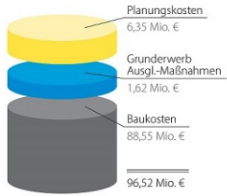


Die Finanzierung der Elbbrücke

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



Archiv HSTAH 33 a Darchau



Bleckede, den 18. Mai 2026

Die Elbquerung Darchau / Neu Darchau Historie, Rechtslage, Bedeutung und Finanzierung

Inhaltsverzeichnis

I – Einleitung

II – Historische Entwicklung der Elbquerung Darchau / Neu Darchau

- Frühere Planungen und historische Entwicklung
- Staatsvertrag 1993 und Rückgliederung des Amtes Neuhaus
- Aufnahme in das Landesraumordnungsprogramm
- Frühere Planfeststellungsverfahren
- Förderzusage des Landes Niedersachsen
- Brückenvereinbarung 2009
- Einwohnerbefragung 2013
- Landesplanerische Feststellung 2016
- Planungsbeschluss des Kreistages 2018

III – Rechtliche Grundlagen und Zuständigkeiten

- Förderfähigkeit nach dem NGVFG
- Bedeutung des Landesraumordnungsprogramms (LROP)
- Die feste Elbquerung als Ziel der Raumordnung
- Aktuelle Diskussion um Änderungen des LROP
- Kommunale Zuständigkeit und Planfeststellung
- Rechtliche Wirkung des Planfeststellungsbeschlusses

IV – Bedeutung der Brücke für die Region

- Verkehrliche Bedeutung

- Wirtschaftliche Entwicklung
- Rettungsdienst und Katastrophenschutz
- Öffentlicher Personennahverkehr
- Auswirkungen auf Umwelt und Umwegverkehre
- Bedeutung für Landwirtschaft, Gewerbe und Tourismus
- Auswirkungen auf den Landkreis Lüneburg

V – Politische Entwicklungen seit 2013

- Der Förderdeckel 2013
- Die politische Kommunikation seit 2022
- Das Handlungsprogramm Fährverkehre 2026
- Politische Wirkung öffentlicher Debatten
- Kommunale Entscheidungsebene und Kreistag
- Schlussfolgerungen für die aktuelle Situation

VI – Einordnung der aktuellen Entscheidungssituation

- Die Brücke als langfristig vorbereitetes Infrastrukturprojekt
- Das aktuelle Fährkonzept und die planungsrechtliche Ausgangslage
- Bedeutung der kommunalen Entscheidungsebene
- Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse
- Öffentliche Wahrnehmung und tatsächliche Ausgangslage
- Langfristige Bedeutung der aktuellen Entscheidungen

VII – Risiken eines Umsetzungsabbruchs

- Risiken für die Region Amt Neuhaus
- Auswirkungen auf Wirtschaft und Infrastruktur
- Risiken für Rettungsdienst und Versorgungssicherheit
- Risiken für den Landkreis Lüneburg
- Risiken für Förderfähigkeit und Verfahrensstand
- Gesamtbewertung

VIII – Finanzierung der Brücke und Auswirkungen auf den Kreishaushalt

- Gesamtkosten und Förderkulisse
- Eigenanteil des Landkreises
- Baulastregelung und spätere Kostenverteilung
- Kosten des bestehenden Fährsystems
- Das Handlungsprogramm Fährverkehre und die Niedrigwasserfähre
- Folgekosten und Abschreibungen
- Realistische Belastungsszenarien
- Vergleich investiver und konsumtiver Kostenstrukturen

IX – Einordnung und Ausblick

- Die aktuelle Entscheidungssituation
- Bedeutung für die Region beiderseits der Elbe
- Öffentliche Diskussion und tatsächliche Umsetzungsreife
- Ausblick auf die kommenden Entscheidungen

I - Einleitung

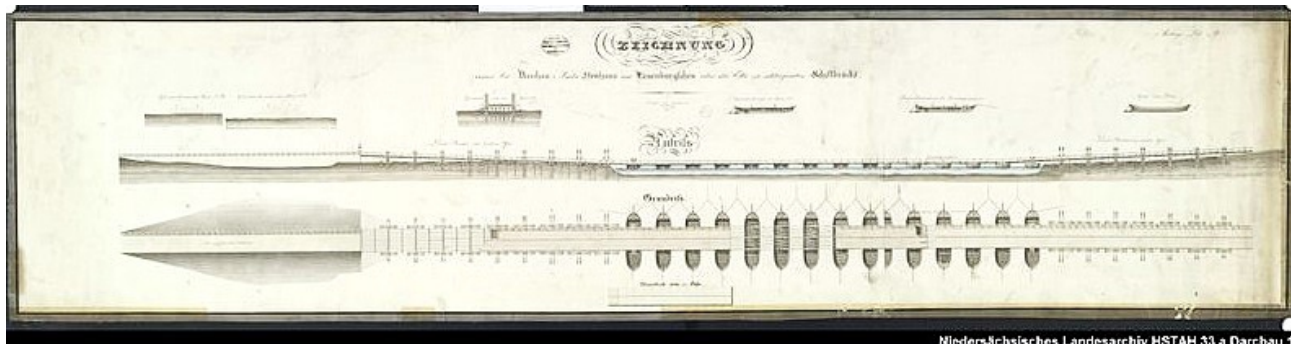
Diese Aufarbeitung stellt die historischen, rechtlichen, infrastrukturellen und finanziellen Zusammenhänge rund um die Elbquerung Darchau / Neu Darchau dar. Der Förderverein Brücken bauen e.V. beschäftigt sich seit vielen Jahren mit der Entwicklung dieses Infrastrukturvorhabens und möchte mit dieser Darstellung zu einer sachlichen und faktenbasierten Einordnung der aktuellen Diskussion beitragen.

Die Elbquerung betrifft nicht nur die Einwohner des Amtes Neuhaus, sondern die gesamte Region beiderseits der Elbe. Die aktuelle Diskussion um Brücke, Fährverkehr und zukünftige Mobilitätskonzepte macht eine nachvollziehbare Darstellung der historischen Entwicklung, der rechtlichen Ausgangslage und der tatsächlichen finanziellen Auswirkungen erforderlich.

Diese Aufarbeitung soll dazu beitragen, die gegenwärtige Entscheidungssituation und ihre möglichen Folgen besser einordnen zu können.

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 wurden 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. 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. 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. Der Landkreis Lüneburg hat 2003 mit der Planung einer Brücke 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 Obergerverwaltungsgericht 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. 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 zuzuwendenden 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 Elbtalaue 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.
7. 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. Die Infrastrukturpreise haben sich seitdem verdoppelt, zugleich sind die Steuereinnahmen um 81,5 % gestiegen, so dass die 10 Mio Grenze entsprechend anzupassen ist.
8. 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.
9. 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. 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.

III – Rechtliche Grundlagen und Zuständigkeiten

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 Brücke erfüllt alle Tatbestände der Förderfähigkeit: Sie ist ein kommunaler Straßenneubau mit erheblichem verkehrlichen Nutzen und herausragender regionaler Bedeutung.

Die Formulierung im **Koalitionsvertrag 2022** „Wir favorisieren ein zukunftsorientiertes Fährkonzept Bleckede-Neu-Darchau, anstatt des Brückenbaus.“ besitzt keine rechtliche Relevanz. Sie ist politisch erklärbar, da die Grünen im Gegenzug andere große Infrastrukturprojekte hinnehmen mussten, die sie programmatisch ablehnen, darunter die A 39 und die A 20. Die Passage zum Elbquerungsraum diene als politisches Gegengewicht und vermag, die kommunale Zuständigkeit oder die Förderfähigkeit der Brücke nicht zu beeinflussen.

Besondere Bedeutung kommt dem **Landesraumordnungsprogramm (LROP)** zu: Die Brücke ist seit 1994 zeichnerisch dargestellt und wurde in der Fortschreibung 1998 schriftlich als Ziel der Raumordnung festgelegt. Ziele der Raumordnung sind rechtsverbindlich und abschließend abgewogen. Die Festlegung von 1998 erfolgte ausdrücklich auch unter Berücksichtigung der damals bestehenden Fährverbindung. Die Entscheidung fiel für die Brücke und gegen die Fähre. Damit ist die Abwägung abgeschlossen. Eine politische Umdeutung oder eine neue Fährformel kann das bestehende Ziel nicht ersetzen..

Selbst die neue Formulierung im **LROP-Entwurf**: „Es sind die räumlichen Voraussetzungen für eine bedarfsgerechte Verbesserung der Fährverbindung Darchau - Neu Darchau im Rahmen einer Regionallösung zu schaffen und zu sichern.“ hat keine projektverbietende Wirkung gegenüber einer kommunalen Planung. Die Brücke bleibt daher planungsrechtlich zulässig, unabhängig davon, welche politische Schwerpunktsetzung die Landesregierung politisch verfolgt.

Der Landkreis Lüneburg hat einen vollständigen **Planfeststellungsantrag** eingereicht. Die verkehrlichen, technischen und ökologischen Grundlagen liegen vor. Die Umweltverträglichkeitsprüfung hat die Auswirkungen bewertet, die FFH-Verträglichkeitsprüfung bestätigt die Realisierbarkeit. Diese Verfahrensschritte sind abgeschlossen und bilden die Grundlage des ergangenen Planfeststellungsbeschlusses. Mit dem Planfeststellungsbeschluss liegt damit ein genehmigtes und umsetzungsreifes Infrastrukturvorhaben vor.

Damit ist die rechtliche Lage eindeutig: Die Brücke ist zulässig, planungsrechtlich verankert, förderfähig und kommunal verantwortet. Politische Signale oder programmatische Wünsche können an dieser Rechtslage nichts ändern. Die Entscheidung über das Projekt liegt allein beim Kreistag. Er trägt die Verantwortung für die Umsetzung dieses seit Jahrzehnten planungsrechtlich legitimierten Infrastrukturvorhabens.

IV - 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 Fähr 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

Fahrerinne. (jeweils 5-stellige Beträge) und Krisenaufwand (Abstimmungen, Notfallplanung)

V – Politische Entwicklungen seit 2013

Die Diskussion um die Elbquerung Darchau / Neu Darchau wurde in den vergangenen Jahren nicht allein durch fachliche oder rechtliche Fragen geprägt, sondern zunehmend auch durch politische Schwerpunktsetzungen und öffentliche Debatten auf Landesebene.

Dabei zeigte sich wiederholt, dass politische Aussagen und kommunikative Signale erheblichen Einfluss auf die öffentliche Wahrnehmung des Projekts entfalten konnten, obwohl sich die rechtlichen und planerischen Grundlagen der Brücke hierdurch nicht verändert haben.

Verzögerungen oder Unterbrechungen der Planung gingen in der Vergangenheit regelmäßig mit politischen Debatten und veränderten landespolitischen Schwerpunktsetzungen einher.

1. Die politische Einflussnahme 2013

Im Jahr 2013 lag der Schlüssel zur Einwirkung auf den Landkreis in einem politischen Manöver der rot-grünen Landesregierung. Der in den Koalitionsvertrag eingefügte Förderdeckel von 45 Millionen Euro hatte keine gesetzliche Grundlage und konnte die NGVFG-Förderung nicht rechtlich verändern. Dennoch erfüllte er seinen politischen Zweck: Er machte die Planung künstlich unfinanzierbar und führte in der öffentlichen und politischen Diskussion zu erheblichen Zweifeln an der finanziellen Umsetzbarkeit des Projekts.

Die Entscheidung des Kreistags im Jahr 2015, die Planung einzustellen, beruhte auf dieser politischen Dynamik, nicht auf rechtlichen oder fachlichen Gründen.

2. Die politische Kommunikation 2022

In der 19. Legislaturperiode wiederholte sich das Muster, wenn auch in veränderter Form. Am 1. November 2022, unmittelbar nach Veröffentlichung des rot-grünen Koalitionsvertrags, erklärte Detlev Schulz-Hendel (MdL), Fraktionsvorsitzender der Grünen im Niedersächsischen Landtag, die Brücke sei nicht förderfähig und eine Fährverbindung sei an ihre Stelle getreten.

Diese Aussage entsprach nicht der bestehenden Rechts- und Förderlage. Die Förderfähigkeit der Brücke nach NGVFG war und ist unverändert gegeben. Die Passage im Koalitionsvertrag zur „bevorzugten Fährverbindung“ ist ein politischer Satz ohne normative Wirkung, der die gesetzliche Förderlage nicht berührt. Die Aussage Schulz-Hendels 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, das sich direkt an die Kreistagsabgeordneten richtete: Die öffentliche Wirkung dieser Aussagen bestand erneut darin, Zweifel an der weiteren Umsetzung der Brücke entstehen zu lassen, obwohl sich an der rechtlichen Ausgangslage nichts geändert hatte.

3. Das Handlungsprogramm Fährverkehre 2026

Im Frühjahr 2026 stellen Landesregierung und regionale Akteure ein umfangreiches „Handlungsprogramm Fährverkehre“ für den Elbquerungsraum Bleckede / Neu Darchau vor.

Im Mittelpunkt der öffentlichen Darstellung stehen insbesondere:

- die geplante Anschaffung einer neuen Niedrigwasserfähre,
- Reserve- und Ergänzungslösungen bei Ausfällen,
- Maßnahmen zur Stabilisierung des Fährbetriebs,
- sowie die Darstellung einer kurzfristig erreichbaren Verbesserung der Verkehrssituation.

Die zeitliche Einordnung dieses Programms fällt in eine Phase unmittelbar vor dem erwarteten Erlass des Planfeststellungsbeschlusses für die Elbbrücke sowie vor die entscheidende Sitzung des Kreistages Lüneburg zur weiteren Umsetzung des Projekts.

Das Programm erzeugt in der öffentlichen Diskussion teilweise den Eindruck, eine dauerhafte Alternative zur Brücke stehe bereits konkret zur Verfügung. Tatsächlich bestehen weiterhin offene Fragen hinsichtlich:

- der langfristigen Finanzierung,
- der Sicherung des Eigenanteils,
- der dauerhaften wirtschaftlichen Tragfähigkeit,
- sowie der tatsächlichen Förder- und Umsetzbarkeit einzelner Maßnahmen.

Zugleich dokumentiert das Programm selbst die systembedingten Grenzen des Fährbetriebs, da parallel Reservefähren, Ersatzlösungen und besondere Maßnahmen für Niedrigwasser- und Ausfallsituationen vorgesehen werden.

Die öffentliche Diskussion über die Fähre gewinnt dadurch erheblich an politischer Bedeutung, obwohl die Brücke weiterhin das einzige vollständig planfestgestellte und genehmigungsreife Infrastrukturvorhaben im Elbquerungsraum bleibt.

4. Der Kreistag als einziger tatsächlicher Entscheidungsträger

Alle politischen Kommunikationseffekte laufen letztlich auf denselben Punkt hinaus: Der Landkreis – und damit der Kreistag – ist der einzige Ort, an dem das Projekt gestoppt werden kann. Weder das Land noch ein Ministerium besitzen eine rechtliche Kompetenz, das Planfeststellungsverfahren abzubrechen oder die Brücke zu verhindern. Politische Einflussnahme findet daher immer dort statt, wo eine Entscheidung möglich ist: im Kreistag.

5. Schlussfolgerung

Die Brücke wurde in der Vergangenheit immer dann gefährdet, wenn politische Einflussnahme an die Stelle rechtlicher Klarheit trat. Die rechtliche Situation ist jedoch eindeutig und unverändert: Die Brücke ist zulässig, förderfähig und kommunal zuständig. Die politische Lage hingegen ist von Narrativen, Erwartungen und parteipolitischen Interessen geprägt.

Die eigentliche Gefahr für das Projekt ist nicht das Land – sondern der politische Versuch, den Kreistag zu einer Entscheidung zu bewegen, die mit der Rechtslage nicht übereinstimmt. Genau aus diesem Grund ist eine vollständige, faktenbasierte Aufarbeitung notwendig. Sie soll ihnen ermöglichen, ihre Entscheidung frei von politischem Druck und auf Grundlage der geltenden Rechtslage zu treffen.

VI – Einordnung der aktuellen Entscheidungssituation

Ziffer V analysiert, was die Brücke für die Region, für die demokratische Verantwortung des Kreistags und für die Rolle des Landes bedeutet.

1. Die Brücke ist seit 30 Jahren ein politisch und planerisch gewolltes Projekt

Die Brücke wurde seit 1993 von sämtlichen Landesregierungen bestätigt, in vier Fortschreibungen des LROP enthalten und in zwei Regionalplanungen verankert. Keine Landesregierung hat sie je aus dem LROP gestrichen. Auch die Brückenvereinbarung von 2009 und die Übertragungsvereinbarung von 2011 bestätigen, dass die kommunale Ebene bereit und in der Lage ist, die Planung zu tragen und umzusetzen.

Die Brücke ist daher kein „neues“ Projekt, sondern eine bewährte und durchgängig bestätigte Infrastrukturmaßnahme. Die über Jahrzehnte bestehende planerische Kontinuität verdeutlicht die anhaltende infrastrukturelle Bedeutung der festen Elbquerung für die Region.

2. Das aktuelle Fährkonzept verändert die planungsrechtliche Ausgangslage nicht

Die Diskussion um alternative Fährlösungen verändert die bestehende planungsrechtliche Ausgangslage der Elbbrücke nicht.

Die feste Elbquerung ist weiterhin Bestandteil der Raumordnung, Grundlage der abgeschlossenen Abwägungen und Gegenstand des erlassenen Planfeststellungsbeschlusses.

Auch das aktuelle Handlungsprogramm Fährverkehre ersetzt diese planerische Grundlage nicht.

Hinzu kommt, dass wesentliche Fragen des vorgestellten Fährkonzepts weiterhin offen sind. Dies betrifft insbesondere:

- die dauerhafte Finanzierung,
- die Sicherung des Eigenanteils,
- die langfristige wirtschaftliche Tragfähigkeit,
- die tatsächliche Förderfähigkeit einzelner Maßnahmen,
- sowie die dauerhafte Verlässlichkeit des Systems bei Niedrigwasser, Eisgang und sonstigen Ausfallsituationen.

Die angekündigte Niedrigwasserfähre wird öffentlich bereits als konkrete Lösung dargestellt, obwohl zentrale finanzielle und organisatorische Voraussetzungen weiterhin ungeklärt sind.

Eine Fähre kann die infrastrukturelle Wirkung einer festen Elbquerung nicht vollständig ersetzen. Es existiert keine planungsrechtliche oder verkehrsrechtliche Grundlage dafür, dass eine Fähre die regionale Entwicklung fördern könnte.

3. Die Landespolitik kann das Projekt nicht verhindern – nur der Kreistag kann

Die rechtlichen Strukturen machen deutlich:

- Das Land hat keine Durchgriffsbefugnis
- Ein Ministerium kann das Projekt nicht stoppen
- Eine gültige Landesplanerische Feststellung liegt vor
- Der Förderanspruch bleibt bestehen
- Das Planfeststellungsverfahren ist mit dem Planfeststellungsbeschluss abgeschlossen.

Damit verlagert sich die praktische Entscheidung über die Umsetzung des Projekts auf die kommunale Ebene und insbesondere auf die haushaltsrechtlichen Beschlüsse des Kreistages. Gerade vor diesem Hintergrund kommt der aktuellen öffentlichen Diskussion über alternative Fährlösungen besondere politische Bedeutung zu.

Die zeitliche Nähe zwischen der Vorstellung des Handlungsprogramms Fährverkehre, dem erwarteten Planfeststellungsbeschluss und den anstehenden Entscheidungen des Kreistages führt dazu, dass in der öffentlichen Wahrnehmung teilweise der Eindruck entsteht, eine kurzfristig verfügbare und vollständig abgesicherte Alternative zur Brücke liege bereits vor.

Die tatsächliche Umsetzungsreife der vorgestellten Fährmaßnahmen entspricht diesem Eindruck jedoch bislang nicht.

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

Die Brücke ist nicht nur ein Verkehrsprojekt, sondern eine Frage 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 dauerhafte Elbquerung ist daher ein verfassungsrechtlich relevantes Anliegen: Sie ist Ausdruck der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse, wie sie das Grundgesetz fordert.

5. Politische Kommunikation darf nicht die Grundlage kommunaler Entscheidungen sein

Die öffentliche Diskussion zur Elbquerung ist in den vergangenen Jahren zunehmend durch politische Aussagen, kommunikative Zuspitzungen und kurzfristige Debatten geprägt worden.

Dabei entsteht teilweise ein Spannungsverhältnis zwischen öffentlicher Wahrnehmung und tatsächlicher Rechts-, Finanzierungs- und Planungslage.

Gerade in der gegenwärtigen Situation besteht die Gefahr, dass kommunikativ stark wirkende Alternativmodelle als bereits gesicherte Lösungen wahrgenommen werden, obwohl zentrale Voraussetzungen weiterhin ungeklärt sind.

Die Tragweite der Entscheidung verlangt daher eine faktenbasierte Abwägung, nicht die Übernahme politischer Schlagworte oder die Reaktion auf externe Versuche Druck auszuüben.

6. Die aktuelle Entscheidung besitzt langfristige Bedeutung für die Region

Wie in Ziff III. dargestellt, ist die Bedeutung der Brücke für die wirtschaftliche Entwicklung, im gesamten Ostkreis ist erheblich. Die Entscheidung über die Brücke ist zugleich eine Entscheidung über die Zukunft des gesamten Lebensraums west-östlich der Elbe.

Die Vergangenheit hat gezeigt: Verzögerungen oder politische Stopps führen zu jahrelangem Stillstand, zu Verunsicherung und zur Schwächung der ohnehin strukturschwachen Region. Die Überführung eines planfestgestellten Infrastrukturvorhabens in die Umsetzungsphase besitzt daher erhebliche Bedeutung für die zukünftige Entwicklung des gesamten Elbquerungsraums.

VII – Risiken eines Umsetzungsabbruchs nach Planfeststellungsbeschluss

Nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses ist die Entscheidung über die Elbbrücke keine Planungs-, sondern eine Umsetzungsentscheidung. Sie berührt die Entwicklung einer gesamten Region und entscheidet darüber, ob die Daseinsvorsorge im Amt Neuhaus dauerhaft gesichert wird. Ziffer VI beschreibt die Risiken, die entstehen würden, wenn die Umsetzung aufgrund unzutreffender Annahmen über alternative Lösungen oder aufgrund einer unvollständigen Einordnung der tatsächlichen Ausgangslage unterbleibt.

1. Risiken für die Region Amt Neuhaus

1.1 Dauerhafte strukturelle Benachteiligung

Das Amt Neuhaus ist die einzige niedersächsische Gemeinde ohne feste Straßenverbindung zum eigenen Landkreis. Eine dauerhafte Fortführung eines ausschließlich fährgestützten Systems würde die bestehenden strukturellen Nachteile der Region nicht beseitigen. Die bestehenden Nachteile bleiben bestehen: längere Wege, geringere Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen, Behörden, medizinischer Versorgung und Bildungseinrichtungen.

1.2 Gefährdung der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse

Bereits im Staatsvertrag von 1993 wurde festgestellt, dass die Fährverbindung die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse nicht sicherstellt. Diese Erkenntnis gilt unverändert. Ein erneuter Verzicht auf die Brücke widerspricht dem verfassungsrechtlichen Gebot der gleichwertigen Lebensverhältnisse und dem politischen Grundsatz regionaler Ausgleichspflicht.

1.3 Schwächung von Wirtschaft, Pendlerverkehr und Tourismus

Eine stabile Verkehrsinfrastruktur ist Voraussetzung für Investitionen, Gewerbeansiedlungen und Arbeitsplätze. Der Fährbetrieb bietet keine verlässliche Kapazität, hat witterungs- und wasserstandsbedingte Ausfälle und ist für Schwerlastverkehre ungeeignet. Jede Alternative zur Brücke würde die wirtschaftliche Entwicklung der Region erheblich beeinträchtigen.

1.4 Auswirkungen auf Rettungsdienste und medizinische Versorgung

Die Fährverbindung ist nicht rund um die Uhr voll einsatzbereit. Eine feste Straßenverbindung verbessert die Notfallversorgung und schützt Menschenleben. Ein Verzicht auf die Brücke verlängert Einsatzzeiten, erschwert Rettungsabläufe und gefährdet die Versorgungssicherheit.

2. Risiken für den Kreistag Lüneburg

2.1 Politische Verantwortung

Ein Stopp der Ausführungsplanung durch den Kreistag würde die Verantwortung für alle Folgen voll auf die kommunale Ebene verlagern. Die Landespolitik könnte sich entziehen – die Region jedoch nicht. Der Kreistag allein trägt die Entscheidung und wird an den langfristigen Konsequenzen gemessen.

2.2 Verlust von Fördermitteln

Eine Verhinderung der Herstellung der Baureife gefährdet die NGVFG-Förderung. Die Förderung der Brücke ist rechtlich gesichert. Ein Abbruch gefährdet die Nutzung der bestehenden Fördermöglichkeiten und kann dazu führen, dass vergleichbare Mittel künftig nicht mehr zur Verfügung stehen. Förderchancen gingen dann unwiederbringlich verloren. Zugleich ist offen, ob alternative Fährlösungen unter den bestehenden planungsrechtlichen Rahmenbedingungen langfristig in gleicher Weise förderfähig und dauerhaft tragfähig wären. Die öffentliche Darstellung einer kurzfristig verfügbaren Alternativlösung ersetzt keine abgeschlossene Finanzierungs- und Fördergrundlage.

2.3 Wiederholung des Fehlers von 2015

Ein erneuter Abbruch der Brückenplanung würde das politische Muster von 2015 wiederholen – obwohl die damaligen Gründe (Förderdeckel) heute nicht mehr existieren. Die Bevölkerung würde nachvollziehbar fragen, warum der Kreistag erneut auf rechtlich unbegründete politische Signale reagiert. Während dieser von außen beeinflussten Unterbrechung ist der Baupreisindex gestiegen, so dass Mehrkosten entstanden sind, die bei kontinuierlichem Fortgang hätten vermieden werden können.

2.4 Glaubwürdigkeitsverlust

Der Kreistag hat 2018 mit großer Mehrheit die Wiederaufnahme des Planfeststellungsverfahrens beschlossen. Ein erneuter Richtungswechsel ohne neue objektive Gründe würde das Vertrauen in die kommunale Selbstverwaltung beschädigen und den Eindruck erwecken, externe politische Interessen seien entscheidungsleitend.

3. Risiken nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses

3.1 Verlust des Verfahrensfortschritts

Ein Abbruch würde alle bisherigen Gutachten, Prüfungen und Erhebungen entwerten – obwohl ein genehmigtes Vorhaben vorliegt. Eine Neuaufnahme der Planung wäre mit erheblichen Kosten und Zeitverlusten verbunden.

3.2 Rechtsunsicherheit

Ein politischer Stopp ohne objektive Gründe könnte rechtlich angegriffen werden – insbesondere wenn die Entscheidung nicht hinreichend abgewogen ist oder auf sachfremden Motiven beruht.

3.3 Verfahrensschutz geht verloren

Ein wirksamer Planfeststellungsbeschluss und die Herstellung der Baureife dürfen nicht aus sachfremden Gründen ausgebremst werden.

4. Gesamtbewertung

Die Risiken eines politischen Umsetzungsstopps nach vorliegendem Planfeststellungsbeschluss sind erheblich – für die Region, die Infrastruktur, den Rettungsdienst, die wirtschaftliche Entwicklung und die Glaubwürdigkeit des Kreistags.

Der Kreistag trägt die Verantwortung für die Zukunft einer ganzen Region. Ziffer VI zeigt, wie schwer die Konsequenzen einer Fehlentscheidung wiegen würden und warum es im Interesse des Landkreises, der Einwohnerinnen und Einwohner sowie der kommunalen Selbstverwaltung notwendig ist, sachgerecht und rechtsbasiert zu entscheiden.

VIII – Finanzierung der Brücke und Auswirkungen auf den Kreishaushalt Lüneburg

1. Gesamtkosten und Förderkulisse

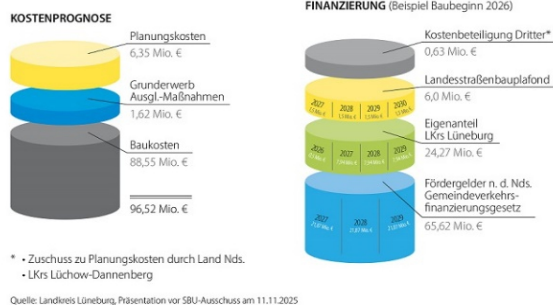
Die Brücke ist förderfähig; die Förderung von 75 % der Bau- und Planungskosten sind von der Landesregierung wiederholt zugesagt. Die Finanzierung der restlichen 25% durch den Landkreis Lüneburg beeinflusst daher maßgeblich über die langfristige finanzielle Stabilität des Landkreises Lüneburg.

Die Frage der Finanzierung ist für die Entscheidung des Kreistages zentral. Sie muss nicht nur formal korrekt dargestellt werden, sondern auch realistisch, nachvollziehbar und frei von den politischen Verzerrungen, die sich in den vergangenen Monaten in der öffentlichen Debatte wiedergefunden haben. Entscheidend ist: Die Brücke ist förderfähig und für den Landkreis Lüneburg langfristig deutlich günstiger als die Fortführung des Fährbetriebs.

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 im Rahmen großer Infrastrukturmaßnahmen üblich.

Die Finanzierung der Elbbrücke

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



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 2028 bis 2030 ausgezahlt werden sollen. Hinzu kommen 6 Millionen Euro aus dem Landesstraßenbauplafond, die der neu entstehenden Ortsumgehung Neu Darchau

zugeordnet werden. Der Landkreis Lüchow-Dannenberg leistet nach der bestehenden Brückenvereinbarung einen Beitrag von 630.000 Euro.

2. Eigenanteil des Landkreises

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 2030. 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.

3. Baulastregelung

Von besonderer Bedeutung ist die Baulastregelung aus der Brückenvereinbarung. Sie sieht vor, dass die neu zu bauende westelbische Ortsumgehung 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 Fluss- 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.

4. Kosten des Fährbetriebes

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.

Im Zusammenhang mit dem 2026 vorgestellten Handlungsprogramm Fährverkehre wird zusätzlich die Beschaffung einer neuen Niedrigwasserfähre diskutiert. Damit verbunden wären voraussichtlich höhere Investitions-, Betriebs-, Personal-, Energie- und Unterhaltungskosten als beim bisherigen Fährsystem.

Zugleich bestehen weiterhin offene Fragen hinsichtlich:

- der Finanzierung des Eigenanteils,

- der langfristigen Zuschussbedarfe,
- möglicher Kostensteigerungen im laufenden Betrieb,
- sowie der dauerhaften wirtschaftlichen Tragfähigkeit des Systems.

Die öffentliche Diskussion über die Fähre konzentriert sich derzeit überwiegend auf die niedrigeren Investitionskosten gegenüber einer Brücke. Weniger berücksichtigt werden dagegen die dauerhaft fortlaufenden Betriebs- und Unterhaltungskosten eines fährgestützten Systems.

5. Folgekosten

Die Diskussion über „Folgekosten“ wird in der öffentlichen Debatte häufig missverständlich geführt. Der Kernpunkt ist jedoch einfach: Abschreibungen sind keine realen Zahlungen. Sie erscheinen zwar im Ergebnishaushalt, führen aber nicht zu Geldabflüssen.

Was bedeutet das konkret?

- 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. Nach Tilgung des Kredits entfallen auch die Zinsen vollständig.

6. Realistische Belastung für den Landkreis Lüneburg

Die vielfach genannten „1,3 Mio. € jährlichen Folgekosten“ beziehen sich auf beide Landkreise zusammen und enthalten zudem überwiegend rein buchhalterische Posten.

Realistische Szenarien für Lüneburg:

- a) Worst Case – 70 % Lüneburg / 30 % Lüchow-Dannenberg • Ergebniskosten: ca. 900.000 € jährlich. • Davon reale Belastung (Zinsen + Unterhalt): 350.000–450.000 € jährlich.
- b) Günstiges Szenario – Landesstraße möglich Eine Einstufung als Landesstraße ist möglich, wenn nach fünf Jahren überwiegend überregionaler Verkehr festgestellt wird. Dann übernimmt das Land Niedersachsen die Baulast. • Reale Belastung: 150.000–300.000 € jährlich.

Vergleich zu heutigen Kosten

Hinzu kommt: Die heute vom Landkreis Lüneburg getragenen jährlichen Fährausgaben von rund 300.000 Euro werden künftig nicht stabil bleiben. Die Gemeinde Neu Darchau – und möglicherweise später der Landkreis Lüchow-Dannenberg – plant die Beschaffung einer größeren, technisch aufwendigeren Niedrigwasserfähre. Zudem steht eine Ausweitung der Betriebszeiten über 21 Uhr hinaus im Raum. Beides führt zwangsläufig zu deutlich höheren Betriebs-, Personal-, Energie- und Versicherungskosten. Diese Mehrkosten werden sich sowohl in steigenden Fahrpreisen für die Nutzer als auch in höheren Zuschüssen der Landkreise niederschlagen. Der heutige Betrag von rund 300.000 Euro wird daher wohl nicht zu halten sein.

Damit unterscheidet sich die finanzielle Struktur beider Systeme grundlegend: Die Brücke erzeugt überwiegend einmalige investive Kosten mit langfristigem Infrastrukturwert, während der Fährbetrieb dauerhaft konsumtive Betriebs- und Unterhaltungskosten verursacht.

IX – Einordnung und Ausblick

Diese Ausarbeitung soll die historischen, rechtlichen und tatsächlichen Zusammenhänge rund um die Elbquerung Darchau / Neu Darchau verständlich und nachvollziehbar darstellen.

Sie richtet sich an alle Interessierten und möchte dazu beitragen, die Entwicklung des Vorhabens, seine Bedeutung für die Region sowie die aktuellen Rahmenbedingungen einordnen zu können.

Die dargestellten Fakten zeigen, dass es sich bei der Elbbrücke um ein seit Jahrzehnten verfolgtes und umfassend geprüftes Infrastrukturvorhaben handelt, dessen Umsetzung heute in einem neuen Entscheidungsabschnitt steht.

In den kommenden Wochen werden auf kommunaler Ebene wesentliche Entscheidungen über die weitere Entwicklung dieses Projekts getroffen.

Die kommenden Monate werden zeigen, welche infrastrukturelle Lösung für den Elbquerungsraum tatsächlich dauerhaft umgesetzt werden kann.

Aus Sicht des Fördervereins Brücken bauen e.V. ist dabei entscheidend, dass die öffentliche Diskussion auf Grundlage der tatsächlichen rechtlichen, finanziellen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen geführt wird. Unser Anliegen ist es, zu einer sachlichen, faktenbasierten öffentlichen Diskussion beizutragen.

Die Entwicklung der Region beiderseits der Elbe ist eng mit dieser Entscheidung verknüpft – und wird ihre Wirkung weit über die Gegenwart hinaus entfalten.

Gerade vor dem Hintergrund der aktuellen Diskussion über alternative Fährkonzepte erscheint eine klare Trennung zwischen politischer Kommunikation und tatsächlicher Umsetzungsreife von besonderer Bedeutung. Die Brücke ist real genehmigt und umsetzungsreif.

Die Fähre wird politisch bereits wie eine Lösung behandelt, obwohl zentrale Voraussetzungen noch offen sind.