



Bürgerinitiative
Ja zur Fähre – Nein zur Brücke

29490 Neu Darchau

29490 Neu Darchau

Nds. Landesbehörde für Straßenbau u.
Verkehr – Geschäftsbereich Lüneburg

Postfach 2846

21318 Lüneburg

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht

Unser Zeichen, unsere Nachricht

Telefon, Name

Datum

03.03.2021

Förderungszusage des NLStBV, Geschäftsbereich Lüneburg für geplante Elbbrücke

Sehr geehrter Herr _____,

in den letzten Wochen konnten wir der regionalen und überregionalen Presse sowie den Verlautbarungen des Landkreises Lüneburg selbst entnehmen, dass die geplante Elbbrücke von Darchau nach Neu Darchau als kommunales Förderprojekt von Ihrer Behörde anerkannt und deshalb in das Förderprogramm nach dem NGVFG aufgenommen wurde. So schreibt z. B. ZEIT ONLINE am 09.02.2021: "Die Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr teilte der Kreisverwaltung zudem mit, dass das Bauprojekt vorläufig in das Mehrjahresprogramm des Wirtschaftsministeriums aufgenommen ist. Damit können die zuwendungsfähigen Kosten zu 75 Prozent gefördert werden."

Die Einstufung der geplanten Elbbrücke Darchau/Neu Darchau als kommunales Projekt ist für uns, die Bürgerinitiative "Ja zur Fähre – Nein zur Brücke", bezüglich mehrerer Aspekte nicht nachvollziehbar. Deshalb bitten wir diesbezüglich um behördliche Auskunft.

Größendimension

Ab Magdeburg sind alle Brücken über die Elbe Bundesangelegenheit, weil sie Bundesstraßen oder -autobahnen verbinden. Von den Dimensionen her kann die Elbbrücke Darchau / Neu Darchau nicht kleiner werden als die Brücken von Wittenberge, Dömitz, Lauenburg oder Geesthacht. Größendimensional ist diese Brücke als Bundesprojekt einzustufen.

Spendenkonto: Postbank , IBAN: DE61 2001 0020 0142 3762 05, BIC: PBNKDEFFXXX

Unsere Fragen dazu:

- a) Aufgrund welcher Kriterien qualifiziert sich die Elbbrücke Darchau/Neu Darchau für die NLStBV als kommunales Projekt?**
- b) Auf linkselbischer Seite (Neu Darchau) schließt die Brücke mit der neu zu bauenden kurzen zuführenden Brückentrasse nicht an eine Kreisstraße, sondern direkt an die L231 an. Ist sichergestellt, dass es sich um ein rein kommunales Bauprojekt handelt?**

Kosten

Zur Zeit werden für den Bau der Brücke ca. 70 Millionen Euro veranschlagt. Nach der Planfeststellung, die die Erhöhung des Deiches sowie vertragsgemäß die Ortsumfahrung Neu Darchau/Katemin einbeziehen muss und der vergehenden Zeit bis zum Bau dürften die Kosten die 100-Millionen-€-Marke überschreiten.

Unsere Fragen dazu:

- c) Welche monetären Kosten hat der Landkreis Lüneburg für den Bau der Brücke in seinem Förderantrag veranschlagt?**
- d) Wenn die Kosten während des Baus steigen, werden dann unbegrenzt 75% des Baus gefördert oder gibt es Grenzen, über die hinaus der Landkreis Lüneburg die Kosten selbst zu tragen hätte?**
- e) Wieviele kommunale Projekte in der Höhe von 70 bis 100 Millionen Euro sind von der NLStBV schon gefördert worden?**
- f) Welche Höhe haben die geförderten Projekte im Mittel?**
- g) Wie hoch war das höchste bisher geförderte Einzelprojekt?**

Wirtschaftlichkeit

Minister Althusmann hat in seiner Antwort auf eine Kleine Anfrage von Bündnis 90 / Die Grünen darauf hingewiesen, dass die NLStBV den Antrag des Kreises Lüneburg auf Förderung intensiv rechtlich und hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit prüfen werde.

“Die NLStBV in Lüneburg wird als Bewilligungsbehörde vor einer Förderung intensiv prüfen, ob die rechtlichen Voraussetzungen nach dem NGVFG für eine Förderung vorliegen. In diesem Zusammenhang wird der Neubau der Brücke von der Bewilligungsbehörde unter anderem unter den Gesichtspunkten der Bau- und Verkehrstechnik sowie der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geprüft werden. Wird das Vorhaben danach als förderfähig eingestuft, soll es mit NGVFG-Mitteln bezuschusst werden.” (Drucksache des Nds. Landtages 18/6611, vom 29.05.2020, verteilt am 09.06.2020)

Unsere Fragen dazu:

- h) Hat der Landkreis Lüneburg eine Wirtschaftlichkeitsrechnung vorgelegt?**
- i) Welche Faktoren gehen in die Ermittlung des Nutzens ein? Wird der Nutzen monetär beziffert?**
- j) Welche Faktoren außer den Planungs- und Baukosten gehen in die Kostenermittlung ein? Sind die Faktoren der Umweltbelastung – Flora, Fauna,**

Schutzgut Mensch – und die CO₂-Belastung durch Stahl- und Betonproduktion eingepreist?

- k) Genügt die vorgelegte Berechnung den Kriterien der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit?**
- l) Ist das Projekt Elbbrücke unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit förderungsfähig?**
- m) Sind Alternativen, wie z.B. eine größere Fähre in Bleckede, die mehr als neun PKW transportieren kann und eine Ausweitung der Fährzeiten in Neu Darchau und Bleckede unter dem Kostengesichtspunkt ins Verhältnis zu den Brückenkosten gesetzt worden?**

Verkehrspolitische Aspekte

Bundesverkehrsminister Krause hat 1992 die verkehrspolitischen Bedingungen für eine feste Elbquerung bei Neu Darchau / Darchau formuliert und das Projekt nach Prüfung nicht in den Bundesverkehrswegeplan aufnehmen lassen. Das Land Niedersachsen sah und sieht keine verkehrspolitische Notwendigkeit für diese Brücke. Eine Kosten-Nutzen-Analyse der zu bauenden Brücke ist bei einem kommunalen Straßenbauprojekt gesetzlich nicht vorgeschrieben. Der Nutzen der Elbbrücke in dem sehr dünn besiedelten Landstrich zwischen Dömitz und Lauenburg für den regionalen Verkehr ist äußerst dürftig: Für einige Hundert Pendler maximal eine halbe Stunde verlängerte Fahrzeiten (für Hin- und Rückfahrt über die Elbe) beim Übersetzen mit einer Fähre. Dieser Situation sind Pendler im Berufsverkehr, insbesondere in Großstädten wie Hamburg, München, Berlin - ohne Kompensationsmöglichkeit - genauso täglich ausgesetzt. Unsere Fragen dazu:

- n) Ist bei dem geringen verkehrspolitischen Nutzen gegenüber gleichzeitig massiven Kosten (monetär, klimatisch, umweltbezogen) die Förderung eines solchen Projektes aus öffentlichen Mitteln zu rechtfertigen?**
- o) Die geplante Elbbrücke soll in einem besonders schützenswerten Natura-2000-Gebiet errichtet werden. Das ginge rechtlich nur, wenn größtes öffentliches Interesse an diesem Projekt vorliegt. Ist nach Ihrer rechtlichen Bewertung verkehrspolitisch "größtes öffentliches Interesse" gegeben? Bis jetzt ist nicht einmal das öffentliche Interesse substantiiert nachgewiesen worden.**

Hochstufung der Kreisstraßen zu Landesstraßen

Schon jetzt wird in der regionalen politischen Diskussion die Forderung erhoben, dass nach dem Bau der Elbbrücke die verbindenden Straßen wieder zu Landesstraßen hochgestuft werden sollten (also den Status wiederbekommen, den sie vor den Plänen zum Bau einer solchen Brücke hatten).

Unsere Fragen dazu:

- p) Gibt es nach der Förderung eines kommunalen Straßenbauprojekts ein Moratorium, innerhalb dessen der Status des Projekts nicht geändert werden darf?**

q) Wie wäre bei der jetzigen Absehbarkeit die nachträgliche Höherstufung der Kreisstraßen nach erfolgtem Bau rechtlich zu bewerten? U. E. wären nicht nur die Fördergelder zu Unrecht bezogen worden. Auch die Beteiligung des Landtags und die bei Landesprojekten notwendige Kosten-Nutzen-Analyse wären zu Unrecht umgangen worden.

Wir sind uns bewusst, dass die Bearbeitung unserer Fragen einige Zeit in Anspruch nehmen wird, sind uns aber sicher, dass es bei den Kosten dieses Brückenprojekts sinnvoll investierte Zeit ist.

Da Ihre Auskunft über das Brückenprojekt von öffentlichem Interesse sein wird, geben wir unsere Anfrage an Sie dem untenstehenden Verteiler in Kopie weiter und den regionalen Medien als Pressemitteilung.

Für Ihre Bemühungen danken wir Ihnen. Ihrer Antwort sehen wir mit Interesse entgegen.

Mit freundlichen Grüßen

[Redacted Signature]

[Redacted Name]

Bürgerinitiative Ja zur Fähre – Nein zur Brücke

Verteiler: Bund der Steuerzahler Niedersachsen / Bremen
Niedersächsischer Ministerpräsident Dr. Weil
Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung Dr. Althusmann
Fraktionsvorsitzende Landtag Niedersachsen
Landräte Lüneburg, Lüchow-Dannenberg
Fraktionsvorsitzende: Kreistage Lüneburg, Lüchow-Dannenberg
PM an regionale Medien