



Handlungskonzept Neu Darchau

Endbericht

April 2012

Georg & Ottenströer GbR

Immobilienwirtschaft | Regionalökonomie
Bei den Mühlen 70, 20457 Hamburg
Tel: 040 – 637 078 21
Fax: 040 – 413 388 34
Mail: info@georg-ic.de
Web: www.georg-ic.de

PPL – Architektur und Stadtplanung GmbH

Architektur | Stadtplanung | Forschung
Bei den Mühlen 70, 20457 Hamburg
Tel: 040 – 431 95 0
Fax: 040 – 431 95 99
Mail: info@ppl-hh.de
Web: www.ppl-hh.de

Inhalt

1	EINLEITUNG	1
2	MAKROSTANDORT	3
2.1	Makrolage	3
2.2	Erreichbarkeit	3
3	MIKROSTANDORT	5
3.1	Mikrolage	5
3.2	Bevölkerung	5
3.2.1	Bevölkerungsentwicklung	5
3.2.2	Bevölkerungsstruktur	7
3.3	Wirtschaftsstruktur	8
3.4	Pointsof Interest	11
3.5	Erreichbarkeitseffekte in Folge der neuen Elbbrücke	14
4	HAUSHALTS- UND PASSANTENBEFRAGUNG	21
4.1	Wohnort und Daten der Befragten	21
4.2	Allgemeine Entwicklungen Neu Darchaus	23
4.3	Chancen der geplanten Elbbrücke	25
4.4	Risiken der geplanten Elbbrücke	30
4.5	Diskussion der Trassenkorridore	31
5	ERGEBNISSE DER WORKSHOPS	35
5.1	Workshop mit den Gewerbetreibenden	35
5.2	Workshop mit Vertretern des Gemeinderates	37
6	STÄDEBAULICHER FACHBEITRAG	39
6.1	Aufgabenstellung	39
6.2	Varianten	39
6.3	Untersuchungskriterien	40
6.4	Erläuterungen zur Bewertung der Konflikte (vgl. Karten 04-06)	42
6.4.1	Wohnflächen	42
6.4.2	Landwirtschaftsflächen	43
6.4.3	Grünland	43
6.4.4	Wegebeziehungen	44
6.4.5	Sichtbeziehungen	45
6.4.6	Touristik / Naherholung	45

6.5	Erlebbarkeit der Brücke aus Nutzersicht	48
6.6	Entwicklung Neu Darchaus / Darchaus mit und ohne Brücke.....	49
6.6.1	Neu Darchau	49
6.6.2	Darchau	53
6.6	Fazit	54
6.7	Städtebauliche Handlungsempfehlungen.....	55
6.8.1	Empfehlungen zum Verlauf der Trassen und zur Qualitätssicherung wichtiger touristischer Funktionen	55
6.8.2	Gestaltungsempfehlungen für die Elbbrücke	56
7	Projektansätze in Folge der Elbbrücke	57
	Anhang Kartenmaterial	62

1 EINLEITUNG

Der Landkreis Lüneburg liegt südlich von Hamburg und ist umgeben von einer facettenreichen Landschaft. Diese reicht vom Naturpark Lüneburger Heide bis zum Biosphärenreservat Elbtalaue. Eine Besonderheit im Kreis stellt das Amt Neuhaus dar. Das Amt Neuhaus mit knapp 5.000 Einwohnern ist die einzige rechtselbische Gemeinde Niedersachsens und wurde erst 1993 dem Kreis Lüneburg angeschlossen. Das gesamte Amt ist Bestandteil des Biosphärenreservates "Niedersächsische Elbtalaue". Im Vergleich zu dem übrigen Landkreis ist der Ostteil des Landkreises Lüneburg mit dem Amt Neuhaus strukturschwach und dünner besiedelt, als der Rest des Kreises. Der größte Ort im Ostteil des Kreises ist die Stadt Bleckede mit ca. 9.600 Einwohnern. Andere größere Orte sind Dahlenburg, Brietlingen, Neetze, Scharnebeck und Hohnstorf/Elbe sowie Artlenburg.

Bereits seit langem wird überlegt, wie der rechtselbische Teil verkehrlich besser an das Kreisgebiet angeschlossen und wie der östliche Teil des Kreises wirtschaftlich gestärkt werden kann. In diesem Zusammenhang wurde immer wieder über das Projekt einer Brücke über die Elbe bei Neu Darchau diskutiert. Die Landkreise Lüneburg und Lüchow-Dannenberg sowie die Samtgemeinde Elbtalaue und die Gemeinde Neu Darchau haben am 9. Januar 2009 eine „Brückenvereinbarung“ geschlossen. Der Vereinbarung regelt im Kern, dass der Landkreis Lüneburg die Elbbrücke mit einer Ortsumfahrung um Neu Darchau plant, ausschreibt und baut, dass Lüchow-Dannenberg, auf dessen Gebiet die Brücke liegt, das Projekt fördert und die Landesstraße 232 bei Neu Darchau zu einer Kreisstraße umwidmet.

Im Zuge der Konkretisierung der Pläne einer Elbquerung bzw. einer Realisierung der Elbbrücke soll nunmehr ein Handlungskonzept für die Standortgemeinde Neu Darchau erarbeitet werden.

Das vorliegende Konzept wurde gemeinsam von Georg Consulting (vormals Georg & Ottenströer Immobilienwirtschaft | Regionalökonomie (Hamburg) und dem Planungsbüro PPL (Hamburg) erarbeitet und umfasst die folgenden Leistungsbausteine:

- eine Betroffenheits- und Wirkungsanalyse Neu Darchau
- eine Haushaltsbefragung (persönliche Interviews) vor Ort
- die Durchführung von zwei Workshops (Gewerbetreibende, Vertreter des Gemeinderats)
- die Erstellung einer Projekt-Internetseite für die Dauer der Untersuchung
- städtebauliche Bewertungen und Einschätzungen zu verschiedenen Trassenverläufen

Das Handlungskonzept wurde über die Einbindung der Bürger, der Gewerbetreibenden und der politischen Vertreter dialog- und prozessorientiert erarbeitet, Wichtige Hinweise und Projektideen wurden aufgenommen und thematisiert.

Neben den städtebaulichen Empfehlungen schließt das vorliegende Handlungskonzept mit Projektansätzen, die im Zuge der neuen Elbbrücke aufgegriffen und umgesetzt werden sollten.

Abb. 1: Vorgehensweise Handlungskonzept



Quelle: Georg & Offenströer

2 MAKROSTANDORT

Makrolage

Die Gemeinde Neu Darchau liegt im nordwestlichen Teil des Landkreises Lüchow-Dannenberg in Niedersachsen und ist der Samtgemeinde Elbtalaue angegliedert. Sie liegt auf der westlichen Seite der Elbe und grenzt im Westen sowie im Osten an den Landkreis Lüneburg. Die Entfernung von Neu Darchau nach Hamburg beträgt ca. 90 km, nach Lüneburg 37 km, nach Uelzen 45 km und nach Schwerin 74 km.

Abb. 2: Makrolage Neu Darchaus



Quelle: Eigene Darstellung © Georg & Ottenströer

Erreichbarkeit

Die überregionale Erreichbarkeit Neu Darchaus wird vor allem durch ein relativ dichtes Netz an Bundes- und Nebenstraßen gewährleistet. Die Entfernung zu der bei Lüneburg verlaufenden Autobahn 39 (Hamburg – Seevetal – Winsen – Lüneburg) beträgt ca. 32 km und zur nördlich verlaufenden Autobahn 24 (Hamburg – Berlin) ca. 35 km. Rund 8 km südlich bzw. südwestlich von Neu Darchau kann bei Gohrde bzw. Dahlenburg die Bundesstraße 216 über die Landesstraße 232 und die Kreisstraße 15 erreicht werden. Zwischen Neu Darchau auf der westlichen und Darchau (Amt Neuhaus) auf der östlichen Elbeseite verkehrt die Autofähre „Tanja“, welche seit dem Jahr 1993 vom „Eigenbetrieb Fähre Tanja“ der Gemeinde Neu Darchau betrieben wird. Auf der östlichen Elbeseite wird so ein Anschluss an die Landesstraße 232 hergestellt, die weiter nördlich in Neuhaus (Elbe) auf die Bundesstraße 195 trifft. Die Fähre ist an Werktagen zwischen 05:00 und 21:00 Uhr und an Sonn- und Feiertagen

zwischen 09:00 und 21:00 Uhr in Betrieb und verfügt über Transportkapazitäten für ca. 20 PKW und 200 Personen.

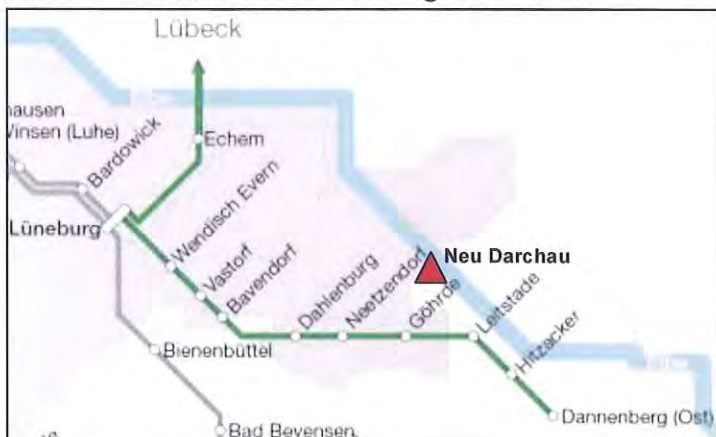
Neu Darchau ist nicht an das überregionale Schienennetz angebunden. Die nächsten Bahnhöfe der Regionalbahn befinden sich in rund 8 km Entfernung in Neetzendorf und Gohrde. Eine Fahrt mit der Regionalbahn von Gohrde nach Lüneburg dauert rund 40 Minuten und von Gohrde nach Dannenberg Ost ca. 25 Minuten.

Abb. 3: Erreichbarkeit Neu Darchaus



Quelle: Eigene Darstellung © Georg & Ottenströer

Abb. 4: Trassenverlauf der Regionalbahn



Quelle: Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen GbR (VNN); eigene Darstellung

3 MIKROSTANDORT

Mikrolage

Die Gemeinde Neu Darchau grenzt im Süden an die Stadt Hitzacker, im Südwesten an die Gemeinde Nahrendorf, im Westen an die Gemeinde Tosterglope, im Nordwesten an die Stadt Bleckede und im Norden, Nordosten und Osten an die Einheitsgemeinde Amt Neuhaus. Letztere wurde im Jahr 1993 gegründet, zuvor gehörten die sieben Ortschaften des Amtes Neuhaus (Dellien, Haar, Kaarßen, Neuhaus, Stapel, Sumte und Tripkau) zum mecklenburgischen Landkreis Hagenow.

Abb. 5: Mikrolage Neu Darchaus



Quelle: Eigene Darstellung © Georg & Ottenströer

Bevölkerung

3.2.1 Bevölkerungsentwicklung

Bereits seit vielen Jahren ist die Bevölkerungszahl in Neu Darchau rückläufig. Zwischen den Jahren 1995 und 1998 ist die Zahl der Einwohner noch um rund 5% von 1.522 auf 1.600 angestiegen und von da an kontinuierlich gesunken. Ende des Jahres 2010 lebten noch 1.472 Einwohner in Neu Darchau, was einem Einwohnerrückgang von -3,3% gegenüber dem Jahr 1995 entspricht. Damit verlief die Bevölkerungsentwicklung vergleichbar mit der Entwicklung der Stadt Hitzacker, der Samtgemeinde Elbtalaue und dem Landkreis Lüchow-Dannenberg. Lediglich das Amt Neuhaus hatte im genannten Zeitraum eine deutlich negativere Bevölkerungsentwicklung. Hier ist die Zahl der Einwohner um 14,5% zurückgegangen. Eine

besonders positive Entwicklung der Einwohnerzahl konnten hingegen der Landkreis Lüneburg und die Stadt Lüneburg verzeichnen, die jeweils einen Bevölkerungszuwachs von rund 13% hatten.

Auch künftig wird sich der Einwohnerrückgang in der Untersuchungsregion voraussichtlich fortsetzen. Auf Gemeindeebene existiert derzeit keine amtliche Bevölkerungsprognose für Neu Darchau, lediglich für die Samtgemeinde Elbtalaue, zu der auch die Gemeinde Neu Darchau gehört. Demnach wird die Einwohnerzahl in der Samtgemeinde Elbtalaue zwischen den Jahren 2009 und 2019 voraussichtlich um 6,9% sinken, in Bleckede um 2,7%, im Amt Neuhaus um 16,1% und in Dahlenburg um 6,4%. Lediglich in der Samtgemeinde Ostheide wird ein Einwohnerzuwachs von 4,7% erwartet.

Abb. 6: Bevölkerungsentwicklung ausgewählter Gemeinden und von Niedersachsen

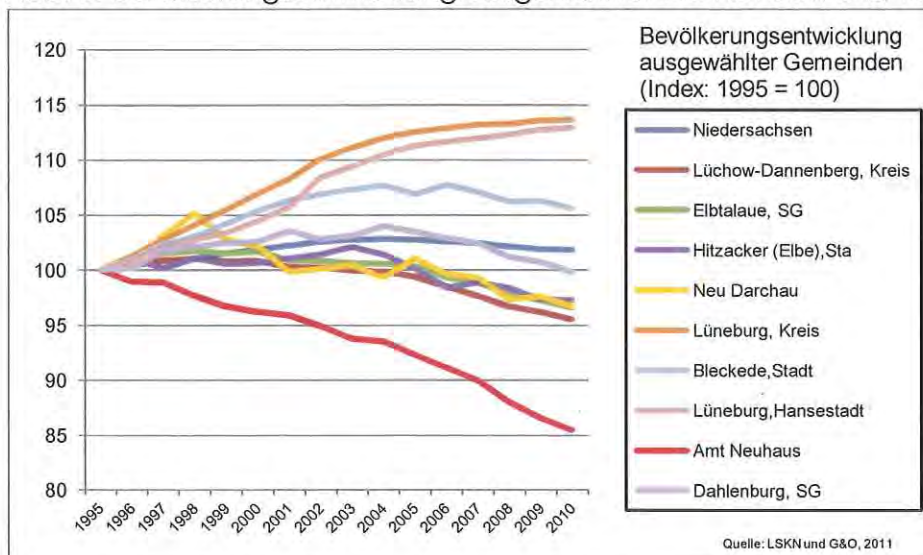
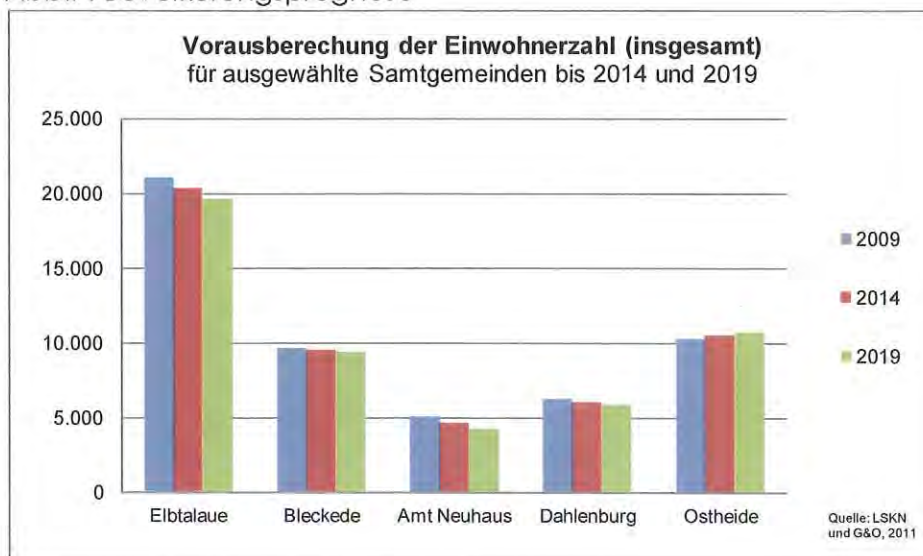


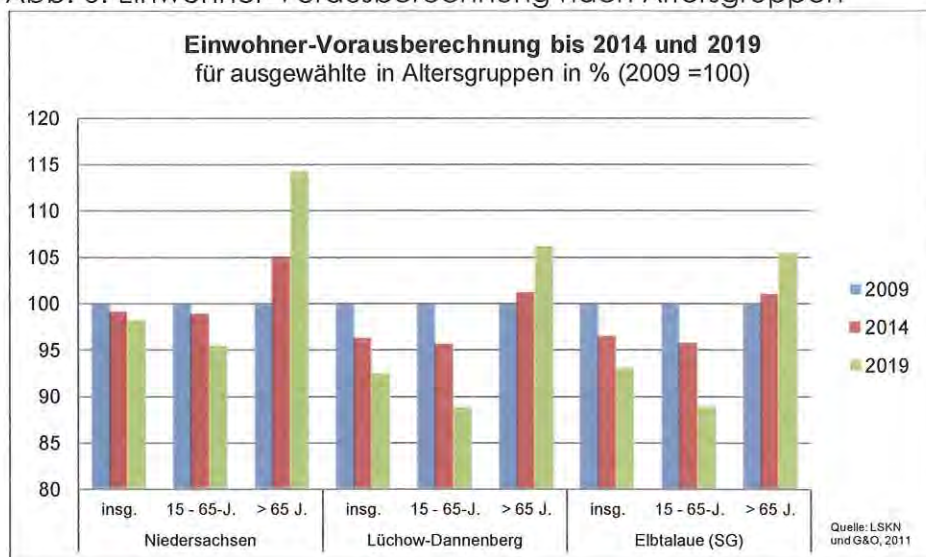
Abb.7: Bevölkerungsprognose



3.2.2 Bevölkerungsstruktur

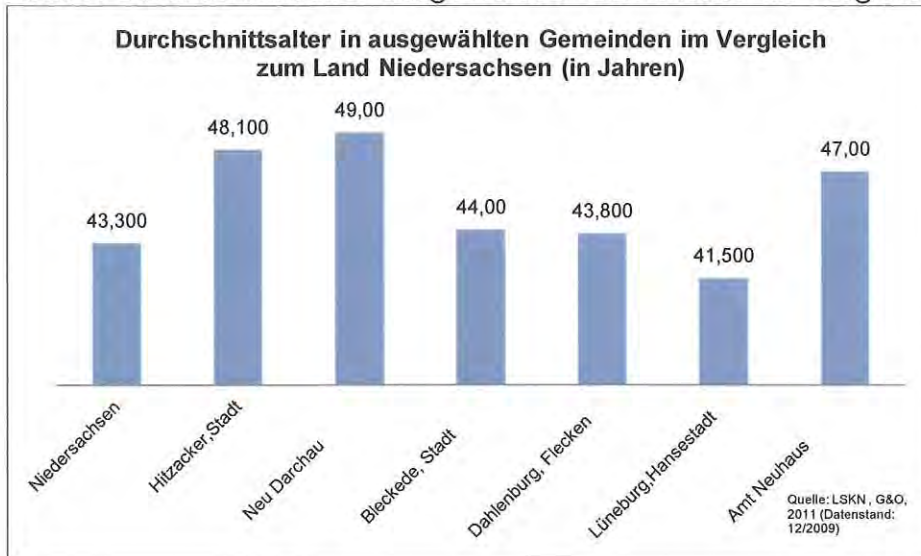
Parallel zum Bevölkerungsrückgang wird sich (demographisch bedingt) auch die Struktur der Bevölkerung verändern. So wird zwischen 2009 und 2019 in der Samtgemeinde Elbtalaue die Zahl Menschen zwischen 15 und 65 Jahren voraussichtlich um 11,1% zurückgehen, während die Zahl älterer Menschen über 65 Jahre um 5,5% zunimmt. Damit verläuft die zu erwartende Entwicklung ähnlich mit der im Landkreis Lüchow-Dannenberg, jedoch wird der Rückgang der Zahl 15- bis 65-Jähriger deutlich drastischer ausfallen, als im niedersächsischen Durchschnitt (-4,6%). Hingegen wird die Zahl über 65-Jähriger in Niedersachsen bis zum Jahr 2019 signifikant höher ansteigen (14,2%) als in der Samtgemeinde Elbtalaue oder im Landkreis Lüchow-Dannenberg.

Abb. 6: Einwohner-Vorausberechnung nach Altersgruppen



Aufgrund der demographischen Entwicklung und dem teilweisen Zuzug vor allem von Älteren (Altersruhesitze) kann davon ausgegangen werden, dass sich das Durchschnittsalter der Bevölkerung in der Region weiter erhöhen wird. Bereits im Jahr 2009 ließ sich eine deutliche Überalterung der Bevölkerung vieler Gemeinden feststellen. So betrug das durchschnittliche Alter der Bevölkerung in Niedersachsen 43,3 Jahre im Jahr 2009. In der Gemeinde Neu Darchau betrug es hingegen 49,0 Jahre, in der Stadt Hitzacker 48,1 Jahre und im Amt Neuhaus 47,0 Jahre. Ein deutlich geringeres Durchschnittsalter weisen die Einwohner Lüneburgs (41,5 Jahre), Dahlenburgs (43,8 Jahre) sowie Bleckedes (44,0 Jahre) auf.

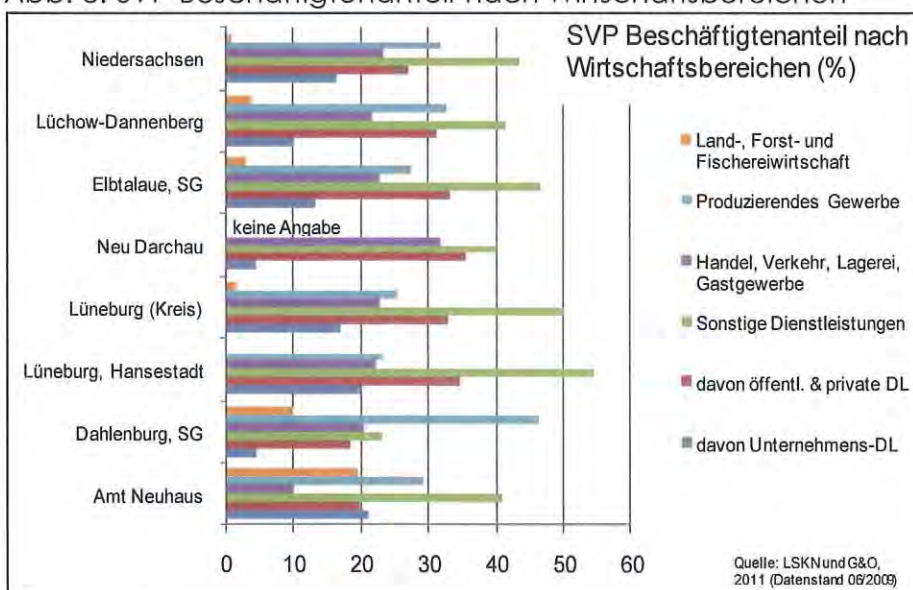
Abb. 7: Durchschnittsalter ausgewählter Gemeinden im Vergleich



Wirtschaftsstruktur

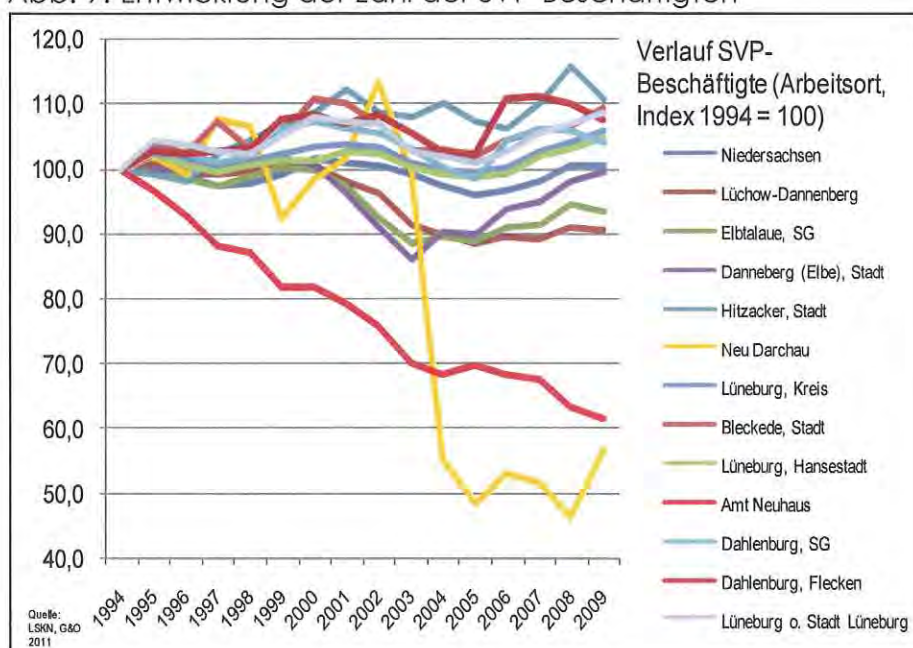
Wie die nachfolgende Graphik verdeutlicht, sind in Neu Darchau im Vergleich mit dem niedersächsischem Durchschnitt überdurchschnittlich viele sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (SVP-Beschäftigte) in dem Wirtschaftsbereich „Handel, Verkehr, Lagerei und Gastgewerbe“ (31,8%) tätig. Weiterhin fällt auf, dass der Anteil öffentlicher und privater Dienstleistungen an allen Dienstleistungen vergleichsweise hoch ausfällt.

Abb. 8: SVP-Beschäftigtenanteil nach Wirtschaftsbereichen



Zwischen den Jahren 1994 und 2009 ist die Zahl SVP-Beschäftigter am Arbeitsort in Neu Darchau um 43,6% und im Amt Neuhaus um 38,5% zurückgegangen. Diese starken Einbrüche der Beschäftigtenzahlen hängen im Wesentlichen mit Unternehmensaufgaben zusammen und konnten bislang nicht kompensiert werden. In den übrigen Vergleichsstädten, -kreisen und -gemeinden hat sich im gleichen Zeitraum die Zahl SVP-Beschäftigter zwischen ca. +10% (Lüneburg, Hitzacker, Bleckede, Dahlenburg) und -10% (Landkreis Lüchow-Dannenberg, Samtgemeinde Elbtalaue) entwickelt, während die Zahl in Niedersachsen im Jahr 2009 leicht über dem Niveau des Jahres 1994 lag (+0,7%).

Abb. 9: Entwicklung der Zahl der SVP-Beschäftigten



Der Arbeitsort Lüchow-Dannenberg weist gut 12.000 und der Arbeitsstandort Kreis Lüneburg gut 48.000 SVP Arbeitsplätze auf. Im Landkreis Lüchow-Dannenberg sind sowohl Dannenberg als auch Hitzacker bedeutende Arbeitsorte. Im Kreis Lüneburg besitzt die Hansestadt Lüneburg die mit Abstand höchste Relevanz für die Versorgung der Bevölkerung mit Arbeitsplätzen. Die am Brückenschlag liegenden Gemeinden Neu Darchau und Amt Neuhaus verfügen nur über eine verhältnismäßig geringe Zahl an SVP-Arbeitsplätzen vor Ort. Hier dominiert der Charakter als Wohnstandort mit einem sehr hohen Auspendleranteil.

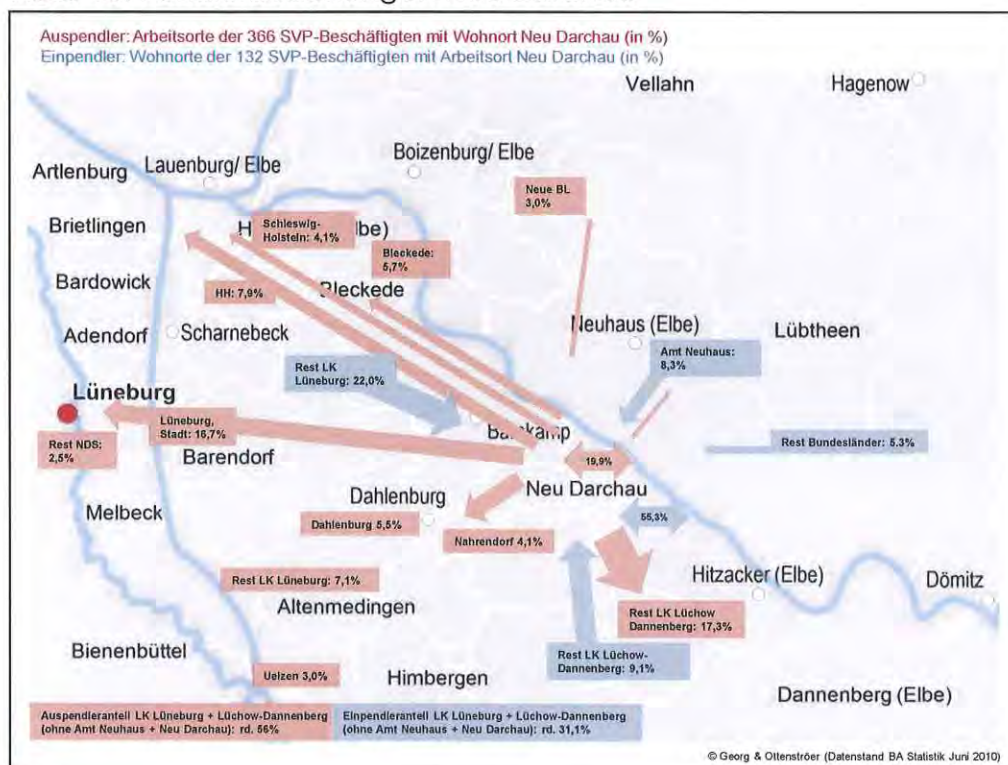
Tab. 1: SVP-Beschäftigte nach Wohn- und Arbeitsstandort

SVP Beschäftigte nach Wohn- und Arbeitsort mit Pendlerdaten				
Kreis/ ausgewählte Gemeinde	Wohnort	Arbeitsort	Einpender	Auspender
Lüchow-Dannenberg (Kreis)	13.367	12.069	3.041	4.339
Dannenberg (Elbe), Stadt	2.341	3.477	2.320	1.184
Hitzacker (Elbe), Stadt	1.276	1.224	744	796
Neu Darchau	366	132	59	293
Lüneburg (Kreis)	57.109	48.173	12.771	21.707
Bleckede, Stadt	2.909	1.601	730	2.038
Dahlenburg, Flecken	1.037	1.137	785	685
Lüneburg, Hansesstadt	22.390	34.168	21.677	9.899
Amt Neuhaus	1.902	857	338	1.383

Quelle: BA Statistik, Georg & Ottenströer (Datenstand 30.06.2010)

Die Darstellung bezüglich der Pendlerverflechtungen von Neu Darchau zeigt im Abgleich mit den Auspendlerbeziehungen im gegenüberliegenden Amt Neuhaus die starke Barrierewirkung der Elbe (auch wenn die mangelnden Auspendlerströme durch den schwächeren regionalen Arbeitsmarkt der östlich der Elbe liegenden Gebiete verstärkt wird). So pendeln rd. 56% der SVP-Beschäftigten vom Wohnsitz Neu Darchau zu Arbeitsorten in den Landkreisen Lüneburg (ohne Amt Neuhaus) und Lüchow-Dannenberg (ohne Neu Darchau). Der korrespondierende Anteil liegt im Amt Neuhaus gerade einmal bei der Hälfte. Bei den Einpendlern ist die Situation noch gravierender. Gerade einmal rd. 4% pendeln aus dem restlichen Kreis Lüneburg und Lüchow-Dannenberg in das Amt Neuhaus, während über 31% der Einpendler in Neu Darchau aus diesem Gebiet stammen.

Abb. 10: Pendlerbeziehungen Neu Darchau



Im Zusammenhang mit den Pendlerbeziehungen und der geplanten Elbbrücke ist auch auf die großräumigen Verflechtungen hinzuweisen.

Tab. 2: großräumige Pendlerverflechtungen

Relation Ost – West*	Einpendler aus Ost	in % aller Einpendler	Auspendler nach Ost	in % aller Auspendler
Amt Neuhaus	rd. 290	86%	rd. 677	49%
Neu Darchau	rd. 18	30%	rd. 26	9%
Lüneburg, Stadt	rd. 1.738	8%	rd. 897	9%
Hohnstorf	rd. 33	38%	rd. 315	38%
Dahlenburg	rd. 65	8%	rd. 34	5%
Bleckede	rd. 178	24%	rd. 151	7%
Hitzacker	rd. 146	20%	rd. 64	8%
Dannenberg	rd. 377	16%	rd. 80	7%

Wie die Tabelle zeigt, existieren primär Pendlerströme von den östlichen in die westlich der Elbe gelegenen Gebiete, die durch eine feste Elbquerung positiv beeinflusst werden können. Pendlerströme verlaufen primär von Wohnorten im östlich der Elbe gelegenen Gebieten zu Arbeitsstätten westlich der Elbe. Allein zur Kreisstadt Lüneburg pendeln von der östlichen Elbeseite mehr als 1.730 Personen.

Pointsof Interest

Wie die folgende Abbildung verdeutlicht, befinden sich die wesentlichen Points of Interest (POI) Neu Darchaus entlang der Achse Hafen – Hauptstraße. Hier gibt es verschiedene Angebote für den periodischen und aperiodischen Bedarf sowie im Kreuzungsbereich der Hauptstraße mit der Elbuferstraße Einrichtungen zur Kinderbetreuung (Kindergarten und Grundschule). Im südlichen Bereich der Hauptstraße war der Standort der lokalen Apotheke, die mittlerweile geschlossen wurde.

Abb. 11: Leerstehende Apotheke



Abb. 12: Edeka-Markt in Neu Darchau



Quelle: Eigene Aufnahmen

Abb. 13: Points of Interest Neu Darchau



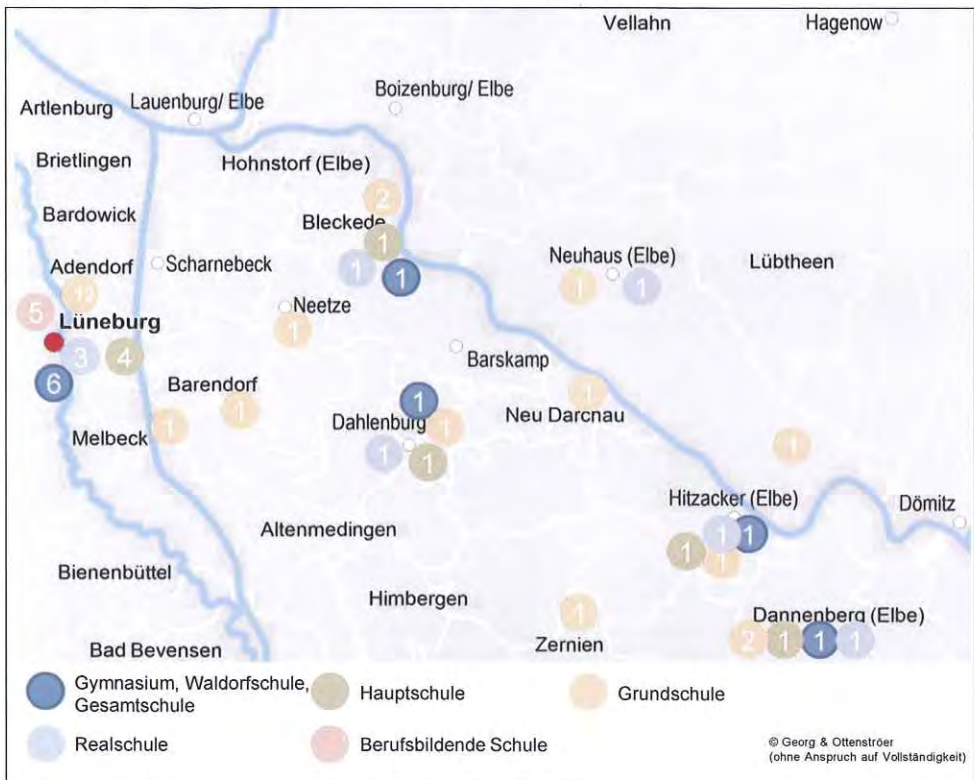
Im Umland Neu Darchaus gibt es weitere Lebensmitteleinzelhändler (LEH), bei denen sich die Bewohner der Region mit Artikeln für den täglichen Bedarf versorgen können. Im Amt Neuhaus gibt es beispielsweise drei LEH, jedoch sind diese auf Grund der Barrierewirkung der Elbe nicht ohne weiteres zu erreichen. Auf der westlichen Elbeseite bestehen u.a. in Hitzacker, Dahlenburg, Bleckede und Dannenberg umfangreiche Einkaufsmöglichkeiten.

Neben der bestehenden Grundschule in Neu Darchau gibt es im näheren Einzugsgebiet weitere Bildungseinrichtungen wie Grund- und weiterführende Schulen. Insbesondere in Bleckede, Dahlenburg, Hitzacker und Dannenberg ist das Angebot sehr gut und es gibt von der Grundschule über Haupt- und Realschule bis hin zum Gymnasium alle Schulformen. Die nächste berufsbildende Schule befindet sich hingegen im rund 40 km entfernten Lüneburg.

Abb. 14: Lebensmitteleinzelhändler in der Region



Abb. 15: Bildungsinfrastruktur in der Region



Erreichbarkeitswirkungen in Folge der neuen Elbbrücke

Die folgenden Abbildungen zeigen die regionale Erreichbarkeit von Neu Darchau aus mit dem PKW ohne Brücke und mit Brücke.

Abb. 16: Neu Darchau ohne Elbbrücke bei Neu Darchau (kleinräumiges Einzugsgebiet)



Abb. 17: Neu Darchau mit Elbbrücke bei Neu Darchau (kleinräumiges Einzugsgebiet)



Quelle: Diverse amtliche Statistiken, GIS & Routingprogramme © Georg & Ottenströer

Es zeigen sich deutliche Effekte der geplanten Elbbrücke hinsichtlich der verbesserten Erreichbarkeit, Ausweitung des Einzugsgebietes und damit einhergehenden Steigerung des Nachfragepotenzials für den Standort Neu Darchau. Insbesondere in den näheren Einzugsgebietszonen bis 15 Minuten aber auch darüber hinaus sind hohe prozentuale Steigerungen des Einwohner- und Arbeitskräftepotenzials festzustellen. Die Bevölkerungszahl steigt deutlich schwächer als die Gebietsfläche, da dünn besiedelte Gebiete durch die geplante Brücke besser erreichbar sind. So können derzeit von Neu Darchau aus innerhalb von 15 Minuten PKW-Fahrzeit ohne vorhandene Brücke ca. 13.100 Einwohner in der Region erreicht werden. Durch die Möglichkeit, die Elbe mit einer Brücke zu überqueren, erhöht sich die Zahl erreichbarer Einwohner in der kurzen Zeitdistanz um rund 23% auf knapp 16.100. Noch deutlicher werden die Erreichbarkeitseffekte einer neuen Brücke bezüglich der erreichbaren Gebietsfläche, des Arbeitskräftepotenzials und der Haushalte, insbesondere innerhalb von 15 Minuten PKW-Fahrzeit. So erhöht sich die erreichbare Gebietsfläche um rund 67%, das Arbeitskräftepotenzial um 26% und die Zahl der Haushalte um 28%.

Tab. 3: Neu Darchau - Einzugsgebiet und Nachfragepotenzial ohne und mit geplanter Elbbrücke

Neu Darchau ohne Brücke	Gebietsfläche in km ²	Bevölkerung 2009	Bevölkerung 2019	Dichte 2009	Dichte 2019	Berufsfähige (15-64) 2009	Anteil Berufsfähige 2009 in %	Übernachtungen	Ankünfte	Haushalte
0 - 15 Min.	211	13.116	12.274	62	58	7.804	59,5	89.772	32.412	6.127
0 - 30 Min.	967	76.223	70.858	79	73	47.642	62,5	179.588	62.257	35.767
0 - 45 Min.	2.995	313.955	313.217	105	105	203.874	64,9	1.150.808	368.679	148.508
0 - 60 Min.	6.977	830.659	848.372	119	122	560.457	67,5	10.374.320	4.906.709	400.210
0 - 90 Min.	19.902	4.041.847	4.081.114	203	205	2.682.788	66,4	13.897.658	6.317.803	1.998.826
0 - 120 Min.	42.704	8.729.076	8.692.017	204	204	5.743.378	65,8	25.847.263	10.909.583	4.306.787

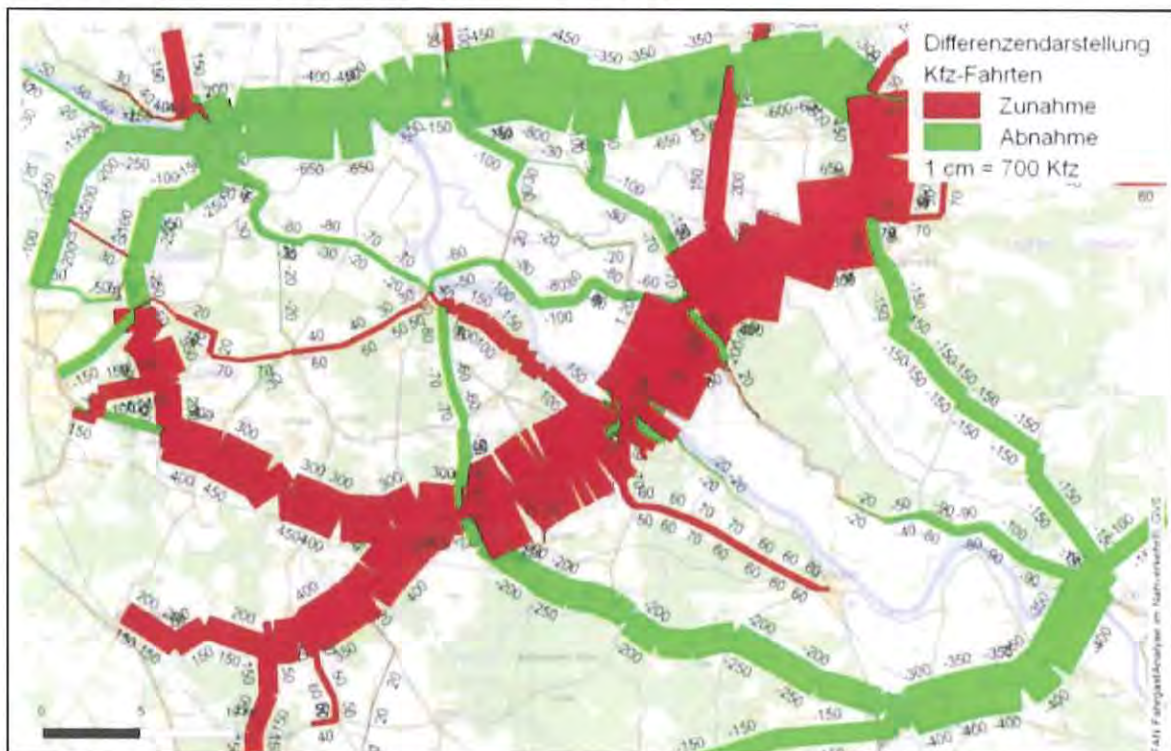
Neu Darchau mit Brücke	Gebietsfläche in km ²	Bevölkerung 2009	Bevölkerung 2019	Dichte 2009	Dichte 2019	Berufsfähige (15-64) 2009	Anteil Berufsfähige 2009 in %	Übernachtungen	Ankünfte	Haushalte
0 - 15 Min.	354	16.124	14.398	46	41	9.797	60,8	95.829	34.764	7.845
0 - 30 Min.	1.298	85.244	79.588	66	61	53.819	63,1	183.875	64.257	39.769
0 - 45 Min.	3.439	346.799	345.157	101	100	225.656	65,1	1.241.972	418.842	162.651
0 - 60 Min.	7.815	898.668	916.832	115	117	606.351	67,5	10.438.667	4.942.775	429.305
0 - 90 Min.	21.464	4.161.127	4.192.967	194	195	2.762.524	66,4	14.031.962	6.358.398	2.053.348
0 - 120 Min.	45.671	8.843.184	8.793.493	194	193	5.821.667	65,8	26.290.401	11.052.001	4.361.356

Quelle: Diverse amtliche Statistiken, GIS & Routingprogramme

© Georg & Offenströer

Die geplante Elbbrücke wird durch die verbesserten Erreichbarkeiten und verkehrliche Anbindung Verkehrs- und Transitströme verändern. Von der Umlenkung der Verkehrsströme und Zunahme des Verkehrs (siehe Verkehrsgutachten und die folgende Abbildung) gehen für Neu Darchau nicht nur Belastungen aus, sondern der Gewerbe- und Einzelhandelsstandort Neu Darchau könnte durch die zunehmende Frequentierung auch profitieren.

Abb. 18: Routenwahlverlagerung, Mitfall S2/S3



Quelle: Verkehrsgutachten GVS

Entsprechend der GVS-Verkehrsanalyse entstehen zusätzliche Kfz-Frequenzen auf der neuen Verkehrsachse an der u.a. Neuhaus, Neu Darchau und Dahlenburg liegen. Aufgrund von Frequenzpartizipation (teils Impulskäufe) können Einzelhandels- und Dienstleistungsangebote von den zusätzlichen Kfz-Frequenzen (rote Achsen) profitieren und Nachfrage abschöpfen. Umgekehrte Effekte sind für die grün gekennzeichneten Strecken mit Abnahme der Kfz-Frequenzen zu erwarten.

Eine neue Elbbrücke hätte verschiedene Auswirkungen auf die regionalen Gewerbe- und Arbeitsstandorte, Tourismusstandorte, Einzelhandels- und Wohnstandorte. Auf diese Aspekte wird im Folgenden eingegangen, wobei hier vornehmlich die Auswirkungen auf die Gemeinde Neu Darchau beschrieben werden.

Wirkung der neuen Elbbrücke auf den Gewerbe- und Arbeitsstandort Neu Darchau

Die Gemeinde Neu Darchau besitzt nur eine begrenzte Relevanz als Arbeitsort (nur 90 SVP-Beschäftigte am Arbeitsort pro 1.000 Einwohner (Ø NDS: 318 Einwohner)). Durch den Bau der Elbbrücke entfällt die bisherige Barrierewirkung der Elbe und es besteht die Möglichkeit zur Ausweitung des Geschäftsgebietes bzw. des Kundenradius, womit zusätzliche Kunden östlich der Elbe erreicht werden können. Die Fahrzeit nach Neuhaus würde sich um knapp die Hälfte, nach Hagenow um 25% und nach

Schwerin um 16% reduzieren. Eine deutliche Steigerung des Nachfragepotenzials betrifft jedoch, auf Grund der unmittelbaren Nähe Neu Darchau zum Brückenschlag, vor allem die näheren Geschäftsgebiete innerhalb 15 oder 30 Minuten PKW-Fahrzeit.

Durch die Brücke wird mit einer deutlichen KFZ-Frequenzsteigerung insbesondere in Nord-Süd-Richtung in Neu Darchau gerechnet. Profiteure bzw. Frequenzpartizipierer sind vor allem das stationäre Gewerbe wie z. B. Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleister. Die Frequenzänderung hängt auf kleinräumiger Ebene stark von der Trassenvariante ab. So führt beispielsweise nur die Variante B zu höheren Frequenzen in der Hauptstraße des Ortsteils Neu Darchau. Bei den Varianten A und C würden die KFZ-Frequenzen in diesem Straßenzug sogar abnehmen. Eine verbesserte Erreichbarkeit und Frequenzpartizipation führt zur Bestandssicherung vorhandener Unternehmen und verbesserten Ansiedlungspotenzialen. Für Lieferanten und Transportunternehmen würde die Brücke die Möglichkeit bieten, Kosten zu senken, die Fahrzeit zu verkürzen und Fahrten verlässlich planen zu können.

Insgesamt würde eine feste Elbquerung die Arbeitswege für Einpendler aus den neuen Bundesländern verbessern und zu dynamischen (Wettbewerbs-) Prozessen auf beiden Seiten der Elbe führen, die wiederum zur Differenzierung und Vielfalt des Angebotes und zu Qualitätsverbesserungen führen.

Die positiven Erreichbarkeits- und Regionaleffekte können jedoch durch die lokale Betroffenheit von Neu Darchau durch z.B. konfliktträchtigen Trassenverlauf, Frequenzverschiebungen o.ä. negativ beeinträchtigt werden.

Wirkung der neuen Elbbrücke auf den Tourismusstandort Neu Darchau

In Neu Darchau gibt es nur ein begrenztes Angebot an touristischen Übernachtungsmöglichkeiten. Im Jahr 2010 gab es nur zwei Übernachtungsbetriebe mit 9 oder mehr Betten und Jahresumsätze im Gastgewerbe von unter 0,5 Mio. EUR (der Umsatzsteuerpflichtigen im Gastgewerbe lt. LSKN 2008). Ausgewählte touristische Anbieter sind z. B. das Göpelhaus, die Elbfähre, der Sportboothafen, und der Campingplatz Klein Kühren.

Die wesentlichen Risiken eines Brückenbaus für den Tourismus sind der Wegfall der Fähre als touristische Attraktion, besonders für Radfahrer sowie kleinräumige Bedrohungspotenziale durch zusätzlichen Verkehr, Lärm und Beeinträchtigungen des Orts- und Landschaftsbildes. Dennoch bietet der Brückenbau auch Chancen und Potenziale für den lokalen Tourismus. Durch den Wegfall der Barrierewirkung der Elbe erfolgt eine Ausweitung des tagestouristischen Einzugsgebietes. Es besteht ein Vorteil durch zusätzliche, jedoch begrenzte, Gästepotenziale östlich der Elbe auf Grund der Fahrzeitverkürzung z. B. um über die Hälfte nach Neuhaus, um 25% nach Hagenow und 16% nach Schwerin. Die Steigerung des tagestouristischen Nachfragepotenzials ist jedoch vor allem in den näheren Einzugsgebietszonen (v.a. 0 bis 15 Minuten und

15 bis 30 Minuten) signifikant. Die neue Elbbrücke steigert das touristische Nachfragepotenzial durch Ausflüge vom Urlaubsort um knapp 14% (touristische Ankünfte in der Fahrzeitzone 0 bis 45 Minuten).

Besondere touristische Chancen bestehen in Neu Darchau vor allem durch die Nutzung der erhöhten PKW-Frequenzen und des Durchgangsverkehrs bei entsprechender Beschilderung (z. B. Gastronomie). Die Erreichbarkeit der Gemeinde von potenziellen Quellgebieten östlich der Elbe wird deutlich verbessert und somit ist auch eine durchgehende Buslinie von Lüneburg bis Amt Neuhaus mit Haltestelle in Neu Darchau möglich. Konkrete Ansätze zur Förderung des Tourismus in Neu Darchau sind beispielsweise die Etablierung Neu Darchaus als touristischer Verkehrsknoten für den Wechsel der Uferseite (z. B. für Radfahrer) oder als Ausgangspunkt für Bustouren nach dem Vorbild „Heideshuttle“ (z. B. Rundtouren Lüneburg – Neu Darchau – Amt Neuhaus – Lauenburg – Lüneburg). Neu Darchau kann ggf. an einer touristischen Nachfragesteigerung im Biosphärenreservat insgesamt und der allgemeinen Stärkung der Tourismusregion partizipieren (Spillover- und Arbeitplatzeffekte) und von der allgemeinen Stärkung der Tourismusregion und ggf. Etablierung als Tourismus-Verkehrsknotenpunkt im Biosphärenreservat niedersächsische Elbtalaue profitieren.

Die positiven Erreichbarkeitseffekte können durch lokale Betroffenheit / touristische Risiken von Neu Darchau durch z. B. konfliktträchtigen Trassenverlauf, Wegfall Fähre, Verkehr, Lärm und Störung Ortsbild o.ä. negativ überkompensiert werden bzw. ergeben sich entsprechende Handlungsbedarfe zur Risikominimierung an touristisch sensiblen Stellen.

Wirkung der neuen Elbbrücke auf den Einzelhandelsstandort Neu Darchau

Mit dem im Ort gelegenen Edeka-aktiv Markt Hildebrandt mit rund 1.000 m² Verkaufsfläche und angegliedertem Getränkemarkt besitzt Neu Darchau eine Versorgungsfunktion für den täglichen und periodischen Bedarf. Das Einzugsgebiet für diese Einkaufsmöglichkeit umfasst erfahrungsgemäß im ländlichen Raum ca. 15 bis 20 Minuten PKW-Fahrzeit. Die Elbe als natürliche Barriere zum östlichen Elbufer reduziert bislang zusätzliche Käuferpotenziale von Einwohnern östlich der Elbe. Der Bau einer Brücke würde eine deutliche Steigerung des Nachfragepotenzials in der relevanten Naheinzugsgebietszone bewirken, zumal durch eine Steigerung des touristischen Nachfragepotenzials zusätzlich auch Kunden/Touristen vom anderen Elbufer als Zielgruppe des Einzelhandels in Neu Darchau angesprochen werden können. Für den Einzelhandel bedeutet der Bau der Brücke zusätzlich die Senkung von Transportkosten und verlässliche Planungen seitens der Lieferanten aber auch eine Zunahme des Wettbewerbs mit dem Einzelhandel in Neuhaus.

Durch die Erhöhung der KFZ-Frequenz in Folge des Brückenbaus haben sowohl der Einzelhandel als auch die Gastronomie in Neu Darchau die Chance, vom erhöhten Transitaufkommen zu profitieren und neue Kunden zu gewinnen. Die Frequenz-

Veränderungen auf kleinräumiger Ebene sind stark von der Trassenvariante abhängig. So führt beispielsweise nur Variante B zu höheren Frequenzen in der Hauptstraße des Ortsteils Neu Darchau (bei Varianten A und C nehmen die Kfz-Frequenzen in diesem Straßenzug sogar ab, bei steigenden Frequenzen im Ortsteil Katemin).

Unter Umständen könnte (je nach bevorzugtem Trassenverlauf) ein neuer Knotenpunkt in Katemin entstehen. Dieser Standortbereich mit hoher Frequentierung bietet sich perspektivisch als „Entwicklungsfläche für Neu Darchau“ an (siehe hierzu auch den Projektsteckbrief „Flächensicherung am Knotenpunkt Brückenrampe-Hauptstraße“). Hier könnte eintagfähiger und nachhaltig gesicherter Versorgungsstandort (Einzelhandel, Tankstelle etc.) für die Gemeinde etabliert werden.

Wirkung der neuen Elbbrücke auf den Wohnstandort Neu Darchau

Derzeit besitzt Neu Darchau eine hohe Relevanz als Wohnort für Auspendler zu Arbeitsplätzen in den benachbarten Städten und Gemeinden (80% der SVP-Beschäftigten mit Wohnsitz in Neu Darchau pendeln zu ihrem Arbeitsplatz). Der Bau einer Brücke über die Elbe bietet die Möglichkeit, den Pendlerradius auf dem östlichen Elbufer auszuweiten, was jedoch nur einen geringen Vorteil schafft, da es im ländlichen Raum östlich der Elbe nur ein geringes zusätzliches Arbeitsplatzangebot bzw. kaum aufnahmefähige Arbeitsorte gibt. Es besteht das Potenzial, Neu Darchaus Qualität als Pendlerwohnort für Pendler mit bestehendem oder geplantem Arbeitsplatz östlich der Elbe zu erhöhen. Hierbei entsteht jedoch eine Konkurrenz-situation mit dem Wohnstandort Amt Neuhaus.

Für Arbeitskräfte mit Wohnort Neu Darchau bedeuten der Bau einer Brücke verkürzte Fahrzeiten und eine Verbesserung des Arbeitsweges, der zudem eine Querung der Elbe rund um die Uhr sicherstellt.

Von der Attraktivierung Neu Darchaus als Wohnort für Pendler gehen auch positive Impulse für den lokalen Einzelhandel aus, die durch die Frequenzsteigerung des PKW-Aufkommens noch verstärkt werden. Mit den regional schneller und zuverlässiger erreichbaren Einzelhandelsangeboten findet eine grundsätzliche Verbesserung der Versorgung der Bevölkerung statt. Die verbesserte Erreichbarkeit von Supermärkten, Discountern, Wochenmärkten, Ärzten, Apotheken kulturellen Angeboten und Ausflugs- und Erholungszielen im Biosphärenreservat östlich der Elbe trägt zu einer Verbesserung und Aufwertung Neu Darchaus als Wohn- und Freizeitstandort bei. Hier würde sich ebenfalls eine eventuell durchgängige Busverbindung von Lüneburg über Neu Darchau ins Amt Neuhaus positiv auswirken.

Die Überwindung der Elbe als Barriere erlaubt dynamische Wettbewerbsprozesse auf dem Immobilienmarkt auf beiden Elbseiten, welches zu einer Differenzierung des

Angebotes beitragen kann. Die erhöhte und besser zu erreichbare Angebotsvielfalt kann eine Qualitätsverbesserung des Wohnstandortes Neu Darchau bewirken.

Für Neu Darchau wird keine Gesamteinschätzung der Auswirkungen der geplanten Brücke auf den lokalen Wohnstandort getroffen. Es ergeben sich zwar hinsichtlich der verbesserten Erreichbarkeit leicht positive Wirkungen der geplanten Elbbrücke für den Wohnstandort Neu Darchau.

4 HAUSHALTS- UND PASSANTENBEFRAGUNG

Im Mai 2011 wurde eine umfangreiche Haushalts- und Passantenbefragung in Neu Darchau durchgeführt. Zahlreiche Interviewer besuchten Bewohner des Ortes oder sprachen Passanten auf der Straße an, um sie zu den Chancen und Risiken der geplanten Elbbrücke zu befragen. Hierzu wurde ein standardisierter Fragebogen verwendet, der überwiegend geschlossene Fragen enthielt, den Befragten aber zum Teil auch Möglichkeiten bot, eigene Anmerkungen zu machen. Die Befragung wurde in allen Ortsteilen Neu Darchaus durchgeführt und es konnten insgesamt 148 Haushalte bzw. Passanten befragt werden. Im Folgenden werden die Ergebnisse der Befragung gegliedert nach verschiedenen Aspekten wie „Wohnort und Daten der Befragten“ oder „Allgemeine Entwicklungen in Neu Darchau“ vorgestellt. Wird von Befragten gesprochen, sind stets diejenigen gemeint, die auf die jeweilige Fragestellung geantwortet haben.

Wohnort und Daten der Befragten

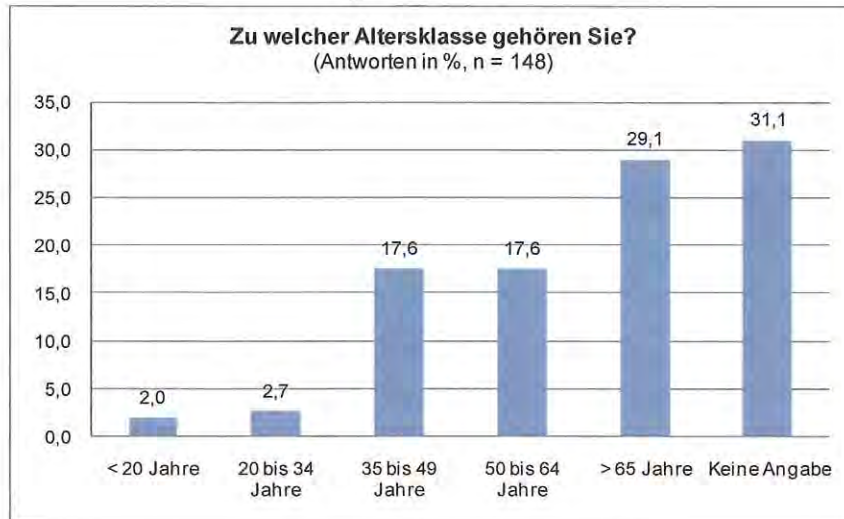
Rund ein Viertel der Befragten Passanten bzw. Haushalte wohnt im Bereich August-Kröpke-Weg/Kirchweg in Neu Darchau. Weitere 15,5% wohnen in Katemin Süd, 12,8% in Katemin West und 11,5% in Katemin Ost. Nur 6,8% wohnen in der Hauptstraße und nur 4,1% Am Hafen Neu Darchaus.

Abb. 19: Wohnort der Befragten



Rund 29% der Befragten sind 65 Jahre alt oder älter und jeweils 17,6% sind zwischen 35 und 49 Jahre oder 50 und 64 Jahre alt. Lediglich 2,0% sind jünger als 20 Jahre und 2,7% zwischen 20 und 34 Jahre alt.

Abb. 20: Alter der Befragten



Rund ein Drittel der Befragten machte keine Angaben zu ihrem Beschäftigungsverhältnis und ein weiteres Drittel befindet sich bereits im Ruhestand. 10,8% üben einen technischen oder handwerklichen Beruf aus. 9,5% einen kaufmännischen Beruf aus. Hausfrauen/-männer hatten mit 4,7%, Beamte, Lehrer oder Beschäftigte des öffentlichen Dienstes mit 2,7% und Schüler mit 2,0% nur einen sehr geringen Anteil an allen Befragten.

Abb. 21: Berufsgruppe der Befragten



Allgemeine Entwicklungen Neu Darchaus

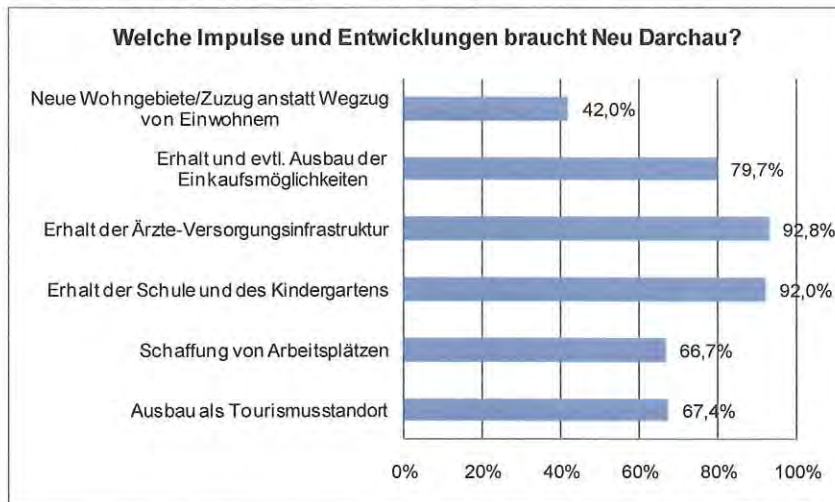
Mehr als die Hälfte der befragten Passanten und Haushalte ist der Ansicht, dass Neu Darchau einen Entwicklungsschub benötigt. Dass die derzeitige Situation Neu Darchaus gut bzw. zufriedenstellend ist, fanden knapp 45% der Befragten.

Abb. 22: Beurteilung der derzeitigen Situation Neu Darchaus



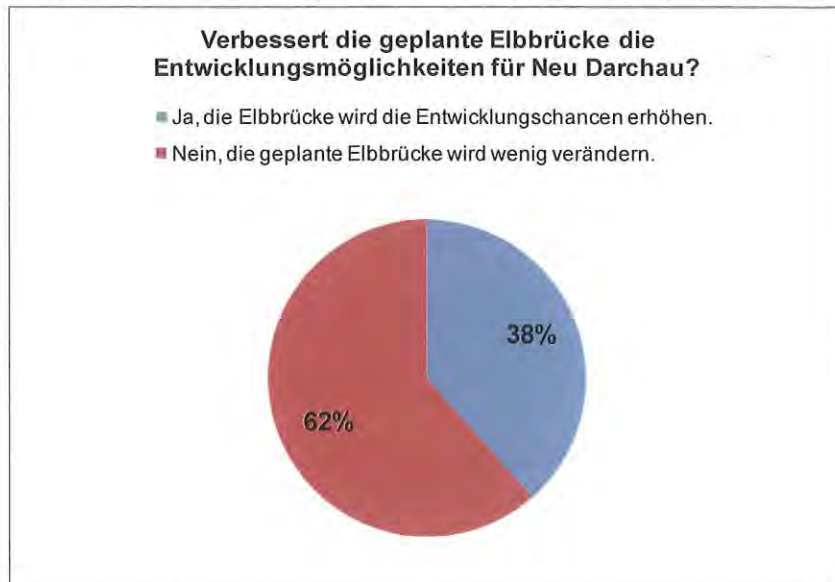
Jeweils über 90% der Befragten gaben an, dass der Erhalt der ärztlichen Versorgungsstruktur sowie der Erhalt der Schule und des Kindergartens in Neu Darchau wichtige Impulse und Entwicklungen seien. Jeweils zwei Drittel sehen Potenziale in der Schaffung von Arbeitsplätzen oder im Ausbau der Gemeinde als Tourismusstandort und 79,7% sprechen sich für den Erhalt und den evtl. Ausbau der Einkaufsmöglichkeiten aus. Nur 42,0% gaben an, dass die Ausweisung neuer Wohngebiete wichtige Impulse seien. Als weitere Vorschläge wurden die Gewährleistung der Versorgung (Einzelhandel, Apotheke, etc.; 7x), der Ausbau der Fuß- und Radwege (6x) und die Schaffung von Tourismusinfrastruktur (5x) genannt.

Abb. 23: Wichtige Impulse für Neu Darchau



38% der Befragten sind der Ansicht, dass die neue Elbbrücke die Entwicklungschancen Neu Darchaus erhöhen bzw. verbessern wird. Hingegen sind 62% der Meinung, dass die geplante Elbbrücke wenig verändern wird.

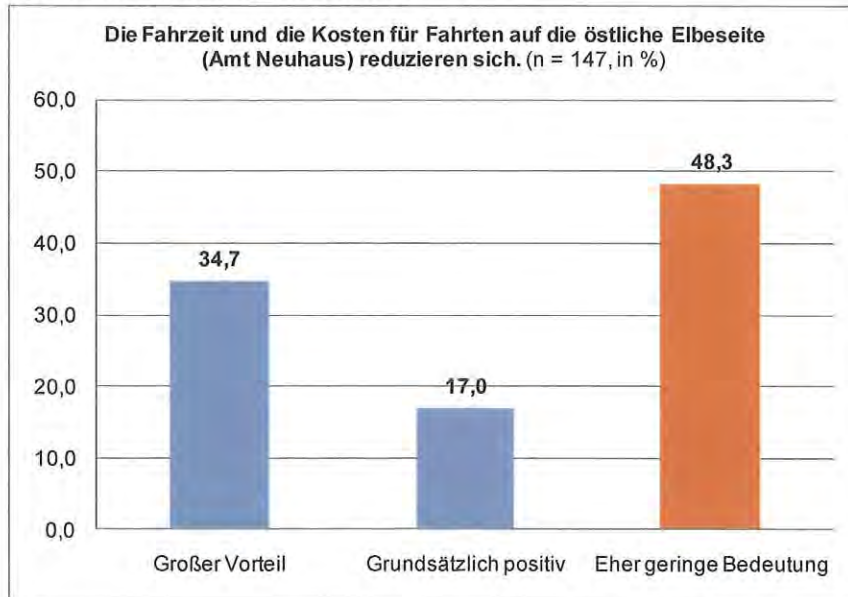
Abb. 24: Einschätzung der Entwicklungsmöglichkeiten



Chancen der geplanten Elbbrücke

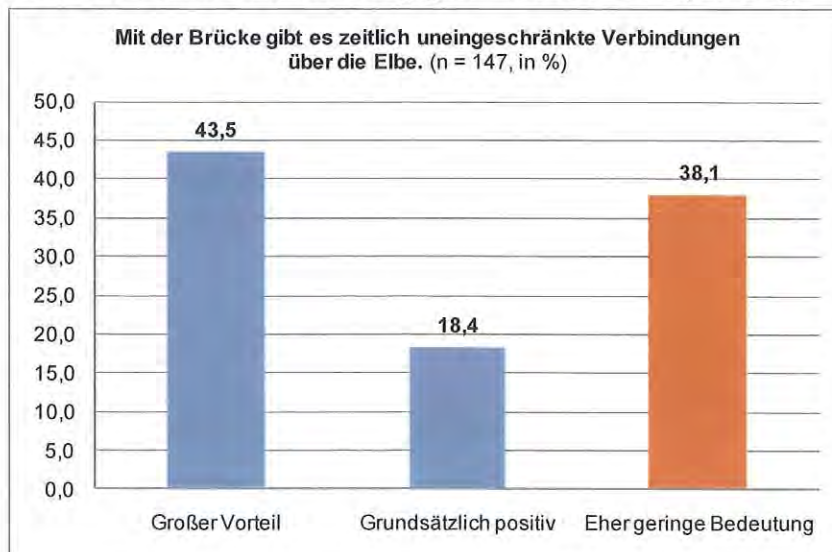
Rund 52% der Befragten sehen einen Vorteil der geplanten Elbbrücke bezüglich der Verringerung der Fahrzeit zur östlichen Elbeseite und der Fahrkosten. 48% sind der Meinung, dass die geplante Brücke eher eine geringe Bedeutung für die Fahrzeit und die Fahrkosten hat.

Abb. 25: Fahrzeit und Kosten



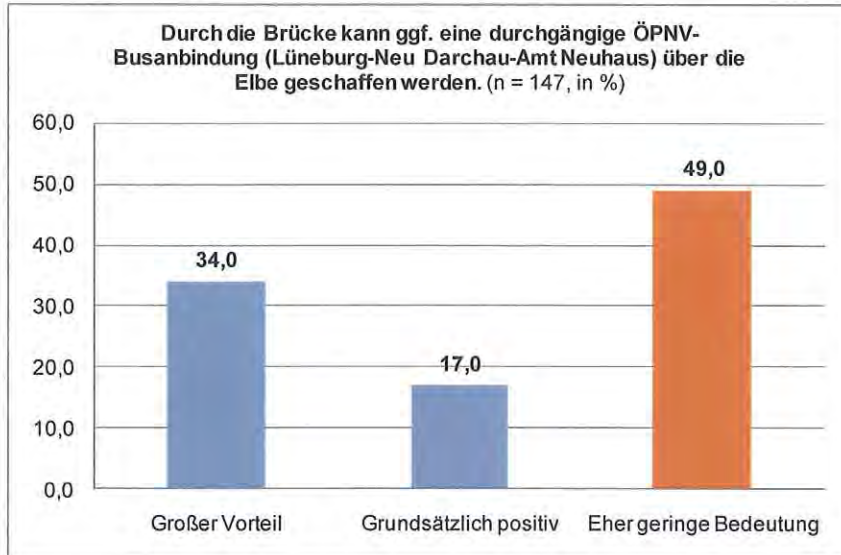
Knapp 62% der befragten Passanten und Haushalte finden es positiv, dass durch die geplante Elbbrücke eine zeitlich unabhängige Überquerung des Flusses möglich ist. Für 38% ist dieser Aspekt von eher geringer Bedeutung.

Abb. 26: Zeitliche Unabhängigkeit bei der Elbequerung



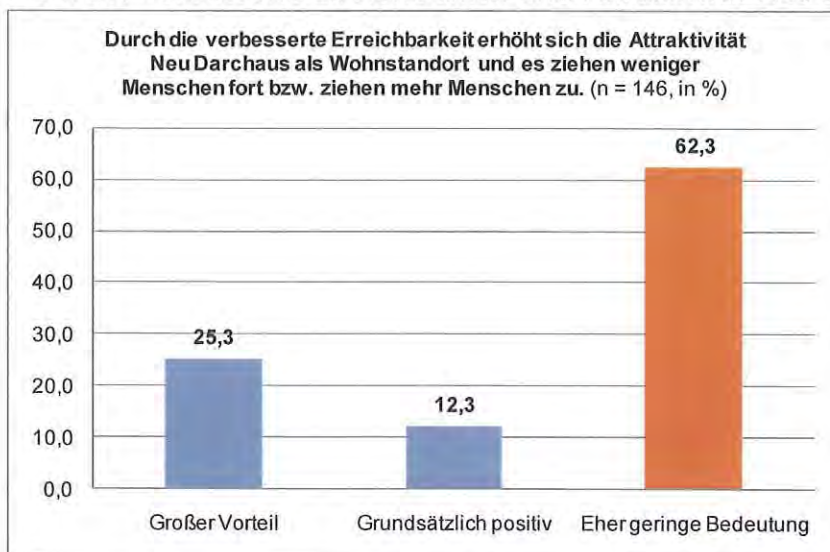
Jeweils rund 50% der Befragten sind der Ansicht, dass eine mögliche durchgängige ÖPNV-Anbindung Neu Darchaus mit Lüneburg und dem Amt Neuhaus ein Vorteil ist bzw. eine eher geringe Bedeutung hat.

Abb. 27: Möglichkeit einer durchgängigen ÖPNV-Anbindung



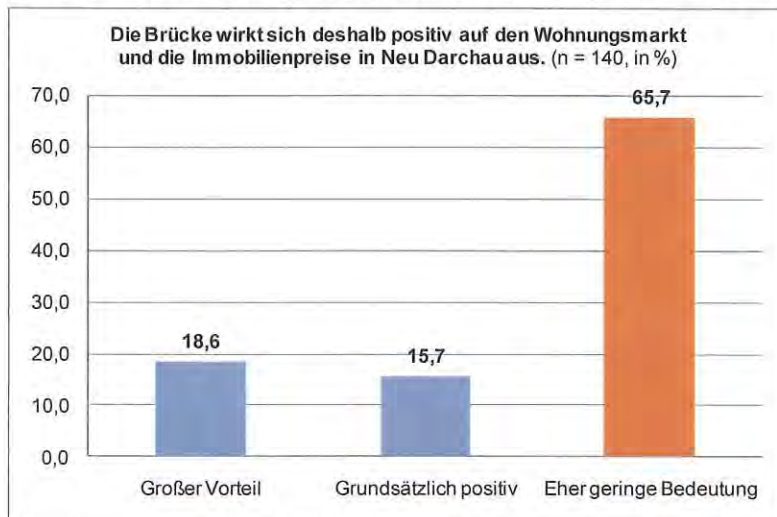
Rund zwei Drittel der befragten Passanten und Haushalte sind der Ansicht, dass sich die Attraktivität Neu Darchaus durch die geplante Elbbrücke nicht erhöhen wird oder dass nicht weniger Menschen fort- und nicht mehr Menschen nach Neu Darchau ziehen werden.

Abb. 28: Verbesserte Erreichbarkeit und Attraktivität Neu Darchaus



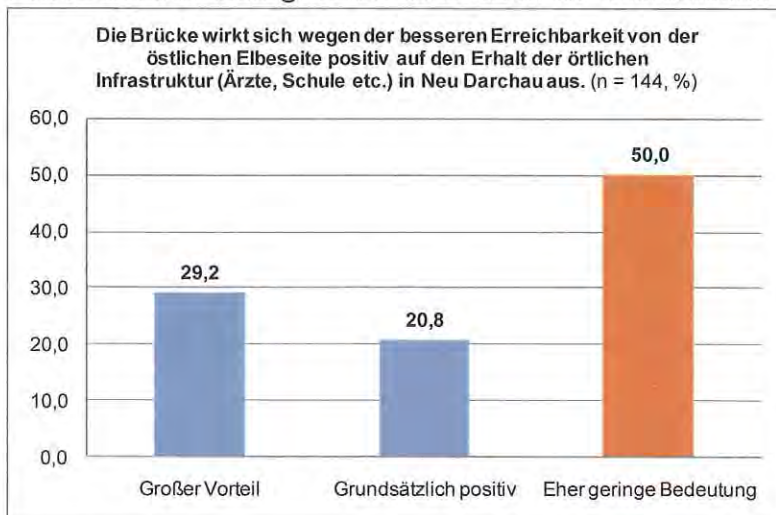
Lediglich 34% der Befragten sehen durch die verbesserte Erreichbarkeit Neu Darchaus positive Auswirkungen auf den lokalen Immobilienmarkt und die Immobilienpreise. Knapp 66% sind der Meinung, dass die Brücke für diese Bereiche nur eine geringe Bedeutung hat.

Abb. 29: Auswirkungen auf den Wohnungsmarkt und Immobilienpreise



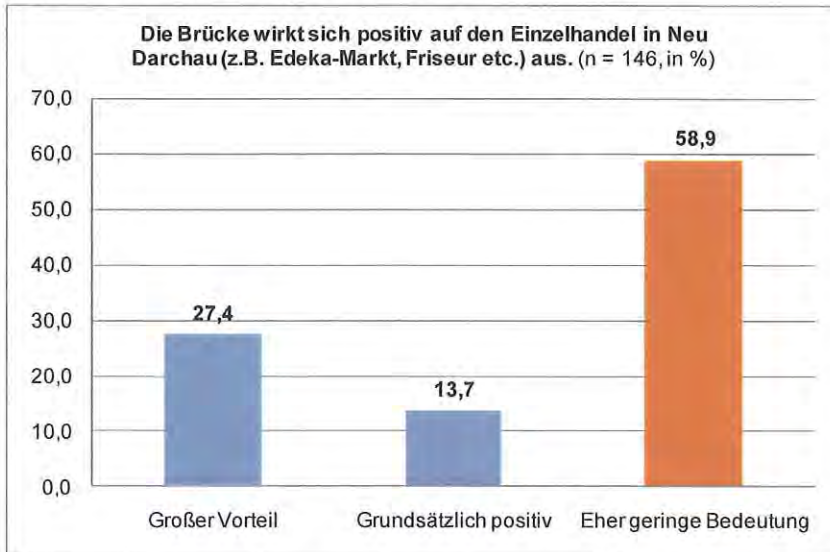
Die Auswirkungen der Brücke auf den Erhalt der örtlichen Infrastruktur (Ärzte, Schule, etc.) Neu Darchaus beurteilen jeweils 50% positiv bzw. geringer bedeutend.

Abb. 30: Auswirkungen auf den Erhalt der Infrastruktur



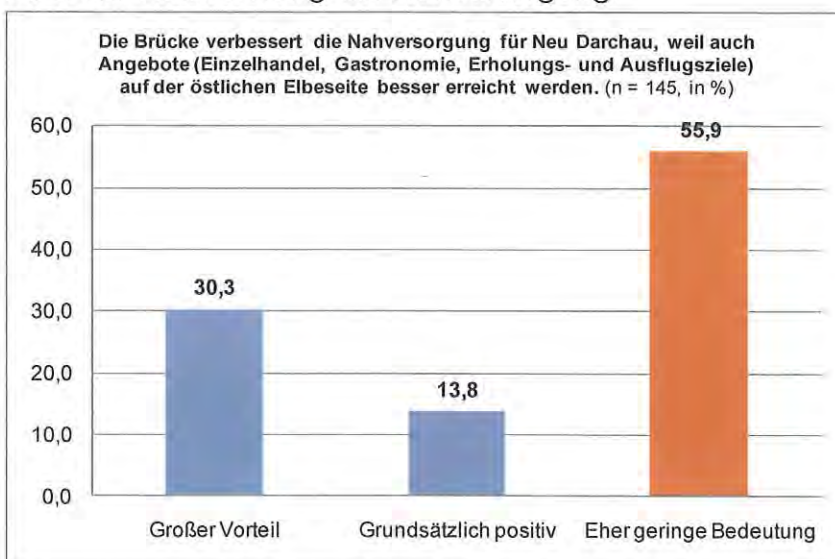
Knapp 41% der Befragten gehen davon aus, dass sich die Brücke positiv auf den Einzelhandel Neu Darchaus (z. B. auf den Edeka-Markt, Friseur, etc.) auswirkt, weil mit der Brücke besser Kunden von der östlichen Elbeseite angesprochen werden können. Hingegen sehen rund 59% durch die Brücke keinen Vorteil für den Einzelhandel Neu Darchaus.

Abb. 31: Auswirkungen auf den Einzelhandel



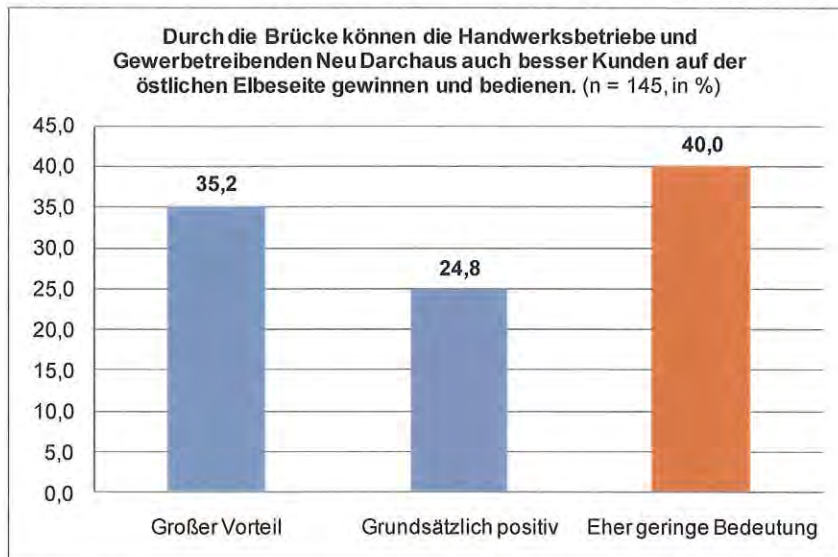
44% sehen durch die Brücke einen Vorteil für die Nahversorgung Neu Darchaus, weil auch verschiedene Angebote auf der östlichen Elbeseite besser erreicht werden können. 56% sind allerdings der Ansicht, dass die Verbesserung der Nahversorgung durch die Brücke eher eine geringe Bedeutung hat.

Abb. 32: Verbesserung der Nahversorgung



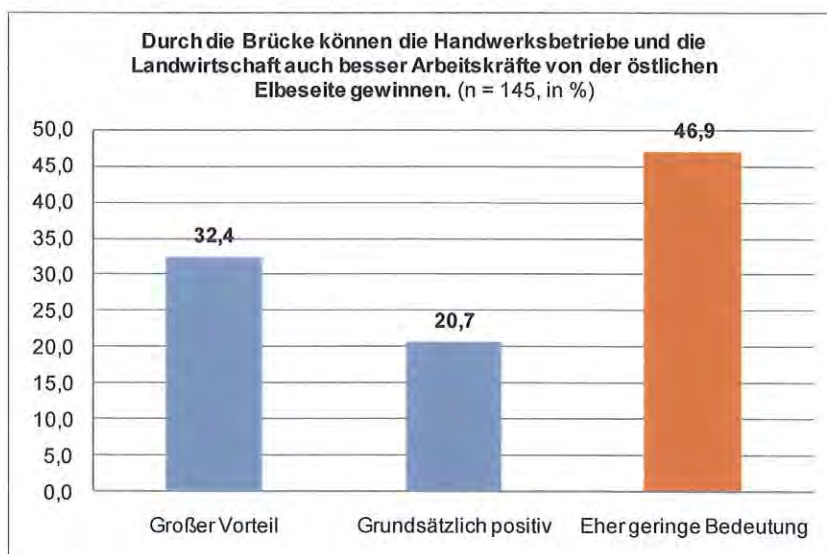
60% der Befragten gehen davon aus, dass Handwerksbetriebe und Gewerbetreibende Neu Darchaus durch die neue Brücke auch besser Kunden auf der östlichen Elbeseite gewinnen und bedienen können. 40% sehen eine eher geringe Bedeutung der neuen Brücke für die Handwerksbetriebe und Gewerbetreibenden.

Abb. 33: Vorteile für Handwerksbetriebe und Gewerbetreibende



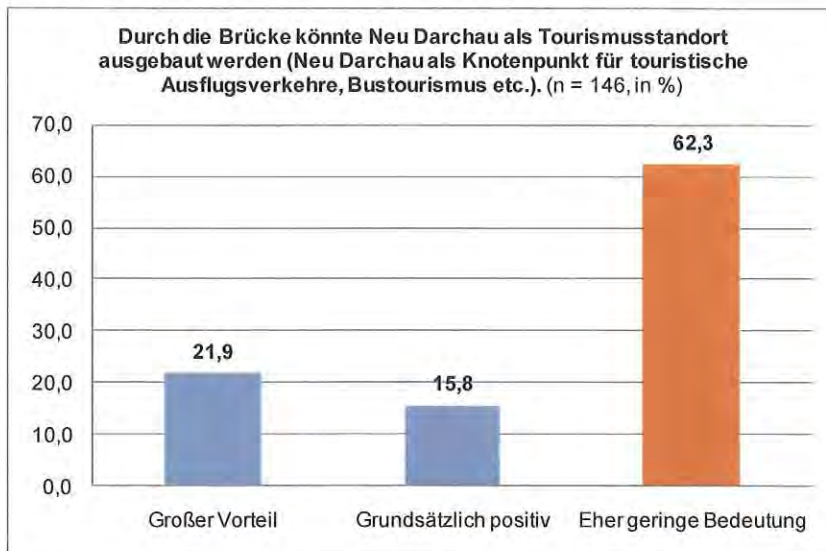
Ebenfalls mehr als die Hälfte der befragten Passanten und Haushalte sieht einen Vorteil für Handwerksbetriebe und die Landwirtschaft bezüglich der Arbeitskräftegewinnung von der östlichen Elbeseite. 46,9% sehen bei diesem Aspekt eine eher geringe Bedeutung der Brücke.

Abb. 34: Gewinnung von Arbeitskräften



Knapp zwei Drittel der Befragten sind der Ansicht, dass die Brücke für den Ausbau Neu Darchaus als Tourismusstandort eine eher geringe Bedeutung hat. 37,7% sehen einen Vorteil durch die Brücke, beispielsweise zur Etablierung Neu Darchaus als Knotenpunkt für touristische Ausflugsverkehre, Bustourismus, etc.

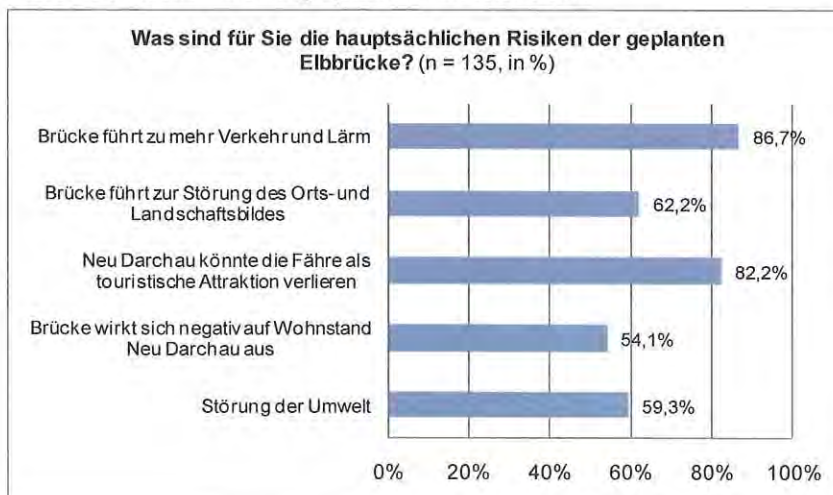
Abb. 35: Ausbau als Tourismusstandort



Risiken der geplanten Elbbrücke

Die wesentlichen Risiken der neuen Elbbrücke sind nach Ansicht der Befragten, dass die Brücke zu mehr Verkehr und Lärm führt (86,7%), dass Neu Darchau seine Fähre als touristische Attraktion verlieren könnte (82,2%) und dass die Brücke zur Störung des Orts- und Landschaftsbildes führen kann. Als weitere Risiken nannten die Befragungsteilnehmer vereinzelt, dass die Idylle der Umgebung inkl. der Fähre verloren gehen würden (2x), dass die Bau- und Folgekosten zu hoch sind, bei gleichzeitig leeren kommunalen Kassen (3x) und dass Katemin zweigeteilt werden könnte (3x).

Abb. 36: Risiken der geplanten Elbbrücke



Diskussion der Trassenkorridore

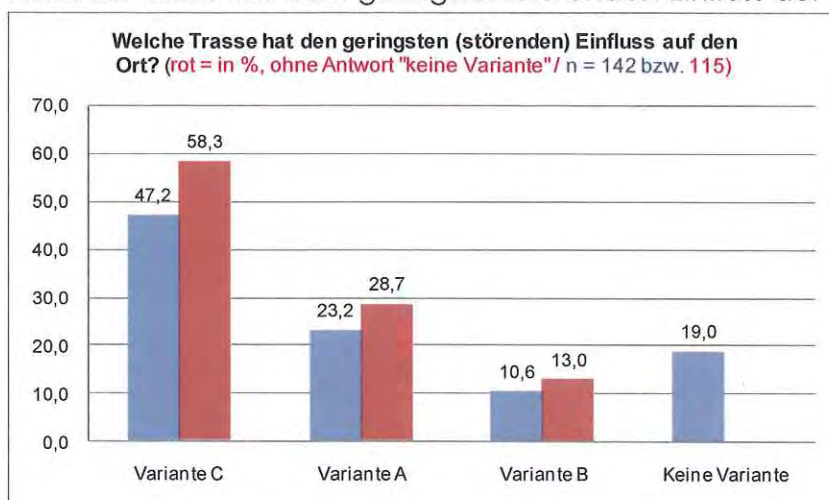
Auf die Frage, welche Variante (Korridore) den geringsten (störenden) Einfluss auf Neu Darchau hat, nannte die Mehrheit der Befragten die Variante C (58,3%), gefolgt von der Variante A (28,7%).

Abb. 37: Trassenkorridore



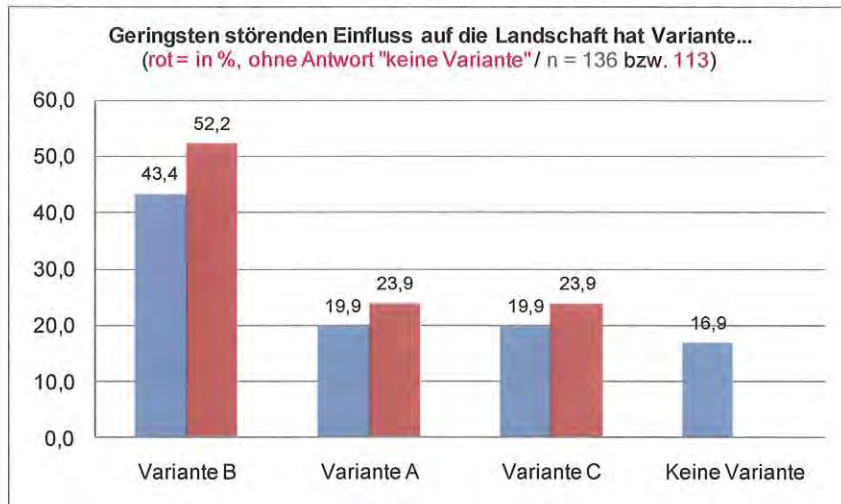
Quelle: Eigene Darstellung

Abb. 38: Trasse mit dem geringsten störenden Einfluss auf den Ort



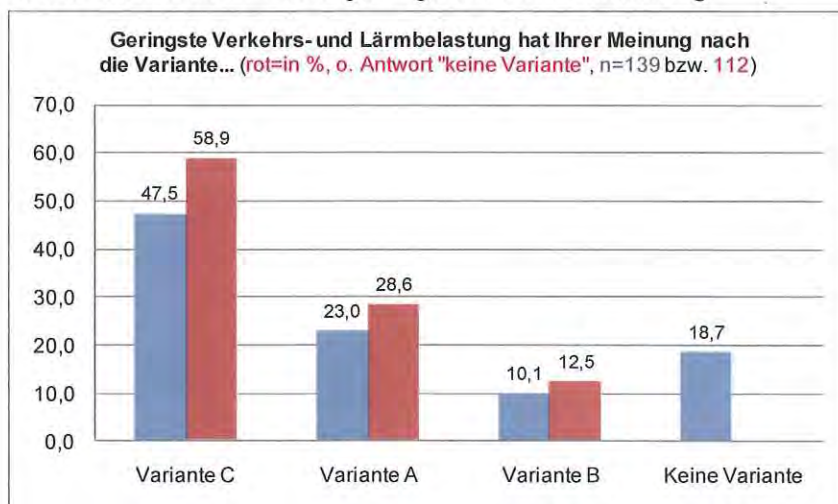
Hingegen sind die Befragten der Ansicht, dass die Variante B (52,2%) den geringsten störenden Einfluss auf die Landschaft hat. Jeweils 23,9% nannten die Variante A und C.

Abb. 39: Trasse mit dem geringsten störenden Einfluss auf die Landschaft



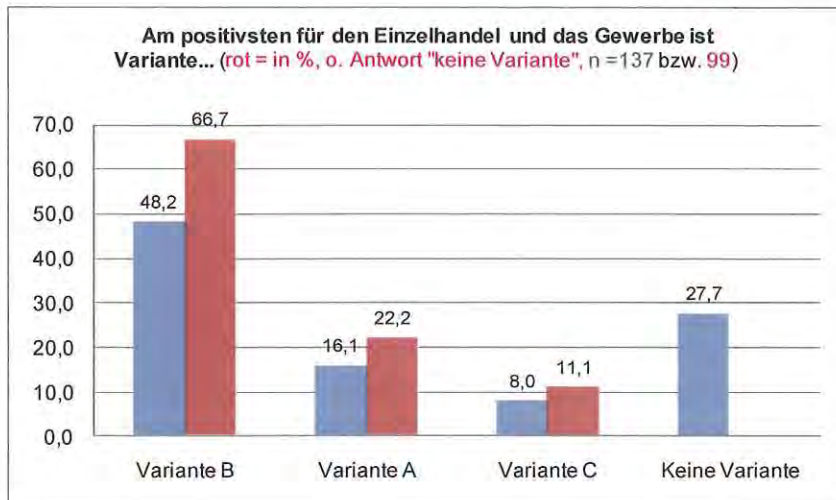
Wiederum 58,9% der Befragten schätzten die Variante C als Trasse mit der geringsten Lärmbelastung ein. 28,6% nannten die Variante A und nur 12,5% die Variante B.

Abb. 40: Trasse mit der geringsten Lärmbelastung



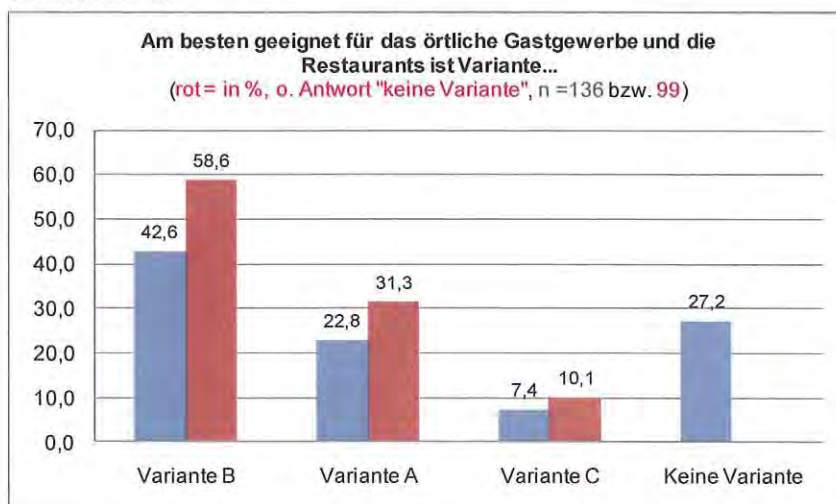
Auf die Frage, welcher Trassenverlauf sich am positivsten auf den Einzelhandel und das Gewerbe in Neu Darchau auswirkt, wurde die Variante B von 55,7%, die Variante A von 22,2% und die Variante C von 11,1% der Befragten genannt.

Abb. 41: Trasse mit den positivsten Auswirkungen auf Einzelhandel und Gewerbe



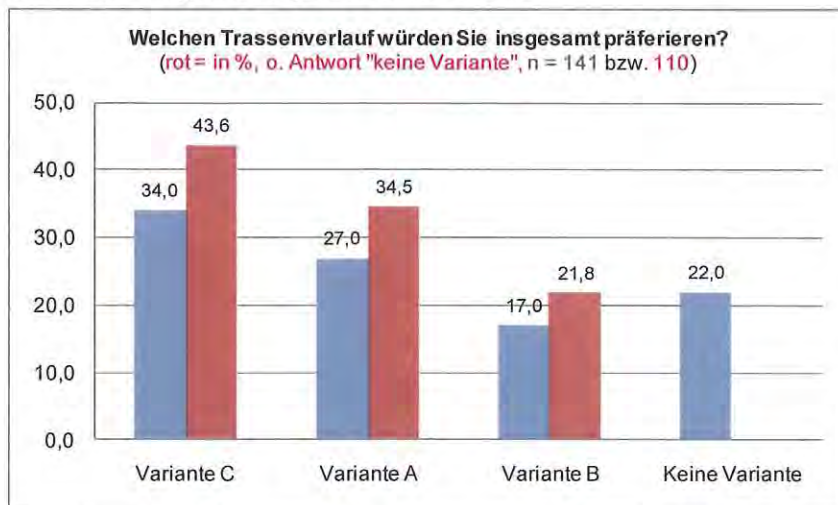
Ebenso wurde vor allem die Variante B (58,6%) als geeignetste Variante für das örtliche Gastgewerbe und die lokalen Restaurants genannt, gefolgt von der Variante A (31,3%) und der Variante C (10,1%).

Abb. 42: Trasse mit den positivsten Auswirkungen auf Gastgewerbe und Restaurants



Insgesamt präferieren die Befragten vor allem die Varianten C (43,6%) und A (34,5%). Variante B als präferierte Trasse wurde lediglich von 21,8% der befragten Passanten und Haushalte genannt.

Abb. 43: Insgesamt präferierte Trasse



Die Befragten wurden zusätzlich gefragt, was die Planer bei dem Bau der Brücke berücksichtigen sollten. Die häufigsten Antworten auf diese Frage waren die Berücksichtigung von Natur- und Lärmschutz (26x), die Schaffung von Wegen für Fußgänger und Radwegen (18x), dass die Kosten/Folgekosten so gering wie möglich gehalten werden sollen (15x), dass die Meinungen der Bürger beachtet werden sollen (12x) und dass sich die Brücke ästhetisch in die Landschaft einfügen soll (11x).

Tab. 4: Anforderungen an die Planer der Brücke

Was sollen die Planer Ihrer Meinung nach/bei dem Bau der Brücke beachten?	Nennungen
Aussage	
Berücksichtigung Naturschutz/Lärmschutz	26
Schaffung von Wegen für Fußgänger und Radfahrer	18
Kosten/Folgekosten so gering wie möglich halten	15
Meinung/Votum der Bürger beachten	12
Brücke muss sich ästhetisch in die Landschaft einfügen	11
(LKW-)Maut erheben	4
Sicherheit für Kinder	4
Erhalt des Dorfkarakters	4
Kein Trassenverlauf durch den Ort	3
Vermeidung zusätzlichen Verkehrsaufkommens	3
Bau der Brücke weiter westlich des Ortskerns	3
Sofort mit dem Bau beginnen	3
Brücke im Landkreis Lüneburg bauen	3
Verbindung der Hauptstraßen beider Elbseiten	2
Bessere Beschilderung schaffen	2
LKW-Verkehr vermeiden	2
Baulärm vermeiden	2
Hochwasserschutz	2
Lokale Betriebe bei Bau berücksichtigen	1
Bevölkerung über Brückendesign entscheiden lassen	1
Trasse außerhalb des Ortes schaffen	1
Die wirtschaftliche Bedeutung der Brücke	1
Elbvorland freihalten	1
Ort soll nicht zweigeteilt werden	1
Sportboothafen soll nicht gefährdet werden	1
Haltebucht auf der Brücke	1
Schiffsverkehr sichern	1

5 ERGEBNISSE DER WORKSHOPS

Im Rahmen der Erstellung des Handlungskonzeptes fanden zwei Workshops in Neu Darchau statt. Im Juli 2011 wurde ein Workshop mit 15 Gewerbetreibenden aus Neu Darchau und im August ein Workshop mit sechs Vertretern des Gemeinderates Neu Darchau in der Gaststätte Stadt Hamburg durchgeführt. Die wesentlichen Ergebnisse der Workshops werden im Folgenden dargestellt.

5.1 Workshop mit den Gewerbetreibenden

Nachdem den Teilnehmern des Workshops die Ergebnisse der Haushaltsbefragung vorgestellt wurden, erfolgte eine Diskussion bei der unterschiedliche Handlungsbereiche angesprochen wurden.

Allgemeines

Die Workshop-Teilnehmer befürchten, dass der Brückenbau keine positiven Effekte für Neu Darchau hat. Auch wird auf Grund der erhöhten PKW-Frequenz bzw. Durchgangsverkehr ein weiteres Sinken der Immobilienpreise befürchtet. Eine Brücke würde zudem die Arbeitskräfte auf den Fähren in Neu Darchau und Bleckede frei setzen.

Thema „Handwerk“

Nach Ansicht der Gewerbetreibenden besteht die Gefahr, dass das Lohngefälle die Preise auf westlicher Elbeseite beeinträchtigen könnte. Diese Entwicklung wird aus Sicht der Teilnehmer auch für andere Kommunen wie Dahlenburg und Bleckede erwartet. Die Gewinnung von qualifizierten Arbeitskräften von der östlichen Elbeseite ist nach Meinung der Workshop-Teilnehmer aber mittel- bis langfristig wünschenswert und aufgrund des zunehmenden Facharbeitskräftemangels wahrscheinlich sogar notwendig. Einige Teilnehmer betonten, dass auf Dauer nicht das Lohnpreisniveau, sondern die Qualität der Arbeit (unabhängig vom Herkunftsort) entscheidend sei.

Gewerbeansiedlungen in Folge der Elbbrücke werden nicht unmittelbar erwartet, da sie aufgrund fehlender Flächen nicht möglich sind. Die Ausweisung eines Gewerbegebietes in Folge der Brücke wird als eher unrealistisch betrachtet. Die unklare Situation zur geplanten Elbbrücke schrecke seit Jahren potenzielle Käufer von Häusern ab und verhindere somit den Zuzug neuer Bewohner.

Thema „Einzelhandel“

Die Workshop-Teilnehmer äußerten die Sorge, dass im Zuge der demographischen Entwicklung dauerhaft Kunden verloren gehen könnten, was eine Gefahr für den örtlichen Einzelhandel (Edeka) darstellen würde. Eine Ausweitung des Einzugsgebietes und die Stabilisierung der Bevölkerungszahl seien wünschenswert. Die

Brücke würde evtl. auch Kunden von der östlichen Seite in den Edeka-Markt in Neu Darchau locken, da dieser größer ist, als der Frischemarkt auf der Neuhäuser Seite. Umgekehrt könnte sich der Wettbewerb erhöhen und Neu Darchauer bei dem Discounter im Amt Neuhaus einkaufen. Bei den Discountern in z.B. Bleckedewürden die Bewohner derzeit auch schon einkaufen, beispielsweise auf dem Weg zur Arbeit. Die Einwohner in Neu Darchau schätzen den örtlichen Edeka aufgrund seines großen Sortiments und haben zum Teil eine emotionale Bindung als Stammkunde. Der lokale Betrieb solle weiterhin unterstützt werden, um eine dauerhafte Sicherung der Nahversorgung sicherzustellen.

Thema „Tourismus/Gastgewerbe“

Insbesondere Motorrad- und Fahrradfahrer stellen wichtige touristische Zielgruppen und potenzielle Kunden für die Gastronomie und den Einzelhandel (Edeka) dar. Es wird befürchtet, dass diese mit dem Bau der Brücke nicht mehr nach Neu Darchau kommen. Bislang bewirkt die Fähre bzw. die Wartezeit auf die Fähre, dass diese Zielgruppen länger im Ort verweilen, beispielsweise im Göpelhaus. Die Fähre sei das bedeutsamste „touristische Pfund“, auf dem Neu Darchau aufbauen kann. Einige Teilnehmer regten indirekt ein touristisches Konzept an, um die Besonderheiten und die Identität des Ortes stärker hervorzuheben. Die Teilnehmer bemängelten die unzureichende Vermarktung Neu Darchaus. Ihrer Ansicht nach präsentieren sich die Nachbargemeinden (z.B. entlang des Grünen Bandes) besser. Die Gastronomen müssten sich mehr bemühen und sich bezüglich der Öffnungszeiten flexibler zeigen. Es müsse Verschönerungsmaßnahmen geben, um das Verträumte/Idyllische des Ortes hervorzuheben.

Ferner äußerten die Workshop-Teilnehmer folgende Wünsche und Verbesserungsvorschläge:

- Begrenzung der Tonnage, um große LKW fernzuhalten
- Ausbau und Sicherung des Hochwasserschutzes/Deichschutzes
- DSL-Ausbau
- Ausbau der Infrastruktur für Fahrradtouristen: bessere Wege, Beschilderung, mehr Verweil-/Rastmöglichkeiten entlang der Elbe
- Projekte im Ort sollen nicht „mutwillig“ verhindert werden (Bsp. Alternative Schule in Schuttschur)

Es bestand unter den Teilnehmern des Workshops Einigkeit darüber, dass die jahrelange Diskussion über die Brücke aufhören und die Spaltung des Ortes gestoppt werden muss.

5.2 Workshop mit Vertretern des Gemeinderates

Den Workshop-Teilnehmern wurden die bisherigen Ergebnisse der Regionalanalyse, der Haushaltsbefragung, des Workshops mit den Gewerbetreibenden, der städtebaulichen Bewertung und mögliche Projektansätze vorgestellt. Anschließend gab es die Möglichkeit zur Diskussion. Im Folgenden werden die wesentlichen Anmerkungen und Hinweise der Workshop-Teilnehmer dargestellt.

Thema „Einzelhandel und Gewerbe“

Einige Workshop-Teilnehmer äußerten die Sorge, dass durch die Brücke vermehrt Unternehmer mit günstigeren Arbeitslöhnen aus dem Osten auch westlich der Elbe ihre Arbeit anbieten und damit die Preise beeinträchtigen könnten. Bezüglich des bestehenden Nachversorgers (Edeka) zeigten sich einige Teilnehmer besorgt, da sie befürchteten, dass die Bewohner durch die Brücke eher Lebensmitteleinzelhändler auf der östlichen Elbeseite aufsuchen könnten. Der Edeka-Markt in Neu Darchau habe aber die Möglichkeit und das Potenzial, vom zunehmenden Verkehrsaufkommen zu profitieren (Transit), wenn er sich entsprechend vermarktet (z.B. Ausschilderung). Die Ausweisung eines Gewerbegebietes in Folge der geplanten Brücke wird als wenig realistisch eingeschätzt.

Thema „Tourismus/Gastgewerbe“

Auf die Frage, wie man den Verlust der Fähre bzw. diesen touristischen Aspekt kompensieren könnte, antworteten die Workshop-Teilnehmer, dass der Elberadweg das größte touristische Potenzial darstelle und unbedingt auszubauen sei. Außerdem gäbe es keine gute Fahrradbindung in Richtung Hitzacker, welches ebenfalls verbessert werden könne. Beim Wegfall der Fähre besteht nach Ansicht der Gemeindevertreter insbesondere im Bereich des heutigen Fähranlegers und des Göpelhauses Handlungsbedarf. Der Tourismus insgesamt sei seit der Grenzöffnung rückläufig, einzig der Elberadweg habe Wachstum erfahren und hätte bislang mit der Fähre einen optimalen Übergangspunkt über die Elbe. Insbesondere der Bustourismus sei stark eingebrochen (was aber ein Betreiber-/Marketing-Problem darstelle).

Nach Ansicht einiger Workshop-Teilnehmer gibt es zwei Möglichkeiten zur Nutzung des touristischen Potenzials: Den Übernachtungsgästen müssten „vernünftige Pensionen“ angeboten werden, die einen guten Standard vorhalten. Daneben müsse auch den Tagestouristen, v.a. den Radtouristen attraktive Angebote geschaffen werden (Cafés, Einkaufsmöglichkeiten bzw. ein attraktiver Supermarkt). Der Tagestourismus müsse so attraktiv sein, dass die Besucher auch gerne wieder nach Neu Darchau kommen möchten. In diesem Zusammenhang wurde auf die z.T. mangelnde Qualität der touristischen Angebote (Hotels, Gastronomie etc.) hingewiesen. Es liege maßgeblich an der Attraktivität und Gravitationswirkung der Angebote, ob zukünftig mehr Tagestouristen aus Hamburg die Region besuchen.

Thema „Wohnstandort“

Die Workshop-Teilnehmer waren sich einig, dass das Thema Leerstand von Wohnhäusern bereits ein akutes Phänomen in Neu Darchau ist. Es bestand die Hoffnung, dass neu zugezogene Haushalte, die ihre Kinder zur Grundschule Neu Darchau schicken, die leerstehenden Häuser kaufen. Vielmehr gäbe es aber Interessenten aus „Hochpreisregionen wie Stuttgart“, welche die Absicht hätten, günstig eine Immobilie in Neu Darchau zu erwerben, um diese dann zu vermieten und später als Altersruhesitz selbst bewohnen möchten. Traditionell seien auch viele Berliner in der Region, diese hätten aber mittlerweile auch andere Zielgebiete wie die Mecklenburgische Seenplatte. Nach Ansicht einiger Workshop-Teilnehmer sei die Nachfrage nach Grundstücken bzw. Häusern im ausgewiesenen Baugebiet sehr schwach. Als Gründe wurden vor allem die „Risikofaktoren Hochwasser und Brücke“ genannt, welche die Interessenten letztendlich vom Kauf abhalten würden. Derzeit gäbe es noch ca. 10 Baugrundstücke im Baugebiet sowie zahlreiche Baulücken im Gemeindegebiet.

6 STÄDEBAULICHER FACHBEITRAG

Aufgabenstellung

Der Bau der Elbbrücke hat aus städtebaulicher Sicht Auswirkungen auf die direkt angrenzenden Orte Darchau und Neu Darchau. Der städtebauliche Fachbeitrag analysiert und bewertet in diesem Zusammenhang die Konflikte unterschiedlicher Trassenvarianten im Vergleich zur Nullvariante (ohne Brücke). Die Konflikte der einzelnen Varianten werden gegenübergestellt und in ihren Auswirkungen miteinander verglichen. Dies ermöglicht eine Empfehlung für Vorzugsvarianten aus städtebaulicher Sicht.

Ergänzend erfolgt eine Einschätzung der städtebaulichen Entwicklung von Darchau und Neu Darchau für die nächsten 10-15 Jahre sowohl mit als auch ohne den Bau der Elbbrücke. Aus den Konflikten beim Bau der Elbbrücke und den Einschätzungen zur städtebaulichen Entwicklung werden Handlungsempfehlungen abgeleitet, die beim Bau der Brücke berücksichtigt werden sollten.

Varianten

Im Rahmen des städtebaulichen Fachbeitrags wurden insgesamt sechs Brückenvarianten untersucht. Vier dieser Varianten verlaufen als Ortsumgehung und bestehen jeweils aus der Kombination einer Nord- und Südvariante¹. Ergänzend werden zwei Varianten mit Ortsdurchfahrt aus städtebaulicher Sicht untersucht (B1, B2).

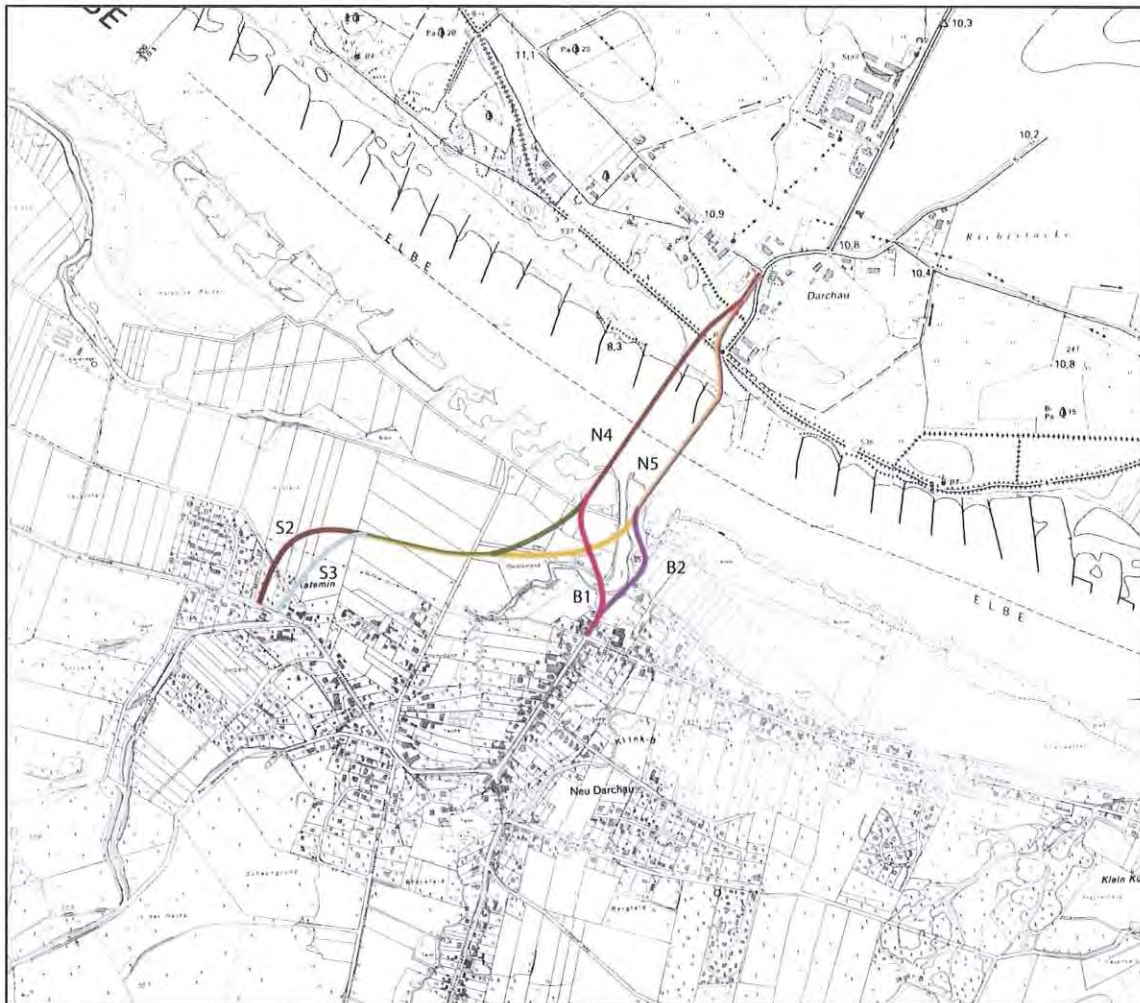
Die Anzahl der städtebaulich zu untersuchenden Varianten erfolgte nach einer Vorauswahl aufgrund naturschutzfachlicher und Verkehrstechnischer Belange. Die verbleibenden Varianten sind mit den Erhaltungszielen der Schutzgebiete verträglich² (teilweise Schadensbegrenzungsmaßnahmen erforderlich) sowie technisch machbar³.

¹ Möglich sind die Varianten S2-N4, S2-N5, S3-N4, S3-N5

² Vgl. EGL Entwicklung und Gestaltung von Landschaft: Elbbrücke Darchau – Neu Darchau mit Ortsumgehung; Ergebnisse der FHH-Verträglichkeitsprüfung auf Ebene des Raumordnungsverfahrens, Vorstellung im Rahmen des Betriebs- und Straßenbau-Ausschusses in Bleckede, 10.11.2010; nach Jüngerink, EGL Entwicklung und Gestaltung von Landschaft, 11.11.2011.

³ Nach Seele, WKC Hamburg GmbH Planungen im Bauwesen, 11.11.2011.

Abb. 44: Untersuchte Varianten



Untersuchungskriterien

Die Analyse und Bewertung der Varianten untersucht die Zerschneidung und Beeinträchtigung in folgenden Kategorien:

- Wohnflächen
- Landwirtschaftsflächen
- Grünflächen
- Wegebeziehungen (Pkw, Rad, Fuß, regional, innerörtlich)
- Sichtbeziehungen
- Touristische Aspekte / Naherholung

Dabei werden jeweils alle Varianten gegenübergestellt und in ihrem Konfliktpotential im Vergleich zur Nullvariante beurteilt. Die Bewertung über die Größe des Konfliktes wird aus städtebaulicher Sicht eingeschätzt. Keine oder geringe Konflikte werden in grün dargestellt (Bewertung: 0 Punkte), mittlere Konflikte in orange (Bewertung: 1 Punkt) sowie große Konflikte in rot (Bewertung: 2 Punkte). Ergänzend werden gravierende Konflikte dunkelrot markiert (Bewertung: 6 Punkte).

Eine Bewertung als „keine oder geringe Konflikte“ erfolgt, wenn keine Flächen, Wege oder Nutzungen im Verlauf der Trasse betroffen sind oder nur sehr kleine Konflikte bestehen.

Bei der Zerschneidung von Flächen und Wegen wird der Konflikt jeweils als „mittel“ eingeschätzt, wenn durch eine geringfügige Änderung der Trassenführung der Konflikt vermieden werden kann.

Eine Bewertung als „großer Konflikt“ wird bei erheblichen Eingriffen in bestehende Flächen, Wege und Nutzungen vorgenommen, die entweder nur mit einem hohen Aufwand abgemindert werden können oder mit einer starken Beeinträchtigung wichtiger Nutzungen (z. B. Wohnen, Tourismus) verbunden sind.

Eine Einschätzung als gravierende Konflikte erfolgt bei starken Einschränkungen der Wohnnutzung sowie des Tourismus- und Naherholungssektors. Diese Bewertung hat aus städtebaulicher Sicht ein hohes Gewicht, da das größte Potential Neu Darchaus die ruhige Wohnlage sowie seine Attraktivität für den Tourismus darstellt. Dies wird bestätigt durch die Aussagen des regionalen Raumordnungsprogrammes, das Neu Darchau als Standort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe „Erholung“ definiert⁴.

Die Bewertungen der einzelnen Kategorien wurden schließlich in einer Matrix zusammengefasst⁵, die das Konfliktpotential der jeweiligen Variante gegenüber dem Nullfall darstellt. Dabei wurden zunächst die Teilvarianten einzeln bewertet und anschließend zu Gesamtvarianten kombiniert. Die Bewertung der Gesamtvarianten erfolgt nach derselben Vorgehensweise wie der Einzelvarianten⁶.

⁴ Vgl. Regionales Raumordnungsprogramm des Landkreises Lüchow-Dannenberg, S.45, 2004.

⁵ Summe der einzelnen Bewertungen geteilt durch die Anzahl der Bewertungen

⁶ Wird beispielsweise bei einer Teilvariante ein Konflikt mit „mittel“, bei der ergänzenden Teilvariante der selbe Konflikt mit „groß“ eingeschätzt, ergibt sich insgesamt eine Bewertung als „großer Konflikt“.

Erläuterungen zur Bewertung der Konflikte(vgl. Karten 04-06)

6.4.1 Wohnflächen

Die Beeinträchtigung der Wohnnutzung wird durch die Zerschneidung von Wohnflächen in Trassenlänge, dem notwendigen Abriss von Wohngebäuden sowie der erhöhten Beeinträchtigung durch Verkehrslärm beurteilt.

Der Abriss eines Wohngebäudes in Katemin wird bei Variante S3 als großer Konflikt eingeschätzt, da durch die Lage der Trasse mittig des Grundstückes der Abriss nicht vermeidbar ist. Dies stellt einen Eingriff in das Eigentumsrecht dar, der aber mit entsprechender Entschädigung ausgeglichen werden kann.

Die Beeinträchtigung von Wohngebäuden durch erhöhten Verkehrslärm wird aufgrund der Schallausbreitungsberechnung (Büro Wahlers,Stand: 2010)⁷ beurteilt. Die Berechnung der zukünftigen Lärmpegel entlang der bestehenden Straßen zeigt bei allen untersuchten Varianten mit Ortsumfahrung (S2, S3, N4, N5)eine Erhöhung des Lärmpegels um ca. 2-3 dB(A) im Bereich der straßenbegleitenden Bebauung und weist damit einen Wert von ca. 62-63 dB(A) / Tag auf. Dieser Wert überschreitet nach §2 (1) Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV)⁸ den Immissionsgrenzwert für Dorf- und Mischgebiete nicht. Nach §1 (2) liegt bei der Veränderung von öffentlichen Straßen ab einer Steigerung von 3dB (A) jedoch eine wesentliche Änderung vor, die bei der Variantenprüfung zu berücksichtigen ist. Diese Lärmsteigerung wird überwiegend auf den straßenbegleitenden Wohngrundstücken wahrnehmbar sein. Bei den Varianten mit Ortsumfahrung ist jedocheine Verringerung des Lärmpegels durch entsprechende aktive Lärmschutzmaßnahmen möglich. Da bei allen Varianten mit Ortsumgehung verhältnismäßig wenige Wohngebäude betroffen (<10) und Lärmschutzmaßnahmen möglich sind, wird die Beeinträchtigung der Wohnnutzung als mittlerer Konflikt gewertet.

Die Varianten B1 und B2 mit Ortsdurchfahrt weisen in Neu Darchau durch die gestiegene Anzahl an Verkehrsbewegungen eine Erhöhung des subjektiven Lärmempfindens sowie eine Erhöhung der Unfallgefahr auf. Die Anzahl der betroffenen Wohngebäude ist in diesem Fall hoch (>45). DieseZahl ergibt sich aus der Menge der direkt an der Hauptstraße sowie im Kreuzungsbereich von Hauptstraße, jeweiliger Trassenführung und L232 gelegenen Wohngebäude. Auch wenn die prognostizierte Lärmzunahme <3 dB(A) beträgt, verbleibt durch die zunehmende Zahl der KFZ-Bewegungen eine subjektive Betroffenheit der Anwohner. Aus diesen Gründen wird der Aspekt als gravierender Konflikt eingeschätzt.

⁷ Vgl. M+O Immissionsschutz, Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen: Neubau einer Elbbrücke Darchau/ Neu Darchau,Schallausbreitungsberechnung zum Raumordnungsverfahren; Anlagen, 17.02.2012, Embsen.

⁸ Sechszehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV), 19.9.2006.

Bei den Varianten B1 und B2 wird zudem der nördliche Teil des Neubaugebietes „Am Kateminer Mühlenbach“ beeinträchtigt. Die Lärmbelastung liegt bei Variante B1 mit max. 60 dB (A) unter dem Grenzwert für Mischgebiete und kann durch Lärmschutzmaßnahmen noch verringert werden. Der zusätzliche Verkehr sowie die visuelle Beeinträchtigung der Sicht durch das entstehende Brückenbauwerk stellen jedoch ein Hindernis für die weitere Entwicklung des Baugebietes dar und werden daher als großer Konflikt bewertet. Diese Beeinträchtigungen treten auch bei der Variante B2 auf, aufgrund des größeren Abstandes zum Neubaugebiet wird der Konflikt jedoch nur als „mittel“ bewertet.

6.4.2 Landwirtschaftsflächen

Die Beeinträchtigung der Landwirtschaftsflächen wird in der Zerschneidung der Flächen nach Trassenlänge sowie in der Anzahl der betroffenen Flurstücke angegeben. Ergänzend wird der Erschließungsaufwand beurteilt, der zur Sicherung der Erschließung von zerschnittenen Flächen benötigt wird.

Bei den Varianten S2 und S3 muss für die durch die Brücke getrennten südlichen Flurstücke aufgrund der Zerschneidung des „Lauschenfelder Weg“ eine neue landwirtschaftliche Erschließung errichtet werden. Diese könnte direkt von der neuen Brückentrasse abgehen. Aufgrund des erhöhten Aufwandes für eine solche neue Erschließung wird dieser Konflikt als groß eingeschätzt.

Der Erschließungsaufwand für die landwirtschaftlichen Flurstücke der Varianten N4 und N5 ist abhängig von der genauen Gestaltung und Lage der Brücke. Bei einem Beginn der Vorlandbrücke westlich des Weges „Am Werder“ kann eine Durchfahrt unter der Brücke die vorhandene Erschließung sichern. Beginnt die Vorlandbrücke erst östlich des Weges, ist eine geringfügige Anpassung der Erschließung (evtl. mit einem kleinen Bogen) notwendig.

Bei den Varianten B1 und B2 sind keine landwirtschaftlichen Flächen betroffen.

6.4.3 Grünland

Die Zerschneidung von Grünland wird in der Länge der Trassenführung durch die betroffenen Flächen angegeben. Eine qualitative Beurteilung der Flächen ist Bestandteil der FHH-Verträglichkeitsprüfung und wird daher im städtebaulichen Fachbeitrag nicht vorgenommen.

6.4.4 Wegebeziehungen

Die Zerschneidung von Wegebeziehungen wird nach überörtlichen Radwegen sowie innerörtlichen Freizeitwegen differenziert.

Bei den Varianten N4, N5, B1 und B2 wird jeweils der nördlich der Elbe verlaufende Elberadweg zerschnitten. Dieser stellt eine bedeutsame und attraktive Radwegeverbindung für den Fahrradtourismus dar (siehe Abb. 45).

Der Bau der Brücke bedingt eine Verlegung des Radweges von der Deichkrone in das Deichvorland unmittelbar unter die Brücke. Durch diese Unterführung wird die Qualität des Weges an dieser Stelle aufgrund der zu überwindenden Höhenunterschiede sowie die eingeschränkte Sichtbeziehung und dem ggf. nicht einsehbaren Milieu unter einer Brücke (Angstraum) deutlich gemindert. Die Beeinträchtigung des Elberadweges wird aufgrund der intensiven Nutzung durch den Fahrradtourismus als erhebliche eingeschätzt und daher als großer Konflikt bewertet.

Bei den Varianten N4 und N5 ist jeweils der Weg „Am Werder“ betroffen (siehe Abb. 46). Dieser müsste ggf. an dem Kreuzungspunkt mit der Brücke geringfügig angepasst werden (s. o.). Die Zerschneidung des Weges wird als „mittlerer Konflikt“ eingeschätzt, da diesem im Vergleich zum Elberadweg weniger Bedeutung beigemessen wird.

Abb. 45: Elberadweg auf der Deichkrone



Abb. 46: Am Werder



6.4.5 Sichtbeziehungen

Die Einschränkung der Sichtbeziehungen wird anhand der Länge der beeinträchtigten Wege, der Anzahl der betroffenen Wohngebäude sowie der Anzahl und Wichtigkeit der touristischen Standorte beurteilt. Dabei wird davon ausgegangen, dass auf der gesamten Länge der Trasse Sichtbeeinträchtigung durch das Brückenbauwerk mit Vorlandbrücke und ergänzenden Lärmschutzmaßnahmen bestehen. Detaillierte Trassenplanungen mit Angaben zur Höhenlage und Umfang von Lärmschutzanlagen lagen aber nicht vor, so dass hier nur grobe Annahmen getroffen werden können.

Die Einschränkung der Sicht von den touristischen Standorten Göpelhaus (s. Abb. 48), Sportboothafen und Café von Rautenkranz wird aufgrund des hohen Stellenwertes des Tourismus in Darchau und Neu Darchau als großer Konflikt beurteilt. Ein gravierender Konflikt tritt insbesondere bei der Variante B2 auf. Das Brückenbauwerk muss im Bereich des denkmalgeschützten und touristisch genutzten Göpelhauses aufgrund der Lage im Überschwemmungsgebiet auf eine Höhe von ca. 16m ü NN gebaut werden. Damit liegt das Bauwerk ca. 4m über dem Außenbereich des Göpelhauses, stellt eine große Sichtbarriere dar und verstellt den bisherigen attraktiven Blick auf die Landschaft, den Sportboothafen und die Elbe. Da diesem Standort aus touristischer Sicht und als Ort für die Naherholung große Bedeutung beigemessen wird, wird dieser Konflikt als gravierend eingeschätzt.

Abb. 47: Blick vom Göpelhaus



6.4.6 Touristik / Naherholung

Die Beeinträchtigung touristischer Anziehungspunkte wird als wichtiges Thema im Rahmen dieser Untersuchung bewertet. Die Elbfähre „Tanja“ als touristische Attraktion würde beim Bau der Brücke vollständig wegfallen. Bei den Varianten N5 und B2 kann der Standort des Bootsanlegers (siehe Abb. 48) zwischen Sportboothafen und Fähranleger aufgrund der unmittelbar oberhalb verlaufenden Brücke und dem Wegfall des Erschließungsweges nicht erhalten bleiben. Der Wegfall dieser Nutzungen wird aufgrund der hohen Bedeutung des Tourismus für Neu Darchau als großer Konflikt bewertet.

Die Naherholung für die Bevölkerung Neu Darchaus wird überwiegend durch den erhöhten Verkehrslärm beeinträchtigt. Dies betrifft auch die Außengastronomie am Göpelhaus in Neu Darchau sowie das Café von Rautenkranz in Darchau. Die visuelle Barrierewirkung der direkt über den Sportboothafen verlaufenden Brücke bei den Varianten N4 und B1 wird als großer Konflikt bewertet. Der Blick vom südlichen Rand des Hafens auf die Elbe (siehe Abb. 49) wird durch ein Brückenbauwerk stark eingeschränkt und vermindert damit die Aufenthaltsqualität und das Ortsbild im Bereich des Hafens.

Abb. 48: Bootsanleger



Abb. 49: Blick über den Sportboothafen



Städtebaulicher Fachbeitrag Elbbrücke Darchau / Neu Darchau - Variantenvergleich

Bewertungskriterien	Variante S2		Variante S3		Variante N4		Variante N5		Variante B1		Variante B2		S2-N4	S3-N5	S3-N4	S2-N5	B1	B2	
	Beschreibung	Bewertung	Beschreibung	Bewertung	Beschreibung	Bewertung	Beschreibung	Bewertung	Beschreibung	Bewertung	Beschreibung	Bewertung	Bewertung	Bewertung	Bewertung	Bewertung	Bewertung	Bewertung	
Wohnnutzung	Zerschneidung von Wohnflächen	keine	40m	1	10m	1	10m	1	10m	1	10m	1	1	1	1	1	1	1	1
	Abriss von Wohnhäusern	keine	Ein Wohnhaus	2	keine	0	keine	0	keine	0	keine	0	0	2	2	0	0	0	0
	Beeinträchtigte Wohngebäude durch Lärmemissionen und Verkehr	8 Wohngebäude	1	4 Wohngebäude	1	5 Wohngebäude	1	47 Wohngebäude	6	48 Wohngebäude	6	mittlere Auswirkungen auf Neubaugebiet "Am Käteminer Bach"	1	0	0	0	2	1	1
	Beeinträchtigung von geplanten Wohnbaubereichen	keine	keine	0	keine	0	keine	0	keine	0	keine	0	2	2	2	2	0	0	0
Landwirtschaftsflächen	Zerschneidung von Landwirtschaftsflächen	280m	1	270m	1	260m	1	260m	1	keine	0	keine	0	2	2	2	2	0	0
	Zerschneidung von Landwirtschaftsflächen nach Flurstücken	4	2	2	1	2	1	2	1	0	0	0	2	2	2	2	2	0	0
	Errichtungsaufwand zur Nutzbarkeit von Restflächen	hoher Aufwand, zusätzlicher Bau einer Erschließungsstraße notwendig	2	hoher Aufwand, zusätzlicher Bau einer Erschließungsstraße notwendig	2	mittlerer Aufwand, ggf. geringfügige Verengung an einer Stelle der Straße "Zum Werder"	1	mittlerer Aufwand, ggf. geringfügige Verengung an einer Stelle der Straße "Zum Werder"	1	kein Aufwand	0	kein Aufwand	0	2	2	2	2	0	0
	Zerschneidung von Grünflächen in Trassenzüge	keine Zerschneidung	0	keine Zerschneidung	0	780m Trassenzüge	2	880m Trassenzüge	2	600m Trassenzüge	2	300m Trassenzüge	1	2	2	2	2	2	1
Wegbeziehungen	Überörtlicher Radweg	keiner	keiner	0	1 Weg, "Elberadweg"	2	1 Weg, "Elberadweg"	2	1 Weg, "Elberadweg"	2	1 Weg, "Elberadweg"	2	2	2	2	2	2	2	2
	Freizeitweg	Keiner	Keiner	0	1 Weg "Zum Werder"	1	1 Weg "Zum Werder"	1	Keiner	0	Keiner	1	1	1	1	1	0	1	
	Beeinträchtigung von Schulwegen	Keiner	Keiner	0	Keiner	0	Keiner	0	Kreuzungsbereich Hauptstraße / Elbuferstraße	1	Kreuzungsbereich Hauptstraße / Elbuferstraße	1	0	0	0	0	1	1	
Sichtbeziehungen	Beeinträchtigung der Sicht am Stellungsrandweg	150m	1	150m	1	670m	2	830m	2	keine	0	keine	0	2	2	2	2	0	0
	Beeinträchtigung der Sicht am Elberadweg	keine	0	keine	0	ca. 15m	1	ca. 100m	2	ca. 15m	1	ca. 100m	2	1	2	1	2	1	2
	Beeinträchtigung der Sicht aus Wohngebäuden	5	1	5	1	6	1	6	1	2	0	2	0	1	1	1	1	0	0
	Beeinträchtigung der Sicht an touristischen Standorten	keine	0	keine	0	mittlere Beeinträchtigung Cafe Rautenkranz, geringe Beeinträchtigung am Gopelhaus	1	große Beeinträchtigung Cafe Rautenkranz und Sportboothalen, mittlere Beeinträchtigung am Gopelhaus	2	mittlere Beeinträchtigung Cafe Rautenkranz und Gopelhaus, große Beeinträchtigung Sportboothalen	2	mittlere Beeinträchtigung Sportboothalen, große Beeinträchtigung Cafe Rautenkranz, gravierende Beeinträchtigung am Gopelhaus	6	1	2	1	2	2	6
Touristische Orte / Naherholung	Wegfall touristischer Attraktionen	Elbähre "Tanja"	1	Elbähre "Tanja"	1	Elbähre "Tanja"	1	Elbähre "Tanja" und Bootsanleger an der Elbe	2	Elbähre "Tanja"	1	Elbähre "Tanja" und Bootsanleger an der Elbe	2	1	2	1	2	1	2
	Beeinträchtigung der Naherholung	keine	0	keine	0	Lärmbeeinträchtigung vom Cafe Rautenkranz	1	Starke Lärmbeeinträchtigung der Außengastronomie vom Cafe Rautenkranz, Visuelle Barrierewirkung der Brücke über den Sportboothalen.	2	Lärmbeeinträchtigung der Außengastronomie vom Cafe Rautenkranz und Gopelhaus, Visuelle Barrierewirkung der Brücke über den Sportboothalen.	2	starke Lärmbeeinträchtigung vom Cafe Rautenkranz und Gopelhaus	2	1	2	1	2	2	

Gesamtbewertung Varianten (Summe Punkte / Anzahl Kriterien)	1,2	1,5	1,3	1,4	1,2	1,5
---	-----	-----	-----	-----	-----	-----

im Vergleich zum Nullfall keine oder geringe Konflikte (Bewertung: 0 Punkte)
 im Vergleich zum Nullfall mittlere Konflikte (Bewertung: 1 Punkt)
 im Vergleich zum Nullfall große Konflikte (Bewertung: 2 Punkte)
 im Vergleich zum Nullfall gravierende Konflikte (Bewertung: 3 Punkte)

Gesamtbewertung: 0 – $0,5$;
 $0,5 - 1,5$;
 $1,5 - 2$;
 > 2

6.5 Erlebbarkeit der Brücke aus Nutzersicht

Die Brücke wird aufgrund ihrer Höhe von ca. 40 m über dem Gelände (inkl. Bogenkonstruktion) bei allen Varianten schon von weitem in der flachen Landschaft der Elbtalaue sichtbar sein. Die Anfahrt von Süden zur Brücke wird im Landkreis Lüchow-Dannenberg überwiegend von der L 232 erfolgen. Südlich von Kateminsenktsch die Landschaft nach Verlassen des Waldes vom Geestrücken in die Elbtalaue und ermöglicht somit erste Blicke auf die Brücke.

Danach unterscheidet sich die Fahrt je nach Variante mit und ohne Ortsdurchfahrt.

Bei den Varianten S2 und S3 (mit Ortsumgehung) fährt man nach dem Kreuzungspunkt von L232 und L231 (Kesselbergstraße / Hauptstraße) zunächst in der Ebene nach Norden entlang von landwirtschaftlich genutzten Flächen. Der Blick auf die Elbe ist aufgrund des Baumbestandes am Elbufer an dieser Stelle noch nicht möglich. Mit Beginn der Rechtskurve entsteht dann aber ein attraktiver Blick aus Schrägsicht auf die Brücke, die sich hoch über die Landschaft erhebt. Mit zunehmender Fahrt erhebt sich die Straße als Vorlandbrücke aus der Ebene und ermöglicht neben dem Blick auf die nahende Bogenbrücke zunehmend einen Blick auf die Elbtalaue stromabwärts. Der Blick in Fahrtrichtung rechts wird durch Lärmschutzmaßnahmen auf Höhe des Kateminer Mühlenbachs sowie den notwendigen Irritationswänden für Fledermäuse eingeschränkt. Mit Erreichen der Strombrücke öffnet sich der Blick in beide Richtungen sowohl stromaufwärts als auch -abwärts. Bei Abfahrt von der Brücke erlangt man einen kurzen Blick auf die flache Elbmarsch und den besiedelten Bereich Darchaus mit dem Café Rautenkranz und angrenzenden Hofanlagen.

Bei den Varianten mit Ortsdurchfahrt (B1, B2) fährt man vom Kreuzungspunkt von L232 und L231 zunächst durch den Ort entlang der Hauptstraße. Bei der Kreuzung der Hauptstraße mit der Göhrder Straße wird bei der Variante B2 die Brücke in Längsrichtung sichtbar. Diese erhebt sich direkt im Anschluss an die Kreuzung Elbuferstraße steil von ca. 12m ü NN auf ca. 16m ü NN. Der Bogen der Brücke wird erst nach dieser Stelle und nur in Längsrichtung sichtbar sein. Bei der Variante B1 erhält man ab diesem Punkt einen kurzen attraktiven Blick in Schrägsicht auf die Brücke.

Die lange geradlinige Streckenführung der L232 vom Amt Neuhaus über Haar nach Darchau verläuft fast parallel zur Achse des Brückenbauwerkes, so dass trotz der flachen Elbmarsch hier die Brücke nur schmalen Frontansicht in Erscheinung treten kann. Erst spät nach der Kurve der Hauptstraße in Darchau tritt dann das Bauwerk dem Fahrer in seiner ganzen Höhe gegenüber. Von der Strombrücke selber hat man dann Blicke stromaufwärts und -abwärts durch die Streben des Bogens. Bei Erreichen des anderen Elbufers differenziert sich der Blick je nach Variante wieder. Die Varianten mit Ortsdurchfahrt schließen zügig an den Siedlungskern von Neu Darchau im Bereich des Göpelhauses an und erleichtern damit die Orientierung von der

Brücke aus. Die Varianten mit Ortsumgehung hingegen verlaufen in einer weiten Rechtskurve durch das Vorland der Elbe und machen aufgrund eines fehlenden optischen Anknüpfungspunktes an den Ort Neu Darchau die Orientierung schwieriger.

Die Wahrnehmbarkeit und das Erlebnis der Brückenfahrt ist folglich bei den Varianten mit Ortsumfahrung aus Richtung Süden aufgrund der möglichen Schrägsichten auf das Brückenbauwerk positiver zu bewerten. Aus Richtung Norden verliert sich der Blick jedoch in die Landschaft und hat keinen eindeutigen Anknüpfungspunkt von Brücke und Siedlung. Die Varianten mit Ortsdurchfahrt haben nur teilweise einen kurzen Blick auf die Brücke, bieten dafür aber klarere Anknüpfungspunkte von Brücke und Siedlungsstruktur und somit eine eindeutigere Verknüpfung der beiden Orte Darchau und Neu Darchau durch die Brücke.

6.6 Entwicklung Neu Darchaus / Darchaus mit und ohne Brücke

6.6.1 Neu Darchau

Die derzeitige städtebauliche Entwicklung Neu Darchaus wird stark von der Ungewissheit über den Bau der Elbbrücke geprägt und auch gebremst. Es bestehen Anfragen nach Wohngrundstücken, die unklare Situation des Brückenbaus schreckt jedoch potentielle Käufer von Häusern ab. Dies wird sowohl von den Gewerbetreibenden, als auch von den Gemeindevertretern Neu Darchaus bestätigt⁹. Der Flächennutzungsplan der Samtgemeinde Hitzacker weist in Neu Darchau seit 2001 das Neubaugebiet „Am Kateminer Bach“, westlich der Straße „Am Hafen“ gelegen, aus (siehe Abb. 50 FNP und Abb. 51 B-Plan). Das Gebiet ist verkehrlich voll erschlossen. Bisher wurden hier lediglich drei Häuser gebaut, ca. 10 freie Grundstücke stehen noch zur Verfügung.

⁹ Nach: Workshop Gewerbetreibende, 20.07.2011, Neu Darchau; Workshop Handlungskonzept mit den Ratsmitgliedern Neu Darchaus, 18.08.2011, Drethem.

Abb. 50: Flächennutzungsplanänderung Neu Dachau

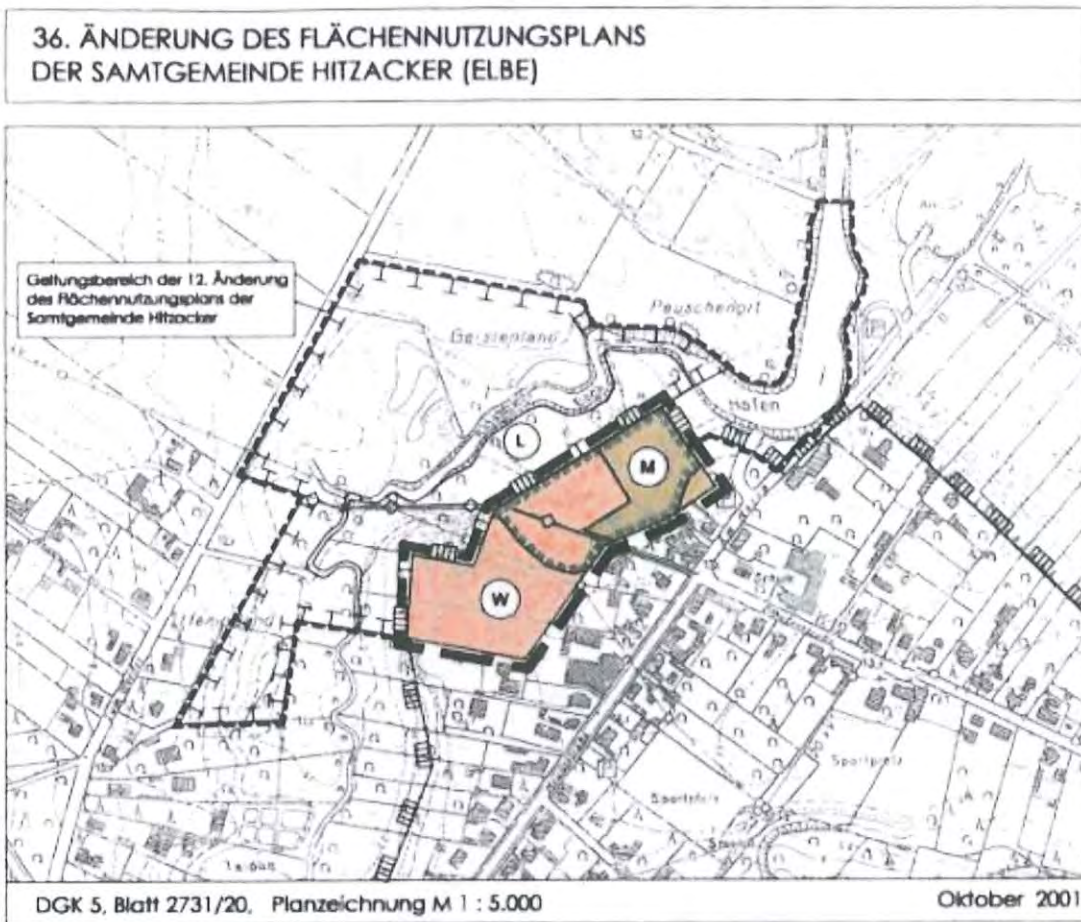
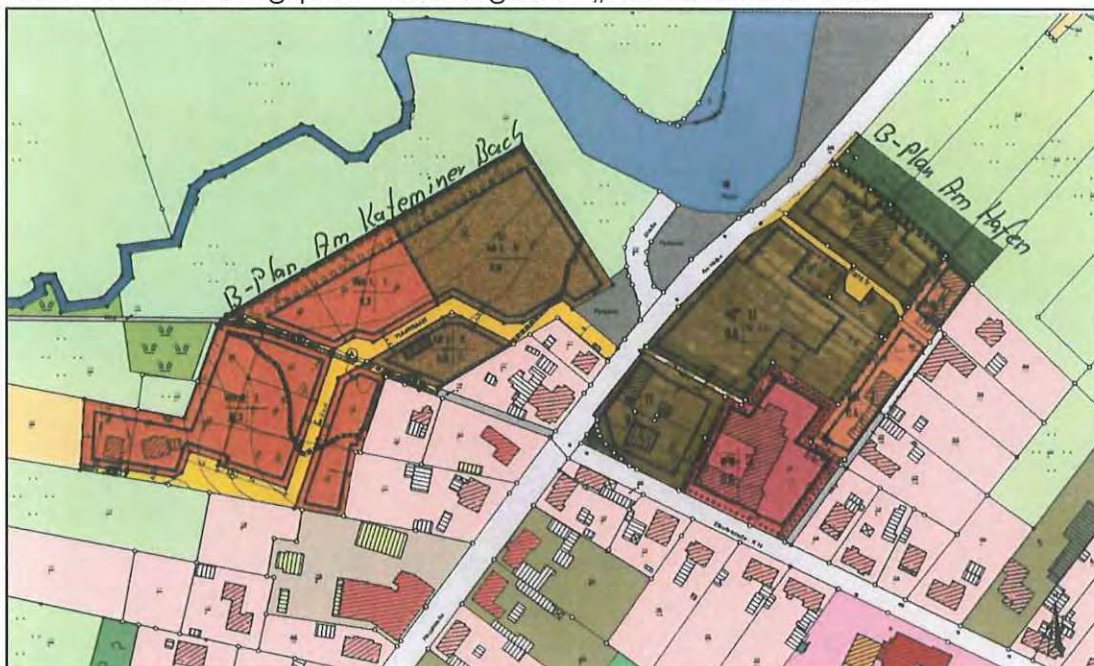


Abb. 51: Bebauungsplan Neubaugebiet „Am Kateminer Bach“



Ergänzend gibt es innerhalb des Ortsgebietes Baulücken, die eine bauliche Nachverdichtung erlauben würden. Der demografische Wandel verursacht jedoch parallel einen Leerfall bestehender Häuser. Nach Aussage der Ratsmitglieder wurden diese Häuser jedoch bisher immer wieder neu bezogen. Insgesamt besteht derzeit ein Überangebot an Bauflächen.

Das größte Hindernis für eine städtebauliche Entwicklung scheint die unklare Brückensituation zu sein. Die vorhandene Wohnbebauung selbst ist bei den Varianten S2, S3, N4 und N5 nur in wenigen Einzelfällen vom Bau der Brücke betroffen. Von dem Neubaugebiet „Am Kateminer Bach“ aus hat man bei den Varianten mit Ortsumfahrung im Sommer durch die nördlich gelegenen Bäume keinen Blick auf die Brücke (siehe Abb. 52). Lediglich im Winter kann es bei laubfreien Bäumen zu Beeinträchtigung der Sichtbeziehungen kommen. Die Schallbelastung liegt beim Bau der Brückenvariante N5 im nördlichen Bereich des Baugebietes mit max. 50 dB(A) tagsüber noch deutlich unter der aktuellen Lärmbelastung der Wohnbebauung direkt an der Hauptstraße, die bis zu 56 dB(A) beträgt¹⁰. Aus diesem Grund scheint die Brücke objektiv aus Lärmgründen auch bei den Varianten S2, S3, N4 und N5 kein Hindernis für die weitere Besiedlung des Neubaugebietes zu sein. Bei der Variante B2, die auf der vorhandenen Hauptstraße auf Höhe des Neubaugebietes verläuft, entstehen keine messbaren Lärmbeeinträchtigungen. Der zusätzliche Verkehr in Neu Darchau sowie das Vorhandensein des Brückenbauwerkes an sich können jedoch subjektiv als Nachteil empfunden werden, der die Vermarktung des Gebietes erschweren kann. Die Variante B1 hingegen weist eine direkte Beeinträchtigung des Neubaugebietes auf. Der Verlauf der Brücke geht unmittelbar an dem Gebiet vorbei. Die Lärmbelastung würde an dieser Stelle bei ca. 56 dB (A) liegen¹¹. Bei der Errichtung von Lärmschutzmaßnahmen könnte der Lärmpegel gesenkt werden, es entsteht jedoch eine zusätzliche Sichtbarriere. Dies würde die Vermarktung des bereits erschlossenen Baugebietes ebenfalls weiter erschweren. Aufgrund der direkten Auswirkungen wird dieser Konflikt als „groß“ bewertet.

¹⁰Vgl. M+O Immissionsschutz, Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen: Neubau einer Elbbrücke Darchau/ Neu Darchau, Schallausbreitungsberechnung zum Raumordnungsverfahren; Anlagen, 17.02.2012, Embsen.

¹¹ Eigene Abschätzung des Lärmpegels in Analogie zu den Angaben der Lärmausbreitung bei der Variante N4 auf Grundlage von ebd.

Abb. 52: Blick vom Neubaugebiet „Am Kateminer Bach“ Richtung Elbe



Die Entwicklung Neu Darchaus in den nächsten 10-15 Jahren wird zunehmend stärker vom demografischen Wandel und dem damit verbundenen Leerfall von Gebäuden geprägt sein. Inwieweit eine Nachfrage generiert werden kann, die die entstehenden Lücken auffüllt, ist z.Zt. nicht prognostizierbar. Vermutlich wird die Nachfrage, unabhängig von einer Entscheidung für oder gegen die Brücke, nur sehr gering über das Maß der abgehenden Wohnnutzung hinausgehen. Für die Zeit der Ungewissheit über den Bau der Brücke kann jedoch eine weitere Stagnation der Nachfrage nach Wohnraum vorausgesagt werden.

In Neu Darchau besteht derzeit eine Nahversorgungseinrichtung mit einem Lebensmittelmarkt (Edeka), einem Getränkemarkt, einem Bäcker und einer Post. Sollte dieser Standort in Zukunft aufgegeben werden, bietet sich bei den Brückenvarianten mit Ortsumfahrung (S2, S3) die Chance, am neu entstehenden Verkehrsknoten einen verkehrsgünstig gelegenen neuen Einzelhandelsstandort auszuweisen. Dieser hätte aufgrund der besseren überörtlichen Erreichbarkeit und des höheren Durchgangsverkehrs einen größeren Einzugsbereich. Ergänzend könnten an diesem Standort auch zusätzliche Versorgungseinrichtungen wie z. B. eine Tankstelle (die in Neu Darchau bisher nicht vorhanden ist) angesiedelt werden¹².

¹² Mehr dazu in dem Projektsteckbrief auf Seite 58.

6.6.2 Darchau

Der Ort Darchau auf dem nördlichen Elbufer könnte in seiner Siedlungsentwicklung vom Bau der Brücke profitieren. In Darchau sind nur wenige Wohngebäude von den negativen Auswirkungen des Brückenbaus betroffen. Durch die verbesserte Anbindung an den Landkreis Lüchow-Dannenberg und die Stadt Lüneburg sowie die noch bestehenden geringeren Miet- und Grundstückspreise in der Gemeinde Amt Neuhaus¹³ gegenüber Neu Darchau ist eine leicht positive Entwicklung der Wohnflächennachfrage zur Deckung des Eigenbedarfes, prognostizierbar¹⁴. Der Flächennutzungsplan von Darchau weist für die Flächen entlang der Hauptstraßen gemischte Bauflächen aus (siehe Abb. 53). Damit besteht die Möglichkeit, zwischen den bestehenden Gebäuden einzelne Baulücken aufzufüllen. Aufgrund der erhöhten Verkehrsbelastung entlang der Hauptstraße würde sich diese Entwicklung vermutlich eher entlang der ruhigeren „Elbstraße“ und „Grenzstraße“ vollziehen.

Beim Ausbleiben der Brücke wird die Siedlungsentwicklung in Darchau stagnieren bzw. durch den demografischen Wandel bedingt rückläufig sein. Die fehlende feste Anbindung an die Westseite der Elbe würde weiterhin keine Siedlungstätigkeit generieren.

Abb. 53: Flächennutzungsplan Darchau



¹³ Vgl. Georg und Ottenströer, Regionalwirtschaftliche Auswirkungen der neuen Elbbrücke bei Neu Darchau, Wohnimmobilienkaufpreise, S. 107, August 2011.

¹⁴ Siehe dazu auch: Vgl. Georg und Ottenströer, Regionalwirtschaftliche Auswirkungen der neuen Elbbrücke bei Neu Darchau, Wohnimmobilienkaufpreise, S. 107 f., August 2011.

Fazit

Die Bewertung der Trassenvarianten weist bei den Varianten S2-N4 und B1 mit einem Wert von durchschnittlich 1,2 die geringsten Konflikte auf. Dabei ist die Art der beeinträchtigten Nutzungen unterschiedlich.

Die Variante S2-N4 zerschneidet durch die Trassierung inmitten von Grünland und Landwirtschaftsflächen den charakteristischen Siedlungsrand in Katemin und Neu Darchau. Die Wahrnehmung der Brücke aus Nutzersicht ist jedoch aufgrund der vorhandenen Schrägsicht auf die Bogenbrücke bei der Befahrung von Süden stärker und bietet daher die Chance, die Brücke als „attraktives Bauwerk“ zu „erfahren“.

Die Variante B1 weist eine stärkere Beeinträchtigung von vorhandenen Wohngebäuden, des Neubaugebietes „Am Kateminer Bach“ sowie des touristisch genutzten Göpelhauses und des Sportboothafens am Kateminer Bach auf. Die Wahrnehmung der Brücke aus Nutzersicht ist nicht so ausgeprägt wie bei den Varianten mit Ortsumgehung. Dafür bietet diese Variante die Chance, die Orte Darchau und Neu Darchau durch die direkte Erreichbarkeit stärker zu verbinden und den landschaftlich reizvollen Siedlungsrand in Katemin und Neu Darchau zu erhalten.

Die Variante S3-N4 weist ein Konfliktpotential von 1,3 Punkten auf und liegt damit nur geringfügig hinter den beiden Vorzugsvarianten. Der einzige Unterschied zur Variante S2-N4 stellt die Durchschneidung eines Wohngrundstückes und der notwendige Abriss eines Wohngebäudes dar. Wenn mit dem Eigentümer dieses Grundstückes ein Konsens gefunden werden kann, ist die Variante S3-N4 ebenso wie S2-N4 zu bewerten.

Die Varianten S2-N5, S3-N5 sowie B2 weisen jeweils ein höheres Konfliktpotential auf und sind aufgrund der Trassenführung unmittelbar am touristisch genutzten Café von Rautenkrantz (bei N5) und dem denkmalgeschützten Göpelhaus (bei B2) aus städtebaulicher Sicht nicht zu empfehlen. Besonders die Trassenführung in Dammlagedirekt vor dem Göpelhaus stellt bei der Variante B2 aus städtebaulicher Sicht eine untragbare Situation dar.

Städtebauliche Handlungsempfehlungen

Wenn die Elbbrücke Darchau / Neu Darchau gebaut wird, sollten aus städtebaulicher Sicht die nachfolgend genannten Aspekte sowohl beim Verlauf der Trasse als auch bei der Gestaltung des Bauwerkes berücksichtigt werden.

6.8.1 Empfehlungen zum Verlauf der Trassen und zur Qualitätssicherung wichtiger touristischer Funktionen

Der exakte Trassenverlauf, unabhängig von der gewählten Variante, sollte so angepasst werden, dass die Wohnnutzung und die Erschließung der Landwirtschaftsflächen möglichst wenig beeinträchtigt werden.

Eine Entscheidung über die Variante S3 oder S4 ist im Konsens mit dem Eigentümer des bei der Variante S3 betroffenen Wohngrundstücks an der Kreuzung Hauptstraße / Kesselbergstraße herbeizuführen. Wenn eine Verkaufsbereitschaft besteht könnte hier eine auch städtebaulich klar definierte vierarmige Kreuzung errichtet werden, die eine bessere Verkehrsbeziehung ermöglicht, als beim Versatz der Variante S4 zur Kesselbergstraße.

Der Übergang von der Trasse in die Vorlandbrücke im Bereich des Erschließungs- und Freizeitweges „Am Werder“, ist möglichst so zu gestalten, dass eine Verlegung des Weges vermieden werden kann. Ergänzend ist eine neue Erschließung der zerschnittenen landwirtschaftlich genutzten Flurstücke in Katemin, möglichst direkt abgehend von der Trasse, zu errichten.

Bei den Varianten N5 sowie B2 ist darauf zu achten, dass ein alternativer Bootsanleger mit Zufahrt angelegt wird, um weiterhin das Anlegen von Schiffen für die Touristik zu ermöglichen.

Die touristischen Angebote und die Naherholungsqualitäten sollten weiter ausgebaut werden. Dieser Vorschlag ist zunächst unabhängig von der Realisierung der Brücke. Sollte diese jedoch gebaut werden, wird es aufgrund der bestehenden Beeinträchtigungen vermehrt darauf ankommen, die Konflikte zu minimieren und geeignete Kompensationsangebote zu schaffen. Dabei steht eine Sicherung der Aufenthaltsqualität zum Beispiel durch ansprechende Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Außengastronomie beim Göpelhaus oder dem Café von Rautenkranz im Vordergrund.

Für die Unterführung des Elberadweges unter das Brückenbauwerk am Nordufer sollte eine lichte Höhe und Gestaltung gewählt werden, die insgesamt ein helles und angstfreies Milieu ermöglicht.

Die Gestaltung der Brücke selbst bietet die Chance einer Inszenierung des Orts- und Landschaftsbildes. Hierzu wäre die Auslobung eines entsprechenden Realisierungswettbewerbes sinnvoll.

6.8.2 Gestaltungsempfehlungen für die Elbbrücke

Die Elbbrücke, bestehend aus den Teilen Vorlandbrücke und Strombrücke, wird sich aufgrund ihrer Größe als bedeutsames Bauwerk aus der Landschaft erheben und ein Signal für den Ort Neu Darchau darstellen. Die Brücke sollte jedoch keine übersteigerte Signalwirkung entwickeln, sondern sich stattdessen in ihrer Gesamtheit möglichst weitgehend in das bestehende sensible Landschaftsbild einfügen. Eine attraktive Gestaltung des Bauwerkes stellt die Chance für Neu Darchau dar, sich unter den Orten am Elbufer positiv hervorzuheben. Um eine angemessene Gestaltung zu erreichen, wird empfohlen, einen Wettbewerb mit Teams bestehend aus Ingenieuren und Architekten innerhalb eines VOF-Verfahrens durchzuführen. Aus Gutachtersicht sind für eine attraktive Gestaltung des Bauwerkes die nachfolgenden Aspekte zu berücksichtigen.

Es sollte ein elegantes und homogenes Gesamtbauwerk mit einer durchgehenden Gestaltung und einer filigranen Detailausbildung von Vorlandbrücken und Strombrückenbauwerk entstehen. Sollte die Brücke als Bogenbrücke ausgestaltet werden, ist ein Netzwerkbogen empfehlenswert. Hohe Pylone oder entsprechend große Fachwerke sind aufgrund ihrer zu starken Dominanz im Landschaftsbild nicht zu empfehlen.

Ein filigranes Bauwerk ermöglicht einen größtmöglichen Erhalt von Blicken in die Landschaft. Um dies zu erreichen, sollte ein flacher Überbau gewählt werden. Dieser ist in Abwägung mit den erforderlichen Spannweiten zu dimensionieren. Zudem sollten die Widerlager durch eine angemessene Gestaltung in ihrer Wirkung zurückgenommen werden. Um mehr Durchblicke in die Landschaft zu ermöglichen sollten die Stützen der Vorlandbrücke als Stützenpaare ausgebildet werden. Eine eher grob wirkende Plattenbalkenkonstruktion ist nicht zu empfehlen. Eine schmale Kappenausbildung trägt außerdem zur Verminderung der Sichtbarriere bei.

Die Farbgebung sollte in zurückhaltenden Eisenglimmerfarben (z.B. DB 701-703) gewählt werden. Die Beleuchtung sollte ebenso zurückhaltend wie die Gestaltung sein. Der Bogen könnte z. B. von innen mit einigen Leuchtpunkten in Szene gesetzt werden, für die Seilabspannungen ist eine Streiflichtbeleuchtung empfehlenswert. Über die ganze Länge der Strombrücke bzw. Teilen der aufgeständerten Vorlandbrücken ist eine durchgehende Handlaufbeleuchtung (z.B. LED) am Fuß- und Radweg auch gestalterisch wichtig. In Abstimmung mit den Belangen des Artenschutzes ist eine geeignete Farbtemperatur für die Beleuchtung zu wählen.

7 Projektansätze in Folge der Elbbrücke

Aus der Zusammenführung der analytischen Ergebnisse und den Beiträgen/ Vorschlägen aus der Haushaltsbefragung sowie aus den Workshops werden abschließend vier umsetzungsfähige **Leitprojekte** (neben den städtebaulichen Empfehlungen) für Neu Darchau als Folge der geplanten Elbbrücke entwickelt. Die Leitprojekte folgen dem Ziel: „Chancen nutzen – Risiken minimieren“.

Die Leitprojekte sind:

Flächensicherung am Knotenpunkt Brückenrampe-Hauptstraße

Inwertsetzung Bereich Hafen und Göpelhaus

Neu Darchau als Zielort im Projekt „Wassertourismus Elbe“

Neu Darchau als Knotenpunkt im Fahrrad-Tourismus

Die Leitprojekte werden in den nachfolgenden Steckbriefen kurz erläutert und begründet.

Darüber hinaus wird als Diskussionsbeitrag der Projektvorschlag **„Brücke als architektonische Landmarke zur Profilierung des Tourismusstandortes Neu Darchau“** mit in die Projekt-Vorschlagsliste aufgenommen.

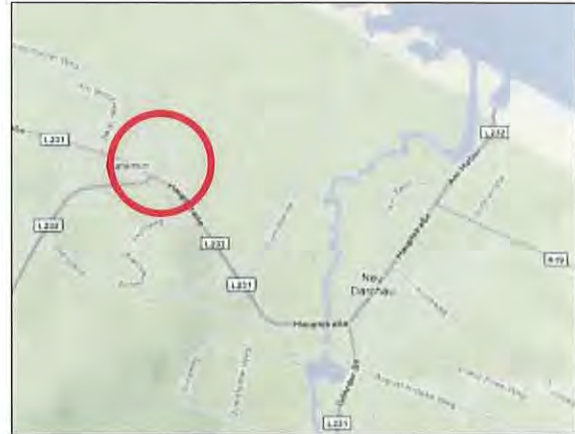
Projektsteckbrief „Flächensicherung am Knotenpunkt Brückenrampe-Hauptstraße“

Chancen und Projektansatz

Die langfristige Sicherstellung der Nahversorgung wurde als wichtiger Handlungsbedarf von Gemeindevertretern und vor allem der Einwohner Neu Darchaus erkannt. Bei dem entstehenden Knotenpunkt von Brückenrampe und Hauptstraße wird es sich zukünftig um einen Standort mit deutlicher Frequentierung und Sichtbarkeit handeln – mit positiven Effekten z.B. auf:

- potenzielle Einzelhandelsansiedlungen
- die Ansiedlung einer Tankstelle
- Ansiedlungen von kundenorientiertem Handwerk

Entstehen könnte ein mischgenutztes Gebiet in überschaubarer Größenordnung (ca. 0,5 bis 1,2 ha), was langfristig zur einer verbessernden und vor allem stabilen Versorgungslage und Arbeitsmöglichkeiten Neu Darchaus beiträgt.



Maßnahmen

Vorgeschlagen wird daher, diesen für die Entwicklung Neu Darchaus besonders sensiblen und wichtigen Standortbereich langfristig zu sichern und vorausschauend zu beplanen (Mischgebiet oder SO-Gebiet).

Weitere Maßnahmen/Schritte sind:

- Standortoptionen für 0,5 bis 1,2 ha überprüfen – je nach realisierter Trassenvariante im Korridor A
- Bei Realisierung der Elbbrücke evtl. vorzeitige Entwicklung des Standortbereichs für eine Tankstelle und kundenorientiertes Handwerk
- Tankstellen-Betreiber im Hinblick auf die Möglichkeiten ansprechen und Feedback einholen zu Standortakzeptanz und Marktfähigkeit einer Tankstelle
- Überprüfung der Potenziale und Verträglichkeit einer Einzelhandelsansiedlung in den Varianten mit und ohne Edeka-Markt

Projektsteckbrief „Inwertsetzung Bereich Hafen und Göpelhaus“

Chancen und Projektansatz

Im Fall des Baus einer Brücke wird der Bereich Hafen/Göpelhaus weniger von PKW und Radfahrern frequentiert. Es sind daher Maßnahmen notwendig, die dazu beitragen, dass das Göpelhaus weiterhin Besucher anzieht und die Uferzone weiter für Freizeit und Erholung genutzt wird.

Die Aufwertung des Bereichs Hafen/Göpelhaus würde den Fortbestand des Göpelhauses sichern. Ziel sollte es sein, durch einen professionellen Betreiber das Göpelhaus zu einem Besucher-Magneten fortzuentwickeln.

Mögliche Impulsgeber wären die Etablierung eines Knotenpunktes für den Bus- und Radtourismus und den Ausbau des Fähranlegers für die Elbe-Ausflugsschiffahrt (siehe hierzu auch den gesonderten Projektsteckbrief).

Maßnahmen

Weitere Maßnahmen/Schritte sind:

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Bereich Hafen/Göpelhaus durch Ausbau des gastronomischen Angebots und städtebauliche Maßnahmen (Möblierung öffentlicher Bereich, Errichtung, Erweiterung des bestehenden Info-Points etc.)
- Konzeptentwicklung touristische Neuausrichtung Göpelhaus
- Wirtschaftlichkeitsbetrachtung für Neuausrichtung
- Erstellung eines Exposés zur Betreiber-/Investorenansprache
- Initiierung Bustourismus mit Knotenpunkt Göpelhaus
- Neu Darchau als Anfahrtspunkt im Rahmen einer neuen Elbe-Ausflugsschiffahrt



Projektsteckbrief „Neu Darchau als Zielort im Projekt „Wassertourismus Elbe“

Chancen und Projektansatz

Es wird befürchtet, dass nach dem Bau der neuen Elbbrücke die Fähre "Tanja" ihren Betrieb einstellt und Neu Darchau eine touristische Attraktion verliert. Am Ufer der Elbe existiert bereits ein kleiner Bootsanleger. Dieser könnte zu einem größeren Fähranleger umgebaut und Neu Darchau Zielort einer neuen Elb-Schiffahrt werden.

Zurzeit wird ein Kooperationsprojekt zur Förderung der touristischen Elbschiffahrt des kreisübergreifenden Wassertourismus von Bergedorf bis Wittenberge mit dem Kreis Lüneburg als Lead-Partner angeschoben.

Ziel ist es, die Entwicklung der Region im Sinne der Förderung des Tagestourismus und der Naherholung voranzutreiben. In diesem Kontext könnte sich Neu Darchau mit seinen touristischen Möglichkeiten optimal positionieren.



Maßnahmen

Weitere Maßnahmen/Schritte sind:

- Ansprache von Betreibern Ausflugs-schiffahrt
- Ausbau Anleger für Ausflugs-schiffahrt
- Attraktive Gestaltung des Umfeldes des Anlegers (bisher Wiese) – evtl. Errichtung einer kleinen Parkanlage am Anleger und am Hafen (z.B. Neu Darchauer Rosengarten)
- Schaffung und Nutzung innovativer Angebote z.B. Floß-Schiffe, mobile Elbe-Aussichtsplattform (bestehende Kooperation mit Haus des Gastes (Tourist-Info) im Amt Neuhaus
- Aktives Einbringen der Verantwortlichen vor Ort in das Kooperationsprojekt Wassertourismus Elbe



Projektsteckbrief „Neu Darchau als Knotenpunkt im Fahrrad-Tourismus“

Chancen und Projektansatz

Neu Darchau liegt am attraktiven Elberadweg, der sich von der Elbmündung bei Cuxhaven bis in die Sächsische Schweiz erstreckt. Im Elberadweg wird eine Möglichkeit für Neu Darchau gesehen, die touristische Anziehungskraft des Ortes zu erhöhen und auszubauen und somit vermehrt Fahrradtouristen als (Tages-) Gäste zu gewinnen.

Die Erweiterung und qualitative Verbesserung der Angebote speziell für Radtouristen bietet Chancen für den lokalen Einzelhandel sowie für Gastronomie und Beherbergungsbetriebe in Neu Darchau wie Pensionen und den wie Pensionen und den Campingplatz.



Maßnahmen

Durch die Aufwertung des Elberadweges bei Neu Darchau durch z. B.

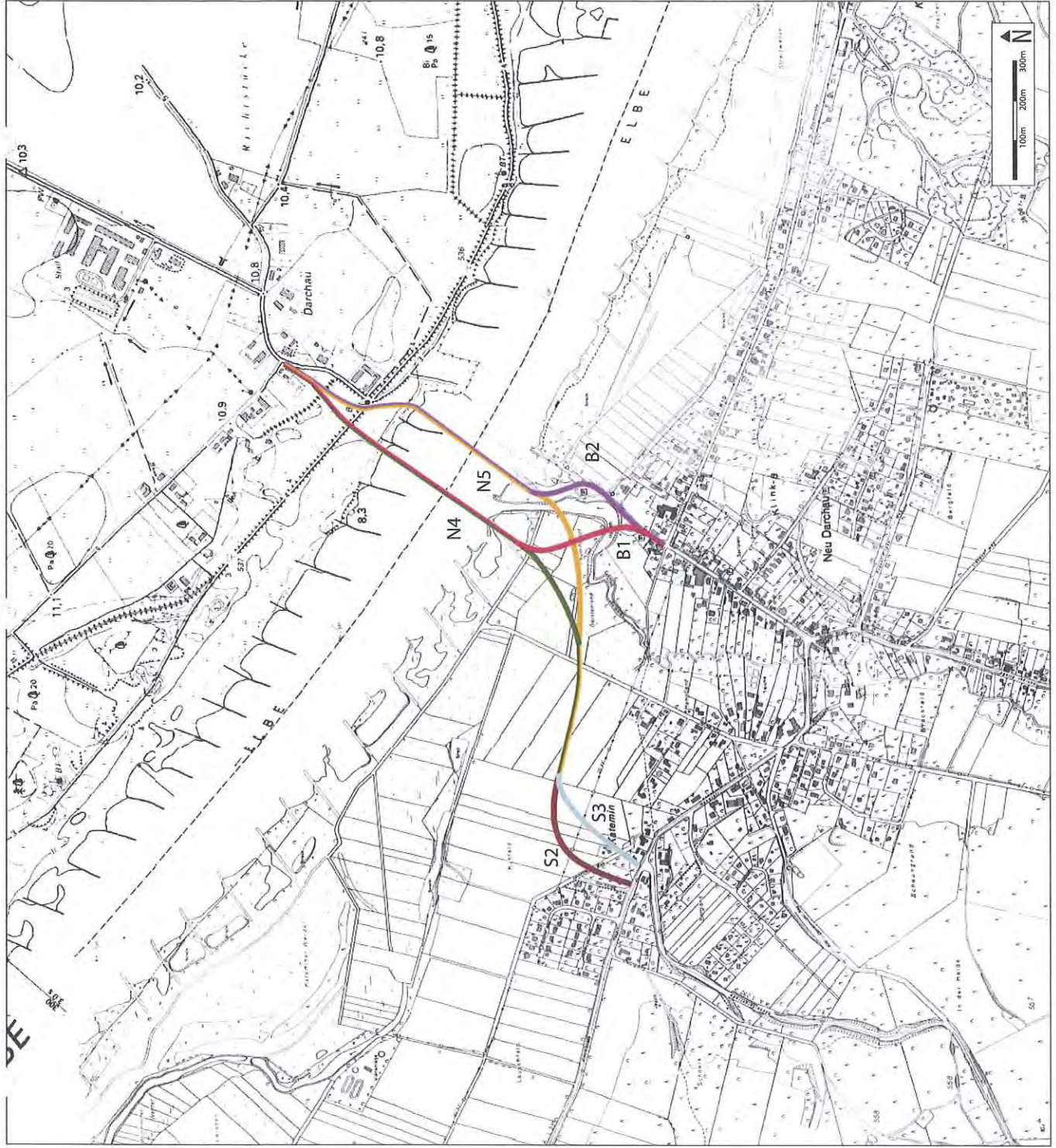
- zusätzliche Beschilderungen,
- zusätzliche Rast-Möglichkeiten sowie
- die generelle Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten im Bereich Hafen und Göpelhaus

können die Qualitäten Neu Darchaus als Tages- oder Übernachtungsziel verbessert werden, sodass die Gemeinde ein attraktiver und fester Anlaufpunkt für Radtouristen wird.

Elberadwanderweg



Anhang Kartenmaterial



Trassenvarianten

Legende

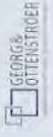
- █ Variante S2
- █ Variante S3
- █ Variante N4
- █ Variante N5
- █ angenommene Variante B1
- █ angenommene Variante B2

Städtebaulicher Fachbeitrag
 Variantenbewertung
 Elbbrücke Darchau / Neu Darchau

M 1 : 5.000 (im Original)

Plannr.: 1

PPL



Bestandsaufnahme Nutzung

Legende

- Wohnen
- ausgewiesenes Bauland
- Gastronomie
- Einzelhandel / Dienstleistungen
- Landwirtschaftlicher Betrieb
- Öffentliche Einrichtungen
- Wald
- Grünland
- Gewässer
- Ackerland
- Spiel - und Sportplatz
- S Sportboothafen
- T Bootsanleger

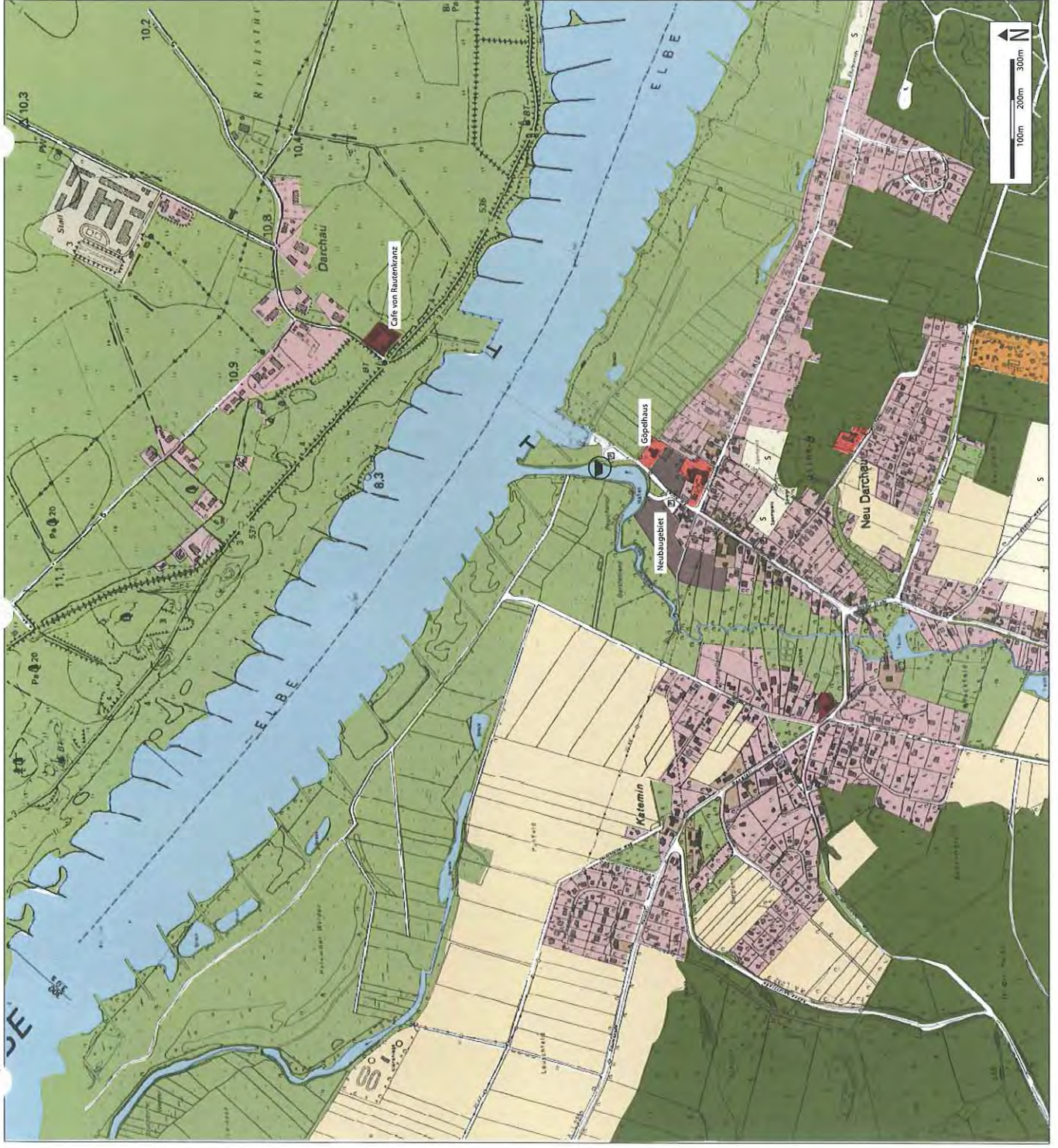
Städtebaulicher Fachbeitrag
Variantenbewertung
Elbbrücke Darchau / Neu Darchau

M 1 : 5.000 (im Original)

Plannr. 2

PPL

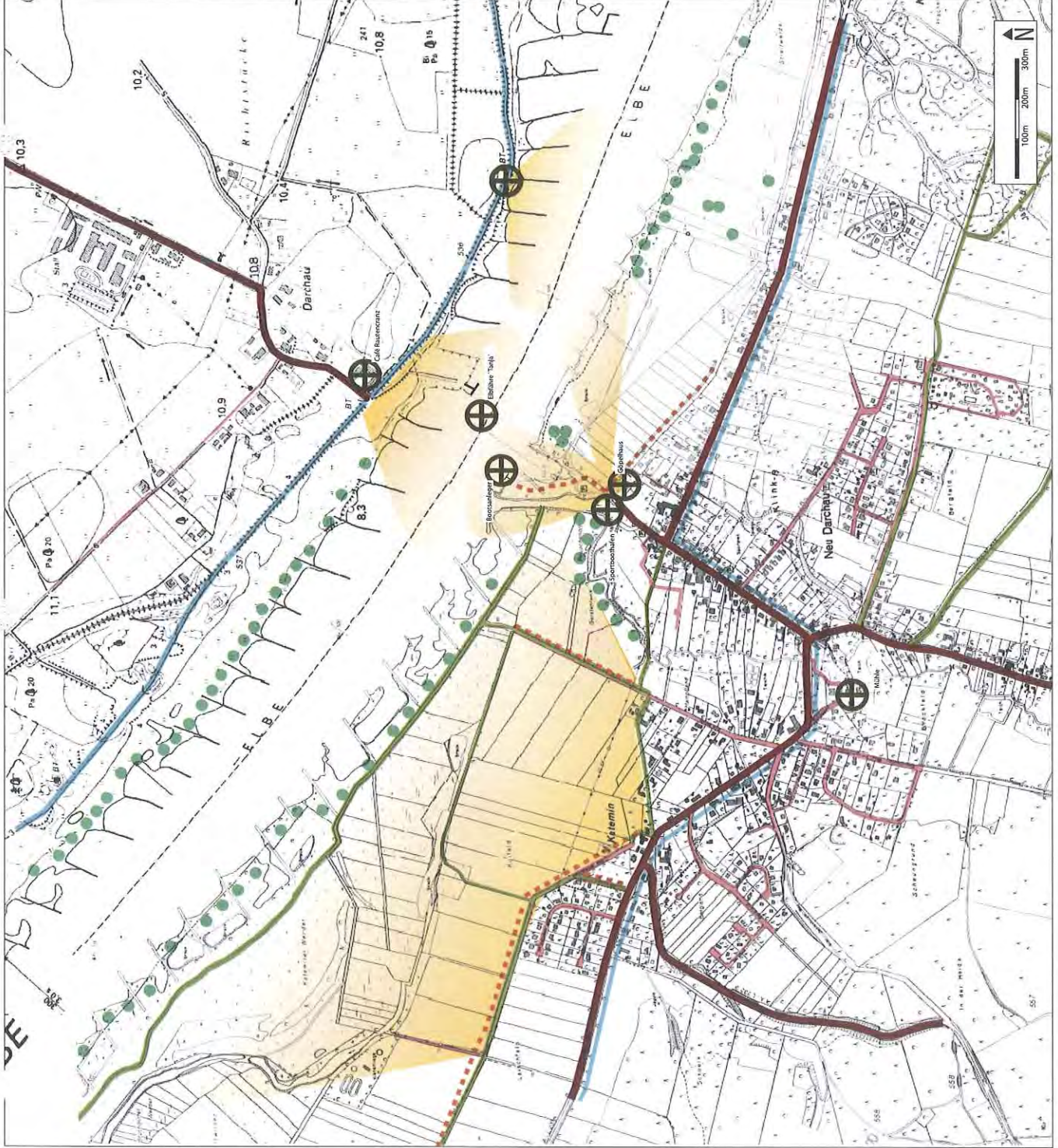
GEORG & JITTENSTROEER
ARCHITECTS



Bestandsaufnahme Wege - und Sichtbeziehungen

Legende

-  Überörtliche Wegeverbindung PKW
-  Innerörtliche Wegeverbindung mit Erschließungsfunktion (PKW, Rad, Fuß)
-  Landwirtschaftliche Erschließungswege
-  Freizeitwege
-  Überörtliche Radverbindung (Elberadweg)
-  Sichtbeziehungen in die Landschaft
-  Touristische Standorte
-  Landschaftsräumlich bedeutsamer Baumbestand



Städtebaulicher Fachbeitrag
Variantenbewertung
Elbbrücke Darchau / Neu Darchau

M 1 : 5.000 (im Original)

Plannr. 3

PPL

GEORG &
JOTTENSTROER

Analyse
Konflikte Varianten S2 + N4

Legende

Variante S2

Variante N4

Zerschnittende Landwirtschaftliche Fläche

Zerschnittende Grünfläche

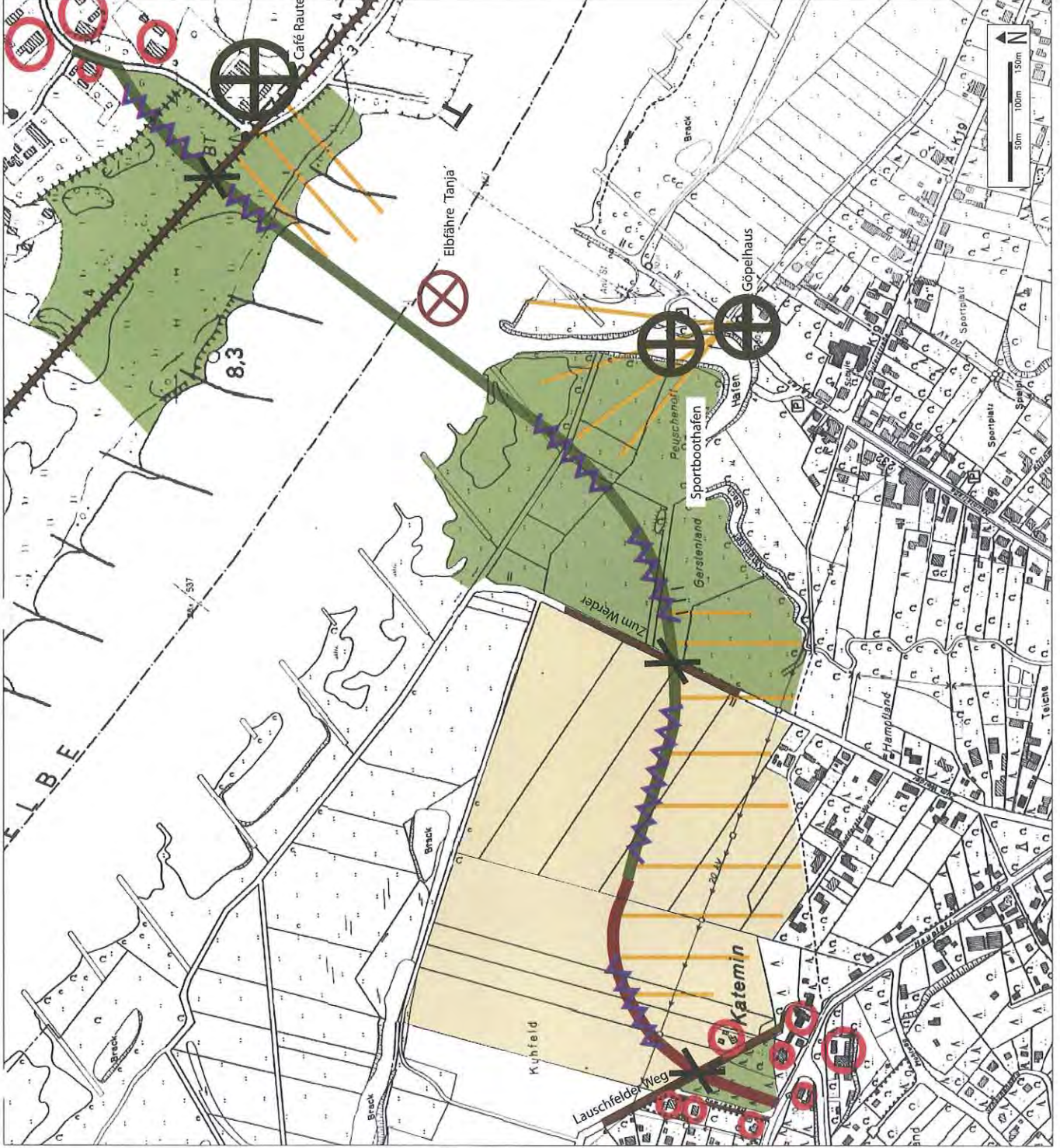
Zerschnittende Wege

Beeinträchtigte Sichtbeziehungen

Beeinträchtigte Wohngebäude

Beeinträchtigte touristische Standorte

Wegfall der Elbfähre 'Tanja'



Städtebaulicher Fachbeitrag
Variantenbewertung
Elbbrücke Darchau / Neu Darchau

M 1 : 2.500 (im Original)

Plannr. 4

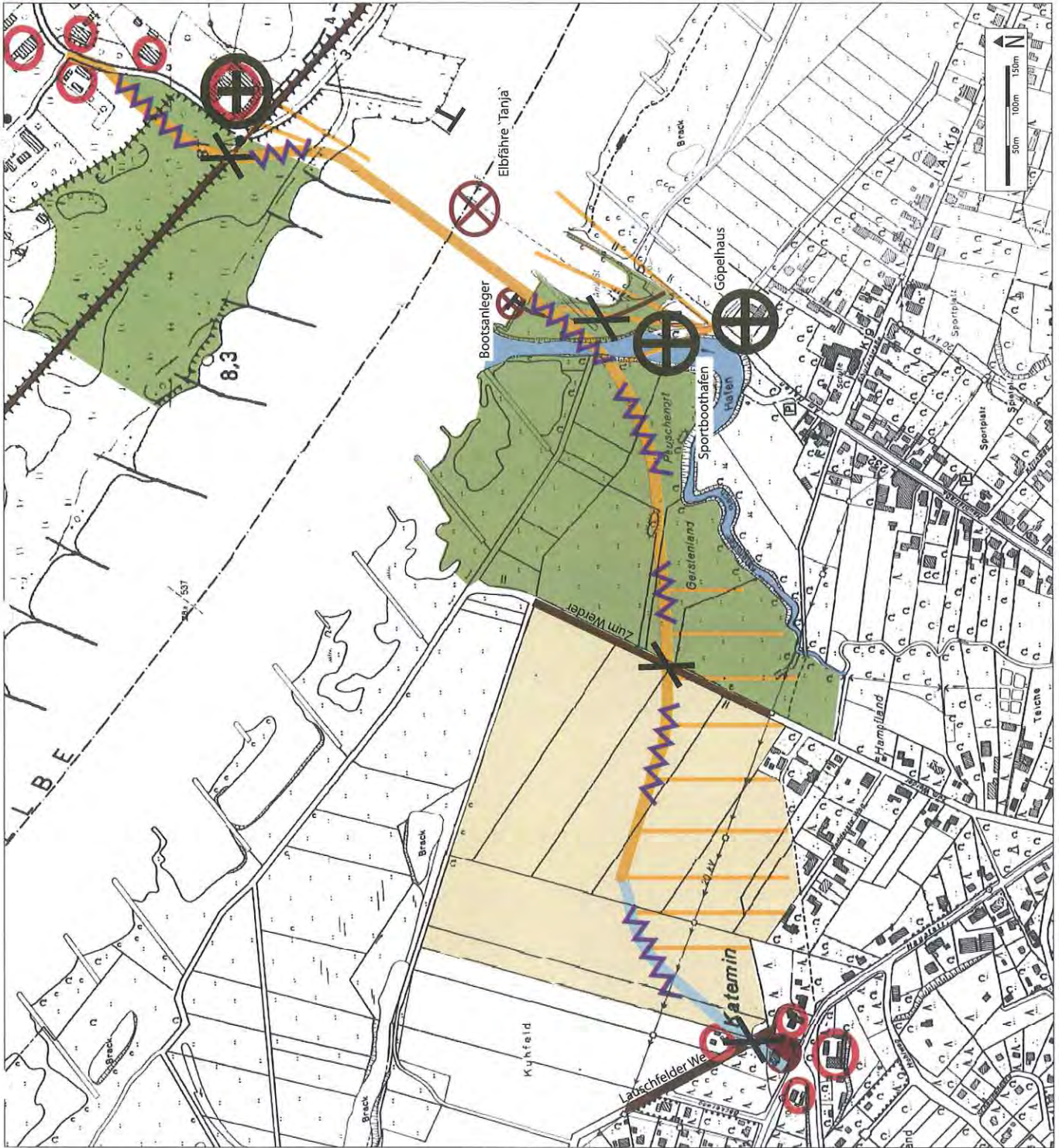
PPL

GEORG &
GÖTTENSTRÖPER

Analyse Konflikte Varianten S3+N5

Legende

- Variante S3
- Variante N5
- Zerschnittende Landwirtschaftliche Fläche (betroffene)
- Zerschnittende Grünfläche
- Zerschnittende Wasserflächen
- Zerschnittende Wege
- Beeinträchtigte Sichtbeziehungen
- Beeinträchtigte Wohngebäude
- + Beeinträchtigte touristische Standorte
- X Wegfall der Elbfähre 'Tanja'
- X Wegfall des Bootsanlegers
- Abriss Wohngebäude



Städtebaulicher Fachbeitrag
Variantenbewertung
Elbbrücke Darchau / Neu Darchau

M 1 : 2.500 (im Original)










Plannr. 5

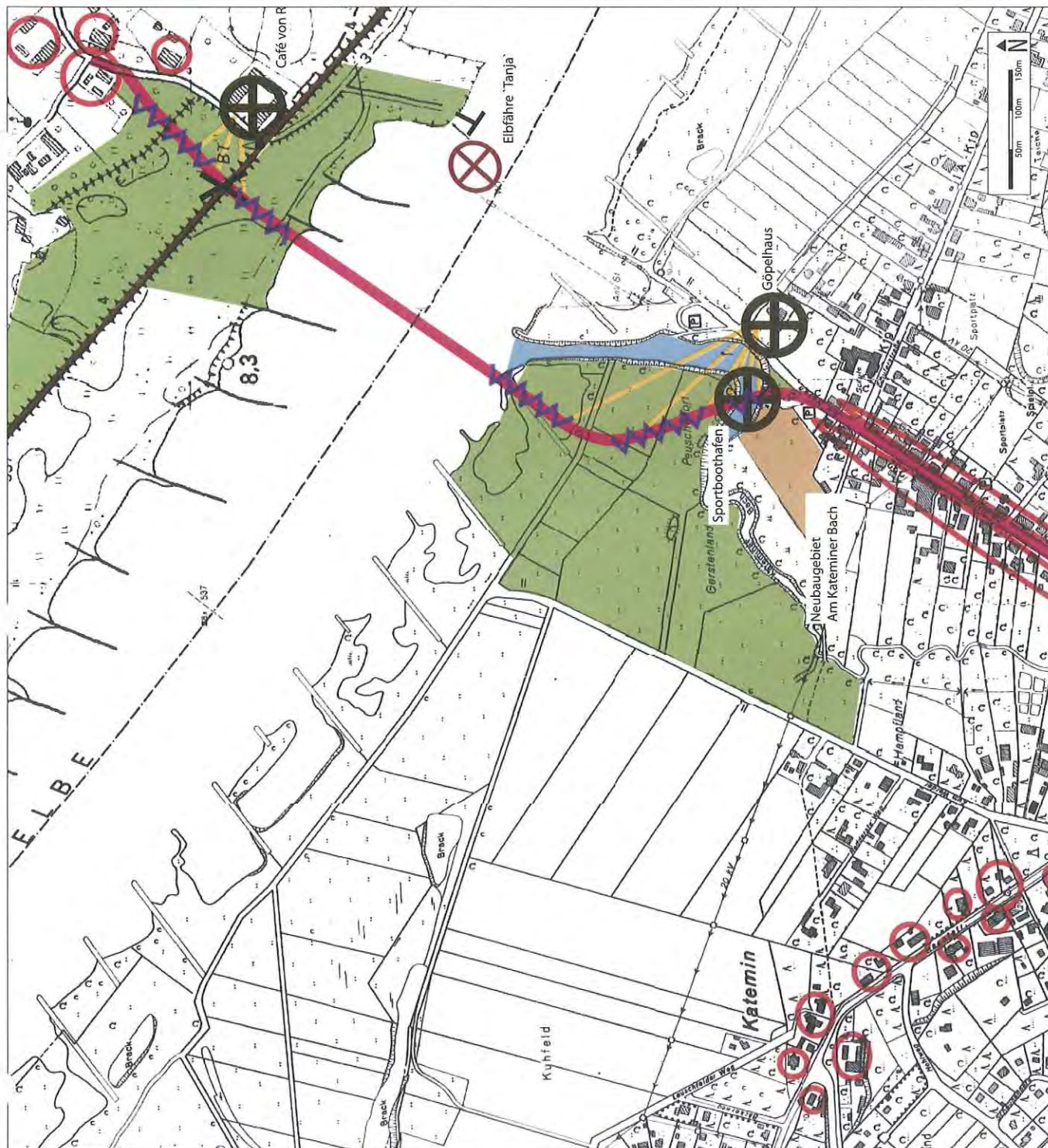
PPL

GEORG &
JÖTTENSTROEP

Analyse Konflikte + Potentiale Variante B1

Legende

-  Variante B1
-  Zerschnittende Grünfläche
-  Zerschnittende Wasserflächen
-  Zerschnittende Wege
-  Beeinträchtigtiges Neubaugebiet
-  Beeinträchtigte Sichtbeziehungen
-  Beeinträchtigte Wohngebäude
-  Beeinträchtigte touristische Standorte
-  Wegfall der Elbfähre Tanja



Städtebaulicher Fachbeitrag
 Variantenbewertung
 Elbbrücke Darchau / Neu Darchau

M 1 : 2.500 (im Original)









Plannr. 6

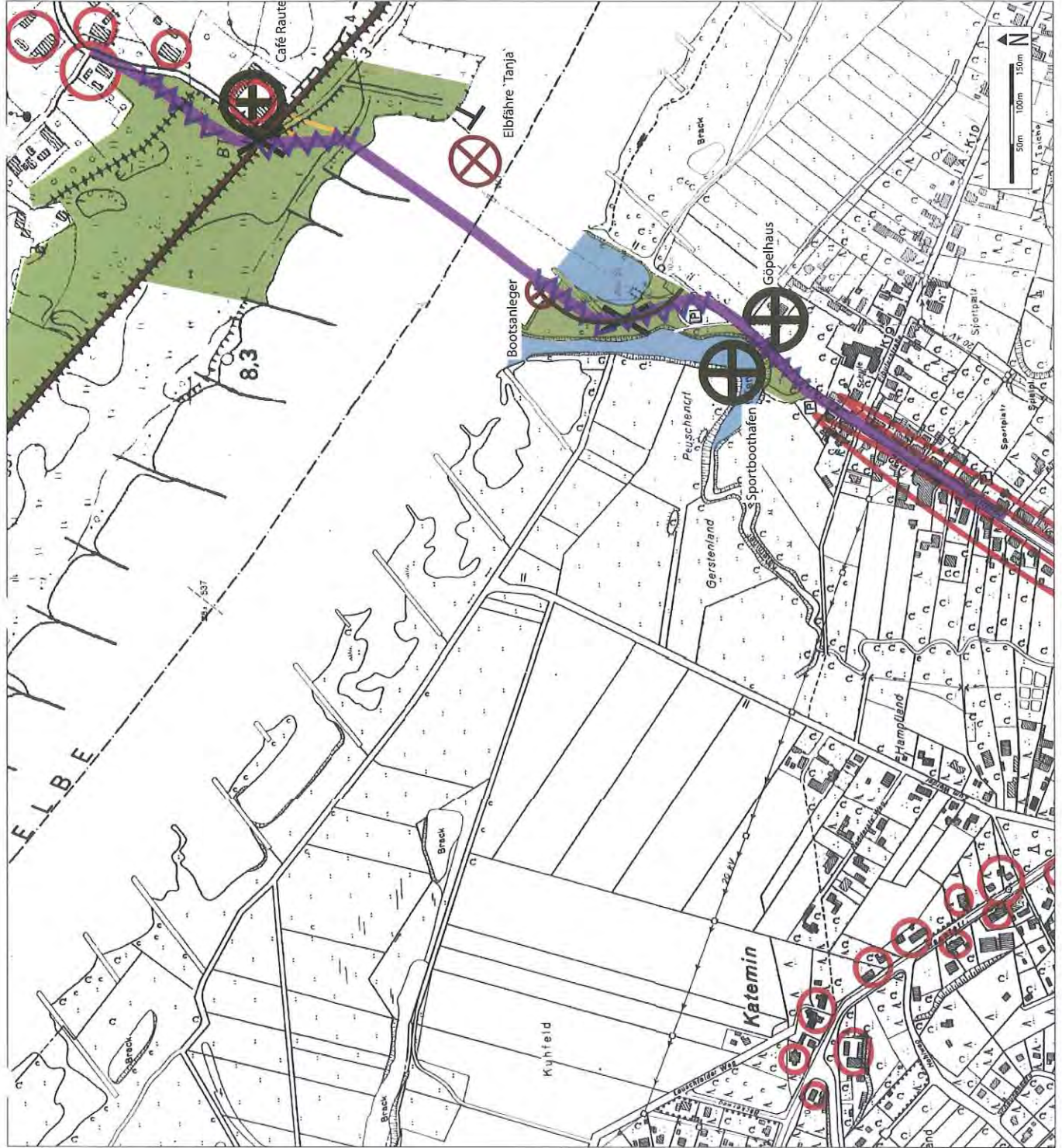
PPL

GEORG &
 JOTTENSTROER

Analyse Konflikte + Potentiale Variante B2

Legende

-  Variante B2
-  Zerschnittende Landwirtschaftliche Fläche (betroffene)
-  Zerschnittende Grünfläche
-  Zerschnittende Wege
-  Beeinträchtigte Sichtbeziehungen
-  Beeinträchtigte Wohngebäude
-  Beeinträchtigte touristische Standorte
-  Wegfall der Elbfähre 'Tanja', Wegfall des Bootsanlegers



Städtebaulicher Fachbeitrag
 Variantenbewertung
 Elbbrücke Darchau / Neu Darchau

M 1 : 2.500 (im Original) Plannr. 7

