



Landkreis Emsland  
Abt. Raumordnung und Städtebau

**2. Änderung  
Regionales Raumordnungsprogramm 2010  
Landkreis Emsland  
(vierstreifiger Ausbau der Europastraße E 233)**

**Begründung**

**Redaktioneller Hinweis:**

Textergänzungen sind **in roter Schrift** hervorgehoben.  
Textstreichungen sind durchgestrichen.

#### 4.4. Straßenverkehr

Zu Ziffer 01

Das Netz der Bundes- und Landesstraßen im Planungsraum ist entsprechend ihrer Einstufung als „Hauptverkehrsstraße“ oder „Straße von regionaler Bedeutung“ in der Zeichnerischen Darstellung ausgewiesen.

Durch den Landkreis Emsland mit einer Gesamtfläche von rd. 2.881 km<sup>2</sup> führen:

- ✓ ~~91,893~~ **92,369** km Autobahnen,
- ✓ ~~251,741~~ **248,317** km Bundesstraßen,
- ✓ ~~469,528~~ **469,503** km Landesstraßen,
- ✓ ~~863,073~~ **850,933** km Kreisstraßen und
- ✓ ca. 3.500 km Gemeindestraßen.

(Stand: ~~März 2018~~ **März 2009**)

Die Aufgaben der straßenseitigen Hauptverkehrsverbindung in Nord-Süd-Richtung übernimmt die Autobahn BAB 31. Sie ist durchgängig fertig gestellt und hat eine Gesamtlänge von 220 km von Bottrop bis Emden. In Ost-West-Richtung erfüllt im südlichen Planungsraum die BAB A 30 die überörtliche Verkehrsverbindung zur holländischen Randstadt im Westen und Hannover, Berlin und Osteuropa in östlicher Richtung.

~~Ebenfalls von sehr hoher Bedeutung ist die überregionale West-Ost-Achse B 402 / E 233 von den Niederlanden bis zur BAB 1. Der Landkreis Emsland drängt, gemeinsam mit dem Landkreis Cloppenburg, dem Städtering Zwolle-Emsland, den angrenzenden Städten und Gemeinden, der heimischen Wirtschaft und den niederländischen Gebietskörperschaften auf einen vierstreifigen Ausbau der B 402/B 213 zwischen Meppen (A 31) und Emstek (A 1). Der grenzüberschreitende vierstreifige Lückenschluss der B 402 von der A 31 (Meppen) bis Emmen (NL) in die Niederlande (A 37) wurde am 21. Januar 2008 für den Verkehr freigegeben.~~

~~Das Land Niedersachsen unterstützt die Ziele der Region durch die Festlegung des vierstreifigen Ausbaus der B 402, B 213 als E 233 im Landes-Raumordnungsprogramm 2008 und den vollzogenen Abschluss der Vereinbarung mit der Region über die Planung des vierstreifigen Ausbaus der E 233 vom 16.01.2009. Mit dieser Vereinbarung werden alle Fragen geregelt, die die Planung des Ausbaus einschließlich der Planfeststellung bei Übernahme der Planungsleistungen und der Kosten durch die Landkreise betreffen. Die Festsetzung einer 4-streifig ausgebauten E 233 wurde aus dem Landes-Raumordnungsprogramm 2008 übernommen. Die planerische Grundlage für die Festlegung der OU Haselünne als Vorranggebiet für einen vierstreifigen Ausbau ist mit der 65. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Haselünne gegeben.~~

**Die E 233 hat aufgrund ihrer grenzüberschreitenden Funktionen eine herausgehobene Bedeutung für die Einbindung Niedersachsens in das gesamteuropäische Straßenverkehrsnetz und stellt eine sehr wichtige West-Ost-Verbindung in der Mitte des Landkreises Emsland dar.**

**Demzufolge ist der vierstreifige Ausbau der E 233 aufgrund seiner landesweiten Bedeutung auch im Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen 2017 (LROP 2017) raumordnerisch verbindlich geregelt.**

**Der vierstreifige Ausbau der E 233 ist auf Grund des hohen Verkehrsaufkommens sowohl von der A 1 als auch aus den Niederlanden erforderlich. Die im Zuge der Straßenentwurfsplanung erarbeitete verkehrswirtschaftliche Untersuchung weist nach,**

dass nur mit einer vierstreifig ausgebauten E 233 ein sicherer und leistungsfähiger Verkehrsablauf gegeben ist. Die grenzüberschreitende Verbindungsachse E 233 hat für die gesamträumliche Entwicklung des Landkreises Emsland eine hohe verkehrliche Bedeutung in Hinblick auf die Leistungsfähigkeit, die Sicherung und Entwicklung von Arbeits- und Wohnstätten sowie zur Weiterentwicklung des Tourismus. Entsprechend wurde die E 233 in das RROP 2010 aufgenommen.

Seit Mitte 2011 werden die Entwurfsunterlagen für den vierstreifigen Ausbau der E 233 für die Planungsabschnitte 1 bis 6 und 8 erstellt, wobei der Landkreis Emsland für die Planungsabschnitte 1 bis 3 und der Landkreis Cloppenburg für die Abschnitte 4 bis 6 sowie 8 zuständig ist. Für den bereits vierstreifig ausgebauten Abschnitt der Ortsumgebung Cloppenburg (Planungsabschnitt 7) werden von der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Feststellungsentwurfsunterlagen zum Lärmschutz erstellt.

Die Planungsabschnitte befinden sich in unterschiedlichen Stadien; vgl. nachfolgende Tabelle.

<b>Abschnitt</b>	<b>von - bis</b>	<b>Aktueller Stand</b>
1	Meppen (A 31) - Meppen (B 70)	Planfeststellungsverfahren am 16.08.2018 eingeleitet
2	Meppen (B 70) - westlich Haselünne	Entwurfsplanung
3	westlich Haselünne - Kreisgrenze EL/CLP	Aufstellung des Planfeststellungsentwurfs
4	Kreisgrenze EL/CLP - östlich Lönigen	Aufstellung des Planfeststellungsentwurfs
5	östlich Lönigen - östlich Lastrup (OU Lastrup)	Aufstellung des Planfeststellungsentwurfs
6	östlich Lastrup (OU Lastrup) - Cloppenburg (B 68)	Aufstellung des Planfeststellungsentwurfs
7	Cloppenburg (B 68) - Cloppenburg (B 213)	Aufstellung der Feststellungsentwurfsunterlagen
8	Cloppenburg (B 213) - AS Cloppenburg (A 1)	Aufstellung des Planfeststellungsentwurfs

Die Gesamtlänge der Strecke beträgt rund 83,2 km. Die geschätzten Gesamtkosten belaufen sich auf rund 774 Millionen Euro (Stand 31.12.2019).

Die seit Neuaufstellung des RROP 2010 im Zuge der detaillierten Entwurfsplanung vorgenommene, veränderte Trassenführung der Ausbautrasse beschränkt sich auf die vier unten dargestellten Änderungsbereiche 1-4.

Zielsetzung der Änderung des RROP ist die raumordnerische Festlegung der geplanten, in vier Bereichen von den bisherigen Festlegungen des RROP 2010 abweichenden Trassenführung der E 233 in den Planungsabschnitten (PA) 2 „Meppen (B 70) bis Haselünne“ und PA 3 „Haselünne bis Kreisgrenze Emsland-Cloppenburg“.<sup>1</sup>

Die derzeit zweistreifigen Abschnitte der E 233-Bestandstrasse im Landkreis Emsland, hier die B 402 westlich Meppen bis östlich Haselünne und die B 213 östlich Haselünne bis zur Kreisgrenze, sollen auf vier Fahrstreifen ausgebaut werden. Neben dem vierstreifigen Ausbau auf vorhandener Trasse ist in Teilbereichen ein Ausbau auf neuer Trasse geplant. In allen Ausbaubereichen kommt der Regelquerschnitt RQ 28 zur Anwendung. Die Erweiterung von zwei auf vier Fahrstreifen ist auf Grund des Verkehrsaufkommens und

<sup>1</sup> Der PA 1 (Anschlussstelle Meppen (A 31) bis Meppen (B 70)) enthält keine vom RROP 2010 abweichende Trassenführung.

besonders des hohen Schwerlastanteils zwischen der A 31 und der A 1 zwingend erforderlich.

Der bedarfsgerechte vierstreifige Ausbau der E 233 ist im LROP 2017 als Ziel der Raumordnung "Vorranggebiet Hauptverkehrsstraße, vierstreifig" textlich und zeichnerisch verbindlich gesichert (LROP Abschnitt 4.1.3, Ziffer 01 Satz 3). Der genauere räumliche Verlauf der geplanten E 233 ist im RROP 2010 des Landkreises Emsland als "Vorranggebiet Hauptverkehrsstraße (vierstreifig)" raumordnerisch gesichert. Im aktuellen Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030, der am 3. August 2016 von der Bundesregierung beschlossen wurde, ist der Ausbau der E 233 als „vordringlicher Bedarf“ eingestuft.

Das RROP des Landkreises Emsland stellt bisher die zum Zeitpunkt der Neuaufstellung des RROP im Jahr 2010 bekannte Trassenführung der geplanten E 233 dar (RROP Abschnitt 4.4, Ziffer 01 Satz 1). Mittlerweile ist der geplante vierstreifige Ausbau der E 233 planerisch so weit verfestigt, dass das Planfeststellungsverfahren für den PA 1 bereits am 16.08.2018 eingeleitet wurde, für den PA 3 in 2020 und für den PA 2 in 2021 beantragt werden soll.

Da inzwischen die im RROP 2010 festgelegte Trassenführung der E 233 in zwei Teilbereichen deutlich von der im Zuge der Entwurfsplanung im PA 2 erarbeiteten Trassenführung abweicht, ist eine Anpassung des RROP 2010 im Zuge eines Änderungsverfahrens notwendig.

Insgesamt beziehen sich die für dieses Änderungsverfahren relevanten Anpassungen des RROP 2010 also auf Änderungen der zeichnerischen Festlegungen in den folgenden vier Bereichen:

1. im Bereich von der B 70 bis Bokeloh (nachfolgend Änderungsbereich 1 – PA 2) und
2. im Bereich von Bokeloh bis Haselünne-Stadtmark (Änderungsbereich 2 – PA 2).
3. im Bereich Haselünne-Stadtmark bis östlich Eltern (Änderungsbereich 3 – PA 3) und
4. im Bereich Herzlaker und Westrumer Tannen (Änderungsbereich 4 – PA 3)

Im Änderungsbereich 1 ist die Änderung des im RROP 2010 zeichnerisch festgelegten „Vorranggebietes Hauptverkehrsstraße (vierstreifig)“ im Abschnitt zwischen der B 70 und Bokeloh vorgesehen.

Die vorgesehene Änderung entspricht der Vorzugsvariante der für die Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens im PA 2 erarbeiteten Straßenentwurfsunterlagen.

In Zusammenhang mit der o.g. Anpassung ist zudem die Streichung einer Teilfläche (rd. 1 ha) des festgelegten „Vorranggebietes Natur und Landschaft“ im Querungsbereich der vorgesehene E 233-Trasse mit der Nordradde vorgesehen.

Im Änderungsbereich 2 ist die Änderung des bisher im RROP 2010 zeichnerisch festgelegten "Vorranggebietes Hauptverkehrsstraße (vierstreifig)" im Abschnitt zwischen Bokeloh und Haselünne-Stadtmark sowie des „Vorranggebietes Straße von regionaler Bedeutung“ im Abschnitt der vorhanden B 402 südöstlich Gut Sautmannshausen (Verknüpfung K 223 und L 54) vorgesehen.

Die Änderung der o.g. Festlegungen entspricht der für die Vorbereitung der Planfeststellungsverfahren im PA 2 erarbeiteten Straßenentwurfsunterlagen.

In Zusammenhang mit der geänderten Trassenführung der E 233 ist zudem die Streichung einer Teilfläche (rd. 2 ha) des östlich Bokeloh zeichnerisch festgelegten „Vorbehaltsgebietes Wald“ verbunden, da dieses randlich durchfahren wird. Südöstlich der Schleper Kurve ist die Streichung einer Teilfläche (rd. 5 ha) des bisher im RROP 2010 zeichnerisch festgelegten „Vorbehaltsgebietes Erholung“ geplant, da mit der

vorgesehenen Trassenführung der E 233 eine Restfläche resultiert, die keine Erholungsfunktion mehr aufweist.

Im Änderungsbereich 3 ist die Änderung des im RROP 2010 zeichnerisch festgelegten „Vorranggebietes Hauptverkehrsstraße“ im Durchfahrungsbereich der Ortslage Eltern und der B 402 nördöstlich von Haselünne vorgesehen.

Die Anbindung der B 402 alt an die E 233 erfolgt mit einem höhenungleichen Knotenpunkt unter Einbeziehung vorhandener Straßeninfrastruktur bzw. Linienführung (Anschlussstelle der E 233 mit der B 402 und der L 65). Die verbleibenden Flächen westlich dieser Anschlussstelle werden rekultiviert.

Die Hauptverkehrsstraße (B 213) in der Ortslage Eltern wird abgestuft.

Für die E 233 ist keine Anpassung des RROP 2010 notwendig. Die Trassierung der Vorzugslösung der zur Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens erarbeiteten Entwurfsunterlagen entspricht der zeichnerischen Darstellung im RROP 2010 als „Vorranggebiet Hauptverkehrsstraße (vierstreifig)“.

Im Änderungsbereich 4 ist die Änderung des im RROP 2010 zeichnerisch festgelegten "Vorranggebietes Hauptverkehrsstraße (vierstreifig)" im Abschnitt zwischen Herzlake und Landkreisgrenze und des "Vorranggebietes sonstige Eisenbahnstrecke" im Abschnitt zwischen AS Herzlake und L 102 vorgesehen.

Die Änderung entspricht der Vorzugsvariante der für die Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens erarbeiteten Straßenentwurfsunterlagen unter Berücksichtigung der mit dem E 233-Ausbau verbundenen Verlegung der Eisenbahnstrecke.

In Zusammenhang mit der oben genannten Anpassung ist zudem der Wegfall einer Teilfläche (rd. 8 ha) des bisher im RROP 2010 festgelegten „Vorbehaltsgebietes Erholung“ nordöstlich von Herzlake vorgesehen. Es handelt es sich um die zwischen der E 233-Trasse und der Bahntrasse verbleibende Restfläche des „Vorbehaltsgebietes Erholung“, die keine Erholungsfunktion aufweist.

Insgesamt zeigt die für jeden Änderungsbereich durchgeführte Alternativenprüfung aus dem Umweltbericht, dass die beabsichtigte E 233-Trassenführung mit Vorteilen gegenüber der derzeit im RROP 2010 festgelegten Trasse verbunden ist. Bei ihr handelt es sich um die konfliktärmste und insgesamt geeignetste aller Vergleichsvarianten (einschließlich der derzeit im RROP 2010 festgelegten Trasse). Die mit Vorzugsvariante verbundenen raumbedeutsamen Änderungen des RROP 2010 wirken sich nur kleinräumig und nur auf wenige raumordnerische Festlegungen aus. Außerdem ergeben sich aus der neuen Trassenführung keine negativen Auswirkungen auf die gemeindlichen Entwicklungen (Gewerbe, Wohnen, Erholung) sowie Land- und Forstwirtschaft, so dass die vorgetragenen Änderungen des RROP 2010 mit der Raumordnung im Landkreis Emsland vereinbar sind und sich die Vorzugstrasse als die raum- und umweltverträglichste herausstellt.

Eine Änderung der textlichen Festlegungen des RROP ist nicht vorgesehen.