Hans-Dieter Kirst-Thies, Elbuferstraße 19, D-29490 Neu Darchau

fon: +49-5853-980010 fax: +49-5853-980082

email: d.kirst@gmxpro.de

Hans-Dieter Kirst-Thies, Elbuferstraße 19, 29490 Neu Darchau

Niedersächsisches Ministerium für

Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Referat 303

Calenberger Straße 2

30169 Hannover

**per E-Mail an: lrop-fortschreibung@ml.niedersachsen.de**

Neu Darchau, den 11.09.2023

**Vorgesehene Änderung des LROP, hinsichtlich Abschnitt 4.1.3 (Straßenverkehr), Ziffer 04: “Das Ziel in Ziffer 04 soll dahingehend geändert werden, dass anstelle der Brückenlösung zur Flussquerung der Elbe bei Darchau/ Neu Darchau künftig ein Fährkonzept vorgesehen wird.” Bek. d. ML v. 25. 7. 2023 - 303-20302-1227/2023**

Sehr geehrte Frau Ministerin Staudte,

sehr geehrte Damen und Herren,

als direkt von dieser Änderungsabsicht betroffener Bürger der Gemeinde Neu Darchau begrüße ich die Entscheidung der Landesregierung statt einer dritten Elbbrücke in der Region (mit einem Landkreis als Baulastträger) eine Verbesserung der bestehenden Fährverbindungen in das Landes-Raumordnungsprogramm aufzunehmen.

**Begründung**:

**Keine verkehrspolitische Notwendigkeit**

Anlass für diese Brücke als Regionallösung ist allein die Eingliederung der rechtselbischen Gemeinde Amt Neuhaus in den Landkreis Lüneburg am 30.06.1993. Möglichkeiten zur Elbquerung sind in der Region hinreichend gegeben.

Die Gemeinde Amt Neuhaus (5320 Einwohner\*innen), rechtselbisch gelegen, zieht sich gut 40 km an der Elbe hin. Unweit der westlichen Gemeindegrenze gibt es eine Elbbrücke bei Lauenburg. Unweit der östlichen Gemeindegrenze gibt es eine Elbbrücke bei Dömitz. Jede Einwohner\*in der Gemeinde Amt Neuhaus kommt 24 Stunden am Tag über eine dieser Elbbrücken auf die andere Elbseite.

Mehr noch: Zwischen den beiden Elbbrücken gibt es zwei Autofähren zur Elbquerung: Bleckede (18 Stunden/Tag), Neu Darchau (16 Stunden/Tag). Der Ausfall der Elbfähre Neu Darchau beträgt im Durchschnitt über ein Jahrzehnt 20 Tage im Jahr (5,48 % der maximalen Jahresbetriebszeit).

Sowohl der Bund als auch die Bundesländer Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern (als mögliche Baulastträger) sahen schon in den 1990er Jahren keine verkehrspolitische Notwendigkeit für eine weitere Elbbrücke zwischen Lauenburg und Dömitz und haben dem Projekt eine Absage erteilt.

**Ungeeigneter Baulasträger für die Elbbrücke**

Alle Elbbrücken über die mittlere Elbe ab Magdeburg bis zur Strommündung bei Cuxhaven - außerhalb der Großstadt Hamburg – sind Teile von Bundesstraßen oder -autobahnen, für die der Bund als Baulastträger zuständig ist. Ein Brückenprojekt über die untere Mittelelbe ist als Maßnahme überregionaler Verkehrswegeverbindungen, aber nicht als Regionallösung sinnvoll.

**Nicht menschen-, umwelt-, klimagerecht**

In dieser Zeit der durch den Menschen verursachten, sich beschleunigenden Klimakatastrophe und des Artensterbens würde der Bau dieses verkehrspolitisch nicht notwendigen, als Ortsdurchfahrt geplanten, klimaschädlichen, natur- und gesundheitsbelastenden Brückenprojekts in dem schützenswerten Naturraum des Biosphärenreservats niedersächsische Elbtalaue (mit Natura-2000- und EU-Vogelschutzgebieten) Menschen, Natur und Klima übermäßig belasten.

**Zu teuer für eine Kommune**

Aktuell geschätzte 91,5 Millionen € Kosten für den Brückenbau überfordern die finanziellen Möglichkeiten einer Kommune deutlich. Selbst wenn ca. dreiviertel der Baukosten aus Fördertöpfen kommen, belastet schon der jetzt geschätzte Eigenanteil von über 20 Millionen € den Landkreis Lüneburg erheblich. Die Unterhaltungs- und Erhaltungskosten dieser Brücke werden zusätzlich den Landkreis Lüchow-Dannenberg über seine Möglichkeiten belasten.

**Verbesserung der Fährverbindungen ist angemessene Regionallösung**

Die vorgesehene Änderung des LROP in Abschnitt 4.1.3, Ziffer 04, das jetzige Verbundsystem von zwei Elbbrücken und zwei Autofähren zur Elbquerung in der Region durch Verbesserung der Fährverbindungen (Niedrigwasserfähren, klima- und umweltschonende Antriebe) vorzusehen, nutzt dem Klimaschutz (CO2-Senken bleiben erhalten), dem Artenschutz, der Gesundheit der Menschen und der zeitangemessenen Mobilität im ländlichen Raum auf beiden Seiten der Elbe.

In den letzten 30 Jahren hat die Option auf die im LROP aufgeführte Brücke viele sinnvolle und notwendige Lösungen in der Region verhindert.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Hans-Dieter Kirst-Thies