



Newsletter der Bürgerinitiative Ja zur Fähre - Nein zur Brücke e.V.

Erörterungstermin zum Planvorhaben der Elbbrücke nahezu ein Geheimtipp

Liebe Mitstreitende,

unlängst hatte der Landkreis Lüneburg in Sachen Brückenbau am 25. und 26. September zum vorgeschriebenen Erörterungstermin geladen. Ein nicht-öffentlicher Termin, der nur den Einwenderinnen offen stand, die sich schriftlich geäußert hatten. Immerhin rund 160 Personen und „Träger öffentlicher Belange“. Andere Personen waren nicht zugelassen. Die Einladung hatte der Landkreis auf seinen Internetseiten versteckt. Behördlicherseits war damit das gesetzlich vorgegebene Minimum knapp erfüllt, vielleicht auch nicht. Wer trotzdem da war, hatte vielleicht eine von uns veranlasste Mitteilung in der EJZ gelesen.

Erörterung der Einwendungen wird protokolliert

Das Verfahren selber soll bekanntlich der Behörde noch einmal die Möglichkeit geben ihr Vorhaben zu erläutern und Einwendungen berücksichtigen. Formelhaft drückt sich das aus in den Formulierungen „Den Einwand haben wir zur Kenntnis genommen“ und „Da werden wir nachbessern“. Beides war in den zwei Tagen in der Lüneburger Ritterakademie häufig von Seiten der 19 Expertinnen und Experten auf Seiten des Landkreises Lüneburg zu hören. Was nicht bedeutet, dass das auch geschieht. Wie auch nichts zu entscheiden war in diesen zwei Tagen. Man erörterte nur. Landrat Böther wünschte zu Beginn charmant und routiniert ein gutes Gelingen, um sich stehenden Fußes zu verabschieden.

Später wird ein Protokoll angefertigt worden sein. Was drinsteht und wer es genehmigt bleibt so lange im Dunklen, bis alle, die sich in eine Liste eintragen konnten, es erhalten haben werden.

Erörterungstermin startet ohne Tagesordnung

Gekommen waren nicht nur besorgte Einwenderinnen, auch wenige Lobbyisten aus den Reihen der Brückenbefürworter hatten sich als Betroffene eingefunden. Der am ersten Erörterungstag aufgeboteene Sicherheitsdienst war überflüssig, denn anders als bei vorherigen Veranstaltungen dieser und ähnlicher Art hielten sich die Lobbyisten mit

Störungen zurück. Insofern gab es einen konstruktiven Dialog betreffend die mehr als 1.400 Einwendungsargumente. Mit denen die Baubehörde in Lüneburg überfordert war. Eine Berliner Anwaltskanzlei übernahm die Moderation.

Die Behörde hatte sich nicht in der Lage gesehen eine Tagesordnung an die geladenen Gäste zu verschicken, daher wurde zunächst die Tagesordnung Gegenstand der Erläuterungen. Thematisch gegliedert in Bereiche wie z.B. Umweltschutz, Grundeigentum, Alternativen, Kulturgüter etc. pp., enthielt die recht trockene Thematik gleich zu Beginn eine Erkenntnis, die da lautet:

Die Themen lassen sich nicht exakt voneinander abgrenzen.

Zum Thema Alternativen (z.B. Niedrigwasserfähre) wurde mitgeteilt, die seien deshalb keine Gegenstände der Planungen, weil der Bau der Brücke eine politische Vorgabe des Landkreises Lüneburg ist. Überhaupt wurde bei Fragen, die über die engere Bauplanung hinausgehen, immer auf politische Vorgaben seitens des Landkreises verwiesen.

Ortsquerung von Katemin bleibt umstritten

Immerhin konnten einige Absurditäten des Brückenplanes prominent herausgestellt werden. Für die objektive Betrachterin erhellten sich auf diese Weise ein paar Details, die der gemeine Menschenverstand im richtigen Leben, also außerhalb eines Planes, für Unsinn hält. Obwohl stellenweise alle Kriterien des politischen Kabarets erfüllt schienen, gab es vereinzelt interessante Informationen.



Hier seien nur einige Highlights erwähnt. Zum Beispiel ist Katemin ein Ortsteil von Neu Darchau. Die Planungsbehörde sieht das anders. Weil man Neu Darchau eine Ortsumfahrung zugesichert hat, soll die Brücke nun durch Katemin führen. Da der Bauplatz in Katemin sehr beengt ist, kann kein Kreisverkehr geplant werden. Der wird ersetzt durch zwei kurz aufeinanderfolgende, viel schmalere Kreuzungen. Die Lärmbelästigung durch LKW und Traktoren, die die Kreuzungen mit anschließender Steigung überwinden müssten, läge aber jenseits dessen was die Lärmschutzverordnung zulässt. Deshalb wird eine Lärm-Messmethode angewendet, die so tut als gäbe es keine Kreuzung und ein LKW führe mit 50 km/h geradeaus weiter. Als geräuscharmer Durchflussverkehr. Das mag

gesetzlich zulässig sein. Hingegen muss man Lärmschutzexperte sein, um das zu verstehen.

Zur Beschwichtigung offerierte der Bauamtsleiter Lärmschutzwände. Selbstverständlich darf jede, die ihre Fenster mit Dreifachverglasung aufrüsten möchte, einen Antrag auf finanzielle Beihilfe stellen. Die dann auch genehmigt werden würde. Das Öffnen der Fenster bleibt weiterhin nicht genehmigungspflichtig.

Warum das Brückenmonster überhaupt durch einen Ort bauen?

Die Behördenlogik geht so: Rechts und links befindet sich schützenswerter Naturraum. Da man den nicht bebauen darf, baut man dort, wo schon gebaut ist. Das beugt der Versiegelung der Landschaft zumindest ein wenig vor. Ein wenig, denn das ein oder andere Stück einer schützenswerten Streuobstwiese muss dennoch für die Trasse plattgemacht werden. Dafür wird dann ein Stück neue Wiese gepflanzt, allerdings woanders.

Kröten haben versäumt zu laichen

Einige der Tiere, die umziehen müssten, sind bei amtlichen Begehungen zwar gesichtet oder gehört worden. Das hilft ihnen aber nicht. Denn sie müssen bei der nächsten Begehung nochmal festgestellt werden. Sonst gilt ihr Lebensraum nicht als Brutgebiet. Zweimal gesichtet oder gehört ist das behördliche Minimum. Einmal zählt nicht als Brutgebiet, ist also nur Lebensraum und kann betoniert werden. Das ist besonders misslich für die Amphibien im Kateminer Bach. Die Kröten haben versäumt zu laichen. Bei einer Begehung im Februar. Weshalb sie auch nicht kartiert werden konnten.

- Das Amt nahm diesbezügliche Einwände zur Kenntnis.

Aus der Kateminer Malaise (Ortsumgehung von Neu Darchau) entsteht leider noch ein, im wahrsten Sinne des Wortes, viel schwerwiegenderes Problem. Die Brückenpfeiler der linkselbischen Vorbrücke müssen zwangsläufig diagonal zur Strömungsrichtung gesetzt werden. Experten im Publikum sahen das als bautechnischen Kunstfehler. Die Lüneburger Planerinnen nicht. Sie haben Strömungsberechnungen erstellt. Diese beziehen sich im fraglichen Gebiet allerdings auf Wasser und nicht auf Eis. Für Eisgang liegen in Neu Darchau keine Daten vor. Keineswegs weil dort niemals Eis vorkommt, sondern weil es keine Daten gibt. Deshalb wurde ein Eisgang in der Nähe von Lauenburg als Grundlage genommen. Elbe ist Elbe und Daten sind Daten, möchte man meinen. Jedenfalls meint es das Lüneburger Amt.

Mal angenommen die menschengemachte und hinterhältige Erderhitzung beschert uns nicht nur trockene, heiße Sommer, sondern auf der anderen Seite auch lange, kalte Winter. Dann würde sich unter der Brücke auftürmendes Eis das Elbwasser flussaufwärts mit erstaunlicher

Geschwindigkeit ansteigen lassen. Geradezu rasant innerhalb weniger Stunden. - Das Amt versprach Nachbesserung.



Mit etwas Glück wird man von winterlichen Extremereignissen verschont bleiben, denn die Lebensdauer der Brücke wird vom Vorhabensträger auf 50 Jahre festgesetzt.

20.000 Tonnen CO2-Emissionen kleingerechnet

Angesichts der prognostizierten Bausumme (mind. 100 Millionen Euro) mögen 50 Jahre kurz erscheinen. Sie haben hingegen den planerischen Vorzug, dass die durch den Bau anfallenden 20.000 Tonnen CO₂ - Emissionen von Juristen des Antragstellers auf 50 Jahre verteilt werden können. Allgemeinwissen ist jedoch, dass Naturgesetze nicht verhandelbar sind und sich nicht wegrechnen lassen. Die 20.000 Tonnen CO₂ sind mit Fertigstellung der Brücke freigesetzt und nicht in 50 Jahren danach. Das sachfremde Rechenmodell verschiebt in unzulässiger Weise die Herstellungsemissionen der Brücke auf künftige Generationen. Das ist nach einer Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts aus 2021 mit dem Grundrechtsschutz nicht vereinbar.

Viele Zuhörerinnen und Zuhörer hatten Schwierigkeiten der fiktiven Arithmetik des Gutachters der Planungsbehörde zu folgen und waren erst recht gefordert, als es um die juristischen Feinheiten ging. Alles sehr knifflig und nicht leicht verständlich. Doch letztlich werden es diese Feinheiten sein, die das Projekt zu Fall bringen werden.

Hervorzuheben ist auf jeden Fall die juristische Vertretung der Planungsbehörde. Ihr Rechtsanwalt trug wortgetreu die Argumente vor, wie man sie auf der Webseite der Brückenlobbyisten nachlesen kann. Und auch nicht mehr. Das war an dieser Stelle leicht verdientes Honorar.

Wer es noch nicht wusste, zweidrittel der gesamten Konstruktion befinden sich nicht auf dem Gebiet des Antragstellers, sondern auf dem Gebiet von Lüchow-Dannenberg. Das sind etwa 1.200 Meter der knapp 1.800 Konstruktionsmeter. Was die Frage aufwirft, welcher Landkreis zahlt wieviel für die Unterhaltskosten? Pro Jahr dürften es deutlich mehr als 100.000 Euro werden.

Brücke hat keine regionalwirtschaftlichen Effekte

Betreffend die wirtschaftlichen Vor- und Nachteile der Brücke, stellte der vom Vorhabenträger beauftragte Gutachter resümierend klar, dass er regionalwirtschaftliche Effekte durch den Bau der Brücke nicht nachweisen konnte. Allerdings sind durch die Beibehaltung des Fährbetriebs eine Entwicklung der touristischen Effekte zu erwarten. Neben der politisch gewollten Brücke wird die Fortsetzung des Fährbetriebs empfohlen.

Ein Jäger, der nach eigenem Bekunden dem Brückenbau nicht ablehnend gegenübersteht, gab zu bedenken, dass Tiere regelmäßig über die zur Brücke führenden Straßen an die Elbe wandern würden, zum saufen. Er wolle, so wörtlich: „...nicht ständig was von der Straße sammeln“. - Die Planungsbehörde versprach Schilder aufzustellen. Was das sehr gut informierte Auditorium mit deutlicher Erheiterung und den Erörterungstermin abschließend zur Kenntnis nahm.

