



Unverbauter Blick Richtung Westen

## Was es zu retten gilt:

Eine einzigartige Lage an der Elbe mit einer weit in den Fluss ragenden Landzunge, die unberührte und quicklebende Natur in ausgedehnten Auen, zahllosen Elbbuchten mit feinem Sandstrand.

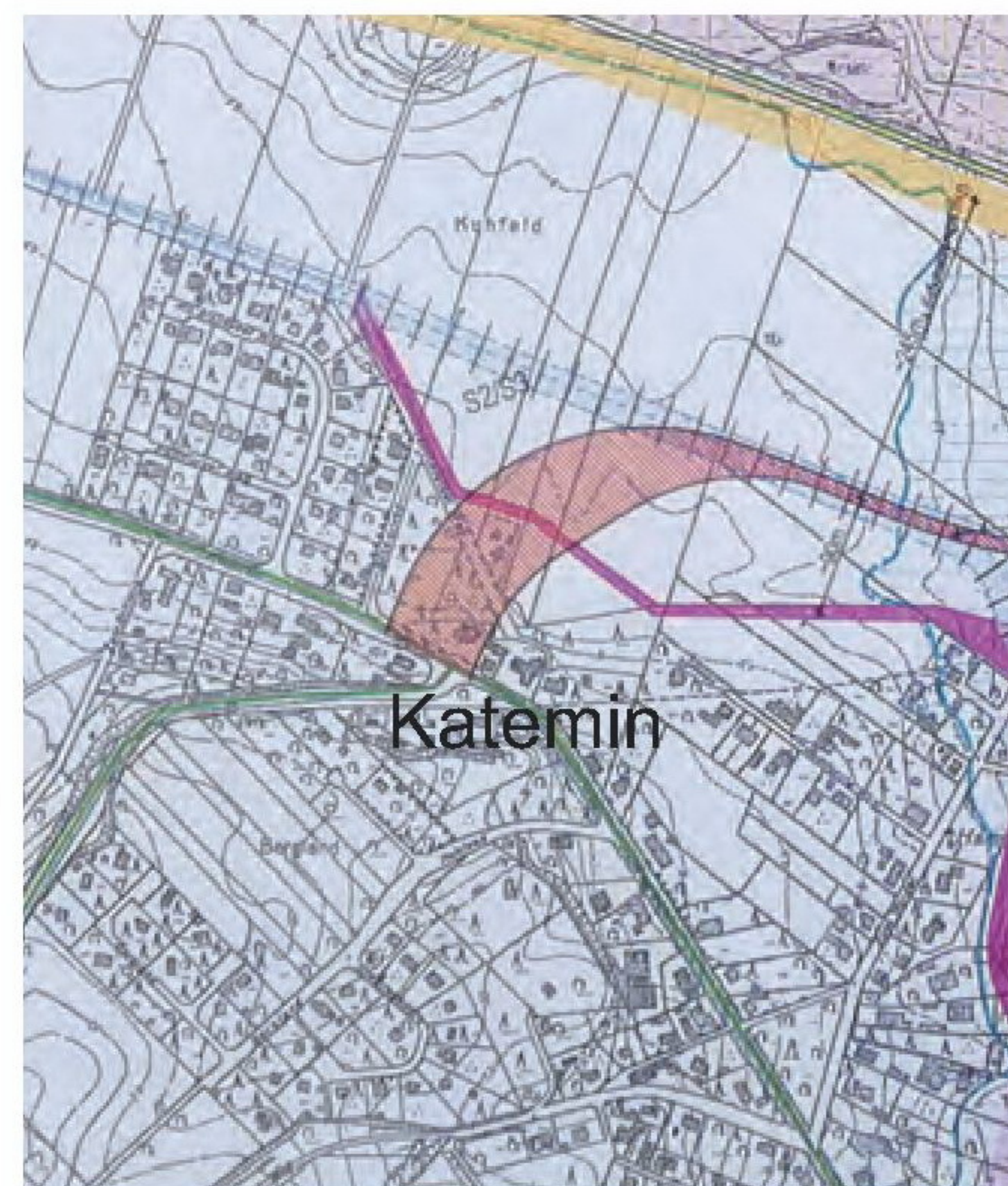
## Unser Heimatort ist erneut durch Planungen für eine Elbbrücke bedroht!

**Neu Darchau** – Nachdem schon beschlossen war, den Millionenbau nicht zu realisieren, gab es im Herbst 2018 einen neuen Vorstoß von Niedersachsens Wirtschaftsminister Bernd Althusmann (CDU). Er stellte eine Zusage des Landes über 75 Prozent der Baukosten für die Elbbrücke ohne Deckelung auf eine absolute Summe in Aussicht. Der Lüneburger Kreistag hat daraufhin beschlossen, die Planungen wieder aufzunehmen. Unser Landkreis und un-

sere Gemeinde wurden nicht einmal informiert ...

Die aktuelle Planung sieht vor, die Brücke zwischen Darchau im Landkreis Lüneburg und Neu Darchau in Lüchow-Dannenberg zu bauen. Durch eine Zufahrt zur Brücke mitten durch den Neu Darchauer Ortsteil Katemin sind vor allem die dortigen Bürger/-innen betroffen. Hier soll die Lebensqualität von 500 Pendler/-innen aus dem Amt Neuhaus verbessert werden – zu Lasten der Lebensquali-

tät von 1000 Bewohner/-innen Neu Darchaus.



Die Zerschneidung Katemins (Details auf Seite 4)

Unsere  
Argumente

Seite 2 - 3

Unsere  
Entgegnungen

Seite 3

Der aktuelle  
Trassenverlauf

Seite 4



# Dagegen wehren wir uns...

### Wir wehren uns aus übergeordneten verkehrspolitischen Gründen

Auf 63 Flusskilometern haben wir in unserer Region zwei Elbbrücken im Zuge von Bundesstraßen (Lauenburg und Dömitz) und dazwischen zwei Autofähren im Zuge kleinerer Straßen (Bleckede und Neu Darchau). Eine weitere Brücke ist verkehrspolitisch nicht zu begründen.

Der Verkehr im Ort vervielfacht sich durch die Brücke! Während heute rund 700 Fahrzeuge pro Tag die Elbe queren, werden es mit der Brücke 3400 sein. Das geht aus einer Verkehrsuntersuchung von 2012 im Zuge des Raumordnungsverfahrens hervor.

Einen Bedarf für die Brücke gibt es nicht, denn die heutige Fähre transportiert pro Tag nur etwa 700 Fahrzeuge. Ausgelastet ist sie nur zwischen 6.00 und 9.00 Uhr und zwischen 15.00 und 19.00 Uhr. In den übrigen Zeiten fährt sie in der Verlustzone. Staus am Anleger gibt es praktisch nicht.

Durch Hochwasser, Eisgang und Wartungsarbeiten fällt die Fähre im Durchschnitt nur etwa fünf Wochentage pro Jahr aus. Die Überfahrt dauert sieben Minuten – mit Wartezeit im ungünstigsten Fall etwa 20 Minuten. Die Schäden durch den Bau der Brücke stehen dazu in keinem Verhältnis.

In Zeiten von LKW-Maut auf Autobahnen und Bundesstraßen ist die Elbbrücke eine billigere Alternative für den Fernverkehr von der A 24 im Norden zur (geplanten) A 39 bei Bad Bevensen.

### Wir wehren uns aus sozialer Verantwortung

Eine unwesentlich schnellere Erreichbarkeit Lüneburgs durch die Elbbrücke würde das Amt Neuhaus nicht in die „demografiefeste Zone“ bringen. (aus: Potenzialanalyse und Entwicklungskonzept für die Gemeinde Amt Neuhaus, LKr LG, Mai 2016)

Ein 2011 von der Planungsagentur Georg & Ottenströer angefertigtes Gutachten kommt zu dem Schluss, dass die Elbbrücke für Neu Darchau gar keine und für Berufspendler aus dem Amt Neuhaus nur minimale Verbesserungen bringen würde. Verbesserungen, die kostengünstiger auch durch Anpassungen der Fährzeiten und -preise sowie Investitionen in Bahn und ÖPNV erreicht werden könnten.

Rund zwanzig Millionen Euro Eigenanteil der Baukosten für Lüneburg sowie jährlich jeweils rund 500 000 Euro Unterhaltungskosten für Lüneburg und Lüchow-Dannenberg überfordern die Leistungsfähigkeit beider Landkreise. Die Summen müssten bei wichtigeren Investitionen eingespart werden.

Schon die Dömitzer Brücke, die seit 25 Jahren die arme Kleinstadt Dannenberg mit der noch ärmeren Kleinstadt Dömitz verbindet, hat bis heute keinen wirtschaftlichen Nutzen für beide gebracht. Es liegt auf der Hand, dass der Effekt einer weiteren Elbbrücke nur einige Kilometer stromabwärts ebenso gering wäre.

Eine Reihe von Unternehmen wird durch die Brücke vernichtet, Arbeitsplätze gehen verloren: Fähre, Sportboothafen, Floßverleih, Lokale und Pensionen an einer Hauptverkehrsstraße sind für Gäste uninteressant. Es würden die Gewinne der Fähre, Steuer-

einnahmen und Arbeitsplätze in den Gemeinden verloren gehen.

Die Brücke sorgt für Umleitung von Kaufkraft – zum Beispiel in Supermärkte in Neuhaus statt in den Edeka in Neu Darchau. Auch dadurch wird der Ort für potenzielle Immobilienkäufer uninteressanter. In der Folge sind die Existenzen von Schule, KiTa, Jugendzentrum und Vereinen bedroht.

### Wir wehren uns aus wirtschaftlichen Gründen

Die Brücke wäre wirtschaftlicher Unsinn! Als einzigem Projekt wurde durch den Bund der Steuerzahler schon vor Baubeginn bestätigt, dass die Brücke mehr kosten als sie jemals nützen würde. Und dabei waren Kostensteigerungen noch gar nicht eingerechnet.

Häuser und Gärten, die bei vervielfachtem Verkehrsaufkommen besonderem Lärm ausgesetzt sind, erleiden erhebliche Einbußen beim Wohnwert. In extremen Lagen werden Häuser gänzlich wertlos und unverkäuflich.

Das Ständerwerk der Brücke und die Rampe der Zufahrt engen den Ausdehnungsraum der Elbe weiter ein und erfordern darum höhere Deiche. Daraus resultieren zusätzliche hohe Kosten für die Bewohnerinnen und Bewohner Neu Darchaus.

### Wir wehren uns aus Betroffenheit

Im Zusammenhang mit der Brücke wird immer wieder von einer „Ortsumgehung“ um Neu Darchau gesprochen. Doch dieses Wort ist hier fehl am Platz! Denn die Zufahrt zur Brücke wird den Neu Darchauer Ortsteil Katemin in zwei Teile zerschneiden.

Für den Anschluss der Brückenzufahrt an das bestehende



Straßennetz müssen nach aktuellen Plänen diverse Grundstücke verkauft oder enteignet werden. Zwei Häuser müssen für den Bau der Brücke sogar abgerissen werden.

Eine Elbbrücke mit Zufahrtstrasse beschallt die benachbarten Wohngebiete pausenlos mit Lärm. Rund um die Uhr, einschließlich der Wochenenden. Insbesondere für den östlich der Trasse gelegenen größeren Teil des Ortes. Autoscheinwerfer und die Beleuchtung der Brücke zerstören zusätzlich den einzigartigen Nachthimmel.

### Wir wehren uns aus ökologischen Gründen

Neu Darchau liegt in der ökologisch hochsensiblen und wegen ihrer Ruhe für Bewohner/-innen, Besucher/-innen und Tierwelt äußerst wichtigen Elbtalaue. Die geplante Trasse der Brückenzufahrt läuft durch das UNESCO-Biosphärenreservat Elbtalaue und durch ein Natura-2000- und ein FFH-Gebiet. Diese von der EU bestimmten Flora-Fauna-Habitat-Gebiete genießen (eigentlich) den höchstmöglichen Schutz.

Ein Brückenbau wird den Lebensraum vieler Pflanzen und Tiere in der Biosphäre unwiederbringlich zerstören und uns Menschen die einmalige Ruhe und Schönheit der Elbtalaue nehmen.

## Fazit

Die Bürgerinnen und Bürger des Ortes Neu Darchau bewerten die Risiken und Belastungen durch Bau der Elbbrücke bei weitem höher als die Chancen. Das hat eine Bürgerbefragung im Auftrag der Planungsbehörde im Sommer 2011 ergeben. Satte 85 Prozent der Befragten befürchten mehr Verkehr und Lärm im Ort und in den umliegenden Dörfern. Eine Einschätzung, die auch durch

das Verkehrsgutachten der Gesellschaft für Verkehrsberatung und Systemplanung gestützt wird. Weit mehr als Dreiviertel (82%) aller Bürgerinnen und Bürger geht davon aus, dass Neu Darchau die Fähre als touristische Attraktion und Einnahmequelle verlieren wird, jeweils rund 60 Prozent befürchten eine Zerstörung des Orts- und Landschaftsbildes (61%) und der Umwelt (59%). Immer noch mehr als die Hälfte aller Befragten (55%) ahnt, dass sich die Brücke negativ auf den Wohnstandort Neu Darchau auswirken wird.

Angesichts der sich verschärfenden Klimaveränderungen darf es nicht mehr um die Realisierung von Projekten aus dem letzten Jahrhundert gehen, die ausdrücklich und ausschließlich der Förderung des Autoverkehrs nützen. Stattdessen ist es die Pflicht aller, die ausgewiesenen Gebiete des Biosphärenreservats Elbtalaue und das Natura-2000-Gebiet zu schützen.

Dass es kein öffentliches Interesse an der Elbbrücke gibt, zeigt auch die Tatsache, dass keine Kosten-Nutzen-Analyse erstellt wurde, die sonst nämlich gesetzlich vorgeschrieben wäre.

Es ist im öffentlichen Interesse, eine unsinnige Geldausgabe sowie die Zerstörung des Ortes und der umgebenden Natur zu stoppen und die Pläne zum Bau der Elbbrücke zu beerdigen.



### Entgegnungen zu den Behauptungen des Fördervereins Brücken bauen e.V.

Dieser behauptet, der Fährdienst würde um 21 Uhr eingestellt. Das stimmt nicht: Die Fähre in Bleckede setzt (außer sonntags) bis 23 Uhr über den Fluss.

Auch die Behauptung, dass mehr Menschen das Amt Neuhaus verlassen als die Region auf der Westseite der Elbe, entbehrt jeder Grundlage: Die Bevölkerungsentwicklung ist im ganzen Ostteil des Kreises Lüneburg und im gesamten Kreis Lüchow-Dannenberg rückläufig. Mit der Elbe hat das nichts zu tun.

Die Aussage der Brückenbefürworter, nur durch eine feste Elbquerung könne die Deutsche Einheit vollendet werden, ist Polemik, die auf die Tränendüse zielt: Selbstverständlich ist die deutsche Einheit ein knappes Vierteljahrhundert nach der Wiedervereinigung längst Realität – auch und gerade im Amt Neuhaus. Wo es bislang noch Mängel gibt, da würden diese auch durch eine Brücke nicht behoben werden können.

Es wird behauptet, dass die Brücke der Land- und Forstwirtschaft durch verringerte Treibstoff- und Personalkosten jährlich 100.000 € sparen könnte. Auch eine Verringerung der CO<sub>2</sub>-Belastung werde durch die Brücke erreicht. Tatsächlich ist in der Kalkulation der Brücken-Lobby nicht eingerechnet, welche Mengen an Treibstoff und CO<sub>2</sub> beim Bau und beim Unterhalt der Brücke verbraucht bzw. produziert würden. Die Berechnung ist einseitig und damit falsch!

Das gilt auch für die Darlegung der volkswirtschaftlichen Kosten. Dort werden die jährlichen Kosten nach Bau der Brücke zu niedrig angesetzt. Demgegenüber werden zum Vergleich Fährkosten gestellt, die entstünden, wenn im Jahr 2025 eine Anzahl von Fahrzeugen die Fähren nutzen würde, wie sie nur mit der Brücke zu erwarten ist. Da werden Äpfel mit Birnen verglichen, aber das ist faul!

Mehr unter: [www.keine-bruecke.de](http://www.keine-bruecke.de)



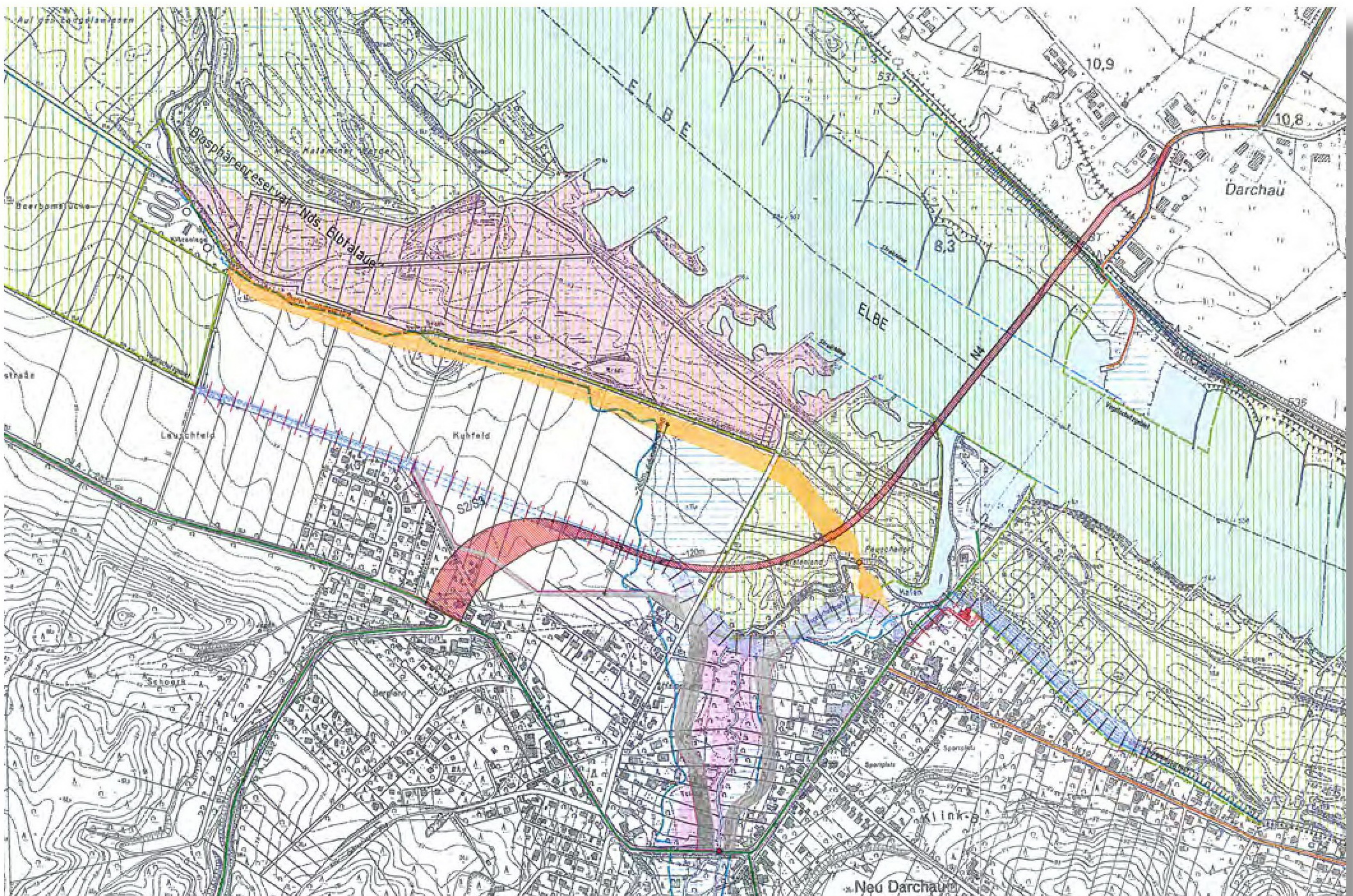
## Was Sie tun können!

**Bedenken Sie:** Die Bevölkerung des Amtes Neuhaus wünscht sich nicht in erster Linie eine Brücke, sondern eine kostengünstige und bis in den späten Abend verfügbare Anbindung an den restlichen Landkreis. Dafür haben auch wir Verständnis, und wir sind gerne bereit, an einer realistischen Lösung mitzuarbeiten. Sie lautet aus unserer Sicht: Vergünstigung und

Vereinheitlichung der Fahrpreise, Verlängerung der Fahrzeiten und eine größere Fähre für Bleckede.

Wir bitten Sie, die hier gesammelt dargestellten Sachverhalte gegen die emotional geprägten Wünsche der Befürworter abzuwägen und klug für die Menschen jenseits, aber auch diesseits der Elbe zu entscheiden.

## Der aktuelle Trassenverlauf



Hier sehen Sie, wie der geplante Trassenverlauf (Rot) den Ortsteil Katemin / Neu Darchau durchtrennt (Stand: 11 / 2020)

### Bürgerinitiative Ja zur Fähre – Nein zur Brücke

c/o Andreas Conradt  
Am Hafen 2  
29490 Neu Darchau

info@keine-bruecke.de  
www.keine-bruecke.de  
facebook.com/Keine.Bruecke

**Bankverbindung:**  
Kontoinhaber: Bürgerinitiative KEINE BRÜCKE  
IBAN: DE61 2001 0020 0142 3762 05

