Es muss (im Briefkopf) die vollständige Anschrift der Einwender / innen stehen.

Landkreis Lüneburg

Regional und Bauleitplanung

Auf dem Michaelskloster 4

21335 Lüneburg

Datum:

Betreff der Einwendung:

Einwendung gegen die Planfeststellungsunterlagen für den Neubau der Elbbrücke Darchau – Neu Darchau

Der Bau der geplanten Elbbrücke von Darchau nach Neu Darchau ist völlig aus der Zeit gefallen, die Planungen müssen eingestellt werden, bevor noch mehr Geld für ein unsinniges Projekt ausgegeben wird.

Die Fähre Darchau - Neu Darchau transportiert täglich etwa 700 Fahrzeuge. Davon entfallen 170 auf Auspendler von Neuhaus in das westlich gelegene Lüneburg. In den Zeiträumen 6 bis 9 Uhr sowie 15 bis 19 Uhr ist die Fähre gut ausgelastet. In den übrigen Zeiten gibt es wenig Verkehr.

1992 wurde bei Dömitz eine neue Elbbrücke im Verlauf der Bundesstraße B191 als Symbol der Einheit für den Verkehr freigegeben. Bis zur nächsten stromabwärts gelegenen Brücke bei Lauenburg sind es von Neuhaus rund 35 km. Zur Fähre vor Ort gibt es noch eine Fähre bei Bleckede.

Einen Bedarf für eine zusätzliche Brücke gibt es also nicht. Allerdings soll mit dem Bau der Brücke, so die Befürworter des Vorhabens, der Autoverkehr über die Brücke durch die Elbtalaue auf täglich rund 2500 Fahrzeuge zunehmen. Diese hochgerechnete Prognose ist Voraussetzung für die Behauptung einer verkehrspolitischen Notwendigkeit der Brücke.

Diese Prognose ist jedoch durch nichts ernsthaft belegt. Belegt ist hingegen, dass die die geschätzten Baukosten von rd. 100 Mio. Euro einem 140 Jahre kostenlosen Fährbetrieb entsprechen.

Beim Brückenbau würden rd. 21.000 t CO 2 freigesetzt. Wie sehr das Projekt, das schon in den 90er Jahren des letzten Jahrhunderts initiiert wurde, sich überlebt hat und erübrigt, die notwendige Verkehrswende und die notwendigen Maßnahmen zum Klimaschutz konterkarieren, wird z.B. durch den Beschluss des Ersten Senats der Bundesverfassungsgerichts vom 24. März 2021 - [1 BvR 2656/18, 1 BvR 288/20, 1 BvR 96/20, 1 BvR 78/20](https://www.bundesverfassungsgericht.de/SharedDocs/Entscheidungen/DE/2021/03/rs20210324_1bvr265618.html;jsessionid=C25F36A3C5E1026E52403115112815BE.internet952) – deutlich.

Der Erste Senat des BVG hatte entschieden, dass die Regelungen des Klimaschutzgesetzes vom 12. Dezember 2019 über die nationalen Klimaschutzziele und die bis zum Jahr 2030 zulässigen CO 2 - Jahresemissionsmengen insofern mit Grundrechten unvereinbar sind, als hinreichende Maßgaben für die weitere Emissionsreduktion ab dem Jahr 2031 fehlen:

„Das Klimaschutzgesetz verpflichtet dazu, die Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2030 um 55 % gegenüber 1990 zu mindern und legt durch sektorenbezogene Jahresemissionsmengen die bis dahin geltenden Reduktionspfade fest.“

Zu den Sektoren gehört auch die Verkehrspolitik: der Bau der Brücke widerspricht fundamental den nationalen Klimaschutzzielen aus den oben genannten Gründen. Deshalb wurde im September auch eine weitere Beschwerde beim Bundesverfassungsgericht eingereicht, in der geht es unter anderem um die [Novelle des Klimaschutzgesetzes, die aus Sicht der Klägerinnen und Kläger verfassungswidrig ist](https://www.tagesschau.de/inland/innenpolitik/klimaschutzgesetz-bundesregierung-100.html). Die Ampel-Koalition beschloss, dass die CO 2-Einsparziele nicht mehr wie bisher für jeden einzelnen Sektor wie Verkehr oder Gebäude und Wohnungsbau überprüft werden.

Mit dieser Einwendung verbunden ist auch die politische Forderung, mit dem Klimaschutz Ernst zu machen und Sektorenziele zu definieren.

Der Bau der Brücke wäre ein totaler Rückfall in die 90er Jahre des letzten Jahrhunderts.

Unterschrift