

Anregungen und Bedenken und Abwägung

**zur Änderung der Verordnung vom 31.10.1950 zum Schutze von Landschaftsbestandteilen
im Landkreis Cloppenburg im Hinblick auf das Landschaftsschutzgebiet "Waldgebiet mit vorgeschichtlichen Funden rechts der Straße
Löningen-Elbergen" (heute LSG CLP 93)
in der Stadt Löningen,
Landkreis Cloppenburg**

Stand: 14.08.2026

Anregungen und Hinweise	Abwägungsvorschlag
Nds. Landesforsten, Forstamt Ankum, Lindenstraße 2, 49577 Ankum, Stellungnahme vom 20.02.2026 Aus hiesiger Sicht bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen die o. g. Planung zur Änderung der Verordnung.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Hase-Wasseracht Bahnhofstraße 2 49632 Essen (Oldenburg) Stellungnahme vom 23.02.2026 Die Fläche liegt nicht im Verbandsgebiet der Hase-Wasseracht. Somit sind wir nicht betroffen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Zentraler Geschäftsbereich 4 Dezernat 42 Luftverkehr, Standort Oldenburg Stellungnahme vom 03.03.2026 gegen den vorgenannten Entwurf einer Änderungsverordnung für das LSG bestehen aufgrund der von meiner Behörde wahrzunehmenden luftverkehrsrechtlichen Belange keine Bedenken.	Die Stellungnahme und der Hinweis werden zur Kenntnis genommen.

Anlage 4

Belange der militärischen Luftfahrt bleiben unberührt. Diese werden vom Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Fontainengraben 200, 53123 Bonn, wahrgenommen.	
OOWV , Georgstraße 4, 26919 Brake Stellungnahme vom 04.03.2026 Auf den genannten Flurstücken befinden sich keine Versorgungsleitungen des OOWV. Angrenzend an das Plangebiet befinden sich Versorgungsleitungen des OOWV. Die Einzeichnung der Versorgungsanlagen in den anliegenden Plänen sind unmaßstäblich. Genauere Auskünfte gibt Ihnen gerne der Dienststellenleiter Herr Barlage unserer Betriebsstelle Thülsfelde, Tel: 04495 924111, vor Ort an. Um eine effiziente Bearbeitung der Stellungnahmen sicherzustellen, bitten wir Sie uns Ihre Anfragen und Mitteilungen per E-Mail an: stellungnahmen-toeb@oowv.de zu senden.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen, wonach das Plangebiet von den Versorgungsleitungen nicht tangiert wird. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Beteiligung ist per Email erfolgt.
Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Oldenburg Theodor-Tantzen-Platz 8, 26122 Oldenburg Stellungnahme vom 10.03.2026 Hinsichtlich der seitens des Staatlichen Gewerbeaufsichtsamtes Oldenburg zu betrachtenden Belange des Immissionsschutzes sind keine Bedenken oder Anregungen in Bezug auf die Planung vorzutragen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Löinger Str. 68, 49661 Cloppenburg Stellungnahme vom 12.03.2026 Im Hinblick auf planinterne Kompensationsmaßnahmen weisen wir auf die Grundsätze des § 1 a BauGB i.V.m. § 15 (3) BNatSchG zur Berücksichtigung agrarstruktureller Belange bei der Planung von Kompensationsmaßnahmen hin: <i>„Bei der Inanspruchnahme von land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu</i>	Die Einwendung wird zur Kenntnis genommen Bedenken gegen die beabsichtigte Teilaufhebung des Landschaftsschutzgebietes werden nicht erhoben. Der Hinweis auf die Berücksichtigung agrarstruktureller Belange bei der Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen wird ebenfalls zur Kenntnis

<i>nehmen, insbesondere sind für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch zu nehmen. Es ist vorrangig zu prüfen, ob der Ausgleich oder Ersatz auch durch Maßnahmen zur Entsiegelung, durch Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen oder durch Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes dienen, erbracht werden kann, um möglichst zu vermeiden, dass Flächen aus der Nutzung genommen werden“.</i>	genommen. Die Festlegung und naturschutzrechtliche Bewertung der Vermeidungs-, Minderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erfolgt im Planfeststellungsverfahren zum Planungsabschnitt 4 der E 233 und ist nicht Gegenstand des vorliegenden Änderungsverfahrens.
BUND für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. Regionalverband Oldenburg-Süd, Rügestr. 9, 49661 Cloppenburg Stellungnahme vom 30.03.2026 Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens gemäß § 14 Abs. 1 NNatSchG - Entwurf einer Änderungsverordnung für das LSG CLP 93 nimmt der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V., anerkannter Naturschutzverband nach BNatSchG, vertreten durch den BUND Regionalverband Oldenburg-Süd, der die Landkreise Oldenburg, Cloppenburg, Vechta sowie die kreisfreien Städte Oldenburg und Delmenhorst umfasst, hiermit Stellung und bittet um Berücksichtigung im weiteren Verfahren. Der BUND setzt sich für den Erhalt und den Schutz von Natur und Landschaft ein. Besonders wichtig sind ihm der Erhalt des Grundwasserspiegels und der Artenschutz. Daher steht er dem Neu- und Ausbau von Straßen kritisch gegenüber, da durch diese Projekte durch Teil- und Vollversiegelung wertvolle Naturräume und Böden verloren gehen. Zwar ist es heute verpflichtend, die Beeinträchtigungen der Natur und Landschaft durch Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen zu kompensieren, aber in der Realität bleibt immer eine Zerstörung übrig, da z.B. die Regenerationsfähigkeit von Bäumen von 25 bis zu mehr als 150 Jahren geht. Dem Erhalt der noch bestehenden Landschaftsschutzgebiete im Landkreis Cloppenburg sollte aus Gründen des Natur- und Landschaftsschutzes höchste Priorität eingeräumt werden. So hat die Ausräumung der Landschaft im Landkreis Cloppenburg ein bedrohliches Maß angenommen, was nicht zuletzt das touristische Potenzial des Landkreises gefährdet. Dem Antrag der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr aus Lingen zur Löschung einer Teilfläche aus dem Landschaftsschutzgebiet LSG-CLP 93 kann der Regionalverband Oldenburg-Süd des BUND nicht zustimmen, denn die Vermeidungs-, Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen sind aus der Sicht des BUND nicht ausreichend. Da dieser Antrag im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum vierstreifigen Ausbau der E 233, Planungsabschnitt 4 gestellt wird, weist der BUND auf seine Stellungnahme im	Zur Kenntnis genommen. Die grundsätzliche Kritik am Neu- und Ausbau von Straßen sowie an der Verkehrspolitik betrifft nicht die vorliegende Änderungsverordnung, sondern das zugrunde liegende Straßenbauvorhaben. Der Hinweis auf die hohe Bedeutung von Landschaftsschutzgebieten wird geteilt. Die naturschutzfachliche Bewertung der Unteren Naturschutzbehörde kommt ebenfalls zu dem Ergebnis, dass das Landschaftsschutzgebiet weiterhin die Voraussetzungen des § 26 BNatSchG erfüllt. Die Bewertung der Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen erfolgt im Planfeststellungsverfahren und wurde in der naturschutzfachlichen Stellungnahme entsprechend eingeordnet. Eine eigenständige Kompensation für die Teilaufhebung des Landschaftsschutzgebietes als solche ist naturschutzrechtlich nicht vorgesehen.

Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens hin (Anlage), und unterstreicht, dass sich diese Einwände inhaltlich auch auf den Antrag auf Löschung des LSG-CLP 93 beziehen. Im Folgenden wird die Ablehnung wie folgt im Einzelnen begründet:

Falsche Priorität

Für den vierstreifigen Ausbau der E 233 überplant die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr ca. 2,75 ha im nördlichen Teil des insgesamt ca. 8 ha großen Landschaftsschutzgebietes 93 „Waldgebiet mit vorgeschichtlichen Funden rechts der Straße Lönigen – Elbergen“. Anstatt die Straßenverkehrsinfrastruktur an dem Naturschutzrecht auszurichten, soll also das Naturschutzrecht an die Straßenverkehrsinfrastruktur angepasst werden. Die Teilaufhebung des Landschaftsschutzgebietes ist indes nicht zweckmäßig. Eine (teilweise) Aufhebung eines Schutzgebietes zu dem ausschließlichen Zweck, die Umsetzung eines Infrastrukturprojekts zu erleichtern, kann nur ausnahmsweise in Betracht kommen. Der Maßstab muss dabei umso strenger sein, je gravierender das Infrastrukturprojekt den Zielen des § 1 Abs. 1 BNatSchG widerspricht. Bei dem geplanten vierstreifigen Ausbau der E 233 handelt es sich nach A 20 und A 39 um das drittgrößte niedersächsische Straßenbauprojekt im Bundesverkehrswegeplan. Der Ausbau gehört zu den Projekten, deren Streichung aus dem vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans das Umweltbundesamt empfohlen hat, denn alle zur Streichung vorgeschlagenen Projekte beanspruchen viel Fläche, verursachen massive Nachteile für den Naturschutz sowie hohe Lärm-, Luftschadstoff- und Klimagasemissionen.

Beeinträchtigung von Pflanzen und Tieren

Der Antrag der NLStBV (S. 17) räumt selbst ein, dass das Landschaftsschutzgebiet „eine besondere Bedeutung“ für Fledermäuse und mindestens „eine mittlere Bedeutung für Brutvögel“ aufweist (vgl. auch die dem Antrag beigefügte Stellungnahme: „hochwertige Fledermausbestände“). Unter anderem ist eine Besiedlung durch Grünspecht und Star im betroffenen nördlichen Teil des Landschaftsschutzgebietes festgestellt worden. In einem Umfang von 0,94 Hektar ist der FFHLebensraumtyp 9190 – Eichenmischwald – von der Teillöschung betroffen (S. 16, 22). Beeinträchtigungen für 1,4 ha nährstoffempfindlicher Waldbiotope werden durch betriebsbedingte Stickstoffeinträge erwartet (S. 22). Und obwohl nicht ausgeschlossen werden kann, dass die nördlich der geplanten Trasse nachgewiesenen Bechsteinfledermäuse im Bereich des LSG jagen, ist die geplante Fledermausbrücke zu klein dimensioniert, um den Bechsteinfledermäusen als Querungshilfe zu dienen.

Veraltete Daten

Weiterhin bezieht sich die NLStBV in seinem Antrag (S. 10) auf Verkehrsuntersuchungen, die auch dem Planfeststellungsverfahren zum geplanten E 233-Ausbau zugrunde liegen. Diese dem Jahr 2010 und 2019 entstammenden

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Ausführungen betreffen im Wesentlichen die politische und verkehrsplanerische Bewertung des Straßenbauvorhabens sowie dessen Priorisierung im Bundesverkehrswegeplan. Diese Aspekte sind nicht Gegenstand der naturschutzfachlichen Bewertung der Unteren Naturschutzbehörde im vorliegenden Verfahren zur Teilaufhebung des Landschaftsschutzgebietes. Die naturschutzfachliche Bewertung der Trassenvarianten und deren Abwägung erfolgten im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens

Der Hinweis wird im Grundsatz geteilt. Die hohe naturschutzfachliche Bedeutung der betroffenen Waldlebensräume sowie ihre Funktion für Brutvögel, Fledermäuse und FFH-Lebensraumtypen wurde von der Unteren Naturschutzbehörde ebenfalls festgestellt und in der naturschutzfachlichen Stellungnahme entsprechend bewertet. Hinsichtlich der vorgesehenen Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen wird auf das Planfeststellungsverfahren verwiesen.

Der Einwand wird zur Kenntnis genommen. Die angesprochenen Verkehrsuntersuchungen sowie die Beurteilung des Verkehrsbedarfs sind

Untersuchungen sind hoffnungslos veraltet. Der auch in der Antragsbegründung angegebene Prognosehorizont 2030 ist keineswegs geeignet, das Vorhaben zu rechtfertigen, weil ausgeschlossen ist, dass eine Fertigstellung des Ausbaus bis zu diesem Zeitpunkt erfolgen kann.

Legitimation

In der Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz des Bundes wird der vierstreifige Ausbau der E 233 unter der Nummer 776 als vordringlicher Bedarf ausgewiesen. „Das Straßenbauvorhaben ist damit durch gesetzliche Vorgabe legitimiert“ (S.10). Diese Legitimation fußt auf den aktuell gültigen Bundesverkehrswegeplan 2030 als Teil des Fernstraßenausbaugesetzes. Der BUND sieht bundesweit den Bau neuer Autobahnen sehr kritisch. Deutschland hat weltweit eines der dichtesten Straßennetze. Somit muss heutzutage der Infrastrukturerhalt an erster Stelle, die Vernetzung der Verkehrsträger und eine zielgerechte Infrastrukturplanung im Mittelpunkt stehen. Unnötige Autobahn-Planungen sind daher zu stoppen. Der vierstreifige Ausbau der E 233 soll nach den gleichen Dimensionen wie eine Autobahn (Breite 28 m) gebaut werden. Statt Impulse für zukunftsfähige Mobilität zu setzen, weil im Jahre 2030 auf den Straßen in Deutschland Millionen von Elektroautos fahren werden, digitale Kommunikation zwischen Infrastruktur und Autos Alltag und viele gar kein Auto mehr besitzen werden, sollen nach dem Willen der Regierungskoalition alle baureifen Projekte des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) gebaut werden. Auch die finanziellen Engpässe im Bundeshaushalt führen nicht zu einem Überdenken der bisherigen Planungen. Die Planungen zum Ausbau der E 233 zu einer Autobahn bestehen schon seit Beginn der 2000er Jahre und werden jetzt durch die Auslegungen in Planfeststellungsverfahren für die Planungsabschnitte 3 und 4 konkret. Der BUND Regionalverband Oldenburg-Süd bekräftigt die allgemeine Kritik des BUND Bundesverbandes an Autobahnneubauten. Der Planungsabschnitt 4 ist ein kompletter Neubau und der Planungsabschnitt 3 wird in Teilbereichen als Neubau geplant. Die Fehlplanung vom Bund trifft Niedersachsen besonders hart, denn der geplante Ausbau von A 20 und A 39 auf rund 266 Kilometern würde mehrere Milliarden verschlingen und weitere Folgekosten nach sich ziehen. Statt in naturzerstörende Straßenneubauprojekte müssten die Mittel in die Beseitigung der größten Engpässe bei den Bahnknoten und den Unterhalt des bestehenden Straßennetzes mit seinen teilweise sehr maroden Brücken investiert werden. Der BUND fordert dringend ein Umdenken in der heutigen Verkehrspolitik.

Geschwindigkeitsbeschränkungen

Besonders problematisch ist, dass nähräumige Varianten ohne Inanspruchnahme des Landschaftsschutzgebietes offenbar gar nicht erst geprüft wurden (S. 13 f.). Wir nehmen an, der Grund hierfür liegt in den angestrebten möglichst großen Kurvenradien, um auf Kosten des Landschaftsschutzgebietes hohe

Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und nicht des vorliegenden Verfahrens zur Teilaufhebung des Landschaftsschutzgebietes.

Betrifft die bundesverkehrsrechtliche Grundlage des Straßenbauvorhabens und ist nicht Gegenstand des Änderungsverfahrens.

Die Prüfung von Trassenvarianten und Möglichkeiten der Eingriffsvermeidung erfolgt im Planfeststellungsverfahren.

Geschwindigkeiten auf einer vierstreifigen E 233 zu ermöglichen und Geschwindigkeitsbeschränkungen zu vermeiden. Eine Variante mit Geschwindigkeitsbeschränkungen wird dem Schutz von Natur und Landschaft gerechter.

Kosten

Es ist unwahrscheinlich, dass für den vierstreifigen Ausbau der E 233 ausreichende Haushaltsmittel zur Verfügung stehen werden. Dies legt die NLStBV jedenfalls nicht dar. Soweit die Teillöschung „für den Fall des rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses, der zur Ausführung (Straßenbautätigkeit E 233) in der geschützten Fläche führt“, beantragt wird (S. 4), ist dieser Zeitpunkt im Übrigen zu unbestimmt.

Sprache

„An die gesetzliche Vorgabe (Fernstraßenausbaugesetz) ist der Planungsträger **in der Regel** gebunden“ (S. 10). Wenn die Bindung an die gesetzliche Vorgabe nicht immer zwingend ist, wie sehen dann die Ausnahmen aus? Dazu fehlen Aussagen im Antrag der NLStBV.

„Die geplante Trasse verläuft hier im Einschnitt und wird von neu zu bepflanzenden Wällen gesäumt, so dass der Funktionsverlust **minimiert** wird“ (S. 24). „Die Einschnittslage in diesem Abschnitt und die vorgesehenen bepflanzten Lärmschutzwälle **minimieren** verkehrsbedingte Beeinträchtigungen der verbleibenden wohnortnahen Waldflächen“ (S.24). Eine Minimierung ist nur eine Verringerung. Es bleibt immer noch ein Teil, der zerstört wird. „Gefährdete oder **streng** geschützte Pflanzenarten wurden nicht nachgewiesen“ (S.15). „Das erfasste Artenspektrum umfasst die typischen Gehölzbewohner. Im Erfassungsjahr 2016 wurden keine gefährdeten oder **streng** geschützten Arten innerhalb des LSGs ermittelt“ (S. 17) Auch wenn es keine streng geschützten Arten gab, was ist mit den geschützten Arten?

„Neben der direkten Flächeninanspruchnahme kann ein Eintrag von Stickstoff durch den Straßenverkehr in nährstoffsensible Biotope (Eichenmischwald, Wallhecke) nicht **vollständig** ausgeschlossen werden“ (S. 28) Als Vertreter der Interessen der Natur fordert der BUND den vollständigen Ausschluss von Stickstoffeinträgen, ansonsten wird die Qualität des Grundwassers gefährdet.

Bäume

Bäume spielen als Habitat für Vögel und Fledermäuse und für den Klimaschutz eine große Rolle. „Für den Verlust potentieller Baumquartiere werden Habitatbäume in den Burlagsbergen dauerhaft gesichert“ (S. 23). Es fehlen Angaben über die Anzahl und Größe der Bäume. „Unmittelbar vor den Fällarbeiten werden vorsorglich alle Quartierbäume auf Fledermausbesatz geprüft“ (S.21) Es werden also Bäume gefällt, ohne die Anzahl der gefällten Bäume zu nennen und deren

Betrifft Finanzierung und Realisierbarkeit des Straßenbauvorhabens und ist nicht Gegenstand der naturschutzfachlichen Bewertung. Die Empfehlung der Unteren Naturschutzbehörde, die Wirksamkeit der Änderungsverordnung an die Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses zu koppeln, trägt dem genannten Aspekt Rechnung.

Keine naturschutzfachlichen Einwände.

Die Auswirkungen von Stickstoffeinträgen wurden im Planfeststellungsverfahren untersucht und sind Bestandteil der dortigen Eingriffsbewertung.

Die Bedeutung alter Waldbestände und Habitatbäume wird geteilt und wurde in der naturschutzfachlichen Stellungnahme ausdrücklich hervorgehoben. Die konkrete Bilanzierung der zu entnehmenden Bäume und der Kompensationsmaßnahmen erfolgt im Planfeststellungsverfahren.

Kompensation genau zu berechnen. Da Bäume eine lange Regenerationszeit (bis zu 150 Jahren) haben, ist eine genaue Berechnung der Kompensation sehr wichtig. <u>Landschaftsrahmenplan für den Landkreis Cloppenburg</u> In der Beschreibung des Landschaftsschutzgebietes wird im Antrag des NLStBV vom 11.9.2025 auf den Landschaftsrahmenplan des Landkreises Cloppenburg von 1998 und den Entwurf der Neufassung von 2024 Bezug genommen (S. 6) Im Amtsblatt Nr. 21/2025 vom 23.5.2025 wird die Fertigstellung der Fortschreibung des Landschaftsrahmenplans für den Landkreis Cloppenburg öffentlich bekannt gemacht. Insofern basiert die Planung auf veralteten Unterlagen. Vergleichbar ist es mit dem Bezug zum Regionalen Raumordnungsprogramm des Landkreises Cloppenburg. Der Antrag bezieht sich auf das RROP von 2005 (S. 8). Es gibt aber einen aktuellen Entwurf von 2025. <u>Fazit</u> „Die Vorhabenträgerin der Straßenplanung (...) stellt aufgrund der Unvermeidbarkeit der Inanspruchnahme und der Bedeutung des Infrastrukturvorhabens einen anlassbezogenen Antrag auf Löschung einer 2,75 ha großen Teilfläche aus dem Landschaftsschutzgebiet“ (S. 29). Der BUND Regionalverband Oldenburg-Süd hält die Inanspruchnahme der Fläche aus dem Landschaftsschutzgebiet als vermeidbar und sieht die Bedeutung des Infrastrukturvorhabens äußerst kritisch. Zudem gibt es in dem Antrag die vorgetragenen Kritikpunkte, so dass aus Sicht des BUND die Löschung einer Teilfläche aus dem Landschaftsschutzgebiet CLP 93 abzulehnen ist.	Der Hinweis wird teilweise geteilt. Für die naturschutzfachliche Bewertung wurde die aktuelle Fortschreibung des Landschaftsrahmenplanes berücksichtigt. Änderungen der naturschutzfachlichen Bewertung ergeben sich hieraus nicht. Die Ablehnung wird zur Kenntnis genommen. Die fortbestehende Schutzwürdigkeit des Landschaftsschutzgebietes wird von der Unteren Naturschutzbehörde ebenfalls festgestellt. Die naturschutzfachliche Bewertung der Trassenvarianten und deren Abwägung erfolgten im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens. Hieraus ergibt sich keine Änderung der naturschutzfachlichen Bewertung.
BUND für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. Regionalverband Oldenburg-Süd, Rügestr. 9, 49661 Cloppenburg Anlage zur Stellungnahme vom 30.03.2026 Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum vierstreifigen Ausbaus der E 233 - hier Planungsabschnitt 3 - nimmt der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V., anerkannter Naturschutzverband nach BNatSchG, vertreten durch den BUND-Regionalverband Oldenburg-Süd, der die Landkreise Oldenburg, Cloppenburg, Vechta sowie die kreisfreien Städte Oldenburg und Delmenhorst umfasst, hiermit Stellung und bittet um Berücksichtigung im weiteren Verfahren. Da der Planungsabschnitt 4 mit dem Planungsabschnitt 3 verklammert ist, d.h. gemeinsam betrachtet und auch ausgebaut werden sollen, werden in dieser Einwendung auch Aspekte des Planungsabschnittes 3 einbezogen. Der BUND sieht bundesweit den Bau neuer Autobahnen sehr kritisch. Deutschland hat weltweit eines der dichtesten Straßennetze. Somit muss heutzutage der Infrastrukturerhalt an erster Stelle, die Vernetzung der Verkehrsträger und eine	Die Anlage wird zur Kenntnis genommen. Es handelt sich um die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens vorgetragenen Anregungen und Bedenken. Diese werden im Planfeststellungsverfahren E 233 (B 402/B 213/B 72) von der AS Meppen (A 31) bis zur AS Cloppenburg (A 1) von der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Dezernat 41, Göttinger Chaussee 76 A in 30453 Hannover, bearbeitet, soweit sie dort geltend gemacht wurden. Die mit der Änderungsverordnung gelöschte Teilfläche des LSG CLP 93 befindet sich im Planfeststellungsverfahren im Planungsabschnitt 4, von der Kreisgrenze Emsland/Cloppenburg bis östlich von Lönigen, (OU Lönigen).

zielgerechte Infrastrukturplanung im Mittelpunkt stehen. Unnötige Autobahn-Planungen sind daher zu stoppen. Der vierstreifige Ausbau der E 233 soll nach den gleichen Dimensionen wie eine Autobahn (Breite 28 m) gebaut werden. Statt Impulse für zukunftsfähige Mobilität zu setzen, weil im Jahre 2030 auf den Straßen in Deutschland Millionen von Elektroautos fahren werden, digitale Kommunikation zwischen Infrastruktur und Autos Alltag und viele gar kein Auto mehr besitzen werden, will der Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) alle in den vergangenen Jahrzehnten geplanten Autobahnen bauen. Auch die finanziellen Engpässe im Bundeshaushalt führen nicht zu einem Überdenken der bisherigen Planungen. Die Planungen zum Ausbau der E 233 zu einer Autobahn bestehen schon seit Beginn der 2000er Jahre und werden jetzt durch die Auslegungen in Planfeststellungsverfahren für die Planungsabschnitte 3 und 4 konkret. Der BUND Regionalverband Oldenburg-Süd bekräftigt die allgemeine Kritik des BUND Bundesverbandes an Autobahnneubauten. Der Planungsabschnitt 4 ist ein kompletter Neubau und der Planungsabschnitt 3 wird in Teilbereichen als Neubau geplant. „Der Ausbau der E 233 wurde im **Bundesverkehrswegeplan als ein Vorhaben des vordringlichen Bedarfs** ausgewiesen“ (Erläuterungsbericht PA 4, S. 15) Die Ausweisung im BVWP gilt somit für die Planer*innen als Legitimation für den Ausbau. Der BUND Niedersachsen sieht den BVWP kritisch: „Im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) werden die Investitionen in den Erhalt, Aus- und Neubau aller Verkehrsträger für die nächsten 15 Jahre festgelegt. Der aktuelle BVWP 2030 enthält AutobahnGroßprojekte, teure Hochgeschwindigkeits-Prestigeprojekte sowie unzählige Wünsche nach Ortsumfahrungen, aufgelistet nach Prioritäten. Seine Umweltziele – Reduktion von Schadstoffen, Schutz von Natur und Landschaft und Verbesserung der Lebensqualität in Gemeinden – erreicht er damit nicht, auch weil der Verkehr nicht auf Bahn und Schiff verlagert wird. Die Fehlplanung vom Bund trifft Niedersachsen besonders hart, denn der geplante Ausbau von A 20 und A 39 auf rund 266 Kilometern würde mehrere Milliarden verschlingen und weitere Folgekosten nach sich ziehen. Statt in naturzerstörende Straßenneubauprojekte müssten die Mittel in die Beseitigung der größten Engpässe bei den Bahnknoten und den Unterhalt des bestehenden Straßennetzes investiert werden. Der BUND fordert dringend ein Umdenken in der heutigen Verkehrspolitik. Die zukünftigen Planungen müssen sich an folgenden Zielen orientieren:

- Verkehr muss möglichst vermieden werden.
- Der Verkehr muss auf Bahn und Schiffe verlagert werden.
- Der Erhalt von vorhandener Infrastruktur hat Vorrang vor Neubau.“

(<https://www.bund-niedersachsen.de/themen/menschumwelt/mobilitaet/fokusthemen/bundesverkehrswegeplan/>)

Der Bundesverband hält den BVWP sogar für rechtswidrig:
<https://www.bundbawue.de/service/meldungen/detail/news/bund-rechtsgutachten-bundesverkehrswegeplan-istverfassungswidrig/>

- Das Rechtsgutachten im Auftrag des BUND finden Sie unter:

www.bund.net/bvwprechtsgutachten

- Eine Zusammenfassung des Gutachtens finden Sie unter:

www.bund.net/bvwzusammenfassung

Das **Landesbüro Naturschutz Niedersachsen (LabüN)** hat auch im Namen des BUND **umfangreiche Stellungnahmen** zu den Planungsabschnitten 3 und 4 abgegeben, die vollumfänglich auch vom Regionalverband Oldenburg-Süd des BUND mitgetragen werden. Besonders zu nennen sind: Mangelnde Zugänglichkeit der Planungsunterlagen und nicht ausreichende Möglichkeiten von OnlineEinwendungen, Unvollständigkeit der ausgelegten Unterlagen, fehlende Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, unzureichende verkehrswirtschaftliche Untersuchungen und Folgefehler aus diesen Untersuchungen von 2019, 2020 und 2022, unzureichendes Anschlussstellenkonzept, unzureichende Unterlagen zu Rastanlagen, unzureichende Umweltverträglichkeitsstudie 2010, unzureichende schalltechnische und luftschadstofftechnische Unterlagen, unzureichende Kartierberichte, unzureichender landschaftspflegerischer Begleitplan, unzureichendes Vernetzungskonzept, unzureichende Maßnahmenblätter, unzureichender Artenschutzbeitrag, unzureichende FFH-Prüfungen und Chlorideintragsprüfungen, unzureichende Fachbeiträge zur Entwässerungstechnik und zur Wasserrahmenrichtlinie. Durch Fehler und Unzulänglichkeiten in diesen Bereichen sind auch die Erläuterungsberichte zu den PA 3 und 4 nicht akzeptabel. Neben diesen Kritikpunkten möchte der BUND Regionalverband Oldenburg-Süd besonders auf eine Thematik aufmerksam machen: das europäische Vogelschutzgebiet V 66 „Niederungen der Süd- und Mittelradde und der Marka“. „Die Südradde nimmt als Fließgewässer eine besondere Funktion als Element des Biotopverbundes ein. Die Niederung der Südradde entspricht einer Biotopverbundachse länderübergreifender Bedeutung“ (Erläuterungsbericht PA 3, S. 257). Für den PA 3 sind an der Südradde im Maßnahmenkomplex 19 folgende Maßnahmen vorgesehen: Maßnahmen zur Aufwertung von Offenlandflächen an der Südradde: 19.1 ACEF Entwicklung von Extensivgrünland 2,948 ha; 19.2 ACEF Anlage und Entwicklung von Blühstreifen und Sukzessionsflächen 0,333 ha; 19.3 ACEF Anlage von Gehölzbeständen aus Straucharten 0,256 ha. Alle Maßnahmen müssen vor Beginn der Bauarbeiten abgeschlossen sein. Im Erläuterungsbericht zum PA 4 heißt es: „Neben den Wiedervernässungsflächen sind vornehmlich in der Südraddeniederung auf klimarelevanten kohlenstoffreichen Böden, die Neuanlage von Extensivgrünland auf Ackerflächen und Extensivierung von

Intensivgrünlandflächen vorgesehen.“ (S. 231) In der Tabelle 48 werden diese Maßnahmen mit 18,4 ha und 6,5 ha angegeben (S. 232).

In einem Bericht **des Umweltforums Osnabrück vom 21.9.2025** schreibt Achim Walz unter der Überschrift: **„Ja-Nein-Vielleicht-Rumeiern seit Jahrzehnten“** zur Geschichte des Vogelschutzes: „Kaum zu glauben, aber im westlichen Niedersachsen ist es die traurige Wahrheit: Die noch vor 30-40 Jahren dreistelligen Bestandszahlen vom Großen Brachvogel und von der Uferschnepfe sind in den Raddeniederungen in den Landkreisen Cloppenburg und Emsland fast am Nullpunkt angelangt. Deutschlandweit bedeutend und damit auch von europäischer Relevanz für den Naturschutz waren die Niederungen verschiedener Bäche mit ihren weitläufigen, offenen und durch extensiv genutzte Feuchtgrünländer und einer beeindruckenden Ausdehnung von ca. 10.000 ha Größe. Die Rede ist von den Raddeniederungen in den Landkreisen Cloppenburg und Emsland. Nicht nur die beiden Charaktervögel Uferschnepfe und Großer Brachvogel sind inzwischen vom Aussterben bedroht und fast ganz aus den Raddeniederungen verschwunden. Ein riesiger Skandal, denn die Messlatte der EU für das Bundesland Niedersachsen liegt viel höher. Für die beiden langbeinigen Watvogelarten liegt sie im immerhin 4.373 ha großen EU-Vogelschutzgebiet 66 "Niederungen von Mittel- und Südradde und Marka" bei 95 Paaren für die Uferschnepfe und 100 Paaren beim Großen Brachvogel. Doch wie konnte es trotz jahrzehntelanger Anstrengungen verschiedenster Initiativen in diesen großräumigen Niederungen derart bergab mit den Naturwerten gehen? Und wie kann es endlich wieder bergauf gehen? Und v.a. wie können die Naturwerte stabilisiert werden?

In den 80er und 90er Jahren des vergangenen Jahrhunderts konnten die Bestände zumindest in der Südraddeniederung durch einen enormen ehrenamtlichen Einsatz vom Arbeitskreis Feuchtwiesenschutz Westniedersachsen e.V. wenigstens teilweise stabilisiert werden. Durch das Einwerben von Spenden und öffentlichen Naturschutzmitteln wurden z.B. in der Niederung der Südradde Anfang der 90er Jahre 31 Blänken angelegt. Die Landkreise Cloppenburg und Emsland wurden in einer eindrucksvollen Naturschutzaktion beim Ankauf von mehr als 200 ha Feuchtgrünländern mit anschließender extensiver naturverträglicher Nutzung unterstützt. Seit dem Jahr 2000 wurde auch ehrenamtlich der Gelege- und Jungvogelschutz z.B. bei Wiesenweihe, Uferschnepfe, Großer Brachvogel und Kiebitz intensiviert. Die entstandenen Kontakte und die Zusammenarbeit mit den kooperierenden Akteuren aus der Landwirtschaft waren intensiv und durchaus auch im Rahmen der ehrenamtlichen Möglichkeiten erfolgreich.“ Des Weiteren wird moniert: **„Fehlende Umsetzung des Schutzes“**

„Der eigentliche Skandal in den Raddniederungen blieb jedoch weiterhin das Versagen der verantwortlichen Politik und Behörden.

Durch die immer noch fehlende Ausweisung der Raddeniederungen als Naturschutzgebiet war und ist ein großflächiger Schutz der Naturwerte bei gleichzeitigen finanziellen Anreizen für die betroffene Landwirtschaft einfach nicht realisierbar. So blieb es insgesamt bei Lippenbekenntnissen und einem Flickenteppich von Einzelmaßnahmen. Diese konnten natürlich nicht einen großflächigen Schutz ersetzen und somit den Erhalt der Arten nicht gewährleisten. Die Planungssicherheit der betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe war so nicht gegeben und so verwundert es nicht, dass auf vielen Niedermoorböden in den Niederungen schon seit Jahrzehnten konsequent Maisanbau und intensive Grünlandnutzung betrieben wird. Für den Artenschutz - hier das Beispiel die Indikatorarten Großer Brachvogel und Uferschnepfe, für den Naturschutz insgesamt und natürlich auch für den Klimaschutz ist diese Entwicklung natürlich ein riesiges Desaster.

Entscheidende Ansätze zu einer nachhaltigen Verbesserung sind bisher gescheitert. Zu nennen sind hier z.B. das Instrument der Flurneuordnung für die Zusammenlegung öffentlicher Flächen für den Naturschutz, um eine großflächige Wiedervernässung zu ermöglichen, wie sie z.B. in der Dümmerniederung erfolgreich durchgeführt wird. Das aktuelle Angebot an Flächen dafür ist immens. Zwar wurde am 06.05.2022 ein Beschleunigtes Zusammenlegungsverfahren Raddetäler angeordnet. Jedoch bezieht es sich weder auf 10.000 ha noch 4.373 ha, sondern nur auf 179 ha! Ein nächster Tropfen auf den heißen Stein Zudem ist auch von Beschleunigung hier bisher keine Spur.

Ein positives Beispiel ist die Gründung einer Ökologischen Station Raddetäler. Die Realisierung und Ausgestaltung des Gelege- und Jungvogelschutzes als ein Schwerpunkt dieser 2023 gegründeten Einrichtung mit Sitz in Vrees ganz nahe der Marka ist sicherlich sehr positiv zu bewerten. Die Anzahl der professionellen Kräfte gilt es jedoch drastisch weiter auszubauen, zu unterstützen und zu stärken. Sonst ist das auch hier nur der nächste Tropfen auf den heißen Stein.“ ([Ruinierte Raddeniederung - Umweltforum Osnabrücker Land e.V.](#))

Auf der zweiten Sitzung des **Beirates des Zweckverbandes „Ökologische Station Raddetäler“** am 5.9.2024 fragte der Vertreter der Landwirtschaft nach dem Vertragsverletzungsverfahren der EU zum V 66 und merkte an: „dass er und andere Landwirte sich wünschten, dass die Bescheidkarte der erweiterten Kulisse der ÖSR große Sorgen verursachen würde auf Erweiterungen des Schutzgebiets. Des Weiteren merkte er an, dass er den Bau des neuen Stationsgebäudes kritisch sehe, vor allem ohne eine gesicherte Weiterfinanzierung der ÖSR.

Herr Meyer (Geschäftsführer des Zweckverbandes) antwortet, dass die erweiterte Kulisse der Arbeitsbereich laut Förderbescheid der ÖSR sei. Dort erfolge vor allem Kartierung. Es gebe keine Intention, das Schutzgebiet zu erweitern.

Er führte weiter aus, dass die Zielsetzung beider Landkreise die Vor-Ort-Betreuung von Schutzgebieten mit Öffentlichkeitsarbeit sei und daher das neue Stationsgebäude eingerichtet werde. Das Baugebäude sei für Wiesenvögel nicht geeignet und der Bau sei rechtskonform gemäß der Schutzgebietsverordnung. Herr K. merkte an, dass die ÖSR und die Naturschutzbehörden für einige Landwirte aufgrund der Historie der Schutzgebietsausweisung ein rotes Tuch seien. Herr Meyer ergänzte, dass der Landkreis Cloppenburg nicht mehr als eine mündliche Zusage geben könne, dass es keine Intention gebe, das Schutzgebiet zu erweitern.“ (Protokoll der Beiratssitzung) Die Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen können nur wirken, wenn das Schutzgebiet erweitert wird, zumindest um die in den Planungsunterlagen angegebenen Hektarflächen. Der BUND Regionalverband Oldenburg-Süd bezweifelt, ob die notwendigen Änderungen in der Radniederung auch umgesetzt werden.	
VCE Verkehrswende Cloppenburg-Emsland e.V., Stellungnahme vom 31.03.2026 Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens gemäß § 14 Abs. 1 NNatSchG - Entwurf einer Änderungsverordnung für das LSG CLP 93 nimmt der Verein Verkehrswende Cloppenburg/Emsland, deren Mitglieder aus den Landkreisen Cloppenburg und Emsland kommen, hiermit Stellung und bittet um Berücksichtigung im weiteren Verfahren. Der Verein wird vertreten durch die Vorsitzende Dr. Irmtraud Kannen und den Vorsitzenden Hermann Küpers. In der Satzung des Vereins werden der Zweck und die Ziele in § 2 wie folgt beschrieben: 1. Zweck des Vereins ist die Förderung des Naturschutzes und der Landschaftspflege im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes und der Naturschutzgesetze der Länder, des Umweltschutzes und eines menschen- und umweltverträglichen Verkehrswesens. 2. Umgesetzt werden soll dieser Zweck insbesondere durch Maßnahmen, die den Erhalt der Landschaftsstruktur fördern, die Erhaltung und Verbesserung der Lebensqualität anstreben, die Zersiedelung der Landschaft verhindern sowie Verkehrswesen, Landwirtschaft, Tourismus, Naherholung und Naturpflege miteinander in Einklang halten. Der Verein setzt sich für die sparsame Verwendung von Energie, Raum und Rohstoffen, eine Verminderung der Umweltbelastungen durch Lärm, Erschütterungen, Schmutz und Schadstoffe und den Schutz der Menschen, Natur und Landschaft vor schädlichen Verkehrsauswirkungen ein.	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die Darstellung der Vereinsziele begründet keine eigenständigen naturschutzfachlichen Einwendungen gegen die vorliegende Änderungsverordnung.

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

- Der vierstreifige Ausbau der Bundesstraße ist klima- und verkehrspolitisch eine völlig falsche Entscheidung. Durch den Ausbau der Straße wird das Verkehrsaufkommen erhöht. Erforderlich ist stattdessen die Stärkung des Schienenverkehrs und des Öffentlichen Personennahverkehrs, um Klima und Umwelt zu schonen.
- Durch den Ausbau der Bundesstraße und die nachfolgenden erforderlichen Unternehmensflurbereinigungsverfahren kommt es zu erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft.
- Außerdem geht durch das Planungsvorhaben und die nachfolgenden Flurbereinigungsverfahren eine große Zahl an landwirtschaftlichen Flächen verloren. Zudem sind die Nachfrage nach Flächen und der damit verbundene Preis für Kauf und Pacht bereits jetzt sehr hoch. Das Vorhaben stellt daher eine erhebliche Belastung der Landwirte dar, insbesondere die schwierigere Erreichbarkeit der beackerten Flächen durch den Wegfall der 125 Zu- und Abfahrten der E 233 und der Veränderung im nachgelagerten Wegenetz.
- Durch das Vorhaben gehen wichtige Flächen für die Naherholung der Anwohner verloren oder werden verlärm und mit Schadstoffen belastet.
- Tourismus ist im Landkreis Cloppenburg und Emsland ein Wirtschaftszweig, der erklärtermaßen weiter ausgebaut werden soll. Durch die Überbauung naturnaher Flächen und der Verlärmung und Verschmutzung weiter angrenzender Bereiche und den Verlust der Radwege entlang der Straße wird der Raum jedoch weiter an Attraktivität für Touristen verlieren
- Die derzeit kalkulierten Kosten für den Ausbau von über einer Milliarde Euro werden bei Beginn des Ausbaus wohl weit darüber liegen. Trotz der Lockerung der Schuldenbremse und eines milliardenschweren Infrastrukturpakets ist die Finanzierung von Fernstraßenneubauten bei weitem nicht gesichert. Im Sinne der Generationengerechtigkeit ist die Finanzierung dieses Projektes nicht mehr zu verantworten.

Dem Erhalt der noch bestehenden Landschaftsschutzgebiete im Landkreis Cloppenburg sollte aus Gründen des Natur- und Landschaftsschutzes höchste Priorität eingeräumt werden. So hat die Ausräumung der Landschaft im Landkreis Cloppenburg ein bedrohliches Maß angenommen, was nicht zuletzt das touristische Potenzial des Landkreises gefährdet. Dem Antrag der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr aus Lingen zur Löschung einer Teilfläche aus dem Landschaftsschutzgebiet LSG-CLP 93 kann der Verein Verkehrswende Cloppenburg-Emsland (VCE) nicht zustimmen, denn die

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen

Die Ausführungen betreffen im Wesentlichen die grundsätzliche verkehrs- und klimapolitische Bewertung des Straßenbauvorhabens. Diese Aspekte sind nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens zur Teilaufhebung des Landschaftsschutzgebietes.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die naturschutzfachliche Bewertung der Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf Natur und Landschaft erfolgt im Planfeststellungsverfahren.

Die Ausführungen betreffen überwiegend die Auswirkungen des Straßenbauvorhabens und der Flurbereinigungsverfahren sowie damit verbundene agrarstrukturelle Belange. Diese sind nicht Gegenstand des vorliegenden Änderungsverfahrens.

Der Hinweis wird im Grundsatz geteilt. Die Bedeutung des Landschaftsschutzgebietes für die naturgebundene Erholung wurde von der Unteren Naturschutzbehörde als Bestandteil der fortbestehenden Schutzwürdigkeit des Gebietes berücksichtigt.

Hinweise zum Tourismus werden zur Kenntnis genommen. Allgemeine Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf den Tourismus sind nicht Gegenstand des vorliegenden Änderungsverfahrens.

Die Ausführungen betreffen die Finanzierung und Wirtschaftlichkeit des Straßenbauvorhabens und sind nicht Gegenstand der naturschutzfachlichen Bewertung der Unteren Naturschutzbehörde.

Der Hinweis wird im Grundsatz geteilt. Die Untere Naturschutzbehörde kommt ebenfalls zu dem Ergebnis, dass das Landschaftsschutzgebiet CLP 93 weiterhin die Voraussetzungen des § 26 BNatSchG erfüllt und seine Schutzwürdigkeit fortbesteht. Im Übrigen wird auf die nachfolgenden Abwägungen zu den inhaltlich gleichlautenden Einwendungen des BUND verwiesen.

Vermeidungs-, Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen sind aus der Sicht des VCE nicht ausreichend. Da dieser Antrag im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum vierstreifigen Ausbau der E 233, Planungsabschnitt 4 gestellt wird, weist der VCE auf seine Stellungnahme im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens hin (**Anlage**), und unterstreicht, dass sich diese Einwendungen inhaltlich auch auf den Antrag auf Löschung des LSG-CLP 93 beziehen. Im Folgenden wird die Ablehnung wie folgt im Einzelnen begründet:

Falsche Priorität

Für den vierstreifigen Ausbau der E 233 überplant die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr ca. 2,75 ha im nördlichen Teil des insgesamt ca. 8 ha großen Landschaftsschutzgebietes 93 „Waldgebiet mit vorgeschichtlichen Funden rechts der Straße Löningen – Elbergen“. Anstatt die Straßenverkehrsinfrastruktur an dem Naturschutzrecht auszurichten, soll also das Naturschutzrecht an die Straßenverkehrsinfrastruktur angepasst werden. Die Teilaufhebung des Landschaftsschutzgebietes ist indes nicht zweckmäßig. Eine (teilweise) Aufhebung eines Schutzgebietes zu dem ausschließlichen Zweck, die Umsetzung eines Infrastrukturprojekts zu erleichtern, kann nur ausnahmsweise in Betracht kommen. Der Maßstab muss dabei umso strenger sein, je gravierender das Infrastrukturprojekt den Zielen des § 1 Abs. 1 BNatSchG widerspricht. Bei dem geplanten vierstreifigen Ausbau der E 233 handelt es sich nach A 20 und A 39 um das drittgrößte niedersächsische Straßenbauprojekt im Bundesverkehrswegeplan. Der Ausbau gehört zu den Projekten, deren Streichung aus dem vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans das Umweltbundesamt empfohlen hat, denn alle zur Streichung vorgeschlagenen Projekte beanspruchen viel Fläche, verursachen massive Nachteile für den Naturschutz sowie hohe Lärm-, Luftschadstoff- und Klimagasemissionen.

Beeinträchtigung von Pflanzen und Tieren

Der Antrag der NLStBV (S. 17) räumt selbst ein, dass das Landschaftsschutzgebiet „eine besondere Bedeutung“ für Fledermäuse und mindestens „eine mittlere Bedeutung für Brutvögel“ aufweist (vgl. auch die dem Antrag beigefügte Stellungnahme: „hochwertige Fledermausbestände“). Unter anderem ist eine Besiedlung durch Grünspecht und Star im betroffenen nördlichen Teil des Landschaftsschutzgebietes festgestellt worden. In einem Umfang von 0,94 Hektar ist der FFH-Lebensraumtyp 9190 – Eichenmischwald – von der Teillöschung betroffen (S. 16, 22). Beeinträchtigungen für 1,4 ha nährstoffempfindlicher Waldbiotope werden durch betriebsbedingte Stickstoffeinträge erwartet (S. 22). Und obwohl nicht ausgeschlossen werden kann, dass die nördlich der geplanten Trasse nachgewiesenen Bechsteinfledermäuse im Bereich des LSG jagen, ist die geplante Fledermausbrücke zu klein dimensioniert, um den Bechsteinfledermäusen als Querungshilfe zu dienen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Ausführungen betreffen im Wesentlichen die politische und verkehrsplanerische Bewertung des Straßenbauvorhabens sowie dessen Priorisierung im Bundesverkehrswegeplan. Diese Aspekte sind nicht Gegenstand der naturschutzfachlichen Bewertung der Unteren Naturschutzbehörde im vorliegenden Verfahren zur Teilaufhebung des Landschaftsschutzgebietes. Die naturschutzfachliche Bewertung der Trassenvarianten und deren Abwägung erfolgten im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens

Der Hinweis wird im Grundsatz geteilt. Die hohe naturschutzfachliche Bedeutung der betroffenen Waldlebensräume sowie ihre Funktion für Brutvögel, Fledermäuse und FFH-Lebensraumtypen wurde von der Unteren Naturschutzbehörde ebenfalls festgestellt und in der naturschutzfachlichen Stellungnahme entsprechend bewertet. Hinsichtlich der vorgesehenen Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen wird auf das Planfeststellungsverfahren verwiesen.

Veraltete Daten

Weiterhin bezieht sich die NLStBV in seinem Antrag (S. 10) auf Verkehrsuntersuchungen, die auch dem Planfeststellungsverfahren zum geplanten E 233-Ausbau zugrunde liegen. Diese dem Jahr 2010 und 2019 entstammenden Untersuchungen sind hoffnungslos veraltet. Der auch in der Antragsbegründung angegebene Prognosehorizont 2030 ist keineswegs geeignet, das Vorhaben zu rechtfertigen, weil ausgeschlossen ist, dass eine Fertigstellung des Ausbaus bis zu diesem Zeitpunkt erfolgen kann.

Legitimation

In der Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz des Bundes wird der vierstreifige Ausbau der E 233 unter der Nummer 776 als vordringlicher Bedarf ausgewiesen. „Das Straßenbauvorhaben ist damit durch gesetzliche Vorgabe legitimiert“ (S.10). Diese Legitimation fußt auf den aktuell gültigen Bundesverkehrswegeplan 2030 als Teil des Fernstraßenausbaugesetzes. Der VCE sieht bundesweit den Bau neuer Autobahnen sehr kritisch. Deutschland hat weltweit eines der dichtesten Straßennetze. Somit muss heutzutage der Infrastrukturerhalt an erster Stelle, die Vernetzung der Verkehrsträger und eine zielgerechte Infrastrukturplanung im Mittelpunkt stehen. Unnötige Autobahn-Planungen sind daher zu stoppen. Der vierstreifige Ausbau der E 233 soll nach den gleichen Dimensionen wie eine Autobahn (Breite 28 m) gebaut werden. Statt Impulse für zukunftsfähige Mobilität zu setzen, weil im Jahre 2030 auf den Straßen in Deutschland Millionen von Elektroautos fahren werden, digitale Kommunikation zwischen Infrastruktur und Autos Alltag und viele gar kein Auto mehr besitzen werden, sollen nach dem Willen der Regierungskoalition alle baureifen Projekte des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) gebaut werden. Auch die finanziellen Engpässe im Bundeshaushalt führen nicht zu einem Überdenken der bisherigen Planungen. Die Planungen zum Ausbau der E 233 zu einer Autobahn bestehen schon seit Beginn der 2000er Jahre und werden jetzt durch die Auslegungen in Planfeststellungsverfahren für die Planungsabschnitte 3 und 4 konkret. Der Planungsabschnitt 4 ist ein kompletter Neubau und der Planungsabschnitt 3 wird in Teilbereichen als Neubau geplant. Die Fehlplanung vom Bund trifft Niedersachsen besonders hart, denn der geplante Ausbau von A 20 und A 39 auf rund 266 Kilometern würde mehrere Milliarden verschlingen und weitere Folgekosten nach sich ziehen. Statt in naturzerstörende Straßenneubauprojekte müssten die Mittel in die Beseitigung der größten Engpässe bei den Bahnknoten und den Unterhalt des bestehenden Straßennetzes mit seinen teilweise sehr maroden Brücken investiert werden. Der VCE fordert dringend ein Umdenken in der heutigen Verkehrspolitik.

Geschwindigkeitsbeschränkungen

Besonders problematisch ist, dass nähräumige Varianten ohne Inanspruchnahme des Landschaftsschutzgebietes offenbar gar nicht erst geprüft wurden (S. 13 f.). Wir

Der Einwand wird zur Kenntnis genommen. Die angesprochenen Verkehrsuntersuchungen sowie die Beurteilung des Verkehrsbedarfs sind Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und nicht des vorliegenden Verfahrens zur Teilaufhebung des Landschaftsschutzgebietes.

Betrifft die bundesverkehrsrechtliche Grundlage des Straßenbauvorhabens und ist nicht Gegenstand des Änderungsverfahrens.

nehmen an, der Grund hierfür liegt in den angestrebten möglichst großen Kurvenradien, um auf Kosten des Landschaftsschutzgebietes hohe Geschwindigkeiten auf einer vierstreifigen E 233 zu ermöglichen und Geschwindigkeitsbeschränkungen zu vermeiden. Eine Variante mit Geschwindigkeitsbeschränkungen wird dem Schutz von Natur und Landschaft gerechter. <u>Kosten</u> Es ist unwahrscheinlich, dass für den vierstreifigen Ausbau der E 233 ausreichende Haushaltsmittel zur Verfügung stehen werden. Dies legt die NLStBV jedenfalls nicht dar. Soweit die Teillösung „für den Fall des rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses, der zur Ausführung (Straßenbautätigkeit E 233) in der geschützten Fläche führt“, beantragt wird (S. 4), ist dieser Zeitpunkt im Übrigen zu unbestimmt. <u>Sprache</u> „An die gesetzliche Vorgabe (Fernstraßenausbaugesetz) ist der Planungsträger in der Regel gebunden“ (S. 10). Wenn die Bindung an die gesetzliche Vorgabe nicht immer zwingend ist, wie sehen dann die Ausnahmen aus? Dazu fehlen Aussagen im Antrag der NLStBV. „Die geplante Trasse verläuft hier im Einschnitt und wird von neu zu bepflanzenden Wällen gesäumt, so dass der Funktionsverlust minimiert wird“ (S. 24). „Die Einschnittslage in diesem Abschnitt und die vorgesehenen bepflanzten Lärmschutzwälle minimieren verkehrsbedingte Beeinträchtigungen der verbleibenden wohnortnahen Waldflächen“ (S.24). Eine Minimierung ist nur eine Verringerung. Es bleibt immer noch ein Teil, der zerstört wird. „Gefährdete oder streng geschützte Pflanzenarten wurden nicht nachgewiesen“ (S.15). „Das erfasste Artenspektrum umfasst die typischen Gehölzbewohner. Im Erfassungsjahr 2016 wurden keine gefährdeten oder streng geschützten Arten innerhalb des LSGs ermittelt“ (S. 17) Auch wenn es keine streng geschützten Arten gab, was ist mit den geschützten Arten? „Neben der direkten Flächeninanspruchnahme kann ein Eintrag von Stickstoff durch den Straßenverkehr in nährstoffsensible Biotope (Eichenmischwald, Wallhecke) nicht vollständig ausgeschlossen werden“ (S. 28) Als Vertreter der Interessen der Anwohner an der Trasse E 233 fordert der VCE den vollständigen Ausschluss von Stickstoffeinträgen, ansonsten wird die Qualität des Grundwassers gefährdet. <u>Bäume</u> Bäume spielen als Habitat für Vögel und Fledermäuse und für den Klimaschutz eine große Rolle. „Für den Verlust potentieller Baumquartiere werden Habitatbäume in den Burlagsbergen dauerhaft gesichert“ (S. 23). Es fehlen Angaben über die Anzahl und Größe der Bäume. „Unmittelbar vor den Fällarbeiten werden	Die Prüfung von Trassenvarianten und Möglichkeiten der Eingriffsvermeidung erfolgt im Planfeststellungsverfahren. Betrifft Finanzierung und Realisierbarkeit des Straßenbauvorhabens und ist nicht Gegenstand der naturschutzfachlichen Bewertung. Die Empfehlung der Unteren Naturschutzbehörde, die Wirksamkeit der Änderungsverordnung an die Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses zu koppeln, trägt dem genannten Aspekt Rechnung. Keine naturschutzfachlichen Einwände. Die Auswirkungen von Stickstoffeinträgen wurden im Planfeststellungsverfahren untersucht und sind Bestandteil der dortigen Eingriffsbewertung. Die Bedeutung alter Waldbestände und Habitatbäume wird geteilt und wurde in der naturschutzfachlichen Stellungnahme ausdrücklich hervorgehoben. Die konkrete Bilanzierung der zu entnehmenden Bäume und der Kompensationsmaßnahmen erfolgt im Planfeststellungsverfahren.
--	--

vorsorglich alle Quartierbäume auf Fledermausbesatz geprüft“ (S.21) Es werden also Bäume gefällt, ohne die Anzahl der gefällten Bäume zu nennen und deren Kompensation genau zu berechnen. Da Bäume eine lange Regenerationszeit (bis zu 150 Jahren) haben, ist eine genaue Berechnung der Kompensation sehr wichtig. <u>Landschaftsrahmenplan für den Landkreis Cloppenburg</u> In der Beschreibung des Landschaftsschutzgebietes wird im Antrag des NLStBV vom 11.9.2025 auf den Landschaftsrahmenplan des Landkreises Cloppenburg von 1998 und den Entwurf der Neufassung von 2024 Bezug genommen (S. 6) Im Amtsblatt Nr. 21/2025 vom 23.5.2025 wird die Fertigstellung der Fortschreibung des Landschaftsrahmenplans für den Landkreis Cloppenburg öffentlich bekannt gemacht. Insofern basiert die Planung auf veralteten Unterlagen. Vergleichbar ist es mit dem Bezug zum Regionalen Raumordnungsprogramm des Landkreises Cloppenburg. Der Antrag bezieht sich auf das RROP von 2005 (S. 8). Es gibt aber einen aktuellen Entwurf von 2025. <u>Fazit</u> „Die Vorhabenträgerin der Straßenplanung (...) stellt aufgrund der Unvermeidbarkeit der Inanspruchnahme und der Bedeutung des Infrastrukturvorhabens einen anlassbezogenen Antrag auf Löschung einer 2,75 ha großen Teilfläche aus dem Landschaftsschutzgebiet“ (S. 29). Der Verein Verkehrswende Cloppenburg-Emsland hält die Inanspruchnahme der Fläche aus dem Landschaftsschutzgebiet als vermeidbar und sieht die Bedeutung des Infrastrukturvorhabens äußerst kritisch. Zudem gibt es in dem Antrag die oben vorgetragenen Kritikpunkte, so dass aus Sicht des VCE die Löschung einer Teilfläche aus dem Landschaftsschutzgebiet CLP 93 abzulehnen ist.	Der Hinweis wird teilweise geteilt. Für die naturschutzfachliche Bewertung wurde die aktuelle Fortschreibung des Landschaftsrahmenplanes berücksichtigt. Änderungen der naturschutzfachlichen Bewertung ergeben sich hieraus nicht. Die Ablehnung wird zur Kenntnis genommen. Die fortbestehende Schutzwürdigkeit des Landschaftsschutzgebietes wird von der Unteren Naturschutzbehörde ebenfalls festgestellt. Die naturschutzfachliche Bewertung der Trassenvarianten und deren Abwägung erfolgten im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens. Hieraus ergibt sich keine Änderung der naturschutzfachlichen Bewertung.
VCE Verkehrswende Cloppenburg-Emsland e.V., Anlage zur Stellungnahme vom 31.03.2026 In dem Planfeststellungsverfahren zum vierstreifigen Ausbau der E233, Planungsabschnitte 4 gibt der Verein Verkehrswende Cloppenburg-Emsland folgende Stellungnahme ab, in der die Einwendungen zu den Planunterlagen dargelegt werden. Da der Planungsabschnitt 4 mit dem Planungsabschnitt 3 verklammert ist, d.h. gemeinsam betrachtet und auch ausgebaut werden sollen, werden in dieser Einwendung auch Aspekte des Planungsabschnittes 3 einbezogen. Der Verein wird vertreten durch die Vorsitzende Dr. Irmtraud Kannen und den Vorsitzenden Hermann Küpers.	Die Anlage wird zur Kenntnis genommen. Es handelt sich um die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens vorgetragenen Anregungen und Bedenken. Diese werden im Planfeststellungsverfahren E 233 (B 402/B 213/B 72) von der AS Meppen (A 31) bis zur AS Cloppenburg (A 1) von der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Dezernat 41, Göttinger Chaussee 76 A in 30453 Hannover, bearbeitet, soweit sie dort geltend gemacht wurden.

In der Satzung des Vereins werden der Zweck und die Ziele in § 2 wie folgt beschrieben: 1. Zweck des Vereins ist die Förderung des Naturschutzes und der Landschaftspflege im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes und der Naturschutzgesetze der Länder, des Umweltschutzes und eines menschen- und umweltverträglichen Verkehrswesens. 2. Umgesetzt werden soll dieser Zweck insbesondere durch Maßnahmen, die den Erhalt der Landschaftsstruktur fördern, die Erhaltung und Verbesserung der Lebensqualität anstreben, die Zersiedelung der Landschaft verhindern sowie Verkehrswesen, Landwirtschaft, Tourismus, Naherholung und Naturpflege miteinander in Einklang halten. Der Verein setzt sich für die sparsame Verwendung von Energie, Raum und Rohstoffen, eine Verminderung der Umweltbelastungen durch Lärm, Erschütterungen, Schmutz und Schadstoffe und den Schutz der Menschen, Natur und Landschaft vor schädlichen Verkehrsauswirkungen ein. Das Erreichen dieser Ziele wird durch den vierstreifigen Ausbau der E 233 erheblich erschwert. Daher setzt sich der Verein dafür ein, diesen Ausbau zu verhindern. Die Gründe für eine grundsätzliche Ablehnung des vierstreifigen Ausbaus lassen sich wie folgt zusammenfassen: ○ Der vierstreifige Ausbau der Bundesstraße ist klima- und verkehrspolitisch eine völlig falsche Entscheidung. Durch den Ausbau der Straße wird das Verkehrsaufkommen erhöht. Erforderlich ist stattdessen die Stärkung des Schienenverkehrs und des Öffentlichen Personennahverkehrs, um Klima und Umwelt zu schonen. ○ Durch den Ausbau der Bundesstraße und die nachfolgenden erforderlichen Unternehmensflurbereinigungsverfahren kommt es zu erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft. ○ Außerdem geht durch das Planungsvorhaben und die nachfolgenden Flurbereinigungsverfahren eine große Zahl an landwirtschaftlichen Flächen verloren. Zudem sind die Nachfrage nach Flächen und der damit verbundene Preis für Kauf und Pacht bereits jetzt sehr hoch. Das Vorhaben stellt daher eine erhebliche Belastung der Landwirte dar, insbesondere die schwierigere Erreichbarkeit der beackerten Flächen durch den Wegfall der 125 Zu- und Abfahrten der E 233 und der Veränderung im nachgelagerten Wegenetz. ○ Durch das Vorhaben gehen wichtige Flächen für die Naherholung der Anwohner verloren oder werden verlärm und mit Schadstoffen belastet. ○ Tourismus ist im Landkreis Cloppenburg und Emsland ein Wirtschaftszweig, der erklärtermaßen weiter ausgebaut werden soll. Durch die Überbauung naturnaher Flächen und der Verlärmung und Verschmutzung weiter	Die mit der Änderungsverordnung gelöschte Teilfläche des LSG CLP 93 befindet sich im Planfeststellungsverfahren im Planungsabschnitt 4, von der Kreisgrenze Emsland/Cloppenburg bis östlich von Lönningen, (OU Lönningen).
---	---

- angrenzender Bereiche und den Verlust der Radwege entlang der Straße wird der Raum jedoch weiter an Attraktivität für Touristen verlieren
- Die derzeitig kalkulierten Kosten für den Ausbau von über einer Milliarde Euro werden bei Beginn des Ausbaus wohl weit darüber liegen. Trotz der Lockerung der Schuldenbremse und eines milliardenschweren Infrastrukturpakets ist die Finanzierung von Fernstraßenneubauten bei weitem nicht gesichert. Im Sinne der Generationengerechtigkeit ist die Finanzierung dieses Projektes nicht mehr zu verantworten.

Der Verein Verkehrswende Cloppenburg-Emsland arbeitet sehr eng mit der **Bürgerinitiative Exit 233** zusammen. Die Mitglieder der Bürgerinitiative kommen überwiegend aus dem Landkreis Emsland und die Mitglieder des Vereins VCE überwiegend aus dem Landkreis Cloppenburg. Die Einwendungen der Bürgerinitiative in diesem Planfeststellungsverfahren zu den Planungsabschnitten 3 und 4 für den vierstreifigen Ausbau der E 233 (Einwender Otto Quaing und Karsten Osmers) werden vollumfänglich von den Mitgliedern des Vereins Verkehrswende Cloppenburg-Emsland geteilt und unterstützt. Daher schließt sich der Verein VCE diesen Einwendungen an.

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

Darüber hinaus nehmen wir zu folgenden Punkten Stellung:

Einwendung 1: Akzeptanz des vierstreifigen Ausbaus

„Das übergreifende Planungskonzept steht nicht in Frage. Einzelnen Planbetroffenheiten in den Folgeabschnitten kann durch geeignete Planungsvarianten oder Ausgleichsmaßnahmen sowohl in den öffentlichen als auch in den privaten Belangen begegnet werden.“ (Erläuterungsbericht 3, S. 40)

Diese Aussagen erwecken den Eindruck, dass es keine Infragestellung der Planungen gäbe und Betroffene durch kluge Trassenvarianten und Ausgleichsmaßnahmen befriedigt werden könnten. Das erweckt den Anschein, der Ausbau hinterlasse keine Probleme. Dem ist bei weitem nicht so. Sowohl der VCE als auch eine Initiative in Augustenfeld kritisieren schon lange den vierstreifigen Ausbau und die negativen Auswirkungen auf die Menschen und die Natur. So trafen sich z.B. nach einer Fahrradsternfahrt 2023 beide Initiativen auf einem Hof in Augustenfeld.

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

Einwendung 2: Beschönigende Sprache

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

- „Beeinträchtigungen und Verluste von mittel- und hochwertigen Biotopen sowie gesetzlichgeschützten Biotopen und Landschaftsbestandteilen können nicht **vollständig** vermieden werden. Die nach Vermeidung verbleibenden erheblichen Eingriffe in den Naturhaushalt werden mit den geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen **weitgehend** funktional gleichartig und insgesamt gleichwertig im Sinne des § 15 Abs. 2 BNatSchG kompensiert“. (Erläuterungsbericht PA 3, S. 20) Unausgesprochen heißt das, dass Beeinträchtigungen bleiben und Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nicht voll befriedigen können.
- „Mit dem Maßnahmenkonzept wurden umfangreiche Vermeidungsmaßnahmen konzipiert, die spezielle Querungsbauwerke, technische Leit- und Sperreinrichtungen, Anpflanzungen und Optimierungsmaßnahmen in bestehenden (Teil-)Lebensräumen umfassen. Die Umsetzung der Maßnahmen vermeidet **erhebliche** Beeinträchtigungen und **relevante** Umweltauswirkungen für alle nachgewiesenen Fledermausarten bzw. deren maßgebliche Funktionselemente.“ (Erläuterungsbericht PA 3, S. 21) Es bleiben also Beeinträchtigungen und Umweltauswirkungen.
- „Betriebsbedingte Beeinträchtigungen der Gewässerqualität durch Einleitung von verunreinigtem Straßenabwasser werden durch das Entwässerungskonzept mit Versickerung über Bodenpassagen (Böschungen

und drainierte Versickerungsmulden) und die Behandlung in leistungsfähigen Retentionsbodenfilteranlagen weitestgehend vermieden.“ (Erläuterungsbericht PA 3, S. 25) Die Beeinträchtigungen können also nicht vollständig vermieden werden. Es bleibt immer noch ein Rest von Beeinträchtigungen. • „Weiterhin sind in den straßentechnischen Entwurf die weiter konkretisierten straßenbautechnischen Vermeidungsmaßnahmen in Form von für die Fauna ausreichend dimensionierten Querungsbauwerken, spezielle Faunabrücken und Faunaunterführungen, Sperr- und Leiteinrichtungen, Kleintierdurchlässen, Schutzwänden und Schutzzäunen integriert worden. Sie tragen dazu bei, dass mögliche Beeinträchtigungen dauerhaft ganz oder teilweise vermieden werden. (...)Mit den vorgesehenen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen wird der Eingriff soweit wie möglich vermieden.“ (Erläuterungsbericht PA 3, S. 34). Immer wieder wird der Erfolg der Maßnahmen sprachlich eingeschränkt. • „Die Verträglichkeitsprüfung für das FFH-Gebiet „Untere Haseniederung“ (DE 3210-302) kommt insgesamt zu dem Ergebnis, dass erhebliche Beeinträchtigungen des Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen ausgeschlossen werden können.“ (Erläuterungsbericht PA 3, S. 36) „Insgesamt verbleiben nach Beendigung des Eingriffes keine erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes (vgl. Unterlage 9.5).“ (Erläuterungsbericht PA 4, S.262) Geringfügigere oder kurzfristige Beeinträchtigungen wird es also geben. „Auch nach den Ergebnissen der konkreten Verkehrsuntersuchungen ist der vierstreifige Ausbau der E 233 im PA 3 vernünftigerweise geboten.“ (Erläuterungsbericht PA 3, S. 53) „Auch nach den Ergebnissen der methodisch einwandfreien Verkehrsuntersuchungen ist der 4-streifige Neubau des Planungsabschnitts 4 vernünftigerweise geboten.“ (Erläuterungsbericht PA 4, S. 45) Was vernünftig ist oder nicht, ist sehr individuell einzuschätzen und weder eine wissenschaftliche noch eine sachliche Kategorie. Der Begriff suggeriert, dass es keine Alternativen gäbe. • „Für die betroffenen Objekte besteht der Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen dem Grunde nach.“ (Erläuterungsbericht PA 3, S.266). Die Formulierung ist genauso ungenau wie „eigentlich“. Besteht nun der Anspruch oder nicht? • „Die trassennahen Gestaltungsmaßnahmen (Maßnahmenkomplex 5) haben die Funktion, die Straße mit ihren technischen Bauwerke landschaftsgerecht in die Eigenart des jeweiligen Bezugsraumes	
--	--

einzubinden und besitzen in Bezug auf das Landschaftsbild eine Ausgleichsfunktion (**landschaftsgerechte** Neugestaltung).“

(Erläuterungsbericht PA 3, S. 274) Eine „landschaftsgerechte“ Autobahn ist ein Widerspruch in sich. Eine Autobahn ist ein technisches Bauwerk in einer Landschaft, versehen mit Grünelementen.

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

Einwendung 3: Löschung des Landschaftsschutzgebiet LSG-CLP 93

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

Einwendung 4: Unzureichende Kompetenz und Formfehler

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

Einwendung 5: Kosten

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

„Der Verein Verkehrswende Cloppenburg-Emsland weist mit Bezug auf einen aktuellen Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (Vorlage des Bundesministeriums der Finanzen Nr. 250/2024, S. 49, Nr. 776) darauf hin, dass die Gesamtkosten für den vierstreifigen Ausbau der E233 weiter gestiegen sind und jetzt auf über 1,241 Milliarden Euro geschätzt werden. Der Umweltverband fordert, auf die umwelt- und klimaschädliche Planung zu verzichten. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages jährlich über die aktualisierten Gesamtmittelbedarfe für die Aus- und Neubauvorhaben der geltenden Bedarfspläne von Schiene, Straße und Wasserstraße zu berichten. Wie dem aktuellen Bericht zu entnehmen ist, ist der Gesamtmittelbedarf für den geplanten vierstreifigen Ausbau der E233 von der A31 (Anschlussstelle Meppen) bis zur A1 (Anschlussstelle Cloppenburg) weiter gestiegen. ‚Während im Bundesverkehrswegeplan mit Preisstand von 2014 von Kosten in Höhe von 719,1 Millionen Euro ausgegangen wurde, wird der Finanzmittelbedarf mit Stand Juli 2024 inzwischen auf 1,241 Milliarden Euro geschätzt‘, erklärt Dr. Irmtraud Kannen vom VCE. ‚Und das ist noch lange nicht der Endpreis. Vielmehr ist durch weitere Steigerungen der Baupreise mit noch deutlich höheren Kosten zu rechnen, bis das Projekt fertig gestellt werden kann.‘ Allein im letzten Jahr seien die geschätzten Kosten von 1,13 Milliarden Euro (Stand Juli 2023) um gut 108 Millionen Euro gestiegen.

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

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

In einer Zuständigkeitsübertragungsvereinbarung mit dem Landkreis Cloppenburg nach § 38 Absatz 6 NStrG wird geregelt, dass der Landkreis die Kosten für die Verlegung der K 163n die Kosten von 1,91 Millionen Euro übernimmt. Aus den

Planungsunterlagen (S. 264, Erläuterungsbericht PA 4) lässt sich nicht entnehmen, aus welchem Grund diese Vereinbarung geschlossen wurde. Auch die einzelnen Inhalte der Vereinbarung werden nicht angesprochen. Für den Planungsabschnitt 3 heißt es noch im Erläuterungsbericht: „Kostenträger sowohl für Bau als auch Grunderwerb ist die Bundesrepublik Deutschland. Die Kostentragung für Anschlüsse an das untergeordnete Straßennetz, den Ersatz für entfallene Straßenanschlüsse, den Bau von Wirtschaftswegen sowie die Verlegung von Bahnanlagen obliegt ebenfalls dem Kostenträger.“ (S.290)

Einwendung 6: Öffentliches und privates Interesse

Nur durch einen vierstreifigen Ausbau der E 233 sei angeblich ein sicherer und leistungsfähiger Verkehrsablauf gegeben. Das öffentliche Interesse werde vorausgesetzt und müsse nicht näher begründet werden, da alle Beeinträchtigungen durch den Ausbau abgemildert oder vermieden werden könnten: „Die vorliegenden Untersuchungen und Überprüfungen ergeben, dass artenschutzrechtliche Verbotstatbestände oder erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele eines Natura-2000-Gebietes oder Verstöße gegen die wasserrechtlichen Bewirtschaftungsziele im PA 4 nicht vorliegen. Eine eingehende Darlegung der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses ist daher nicht erforderlich“ (Erläuterungsbericht PA 4, S. 64).

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

Einwendung 7: Bewertungskriterien

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

- 30 % Bewertung für Verkehr
- 20 % Wirtschaftlichkeit
- 25 % Bewertungsfeld Umwelt
- 15 % Schutzgut Mensch
- 5 % Land- und Forstwirtschaft
- 5 % Bewertung Raumordnung

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

Kurzeinwendungen 8: Verschiedenes

- ❖ „Für das Grundwasser besteht insbesondere im Bereich von grundwassernahen Standorten mit geringem Schutzpotenzial der Grundwasserüberdeckung ein erhöhtes Gefährdungspotenzial. Die Beeinträchtigungen sind in der Regel vermeidbar und somit nicht gesondert zu bilanzieren.“ (Erläuterungsbericht PA 3, S. 20) Wenn die Beeinträchtigungen in der Regel vermeidbar sind, so sind sie jedoch nicht immer vermeidbar. Wie wird überprüft, ob die Beeinträchtigungen vermieden werden? Eine gesonderte Bilanzierung dieser Beeinträchtigungen hält der VCE für geboten.
- ❖ „Durch die anlagebedingte Inanspruchnahme von Flächen mit bedeutenden Grundwasserneubildungsraten ($> 250 \text{ mm/a}$) sind erhebliche Beeinträchtigungen des Grundwassers möglich. Das Entwässerungskonzept zur E 233 sieht eine weitestgehende Versickerung der anfallenden Wasser über die Böschungen und drainierte Versickerungsmulden vor. Abschnittsweise erfolgt aus Gründen des Grundwasserschutzes eine Wasserhaltung und Behandlung der Wasser in Retentionsbodenfilteranlagen, die eine Ableitung der Wasser in die Vorfluter vorsehen. In diesen Entwässerungsabschnitten ist mit einer verringerten Grundwasserneubildung und teilweise erheblichen Beeinträchtigung für die Grundwasserneubildung auszugehen.“ (Erläuterungsbericht PA 3, S. 20) Sind die erheblichen Beeinträchtigungen noch nach den Maßnahmen möglich? Dann wären die Maßnahmen nicht ausreichend.
- ❖ „Im PA 3 der E 233 kommen gemäß Bodenkarte BHK 50 (Kohlenstoffreiche Böden) außerhalb des Trassenbereiches kleinflächig Moorgleye, Niedermoore, und Moor-Treible als klimarelevante Böden vor.“ (Erläuterungsbericht PA 3, S. 26) Wie groß ist der Abstand dieser Böden von der Trasse? Davon hängt ab, ob diese Böden in Mitleidenschaft gezogen werden. „Für den Teilaspekt der bodenbezogenen THG-Speicher- und Senkenfunktionen ist zunächst herauszustellen, dass durch das Vorhaben keine besonders bedeutenden Funktionsausprägungen, wie Moore oder andere kohlenstoffreiche Böden, in Anspruch genommen werden.“ (S. 27) Hier sehen wir einen Widerspruch zur o.g. Aussage, da nicht verdeutlicht wird, worin eine Inanspruchnahme bestehen soll.

- ❖ „Aufgrund der Vorbelastung durch die B 213 sind keine erheblichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes zu erwarten.“ (Erläuterungsbericht PA 3, S. 29) Der Unterschied zwischen einer zweistreifigen und einer vierstreifigen Straße ist nach Auffassung des VCE schon erheblich, da die neue Straße wesentlich breiter ist und hier ganz andere Verkehre zu erwarten sind. Zumal in weiten Teilen der Ausbaupläne die bisherige zweistreifige Trasse bestehen bleiben und eine neue vierstreifige Trasse hinzugebaut werden soll.
- ❖ „... ein Ausbau und die damit verbundene zusätzliche Zerschneidungswirkung für die kulturlandschaftliche Erfahrbarkeit des Gebietes nicht erheblich wirkt.“ (Erläuterungsbericht PA 3, S. 30) Hier erfolgt der gleiche Einwand wie im vorherigen Punkt.
- ❖ „In den folgenden Ausführungen werden die vorangegangenen Untersuchungen und Verfahren einschließlich der Auswirkungen auf dieses Planfeststellungsverfahren dargestellt. Die nachfolgenden Studien, Pläne und sonstigen in Bezug genommenen Dokumente können nach Terminabstimmung beim Planungsamt des Landkreises Emsland im Auftrage der Niedersächsischen Straßenbauverwaltung eingesehen werden.“ (Erläuterungsbericht PA 3, S. 46) Die entsprechenden Studien und Unterlagen müssen im Planfeststellungsverfahren mit ausgelegt werden und nicht erst nach Terminabsprache beim Landkreis Emsland eingesehen werden können.
- ❖ In den Stellungnahmen des LabüN zu den Planungszielen (PA 3, S.52; PA 4, S. 44) des vierstreifigen Ausbaus wird sich mit den Zielen auseinandergesetzt. Der VCE unterstützt diese Argumentation und meint auch, dass das Erreichen dieser Ziele nicht zwingend einen vierstreifigen Ausbau nötig macht.
- ❖ „Diese (positive THG-Effekte) werden jedoch zum Teil, insbesondere im Hinblick auf Wälder und Gehölze, erst auf längere Sicht wirksam, weshalb die THG-Effekte in den ersten Jahren als eher negativ anzusehen sind. Für die kurzfristigen Effekte verbleiben insbesondere hinsichtlich der Gehölzstrukturen (Wälder, Bäume) jedoch Unsicherheiten in der abschließenden Bewertung, da die weitere Verwertung der in Anspruch genommen Vegetations- und Biotopstrukturen unklar ist.“ (Erläuterungsbericht PA 3, S. 245) Die Einschätzung der Gutachter zu den Auswirkungen der THG-Effekte lässt sich so zusammenfassen: kurzfristig – negativ, langfristig – evtl. positiv, insgesamt: unklar. Diese Einschätzung wird auch vom VCE geteilt. „Die Gesamtbilanz der THG-Effekte des Vorhabens stellt sich, insbesondere aufgrund der Lebenszyklusemissionen bei Realisierung des Vorhabens, negativ dar.“ (S. 246)

- ❖ „Aufgrund der Entfernung von mind. 130 m zwischen dem Schutzgebiet und der nördlich verlaufenden Trasse der E 233 ist eine Beeinträchtigung durch direkte anlagebedingte Wirkungen ausgeschlossen. Baubedingte Wirkungen werden ebenfalls aufgrund der räumlichen Lage der Trasse und der Entfernung zum FFH-Gebiet ausgeschlossen.“ (Erläuterungsbericht PA 3, S. 252) Es wird bezweifelt, dass eine Entfernung von 130 m ausreichend ist, um keiner Beeinträchtigung ausgesetzt zu sein. Lärm- und Feinstaubemissionen zum Beispiel wirken über wesentlich weitere Entfernungen.
- ❖ „Durch den Neubau der E 233 sowie die Verlegung der K 163 im vorliegenden PA 4 werden insgesamt 94,89 ha Fläche dauerhaft in Anspruch genommen. Diese dauerhafte Flächeninanspruchnahme wirkt sich auf alle Schutzgüter und ihren jeweiligen Funktionen aus. Der Anteil der insgesamt zur Verfügung stehenden Fläche ist nicht vermehrbar.“ (Erläuterungsbericht PA 4, S. 21) Der Kompensationsbedarf wird auf 52,66 ha errechnet. Da die Fläche wie schon richtig gesagt, nicht vermehrbar ist, nimmt der vierstreifige Ausbau der E 233 Flächen in Anspruch, die an anderer Stelle für andere Nutzungen nicht mehr zur Verfügung stehen. Das erhöht den Preisdruck für Eigentums- und Pachtflächen, der in der Region Cloppenburg/Emsland sowieso schon sehr groß ist. „Die Bundesregierung hat sich in der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie das Ziel gesetzt, den Flächenverbrauch durch die Zunahme von Siedlungs- und Verkehrsflächen zu senken.“ (Erläuterungsbericht PA 4, S. 217) Durch den Aus- und Neubau der E 233 wird das Erreichen der Ziele in der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung erschwert.
- ❖ „Die Bündelung des Verkehrs auf der E 233 und damit die Entlastung des nachgeordneten Netzes wirkt sich ebenfalls positiv auf die Verkehrssicherheit auf den Straßen des nachgeordneten Netzes aus.“ (Erläuterungsbericht PA 4, S. 63) Der Verkehr wird heute schon auf der zweistreifigen E 233 gebündelt. Die Verkehrssicherheit auf dem nachgeordneten Netz wird nicht verbessert, sondern durch die Erhöhung der Verkehrsbelastung durch die wenigen Anschlusspunkte an die E 233 eher verschlechtert (induzierte Verkehre im nachgeordneten Netz).
- ❖ „Im Landschaftsrahmenplan (LRP, Landkreis Cloppenburg 1998) ist ein nördlich von Lönigen liegender Waldbereich als Landschaftsschutzgebiet eingezeichnet (LSG 93).“ (Erläuterungsbericht PA 4, S. 67) Mit Stand vom Januar 2025 gibt es eine Fortschreibung des Landschaftsrahmenplans für den Landkreis Cloppenburg.
- ❖ „Aufgrund des derzeit unzureichenden Ausbaustandards der B 402, B 213 und B 72 im Zuge der E 233 nehmen zahlreiche Verkehre in der Verbindung

zwischen der A 37/Niederlande im Westen und der A 1 im Osten weite Umwege über die A 28 oder die A 30 in Kauf, um ihre Fahrtziele in den Niederlanden oder umgekehrt im norddeutschen Raum zu erreichen. Die Fahrstreckenbilanz fällt dadurch sowohl in zeitlicher Hinsicht als auch hinsichtlich der zusätzlichen Verkehrsbelastungen und verkehrlichen Immissionen besonders negativ aus.“ (Erläuterungsbericht PA 4, S. 72) Die „weiten Umwege“ über die bestehenden Autobahnen verlängert die Fahrtstrecke nur um 13 km, gerechnet auf einer realistischen Fernstrecke der Lkw-Fernverkehre zwischen den ARA-Häfen und den Hansehäfen. Die dadurch bedingte Fahrtzeitverlängerung wird nicht in Minuten ausgerechnet. Sie ist aber nach Einschätzung des VCE vertretbar. Ein Zeitgewinn lässt sich für Lkw-Fernverkehre auf der E233 nach einem Aus- und Neubau nicht errechnen, da diese in der Regel dort schon jetzt deutlich schneller als 80 km/h fahren. ❖ „Die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen, die bei diesen Abschätzungen unberücksichtigt blieben, führen darüber hinaus von der Tendenz her zu einer Verminderung der verkehrsbedingten Schadstoff-Zusatzbelastungen und schützen somit nahegelegene Wohnbereiche.“ (Erläuterungsbericht PA 4, S.208) Breiten sich Lärm und Schadstoffe nach den gleichen Berechnungen aus? Ist Lärmschutz gleichbedeutend mit Schutz vor Schadstoffen? ❖ „Dem Abfallrecht wird insbesondere bei der Durchführung der Baumaßnahme hinsichtlich der Beachtung bestehender gesetzlicher Regelungen entsprochen.“ (Erläuterungsbericht PA 4, S. 263) Ehrlicher müsste es heißen: „Dem Abfallrecht ... soll entsprochen werden.“ Denn woher weiß der Planer, dass bei der Bauausführung alle gesetzlichen Regelungen eingehalten werden? Zusammenfassung Das Umweltbundesamt zählt den vierstreifigen Aus- und Neubau der E 233 zu den 40 zu teuren und umweltschädlichsten Bauvorhaben von den fast 1000 Straßenprojekten im noch gültigen Bundesverkehrswegeplan 2030. Für den Verein Verkehrswende Cloppenburg-Emsland ist diese Einschätzung einer Fachbehörde eine Unterstützung ihrer ablehnenden Haltung zum Ausbau der E 233. Angesichts der vielen Mängel in den Planunterlagen und der Beachtung der Einwendungen vom LabüN und der Bürgerinitiative Exit E 233, die von dem Verein Verkehrswende Cloppenburg-Emsland vollumfänglich unterstützt werden, darf der vierstreifige Aus- und Neubau der E 233 nicht genehmigt werden. Auch angesichts des Klimawandels ist neuer Straßenbau nicht mehr zukunftsfähig und dient nicht einer erforderlichen Verkehrswende.	
NABU Emsland / Grafschaft Bentheim , Haselünner Str. 15. 49716 Meppen	

Stellungnahme vom 01.04.2026

mit Bezug auf Ihr Beteiligungsschreiben vom 20. Februar 2026 gibt der NABU-Regionalverband Emsland / Grafschaft Bentheim zu dem o.g. Vorhaben sowohl im eigenen Namen als auch im Namen des NABULandesverbands Niedersachsen und des NABU Oldenburger Land folgende Stellungnahme ab.

Der NABU-Regionalverband Emsland / Grafschaft Bentheim wird nach außen vertreten durch den Vorsitzenden, Herrn Gerhard Busmann. Der Landesverband Niedersachsen des NABU wird vertreten durch den Vorsitzenden, Herrn Prof. Dr. Holger Buschmann. Der NABU Oldenburger Land wird vertreten durch den Vorsitzenden Herrn Hartmut Drebing.

Der NABU lehnt den geplanten vierstreifigen Ausbau der E233 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.
- Vor dem Hintergrund der personellen und finanziellen Mangelsituation im Verkehrssektor ist der Sanierung der vorhandenen Straßen und Brücken deutlich Priorität vor dem Ausbau der E 233 zu geben, um erhebliche volkswirtschaftliche Schäden zu vermeiden.
- Durch den Ausbau der Bundesstraße, die Anpassungen im nachgeordneten Netz 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. Dabei 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. Allein im PA 3 sind vier und im PA 4 fünf Betriebe sehr stark betroffen.
- Durch das Vorhaben gehen wichtige Flächen für die Naherholung der Anwohner verloren oder werden verlärm.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen

Die Ausführungen betreffen im Wesentlichen die grundsätzliche verkehrs- und klimapolitische Bewertung des Straßenbauvorhabens. Diese Aspekte sind nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens zur Teilaufhebung des Landschaftsschutzgebietes.

Die Ausführungen betreffen die Finanzierung und Wirtschaftlichkeit des Straßenbauvorhabens und sind nicht Gegenstand der naturschutzfachlichen Bewertung der Unteren Naturschutzbehörde.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die naturschutzfachliche Bewertung der Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf Natur und Landschaft erfolgt im Planfeststellungsverfahren.

Die Ausführungen betreffen überwiegend die Auswirkungen des Straßenbauvorhabens und der Flurbereinigungsverfahren sowie damit verbundene agrarstrukturelle Belange. Diese sind nicht Gegenstand des vorliegenden Änderungsverfahrens.

Der Hinweis wird im Grundsatz geteilt. Die Bedeutung des Landschaftsschutzgebietes für die naturgebundene Erholung wurde von der

Darüber hinaus verlangt die Rechtsprechung einen Prognosehorizont zwischen 10 und 15 Jahren ab der Planfeststellung:

„Ein Prognosehorizont zwischen 10 und 15 Jahren wird in der ständigen Rechtsprechung des BVerwG in Zusammenhang mit Verkehrsprognosen als sachgerecht angesehen“ (BVerwG, Urteil vom 10. April 2019 – 9 A 22/18 –, Rn. 26 juris)

„Als Prognosehorizont üblich und nicht zu beanstanden ist ein Zeitraum von (mindestens) zehn Jahren ab der Planfeststellung“ (BVerwG, Urteil vom 15. Oktober 2020 – 7 A 9/19 –, Rn. 112, juris; ebenso: BVerwG, Urteil vom 5. Oktober 2021 – 7 A 13/20 –, BVerwGE 173, 296-324, Rn. 86, juris; Urteil vom 29. Juni 2017 – 3 A 1/16 –, Rn. 87, juris; Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Urteil vom 20. Juli 2023 – 8 A 20.40020 –, Rn. 140, juris).

Entscheidend ist der Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses, nicht der Inbetriebnahme (BVerwG, Urteil vom 15. Oktober 2020 – 7 A 9/19 –, Rn. 112, juris; Urteil vom 29. Juni 2017 – 3 A 1/16 –, Rn. 87, juris).

Diesem Maßstab wird der hier gewählte Prognosehorizont bis zum Jahr 2030 nicht gerecht. Denn der von der Rechtsprechung verlangte Zeitraum von mindestens 10 Jahren ab Erlass des Planfeststellungsbeschlusses wird von der Verkehrsprognose mit dem Prognosehorizont 2030 in ganz erheblichem Maße unterschritten. Da die Einwendungsfrist für den PA 4 erst am 12. Januar 2026 endete, kann mit einem Planfeststellungsbeschluss bestenfalls im Jahr 2026 gerechnet werden. Anschließend ist die Bauausführung zu planen und Ausschreibungen sind vorzunehmen, wofür bestenfalls zwei Jahre erforderlich sind. Baustart kann dementsprechend frühestens 2028 sein. Dem Erläuterungsbericht zum PA4 (S. 270) ist zu entnehmen, dass für den PA4 von einer Bauzeit von ca. drei Jahren ausgegangen wird. Also kann die Fertigstellung frühestens 2031 erfolgen. Es ist erst recht völlig ausgeschlossen, dass bis zum Jahr 2030 alle Planungsabschnitte realisiert sind, wie es die Verkehrsprognose annimmt, da für einige Planungsabschnitte noch keine vollständigen Planungsunterlagen vorliegen. Die Verkehrsprognose kann somit ihre Funktion in keiner Weise erfüllen.

Da keine valide Verkehrsprognose vorliegt ist auch fraglich, ob die aus den Verkehrsdaten der alten Verkehrsprognose abgeleiteten Beeinträchtigungen (z. B. hinsichtlich der Stickstoffbelastung und der Lärmbelastung von Mensch und Tier) ausreichend berücksichtigt wurden. Eine neue Verkehrsprognose mit mindestens einem Prognosehorizont 2040 ist daher zwingend erforderlich.

Inzwischen wurde von Herrn Matthias Ewerding, Leiter des Sonderprojekts E233 bei der NLStBV, mit Mail vom 24.3.26 auch bestätigt, dass für die Planungsabschnitte 2-8 eine Aktualisierung der VWU auf 2040 erfolgt. Insofern ist die neue Verkehrsprognose mit dem Prognosehorizont und die darauf aufbauende Überarbeitung der Planungsunterlagen für den PA 4 abzuwarten. Die aktualisierten Unterlagen sind dann erneut in diesem Verfahren zur Teilaufhebung des LSG-Status auszulegen. • Fehlende Kartiererergebnisse aus den Erfassungen in 2025 Dem Antrag auf Löschung einer Teilfläche aus dem LSG CLP 93 (S. 23 und S. 28) ist zu entnehmen, dass im Jahr 2025 eine Brutvogelkartierung für den PA4 und auch im LSG erfolgt ist. Inzwischen müssten die Kartierdaten vorliegen. Es ist daher unverständlich, warum die die Daten nicht mit öffentlich ausgelegt wurden. Aufgrund der fehlenden Unterlagen ist das Beteiligungsverfahren unzureichend und deshalb mit Auslage der o.g. Daten zu wiederholen. 2. Fehlende Prüfung kleinräumiger Varianten unter Aussparung des LGS In Kapitel 4.2 des Antrags auf Löschung einer Teilfläche aus dem LSG wird die Alternativenprüfung beschrieben. Den Darstellungen ist zu entnehmen, dass an keiner Stelle des Verfahrens eine kleinräumige Variante untersucht wurde, die das LSG umgeht und somit den Klimaschutzwald und die Waldbestände des FFH-LRT 9190 schont. Hierbei handelt es sich um wesentliches Versäumnis. Es ist nicht offensichtlich, dass das LSG zwingend in Anspruch genommen werden muss. 3. Veraltete Biotoptypenkartierung Der den Planungsunterlagen beigefügten Plausibilitätsprüfung (S. 7 f.) zufolge erfolgte eine flächendeckende Biotoptypenkartierung und Bewertung für die UVS 2010. Anschließend erfolgten offensichtlich nur noch Überprüfungen und Aktualisierungen mit unterschiedlichen Methoden auf verschiedenen Flächen. So wurde im Oktober 2021 und Mai 2022 das Baufeld vor Ort aktualisiert, dabei wurde der Bereich beidseits der Trasse nur anhand von Luftbildern und Nachüberprüfungen vor Ort ermittelt. Daher ergibt sich ein sehr inhomogener Bestand, an veralteten kartierten, nur durch Luftbild kontrollierten und zum Teil vor Ort kontrollierten Lebensräumen. Eine genaue Zuordnung der Biotoptypen bis auf die dritte Ebene ist jedoch nur durch eine Begehung vor Ort möglich. Das ist auch deshalb geboten, weil die Biotoptypen sich im Laufe der Zeit von der ersten Kartierung im Jahr 2009 bis heute durchaus eine erhebliche Veränderung erfahren haben und „gereift“ sein können. Eine solche Reifung kann sich insbesondere auch auf den Bestand an Pflanzen und Tierarten beziehen. Diese Veränderungen sind keinesfalls über einen	Der Einwand wird zur Kenntnis genommen. Die naturschutzfachliche Bewertung der Unteren Naturschutzbehörde stützt sich auf die vorliegenden Bestandsdaten sowie ergänzende eigene Ortskenntnisse. Hieraus ergibt sich keine Änderung der naturschutzfachlichen Bewertung hinsichtlich der fortbestehenden Schutzwürdigkeit des Landschaftsschutzgebietes. Die aktuelleren Kartiererergebnisse sind im Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigen. Der Einwand wird zur Kenntnis genommen. Die Prüfung von Trassenvarianten sowie möglicher Maßnahmen zur Eingriffsvermeidung und -minimierung erfolgt im Planfeststellungsverfahren und ist nicht Gegenstand des vorliegenden Änderungsverfahrens. Der Einwand wird nicht geteilt. Die Biotoptypenkartierung wurde nach den vorliegenden Unterlagen mehrfach aktualisiert und zuletzt 2021/2022 anhand aktueller Luftbilder und Geländebegehungen überprüft. Darüber hinaus erfolgte im Jahr 2025 eine eigene Ortsbegehung der Unteren Naturschutzbehörde, bei der keine wesentlichen Veränderungen festgestellt wurden. Aus naturschutzfachlicher Sicht bestehen daher keine Bedenken hinsichtlich der Aktualität der Datengrundlage.
--	---

Luftbildabgleich zu erfassen. Deshalb ist eine vollständige Neukartierung der Biotoptypen insbesondere im Bereich des betroffenen LSG dringend geboten. Aufgrund der verhältnismäßig geringen Flächengröße des LSG erschließt sich auch nicht, warum dies mit einem übermäßigen Aufwand verbunden sein sollte.

4. Beeinträchtigungen holzbewohnender Käfer (insbesondere Hirschkäfer) können nicht ausgeschlossen werden

Den Unterlagen lag eine Hirschkäfer-Erfassung aus dem Jahr 2023 bei. Diese Erfassung ist jedoch aus folgenden Gründen zu bemängeln:

- Der Gutachter weist selbst auf S. 5 der Datei darauf hin, dass gerade bei kurzfristigen Untersuchungen das Nachweisen der in ihrem mehrjährigen Entwicklungszyklus stark schwankenden Art sehr problematisch ist. Da die Larvalentwicklung der Käfer mehrere Jahre benötigt, kann nicht davon ausgegangen werden, dass in jedem Jahr adulte Käfer auftreten. Erfolgt die Kartierung – wie im hier vorliegenden Fall – lediglich in einem Jahr, ist die Wahrscheinlichkeit, dass die Art übersehen wird, sehr groß. Daher ist eine Kartierung über mehrere Jahre zwingend erforderlich. Anderenfalls ist eine sichere Aussage über das Vorkommen der Art im Vorhabenraum gar nicht möglich.
- Während der Gutachter auf S. 10 der Datei auf ein bekanntes Vorkommen in Benstrup hinweist, bleibt das auch dem NLWKN bekannte, stete Vorkommen auf dem Grundstück Alte Dorfstr. 30, 49624 Lönigen, das weniger als 200 m von der neuen Trasse des PA4 und nur ca. 2 km vom LSG entfernt liegt, völlig unberücksichtigt. Hier wurden folgende Funde verzeichnet und dem NLWKN gemeldet:
2022: 1 Totfund (Weibchen),
2023: 1 Totfund (Männchen),
2024: 1 Totfund (Weibchen),

Insofern kann insbesondere an der Struktur 8, die sich in der Nähe des bekannten Vorkommens befindet, keinesfalls ausgeschlossen werden, dass sich dort ein Vorkommen des Hirschkäfers befindet. Deshalb ist der Einschätzung des Gutachters, ein Vorkommen des Hirschkäfers in den Bäumen im Eingriffsbereich könne somit mit sehr großer Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden, vehement zu widersprechen. Zudem kann auch nicht ausgeschlossen werden, dass eine Besiedlung im LSG vorliegt.

Der Einwand wird zur Kenntnis genommen. Die Bewertung möglicher Beeinträchtigungen des Hirschkäfers sowie gegebenenfalls erforderlicher weiterer artenschutzrechtlicher Untersuchungen und Maßnahmen ist Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Hieraus ergibt sich keine Änderung der naturschutzfachlichen Bewertung der Schutzwürdigkeit des Landschaftsschutzgebietes.

- Infrage zu stellen ist auch, dass im Bereich des LSG laut Gutachten gar keine geeigneten Habitatstrukturen vorhanden sein sollen, obwohl laut Biotoptypenkartierung (s. Antrag, S. 16) auf der betroffenen Fläche eine Eichenmischwald (WQT) mit dem Strukturmerkmal „b“ = Windwurf/-bruch (DRACHENFELS 2021) stockt und am östlichen Rand des LSG Wallhecke mit Stieleichen verläuft (s. Antrag, S. 20). Zudem wurden bei einer Ortsbesichtigung am 19.3.26 drei Holzstubben im Waldrandbereich gefunden, die durchaus als potentielle Brutplätze geeignet erscheinen.
- Völlig unberücksichtigt bleibt im Rahmen des Gutachtens auch, dass die Käfer nicht nur durch die direkte Zerstörung der Brutbäume betroffen sein können. Vielmehr sind auch Kollisionsrisiken zu berücksichtigen, da die Tiere von Licht angezogen werden. Das ist auch die Ursache, warum vom NLWKN2 Beobachtungsmöglichkeiten an Straßen- und Gebäudelampen in Ortsrandlagen empfohlen werden. Durch die Verkehrszunahme nach dem Ausbau der E 233 steigt auch die nächtliche Lichtverschmutzung und damit das Kollisionsrisiko. Dies gilt insbesondere für das nahe der geplanten Straßentrasse gelegene Vorkommen in Alte Dorfstr. 30.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass das vorliegende Gutachten nicht geeignet ist, Vorkommen von Hirschkäfern und deren Beeinträchtigung durch das Vorhaben auszuschließen.

5. Vorliegende Brutvogelkartierungen unzureichend

Die vorliegenden Brutvogelkartierungen sind unzureichend. Insbesondere folgende Mängel sind zu nennen:

- a) Brutvogelkartierung 2016

Dieses Gutachten weist folgende Mängel auf:

- Die Erfassung der Brutvögel erfolgte 2016. Damit sind die Daten bereits 10 Jahre alt und damit veraltet.
- Darüber hinaus ist davon auszugehen, dass sich das Artenspektrum zwischenzeitlich verändert hat. Zum einen kommt es durch die Klimaveränderung und den wärmeren Temperaturen zu Arealausweitungen. Zum anderen sind durch verschiedene Schutzmaßnahmen die Bestände verschiedener Vogelarten angestiegen. So hat sich der Uhu wieder stark verbreitet. Der Seeadler ist in der Region Emsland / Cloppenburg wieder mit mehreren Brutpaaren vertreten und auch der Kranich weist wieder mehr Brutpaare auf. Auch beim Weißstorch, der bei der Kartierung in 2016 nur gesehen wurde (s. S. 19 / S. 26 der Datei) sind Bestandszunahmen und Arealausweitungen zu verzeichnen. Deshalb kann keinesfalls ausgeschlossen werden, dass sich im Planungsraum in

Der Einwand wird zur Kenntnis genommen. Die Aktualität und fachliche Eignung der Brutvogelkartierungen wurden durch die Untere Naturschutzbehörde geprüft. Ergänzend wurden eigene Erkenntnisse aus Ortsbegehungen berücksichtigt. Aus naturschutzfachlicher Sicht bestehen keine Bedenken gegen die Verwendbarkeit der Datengrundlagen.

den vergangenen zehn Jahren nicht auch diese und andere Arten angesiedelt haben, sodass in jedem Fall eine neue Kartierung erforderlich ist. • Nach Angaben auf S. 1 / S. 8 der Datei erfolgte die Kartierung flächendeckend auf einem 800 bis 1.700 m breiten Streifen. Damit ist das Untersuchungsgebiet teilweise zu gering gewählt. Denn üblicherweise ist mindestens 500 m beidseits der Trasse zu kartieren, sodass mindestens ein 1.000 m breiter Streifen zu kartieren ist. Hinzu kommt noch, dass im vorliegenden Fall auch die Siedlungsbereiche ausgespart wurden, obwohl es sich im Bereich Lönigen vielfach auch um Einfamilienhausgebiete mit Gärten handelt. Diese Gärten sind ebenfalls Lebensräume für Brutvögel und hätten deshalb ebenfalls kartiert werden müssen. • Auf S. 5 / S. 12 der Datei wird dargestellt, dass erst mit einem größeren Untersuchungsraum von 2.180 ha begonnen wurde, der dann auf 1.265 ha reduziert wurde. Unklar ist, warum die Reduzierung stattfand und welche Flächen gestrichen wurden. • Nach Angaben auf S. 7 / S. 14 der Datei wurden nur bestimmte „planungsrelevante“ Arten punktgenau und quantitativ erfasst. Durch das EuGH-Urteil C-784/23 vom 1. August 2025 wurde jedoch bestätigt, dass die artenschutzrechtlichen Verbote für alle europäischen Wildvögel gelten. Auf die Tatsache, ob sie gefährdet sind, kommt es nicht an (Rn 45 des Urteils). Der EuGH zählt diesbezüglich u. a. die Arten Waldlaubsänger, Zaunkönig, Amsel, Singdrossel, Buchfink, Kleiber, Gimpel, Zilpzalp, Fitis, Buntspecht, Eichelhäher, Heckenbraunelle und Rotkehlchen auf. Insofern müssen auch alle Arten entsprechend in der Kartierung erfasst werden. Anders als für die Störung kommt es bei der Tötung oder der Zerstörung von Lebensstätten auch nicht auf irgendeine messbare Auswirkung auf die Population an (Rn 52 des Urteils). Die Kartierung ist folglich im Hinblick auf einen Großteil der vorkommenden Arten unvollständig. • Sowohl als Kriterien für die Auswahl der punktgenau zu kartierenden Arten als auch als Bewertungsgrundlage für die Vogelbrutgebiete dienten die Roten Listen für Niedersachsen und Bremen (KRÜGER & NIPKOW 2015) und Deutschlands (GRÜNEBERG et al. 2015) (S. 9 / S. 16 der Datei). Inzwischen liegen jedoch neue Roten Listen vor, für Niedersachsen mit Stand Oktober 2021 (KRÜGER & SANDKÜHLER 2021), für Deutschland in der 6. Gesamtdeutschen Fassung vom Juni 2021. Insofern wurden bestimmte Arten nicht entsprechend erfasst und die Bewertung der Gebiete ist zu überarbeiten.	
---	--

• Es ist hervorzuheben, dass alle Teilräume in der Bewertung nach BRINKMANN (1998) eine hohe Bedeutung besitzen. Dies wird nur unzureichend in Abb. 4 dargestellt. Aufgrund der vorliegenden Mängel ist die Kartierung 2016 in keiner Weise geeignet als Grundlage für die Abarbeitung von Eingriffsregelung und spezieller Artenschutzprüfung zu dienen. b) Brutvogelkartierung 2024 • Die Brutvogelkartierung im Jahr 2024 begann erst am 28. März. Damit ist eine vollständige Erfassung frühbrütender Arten (insbesondere Eulen und Käuze) nicht mehr möglich. So werden bei SÜDBECK et al. (20255) für die Waldohreule als erster Erfassungstermin Ende Februar bis Anfang März (ebd., S. 383), für den Uhu Ende Januar bis Mitte Februar (ebd., S. 387) und für den Waldkauz Mitte bis Ende Februar (ebd., S. 389) angegeben. Insofern verwundert es dann auch nicht, dass nur noch für den Waldkauz eine Brutzeitfeststellung erfolgen konnte, weil die einzigen Bestandserfassungen der dämmerungs- und nachtaktiven Arten im Mai und Juni erfolgten. Zwar könnten bettelrufende Ästlinge zu dem Zeitraum erfasst werden, erfolglos brütende Paar bleiben jedoch unbemerkt. • Allerdings weist das Gutachten (S. 9) in der Gesamteinschätzung ausdrücklich darauf hin, dass das Untersuchungsgebiet für Rauchschwalbe, Star und Grünspecht als Lebensraum von erhöhter Bedeutung ist. Insofern werden die Ergebnisse des Gutachtens im Antrag auf Löschung einer Teilfläche (S. 17) nur unzureichend wiedergegeben, wenn zusammenfassend festgestellt wird: „Insgesamt weist das Landschaftsschutzgebiet eine mittlere Bedeutung für Brutvögel auf.“ Vielmehr ist die erhöhte Bedeutung für die vorgenannten Arten zu berücksichtigen. Entsprechende Kompensationsmaßnahmen sind vorzusehen. Dies ist aber insbesondere im Hinblick auf den Grünspecht bisher nicht der Fall. Die beiden Grünspechtpaare, die in der Brutvogelkartierung 2024 im Bereich des LSG erfasst wurden, wurden bei der Brutvogelkartierung 2016 nicht festgestellt und sind daher nicht im Bestands- und Konfliktplan des LBP (Unterlage19_1_3, Blatt 4) enthalten. Geschweige denn, dass Kompensationsmaßnahmen vorgesehen sind. 6. Mangelhaftes Fledermaus-Gutachten In dem vorgelegten Fledermaus-Gutachten vom 3.2.2021 werden die Ergebnisse der bisher erfolgten Fledermauserfassungen zusammengefasst. Die Unterlage weist folgende Mängel auf:	Der Hinweis wird im Grundsatz geteilt. Die besondere Bedeutung des Gebietes für Brutvögel wird bereits durch die vorliegenden avifaunistischen Erhebungen ausreichend belegt. Hieraus ergibt sich keine Änderung der naturschutzfachlichen Bewertung der Schutzwürdigkeit des Landschaftsschutzgebietes. Die Bewertung artenschutzrechtlicher Konsequenzen und gegebenenfalls erforderlicher Maßnahmen erfolgt im Planfeststellungsverfahren. Der Hinweis auf die besondere Bedeutung des Gebietes für Fledermäuse wird geteilt. Die Untere Naturschutzbehörde bewertet die vorhandenen Datengrundlagen aufgrund der Plausibilitätsprüfung der Habitatstrukturen sowie der gutachterlichen Stellungnahme aus dem Jahr 2025 als ausreichend
---	--

• Auf S. 7 / S. 8 der Datei wird im Hinblick auf die Methoden und Untersuchungstermine der Gutachten aus 2011 und 2012 auf LaReG 2011 und regionalplan & uvp 2013 und im Hinblick auf die Untersuchungen im Jahr 2015 auf regionalplan & uvp 2015 verwiesen. Die entsprechenden Gutachten lagen jedoch nicht mit aus. Die Methoden und Untersuchungstermine sind deshalb nicht nachvollziehbar. • Weiterhin wird auf S. 7 / S. 8 der Datei dargestellt, dass alle im Planungsabschnitt 4 durchgeführten Erfassungen sich in der Karte Standorte und Nachweise befänden. Dazu wird ausgeführt, 2009 seien 25 Transekte untersucht worden, und im Jahr 2012 12 Transekte (ebd.). In der Karte Standorte und Nachweise lassen sich jedoch lediglich Transekte finden, die die Farbsignatur 2012 tragen. Die Nummerierung dieser Transekte reicht von 1 bis 16 und nicht nur bis 12. Insofern ist fraglich, wo die Transekte 2009 lagen und welche Transekte von 2012 fehlerhaft dargestellt sind. • Festzuhalten ist auf jeden Fall, dass die letzte systematische Begehung – auch im Bereich des LSG – von Transekten im Jahr 2012 erfolgte. Die Daten sind somit bereits 14 Jahre alt und damit deutlich veraltet. • Außerdem bleibt unklar, wo das Untersuchungsgebiet 2015 lag. • Bei den Netzfängen sind laut ALBRECHT et al. (2014, Methodenhandbuch FM 3) mindestens 2 Netzfänge erforderlich. Der Karte Standorte und Nachweise ist zu entnehmen, dass im Bereich des LSG im Jahr 2012 an einem Standort an 2 Nächten Netzfänge erfolgt sind. In Jahren 2016 und 2017 wurde jedoch an allen Standorten immer nur in einer Nacht gefangen. Insofern sind die gängigen Methodenstandards nicht eingehalten. Zudem ist die Datenlage extrem inhomogen, weil die Erfassungen in neun (!) verschiedenen Jahren erfolgten. Ein einheitliches Gesamtbild kann sich daraus nicht ergeben. Daher sind auch die Netzfänge zu wiederholen. Dies gilt umso mehr, weil in der Nähe des LSG auch Bechsteinfledermäuse nachgewiesen wurden und keinesfalls auszuschließen ist, dass diese Tiere inzwischen auch das LSG nutzen und dort Quartiere besitzen. Gerade, weil das Angebot an Quartieren durch die durch Windbruch entstandenen Spalten und durch Spechte gezimmerten Höhlen sehr groß ist. Außerdem weist der kartierte WQT eine hallenartige Struktur auf (s. nachfolgende Abbildung), was den Bechsteinfledermäusen eine Jagd auf bodennahe Insekten ermöglicht. • Die Höhlenbaumkartierung stammt aus 2012 und ist somit 14 Jahre alt. Es kann sicher davon ausgegangen werden, dass sich in dieser Zeit in weiteren Bäumen Spalten- und Höhlenquartierstrukturen entwickelt	aktuell. Die Prüfung weitergehender artenschutzrechtlicher Anforderungen erfolgt im Planfeststellungsverfahren.
---	--

haben, die bisher nicht erfasst wurden. Das gilt insbesondere auch deshalb, weil der gesamte betroffene Waldbestand im LSG von einem Windwurf/-bruch betroffen wurde und deshalb einen sehr hohen Anteil anstehendem Totholz mit zahlreichen Spaltenquartieren aufweist (s. Anlage 1 mit einer Auswahl an Beleg-Fotoaufnahmen von Spaltenquartieren von einer Ortsbegehung am 19.3.26). Zudem haben die vorkommenden Spechte für das Vorkommen von Höhlenbäumen gesorgt (s. Anlage 2 mit einer Auswahl an Beleg-Fotoaufnahmen von Höhlenbäumen bei einer Ortsbegehung am 19.3. 26) • Die Bauwerkskontrollen entlang der E 233 erfolgten in 2011/12 und sind damit ebenfalls bereits 14 Jahre alt. Hier ist nicht auszuschließen, dass die Bauwerke inzwischen als Quartiere angenommen wurden. • Auf S. 94 / S. 95 der Datei wird dargelegt, dass die Bewertung einer Art innerhalb eines Funktionsraums nur von den artspezifischen Nachweisen abgeleitet wird. Diese Vorgehensweise führt zwangsläufig zu einer Unterschätzung der Bedeutung, weil Teile der Nachweise nicht in die Bewertung einfließen. • In den Karten Bewertungen fehlt die Nummerierung der Funktionsräume, so dass eine Zuordnung zum Text kaum möglich ist. • Für den Konfliktbereich 6, Birkenallee, wird dargestellt, dass die Allee in weiten Teilen gerodet werden muss und deshalb davon auszugehen ist, dass sich die Flugrouten verlagern (S. 116 / S. 117 der Datei). Richtig ist, dass davon auszugehen ist, dass eine Flugroute von besonderer Bedeutung ohne weitere Maßnahmen verloren geht. Zu widersprechen ist dagegen der Auffassung, dass keine Maßnahmen erforderlich sind, um die Flugroute durch geeignete Maßnahmen an dieser Stelle wiederherzustellen. Zusammenfassend ist festzustellen, dass das Gutachten nicht geeignet ist, als Grundlage für die Planfeststellung des PA4 der E233 und die hier gegenständliche LSG-Teilentlassung zu dienen. 7. Fehlende Bestandserfassungen weiterer Artengruppen Bestandserfassungen zu den Artengruppen der Gastvögel, Groß- und Mittelsäuger (außer Fledermäusen) und Falter liegen gar nicht vor. Das ist nicht ausreichend, um eine hinreichende Bestandsbewertung durchführen zu können. Das gilt umso mehr, als bei einer Ortsbesichtigung am 19.3.26 drei Rehe im nördlichen Waldbestand des LSG festgestellt wurden. Diese zeigten nur minimale Flucht Tendenzen und scheinen sich deshalb bestens mit der Erholungsnutzung durch die Anwohner arrangiert zu haben. Von dem Vorkommen weiterer Arten ist auszugehen. 8. Fehlende Aufrechterhaltung der Wandermöglichkeiten für den Wolf	Der Einwand wird zur Kenntnis genommen. Die naturschutzfachliche Bewertung des Landschaftsschutzgebietes wird hierdurch nicht geändert. Soweit weitergehende artenschutzrechtliche Untersuchungen erforderlich sein sollten, sind diese im Planfeststellungsverfahren zu behandeln.
--	--

Auf S. 23 des Antrags wird dargestellt, dass unter anderem zur Aufrechterhaltung der Wandermöglichkeit des Wolfes im gesamten PA 4 untergrabungssichere Wildschutzzäune errichtet werden. Untergrabungssichere Wildschutzzäune erhalten die Wandermöglichkeiten Wolfs aber nicht aufrecht, sondern verhindern sie vielmehr. Zudem gibt es im gesamten PA 4 auch keine geplant Wildtierbrücke, die für Wolfsquerungen geeignet sind. Denn für Wölfe ist eine nutzbare Brückenbreite von mindestens 50 m erforderlich (MAQ 2022, S. 47). Die Grünbrücken im PA 4 sind jedoch deutlich schmäler. Auch in den angrenzenden Bereich ist nicht mit entsprechenden Querungsmöglichkeiten zu rechnen. Laut Unterlagen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung sind auch im PA 3 keine Grünbrücken mit einer Breite von mindestens 50 m vorgesehen. Und die Planungsunterlagen für den PA 5 liegen bisher noch nicht aus, sodass nicht mit einer zeitgleichen Realisierung des Ausbaus gerechnet werden kann. Folglich gibt es für den Wolf nicht eine einzige geeignete Grünbrücke in der Region. Es kommt somit zu einer erheblichen Zerschneidungswirkung des Territoriums durch die E233. Folglich werden artenschutzrechtliche Verbotstatbestände ausgelöst. Außerdem ist mit einer Zunahme an Nutztierschäden zu rechnen, weil das natürliche Streifgebiet verkleinert wird und die Wölfe deshalb zwangsläufig auf Nutztiere als Nahrung ausweichen müssen.

9. Fehlende Querungshilfe für die Bechsteinfledermaus

Im Antrag der NLStBV wird auf S. 17 die besondere Bedeutung beschrieben, die der betroffene Bereich des LSG als Jagdgebiet für Breitflügelfledermäuse, Große Abendsegler, Braune Langohren, Fransen- und Zwergfledermäuse sowie Große Bartfledermäuse besitzt. Zudem ist der Bereich Funktionsraum von allgemeiner Bedeutung für den kleinen Abendsegler. Und es befinden sich zwei Flugrouten von besonderer Bedeutung in dem Bereich. Außerdem wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass nicht auszuschließen ist, dass Kolonietiere aus dem in der Nähe festgestellten Bechsteinfledermausquartier auch im Waldbestand Richterskamp jagen.

Wenn jedoch nicht auszuschließen ist, dass die Bechsteinfledermäuse von ihrem Quartier bis zum Richterskamp fliegen, muss auch sichergestellt werden, dass eine gefahrlose Querung der geplanten E233 möglich ist. Die in dem Bereich geplante Fledermausbrücke ist jedoch mit einer Breite von 13,5 m viel zu gering dimensioniert. Für Bechsteinfledermäuse müssen Grünbrücken mindestens eine Breite von 20 m aufweisen (FÖA Landschaftsplanung, 2023). Insofern ist der Eintritt artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände keinesfalls auszuschließen.

Außerdem ist festzustellen: Wenn Individuen der Bechsteinfledermäuse im Richterskamp jagen, ist auch nicht auszuschließen, dass sich dort inzwischen

Der Einwand wird zur Kenntnis genommen. Die Bewertung möglicher Auswirkungen auf den Wolf sowie gegebenenfalls erforderlicher Vermeidungsmaßnahmen ist Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und nicht des vorliegenden Änderungsverfahrens.

Der Hinweis auf die besondere Bedeutung des Gebietes für die Bechsteinfledermaus wird im Grundsatz geteilt. Die Bewertung der vorgesehenen Querungshilfen und artenschutzrechtlichen Maßnahmen erfolgt im Planfeststellungsverfahren.

Quartiere der Bechsteinfledermäuse befinden. Zumal von dieser Art bekannt ist, dass die Weibchen sehr häufig die Hangplätze wechseln und bis zu 50 verschiedene Quartiere im Jahr aufsuchen (DIETZ et al 20076, S. 250). Deshalb ist eine erneute Fledermauskartierung mit Netzfängen und Telemetrierung insbesondere auch im Bereich des LSG zwingend erforderlich, um die aktuelle Bedeutung der Fläche für die Fledermäuse zu erfassen. Denn es ist keinesfalls auszuschließen, dass sich nun hochwertige Quartiere in dem betroffenen Waldbestand befinden könnten. Dies wiederum könnte entweder zu einem anderen Ergebnis der Abwägungsentscheidung über die den Bau der E233 insgesamt oder über den Verlauf der Trasse oder zu weiteren erforderliche Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen führen.

Insofern ist der dem Antrag als Anhang beigefügten Stellungnahme zur Nachforderung einer aktualisierten Fledermauskartierung des Büros für Landschaftsökologie Simon & Widdig vom 1.8.25 vehement zu widersprechen, eine erneute Erfassung der Fledermäuse aus naturschutzfachlichen Gründen sei nicht erforderlich. Zumal der Gutachter selbst auf S. 1 feststellt: *„Vielmehr ist davon auszugehen, dass die das Angebot an Habitatbäumen mit der Zeit langsam verbessert.“* Deshalb ist aufgrund der Mängel der vorliegenden Fledermauserfassungen (s. Punkt 6) und der unklaren Bedeutung des Ritterskamp für die Bechsteinfledermaus (wahrscheinliches Jagdgebiet und möglicherweise vorhandene Quartierstandorte) zwingend eine aktuelle Bestandserfassung der Fledermäuse notwendig. Des Weiteren ist mit Hinweis auf die oben gemachten Ausführungen zur erforderlichen Brückenbreite für Bechsteinfledermäuse den Behauptungen des Gutachters zu widersprechen, für Bechsteinfledermäuse seien die geplanten Maßnahmen ebenfalls hochgradig wirksam und auch ein Nachweis im LSG würde nicht zu einer Änderung des Konzeptes führen. Denn derzeit fehlt es ja an geeigneten Querungsmöglichkeiten für die Bechsteinfledermaus.

10. Fehlende vorgezogene Ausgleichsmaßnahme für den Verlust von Jagdhabitaten des Braunen Langohrs im Richterskamp

Abbildung 9 auf S. 18 des Antrags zeigt sehr deutlich, dass durch den Bau der Straße wesentliche Flächenanteile des Jagdgebietes besonderer Bedeutung insbesondere für das Braune Langohr verloren gehen würden. Dieser Verlust wird jedoch in keiner Weise in räumlich funktionalem Zusammenhang ausgeglichen. Weder im Waldbereich Richterskamp noch im Waldgebiet Burlagsberge erfolgt ein ökologischer Waldumbau, der zu einer Aufwertung von Jagdhabitaten führen könnte. Der nächstgelegene ökologische Waldumbau erfolgt in den „Werwer Fuhren“. Aus den telemetrischen Untersuchungen lässt sich aber in keiner Weise erkennen, dass die Tiere aus Richterskamp und Burlagsberge auch die Werwer Fuhren als Jagdgebiet nutzen. Ein

Der Einwand wird zur Kenntnis genommen. Die Bewertung artenschutzrechtlicher Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen erfolgt im Planfeststellungsverfahren und ist nicht Gegenstand der vorliegenden Änderungsverordnung.

Ausgleich im räumlich funktionalen Zusammenhang erfolgt deshalb bisher für diese Tiere nicht.

11. Bepflanzte Lärmschutzwälle ersetzen keinen Klimaschutzwald

Auf S. 24 des Antrags wird dargestellt, dass 2,75 ha Wald im Teillöschungsbereich als Klimaschutzwald fungieren. Die geplante Trasse werde von neu zu bepflanzenden Wällen gesäumt, so dass der Funktionsverlust minimiert werde. Dieser Behauptung ist zu widersprechen. Wie im Antrag selbst (ebd.) dargelegt wird, dienen Klimaschutzwälder dazu, Siedlungs- und Erholungsbereiche vor Kaltluftschäden oder nachteiligen Windextremen zu schützen und Temperatur- und Feuchtigkeitsextreme auszugleichen. Genau diese Funktionen können die nur auf der trassenabgewandten Seite der Wälle geplanten Strauchpflanzungen (Planungsunterlagen zum PA 4, Unterlage 9.4.1, Maßnahme 1.4.3. VCEF, S. 27) aber gerade nicht übernehmen. Zum einen sind die Sträucher zu klein und die lineare Pflanzung zu schmal, um Kaltluftschäden oder Windextreme zu unterbinden. Außerdem ist aufgrund der Kleinflächigkeit der Pflanzung auch nicht mit einer ausgleichenden Wirkung auf Temperatur- und Feuchtigkeitsextreme zu rechnen. Im Maßnahmenblatt wird – richtigerweise – der Maßnahme auch keinerlei Klimaschutzfunktion zugewiesen. Die übrigen Kompensationsmaßnahmen im Bereich Werwer Fuhrenkämpfe für die Waldverluste sind zu weit vom Eingriffsort entfernt, um eine Klimaschutzfunktion an der betroffenen Stelle ausüben zu können. Eine Kompensation der zurzeit vorhandenen Klimaschutzfunktion für die angrenzenden Siedlungs- und Erholungsbereiche erfolgt daher in keiner Weise. Vielmehr ist durch die große versiegelte Fläche der Straße mit einer Verschärfung der Problematik von Temperatur- und Feuchtigkeitsextremen zu rechnen.

12. Bedeutung des LSG für die Erholung wird unterschätzt

Im Antrag auf Teilentlassung (S. 20) wird die Behauptung aufgestellt, eine Erholungseignung sei im LSG selbst nicht gegeben. Dieser Darstellung ist vehement zu widersprechen. Vielmehr ist allein der von der Teilentlassung betroffene Waldbestand von mehreren Pfaden durchzogen (s. nachfolgende Abbildungen), die intensiv für die Naherholung (insbesondere von Hundebesitzern) genutzt werden. Selbst an einem Donnerstag (vormittags) wurden bei einer kurzen Ortsbesichtigung alleine vier Personen angetroffen. Insofern würde der Bau der Straße an dieser Stelle zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Erholungsnutzung der anwohnenden Bevölkerung führen. Darüber hinaus wird nicht nur der Entlassungsbereich des LSG für die Baumaßnahme in Anspruch genommen. Auch die angrenzenden Bereiche des LSG werden durch die neue Trasse im Landschaftsbild erheblich überformt und optisch

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die naturschutzfachliche Bedeutung der betroffenen Waldbestände wird von der Unteren Naturschutzbehörde ebenfalls als hoch bewertet. Die konkrete Bewertung der Waldinanspruchnahme sowie der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen erfolgt im Planfeststellungsverfahren.

Der Hinweis wird geteilt. Die Bedeutung des Gebietes für die naturgebundene Erholung wird als Bestandteil der fortbestehenden Schutzwürdigkeit des Landschaftsschutzgebietes bewertet.

belastet. Zudem sind die akustischen Auswirkungen durch die massive Lärmbelastung durch den zunehmenden Verkehr und die zunehmenden Fahrgeschwindigkeiten zu bedenken. Daher verliert auch der verbleibende Rest des LSG erheblich an Erholungsqualität für die anwohnende Bevölkerung. Schließlich wird auch die nördlich gelegene Feldflur nicht mehr für die Erholungssuchenden fußläufig erreichbar sein, da entsprechende Brücken fehlen.

13. Betroffenheit der Stechpalme (*Ilex aquifolium*) nicht berücksichtigt

In dem betroffenen Waldbestand kommt in etlichen Exemplaren die Stechpalme (*Ilex aquifolium*) im Unterwuchs vor (Beispielfoto siehe in nachfolgender Abbildung). Die Stechpalme gehört zu den besonders geschützten Arten. Gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG ist es verboten, wildlebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören. Trotzdem sind weder in den Unterlagen für die Planfeststellung zum Ausbau der E233 im Planungsabschnitt 4 noch in dem hier vorliegenden Antrag auf Teilentlassung Schutzmaßnahmen für die Stechpalme vorgesehen.

14. Verfahren auf Entlassung einer Teilfläche aus dem LSG zu früh

Grundsätzlich ist es richtig und erforderlich, dass die NLStBV einen Antrag auf Entlassung einer Teilfläche aus dem LSG gestellt hat. Allerdings ist festzustellen, dass der Zeitpunkt für eine Entscheidung darüber jetzt bei weitem zu früh ist. Anfang 2026 endete erst die Öffentlichkeitsbeteiligung für den PA 4. Insofern ist noch in keiner Weise abzusehen, ob es aufgrund der Einwenden noch zu Veränderungen an der Trasse kommt. Insofern macht eine LSG-Entlassung erst dann Sinn, wenn wesentliche Veränderungen an der Trassenführung und -breite aufgrund eines fortgeschrittenen Planfeststellungsverfahrens sicher ausgeschlossen werden können.

Zudem ist die Erarbeitung einer neuen Verkehrsprognose mit dem Prognosehorizont 2040 erforderlich (s. oben). Auch hieraus können sich – beispielsweise aufgrund veränderte Schallbelastungen – auch noch gravierende Veränderungen an dem gesamten Straßenbauwerk durch andere Schallschutzmaßnahmen ergeben. Dies kann möglicherweise auch zu einem veränderten Zuschnitt der aus dem LSG zu entlassenden Fläche führen. Auch deshalb ist mit der Entscheidung über die Teilentlassung bis zu einem späteren Zeitraum des Planfeststellungsverfahrens abzuwarten.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Vorkommen der Stechpalme (*Ilex aquifolium*) erscheinen aufgrund der Standortverhältnisse und der Ausprägung der vorhandenen Waldlebensräume grundsätzlich plausibel. Unabhängig hiervon wird die naturschutzfachliche Schutzwürdigkeit des Gebietes bereits durch die vorhandenen FFH-Lebensraumtypen, den historisch gewachsenen Altwaldbestand sowie die nachgewiesene Bedeutung für verschiedene Artengruppen begründet. Eine Änderung der naturschutzfachlichen Bewertung ergibt sich hieraus nicht.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Aus Sicht der Unteren Naturschutzbehörde sollte die Wirksamkeit der Änderungsverordnung an die Bestandskraft bzw. Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses für den Planungsabschnitt 4 der E 233 gekoppelt werden. Hierdurch wird sichergestellt, dass die Teilaufhebung ausschließlich für ein tatsächlich und rechtlich gesichertes Vorhaben erfolgt.

15. Aufschiebende Bedingungen in Änderungsverordnung unzureichend § 3 des Entwurfs der Änderungsverordnung sieht vor, dass der betroffene Teilbereich des LSG solange seinen Rechtsstatus als Schutzgebiet auch nach Inkrafttreten der Änderungsverordnung erhält bis die Änderungsverordnung und der Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau der E233 im Planungsabschnitt 4 formelle Bestandskraft erlangen. Diese Vorgaben sind zwingend erforderlich, aber noch nicht hinreichend. Vielmehr ist als dritte aufschiebende Bedingung mit aufzunehmen, dass das Bundesministerium für Verkehr die Baufreigabe für den Planungsabschnitt 4 des vierstreifigen Ausbaus der E233 erteilt. Anderenfalls ist es möglich, dass der Teilbereich aus dem LSG entfällt und der Bau (z.B. wegen fehlender Finanzmittel) gar nicht erfolgt. Dann wäre der Schutzstatus völlig unnötig entfallen.	Der Hinweis wird geteilt. Die Untere Naturschutzbehörde befürwortet die Kopplung der Wirksamkeit der Änderungsverordnung an die Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses. Darüber hinaus ist die Wirksamkeit an die tatsächliche Baufreigabe zu koppeln. Der Planfeststellungsbeschluss schafft das Baurecht. Die Baufreigabe (Finanzierung und Umsetzung) wird separat durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) erteilt.
Niedersächsisches Landesamt für Denkmalpflege, Abteilung Archäologie, Ofener Straße 15, 26121 Oldenburg Stellungnahme vom 01.04.2026 Seitens der Archäologischen Denkmalpflege werden zu den Planungen folgende Bedenken oder Anregungen vorgetragen: Wie im Antrag geschildert, ist das Grabungsfeld, das sich im südlichen Teil des LGSs befindet, von der Planung und Teillöschung nicht betroffen. In unserer Stellungnahme von 14. 01 .2026 (Az. A5-57731-26/ 012) haben wir für dieses Teilaufhebungsbereich ein Baubegleitung gefordert. Sofern der Plan des Ausbaus unverändert bleibt, halten wir an unserer Stellungnahme fest. Zudem sollte zusätzlich folgender Hinweis in die Unterlagen übernommen und unbedingt beachtet werden: Sollten bei den geplanten Bau- und Erdarbeiten ur- und frühgeschichtliche sowie mittelalterliche Oder frühneuzeitliche Bodenfunde(das können u. a. sein: Tongefäßscherben, Holzkohleansammlungen, Schlacken sowie auffällige Bodenverfärbungen u. Steinkonzentrationen, auch geringe Spuren solcher Funde) gemacht werden, sind diese gemäß § 14Abs. 1 des Nieders. Denkmalschutzgesetzesmeldepflichtig und müssen der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Niedersächsischen Landesamt für Denkmalpflege- Abteilung Archäologie - Stützpunkt Oldenburg, Ofener Straße15, Tel. 0441 / 205766-15 unverzüglich gemeldet werden. Meldepflichtig sind die Finder, die Leiter der Arbeiten oder die Unternehmer. Bodenfunde und Fundstellen sind nach § 14Abs. 2	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Betroffenheit des Grabungsfeldes ist nicht gegeben. Bei dem von der Teillöschung betroffenen Gebiet handelt es sich um ein Landschaftsschutzgebiet im Sinne von § 26 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) in Verbindung mit § 19 des Niedersächsischen Naturschutzgesetzes (NNatSchG). Mit der obigen Änderungsverordnung, zu dem die Stellungnahme abgegeben wurde, wird die Eigenschaft dieses Gebietes als Landschaftsschutzgebiet aufgehoben. Es handelt sich somit um eine Änderung der rechtlichen Eigenschaft dieses Gebietes. Die Änderung der rechtlichen Eigenschaft führt für sich nicht zu Bodenbewegungen oder einer sonstigen Änderung der tatsächlichen Beschaffenheit des Bodenmaterials. Eine Baubegleitung im Zusammenhang mit der (rechtlichen) Änderung der Verordnung wie in der Stellungnahme gefordert ist folglich aus dem zuvor genannten Grund nicht umsetzbar. Der Anregung zur Festlegung einer Baubegleitung kann hier nicht gefolgt werden. Hinweis:

des Nieders. Denkmalschutzgesetzes bis zum Ablauf von 4 Werktagen nach der Anzeige unverändert zu lassen, bzw. für ihren Schutz ist Sorge zu tragen, wenn nicht die Denkmalschutzbehörden vorher die Fortsetzung der Arbeiten gestatten.	Wie in der Begründung zur Änderungsverordnung beschrieben ist der Grund für dieses Verfahren die geplante Straßentrasse der E 233. Es könnte daher möglicherweise in dem Planfeststellungsverfahren eine Baubegleitung gefordert werden.
Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie, Stilleweg 2, 30655 Hannover Stellungnahme vom 10.04.2026 Sofern im Zuge des o.g. Vorhabens Baumaßnahmen erfolgen, verweisen wir für Hinweise und Informationen zu den Baugrundverhältnissen am Standort auf den NIBIS® Kartenserver. Die Hinweise zum Baugrund bzw. den Baugrundverhältnissen ersetzen keine geotechnische Erkundung und Untersuchung des Baugrundes bzw. einen geotechnischen Bericht. Geotechnische Baugrunderkundungen/-untersuchungen sowie die Erstellung des geotechnischen Berichts sollten gemäß der DIN EN 1997-1 und -2 in Verbindung mit der DIN 4020 in den jeweils gültigen Fassungen erfolgen. Sofern Hinweise zu Salzabbaugerechtigkeiten und Erdölaltverträgen für Sie relevant sind, beachten Sie bitte unser Schreiben vom 04.03.2024 (Az. LID.4-L67214-07-2024-0001). Sofern in diesem Verfahren Ausgleichs- und Kompensationsflächen betroffen sind, gehen wir davon aus, dass für alle Ausgleichs- und Kompensationsflächen die Festlegungen der Regionalen Raumplanung beachtet werden. In Rohstoffsicherungsgebieten sollten Ausgleichs- oder Kompensationsmaßnahmen erst nach einer vollständigen Rohstoffgewinnung erfolgen, da sonst ein späterer Rohstoffabbau erschwert bzw. verhindert werden kann. Die aktuellen Rohstoffsicherungskarten können über den NIBIS® Kartenserver des LBEG eingesehen oder als WMS (Web Map Service) abgerufen werden. Zudem ist im Bereich von Ausgleichs- und Kompensationsflächen für erdverlegte Hochdruckleitungen sowie bergbauliche Leitungen ein Schutzstreifen zu beachten, der von jeglicher Bebauung und von tiefwurzelndem Pflanzenwuchs freizuhalten ist. In Bezug auf die durch das LBEG vertretenen Belange haben wir keine weiteren Hinweise oder Anregungen. Die vorliegende Stellungnahme hat das Ziel, mögliche Konflikte gegenüber den raumplanerischen Belangen etc. ableiten und vorausschauend berücksichtigen zu können. Die Stellungnahme wurde auf Basis des aktuellen Kenntnisstandes erstellt. Die verfügbare Datengrundlage ist weder als parzellenscharf zu interpretieren noch erhebt sie Anspruch auf Vollständigkeit. Die Stellungnahme ersetzt nicht etwaige nach weiteren Rechtsvorschriften und Normen erforderliche Genehmigungen, Erlaubnisse, Bewilligungen oder objektbezogene Untersuchungen.	Die Hinweise und Informationen werden zur Kenntnis genommen.

Landkreis Cloppenburg, Planungsamt, Eschstraße 29, 49661 Cloppenburg**Stellungnahme vom 15.04.2026**

gegen den Entwurf der Änderungsverordnung bestehen **keine grundsätzlichen Bedenken**.

Die beabsichtigte Teillöschung einer Teilfläche des Landschaftsschutzgebiets LSG CLP 93 „Waldgebiet mit vorgeschichtlichen Funden rechts der Straße Löningen – Elbergen“ ist im Zuge des vierstreifigen Ausbaus der Europastraße E233 zwischen der Anschlussstelle Meppen (A31) und der Anschlussstelle Cloppenburg (A1) erforderlich. Die Trassenführung im Planungsabschnitt 4 ist das Ergebnis eines Variantenvergleichs unter Berücksichtigung raumordnerischer, verkehrlicher und umweltfachlicher Belange. Die Inanspruchnahme von Flächen des Landschaftsschutzgebiets erfolgt lediglich in dem Umfang, der für die Umsetzung der Vorzugsvariante erforderlich ist.

Die Eingriffe in Natur und Landschaft wurden in den vorliegenden Unterlagen fachgutachterlich ermittelt und bewertet. Maßnahmen zur Vermeidung, Minimierung sowie Ausgleich und Ersatz (§ 15 BNatSchG) sind Bestandteil der Planung. Die Auswirkungen auf das Landschaftsbild sowie auf die Schutzgüter des Landschaftsschutzgebiets wurden nachvollziehbar dargestellt.

Im Rahmen der erforderlichen Abwägung zwischen den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie den Anforderungen an eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur wird das Vorhaben als vertretbar bewertet, sofern die vorgesehenen Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen konsequent umgesetzt werden.

Darüber hinaus sind folgende Ausführungen zum **Denkmalschutz** zu beachten:

Das Grabungsfeld, das sich im südlichen Teil des LSG CLP 93 befindet, ist von der Planung und Teillöschung nicht betroffen. Für den Teilaufhebungsbereich ist aus Sicht der Archäologischen Denkmalpflege eine Baubegleitung erforderlich, da weitere Funde nicht auszuschließen sind. Dieser Bereich ist in der anliegenden Karte in dunkelgrün (s. Anlage 1) und in der shape-Datei des NLD OL – Referat Archäologie (s. Anlage 2) gekennzeichnet.

Sollten bei den geplanten Bau- und Erdarbeiten ur- und frühgeschichtliche sowie mittelalterliche oder frühneuzeitliche Bodenfunde (das können u. a. sein: Tongefäßscherben, Holzkohleansammlungen, Schlacken sowie auffällige Bodenverfärbungen und Steinkonzentrationen, auch geringe Spuren solcher Funde) gemacht werden, sind diese gemäß § 14 Abs. 1 des Nieders. Denkmalschutzgesetzes meldepflichtig und müssen der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Die Ausführungen zum Denkmalschutz werden ebenfalls zur Kenntnis genommen. Eine Betroffenheit des Grabungsfeldes ist nicht gegeben.

Bei dem von der Teillöschung betroffenen Gebiet handelt es sich um ein Landschaftsschutzgebiet im Sinne von § 26 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) in Verbindung mit § 19 des Niedersächsischen Naturschutzgesetzes (NNatSchG). Mit der obigen Änderungsverordnung, zu dem die Stellungnahme abgegeben wurde, wird die Eigenschaft dieses Gebietes als Landschaftsschutzgebiet aufgehoben. Es handelt sich somit um eine Änderung der rechtlichen Eigenschaft dieses Gebietes.

Die Änderung der rechtlichen Eigenschaft führt für sich nicht zu Bodenbewegungen oder einer sonstigen Änderung der tatsächlichen Beschaffenheit des Bodenmaterials.

Eine Baubegleitung im Zusammenhang mit der (rechtlichen) Änderung der Verordnung wie in der Stellungnahme gefordert ist folglich aus dem zuvor genannten Grund nicht umsetzbar.

Der Anregung zur Festlegung einer Baubegleitung kann hier nicht gefolgt werden.

Hinweis:

Wie in der Begründung zur Änderungsverordnung beschrieben ist der Grund für dieses Verfahren die geplante Straßentrasse der E 233. Es könnte daher möglicherweise in dem Planfeststellungsverfahren eine Baubegleitung gefordert werden.

Anlage 4

Niedersächsischen Landesamt für Denkmalpflege – Abteilung Archäologie - Stützpunkt Oldenburg, Ofener Straße 15, Tel. 0441 / 205766-15 unverzüglich gemeldet werden. Meldepflichtig sind die Finder, die Leiter der Arbeiten oder die Unternehmer. Bodenfunde und Fundstellen sind nach § 14 Abs. 2 des Nieders. Denkmalschutzgesetzes bis zum Ablauf von 4 Werktagen nach der Anzeige unverändert zu lassen, bzw. für ihren Schutz ist Sorge zu tragen, wenn nicht die Denkmalschutzbehörden vorher die Fortsetzung der Arbeiten gestatten.	
NLWKN Betriebsstelle Oldenburg Stellungnahme vom 05.05.2026 Der GB 4 (regionaler Naturschutz) des NLWKN wird zu dem Vorgang keine Stellungnahme abgeben. Es sind von der beantragten Teillöschung des LSG CLP 093 weder Belange von Natura 2000 betroffen, noch handelt es sich um einen aus Sicht des Landes naturschutzwürdigen Teil von Natur und Landschaft. Ich verweise daher auf die Zuständigkeit des Landkreises Cloppenburg als untere Naturschutzbehörde.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
Landkreis Cloppenburg, untere Wasserbehörde Stellungnahme vom 08.06.2026 bestehen von Seiten der Unteren Wasserbehörde gegen die Änderung des LSG keine Bedenken.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Private Einwender Nr. 1 und 2 Stellungnahme vom 01.04.2026 Als Anwohner und potenzielle Betroffene im PA5 möchten wir uns zur Teilaufhebung Landschaftsschutzgebiet "Waldgebiet mit vorgeschichtlichen Funden rechts der Straße Löningen-Elbergen" (heute LSG CLP 93) äußern. Dem Erhalt der noch bestehenden Landschaftsschutzgebiete im Landkreis Cloppenburg sollte aus Gründen des Natur- und Landschaftsschutzes höchste Priorität eingeräumt werden. So hat die Ausräumung der Landschaft im Landkreis Cloppenburg ein bedrohliches Maß angenommen, was nicht zuletzt das touristische Potenzial des Landkreises gefährdet. Der Antrag der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr aus Lingen zur Löschung einer Teilfläche aus dem Landschaftsschutzgebiet LSG-CLP 93 ist nicht ausreichend. Da	Die Einwendung wird zur Kenntnis genommen. Die naturschutzfachliche Bewertung der Unteren Naturschutzbehörde kommt ebenfalls zu dem Ergebnis, dass das Landschaftsschutzgebiet CLP 00093 weiterhin die Voraussetzungen des § 26 BNatSchG erfüllt. Die vorliegende Teilaufhebung erfolgt anlassbezogen für den Planungsabschnitt 4 der E 233. Aussagen zu weiteren Planungsabschnitten sind nicht Gegenstand des vorliegenden Änderungsverfahrens.

dieser Antrag im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum vierstreifigen Ausbau der E 233, Planungsabschnitt 4 gestellt wird, können wir als Anlieger des PA 5 nicht zustimmen, da in gleicher Weise ähnliches Verhalten auch bei den weiteren Abschnitten zu erwarten ist. Es werden Fakten geschaffen in ähnlicher Weise wie die Hochsetzung des KNV auf 2,7, dies bei steigenden Kosten- wie geht das?

Hier sind die zentralen Einwände:

Verstoß gegen den Schutzzweck: Baumaßnahmen verändern den Charakter der Landschaft und sind in LSG in der Regel untersagt.

Zerstörung von Naturhaushalt und Landschaftsbild: Einwände können darauf abzielen, dass die Überbauung die Vielfalt, Eigenart oder Schönheit der Landschaft beeinträchtigt.

Schutz wild lebender Tiere und Pflanzen: Gemäß § 39 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Pflanzen ohne vernünftigen Grund zu entnehmen oder Tiere zu stören/zu töten.

Fehlende Befreiung: Baumaßnahmen sind oft nur zulässig, wenn eine Ausnahme oder Befreiung von der Schutzgebietsverordnung erteilt wurde. Diese sollte nicht einfach erteilt werden im Bezug auf LSG CLP 93 vor allem vor dem Hintergrund des schon wesentlichen Flächenverbrauchs (1500Ha) des Ausbaus der E233.

Beeinträchtigung von Pflanzen und Tieren

Der Antrag der NLStBV räumt selbst ein, dass das Landschaftsschutzgebiet „eine besondere Bedeutung“ für Fledermäuse und mindestens „eine mittlere Bedeutung für Brutvögel“ aufweist. Unter anderem ist eine Besiedlung durch Grünspecht und Star im betroffenen nördlichen Teil des Landschaftsschutzgebietes festgestellt worden. In einem Umfang von 0,94 Hektar ist der FFH-Lebensraumtyp 9190 – Eichenmischwald – von der Teillöschung betroffen (S. 16, 22).

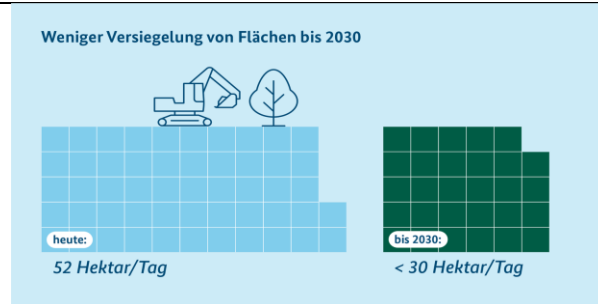
Beeinträchtigungen für 1,4 ha Nährstoff empfindlicher Waldbiotope werden durch betriebsbedingte Stickstoffeinträge erwartet (S. 22). Und obwohl nicht ausgeschlossen werden kann, dass die nördlich der geplanten Trasse nachgewiesenen Bechsteinfledermäuse im Bereich des LSG jagen, ist die geplante Fledermausbrücke zu klein dimensioniert, um den Bechsteinfledermäusen als Querungshilfe zu dienen.

Die selbst auferlegten Genügsamkeit des Naturschutzes könnte bald vorbei sein. ein Abschied vom bisherigen „Mainstream-Naturschutz“ ist geboten. Das Argument: Trotz partieller Erfolge hier und da und trotz einer weltweit steigenden Zahl von Schutzgebieten gehen intakte Ökosysteme und Artenvielfalt in atemberaubender Geschwindigkeit zurück. Wir stehen vor dem sechsten Massenaussterben von Arten in der Erdgeschichte, diesmal menschengemacht, und zwar vor allem durch Lebensraumzerstörung, intensivierte Landnutzung, Ausbeutung, Erderwärmung und

Die Hinweise werden im Grundsatz geteilt und zur Kenntnis genommen. Hieraus ergibt sich keine Änderung der naturschutzfachlichen Bewertung im vorliegenden Verfahren

Der Hinweis wird im Grundsatz geteilt. Die hohe naturschutzfachliche Bedeutung der betroffenen Waldlebensräume, der FFH-Lebensraumtypen sowie ihre Funktion für Brutvögel und Fledermäuse wurde von der Unteren Naturschutzbehörde ebenfalls festgestellt und in der naturschutzfachlichen Stellungnahme entsprechend bewertet. Die Bewertung der Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen erfolgt im Planfeststellungsverfahren.

Umweltverschmutzung. Es droht schon in naher Zukunft das Aussterben von einer Million Tier- und Pflanzenarten. Das Gegenteilige sollte geschehen- mehr Flächen für Biodiversität. Ökonomisierung der Natur Eine Verneinung welche die Ökonomisierungsstrategien im Naturschutz, welche die Natur als Naturkapital in Wert setzen wollen sollte geschehen. Der heute etablierten Sprache der „Klimaneutralität“ und der sogenannten Nature-Based Solutions, in der Wälder vor allem auf ihre Funktion als handelbare CO2-Senken reduziert werden, die zur Kompensation unterlassener Emissionsvermeidung dienen, sollten wir uns nicht anschließen. Auch bei der Vernichtung der 2,7Ha des Landschaftsschutzgebietes im PA4 findet in gewisser Weise eine Ökonomisierung statt. Hier eine Geschwindigkeitsbeschränkung zu favorisieren um die LSG- Fläche zu erhalten wird leider nicht gedacht. Ersatz- und Kompensationsflächen gibt es nur sprachlich- keiner schafft neue Flächen!! Hier die Ankündigung des BMV: Flächenverbrauch reduzieren Häuser, Schienen und Straßen zu bauen, bedeutet auch, Flächen zu versiegeln. Dadurch gibt es weniger Platz für die Landwirtschaft und weniger Raum, in dem sich die biologische Artenvielfalt entwickeln kann. Zwischen 2019 und 2022 ist jeden Tag eine Fläche von durchschnittlich 52 Hektar bebaut worden. Im Rahmen der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie hat sich die Bundesregierung deshalb ein klares Ziel gesetzt: Bis 2030 sollen pro Tag nicht mehr als 30 Hektar Siedlungs- und Verkehrsfläche hinzukommen.	Der Einwand wird zur Kenntnis genommen. Die Prüfung von Trassenvarianten sowie möglicher Maßnahmen zur Eingriffsvermeidung und -minimierung erfolgt im Planfeststellungsverfahren und ist nicht Gegenstand des vorliegenden Änderungsverfahrens. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung einschließlich der Festlegung der Vermeidungs-, Minderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erfolgt im Planfeststellungsverfahren. Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen dienen ausschließlich der Abarbeitung der Eingriffsregelung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens. Die fortbestehende Schutzwürdigkeit des Landschaftsschutzgebietes bleibt hiervon unberührt. Die Ausführungen der nachfolgenden Punkte werden zur Kenntnis genommen. Sie enthalten überwiegend allgemeine naturschutz- und verkehrspolitische Bewertungen, die über den Gegenstand des vorliegenden Änderungsverfahrens hinausgehen und daher im Rahmen der naturschutzfachlichen Bewertung der Teilaufhebung des Landschaftsschutzgebietes nicht gesondert zu berücksichtigen sind.
---	--



Quelle: BMV

Auf Grünstreifen entlang der Bundesfernstraßen blüht die Artenvielfalt

Beim Bau von Bundesfernstraßen kompensieren wir den Flächenverbrauch. Wenn geschützte Tier- und Pflanzenarten betroffen sind, sorgen wir für entsprechende Ersatzlebensräume. Die Grünflächen entlang der Bundesfernstraßen spielen eine wichtige Rolle. Wir pflegen sie ökologisch und erhalten ihre Funktion für Naturschutz und Artenvielfalt.

Auch 30 Hektar pro Tag (sind noch längst nicht erreicht) multiplizieren sich bis 2030 auf mehr als 200 000 Hektar und dann.....??

Flächenverbrauch steigt, dazu das Thünen-Institut :

„Da nach Meinung von Wissenschaftlern des Thünen-Instituts die Flächenkonkurrenz in den folgenden Jahren eher zunimmt – befeuert durch Siedlungs- und Straßenbau, Naturschutz- und Ausgleichsflächen sowie Flächenverbrauch für Erneuerbare Energien – haben sie in einer Studie ausgerechnet, wie viel Landwirtschaftsfläche bis 2030 für andere Nutzungszwecke in Anspruch genommen wird, wenn die aktuellen Planungen und Strategien Realität werden. So werden bis 2030 mehr als 200 000 Hektar für Siedlung und Verkehr benötigt.“

Einwände gegen die Überbauung eines Landschaftsschutzgebietes (LSG) basieren primär auf der Verletzung des Schutzzwecks gemäß § 26 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG). Landschaftsschutzgebiete dienen der Erhaltung, Entwicklung oder Wiederherstellung von Natur und Landschaft, ihrer Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts.

Im Bezug auf die auf der 84 Km langen Aus- und Neubaustrecke entstehende Überbauung von schützenswerter Landschaft, die unwiederbringlich verloren geht,

weisen wir jetzt schon auf die Worte des ehemaligen Landrates Herrn Eveslage hin der ZB. Einen Lärmschutzwall in Timmerlage, Gemeinde Lastrup PA4 versprochen hat- welcher sich aber in den Planungsunterlagen nicht widerfindet.

Grünflächen entlang der Bundesfernstraßen spielen eine wichtige Rolle. Eir pflegen sie ökologisch und erhalten ihre Funktion für Naturschutz und Artenvielfalt.

Auch 30 Hektar pro Tag (sind noch längst nicht erreicht!) multiplizieren sich bis 2030 auf mehr als 200.000 Hektar und dann.....??

Flächenverbrauch steigt, dazu das Thünen-Institut:

„Da nach Meinung von Wissenschaftlern des Thünen-Instituts die Flächenkonkurrenz in den folgenden Jahren eher zunimmt – befeuert durch Siedlungs- und Straßenbau, Naturschutz- und Ausgleichsflächen sowie Flächenverbrauch für Erneuerbare Energien – haben sie in einer Studie ausgerechnet, wie viel Landwirtschaftsflächen bis 2030 für andere Nutzungszwecke in Anspruch genommen wird, wenn die aktuellen Planungen und Strategien Realität werden. So werden bis 2030 mehr als 200.000 Hektar für Siedlung und Verkehr benötigt.“

Einwände gegen die Überbauung eines Landschaftsschutzgebietes (LSG) basieren primär auf der Verletzung des Schutzzwecks gemäß § 26 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG).

Landschaftsschutzgebiete dienen der Erhaltung, Entwicklung oder Wiederherstellung von Natur und Landschaft, ihrer Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts.

Im Bezug auf die auf der 84 Km langen Aus- und Neubaustrecke entstehende Überbauung von schützenswerter Landschaft, die unwiederbringlich verloren geht, weisen wir jetzt schon auf die Worte des ehemaligen Landrates Herrn Eveslage hin der ZB. Einen Lärmschutzwall in Timmerlage, Gemeinde Lastrup PA4 versprochen hat- welcher sich aber in den Planungsunterlagen nicht widerfindet.