen Maßnahmenblatt (Unterlage 9.3 S. 15

f. / S. 23 f. der Datei) finden sich jedoch keine Aussagen, wie Sedimentabträge in den neu angelegten Gewässerabschnitten verhindert werden sollen. Dort (S. 16 / S. 24 der Datei) wird lediglich auf die Ausführungsplanung verwiesen. Eine solche Vorgehensweise ist jedoch nicht zulässig. Vielmehr sind elementare Vermeidungsmaßnahmen weitestgehend in den Planfeststellungsunterlagen zu benennen.

- i) Insbesondere im Hinblick auf die Darstellung von Summationswirkungen ist der Fachbeitrag zur WRRL völlig unzureichend. So nennt das Gutachten zwar ausdrücklich das Vorhaben „Neubau einer innerstädtischen Entlastungsstraße (Südtangente) Cloppenburg“ und weist darauf hin, dass die Wasserkörper OWK Calhoner Mühlenbach, GWK Hase Lockergestein rechts und GWK Leda-Jümme Lockergestein links von sowohl von dem vierspurigen Ausbau der E233 als auch von dem Bau der Südtangente betroffen sind. (s. S. 60 f. / S. 76 f. der Datei). Im Kapitel 4.4 „Kumulative Auswirkungen“ (S. 95 / S. 111 der Datei) wird jedoch nur lapidar darauf hingewiesen, dass die Auswirkungen der Südtangente im Rahmen des dortigen Planfeststellungsverfahrens ermittelt und bewältigt würden. Auch dort seien notwendige Maßnahmen zur Vermeidung, Rückhaltung und Reduzierung von Schadstoffeinträgen vorzunehmen. Vor diesem Hintergrund seien keine kumulativen Auswirkungen der Südtangente und der E233 PA 8 zu erwarten. Die erforderliche kumulative Betrachtung von Auswirkungen findet also in diesem Kapitel gerade nicht statt. Da sie jedoch wesentlicher Bestandteil des Fachbeitrags ist, ist das Gutachten entsprechend zu überarbeiten.

## **18. Fazit**

Zusammenfassend ist festzustellen, dass der Antrag auf Planfeststellung in der vorliegenden Form nicht genehmigungsfähig ist. Da Erhebungen teilweise unzureichend durchgeführt wurden und die Daten größtenteils deutlich veraltet sind, können die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf Grundlage der Unterlagen nicht umfassend bewertet werden. Entsprechend muss eine erneute Auslegung nach Ausbesserung der zahlreichen oben genannten Versäumnisse erfolgen. Der NABU behält sich eine Beurteilung neuer Unterlagen ausdrücklich vor.



Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung. Bitte beteiligen Sie den NABU am weiteren Verfahren.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag  
für den NABU-Regionalverband

In Vertretung  
für den NABU-Emsland Mitte  
und die Bezirksgruppe NABU  
Oldenburger Land

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 8** mit einem Umfang von 54 Seiten und 4 Anlagen (insgesamt 5 Seiten) eingegangen ist.

.....

Ort, Datum

.....

Stempel, Unterschrift