

## Antrag

Hannover, den 24.10.2024

Fraktion der AfD

### **Die deutsche Einheit endlich auch in Niedersachsen vollenden! Räumliche Trennung von Darchau und Neu-Darchau durch einen Brückenbau überwinden.**

Der Landtag wolle beschließen:

#### EntschlieÙung

Der Landtag stellt fest:

Die deutsche Einheit ist bezüglich der Infrastruktur in der Region Amt Neuhaus / Landkreis Ludwiglust / Parchim auch 35 Jahre nach der Wiedervereinigung immer noch nicht umgesetzt. Stattdessen wird mit der Fähre nicht nur an einem umweltbelastenden Provisorium festgehalten, sondern diese Lösung mit Übergangscharakter soll auch weiterhin als Dauerlösung etabliert bleiben.

Dies ist für Bürger beiderseits der Elbe nicht länger zumutbar, zumal bei Fährausfällen bei Hoch- und Niedrigwasser, Eisgang und Reparaturen der Fähre, wie es im Jahre 2023 an 80 Tagen der Fall war, lange Umwege gefahren werden müssen.

Daher begrüÙt der Landtag die Einreichung des Planfeststellungsantrags durch den Landkreis Lüneburg bei der Genehmigungsbehörde vom 30. April 2024 und fordert alle beteiligten Kommunalverbände dazu auf, sich an die Brückenvereinbarungen zu halten und die Planungen nicht weiter zu verzögern.

Die an den Landkreis Lüneburg gerichtete Untersagung der „Fortführung der BaumaÙnahme“ durch die Landrätin des Landkreises Lüchow-Dannenberg vom 6. Juni 2024 entbehrt jeder nachvollziehbaren Grundlage. Das von ihr vorgebrachte Argument, entgegen § 3 Abs. 3 der Brückenvereinbarung vom 9. Januar 2009 sei bei der finalen Planung der Trassenführung keine Umfahrung des Ortsteils Katemin vorgesehen, greift nicht, da die Umfahrung dieses Ortsteils nicht Teil der zwischen dem Landkreis Lüchow-Dannenberg, der Samtgemeinde Elbtalaue und dem Landkreis Lüneburg getroffenen Brückenvereinbarung ist.

Insofern ist auch das von der Gemeinde Neu Darchau beschlossene Betretungsverbot ihrer gemeindeeigenen Flächen für Planer des Brückenprojektes grotesk und nicht nachvollziehbar.

Die Behandlung der vom Verein „Brücken bauen“ in den Petitionsausschuss eingebrachten Petition, welche über 6 000 Unterstützer fand, ist dieser nicht gerecht geworden. Auch wenn Gegenteiliges gesagt wurde, so ließ die Antwort des Landwirtschaftsministeriums über die Sach- und Rechtslage doch leider den Respekt gegenüber den Menschen der Region Darchau / Neu Darchau vermissen, die seit nunmehr 30 Jahren auf die Umsetzung entsprechender Zusagen warten.

Es ist daher lobenswert, dass der Landrat des Landkreises Lüneburg angekündigt hat, dass die Planung zum Brückenbau fortgeführt werde.

Der Landtag fordert daher die Landesregierung auf,

1. an der im LROP (Landes-Raumordnungsprogramm) seit 1998 vorgesehenen festen Elbquerung mittels Brücke bei Darchau / Neu Darchau festzuhalten und deren Umsetzung als Regionallösung nicht weiter zu blockieren;
2. eine Förderung dieses kommunalen Brückenprojekts nach dem Nachweis der Baureife und der Eigenmittel vom Vorhabenträger in Höhe von 75 % der zuwendungsfähigen Kosten nach dem Niedersächsischen Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungs-Gesetz bei Antragsstellung zu bewilligen;

3. den Landkreis Lüneburg bei der Umsetzung des Projekts „Feste Elbquerung zwischen Darchau und Neu Darchau“ zu unterstützen, und damit dem vom Ministerpräsidenten bereits im Jahr 2022 im Zusammenhang mit der Planung der Brücke postulierten „guten Willen des Landes“ auch Taten folgen zu lassen und
4. weitere Fördermöglichkeiten für die geplante Elbquerung, aber auch für den Ausbau der Zufahrtswege und weitere eventuell aufkommende Kostensteigerungen zu prüfen.

#### Begründung

Die geplante Elbbrücke ist als Projekt im Mehrjahresprogramm des Landes Niedersachsen aufgenommen und ist damit gemäß den Kriterien des Niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG) förderfähig.

Seit dem 30. Juni 1993 gehört die Gemeinde Amt Neuhaus zu Niedersachsen. Trotzdem ist sie als einzige Gemeinde in Niedersachsen immer noch vom restlichen Landesgebiet räumlich durch die Elbe abgetrennt.

Eine Elbbrücke ermöglicht hier endlich eine zeitgemäße Mobilität für die Einwohner und damit die zuverlässige Erreichbarkeit von Arbeitsstätte, Einkaufsmöglichkeiten und Schulen. Aber auch Feuerwehr und Rettungskräfte können dann ohne vermeidbaren Zeitverzug ihre wichtigen und unter Umständen lebenswichtigen Einsätze gebietsübergreifend fahren.

Im Vertrauen auf die Zielnennung „feste Elbquerung“ im LROP wurde bereits das Planfeststellungsverfahren zum Brückenbau eingeleitet. Inzwischen sind das notwendige Gutachten und auch die Ingenieurzeichnung erstellt. Somit steht der Planfeststellungsbeschluss unmittelbar bevor. Sollte das LROP wie geplant geändert werden, könnten nach den Förderrichtlinien jedoch keine Landesfördermittel mehr für das kommunale Vorhaben gezahlt werden. Angesichts der allgemein gestiegenen Kosten für Bau und Betrieb der Elbbrücke verfängt das Argument mangelnder Wirtschaftlichkeit nicht. Es spricht vielmehr für einen zügigen Baubeginn, bevor die Baukosten noch weiter steigen.

Die zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft sind hinreichend geringfügig und rechtfertigen nicht das Festhalten an einem nicht zukunftsfähigen Fährkonzept. Ein aktuelles Verkehrsgutachten beschreibt zudem, dass derzeit etwa 850 Umwegfahrten am Tag stattfinden, welche tatsächlich die Umwelt belasten.

Die Versorgung mit Dienstleistungen und Infrastrukturen der Daseinsvorsorge, insbesondere die Erreichbarkeit von Einrichtungen und Angeboten der Grundversorgung für alle Bevölkerungsgruppen, die gemäß § 2 Abs. 2 ROG zur Sicherung von Chancengerechtigkeit in den Teilräumen in angemessener Weise zu gewährleisten ist, gilt ausweislich dieser Vorschrift auch in dünn besiedelten Regionen.

Eine Elbbrücke fördert die wirtschaftliche, gesellschaftliche, kulturelle und soziale Entwicklung in Südwestmecklenburg und im Nordosten Niedersachsens und bietet Chancen zur Entwicklung des Tourismus. Schlussendlich vollendet eine Elbbrücke endlich den geschichtlichen Auftrag zur Einheit auch in dieser Region.

Jens-Christoph Brockmann  
Parlamentarischer Geschäftsführer

(Verteilt am 25.10.2024)