**Absender: ……..**

**Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation**

**Rechtsamt, Planfeststellungsbehörde**

**Alter Steinweg 4**

**20459 Hamburg**

 Hamburg, …..

**Einwendung zum Planfeststellungsverfahren Neubau der A 26 Hafenpassage Hamburg, AS HH-Hohe Schaar – AD Süderelbe, Abschnitt 6c**

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich lehne die Planung der A 26 Ost (Hafenquerspange/ Hafenpassage) vor allem aus ökonomischen und ökologischen Gründen grundsätzlich ab. Zwingende Gründe hinsichtlich eines überwiegenden öffentlichen Interesses bestehen nicht.

Die A26-Ost ist eines der teuersten Autobahnprojekte in Deutschland. Vor dem Hintergrund einer hinfälligen Bedarfsbegründung ist der Einsatz von mindestens 1,8 Mrd. Euro öffentlicher Mittel nicht zu rechtfertigen. Während die Kosten zuvor mit ca. 900 Mio. Euro veranschlagt worden sind, wird mittlerweile mit der doppelten Summe gerechnet, ein Ende der Kostensteigerungen ist nicht in Sicht.

Als Rechtfertigung des Vorhabens sind die ursprünglichen Wachstumserwartungen des Hamburger Hafens insgesamt hinfällig. Die Prognosen halten an den veralteten Umschlagserwartungen für den Hamburger Hafen fest. Diese völlig überzogenen Wachstumserwartungen des Containerumschlages im Hamburger Hafen führen auch zu Fehleinschätzungen hinsichtlich der Entwicklung der Hafenhinterland-Verkehre.

Für die Planung des Abschnittes 6c wird Bezug genommen auf den Hafenentwicklungsplan von 2012 (Erläuterungsbericht, S. 31). Dieser geht noch von 25 Mio. TEU Jahresumschlag aus. Die im Verkehrsgutachten vorgenommene Aktualisierung auf 18 Mio. TEU bis 2030 (Verkehrsprognose, S. 22) ist völlig unrealistisch. Ein aktuelles Gutachten im Auftrag der HPA prognostiziert einen Jahresumschlag von 11,1 bis 14 Mio. TEU im Jahr 2035 (https://www.hamburg-port-authori-ty.de/fileadmin/user\_upload/Endbericht\_Umschlagpotenzial\_Hafen\_Hamburg\_201016.pdf, S. 33).

Bei der Prognose der Hafen- und Güterverkehre ist die in den letzten Jahren verstärkte Verlagerung des Gütertransports auf die Schiene nicht berücksichtigt. Es sind daher auf der Grundlage aktueller Daten neue Prognosen zu erstellen und es ist zu prüfen, ob das erwartete Verkehrs- und Güteraufkommen die geplante Autobahn A26 Ost mit ihren erheblichen negativen ökologischen Auswirkungen und Kosten rechtfertigt.

Die A26-Ost soll in hohem Maß induzierten Verkehr erzeugen. Dies ist zusätzlicher neuer Autoverkehr, den es ohne die A26 Ost gar nicht geben würde (siehe Projektinformation PRINS: https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A26-G10-HH/A26-G10-HH.html ). Allein dadurch, dass die A26-Ost existiert, soll sie Menschen zum Autofahren motivieren. Ein erheblicher Teil davon wären Pendler, die von der S-Bahn aufs Auto umsteigen sollen, weil das viel attraktiver sein soll als mit der S-Bahn zu fahren, die oft überfüllt und verspätet ist. Die unmittelbaren Folgen aus dieser Verlagerung wären noch mehr Verkehrsstau in der Stadt und für Umwelt und Klima steigende Stickoxid-, Kohlenwasserstoff-, Feinstaub- und Schwefeldioxid-, Kohlenmonoxid- und über 10.000 t Kohlendioxid-Emissionen jedes Jahr. Deshalb ist die A26 Ost extrem klimaschädlich. Da die E-Mobilität nicht hinreichend entwickelt ist und hierzu auch keine konkreten Gutachten und Pläne vorliegen, darf ein Verweis auf zukünftige E-Mobilität nicht als Argument dienen die Kritik an den Emissionen als ungerechtfertigt zu erklären.

Der Umstieg von der S-Bahn/ Metronom auf die Autobahn wird im Bundesverkehrswegeplan als Nutzen von 500 Millionen Euro gerechnet. Und mit diesem Nutzen werden die immensen Kosten sowie die Umwelt- und Klimaschädigungen billigend in Kauf genommen und der Bau dieser Autobahn begründet. Dies ist völlig widersinnig. Zusätzlicher privater PKW-Verkehr darf nicht als Nutzen gerechnet werden.

Die Verlagerung von Personenverkehr von der S-Bahn auf eine neue Autobahn bringt Staus, Schadstoffe und Lärm auch mitten nach Hamburg und ist somit umwelt- und klimapolitisch ein erheblicher Schaden und wird deshalb abgelehnt. Deshalb braucht Hamburg eine Stärkung des ÖPNV statt immer mehr motorisierten Individualverkehr. Bei der vorliegenden Prognose des Verkehrsaufkommens sind die Möglichkeiten zur Reduzierung des motorisiertem Individualverkehr (MIV) durch die verstärkte Verkehrsverlagerung zum ÖPNV und durch die zunehmende Entwicklung und Umsetzung nachhaltiger intermodaler Verkehrskonzepte nicht berücksichtigt.

Hamburg hat ebenso wie der Bund mit den aktuellen Klimagesetzen mit einer Verlagerung von Motorisiertem Individualverkehr (MIV) auf den Öffentlichen Verkehr sowie von der Straße auf die Schiene begonnen. Hamburg will den ÖPNV mit massivem Ausbau gegenüber dem privaten PKW konkurrenzfähig machen und damit die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV) verhindern. § 1 des Hamburger Klimaschutzgesetzes regelt eindeutig, dass bei allen Planungen die Erfordernisse des Klimaschutzes zu berücksichtigen sind. Auch im Gesetz über die Umweltverträglichkeit (§ 2 UVPG) in Verbindung mit Anlage 4 Nr. 4 b) und 4 c) gg) des UVPG benennt eine zwingende Mindestanforderung an die Planunterlagen: Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Klima, zum Beispiel durch Art und Ausmaß der mit dem Vorhaben verbundenen Treibhausgasemissionen müssen dargestellt werden.

Klimaschutz erfordert eine Verkehrswende mit einer Vermeidung von nicht notwendigem motorisierten Verkehr und einer Verlagerung von Verkehr von der Straße auf die Schiene.

Die Bedarfspläne zum Bundesverkehrswegeplan wurden Ende 2016 beschlossen. 2019 hat der Bundestag die Klimagesetze mit Ansätzen einer Verkehrswende verabschiedet, die u. a. den klimaschädlichen Straßenverkehr verringern und den Bahn- und Schifffahrtsverkehr erhöhen sollten.

Das Bundesverfassungsgericht hat im Beschluss vom 24. März 2021 den Verfassungsbeschwerden dagegen weitgehend stattgegeben. Bis zum 31.12.2022 müssen die Minderungsziele der Treibhausgasemissionen für dieses Jahrzehnt erhöht werden, damit uns und den nachfolgenden Generationen noch Gestaltungsspielraum für unsere Lebenswelt verbleibt.

Dieses aktuelle Urteil des BVG fordert im Rahmen der Generationengerechtigkeit ein verbessertes Klimaschutzgesetz. Dies muss einen gravierenden Einfluss auf die Verkehrsplanung haben. Diese Gesetze und Urteile müssen bei der Planung der A26 Ost Berücksichtigung finden. Deshalb ist die Nutzen/Kosten-Bewertung mangelhaft, Folgen für Klimawandel, Naturschutz- und Erholungsgebiete sind nur unzureichend berücksichtigt, Alternativen wurden nicht betrachtet und damit die Netzwirkung aller Verkehrsträger ignoriert.

Im Sinne der Generationengerechtigkeit darf jetzt keine Autobahn gebaut werden, die auf der Hohen Schaar und im ganzen Wilhelmsburger Süden auf Dauer Wohnungsbau ausschließt. Für unsere Generation muss ausreichend Spielraum für die Planung und Gestaltung unserer Lebenswelt bleiben.

Fazit: Es gibt keinen Nachweis für die Notwendigkeit und Klimaverträglichkeit einer neuen Autobahn durch Moorburg und die Elbinseln. Ihr ökonomischer und ökologischer Schaden überwiegt einen möglichen Nutzen.

Aus all diesen Gründen erhebe ich Einwendungen gegen die ausgelegten Planfeststellungsunterlagen zur A26 Ost.

Im Weiteren fordere ich Sie auf, mir Ihre Stellungnahme zu dieser meiner Einwendung unaufgefordert in schriftlicher Form zuzusenden.

Mit freundlichen Grüßen

Unterschrift nicht vergessen!