

Einwendungen-Formular: <http://www.verkehrswende.eu/bvwp-einwendungen.de>

PROjekt-INformations-System (PRINS): <http://www.bvwp-projekte.de>

Stichwortkatalog zu Einwendungen:

- Verluste im Tourismus
- Radwege
- nachgelagertes Wegenetz
- Kosten
- Umweltverträglichkeit fraglich
- Lärmbelästigung
- Abgasbelastung/Emission
- Verletzung des Rechts auf Leben und Gesundheit sowie Eigentum
- langjährige Bauphase
- Zerschneiden sozialer Räume
- Zerstörung von Nachbarschaft
- Verstärkung des Ausstoßes lungengängiger Feinstäube der Lkw
- Luftschadstoffuntersuchung wird angezweifelt
- Naherholung wird vernichtet
- Schlafstörungen durch monotonen Lärm
- Schäden für die Tiergesundheit
- Verdrängen des nachgelagerten Verkehrs auf nicht dafür ausgebaute Wege und Straßen
- Verlust angelegter Gartenflächen und deren Erholungswertes
- Beeinträchtigung der Sichtachse/Perspektive
- Richtgeschwindigkeit wird nicht eingehalten
- Vernachlässigung des nachgelagerten Wegenetzes

Ideen für Einwendungen

„Ich kann wegen der Lärmbelastung die Miete in meinem Gebäude nicht in erforderlicher Höhe erheben / finde keine Mieter mehr und fordere Entschädigung. Die Konzentration der Schüler/Mitarbeiter wird spürbar gestört.“

„Die Lärmbelastung (insbesondere nachts) stellt eine Gesundheitsgefährdung dar: Schlafstörungen, Herz-Kreislaufkrankungen.“

„Die höhere Lärmbelastung trifft ebenfalls meine Tiere.“

„Durch die Lage an der E233 und die damit verbundenen Nachteile – Lärmbelastung, Erschütterungen - erleide ich eine Wertminderung meines Besitzes und fordere hierfür eine Entschädigung,“

„Für mein Grundstück ist überhaupt kein Schallschutz vorgesehen. Da die Lärmbelastung schon jetzt grenzwertig ist, fordere ich (insbesondere hinsichtlich der Gesundheit meiner Kinder oder älterer Hausbewohner) aktiven Lärmschutz für den Abschnitt z.B. Matrum, Kneheim usw.“

Argumente entkräften

Hauptfloskel der Befürworter: Die E233 ist „gut für die hiesige Wirtschaft“. Fakt: Das Emsland gehört zu den Spitzenregionen in Nds hinsichtlich wirtschaftlicher Entwicklung, mit besonders niedriger Arbeitslosigkeit, nahezu Vollbeschäftigung ... (Meppener Tagespost vom 22.02.2016: Platz 12 von 45 Landkreisen / kreisfreien Städten in Nds). Was soll eine E233 da noch verbessern?

- Wurden alle Alternativen geprüft? (Nutzung bestehender Autobahnen A31/A30/A1, nur 13 km "Umweg")

- E233 soll teilweise mit ÖPP-Mitteln finanziert werden; der BRH wies 2014 und 2015 nach, dass privat gebaute Autobahnen teurer sind als öffentlich finanzierte ...

„Ich wohne in XY-Dorf (Emsland) und bin (bei jedem Wetter) gerne (ärztliche Empfehlung, Kreislauf, Gesundheit) mit dem Fahrrad unterwegs (zur Arbeit, zum Einkaufen, Altenheim, kranke Mutter/Vater, ggfs, - falls zutreffend - ich habe keinen Führerschein). Die E233 würde mir den Weg nach ABC-Stadt (jetzt: 5+x km) versperren und einen Umweg von +20 km bedeuten. Das heißt Verlust an Bewegungsfreiheit, Lebensqualität; Busverbindung jetzt vorhanden, dann - vorhersehbar - eingestellt / längere Strecken / deutlich teurer.“

Für Autofahrer, die z.B. aus dem Hinterland der B213 zur Arbeit / zum Einkaufen / Erholen (Wandern, Hund, Kinder, Gemahl(in) ausführen), gilt Vergleichbares (längere Fahrzeit, höhere Kosten (Kraftstoff), Umweltverschmutzung).

„Ich (Rentner/in) wohne in Gemeinde Irgendwo (Lk CLP), 2 km Luftlinie von der B 213 entfernt und würde mit dem Bau der E233 einen erheblichen Wertverlust meiner Immobilie erleiden (Wohnqualität); die Lärmbelästigung ist bereits jetzt sehr hoch und wird mit einer um höhergelegten / breiteren Trasse nochmals massiv ansteigen. Erhöhte Emissionen (Abgase) kommen hinzu.“

„Ich bin Gastronom / im Beherbergungswesen tätig (angestellt / Lieferant / Zimmervermietung). Wirtschaftliche Einbußen sind vorhersehbar, weil der E233-Ausbau dem boomenden Tourismus hier nachhaltig schaden wird.“

Den derzeitigen Stand der Diskussion in der Öffentlichkeit und den schweren Unfall auf dieser Strecke zwischen Bokeloh und Haselünne Mitte Februar nimmt die emsländische BUND-Kreisgruppe zum Anlass, folgende Stellungnahme abzugeben: „Mit Sorge verfolgen wir die Bestrebungen vieler Kreispolitiker, der A31 eine zweite vierspurig ausgebaute Schnellstraße durch das Emsland hinzuzufügen, zumal hier der zweite Schritt vor mindestens zwei möglichen ersten gemacht wird“, so Maria Feige-Osmers von der Kreisgruppe.

Dringend notwendig wäre laut BUND ein Transitverbot, kombiniert mit ausreichenden Kontrollen für durchfahrende Lkw, die häufig, aus den Niederlanden kommend, diese Strecke wählten, um der Mautgebühr zu entgehen. „Unverantwortlich verhalten sich die Kreistagspolitiker, die gegen dieses Verbot gestimmt haben, so dass auf Gebühren in Millionenhöhe verzichtet wird und damit weniger Mittel für dringende Straßen-Reparaturarbeiten zur Verfügung stehen. Vorrangig ist jedoch das Thema Sicherheit, wie zum Beispiel der letzte Unfall deutlich gezeigt hat“, heißt es in der Presseerklärung.

Bei Fragen nach dem Grund für den Ausbau werde häufig die Verbesserung der Sicherheit angegeben. Ein Transitverbot, so der BUND, würde sofort greifen und die Sicherheit schon jetzt verbessern.

Ein weiterer Schritt vor einer Ausbauplanung müsste die Verbesserung der Zugverbindungen nach Oldenburg und Bremen dahin gehend sein, dass es mehrmals am Tage im Regionalverkehr in beide Richtungen durchgehende Züge gäbe, damit mehr Pkw-Fahrer mit diesen Zielen auf die Schiene umsteigen könnten. Dazu wäre ein endgültiger zweispuriger Ausbau der Bahnstrecken dem Straßenausbau vorzuziehen. Angesichts der Tatsache, dass Erdöl immer knapper und teurer wird, würden künftig mehr Menschen auf den ÖPNV angewiesen sein, und auch der Transport über die Straßen werde aus Kostengründen schrumpfen.

Generell, so der BUND, ziehe der Ausbau von Straßen erfahrungsgemäß eine Verkehrszunahme nach sich und belaste damit die Anwohner in der durchfahrenen Region mit noch mehr Abgasen, Feinstaub, Reifen- und Bremsbelag-Abrieb, vor allem Unfällen und Lärm, sodass mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen gerechnet werden müsse. Immer wieder wird von den Befürwortern auf den angeblichen Nutzen des geringeren Abgasausstoßes hingewiesen, weil die Lkw einige Kilometer einsparten. Auf der Gesamtstrecke von Amsterdam bis Bremen handele es sich um eine Verminderung von 13 Kilometern. „Demgegenüber steht der zusätzlich induzierte Verkehr für die Anwohner im Dunstkreis der E 233. Denn von den derzeit vorhandenen 120 Auf- und Abfahrten sollen nur noch 20 übrig bleiben, was zwangsläufig zu weiteren Wegen und mehr Fahrtzeit sowohl für Privatleute als auch Gewerbetreibende und Berufstätige führen wird“, kritisiert der BUND. Hinzu komme, dass landwirtschaftliche Fahrzeuge die E233 nach dem Ausbau gar nicht mehr befahren dürften. Von einer Verminderung des Ausstoßes an klimaschädlichen Gasen könne also nicht ausgegangen werden.

Unterschiedliche Nutzen-Kosten-Analysen zeigten darüber hinaus, dass der Ausbau eher ein Milliardengrab zu werden drohe.

Kontrolle der Lkw-Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h der LKW auf der E233 findet bisher viel zu selten statt.