1. Rechtsschutzoptionen nach Planfeststellungsbeschluss Elbbrücke Neu Darchau

Juristische und administrativ-politische Bewertung einer möglichen Fährförderung

Teil A – Juristische Analyse und Handlungsmöglichkeiten

1. Ziel und Ausgangspunkt

Dieses Papier untersucht die rechtliche Situation nach Erlass des erwarteten Planfeststellungsbeschlusses für die Elbbrücke Neu Darchau (voraussichtlich im ersten Quartal 2026) und bewertet, in welchem Umfang eine spätere Landesförderung für eine Fährverbindung die Realisierung des Brückenprojekts beeinträchtigen oder faktisch ausschließen könnte. Ziel ist, rechtliche Schutzinstrumente und Verfahrensstrategien aufzuzeigen, um die Umsetzung des planfestgestellten Vorhabens zu sichern.

2. Planungsrechtliche Ausgangslage

Zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses wird das Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP) weiterhin das verbindliche Ziel enthalten, eine feste Elbquerung bei Neu Darchau herzustellen. Das laufende Fortschreibungsverfahren (Entwurf mit Zieländerung „bedarfsgerechte Fährverbindung“) befindet sich im ersten Beteiligungsschritt und wird voraussichtlich nicht vor 2027 abgeschlossen. Damit beruht der Planfeststellungsbeschluss auf einem gültigen Raumordnungsziel, was die raumordnerische Konformität des Brückenprojekts sichert.

3. Förderrechtliche Risiken einer Fährförderung

Fördermaßnahmen nach dem Niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG) sind gemäß § 2 Abs. 1 NGVFG an die Voraussetzung geknüpft, dass der Förderzweck nicht bereits durch bestehende Infrastruktur gedeckt ist. Zudem gilt das Wirtschaftlichkeitsgebot (§ 7 LHO). Eine Förderung der Fähre würde eine bestehende, öffentlich finanzierte Infrastruktur für denselben Zweck schaffen. Damit gilt der Bedarf einer festen Querung als gedeckt. Eine spätere Brückenförderung wäre als Doppelstruktur zu bewerten.

4. Rechtsschutz- und Handlungsmöglichkeiten

a) Präventive Maßnahmen: Stellungnahme des Landkreises im Förderverfahren, Hinweis auf Planfeststellungsbeschluss, Zielbindung (§ 4 ROG), § 7 LHO und § 2 NGVFG. Forderung einer Bedingung im Förderbescheid: 'Die Förderung erfolgt ausschließlich als Übergangsmaßnahme bis zur Inbetriebnahme der planfestgestellten Brücke.'

b) Reaktive Maßnahmen: Widerspruch gegen den Förderbescheid (§ 68 VwGO) oder Klage (§ 42 VwGO) mit Hinweis auf § 75 VwVfG und § 7 LHO. Gegebenenfalls Eilantrag (§ 80 Abs. 5 VwGO).

c) Raumordnungsrechtliche Aufsicht: Antrag auf Prüfung beim Landwirtschaftsministerium nach § 15 ROG und § 4 NROG, ob die Förderung der Fähre mit dem gültigen Raumordnungsziel vereinbar ist.

5. Zusammenfassung der juristischen Position

Nach dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses besteht ein rechtlich verbindliches Vorhaben. Eine spätere Fährförderung würde gegen das Wirtschaftlichkeitsgebot (§ 7 LHO), das Gebot der Zielkonformität (§ 4 ROG) und die Planerhaltung (§ 75 VwVfG) verstoßen. Der Landkreis kann sich auf diese Rechtsposition berufen und gegebenenfalls gerichtlichen Rechtsschutz in Anspruch nehmen.

Teil B – Politisch-administrative Implikationen

1. Formale Rechtmäßigkeit und faktische Wirkung

Formell kann das Land eine Fährförderung auch nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses beschließen. Faktisch würde es damit jedoch eine konkurrierende Struktur schaffen, die das planfestgestellte Vorhaben wirtschaftlich entwertet. Die Brücke bliebe rechtlich möglich, aber praktisch unfinanzierbar.

2. Verwaltungspraktische Inkonsistenz

Eine Fährförderung trotz Planfeststellungsbeschluss stünde im Widerspruch zur Arbeitsteilung zwischen Raumordnung, Verkehrsplanung und kommunaler Umsetzung. Das wäre kein formeller Rechtsbruch, aber ein Verstoß gegen den Grundsatz loyaler Verwaltungszusammenarbeit (§ 5 ROG).

3. Kommunikations- und Vertrauensproblem

Würde das Land trotz Planfeststellung eine Fähre fördern, entstünde der Eindruck, die Brücke werde weiterhin unterstützt, obwohl die Förderpraxis das Gegenteil bewirkt. Dies führt zu einem Vertrauens- und Transparenzproblem, das langfristig die Akzeptanz landesplanerischer Verfahren schwächt.

4. Empfehlung für Verwaltung und Öffentlichkeitsarbeit

1. Juristisch: Das Planfeststellungsrecht schützt die Brücke vor konkurrierender Infrastruktur. Jede Fährförderung nach 2026 muss dies beachten.
2. Kommunikativ: Ziel ist nicht, die Fähre abzulehnen, sondern die Rechtssicherheit des Brückenprojekts zu wahren.
3. Praktisch: Aufnahme der Klausel 'Die Förderung einer Fährverbindung kann nur als Übergangslösung bis zur Realisierung der planfestgestellten Elbbrücke erfolgen.'

5. Gesamtbewertung

Nach dem Planfeststellungsbeschluss besteht kein Raum mehr für eine alternative Zielverfolgung. Eine Fährförderung wäre nur unbedenklich, wenn sie klar befristet und ergänzend ausgestaltet wird. Andernfalls droht eine implizite Aufhebung des Planfeststellungszwecks durch Verwaltungspraxis, die rechtlich angreifbar und politisch schwer vermittelbar wäre.

Fazit: Die rechtliche Absicherung des Brückenprojekts nach Planfeststellung hängt davon ab, dass das Land keine dauerhafte Fährförderung initiiert, die denselben Verkehrsraum betrifft. Jede Darstellung der Fähre als 'dauerhafte Lösung' kann förderrechtlich als Substitution gewertet werden. Deshalb ist frühzeitige Klarstellung nötig, dass der Planfeststellungsbeschluss Vorrang genießt.