

Verkehrswende Cloppenburg-Emsland e.V.

Vorsitzende

Dr. Irmtraud Kannen
Rügenstr. 9
49661 Cloppenburg
i.kannen@web.de

Vorsitzender

Hermann Küpers
Zur Mühle 9
49688 Lastrup
hermann.kuepers@yahoo.de

Nds. Straßenbehörde für Straßenbau und Verkehr
Stabstelle Planfeststellung – Dezernat 51 -
Göttinger Chaussee 76 A
30453 Hannover

22.3.2021

Vierstreifiger Ausbau der E 233, Planungsabschnitt 8 Einwendungen des Vereins Verkehrswende Cloppenburg-Emsland

In dem Planfeststellungsverfahren zum vierstreifigen Ausbau der E233, Planungsabschnitt 8 gibt der Verein Verkehrswende Cloppenburg-Emsland folgende Stellungnahme ab, in der die Einwendungen zu den Planunterlagen dargelegt werden. Der Verein wird vertreten durch die Vorsitzende Dr. Irmtraud Kannen und den Vorsitzenden Hermann Küpers.

In der Satzung des Vereins werden der Zweck und die Ziele in § 2 wie folgt beschrieben:

1. Zweck des Vereins ist die Förderung des Naturschutzes und der Landschaftspflege im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes und der Naturschutzgesetze der Länder, des Umweltschutzes und eines menschen- und umweltverträglichen Verkehrswesens.
2. Umgesetzt werden soll dieser Zweck insbesondere durch Maßnahmen, die den Erhalt der Landschaftsstruktur fördern, die Erhaltung und Verbesserung der Lebensqualität anstreben, die Zersiedelung der Landschaft verhindern sowie Verkehrswesen, Landwirtschaft, Tourismus, Naherholung und Naturpflege miteinander in Einklang halten. Der Verein setzt sich für die sparsame Verwendung von Energie, Raum und Rohstoffen, eine Verminderung der Umweltbelastungen durch Lärm, Erschütterungen, Schmutz und Schadstoffe und den Schutz der Menschen, Natur und Landschaft vor schädlichen Verkehrsauswirkungen ein.

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

- Der vierstreifige Ausbau der Bundesstraße ist klima- und verkehrspolitisch eine völlig falsche Entscheidung. Durch den Ausbau der Straße wird das Verkehrsaufkommen erhöht. Erforderlich ist stattdessen die Stärkung des Schienenverkehrs und des Öffentlichen Verkehrsnetzes, um Klima und Umwelt zu schonen.
- Durch den Ausbau der Bundesstraße und die nachfolgenden erforderlichen Unternehmensflurbereinigungsverfahren kommt es zu erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft.
- Außerdem geht durch das Planungsvorhaben und die nachfolgenden Flurbereinigungsverfahren eine große Zahl an landwirtschaftlichen Flächen verloren. Zudem 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 verlärmert 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 dem Verlust des Radweges entlang der Straße wird der Raum jedoch weiter an Attraktivität für Touristen verlieren
- Die derzeitig kalkulierten Kosten für den Ausbau von über 800 Millionen Euro werden bei Beginn des Ausbaus wohl über 1 Milliarde liegen. Durch die Corona-Pandemie hat sich die Bundesrepublik Deutschland sehr stark neu verschuldet und muss die staatlichen Ausgaben neu überprüfen. 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 E 233** zusammen. Die Mitglieder der Bürgerinitiative kommen überwiegend aus dem Landkreis Emsland und die Mitglieder des VCE überwiegend aus dem Landkreis Cloppenburg. Die Einwendungen der Bürgerinitiative in diesem Planfeststellungsverfahren zum Planungsabschnitt 8 für den vierstreifigen Ausbau der E 233 (Einwender Otto Quaing) werden vollumfänglich von den Mitgliedern des Vereins Verkehrswende Cloppenburg-Emsland geteilt und unterstützt. Daher **schließt sich der Verein VCE diesen Einwendungen an.**

Darüber hinaus nimmt der VCE wie folgt Stellung zu einzelnen Aussagen aus dem Erläuterungsbericht:

Einwendung 1: **Legitimationsproblem und Mängel in der Beteiligung**

In den Planungsunterlagen findet man keine ausreichenden Antworten auf die Frage: **Wer will den vierstreifigen Ausbau der E 233 und warum?** Die Legitimation für den Ausbau bezieht sich nach Aussagen des Erläuterungsberichts vor allem auf die Erwähnung im Bundesverkehrswegeplan:

„Eine weitere wichtige Grundlage für die Planung des 4-streifigen Ausbaus/Neubaus der E 233 bildet der Bundesverkehrswegeplan 2030. Während der vorausgegangene Bedarfsplan (Bundesverkehrswegeplan 2003) das Vorhaben E 233 zwischen der A 31 und der A 1 noch in den „weiteren Bedarf“ eingestuft hatte, ist nunmehr gemäß Nr. 776 des seit Dezember 2016 gültigen Bundesverkehrswegeplanes 2030 die E 233 im vordringlichen Bedarf alsbald zu realisieren.“ (S. 12)

Doch wie ist das Projekt in den vordringlichen Bedarf gekommen? Wegen eines fehlenden Lobbyregisters und fehlender Aussagen dazu im Erläuterungsbericht kann hier nur spekuliert werden. *„Die E 233 stellt die kürzeste Verbindung zwischen dem niederländischen Ballungsgebiet Randstad-Niederlande und vor allem dem Wirtschaftszentrum Rotterdam und den norddeutschen Wirtschaftszentren Bremen und Hamburg dar“ (S.5).* Mit dieser Argumentation werden vor allem die Interessen der Logistikbranche bedient. Tatsächlich hat die Strecke von der A 31 bis zur A 1 eine Streckenersparnis von 13 Kilometern gegenüber den bestehenden Alternativstrecken über die Autobahn im Norden (A 28) und im Süden (A 30). Dies betrifft vor allem den Transitverkehr, der durch den Ausbau noch erhöht werden soll. Weniger Kilometer sparen Zeit und Kosten. Es müsste abgewägt werden, ob die Vorteile einer Branche die Nachteile für Mensch und Natur an der Trasse aufwiegen. Diese Abwägung fehlt im Erläuterungsbericht.

Die Legitimation für öffentliche Projekte gründet sich in fast allen Fällen auf einen demokratisch durchgeführten Entscheidungsprozess. *„Obwohl das Gesetz über die Öffentlichkeitsbeteiligung zum Zeitpunkt der meisten der vorgenannten Veranstaltungen noch nicht in Kraft getreten war und obwohl nach Ziffer 14 der Planfeststellungsrichtlinien 2015 kein Anspruch auf eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung besteht, hat im Vorfeld dieses Verfahrens eine umfangreiche Beteiligung der betroffenen Öffentlichkeit stattgefunden“.* (S. 14) Im Erläuterungsbericht werden dazu auf den Seiten 13/14 verschiedene Termine zur Beteiligung vorgestellt. Die Vorsitzende des VCE Dr. Irmtraud Kannen hat an folgendem Termin teilgenommen:

- *„15.2.2012 - Schulzentrum Emstek, Bürgerinformation und Vorstellung des aktuellen Planungsstands für den PA 8 mit Informationen zur Linienführung und zu den Anschlussstellen (insb. AS K 359 und AS Cloppenburg/A 1), Teilergebnis: Anregung der Trassenführung E 233 über die B 213 alt/Ahlhorn“ (S. 13/14)*

In dieser Veranstaltung wurde auch die Frage gestellt, ob der vierstreifige Ausbau überhaupt notwendig sei, v.a. da die Strecke des PA 8 schon dreispurig sei. Vom Versammlungsleiter, dem damaligen Dezernenten Georg Raue vom Landkreis Cloppenburg, wurde darauf erwidert, die Frage des „**Ob**“, sei hier nicht zu stellen, nur die Frage des „**Wie**“. D.h. alle Fragen bezüglich der Notwendigkeit wurden nicht zugelassen, sondern nur Anmerkungen zu der Art und Weise des Ausbaus. Solch eine „**gelenkte**“ **Beteiligung** entspricht nicht demokratischen Prinzipien. Im Erläuterungsbericht fehlen dazu Unterlagen wie z.B. Protokolle der Beteiligungsverfahren.

Mit der gleichen Strategie agierten die Kreisverwaltung und der Kreistag selbst. Jahrelang beschäftigte man sich mit dem „**Wie**“ (Auftragsvergaben für Planungen und Gutachten), ohne den grundlegenden Beschluss des „**Ob**“ (Grundsatzentscheidung zur Planung des Ausbaus) gefasst zu haben. Erst auf Nachfrage der Kreistagsabgeordneten Dr. Irmtraud

Kannen wurde festgestellt, dass es diesen Beschluss gar nicht gab. Das wurde dann umgehend nachgeholt.

Obwohl mit den Planungen ab 2008 begonnen wurde und Gutachten in Auftrag gegeben wurden, fehlte diesen Schritten die demokratische Legitimation, die erst am 29.7.2014 nachgeholt wurde. In der Vorlage Nr. V-KA/14/206 heißt es dazu:

„Der Landkreis Cloppenburg und seine Gremien beschäftigen sich bereits seit Ende der 90er Jahre mit Überlegungen zu einem möglichen Ausbau der Europastraße 233. Die Intensität der Bearbeitung dieses Themas hat über die Jahre sowohl in der Verwaltung als auch in der Politik stetig zugenommen. Dies lässt sich auch der anliegenden umfassenden Aufstellung über die Behandlung des Themas im Kreistag und seinen Ausschüssen entnehmen. Über die Zeit hat sich die Rolle des Landkreises gewandelt. War er zunächst „nur“ Fürsprecher und Unterstützer der Maßnahme, ist er zwischenzeitlich gemeinsam mit dem Landkreis Emsland in die Aufgabe der konkreten Planung hineingewachsen. Dieser Prozess ist schrittweise erfolgt. Die politischen Gremien sind dabei über den jeweiligen Sachstand regelmäßig informiert worden. Auch die erforderlichen finanziellen Mittel sind über die Gremien in die Haushalte des Landkreises eingestellt worden. Bezüglich der Übernahme der Planungsleistungen bis hin zum planreifen Planfeststellungsbeschluss ist dann im Dezember 2008 eine entsprechende Vereinbarung zwischen dem Land Niedersachsen und den Landkreisen Emsland und Cloppenburg sowie den Städtering Zwolle-Emsland geschlossen worden.

Im Zuge dieser Entwicklung ist jedoch versäumt worden, formell nach § 58 Abs. 1 Nr. 19 NKomVG (früher § 36 Abs. 1 Nr. 16 NGO) die Übernahme der freiwilligen Aufgabe „Planung und Planfeststellung der E 233“ vom Kreistag beschließen zu lassen. Die hiermit verbundenen Aufgabenstellungen und Tätigkeiten waren immer im Gespräch und sowohl in Verwaltung als auch Politik allen Beteiligten bekannt, allein die formelle Bestätigung durch den Kreistag ist unterblieben.

Die mit der Übernahme der Aufgabe „Planung der Europastraße 233 einschl. Unterstützung des Landes bei der Durchführung des Planfeststellungsverfahrens“ fehlende Beschlussfassung des Kreistages soll nunmehr formell nachgeholt werden. Auf die Wirksamkeit der geschlossenen Vereinbarung mit dem Land hat das Fehlen des formellen Beschlusses keine Auswirkungen.

Zwischenzeitlich hat sich die Aufgabenübernahme dahingehend verändert, dass der Landkreis Cloppenburg – ebenso wie der Landkreis Emsland – aus rechtlichen Gründen nicht als verantwortliche Behörde die Planfeststellung übernehmen kann. Dies bleibt eine Aufgabe des Landes Niedersachsen. Wohl aber soll die Arbeit für die Planfeststellung über die beteiligten Landkreise erfolgen, und zwar dergestalt, dass jeweils kreiseigenes Personal für die Aufgaben der Planfeststellung an das Land abgeordnet wird. Die hierzu erforderlichen - 2 – Gremienbeschlüsse werden jeweils rechtzeitig eingeholt.

Beschlussvorschlag:

Dem Kreistag wird empfohlen zu beschließen, die Planung der Europastraße 233 einschl. der personellen Unterstützung des Landes Niedersachsen bei der Durchführung des Planfeststellungsverfahrens zu übernehmen und die bereits erfolgte Wahrnehmung dieser Aufgabe für die Vergangenheit zu bestätigen.“

Gegen die Stimmen der Grünen hat der Kreistag am 29.7.2014 dann so beschlossen.

Ein weiterer Mangel in der Beteiligung ist die kurze Auslegungsfrist von 4 Wochen und Einwendungsfrist von 6 Wochen. (vgl. dazu auch **Einwendung des Nabu zum**

Planungsabschnitt 1 mit entsprechender Begründung: „Zusammenfassend ist festzustellen, dass durch die Art und Weise, wie die Beteiligung der Öffentlichkeit und der anerkannten

Umweltverbände erfolgt, scheinbar weniger das Ziel verfolgt wurde, der Öffentlichkeit möglichst umfassende Beteiligungsmöglichkeiten zu eröffnen und den Erkenntnisgewinn der Behörde zu maximieren, als vielmehr Zahl und Umfang der Einwendungen möglichst gering zu halten“ S. 6). Da die strukturellen Bedingungen für die Öffentlichkeitsbeteiligung einer der Sache angemessenen Befassung von Betroffenen, die zum größten Teil Laien in der Planungssprache sind, nicht gerecht werden, muss die Auslegung mit einer längeren Frist wiederholt werden.

Einwendung 2: 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. In dem 55 seitigem Einwendungsschreiben (mit 5 Anlagen) des Nabu für den Planungsabschnitt 1 sind 131 Mängel aufgelistet. Das hatte zur Folge, dass neue Kartierungen angefertigt werden mussten und eine erneute Auslegung des PA 1 zu erwarten ist.

In dem knapp 50 seitigem Einwendungsschreiben des Nabu zum Planungsabschnitt 8 sind insgesamt **151 Mängel** aufgelistet. So werden u.a. genannt: unvollständige Unterlagen, unzureichende verkehrswissenschaftliche Untersuchung, unzureichendes Anschlussstellenkonzept, unzureichende Unterlagen zu Rastanlagen, unzureichende schalltechnische Unterlagen, unzureichende luftschadstofftechnische Untersuchung, unzureichende Kartierberichte, unzureichender landschaftspflegerischer Begleitplan, unzureichende Maßnahmenblätter, unzureichender Artenschutzbeitrag, unzureichende Vernetzungskonzepte, unzulängliche Vorausschau zur Genehmigungsfähigkeit des Gesamtvorhabens, unzureichende landwirtschaftliche Betroffenheitsanalyse, mangelhafte Kompensationsplanung, veraltete FFH-Verträglichkeitsstudien und unzureichende Umweltverträglichkeitsuntersuchungen. Es finden sich wiederholt Sätze wie „*Das Konzept ist folglich völlig veraltet und unzureichend und bedarf der Überarbeitung*“ (S. 31 des Entwurfs) oder „*Diese Gutachten wurden jedoch nicht mit ausgelegt, so dass diesbezügliche Angaben nicht nachvollziehbar sind*“ (S. 34 des Entwurfs) in dem Einwendungsschreiben des Nabu. Auf die einzelnen inhaltlichen Mängel und Formfehler wird hier nicht eingegangen, weil sich **der Verein Verkehrswende Cloppenburg-Emsland vollumfänglich den Einwendungen des Nabu zum Planungsabschnitt 8 anschließt.**

Einwendung 3: Öffentliches und privates Interesse

Im Erläuterungsbericht werden der vierstreifige Ausbau und seine Dimensionen mit dem öffentlichen Interesse begründet. „*An einem solchen leistungsfähigen, vernetzten und verkehrssicheren Straßensystem besteht ein erhebliches öffentliches Interesse.*“ (S. 32) Die Eingriffe in Natur und Landschaft durch den Ausbau können angeblich ausgeglichen werden, entweder durch Maßnahmen direkt im Eingriffsgebiet oder in räumlicher Entfernung wie bei den Maßnahmen für den Kiebitz. „*Zudem sind zumutbare Alternativen nicht gegeben, da zu einem Ausbau der vorhandenen Trasse keine artenschutzrechtlich konfliktärmeren und zumutbaren Alternativen bestehen. Auch erfüllt das Vorhaben die Voraussetzung des Überwiegens des öffentlichen Interesses, zumal die Schwere der artenschutzrechtlichen Beeinträchtigung eher als gering zu werten.*“ (S. 186) Nur durch einen vierstreifigen Ausbau

der E 233 sei angeblich ein sicherer und leistungsfähiger Verkehrsablauf gegeben. *„Diesen öffentlichen Interessen steht die Beeinträchtigung von noch nicht einmal 2 rechnerisch ermittelten Brutrevieren des Kiebitz gegenüber, die zudem durch die vorgesehenen FCS-Maßnahmen vollständig kompensiert werden können. Vor diesem Hintergrund ist unzweifelhaft von einem Überwiegen der für den Straßenausbau sprechenden öffentlichen Interessen gegenüber den geringfügigen artenschutzrechtlichen Beeinträchtigungen auszugehen.“* (S. 186)

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 Zeitgewinn und die angeblich niedrigeren Unfallzahlen durch den Ausbau werden im Erläuterungsbericht 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 im Erläuterungsbericht definierte öffentliche Interesse in Wirklichkeit ein privates Interesse.

Einwendung 4: Bewertungskriterien sind interessengeleitet

Ebenso wie die Definition von öffentlichem Interesse basieren die Bewertungskriterien für einen Variantenvergleich auf einem Denken, das nicht den Menschen und die Natur, sondern die Wirtschaft in den Vordergrund stellt. Auf den Seiten 46 bis 51 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.

Einwendung 5: Kostenentwicklung und Kostenträger

Für die Bewertung eines Projektes spielen die zu erwartenden Kosten eine entscheidende Rolle. In dem Abschnitt im Erläuterungsbericht, der mit „Kosten“ überschrieben ist, werden allerdings keine Kostenschätzungen genannt. In der Ergänzung der Vereinbarung vom 09.12.2008 und der Änderungsvereinbarung vom 24.06.2014 zwischen dem Land Niedersachsen und den Landkreisen Cloppenburg und Emsland sowie dem Städtering Zwolle-Emsland zur E 233 steht im § 3: **Kosten der Maßnahme** *„Die aktuellen Gesamtkosten mit Stand vom 01.07.2020 betragen: rd. 878,509 Mio. €. Die Baukosten betragen mit Stand vom 01.07.2020 rd. 792,631 Mio. Euro.“* Es fehlen im Erläuterungsbericht Aussagen über die Kosten als auch über die Art der Finanzierung. Seit Beginn der Planung wird das Modell von ÖPP für dieses Projekt diskutiert. Einzig zu Kostenbeteiligungen gibt es Aussagen im Erläuterungsbericht: *„Kostenträger sowohl für Bau als auch Grunderwerb ist vorwiegend die Bundesrepublik Deutschland. In einigen Bereichen sind der Landkreis Cloppenburg, die Gemeinde Emstek und der Zweckverband Ecopark beteiligt. Die Beteiligung Dritter an besonderen Maßnahmen bzw. Folgemaßnahmen ist vorgesehen. Für die Anschlussstelle K 359 und den Kreisverkehr Eichenallee ergibt sich eine Kostenteilung zwischen der Bundesrepublik Deutschland, dem Landkreis Cloppenburg und dem Zweckverband Ecopark.“*

(S. 202) Es gibt keine Aussagen über die prozentuale Kostenaufteilung der beteiligten Stellen für die Bau- und Grunderwerbskosten. In der Öffentlichkeit wurde immer wieder gesagt, der Bund sei alleine für die Baukosten zuständig und die Landkreise bezahlen die Planungen, die sie in einem bestimmten Prozentanteil vom Bund über das Land erstattet bekommen. Von einer Beteiligung der Landkreise an den Baukosten der E 233 ist bisher nie gesprochen worden. Gibt es dazu geheime Absprachen? Es fehlen also entscheidende Informationen zur Kostenentwicklung und zu den Kostenträgern.

Zusammenfassung

Das Umweltbundesamt zählt den vierstreifigen Ausbau der E 233 zu den 40 zu teuren und umweltschädlichsten Bauvorhaben von den über 600 im neuesten Bundesverkehrswegeplan genannten Straßenprojekten. 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 Nabu und der Bürgerinitiative Exit E 233, die von dem Verein Verkehrswende Cloppenburg-Emsland vollumfänglich unterstützt werden**, darf der vierstreifige Ausbau der E 233 nicht genehmigt werden. Auch angesichts des Klimawandels ist neuer Straßenbau nicht mehr zukunftsfähig und dient nicht einer erforderlichen Verkehrswende.

Zum Schluss ein Zitat aus einem Einwendungsschreiben, das an den Verein adressiert wurde. *„Ich selber arbeite in einer größeren Firma in Lönningen. Für dieses Unternehmen wäre ein entsprechender Ausbau ein wirtschaftlicher Vorteil. Dieser ökonomische Vorteil steht jedoch in keinem Verhältnis zu dem massiven Schaden, den die Natur erfahren würde. Für mich persönlich wäre ein Ausbau der Straße E 233 ebenfalls von Vorteil, weil ich dadurch eine Zeitersparnis im Straßenverkehr hätte. Aber als Mutter sehe ich die Angelegenheit differenzierter. Ich will, dass meine Kinder künftig noch eine Natur- und Artenvielfalt erleben dürfen. Zudem befürchte ich, dass dieses Unterfangen mit dem vierspurigen Ausbau nicht die letzte Maßnahme ist, sondern künftig weitere Einschnitte in die hiesige natürliche und ländliche Prägung erfolgen werden wie z.B. im regionalen Ackerbau, Baumbestand, Erholungsräume etc.“*. Wegen formaler Mängel kann dieses Einwendungsschreiben als solches nicht weitergeleitet werden. Es liegt als Anlage zu diesem Einwendungsschreiben bei.

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

Mit freundlichen Grüßen

Die Vorsitzenden des Vereins Verkehrswende Cloppenburg-Emsland e.V.

Dr. Irmtraud Kannen

Hermann Küpers

Anlage: Schreiben von R. Menke aus Cloppenburg