

Sitzungsvorlage

Nr. 2025/524

Beschlussvorlage

Niedrigwasser Fähre Neu Darchau

Ausschuss Klima und Mobilität	03.09.2025	TOP 6
Kreisausschuss	15.09.2025	TOP 22
Kreistag	29.09.2025	TOP 11

Beschlussvorschlag:

Die Kreisverwaltung wird beauftragt federführend und gemeinsam mit dem Fährbetrieb und der Gemeinde Neu Darchau sowie der Samtgemeinde Elbtalau die Bescheinigung der Baureife für die Beantragung von Finanzhilfen für einen Neubau einer Niedrigwasserfähre bei der NLStBV zu stellen. Die Bescheinigung muss der Behörde bis zum 1. Oktober 2025 vorliegen.

Die Beauftragung erfolgt nur unter der Bedingung, dass dem Landkreis bei einem möglichen Förderantrag im Jahre 2026 keine Kosten für den Neubau entstehen dürfen. Entsprechende Vereinbarungen sind mit der Gemeinde Neu Darchau und/oder dem Fährbetrieb abzuschließen. Die Vereinbarungen müssen vor der Genehmigung des Haushaltes 2026 abgeschlossen sein.

Die Verwaltung wird beauftragt sowohl mit dem Land Niedersachsen als auch mit der Gemeinde Neu Darchau die Verträge über die Fährgerechtigkeit und die Fährgerechtsame neu auszuhandeln bzw. hinsichtlich der Laufzeit der Verträge Änderungsverträge zu schließen.

Die Verwaltung wird bereits jetzt beauftragt, einen Antrag auf Förderung zu stellen, wenn die Maßnahme in der Wirtschaftsplan 2026 des Ministeriums aufgenommen wurde, die Refinanzierung der Eigenmittel durch die Gemeinde Neu Darchau gesichert ist und die entsprechenden Verträge ausgehandelt und abgeschlossen sind. Die Verwaltung ist verpflichtet, die Gremien entsprechend zu informieren.

Sachverhalt:

Gegenwärtige Situation

Der Landkreis Lüchow-Dannenberg hat die Fährgerechtigkeit für die Fährverbindung Neu Darchau (Landkreis Lüchow-Dannenberg) – Darchau (Amt Neuhaus, Landkreis Lüneburg) im Jahr 1996 vom Land Niedersachsen übertragen bekommen.

Die Fährgerechtsame wurde dann an die Gemeinde Neu Darchau mit Vertrag vom 03.06./04.07.1996 übertragen.

Die Gemeinde Neu Darchau betreibt eine Fähre, um die Fährverbindung aufrechtzuerhalten. Verbunden werden die Kreisstraße K19 auf Neu Darchauer Seite und die K61 im Landkreis Lüneburg. Straßenbaulastträger für die Kreisstraße ist der Landkreis. Aus diesem Grund tritt auch der Landkreis als Antragssteller auf, da die Fährverbindung die Verlängerung der Kreisstraße über die Elbe darstellt.

Die Pachtverträge mit dem Land und die Pachtverträge zwischen der Gemeinde und dem Landkreis werden gegenwärtig geprüft und sollen dann angepasst werden, um die notwendige Planungssicherheit für den Betrieb der Fähre zu haben, um auf diese Weise auch die Finanzierung zu sichern.

Gegenwärtig und seit 1993 wird die Fährverbindung durch die Tanja II betrieben. Hierbei handelt es sich um eine freifahrende Doppelendfähre. Sie besitzt eine maximale Zuladung von 135to. bei einer maximalen Einzellast von 40 to. bzw. eine Zulassung bis zu 200 Personen. Bei einer Länge von 45,90m und einer Breite von 12,10m weist sie einen Tiefgang von 1,38m auf. Bei einer Beladung von 135to beträgt der Tiefgang 1,79m. Sie wurde 1959 erbaut und wird laufend in der Werft in Lauenburg auf dem neuesten Stand gehalten. Sie verkehrt an 365 Tagen im Jahr, werktags von 5:00 bis 21:00 Uhr, an Feiertagen von 9:00 bis 21:00 Uhr.

Genutzt wird die Fähre von durchschnittlich ca. 500 Kraftfahrzeugen täglich, davon 440 PKW, 9 LKW über 7,5t, sowie 54 Kleintransporter, Motorräder, Traktoren und andere Kraftfahrzeuge. Hinzukommen, hauptsächlich im Sommerhalbjahr, insgesamt rund 20.000 Fahrräder. Mit und ohne diese Fahrzeuge transportiert die Fähre insgesamt durchschnittlich 910 Personen pro Tag. Damit ist sie eine wichtige Verbindung für die Menschen in der Region. Dies gilt sowohl für Berufspendler, Lieferverkehre als auch SchülerInnen sowie für den landwirtschaftlichen Verkehr. Zudem ist es eine wichtige Verbindung für den Tourismus in der Region. Zwar gibt es aufgrund der Bedeutung der Fähre für den Tourismus saisonale Unterschiede bei der Auslastung, jedoch ist die Fähre ganzjährig im Einsatz und wird auch ganzjährig umfassend genutzt. So wurden 2024 im schwächsten Monat (Januar) durchschnittlich 412 Pkw übergesetzt, im stärksten Monat (Oktober) 518 PKW.

Die Zahlen verdeutlichen die Notwendigkeit einer Fährverbindung zwischen Neu Darchau und Darchau. Die Alternativen zur Überquerung der Elbe sind mit erheblichen Fahrzeiten verbunden. Dies führt zu erheblichen finanziellen Belastungen der Menschen und Unternehmen in der Region. Zudem werden so die anderen Elbquerungen mit erheblichen Verkehrsaufkommen noch stärker belastet.

In den letzten Jahren haben die klimatischen Veränderungen die Fährverbindung vor immer größere Herausforderungen gestellt. Der Tiefgang der Fähre setzt voraus, dass die Elbe in allen Jahreszeiten genug Wasser mit sich führt. In den letzten Jahren hat sich gerade in den Sommermonaten gezeigt, dass dies nicht immer der Fall ist, und es gerade in den Hitzejahren 2018 und 2022 zu mehr als 60 Ausfalltagen gekommen ist, da der Pegel der Elbe zu niedrig war. Von 2018 bis 2025 hat der Fährbetrieb bereits vier Mal in unterschiedlichem Umfang Baggerarbeiten in der Elbe durchführen lassen müssen, um den Fährverkehr aufrechtzuerhalten. Die aufgrund des zuletzt zunehmend häufig auftretenden Niedrigwassers wachsende Anzahl an Ausfalltagen verdeutlicht die zwingende Notwendigkeit einer angemessenen, zuverlässigen Elbquerung an dieser Stelle. Auch wenn rund 15 Km stromab bei Bleckede eine weitere Fähre vorhanden ist, sind insbesondere ungeplante Fährausfälle für die betroffenen Menschen und Unternehmen eine erhebliche Belastung.

Geplante Situation

Die nun geplante Fähre „Tanja III“ ist ein Neubau, der insbesondere im Hinblick auf niedrige Pegel der Elbe optimiert werden soll. Der Tiefgang beträgt 0,96m und bei einer Beladung von 135t liegt er bei 1,27m. Die Länge der Fähre ist 49m und die Breite liegt bei 12,8m. Die max. Zuladung liegt bei 135t bei einer max. Einzelzuladung von 40t.

Die Fähre ist, ebenso wie die Tanja II, darauf ausgelegt, alle für die Straße zugelassenen Fahrzeuge zu transportieren. Einschränkungen gibt es nicht. Dies ist auch unabdingbar, da die Fähre insbesondere auch im landwirtschaftlichen Verkehr essentiell ist.

Entscheidend ist jedoch, und dies ist der wesentliche Grund für einen geplanten Neubau, der niedrigere Tiefgang der neuen Fähre. Die Ausfalltage können mit der neuen Fähre drastisch reduziert werden. Auch mögliche Beschädigungen durch Grundberührungen an der Fähre werden stark reduziert. Es ist davon auszugehen, dass in den Folgejahren mit immer stärkeren Einschränkungen beim Fährbetrieb aufgrund niedriger Wasserstände zu rechnen ist. Der Tiefgang der neugeplanten Fähre soll diesen Umständen entgegenreten. Zudem können die Antriebe vor Ort ausgetauscht bzw. gewartet werden. Im Falle einer Beschädigung oder Undichtigkeit ist es nicht mehr erforderlich in die Werft nach Lauenburg zu fahren. Anstelle von 4 oder 5 Tagen dauert eine typische Reparatur dann nur 1 bis 2 Tage. Zudem besteht keine Abhängigkeit mehr vom Wasserstand auf dem Weg zur Werft und davon, dass dort ein Platz zum Slippen frei ist.

Die Fahrzeiten werden durch den Neubau optimiert. Es ist bisher bereits in der Weise geregelt, dass ein fester Fahrplan nicht existiert. Die Fähre fährt nach Bedarf. Aufgrund des bisherigen Tiefganges der Fähre, gerade bei einer erhöhten Beladung, machte es notwendig, wenn der Pegel zu niedrig war, die Fähre nicht zu stark zu beladen. Somit mussten Fahrzeuge länger auf eine Beförderung warten. Somit stiegen die Wartezeiten. Der bei der neuen Fähre niedrigere Tiefgang lässt eine höhere Beladung zu, somit auch die Möglichkeit eine höhere Anzahl an Fahrzeugen zu befördern, um so die Wartezeiten zu verkürzen.

Es wird angenommen, dass eine planungsrechtliche Änderung der Anlegestelle auf beiden Seiten der Elbe nicht notwendig ist. Eine technische Anpassung der Anlage selber, wird gegenwärtig geprüft. Wäre aber im Rahmen des Baurechts, da die technische Anlage grundsätzlich genehmigt ist, unproblematisch umsetzbar.

Der Neubau einer Niedrigwasserfähre steht nicht im Widerspruch zu einem Brückenbau. Bei einer positiven Entscheidung der beteiligten Gremien auf Landkreis- und Gemeindeebene sowie des Landes, kann eine Ausschreibung in 2026 erfolgen. Die Inbetriebnahme wäre dann 2027/2028 möglich. Die Zweckbindungsfrist der Fördermittel ist auf 5 Jahre angesetzt. Somit wäre die Fähre in 2033 fördertechnisch abgewickelt. Der mögliche Neubau einer Brücke würde nach derzeitigem Stand

zu diesem Zeitpunkt noch nicht umgesetzt sein. Damit wäre die Fähre eine sehr gute Lösung, um Querung der Elbe kurz- und mittelfristig in der Region sicherzustellen.

Finanzierung

Geplant ist eine Finanzierung mit Fördermitteln des Landes in Höhe von 75%. Die weiteren 25% werden von der Gemeinde finanziert.

Die Vorfinanzierung muss durch den Landkreis als Antragssteller erfolgen. Auch die Eigenmittel sind vom Landkreis über Darlehen gegenüber dem Fördermittelgeber nachzuweisen. Mit der Gemeinde wird eine Vereinbarung abgeschlossen, dass alle Aufwendungen, die der Landkreis durch die Förderung und den Neubau hat, von der Gemeinde zu tragen sind.

In der Anlage gibt es die Neubaukostenschätzung. Diese sieht Kosten in Höhe von ca. 9,2 Mio. € brutto (ca. 7,8 Mio. € netto) vor. Zudem sind Planungskosten in Höhe von ca. 200.000 € anzusetzen.

Die Zweckbindungsfrist wird bei 5 Jahren ab der Inbetriebnahme liegen.

Vorgehen

Fristgemäß wurde ein Antrag auf grundsätzliche Förderfähigkeit des Vorhabens gestellt. Mit Schreiben vom 25. Juni 2025 wurde diese grundsätzliche Förderfähigkeit per Bescheid bestätigt.

Bis zum 1. Oktober müsste nun die Bescheinigung der Baureife bei der zuständigen Landesbehörde eingereicht werden.

Dazu gab es am 26. August 2025 einen Termin beim ArL mit den weiteren Beteiligten (Fährbetrieb, Gemeinde, Samtgemeinde, ArL und NLStBV). Im Rahmen dieses Termins wurde das weitere Vorgehen abgesprochen. Zudem wurden einzelne Hürden besprochen, die es aufgrund der unterschiedlichen Verträge, Aufträge und Antragssteller gibt.

Der Landkreis würde bei einem positiven Beschluss des Kreistages am 29. September die vorbereitete Bescheinigung über die Baureife einreichen. Damit sind noch keine Kosten oder Verpflichtungen entstanden. Der Landkreis wird dazu auch mit dem Landkreis Lüneburg Gespräche führen, um einvernehmlich die Planungen voranzutreiben. Weitere juristische Prüfungen erfolgen, ohne externe Beratung, um einzelne Fragestellungen zu klären. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf Eigentumsverhältnisse und vertragliche Grundlagen.

In den Haushaltsgesprächen würden dann die Kosten der Fähre, aufgeteilt nach Vorfinanzierungskosten und Eigenmitteln dargestellt. Vor einem möglichen Beschluss über diese Positionen im Haushalt sind die Vereinbarungen hinsichtlich der Finanzierung mit der Gemeinde abzuschließen.

Bei einem positiven Bescheid seitens des Landes zur Förderung wird das Vorhaben in den Wirtschaftsplan des Ministeriums für Wirtschaft in 2026 aufgenommen. Die Veröffentlichung des Wirtschaftsplans erfolgt zu Beginn des Jahres 2026.

Im Folgenden kann der Landkreis dann einen Antrag auf Förderung stellen. Der Antrag wird vom Landkreis nur dann gestellt, wenn die Refinanzierung durch die Gemeinde gesichert ist. Entsprechende Beschlüsse müssen auf Gemeindeebene vorliegen und die Verträge zwischen Landkreis und Gemeinde abgeschlossen sein. Selbiges gilt für die Neufassung bzw. Anpassung des Vertrages zur Fährberechtigung mit dem Land Niedersachsen.

Anlagen:

Bestätigung – Grundsätzliche Förderfähigkeit der Maßnahme
Kostenkalkulation der Niedrigwasserfähre
Konstruktionspläne

Finanzielle Auswirkungen / Wirtschaftlichkeitsbetrachtung:

Es gibt keine finanziellen Auswirkungen. Der Kaufpreis ist durch eine Förderung des Landes in Höhe von 75 % sowie einer Refinanzierung der Gemeinde hinsichtlich der Eigenmittel in Höhe der restlichen 25 % finanziert.

Der zu erwartende Einsatz von Mitarbeitenden auf Seiten des Landkreises wird gering ausfallen. Die meiste anfallende Arbeit wird seitens des EKR übernommen.

gez. D. Schulz