

## **BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Kreisverband Lüneburg**

Frau Miriam Staudte, Mitglied des Nds. Landtags  
Herrn Detlev Schulz-Hendel, Mitglied des Nds. Landtags  
Frau Petra Kruse-Runge, Fraktionsvorsitzende im Kreistag

Schröderstraße 16/ Hof  
21335 Lüneburg

E-Mail: [mail@gruene-lueneburg.de](mailto:mail@gruene-lueneburg.de)

Zeetze, den

### **Elbbrücke bei Darchau / Neu Darchau; Gespräch vom 12. Oktober 2020**

Sehr geehrte Landtagsabgeordnete Frau Staudte und Herr Schulz-Hendel,  
sehr geehrte Frau Kreistagsabgeordnete Kruse Runge,

auch im Namen der Vorstandsmitglieder unseres Vereins Frau Helga Dreyer und Herrn Dieter Hublitz bedanke ich mich bei Ihnen herzlich für das in angenehmer Atmosphäre stattgefundene Gespräch.

Es war für die weiterhin existierende öffentliche Diskussion um die Brückenplanung wichtig, die Bedeutung der grundlegenden Sachverhalte objektiv zu ergründen und einzuordnen. Ich erlaube mir daher, Ihnen nachfolgend eine Übersicht der Kerngruppen aufzuzeichnen, mit denen wir uns gesprächsweise auseinandergesetzt haben. Zusätzlich erhalten Sie Hinweise über Fundstellen aus Gesetzen, Richtlinien, Gutachten oder sonstigen Darstellungen (z. B. aus der Landesplanerischen Feststellung) zu den einzelnen Themenbereichen, die die konstruktiven Erkenntnisse ohne Ideologien untermauern.

Leider konnten wir aus Zeitgründen die Faktenlage zu der durch den Gemeinderat in Neu Darchau kürzlich beschlossenen Bürgerbefragung zur Brückenplanung und der begleitenden Resolutionsschrift an den Kreistag in Lüchow nicht mehr erörtern. Die Ausführungen in dieser Resolution entsprechen nicht den wahren Gegebenheiten, wenn behauptet wird, dass a) keine Ortsumfahrung geplant wurde und b) Warnungen der Wasserbauer aus dem Kreishaus Lüchow zum Hochwasserschutz nicht beachtet und nachgegangen worden seien. Da voraussehbar ist, dass eben diese Angaben in der kommenden öffentlichen Diskussion eine gravierende Rolle spielen werden, übermittele ich auch hierzu die aufklärenden Erläuterungen aus dem Raumordnungsverfahren / der Landesplanerischen Feststellung.

Der Förderverein Brücken bauen e. V. versteht seine Aufgabe neben der Aufklärung auch darin, weitere Möglichkeiten zur Finanzierungsbeteiligung auszuloten und die betroffenen Anrainer der geplanten Anbindungsstraße zur Landstraße (sechs Wohnhäuser) dahingehend zu unterstützen, dass die belastende Wirkung mit wirksamen Maßnahmen abgemildert werden kann. Gerne werden wir uns in dieser Hinsicht mit Ihnen künftig austauschen und zusammenarbeiten, wenn es denn auch von Ihnen gewünscht wird.

Mit freundlichen Grüßen

Anlage	Thema	Fundstelle
1	<p><b>Warum wird die Brücke nicht in Bleckede gebaut?</b></p> <p>Die Trasse wurde bereits in 1992 (= <u>vor</u> Umgliederung Amt Neuhaus nach Niedersachsen!) vorgegeben.</p> <p>Entsprechend wurde die geplante Trasse bei der Zonierung des Biosphärenreservats außen vor gelassen – s. Karte</p>	<p>Rahmenkonzept Flusslandschaft Elbe, <b>S. 92-94</b>  <a href="https://www.flusslandschaft-elbe.de/upload/downloads/Rahmenkonzept_BR_Flusslandschaft_Elbe-fertig-April-07.pdf">https://www.flusslandschaft-elbe.de/upload/downloads/Rahmenkonzept_BR_Flusslandschaft_Elbe-fertig-April-07.pdf</a>  <a href="https://www.elbtalaue.niedersachsen.de/startseite/das_biosphaerenreservat/schutzzonen/-53992.html">https://www.elbtalaue.niedersachsen.de/startseite/das_biosphaerenreservat/schutzzonen/-53992.html</a>  <a href="https://www.elbtalaue.niedersachsen.de/startseite/das_biosphaerenreservat/karte/karten-des-biosphaerenreservats-niedersaechsische-elbtalaue-53971.html">https://www.elbtalaue.niedersachsen.de/startseite/das_biosphaerenreservat/karte/karten-des-biosphaerenreservats-niedersaechsische-elbtalaue-53971.html</a></p>
2	<p><b>Herabstufung von Landesstraße zur Kreisstraße</b> 2003 war nach <b>§ 3 i. V. m. § 7 Nds. Straßengesetz</b> <u>erforderlich</u> rechtmäßig und war nicht nur der Möglichkeit des Empfangs von GVFG-Mitteln geschuldet.</p>	<p>Nds. Straßengesetz  <a href="http://www.nds-voris.de/jportal/?quelle=jlink&amp;query=StrG+ND&amp;psml=bsvorisprod.psml&amp;max=true&amp;aiz=true">http://www.nds-voris.de/jportal/?quelle=jlink&amp;query=StrG+ND&amp;psml=bsvorisprod.psml&amp;max=true&amp;aiz=true</a></p>
3	<p>Das Prinzip der <b>GVFG-Gelder</b>: GVFG-Förderungen sind Bundesgelder*. Jedes Jahr auf's Neue bekommen die Bundesländer einen festgeschriebenen Betrag, den sie für die im GVFG genannten förderwürdigen Vorhaben nach eigenem Gutdünken an die Kommunen mit festgeschriebenen 75 v. H. der zuwendungsfähigen Baukosten verteilen können. (In 2020 sind die bisherigen Zahlungen des Bundes noch einmal verdoppelt worden, allerdings dürfen die neuen erhöhten Fördergelder (90 v. H.) nur für den Ausbau von ÖPNV auf Schiene verwendet werden). Wenn der „Jahrestopf“ also leer ist, können andere Vorhaben nicht mehr bezuschusst werden, andere Kommunen müssen mit ihren Vorhaben</p>	



	<p><b>Forderung nach einer Kosten-Nutzen-Analyse:</b>  Die <i>rechtlichen Voraussetzungen</i> für eine Förderung nach dem NGVFG ergeben sich aus § 3 NGVFG, Fassung vom 27.03.2014, gültig ab 01.01.2014 und aus den Richtlinien zur Durchführung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes des Bundes in der Fassung vom 09.11.1977, gültig ab 07.12.1977 – hier Punkt 3.1. In beiden Vorschriften wird für das geplante Vorhaben (<b>Straßenbau</b>) eine Ermittlung des Kosten-Nutzen-Faktors oder eine spezielle <i>Berechnung</i> der Wirtschaftlichkeit nicht gefordert, s. auch Pkt. <b>7.21</b> der Richtlinien – „Inhalt des Förderungsantrages“.</p>	<a href="http://www.voris.net/edersachsen.de/jportal/?quelle=jlink&amp;docid=VVND-VVND000003018&amp;psml=bsvorisprod.psml&amp;max=true">http://www.voris.net/edersachsen.de/jportal/?quelle=jlink&amp;docid=VVND-VVND000003018&amp;psml=bsvorisprod.psml&amp;max=true</a>
4 a	<p><b>Nachweis der Wirtschaftlichkeit</b>  „Wirtschaftlichkeit“ ist eine der Voraussetzung der Förderung. Wirtschaftlichkeit muss daher begründet werden. Dieses Erfordernis ist jedoch nicht gleichzusetzen mit einer Wirtschaftlichkeits<i>berechnung</i> oder einer <i>Nutzen-Kosten-Analyse</i>. WiMi Althusmann führte daher in seinem Schreiben an den Bund der Steuerzahler auch nur „<i>eine Untersuchung der Wirtschaftlichkeit nach einschlägigen technischen Regelwerken zur <u>volkswirtschaftlichen</u> Untersuchung</i>“ ins Feld.</p> <p>Der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit richtet sich am ökonomischen Prinzip aus. Wirtschaftlichkeit ist danach nicht nur im monetären Bereich anzusiedeln, sondern auch in sozio-ökonomischen bzw. sozio-ökologischen Bereichen zu sehen. Der Landkreis Lüneburg hat bereits im Jahr 2011 eine regionale Wirtschaftlichkeitsprüfung durchführen lassen, die für das Vorhaben positiv ausgefallen ist. Aktualisiert auf heutigen Stand dürfte diese positive Bewertung sich auf weitere Regionen sowohl rechtselbisch als auch linkselbisch (LK Lüneburg) ausgeweitet haben (Wohnraumknappheit, A 39, Metropolregion). Darüber hinaus wurde in 2016 eine Potenzialanalyse und ein Entwicklungskonzept für die Gemeinde Amt Neuhaus erstellt; im Entwicklungskonzept wurde die Forderung nach einer Brücke mit höchster Priorität dargestellt. Die nach einschlägigen technischen Regelwerken geforderte Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zur volkswirtschaftlichen Beurteilung dieses Brückenprojekts liegt also bereits vor.</p>	<a href="https://cloud.lklg.net/index.php/s/NdjntMgclQPeHr#pdfviewer">https://cloud.lklg.net/index.php/s/NdjntMgclQPeHr#pdfviewer</a>  <a href="https://www.amt-neuhaus.de/Portald ata/16/Resources/kommunal dateien/kommunal dokumente/Amt_Neuhaus_Potenzialanalyse_und_Entwicklungskonzept_(05.2016).pdf">https://www.amt-neuhaus.de/Portald ata/16/Resources/kommunal dateien/kommunal dokumente/Amt_Neuhaus_Potenzialanalyse_und_Entwicklungskonzept_(05.2016).pdf</a>
5	<p><b>Kosten / Folgekosten</b>  Die jüngste Kostenschätzung – durchgeführt durch SBU Embsen - stammt aus Januar 2020 (zuwendungsfähige Baukosten 60 Mio Euro</p>	

Was versteht man unter dem Begriff „**Folgekosten**“?

**In welcher Höhe würden Folgeaufwendungen die Haushalte der Landkreise Lüneburg und Lüchow-Dannenberg belasten?**

Kalkulatorische Abschreibungen sind nicht den Folgeausgaben zuzurechnen.

Entsprechend der Höhe der Fördergelder (GVFG, LandesBauplanfonds) bzw. den von anderer Stelle gezahlten Zuschüssen (z. B. Land Mecklenburg-Vorpommern, Landkreis Lüchow-Dannenberg) wird über die Lebensdauer / Nutzungsdauer der Brücke / Straße verteilt ein (positives) "Guthaben-Gegenkonto" einzurichten sein, die diese Folgekosten dann teilweise eliminieren.

Insgesamt rd. 90 v. H. der Kosten werden durch Zuschüsse bzw. Fördergelder des Bundes (GVFG-Mittel) bzw. des Landes (Landesbauplanfonds, Land Mecklenburg-Vorpommern) übernommen. Die jährlichen Folgekosten werden durch die gegenzubuchenden Einnahmen aus diesen Förderungen eben dadurch auch mit ca. 90 v. H. eliminiert werden. Oder anders herum gesagt: Ohne Brückenbau hätte die Kommune auch nicht die jährlich zu buchenden *Einnahmen* aus den Förderungen.

Ebenso werden die Baukosten in Höhe der Zuschüsse nicht zinsbelastet sein.

Nach der Brückenvereinbarung zwischen den Landkreisen Lüneburg und Lüchow-Dannenberg ist nach Ablauf von fünf Jahren der Fertigstellung der Brücke gemeinsam durch den LK Lüneburg und den LK Lüchow-Dannenberg "*eine Analyse über die regionalen Auswirkungen des Brückenbaus auf die beiden Landkreise aufzustellen, mit dem Ziel, entsprechend dieser festgestellten Vorteilslage die Trägerschaft der Straßenbaulast und damit die künftigen Unterhaltungskosten neu zu ordnen*" - § 3 Nr. 5 der Vereinbarung.

Daraus folgt: Sollte die Analyse ergeben, dass mit der Brücke überregionaler Verkehr einsetzte, so wird die Kreisstraße nach den Vorschriften des Nds. Straßengesetzes (§§ 3, 7) in eine Landesstraße umzuwidmen sein, mit der Folge, dass auch die Straßenbaulast auf das Land Niedersachsen übergehen wird (§ 11 Nds. Straßengesetz).

[https://www.econstor.eu/bitstream/10419/135245/1/wd\\_v58\\_i10\\_pp522-528.pdf](https://www.econstor.eu/bitstream/10419/135245/1/wd_v58_i10_pp522-528.pdf)

<https://jj12.files.wordpress.com/2018/10/brucc88ckenvereinbarung.pdf>

	Ansonsten wird die Straßenbaulast der Brücke nach Vorteilslage auf die beiden Landkreise aufgeteilt, die Straßenbaulast der Ortsumfahrung Neu Darchau geht direkt nach Bauabnahme auf den LK Lüchow-Dannenberg über (s. § 3 Nr. 4 Brückenvereinbarung).	
6	<b>Der ÖPNV kann mit Brücke mehr angenommen und genutzt werden,</b> weil eine Unterbrechung der Verkehrsmittel des ÖPNV (jetzt Bus – Fähre – Bus) dann nicht mehr erforderlich sein wird. Auch linkselbisch ansässige HH-Pendler würden eher den Bahnhof Brahlstorf als den Bahnhof Lüneburg zur Abfahrt nach HH nutzen (Neu Darchau – Brahlstorf 17 km, Neu Darchau – Lüneburg 37 km)	
7	<b>Pendler</b> im abhängigen Dienstverhältnis und Zwei-Schicht-Betrieb können die Fähren in Neu Darchau und Bleckede nach Beendigung ihres Spätdienstes generell nicht mehr nutzen – Umwegfahrten über Lauenburg oder Dömitz werden nötig.  Dienstleister (ambulante Pflegedienste) Krankenwagen, Notarzt, Feuerwehr  Tourismus / Vernetzung	Seite 50-52 <a href="https://www.amt-neuhaus.de/Portald/ata/16/Resources/kommunal_dateien/kommunal_dokumente/Amt_Neuhaus_Potenzialanalyse_und_Entwicklungskonzept_(05.2016).pdf">https://www.amt-neuhaus.de/Portald/ata/16/Resources/kommunal_dateien/kommunal_dokumente/Amt_Neuhaus_Potenzialanalyse_und_Entwicklungskonzept_(05.2016).pdf</a>  Seite 58 - “ -  S. 104 / 105

Auszüge aus der Resolution der Gemeinde Neu Darchau aus der Gemeinderatssitzung Oktober 2020	
<i>„Die damals getroffene Vereinbarung sieht eine Umfahrung des Ortes Neu Darchau´s vor. Geplant wird nun weiterhin, den Ort Katemin zu durchschneiden“.</i>	Es ist eine Ortsumfahrung geplant, s. S. 15, S. 20 ff, aus der Landesplanerischen Feststellung; Trassenverlauf – Skizze S. 11 <a href="https://cloud.lklg.net/index.php/s/NdjntMgclQPeHHR#pdfviewer">https://cloud.lklg.net/index.php/s/NdjntMgclQPeHHR#pdfviewer</a> Von einer „Zerschneidung“ der Ortschaft Katemin kann keine Rede sein.
<i>„Ferner werden auch die warnenden Argumente des Wasserbauers aus dem Kreishaus hinsichtlich des Hochwasserschutzes und der damit verbundenen Engstelle völlig außer Acht gelassen“</i>	Die warnenden Hinweise sind durch Gutachten und gutachterliche Stellungnahmen sämtlich widerlegt worden. Landesplanerische Feststellung S. 17 / 18

	<a href="https://cloud.lkg.net/index.php/s/NdjntMgcLqPeHr#pdfviewer">https://cloud.lkg.net/index.php/s/NdjntMgcLqPeHr#pdfviewer</a>
--	---