

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

Anfrage der Abgeordneten Anna Bauseneick, Jan Bauer, André Bock, Dr. Karl-Ludwig von Danwitz, Uwe Dorendorf, Jörg Hillmer, Lena-Sophie Laue, Cindy Lutz, Jörn Schepelmann und Alexander Wille (CDU)

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

Elbquerung zwischen Neu Darchau und Darchau: Steht die Landesregierung zu ihren Aussagen bei Bürgerdialog?

Anfrage der Abgeordneten Anna Bauseneick, Jan Bauer, André Bock, Dr. Karl-Ludwig von Danwitz, Uwe Dorendorf, Jörg Hillmer, Lena-Sophie Laue, Cindy Lutz, Jörn Schepelmann und Alexander Wille (CDU), eingegangen am 09.09.2025 - Drs. 19/8379, an die Staatskanzlei übersandt am 12.09.2025

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Bauen namens der Landesregierung vom 10.10.2025

Vorbemerkung der Abgeordneten

Die feste Elbquerung zwischen Darchau und Neu Darchau ist seit dem Jahr 1998 im Landes-Raumordnungsprogramm (LROP) enthalten. Sie gilt als zentrales Infrastrukturprojekt für die Anbindung der Gemeinde Amt Neuhaus an den Landkreis Lüneburg sowie die Region Nordostniedersachsen. Am 7. August 2025 fand in der Gemeinde Amt Neuhaus ein Bürgerdialog statt, bei dem die Landesregierung durch Frau Staatssekretärin Patzke und Herrn Staatssekretär Wunderling-Weilbier vertreten war. Nach Medienberichten wurde dort seitens der Landesregierung ausgeführt, dass sowohl die Planung einer Elbbrücke als auch die Entwicklung eines neuen Fährkonzepts parallel verfolgt werden sollen.¹ Die Fährverbindung solle dabei als Übergangslösung bis zur Fertigstellung einer Brücke dienen. Zudem sei bei der Veranstaltung mitgeteilt worden, dass das Land Niedersachsen zu früheren Finanzierungszusagen stehe, darunter eine Förderung in Höhe von 75 % aus dem Niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (NGVFG) sowie zusätzliche Mittel in Höhe von 6 Millionen Euro aus dem Straßenbauplafonds des Landes.

- 1. Bestätigt die Landesregierung, dass sie die Fährverbindung als Übergangslösung bis zum Bau der Elbbrücke Darchau / Neu Darchau betrachtet und dass sie zu den Finanzierungszusagen früherer Landesregierungen für die Elbbrücke Darchau / Neu Darchau steht - d. h. eine 75 % Förderung aus dem NGVFG und zusätzlich 6 Millionen Euro aus dem Straßenbauplafonds des Landes? Falls nein, warum nicht?**

Bei dem Vorhaben zur Errichtung einer festen Elbquerung bei Darchau–Neu Darchau handelt es sich um ein kommunales Projekt. Der Koalitionsvertrag von SPD und Bündnis90/Die Grünen sieht vor, dass ein zukunftsorientiertes Fährkonzept Bleckede/Neu-Darchau gegenüber einem Brückenbau in Darchau–Neu Darchau favorisiert wird.

Die Landesregierung strebt eine zügige Verbesserung der Situation vor Ort für die Menschen in Amt Neuhaus und für die gesamte Region an. Gerade auch angesichts des bisherigen langjährigen Planungsverlaufs (gescheitertes Planfeststellungsverfahren 2007, bisher ist noch kein neuer Planfest-

¹ <https://www.landeszeitung.de/lokales/lueneburg-1k/elbbruecke-oder-elbfaehre-land-niedersachsen-haelt-beide-optionen-offen-LZCCUSQHTFGERDQBAM6DEAJMWWY.html>.

stellungsbeschluss erreicht), großer Baukostensteigerungen und weiterer Kostenrisiken aus den zukünftigen Planfeststellungs- und weiteren Rechtsverfahren sieht die Landesregierung nicht unerhebliche Risiken für eine Realisierung des Brückenprojekts. Für die Landesregierung sind die Fährverbindungen daher mehr als eine Übergangslösung.

Hinsichtlich einer finanziellen Beteiligung des Landes an einer festen Elbquerung steht die Landesregierung zu ihren Zusagen unter den rechtlichen Voraussetzungen des NGVFG.

- 2. Welche Vor- und Nachteile sieht die Landesregierung darin, sowohl eine Elbbrücke als auch eine Fährverbindung im LROP vorzusehen, insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Brücke im LROP bereits enthalten ist? Bei welchen vergleichbaren Infrastrukturvorhaben wurde in der Vergangenheit in Niedersachsen so verfahren, auch vor dem Hintergrund des nach Auskunft von Experten bereits fortgeschrittenen Planungsstands der Brücke?**

Die Landesregierung favorisiert ein zukunftsorientiertes Fährkonzept und sieht daher keinen Vorteil darin, Festlegungen im LROP gleichzeitig sowohl für eine Elbbrücke als auch für eine Fährverbindung im Rahmen einer Regionallösung zu treffen.

Ein vergleichbares Infrastrukturvorhaben ist nicht bekannt.

- 3. Wo, aus welchen Gründen und mit welchem Mehrkostenaufwand hat die Landesregierung bei vergleichbaren Infrastrukturvorhaben gegebenenfalls eine Übergangslösung (hier in Form einer Fähre) finanziert?**

Vergleichbare Infrastrukturvorhaben sind nicht bekannt.

- 4. Führt eine Festschreibung einer Fährverbindung im LROP und eine mögliche Streichung der festen Elbquerung dazu, dass der Bau der Brücke auch im Falle eines vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses nicht mehr realisiert werden könnte?**

Der im April veröffentlichte LROP-Änderungsentwurf sieht als Festlegung vor, dass „die räumlichen Voraussetzungen für eine bedarfsgerechte Verbesserung der Fährverbindung Darchau–Neu Darchau im Rahmen einer Regionallösung zu schaffen und zu sichern“ sind. Solange der Bau einer Elbbrücke nicht diesen Festlegungen widerspricht, ist die Errichtung einer Brücke raumordnungsrechtlich möglich.

- 5. Welche Auswirkungen hätte eine Änderung des LROP gegebenenfalls in Bezug auf die Brückenplanung?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

- 6. Aus welchen Gründen sieht die Landesregierung gegebenenfalls einen Änderungsbedarf im LROP, wenn nach bisheriger Darstellung Brücke und Fähre nebeneinander bestehen könnten und sich die Rahmenbedingungen seit dem Jahr 1998 nicht wesentlich geändert haben sollten?**

Die Annahme, dass sich die Rahmenbedingungen seit 1998 nicht wesentlich verändert hätten, trifft nicht zu. In den Jahren 1996 und 2002 ging das Wirtschaftsministerium von Baukosten für die Elbbrücke in Höhe von ca. 22. Millionen Euro aus.² Nach aktuellen Medienberichten rechnet der Landkreis mit Baukosten in Höhe von ca. 95 Millionen Euro.

² Drucksachen 13/1832 und 15/764

Da bereits Klagen gegen einen möglichen Planfeststellungsbeschluss für den Bau einer Elbbrücke bei Neu Darchau angekündigt worden sind, ist mit mehrjährigen Verzögerungen bei der Rechtskraft des Planfeststellungsbeschlusses und damit auch der Bauarbeiten zu rechnen. Dies wird zu weiteren Baukostensteigerungen führen, welche noch verstärkt werden könnten durch die steigende Nachfrage nach Bauleistungen infolge des Sondervermögens des Bundes.

Dagegen bietet eine Verbesserung der bestehenden Fährverbindung bereits eine kurzfristig realisierbare Alternative. Durch die Aufnahme der Fährlösung ins LROP entsteht Klarheit und Perspektive für die Menschen vor Ort. Langjährige Kontroversen um das kommunale Brückenprojekt haben in der Vergangenheit dazu geführt, dass notwendige Investitionen in die Fährverbindung ausblieben. Eine klare Positionierung im LROP kann helfen, diese Blockadesituation zu überwinden und die Mobilität in der Region zeitnah zu verbessern.

7. Ist für eine Förderung des Brückenbaus aus dem NGVFG die Verankerung dieses Ziels im LROP eine Voraussetzung? Würde eine Streichung dieses Ziels aus dem LROP dazu führen, dass die Brücke dann nicht mehr aus dem NGVFG gefördert werden könnte? Falls ja, würde eine derartige Änderung im LROP in der Folge der Verhinderung des Brückenbaus dienen?

Gemäß § 3 ROG stellt der Einsatz öffentlicher Finanzmittel für Vorhaben, durch die Raum in Anspruch genommen wird, eine raumbedeutsame Maßnahme dar. Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen öffentlicher Stellen sind Ziele der Raumordnung zu beachten sowie Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung in Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen (§ 4 ROG).

Für die Förderung eines Brückenbauvorhabens nach dem NGVFG ist es nicht zwingend erforderlich, dass es im LROP verankert ist. Maßgeblich für eine mögliche Förderfähigkeit sind vielmehr die allgemeinen Voraussetzungen des NGVFG. Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.