

DAS SAGEN DIE FRAKTIONEN

Sichere Mehrheit
im Kreistag

Franz-Josef Kamp (SPD): Die SPD-Fraktion wird dem Antrag der Brücken-AG mit breiter Mehrheit zustimmen. Nachdem wir 2015 die Planungen gestoppt haben, da eine Finanzierung des Brückenprojektes nicht möglich war, haben wir nun die Initiative für diesen gemeinsamen Antrag ergriffen. Mittlerweile haben sich die Rahmenbedingungen einer möglichen Finanzierung deutlich verbessert.

Damit hat sich die Situation zu 2015 grundlegend geändert, und es macht Sinn, die Brücke zu Ende zu planen. Die Wiederaufnahme soll auch ein Signal nach Hannover sein, sich intensiver für weitere Finanzierungsmittel einzusetzen. Mit einer planungsreifen Brücke kann man den Bund oder das Land Mecklenburg-Vorpommern leichter von einer Kofinanzierung überzeugen.



Günter Dubber (CDU): Die CDU-Kreistagsfraktion ist nach wie vor der Ansicht, dass eine feste Elbquerung erforderlich und sinnvoll ist und dass das Ergebnis der Bürgerbefragung von 2013 umgesetzt werden sollte. Vor diesem Hintergrund begrüßen wir den Antrag aus der interfraktionellen Arbeitsgruppe.

Wir haben uns bereits 2015 vehement dafür eingesetzt, das Planfeststellungsverfahren durchzuführen, weil nur so eine vernünftige Abwägung unterschiedlicher Interessen möglich und eine exakte Kostenermittlung gewährleistet ist.

Sollte sich die Chance einer zusätzlichen Finanzierung durch Bund oder Land ergeben, wäre es für den Landkreis mehr als peinlich, wenn wir unsere „Schularbeiten“, sprich Planungen, nicht zu Ende geführt hätten. Nicht zuletzt wäre die Wiederaufnahme der Planung das vom Land eingeforderte politische Signal. Wir werden dem Beschlussvorschlag einstimmig folgen.



Detlev Schulz-Hendel (Grüne): Ich gehe davon aus, dass unsere Fraktion geschlossen gegen die Wiederaufnahme der Planung stimmt. Es gibt keine neuen Erkenntnisse, die es rechtfertigen, den Planungsstopp von 2015 zu kippen. Die Ankündigungen von Wirtschaftsminister Bernd Althusmann sind aus unserer Sicht nichts anderes als heiße Luft. Die Neuhauser brauchen jetzt Hilfe und nicht die Aussicht auf einen Brückenbau, den es möglicherweise nie geben wird. Deshalb plädieren wir für ein neues Fährkonzept. Damit wäre gewährleistet, dass die Fähre künftig auch bei Wetterlagen fahren kann, bei denen sie heute noch den Betrieb einstellen muss. Die Umsetzung ist bis 2020 machbar, schon ab 2019 sollten die Neuhauser die Fähre kostenfrei nutzen dürfen.



Frank Rink (AfD): Ein klares Ja zur Elbbrücke. Dieses war eine zentrale Forderung der AfD im Wahlkampf. Wir sind sehr froh darüber, dass die Stimmen zur Elbbrücke nun lauter werden, dies ist eine wichtige infrastrukturelle Verbindung und hätte längst realisiert werden müssen.



Frank Stoll (Die Linke): Unsere Fraktion wird den Antrag auf Wiederaufnahme des Planfeststellungsverfahrens mehrheitlich unterstützen. Wir haben uns in den vergangenen Jahren immer für den Bau einer Elbbrücke bei Neu Darchau ausgesprochen. Die Wiederaufnahme soll auch ein Signal nach Hannover sein, sich intensiver um weitere Finanzierungsmittel einzusetzen. Dass der Kreis weiter an der Deckelung der Eigenmittel von zehn Millionen Euro festhält, halten wir für richtig.

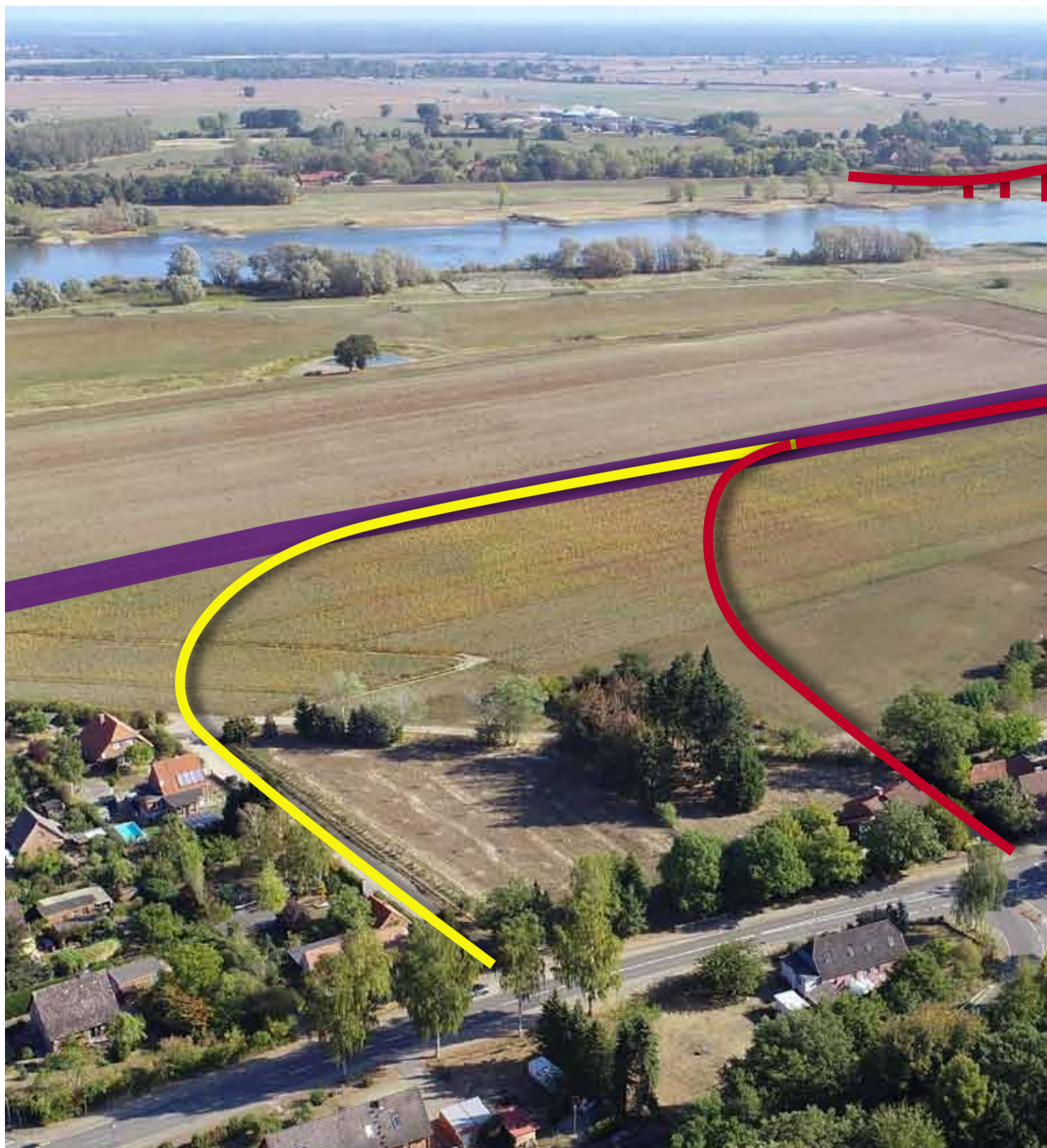
Es gibt zur Wiederaufnahme innerhalb der Fraktionen unterschiedliche Positionen, das Abstimmungsverhalten ist den Fraktionsmitgliedern freigestellt.



Gisela Plaschka (FDP): Die FDP-Kreistagsfraktion hat sich seit vielen Jahren immer wieder für den Bau der Elbbrücke stark gemacht. Wir waren es auch, die die AG Elbbrücke initiiert haben. Das Zeitfenster für die Brücke ist jetzt günstig und muss unbedingt genutzt werden. Gerade die letzten Wochen haben gezeigt, dass die Elbfähre keine Alternative zur Brücke ist, weil sie bei Niedrigwasser, Eisgang und Hochwasser nicht fährt. Nur die Elbbrücke ermöglicht den Menschen aus dem Amt Neuhaus die konstante soziale Teilnahme, zudem verbinden Brücken Menschen und Wirtschaftsräume. Von der Elbbrücke erwarten wir uns wirtschaftliche Impulse. Es wird sich Gewerbe ansiedeln. Arbeitnehmer kommen jederzeit leichter zu ihren Arbeitsplätzen, Azubis zur Berufsschule.



Stephan Mues (Unabhängige): Wir werden die Abstimmung freigeben. Ich selbst werde für die Wiederaufnahme der Brückenplanungen stimmen. Ich gehe davon aus, dass mein Fraktionskollege Martin Gödecke genauso entscheiden wird. Den Bau der Brücke halte ich für unverzichtbar. Denn ohne feste Elbquerung haben es gerade auch die Gewerbetreibenden in Neuhaus noch schwerer. Jeder zusätzliche Umweg verursacht Kosten, die längst nicht alle auf die Kunden umgelegt werden können. Ohne Brücke werden es die Neuhauser künftig noch schwerer haben, ihre Strukturen zu erhalten.



In dem Luftbild dargestellt ist der Verlauf der harmonisierten Vorzugstrasse. Aufeinander abgestimmt sind der Bau der Brücke einschließlich Ortsnetz bestehende Straßennetz in Katemin anknüpft. In der Planung sind noch zwei Varianten (gelb und rot).

Der lange und stei

Nach drei Jahren Pause sehen Befürworter eine Chance für das Projekt. Noch sind viele Fragen offen, aber es gibt auch schon Antworten

VON MALTE LÜHR

Lüneburg. Im Juli 2015 zog die rot-grüne Mehrheit im Lüneburger Kreistag die Notbremse: Die Kosten für die geplante Elbbrücke zwischen Neu Darchau und Darchau drohten aus dem Ruder zu laufen, der Anteil des Landkreises lag zu diesem Zeitpunkt bei fast 30 Millionen Euro. Bis zum Abschluss des Raumordnungsverfahrens im Sommer 2016 durften die Planer noch weitermachen, danach wurden die Pläne auf Grundlage des rot-grünen Kreistagsbeschlusses auf Eis gelegt.

Drei Jahre später hat sich die Lage geändert: Bei der Kreistagswahl 2016 verlor das rot-grüne Bündnis seine Mehrheit, wechselnde Zweckbündnisse sind seitdem politische Realität. Die Ende 2016 aus der Taufe gehobene, fraktionsübergreifende Arbeitsgemeinschaft (AG) Elbquerung des Kreistags nahm sich des Themas Brücke wieder an – und hievte es für die Kreistagssitzung am Montag, 24. September, ab 16 Uhr in der Amelinghamener Lopautalhal-

le erneut auf die Tagesordnung. Die Abgeordneten werden darüber entscheiden, ob der Landkreis Lüneburg die Planung wieder aufnimmt. Die wichtigsten Fakten im Überblick.

■ **Nach Abschluss des ersten Raumordnungsverfahrens Ende 2001 lagen die geschätzten Kosten für den Bau der Brücke bei 45 Millionen Mark (22,5 Millionen Euro). Wie teuer wäre die Querung heute?**

In verschiedenen Stufen sind die Kosten weiter gestiegen. Die letzte vom Kreis in Auftrag gegebene „überschlägige“ Kostenschätzung stammt aus dem März 2015 und beläuft sich auf rund 58 Millionen Euro inklusive Steuern. Einschließlich Planungskosten veranschlagte der Kreis damals rund 60 Millionen Euro für den Brückenbau. Überprüft und bestätigt hat diese Schätzung wenig später die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr.

Schon damals rechnete die Kreisverwaltung eine weitere Kostensteigerung auf 65 Millionen Euro bis zur Realisierung ein. Bei einem Gespräch mit der LZ vor wenigen Tagen nannte Landrat Manfred Nahrstedt jetzt bereits ein Investitionsvolumen von 70 Millionen Euro.

■ **Warum soll die Planung wieder aufgenommen werden?**

Die Entscheidung im Juli 2015, die Planung zu stoppen, basierte vor-

allem auf einer zuvor getroffenen Entscheidung der damaligen Landesregierung. So hatte Rot-Grün im Koalitionsvertrag zwar festgelegt, sich an die Zusage der schwarz-gelben Vorgänger-Regierung zu halten und den Brückenbau mit 75 Prozent aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) zu fördern, doch legten die neuen Koalitionäre eine Obergrenze fest: Demnach wäre der Brückenbau nur bis zu einer Gesamtsumme von 45 Millionen Euro gefördert worden – mit maximal 33,75 Millionen Euro. Damit sprengte die „überschlägige“ Kostenschätzung vom März 2015 den finanziellen Rahmen des Landkreises. Abzüglich anderer Beteiligungen hätte dessen Anteil bei 29,25 Millionen Euro gelegen. Für Landrat Manfred Nahrstedt und die rot-grüne Kreistagsmehrheit galten jedoch zehn Millionen Euro als Schmerzgrenze. In der Folge bewertete Rot-Grün im Kreis die Finanzierung des Projektes als unrealistisch und stoppte die Planung. Die CDU forderte schon damals, das Planfeststellungsverfahren noch durchzuführen – auch um die genauen Kosten für das Bauwerk zu ermitteln.

Nach der Amtsübernahme der rot-schwarzen Koalition in Hannover Ende 2017 ist die Obergrenze von 45 Millionen Euro für die Förderung des Vorhabens weggefallen. Damit sinkt der vom Kreis zu finanzierende Anteil auf derzeit etwa 16 Millionen Euro. Blicke es

75

Millionen Euro – das ist die Summe, mit der das Land kommunale Vorhaben im Bereich Radwege- und Straßenbau aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz jeweils in den Jahren 2018 und 2019 fördert. Wenn auch auf mehrere Jahre verteilt, beliefe sich die GVFG-Förderung für die Elbbrücke nach jetzigem Stand auf etwa 4,875 Millionen Euro.