

## **Elbbrücke Darchau / Neu Darchau: Faktencheck widerlegt Behauptung zur fehlenden Wirtschaftlichkeit**

**Bleckede** Zur wirtschaftlichen Sinnhaftigkeit der geplanten Elbbrücke Neu Darchau äußerte sich der Landtagsabgeordnete Detlev Schulz-Hendel (Grüne) am 27.02.2026 im „Blog jj-Interview“ wie folgt:

*„Nein, eine Wirtschaftlichkeit ist angesichts der Verkehrsprognose nicht auch nur ansatzweise erkennbar, geschweige dann belegbar. Bei rund 2000 Fahrzeugen am Tag und rund 100 Millionen Baukosten ist das Projekt Brücke meilenweit von einem positiven Nutzen-Kosten-Wert entfernt.“*

Der **Förderverein Brücken bauen e. V.** hat diese Aussage nun einer fachlichen Plausibilitätsprüfung unterzogen. Das Ergebnis zeigt: Die Behauptung beruht auf einer methodisch falschen Annahme.

### **Qualität statt Quantität: Der Denkfehler in der Fahrzeugzahl**

Die Logik, Baukosten schlicht durch die Anzahl der Fahrzeuge zu teilen, widerspricht jeder fachlichen Bewertung von Infrastrukturprojekten. Maßgeblich ist nicht die absolute Verkehrsmenge, sondern der Nutzen je Verkehrsteilnehmer – insbesondere Zeitersparnis, reduzierte Betriebskosten und vermiedene Umwege, also um die massive Entlastung für jeden Einzelnen – dem Nutzen.

Durch die feste Querung ergibt sich für viele Nutzer ein erheblicher individueller Vorteil. Während Schulz-Hendel die Zahl von 2.000 Fahrzeugen als zu gering darstellt, ignoriert er die enorme Hebelwirkung der Brücke: Ein Pendler spart durch die feste Querung jährlich ca. **110 Stunden Zeit** – das entspricht fast drei Arbeitswochen gewonnene Lebenszeit. Hinzu kommen die Vermeidung teurer Umwege und die Einsparung von Fahrzeugbetriebskosten sowie die erhebliche Klimawirkung durch CO<sub>2</sub>-Reduktion.

### **Plausible Modellrechnung auf Basis gängiger Bewertungslogiken**

Für Kreisstraßen ist eine formale Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) nicht vorgeschrieben. Dennoch lässt sich die Wirtschaftlichkeit anhand einer vereinfachten Modellrechnung nach üblichen volkswirtschaftlichen Logiken unter Verwendung zentraler Elemente der Standardisierten Bewertung nachvollziehbar darstellen. Dabei wurden bewusst konservative Annahmen gewählt, insbesondere ein verkürzter Betrachtungszeitraum von 30 Jahren (statt der üblichen Lebensdauer von Brückenbauwerken von 80 Jahren). Dadurch wird der Nutzen eher unterschätzt als überschätzt.

Das Ergebnis korrigiert die Darstellung von Herrn Schulz-Hendel deutlich: Den jährlichen Kosten von ca. **3,69 Mio. €** steht ein volkswirtschaftlicher Nutzen von ca. **6,45 Mio. €** (inkl. CO<sub>2</sub>-Effekt) gegenüber.

Daraus ergibt sich ein **Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,75 (inkl. CO<sub>2</sub>)**. In der Verkehrsplanung gilt jedes Projekt mit einem Wert über 1,0 als wirtschaftlich sinnvoll. Die Elbbrücke liegt somit weit über der Rentabilitätsschwelle.

### **Der fiskalische Hebel für den Landkreis**

Aufgrund der Förderquote von rund 75 % des Landes Niedersachsen für das Brückenprojekt beläuft sich der Eigenanteil des Landkreises auf ca. **24 Mio. €**. Setzt man diesen Eigenanteil ins Verhältnis zum gesellschaftlichen Nutzen, ergibt sich ein **Faktor von 4,4**.

Das bedeutet: Jeder eingesetzte Euro Eigenmittel erzeugt einen mehrfach höheren Nutzen für die Bürger der Region.

### **Resümee: Wirtschaftlichkeit ist belegbar**

Die Aussage, das Projekt sei „meilenweit von einem positiven Nutzen-Kosten-Wert entfernt“, hält

einer sachlichen Überprüfung nicht stand. Eine nachvollziehbare Berechnung auf Basis etablierter Bewertungsansätze führt zu einem klar positiven Ergebnis.

## Tabelle

| Bereich                        | Kennzahl (ca.)          | Herleitung / Berechnung   | Annahmen / Parameter                              |
|--------------------------------|-------------------------|---|---|
| <b>Gesamtwirtschaft</b>        | <b>1,75</b>             | Nutzen (6,45 Mio. €) ÷ Kosten (3,69 Mio. €)   | NKU nach vereinfachter Standardisierter Bewertung |
| <b>Gesamtnutzen</b>            | <b>6,45 Mio. €/Jahr</b> | 5,83 Mio. € (Zeit + Betriebskosten + Neuverkehr) + 0,62 Mio. € (CO <sub>2</sub> )     | siehe Einzelpositionen unten                      |
| <b>Kosten (gesamt)</b>         | <b>3,69 Mio. €/Jahr</b> | 3,22 Mio. € (Investition/30 Jahre) + 0,97 Mio. € (1% Unterhalt) – 0,50 Mio. € (Fähre) | Invest 96,5 Mio. €, keine Verzinsung angesetzt    |
| <b>Kosten-Limit</b>            | <b>≈ 175 Mio. €</b>     | Break-even: Kosten dürften sich fast verdoppeln, bevor NKV < 1 fällt                  | abgeleitet aus aktuellem Nutzenniveau             |
| <b>Landkreis-Finanzen</b>      | <b>4,4</b>              | 6,45 Mio. € Nutzen ÷ 1,47 Mio. € Kreisbelastung                                       | fiskalischer Hebel                                |
| <b>Netto-Kosten Landkreis</b>  | <b>1,47 Mio. €/Jahr</b> | 0,80 Mio. € (Eigenanteil) + 0,97 Mio. € (Unterhalt) – 0,30 Mio. € (Fähre)             | 25 % Eigenanteil                                  |
| <b>Umwelt (CO<sub>2</sub>)</b> | <b>930 t/Jahr</b>       | 850 Fahrzeuge × 25 km × 365 Tage × 120 g/km   | Prognose Flottenmix 2030                          |
| <b>Klimanutzen</b>             | <b>0,62 Mio. €/Jahr</b> | 930 t × 670 €/t   | UBA-Klimakostensatz                               |

## Aufschlüsselung des Nutzens

| Nutzenkomponente             | Betrag/Jahr        | Herleitung                             | Annahmen                 |
|------------------------------|--------------------|--|--------------------------|
| <b>Reisezeit</b>             | ca. 3,45 Mio. €    | 1.440 Fzg × 0,33 h × 220 Tage × 10 €/h | 20 Minuten Zeitersparnis |
| <b>Betriebskosten</b>        | ca. 1,38 Mio. €    | 850 Fzg × 25 km × 0,40 € × 220 Tage    | nur Umwegverkehr         |
| <b>Neuverkehr</b>            | ca. 1,00 Mio. €    | pauschal (Regel halber Nutzen)         | konservative Schätzung   |
| <b>CO<sub>2</sub>-Effekt</b> | 0,62 Mio. €        | siehe oben                             | monetarisiert            |
| <b>Gesamt</b>                | <b>6,45 Mio. €</b> | Summe                                  |                          |

## Zentrale Annahmen (kompakt)

| Parameter            | Wert        | Bedeutung                 |
|----------------------|-------------|---------------------------|
| Investitionskosten   | 96,5 Mio. € | aktuelle Planung          |
| Betrachtungszeitraum | 30 Jahre    | konservativ gewählt       |
| Zeitwert             | 10 €/h      | Mischwert Arbeit/Freizeit |
| Betriebskosten PKW   | 0,40 €/km   | Sprit + Verschleiß        |
| Umweg                | 25 km       | für 850 Fahrzeuge         |
| Unterhalt            | 1 % p.a.    | übliche Ingenieurannahme  |

## Mini-Beispiel

| Kategorie     | Effekt pro Pendler/Jahr      |
|---------------|------------------------------|
| Zeitgewinn    | ~110 Stunden                 |
| Kostensparnis | ~950 €                       |
| Wirkung       | ≈ 3 Arbeitswochen Lebenszeit |