

Fakten zur Elbquerung

Inhaltsverzeichnis

I. Einleitung

II. Historische Entwicklung

III. Das geplante Brückenbauwerk

IV. Rechtliche Grundlagen und Zuständigkeiten

V. Bedeutung der Brücke für die Region

VI. Finanzierung der Brücke und Auswirkungen auf den Kreishaushalt Lüneburg

VII. Politische Einflussnahme

VIII. Schlussfolgerung und Appell an die Landratskandidaten

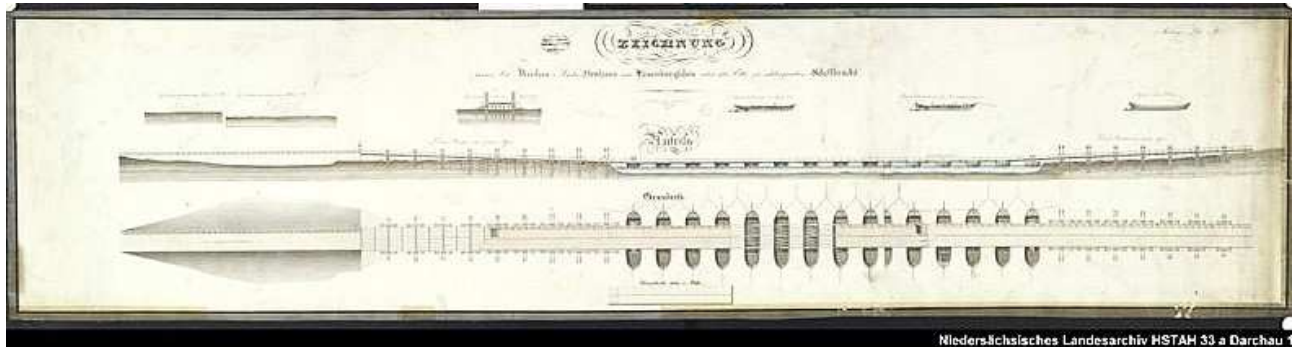
I. Einleitung

Im Herbst des Jahres 2026 wird im Landkreis Lüneburg ein neuer Landrat gewählt. Als Kandidat werden Sie sich zum Bau der Elbbrücke bei Darchau / Neu Darchau äußern müssen. Diese Brücke ist ein wesentliches Infrastrukturprojekt für die gesamte Region Nordost-Niedersachsens und wir sehen es als notwendig an, dass Sie über umfassende Kenntnis der Historie, der Fakten, der finanziellen Auswirkungen und der Bedeutung der Elbbrücke für die Region verfügen. Der Förderverein Brücken bauen e.V. hat sich seit seiner Gründung im Jahre 2012 intensiv mit allen Rahmenbedingungen zur Elbbrücke befasst und möchte Sie mit den Fakten zur Elbbrücke vertraut machen und auf die Bedeutung dieses Projekts für die Zukunft der Region hinweisen.

Im Folgenden wird die feste Elbquerung Darchau / Neu Darchau kurz als „Elbbrücke“ bezeichnet.

II. Historische Entwicklung der Elbquerung Darchau/Neu Darchau

1. Erste Überlegungen zum Bau einer Elbbrücke bei Darchau / Neu Darchau reichen nach unserer Kenntnis zurück in das **Jahr 1832**, damals noch als Pontonbrücke gedacht.



Bis 1936 wurde weitere Planungen vorgenommen, jedoch nicht vollendet. Der Wunsch der Einwohnerinnen und Einwohner des Amtes Neuhaus nach einer Brücke ist also nicht erst im Zuge der Eingliederung entstanden.

2. Nach der Wende wurde im Jahr 1993 das ehemals hannoversche Amt Neuhaus in das Land Niedersachsen eingegliedert. Im Zuge der Verhandlungen über einen **Staatsvertrag zwischen Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern** wurde festgehalten, dass eine verlässliche verkehrliche Anbindung nur mit einer festen Elbquerung gewährleistet werden könne. Diese Position wurde am 7. Oktober 1993 im Niedersächsischen Landtag ausführlich bestätigt. Dies wird von den Bürgerinnen und Bürgern im Amt Neuhaus als Versprechen betrachtet.
3. Seit 1994 ist die Brücke im Landesraumordnungsprogramm zeichnerisch dargestellt. In der Fortschreibung 1998 wurde sie schriftlich als Ziel der Raumordnung festgelegt. Dieses Ziel wurde in allen weiteren Fortschreibungen des Landesraumordnungsprogramms bestätigt: 2008, 2017 und 2022. Zu keinem Zeitpunkt wurde der Brückeneintrag gestrichen oder infrage gestellt. Parallel dazu führten die Regionalen Raumordnungsprogramme der Landkreise Lüneburg und Lüchow-Dannenberg seit den Jahren 2003 und 2004 die Brücke als verbindliches regionales Ziel fort. Die Notwendigkeit der festen Elbquerung ist damit sowohl landes- als auch regionalplanerisch kontinuierlich untermauert.
4. Auf kommunaler Ebene erhielt die Brücke im Jahr 2002 höchste Priorität im Straßenbauausschuss des Landkreises Lüneburg. Der Landkreis beantragte daraufhin beim Land Niedersachsen die Übertragung der Planfeststellungszuständigkeit, die im Oktober 2003 erteilt wurde. Die Planung wurde begonnen, stieß jedoch auf Widerstände im Landkreis Lüchow-Dannenberg und in Teilen der Bevölkerung. Der **Planfeststellungsbeschluss** des Landkreises Lüneburg vom 3. Mai 2005 wurde am 6. Juni 2007 **vom Oberverwaltungsgericht Lüneburg aufgehoben**, weil der Landkreis Lüneburg für den Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses auf dem Gebiet des Landkreises Lüchow-Dannenberg nicht zuständig war. Eine Bewertung des Bauvorhabens selbst hat das Gericht nicht vorgenommen.

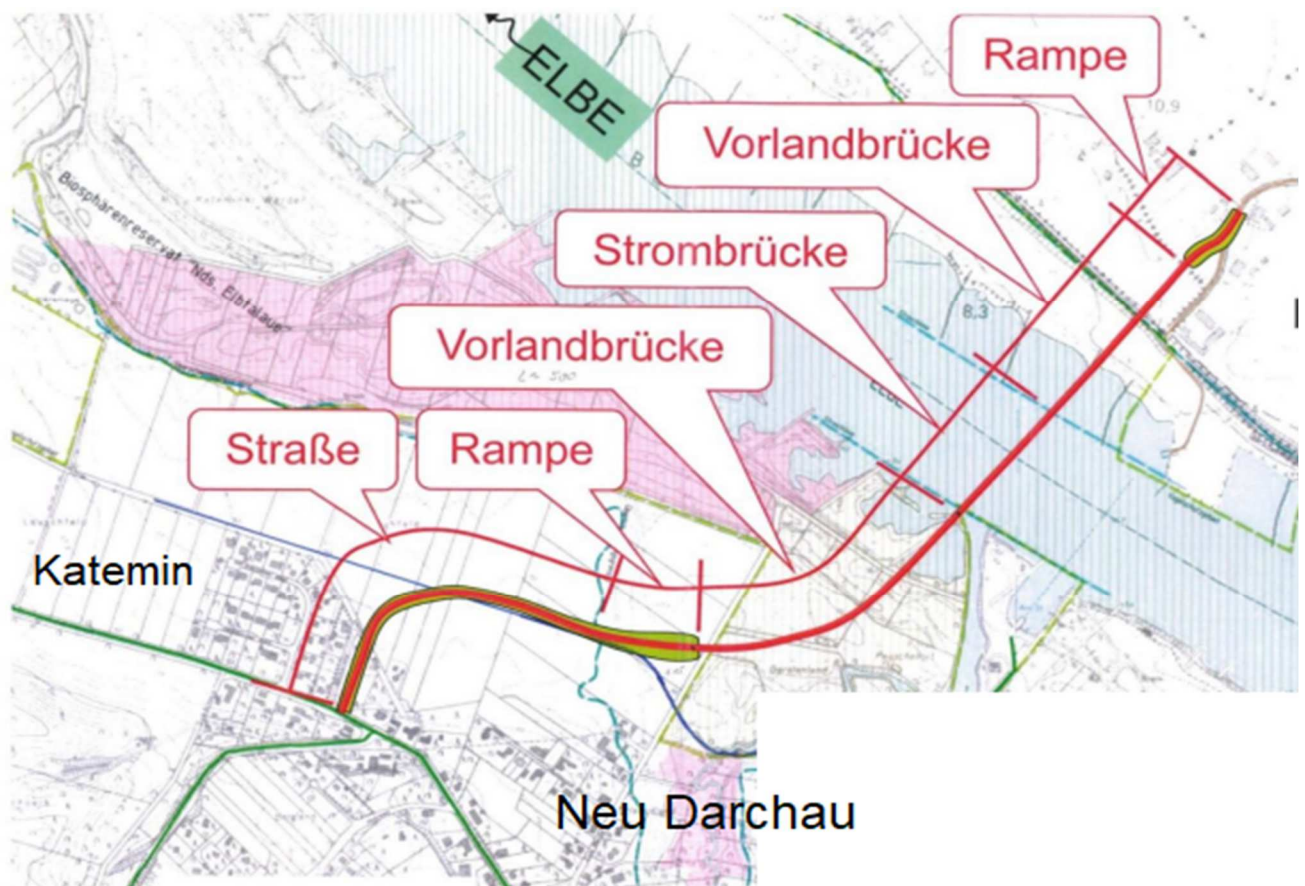
5. Nach dem OVG-Urteil wurde eine neue abgestimmte Planungsgrundlage geschaffen. Ab April 2008 zeigte sich der Landkreis Lüchow-Dannenberg wieder gesprächsbereit, nachdem eine Trassenführung vorgeschlagen wurde, die den Ort Neu Darchau nicht mehr unmittelbar betraf. Am 2. Dezember 2008 einigten sich beide Landkreise auf eine Verwaltungsvereinbarung, die die Fortführung der Planung auf eine gemeinsame Grundlage stellte. Nur zwei Tage später sagte Ministerpräsident Christian Wulff die **Übernahme von 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten aus GVFG-Mitteln** zu, unabhängig von der tatsächlichen Höhe. Zusätzlich stellte das Land einen Festbetrag von 1,3 Millionen Euro für den kommunalen Eigenanteil bereit.
6. Am 9. Januar 2009 wurde die **Brückenvereinbarung** zwischen den Landkreisen Lüneburg und Lüchow-Dannenberg, der Samtgemeinde Elbtalau und der Gemeinde Neu Darchau geschlossen. Sie legte die wesentlichen Parameter für das Vorhaben fest, unter anderem den Ausschluss einer innerörtlichen Trassenführung durch den Ort Neu Darchau. Der Landkreis Lüchow-Dannenberg übernahm daraufhin die bisherige Landesstraße auf seiner Seite als Kreisstraße, um die kommunale Zuständigkeit zu harmonisieren.
7. Im Jahr 2011 schlossen beide Landkreise eine **Zusatzvereinbarung**, gestützt auf § 38 Abs. 5 Satz 5 NStrG, mit der der Landkreis Lüchow-Dannenberg seine Zuständigkeit als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde vollständig auf den Landkreis Lüneburg übertrug. Damit lag die Durchführung des gesamten Planfeststellungsverfahrens erstmals rechtsklar, dauerhaft und einheitlich in einer Hand. Diese Konstruktion gilt bis heute und bildet die Grundlage des aktuell laufenden Planfeststellungsverfahrens.
8. Zeitgleich mit der Landtagswahl am 20. Januar 2013 wurde eine **Einwohnerbefragung** zur Planung der Elbbrücke durchgeführt. 49,5% der Bürger des Landkreises Lüneburg waren uneingeschränkt für Planung und Bau der Brücke, 22,4% stimmten für Planung und Bau der Brücke nur, wenn der Eigenanteil des Kreises nicht höher als 10 Mio € ausfällt und 28,1% waren uneingeschränkt dagegen. Die große Mehrheit der Bevölkerung hat sich grundsätzlich für die Elbbrücke ausgesprochen.
9. Für die geplante Elbbrücke wurde vom Landkreis Lüneburg als zuständiger Unterer Landesplanungsbehörde ein Raumordnungsverfahren mit integrierter Prüfung der FFH-Verträglichkeit sowie der Umweltverträglichkeit durchgeführt und am 8. Juni 2016 mit der **Landesplanerischen Feststellung** abgeschlossen.
10. Nach dem **Beschluss des Kreistages vom 24. September 2018**, eine Elbbrücke zu planen, wurden sämtliche erforderlichen Gutachten erarbeitet, darunter Verkehrsgutachten, Umweltverträglichkeitsprüfungen sowie FFH-Verträglichkeitsprüfungen. Sie kommen überwiegend zu dem Ergebnis, dass das Projekt technisch, ökologisch und infrastrukturell machbar ist. 2018 bekräftigte die Landesregierung die Bereitschaft, die Brücke mit 75 Prozent zu fördern. 2021 wurde sie in das Mehrjahresprogramm aufgenommen. 2022 und 2023 folgten weitere positive Fachgutachten und die Vervollständigung der Planungsunterlagen. **Am 30. April 2024 wurde der Planfeststellungsantrag gestellt.**

Die Brücke ist damit ein Projekt mit durchgehend klarer historischer, planerischer und rechtlicher Legitimierung. Sie steht im Landesraumordnungsprogramm, in den Regionalplänen, in der Brückenvereinbarung und im geltenden Straßenrecht. Alle Gutachten bestätigen ihre

Umsetzbarkeit. Die Brücke wurde seit 1993 ohne Unterbrechung als dauerhafte verkehrliche Anbindung des Amtes Neuhaus und politische, planerische und strukturelle Notwendigkeit anerkannt.

III. Das Brückenbauwerk und die Umweltverträglichkeit

Die Elbbrücke zwischen Darchau und Neu Darchau besteht aus einer Straße zum Anschluss an die Kreisstraße in Katemin mit ca. 425 m, zwei Rampen mit jeweils ca. 225 m Länge und zwei Vorlandbrücken aus Spannhohlkasten und der eigentlichen Strombrücke als Stabbogenbrücke mit einer Spannweite von 240 m Länge.



Der Eingriff in das Biosphärenreservat Niedersächsische Elbtalaue umfasst 4,45 ha. Besondere Schutzbedarfe bestehen für Vögel, Heuschrecken und Tagfalter sowie Biber, Fischotter und Fledermäuse. Die Kompensationsflächen umfassen 13,7 ha. Alle betroffenen gesetzlich geschützten Biotope werden ausgeglichen.

IV. Die rechtliche Lage der Elbbrücke

Die Elbbrücke ist ein kommunales Infrastrukturprojekt. Der Landkreis Lüneburg ist sowohl Vorhabenträger als auch Planfeststellungsbehörde. Diese klare Zuständigkeitslage entwickelte sich schrittweise: Während die Elbquerung 1993 noch als Verbindung zweier Landesstraßen vorgesehen war, wurde 2003 die Planfeststellungszuständigkeit vom Land Niedersachsen auf den Landkreis Lüneburg übertragen. Mit der Einordnung der Straßen beiderseits der Elbe als Kreisstraßen wurde das Vorhaben vollständig kommunal. 2011 übertrug der Landkreis Lüchow-Dannenberg seine eigene Planfeststellungszuständigkeit gemäß § 38 Abs. 5 Satz 5

NStrG vollständig auf den Landkreis Lüneburg. Seitdem liegt die Planung dort rechtsklar, dauerhaft und umfassend in **kommunaler Verantwortung**.

Die Brücke ist Bestandteil einer Kreisstraße. Damit ist der Landkreis Lüneburg antragsberechtigt und das Vorhaben **nach dem Niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG) grundsätzlich förderfähig**. Das NGVFG ist ein reines Straßenbaugesetz, das Maßnahmen des kommunalen Straßenbaus fördert. Die Elbbrücke ist ein kommunaler Straßenneubau mit erheblichem verkehrlichen Nutzen und gewichtiger regionaler Bedeutung.

Besondere Bedeutung kommt dem Landesraumordnungsprogramm zu: Die Brücke ist seit 1994 zeichnerisch dargestellt und wurde in der Fortschreibung 1998 - ausdrücklich auch unter Berücksichtigung der damals bestehenden Fährverbindung - schriftlich als **Ziel der Raumordnung** festgelegt. Ziele der Raumordnung sind rechtsverbindlich und abschließend abgewogen. Selbst die neue Formulierung im LROP-Entwurf hat keine projektverbotende Wirkung gegenüber einer kommunalen Planung. Die Brücke bleibt daher planungsrechtlich zulässig, unabhängig davon, welche politische Schwerpunktsetzung die Landesregierung zurzeit verfolgt.

Der Landkreis Lüneburg hat einen vollständigen Planfeststellungsantrag eingereicht. Die verkehrlichen, technischen und ökologischen Grundlagen liegen vor. Die Umweltverträglichkeitsprüfung hat die Auswirkungen auf das Biosphärenreservat Niedersächsische Elbtalaue bewertet, die FFH-Verträglichkeitsprüfung bestätigt die Realisierbarkeit. Diese Verfahrensschritte liegen vor und sind für das laufende Verfahren verwertbar. Grundsätzlich dürfen laufende Planfeststellungsverfahren nicht durch politische Eingriffe Dritter gestoppt oder verzögert werden. Weder das Ministerium noch eine Landesbehörde kann das kommunale Planfeststellungsverfahren einseitig beenden.

Damit ist die rechtliche Lage eindeutig: **Die Brücke ist zulässig, planungsrechtlich verankert, förderfähig und kommunal verantwortet**. Die Entscheidung über das Projekt liegt allein beim Kreistag des Landkreises Lüneburg. Er trägt die Verantwortung für die Fortführung dieses seit Jahrzehnten planungsrechtlich legitimierten Infrastrukturvorhabens.

V. Bedeutung der Brücke für die Region



Die Bedeutung der Brücke für die Region Nordostniedersachsen ergibt sich aus folgenden Sachverhalten:

1. Die Brücke verbindet das Amt Neuhaus und den Landkreis Ludwigslust/Parchim mit dem Landkreis Lüneburg und den Landkreisen Lüchow-Dannenberg und Uelzen und erlaubt Freizügigkeit für die Menschen in dieser Region zu jeder Zeit.
2. Die Elbbrücke fördert die wirtschaftliche, gesellschaftliche, kulturelle und soziale Entwicklung im Nordosten Niedersachsens und in Südwestmecklenburg.
3. Für Kräfte des Katastrophenschutzes, der Feuerwehr sowie für Rettungskräfte bei Hochwasser und anderen Schadenslagen sichert die Elbbrücke jederzeit das rechtzeitige Eintreffen am Schadensort.
4. Die Elbbrücke bietet zuverlässige Wege zur Arbeitsstätte, zu Einkaufsmöglichkeiten und Schule; Kunden und Arbeitskräfte beiderseits der Elbe können jederzeit erreicht werden, sodass sich neue Chancen für Gewerbe, Tourismus und soziale Kontakte ergeben.
5. Die Elbbrücke stärkt den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) weil sie feste, bruchlose Busverbindungen ermöglicht und Pendlern und Reisenden den Zugang zum Bahnhof Brahlstorf erleichtert.
6. Die Elbbrücke reduziert die Schadstoffbelastung und den Verbrauch von Treibstoffen, weil sie Umwegfahrten vermeidet, die jetzt durch Fährausfälle bei Hoch- und Niedrigwasser, Sandbänken, Eisgang, Nebel und Wartungsarbeiten an der Fähre entstehen.
7. Die Elbbrücke entlastet Einwohner, Unternehmer, Arbeitnehmer und Touristen von Fährkosten und vermeidet Wartezeiten bei der Flussquerung.
8. Die Elbbrücke bietet Chancen zur Förderung des Tourismus, weil Reisebusse jederzeit ungehindert die Elbe überqueren können.
9. Die Elbbrücke erspart Land- und Forstwirten dieser Region Zeit und hohe Fahrtkosten, die für ihre schweren Lkw und Erntewagen bisher durch lange Umwege über Dömitz oder Lauenburg entstehen.
10. Die Elbbrücke erspart dem Landkreis Lüneburg jährlich Kosten für Schülerbeförderung über Bus-Fähre-Bus, Ersatzverkehre bei Fährausfall (2025: 116 Ausfalltage = 31,8% 2025), Subventionierung der Fährkarten und Beteiligung an Ausbaggerungen der Fahrinne. (jeweils 5-stellige Beträge) und Krisenaufwand (Abstimmungen, Notfallplanung)

VI. Finanzierung der Brücke und Auswirkungen auf den Kreishaushalt Lüneburg

Die Frage der Finanzierung ist für die Entscheidung des Kreistages zentral. Die Brücke ist förderfähig und für den Landkreis Lüneburg langfristig deutlich günstiger als die Fortführung des Fährbetriebs in Neu Darchau.

Die **Gesamtkosten** des Projekts belaufen sich nach der aktuellen Kostenschätzung vom 5. November 2025 auf 96,52 Millionen Euro. Diese setzen sich aus Planungskosten, Grunderwerb, Ausgleichsmaßnahmen und den eigentlichen Baukosten zusammen. Eine endgültige Bezifferung ist naturgemäß erst nach Abschluss der Ausschreibungen möglich, wie bei großen Infrastrukturmaßnahmen üblich.

Für die Finanzierung stehen erhebliche **Landesmittel** zur Verfügung. Nach dem Niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG) beträgt der Förderanteil

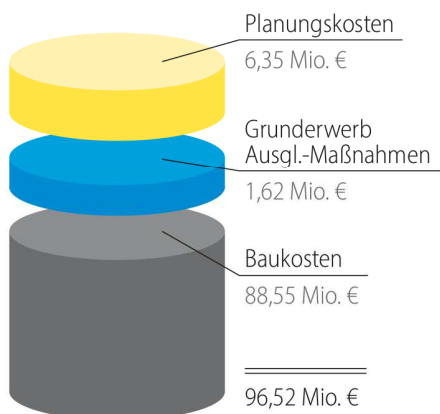
des Landes 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten. Für das Brückenprojekt sind dies 65,62 Millionen Euro, die in den Jahren 2027 bis 2029 ausgezahlt werden sollen. Hinzu kommen 6 Millionen Euro aus dem Landesstraßenbauplafond, die der neu entstehenden Ortsumgebung Neu Darchau zugeordnet werden. Der Landkreis Lüchow-Dannenberg leistet nach der Brückenvereinbarung von 2009 einen Beitrag von 700.000 Euro.

Nach Abzug aller Zuwendungen und Drittmittel ergibt sich für den Landkreis Lüneburg ein **Eigenanteil** von 24,27 Millionen Euro. Dieser verteilt sich auf die Jahre 2026 bis 2029 (2026: 0,5 Mio. €, 2027: 7,94 Mio. €, 2028: 7,94 Mio. €, 2029: 7,94 Mio. €). Zum Vergleich: Der Landkreis Lüneburg investiert üblicherweise jährlich zwischen 40 und 60 Millionen Euro in Infrastruktur- und Entwicklungsprojekte. Eine Überforderung des Kreishaushaltes ist daher nicht zu erwarten.

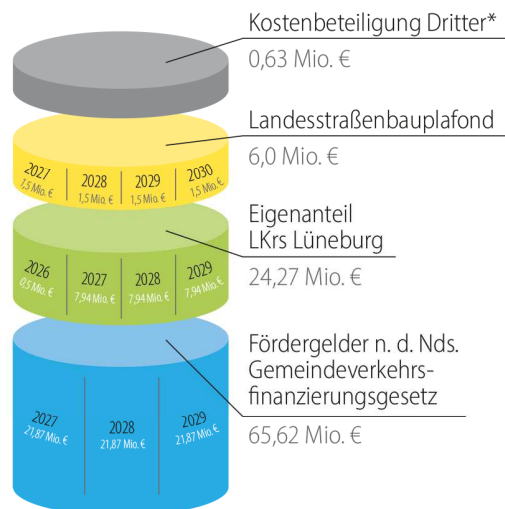
Die Finanzierung der Elbbrücke

Die Brücke wird in drei Jahresschritten von 2026 bis 2028 finanziert.

KOSTENPROGNOSE



FINANZIERUNG (Beispiel Baubeginn 2026)



- * • Zuschuss zu Planungskosten durch Land Nds.
- LKrs Lüchow-Dannenberg

Quelle: Landkreis Lüneburg, Präsentation vor SBU-Ausschuss am 11.11.2025

Von besonderer Bedeutung ist die **Baulastregelung** aus der Brückenvereinbarung. Sie sieht vor, dass die neu zu bauende Ortsumgebung Neu Darchau unmittelbar nach der Abnahme vollständig in die Baulast des Landkreises Lüchow-Dannenberg übergeht. Der Landkreis Lüneburg trägt diese Baulast also nicht.

Das eigentliche Brückenbauwerk – bestehend aus Strom- und Vorlandbrücke – verbleibt zunächst vollständig beim Landkreis Lüneburg. Fünf Jahre nach Inbetriebnahme ist jedoch eine

Verkehrsuntersuchung verpflichtend, auf deren Grundlage die Baulast der Brücke nach den tatsächlich gemessenen Verkehrsanteilen zwischen den beiden Landkreisen neu verteilt wird.

Das bedeutet: Beide Landkreise tragen auf Dauer nur ihren verkehrslogischen Anteil am Brückenbauwerk.

- Rund 90 % der Baukosten werden durch Fördermittel oder Drittmittel getragen. Für diesen Anteil wird ein sogenannter Sonderposten gebildet, der über die Nutzungsdauer der Brücke gegen die Abschreibung aufgelöst wird. Das bedeutet: Die Abschreibung wird buchhalterisch ausgeglichen.
- Nur der kommunale Eigenanteil von 24,27 Mio. € verursacht reale Abschreibungen und Zinsen.

Im Gegensatz zu den begrenzten und klar kalkulierbaren Investitions- und Finanzierungslasten der Brücke verursacht der Fährbetrieb für den Landkreis Lüneburg bereits heute jährliche Kosten von rund 300.000 Euro, obwohl der Landkreis nicht Betreiber der Fähre ist. Zu diesen Ausgaben zählen verbilligte Zeitkarten für Einwohner des Landkreises Lüneburg, Kostenbeteiligungen an der Fahrrinnenunterhaltung sowie die Sicherstellung von Ersatzverkehren bei Fährausfällen. Diese Belastungen entfallen weitgehend, sobald die Brücke in Betrieb geht.

VII. Politische Einflussnahme

Die Brücke ist bisher nicht an technischen, rechtlichen oder naturschutzfachlichen Hürden gescheitert. Sie ist in der Vergangenheit immer dann ins Stocken geraten, wenn politische Einflüsse darauf abzielten, das Projekt durch kommunalpolitische Entscheidungen zu beenden. Nach unserer Erfahrung haben solche Einflüsse stets zu Verunsicherung in der Bevölkerung geführt

1. Die politische Einflussnahme 2013

Im Jahr 2013 wirkte die rot-grüne Landesregierung auf den Landkreis, indem sie im Koalitionsvertrag einen Förderdeckel von 45 Millionen Euro einfügte. Obwohl er keine gesetzliche Grundlage hatte und das NGVFG unverändert gültig blieb, erfüllte er seinen politischen Zweck: Er machte die Planung künstlich unfinanzierbar und erzeugte erheblichen Druck auf den Landkreis Lüneburg, der 2015 die Planung einstellte. Bis zur Wiederaufnahme der Planung im Jahre 2018 stieg der Baupreisindex um 25%.

2. Die politische Kommunikation 2022

In der 19. Legislaturperiode wiederholte sich das Muster, wenn auch in veränderter Form. Unmittelbar nach Veröffentlichung des rot-grünen Koalitionsvertrags, erklärte der Fraktionsvorsitzender der Grünen im Niedersächsischen Landtag, die Brücke sei nicht förderfähig und eine Fährverbindung sei an ihre Stelle getreten.

Diese Aussage war fachlich falsch und rechtlich unhaltbar. Die Förderfähigkeit der Brücke nach NGVFG war und ist unverändert gegeben. Die Aussage war dennoch wirkungsvoll, weil sie in der Öffentlichkeit den Eindruck erweckte, Hannover habe die Entscheidung über die

Brücke getroffen. Tatsächlich war die Aussage ein politisches Signal, in der Hoffnung, die Situation von 2013 ließe sich wiederholen.

3. Der Koalitionsvertrag 2022 – politische Formulierung ohne Rechtswirkung

Die Formulierung im Koalitionsvertrag „Wir favorisieren ein zukunftsorientiertes Fährkonzept Bleckede-Neu-Darchau, anstatt des Brückenbaus.“ ist verständlich, wenn man die politische Gesamtlage betrachtet. Die Grünen akzeptierten in demselben Vertrag mehrere große Infrastrukturprojekte, die sie seit Jahren ablehnen – darunter die A 39 und die A 20. Die Passage zur Elbquerung diene erkennbar als kompensatorisches Element und besitzt keine rechtliche Bindungskraft. Sie ändert weder das NGVFG noch die raumordnungsrechtliche Zielbindung noch die Zuständigkeit des Landkreises.

Der Versuch, diese politische Formulierung zu einem rechtlichen Argument zu erheben, ist sachlich irreführend, verändert aber Wahrnehmungen, Presseberichte und soziale Medien. Die Folge ist ein Druck auf den Landrat bzw. den Kreistag. Dadurch wird die Debatte von der rechtlichen Realität weggeführt und eine scheinbare Alternativlosigkeit konstruiert.

4. Der Kreistag als einziger tatsächlicher Entscheidungsträger

Alle politischen Kommunikationseffekte laufen letztlich darauf hinaus, den Landkreis – und damit den Kreistag – zu beeinflussen. Er ist der einzige Entscheidungsträger, von dem das Projekt gestoppt werden kann. Weder das Land noch das Ministerium besitzen eine rechtliche Kompetenz, das Planfeststellungsverfahren abubrechen oder die Brücke zu verhindern..

5. Schlussfolgerung

Die Brücke wurde in der Vergangenheit immer dann gefährdet, wenn politische Einflussnahme an die Stelle rechtlicher Klarheit trat. Dieses Muster wiederholt sich bis heute. Die rechtliche Situation ist eindeutig und unverändert: Die Brücke ist zulässig, förderfähig, finanzierbar und von der Mehrheit der Bevölkerung gewollt.

Die eigentliche Gefahr für das Projekt ist der politische Versuch, den Kreistag zu einer Entscheidung zu bewegen, die mit der Rechtslage und dem Mehrheitswillen nicht übereinstimmt.

VIII. Schlussfolgerung und Appell an die Landratskandidaten

Die Ergebnisse aus den vorangegangenen Ausführungen führen zu einer klaren Gesamtlage: Die Brücke ist historisch legitimiert, rechtlich zulässig, förderfähig und finanzierbar.

1. Die Bevölkerung des Amtes Neuhaus hat Anspruch auf Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse

Die Brücke ist nicht nur ein Verkehrsprojekt, sondern dient der Gleichberechtigung strukturschwacher Regionen. Amt Neuhaus ist die einzige niedersächsische Gemeinde ohne direkte Straßenverbindung zum eigenen Landkreis. Bereits 1993 wurde diese Lage als untragbar bezeichnet. Diese Einschätzung hat sich nicht verändert – weder verkehrlich, noch wirtschaftlich, noch sozial. Eine Entscheidung gegen die Brücke würde von unseren rechtselbischen Mitbürgerinnen und Mitbürgern als Wortbruch und Missachtung empfunden.

Eine dauerhafte Elbquerung ist daher ein verfassungsrechtlich relevantes Anliegen: Sie ist Ausdruck der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse, wie sie das Grundgesetz fordert.

2. Politische Kommunikation darf nicht die Grundlage kommunaler Entscheidungen sein

Die Darstellungen in Medien, sozialen Netzwerken und politischen Verlautbarungen steht oft im Gegensatz zu den rechtlichen Fakten und führen zu Fehleinschätzungen, wenn sie nicht durch Fachinformationen korrigiert werden. Ein Projekt dieser Größenordnung darf jedoch nicht auf Grundlage politischer Stimmungen entschieden werden.

3. Der Landkreis Lüneburg wird über die Zukunft der Region entscheiden

Die Bedeutung der Brücke für die wirtschaftliche Entwicklung, die medizinische Versorgung, den Rettungsdienst, die Mobilität von Schülerinnen und Schülern, die Pendlerwege und den gesamten Ostkreis ist erheblich. Die Entscheidung über die Brücke ist zugleich eine Entscheidung über die Zukunft des gesamten Lebensraums beiderseits der Elbe.

Die Vergangenheit hat gezeigt: Verzögerungen oder politische Stopps führen zu jahrelangem Stillstand, zu Verunsicherung und zur Schwächung der ohnehin benachteiligten Region. Die Fortschreibung der Planung und der Abschluss des Planfeststellungsverfahrens sind daher nicht nur technische Aufgaben, sondern Ausdruck politischer Verantwortung.

Die beiden Landräte Manfred Nahrstedt (SPD) und Jens Böther (CDU) haben im Auftrag des Kreistags und in Wahrnehmung der kommunalen Selbstverwaltung den Bau der Brücke gegen Widerstände vorangetrieben.

Wenn Sie die wirtschaftliche Zukunft und den Zusammenhalt der Bevölkerung der gesamten Region stärken wollen, setzen Sie im Falle Ihrer Wahl das Projekt beherzt fort.

Förderverein Brücken bauen e.V. Delacroixstr. 5, 21354 Bleckede
Tel.: 05852 958703 mobil: 0151-46114833 E-Mail:info@bruecken-bauen-ev.de