



**NIEDERSCHRIFT über den Verlauf des Erörterungstermins in dem
Planfeststellungsverfahren Neubau der Elbbrücke Darchau – Neu Darchau und
Ortsumfahrung Neu Darchau**

vom 25. und 26. September 2025
in der Ritterakademie am Graalwall 12, 21335 Lüneburg

A. Teilnehmende

**I. Landkreis Lüneburg, Regional- und Bauleitplanung – Anhörungs- und
Planfeststellungsbehörde**

Frau Agnieszka Paschek (Verhandlungsleitung – VL)

Herr Max Dütemeyer

Frau Lina Porter

Frau Larissa Kratschowska

Projektmanager Ohms Rechtsanwälte: RA Dr. Martin Ohms (Verwaltungshelfer – VH), RAin Dr.

Hanna Schroeder-Czaja (Protokollführerin), RAin Annemarie Förster (Protokollführerin)

II. LK Lüneburg, SBU Betrieb Straßenbau und -unterhaltung – Vorhabenträger (VT)

Herr Frank Tippe – LK Lüneburg

Frau Corinna Zeug - LK Lüneburg

Herr Jens-Michael Seegers - LK Lüneburg

Frau Dipl. Ing. Ute Johannes¹⁾ – Landschaftsplanung

Herr Rico Stockmann – Generalplaner / Ingenieurbauwerk

Herr Thomas Benz – Generalplaner / Ingenieurbauwerk

Herr Tom Schmidt – Verkehrsplanung

Herr Daniel Hergt – Schalltechnische Untersuchungen

Herr Thomas Kaiser¹⁾ – Klimaschutz

Herr Rowell Hagemann¹⁾²⁾ – Luftschadstoffgutachten / THG-Bilanz

Frau Annika Spindler¹⁾²⁾ – Luftschadstoffgutachten / THG-Bilanz

Frau Mariela Weiß – WRRL

Herr Achim Georg – Regionalwirtschaftliche Effekte

Herr Martin Crusius– Juristische Unterstützung

Herr Daniel Dössel – Verkehrsuntersuchung

Frau Lisa Emerich – Fließverhalten, Eisabführung

Frau Martina Schulze – Fließverhalten, Eisabführung

¹⁾ nur am 25.09.2025 anwesend ²⁾ nicht bei Behördenerörterung anwesend



Weitere Teilnehmende lt. Anwesenheitsliste für den 25. und 26.09.2025

Vermerk zur Erstellung der Niederschrift:

Personen, die einen Wortbeitrag einbrachten und entweder selbst Einwendungen erhoben oder eine Stellungnahme abgegeben haben, Einwendende oder Träger öffentlicher Belange oder Umweltvereinigungen vertreten, sind im Protokoll mit dem Zusatz **(EW)** gekennzeichnet. Wortbeiträge des Vorhabenträgers sowie der für den Vorhabenträger tätigen Planer, Gutachter oder Berater werden mit dem Zusatz **(VT)** gekennzeichnet. Wortbeiträge der Verfahrensleitung werden mit dem Zusatz **(VL)** und solche des Verwaltungshelfers mit **(VH)** gekennzeichnet.

In der nachfolgenden Diskussion hielten die Teilnehmenden die sachliche Gliederung nicht durchgängig ein. In der Regel wurden Teilaspekte miteinander vermischt, einzelne Punkte vorgezogen oder zwischen Einzelpunkten hin- und hergesprungen. Um eine bessere Lesbarkeit der Niederschrift zu gewährleisten, wurden die vorgetragenen Einwendungen daher im Folgenden den jeweiligen Themenblöcken entsprechend der jeweiligen Agenda (**Anlage 1**) zugeordnet, beschrieben und dokumentiert; sie entsprechen daher z. T. nicht der zeitlichen Reihenfolge der Vorträge in der tatsächlich geführten Diskussion. Da es sich um ein Ergebnisprotokoll handelt, werden Wortbeiträge in dieser Niederschrift ihrem wesentlichen Inhalt nach aufgeführt und zusammengefasst.

B. Tag 1: Stellungnahmen der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange (Donnerstag 9:03 Uhr – 11:25 Uhr)

I. Begrüßung, Einleitung und Vorstellung der Beteiligten auf Behördenseite

Begrüßung durch Landrat des Landkreises Lüneburg, die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens erfolgt nach einschlägigen Rechtsvorschriften.

Die **VL** begrüßt alle Anwesenden und führt aus, dass Gegenstand der Erörterung die im Verfahren vorliegenden Einwendungen und Stellungnahmen zum ausgelegten Plan sind, soweit hierzu weiterhin Erörterungsbedarf besteht.



II. Hinweise zum Verfahren und Ablauf des EÖT

Anträge werden zu Protokoll genommen und im Anschluss an den Erörterungstermin entschieden. Die Sitzung ist nicht öffentlich. Im Hinblick auf weitere Verfahrenshinweise wird auf die **Anlage 2a** verwiesen.

III. Vorstellung des VT und des Vorhabens durch den VT

Auf die Präsentation des VT wird verwiesen (**Anlage 3**).

IV. Erörterung einzelner Stellungnahmen

Folgende Stellungnahmen werden einzeln erörtert, alle Stellungnahmen werden ins Protokoll aufgenommen:

1. **Avacon Netz GmbH (abgemeldet)**
2. **Deutsche Telekom Technik GmbH Ost (abgemeldet)**
3. **Bundeswehr Abt. Infrastruktur, Umweltschutz, Dienstleitungen (abgemeldet)**
4. **Handwerkskammer Braunschweig-Lüneburg-Stade**

Keine weiteren Einwände.

5. Landwirtschaftskammer Niedersachsen

LWK Bezirksstelle Uelzen, vertreten durch Herrn Reiner Behrens (**EW**), teilt mit, dass die Bedenken zum Straßenquerschnitt im Bereich der Rampe trotz synoptischer Erwiderung weiterhin bestehen, da lediglich im Bereich der Brücke der Regelquerschnitt 6 m + 0,5 m Bankett je Fahrbahn vorsehe, nicht jedoch im Bereich der Rampen. Die LWK sieht weiterhin die Gefahr, dass im Fall von Begegnungsverkehr von Schwerlastfahrzeugen (Bus- und Landwirtschaftlicher Verkehr) die Böschungen der Rampen abrutschen.

VT (Hr. Schmidt, Verkehrsplanung): Eine Vergrößerung des Querschnittes ist hier nicht möglich, der Nachweis der Leistungsfähigkeit durch Schleppkurvennachweis wurde erbracht, hierbei wurde auch der Umfang des zu erwartenden Begegnungsverkehrs berücksichtigt. **VT** sagt dennoch eine Prüfung der Thematik zu, insbesondere werde der VT prüfen, ob eine Nachbesserung der Planung in diesem Bereich doch möglich sei.

6. Bauernverband Nordostniedersachsen e.V.

Die Bedenken der LWK (siehe zuvor) werden geteilt, eine Vertretung ist indes nicht anwesend, Stellungnahme wird zu Protokoll genommen.



7. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Elbe

Keine Vertreter anwesend, Stellungnahme wird zu Protokoll genommen.

8. NLWKN Betriebsstelle Lüneburg

Keine Vertreter anwesend, Stellungnahme wird zu Protokoll genommen.

9. Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) (abgemeldet)

Keine Vertreter anwesend, Stellungnahme wird zu Protokoll genommen.

V. Thematische Erörterung der sonstigen Behördenstellungen

1. Verfahrensthemen

Die Gemeinde Neu Darchau, vertreten durch RAin Ratschow, PNT Rechtsanwälte (**EW**), bemängelt die defizitäre Öffentlichkeitsbeteiligung, da weder die Brückenvereinbarung noch die Zuständigkeitsvereinbarung Gegenstand der ausgelegten Unterlagen waren (vertiefend siehe Stellungnahme der Gemeinde Neu Darchau).

Es besteht kein weiterer Erörterungsbedarf.

2. Planungsthemen, Bedarf (was, wie warum - ohne Umwelt), Landes-/Regionalplanung, Bauleitplanung

Die Gemeinde Neu Darchau, vertreten durch RAin Ratschow (**EW**), weist auf den objektiven Überprüfungsanspruch der Gemeinde hin. Der schriftliche Vortrag soll dahingehend ergänzt werden, dass der LROP im Änderungsentwurf (2025) nunmehr eine Verbesserung der Fährverbindung als Zielvorgabe vorsehe. Diese stelle aufgrund der bereits abgeschlossenen Öffentlichkeitsbeteiligung eine verfestigte Planung dar. Diese Zielvorgabe sei von VT als auch seitens der Planfeststellungsbehörde zumindest als Grundsatz zu berücksichtigen.

Die Gemeinde Neu Darchau, vertreten durch Frau Gabriele Mischke (**EW**), weist auf die Brückenvereinbarung hin. Aus dieser ginge hervor, dass das Brückenvorhaben nicht ohne Ortsumfahrung von Neu Darchau geplant bzw. gebaut werden darf. Diese Vorgabe würde von der aktuellen Planung nicht erfüllt. Katemin sei Teil der Gemeinde Neu Darchau, die Planung sehe eine Durchschneidung vor, weshalb der Baumaßnahme widersprochen werde. Der Landkreis Lüchow-Dannenberg und die Gemeinde Neu Darchau hätten die Baumaßnahme untersagt. **VT** erwidert, dass nach seiner Auffassung die Trassenplanung dieser Vereinbarung entspreche. Zudem habe Einigkeit aller Beteiligten im Zeitpunkt des Zustandekommens der Brückenvereinbarung bestanden, dass die Ortsumfahrung nicht auch Katemin umfassen müsse. Im Übrigen verweist **VT** auf den Erläuterungsbericht (S. 14 ff.).



3. Umweltthemen

(a) Immissionsschutz

Nach Aufruf keine Wortmeldung.

(b) Wald

Nach Aufruf keine Wortmeldung.

(c) Naturschutz

Herr Karl (BRV, **EW**) ist der Auffassung, dass die Kumulationswirkungen des Deich- und Straßenbauvorhabens zwingend gemeinsam betrachtet werden müssen, da die Planungen zeitlich parallel erfolgten. Der **VH** verweist auf die diesbezüglich eindeutige Rechtsprechung, die anzuwenden sei.

Die Gemeinde Neu Darchau, vertreten durch Frau Gabriele Mischke (**EW**), ergänzt, dass für Deich- und Straßenvorhaben jeweils Ausgleichsflächen benötigt werden. Zweifelhaft sei die Eignung der vorgesehenen Ausgleichsflächen im Hinblick auf ihre Lage sowie ihre Wertigkeit. Weiterhin macht sie geltend, dass angesichts der Tatsache, dass im Untersuchungsraum mit dem Hochwasserschutzdeich und der Brücke zwei große Vorhaben geplant seien, möglicherweise nicht genügend Ausgleichsflächen vorhanden seien. Sie stellt die Frage, unter welchen Voraussetzungen Eingriffe in das C-Gebiet auf Flächen außerhalb dieses Gebiets erfolgen können. Der **VT** (Fr. Johannes, **EGL**) erklärt, dass bei der Auswahl der Kompensationsflächen die Betroffenheiten (z.B. bestimmte LRT oder Arten) und die vorhabenbedingt beeinträchtigten Funktionen zu berücksichtigen seien. Kohärenzsichernde Maßnahmen seien innerhalb des FFH-Gebietes vorzunehmen. Anhand Unterlage 9.2 (Übersichtsplan) zeigt sie auf, dass ein Großteil der Kompensationsflächen bei Stapel und die Kohärenzflächen für den Biber innerhalb des betroffenen FFH-Gebiets lägen.

Die Vertreter der UNB des Landkreises Lüchow-Dannenberg (Herr Kabus, **EW**) und BRV (Frau Hagemann, **EW**) bemängeln die Kartierung und Auswahl der Kompensationsflächen für den Kiebitz sowie die Untersuchungstiefe bei Fischen; insbesondere seien nicht nur Wanderkorridore, sondern auch Laichhabitats betroffen. Zu besorgen sei eine baubedingte Beeinträchtigung der Laichhabitats. Frau Hagemann führt für die BRV (**EW**) weiterhin aus, dass die Kompensationsfläche für den Kiebitz ungeeignet sei und an dieser Stelle die artenschutzrechtlichen Probleme nicht gelöst seien. Frau Johannes führt für den **VT** aus, dass die Ausgleichsfläche für den Kiebitz in der Nähe gelegen und daher für den ortstreuen Kiebitz gut geeignet sei. Sofern der UNB besser geeignete und freihändig verfügbare Flächen bekannt seien, bittet der **VT** um einen entsprechenden Hinweis. Dann würde eine Anpassung der Kompensationsflächen in Betracht gezogen. In Bezug auf den Untersuchungsumfang und zur Untersuchungstiefe zum Thema Fische verweist Frau Johannes für den **VT** auf Abstimmungsgespräche zwischen den UNBs der Landkreise Lüneburg und Lüchow-



Dannenberg und der Biosphärenreservatsverwaltung. Weiterhin führt Frau Johannes für den **VT** aus, dass zu Fischvorkommen im Untersuchungsgebiet eine umfangreiche Datenlage vorhanden sei, die Untersuchungen erfolgten nach anerkannten Standards. Eine weitere Kartierung sei daher nicht erforderlich. Zudem sei ausreichende Ausweichmöglichkeit für Fische während der ohnehin nur kurz andauernden Spundarbeiten sowohl im Kateminer Mühlenbach (20 m) als auch in Elbe (100 m) problemlos gegeben. Auf **Anlage 4** wird hingewiesen.

Zudem bittet Frau Hagemann als Vertreterin der BRV (**EW**), die seitens der VT im Einzelgespräch dargestellte Soft Start-Methode verbindlich als Vermeidungsmaßnahme aufzunehmen. Der **VT** sagt die Soft Start-Methode zu.

Der Vertreter der UNB des Landkreises Lüneburg, Herr Frischmuth (**EW**), bemängelt die fehlende Darstellung der Zuständigkeitsbereiche der unterschiedlichen Naturschutzbehörden. Die Darstellung sei erforderlich, um unzweifelhaft erkennen zu können, in welchen Zuständigkeitsbereich Eingriffe als auch zu überwachende Kompensationsmaßnahmen fallen, weiterhin sei dies relevant für die Katasterführung. Der **VT** lehnt eine Änderung der Pläne ab, es werde aber eine Umsetzung in der Ausführungsplanung geprüft.

(d) Wasserwirtschaft

Der **VT** stellt anhand eines kurzen Vortrags die Entwässerungsplanung entlang der Brücke mit den jeweiligen Einleitstellen und Einleitmengen dar, es wird auf die Präsentation **Anlage 5** verwiesen.

Der Vertreter der UWB des Landkreises Lüneburg, Herr Peter Wünnecke (**EW**), erklärt, dass nach Prüfung der wassertechnischen Belange keine Bedenken bestehen und das wasserrechtliche Einvernehmen erteilt werde.

Auf Nachfrage durch den **VH** erklärt Herr Winkler (**EW**) als Vertreter der UWB des Landkreises Lüchow-Dannenberg, dass es ebenfalls keine weiteren Anmerkungen gebe und das Einvernehmen erteilt werde.

4. Sonstige Betroffenheit Gemeinden (ohne Planungsthemen und Umwelt)

Für die Gemeinde Neu Darchau erklärt RAin Ratschow, PNT Rechtsanwälte (**EW**), dass die Gemeinde in ihrer Planungshoheit betroffen sei. Die Fähre sei eine kommunale Einrichtung, die von der Gemeinde Neu Darchau verwaltet werde und von der das Amt Neuhaus profitiere. Die Realisierung der Brücke stelle einen Eingriff in diese Planungshoheit dar und beeinträchtige die Fähre als kommunale Einrichtung.

RA Crusius, BRL Rechtsanwälte erwidert für den **VT**, dass die Fähre keine kommunale, sondern eine kommunenübergreifende Einrichtung sei. Jedenfalls sei aber eine Beeinträchtigung dieser Fähre nicht gegeben, da sie dem Grunde nach weiter betrieben werden könne. Lediglich der Zweck, zwei Kommunen nach der Wiedervereinigung zu verbinden und gleiche



Lebensverhältnisse im gesamten Landkreis zu schaffen, werde durch das Brückenvorhaben auf Kreisebene übernommen.

Die Vertreterin der Gemeinde Neu Darchau, Frau Gabriele Mischke (**EW**), sieht ebenfalls einen Eingriff in die gemeindliche Planungshoheit gegeben und gibt zu bedenken, dass die Fährverbindung dank des Engagements der Gemeinde Neu Darchau bestehe, die einen wesentlichen Beitrag zur Wiedervereinigung der Bevölkerung beidseits der Elbe nach dem Mauerfall geleistet habe. Die Brücke hingegen verursache den Wegfall von elf Arbeitsplätzen. Auf Nachfrage des **VH**, welche Belange der Gemeinde Neu Darchau von der Brückenplanung genau betroffen seien, wenn doch gerade die gemeindliche Planungshoheit zur Unterzeichnung der Brückenvereinbarung geführt habe, verweist Frau Gabriele Mischke (**EW**) auf Beschlüsse des Gemeinderats, die Brückenvereinbarung aufzukündigen und stattdessen den Fährbetrieb auszubauen. Anlass zur Aufkündigung sei die Durchschneidung von Neu Darchau gewesen, da aus Sicht der Gemeinde Neu Darchau der Ortsteil Katemin wesentlicher Bestandteil der Gemeinde Neu Darchau sei. RAin Ratschow für die Gemeinde Neu Darchau (**EW**) bestätigt, dass die Brückenvereinbarung gekündigt worden sei. Der **VH** bittet die Gemeinde Neu Darchau um weitere Ausführung zu der Kündigung der Brückenvereinbarung und der Planfeststellungsbehörde ggf. vorliegende Unterlagen diesbezüglich im Nachgang zu dem Erörterungstermin zur Verfügung zu stellen. Der **VT** bestätigt, dass es ein Untersagungsschreiben der Gemeinde Neu Darchau gebe, aus Sicht der Landkreise jedoch der Wortlaut „Ortsteil Neu Darchau“ eindeutig sei und die Brückenvereinbarung keine Kündigungsmöglichkeit vorsehe.

5. Alternativen

Seitens der Behörden sei die Fähre als Alternative zu berücksichtigen. Im Einzelnen:

Die Biosphärenreservatsverwaltung, vertreten durch Herrn Karl (**EW**), sieht die Alternativenprüfung durch VT als nicht ausreichend abgearbeitet an, insbesondere ist die Fähre als Alternative zur geplanten Brücke zu betrachten. Er bittet die Planfeststellungsbehörde dies bei der Entscheidung zu berücksichtigen.

Die Gemeinde Neu Darchau, vertreten durch Frau Gabriele Mischke (**EW**), sieht in der Fährlösung eine zu berücksichtigende Alternative, da die Fähre zur Deckung des Bedarfs eingesetzt werde. In diesem Zusammenhang weist sie auf entgegenstehende Planungen hin, die eine Fähre an dieser Stelle vorsehen. Einerseits handle es sich hierbei um die letzte Fassung der Entwurfsunterlagen zur LROP-Änderung, andererseits läge der Gemeinde ein Niedrigwasserfährkonzept vor. Auf Nachfrage wird dahingehend konkretisiert, dass der Fährbetrieb von Neu Darchau ein Fährkonzept für eine Niedrigwasserfähre vorgelegt habe, dieses sei zwar noch mit dem Amt für Regional- und Landesplanung abzustimmen werde aber grundsätzlich unterstützt. Der Landkreis Lüchow-Dannenberg unterstütze das Bestreben der Gemeinde Neu Darchau zur Anschaffung einer Niedrigwasserfähre ebenfalls. Eine neue Niedrigwasserfähre könne die Bedarfe anders als die derzeitige Fähre zuverlässig abdecken.



Die Finanzierung der abgestimmten verbesserten Fährlösung würde anschließend beim Kreistag des Landkreises Lüchow-Dannenberg beantragt. Dem Kreistag des Landkreises Lüchow-Dannenberg liege eine Beschlussvorlage für Montag, den 29.09.2025 zur Beantragung der Finanzierung über das NGVFG vor. Beabsichtigt sei eine Antragstellung vor dem 01.10.2025. **VH** bittet um Zusendung der Konzept- und Antragsunterlagen zur technischen Machbarkeit, den Kosten und sonstigen Unterlagen zur Niedrigwasserfähre, soweit sie vorliegen, um sie ggf. berücksichtigen zu können.

Die Gemeinde Neu Darchau, vertreten durch RAin Annika Ratschow (**EW**), weist daraufhin, dass aufgrund der Änderung im LROP-Entwurf 2025, der nunmehr keine Brücke mehr vorsieht, der Bedarf für die Planrechtfertigung entfalle. Die Planrechtfertigung muss sich demnach aus dem Niedersächsischen Straßengesetz als Fachplanungsgesetz ergeben. Zur Deckung des Verkehrsbedarfs sei die Fährlösung ebenso geeignet und demnach auch als Alternative zu betrachten. Die Nulllösung, also der Verzicht auf das Vorhaben, sei kein anderes Vorhaben, sondern Teil der Alternativenprüfung.

Die UNB des Landkreises Lüchow-Dannenberg, vertreten durch Herrn Kabus (**EW**), gibt zu bedenken, dass für die Alternativenprüfung die Zweckerreichung maßgeblich sei. Zweck sei die Herstellung einer schnelleren Autoverbindung, die auch über eine verbesserte Fährlösung erreicht werden könne. Die Fähre sei daher eine zu prüfende Alternative.

VT (RA Crusius) erwidert, dass die Planrechtfertigung und der Umfang der erforderlichen zu prüfenden Alternativen zu trennen seien. Die Fähre sei keine zu prüfende Alternative, da sich das Planfeststellungsverfahren auf die Brücke als beantragtes Vorhaben beziehe. Die Fähre würde indes ein anderes Vorhaben zu der beantragten festen straßenseitigen Verbindung darstellen. Andere Vorhaben seien nicht zu prüfen. Geltende Ziele der Raumordnung stünden dem Brückenvorhaben nicht entgegen. Vielmehr sei derzeit die Brücke als Ziel der Raumordnung in den Regionalen Raumordnungsprogrammen der Landkreise festgelegt. Die Fortschreibung des LROP befinde sich noch im Entwurfsstadium und die Inhalte des Entwurfes hätten noch nicht den Status eines Ziels der Raumordnung oder eines Ziels in Aufstellung erreicht. Zudem sei keine Exklusivität der Fährlösung dem Entwurf des LROP zu entnehmen. Auf die PPP wird verwiesen (**Anlage 6**).

Die UNB des LK Lüneburg, vertreten durch Herrn Frischmuth (**EW**), führt aus, dass innerhalb der Alternativenprüfung die ertüchtigte Fährverbindung als Alternative zu prüfen sei, mit all ihren Vor- und Nachteilen – insbesondere auch die Möglichkeit von zwei Fähren für einen durchgehenden Transport.

Herr Gehrke, Bürgermeister des Amts Neuhaus (**EW**) weist daraufhin, dass eine etwaige Niedrigwasserfähre als Übergangslösung bis zur Fertigstellung der Brücke dienen soll und dies auch seitens des Staatssekretärs so kommuniziert worden sei. Vertreter der Gemeinde Neu Darchau widersprechen. Eine Aufklärung erfolgte nicht im EÖT.



Der **VH** bittet um Ausführungen des **VT** zu den Zielen, die dieser als gefährdet ansieht, wenn eine Fähre als Alternative zu berücksichtigen wäre. Der **VT** führt aus, dass die Brücke auch als Geh- und Radweg diene, sie stelle gerade keine ausschließliche Autoverbindung dar. Dies sei ein erheblicher Vorteil gegenüber der Fähre. Die Ausfallzeiten der Fähre durch Wartung, Störungen, Hochwasser, Wassertiefstand gelte es ebenfalls zu berücksichtigen. Eine Fähre ermögliche gerade, wie Erfahrungen zeigen, keine verlässliche 24/7 Querung der Elbe.

Die VL stellt fest, dass die Erörterung der Belange der Behörden und sonstiger Träger der öffentlichen Belange abgeschlossen ist.



C. Tag 1: Private und Vereinigungen (Do. 14:05-18:40 Uhr, Pausen: 15:55 Uhr bis 16:20 Uhr sowie 17.50 -18:05 Uhr)

I. Begrüßung, Einleitung und Vorstellung der Beteiligten auf Behördenseite

Die VL begrüßt alle Anwesenden und führt aus, dass Gegenstand der Erörterung die im Verfahren vorliegenden Einwendungen und Stellungnahmen zum ausgelegten Plan sind, soweit hierzu weiterhin Erörterungsbedarf besteht.

II. Hinweise zum Verfahren und Ablauf des EÖT

Anträge werden zu Protokoll genommen und im Anschluss an den Erörterungstermin entschieden. Die Sitzung ist nicht öffentlich. Im Hinblick auf weitere Verfahrenshinweise wird auf die **Anlage 2b** verwiesen.

III. Vorstellung des VT und des Vorhabens durch den VT

Auf **Anlage 3** wird hingewiesen.

IV. Thematische Erörterung der Einwendungen

1. Umwelt

(a) Untersuchungsumfang/ Methode, Kartierungen

Der Vertreter des BUND, Herr Werner Schulze (**EW**), verweist auf die Stellungnahme und die darin geforderte kumulative großräumige Betrachtung von Risiken für Elbe und Biosphärenreservat. Im August 2025 habe es 7 km entfernt vom geplanten Brückenstandort in Alt Garge (Sportboothafen) eine illegale Giftschlammablagerung gegeben, die Schlämme seien anschließend der Elbe zugeführt worden. Dies sei bei der Betrachtung kumulativer Auswirkung zu berücksichtigen.

Frau RAin Ratschow (**EW**) trägt für die Bürgerinitiative „Ja zur Fähre - Nein zur Brücke e.V.“ (BI) und den BUND vor, dass die Unterlagen den aktuellen wissenschaftlichen Methoden zu entsprechen haben, diese seien jedoch insbesondere im Hinblick auf die Bestanderfassung und die FFH-Prüfung in Umfang und Vollständigkeit defizitär. Unter Verweis auf die Stellungnahme der BI sei insbesondere der Untersuchungsumfang bei der Mopsfledermaus unzureichend, lediglich Überflug und Abschätzung sei die Basis für die Bewertung. Die Behauptung, dass „mit einem Vorkommen im Untersuchungsgebiet nicht zu rechnen sei“, sei nicht dargelegt. Eine nähere Untersuchung habe nicht stattgefunden. Dies betreffe auch andere Arten: Bestanderfassung und Bewertung für Biber und Fischotter basieren auf veralteten Daten, es sei keine Plausibilisierung erfolgt, ebenfalls seien die Daten für die Betrachtung der Avifauna veraltet (außer Blaukehlchen und Kiebitz). Der Antrag zur nachträglichen Bestanderfassung und Bewertung (**Anlage 7**) wird gestellt.



Für den **VT** führt Frau Johannes zum Kartierungsstand aus, dass 2021 aktuelle Brutvogel-, Biber- und Fischotterkartierungen durchgeführt worden seien. Insgesamt hätten 10 Begehungen stattgefunden. Zum einen sei der mit den drei Naturschutzbehörden abgestimmte Untersuchungsumfang eingehalten, zum anderen seien die in Niedersachsen anerkannten Kartierungsstandards (u.a. Südbeck) angewandt worden. Frau Johannes führt weiterhin aus, dass 15 Begehungen in Bezug auf Fledermäuse und auch der Einsatz von Horchboxen und Netzfängen stattgefunden hätten. Auf die Mopsfledermaus sei besonderes Augenmerk gelegt worden, es konnten nur Einzelkontakte über die Horchbox aber kein Revier festgestellt werden. Es sei deshalb davon auszugehen, dass diese nur vorübergehend anzutreffen ist. Auf die Präsentation **Anlage 8** wird hingewiesen.

Frau Gesine Wahl (**EW**) und Herr Gerald Sagorski (**EW**) berichten von einem Gespräch mit den kartierenden Biologen zum Vorkommen des Wachtelkönigs in der unmittelbaren Umgebung ihres Wohnhauses (etwa 50 m). Die Biologen hätten den Wachtelkönig an genau dieser Stelle gehört. In den Unterlagen sei dies nicht berücksichtigt, stattdessen sei allein ein Vorkommen in einer Entfernung von 500 m westlich des Klärwerks angegeben, der Standort sei verschoben worden. Frau Johannes (**VT**) erklärt, dass für eine Brutvogelkartierung mehrere Begehungen erforderlich seien, standardmäßig seien 6 Begehungen vorgesehen, und nur bei wiederholter Feststellung von einem Brutverdacht/Brutrevier ausgegangen werden könne. An dieser Stelle sei der Wachtelkönig nur bei einer von 10 Begehungen wahrgenommen worden. Damit handele es sich um eine Brutzeitfeststellung. Eine einmalige Feststellung sei für ein Brutrevier nicht ausreichend. Eine Verschiebung des Standorts sei nicht erfolgt, der Standort sei weiterhin östlich des Klärwerks – nicht westlich, dies sei ein redaktioneller Fehler in den Unterlagen. Es bleibe jedoch bei der Brutzeitfeststellung und bei dem Befund, dass kein Revier vorliege.

Herr Florian Bibelriether (**EW**) äußert Bedenken hinsichtlich der durchgeführten Amphibienkartierung. Seiner Ansicht nach seien die angewandten Methoden nicht ausreichend gewesen, insbesondere in Bezug auf zwei Punkte: (1) den erfassten Aktivitätszeitraum und (2) die verwendeten Erfassungsmethoden (z. B. Hydrophone, Molchreusen). Aufgrund der aus seiner Sicht unzureichenden Datenbasis beantragt er eine Wiederholung der FFH-Kartierung.

Frau Johannes entgegnet für den **VT**, dass die Kartierungen den geltenden methodischen Standards entsprechen. Es wurde auf Albrecht et al. (2014) verwiesen, deren Methodik für Kartierungen im Zusammenhang mit Bundesfernstraßen maßgeblich und hier entsprechend anwendbar sei. Es hätten fünf Begehungen stattgefunden. Die Erhebungen erfolgten zwischen Februar und Mitte Juni, in diesem Zeitraum seien sechs Molchreusen pro Gewässer eingesetzt worden. Theoretisch hätten mehr Molchreusen eingesetzt werden können, dies sei jedoch durch zusätzliches gezieltes Abkäschern und Ableuchten kompensiert und ergänzt worden. Dieses Vorgehen sei gem. Albrecht et al. (2014) methodisch nicht zu beanstanden. Laut **VT** befänden sich im Trassenbereich keine für Kammmolche geeigneten Gewässer. Anfang der 2000er Jahre habe es auf der Darchauer Seite westlich des Trassenbereichs einen Fund



gegeben, dieser sei 2021 jedoch nicht mehr bestätigt worden. In Bezug auf die Knoblauchkröte seien Laichgewässer zur vorgesehenen Zeit untersucht worden. Der Einsatz von Unterwassermikrofonen (Hydrophonen) sei nach Albrecht et al. (2014) nicht zwingend notwendig. Im trockenen Frühjahr 2021 seien nur mäßige Wander- und Wechselbeziehungen bekannt geworden, vorsorglich sähe die Planung jedoch umfassende Maßnahmen vor, darunter sowohl temporäre Amphibienleiteinrichtung während der Bauzeit, als auch stationäre. Zudem hätten Biologen im Rahmen der Brutvogelkartierungen zusätzlich auch Amphibiengewässer mit betrachtet und seien damit in der Summe noch öfter vor Ort gewesen, als in den Unterlagen angegeben. Überdies seien auch die für diesen Raum bereits vorhandenen Daten ausgewertet worden und auch die Daten im Rahmen der Untersuchungen für den Hochwasserschutz seien eingeflossen.

Auf Nachfrage von Frau Ingeborg Harms (**EW**) bestätigt der **VT**, dass bei allen Kartierungen jedes Mal eine flächendeckende Untersuchung stattgefunden habe. Die **EW** erklärt, dass ihre Streuobstwiese vom Plan betroffen sei. Die Angaben in den Unterlagen seien jedoch widersprüchlich. Zunächst sei schon der Umfang der Betroffenheit nicht nachvollziehbar. Überdies handele es sich einerseits um Obstbäume mit hoher Bedeutung und einen Bereich mit einer besonders reichen Tiervielfalt, im LBP sei dies jedoch nicht durchgehend berücksichtigt worden, Angaben im LBP seien widersprüchlich (S. 23, S. 47), insbesondere die Kompensation sei unzureichend. Der LBP sähe für ihre Wiese nur eine Belastung von 15 Prozent vor, dies sei nicht verständlich, da die Trasse einen 150 m breiten Schutzstreifen vorsehe. Frau Johannes erwidert für den **VT**, dass die Streuobstwiese als Biotoptyp mit hoher Bedeutung, Wertstufe IV eingegangen sei, sowohl im LBP als auch in der Eingriffsbilanzierung. Im LBP, S. 23, Tab. 3 seien die Biototypen aufgeführt: „junger Streuobstwiesenbestand...“ mit Wertstufe IV. Auf Seite 47 des LBP seien die Auswirkungen auf die Biototypen und Einzelbäume dargestellt, auch danach ist der Streuobstbestand werthaltig, abweichende Angaben könnten nicht festgestellt werden. Bezüglich der Kompensation führt Frau Johannes für den **VT** aus, dass die Junge Streuobstwiese (HUI) nicht wie ein Altbestand in die Kompensationsberechnung eingegangen sei. Der Bestand sei entsprechend des Modells im Straßenbau mit Wertstufe 4 zusätzlich zum Boden berücksichtigt worden. Für den Kompensationsumfang stellt sich die Frage: „Wie schnell ist die Streuobstwiese wieder hergerichtet?“ Bei Anwendung der Normen und Berechnungsmuster sei hier von einem erforderlichen Kompensationsumfang von 1:2 auszugehen.

Der **VH** hält fest, dass der Dissens nicht aufgelöst werden konnte, der Vortrag – insbesondere zum Umfang der Flächeninanspruchnahme und Kompensation indes aufgenommen wird und noch einmal geprüft werde.

Der Vertreter des LBU, Herr Albert Doninger (**EW**) verweist auf die Stellungnahme mit Kritik zu Methodik, diese sei unzureichend angesichts der betroffenen LRT und Arten und das Vorhaben sei vor dem Hintergrund der Betroffenheiten unzulässig.



Herr Hubertus Lang-Herfurth (**EW**), Umweltbeauftragter des Hegerings Amt Neuhaus erklärt, dass grundsätzlich keine Bedenken gegen die Brücke bestünden. Abends sei der Fährbetrieb allerdings um 21 Uhr beendet, dies sei bei der Brücke nicht zu erwarten. Das Wild sei den erhöhten Straßenverkehr in der Nacht jedoch nicht gewohnt, weshalb Maßnahmen zum Schutz des Wildes erforderlich seien. Reflektoren seien jedoch erst mit Brückennutzung zu installieren, da andernfalls eine Gewöhnung an Reflektoren erfolge und der Nutzen ausbleibe. Der **VT** sagt eine Berücksichtigung im Rahmen der Ausführungsplanung zu, Abstimmungen hierzu erfolgten bereits.

Es besteht kein weiterer Erörterungsbedarf.

(b) Eingriffsregelung und Kompensation

Auf Rückfrage von Frau Ingeborg Harms erklärt der **VT** (Fr. Johannes, Hr. Tippe), dass eine Umwandlung von Feuchtwiesen bzw. ohnehin schon ökologisch wertvollen Flächen als Kompensationsmaßnahme für die Streuobstwiese nicht vorgesehen sei. Auch seien keine Grundstückseigentümer zum Erwerb von Kompensationsflächen angeschrieben worden.

Frau Heike Thies (**EW**) fragt, ob allein eine Kompensation auf den Flächen in Stapel möglich sei oder ob nicht auch Flächen linkselbisch bei Neu Darchau zur Aufwertung in Betracht kommen bzw. kommen müssten. Zudem weist sie auf die beiden Großprojekte (Brückenbau, Deichbau) mit Kompensationsbedarf hin und fragt, ob genügend Kompensationsflächen für beide Projekte zur Verfügung stünden.

Herr Tippe erwidert für den **VT**, dass mit dem Vorhabenträger der Deichbaumaßnahme eine Vereinbarung getroffen worden sei, sodass die beiden Projekte und jeweiligen Maßnahmen aufeinander abgestimmt seien und nicht miteinander kollidierten. Zudem sei das Büro EGL bei beiden Projekten als Landschaftsplaner tätig, sodass die Auswirkungen der Hochwasserplanung gemäß dem aktuellen Planungsstand bei der Kompensationsplanung für das Brückenvorhaben berücksichtigt worden seien. Frau Johannes erklärt für den **VT**, dass der Eingriff in den Boden größtenteils im Kateminer Raum, teilweise bei Stapel und teilweise in Lüneburg auf der Darchauer Seite erfolge. Bei der Planung wurde der Deichverteidigungsweg als auch der geplante Deichbereich berücksichtigt. Alle ausgewählten Flächen seien aufwertbar, als Beispiel nennt sie Ackerland.

Herr Sagorski (**EW**) zweifelt an der Umsetzbarkeit der Kompensationsmaßnahmen für den Biber, da dieser sich an den bestehenden Lebensraum gewöhnt habe. Das Biosphärenreservat könne nicht umgelagert werden. Frau Johannes erklärt für den **VT**, dass die Kompensation im selben Naturraum erfolge. Als Kohärenzmaßnahme für den Biber sei eine Flächenaufwertung innerhalb desselben FFH-Gebiets vorgesehen. Dafür werde ein Bereich desselben Lebensraums ausgewählt, der bislang noch nicht stark vom Bibervorkommen geprägt ist.

Herr Albert Doninger vom LBU (**EW**) zweifelt an der Verfügbarkeit der Flächen im Landkreis Lüchow-Dannenberg und verweist auf den ausstehenden Managementplan zur Pflege und



Weiterentwicklung des Vogelschutzgebiets 37, der zu berücksichtigen sei. Der **VT** erklärt, dass die Kompensationsflächen im Landkreis Lüchow-Dannenberg im Eigentum der NLG stehen und gesichert werden. Zudem könne ein Managementplan, der nicht vorliegt, auch nicht berücksichtigt werden. Die vorhandenen Maßnahmenblätter würden berücksichtigt.

Der **EW** ist weiterhin der Auffassung, dass die Baumaßnahme der Brücke erst erfolgen kann, wenn sichergestellt ist, dass ausreichend Flächen für die Kompensationsmaßnahmen sowohl für die Brücke als auch für den Deich zur Verfügung stehen. Der **VT** weist darauf hin, dass die Kompensationsplanung für die Deichmaßnahme nicht Gegenstand des vorliegenden Vorhabens ist.

Frau Heike Thies (**EW**) weist darauf hin, dass die Hochwasser-Bemessungsgrenze im vergangenen Jahr erhöht worden sei und der geplante Deich folglich höher sein müsse. Sie fragt, ob der durch den höheren Deich gestiegene Bedarf an Kompensationsflächen bei der Planung berücksichtigt worden sei. Herr Tippe verweist für den **VT** darauf, dass es sich bei dem geplanten Deichbau um ein anderes Vorhaben handele und daher keine Aussage hierzu getroffen werden könne. Frau Johannes (**VT**) ergänzt, dass im Rahmen der Planung der Hochwasserschutz berücksichtigt worden sei.

Frau Doris Krohn (**EW**) verliest einen Beitrag des Fachdienst Umwelt des Landkreises Lüneburg, der sich mit der Förderung von biologischem Lebensraum als erstrebenswertes Ziel befasst und stellt die (offengebliebene, rhetorische) Frage, ob diese Ziele denn nicht für das Brückenvorhaben gelten würden.

Herr Joachim Löbe (**EW**) weist darauf hin, dass eine Kompensation für den Biber als CEF-Maßnahme nur dann zulässig sei, wenn ein geeigneter alternativer Lebensraum geschaffen wurde. Diese Voraussetzung sei im vorliegenden Fall nicht erfüllt. Die CEF-Maßnahme müsse wirksam sein, bevor die Baumaßnahme beginnt. Er stellt daher den Antrag eine adäquaten CEF-Maßnahme zur Sicherstellung eines geeigneten Lebensraums für den Biber einzurichten.

Für die BI „Ja zur Fähre – Nein zur Brücke e.V.“ äußert Frau RAin Ratschow (**EW**) Zweifel an der Eignung der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen, insbesondere für den Biber. Ein erheblicher Teil der Maßnahmen sei als sogenannte „Sowieso-Maßnahmen“ zu qualifizieren und daher im Rahmen der Eingriffsregelung nicht anrechenbar. Insbesondere wird auf die Ackerflächen südlich von Stapel verwiesen (vgl. S. 39 der Stellungnahme), auf denen bestimmte Lebensraumtypen (LRT 6430, 6510) ohnehin hergestellt würden. Der **VH** bittet um Hinweis, woraus sich die Pflicht zur Durchführung der vermeintlichen Sowieso-Maßnahmen ergäbe, wenn es an einem Managementplan fehle. Frau RAin Ratschow (**EW**) verweist auf die niedersächsischen Vollzugshinweise zur Wiederherstellung dieser Flächen.

Frau Gabriele Mischke (**EW**) bezweifelt, ob ausreichend Kompensationsflächen für die Zuwegung der Vorlandbrücke sowie für den Deichbau zur Verfügung stünden. In diesem Zusammenhang wird nachgefragt, ob der Flächenzugriff nach dem Windhundprinzip erfolge.



Frau Johannes stellt für den **VT** klar, dass zwischen den beiden Vorhaben keine Konkurrenz um Kompensationsflächen bestünde. Weitere Angaben könnten hier nicht gemacht werden, da es sich beim Deichbau um ein eigenständiges Vorhaben handele.

Keine weiteren Meldungen zur Eingriffsregelung.

(c) Artenschutzrecht/ betroffene Arten

Auf erneute Nachfrage zum Vorkommen des Wachtelkönigs erklärt Frau Johannes (**VT**), dass im Rahmen der Revierkartierung ein Vorkommen lediglich im Untersuchungsgebiet des Hochwasserschutzdamms, außerhalb des Planungsraumes und des Untersuchungsgebietes festgestellt worden sei. Im Untersuchungsgebiet des Brückenvorhabens sei hingegen kein Nachweis erbracht worden. Es sei keine Beeinträchtigung des Wachtelkönigs durch die Brückentrasse zu erwarten.

Herr Alfons Bock (**EW**) weist darauf hin, dass das Artensterben im Kateminer Werder aufgrund der fortschreitenden Einschränkung von Lebensräumen weiter zunehme. Vor diesem Hintergrund erscheine die Umsetzung weiterer Vorhaben nicht nachvollziehbar.

Frau Ingeborg Harms (**EW**) weist auf einen intensiven Wildtierwechsel zwischen den Elbhöhen und der Elbe als Trinkquelle hin. Sie äußert die Befürchtung, dass der zusätzliche Verkehr insbesondere auch nachts zu weiteren Beeinträchtigungen führen werde, und fragt, wie mit diesem Aspekt umgegangen werde. Frau Johannes erläutert für den **VT**, dass für planungsrelevante Arten wie Amphibien entsprechende Leiteinrichtungen vorgesehen seien. Für andere Arten, wie z. B. Fledermäuse sei die Beeinträchtigung gering, da in den Nachtstunden mit einem Verkehrsaufkommen von etwa 190 Kfz zu rechnen sei. Frau Gesine Wahl (**EW**) zweifelt das Verkehrsaufkommen von 190 Kfz/Nacht an. Wenn die Brücke stehe, werde es ihrer Einschätzung nach deutlich mehr sein.

Auf Rückfrage von Frau Susanne Kühling (**EW**), ob der „Mensch“ auch als Art gelte, erwidern Frau Johannes (**VT**) und der **VH**, dass im Rahmen der UVP die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Mensch betrachtet werde, das Artenschutzrecht jedoch auf Tiere und Pflanzen beschränkt sei.

Es besteht kein weiterer Erörterungsbedarf.

(d) FFH-Recht/ FFH-Verträglichkeitsprüfung

Herr Florian Bibelriether (**EW**) verweist auf ein österreichisches Urteil vom 28.10.2021 zu Hamsterbauten und fragt, ob im Vorhabengebiet verlassene Wohnstätten von Arten des FFH-Anhangs II oder prioritär geschützten Arten gemäß Anhang IV betroffen seien. Der **VT** verneint dies.



Zur Frage der Lichtverschmutzung von Herrn Armin Plöger (**EW**) im Rahmen des Artenschutzes erläutert der **VT**, dass die Brücke nicht beleuchtet werde. Zudem sei die verkehrsbedingte Blendwirkung berücksichtigt worden, unter anderem sei den Einsatz von Blendschutzwänden vorgesehen. Aufgrund des vergleichsweise geringen Verkehrsaufkommens (190 Kfz/Nacht) sei die Beeinträchtigung durch Licht als gering einzuschätzen.

Herr Albert Doninger vom LBU (**EW**) nennt als geschützte Arten nach Anhang II den Biber, den Fischotter und die Teichfledermaus. Frau Johannes (**VT**) erklärt, dass weder Fischotter noch Teichfledermaus betroffen seien, die Betroffenheit des Bibers sei bereits hinreichend erörtert worden.

RAin Ratschow weist für die BI „Ja zur Fähre – Nein zur Brücke e.V.“ (**EW**) darauf hin, dass der prioritäre Lebensraumtyp 91E0* (Auenwälder mit Erle, Esche und Weide) durch das Vorhaben zwar nicht unmittelbar betroffen sei, dass aber der hypothetische Zustand eines Vorkommens dieses LRT hätte berücksichtigt werden müssen, so dass im Ergebnis eine Betroffenheit gegeben sei. Hintergrund sei, dass nach dem Auenstrukturplan dieser LRT im Rahmen einer vorgezogenen Maßnahme ohne FFH-Vorprüfung zerstört worden sei und daher eine Sanierungspflicht bestehe gemäß dem Umweltschadengesetz und dem Habitatrecht. Das Vorhaben sei mit der Inanspruchnahme des prioritären LRT nicht vereinbar. Die FFH-Verträglichkeit der Brücke sei abhängig von dem hypothetischen Zustand, wenn der prioritäre LRT nicht unrechtmäßig beseitigt worden wäre. Auf Rückfrage durch den **VH**, weshalb genau an dieser Stelle eine Wiederherstellung der beseitigten LRT gefordert sei, erwidert Frau RAin Ratschow für die BI (**EW**), dass an dieser Stelle der LRT vorhanden gewesen und ein Ausweichen auf eine beliebige Stelle unzulässig sei. Frau Johannes (**VT**) verweist darauf, dass die Umsetzung des Auenstrukturplans nicht Teil des Vorhabens sei und für die Kartierung der Ausgangszustand als tatsächlicher Ist-Zustand maßgeblich sei. Der **VH** sagt eine Prüfung der Thematik zu.

Auf die Frage von Herrn Gerald Sagorski (**EW**), wie mit dem möglichen Hinzukommen bislang nicht kartierter Arten umgegangen werde, erklärt der **VH**, dass für die Arterfassung und Bewertung der Zeitpunkt der Planfeststellung maßgeblich sei. Bei fundierten Hinweisen auf das Vorkommen weiterer Arten bittet die Planfeststellungsbehörde um entsprechende Mitteilung.

Es besteht kein weiterer Erörterungsbedarf.

(e) FFH-Ausnahmeprüfung

Es besteht kein weiterer Erörterungsbedarf.



(f) Wasserwirtschaft

Frau Harms (**EW**) weist darauf hin, dass der Grundwasserspiegel bereits kritisch ("im roten Bereich") sei, und fragt, inwiefern sich die geplante Versiegelung auf den Grundwasserstand auswirke. Seitens des **VT** (Frau Weiß) wird ausgeführt, dass aus Sicht der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) keine nennenswerten Auswirkungen zu erwarten seien. Die versiegelte Fläche betrage lediglich ca. 0,12 ha und liege damit unter 0,1%. Die Versickerung über die Mulde bewirke, dass Wasser dem Grundwasserhaushalt wieder zugeführt werde.

Der Vertreter des LBU, Herr Albert Doninger(**EW**) rügt, dass das Verschlechterungsverbot nach § 27 Abs. 1 WRRL nicht ordnungsgemäß geprüft worden sei.

Der **VT** (Frau Weiß) erläutert die dem Fachbeitrag zur WRRL zugrunde liegende Methodik. Das Ergebnis habe gezeigt, dass das Verschlechterungsverbot angesichts der geplanten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen bereits nicht berührt werde.

Auf die Rückfrage des Herrn Plöger (**EW**), welche Grundlage für die Berechnung herangezogen worden sei, erklärt Frau Weiß (**VT**), dass als Datengrundlage ein prognostiziertes tägliches Verkehrsaufkommen von 2.530 Fahrzeugen mit einem Anteil von etwa 60 Lkw berücksichtigt worden sei, dies sei den Angaben der Verkehrsprognose zu entnehmen. Zudem sei auf die Planwerte zum Einsatz von Streusalz zurückgegriffen worden.

Herr Werner Schulze, Vertreter des BUND (**EW**), weist darauf hin, dass es im für das Vorhaben relevanten Bereich, wie zu Beginn des Erörterungstermins geschildert, bereits zu einer erheblichen Verschlechterung der Wasserqualität durch hochgiftige Schlammablagerungen stromabwärts in Alt Garge gekommen sei. Dieser Umstand müsse in der WRRL-Bewertung berücksichtigt werden.

Es besteht kein weiterer Erörterungsbedarf.

(g) Hochwasserschutz

Für den LBU stellt sich Dr. Erich Bäuerle (**EW**) als Experte für Numerische Modellierung von Meeresströmungen und Flüssen vor. Die Auswirkungen der Brücke auf Eisverhalten seien unzutreffend bzw. unzureichend betrachtet worden. Das Gutachten zum Fließverhalten, wie es Gegenstand der Antragsunterlagen ist, sei nicht zutreffend. Die Strömungsmodellierung sei ohne Berücksichtigung der Eisbildung erfolgt. Eisgänge der Elbe würden zwar genannt, aber die Aufzählung sei unzutreffend. So seien die Auswirkungen des Hochwasserereignisses in 1978/1979 auf Neu Darchau unberücksichtigt geblieben. Das Ergebnis des Gutachtens, dass das Brückenvorhaben keine Auswirkungen auf die Hochwasserbildung bei Eis auf der Elbe bei Darchau / Neu Darchau hätte, sei gänzlich untragbar. Insbesondere sei der Abstand zwischen den Brückenpfeilern im Bereich der gebogenen Brücke nicht ausreichend. Die Annahme, dass zwischen den Pfeilern ein Abstand von 39 m vorliege, gelte nur bei einer gestreckten Brücke



und nicht bei einem gebogenen Verlauf. Untersuchungen zu schräg stehenden Brückenpfeilern gebe es nicht. Das Gutachten sei in diesem Zusammenhang nicht ausreichend. Eine Abführung von Eis zwischen den Brückenpfeilern sei hier nicht möglich, eine Kolkbildung im Bereich der Vorlandbrücke zu erwarten. Seiner Ansicht nach bestehe hier ein sehr hohes Risiko dafür, dass sich Eisschollen zwischen Pfeilern verfangen.

Für den **VT** nimmt Frau Emerich, Gutachterin zum Fließverhalten, Stellung: Hydraulische Fragen seien einschließlich der Eisbildung betrachtet. Der Eisversatz im Jahr 1979 sei nicht in Neu Darchau, sondern in der Sassendorfer Bucht stromabwärts aufgetreten. Sie verweist auf die Dissertation von Herrn Schuh und auf die Präsentation (**Anlage 9**). Die Risikofaktoren für Eisstand bzw. Eisversatz bei Neu Darchau seien betrachtet worden, die Brücke bilde hierfür keinen zusätzlichen Risikofaktor. Aus dem Diagramm in der Dissertation Schuh ginge nicht hervor, dass sich der Eisversatz in Neu Darchau gebildet hätte. Angesichts der Risikofaktoren vor Ort und der Bauweise der Brücke sei nicht von einer Risikoerhöhung auszugehen.

Dr. Bäuerle führt auf Nachfrage des **VH** zu besonderen Risikofaktoren aus, dass die Brückenpfeiler einen solchen Risikofaktor darstellten, verstärkt durch den dort und auch am Flussrand gerade bei geringen Fließgeschwindigkeiten auftretenden Randeiseffekt. Weiterhin nennt er den Klimawandel und die Störung des Polarwirbels als Risikofaktoren. Im Bereich einer Verengung zwischen den Pfeilern bilde sich vermehrt Randeis und das führe dazu, dass sich Eisplatten stauen könnten. Auf weitere Nachfrage des **VH** erklärt Dr. Bäuerle, dass die Häufigkeit von Eisangereignissen nicht vorhersagbar sei. Fr. Emerich (**VT**) ergänzt, dass es im Zeitraum von 1900-2003 nur 8 komplett eisfreie Winter gegeben habe und grundsätzlich davon auszugehen sei, dass es auch in Zukunft zu Eisbildung auf der Elbe kommen werde. **VT** und **VH** sagen eine weitere Prüfung zu.

Es besteht kein weiterer Erörterungsbedarf.

(h) Immissionen

Herr Gerald Sagorski (**EW**) verweist auf Artikel 20a des Grundgesetzes, damit bestehe eine verfassungsrechtliche Verpflichtung zum Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen, diese sei in der Planfeststellung zu berücksichtigen. Eine Entscheidung über den Bau einer Brücke müsse zwingend im Hinblick auf ökologische Nachhaltigkeit und Klimaschutz betrachtet werden.

Herr Marc Mischke (**EW**) kritisiert, dass die Wohnqualität am Ortseingang von Katemin durch die Brücke drastisch abnehmen würde. Die prognostizierten Dezibel-Werte lägen über den Schwellenwerten. Frau Susanne Kühling (**EW**) fragt, ob eine Untersuchung des Verkehrslärms überhaupt durchgeführt worden sei. Neben Katemin, Neu Darchau und Walmsburg seien auch die Bewohner mindestens im Umkreis von zwei Kilometern von dem Verkehrslärm betroffen. Die Strecke sei einladend für Motorradfahrer. Seitens des Verkehrsplaners Herr Schmidt (**VT**)



wird auf die schalltechnische Untersuchung verwiesen. Dabei seien teilweise Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte festgestellt worden, für die passiver Lärmschutz vorgesehen sei. Die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung werde auf der Immissionsseite nicht überschritten.

Herr Alfons Bock (**EW**) schildert, dass Akustikbelange nicht ausschließlich im Zusammenhang mit Lärmimmissionen im technischen Sinne zu betrachten seien, sondern gesondert gewürdigt werden müssten. Er habe sich bewusst für einen ruhigen Wohnstandort entschieden, um der Belastung durch Verkehrslärm zu entgehen. Die vorhandene Ruhe ermögliche überhaupt erst die Wahrnehmung feiner Naturgeräusche, wie etwa das Rufen von Kranichen, oder von Geräuschen aus dem Wohnumfeld. Der neue Wohnort liege ca. 1 km vom geplanten Brückenstandort entfernt. Es sei zu erwarten, dass der Verkehrslärm dennoch hörbar sein werde und eine akustische Barriere („Mauer“) entstehe, durch die Naturgeräusche weitgehend überdeckt würden. Herr Marc Mischke, Herr Peter Brandhofer u.a. (**EW**) bestätigen, dass die besondere Lebensqualität am derzeitigen Wohnort wesentlich durch Ruhe und eine Vielzahl leiser, differenzierter Geräusche geprägt sei. Der zu erwartende Verkehrslärm werde diese akustischen Feinheiten übertönen und damit die Lebensqualität erheblich beeinträchtigen. Der **VH** weist darauf hin, dass auch Immissionen unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte im Rahmen der Abwägung durch die Behörde zu berücksichtigen seien.

Herr Joachim Löbe (**EW**) thematisiert die kombinierte Wirkung von Schall- und Luftschadstoffen im Bereich der geplanten Kreuzung. Er fragt nach der Validität der Verkehrsprognosen an der Einmündung und bezieht sich auf die Knotenpunktberechnung. Er kritisiert, dass bei den Berechnungen zu Luftschadstoffen die Auffahrt zum Postberg nicht hinreichend berücksichtigt worden sei – insbesondere nicht das wiederholte Anhalten und Anfahren in diesem Bereich, obwohl dies einen sensibler Immissionsort sei. Zudem wird durch Herrn Ludger Klus (**EW**) angemerkt, dass beim derzeitigen Betrieb der Elbfähre eine Nachtruhe eingehalten werde und deshalb kein Durchgangsverkehr stattfinde. Mit der Realisierung des Brückenvorhabens sei hingegen dauerhaft mit nächtlichem Durchgangsverkehr und entsprechender Lärmbelastung zu rechnen. Der regionale Pendelverkehr könne auch ohne die Brücke bewältigt werden – und zwar ohne zusätzliche nächtliche Störungen.

Seitens des Lärmschutzgutachters Herr Hergt (**VT**) wird erklärt, dass die Verkehrsbelastungen an Einmündungen und Knotenpunkten in den Berechnungen berücksichtigt worden seien. Nach dem aktuellen Regelwerk RLS-19 werde dabei – zugunsten der Lärmbetroffenen – die volle zulässige Maximalgeschwindigkeit angesetzt, wodurch das An- und Abfahren an Knotenpunkten angemessen einfließe.

Herr Alfons Bock (**EW**) verweist ergänzend darauf, dass neben der Einhaltung technischer und rechtlicher Vorschriften auch rationales Denken in der Planung nicht ausgeschlossen werden dürfe, eine praxisorientierte Betrachtung sei erforderlich. Insbesondere sei zu berücksichtigen, dass der Lärmpegel durch Lastkraftwagen erheblich zunehme, wenn diese – wie am Postberg



– aus dem Stillstand heraus bergauf beschleunigen müssten. Dies führe zu deutlich höherer Lärmentwicklung im Vergleich zu einer gleichmäßigen Durchfahrt bei Tempo 50. Die Herangehensweise, eine durchgehende Geschwindigkeit in die Modellrechnung einzustellen und kein Stop-and-Go-Fahrverhalten, stößt bei mehreren Einwendenden (**EW**) auf Unverständnis. Der **VH** erläutert, dass für die Berechnungen fortgeschriebene Regelwerke – insbesondere die RLS-19 (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen) – anzuwenden seien, die dieses Vorgehen vorsähen.

Frau Heike Thies (**EW**) gibt zu bedenken, dass die Brückenvereinbarung eine Ortsumfahrung von Neu Darchau vorschreibe, die Planung dies jedoch nicht berücksichtige, da Katemin zu Neu Darchau gehöre und nun durchschnitten würde. Dies sei auch bei der Lärmbetrachtung zu berücksichtigen.

Frau Doris Krohn (**EW**) äußert Bedenken hinsichtlich der Lärmbelastung nicht nur durch den zukünftigen Verkehr, sondern bereits während der Bauphase. Sie weist darauf hin, dass insbesondere der Bauprozess erhebliche Beeinträchtigungen für die Anwohnerschaft mit sich bringen werde. Darüber hinaus sieht sie im Biosphärenreservat eine Naturlandschaft einzigartigen Charakters. Diese habe sich über Jahre hinweg u.a. während des kalten Krieges ungestört entwickeln können und sei als naturnahe Landschaft von besonderem ökologischem Wert anzusehen, die durch das Vorhaben zerstört werde. Dies sei untragbar.

Es besteht kein weiterer Erörterungsbedarf.

2. Klimaschutz

Herr Armin Plöger (**EW**) gibt zu bedenken, dass der beim Bau der Brücke verwendete Stahl und Beton eine Belastung für nachfolgende Generationen sei und verweist diesbezüglich auf ein Urteil des BVerfG vom 24.03.2021.

Auf Nachfrage durch die Herren Armin Plöger und Gerald Sagorski (**EW**) erläutert Prof. Kaiser (**VT**) die zu erwartenden vorhabenbedingten Treibhausgasemissionen gemäß den Vorgaben des Klimaschutzgesetzes. Er verweist auf den erarbeiteten Klimaschutzfachbeitrag, der Bestandteil der öffentlichen Auslegung gewesen sei. Demnach lägen belastbare Daten zu den vorhabenbedingten Emissionen vor, die im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses berücksichtigt würden. Die durch das Vorhaben verursachten verkehrsbedingten Emissionen würden sich auf jährlich rund 3.200 Tonnen CO₂ belaufen, während sich die bau- und betriebsbedingten Emissionen auf etwa 289,5 Tonnen CO₂ pro Jahr beliefen. Der Berechnung liege eine angenommene Nutzungsdauer der Brücke von 50 Jahren zugrunde, was dem in derartigen Verfahren üblichen Standard entspräche. Herr Hagemann (**VT**) ergänzt, dass die bestehende Fährverbindung derzeit etwa 72 Tonnen CO₂ pro Jahr verursache und verweist diesbezüglich auf das Luftschadstoffgutachten.

Herr Albert Doninger, Vertreter des LBU Niedersachsen (**EW**) kritisiert, dass die errechneten 3.200 Tonnen CO₂ im Gegensatz zu den Klimazielen Deutschlands stünden. Zudem ist er der



Ansicht, dass im Hinblick auf die erheblichen Treibhausgasemissionen auch Alternativen zur Elbrücke zu prüfen seien. Prof. Kaiser (**VT**) entgegnet, dass eine Alternativenprüfung nicht Gegenstand des Klimaschutzfachbeitrags sei.

Herr Ludger Klus (**EW**) kritisiert, dass der Klimaschutzfachbeitrag nicht auf Basis aktueller wissenschaftlicher Erkenntnisse erstellt worden sei, wie sie vom Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung veröffentlicht würden. Zudem sei eine Verteilung der Herstellungsemissionen über 50 Jahre nach Auffassung des Einwenders unzulässig. Die durch den Bau der Brücke verursachten Emissionen in Höhe von ca. 20.000 Tonnen CO₂ seien in dem Jahr anzusetzen, in dem sie tatsächlich entstünden. Es fehle bislang eine nachvollziehbare Abwägung, wie die durch das Vorhaben verursachten Mehremissionen klimapolitisch gerechtfertigt werden könnten, zumal die Fähre aktuell den gesamten regionalen Verkehr bewerkstelligen könne. Jedenfalls widerspreche das Vorhaben dem Ziel des Landkreises Lüneburg, bis zum Jahr 2030 Klimaneutralität zu erreichen, wie es in entsprechenden politischen Beschlüssen verankert sei. Er beantragt vor diesem Hintergrund eine Nachbesserung der Planunterlagen hinsichtlich der angestrebten Klimaneutralität des Landkreises Lüneburg.

Prof. Kaiser (**VT**) hält dem entgegen, dass der methodische Ansatz des Fachbeitrags nicht zu beanstanden sei, er habe die Empfehlung der Forschungsgesellschaft und Verkehrswesen aus dem Jahr 2023 angewandt. Diese Herangehensweise sei auch gerichtlich bestätigt worden. Der **VH** bestätigt, dass die Methodik dem Maßstab des 9. Senats des Bundesverwaltungsgerichts entspreche und insofern als rechtlich belastbar anzusehen sei. Die erforderliche Abwägung der Belange sei noch nicht erfolgt, werde jedoch im weiteren Verfahren vorgenommen.

Es besteht kein weiterer Erörterungsbedarf.

Die **VL** verkündet, dass die Sitzung am Donnerstag über 18:00 Uhr hinaus verlängert wird. Seitens der Teilnehmenden wird dem nicht widersprochen.

3. Kulturgüter

Frau Ingeborg Harms (**EW**) führt zur vorhabenbedingten Betroffenheit und dem nach Ihren Angaben prägenden Charakter ihres Wohnhauses aus, das von dem Architekten Heinz Meyer entworfen worden sei und aufgrund seiner besonderen Architektur in Anlehnung an die Entwürfe von Frank Lloyd Wright als Kulturgut zu betrachten sei, durch die bedrängende Wirkung aber unansehnlich würde. In Zusammenhang mit weiteren Gebäuden in Katemin, die vom Vater Heinz Meyers entworfen worden seien, handele es sich um eine Ansammlung kultureller Zeugnisse. Die Kulturlandschaft werde durch den Verkehrsfluss unansehnlich und die Urstromtallandschaft durch die Lärm- und Sichtschutzmaßnahmen unsichtbar gemacht.



Frau Heike Thies (**EW**) ergänzt, dass auch das Göpelhaus als denkmalgeschütztes Haus in seinem Erscheinungsbild beeinträchtigt würde.

Für den **VT** erwidert Frau Johannes, dass das Göpelhaus ca. 200 m von der Brücke entfernt sei und dass keine erheblichen Auswirkungen auf das Erscheinungsbild insbesondere angesichts des Baumbestandes, des Sportboothafens und der Trennungswirkung der Bestandsstraße zu erwarten seien.

Herr Rüdiger Reimann (**EW**) erklärt, dass es angesichts der geringen Siedlungsdichte der Region keinen Bedarf für die Brücke gebe. Herr Reimann erklärt, er habe Sorge um Aberkennung des besonderen Schutzstatus des grünen Bands der Elbtalaue.

Es gibt keinen weiteren Erörterungsbedarf.

Ende Donnerstag: 18.33 Uhr

D. Tag 2: Private und Vereinigungen (Fr. ab 9.05 bis 12:42 Uhr, Pause: 11:32 bis 11:53)

Die **VL** begrüßt die Teilnehmenden und wiederholt die Hinweise zum Ablauf des EÖT. Der **VH** bittet die Nicht-Öffentlichkeit der Sitzung zu respektieren und deshalb die Bildaufnahme vom vorherigen Verhandlungstag von der Homepage zu nehmen. Sollte die verantwortliche Person nicht zugegen sein, bittet er um Weitergabe der Information.

4. EU-Wiederherstellungsverordnung

Keine Meldungen.

5. Sonstige Auswirkungen (ohne Umwelt und unmittelbare Inanspruchnahme von Grundeigentum)

Herr Armin Plöger (**EW**) führt aus, dass die Brücke zu einer Zunahme von Gülletransporten führen würde, von denen zahlreiche Infektionskrankheiten, u.a. das sog. Ziegenfieber ausgingen. Dieses Risiko sei zu betrachten.

Frau Brunhilde Harms (**EW**) sei unmittelbar an der geplanten Brücke in Katemin wohnhaft (Hauptstraße 124 und 122). Das Brückenvorhaben zerstöre ihre Aussicht auf die wunderbare Elbtalaue. Die Brücke sei gänzlich nicht erforderlich, die Niedrigwasserfähre sei vielmehr ausreichend bzw. sogar die weiter entfernten Brücken, jedenfalls sei aber die Wahl des Standortes für das Brückenvorhaben unzumutbar. Außerdem hätte sie persönlich den Wachtelkönig gesichtet auf der Streuobstwiese. Mit der Inanspruchnahme ihrer Grundstücke



sei sie nicht einverstanden. Die Finanzmittel könnten anderweitig besser verwendet werden, z.B. zur Sanierung maroder Brücken.

Frau Gabriele Mischke (**EW**) weist auf den erheblichen Wertverlust ihres Grundstücks durch das geplante Vorhaben hin, das Grundstück liege rund 200 Meter vom Grundstück der Familie Harms entfernt. Sie kritisiert die geplante Verkehrsführung durch die Ortschaft Katemin und hält diese für unzumutbar, dies widerspreche der Brückenvereinbarung. Insbesondere lehnt sie die Nutzung des Lauschfelder Weges als Zufahrtsstraße ab. Der Weg befinde sich in schlechtem Zustand (Mineralgemisch, Schlammlöcher) und verlaufe unmittelbar an einer Hausreihe entlang. Ein Sicht- oder Lärmschutz sei nicht vorgesehen. Die geplante Anbindung erfolge ohne Kreisverkehr („stumpfe Anbindung“), die zulässige Geschwindigkeit liege bei 70 km/h statt 50 km/h, wie in den Prognosen eingestellt. Frau Mischke hält diese Verkehrsführung für nicht tragbar und verweist auf eine bestehende Unfallgefahr. Insbesondere an langen Wochenenden und Feiertagen werde die Strecke neben dem regen Verkehr verstärkt von Motorradfahrern genutzt. Zudem betont sie, dass der Lauschfelder Weg nur genutzt werden könne, wenn er zuvor von der Gemeinde abgekauft werde. Der **VT** (Herr Tippe, Hr. Schmidt) erwidert, dass der Gemeinde Neu Darchau eine Anfrage zum Kauf der beanspruchten Wegfläche vorliege. Die Gemeinde Neu Darchau habe mitgeteilt, kein Interesse an einem Verkauf zu haben. Die Minimierung der Grundstücksinanspruchnahme sei ein Kriterium für die Trassenwahl gewesen. Auch ein Kreisverkehr sei im Rahmen der Variantenuntersuchung geprüft worden, jedoch aufgrund des größeren Raumwiderstandes durch die örtliche Bebauung, zu geringer Verkehrszahlen und der technischen Vorgaben der Elbquerung (Brückenhöhe) nicht vorgesehen. Außerdem erklärt der **VT**, dass die zu erwartende Lärmbelastung geprüft worden sei, im Ergebnis sei passiver Lärmschutz für 11 Wohnhäuser dem Grunde nach vorgesehen. Die Kosten übernehme der **VT**. Der **VH** zeigt einen Auszug einer Karte aus der schalltechnischen Untersuchung (U 17.2, S. 38). Orte, bei denen dem Grunde nach ein Anspruch auf passiven Lärmschutz festgestellt worden sei, würden mit roten Punkten dargestellt. Sollte es zu einem Planfeststellungsbeschluss kommen, würde der Anspruch auf passiven Lärmschutz darin festgestellt werden, üblich sei eine Geldzahlung.

Herr Gerald Sagorski (**EW**) äußert Bedenken hinsichtlich der geplanten Verkehrsführung in Kurvenlage nahe seinem Wohnhaus. Er fragt, wie das Einfädeln des Verkehrs dort konkret funktionieren solle, er befürchtet eine Rückstaubildung und zweifelt an der Leistungsfähigkeit. Ferner verweist er auf den derzeit im Sommer vorherrschenden Motorradverkehr am Postberg und befürchtet in Kombination mit Schwerlastverkehren eine stark erhöhte Unfallgefahr für Kinder auf ihrem Schulweg. Zudem fühle er sich im Planungsprozess unharmonisch behandelt. Er fragt, wie belastbar die Prognosen zur Verkehrsentwicklung seien und worauf sie basieren würden. Er befürchtet, dass LKW die geplante neue Verbindung zur Vermeidung von Mautstrecken nutzen.

Für den **VT** erläutert Herr Schmidt, dass Leistungsfähigkeitsberechnungen für diesen Knotenpunkt durchgeführt worden seien, an dieser Stelle sei eine Leistungsqualität Stufe A



festgestellt worden. Es sei mit einer durchschnittlichen Wartezeit von unter fünf Sekunden zu rechnen. Auch bei einer Anbindung per Stopp-Schild, Vorfahrtsregelung oder Kreisverkehr sei diese Wartezeit zu erwarten. Zur Ermittlung der Verkehrsprognose erklärt Herr Dössel (**VT**), dass Verkehrsmodelle verwendet worden seien, die das Verhalten und die Bewegungsabläufe im Untersuchungsraum rechnerisch nachvollziehen. Die Berechnungen würden die Abläufe möglichst realitätsnah abbilden. Als Datengrundlage dienen aktuelle Verkehrszählungen, Kartenmaterial sowie Daten von Dauerzählstellen der Bundesanstalt für Straßenwesen.

Frau Heike Thies (**EW**) betont, dass ihr Grundstück in der Elbuferstraße 19 (Position 11) in der Sichtachse stark betroffen sei, da der Brückenbogen deutlich sichtbar sei und weit über die bestehende Waldfläche am Hafen hinausrage. Die Errichtung der Brücke in einem hochsensiblen Naturraum sei unverständlich, insbesondere vor dem Hintergrund eines aus ihrer Sicht geringen Verkehrsaufkommens. Sie sehe keinen Bedarf für die Brücke, befürchtet jedoch eine erhebliche Beeinträchtigung der Wohnqualität und einen Wertverlust der Grundstücke. Außerdem kritisiert sie die Verkehrsverlagerung hinein in das streng geschützte Biosphärenreservat und FFH-Gebiet und verweist auf nicht ausgelastete Brücken in der Umgebung. Eine Beeinträchtigung der Wohnqualität und ein drohender Wertverlust seines Hauses durch das Vorhaben werden auch von Herrn Marc Mischke (**EW**) vorgetragen.

Frau Gesine Wahl (**EW**) berichtet, dass sich die geplante Brücke lediglich 10 - 20 Meter von ihrem Grundstück entfernt befände (Grundstück in Kurve von Herrn Sagorski). Ihr Garten werde dadurch unbrauchbar, Lärmschutzmaßnahmen seien nicht vorgesehen, dies gelte auch für das Haus von Frau Damme, Hauptstraße 121.

Herr Dr. Max Geray (**EW**) erklärt, dass die Nutzung der Fähre bereits heute gering sei, es gebe genügend andere Elbquerungen (Dömitz, Bleckede), auch Schüler würden diese nicht nutzen. Niemand fahre zum Arbeiten oder als Schüler nach Neu Darchau. Zudem werde die Bevölkerungszahl in Amt Neuhaus immer kleiner. Der Bau der Brücke stehe daher in keinem Verhältnis zum Eingriff in Natur und Landschaft sowie zu den Kosten, auch würden Arbeitsplätze entfallen. Aus seiner Sicht seien andere Bedarfe dringender (kaputte bestehende Straßen, Pflegeheim, o.ä.). Mit Verweis auf das Beispiel Stuttgart 21 kritisiert er, dass kein Großprojekt den Kostenrahmen einhalte.

Frau Gabriele Mischke (**EW**) weist darauf hin, dass neben ihrer persönlichen Betroffenheit auch die Interessen der Gemeinde Neu Darchau betroffen seien. Das denkmalgeschützte Fährhaus werde durch das Vorhaben stark beeinträchtigt, was der Gemeinde Neu Darchau die Möglichkeit zur touristischen Nutzung und Entwicklung nehme. Auch die nahegelegene, sanierte Steganlage verliere dadurch an Attraktivität. Touristen würden angesichts der Brücke die Häfen in Alt Garge oder Dömitz nutzen. Zudem seien eine im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland stehende Wiese an der Elbe und der Klangschaalenpark künftig nicht mehr nutzbar. Sie kritisiert außerdem, dass bereits heute Fahrzeuge, die den Postberg



herunterfahren, den Bremsweg unterschätzen würden – bei dem bestehenden Gefälle verstärke sich dieser Unfallschwerpunkt bei Realisierung des Brückenvorhabens.

Die Einwendenden Herr Peter Brandhofer, Herr Armin Plöger, Frau Susanne Kühling u.a. (**EW**) weisen auf die akustische Veränderung aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens hin, damit gehe eine Lebensveränderung und Verschlechterung der Lebensqualität einher. Die Notwendigkeit der Brücke sei nicht erkennbar. Es seien aufwendige Maßnahmen für Tiere und Pflanzen vorgesehen, bereits heute seien dank der Ranger Vorkehrungen installiert, wodurch Störungen der sensiblen Natur verhindert würden. Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Menschen und insbesondere die Bewohner vor Ort sei jedoch nicht zu ertragen, eine Berücksichtigung sei bisher nur unzureichend erfolgt.

Frau Tabitha Harms (**EW**) erklärt, dass ihr Haus (Hauptstraße 122) aufwendig kernsaniert worden sei. Durch die Brücke werde die Wohnsituation unzumutbar, insbesondere für eine Familie mit Kindern. Das behütete Aufwachsen ihrer Kinder sei nicht mehr gewährleistet. Sie werde sich Sorgen um ihre Kinder auf dem Schulweg machen. Zudem würden kulturelle Veranstaltungen wie die Flohmärkte am Fähranleger unattraktiv.

Frau Heike Thies (**EW**) kritisiert, dass laut Prognose 2030 mit einem Anstieg des Verkehrsaufkommens in Neu Darchau zu rechnen sei – im Vergleich zur sogenannten Nullvariante. Der zusätzliche Verkehr werde vor allem von der Lauenburger Brücke abgezogen, da die Verbindung über Neu Darchau durch den Brückenbau künftig attraktiver sei. Aus ihrer Sicht werde damit die Zerstörung eines sensiblen Naturraums billigend in Kauf genommen, um Verkehre umzuleiten, obwohl vorhandene Brücken in Lauenburg und Dömitz nicht ausgelastet sind. Für den **VT** erklärt Herr Dössel, dass im Verkehrsmodell zwischen Verlagerungsverkehr und Neuverkehr zu unterscheiden sei. Laut Verkehrsprognose (VU, Schlussbericht, S. 60) würden täglich rund 930 Fahrzeuge von bestehenden Brücken und der Fähre auf die neue Brücke verlagert. Der übrige Verkehr stelle Neuverkehr dar.

Herr Joachim Löbe (**EW**) kritisiert die Rückstufung der Landesstraße auf der rechten Elbseite zur Kreisstraße. Er fragt, warum dies nicht auch auf der linken Seite erfolgt sei. Zudem bemängelt er, dass ausweislich einer Ausschusssitzung in Scharnebeck kein Kreisverkehr aus mangelnder Auslastung vorgesehen sei, was zu einer fehlenden Förderfähigkeit führe. Als das Projekt dem Landkreis Lüchow-Dannenberg vorgestellt wurde, sei dieser Aspekt nicht mehr vorgestellt worden – all das spreche gegen den Bedarf der Brücke.

Der **VT** (Hr. Tippe) widerspricht der Aussage und bittet um Protokoll besagter Ausschusssitzung. Er verweist darauf, dass auch Kreisverkehre den Förderlinien der NGVFG entsprechen können und gefördert werden können. Hier sei allerdings die Förderfähigkeit nicht Gegenstand der Entscheidung. Die Entscheidung basiere auf der Variantenuntersuchung zur Knotenpunktgestaltung, auf die verwiesen werde.

Es besteht kein weiterer Erörterungsbedarf.



6. Einwendungen zum Verfahren, zu den Unterlagen und zur Zuständigkeit des LK

Als Vertreter des BUND rügt Herr Werner Schulze (**EW**), dass ihm keine Akteneinsicht vor dem Erörterungstermin trotz Beantragung gewährt worden sei. Eine ordnungsgemäße Teilnahme könne deshalb nicht erfolgen.

Herr Albert Doninger, Vertreter des LBU Niedersachsen (**EW**), bemängelt, dass die Agenda für die Erörterung nicht der Reihenfolge der Antragsunterlagen folge. Der **VH** erklärt, dass Gegenstand des EÖT die vorgebrachten Einwände und Stellungnahmen seien, nicht die Unterlagen. Um eine umfassende Erörterung zu ermöglichen, sei eine thematische Gliederung erfolgt.

Frau Heike Thies (**EW**) bemängelt, dass die Tagesordnung nicht bekanntgegeben worden sei, eine Vorbereitung sei nicht optimal möglich gewesen. Der **VH** bietet an, nach Durchsprache aller in der Tagesordnung vorgesehenen Themen noch offen gebliebene Themen/Einwände im Anschluss zu erörtern.

Herr Joachim Löbe (**EW**) weist auf eine zeitlich kollidierende Gemeinderatssitzung hin und bittet die Erörterung am Donnerstag, den 25.09.2025 bereits um 17:30 Uhr zu beenden. Er möchte zumindest sicherstellen, dass der Inhalt seiner Einwendung erörtert wird. Der **VH** weist auf das anzuwendende Verfahrensrecht hin, eine Berücksichtigung möglicher kollidierender Veranstaltungen sei nicht vorgesehen. Fristgerecht abgegebene Stellungnahmen seien jedoch Gegenstand des Verfahrens, auch wenn diese nicht im EÖT explizit erörtert werden.

Mehrere Teilnehmende (**EW**) äußern Kritik an der Kommunikation und am Verfahren der Anhörungsbehörde. Es bestehe Unsicherheit darüber, ob eingereichte Einwendungen tatsächlich eingegangen seien. Zudem sei zu bemängeln, dass keine Vorabinformation über den Erörterungstermin per E-Mail oder Post erfolgt sei. Darüber hinaus sei kritisch anzumerken, dass Planung und Genehmigung „unter einem Dach“ stattfänden, was als Befangenheit und unzulässig bewertet werde.

Der **VH** stellt klar, dass alle Einwendungen und Stellungnahmen sorgfältig gelesen würden – sowohl durch die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde als auch durch den VT. Eine individuelle Reaktion auf Einwendungen Privater sei verfahrensrechtlich nicht vorgesehen. Der Erörterungstermin diene der Aufklärung des Sachverhalts und der Klärung offener Fragen, nicht jedoch der Entscheidung über das Vorhaben. Das Protokoll des Erörterungstermins werde digital zur Verfügung gestellt, sofern eine E-Mail-Adresse hinterlegt werde. Ohne Zuerkennung eines etwaigen Rechts könne mit der Versendung des Protokolls der Eingang von Einwendungen und Stellungnahmen ebenfalls bestätigt werden. Zum Vorwurf der Befangenheit erklärt der **VH**, dass zwar sowohl der VT als auch die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde dem gleichen Dienstherrn unterstünden, die Entscheidung über den Antrag jedoch unabhängig und auf Grundlage der geltenden Rechtsvorschriften erfolge. Zur



Bekanntgabe des Erörterungstermins erläutert der **VH**, dass bei mehr als 50 Einwendungen und Stellungnahmen eine öffentliche Bekanntmachung zulässig sei. Diese sei erfolgt. Eine Antwort auf die Einwendungen bzw. Stellungnahmen erfolge mit dem Planfeststellungsbeschluss bzw. einer etwaigen Ablehnung des Antrags. Frau RAin Ratschow für die BI „Ja zur Fähre – Nein zur Brücke e.V.“ (**EW**) hinterfragt die Form der Bekanntmachung, es sei keine Bekanntmachung in ortsüblichen Zeitungen erfolgt. Frau Brunhilde Harms (**EW**) und Herr Ludger Klus (**EW**) bemängeln, dass die Bekanntmachung nicht in Zeitungen erfolgt sei. Der **VH** sagt eine Prüfung der Aussage zur Bekanntmachung zu.

Es besteht kein weiterer Erörterungsbedarf.

7. (Verkehrs-)Technische Fragen

Herr Ludger Klus (**EW**) warnt vor einer erheblichen Zunahme des Schwerlastverkehrs, insbesondere durch Gülletransporte im Zusammenhang mit der erweiterten Biogasanlage. Er fordert, dass die Betrachtung der verkehrlichen Auswirkungen der Brücke nicht am Anschlusspunkt in Darchau enden, sondern die Ortsdurchfahrten in Neuhaus und im Ortsteil Haar in die verkehrlichen Betrachtungen einbezogen werden. Nach seiner Aussage seien bis zu 6.000 Fahrten von Schwerlastfahrzeugen pro Tag durch Neuhaus zu erwarten. Die Straßenanbindung sei für diese Belastung nicht ausgelegt. Da die Straße in Haar einspurig sei, werde mit Verweis auf den Schwerlastverkehr eine prekäre Verkehrssituation geschaffen. Eine ursprünglich geplante Ortsumfahrung werde offenbar wegen des Brückenbaus nicht weiterverfolgt. Er fordert die Offenlage der Stellungnahme vom Amt Neuhaus.

Herr Marc Mischke (**EW**) führt aus, dass die Landesstraße auf der rechten Elbseite bereits in den 1990er-Jahren zur Kreisstraße herabgestuft worden sei. Dies sei nicht nachvollziehbar, wenn man davon ausgehe, dass dieselbe Straße künftig vermehrt Verkehr aufnehmen solle.

Auf Nachfrage von Herrn Armin Plöger (**EW**) bestätigt der **VH**, dass es sich bei dem Vorhaben, welches zwei Straßen verbinde, um einen Straßenneubau handele.

Es besteht kein weiterer Erörterungsbedarf.

8. Planrechtfertigung, Bedarf, Regionalwirtschaftliche Aspekte

Frau RAin Ratschow für die BI „Ja zur Fähre – Nein zur Brücke e.V.“ (**EW**) weist auf das Fehlen einer Planrechtfertigung für das Vorhaben hin. Es seien keine nachvollziehbaren, vernünftigen Gründe für das Vorhaben erkennbar. Angesichts des Abweichungserfordernisses nach § 34 Abs. 3 BNatSchG müsse sogar ein strengerer Maßstab angelegt werden. Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses seien für das Vorhaben im FFH-Gebiet erforderlich, diese seien jedoch nicht ersichtlich. Die derzeitige Nutzung durch die Fähre zeige, dass der



bestehende Verkehr zu gering sei, um die geplante Brücke zu rechtfertigen. Eine Verkehrsverlagerung oder Verkehrsinitiierung dürfe nicht zur Begründung des Bedarfs herangezogen werden. Es dürfe keine Angebotsplanung betrieben werden. Das regelmäßige Verkehrsbedürfnis müsse sich an dem derzeitigen Verkehr messen lassen. Das gemäß der Verkehrsuntersuchung (S. 59) ermittelte Verkehrsaufkommen der Nullvariante sei mit 590 Kfz/Tag gering und werde über die Fähre abgedeckt. Auch die Methodik des Gutachtens zu den regionalwirtschaftlichen Effekten werde in Zweifel gezogen. Die Nullvariante sei zwingend zu betrachten. Das Habitatrecht stehe dem Vorhaben entgegen. Dies spreche für eine Beibehaltung der aktuellen Fährverbindung. Ergänzend verweist Frau RAin Ratschow (**EW**) darauf, dass das geplante Vorhaben die Funktion einer Kreisstraße übernehmen solle. Es gehe nicht darum, ob die derzeitige Fähre diese Funktion alleine erfüllen könne, sondern unter Berücksichtigung der weiteren Verbindungen über die Elbe. Der **VH** verweist darauf, dass auch eine Kreisstraße – und nicht nur Autobahnen – in der Lage sein müsse, habitatrechtliche Anforderungen zu überwinden. RA Crusius für den **VT** betont, dass das Vorhaben sowohl nach den Anforderungen des NStrG gerechtfertigt sei als auch zwingende Gründe des öffentlichen Interesses im Sinne des § 34 Abs. 3 BNatSchG vorlägen. Die Brücke solle die dauerhafte Eingliederung des Amtes Neuhaus in den Landkreis Lüneburg ermöglichen. Dies sei wegen der Elbe und der unzuverlässigen Fährverbindung bisher nicht möglich gewesen. Nur eine feste Querung erlaube den uneingeschränkten Zugang zu medizinischen, wirtschaftlichen und sozialen Einrichtungen im Landkreis. Die Querung der Elbe über bestehende Brückenverbindungen gehe mit erheblichen Umwegen einher. Daraus ergebe sich ein zwingendes öffentliches Interesse. Es liege auch kein Fall unzulässiger Angebotsplanung vor. Ein tatsächlicher Bedarf bestehe bereits heute. Auf die Präsentation **Anlage 10** wird verwiesen.

Herr Georg (Gutachter für die regionalwirtschaftlichen Effekte) erklärt für den **VT**, dass die Elbe im betroffenen Abschnitt eine erhebliche trennende Wirkung habe, da die Fähre nur eingeschränkt betrieben werde. Zwischen Lauenburg und Dömitz liege der längste Abschnitt ohne Brückenverbindung entlang der Elbe. Dies führe zu sozialen und wirtschaftlichen Nachteilen. Die Analyse beruhe u.a. auf Daten der Bundesagentur für Arbeit sowie auf Pendlerströmen und regionalen Verflechtungen. Man erwarte langfristig eine Zunahme der Arbeitsplätze um ca. 10 %. Es seien keine Pauschalannahmen getroffen worden; vielmehr seien wirtschaftliche Strukturen vor Ort betrachtet worden. Prognostiziert würden rund 136 neue Arbeitsplätze und eine Stabilisierung bestehender Beschäftigung in den Wirtschaftszweigen Handwerk, Gewerbe und Transport/Logistik in der Gemeinde Neu Darchau und dem Amt Neuhaus. Das wirtschaftliche Potenzial betrage etwa 71 Millionen Euro über zehn Jahre, inklusive initialer Effekte und Steuerermehreinnahmen. Täglich müssten ca. 1.000 Personen die Elbe überqueren – eine feste Querung vergrößere das Einzugsgebiet für Fachkräfte und stärke die flussübergreifenden Arbeitsmärkte. Auf die Präsentation **Anlage 11** wird hingewiesen.

Der **VH** fragt, welche konkreten Defizite derzeit bestehen – etwa bei Notfallversorgung, Schulzugang oder Grundversorgung – und unterscheidet diese von rein wünschenswerten



Vorteilen („nice to have“). Frau Zeug erklärt für den **VT**, dass die durchgängige Querbarkeit der Elbe (24/7) der entscheidende Unterschied sei. RA Crusius (**VT**) ergänzt, dass bei Notfalleinsätzen heute keine zuverlässige achtminütige Erreichbarkeit eines Rettungswagens im Amt Neuhaus gewährleistet sei. Dies sei jedoch nach dem Notfallgesetz erforderlich. Auch Schulwege seien durch den unzuverlässigen Fährbetrieb und die nicht durchgängige ÖPNV-Anbindung eingeschränkt und teils riskant, Eltern würden abgehalten werden ihre Kinder auf der anderen Elbseite zur Schule anzumelden. Der Landkreis Lüneburg müsse im gesamten Landkreis die Versorgung sicherstellen. Die Elbe wirke als Grenze und behindere wirtschaftliche Entwicklung. Die Brücke solle diesem Defizit abhelfen. Herr Georg (**VT**) ergänzt, dass die Brücke keine negativen Auswirkungen auf die Regionalwirtschaft haben werde. Die Region sei demografisch stark vom Anteil älterer Menschen geprägt. Durch die Brücke werde die Mobilität verbessert und verbesserte Verbindung für benötigte Dienstleistungen geschaffen, was wiederum die Entwicklung von Unternehmen in der Region begünstige.

Herr Gerald Sagorski (**EW**) wendet ein, dass ähnliche Erwartungen auch bei der Brücke in Dömitz bestanden hätten. Die prognostizierten regionalwirtschaftlichen Effekte seien dort jedoch ausgeblieben. Das Amt Neuhaus verliere weiterhin Einwohner. Laut dem Zensus 2022 sei Amt Neuhaus prozentual Spitzenreiter beim Einwohnerschwund. Die Potenzialanalyse von 2016 sei nicht berücksichtigt worden. Schulen auf der anderen Elbseite würden nicht besucht, auch bestehe keine medizinische Notwendigkeit, ein Übersetzen der Rettungswagen mit der Fähre sei problemlos möglich, zudem könne auch auf Rettungshubschrauber zurückgegriffen werden. Es gebe daher keine zwingenden Gründe für das Brückenvorhaben, vielmehr spreche der Schuldenstand der Landkreise gegen das Vorhaben, auch seien die Vorträge zu Bedarf und Regionalentwicklung nicht überzeugend.

Herr Ludger Klus (**EW**) findet das Resümee des Gutachtens zur Regionalentwicklung in dem Punkt bemerkenswert, dass in touristischer Hinsicht Fähre und Brücke nebeneinander bestehen bleiben könnten. Zwar wären auch die Zahlen zum Arbeitsangebot zutreffend, die Angaben zur Pendlerbewegungen wären indes nicht überzeugend. Pendler orientierten sich eher Richtung Mecklenburg-Vorpommern. Nur ein geringer Anteil nutze Brücken oder Fähren zur anderen Elbseite. Die Zahl der Pendler nach Bleckede könne ohne Probleme über die beiden Fähren abgedeckt werden. Schüler, die auf die andere Elbseite müssten, nutzten ohnehin die Bleckeder Fähre – dies werde sich durch den Brückenbau nicht ändern. Schülerschülertransporte bei Fährausfällen seien nicht bekannt. Zudem sei der Fahrtweg zu den Gymnasien in Dömitz und Boizenburg gleich lang, wie nach Bleckede. Eltern sollten vor diesem Hintergrund das Recht haben, selbst ein Gymnasium zu wählen. Die derzeitigen Wege seien zumutbar. Gleiches gelte für die medizinische Versorgung, die auch ohne eine feste Elbquerung sichergestellt sei. Er verweist auf einen Rettungswagen in Zeetze sowie die rechtselblich gelegenen Krankenhäuser in Boizenburg, Ludwigslust, Hagenow und Schwerin. Zwischen Rettungsdienst und Fähre bestehe ein direkter Kontakt, um schnelle Überfahrten zu



ermöglichen. Die Brücke sei daher nicht notwendig. Der zusätzliche Zeitaufwand, der mit der Benutzung der derzeitigen Querungsmöglichkeiten der Elbe einhergehe, sei zumutbar.

Herr Armin Plöger (**EW**) verweist auf einen Reitunfall, bei dem ein Rettungshubschrauber zum Einsatz gekommen sei. Er bittet, im Protokoll festzuhalten, dass er die Ausführungen von Herrn Georg so verstanden habe, dass durch das Vorhaben möglicherweise künftig Defizite entstehen könnten, die zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht erkennbar seien.

Herr Alfons Bock (**EW**) kritisiert, dass mit der Brücke die Fähre als attraktives öffentliches Verkehrsmittel verloren gehe. Der neue Fußweg über die Brücke werde durch Autolärm beeinträchtigt und sei für Gehbeeinträchtigte viel zu lang.

Herr Dr. Max Geray (**EW**) weist darauf hin, dass das Café Rautenkrantz bei Realisierung der Brücke schließen müsse. Größere Handwerksbetriebe seien bereits in Hamburg tätig und gut ausgelastet. Grundsätzlich bestehe ein Fachkräftemangel, den Gemeinden beidseits der Elbe mangle es an Attraktivität für das Handwerk. Entwicklungspotenzial sehe er allein im Tourismus – durch die Brücke werde aber sowohl bestehender Tourismus als auch das Potential zerstört.

Frau Gabriele Mischke (**EW**) bestätigt die vorherigen Aussagen zum Beitrag des Fährbetriebes in Notfällen. Darüber hinaus führt sie aus, dass auch ohne eine Brücke Verbesserungen der Schulerschließung möglich seien – z. B. durch den Ausbau der Buswendeschleife in Neu Bleckede. Es handele sich um ein strukturarmes Gebiet und die Ausweisung als Biosphärenreservat bremse die Entwicklung der Gemeinden auf beiden Seiten der Elbe. Eine wirtschaftliche Entwicklung werde sich nicht einstellen, es mangle an einem finanziellen Anreiz. Am Beispiel der Dömitzer Brücke habe man gesehen, dass diese zur Abwanderung beitrage („Fluchthilfe“). Politische Maßnahmen seien daher an anderer Stelle notwendig.

RAin Ratschow für BI „Ja zur Fähre – Nein zur Brücke e.V.“ (**EW**) betont erneut die notwendige Trennung zwischen konkreten Defiziten und positiven Zusatzwirkungen. Nur erstere könnten ein zwingendes öffentliches Interesse im Sinne des § 34 BNatSchG begründen. Die bisherigen Ausführungen des VT reichten dafür jedenfalls nicht aus. Auch das Gutachten zur regionalwirtschaftlichen Entwicklung sei methodisch zweifelhaft. Der Begriff „Pendlerverkehr“ belege nicht zwangsläufig eine Elbquerung. Es liege ein Abwägungsfehler vor, da die Alternativenprüfung beinhalten müsse, ob die für das Vorhaben streitenden öffentlichen Interessen die betroffenen Integritätsinteressen überwiegen können. Die Abwägung zwischen Eingriff und öffentlichem Interesse sei nicht sachgerecht erfolgt und fehlgewichtet – Naturschutzbelange seien untergewichtet, dahingegen würden die für das Vorhaben streitenden Interessen überschätzt. Die Ausnahmegenehmigung nach § 34 Abs. 3 BNatSchG dürfe daher nicht erteilt werden.

Es besteht kein weiterer Erörterungsbedarf.



9. Kosten (Bau und Unterhaltung) und Finanzierbarkeit

Herr Marc Mischke, Herr Gerald Sagorski u.a. (**EW**) bezweifeln die Finanzierbarkeit der Brücke, die Haushalte würden einer Belastung von 100 Millionen angesichts der Schuldenstände beider Landkreise nicht standhalten. Herr Marc Mischke (**EW**) führt weiterhin aus, dass die Umstufung der Landesstraße auf der rechten Elbseite zur Kreisstraße in den 1990er-Jahren bereits mit der Absicht erfolgt sei, eine 75-prozentige Förderung nach dem NGVFG beantragen zu können. Lediglich für Kreisstraßen sei eine Subvention möglich. Die Umstufung sei vor diesem Hintergrund als Manipulation und Subventionsbetrug einzustufen. Er verweist ferner auf Aussagen des Staatssekretärs in Amt Neuhaus, wonach das Land Niedersachsen insgesamt 75 Millionen Euro pro Jahr für das gesamte Bundesland zur Verfügung hätte. Aus seiner Sicht sei das Vorhaben ein „Systemsprenger“.

Herr Gerald Sagorski (**EW**) fragt, warum kein eigenständiges wirtschaftliches Gutachten zum Brückenvorhaben vorgelegt worden sei.

Herr Armin Plöger (**EW**) fragt, ob sich der VT der tatsächlichen Kosten bewusst sei und ob die Kostenkalkulation realitätsnah überprüft werde. Herr Gerald Sagorski (**EW**) erkundigt sich, ob die Finanzierung gesichert sei. Er verweist auf eine frühere Bürgerbefragung, bei der eine Zustimmung nur bis zu einer Beteiligungshöchstgrenze von 10 Millionen Euro signalisiert worden sei. Herr Tippe (**VT**) verweist darauf, dass eine qualifizierte Kostenrechnung Bestandteil der Unterlagen sei. Herr Seegers antwortet für den **VT**, dass der Finanzierungsplan stehe und gegenüber der Politik kommuniziert werde. Detaillierte Aussagen zur Finanzierung seien im Rahmen dieser Erörterung jedoch nicht möglich.

Herr Marc Mischke (**EW**) äußert Zweifel an der Finanzierung des Vorhabens angesichts der aktuellen Haushaltslage des Landkreises Lüneburg. Laut Presseberichten bestehe eine Verschuldung von rund 199 Millionen Euro. Er kritisiert einen aus seiner Sicht nicht vertrauensvollen Umgang mit öffentlichen Geldern. Der **VH** entgegnet, dass die Entscheidung über den Einsatz von Haushaltsmitteln nicht beim VT liege, sondern dieser lediglich den Planungsauftrag erfülle.

Herr Dr. Max Geray (**EW**) hält es angesichts der Haushaltslage für unverständlich, dass das Brückenvorhaben dennoch verfolgt werde. Er vermutet politische oder symbolische Motive wie Lobbyismus. Er bittet um eine großräumigere Betrachtung, der Ausbau bzw. die Instandhaltung bestehender Brücken und Straßen wie der Lauenburger Brücke sei vorzugswürdig. Das Geld könne angesichts der aktuellen Nachrichten beispielsweise auch besser für die Drohnenabwehr oder für Schulen ausgegeben werden.

Frau Gesine Wahl (**EW**) verweist auf die Verschuldung des Landkreises Lüchow-Dannenberg in Höhe von ca. 60 Millionen Euro. Sie fragt, ob auch die Unterhaltungskosten in Höhe von jährlich ca. 1,5 Millionen Euro berücksichtigt worden seien und wer diese tragen solle. Der **VT** verweist auf die bestehende Brückenvereinbarung.



Herr Armin Plöger (**EW**) merkt an, dass mit den geplanten Kosten von rund 100 Millionen Euro das Vorhaben die teuerste Brücke Deutschlands zur Verbindung zweier Kreisstraßen sei. Dies sei ein Alleinstellungsmerkmal und aus seiner Sicht nicht verhältnismäßig.

Herr Marc Mischke (**EW**) stellt die Frage, wie sich eine Kostenverteilung gegenüber den Bürgern rechtfertigen lasse, da rund zwei Drittel der Brücke auf das Hoheitsgebiet des Landkreis Lüchow-Dannenberg entfielen. Es stelle sich auch die Frage, wie der Landkreis einerseits seine eigenen Straßen nicht unterhalten könne, aber gleichzeitig Mittel für eine solche Maßnahme außerhalb der eigenen Landkreisgrenzen bereitstellen solle. Er verweist in diesem Zusammenhang auf die Kürzung des Etats für Straßenreparaturen des VT.

Der **VT** erwidert, dass über den Mitteleinsatz im jeweiligen Kreishaushalt entschieden werde und nicht durch den VT.

Frau Heike Thies (**EW**) erinnert daran, dass der Kreistag Lüneburg das Vorhaben im Jahr 2016 gestoppt habe. Sie fragt, wie sich nur zwei Jahre später ein „überwiegender Bedarf“ ergeben habe. Der **VT** erklärt, dass die Wiederaufnahme eine politische Entscheidung gewesen sei. Der **VH** weist daraufhin, dass politische Entscheidungen im Rahmen dieses Erörterungstermins nicht nachvollzogen werden. Angesichts des zwischenzeitlichen Planungsstopps ist Frau Heike Thies (**EW**) der Ansicht, dass das zwingende öffentliche Interesse nicht so groß gewesen zu sein könne, sondern eine politische Entscheidung gewesen sei.

Frau Ingeborg Harms (**EW**) merkt an, dass die politische Entscheidung der Gemeinde Neu Darchau gegen das Vorhaben spreche, dies sei zu berücksichtigen, wenn die Fortführung des Vorhabens auf politischer Ebene entschieden werde.

Frau Gesine Wahl (**EW**) fragt, ob tatsächlich zwei Drittel der Kosten vom Landkreis Lüchow-Dannenberg zu tragen seien. Der **VH** erklärt, dass die Straßenbaulast grundsätzlich gesetzlich geregelt sei, es aber auch abweichende Vereinbarungen geben könne. Der **VT** verweist auf die Brückenvereinbarung und die darin gewählte Vorteilslage, die Grundlage für die Kostenverteilung sei.

Herr Ludger Klus (**EW**) bittet um Konkretisierung der tatsächlichen Kostenverteilung zwischen den Landkreisen vor Planfeststellung.

Es besteht kein weiterer Erörterungsbedarf.

10. Kommunen und Landes- und Regionalplanung

Herr Ludger Klus (**EW**) beantragt, dass der VT ein vollumfängliches Baugrundgutachten vorlegt. Das bisher vorliegende Gutachten sei lediglich eine Ableitung aus den Erkenntnissen zum Deichbau und nicht ausreichend für ein Brückenbauwerk. Der **VH** weist daraufhin hin, dass ein solches in der Regel im Rahmen der Ausführungsplanung erstellt werde, diese schließe sich an



die derzeitige Genehmigungsplanung an. Der **VT** bestätigt, dass ein vollumfängliches Baugrundgutachten im weiteren Verfahren vorgesehen sei.

Es besteht kein weiterer Erörterungsbedarf.

11. Unmittelbare Betroffenheit von Eigentum und sonstiger Rechte

Frau Ingeborg Harms (**EW**) führt aus, dass die Begehung der Streuobstwiese aus ihrer Sicht nicht ordnungsgemäß erfolgt sei, da die Kartierer sie nicht kontaktiert oder bei ihr geklingelt hätten. Sie gehe daher davon aus, dass die Biologen bestenfalls um ihre Wiese herumgegangen seien. Daher sei die Datenerhebung nicht ordnungsgemäß durchgeführt worden.

Sie merkt zudem an, dass keine wirksame Ortsumfahrung für Neu Darchau vorgesehen sei. Dass der damalige Bürgermeister von neu Darchau in Katemin lebe, zeige, dass Katemin zu Neu Darchau gehöre. Die Sicherheit der Anwohner sei durch den zunehmenden Fremdverkehr erheblich gefährdet, zumal die polizeiliche Betreuung in Neu Darchau ungenügend sei. Darüber hinaus kritisiert sie eine zu erwartende Zunahme der Feinstaubbelastung im Ort.

Es besteht kein weiterer Erörterungsbedarf.

12. Sonstiges

Herr Armin Plöger (**EW**) fragt, ob der VT die Einwendungen und Stellungnahmen durch ein Berliner Anwaltsbüro habe beantwortet hat lassen. Der **VH** stellt klar, dass das Berliner Anwaltsbüro die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde als Projektmanager unterstütze und in diesem Zusammenhang auch alle Einwendungen und Stellungnahmen studiert worden seien. Davon zu trennen sei der VT, der im Rahmen seiner Erwiderungen auf die eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen für interne Zwecke eine Synopse erstellt habe, die ggf. auch an die Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde weitergegeben werden könne. Herr Ludger Klus (**EW**) möchte wissen, ob eine Weitergabe der Synopse auch an Private vorgesehen sei; dies verneint der **VH**.

Herr Werner Schulze (BUND) (**EW**) dankt den Veranstaltern sowie allen Beitragenden für die Durchführung der Veranstaltung. Er übt zugleich Kritik an einer als intransparent empfundenen Zurückhaltung von Informationen („Geheimniskrämerei“), es gebe eine erhebliche Diskrepanz im Informationsstand zwischen Verwaltung und Öffentlichkeit. Er bemängelt, dass neu hinzugekommene Akten der Allgemeinheit bislang nicht zugänglich seien, weshalb die Wiederholung des Erörterungstermins zu prüfen sei. Zudem hofft er, dass die Planungen eingestellt würden und allen Interessierten umfassende Akteneinsicht gewährt werde.

Herr Gerald Sagorski (**EW**) verweist auf seine persönliche Betroffenheit und erinnert an eine ihm gegenüber gemachte Zusage des Vorhabenträgers, dass mit betroffenen Bürgerinnen und Bürgern über ihre Betroffenheit gesprochen werde. Eine Einlösung dieser Zusage von vor 15



Jahren stehe bislang aus. Er äußert den Wunsch, dass sich die politisch Verantwortlichen vor Ort aktiv in den Prozess einbringen.

Herr Alfons Bock (**EW**) betont ebenfalls seine persönliche Betroffenheit. Er kritisiert insbesondere die Unklarheit der sogenannten Brückenvereinbarung. Als Brückengegner habe er sich mit der geplanten Ortsumgehung grundsätzlich einverstanden erklärt, sei jedoch über deren konkrete Ausgestaltung enttäuscht. Unter einer „Ortsumfahrung Neu Darchau“ habe er zwar angenommen, dass nicht alle zehn Ortsteile der Gemeinde Neu Darchau umfahren würden, da der Begriff nicht auf eine Gemeindeumfahrung schließen lasse, jedoch der Ortsteil Neu Darchau mit Katemin als Ganzes umfahren werde. Da tatsächlich zwei Ortsteile unmittelbar betroffen seien, müsse sich die Maßnahme auf beide beziehen. Er äußert den Vorwurf, dass die Interessenlage des Landkreises Lüneburg hinsichtlich der Brückenzufahrt und ihrer zerschneidenden Wirkung nicht offen kommuniziert worden sei. Es handele sich deshalb um eine Verschleierung, da Katemin als durchschnittlicher Ort in der Brückenvereinbarung nicht erwähnt worden sei. Diese vermeintliche Täuschung habe aus seiner Sicht Auswirkungen auf das Zustandekommen des Vertrags – auch im Hinblick auf Planungshoheiten und verfassungsrechtliche Maßgaben auf Landesebene.

Herr Marc Mischke (**EW**) bedankt sich für die Veranstaltung und bezeichnet sie als Ausdruck gelebter Demokratie. Er habe das Gefühl, mit seinen Anliegen ernst genommen zu werden. Den Widerstand gegen das Brückenprojekt, dem er sich seit 30 Jahren verbunden fühlt, werde er auch weiterhin fortsetzen.

Frau Gabriele Mischke (**EW**) erinnert daran, dass es sich nicht um das erste Planfeststellungsverfahren in dieser Sache handle. Sie würdigt das durchweg sachliche und faire Auftreten von Vorhabenträger und Planfeststellungsbehörde während des Erörterungstermins, übt jedoch Kritik am Landrat: Obwohl es sich um ein infrastrukturell bedeutendes Projekt handle, sei dieser lediglich zur Begrüßung erschienen und habe der Veranstaltung nicht weiter beigewohnt.

Es besteht kein weiterer Erörterungsbedarf.

Die **VL** bedankt sich bei allen Teilnehmenden, stellt fest, dass alle Themen hinreichend erörtert wurden und schließt die Sitzung.

Ende des Erörterungstermins 12:42 Uhr.



E. Anlagenverzeichnis:

- Anlage 1: Agenda
- Anlage 2a: Präsentation zum Verfahrensablauf und zu Verfahrenshinweisen der VL für die Erörterung mit den Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange
- Anlage 2b: Präsentation zum Verfahrensablauf und zu Verfahrenshinweisen der VL für die Erörterung mit den Privaten und Vereinigungen
- Anlage 3: Präsentation des VT zur Vorstellung des Vorhabens
- Anlage 4: Präsentation Umwelt - Erörterung mit Behörden und TöBs
- Anlage 5: Präsentation Wasserwirtschaft
- Anlage 6: Präsentation Alternativenbetrachtung
- Anlage 7: Antrag der RAin Annika Ratschow für die Bürgerinitiative "Ja zur Fähre – Nein zur Brücke e.V." und den BUND Regionalverband Elbe-Heide
- Anlage 8: Präsentation Umwelt - Erörterung mit Privaten und Vereinigungen
- Anlage 9: Präsentation zum Strömungsverhalten und Eisgang
- Anlage 10: Präsentation zum Bedarf
- Anlage 11: Präsentation zur Regionalentwicklung
- Anlage 12: Antrag im Anschluss an den Erörterungstermin: Frau Gesine Wahl – Abgabe eines Schreibens von Frau Oehring samt Vollmacht mit Bitte um Berücksichtigung



Anlagen zur Niederschrift über den Verlauf des Erörterungstermins in dem Planfeststellungsverfahren Neubau der Elbbrücke Darchau – Neu Darchau und Ortsumfahrung Neu Darchau

vom 25. und 26. September 2025
in der Ritterakademie am Graalwall 12, 21335 Lüneburg

Inhalt

Anlage 1: Agenda

Anlage 2a: Präsentation zum Verfahrensablauf und zu Verfahrenshinweisen der VL für die Erörterung mit den Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Anlage 2b: Präsentation zum Verfahrensablauf und zu Verfahrenshinweisen der VL für die Erörterung mit den Privaten und Vereinigungen

Anlage 3: Präsentation des VT zur Vorstellung des Vorhabens

Anlage 4: Präsentation Umwelt – Erörterung mit Behörden und TöBs

Anlage 5: Präsentation Wasserwirtschaft

Anlage 6: Präsentation Alternativenbetrachtung

Anlage 7: Antrag der RAin Annika Ratschow für die Bürgerinitiative "Ja zur Fähre – Nein zur Brücke e.V." und den BUND Regionalverband Elbe-Heide

Anlage 8: Präsentation Umwelt - Erörterung mit Privaten und Vereinigungen

Anlage 9: Präsentation zum Strömungsverhalten und Eisgang

Anlage 10: Präsentation zum Bedarf

Anlage 11: Präsentation zur Regionalentwicklung

Anlage 12: Antrag im Anschluss an den Erörterungstermin: Frau Gesine Wahl – Abgabe eines Schreibens von Frau Oehring samt Vollmacht mit Bitte um Berücksichtigung



Anlage 1: Agenda



LANDKREIS LÜNEBURG

Erörterungstermin im Planfeststellungsverfahren Neubau einer Elbbrücke Darchau / Neu Darchau und Ortsumfahrung Neu Darchau

- Tagesordnung -

Donnerstag, 25.09.2025, 9:00 – 13:00 Uhr und ggf. Freitag, 26.09.2025 ab 9:00 Uhr:
Erörterung mit den Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

1. Begrüßung, Einleitung und Vorstellung der Beteiligten auf Behördenseite
2. Hinweise zum Verfahren und Ablauf des Erörterungstermins
3. Vorstellung des Vorhabenträgers und des Vorhabens durch den Vorhabenträger
4. Erörterung einzelner Stellungnahmen
 - a. Avacon Netz GmbH
 - b. Deutsche Telekom Technik GmbH
 - c. Bundeswehr Abt. Infrastruktur, Umweltschutz, Dienstleitungen
 - d. Handwerkskammer Braunschweig-Lüneburg-Stade
 - e. Landwirtschaftskammer Niedersachsen
 - f. Bauernverband Nordostniedersachsen e.V.
 - g. Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Elbe
 - h. Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN)
 - i. Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV)
5. Thematische Erörterung der sonstigen Behördenstellungen
 - a. Verfahrensthemen
 - b. Planungsthemen, Bedarf (was, wie, warum - ohne Umwelt), Landes-/Regionalplanung, Bauleitplanung
 - c. Umweltthemen
 - i. Immissionsschutz
 - ii. Wald
 - iii. Naturschutz
 - iv. Wasserwirtschaft
 - d. Sonstige Betroffenheit Gemeinden (ohne Planungsthemen und Umwelt)
 - e. Alternativen

**Ende der Erörterung mit den Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher
Belange**

Donnerstag, 25.09.2025, 14:00-18:00 Uhr und Freitag, 26.09.2025:
Erörterung mit den Privaten und Vereinigungen

1. Begrüßung, Einleitung und Vorstellung der Beteiligten auf Behördenseite
2. Hinweise zum Verfahren und Ablauf des Erörterungstermins
3. Vorstellung des Vorhabenträgers und des Vorhabens durch den Vorhabenträger
4. Thematische Erörterung der Einwendungen
 - a. Umwelt
 - i. Untersuchungsumfang/ Methode, Kartierungen
 - ii. Eingriff – Kompensation
 - iii. Artenschutzrecht/ betroffene Arten
 - iv. FFH-Recht/ FFH-Verträglichkeitsprüfung, FFH-Ausnahmeprüfung
 - v. Wasserwirtschaft
 - vi. Hochwasserschutz
 - vii. Immissionen
 - viii. Klimaschutz
 - ix. Kulturgüter
 - x. EU-Wiederherstellungsverordnung
 - b. Sonstige Auswirkungen (ohne Umwelt und unmittelbare Inanspruchnahme von Grundeigentum)
 - c. Einwendungen zum Verfahren zu den Unterlagen und zur Zuständigkeit des Landkreises
 - d. Begründung des Vorhabens (Einführung des Vorhabenträgers)
 - e. Abgrenzung des Vorhabens
 - f. Alternativen
 - g. Kosten (Bau und Unterhaltung) und Finanzierbarkeit
 - h. (Verkehrs-)Technische Fragen
 - i. Kommunen und Landes- und Regionalplanung
 - j. Unmittelbare Betroffenheit von Eigentum und sonstigen Rechten

(Ggf. Fortsetzung am Montag, 29.09.2025 ab 9:00 Uhr)

Ende des Erörterungstermins



Anlage 2a: Präsentation zum Verfahrensablauf und zu
Verfahrenshinweisen der VL für die Erörterung mit den Behörden und
sonstigen Trägern öffentlicher Belange



LANDKREIS LÜNEBURG



Planfeststellungsverfahren

Neubau Elbbrücke Darchau/Neu Darchau mit Ortsumfahrung Neu Darchau

Erörterungstermin am 25. und 26.09.2025 in der Ritterakademie,
Am Graalwall 12, in Lüneburg

Begrüßung Herr Landrat Böther



Tagesordnung



Tagesordnung

1. **Begrüßung, Einleitung und Vorstellung der Beteiligten auf Behördenseite**
2. **Hinweise zum Verfahren und Ablauf des EÖT**
3. **Vorstellung des VT und des Vorhabens durch den VT**
4. **Erörterung einzelner Stellungnahmen**
5. **Thematische Erörterung der sonstigen Behördenstellungen**



2. Hinweise zum Verfahren



Ablauf des Verfahrens



2. Hinweise zum Ablauf des Erörterungstermins



Beachten Sie folgende Hinweise:

- Der Erörterungstermin ist nicht öffentlich.
- Gegenstand des Termins sind die erhobenen Einwände und Stellungnahmen.
- Heute wird keine Entscheidung getroffen.
- Einwendungen und Stellungnahmen sind unabhängig davon, ob sie heute im Einzelnen erörtert werden, Gegenstand des Verfahrens.
- Ton und Bildmitschnitte sind nicht gestattet.
- Die Dokumentation des Erörterungstermins erfolgt in Form eines Ergebnisprotokolls → unterstützt durch Tonaufnahme.



Beachten Sie folgende Hinweise:

- Als Verfahrensführerin ist es gemäß § 68 Abs. 2 S. 2 VwVfG meine heutige Aufgabe, die Sache zu erörtern.
- Die Erörterung erfolgt thematisch.
- Ich bitte darum, Ihre Redebeiträge ausschließlich auf das aufgerufene Thema zu beschränken.
- Ich weise Sie daraufhin, die gebotene Höflichkeit und Sachlichkeit zu wahren.
- **Ein Ausschluss aus Gründen der Sicherheit und Ordnung kann erfolgen gemäß § 73 Abs. 6, S. 6 VwVfG i.V.m. § 68 Abs. 3 VwVfG.**
- Anträge werden entgegengenommen, über diese wird in der Regel jedoch nicht während des Erörterungstermins entschieden.
- Der Termin erstreckt sich auf zwei Tage, ggf. am Montag. Wann und inwieweit der Termin fortgesetzt wird, wird am Ende der jeweiligen Sitzung bekannt gegeben.



3. Vorstellung des Projektes durch den VT



3. / 4. Erörterungsbeginn



4. Erörterung einzelner Stellungnahmen

- Avacon Netz GmbH
- Deutsche Telekom Technik GmbH Ost
- Bundeswehr Abt Infrastruktur, Umweltschutz, Dienstleitungen

- Handwerkskammer Braunschweig-Lüneburg-Stade
- Landwirtschaftskammer Niedersachsen
- Bauernverband Nordostniedersachsen e.V.

- Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Elbe

- NLWKN Betriebsstelle Lüneburg

- Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV)



5. Thematische Erörterung der sonstigen Behördenstellungennahmen

1. Verfahrensthemen
2. Planungsthemen, Bedarf (was, wie, warum - ohne Umwelt), Landes-/Regionalplanung, Bauleitplanung
3. Umweltthemen
 - Immissionsschutz
 - Wald
 - Naturschutz
 - Wasserwirtschaft
4. Sonstige Betroffenheit Gemeinden (ohne Planungsthemen und Umwelt)
5. Alternativen



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Landkreis Lüneburg

FD 62 Regional und Bauleitplanung
Planfeststellungsbehörde
Frau Paschek

Auf dem Michaeliskloster 4
21335 Lüneburg

Telefon 04131 26- 1012
Telefax 04131 26- 2012

www.landkreis-lueneburg.de





Anlage 2b: Präsentation zum Verfahrensablauf und zu
Verfahrenshinweisen der VL für die Erörterung mit den Privaten und
Vereinigungen



LANDKREIS LÜNEBURG



Planfeststellungsverfahren

Neubau Elbbrücke Darchau/Neu Darchau mit Ortsumfahrung Neu Darchau

Erörterungstermin am 25. und 26.09.2025 in der Ritterakademie,
Am Graalwall 12, in Lüneburg

Agenda



Tagesordnung

- 1. Begrüßung, Einleitung und Vorstellung der Beteiligten auf Behördenseite**
- 2. Hinweise zum Verfahren und Ablauf des EÖT**
- 3. Vorstellung des VT und des Vorhabens durch den VT**
- 4. Thematische Erörterung der Einwendungen**



Ablauf des Verfahrens



Ablauf des Verfahrens



2. Hinweise zum Ablauf des Erörterungstermins



Beachten Sie folgende Hinweise:

- Der Erörterungstermin ist nicht öffentlich.
- Ich darf Sie heute durch den Termin durchführen.
- Gegenstand des Termins sind die erhobenen Einwände und Stellungnahmen.
- Heute wird keine Entscheidung getroffen.
- Einwendungen und Stellungnahmen sind unabhängig davon, ob sie heute im Einzelnen erörtert werden, Gegenstand des Verfahrens.
- Ton und Bildmitschnitte sind nicht gestattet.
- Die Dokumentation des Erörterungstermins erfolgt in Form eines Ergebnisprotokolls.



Beachten Sie folgende Hinweise:

- Als Verfahrensführerin ist es gemäß § 68 Abs. 2 S. 2 VwVfG meine heutige Aufgabe, die Sache zu erörtern.
- Die Erörterung erfolgt thematisch.
- Ich bitte darum, Ihre Redebeiträge ausschließlich auf das aufgerufene Thema zu beschränken.
- Ich weise Sie daraufhin, die gebotene Höflichkeit und Sachlichkeit zu wahren.
- **Ein Ausschluss aus Gründen der Sicherheit und Ordnung kann erfolgen gemäß § 73 Abs. 6, S. 6 VwVfG i.V.m. § 68 Abs. 3 VwVfG.**
- Anträge werden entgegengenommen, über diese wird in der Regel jedoch nicht während des Erörterungstermins entschieden.
- Der Termin erstreckt sich auf zwei Tage, ggf. am Montag. Wann und inwieweit der Termin fortgesetzt wird, wird am Ende der jeweiligen Sitzung bekannt gegeben.



3. Vorstellung des Projektes durch den VT



3. / 4. Erörterungsbeginn



4. Thematische Erörterung der Einwendungen

A. Umwelt

- Untersuchungsumfang, UVP-Bericht Methodik
- Eingriff / Kompensation
- Artenschutzrecht/betroffene Arten
- FFH-Recht/ FFH-Verträglichkeitsprüfung, FFH-Ausnahmeprüfung

- Wasserwirtschaft
- Hochwasserschutz
- Immissionen

- EU-Wiederherstellungsverordnung
- Klimaschutz
- Kulturgüter



B. Weitere Themen:

- Sonstige Auswirkungen (ohne Umwelt und unmittelbare Inanspruchnahme von Grundeigentum)
- Einwendungen zum Verfahren zu den Unterlagen und zur Zuständigkeit des LK
- Begründung des Vorhabens (Einführung des VT)
- Abgrenzung des Vorhabens
- Alternativen
- Kosten (Bau und Unterhaltung) und Finanzierbarkeit
- (Verkehrs-)Technische Fragen
- Kommunen und Landes- und Regionalplanung
- Unmittelbare Betroffenheit von Eigentum und sonstiger Rechte



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Landkreis Lüneburg

FD 62 Regional und Bauleitplanung
Planfeststellungsbehörde
Frau Paschek

Auf dem Michaeliskloster 4
21335 Lüneburg

Telefon 04131 26- 1012
Telefax 04131 26- 2012

www.landkreis-lueneburg.de





Anlage 3: Präsentation des VT zur Vorstellung des Vorhabens



LANDKREIS LÜNEBURG



Neubau der Elbbrücke Darchau – Neu Darchau

Erörterungstermin Planfeststellungsverfahren

Vorstellung des Vorhabens

Grundlagen



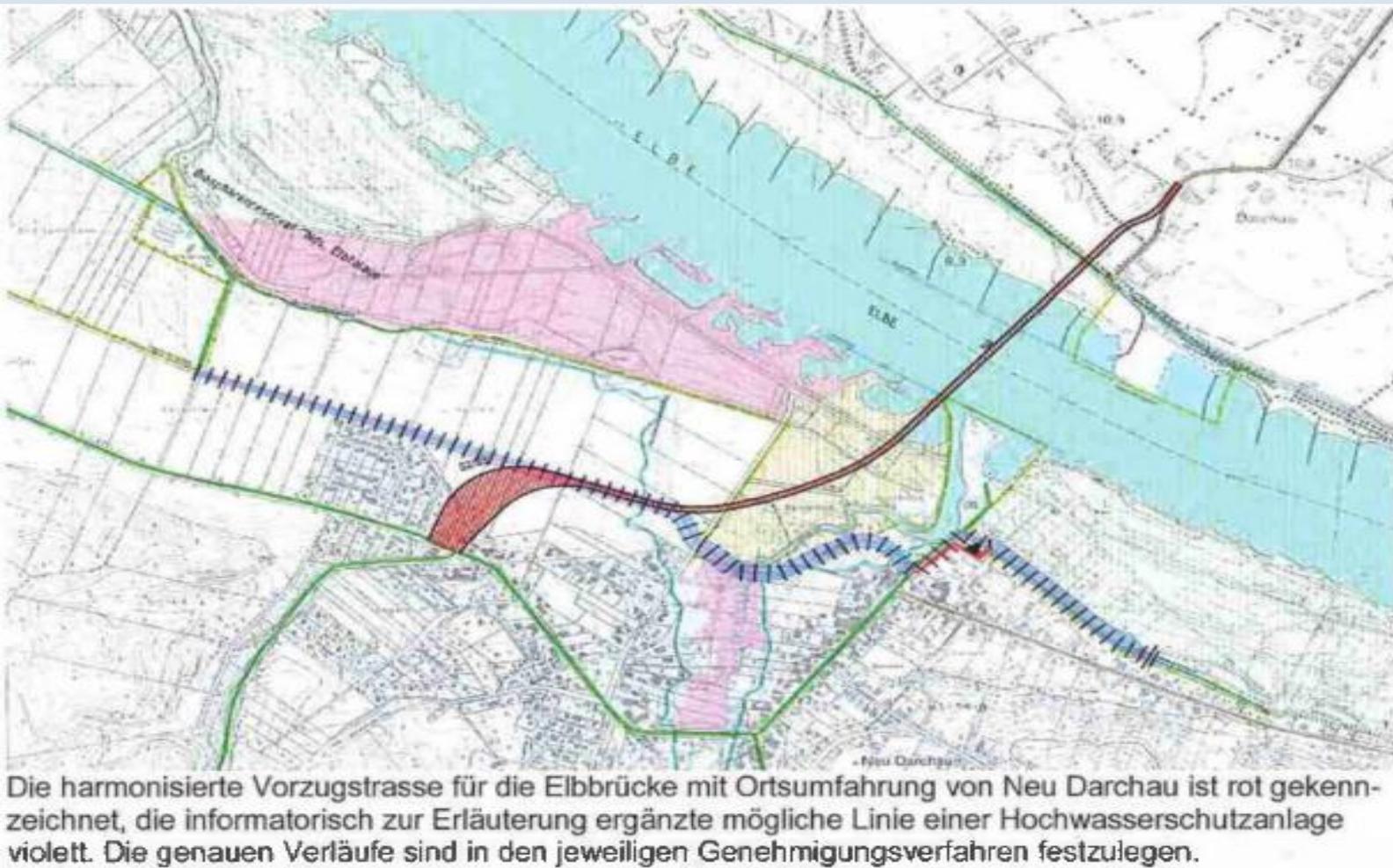
Planungsauftrag

KT-Beschluss Landkreis Lüneburg vom 24.09.2018: „Das Planfeststellungsverfahren zur Elbbrücke ist wieder aufzunehmen. Der SBU wird beauftragt, die dazu erforderlichen Unterlagen für einen Antrag auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens zum Bau einer festen Elbquerung bei Darchau/Neu Darchau zu erarbeiten (...)“

➡ Erarbeitung der vollständigen Antragsunterlagen entsprechend „Richtlinie zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau“ RE 2012

➡ Antrag auf Planfeststellung gemäß § 38 Niedersächsisches Straßengesetz (NStrG) i. V. m. § 72 ff. Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) am 30.04.2024





Harmonisierte Vorzugstrasse - Quelle: Landesplanerische Feststellung

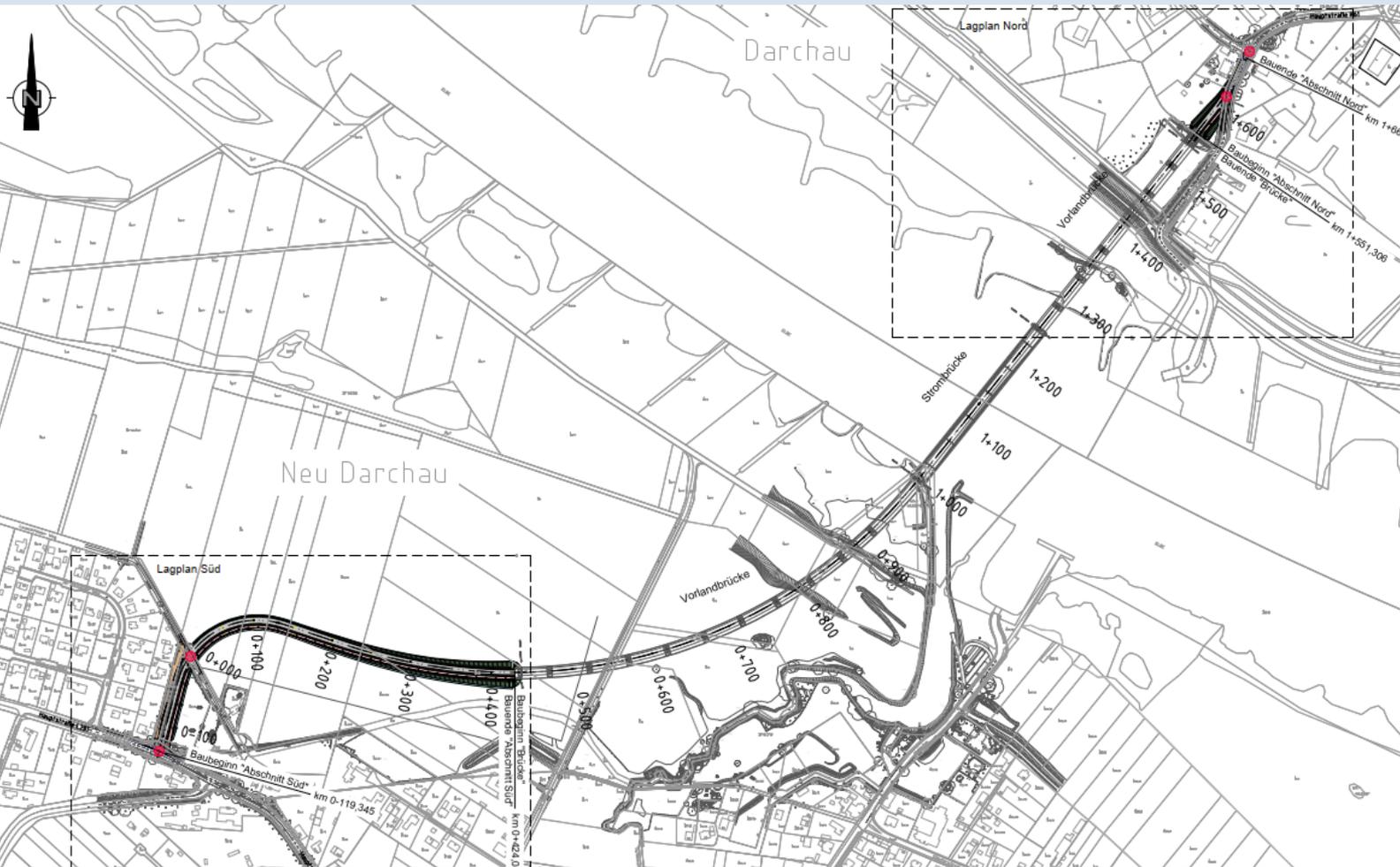


Technische Planung



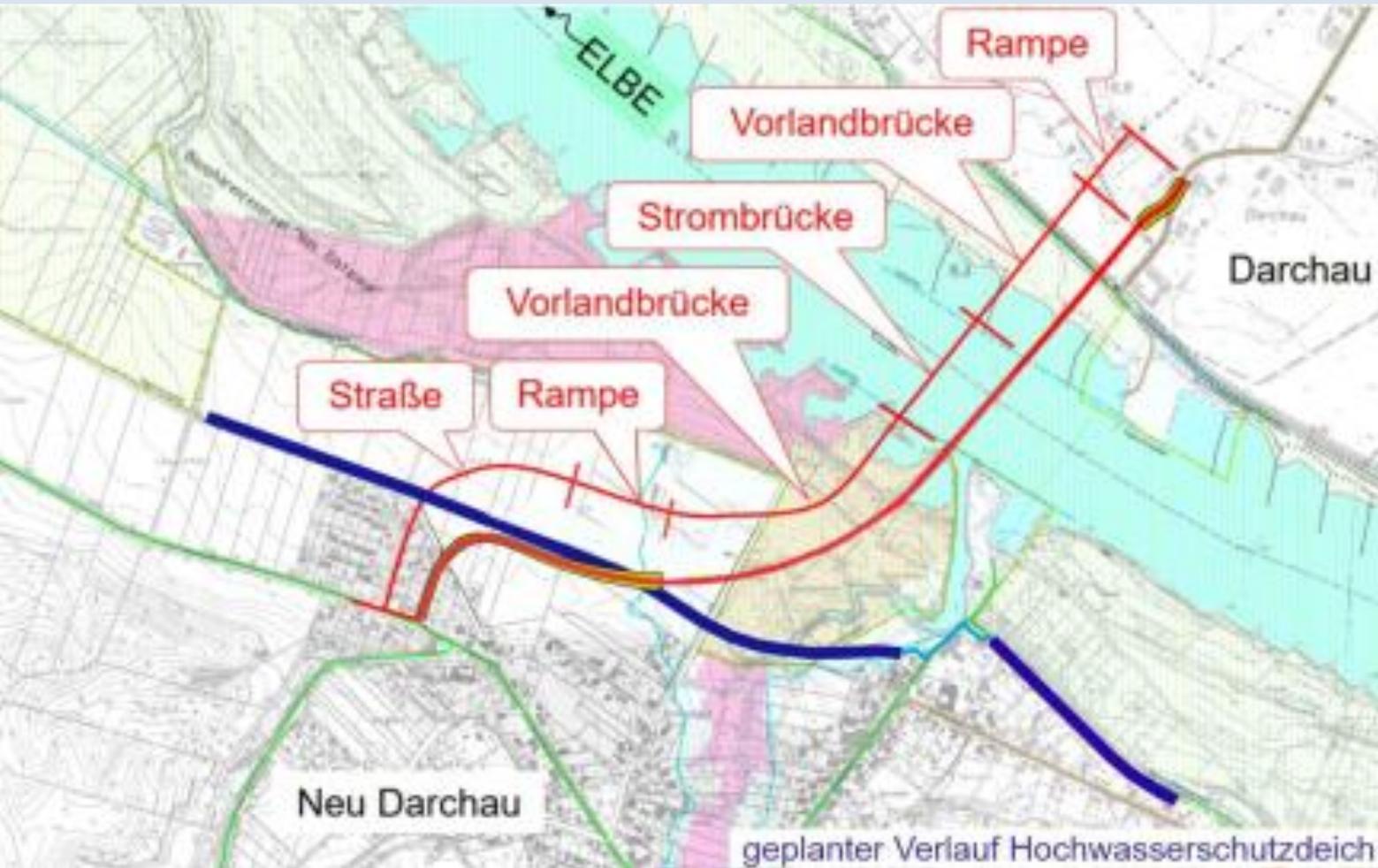


Planungsraum - Quelle: Unterlage 21e Verkehrsuntersuchung, Abb. 3, Seite 13



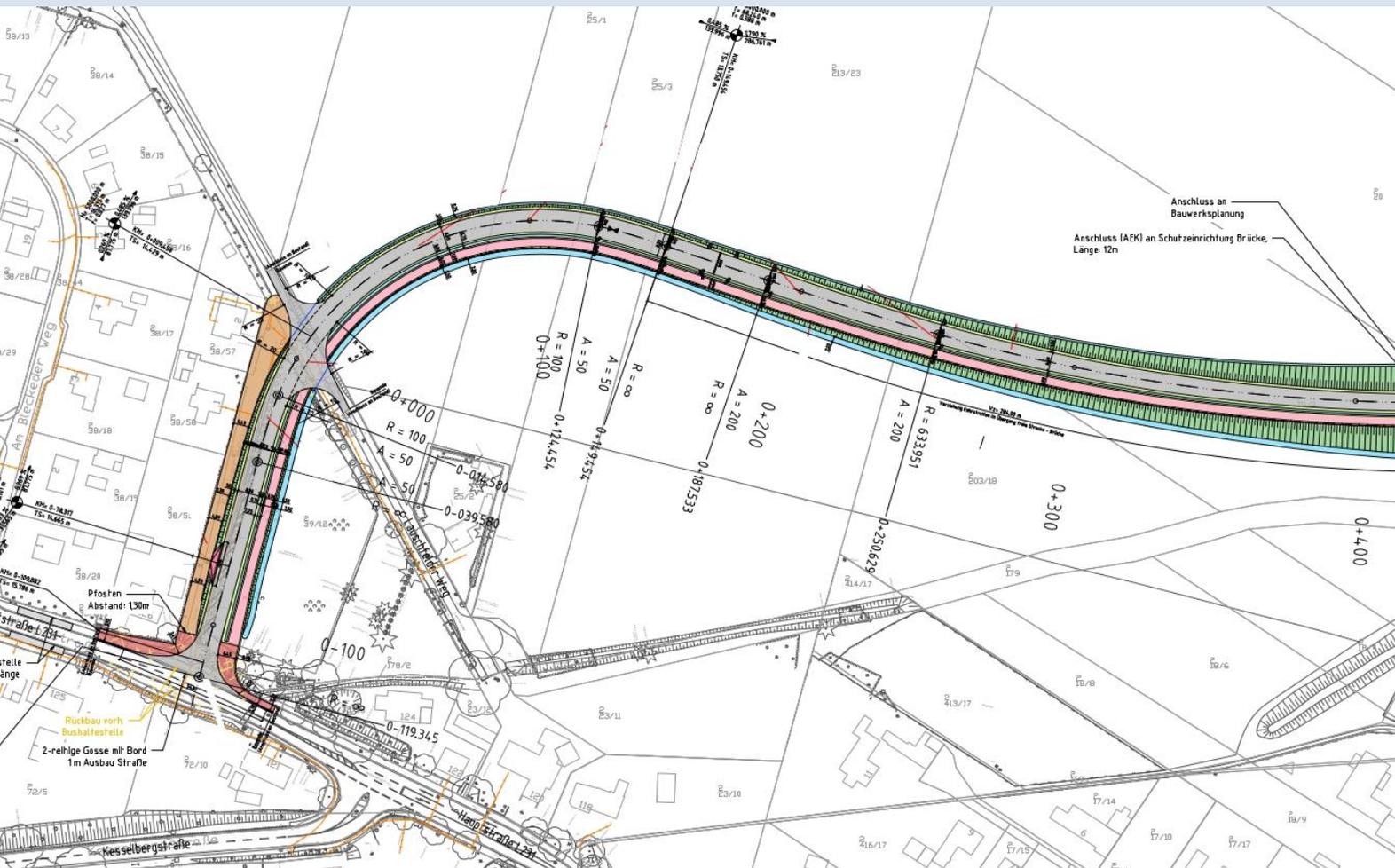
Übersicht - Quelle: Unterlage 3 Übersichtslageplan



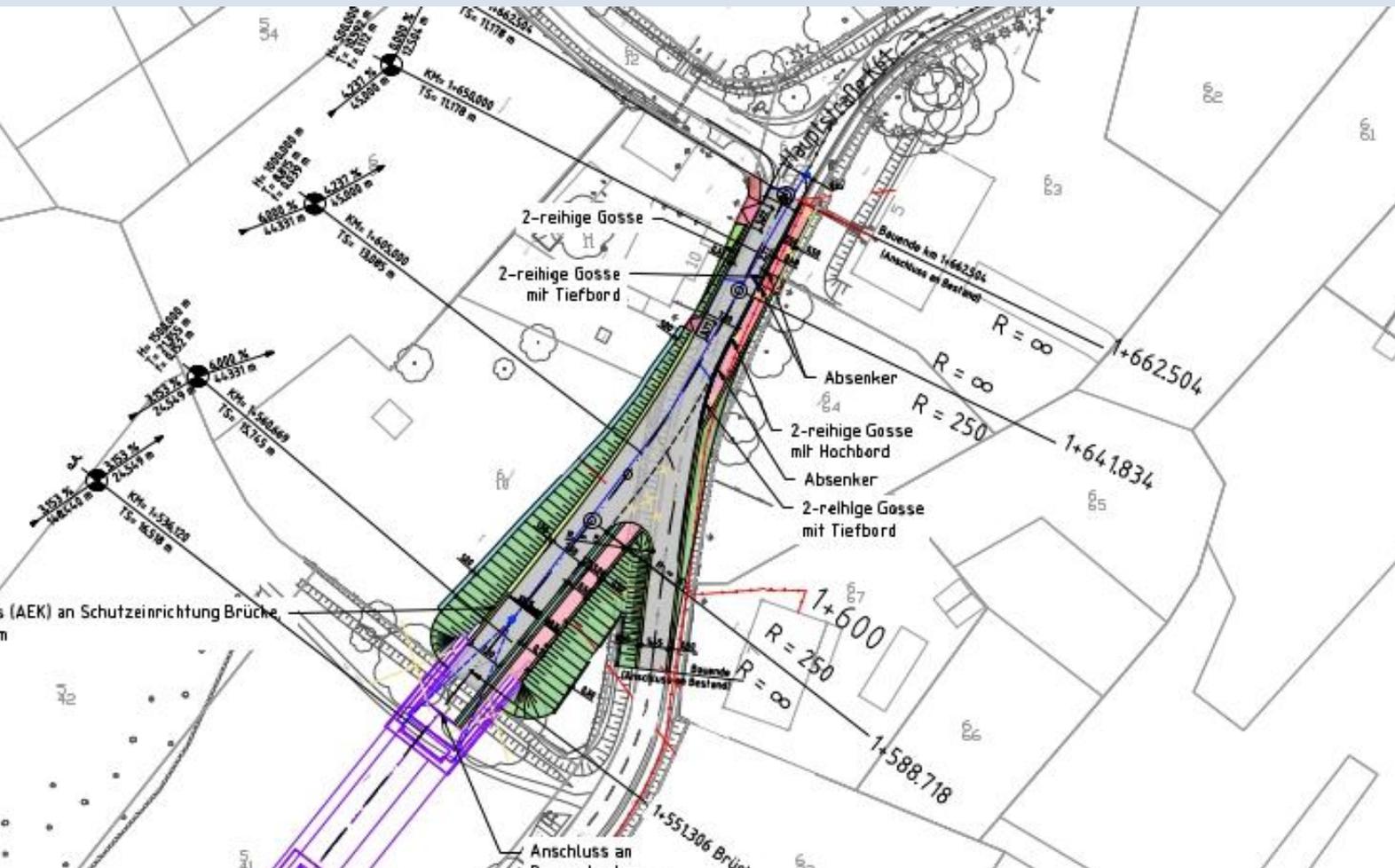


Abschnitte der Planung - Quelle: Unterlage 1 Erläuterungsbericht, Abbildung 11



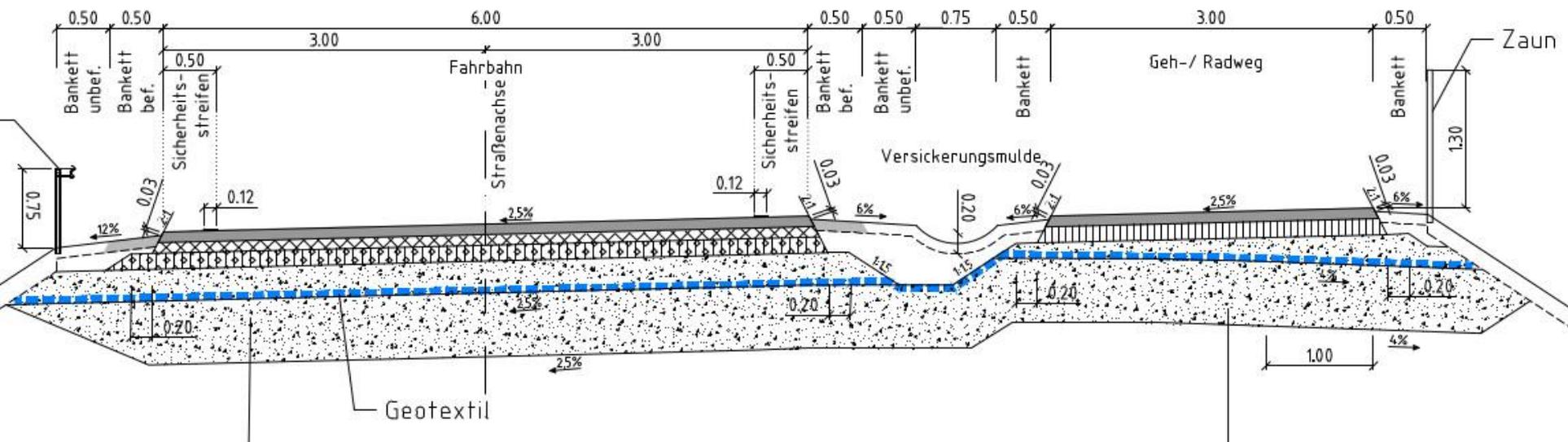


Straße und Rampe Süd - Quelle: Unterlage 5 Lagepläne



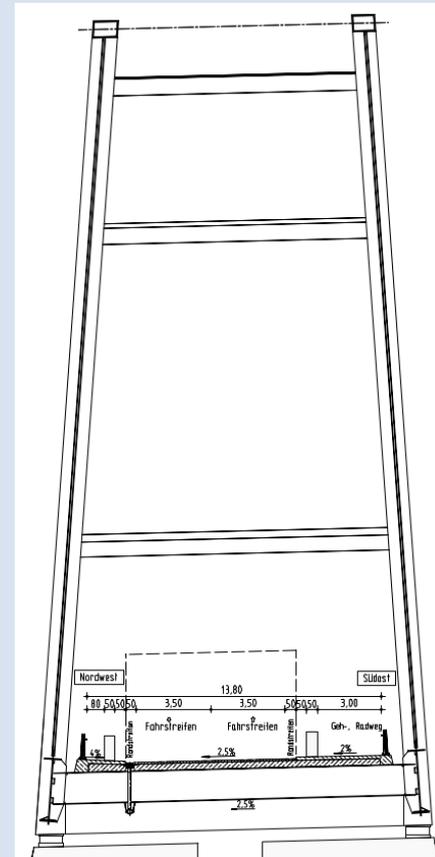
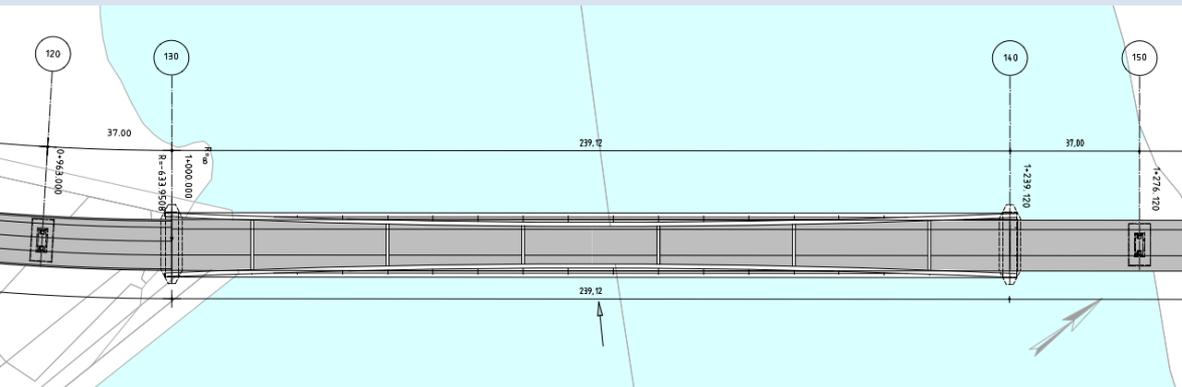
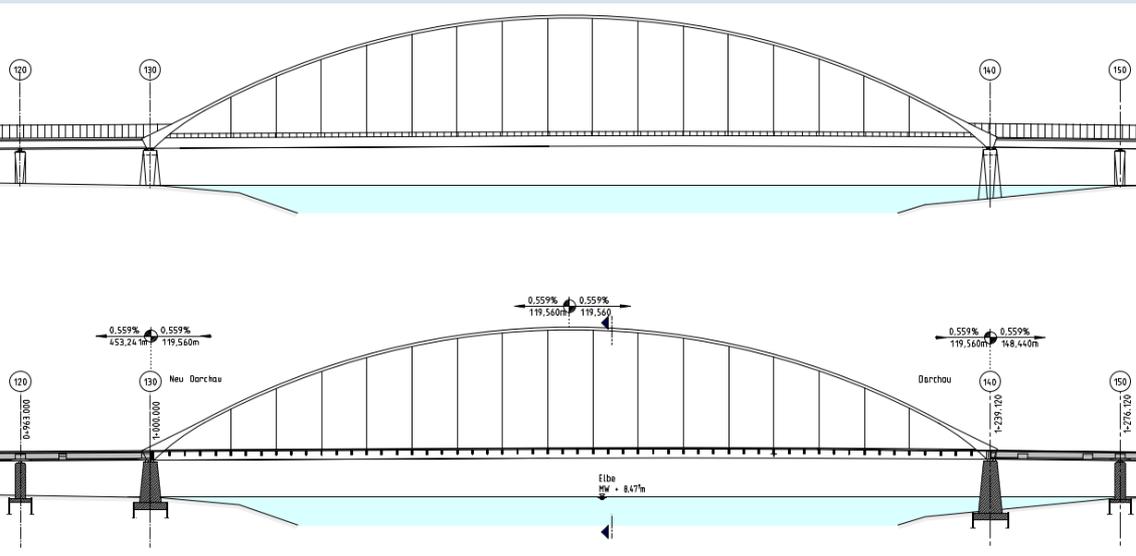
Rampe Nord - Quelle: Unterlage 5 Lagepläne





Straßenquerschnitt - Quelle: Unterlage 14.2 Regelquerschnitt Straße





Strombrücke - Quelle: Unterlage 15.3 Strombrücke



Visualisierung - Quelle: Unterlage 21g Visualisierung, Landschaftsbildanalyse



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Landkreis Lüneburg

Auf dem Michaeliskloster 4
21335 Lüneburg

Telefon 04131 26-0

Telefax 04131 26-1466

www.landkreis-lueneburg.de





Anlage 4: Präsentation Umwelt – Erörterung mit Behörden und TöBs

Neubau der Elbbrücke Darchau - Neu Darchau

ERÖRTERUNGSTERMIN AM 25.09.2025
Folien zur Erläuterung

Neubau der Elbbrücke Darchau - Neu Darchau

Kiebitz

Inhalt

Bodentyp (Auswahl)

 Mittlere Gley-Braunerde

Kompensation

 Kompensationsfläche Elbbrücke im bzw. am Planungsraum, außerhalb des Trassenbereichs

Maßnahme (2.1 A_{CEr})

 Entwicklung von Extensivgrünland

Nachrichtlich

 Untersuchungsgebiet

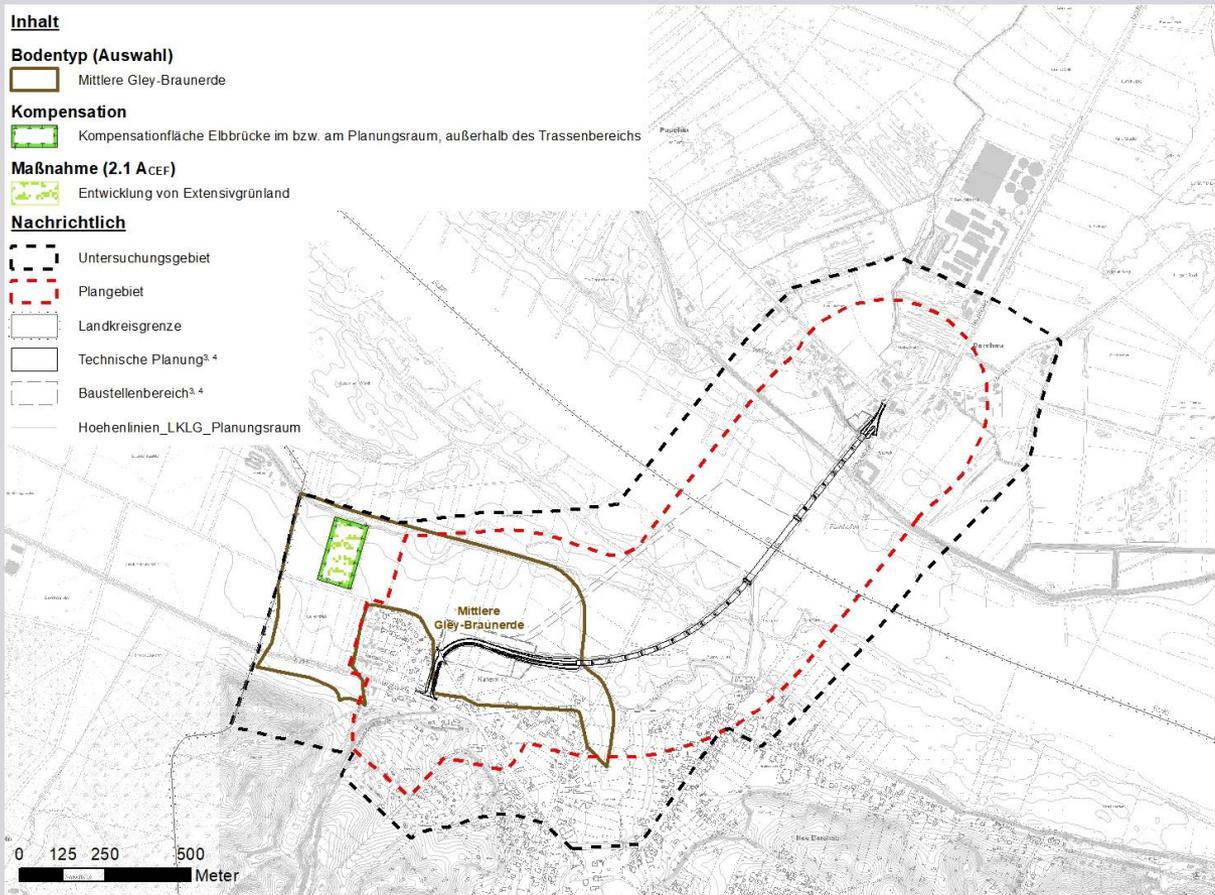
 Plangebiet

 Landkreisgrenze

 Technische Planung^{3,4}

 Baustellenbereich^{3,4}

 Höhenlinien_LKLG_Planungsraum



Kartengrundlage: AK5 "Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung, 2021, dl-de/by-2-0"



Neubau der Elbbrücke Darchau - Neu Darchau

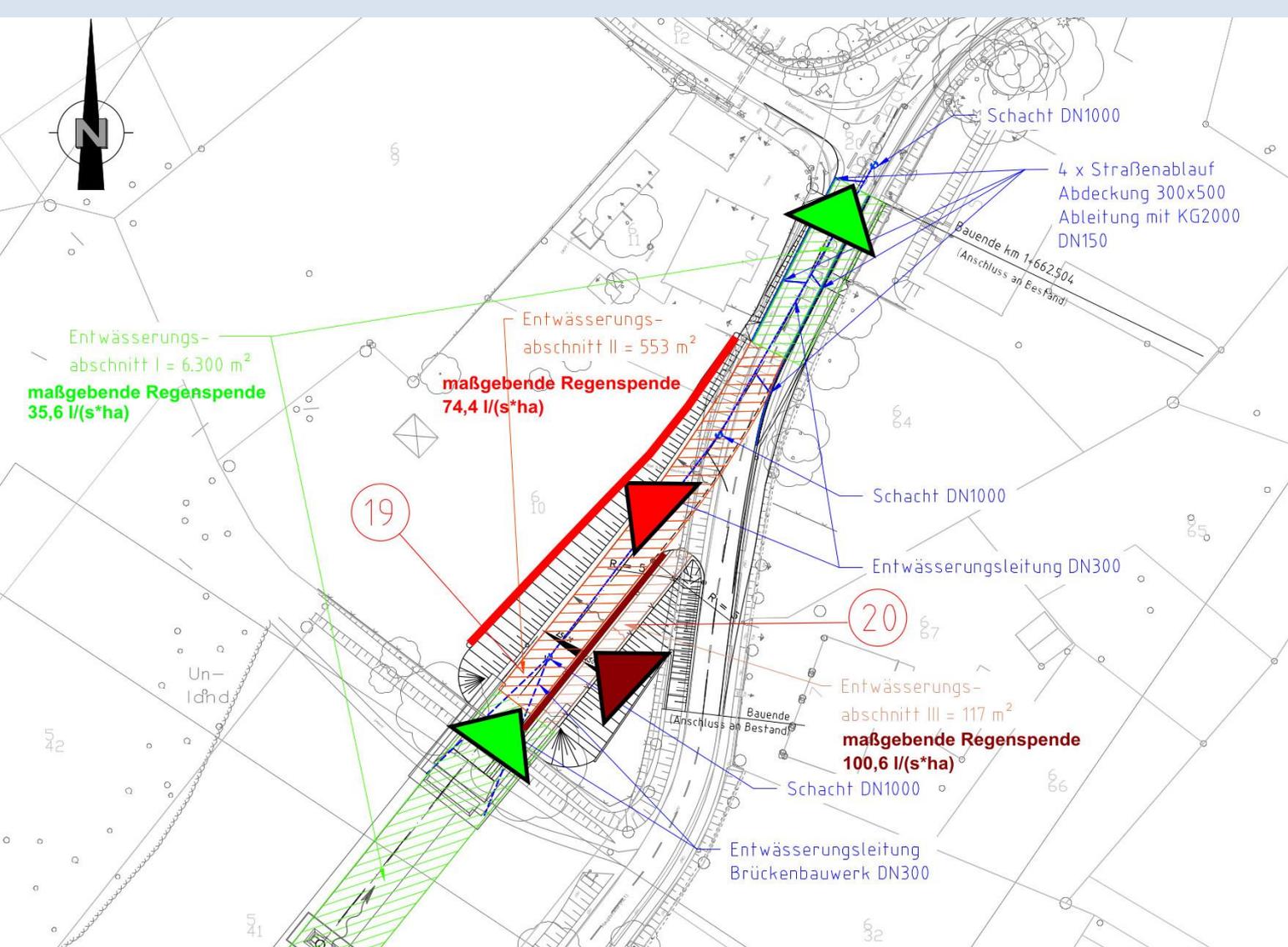
Kiebitz - Ausgleichsmaßnahme



Ausschnitt U 9.3, Blatt 1, 2.1 A-CEF

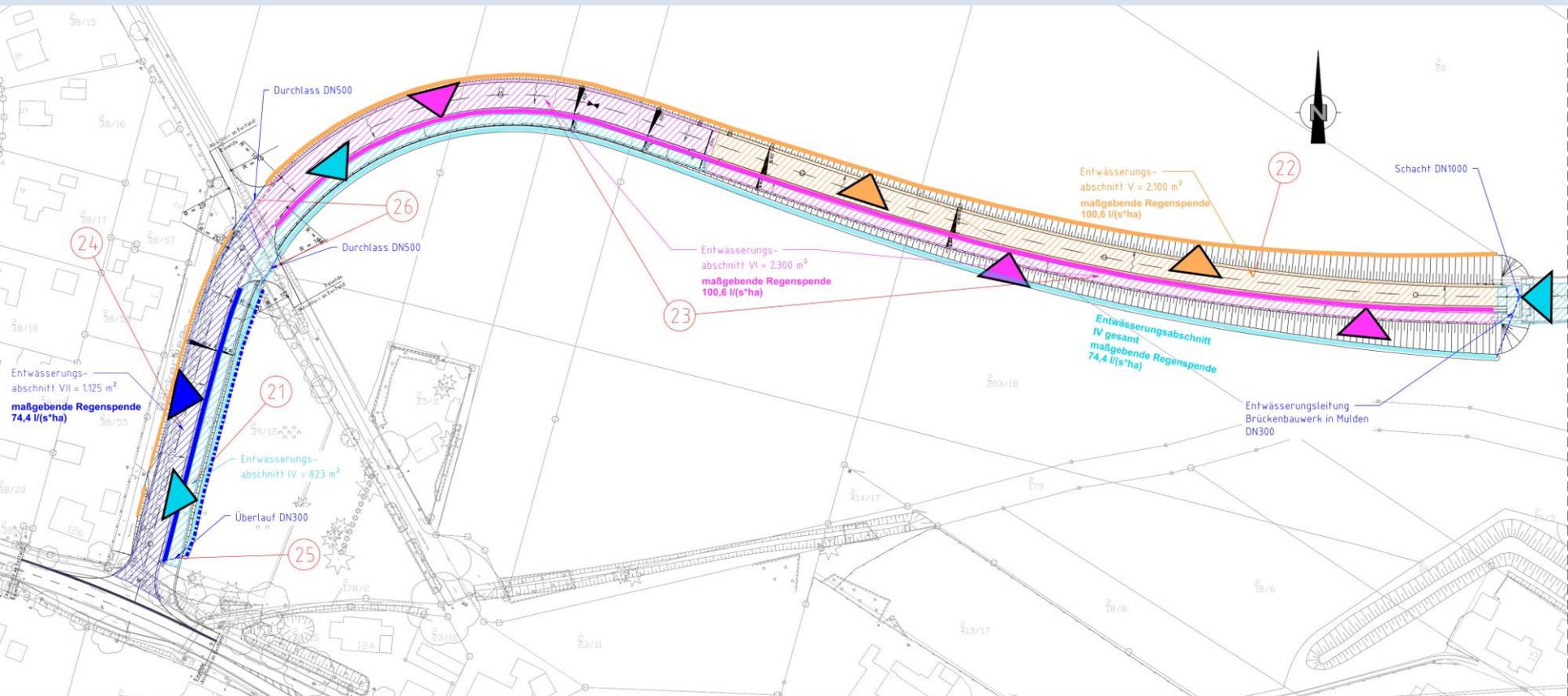


Anlage 5: Präsentation Wasserwirtschaft



Wasserwirtschaft im Landkreis Lüneburg – Basis: Unterlage 8 Lagepläne der Entwässerung





Wasserwirtschaft im Landkreis Lüchow-Dannenberg – Basis: Unterlage 8 Lagepläne der Entwässerung





Anlage 6: Präsentation Alternativenbetrachtung

Lüneburg, 25. September 2025



Neubau der Elbbrücke Darchau - Neu Darchau
Fähralternative



Fähre keine zu prüfende Alternative

- 1 Vorhabenträger reicht Plan ein, d.h. er definiert Vorhaben und Vorhabenziele (§ 73 Abs. 1 VwVfG)
- 2 Vermeintliche Alternativen dürfen nicht die Identität des Vorhabens in Frage stellen; Fähre keine Alternative, weil
 - Fähre nach Art und Umfang anderes Vorhaben ist und
 - Fähre kann die gesetzten Ziele einer schnellen, unkomplizierten, jederzeit verfügbaren Elbquerung nicht erreichen
- 3 Keine Kompetenz der Planfeststellungsbehörde, ein von ihr für besser gehaltenes Vorhaben durchzusetzen jenseits Prüfung von Bedarf, Vereinbarkeit mit öffentlichen/privaten Belangen und Identitätswahrenden Alternativen
- 4 Vorhabenübergreifende Steuerung von Alternativen nur über höherrangige Planung (z.B. Ziele der Raumordnung) möglich, nicht aber in auf das Vorhaben beschränktem Verfahren



Anlage 7: Antrag der RAin Annika Ratschow für die Bürgerinitiative "Ja zur Fähre – Nein zur Brücke e.V." und den BUND Regionalverband Elbe-Heide

Wir beantragen für die BI Ja zur Fähre - Nein zur Brücke e.V. und für den BUND Elbe-Heidekreis,

dass die Planfeststellungsbehörde dem Vorhabenträger aufgibt, ergänzende / nachträgliche Bestandserfassungen und -bewertungen in Bezug auf die Mopsfleedermäus, Biber, Fischotter und alle (europ.) Vogelarten außer Blaukelchen und Kiebitz durchzuführen.

Annika Rartschow
Rechtsanwältin
PNT Partner RAe



Anlage 8: Präsentation Umwelt - Erörterung mit Privaten und Vereinigungen

Neubau der Elbbrücke Darchau - Neu Darchau

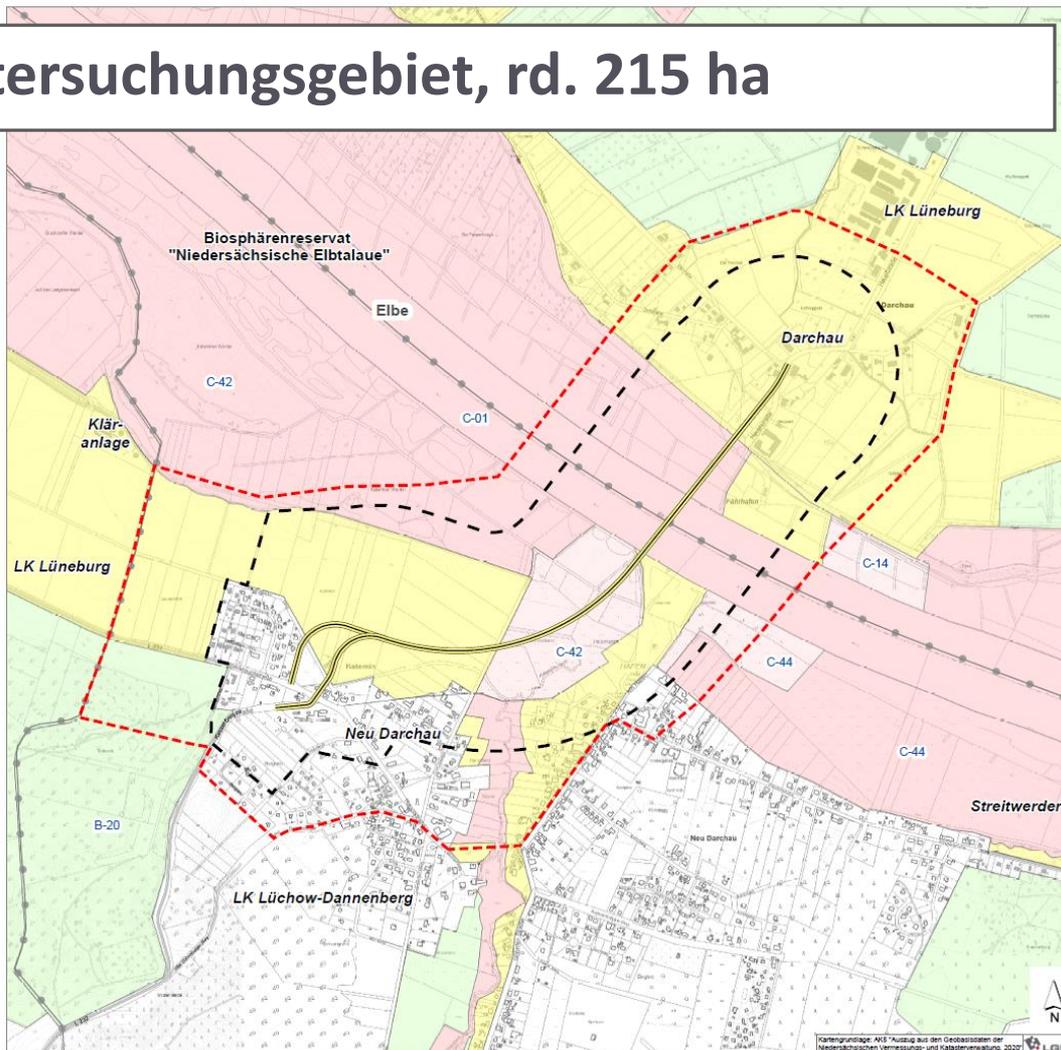
ERÖRTERUNGSTERMIN AM 25.09.2025
Folien zur Erläuterung

Neubau der Elbbrücke Darchau - Neu Darchau

- rechnerischer Kompensationsbedarf umfasst 4,45 ha, besondere Schutzbedarfe bestehen für Vögel, Heuschrecken und Tagfalter sowie Biber, Fischotter und Fledermäuse
- Die Kompensationsflächen umfassen 13,69 ha, davon im Gebietsteil C: 2,67 ha, LK DAN: 8,86 ha, LK LG: 2,16 ha
- alle betroffenen FFH-Lebensraumtypen, gesetzlich geschützten Biotope sowie alle betroffenen Habitatfläche werden funktional ausgeglichen.

Neubau der Elbbrücke Darchau - Neu Darchau

Untersuchungsgebiet, rd. 215 ha



Biosphärenreservat "Niedersächsische Elbtaulaue"

- Gebietsteil A
- Gebietsteil B
- Gebietsteil C
- Gebietsteil C-V/ siedlungsnahe Elbvorlandbereiche

C-42 Nr. der Teilräume
Quelle: Biosphärenreservatsverwaltung Nds. Elbtaue (2009)

Technische Planung (vorläufig)

- Vorzugstrasse
- Quelle: Völsing Ingenieurgesellschaft mbH (2021)

Untersuchungsgebiet

- Untersuchungsgebiet UVP-Bericht/Kartierung (rd. 215 ha)
- Untersuchungsgebiet LBP (rd. 130 ha)

Nachrichtlich

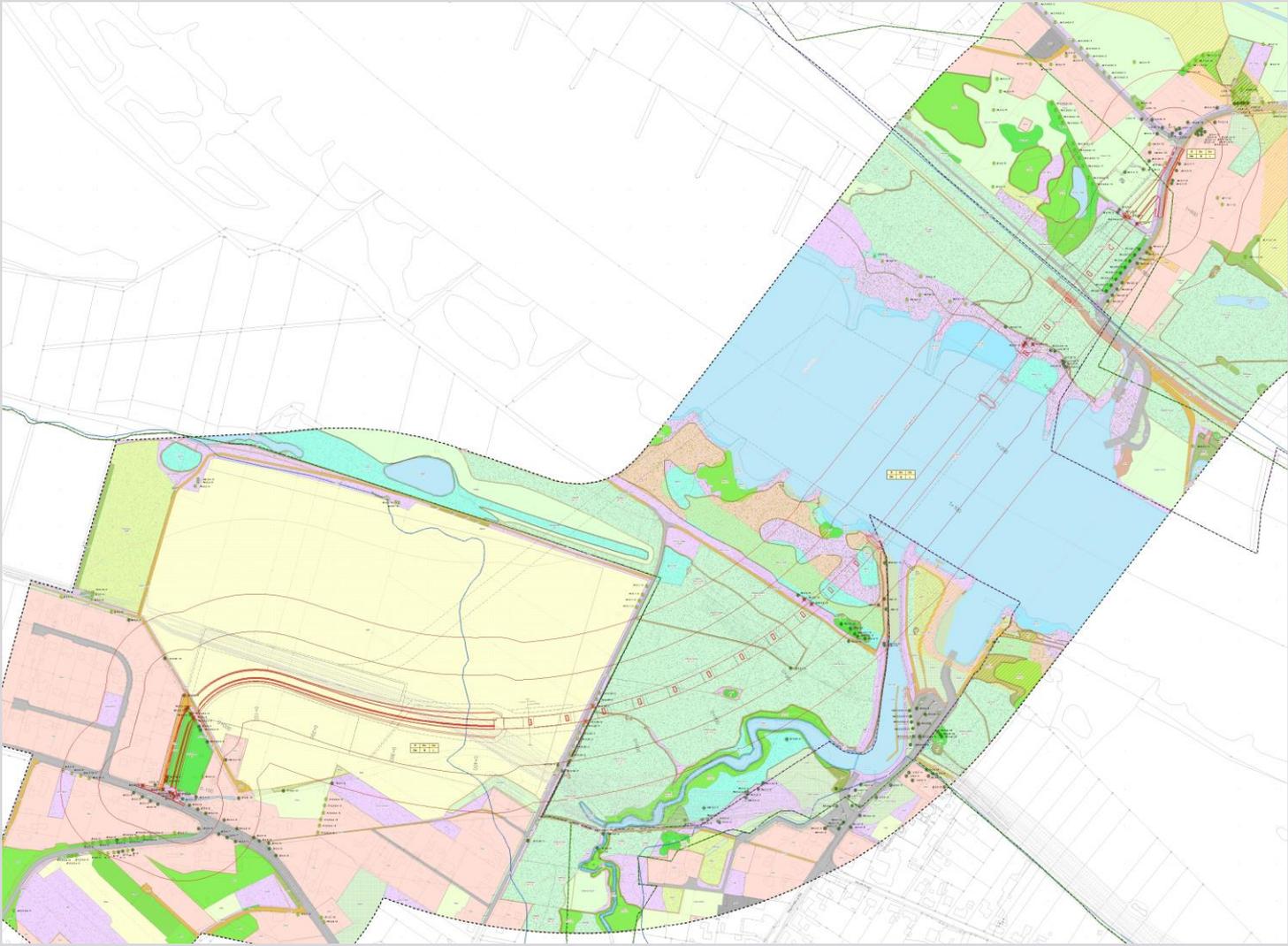
- Landkreisgrenze
- Quelle: LGLN (2008)

Projekt	Untersuchung zur Unterrichtung über den Untersuchungsumfang zum Neubau der Elbbrücke zwischen Darchau - Neu Darchau	Maßstab	1 : 10.000
Karteninhalt	Biosphärenreservat mit Gebietsteile und Abgrenzung der Untersuchungsgebiete	Datum/Änderung	27.06.2021
Auftraggeber	Landkreis Lüneburg Betrieb Straßenbau und -unterhaltung Raiffeisenstr. 7 21379 Scharnebeck	Seitenschift	Jr., Jh., wa, be
Planung Entwurf Gestaltung	Landschaft Stadtraum Grünflächen Gärten Stadtbau Freizeitanlagen Landschaftsplanung	Unterschrift	Pregebe Daum
Entwicklung und Gestaltung von Landschaft			

EDL GmbH - Löhner Weg 32a - 21337 Lüneburg
Tel. 04131-22788-0 - karten@entwurf.de

HB = 297 / 420

Neubau der Elbbrücke Darchau - Neu Darchau



Ausschnitt aus Unterlage 19.1.2, Blatt 1-3

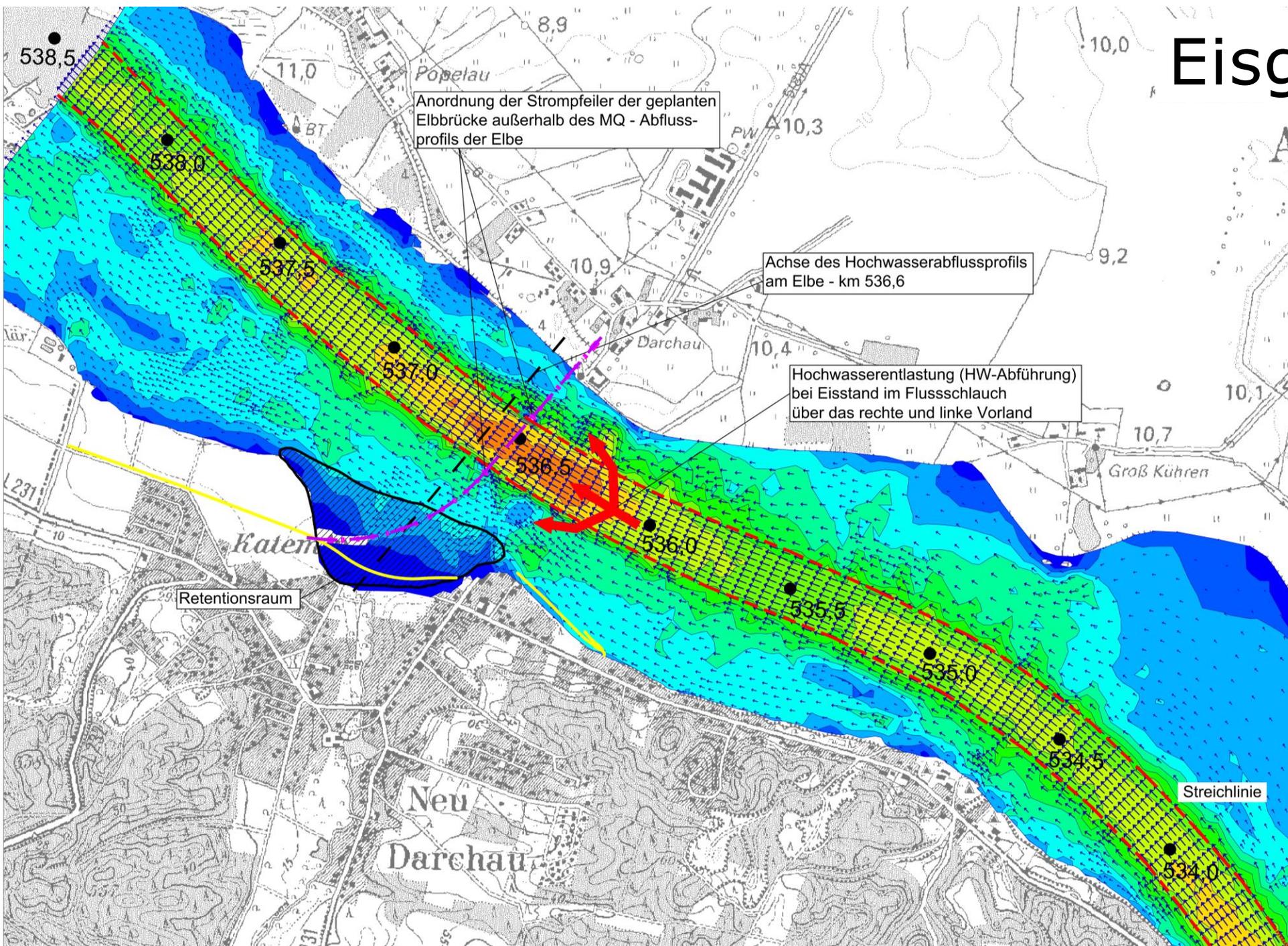
Neubau der Elbbrücke Darchau - Neu Darchau





Anlage 9: Präsentation zum Strömungsverhalten und Eisgang

Eisgutachten



Anordnung der Strompfeiler der geplanten Elbbrücke außerhalb des MQ - Abflussprofils der Elbe

Achse des Hochwasserabflussprofils am Elbe - km 536,6

Hochwasserentlastung (HW-Abführung) bei Eisstand im Flussschlauch über das rechte und linke Vorland

Retentionsraum

Streichlinie

Modell-Variante PLANUNG I - A

Fließgeschwindigkeit in [m/s]

0.00 - 0.15
0.15 - 0.30
0.30 - 0.45
0.45 - 0.60
0.60 - 0.75
0.75 - 0.90
0.90 - 1.05
1.05 - 1.20
1.20 - 1.35
1.35 - 1.50
1.50 - 1.65

- Brückentrasse mit Pfeiler
Quelle: Vössing Ingenieurgesellschaft mbH
- Verlauf Hochwasserschutzdich
Quelle: Landkreis Lüneburg

HQ Elbe = 3.590 m³/s am 10.04.2006
(bezogen auf den Pegel Neu Darchau - Elbe-km 536,4)

Höhenreferenzsystem : Deutsches Haupthöhennetz 1992
(Ergebnisdarstellung) Angaben in Meter über Normalhöhennull (m+NNH)

Lagereferenzsystem : Gauß - Krüger - Koordinaten
3 - Grad - Meridianstreifensystem
Bessel - Ellipsoid (40/83)

Kartengrundlage : Topographische Karte 1 : 25000
Höhenangaben in der Karte sind Normalnull-Höhen,
bezogen auf Normalnull (NN, Pegel Amsterdam)
Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung
Niedersachsen LGLN

Index	Änderung	Datum	Name

Eisgutachten



Abb. 4.33 Dichtes Treibeis mit großen Eisschollen auf der Warthe (Warta) bei Posen (Poznan) am 7.1.2009 (WARTA, 2009)

In der Abb. 4.33 ist deutlich die Größe von Eisschollen zu sehen, die teilweise aneinander gefroren sind. Im Bildvordergrund sind aneinandergefrorene Eisschollen zu sehen, die im Vergleich zu dem Menschen links im Bild, durchaus 10 Meter groß sein dürften. Durch weiteres Zusammenfrieren dürfte die Größe der Eisschollen noch wachsen.

Eisgutachten

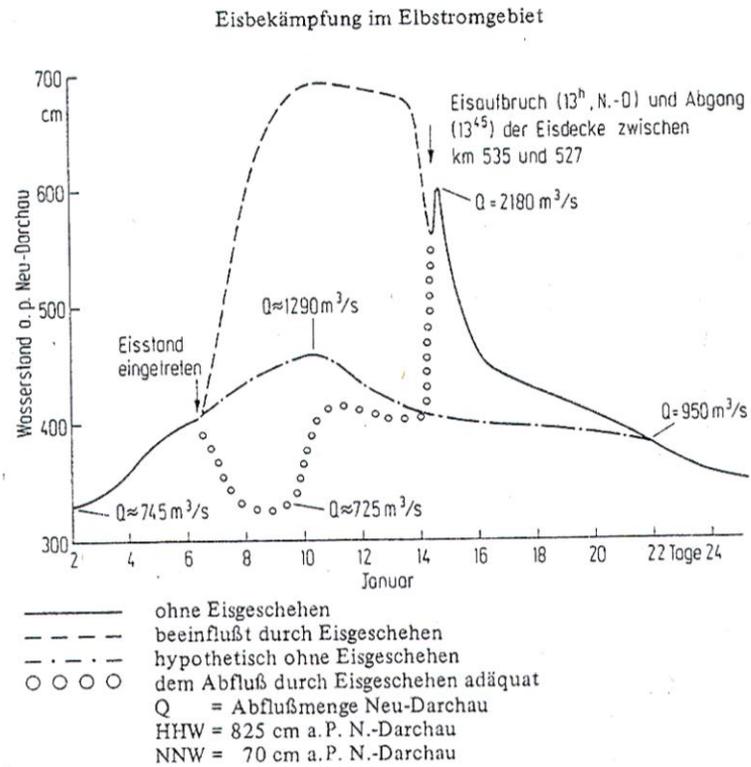
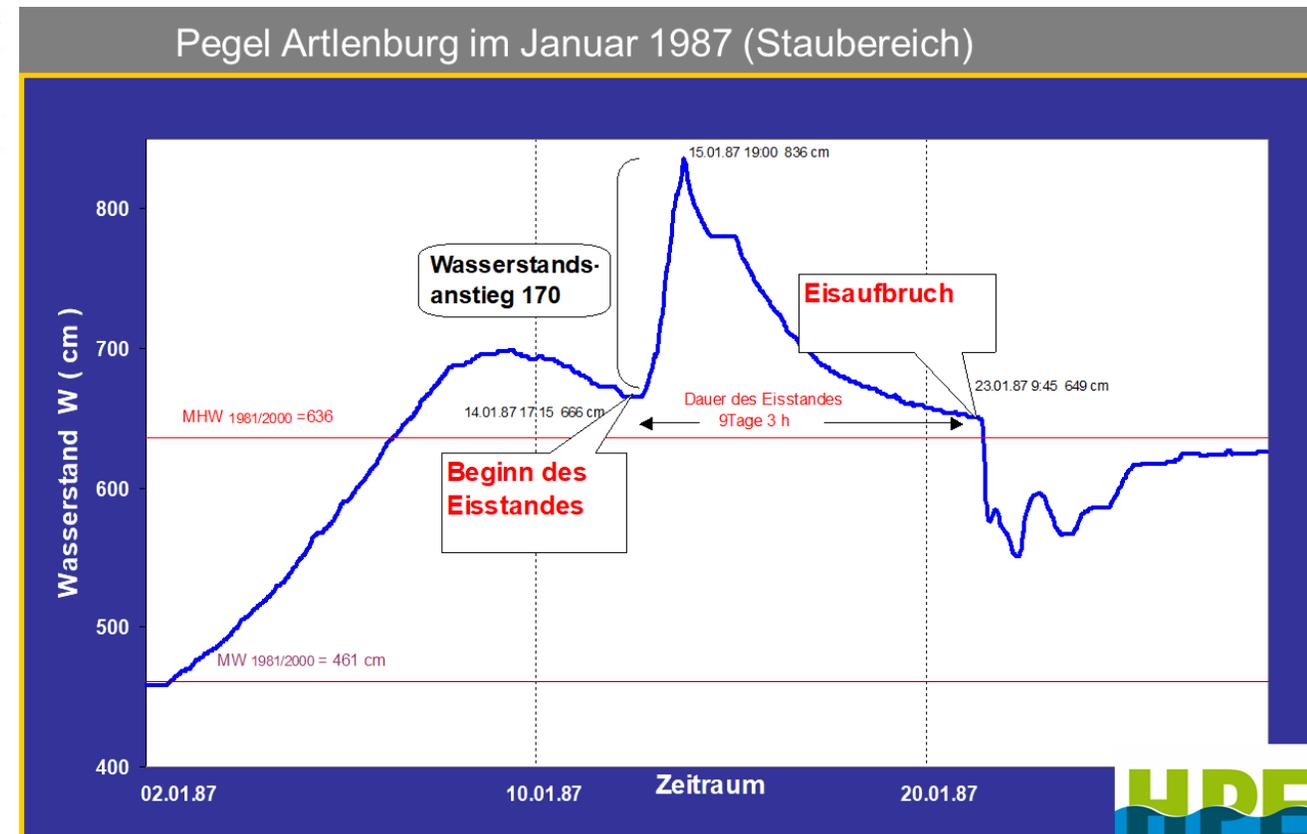


Abb. 23. Wasserstandsganglinien am Pegel N-Darchau, Elbe-km 536,4, als Folge einer Eisversetzung, 1978/79

Abb. 4.58 Wasserstandsganglinien am Pegel Neu-Darchau/Elbe als Folge einer Eisversetzung 1978/79, Strom-km 536,4 (THIEMANN, 2003)

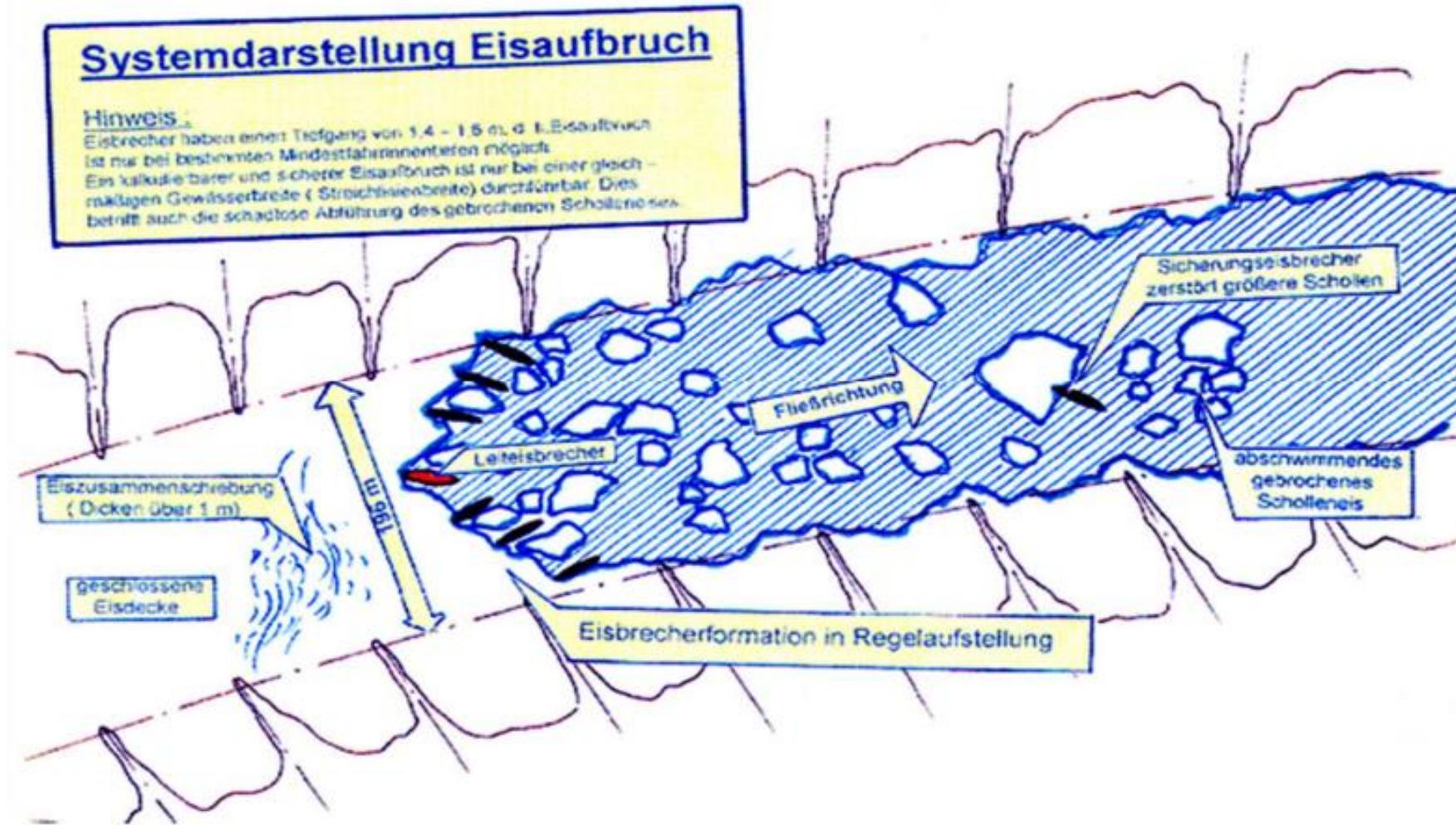
Quelle: Schuh, 2012



Quelle: Thiemann, 2016

Systemdarstellung Eisaufbruch

Eisgutachten



Quelle: WSV, 2012



Anlage 10: Präsentation zum Bedarf

Lüneburg, 25. September 2025



Neubau der Elbbrücke Darchau - Neu Darchau

Bedarf für das Vorhaben



Bedarf warum?

- 1 Planrechtfertigung als Voraussetzung der Planfeststellung: vernünftigerweise geboten nach Maßgabe des Fachrechts, hier: § 9 Abs. 1 NStrG: Träger der Straßenbaulast haben Straßen so zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern, dass sie dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügen
- 2 Öffentliche Interessen als Voraussetzung der habitatschutzrechtlichen Abweichungsentscheidung: aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig (§ 34 Abs. 3 BNatSchG)

Bedarf liegt vor

- 1 Vollständige Wiedereingliederung des Amtes Neuhaus in den Landkreis Lüneburg durch Überwindung der Trennwirkung der Elbe, Schaffung einheitlicher Lebensverhältnisse im Landkreis Lüneburg
- 2 Jederzeitige, einfache und schnelle Passierbarkeit der Elbe – Fähre zeitlich beschränkt, von Witterungs- und Wasserverhältnissen abhängig, kostenpflichtig, langsamer/umständlicher
- 3 Teilhabe an wirtschaftlichen, schulischen, sozialen, kulturellen, medizinischen Leistungen/ Einrichtungen innerhalb des Landkreises
- 4 Gewährleistung von Notfallversorgung und Katastrophenschutz

Bedarf ist nachgewiesen

- 1 Verkehrsgutachten (Antragsunterlage 21e): Bessere Erreichbarkeit und Fahrzeitverkürzung führen zu Änderungen der Routenwahl und Zielverlagerungen - Zunahme des elbquerenden Verkehrs bis 2030 auf 2.530 KfZ täglich (Fähre 630 Kfz)
- 2 Gutachten regionalwirtschaftliche Effekte (Antragsunterlage 21d): Positive, nachhaltige regionalwirtschaftliche Effekte (insbes. regionaler Arbeitsmarkt, Einzelhandel, Wohnimmobilienmarkt)



Anlage 11: Präsentation zur Regionalentwicklung

REGIONALWIRTSCHAFTLICHE EFFEKTE ELBBRÜCKE BEI NEU DARCHAU



BILDQUELLE: WWW.BLOG-JJ.COM

PRÄSENTATION

ACHIM GEORG

INHALT

1. BRÜCKEN ÜBER DIE ELBE
2. BESCHÄFTIGTENENTWICKLUNG
3. ARBEITSPLATZEFFEKTE
4. PENDLER
5. ZUSAMMENSCHAU ERGEBNISSE

1. BRÜCKEN ÜBER DIE ELBE



- Die durchschnittliche Distanz zwischen zwei Brücken über die Elbe liegt bei 35 Kilometern.
- Es wird deutlich, dass der Abschnitt zwischen Lauenburg und Dömitz der längste Abschnitt zwischen zwei Brücken über die Elbe darstellt.
- Die Entfernung zwischen den beiden Brücken beträgt rund 70 Straßenkilometer bei einer Fahrzeit von über einer Stunde.

2. BESCHÄFTIGTENENTWICKLUNG

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Wachstum 2013-2022	Wachstum 2013-2022
Stichtag 31. Dezember	Anzahl	%	Anzahl									
Neu Darchau	115	133	150	144	153	177	184	195	215	229	99,1	114
Dahlemburg, Flecken	1.249	1.270	1.269	1.225	1.306	1.319	1.295	1.320	1.401	1.427	14,3	178
Bleckede, Stadt	1.587	1.509	1.589	1.638	1.643	1.770	1.864	1.917	1.928	1.954	23,1	367
Hitzacker (Elbe), Stadt	1.344	1.366	1.358	1.344	1.415	1.445	1.438	1.347	1.275	1.300	-3,3	-44
Dannenberg (Elbe), Stadt	3.873	4.009	4.103	4.200	4.262	4.136	4.193	4.228	4.138	4.226	9,1	353
Lüchow-Dannenberg, Kreis	12.758	13.054	13.596	13.583	13.948	14.265	14.409	14.361	14.270	14.583	14,3	1.825
Amt Neuhaus	880	830	843	828	861	874	873	870	878	880	0,0	0
Dahlemburg, Samtgemeinde	1.590	1.591	1.595	1.562	1.632	1.661	1.621	1.645	1.736	1.762	10,8	172
Lüneburg, Kreis	51.897	52.987	53.924	55.064	56.613	58.362	59.494	59.560	60.252	61.500	18,5	9.603
Niedersachsen	2.667.445	2.722.506	2.784.011	2.836.091	2.894.119	2.956.773	3.007.560	3.016.855	3.059.368	3.109.957	16,6	442.512

Arbeitsort

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Wachstum 2013-2022	Wachstum 2013-2022
Stichtag 31. Dezember	Anzahl	%	Anzahl									
Neu Darchau	376	370	394	385	396	405	416	420	454	442	17,6	66
Dahlemburg, Flecken	1.036	1.081	1.095	1.102	1.135	1.173	1.182	1.227	1.258	1.306	26,1	270
Bleckede, Stadt	3.153	3.184	3.221	3.324	3.387	3.430	3.480	3.570	3.603	3.650	15,8	497
Hitzacker (Elbe), Stadt	1.372	1.397	1.408	1.440	1.477	1.517	1.536	1.538	1.539	1.603	16,8	231
Dannenberg (Elbe), Stadt	2.676	2.739	2.760	2.859	2.957	2.971	2.951	2.969	2.964	3.074	14,9	398
Lüchow-Dannenberg, Kreis	14.402	14.691	15.258	15.583	15.676	15.956	16.270	16.237	16.442	16.795	16,6	2.393
Amt Neuhaus	1.864	1.836	1.832	1.836	1.831	1.826	1.816	1.779	1.789	1.881	0,9	17
Dahlemburg, Samtgemeinde	1.854	1.908	1.931	1.944	1.993	2.082	2.109	2.123	2.160	2.235	20,6	381
Lüneburg, Kreis	62.040	63.567	64.575	65.462	67.014	68.479	69.882	70.062	71.024	72.346	16,6	10.306
Niedersachsen	2.790.924	2.846.443	2.910.691	2.965.592	3.026.064	3.090.311	3.144.468	3.153.330	3.199.358	3.258.544	16,8	467.620

Wohnort

QUELLE: BUNDESAGENTUR FÜR ARBEIT

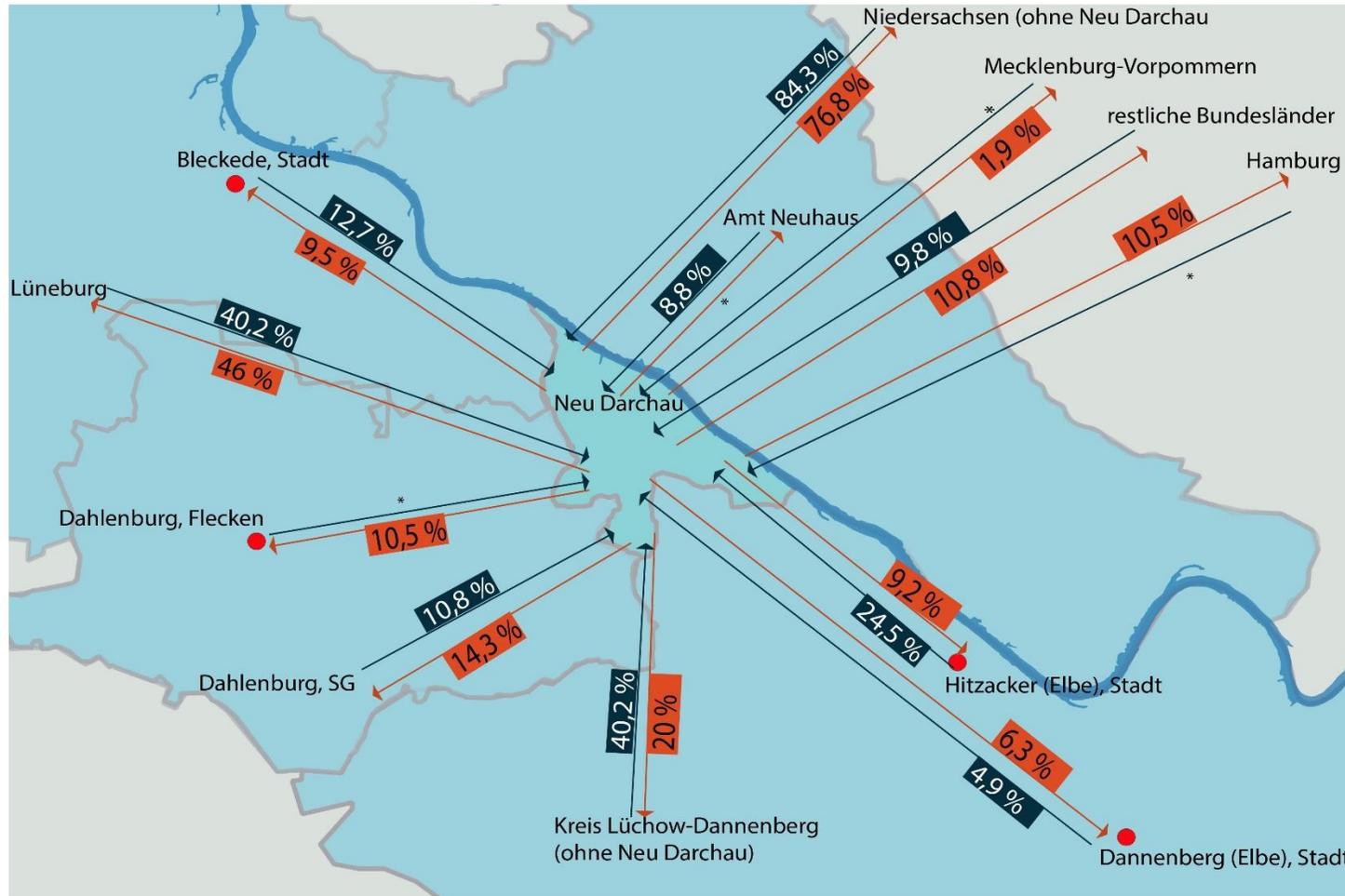
3. ARBEITSPLATZEFFEKTE (SZENARIO)

Ort	Arbeitskräfte am Arbeitsort 2022	Brückeneffekt (moderater Ansatz)	Arbeitskräfte am Arbeitsort mit Brückeneffekt 2032
Neu Darchau	39	10 %	43
Amt Neuhaus	363	10 %	400
Dahlemburg (Samtgemeinde)	933	5 %	980
Bleckede	652	5 %	685
Hitzacker	294	5 %	309
Summe Arbeitsplätze am Arbeitsort	2.281	Ø 6 %	2.417
Differenz Arbeitsplätze aktuell und mit Brückeneffekt	136		

Langfristiger Effekt in Folge der festen Elbquerung+	10 Jahre nach dem Brückenbau	
	Direkte Effekte	Induzierte Effekte
136 zusätzliche Arbeitskräfte/-plätze	71,3 Mio.	128,3 Mio.

QUELLE: GEORG CONSULTING

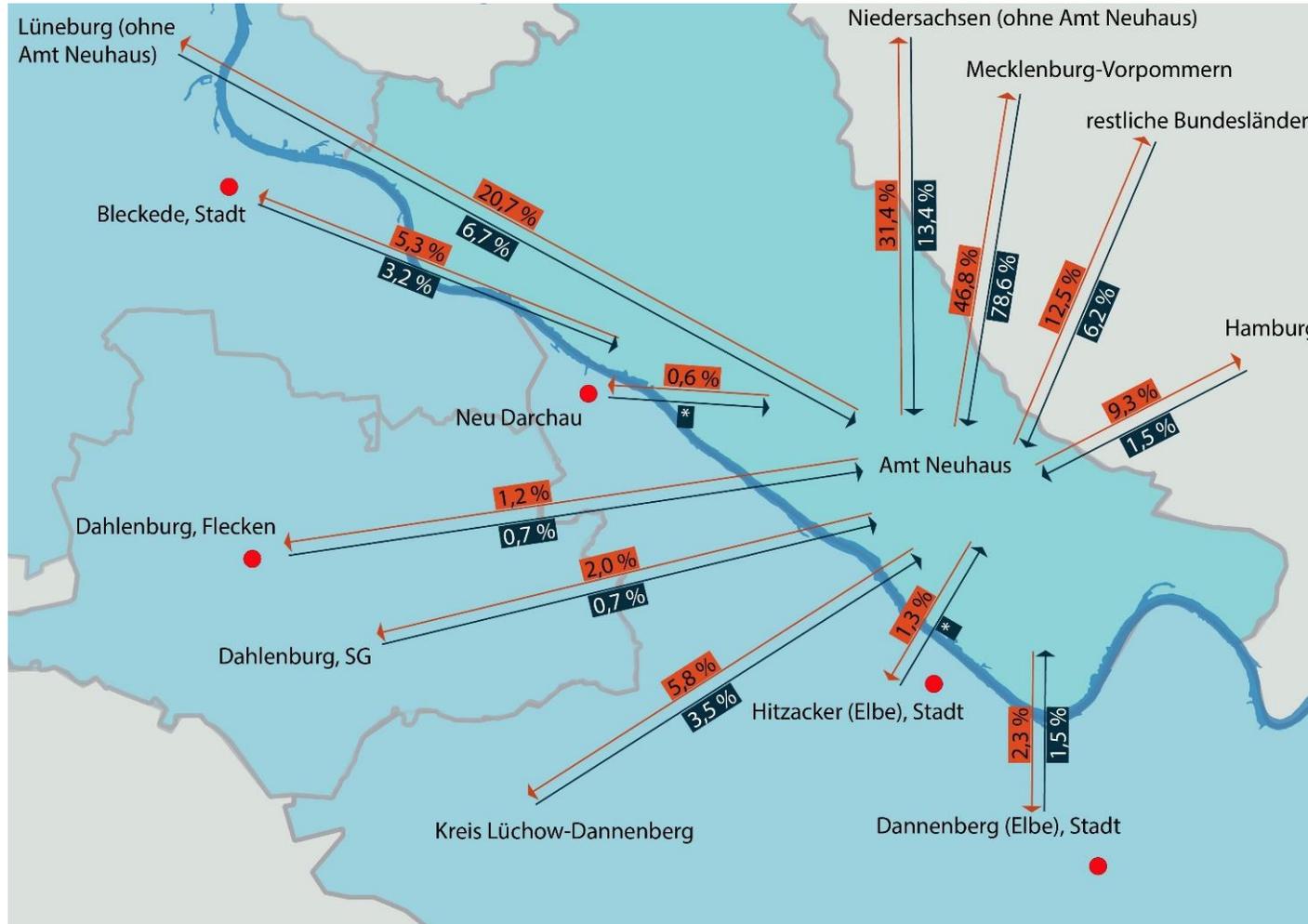
4. PENDLER (NEU DARCHAU)



- Die Pendlerverflechtungen von Neu Darchau zeigen, dass die Elbe wie eine Barriere wirkt.
- Obwohl auf der gegenüberliegenden Elbeseite im Amt Neuhaus sowie im angrenzenden Mecklenburg-Vorpommern qualifizierte Arbeitsplätze vorhanden sind, wird kaum über die Elbe gependelt.
- Insgesamt dürfte die Zahl der Beschäftigten mit Ziel- bzw. Herkunftsort Neu Darchau, die die Elbe queren müssen bei schätzungsweise 25 Personen liegen.

QUELLE: GEORG CONSULTING

4. PENDLER (AMT NEUHAUS)



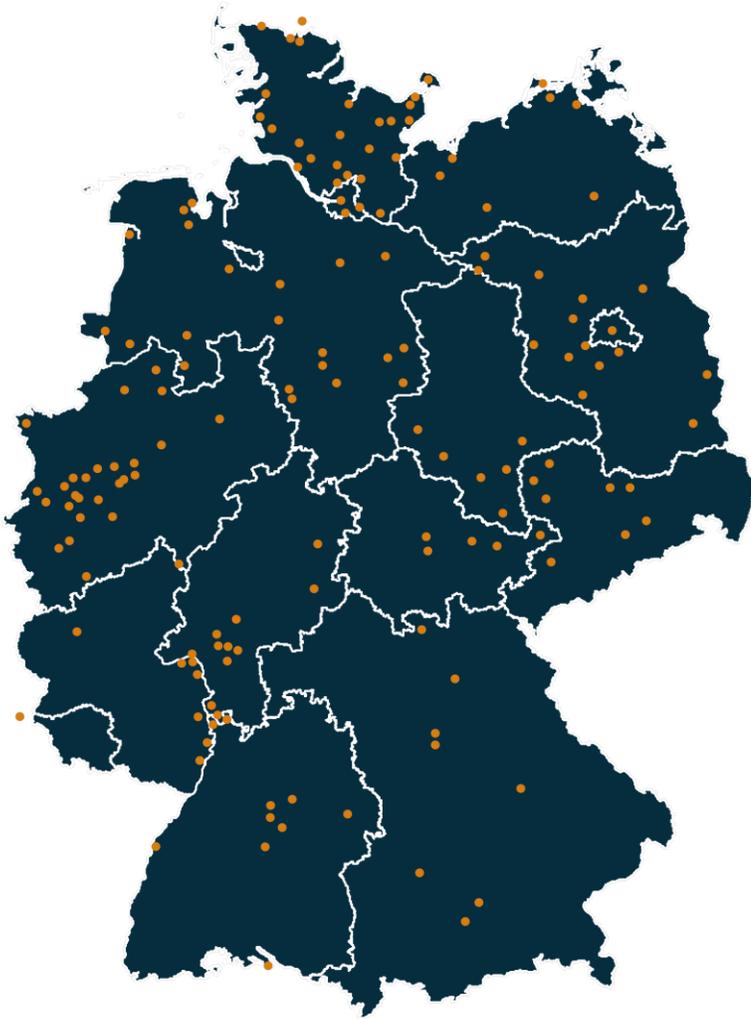
- Zusammen genommen gibt es für das Amt Neuhaus 615 Personen mit Ziel- und Herkunftsort Niedersachsen.
- So viele Personen werden wahrscheinlich täglich die Elbe queren müssen.

QUELLE: GEORG CONSULTING

5. ZUSAMMENSCHAU ERGEBNISSE

- In den Zeiten, in denen die Elbfähre nicht in Betrieb ist, müssen Pendler bisher lange Umwege in Kauf nehmen.
- Mit der Realisierung der geplanten Elbbrücke kann elbeübergreifend ein gemeinsamer regionaler Arbeitsmarkt entstehen, der zu einer höheren Mobilität der Arbeitskräfte beiderseits der Elbe beitragen wird.
- Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund der zunehmenden Fachkräfteproblematik ein bedeutender Aspekt.
- Mit einer festen Elbquerung erübrigt sich dieses. Die Zahl der Arbeitsplätze beiderseits der Elbe könnte zudem infolge des Brückenbaus wachsen, was zu positiven Einkommens- Wertschöpfungs- und Steuereffekten führt.
- Gastgewerbe und Einzelhandel werden von der festen Elbquerung durch mehr zufällige Gäste und Kunden infolge der Veränderung und wahrscheinlichen Erhöhung der Pendlerverkehre profitieren.
- Für die Nahversorgung können sich für Neu Darchau bzw. das Amt Neuhaus neue Ansiedlungspotenziale für einen Lebensmittel-Discounter oder einen Frischemarkt ergeben. Dadurch würde sich die Nahversorgungssituation beiderseits der Elbe deutlich verbessern.
- Der Betrieb der Fähre könnte evtl. auch nach dem Brückenbau aus touristischen Gründen erhalten bleiben.
- Auf dem regionalen Wohnimmobilienmarkt gibt es mit zunehmender Entfernung vom Oberzentrum Lüneburg ein deutliches Miet- und Preisgefälle. Von einer festen Elbquerung gehen insbesondere positive Preiseffekte für den Wohnimmobilienmarkt des Amt Neuhaus aus.
- Generell wird durch die geplante Elbbrücke auch die überregionale verkehrliche Erreichbarkeit für die nordöstlichen Teilregion⁸ in Niedersachsen und südwestlichen Teilregionen von Mecklenburg-Vorpommern verbessert.

KONTAKT



Projektstandorte
Georg Consulting
Lerchenstraße 28a
22767 Hamburg

T 040 300 68 37 0
F 040 35 67 48 48
info@georg-ic.de
www.georg-ic.de



Anlage 12: Antrag im Anschluss an den Erörterungstermin: Frau Gesine Wahl – Abgabe eines Schreibens von Frau Oehring samt Vollmacht mit Bitte um Berücksichtigung

Anmerkung der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde aus datenschutzrechtlichen Gründen:

Das im Rahmen des Erörterungstermins am 25.09.2025 bei der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde abgegebene Schreiben von Frau Oehring mit Datum vom 24.09.2025 wurde in das Verfahren aufgenommen und der Eingang gegenüber Frau Oehring bestätigt.