



Das Archbild zeigt die Elbbrücke bei Dömitz. Wie dort soll auch zwischen Neu Darchau und Darchau eine Brücke in Bogenkonstruktion entstehen. Foto: dpa



Bürger, Politiker und Verwaltungschefs aus Neuhaus, Bleckede und Dahlenburg protestieren vor der Kreistagsitzung am 20. Juli 2015 vor der Lüneburger Ritterakademie. Damals beschloss die rot-grüne Mehrheit den Planungsstopp. Ein Video zu der Protestaktion gibt es auf www.LZplay.de. Foto: t&w

Umgehung (rot und gelb) sowie der geplante Deichbau (blau). Offen ist noch, wo die Ortsumgehung an das Foto: Boldt/Grafik: Özdemir

nige Weg zur Elbbrücke

bei einer Deckelung des Kreisanteils auf zehn Millionen Euro, sänke die Finanzierungslücke auf rund sechs Millionen Euro. Dieses Loch zu stopfen, hält eine Mehrheit für machbar. Deshalb gilt die Wiederaufnahme der Planung als wahrscheinlich (siehe Stimmen der Politik links).

■ Warum ist die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens so wichtig?

Erst im Laufe des Planfeststellungsverfahrens wird eine Kosten-schätzung mit belastbaren Zahlen erarbeitet. Erst dann wird klar sein, was der Brückenbau tatsächlich kostet.

Zwar wird in der jetzigen Diskussion die Ermittlung der Kosten als ein wesentliches Argument genannt, doch sind die belastbaren Zahlen lediglich ein Nebenprodukt des Planfeststellungsverfahrens. Dieses mündet in den Planfeststellungsbeschluss, mit dem das Millionen-Projekt die Baureife erlangt und dann realisiert werden kann.

Eine konkrete Planung spielt auch für die Finanzierung des Projektes eine wesentliche Rolle. Denn die vom Land angekündigten GVFG-Mittel sind bislang nur in Aussicht gestellt. Damit der Landkreis irgendwann einen Zuwendungsbescheid über etliche Millionen Euro auf dem Tisch liegen hat, muss die Förderung des Projektes beantragt werden. Und das geht nur mit konkreter Planung und belastbaren Zahlen.

■ Wiederholt ist das Land Mecklenburg-Vorpommern als potenzieller Geldgeber ins Gespräch gebracht worden. Ist das realistisch?

Eher nein. Die AG Elbquerung hat 2017 ein rechtswissenschaftliches Gutachten beim Osnabrücker Jura-Professor Bernd J. Hartmann in Auftrag gegeben. Der Jurist sollte mögliche Ansprüche prüfen, die sich aus der Rückgliederung der Gemeinde Amt Neuhaus in den Landkreis Lüneburg ergeben. Hintergrund ist, dass die Einwohnerzahl der Gemeinde Amt Neuhaus auch nach der Rückgliederung 1993 in die Ermittlung der Bundeshilfen Aufbau Ost an das Land Mecklenburg-Vorpommern eingeflossen ist. Brückenbefürworter argumentieren, dass das Geld für die Amts-Einwohner dem Landkreis Lüneburg zustünde.

Auch das Hartmann-Gutachten kommt letztlich zu dem Ergebnis, dass sich aus dem Sachverhalt ein Anspruch auf Erstattungen an das Land Niedersachsen ableiten ließe. Doch ist dieser in vielen Fällen bereits verjährt. Die verbliebene Summe taxieren Mitglieder des Lüneburger Kreistags auf eben jene sechs Millionen, die nach jetzigem Stand zur Finanzierung der Brücke fehlen. Das Land Mecklenburg-Vorpommern weist mit Schreiben vom 4. Juli dieses Jahres jegliche Ansprüche zurück.

Die Bereitschaft der Lüneburger Kreisverwaltung und der Politik, auf Grundlage des Hartmann-

Gutachtens vor Gericht zu ziehen, ist aber eher gering. Zwar sieht die Mehrheit der Akteure auf Lüneburger Seite eine „moralische“ Verpflichtung Mecklenburg-Vorpommerns zu zahlen, aber nicht zwingend eine „juristische“.

■ Viele Kommunen fürchten, dass andere Projekte nicht gefördert werden können, wenn die Brücke gebaut werden sollte. Ist die Furcht berechtigt?

Ja. 2018 und 2019 fördert das Land kommunale Projekte mit jeweils 75 Millionen Euro GVFG-Mitteln. Bei förderfähigen Kosten von 65 Millionen Euro beliefe sich die vom Land in Aussicht gestellte GVFG-Förderung auf 48,75 Millionen Euro. Zwar würde sich der Brückenbau über mehrere Jahre erstrecken, doch könnten andere Projekte nicht realisiert werden.

■ Wird die Planung wieder aufgenommen, wie lange dauert es bis zum Bau der Brücke?

Ein grober Fahrplan mit vielen Fragezeichen könnte nach Ansicht des Ersten Kreisrates Jürgen Krumböhrer so aussehen: Bis Ende 2019 würden die erforderlichen Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren erstellt, das dann Anfang 2020 beginnen könnte. Mit einem Planfeststellungsbeschluss wäre Ende 2021 zu rechnen. Dieser Beschluss wird mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit beklagt: Für den Gang durch die Instanzen veran-

schlagt Krumböhrer rund zwei Jahre. So die Gerichte den Planfeststellungsbeschluss nicht für rechtswidrig erklären, wie beim ersten Anlauf das Obergericht Lüneburg im Juni 2007, bestünde 2023 Rechtssicherheit: Spätestens dann ließe sich die Finanzierung konkretisieren. Und in der Verwaltung gilt das Motto: Wer weiß heute, wo 2024 das Geld herkommt?

■ Können Planungsunterlagen, die bis 2015 erstellt wurden, noch verwendet werden?

Die Basis hat sich zwar nicht geändert, doch müssten aus Sicht des Ersten Kreisrats alle wichtigen Gutachten – vor allem zu den Bereichen Verkehr und Umwelt – aktualisiert werden, so etwa die Einzelkartierung geschützter Pflanzen und Arten. Laut Krumböhrer war die Planung schon damals sehr konkret, sodass der zeitliche Rahmen überschaubar bleibt.

■ Parallel zur Brücke ist 2015 auch der Hochwasserschutz für Neu Darchau und Katemin geplant worden. Brücken- und Deichbauer haben sich damals abgestimmt, aber passen die Pläne immer noch zusammen?

Tatsächlich haben die Planer von Brücke und Deich bis zum Abschluss des Raumordnungsverfahrens im Sommer 2016 eng zusammengearbeitet. Das Ergebnis war eine harmonisierte Vorzugstrasse. Im Klartext: Die Pläne waren so

aufeinander abgestimmt, dass die Ortsumfahrung auf einer Länge von rund 300 Metern auf der Deichkrone verlaufen kann.

An dieser Situation hat sich bis heute nichts geändert. Denn analog zur Brückenplanung liegen auch die Hochwasserschutzpläne auf Eis. Der Niedersächsische Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küstenschutz- und Naturschutz (NLWKN) hat im Laufe des Jahres 2016 die Vorplanung abgeschlossen, die seitdem nicht weiter konkretisiert wurde. Ein Grund für die Verzögerung sind Unstimmigkeiten zwischen der Samtgemeinde Elbtalaue als Vorhabenträger und der Gemeinde Neu Darchau. Laut Elbtalauers Verwaltungschef Jürgen Meyer laufen derzeit Nachkartierungsarbeiten. Im Herbst soll die weitere Planung des Hochwasserschutzes europaweit ausgeschrieben werden. Mit der Auftragsvergabe rechnet Meyer im Frühjahr 2019, mit dem Planfeststellungsbeschluss bis Ende 2020. Erster Spatenstich: 2021.

■ Wie geht es nach der Kreistagsitzung weiter?

Stimmt die Mehrheit des Kreistages wie zu erwarten für die Wiederaufnahme der Planung, bereitet der kreiseigene Betrieb für Straßenbau und -unterhaltung in den kommenden Monaten das Planfeststellungsverfahren vor. Bei einem Nein wäre das Thema Elbbrücke wohl endgültig vom Tisch.

Kritiker fürchten um die Natur

Initiative schreibt an Abgeordnete

Lüneburg. Neben den Grünen im Kreistag und Umweltverbänden gibt es weitere Kritiker des Brückenbaus. Für sie passt nicht zusammen, dass mitten in einem der höchst geschützten Bereiche des Biosphärenreservats Niedersächsische Elbtalaue ein millienschweres Infrastruktur-Projekt realisiert werden soll. Das Vorhaben verhindern will auch die Bürgerinitiative (BI) Elbtalschutz.

Hinter dem neuen Namen engagieren sich bekannte Gesichter für den Umweltschutz. Als BI Altlastenfreies Elbtal haben die Alt Gargerin Christine Hagemann und ihre Mitstreiter die Problematik der ehemaligen Mülldeponie auf der Südspitze der Elb-Halbinsel „Im Haken“ vor Alt Garge vor einigen Jahren wieder ins Licht der Öffentlichkeit gerückt und damit den Landkreis Lüneburg sowie den heute für die Deponie verantwortlichen Konzern Vattenfall zum Handeln gezwungen.

„Im Vordergrund steht die Gesamtplanung einer Brücke mitten im Schutzgebiet.“

Werner Schulze
Bürgerinitiative Elbtalschutz

Nun richten die Umweltschützer ihren Blick wenige Kilometer elbaufwärts auf den geplanten Brückenbau. In einem ersten Schritt hat die BI Niedersachsens Wirtschaftsminister Bernd Althusmann (CDU) und die Abgeordneten des Lüneburger Kreistags angeschrieben. „Unser Eindruck ist, dass vielen gar nicht bewusst ist, dass es bei der Sitzung am Montag nicht nur um die Wiederaufnahme der Planung zur Ermittlung der Kosten geht“, sagt BI-Mitglied Werner Schulze, ein ehemaliger Verwaltungsjurist. „Vielmehr geht es um die Einleitung eines formalen Planfeststellungsverfahrens. Im Vordergrund steht die Gesamtplanung einer Brücke mitten im Biosphärenreservat.“

In ihrem Brief an die Kreistagsabgeordneten haben die Umweltschützer einen Katalog größtenteils rhetorischer Fragen zusammengestellt. So wollen sie unter anderem von den Kommunalpolitikern wissen, ob ein Brückenbau 60 Millionen Euro und mehr wert ist, der nur einigen Hundert Pendlern nutzt, zugleich aber Tausende Menschen in der Elbtalaue beeinträchtigt?

Auch deshalb wollen die Grünen im Lüneburger Kreistag einen alternativen Weg zum Brückenbau einschlagen und die Umsetzung des Projektes „Neue Fähre bei Bleckede“ vorantreiben (LZ berichtete). Demnach würde der Fährneubau rund 4,5 Millionen Euro kosten, hinzu käme der Umbau der Fähranleger mit rund 2,3 Millionen Euro (LZ berichtete). Als eine erste Entlastung fordern die Kreistags-Grünen die kostenfreie Nutzung der Bleckeder Fähre für Neuhauser und bestimmte Betriebe. ml