

## Fakten zum Brückenvorhaben:

### Standort der Brücke bei Darchau / Neu Darchau:

Frau Griefahn, seinerzeit niedersächsische SPD-Umweltministerin im Kabinett Schröder, hat schon bei der Planung des Biosphärenreservats genau diesen Standort der Brücke bei Darchau / Neu Darchau eingespeist ([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) Seite 92-94):

Seite 92 / 93: „*Folgende größere Bauvorhaben sind im Bereich des Biosphärenreservates geplant bzw. wurden bereits umgesetzt:*

- *Neubau der BAB A 14 (Magdeburg-Schwerin)*
- *Umgehung Lutherstadt Wittenberg einschließlich Bau einer elbquerenden Eisenbahnbrücke*
- *Ausbau der BAB 9 einschließlich des Neubaus der Muldequerung sowie der Elbbrücken*
- *Neubau einer Elbbrücke östlich von Schönebeck (B 246 a Südumgehung Schönebeck)*
- *Ausbau der B 184 (Dessau-Rosslau) und der B 185 (Dessau-BAB A9)*
- *Neutrassierung der B 188 nördlich von Tangermünde und Bau einer neuen Elbebrücke*
- *Elbbrücke zwischen Darchau und Neu Darchau*
- *Ausbau der Elbbrücke Lauenburg*
- *Forderungen nach Autobahnanschlüssen des niedersächsischen Elbetals an die BAB 14 und BAB 39“.*

**Genau aus diesem Grund erklärt sich, weshalb bei der Zonierung des Biosphärenreservats in Neu Darchau die Zone A (Leben und Arbeiten der Menschen) überproportional vertreten ist.**

**Ebenso ist der Standort durch die Nds. Landesregierung 1993 (rot/grün) im Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen zeichnerisch dargestellt worden:**

Frau Dr. Dückert, seinerzeit Fraktionsvorsitzende der Partei Die Grünen im niedersächsischen Landtag , Auszug aus Redeprotokoll der Plenarsitzung vom 7.10.1993 (Quelle: <https://www.landtag-niedersachsen.de/parlamentsdokumente/steno/12%5FWP/endber090.pdf> S. 8477:

Aber ich glaube, wir sind es der Öffentlichkeit schon schuldig, hier die Tatsachen wieder ins rechte Licht zu rücken. Deshalb auch zu diesem Punkt noch einige Richtigstellungen.

Erstens ist dieses Projekt Neu Darchau im Landes-Raumordnungsprogramm – und zwar auch mit Unterstützung der Grünen – in der verbindlichen zeichnerischen Darstellung dargestellt, und zwar um diese Trasse zu sichern. Es ist auch klar – das weiß hier jede und jeder; Sie lügen in der Region, wenn Sie etwas anderes behaupten –, daß diese Brücke in der nächsten Zukunft nicht finanzierbar sein wird und deshalb auf sich warten lassen wird. Wir haben aber im Landes-Raumordnungsprogramm diese Trasse festgelegt.

Gut zu wissen:

Diese Trasse ist also zunächst von der damaligen **SPD-geführten und später von der rot / grünen Landesregierung festgelegt worden!**

## SPD - Standpunkte

Die SPD, namentlich der damalige Landtagsabgeordnete und Landrat Schurreit, hat sich von Anfang an immer für die Brücke verwendet. Zwar war man sich bewusst, dass eine Verwirklichung nicht vor 2010 stattfinden konnte (heute haben wir 2021!), jedoch ist die Notwendigkeit des Brückenbaus immer wieder thematisiert worden. Auszüge aus den Redebeiträgen Schurreit im Nds. Landtag (Quellen: <https://www.nilas.niedersachsen.de>) s. folgende Seiten

**Statement Landrat M. Nahrstedt Juli 2015, Quelle:** Lünepost - LP-LPG-22\_07\_2015-001

Für Landrat Manfred Nahrstedt war der Weg in die Ritterakademie, wo der Kreistag am Montag tagte, ein schwerer. Er musste sich etlichen Brücken-Befürwortern stellen, die ih-ren Unmut über die Entwicklung in der Brücken-Debatte äußerten. Der Lünepost erklärte der Land-rat auf die Frage, ob er froh sei, dass nun eine Entscheidung gefallen sei: „Ich sehe das mit einem lachenden und einem weinenden Auge. **Wir haben die Brücke jahrelang gewollt und geplant. Aber uns sind die Kosten davongelaufen und Zusagen für Kostenübernahmen nicht eingehalten worden.**“ **Unter diesen Bedingungen** sei die Brücke für den Kreis nicht mehr zu finanzieren.

**Biosphärenreservat:** [https://libellius.de/artikel/biosphaerenreservat-was-ist-das\\_001\\_51420a2310e53](https://libellius.de/artikel/biosphaerenreservat-was-ist-das_001_51420a2310e53)

Das vom Bau berührte Areal „ist kein typisches Natur- und Landschaftsschutzgebiet, und es hat keinen konservierenden Käseglockencharakter“. Nur die Kernzonen (3 v. H. des Gebietes) haben den Status eines Naturschutzgebietes (Gebietsteil C), der in diesem Vorhaben verschwindend gering nur an den durch die Brücke überspannten Bühnenköpfen vorhanden ist. Die geplanten Trassen der anbindenden Straßen führen zu etwa 95 v. H. durch Gebietsteil A, also dem sonstigen durch menschlichen Einfluss geprägten Bereich, der dem Leben und Arbeiten der Menschen dient (zurzeit Ackerland), restlich durch Gebietsteil B (vorwiegend nutzungsgeprägte Kulturlandschaft, vergleichbar mit einem Landschaftsschutzgebiet).

**Zoneneinteilung:**

[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)

[http://www.nds-voris.de/jportal/docs/anlage/lr/nd/bf58c6d0-fd7d-435e-8fc5-2ec3448ea47a-nd2002+426+anl1\\_9.p.jpg](http://www.nds-voris.de/jportal/docs/anlage/lr/nd/bf58c6d0-fd7d-435e-8fc5-2ec3448ea47a-nd2002+426+anl1_9.p.jpg)

Fazit: Der Brückenbau und die Ortsumfahrung betreffen so gut wie gar nicht die hochgeschützten Gebietsteile C.

Gebietsteil A = Leben und Arbeiten der Menschen

## **Wirtschaftlichkeit und wirtschaftlicher Nutzen, ein Lieblingsthema des Landtagsabgeordneten Schulz-Hendel (B90 / Die Grünen):**

Damit ist nicht der direkte monetäre Kostenvergleich zwischen zwei Möglichkeiten (Herstellung- und Unterhaltungskosten Brückenbau gegenüber Kostenbeteiligung Fähre) gemeint, wie es von Herrn Schulz-Hendel vermutet und oft und immer wieder kolportiert wird.

Jeder kann sich über die Definition dieser Begriffe informieren, z. B. Quelle:

[https://olev.de/w/wirtsch.htm#deskriptiver\\_Begriff](https://olev.de/w/wirtsch.htm#deskriptiver_Begriff)

Auszug:

„Über Investitionen anhand der Investitionssummen zu entscheiden, ist ein schwerwiegender Verstoß gegen das Wirtschaftlichkeitsgebot“.

### **Wirtschaftlichkeit und wirtschaftlicher Nutzen sind zwei ganz verschiedene Dinge.**

UNABDINGBARE VORAUSSETZUNG zum Empfang von NGVFG-Fördergeldern (§ 3 NGVFG) sind die in der Planung zu beachtenden Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und der Sparsamkeit des Vorhabens. Diese beziehen sich aber **nur auf die Ausführung des Vorhabens!**

Die immer wiederkehrende Darstellung, Minister Althusmann hätte dem Landkreis Lüneburg ZUSÄTZLICH die Bedingung auferlegt, eine Wirtschaftlichkeitsberechnung vorzulegen, damit die NGVFG-Gelder bewilligt werden können, ist eine glatte Fehlinterpretation (des bekannten Wortlautes) des Ministerschreibens.

Hierin heißt es wörtlich: *„Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr in Lüneburg wird als Bewilligungsbehörde vor einer Förderung intensiv prüfen, ob die rechtlichen Voraussetzungen für eine Förderung vorliegen. Darüber hinaus wird der Neubau der Brücke von der Bewilligungsbehörde u. a. unter den Gesichtspunkten der Bau- und Verkehrstechnik sowie der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geprüft werden. Wird das Vorhaben danach als förderwürdig eingestuft, soll es mit NGFVG-Mitteln bezuschusst werden.“*

Der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit **zur Begründung des Vorhabens** (wirtschaftlicher Nutzen) 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, die da sind: **ökologische, ökonomische und soziale**

## **Nachhaltigkeit in ihren fünf Dimensionen: Gesundheit, Umwelt, Wirtschaft, Gesellschaft und Kultur.**

Wirtschaftlichkeit muss begründet werden. Dieses Erfordernis ist jedoch nicht gleichzusetzen mit einer Wirtschaftlichkeitsberechnung oder einer Nutzen-Kosten-Analyse. Der Wirtschafts- und Verkehrsminister Althusmann führte daher in seinem Antwortschreiben an den Bund der Steuerzahler auch korrekterweise als Forderung „eine Untersuchung der Wirtschaftlichkeit nach einschlägigen technischen Regelwerken **zur volkswirtschaftlichen** Untersuchung“ ins Feld.

Aber selbst dann, wenn man nur oberflächlich die jährlich zu zahlenden Zuschüsse des Landkreises zum Fährbetrieb in Neu Darchau, die jährlich zu bewältigenden Kosten für den Ticketkauf der Nutzer dieser Fähre, die Aufwendungen für Umwegfahrten der Pendler, weil z. B. die Fähre ab 21 Uhr nicht mehr in Betrieb ist, den um die Höhe der Fördergelder im Haushalt bereinigten Folgekosten gegenüberstellt, dürfte sich allein schon ein positives Ergebnis im monetären Bereich errechnen.

Nachfolgend einige zusätzliche Argumente für den Brückenbau, die in der bisherigen Diskussion bisher kaum genannt worden sind – die Vorteile einer festen Elbquerung für die Einwohner aus Amt Neuhaus dürften dagegen hinlänglich bekannt sein und werden hier nicht mehr erwähnt:

### **ÖPNV**

Die Möglichkeit des **durchgängigen Busverkehrs im ÖPNV** von / nach Amt Neuhaus auf die jeweils andere Elbseite, z. B. zu den weiterführenden Schulen nach Bleckede / Lüneburg ist zurzeit nicht gegeben. Die Möglichkeit der Nutzung von täglich 22 Zugverbindungen nach bzw. von Hamburg vom / zum **Bahnhof Brahlstorf aus (17 km landeinwärts ab Elbe)** wird den linkselbisch ansässigen Hamburg-Pendlern in einem großen Einzugsgebiet (auch im Landkreis Lüchow-Dannenberg) ohne Brücke erschwert. Stattdessen müssen diese zum doppelt entfernten Bahnhof nach Lüneburg fahren. Es könnte ohne Weiteres ÖPNV (Busse) mit einer festen Elbquerung nach Brahlstorf durchgängig eingesetzt werden, was mit Fähre nicht möglich ist.

### **Klimaschutz / Wegfall von Schadstoffausstößen (übrigens logischerweise auch durch den der Fähre), sozioökonomische, sozioökologische und soziale Vorteile**

Einer in 2010 gemachten Einschätzung zufolge <http://www.bruecken-bauen-ev.de/fileadmin/dokumente/bruecken-bauen/verkehrsgutachten-elbbruecke.pdf> Seiten 33 / 34 würde eine Brücke bei Neu Darchau / Darchau voraussichtlich innerhalb von 24 Stunden 740 Umwegfahrten über Dömitz und 900 Umwegfahrten über Lauenburg überflüssig machen. Umwegfahrten bedeuten **höhere Schadstoffausstöße** als Direktfahrten, so dass eine Brücke **faktisch zum Klimaschutz beiträgt und den Nutzern Zeitgewinn und Kosteneinsparungen bescheren würden**. Die fehlende Brücke ist besonders problematisch für die Hilfs- und Rettungsdienste sowie für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die in Mehrschichtbetrieben arbeiten, also insbesondere die Pflegekräfte in den Krankenhäusern, Alten- und Pflegeheimen und Industriearbeiterinnen und Industriearbeiter. Diese können mit den angebotenen Fahrzeiten nichts anfangen. Auch das soziale bzw. kulturelle Leben der Anrainer beschränkt sich ohne Brücke bei den o. a. Fahrzeiten auf die jeweilige Ansässigkeit.

Der gewünschte und erforderliche Zuzug von jungen Menschen / Familien mit Kindern in der Region (Steuereinnahmen, Kaufkraft, Erhalt der Grundschule und der Kindertagesstätte in Neu Darchau, Stopp der „Vergreisung“ der Dörfer) setzt für die Ansiedlungsentscheidung dieser Personen voraus, dass die Arbeitenden durchgängig 7 / 24 / 365 in alle vier Himmelsrichtungen fahren und auch ohne zusätzliche Kosten und ohne zeitliche Begrenzung die Elbseite wechseln können.

# Kreisstraße oder Landesstraße?

Niedersächsisches Straßengesetz: <http://www.nds-voris.de/jportal/?quelle=jlink&query=StrG+ND&psml=bsvorisprod.psml&max=true&aiz=true>

§ 3: Einteilung:

(1) Die öffentlichen Straßen werden nach ihrer Verkehrsbedeutung in folgende Straßengruppen eingeteilt:

1. Landesstraßen; das sind

a) Straßen, die innerhalb des Landesgebietes untereinander oder zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und überwiegend einem über das Gebiet benachbarter Landkreise und kreisfreier Städte hinausgehenden Verkehr, insbesondere dem Durchgangsverkehr, dienen oder zu dienen bestimmt sind,

2. Kreisstraßen; das sind

a) Straßen, die überwiegend dem Verkehr zwischen benachbarten Landkreisen und kreisfreien Städten, dem überörtlichen Verkehr innerhalb eines Landkreises oder dem unentbehrlichen Anschluss von Gemeinden oder räumlich getrennten Ortsteilen an überörtliche Verkehrswege dienen oder zu dienen bestimmt sind.

## Brücke über die Bundeswasserstraße Elbe ein Bundesprojekt?

<https://www.gesetze-im-internet.de/wastrg/BJNR201730968.html>

### Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG)

#### § 41 Kosten der Herstellung von Kreuzungsanlagen

(1) Werden Bundeswasserstraßen ausgebaut oder neu gebaut und müssen neue Kreuzungen mit öffentlichen Verkehrswegen hergestellt oder bestehende geändert werden, hat die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes die Kosten der Kreuzungsanlagen oder ihrer Änderung zu tragen, soweit nicht ein anderer auf Grund eines bestehenden Rechtsverhältnisses dazu verpflichtet ist.

(2) **Werden öffentliche Verkehrswege verändert oder neu angelegt und müssen neue Kreuzungen mit Bundeswasserstraßen hergestellt oder bestehende geändert werden, hat der Baulastträger des öffentlichen Verkehrsweges die Kosten der Kreuzungsanlagen oder ihrer Änderungen zu tragen**, soweit nicht ein anderer auf Grund eines bestehenden Rechtsverhältnisses dazu verpflichtet ist.

(3) Zu den Kosten neuer Kreuzungen gehören auch die Kosten der Änderungen, die durch die neue Kreuzung an dem Verkehrsweg des anderen Beteiligten unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung notwendig sind.

(4) Werden eine Bundeswasserstraße und ein öffentlicher Verkehrsweg gleichzeitig neu angelegt, haben die Beteiligten die Kosten der Kreuzungsanlage je zur Hälfte zu tragen.

(5) Wird eine Bundeswasserstraße ausgebaut und wird gleichzeitig ein öffentlicher Verkehrsweg geändert, haben die beiden Beteiligten die dadurch entstehenden Kosten in dem Verhältnis zu tragen, in dem die Kosten bei getrennter Durchführung der Maßnahmen zueinander stehen würden. Als gleichzeitig gelten die Maßnahmen, wenn beide Beteiligte sie verlangen oder hätten verlangen müssen.

(5a) Vorteile, die dem anderen Beteiligten durch Änderungen im Sinne der Absätze 1, 2 oder 5 erwachsen, sind auszugleichen (Vorteilsausgleich).

(6) Zu den Kosten der Kreuzungsanlage gehören die Kosten, die mit der Herstellung oder Änderung des Kreuzungsbauwerks, sowie die Kosten, die mit der durch die Kreuzung notwendig gewordenen Änderung oder Beseitigung öffentlicher Verkehrswege verbunden sind. Kommt über die Aufteilung der Kosten keine Einigung zustande, so ist hierüber im Planfeststellungsbeschluss (§ 14b) zu entscheiden.

(7) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur kann mit Zustimmung des Bundesrates Rechtsverordnungen erlassen, durch die

1.

der Umfang der Kosten näher bestimmt wird und für die Verwaltungskosten Pauschalbeträge festgesetzt werden;

2.

bestimmt wird, wie die bei getrennter Durchführung der Maßnahmen nach Absatz 5 entstehenden Kosten unter Anwendung von Erfahrungswerten für die Baukosten in vereinfachter Form ermittelt werden.

## **Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG)**

### **§ 42 Unterhaltung der Kreuzungsanlagen**

(1) Die Kreuzungsanlagen im Zuge öffentlicher Verkehrswege hat der Beteiligte zu unterhalten, der die Kosten der Herstellung der Kreuzungsanlage ganz oder überwiegend getragen hat. Die Unterhaltung umfasst auch spätere Erneuerungen und den Betrieb der beweglichen Bestandteile der Kreuzungsanlagen.



## In der Diskussion: Welche Ortsumfahrung auf der linkselbischen Seite?

**RROP Lüchow Dannenberg:** Quelle: <http://www.bruecken-bauen-ev.de/fileadmin/dokumente/bruecken-bauen/2017/landesplanerische-feststellung.pdf>

Seite 20 - L 232: Elbquerung bei Neu Darchau im Zuge der Verbindung vom Knoten B 321/B 5 über Lübtheen, Neuhaus, Dahlenburg, Anbindung an die A 39 und weiter über Bad Bevensen bis an die B 4. Bei der Planfeststellung für die Elbbrücke muss eine Ortsumgehung mitberücksichtigt werden. (RROP Lüchow-Dannenberg, zu 3.6.3 02)

### **Brückenvereinbarung:**

<https://blogjj.com/wpcontent/uploads/2018/10/brucc88ckenvereinbarung.pdf>

### **§ 3 Nr. 3 - Ortsumfahrung**

3. Der Landkreis Lüneburg verpflichtet sich, die Elbbrücke nicht ohne Ortsumfahrung um Neu Darchau zu planen, auszuschreiben und zu bauen. Er informiert den Landkreis Lüchow-Dannenberg über alle Planungsschritte, Auftragsvergaben und den Baufortschritt sowie die Kostenentwicklung. Sollte der Landkreis Lüneburg die Ortsumfahrung Neu Darchau nicht planen, ausschreiben oder bauen,

können der Landkreis Lüchow-Dannenberg, die Samtgemeinde Elbtalaue oder die Gemeinde Neu Darchau die Fortführung der Baumaßnahme untersagen.

**Zur aktuellen Diskussion** im Kreistag Lüchow-Dannenberg, ob eine **Ortsumfahrung auch** um die **Ortschaft Katemin** (= Ortsteil von Neu Darchau) gefordert und beschlossen war:

Die Verwaltung hat mittlerweile geklärt, dass als Bedingung nur die Ortsumfahrung um Neu Darchau in dem rechtsgültigen Beschluss des Kreistags vom 15.12.2008, der der Brückenvereinbarung mit dem LK Lüneburg vom 09.01.2009 vorausging, genannt wurde. Der Vertrag ist zu erfüllen, wenn sich der LK Lüneburg an die in dem Vertrag genannten Vereinbarungen hält (Beschluss des VG Lüneburg, Hinweis in dem Beschluss der OVG). Die Kreisverwaltung Lüchow wird Einspruch wegen Verstoß gegen geltendes Recht einlegen, sollte der Kreistag in der kommenden Sitzung mehrheitlich die Kündigung beschließen sollen.

Das Ergebnis der im April 2021 durchgeführten Einwohnerbefragung in Neu Darchau, die im weitesten Sinne diese Frage behandelte, wird aus gleichem Grund nicht dazu führen können, den Brückenvertrag mit dem Landkreis Lüneburg rechtskonform kündigen zu können.

### **Straßenbaulast - § 3 Nr. 4 + 5 der Brückenvereinbarung – wer trägt welche Folgekosten?**

4. Nach Abnahme der Ortsumfahrung wird der Landkreis Lüchow-Dannenberg hierfür die Straßenbaulast übernehmen.
5. Die Straßenbaulast für die Brücke bleibt aus Rechtssicherheitsgründen für die Dauer der fünfjährigen Gewährleistungsfrist beim Landkreis Lüneburg. Rechtzeitig vor Ablauf dieser Frist verpflichten sich die Landkreise Lüneburg und Lüchow-Dannenberg gemeinsam 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. Der Landkreis Lüchow-Dannenberg verpflichtet sich, sich dieser Diskussion partnerschaftlich zu öffnen und zu der genannten Frist in vertragliche Absprachen zur Neufestlegung der Brücken-Straßenbaulast entsprechend dieser Intention einzutreten und eine Kostenträgerschaft für Anteile seiner Vorteilslage zu übernehmen. Ist bis zum Ablauf einer Frist von fünf Jahren nach Verkehrsöffnung der Brücke eine einvernehmliche Regelung von Straßenbaulast und Unterhaltungskosten der Brücke nicht zustande gekommen, wird der jeweilige Hauptgeschäftsführer der IHK Lüneburg-Wolfsburg ermächtigt entsprechend §§ 317 bis 319 BGB eine für beide Seiten verbindliche Regelung festzulegen. Der Hauptgeschäftsführer der IHK Lüneburg-Wolfsburg kann dazu ein Gutachten in Auftrag geben, dessen Kosten auf die Landkreise in demselben Verhältnis wie die Unterhaltungskosten des Brückenbauwerks verteilt werden.

## Kostenschätzung, Stand Januar 2021

Zuwendungsfähige Baukosten: 61.400.000,- €

Sonst. Kosten (Grundstückserwerbe, Planungskosten): 5.840.000,- €

Aus der Aufstellung ergibt sich, dass allein die Kosten für den linkselbischen Straßenbau etwa 700.000,- € betragen wird. Lärmschutz- und Leitschutzwände schlagen zusätzlich anteilmäßig zu Buche.

## Finanzierung der Brücke und der Ortsumgehung

### Finanzierung:

Die Finanzierung stellt sich zurzeit so dar:

- |   |               |
|---|---------------|
| a) Zuschuss Landkreis Lüchow-Dannenberg:                      | 700.000,- €   |
| b) Zuschuss zu den Planungskosten Land Niedersachsen insges.  | 1.300.000,- € |
| c) Zuschuss aus dem Landesbauplafond                          | 6.000.000,- € |
| d) Fördergelder nach dem NGVFG 75 v. H. der zuwendungsfähigen |               |

Baukosten bei geschätzten zuwendungsfähigen Baukosten

von 61,4 Mio € (Stand Januar 2021) 46.050.000,- €

- |  |                      |
|--|----------------------|
| e) Beteiligung Land Mecklenburg-Vorpommern | <u>1.000.000,- €</u> |
|--|----------------------|

Eigenanteil Landkreis Lüneburg ca. 12.190.000,- €

**a + b)** Beteiligung Land Niedersachsen (1,3 Mio €) und Landkreis Lüchow-Dannenberg (700.000,- €) lt. Brückenvereinbarung

**c-e)** <https://www.landtag-niedersachsen.de/Drucksachen/Drucksachen%5F18%5F05000/04001-04500/18-04185.pdf>

Antwort der Nds. Landesregierung auf kleine Anfrage der Landtagsabgeordneten Schröder Ehlers

Auszüge:

1. Welche Aussagen bzw. Schreiben des Landes Mecklenburg-Vorpommern zur Mitfinanzierung einer Elbbrücke bei Darchau/Neu Darchau liegen dem Wirtschaftsministerium vor, und was sagen sie aus?

Der Niedersächsische Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung hat bereits mit Schreiben vom 19.03.2018 und 10.07.2018 beim Land Mecklenburg-Vorpommern angefragt, ob aus dessen Sicht eine Mitfinanzierung des Brückenneubaus infrage kommen könnte. Auf der Herbstsitzung der Verkehrsministerkonferenz am 18./19.10.2018 in Hamburg-Finkenwerder hat der Minister für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung des Landes Mecklenburg-Vorpommern, Christian Pegel, gegenüber Minister Dr. Bernd Althusmann in einem persönlichen Gespräch seine Bereitschaft erklärt, den Bau der Elbbrücke mit einem symbolischen Betrag von einer Million Euro unterstützen zu wollen. Mit Schreiben vom

04.02.2019 hat das Land Mecklenburg-Vorpommern dann schriftlich mitgeteilt, einen symbolischen Beitrag zu leisten, wenn das Vorhaben ein offizielles Projekt Deutsche Einheit werde.

2. Welche Zusagen hat Minister Dr. Bernd Althusmann seinem Parteikollegen im Wahlkampf gemacht und auf welcher Rechtsgrundlage?

Minister Dr. Bernd Althusmann hat anlässlich seines genannten Besuchs vor Ort erneut deutlich gemacht, welche überragende Bedeutung er der geplanten Elbbrücke bei Darchau/Neu Darchau beimisst. Aus seiner Sicht hat die Brücke einen besonderen Wert für das Zusammenwachsen der Region, die rund vier Jahrzehnte gegen den Willen der Menschen getrennt war durch den „Eisernen Vorhang“ einer sozialistischen Gewaltherrschaft im Osten Deutschlands. Diese Trennung gilt es nach Vollendung der Deutschen Einheit endgültig zu überwinden. Dazu möchte das Wirtschaftsministerium gemeinsam mit dem Landkreis Lüneburg seinen Beitrag leisten. Minister Dr. Bernd Althusmann hatte in vorausgehenden Gesprächen mit kommunalen Vertretern vor Ort mehrfach auf die Möglichkeit hingewiesen, dass das Land das Projekt über die zugesagte 75-pro-zentige Förderzusage hinaus unterstützen könnte. Anlässlich seines genannten Besuchs vor Ort hat der Minister über den aktuellen Sachstand zur Finanzierung der Elbbrücke wie in der vorstehenden Antwort zu Frage 1 berichtet und bekräftigt, nichts unversucht lassen zu wollen, um den Bau der Elbbrücke über 75 % der Kosten hinaus zu fördern **und auch aus dem Landesstraßenbauplafond zusätzlich mit 6 Millionen Euro** zu unterstützen.

3. Welche anderen Projekte möchte Minister Dr. Bernd Althusmann in welchem Umfang aus „einem Sondertopf“ über die bisherigen Fördersätze hinaus unterstützen?

Bei dem genannten „Sondertopf“ handelt es sich um den Landesstraßenbauplafond - hier um den Titel 883 61-1, Zuweisungen an kommunale Baulastträger zum Bau von Straßen zur Entlastung von Ortsdurchfahrten und für sonstige Maßnahmen -, der jährlich mit 1,5 Millionen Euro besetzt ist und früher zur Aufstockung von 75 % auf 90 % zur Förderung sogenannter Kommunaler Entlastungsstraßen (KES) verwendet wurde. Im Zusammenhang mit dem Bau der Elbbrücke Neu Darchau ab ca. **2024 wären das über vier Jahre insgesamt 6 Millionen Euro**. Welche konkreten Projekte in welchem Umfang daraus gefördert werden, wird jeweils im Einzelfall unter Zugrundelegung der vorliegenden Förderanträge und der jeweils zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel entschieden.

**Erläuterung:** obwohl das durch den LK Lüneburg in Auftrag gegebene Fachgutachten des Prof. Thomas Hartmann ergeben hatte, dass das Land Niedersachsen Ansprüche aus den Sonderzahlungen des Solidarpaktes (I + II) hat, die der Bund für Einwohner der Gemeinde Amt Neuhaus an das Land Mecklenburg-Vorpommern auskehrte, ist – dem Vernehmen nach durch Initiative des MP Weil – eine entsprechende Forderung an das Land M.-V. nie gestellt worden. Der Förderverein Brücken bauen forderte daher den Landesminister für Wirtschaft und Verkehr Dr. Althusmann in seinem Schreiben vom 20.08.2018 auf, die in 2018 errechnete Finanzierungslücke zur Herstellung der Brücke von 6 Mio € (bei einem geschätzten Eigenanteil des LK Lbg. von 10 Mio €) aus dem Budget seines Ministeriums zu schließen. Diesem Ansinnen ist mit der Ankündigung des Ministers, insgesamt 6 Mio € (vier Jahre lang 1,5 Mio €) aus dem Landesbauplafond als Zuschuss zu zahlen, Rechnung getragen worden (**s. Anhang**). Dieser Betrag soll als „Ersatz“ anderer rechtmäßiger aber vom Land Niedersachsen nicht abgeforderter Bundes-Fördergelder nach dem Solidarpakt dienen.

Schreiben Förderverein Brücken bauen an MiWi Althusmann

## Folgekosten:

Entsprechend der Höhe der Fördergelder (GVFG, LandesBauplafond) bzw. den von anderer Stelle gezahlten Zuschüssen (z. B. Land Mecklenburg-Vorpommern, Landkreis Lüchow-Dannenberg) wird gleichmäßig verteilt über die Lebensdauer / Nutzungsdauer der Brücke (70 – 120 Jahre / Straße (25 Jahre) ein (positives) "Guthaben-Gegenkonto" einzurichten sein, das diese Folgekosten dann teilweise eliminiert.

Insgesamt rd. 90 v. H. der Kosten werden durch Zuschüsse (Landesbauplafond) bzw. Fördergelder (GVFG-Mittel) des Landes 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 nicht die Einnahmen aus den Förderungen.

Der jeweilige Straßenbaulastträger trägt die Folgekosten – Brücke und Vorlandbrücken und Straße rechtselbisch = LK Lüneburg, Umgehungsstraße linkselbisch = LK L.-D.

Berechnung am Beispiel Umgehungsstraße:

Da der LK Lüchow-Dannenberg nach Bauabnahme nur die Baulast der Umgehungsstraße - also der Straße ohne Aufständigung – zu tragen hätte, könnten die Folgekosten für den LK Lüchow-Dannenberg bei angenommenen Aufwendungen der Ortsumgehung von 1,5 Mio € mit 4 v. H. Afa (Nutzungsdauer einer Straße = 25 Jahre) = 60.000,- € + Zinsen auf 700.000,- € (geschätzt 2 v. H.) = 14.000,- €, insgesamt / Jahr auf 74.000,- € belaufen. Zusätzlich sind Unterhaltungskosten einzurechnen.

**Achtung!** Haushaltstechnisch sind aber die auf die Umgehungsstraße entfallenden anteiligen **Einnahmen aus Förderungen** – verteilt auf die Nutzungsdauer der Straße – **gegenzurechnen**: 51.000,- €, so dass faktisch der Haushalt des LK L.-D. jährlich mit 23.000,- € (!) belastet wird + Unterhaltungskosten. (Herr Dehde und Herr Herzog sprechen von wesentlich höheren Beträgen).

**Umstufung der Kreisstraße in eine Landesstraße ist möglich** : <http://www.nds-voris.de/jportal/?quelle=jlink&query=StrG+ND&psml=bsvorisprod.psml&max=true&aiz=true>

## § 7 Umstufung NStrG

(1) Entspricht die Einstufung einer Straße nicht mehr ihrer Verkehrsbedeutung, so ist sie in die entsprechende Straßengruppe (§ 3) umzustufen (Aufstufung, Abstufung).

- Lt. Brückenvertrag Prüfung der Verkehrsbedeutung zum Ablauf der Gewährleistungsfrist von fünf Jahren
  4. Nach Abnahme der Ortsumfahrung wird der Landkreis Lüchow-Dannenberg hierfür die Straßenbaulast übernehmen.
  5. Die Straßenbaulast für die Brücke bleibt aus Rechtssicherheitsgründen für die Dauer der fünfjährigen Gewährleistungsfrist beim Landkreis Lüneburg. Rechtzeitig vor Ablauf dieser Frist verpflichten sich die Landkreise Lüneburg und Lüchow-Dannenberg gemeinsam 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. Der Landkreis Lüchow-Dannenberg verpflichtet sich, sich dieser Diskussion partnerschaftlich zu öffnen und zu der genannten Frist in vertragliche Absprachen zur Neufestlegung der Brücken-Straßenbaulast entsprechend dieser Intention einzutreten und eine Kostenträgerschaft für Anteile seiner Vorteilslage zu übernehmen. Ist bis zum Ablauf einer Frist von fünf Jahren nach Verkehrsöffnung der Brücke eine einvernehmliche Regelung von Straßenbaulast und Unterhaltungskosten der Brücke nicht zustande gekommen, wird der jeweilige Hauptgeschäftsführer der IHK Lüneburg-Wolfsburg ermächtigt entsprechend §§ 317 bis 319 BGB eine für beide Seiten verbindliche Regelung festzulegen. Der Hauptgeschäftsführer der IHK Lüneburg-Wolfsburg kann dazu ein Gutachten in Auftrag geben, dessen Kosten auf die Landkreise in demselben Verhältnis wie die Unterhaltungskosten des Brückenbauwerks verteilt werden.
- s. RROP Lüchow-Dannenberg – **überregionale** Verkehrsverbindung Lübtheen – Bad Bevensen

**RROP Lüchow Dannenberg:** Quelle: [http://www.bruecken-bauen-](http://www.bruecken-bauen-ev.de/fileadmin/dokumente/bruecken-bauen/2017/landesplanerische-feststellung.pdf)

[ev.de/fileadmin/dokumente/bruecken-bauen/2017/landesplanerische-feststellung.pdf](http://www.bruecken-bauen-ev.de/fileadmin/dokumente/bruecken-bauen/2017/landesplanerische-feststellung.pdf)

Seite 20 - L 232: Elbquerung bei Neu Darchau im Zuge der Verbindung vom Knoten B 321/B 5 über Lübtheen, Neuhaus, Dahlenburg, Anbindung an die A 39 und weiter über Bad Bevensen bis an die B 4. Bei der Planfeststellung für die Elbbrücke muss eine Ortsumgehung mitberücksichtigt werden. (RROP Lüchow-Dannenberg, zu 3.6.3 02)

- Folge: Nach Durchführung der Analyse höchstwahrscheinlich **Umstufung in Landesstraße**, danach keine Folgekosten / Unterhaltungskosten für den LK Lüneburg und den LK Lüchow-Dannenberg mehr.

Es stellt sich dann die Frage, ob bei einer späteren Umwidmung der bisherigen Kreisstraßen mit Brücke zur Landesstraße die ausgezahlten **GVFG-Mittel** zurückgezahlt werden müssten.

Zur Erinnerung: § 3 Straßengesetz: Landesstraßen; das sind

a) Straßen, die innerhalb des Landesgebietes untereinander oder zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und überwiegend einem über das Gebiet benachbarter Landkreise und kreisfreier Städte hinausgehenden Verkehr, insbesondere dem Durchgangsverkehr, dienen oder zu dienen bestimmt sind.

- Konsequenz = Landesstraßen mit Übergang der Straßenbaulast auf das Land (§11 StrG). So wird es aller Voraussicht nach kommen.
  
- „Ganz zufällig“ ist in den GVFG-Richtlinien auch eine "Fünf-Jahresgrenze" nach Fertigstellung des Vorhabens genannt, nach deren Ablauf ein Wertausgleich durch die Bewilligungsbehörde nicht mehr gefordert werden kann (18.1). Ohnehin ist der Widerruf der Bewilligung nur als "Kann-Vorschrift" ausgekleidet.
  
- <http://www.voris.niedersachsen.de/jportal/;jsessionid=588663DEC8A8F295C5E83670AAFF32F7.jp29?quelle=jlink&docid=VVND-VVND000003018&psml=bsvorisprod.psml&max=true#ivz19>

#### ■ Richtlinien

#### zur Durchführung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

i.d.F. vom 13. 3. 1972 (BGBl. I S. 501), zuletzt geändert

durch Art. 35 des Haushaltsstrukturgesetzes vom 18. 12. 1975 (BGBl. I S. 3091),

(R-GVFG)

im Land Niedersachsen

- 
- 
- **Widerrufe der Bewilligung, Rückzahlung der Zuwendung**
- 15.1 Die Bewilligungsbehörde hat die Bewilligung zu widerrufen, wenn sie zu Unrecht, insbesondere durch unzutreffende Angaben, erlangt worden ist, es sei denn, daß der Zuwendungsempfänger die Gründe nicht zu vertreten hat.
- 15.2 Die Zuwendung ist unverzüglich zurückzufordern und zurückzuzahlen, soweit sie
- 15.21
- nicht ihrem Zweck entsprechend verwendet worden ist. Eine nicht ihrem Zweck entsprechende Verwendung liegt auch vor, soweit die Zuwendung nicht innerhalb des der Auszahlung folgenden Monats für fällige Zahlungen verwendet wird,
- 15.22
- überzahlt worden ist, weil die Gesamtkosten sich verringert haben oder Leistungen Dritter sich erhöhen,
- 15.23

- bis zum Ende des Bewilligungszeitraumes oder bis zum Abschluß des Vorhabens nicht verbraucht worden ist.
- 15.3 Die Bewilligung kann widerrufen und die Höhe der Zuwendung kann neu festgesetzt, bereits ausgezahlte Beträge können zurückgefordert oder ihre weitere Verwendung kann untersagt oder die Auszahlung weiterer Beträge gesperrt werden, wenn
- 15.31
- der Zuwendungsempfänger den Verwendungsnachweis nicht ordnungsgemäß geführt hat oder nicht rechtzeitig vorlegt,
- 15.32
- sonstige im Zuwendungsbescheid genannte Bewirtschaftungsgrundsätze nicht eingehalten werden,
- 15.33
- wichtige Voraussetzungen für die Gewährung der Zuwendung sich geändert haben.
- 15.4 Ansprüche nach Nrn. 15.1, 15.2 und 15.3 sind vom Auszahlungstag an mit 2 v. H. über dem jeweils geltenden Diskontsatz der Deutschen Bundesbank zu verzinsen. Die Zinspflicht entfällt, wenn der Zuwendungsempfänger die Umstände für den Rückzahlungsanspruch nicht zu vertreten hat und er der Mitteilungspflicht nach Nr. 17 unverzüglich nachgekommen ist.
- 15.5 Auf einen Rückzahlungsanspruch wird verzichtet, wenn er 1000 DM nicht überschreitet. Auf einen Zinsanspruch wird verzichtet, wenn er 100 DM nicht überschreitet.
- Mitteilungspflichten des Zuwendungsempfängers
- 17.1 Der Zuwendungsempfänger hat bei Hochbaumaßnahmen das zuständige Staatshochbauamt und im übrigen die Bewilligungsbehörde rechtzeitig über die vorgesehene Vergabeart, den Baubeginn und die Beendigung der Baumaßnahme zu unterrichten.
- 17.2 Der Zuwendungsempfänger hat unverzüglich der Bewilligungsbehörde anzuzeigen, wenn
- 17.21
- er nach Vorlage des Antrages weitere Zuwendungen bei anderen Stellen beantragt oder von ihnen erhält oder wenn sich sonstige Änderungen der Finanzierung oder der zuwendungsfähigen Ausgaben ergeben,
- 17.22



- der Verwendungszweck oder sonstige für die Bewilligung der Zuwendung maßgebliche Umstände sich ändern oder wegfallen,
- 17.23
- sich herausstellt, daß die Maßnahme nicht mit der bewilligten Zuwendung fertiggestellt werden kann,
- 17.24
- die abgerufenen oder ausgezahlten Beträge aus unvorhergesehenen Gründen nicht bis zum Schluß des auf die Auszahlung folgenden Monats bei ihm verbraucht werden können,
- 17.25
- Gegenstände, die ganz oder teilweise zu Lasten nicht rückzahlbarer Zuwendungen beschafft worden sind, nicht mehr entsprechend dem Verwendungszweck verwendet oder nicht mehr benötigt werden,
- 17.26
- ein Konkurs-, Vergleichs- oder Zwangsvollstreckungsverfahren gegen ihn beantragt oder eröffnet wird,
- 17.27
- die Zuwendung überzahlt worden ist (vgl. Nr. 15.22),
- 17.28
- wichtige Voraussetzungen für die Gewährung der Zuwendung sich geändert haben (vgl. Nr. 15.33 und Nr. 18.1).
- 17.3 Aus der Zuwendung auf Grund von Verträgen (z. B. Dienst- oder Werkverträgen) geleistete Zahlungen z. B. für Gutachter und dergl. sind dem für den Zuwendungsempfänger örtlich zuständigen Finanzamt mitzuteilen. Diese Mitteilungen können unterbleiben, wenn
- 17.31
- die Leistung erkennbar im Rahmen der regelmäßigen gewerblichen oder freiberuflichen Haupttätigkeit des Honorarempfängers erbracht wird oder
- 17.32
- die an eine Person auszahlenden Beträge im Einzelfall weniger als 100 DM und im Kalenderjahr weniger als 300 DM betragen.
- Die Mitteilungen sind für jeden Honorarempfänger getrennt zu fertigen. Sie können für ein Kalenderjahr gesammelt werden.
- Wertausgleich

- 18.1 Unbeschadet der Nr. 10.4 kann die Bewilligungsbehörde einen Wertausgleich fordern, wenn innerhalb von 5 Jahren, bei Vorhaben nach Nr. 2.8 (Betriebshöfe und zentrale Werkstätten) innerhalb von 20 Jahren nach Fertigstellung des Vorhabens Änderungen vorgenommen werden, die die Zweckbestimmung des Vorhabens ändern oder aufheben, es sei denn, daß dies vom Zuwendungsempfänger nicht zu vertreten ist und der Zuwendungsempfänger seiner Mitteilungspflicht nach Nr. 17.2 genügt.
- 18.2 Die Höhe des Wertausgleichs richtet sich nach dem Teil des Verkehrswerts, der sich aus dem Verhältnis der ursprünglichen Zuwendung zu den Gesamtausgaben für das zu Lasten der Zuwendung geschaffene Objekt ergibt. Der Ausgleichsanspruch ist in sinngemäßer Anwendung der Nr. 15.4 zu verzinsen.
- 18.3 Ein Wertausgleich kommt insoweit nicht in Betracht, als mit vorheriger Zustimmung (Einwilligung) der Bewilligungsbehörde das Objekt für andere öffentliche Zwecke verwendet wird.

Das hieße aber auch, dass die viel bejammerten und in horrender Höhe genannten Folgekosten für die Landkreise nicht mehr anfallen können.

## **Noch ein Wort zu Bürgermeister Dehde:**

**Motiv** BM Dehde, Gegner der Brücke zu sein: <https://spd-elbufer.de/content/91284.php>  
(mittlerweile von Homepage entfernt)

Auszug: „Wenn Ihnen jemand ihr Herzstück nimmt, versuchen Sie dann nicht auch, möglichst viel für sich herauszuholen? **Würden Sie auf ein beträchtliches Stück Ihres Einkommens verzichten, damit Ihr Nachbar einen Vorteil hat?**“ es folgten Unterschriften der SPD Ratsmitglieder Dehde, Bodendieck und Mischke.

**Ratsbeschluss vom 02.02.2017**, alle bisherigen Beschlüsse zur Brücke aufzuheben (von der Kommunalaufsicht L.-D. als nicht rechtsgültig zurückgewiesen)

Forderung nach einer „**anständigen**“ Ortsumgehung, ohne zu erläutern, welchen Streckenverlauf diese seiner Meinung nach haben sollte (s. EJZ-Artikel Mai 2020 nach Kreistagssitzung)

**Klage vor dem Verwaltungsgericht** wegen Vorarbeiten zur Entwurfsplanung in Neu Darchau, Antrag auf Gewährung des vorläufigen Rechtsschutz wurde abgelehnt, über Klage noch nicht entschieden

**Beschwerde gegen den VG-Beschluss vor dem Oberverwaltungsgericht** wurde abgewiesen, der Brückenvertrag ist rechtsgültig und nur bei Nichteinhaltung der Vereinbarungen kündigungsfähig. Im Beschluss Andeutungen darüber, dass die vorgesehene Trassenführung als Ortsumfahrung eingestuft werden könnte.

**Einwohnerbefragung in Neu Darchau** erfolgte, um den Kreistag Lüchow-Dannenberg dazu zu animieren, aus dem Brückenvertrag auszusteigen (EJZ-Artikel Mai 2020). Eine entsprechende Resolution wurde durch den Gemeinderat an den Kreistag herangetragen. Um die Mitglieder des Kreistags zu übertölpeln, mussten möglichst viele „Nein“-Stimmen gesammelt werden. Dieses konnte nur mit folgender (scheinheiliger) Fragestellung erreicht werden, indem nicht gezielt nach der Anbindung lt. landesplanerischer Feststellung gefragt wurde (dann Frage mit bestimmten Artikel: Sind Sie für **die geplante** Anbindung?), stattdessen wählte man den unbestimmten Artikel „**eine**“, so dass Brückengegner und Brückenbefürworter gleichermaßen mit Nein stimmen mussten:

### **Sind sie für eine Anbindung (Straßenführung) durch den Ort? Ja / Nein**

Eine Straßenführung durch den Ort ist aber gar nicht geplant! Es ist eine Ortsumfahrung geplant, die auf direktem Wege an den Verkehrsknotenpunkt L232 / L231, der mitten (!) im Ort Katemin liegt, anschließt (s. Zeichnung), so dass jede überhaupt nur denkbare Anbindungsstraße immer (!) durch den Ort Katemin verlaufen würde.

Fazit: Das Ergebnis der Einwohnerbefragung kann keine Aussagekraft haben und man muss für BM konstatieren: Außer Spesen nichts gewesen.

Gleichwohl hat Herr Dehde bereits am 24.04. an den Landrat des LK Lüneburg geschrieben und ihn aufgefordert, die Planungen der Brücke aufzugeben (EJZ-Artikel)

## Noch ein Wort zur

**Bürgerinitiative „Keine Brücke“** <https://keine-bruecke.de/>

Die meisten Mitglieder sind zugereiste Rentner, teilweise Menschen mit zweitem Wohnsitz in Neu Darchau. Die BI ist agil und übertüncht mit ihren Aktionen – z. B. Schreiben an Politiker oder an das Niedersächsische Landesamt für Straßenbau und Verkehr mit hanebüchenen Behauptungen - und ihren ausgezeichneten Kontakten zur Presse (EJZ, LZ, NDR, Blog.jj) damit die sog. schweigende Mehrheit in Neu Darchau (diese hat sich nicht organisiert). Die Masche ist immer dieselbe: die Anfragen / Mitteilungen mit den falschen Behauptungen der BI werden veröffentlicht, die aufklärenden Antworten der Institutionen werden verheimlicht und verschwiegen.

### **Partei Bündnis 90 / Die Grünen:**

Diese Partei ist aus ideologischen Gründen gegen den Bau der Brücke. Ein Gespräch des Brückenvereins mit den Landtagsabgeordneten Staudte und Schulz-Hendel im Herbst letzten Jahres hat nicht gefruchtet. Einzig dieser Partei ist es „zu verdanken“, dass die Brücke nicht längst gebaut wurde. Alle anderen im Landtag vertretenen Parteien wollen die Brücke! (wenn es nicht nur Lippenbekenntnisse sind). 1993 wurde auf Initiative der Grünen die Brücke aus dem Landesraumordnungsprogramm gestrichen, nur der Standort bei Darchau / Neu Darchau wurde festgelegt (s. o. Frau Dr. Pückert). Im Jahr 2013 wurde in dem rot/grünen Koalitionsvertrag der Landesregierung der sog. Deckel auf die NGVFG-Fördergelder (max. 75 v. H. von 45 Mio € Baukosten) gelegt.

Damit künftig bei einer möglichen Regierungsbeteiligung der bekennenden Brückengegner-Partei Bündnis 90 / Die Grünen für solche Machenschaften ein Riegel vorgeschoben wird, ist (oder war?) **fraktionsübergreifend geplant**, einen **Entschließungsantrag** in den **Nds. Landtag zur Abstimmung** einzubringen –, jedenfalls haben sich die CDU-Landtagsabgeordneten Dorendorf und Schönnecke und die SPD Landtagsabgeordnete Schröder-Ehlers am 20. Januar 2020 (!) medienwirksam dazu bekannt. Bis heute ist leider ein entsprechender Antrag nicht gestellt worden. Dem Vernehmen nach soll sich die SPD-Fraktion dagegen ausgesprochen haben, um mögliche künftige Koalitionsgespräche mit der Partei B 90 / Die Grünen nicht zu gefährden, denn der jetzige MP Weil macht keinen Hehl daraus, dass er eine Koalition nach der nächsten Landtagswahl mit B 90 / Die Grünen favorisiert (z. B.: „*Weil setzt nach Landtagswahl 2022 wieder auf Rot-Grün*“ Quelle: <https://www.braunschweiger-zeitung.de/niedersachsen/article230127396/Weil-setzt-nach-Landtagswahl-2022-wieder-auf-Rot-Gruen.html>). Es ist für uns unerträglich und eigentlich undenkbar, wenn in diesem Vorhaben die Begründung liegen könnte, dass der Entschließungsantrag von der SPD-Landtagsfraktion nicht mehr unterstützt wird und wir bitten die SPD-Kreistagsfraktion darum, auf ihre Landtagsabgeordnete Frau Schröder-Ehlers einzuwirken, damit der EA fraktionsübergreifend eingebracht werden kann. Die Landtagswahl findet erst im Herbst 2022 statt! Die Landtagspräsidentin Andretta (SPD) hatte sich während ihres Besuches in Amt Neuhaus übrigens positiv zu dem Brückenvorhaben geäußert.

Zusätzlich ist folgende Kenntnis wichtig:

Die Landesregierung oder der zuständige Verkehrs- oder Finanzminister könnte dem Nds. Landesamt für Straßenbau und Verkehr **nicht untersagen**, das Brückenvorhaben mit GVFG-Mitteln zu fördern. Die Förder-Entscheidung fällt ausschließlich das Landesamt. Es müsste

also bereits im Koalitionsvertrag – wie seinerzeit in 2013 schon geschehen – eine Begrenzung (sog. Deckel) für die konkrete Förderung vereinbart werden.



**Nachrichtlich: Der Förderverein Brücken bauen e. V. wird demnächst alle im Landkreis Lüneburg vertretenen Fraktionen schriftlich mit einigen Fragen darum bitten, ihr Statement zum Brückenvorhaben abzugeben.**

**Anlagen :**

- **Luftbild Trassenplanung**
- **Kostenschätzung Baukosten 2020, Zeitplan**
- **Flyer „Faktencheck zur Elbrücke bei Neu Darchau“**
- **Broschüre „Wie eine Gemeinde durch die Brücke gestärkt wird“**