

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Anna Bauseneick und Uwe Dorendorf (CDU)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung namens der Landesregierung.

Anbindung Amt Neuhaus: Fähre oder Brücke?

Anfrage der Abgeordneten Anna Bauseneick und Uwe Dorendorf (CDU), eingegangen am 01.11.2023 - Drs. 19/2770,
an die Staatskanzlei übersandt am 02.11.2023

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung namens der Landesregierung vom 06.12.2023

Vorbemerkung der Abgeordneten

Am 30.06.1993 wurde die Gemeinde Amt Neuhaus in das Land Niedersachsen rückgegliedert. Über die Jahre hinweg wurde die Planung einer Brücke über die Elbe vorangebracht. Am 24.09.2018 beschloss der Lüneburger Kreistag, die Planung wieder aufzunehmen. Im Koalitionsvertrag der die Landesregierung tragenden Parteien von SPD und Bündnis 90/Die Grünen ist ein Fährkonzept vorgesehen. Die Landesregierung hat angekündigt, das Landes-Raumordnungsprogramm (LROP) entsprechend zu ändern, die Brückenlösung zu streichen und durch ein Fährkonzept zu ersetzen¹.

Vorbemerkung der Landesregierung

Bei dem vom Landkreis Lüneburg geplanten Brückenneubau über die Elbe handelt es sich um ein kommunales Projekt. Planung und Bau erfolgen im eigenen kommunalen Wirkungskreis und nicht in der Verantwortung des Landes.

Eine leistungsfähige Elbquerung ist für die Landesregierung ein nachvollziehbares und bedeutsames Anliegen. Angesichts der weiter steigenden Kosten sowie der massiven Eingriffe in Natur und Landschaft fehlt es für die Errichtung einer Brücke aus Sicht der Landesregierung jedoch an einer realistischen Umsetzungsperspektive. Demgegenüber lässt ein technisch optimiertes Fährkonzept zeitnah reale Verbesserungen für die Elbquerung erwarten. Eine solche Lösung wird deshalb als machbar und sachgerecht bewertet.

Die derzeit vorhandenen Fährverbindungen in Bleckede und in Neu Darchau werden von den Kommunen betrieben. Die Fähre „Amt Neuhaus“ bei Bleckede betreibt der Landkreis Lüneburg, die Fähre „Tanja“ von Neu Darchau im Landkreis Lüchow-Dannenberg nach Darchau im Landkreis Lüneburg wird von der Gemeinde Neu Darchau betrieben. Die Fährverbindungen einschließlich eines modifizierten Konzepts liegen somit nicht im Verantwortungsbereich des Landes, sondern bei den zuständigen Kommunen.

¹ <https://www.landeszeitung.de/lokales/lueneburg-lk/neuhaus-streit-um-elbbruecke-oder-neue-fahren-fuer-amt-neuhaus-geht-bei-podiumsdiskussion-weiter-K4CSZ6H5XNCMXJ6D3FLE6QRR3I.html>

1. Wie will die Landesregierung eine ganzjährige Überquerung der Elbe, auch bei Niedrig- oder Hochwasser, bei Eis oder bei Werftaufenthalt, der Fähre zwischen Neu Darchau und Darchau gewährleisten?

Die angesprochenen Fährverbindungen liegen nicht im Verantwortungsbereich des Landes. Eine ganzjährige Überquerung der Elbe, auch bei Niedrig- oder Hochwasser, bei Eis oder bei Werftaufenthalt kann die Landesregierung nicht gewährleisten. Die Landesregierung geht aber davon aus, dass die vorhandene Fährverbindung durch technische und bauliche Weiterentwicklungen optimiert werden kann, um das Angebot zu verbessern.

2. Wie bewertet die Landesregierung die laut Koalitionsvereinbarung beabsichtigte Änderung im LROP vor dem Hintergrund, dass § 2 Nr. 2 NROG davon spricht, dass auch die ländlichen Regionen gleichrangig zur Entwicklung des ganzen Landes beitragen und die Verflechtung zwischen verdichteten und ländlichen Regionen verbessert und gefördert werden sollen?

Bei den in § 2 Nr. 2 des Niedersächsischen Raumordnungsgesetzes (NROG) genannten Grundsätzen der Raumordnung handelt es sich um Leitvorstellungen, die untereinander nicht widerspruchsfrei und durch Festlegungen in Raumordnungsplänen (wie z. B. im LROP) zu konkretisieren sind. Dabei müssen sie untereinander und gegeneinander abgewogen werden.

Die in der Frage genannten Aspekte („Beitrag der ländlichen Regionen zur Entwicklung des ganzen Landes“ und „Verbesserung der Verflechtung zwischen verdichteten und ländlichen Regionen“) sind unabhängig von der Wahl des Verkehrsträgers, der Verkehrstechnik oder -mittel zu sehen. Nach § 2 Abs. 2 Nr. 3 Satz 5 ROG sind vielmehr die räumlichen Voraussetzungen für nachhaltige Mobilität und ein integriertes Verkehrssystem zu schaffen. Dazu gehört auch, Raumstrukturen so zu gestalten, dass die Verkehrsbelastung verringert und zusätzlicher Verkehr vermieden wird (§ 2 Abs. 2 Nr. 3 Satz 8). Zudem sind bei der Gestaltung räumlicher Nutzungen (wie die hier angesprochene Flussquerung) nicht nur die Naturgüter sparsam und schonend in Anspruch zu nehmen, sondern auch die Grundwasservorkommen und die biologische Vielfalt zu schützen. Die erstmalige Inanspruchnahme von Freiflächen für Verkehrszwecke ist zu verringern (§ 2 Abs. 2 Nr. 6 Satz 2 und 3 ROG).

Bei Zugrundelegung von § 2 Abs. 2 Nr. 6 Satz 2 und 3 ROG wäre unter Berücksichtigung, dass bereits eine Fährverbindung zwischen Darchau und Neu Darchau als Teil eines integrierten Verkehrssystems existiert, die Weiterentwicklung (Modernisierung, Optimierung, Leistungssteigerung) einer vorhandenen Fährverbindung einem Brückenneubau vorzuziehen.

3. Welche Erkenntnisse liegen der Landesregierung zum täglichen Verkehrsaufkommen zwischen Darchau und Neu Darchau sowie zwischen Bleckede und Neu Bleckede vor (aufgeschlüsselt nach Art der Verkehre)?

Der Landesregierung liegen dazu keine eigenen Erkenntnisse vor.

Der Landkreis Lüneburg führt auf den Internetseiten zur Planung der Elbbrücke Darchau aus, dass 87,3 % des Verkehrs, der über die Brücke abgewickelt würde, aus dem Nahbereich käme. Für den Planfall 2030 ohne Brückenbauwerk würden 590 Fahrzeuge pro Tag die Elbfähre Neu Darchau–Darchau benutzen. Für den Planfall 2030 mit einem Brückenbauwerk werden 2 530 Fahrzeuge angegeben, die täglich die Brücke nutzen würden. Für die Fähre zwischen Bleckede und Neu Bleckede liegen keine Zahlen vor.

4. Welche Schritte wurden vonseiten der jeweiligen Landesregierungen unternommen, um die Realisierung einer Elbbrücke zwischen Darchau und Neu Darchau zu prüfen oder voranzutreiben (bitte mit zeitlichen Angaben)?

Da es sich um ein kommunales Projekt des Landkreises Lüneburg und des Landkreises Lüchow-Dannewitz handelt, ist das Land hier nicht aktiv planerisch tätig. Die im Jahr 2009 abgeschlossene „Brückenvereinbarung“ wurde vom Landkreis Lüneburg, dem Landkreis Lüchow-Dannewitz, der

Samtgemeinde Elbtalaue und der Gemeinde Neu Darchau unterzeichnet. Das Land hat die Brückenvereinbarung nicht mitgezeichnet. Das Land Niedersachsen ist somit lediglich in der Rolle, gegebenenfalls Fördermittel für den kommunalen Straßenbau aus Landesmitteln gemäß dem Niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG) zu gewähren.

Bereits im Jahr 2008 hat Ministerpräsident a. D. Christian Wulff eine 75 %-Förderzusage aus Landesmitteln und eine Mitfinanzierung von Planungskosten in Höhe von 1,3 Millionen Euro bestätigt. Die darauffolgende Landesregierung aus SPD und Bündnis 90/Die Grünen hat die Förderung des Landes nach Kostensteigerungen auf 46 Millionen Euro gedeckelt. In der vergangenen Legislaturperiode wurde eine 75 %-Förderung mit Landesmitteln des NGVFG in Aussicht gestellt, die durch zusätzliche 6 Millionen Euro aufgestockt würden, wenn der Bau der Brücke tatsächlich beginnt. Darüber hinaus hat das Land die zugesagten Planungskosten in Höhe von 1,3 Millionen Euro vollständig an den Landkreis Lüneburg ausgezahlt.

Das Projekt wurde vom Landkreis Lüneburg für die Aufnahme in das Mehrjahresprogramm des NGVFG angemeldet und ist dort aufgenommen.

5. Welche finanziellen Ressourcen wurden bisher wann für die Planung und Umsetzung einer Elbbrücke bei Neu Darchau und Darchau bereitgestellt und/oder im Landeshaushalt eingestellt? Welche Änderungen gab es in der Vergangenheit und warum?

Siehe Antwort zu Frage 4.

6. Welche finanziellen Ressourcen wurden bisher für die Entwicklung und den Betrieb der Fährverbindung zwischen Darchau und Neu Darchau bereitgestellt?

Der Landesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor. Auf die Vorbemerkungen wird verwiesen.

7. Welche voraussichtlichen Auswirkungen auf die Verkehrsinfrastruktur und die regionale Wirtschaft hätte eine Verkehrsanbindung mit einer Brücke, und wie unterscheiden sich diese Annahmen bei einer Fährverbindung?

Diese Fragen sind vom federführenden Landkreis Lüneburg in den Planfeststellungsunterlagen zu beantworten. Siehe auch Antwort zu Frage 3.

8. Gibt es eine zeitliche Planung oder einen voraussichtlichen Zeitrahmen für den Bau einer Elbbrücke?

Da es sich hier um eine kommunale Planung handelt, kann nur auf Aussagen des Landkreises Lüneburg verwiesen werden. Am 17. Februar 2023 hat der Landkreis auf seiner Internetseite veröffentlicht, dass das Planfeststellungsverfahren im Sommer 2023 eingeleitet werden soll. Nach Kenntnis des Landes ist das bisher nicht erfolgt. Auf seiner Internetseite geht der Landkreis von einem Baubeginn im Jahr 2025 aus.

9. Gibt es eine zeitliche Planung oder einen voraussichtlichen Zeitrahmen für die Umsetzung einer Fährverbindung?

Der Landesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor. Auf die Vorbemerkungen wird verwiesen.

10. Welche Gründe liegen der Präferenz der jetzigen Landesregierung für eine Fährverbindung zugrunde?

Für die Landesregierung erscheint angesichts der weiter steigenden Kosten sowie der massiven Eingriffe in Natur und Landschaft nicht die Brücke, sondern vielmehr die Lösung mittels eines Fährkonzeptes die sachgerechte und machbare Lösung.

11. Welche Vorteile sieht die Landesregierung in einer Fährverbindung im Vergleich zu einer Elbbrücke, insbesondere im Hinblick auf die regionale Wirtschaft und die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger?

Siehe Antwort zu Frage 10.

12. Gab es bereits eine umfassende öffentliche Diskussion und Anhörung zur Entscheidung für eine Fährverbindung, und welche Erkenntnisse wurden daraus gewonnen?

Eine frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit und öffentlicher Stellen über allgemeine Planungsabsichten zur Änderung des LROP ist gemäß § 9 Abs. 1 Raumordnungsgesetz (ROG) erfolgt. Damit wurde eine Möglichkeit zur Stellungnahme zu den angedachten Inhalten der LROP-Änderung eingeräumt, bevor ein konkreter Planentwurf ausgearbeitet wird. In diesem Rahmen waren öffentliche Stellen zudem aufgefordert, Informationen über etwaige eigene Planungen zu übermitteln. Obwohl die Auswertung der Stellungnahmen noch nicht abgeschlossen ist, ist als ein Ergebnis dieser frühzeitigen Anhörung bereits erkennbar, dass die beabsichtigte Änderung einer die Brückenlösung betreffenden LROP-Festlegung zugunsten einer Fährverbindung umstritten ist. Die Stellungnahmen spiegeln somit den Stand der Diskussion in der Region wider. Weitere Beteiligungsmöglichkeiten im raumordnungsrechtlichen Verfahren bestehen nach Vorlage eines konkreten Planentwurfs.

13. Welche Maßnahmen plant die Landesregierung, um eventuelle Nachteile oder Bedenken im Zusammenhang mit der Präferenz für eine Fährverbindung zu adressieren?

Laut Koalitionsvertrag geht es um ein zukunftsorientiertes Fährkonzept, das auch einen Betrieb bei Hoch- oder Niedrigwasser ermöglicht.

Die Landesregierung hat damit den Rahmen geschaffen, die aktuelle Diskussion um neue Ansätze für die Verbindung der Kommunen auf beiden Seiten der Elbe zu erweitern.

14. Gibt es eine Bewertung der Nachhaltigkeit und Umweltauswirkungen einer Fährverbindung im Vergleich zu einer Elbbrücke?

Die Umweltauswirkungen der Elbbrücke einschließlich der Auswirkungen auf das Klima sind im Rahmen des vorgesehenen Planfeststellungsverfahrens für den Brückenneubau des Landkreises Lüneburg zu bewerten. Untersuchungen der Umweltauswirkungen eines Fährbetriebs sind der Landesregierung ebenso wenig bekannt wie die Auswirkungen des Brückenbaus.

15. Wie hoch ist das voraussichtliche Investitionsvolumen für die Umsetzung eines Fährkonzepts, und welche kurz-, mittel- und langfristigen Kosten sind damit nach aktuellem Stand verbunden? Wer soll diese Kosten (gegebenenfalls anteilig) tragen?

Hierzu liegen der Landesregierung keine Kostenschätzungen vor. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 13 verwiesen.

16. Wie und in welchem Umfang wird ein Fährkonzept gegebenenfalls durch das Land gefördert?

Die Verbindung der landkreiszugehörigen Gemeinden untereinander liegt grundsätzlich in der Zuständigkeit der Landkreise. Inwieweit hierfür perspektivisch auch Landesförderung zur Verfügung stehen könnte, wird der weitere Abstimmungsprozess zeigen.

17. Wie und in welchem Umfang fördert das Land die aktuell bestehenden Fährverbindungen zwischen Bleckede und Neu Bleckede sowie zwischen Darchau und Neu Darchau? Wenn keine Förderung erfolgt, warum nicht?

Für die aktuell bestehenden Fährverbindungen erfolgt keine Förderung durch das Land. Hierfür gibt es im Land derzeit keine Rechtsgrundlage.

18. Steht ein öffentliches Vergabeverfahren bezüglich der Betreiber einer Fähre aktuell einer Förderung durch das Land entgegen? Wenn ja, warum? Ändert sich durch die geplante Änderung des LROP etwas an den Fördermöglichkeiten?

Ein Vergabeverfahren für den Fährbetrieb steht einer perspektivischen Förderung nicht entgegen.

Die Änderung des LROP hat keine Auswirkungen auf Fördermöglichkeiten.

19. Sieht die Landesregierung in der Änderung des LROP einen Eingriff in das Recht auf kommunale Selbstverwaltung? Wenn ja, warum? Wenn nein, warum nicht?

Eine den gesetzlichen Vorgaben folgende Änderung des LROP stellt keinen unzulässigen Eingriff in die kommunale Planungshoheit dar.

Die kommunale Planungshoheit unterliegt den in Artikel 28 Abs. 2 des Grundgesetzes und in Artikel 57 Abs. 1 der Niedersächsischen Verfassung gesetzten Grenzen. Gemeinden haben danach zwar das Recht, ihre örtlichen Angelegenheiten in eigener Verantwortung zu regeln, und auch Gemeindeverbände wie Landkreise haben das Recht zur Selbstverwaltung, jedoch stets nur im Rahmen geltender Gesetze.

Beim LROP handelt es sich um eine überörtliche Raumordnungsplanung, den landesweiten Raumordnungsplan im Sinne des § 13 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 Raumordnungsgesetz (ROG). Dieser ist gemäß § 7 Abs. 7 ROG regelmäßig auf Aktualisierungsbedarf zu überprüfen. Es ist gesetzliche Aufgabe des Landes, über die Ergänzung, Änderung oder Aufhebung von LROP-Festlegungen zu entscheiden. Dies gilt auch in Bezug auf im LROP enthaltene raumordnerische Festlegungen gemäß § 13 Abs. 5 Satz 1 Nr. 3 a ROG zur Sicherung von Standorten oder Trassen für Verkehrsinfrastruktur.

Alle öffentlichen Stellen, einschließlich der Kommunen, haben nach § 4 ROG die in Raumordnungsplänen festgelegten Ziele der Raumordnung bei ihren raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen zu beachten sowie Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung in Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen. Insoweit wird bundesgesetzlich ein Rahmen für die kommunale Planungshoheit gesetzt. Im Gegenzug können Kommunen im gesetzlich vorgeschriebenen Beteiligungsverfahren zu Raumordnungsplänen ihre Belange vorbringen und diese fließen dann - ebenso wie alle anderen berührten Belange - mit dem ihnen zukommenden Gewicht in den Abwägungsprozess ein.

Bei der Erarbeitung des Planentwurfs für eine LROP-Änderung mit der zugehörigen Begründung und im weiteren Verfahren werden insofern die Belange der Kommunen ordnungsgemäß gewürdigt werden. Eine Abwägung aller von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange gegen- und untereinander gemäß § 7 Abs. 2 ROG ist jedoch zum jetzigen Zeitpunkt noch gar nicht möglich, da bislang nur allgemeine Planungsabsichten bekannt gemacht wurden, und aktuell noch kein Entwurf für eine LROP-Änderung vorliegt.

20. Inwiefern ist die geplante Zieländerung im LROP mit § 6 Abs. 1 NROG vereinbar, und inwiefern hat sich die Sachlage für einen solchen Änderungsbedarf grundlegend geändert?

§ 6 Abs. 1 NROG Satz 1 besagt, dass die Raumordnungspläne bei Bedarf zu ändern sind. Laut Koalitionsvertrag (S. 35) favorisiert die Landesregierung ein zukunftsorientiertes Fährkonzept anstatt des Brückenbaus. Da das derzeitige Ziel in Abschnitt 4.1.3 Ziffer 04 des LROP für die Verwirklichung der Flussquerung der Elbe bei Darchau / Neu Darchau eine Brücke festlegt, ist damit der Bedarf für eine Änderung der bisherigen Festlegung gegeben.

21. Vor dem Hintergrund, dass bei Fährausfällen die Notwendigkeit besteht, den Umweg über die Brücke bei Dömitz oder Lauenburg zu nehmen, und dies gegebenenfalls zu längeren Schulwegen führt: Könnte dieser Umstand aus Sicht der Landesregierung ein Entscheidungskriterium für die Schulwahl sein?

In Niedersachsen haben die Erziehungsberechtigten bzw. volljährige Schülerinnen und Schüler das Recht, ihren Bildungsweg aus den zur Verfügung stehenden Schulformen und Bildungsgängen auszuwählen. Unter „zur Verfügung stehend“ sind Schulformen und Bildungsgänge zu verstehen, die tatsächlich errichtet worden sind. Erziehungsberechtigte können nicht die Errichtung einer bestimmten Schulform oder eines Bildungsganges verlangen.

Der Landkreis Lüneburg hat als zuständiger Schulträger im Amt Neuhaus neben der Grundschule eine Oberschule als weiterführendes Schulangebot im Sekundarbereich I eingerichtet. Das nächstgelegene Gymnasium des Landkreises Lüneburg befindet sich im ca. 18 km entfernten Bleckede, das jedoch nur über die Elbfähre „Amt Neuhaus“ in Bleckede erreichbar ist.

Eine Verpflichtung zum Besuch des Gymnasiums Bleckede oder eines anderen Gymnasiums des Landkreises Lüneburg besteht für Schülerinnen und Schüler des Amtes Neuhaus, die sich für den Besuch eines Gymnasiums entscheiden, nicht. Zwar hat der Landkreis Lüneburg entsprechend § 63 Abs. 2 Satz 1 Niedersächsisches Schulgesetz einen Schulbezirk für den Sekundarbereich I festgelegt, darin wird jedoch nur der Besuch der IGS Embsen allen Schülerinnen und Schülern des Landkreises Lüneburg ermöglicht. Für den Besuch anderer weiterführender Schulen von Schülerinnen und Schülern des Amtes Neuhaus wird darin keine Regelung getroffen.

Den an einem gymnasialen Angebot interessierten Schülerinnen und Schülern steht es somit frei, sich neben den gymnasialen Angeboten des Landkreises Lüneburg auch für den Besuch eines Gymnasiums eines anderen Schulträgers zu entscheiden. Im konkreten Fall des Amtes Neuhaus kann dies auch ein Schulträger in einem anderen Bundesland sein. Allerdings besteht für die Schulen des Landkreises Ludwigslust (Mecklenburg-Vorpommern) keine Verpflichtung für die Aufnahme der Schülerinnen und Schüler des Amtes Neuhaus.

Nach vorliegenden Informationen entscheiden sich viele Eltern aufgrund der unsicheren Fährsituation (Hochwasser, Niedrigwasser, technische Probleme der Fähre) für den Besuch des Gymnasiums Boizenburg im benachbarten Landkreis Ludwigslust-Parchim. Der Landkreis Lüneburg trägt dieser Situation Rechnung, indem er mit dem Landkreis Ludwigslust-Parchim eine Gastschulvereinbarung geschlossen hat, in der u. a. auch die Erstattung der Sachaufwendungen für die Beschulung der auswärtigen Schülerinnen und Schüler geregelt ist.

22. Wie wird aus Sicht der Landesregierung die Bahnreaktivierung bis Bleckede die Mobilität für die Menschen in der Region auf beiden Seiten der Elbe verbessern?

Mit dem neuen, im Frühjahr 2023 gestarteten Reaktivierungsprogramm verfolgt das Land Niedersachsen das Ziel, den ÖPNV und dabei speziell den Schienenverkehr im Land zu stärken. Ein Schwerpunkt liegt dabei auf dem ländlichen Raum, weshalb zu begrüßen ist, dass die Strecke Lüneburg–Bleckede nun als einer von 15 Reaktivierungskandidaten in die zweite von vier Stufen des Programms aufrückt und damit vertieft untersucht wird. Die gesamte Reaktivierungsuntersuchung wird insgesamt gut drei Jahre in Anspruch nehmen. Ziel ist es, am Ende (also etwa Mitte des Jahres

2026) so viele Strecken wie möglich für eine Bundesförderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) anzumelden, wobei es sowohl für die baulichen Investitionen als auch den späteren Betrieb entscheidend auf die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens ankommen wird. Sollte die Bahnstrecke Lüneburg–Bleckede am Ende reaktiviert werden, wird das Vorhaben neben der SPNV-Bestandsstrecke über Hitzacker nach Dannenberg (Wendlandbahn) ein wichtiger Baustein zur Anbindung der Region an das Mittelzentrum Lüneburg sowie den Fernverkehr darstellen.