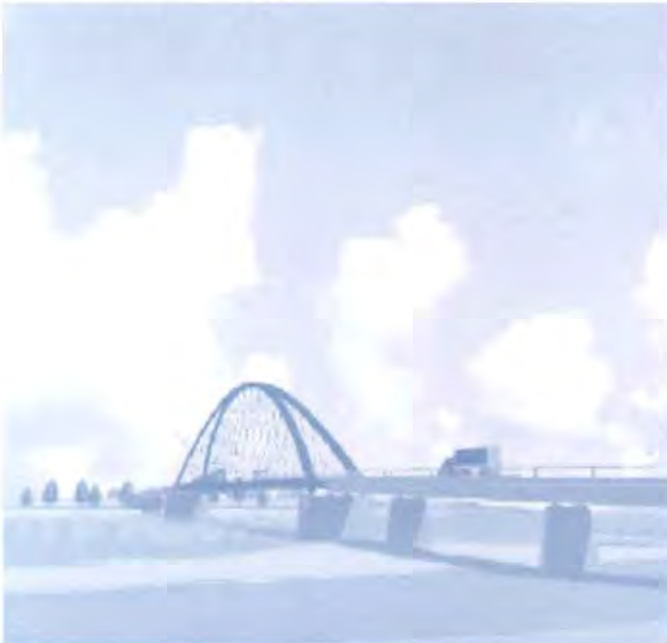


Landkreis Lüneburg

11. November 2011

# Regionalwirtschaftliche Auswirkungen der neuen Elbbrücke bei Neu Darchau

## *Schlussbericht*



Georg & Ottenströer  
Bei den Mühlen 70  
20457 Hamburg  
[www.georg-ic.de](http://www.georg-ic.de)

Telefon 040 / 63 70 78-21  
Fax 040 / 41 33 88-34  
Mail [info@georg-ic.de](mailto:info@georg-ic.de)

## Inhalt

<b>Executive Summary</b>	<b>3</b>
<b>1. Regionalwirtschaftliche Untersuchung: Hintergrund und Aufgabe</b>	<b>10</b>
<b>2. Ausgangsdaten und Untersuchungsraum</b>	<b>12</b>
2.1 Flächennutzung, Bebauung und Wohnungsbestand	14
2.2 Verbindungen und Zentren-System	16
2.3 Bevölkerungsdaten	18
2.3.1 Bevölkerungsentwicklung bis heute	18
2.3.2 Bevölkerungsprognose	22
2.4 Beschäftigungsdaten	27
2.5 Gewerbeanmeldungen und -abmeldungen	30
2.6 Regionale Branchen- und Beschäftigungsschwerpunkte	33
2.7 Schulen im erweiterten Untersuchungsraum	38
<b>3. Pendlerverflechtungen</b>	<b>39</b>
3.1 Auspendler- und Einpendlerquote sowie Pendlersaldo	39
3.2 Pendlerbeziehungen ausgewählter Gemeinden	40
3.2.1 Pendlerbeziehungen Amt Neuhaus	41
3.2.2 Pendlerbeziehungen Neu Darchau	43
3.2.3 Pendlerbeziehungen weiterer ausgewählter Gemeinden	45
3.2.4 Ost-West-Pendlerbeziehungen	50
<b>4. Ausweitung Einzugsgebiet und Nachfragepotenzial</b>	<b>52</b>
4.1 Vorbemerkungen zur Einzugsgebietsanalyse	52
4.1.1 Brückeneffekte auf Einzugsgebiet Neuhaus (Amt Neuhaus)	53
4.1.2 Brückeneffekte auf Einzugsgebiet Neu Darchau	55
4.1.3 Brückeneffekte auf Einzugsgebiet Darchau (Amt Neuhaus)	56
4.1.4 Brückeneffekte auf Einzugsgebiet Tripkau (Amt Neuhaus)	57
4.1.5 Brückeneffekte auf Einzugsgebiet Dahlenburg	58
4.1.6 Brückeneffekte auf Einzugsgebiet Bleckede	59
4.1.7 Brückeneffekte auf Einzugsgebiet Hansestadt Lüneburg	60
4.1.8 Brückeneffekte auf Einzugsgebiet Hitzacker	61
4.1.9 Brückeneffekte auf Einzugsgebiet Dannenberg	62
4.2 Einzugsgebietseffekte der Elbbrücke bzgl. Strukturdaten	63
<b>5. Brücken im ländlichen Raum</b>	<b>68</b>
5.1 Wesertunnel bei Nordenham / Bremerhaven	68
5.2 Elbebrücke Mühlberg	71
5.3 Elbebrücke Dömitz	74
5.4 Elbbrücke bei Lauenburg	77
<b>6. Auswirkungen der neuen Elbbrücke bei Neu Darchau</b>	<b>79</b>
6.1 Vorbemerkungen	79
6.2 Auswirkungen auf Gewerbe- und Arbeitsstandort	82
6.2.1 Vorbemerkungen und Vorgehensweise	82
6.2.2 Fachgespräche: Auswirkungen auf Gewerbe- und Arbeitsstandort	85
6.2.3 Zusammenfassung: Auswirkung der neuen Elbbrücke auf ausgewählte Gewerbe- und Arbeitsstandorte	87
6.3 Auswirkungen auf den Fremdenverkehr	88
6.3.1 Tourismusregion und Vorgehensweise	88
6.3.2 Fachgespräche: Auswirkungen der neuen Elbbrücke auf den Tourismus	91
6.3.3 Zusammenfassung: Auswirkung der neuen Elbbrücke auf ausgewählte Tourismusstandorte	93

6.4	Auswirkungen auf den Einzelhandel	95
6.4.1	Vorgehensweise und Ausgangssituation	95
6.4.2	Zusammenfassung: Auswirkung der neuen Elbbrücke auf den Einzelhandel	98
6.5	Auswirkung auf den Wohnstandort	100
6.5.1	Vorbemerkungen und Vorgehensweise	100
6.5.2	Fachgespräche: Auswirkungen auf Wohnstandorte	101
6.5.3	Zusammenfassung der Wirkungen der neuen Elbbrücke auf ausgewählte Wohnstandorte	102
6.6	Auswirkungen auf die örtlichen Immobilienpreise	104
6.6.1	Eingrenzung, Vorgehensweise und Ausgangssituation	104
6.6.2	Bodenrichtwerte und Angebotspreise Wohnimmobilien im Zusammenhang mit der Entfernung zum Oberzentrum Lüneburg	106
6.6.3	Modellrechnung zur Wertsteigerung der Wohnimmobilien im Amt Neuhaus durch eine neue Elbbrücke bei Neu Darchau	109
<b>7.</b>	<b>Zusammenfassung regionalwirtschaftliche Auswirkungen</b>	<b>111</b>
<b>Anhang 1: Gewerbeanmeldungen/ -abmeldungen 2003 bis 2009</b>		<b>112</b>
<b>Anhang 2: Daten zu verschiedenen Schulstandorten</b>		<b>113</b>
<b>Anhang 3: Einzugsgebiete mit/ohne Elbbrücke</b>		<b>114</b>
<b>Anhang 4: Auswirkung auf Gewerbe- &amp; Arbeitsstandorte</b>		<b>141</b>
<b>Anhang 5: Auswirkung auf Tourismusstandorte</b>		<b>145</b>
<b>Anhang 6: Auswirkung auf Einzelhandelsstandorte</b>		<b>149</b>
<b>Anhang 7: Auswirkung auf ausgewählte Wohnstandorte</b>		<b>152</b>

## Executive Summary

Im Zuge der Planung einer festen Elbquerung bei Neu Darchau wurden in der vorliegenden Untersuchung die regionalwirtschaftlichen Auswirkungen und Impulse auf folgende Wirkungsbereiche eingeschätzt:

- Gewerbe- und Arbeitsstandort
- Tourismusstandort
- Einzelhandelsstandort
- Wohnstandort

Die Untersuchungsregion besteht im Wesentlichen aus dem östlichen Kreisgebiet Lüneburgs mit Bleckede, Dahlenburg und Amt Neuhaus und dem nordwestlichen Kreisgebiet Lüchow-Dannenberg mit der Samtgemeinde Elbtalaue (inkl. Neu Darchau und Hitzacker).

Der Fokus der Untersuchung richtet sich auf die Chancen und Potenziale der geplanten Elbbrücke bei Neu Darchau, um regionalökonomische Strategien, Handlungsfelder und Projektansätze weiter entwickeln zu können.

### Exemplarisch betrachtete Gemeinden in der Untersuchungsregion



Die Analyse regionaler Ausgangsdaten zeigt den regionalökonomischen Handlungsbedarf für die Untersuchungsregion auf.

### Flächennutzung, Bebauung und Wohnungsbestand:

- Geringer Verstärterungsgrad im Ostkreis Lüneburg und in Lüchow-Dannenberg
- Sehr geringer Anteil an Wohn-, Gewerbe- und Industriefläche im Amt Neuhaus
- Hansestadt Lüneburg mit überdurchschnittlichem Anteil an Wohnfläche als auch Gewerbe- und Industriefläche
- Starker Rückgang der Gewerbe- und Industrieflächen in Neu Darchau und Amt Neuhaus (Indiz für eine rückläufige regionalwirtschaftliche Entwicklung)
- Neu Darchau und Amt Neuhaus mit deutlich unterdurchschnittlicher Steigerung des Wohnungsbestandes in den vergangenen 20 Jahren

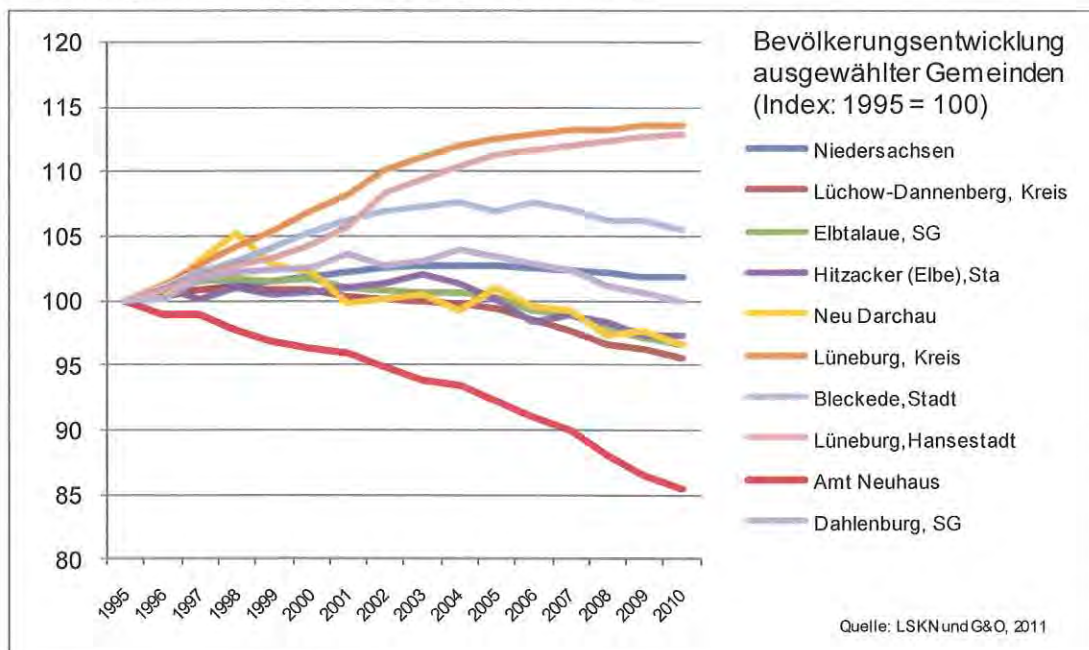
### Verbindungen und Zentren-System:

- Mit der geplanten Elbquerung werden die regionalen Verbindungen vom Amt Neuhaus mit den drei Grundzentren Bleckede, Hitzacker, Dahlenburg über die Brücke geführt.
- Besonders bedeutsam ist dabei aus Sicht der Verkehrsgutachter die Verbindung vom Amt Neuhaus nach Dahlenburg.
- Die geplante Brückenverbindung sichert die Austauschfunktion zwischen den Grundzentren sowie die Versorgungsfunktion durch das Oberzentrum Lüneburg.

### Bevölkerungszahlen:

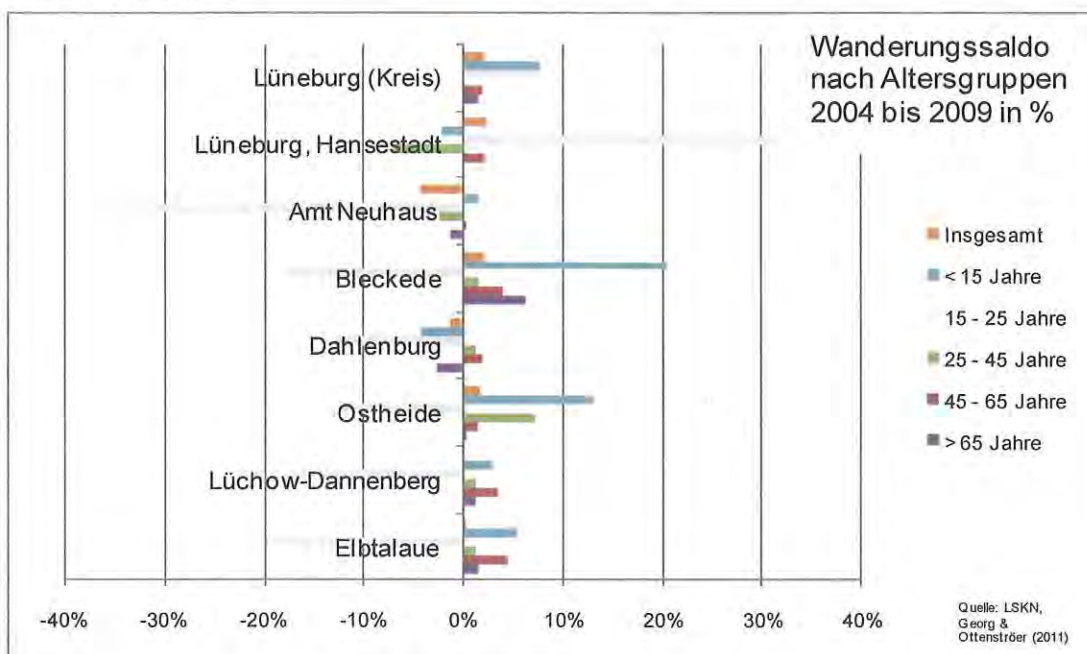
- Es zeigt sich eine regional sehr unterschiedliche Bevölkerungsentwicklung seit 1995.
- Lüneburg konnte – abgesehen vom Ostkreis und Amt Neuhaus – teils deutliche Steigerungen der Einwohnerzahlen verzeichnen.
- Lüchow-Dannenberg, wie auch die Samtgemeinde Elbtalaue mit Neu Darchau und Hitzacker, mussten Bevölkerungsrückgänge hinnehmen.

### Bevölkerungsentwicklung in den vergangenen 15 Jahren



- Die Bevölkerungsdichte liegt im Ostkreis Lüneburg (insbesondere im Amt Neuhaus) und Lüchow-Dannenberg deutlich unter dem Landesdurchschnitt.
- Auffällig ist das sehr hohe Durchschnittsalter der Bevölkerung in Neu Darchau, Hitzacker und Amt Neuhaus. Ein hohes Durchschnittsalter lässt auch zukünftig eine ungünstige natürliche Bevölkerungsbewegung erwarten.
- Lüchow-Dannenberg zeigt zwischen 2004 und 2009 bei einer negativen natürlichen Bevölkerungsbewegung einen ausgeglichenen Wanderungssaldo.
- Der Kreis Lüneburg weist aufgrund der positiven Entwicklung in der Hansestadt Lüneburg aber auch hamburgnaher Samtgemeinden höhere Zuzüge als Fortzüge (positiver Wanderungssaldo).
- Die Bevölkerungsbewegung fällt im Ostkreis Lüneburg negativ aus. Insbesondere das Amt Neuhaus musste zwischen 2004 und 2009 eine deutlich negative natürliche Bevölkerungsbewegung (-3,8%) und negative Wanderung (-4,3%) verkraften. So nahm in diesem Zeitraum die Bevölkerung im Amt Neuhaus um rund 8% ab.

**Wanderungssaldo (2004 bis 2009) nach Altersgruppen ausgewählter Regionen in % der Gesamtbevölkerung**



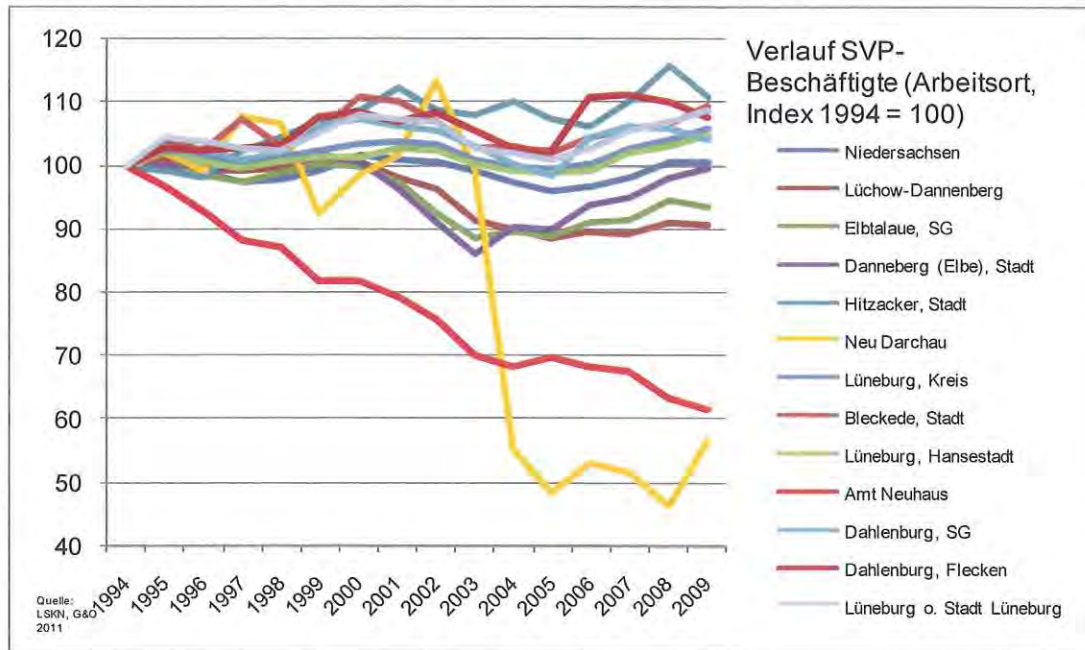
- Laut mittelfristiger Bevölkerungsvorausberechnung wird erwartet, dass die Einwohnerzahl der Samtgemeinden Elbtalaue, Bleckede, Dahlenburg und besonders stark im Amt Neuhaus bis 2019 sinken wird.
- Die Zahl der Personen im erwerbsfähigen Alter wird mittel- und langfristig noch deutlicher als die Gesamtbevölkerung sinken. Diese demographischen Entwicklungen werden zukünftig verstärkt zu Fachkräftemangel führen.
- Die Elbbrücke führt tendenziell zu einem besseren Zugang der regionalen Wirtschaft zum Arbeitskräftepotenzial der Region durch Barriere-Abbau der Elbe.

#### Beschäftigungszahlen:

- Im Kreis Lüneburg besitzt die Hansestadt Lüneburg die mit Abstand höchste Relevanz für die Versorgung der Bevölkerung mit Arbeitsplätzen.
- Die am geplanten Brückenschlag liegenden Gemeinden Neu Darchau und Amt Neuhaus verfügen über eine sehr geringe Zahl an SVP Arbeitsplätzen vor Ort. Hier dominiert der Charakter als Wohnstandort mit einem sehr hohen Auspendleranteil. Die Erreichbarkeit von Wirtschaftszentren ist somit für Neu Darchau als auch für das Amt Neuhaus eine wichtige Voraussetzung zur Standortsicherung.

- Hitzacker (+10,8%), Bleckede (+9,4%) und weite Teile Lüneburgs konnten in den vergangenen 15 Jahren die Zahl der SVP Beschäftigten deutlich steigern.
- Demgegenüber mussten Neu Darchau und Amt Neuhaus deutliche Rückgänge der Zahl der Arbeitsplätze vor Ort hinnehmen. Es besteht somit ein deutlicher Handlungsbedarf, um der wirtschaftlichen Abwärtsbewegung zu begegnen.

#### Verlauf der SVP Beschäftigten (indexiert) in den vergangenen 15 Jahren



#### Branchenbetrachtung - Beschäftigungsschwerpunkte:

- Der **Kreis Lüneburg** verfügt über eine ausgewogene Verteilung der Beschäftigung auf unterschiedliche Wirtschaftsbereiche, wobei das produzierende Gewerbe leicht unter und der Dienstleistungsbereich über den Beschäftigungsanteilen des Landes liegen.
- Der **Kreis Lüchow-Dannenberg** besitzt eine beschäftigungsstarke Landwirtschaft und eine recht hohe Beschäftigung im produzierenden Gewerbe. Auch der Bereich der sonstigen öffentlichen und privaten Dienstleistungen ist im Gegensatz zu den Unternehmensdienstleistungen relativ beschäftigungsstark.
- In der **Hansestadt Lüneburg** ist das Dienstleistungsgewerbe überdurchschnittlich und das produzierende Gewerbe unterdurchschnittlich beschäftigungsstark.
- Überdurchschnittliche Beschäftigung schafft im **Amt Neuhaus** die Landwirtschaft aber auch der Bereich der Unternehmensdienstleistungen. Der Bereich Handel, Verkehr/Lagerei, Gastgewerbe und die sonstigen öffentlichen und privaten Dienstleistungen sind hier unterdurchschnittlich beschäftigungsstark.
- In **Neu Darchau** sind die Beschäftigtenanteile im Handel, Verkehr, Gastgewerbe und den sonstigen öffentlichen und privaten Dienstleistungen relativ hoch (allerdings auf geringem absolutem Beschäftigungsniveau). Die Umsatzanteile lassen auf ein relativ bedeutendes Baugewerbe/Handwerk schließen.

<sup>1</sup> Beschäftigungsschwerpunkte werden anhand der prozentualen Beschäftigungsanteile eines Wirtschaftsbereichs in einer Region im Vergleich zum Beschäftigungsanteil dieser Branche in Niedersachsen bewertet.

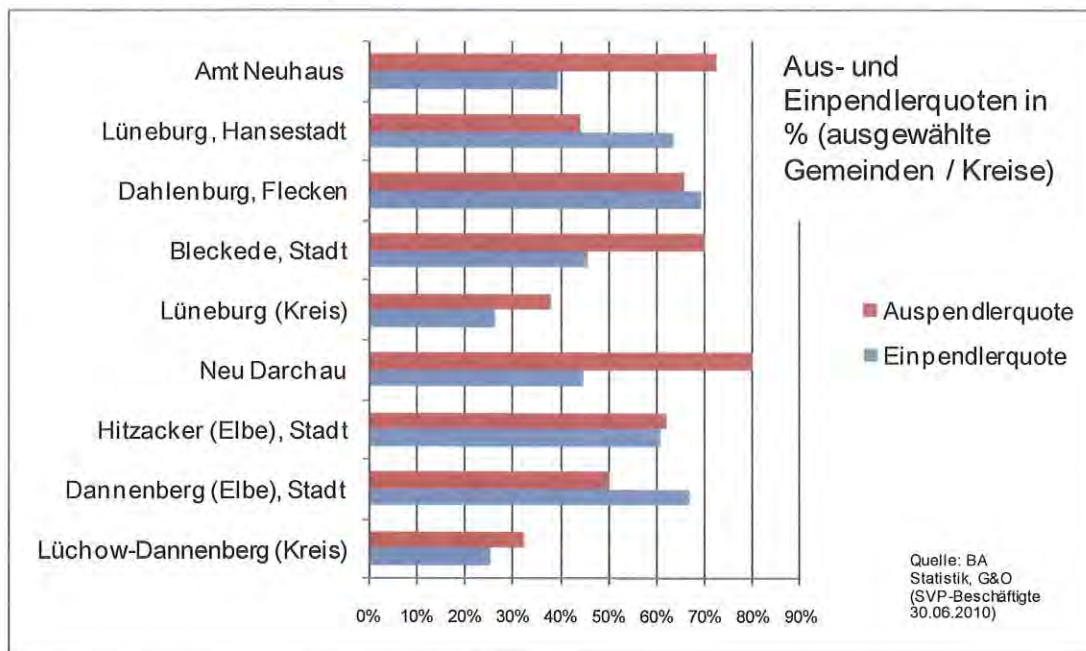
### Betriebsgröße:

- Auffällig ist die über alle Teilregionen und Wirtschaftszweige deutlich **unterdurchschnittliche Betriebsgröße** in der Untersuchungsregion.
- In der Regel dominieren in der Untersuchungsregion Kleinbetriebe, das Handwerk, der Handel und lokales Dienstleistungsgewerbe.

### Pendlerverflechtungen:

- Der Ostkreis Lüneburgs und besonders deutlich das Amt Neuhaus und Neu Darchau sind als **Wohnorte für Auspendler** zu charakterisieren. Im Amt Neuhaus pendeln 73%, in Bleckede 70% und Neu Darchau 80% der SVP Beschäftigten am Wohnort zu externen Arbeitsplätzen aus.
- Demgegenüber stellen die Hansestadt Lüneburg aber auch Dahlenburg und Dannenberg **wichtige Arbeitsorte** für die Region mit einem erheblichen Anteil an Einpendlern dar.

### Auspendler- und Einpendlerquoten in %



- Die Pendlerbeziehungen des **Amtes Neuhaus** konzentrieren sich auf die Gebiete und Arbeitsmärkte östlich der Elbe. Die Elbe wirkt offensichtlich als Barriere, denn nur 19% der Arbeitsorte der SVP Beschäftigten aus dem Amt Neuhaus befinden sich im restlichen Kreisgebiet Lüneburg und nur 4% in Lüchow-Dannenberg.
- Die Pendlerverflechtung **Neu Darchaus** verdeutlicht im Abgleich mit dem gegenüberliegenden Amt Neuhaus die Barrierewirkung der Elbe. So pendeln 56% der SVP Beschäftigten vom Wohnsitz Neu Darchau zu Arbeitsorten in Lüneburg (ohne Amt Neuhaus) oder Lüchow-Dannenberg. Der korrespondierende Anteil liegt im Amt Neuhaus gerade einmal bei der Hälfte<sup>2</sup>.
- Grundsätzlich existieren **primär Berufspendlerströme** von den östlichen Wohnorten in die westlich der Elbe gelegenen Arbeitsorte. Dies kann auf die ungünstigeren Arbeitsmarktbedingungen im Osten zurückgeführt werden und betrifft sowohl Standorte mit als auch ohne Elbbrücke.

<sup>2</sup> Bei den Einpendlern ist die Situation noch gravierender. Gerade einmal rd. 4% pendeln aus dem Kreis Lüneburg und Lüchow-Dannenberg in das Amt Neuhaus, während über 31% der Einpendler in Neu Darchau aus diesem Gebiet stammen.

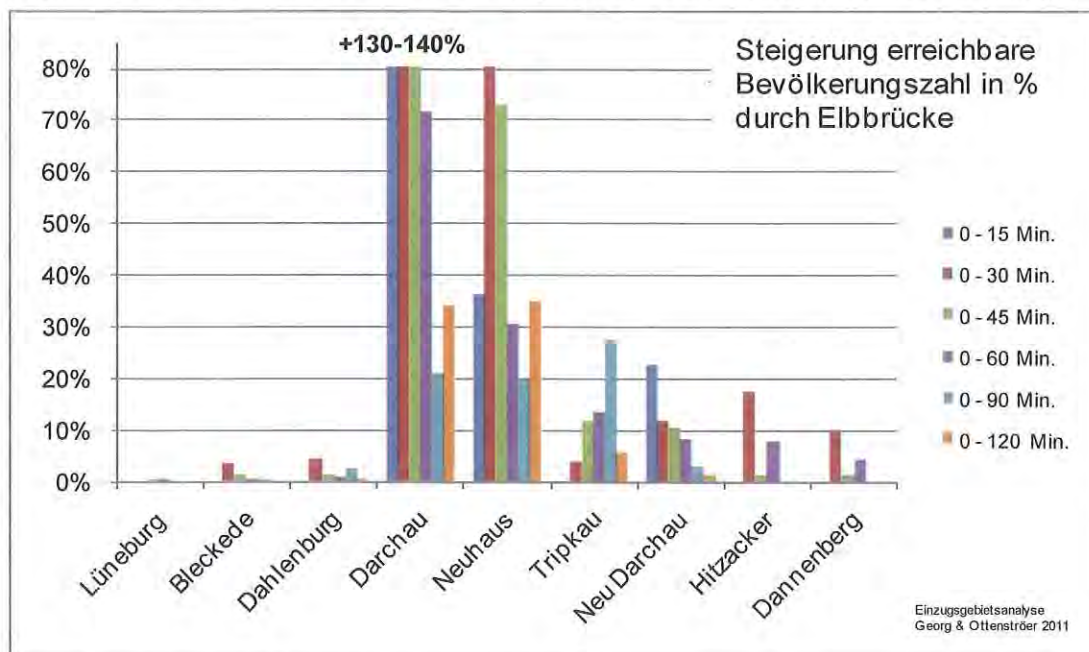


- Es ist zu erwarten, dass die wechselseitigen Pendlerströme durch eine verbesserte und verlässlichere Erreichbarkeit durch eine **festе Elbquerung** positiv beeinflusst werden. Brücken scheinen den Pendlerverkehr über die Elbe zu ermöglichen bzw. zu verstärken<sup>3</sup>.

#### Ausweitung Einzugsgebiet und Nachfragepotenzial durch Elbbrücke:

- Die geplante Elbbrücke bei Neu Darchau führt, je nach Standort, zu teils deutlicher Steigerung des Nachfrage- und Kaufkraftpotenzials (Einwohner und Touristen), einer verbesserten Verfügbarkeit von Arbeitskräftepotenzial und Erreichbarkeit von Versorgungs- und Ausflugszielen.
- Insbesondere Standorte in Nähe der geplanten Elbbrücke bei Neu Darchau können eine erhebliche Ausweitung des Einzugsgebiets und Nachfragepotenzials erwarten.
- Die östlich der Elbe gelegenen Gebiete (Amt Neuhaus) werden von einer enormen Steigerung des Nachfragepotenzials und erreichbarer Zusatz-Kaufkraft etc. profitieren.
- Die westlich der Elbe gelegenen Gebiete werden zwar erhebliche Flächenzuwächse erreichen aber aufgrund der dünn besiedelten Gebiete nur in Nähe des Brückenschlags eine signifikante Steigerung der erreichbaren Einwohnerzahlen, Arbeitskräfte- und Kaufkraftpotenziale verzeichnen.
- Die prozentuale Steigerung der Kaufkraft verläuft parallel zur Steigerung der erreichbaren Bevölkerung. Jedoch fällt die Steigerung der Kaufkraft für das Amt Neuhaus noch stärker aus als die Steigerung der Bevölkerungszahl, da mit der Einzugsgebietsausweitung durch die geplante Elbbrücke westlich der Elbe gelegenen und kaufkraftstärkere Gebiete gewonnen werden.

Steigerung der aktuell erreichbaren Bevölkerungszahl durch die Elbbrücke bei Neu Darchau (%)



<sup>3</sup> So können insbesondere die östlich der Elbe gelegenen Gebiete als Wohnorte für Auspendler durch feste Elbquerungen an Attraktivität gewinnen, während die Arbeitsorte westlich der Elbe insbesondere durch die zusätzliche Verfügbarkeit von Arbeitskräften profitieren.

### Zusammenfassung der regionalwirtschaftlichen Auswirkungen:

Anhand von Fachgesprächen und Analysen wurden die regionalökonomischen Auswirkungen der geplanten Elbbrücke bei Neu Darchau auf verschiedene Bereiche diskutiert und bewertet. Die nachfolgende Tabelle fasst die regionalwirtschaftlichen Auswirkungen (ohne spezifische lokale Konfliktpotenziale) zusammen. Hierbei wurden verschiedene exemplarische Orte der Untersuchungsregion hinsichtlich verschiedener Wirkungsfelder betrachtet. Je dunkler der Grünton, desto positiver werden die Wirkungen der geplanten Elbbrücke bei Neu Darchau eingeschätzt:

#### Regionalökonomische Wirkungen der geplanten Elbbrücke auf exemplarische Gemeinden

Exemplarischer Ort	Gewerbe- & Arbeitsstandort	Tourismusstandort	Einzelhandelsstandort	Wohnstandort mit Versorgungssituation
Amt Neuhaus	stark positiv	stark positiv	leicht positiv	stark positiv
Neu Darchau <sup>4</sup>	stark positiv	keine Angabe 4	stark positiv	keine Angabe 4
Lüneburg	sehr begrenzt positiv	leicht positiv	leicht positiv	keine Wirkung
Dahlemburg	leicht positiv	sehr begrenzt positiv	leicht positiv	sehr begrenzt positiv
Bleckede	keine Wirkung	leicht positiv	sehr begrenzt positiv	keine Wirkung
Hitzacker	leicht positiv	leicht positiv	leicht positiv	sehr begrenzt positiv
Dannenberg	sehr begrenzt positiv	keine Wirkung	keine Wirkung	keine Wirkung

Zudem wurden die Auswirkungen der geplanten Elbbrücke auf die Wertentwicklung von Wohnimmobilien im Amt Neuhaus analysiert. Seit dem Jahr 2000 haben sich die Wohnimmobilienpreise im östlichen Kreisgebiet Lüneburgs und im Amt Neuhaus deutlich negativer entwickelt als die Preise des restlichen Landkreises. Im Rahmen einer Modellrechnung wurde eine Steigerung bzw. Stabilisierung der Wohnimmobilienwerte im Amt Neuhaus um rd. 18,1 Mio. EUR durch die geplante Elbbrücke bei Neu Darchau ermittelt.

Insgesamt zeigt die regionalwirtschaftliche Betrachtung, dass die geplante Elbbrücke bei Neu Darchau einen wichtigen Beitrag zur elbübergreifenden Integration und wirtschaftlichen Fortentwicklung der Untersuchungsregion beitragen kann. Dies ist umso bedeutender, da die Analyse der Ausgangssituation die Notwendigkeit wirtschaftlicher Impulse für die Region unterstreicht.

Die regionalökonomischen Auswirkungen der geplanten Elbbrücke werden, je nach Wirkungsbereich und Ort, unterschiedlich ausfallen. Wie in der Analyse der Wirkungsfelder aufgezeigt, werden die Effekte der geplanten Elbbrücke bei Neu Darchau in den östlich der Elbe gelegenen Gebiete deutlich positiver ausfallen als für die Regionen westlich der Elbe.

Dennoch wird die Elbbrücke bei Neu Darchau auch regional übergreifend zu einem verstärkten sozialen und wirtschaftlichen Austausch über die Elbe hinweg, zugunsten der gesamten kreisübergreifenden Untersuchungsregion, führen. Insbesondere im Tourismus kann die Elbbrücke als verbindendes Element zwischen rechts- und linkselbischer Tourismusregion und deren Attraktionen regional übergreifend positive Wirkung entfalten. Dies setzt jedoch auch voraus, dass die Brücke als Impulsgeber für zusätzliche touristische Kooperationen, für die Gesamt-Positionierung und -vermarktung sowie für weitere Tourismusprojekte durch die Akteure der Tourismusregion aufgegriffen wird.

Zusammenfassend kann aus gutachterlicher Sicht die geplante Elbbrücke bei Neu Darchau als wichtiges regionalwirtschaftliches Projekt eingestuft werden.

<sup>4</sup> Es wird in der regionalökonomischen Bewertung ausschließlich auf die regional übergreifenden Auswirkungen (z.B. Erreichbarkeits-effekte, Veränderung Nachfragepotenzial, Vergrößerung von Absatzgebieten und des Arbeitskräftemarktes) abgestellt. Eine kleinräumige Betrachtung lokaler Risiken und Handlungsfelder des Bauvorhabens durch konfliktträchtige Trassenverläufe o.ä., werden in einem getrennten städtebaulichen Beitrag (Handlungskonzept Neu Darchau) behandelt. Für Neu Darchau werden hier nur die übergeordneten Brückeneffekte für die Wirkungsbereiche „Gewerbe- und Arbeitsstandort“ und „Einzelhandelsstandort“ bewertet, da insbesondere die Auswirkungen auf den „Tourismusstandort“ und „Wohnstandort“ stark von lokalen Betroffenheiten, ortsspezifischen Konfliktpotenzialen aber auch Handlungsoptionen und damit verbundenen Entwicklungschancen abhängen.

## 1. Regionalwirtschaftliche Untersuchung: Hintergrund und Aufgabe

Der Landkreis Lüneburg liegt südlich von Hamburg und ist umgeben von einer facettenreichen Landschaft. Diese reicht vom Naturpark Lüneburger Heide bis zum Biosphärenreservat Elbtalau. Im geographischen und infrastrukturellen Mittelpunkt liegt die tausendjährige Hansestadt Lüneburg. Eine Besonderheit im Kreis stellt das Amt Neuhaus dar. Das Amt Neuhaus ist die einzige rechtselbische Gemeinde Niedersachsens und wurde erst 1993 dem Kreis Lüneburg angeschlossen. Das gesamte Amt ist Bestandteil des Biosphärenreservates "Niedersächsische Elbtalau". 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 ist die Stadt Bleckede mit ca. 9.000 Einwohnern. Andere größere Orte sind Dahlenburg, 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. Am 15. Dezember 2008 fanden Kreistagssitzungen in Lüneburg und Lüchow zur Entscheidung über die sogenannte Brückenvereinbarung statt. Es ist im Kern vorgesehen, dass der Landkreis Lüneburg die Elbbrücke 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 festen Elbquerung bei Neu Darchau werden im Rahmen der nachfolgenden Untersuchung ihre regionalwirtschaftlichen Auswirkungen und Impulse auf folgende Wirkungsbereiche eingeschätzt:

- Gewerbe- und Arbeitsstandort
- Tourismusstandort
- Einzelhandelsstandort
- Wohnstandort

Die Untersuchungsregion besteht im Wesentlichen aus dem östlichen Kreisgebiet Lüneburgs mit Bleckede, Dahlenburg und Amt Neuhaus und dem nordwestlichen Kreisgebiet Lüchow-Dannenberg mit der Samtgemeinde Elbtalau und u.a. Neu Darchau und Hitzacker.

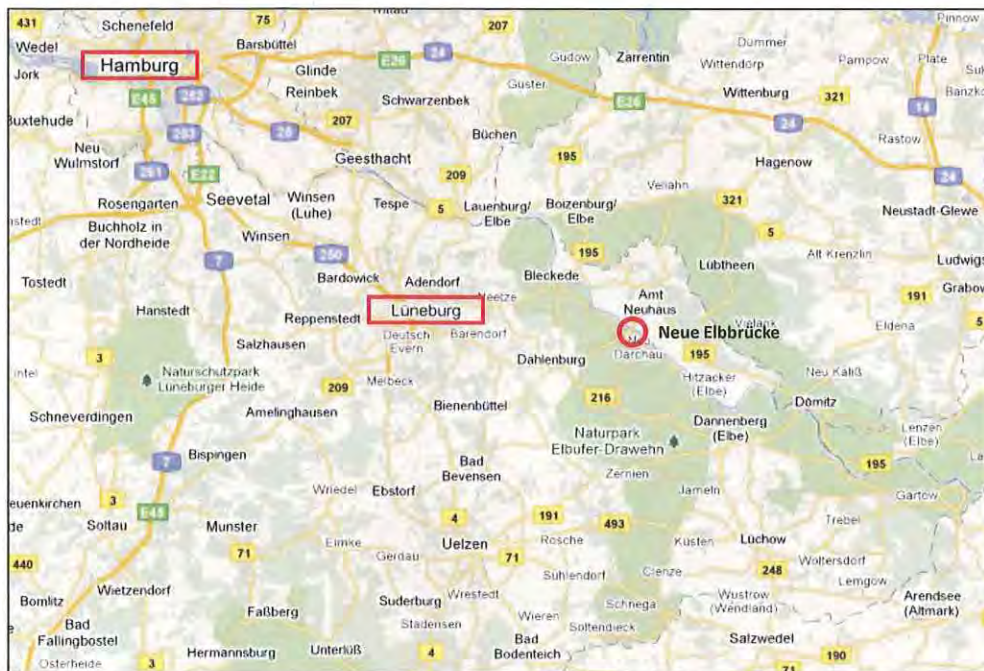
Zentrale Untersuchungsschritte der regionalökonomischen Analyse sind:

- Aufnahme und Interpretation regionalwirtschaftlicher Ausgangsdaten
- Pendlerverflechtungen für die Untersuchungsregion
- Quantifizierung der Erreichbarkeitseffekte (Steigerung Nachfragepotenzial) durch die neue Elbquerung bei Neu Darchau für unterschiedliche (exemplarische) Orte
- Einschätzungen zu anderen Brückenprojekten
- Fachgespräche in der Region zu den erwarteten Effekten der neuen Elbbrücke

Aufbauend auf diesen Untersuchungsschritten erfolgt eine regionalwirtschaftliche (überwiegend qualitative) Einschätzung der Auswirkungen der neuen Elbbrücke auf unterschiedliche Orte in der Untersuchungsregion. Daneben werden modellhaft die Auswirkungen auf die örtlichen Immobilienpreise für Wohnimmobilien im Amt Neuhaus quantifiziert.

Die Expertise unterscheidet zwischen den deutlich positiven Effekten für das Amt Neuhaus und regional übergreifenden Chancen, Potenzialen und Risiken für exemplarische Gemeinden in der Untersuchungsregion westlich der Elbe.

Abb. 1: Großräumige Lage Neu Darchau



Die Unterteilung in Wirkungsbereiche soll soweit möglich – anders als bei modellhaft-abstrakten Nutzen-Kosten-Analysen – auch orts- und themenspezifische Entwicklungspotenziale und Handlungsfelder insbesondere aufgrund einer verbesserten Erreichbarkeit durch die geplante Elbbrücke bei Neu Darchau offen legen<sup>5</sup>.

Der Fokus der Untersuchung richtet sich auf die Chancen und Potenziale der geplanten Elbbrücke bei Neu Darchau, um regionalökonomische Strategien, Handlungsfelder und Projektansätze weiter entwickeln zu können.

Es wird in der vorliegenden regionalökonomischen Betrachtung ausschließlich auf die regional übergreifenden Auswirkungen (z.B. Erreichbarkeits-effekte, Veränderung Nachfragepotenzial, Vergrößerung von Absatzgebieten und des Arbeitskräftemarktes, verkürzte Pendlerrelationen) abgestellt<sup>6</sup>.

<sup>5</sup> Insofern beinhaltet die vorliegende regionalökonomische Studie eine individuelle Vorgehensweise. Es wird aufgrund der angestrebten Identifikation von regionalspezifischen Entwicklungspotenzialen und Handlungsfeldern keine standardisierte („abstrakte“) Methode, wie beispielsweise eine Nutzen-Kosten-Analyse, durchgeführt. Dementsprechend wird auch kein Nutzen-Kosten-Verhältnis ermittelt oder ein Vergleich mit alternativen Investitionsprojekten hinsichtlich der Effizienz der Mittelverwendung durchgeführt.

<sup>6</sup> Lokale Risiken des Bauvorhabens durch konfliktträchtige Trassenverläufe o.ä., die insb. von Teilen der Bevölkerung Neu Darchaus für ihre Gemeinde befürchtet werden, werden in einem getrennten städtebaulichen Beitrag (Handlungskonzept Neu Darchau) behandelt.

## 2. Ausgangsdaten und Untersuchungsraum

### Ausgangsdaten

Im Rahmen der Analyse der Ausgangsdaten erfolgt eine Bestandsaufnahme regionaler Daten und Entwicklungen. Anhand dieses Kapitels werden die allgemeinen Rahmenbedingungen der Untersuchungsregion beleuchtet. Dabei erfolgt eine Analyse der geographischen, demographischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten. Folgende regionale Ausgangsdaten werden betrachtet:

- Flächennutzung, Bebauung und Wohnungsbestand
- Verbindungen und Zentren-System
- Bevölkerungsdaten
  - Bevölkerungsstand
  - Bevölkerungsentwicklung
  - Bevölkerungsdichte
  - Durchschnittsalter
  - Bevölkerungsbewegung und Wanderungssaldo
  - Bevölkerungsprognose
- Beschäftigungsdaten
  - Beschäftigte nach Wohn- und Arbeitsort
  - Arbeitslose pro 1.000 Einwohner
  - Verlauf der SVP Beschäftigten (indexiert)
  - Prognose der Bevölkerung im berufsfähigen Alter
- Gewerbeanmeldungen und -abmeldungen
- Regionale Branchen- und Beschäftigungsschwerpunkte
  - SVP Beschäftigte nach Wirtschaftsbereichen
  - Beschäftigungsschwerpunkte (Arbeitsortprinzip)
  - Umsatzanteile ausgewählter Wirtschaftszweige
  - Wirtschaftsschwerpunkte und „Ø Betriebsgröße“
- Daten zum Schulstandort Lüneburg und Lüchow-Dannenberg

Zielsetzung der Analyse der Ausgangsdaten ist zum einen die Notwendigkeit für wirtschaftliche Impulse in der Untersuchungsregion (regionalökonomischen Handlungsbedarf) aufzuzeigen und zum anderen Grundlagen für die Einschätzung der regionalwirtschaftlichen Auswirkungen der neuen Elbbrücke bei Neu Darchau zu erarbeiten.

---

<sup>7</sup> Als Quellen für die Ausgangsdaten wurden insbesondere herangezogen: Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen (LSKN), Statistisches Bundesamt, Statistik der Bundesagentur für Arbeit, GVS-Verkehrsgutachten 2011 bzgl. Verbindungen und Zentren-System, Daten der IHK Lüneburg sowie Datenbanken und Berechnungen von Georg & Ottenströer

## Untersuchungsraum und regionale Eingrenzung

Der Untersuchungsraum bezieht sich auf die Kreise Lüneburg und Lüchow-Dannenberg. Regionalwirtschaftliche Auswirkungen und relevante Erreichbarkeitseffekte durch die neue Elbbrücke bei Neu Darchau sind insbesondere in der Nähe des geplanten Brückenschlags zu erwarten. Aus diesem Grund wird insbesondere der Ostkreis Lüneburg (inklusive Hansestadt Lüneburg) mit den Grundzentren Dahlenburg, Bleckede und Amt Neuhaus und der westliche Kreis Lüchow-Dannenberg mit der Samtgemeinde Elbtalaue mit Neu Darchau, Hitzacker und Dannenberg dargestellt<sup>6</sup>.

Die nachfolgende Karte zeigt am Beispiel der später durchgeführten Pendler- und Einzugsgebietsanalyse die exemplarisch betrachteten Gemeinden, um hiermit den Untersuchungsraum grob zu umreißen:

Abb. 2: Exemplarisch betrachtete Gemeinden in der Untersuchungsregion



<sup>6</sup> Die Auswahl der Regionen und Gemeinden bei den verschiedenen regionalen Strukturdaten richtet sich nach dem jeweiligen Untersuchungsaspekt und der Datenverfügbarkeit (teils liegen Daten nur auf Samtgemeinde- oder Gemeindeebene vor). Zu Vergleichszwecken werden gerade bei relativen Größen zusätzlich die Landes- und Kreisdaten betrachtet.

## 2.1 Flächennutzung, Bebauung und Wohnungsbestand

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Flächen nach ausgewählten Nutzungskategorien auf:

Abb. 3: Flächennutzung und -entwicklung ausgewählter Gemeinden

Flächen nach ausgewählten Nutzungen	Niedersachsen			Lüchow-Dannenberg			Elbtalau, SG			Neu Darchau		
	in ha (2009)	in %	Δ 1997-2009	in ha (2009)	in %	Δ 1997-2009	in ha (2009)	in %	Δ 1997-2009	in ha (2009)	in %	Δ 1997-2009
Gesamtfläche	4.762.661	100,0%	0,0%	122.049	100,0%	0,1%	42.241	100,0%	0,0%	2.262	100,0%	0,0%
Gebäude- und Freifläche	343.650	7,2%	13,5%	4.142	3,4%	12,8%	1.726	4,1%	13,4%	126	5,6%	10,5%
- Wohnfläche	194.336	4,1%	22,0%	2.581	2,1%	24,1%	1.079	2,6%	21,5%	104	4,6%	26,8%
- Gewerbe- u. Industriefläche	42.544	0,9%	19,3%	362	0,3%	4,0%	168	0,4%	21,7%	4	0,2%	-42,9%
Verkehrsfläche	241.489	5,1%	5,2%	5.044	4,1%	1,2%	1.868	4,4%	1,1%	98	4,3%	1,0%
Landwirtschaftsfläche	2.874.318	60,4%	-2,7%	63.316	51,9%	-1,8%	20.919	49,5%	-1,5%	886	39,2%	-3,0%
Waldfläche	1.023.850	21,5%	2,5%	45.262	37,1%	1,1%	15.755	37,3%	0,6%	961	42,5%	3,2%
Wasserfläche	110.577	2,3%	6,2%	3.075	2,5%	5,6%	1.442	3,4%	0,2%	165	7,3%	-5,2%
Flächen nach ausgewählten Nutzungen	Lüneburg (Kreis)			Bleckede, Stadt			Lüneburg, Hansestadt			Amt Neuhaus		
	in ha (2009)	in %	Δ 1997-2009	in ha (2009)	in %	Δ 1997-2009	in ha (2009)	in %	Δ 1997-2009	in ha (2009)	in %	Δ 1997-2009
Gesamtfläche	132.342	100,0%	0,1%	14.045	100,0%	0,5%	7.034	100,0%	0,0%	23.724	100,0%	0,1%
Gebäude- und Freifläche	7.662	5,8%	12,1%	612	4,4%	11,9%	1.905	27,1%	5,8%	562	2,4%	16,4%
- Wohnfläche	4.738	3,6%	27,8%	384	2,7%	25,1%	1.006	14,3%	18,4%	215	0,9%	51,4%
- Gewerbe- u. Industriefläche	837	0,6%	2,2%	54	0,4%	14,9%	387	5,5%	-4,4%	35	0,1%	-23,9%
Verkehrsfläche	5.426	4,1%	7,8%	480	3,4%	6,2%	750	10,7%	3,9%	644	2,7%	4,7%
Landwirtschaftsfläche	68.154	51,5%	-2,5%	8.266	58,9%	-1,0%	1.816	25,8%	-13,6%	13.976	58,9%	2,8%
Waldfläche	41.072	31,0%	1,1%	3.333	23,7%	0,6%	1.872	26,6%	4,3%	6.533	27,5%	1,4%
Wasserfläche	3.635	2,7%	4,6%	954	6,8%	12,6%	146	2,1%	2,8%	1.297	5,5%	-1,7%

Quelle: LSKN und Georg & Ottenströer, 2011

Es zeigt sich ein geringer Verstädterungsgrad im Ostkreis Lüneburg und im gesamten Kreis Lüchow-Dannenberg. Auffällig ist der besonders geringe Anteil an Wohn-, Gewerbe- und Industriefläche im Amt Neuhaus. Dagegen weist die Hansestadt Lüneburg als Oberzentrum der Region einen deutlich über dem Landesdurchschnitt liegenden Anteil an Wohnfläche aus auch Gewerbe- und Industriefläche auf.

Betrachtet man die Veränderung der Flächennutzung seit 1997 so sind die Wohnflächen, entsprechend dem übergeordneten Trend in Niedersachsen in allen Teilregionen deutlich angestiegen. Im Bereich der Gewerbe- und Industrieflächen fällt der starke Rückgang um 43% in Neu Darchau bzw. 24% im Amt Neuhaus auf. Dies ist ein Indiz für eine rückläufige regionale Entwicklung hinsichtlich Nachfrage und Ausweisung von Gewerbe- und Industrieflächen.

Die nächste Tabelle verdeutlicht den Bestand an Wohnungen und dessen Entwicklung seit 1990 in ausgewählten Teilregionen bzw. Gemeinden:

Abb. 4: Wohnungsbestand in ausgewählten Gemeinden

Wohnungsbestand ausgewählte Gemeinden	Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden				
	2009/2010	2005	2000	1995	1990*
Niedersachsen	3.796.522	3.724.595	3.566.264	3.317.579	3.039.556
Lüchow-Dannenberg	26.123	25.776	24.740	22.968	21.224
Elbtalau, SG	11.045	10.890	10.405	9.604	8.787
Hitzacker (Elbe)	2.660	2.647	2.545	2.369	2.184
Neu Darchau	758	751	731	696	673
Lüneburg	79.678	77.872	73.916	64.861	57.829
Bleckede, Stadt	4.466	4.373	4.177	3.627	3.267
Lüneburg, Hansestadt	35.590	35.108	33.891	31.581	28.728
Amt Neuhaus	2.454	2.421	k.A.	k.A.	2.395
Dahlenburg, SG	2.986	2.936	2.836	2.577	2.404
Ostheide, SG	4.317	4.207	3.883	3.047	2.662

Quelle: LSKN und Georg & Ottenströer, 2011; \* Amt Neuhaus 1992 (Daten Amt Neuhaus ggf. mit Abw eichung)

Seit 1990 stieg der Wohnungsbestand in Niedersachsen um rd. 25%. Eine ähnliche Steigerung verzeichneten der Kreis Lüchow-Dannenberg, die Samtgemeinde Elbtalaue, die Gemeinde Hitzacker, die Hansestadt Lüneburg und die Samtgemeinde Dahlenburg in den vergangenen 20 Jahren. Sehr viel stärker stieg der Wohnungsbestand in der Samtgemeinde Ostheide und Bleckede um 62% bzw. 37%. Von den betrachteten Gemeinden fiel die Steigerung des Wohnungsbestandes seit 1990 nur in Neu Darchau und Amt Neuhaus um 13% bzw. 2% deutlich unter dem Landesdurchschnitt aus. Diese Entwicklung korrespondiert mit der rückläufigen Bevölkerungszahl in Neu Darchau und dem Amt Neuhaus.

Kernergebnisse Flächennutzung, Bebauung und Wohnungsbestand:

- Geringer Verstädterungsgrad im Ostkreis Lüneburg und in Lüchow-Dannenberg
- Sehr geringer Anteil an Wohn-, Gewerbe- und Industriefläche im Amt Neuhaus
- Hansestadt Lüneburg mit überdurchschnittlichem Anteil an Wohnfläche als auch Gewerbe- und Industriefläche
- Anstieg der Wohnflächen in der gesamten Untersuchungsregion
- Starker Rückgang der Gewerbe- und Industrieflächen in Neu Darchau und Amt Neuhaus (Indiz für eine rückläufige regionalwirtschaftliche Entwicklung)
- In Neu Darchau und Amt Neuhaus deutlich unterdurchschnittliche Steigerung des Wohnungsbestandes in den vergangenen 20 Jahren



## 2.2 Verbindungen und Zentren-System

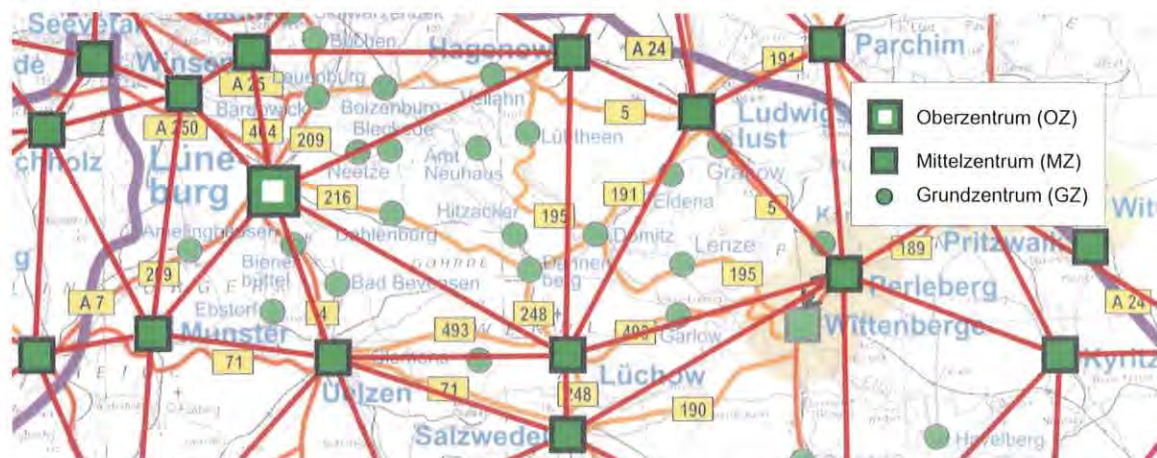
Die Funktion der Verkehrsnetze wird aus dem System der Zentralen Orte abgeleitet<sup>9</sup>. Die Relevanz der unterschiedlichen Verbindungen ergibt sich aus der Bedeutung der Zentren die miteinander verknüpft werden. Zur Festlegung der Verbindungsbedeutung werden verschiedene Verbindungsfunktionsstufen definiert. Unterschieden werden dabei Verbindungen, die der Versorgungsfunktion eines Zentrums dienen, und Verbindungen die den Austausch zwischen den Zentren ermöglichen.

Für jede Verbindungsfunktionsstufe lassen sich die Verbindungen zwischen den Zentren in Luftliniennetzen darstellen. Auf eine Darstellung der großräumigen Verbindungen der **Verbindungsstufe I** (u.a. Austauschfunktion zwischen den Oberzentren), der GVS-Verkehrsuntersuchung, wird verzichtet, da die geplante Brückenbaumaßnahme bei Neu Darchau keine Rolle für großräumige Verbindungen zwischen Oberzentren spielt.

Das Luftliniennetz für die **Verbindungsfunktionsstufe II** ist in nachfolgender Abbildung dargestellt. Die Verbindungsfunktionsstufe II ergibt sich aus den Verbindungen der Mittelzentren mit den Oberzentren und der Mittelzentren untereinander. Relevante Zentrale Orte sind Lüneburg als Oberzentrum und als Mittelzentren Hagenow, Ludwigslust und Lüchow. Die elbquerende Verbindung von Hagenow nach Lüneburg verläuft über die Bundesstraßen B5 und B209 und quert die Elbe über die Lauenburger Brücke. Die Verbindungen von Hagenow und Ludwigslust nach Lüchow werden im Wesentlichen über die Bundesstraße B191 und die Dömitzer Brücke geführt. Weitere relevante Verbindungen der Verbindungsfunktionsstufe II werden nördlich der Elbe über die Bundesstraße B5 und südlich der Elbe über die Bundesstraße B216 geführt.

Auch bei einer Realisierung der geplanten Elbbrücke Darchau – Neu Darchau werden die elbquerenden überregionalen Verbindungen der Verbindungsfunktionsstufe II über die Elbbrücken bei Lauenburg und Dömitz geführt.

**Abb. 5: Überregionale Verbindungen der Verbindungsfunktionsstufe II zwischen OZ – MZ und zwischen MZ – MZ**



Quelle: GVS-Verkehrsuntersuchung für Elbbrücke im Raum Darchau – Neu Darchau, 2011

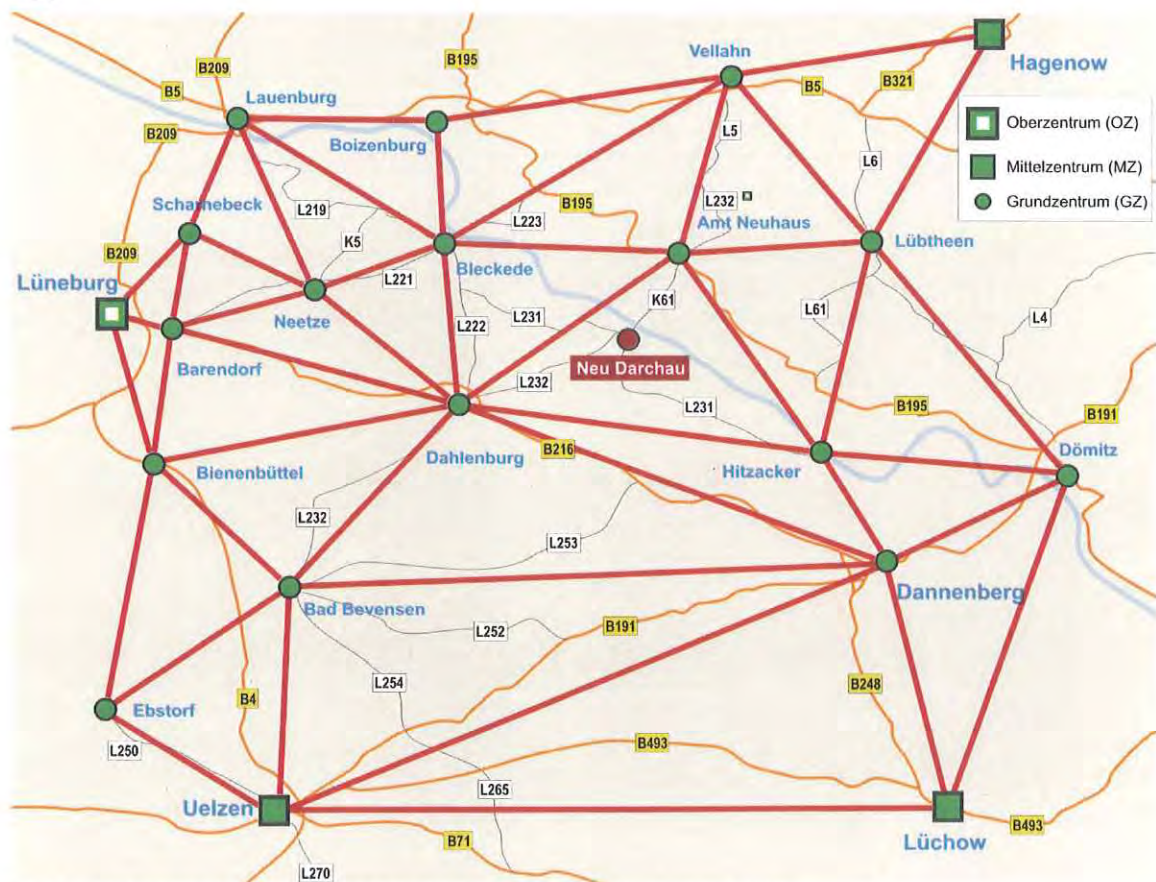
<sup>9</sup> Die Ausführungen des Abschnitts 2.3 zu den Verbindungen und Zentren-System sind der Verkehrsuntersuchung für eine Elbbrücke im Raum Darchau – Neu Darchau, GVS Gesellschaft für Verkehrsberatung und Systemplanung mbH (Hannover, Stand Juni 2011) - teils in Auszügen oder sinngemäß gekürzt - entnommen.

Das Luftliniennetz für die **Verbindungsfunktionsstufe III** ist in nachfolgender Abbildung dargestellt. Die Verbindungsfunktionsstufe III ergibt sich aus den Verbindungen zwischen den Grund- und Mittelzentren sowie den Grundzentren untereinander. Die relevanten Grundzentren im Einzugsgebiet der geplanten Elbbrücke Darchau – Neu Darchau sind:

- Bleckede
- Amt Neuhaus
- Hitzacker
- Dahlenburg

Zusätzlich sind auch die ausgeprägten Verflechtungen mit dem Oberzentrum Lüneburg zu beachten.

Abb. 6: Regionale Verbindungen der Verbindungsfunktionsstufe III zwischen MZ – GZ und zwischen GZ – GZ



Quelle: GVS-Verkehrsuntersuchung für Elbbrücke im Raum Darchau – Neu Darchau, 2011

Kernergebnisse Verbindungen und Zentren-System:

- Mit der geplanten Elbquerung werden die regionalen Verbindungen vom Amt Neuhaus mit den drei Grundzentren Bleckede, Hitzacker, Dahlenburg über die Brücke geführt. Besonders bedeutsam ist dabei aus Sicht der Verkehrsgutachter die Verbindung vom Amt Neuhaus nach Dahlenburg.
- Die geplante Brückenverbindung sichert die Austauschfunktion zwischen den genannten Zentralen Orten sowie die Versorgungsfunktion durch das Oberzentrum Lüneburg.

## 2.3 Bevölkerungsdaten

### 2.3.1 Bevölkerungsentwicklung bis heute

Die nachfolgende Tabelle gibt u.a. den aktuellen Einwohnerstand sowie dessen Entwicklung seit 1995 und die Einwohnerdichte ausgewählter Teilregionen und Gemeinden wieder:

**Abb. 7: Bevölkerungsstand und Bevölkerungsdichte ausgewählter Gemeinden 2010**

Land, Kreis, (Samt-)Gemeinde	Einwohner 30.09.2010	Δ seit 1995 in %	Fläche in qkm	Einw. je qkm	männl. %	weibl. %
Niedersachsen	7.923.536	1,8%	47.634,9	166,3	49,2	50,8
Lüchow-Dannenberg	49.348	-4,5%	1.220,5	40,4	49,3	50,7
Elbtalaue, SG	20.935	-3,4%	422,4	49,6	49,1	50,9
Hitzacker (Elbe), Stadt	4.899	-2,7%	58,4	83,8	47,3	52,7
Neu Darchau	1.472	-3,3%	22,6	65,1	47,9	52,1
Lüneburg	177.169	13,6%	1.323,5	133,9	48,9	51,1
Bleckede, Stadt	9.595	5,6%	140,5	68,3	48,4	51,6
Lüneburg, Hansestadt	72.880	12,9%	70,3	1.036,1	48,5	51,5
Amt Neuhaus	5.019	-14,5%	237,2	21,2	50,3	49,7
Dahlenburg, SG	6.240	-0,1%	155,8	40,0	50	50

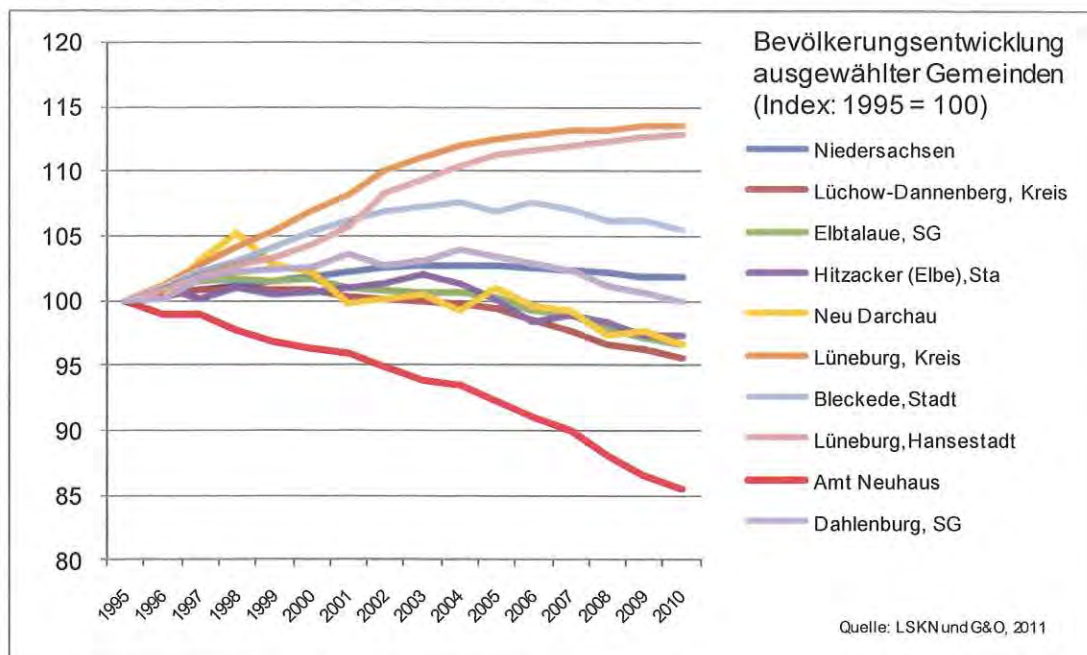
Quelle: LSKN und G&O, 2011

Es zeigt sich eine regional deutlich unterschiedliche Bevölkerungsentwicklung in den vergangenen 15 Jahren. Während der Kreis Lüneburg – abgesehen vom dramatischen Bevölkerungsverlust im Amt Neuhaus – teils deutliche Steigerungen der Einwohnerzahlen verzeichnen konnte, musste Lüchow-Dannenberg Bevölkerungsrückgänge hinnehmen.

Die Bevölkerungsdichte liegt im Ostkreis Lüneburg und Lüchow-Dannenberg deutlich unter dem Landesdurchschnitt. Insbesondere das Amt Neuhaus ist sehr dünn besiedelt.

Der in nachfolgender Abbildung dargestellte indexierte Verlauf der Bevölkerungszahlen verdeutlicht die unterschiedliche Bevölkerungsentwicklung in ausgewählten Teilregionen bzw. Gemeinden des Untersuchungsraumes:

Abb. 8: Bevölkerungsentwicklung in den vergangenen 15 Jahren



Für die verschiedenen Ortsteile der unmittelbar an die neue Elbbrücke angrenzenden Gemeinden Neu Darchau und Amt Neuhaus stellen sich die Einwohnerzahlen wie folgt dar:

Abb. 9: Einwohner nach Ortsteilen für Neu Darchau und Amt Neuhaus

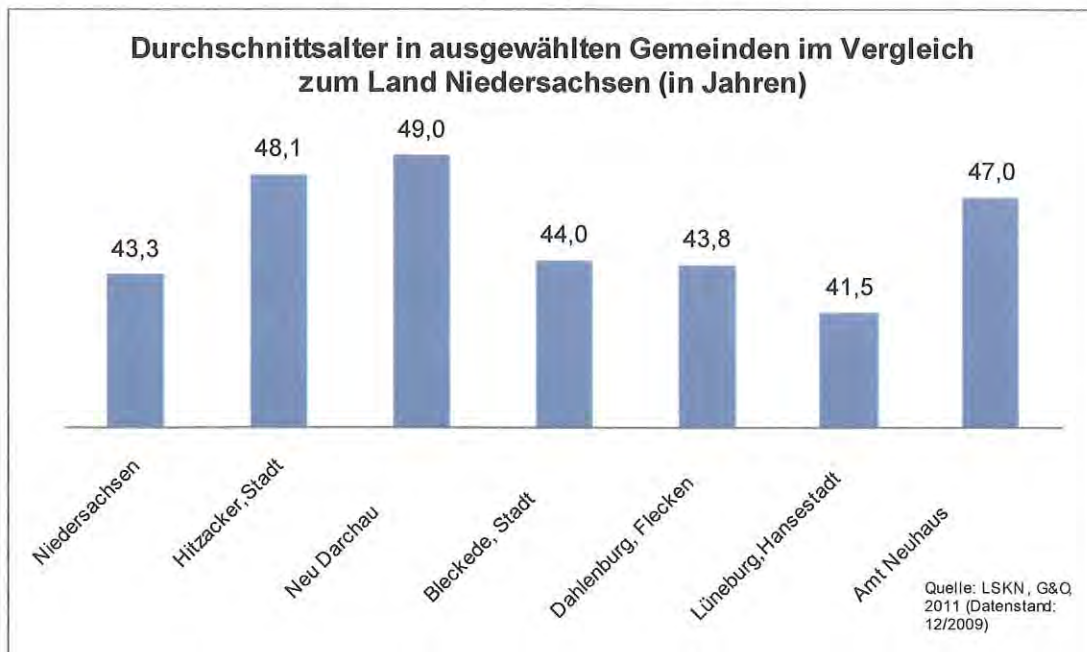
Gemeinde	Neu Darchau			Gemeinde	Amt Neuhaus			
	Einw. Ortsteil	Hauptwohnsitz	Nebenwohnsitz		Summe	Einw. Ortsteil*	Hauptwohnsitz	Nebenwohnsitz
Neu Darchau		522	60	582	Haar	416	29	445
Darzau		12	11	23	Kaarßen	697	85	782
Drethem		76	5	81	Neuhaus	1.658	128	1.786
Glienitz		133	19	152	Sumte	468	41	509
Katemin		332	47	379	Stapel	444	46	490
Klein Kühren		124	35	159	Tripkau	588	82	670
Quarstedt		11	0	11	Dellien	412	18	430
Sammatz		132	10	142				
Schutschur		92	18	110				
<b>Summe</b>		<b>1.434</b>	<b>205</b>	<b>1.639</b>		<b>4.683</b>	<b>429</b>	<b>5.112</b>

Quelle: Website Neu Darchau (Datenstand 3/2009), Gemeinde Amt Neuhaus (2011) und G&O, 2011

\* ehemalige Gemeinden über Summenbildung der aktuellen 36 Ortsteile

Das Durchschnittsalter der Bevölkerung in ausgewählten Gemeinden der Untersuchungsregion wird durch folgendes Balkendiagramm wieder gegeben:

Abb. 10: Durchschnittsalter der Bevölkerung in ausgewählten Gemeinden



Auffällig ist das sehr hohe Durchschnittsalter der Bevölkerung in Neu Darchau, Hitzacker und Amt Neuhaus. Ein hohes Durchschnittsalter lässt auch zukünftig eine ungünstige natürliche Bevölkerungsbewegung erwarten. Der Altersdurchschnitt in der Hansestadt Lüneburg liegt als Hochschulstandort unter dem Durchschnittsalter Niedersachsens.

Die nachfolgende Tabelle zeigt für Niedersachsen, die Kreise Lüchow-Dannenberg und Lüneburg mit ihren Samtgemeinden die Bevölkerungsbewegung zwischen 2004 und 2009 auf. Hierbei wird unterteilt in natürliche Bevölkerungsbewegung als Saldo aus Geborenen und Gestorbenen sowie Bevölkerungswanderung als Saldo aus Zuzügen und Fortzügen.

Abb. 11: Bevölkerungsbewegung 2004 bis 2009 in den Kreisen Lüchow-Dannenberg und Lüneburg

Bevölkerungs- bewegung 2004 bis 2009 Land, Kreis, Samtgemeinde	Einwohner 2009	Natürliche Bevölkerungs- bewegung* 2004-2009	Natürliche Bevölkerungs- bewegung* 2004-2009	Wanderungs- saldo* 2004-2009	Wanderungs- saldo 2004-2009	Summe NBB und Wanderungs- saldo	Summe NBB und Wanderungs- saldo
	insg.	insg.	in %	insg.	in %	insg.	in %
Niedersachsen	7.928.815	-93.160	-1,2%	21.160	0,3%	-72.000	-0,9%
Lüchow-Dannenberg	49.699	-1.783	-3,6%	-93	-0,2%	-1.876	-3,8%
Gartow	3.774	-261	-6,9%	8	0,2%	-253	-6,7%
Elbtalaue	21.075	-811	-3,8%	80	0,4%	-731	-3,5%
Lüchow (Wendland)	24.850	-711	-2,9%	-181	-0,7%	-892	-3,6%
Lüneburg (Kreis)	177.042	-1.200	-0,7%	3.670	2,1%	2.470	1,4%
Adendorf	10.163	-182	-1,8%	550	5,4%	368	3,6%
Bleckede, Stadt	9.653	-333	-3,4%	204	2,1%	-129	-1,3%
Lüneburg, Stadt	72.800	-271	-0,4%	1.753	2,4%	1.482	2,0%
Amt Neuhaus	5.083	-192	-3,8%	-217	-4,3%	-409	-8,0%
Amelinghausen	8.148	-99	-1,2%	-102	-1,3%	-201	-2,5%
Bardowick	16.505	-46	-0,3%	475	2,9%	429	2,6%
Dahlenburg	6.294	-118	-1,9%	-84	-1,3%	-202	-3,2%
Gellersen	12.559	30	0,2%	574	4,6%	604	4,8%
Ilmenau	10.563	-7	-0,1%	202	1,9%	195	1,8%
Ostheide	10.294	56	0,5%	185	1,8%	241	2,3%
Scharnebeck	14.980	-38	-0,3%	130	0,9%	92	0,6%

\* NBB: Geborene - Gestorbene / Wanderungssaldo: Zuzüge - Fortzüge

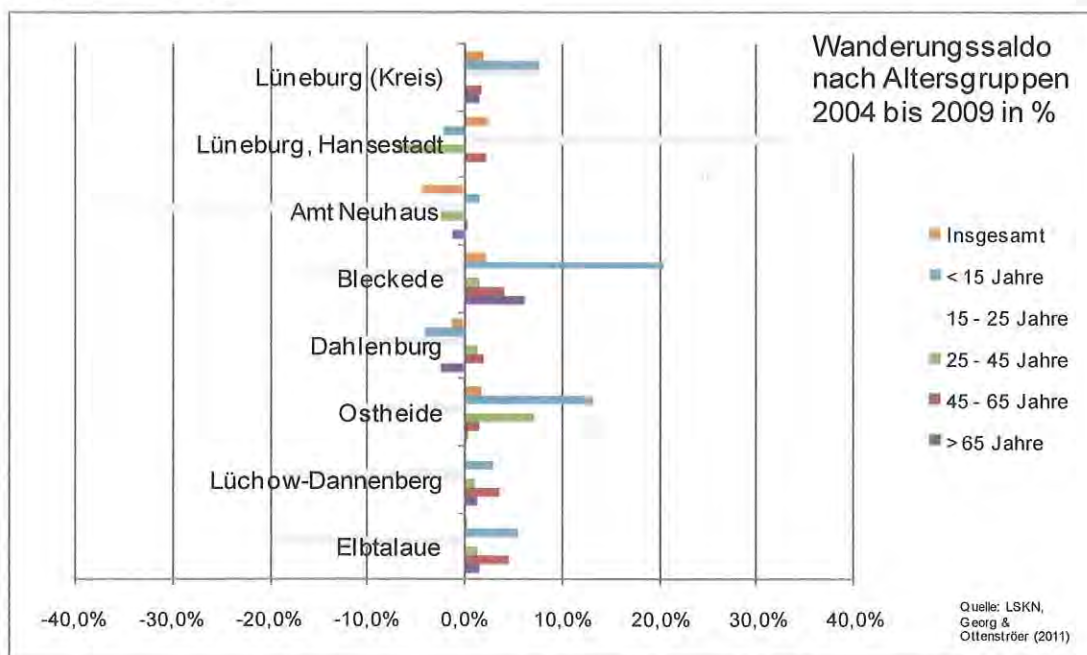
Quelle: LSKN, Georg & Ottenströer (2011)

Lüchow-Dannenberg zeigt zwischen 2004 und 2009 bei einer negativen natürlichen Bevölkerungsbewegung einen ausgeglichenen Wanderungssaldo. Der Kreis Lüneburg weist insbesondere aufgrund der positiven Entwicklung in der Hansestadt Lüneburg aber auch einzelner hamburgnaher Samtgemeinden höhere Zuzüge als Fortzüge (positiver Wanderungssaldo) bei leicht negativer natürlicher Bevölkerungsbewegung. Die Bevölkerungsbewegung fällt im Ostkreis Lüneburg negativ aus. Insbesondere das Amt Neuhaus musste zwischen 2004 und 2009 eine deutlich negative natürliche Bevölkerungsbewegung (-3,8%) und negative Wanderung (-4,3%) verkraften. So nahm in diesem Zeitraum die Bevölkerung im Amt Neuhaus um rund 8% ab.

Im Jahre 2010 wies der Kreis Lüchow-Dannenberg ein Geburtendefizit (natürliche Bevölkerungsbewegung: Lebendgeborene - Gestorbene) von -18 Einwohnern und einen minimalen Wanderungsverlust (Zugezogene - Fortgezogene) von -22 Einwohnern auf. Der Kreis Lüneburg verzeichnete in 2010 ein Geburtendefizit von -41 Einwohnern und einen Wanderungsgewinn von +89 Einwohnern. In der Summe ergab sich somit für Lüchow-Dannenberg in 2010 eine leichte Bevölkerungsabnahme und im Kreis Lüneburg eine leichte Bevölkerungszunahme. Die Hansestadt Lüneburg (+52 Einwohner) verzeichnete dabei eine höhere Bevölkerungszunahme als der gesamte Kreis (+48 Einwohner).

Betrachtet man allein den Wanderungssaldo (Zuzüge - Fortzüge) zwischen 2004 und 2009 für unterschiedliche Altersgruppen, ergibt sich folgendes Bild:

**Abb. 12: Wanderungssaldo (2004 bis 2009) nach Altersgruppen ausgewählter Regionen in % der Gesamtbevölkerung**



Die Hansestadt Lüneburg erreicht starke Wanderungsgewinne bei den 15 bis 25-Jährigen (Bildungswanderung). Dem gegenüber zeigen anderen Regionen (und ganz besonders das Amt Neuhaus) deutliche Wanderungsverluste im Bereich der 15 bis 25-Jährigen auf.

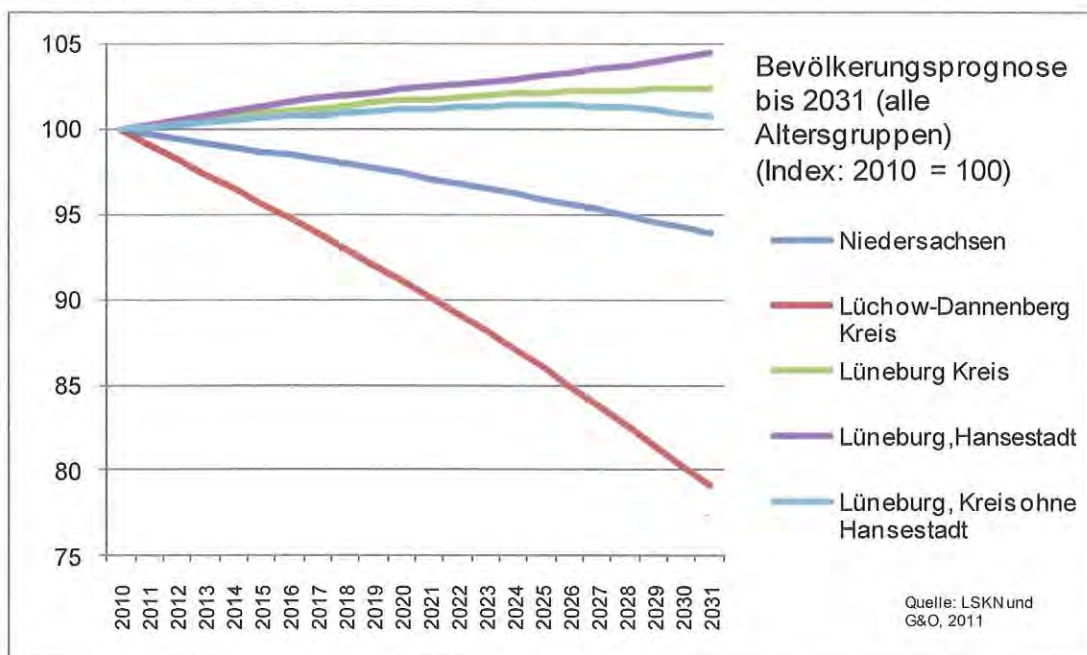
Das Amt Neuhaus zeigt die stärksten Wanderungsverluste in nahezu allen Altersgruppen (nur minimale Gewinne bei Familienzuzug, d.h. bei den unter 15-jährigen Kindern in Verbindung mit den etwa 30 bis 55-jährigen Eltern). Auch Dahlenburg weist bis auf die 25 - 45-jährigen recht deutliche Wanderungsverluste auf. Dagegen zeigt Bleckede im Betrachtungszeitraum deutliche Wanderungsgewinne im Familien- und Seniorenssegment. Die Samtgemeinde Ostheide verzeichnet ebenfalls eine deutlich positive Familienwanderung zwischen 2004 und 2009. Der Kreis Lüchow-Dannenberg wie auch die

Samtgemeinde Elbtalaue zeigen einen ausgeglichenen Gesamt-Wanderungssaldo. Insbesondere die Samtgemeinde Elbtalaue weist eine positive Familienwanderung auf. Die positiven Wanderungsbewegungen werden hier durch einen negativen Wanderungssaldo der 15 bis 25-jährigen (Bildungswanderung) kompensiert.

### 2.3.2 Bevölkerungsprognose

Die nachfolgende Grafik gibt die langfristige Bevölkerungsprognose im Vergleich zur aktuellen Einwohnerzahl (2010 = 100) nach Angaben des Statistischen Landesamtes Niedersachsen (LSKN) auf Kreisebene wieder:

Abb. 13: Bevölkerungsprognose (indexiert) bis 2031



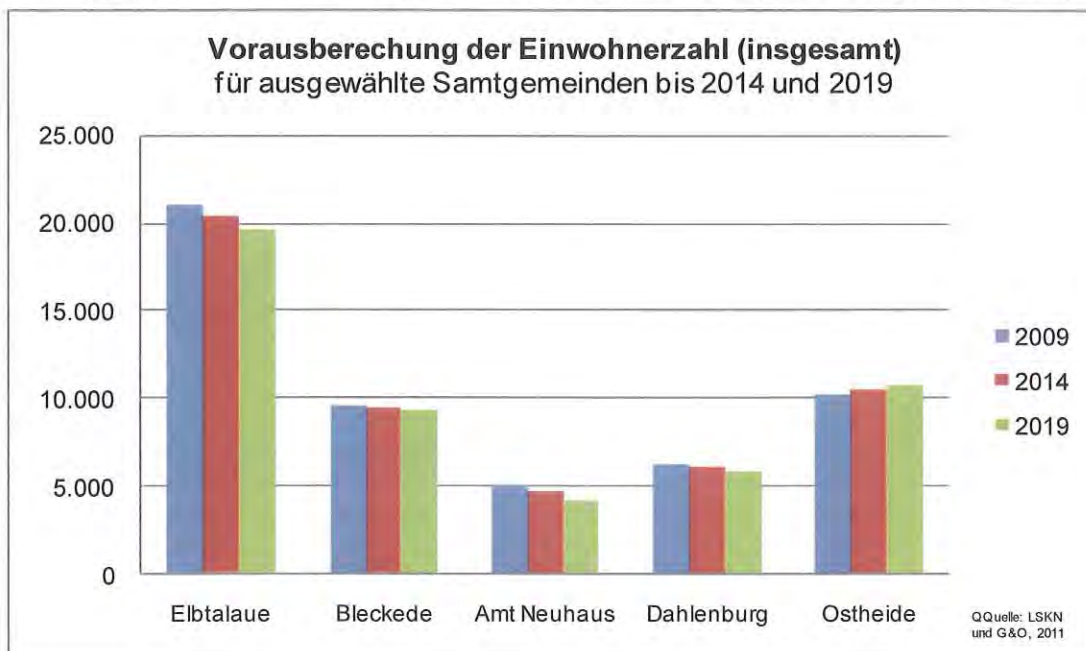
Dementsprechend wird sich die Bevölkerungszahl im Kreis Lüneburg und insbesondere in der Hansestadt Lüneburg positiver entwickeln wie der Landesdurchschnitt. Für Lüchow-Dannenberg werden deutliche Bevölkerungsrückgänge erwartet<sup>10</sup>.

Daneben existiert auf Samtgemeindeebene eine kleinräumigere Bevölkerungsvorausberechnung bis 2014 und 2019 (erstellt vom LSKN 2009/2010). Demnach wird die Einwohnerzahl im Landkreis Lüchow-Dannenberg von derzeit rd. 49.700 Einwohnern bis 2019 auf rd. 46.000 Einwohner sinken. Im Landkreis Lüneburg soll die Einwohnerzahl in diesem Zeitraum von 177.000 auf rd. 182.000 Einwohner steigen (Hansestadt Lüneburg von 72.800 auf 75.800 Einwohner). Weitere Ergebnisse der aktuellen LSKN-Bevölkerungsvorausberechnungen zeigen die nachfolgenden Balkendiagramme.

Die Entwicklung der absoluten Einwohnerzahl in den Samtgemeinden der Untersuchungsregion wird durch folgende Grafik verdeutlicht:

<sup>10</sup> Die Zahl der Haushalte, welche beispielsweise für die Nachfrage auf den regionalen Wohnungsmärkten relevant ist, entwickelt sich aufgrund der abnehmenden Haushaltsgrößen deutlich positiver als die Einwohnerzahl. So wird entsprechend einer Haushaltsprognose des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) zwischen 2010 und 2025 die Zahl der Haushalte in Niedersachsen um 3,8%, im Kreis Lüchow-Dannenberg um 0,4% und im Kreis Lüneburg um 11,0% steigen.

Abbildung 14: Einwohnerentwicklung bis 2019 für ausgewählte Samtgemeinden (Einwohnerzahl)



Es wird erwartet, dass die Bevölkerung der Samtgemeinde Elbtalaue von derzeit rd. 21.080 auf 19.610 Einwohner im Jahre 2019 sinkt. Für Bleckede wird ein Rückgang von 9.650 auf 9.400 Einwohner, für das Amt Neuhaus von 5.080 auf 4.270 Einwohner und für Dahlenburg von 6.290 auf 5.890 Einwohner vorausberechnet. Nur für Ostheide wird eine Steigerung von derzeit rd. 10.290 auf 10.780 Einwohner bis 2019 erwartet.

Die prozentuale Veränderung der Einwohnerzahl für ausgewählte Regionen und Gemeinden wird in den folgenden drei Diagrammen verdeutlicht:

Abb. 15: Einwohner-Vorausberechnung für Niedersachsen, Lüchow-Dannenberg, SG Elbtalaue (in %)

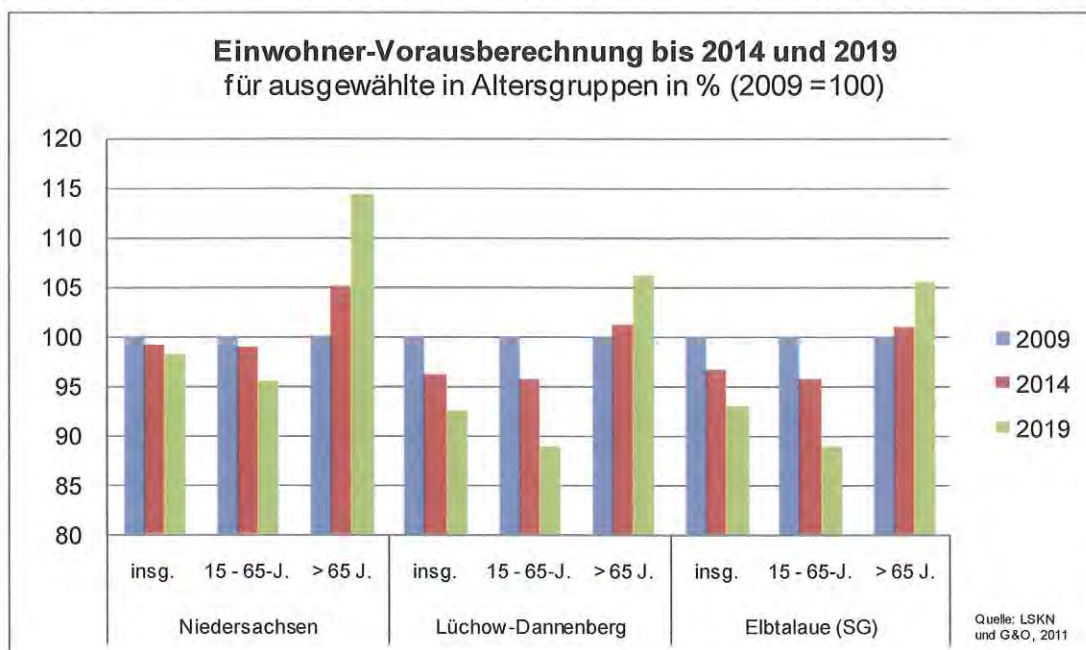




Abbildung 16: Einwohner Vorausberechnung 2019 für Kreis Lüneburg, Bleckede, Stadt Lüneburg (in %)

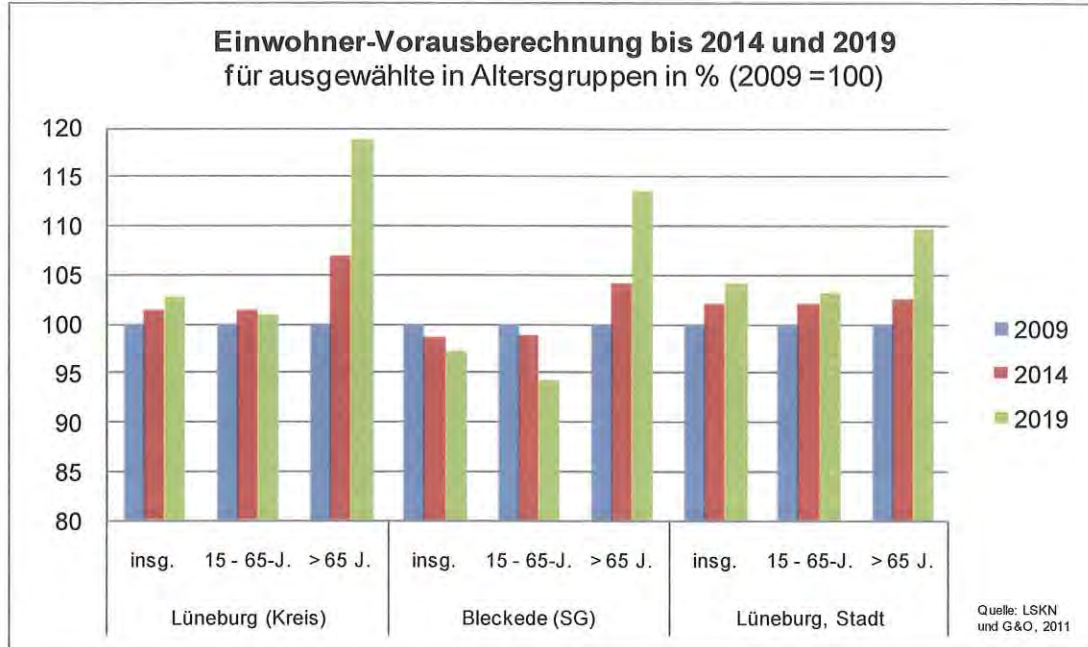
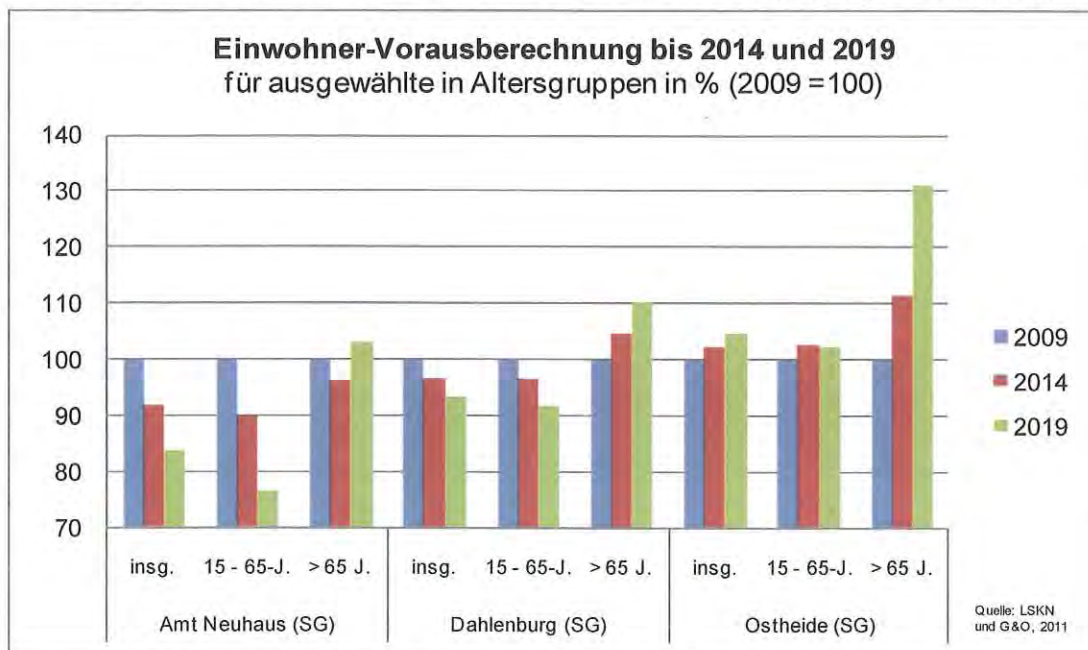


Abb. 17: Einwohner Vorausberechnung 2019 für Amt Neuhaus, SG Dahlenburg, SG Ostheide (in %)



Bezüglich der betrachteten Regionen und Gemeinden liefert die Einwohner-Vorausberechnung positive Ergebnisse für die Hansestadt Lüneburg und die Samtgemeinde Ostheide. Für die Samtgemeinden Elbtalau, Bleckede, Dahlenburg und besonders für das Amt Neuhaus wird eine negative Bevölkerungszahl vorausberechnet.

Aufgrund der Überalterung der Gesellschaft fällt die prozentuale Entwicklung der Bevölkerung im arbeitsfähigen Alter (15 bis 65 Jahre) in allen Teilregionen negativer aus als die Entwicklung der Gesamtbevölkerung. Demgegenüber steigen aufgrund der

demografischen Entwicklung in allen betrachteten Teilregionen die Gesamtzahl und der Anteil der älteren Bevölkerung über 65 Jahre.

#### **Kernergebnisse Bevölkerungsdaten:**

- Es zeigt sich eine regional sehr unterschiedliche **Bevölkerungsentwicklung seit 1995**.
- Lüneburg konnte – abgesehen vom Ostkreis und von den dramatischen Bevölkerungsverlusten im Amt Neuhaus – teils deutliche Steigerungen der Einwohnerzahlen verzeichnen.
- Lüchow-Dannenberg, wie auch die Samtgemeinde Elbtalaue mit Neu Darchau und Hitzacker, mussten in den vergangenen 15 Jahren Bevölkerungsrückgänge hinnehmen.
- Die **Bevölkerungsdichte** liegt im Ostkreis Lüneburg und Lüchow-Dannenberg deutlich unter dem Landesdurchschnitt. Insbesondere das Amt Neuhaus ist sehr dünn besiedelt.
- Auffällig ist das sehr hohe **Durchschnittsalter** der Bevölkerung in Neu Darchau, Hitzacker und Amt Neuhaus. Ein hohes Durchschnittsalter lässt auch zukünftig eine ungünstige natürliche Bevölkerungsbewegung erwarten. Der Altersdurchschnitt in der Hansestadt Lüneburg liegt als Hochschulstandort unter dem Durchschnittsalter Niedersachsens.
- Lüchow-Dannenberg zeigt zwischen 2004 und 2009 bei einer negativen **natürlichen Bevölkerungsbewegung** einen ausgeglichenen **Wanderungssaldo**.
- Der Kreis Lüneburg weist aufgrund der positiven Entwicklung in der Hansestadt Lüneburg aber auch hamburgnaher Samtgemeinden höhere Zuzüge als Fortzüge (positiver Wanderungssaldo) bei leicht negativer natürlicher Bevölkerungsbewegung. Die Bevölkerungsbewegung fällt im Ostkreis Lüneburg negativ aus. Insbesondere das Amt Neuhaus musste zwischen 2004 und 2009 eine deutlich negative natürliche Bevölkerungsbewegung (-3,8%) und negative Wanderung (-4,3%) verkraften. So nahm in diesem Zeitraum die Bevölkerung im Amt Neuhaus um rund 8% ab.
- Die Hansestadt Lüneburg erreicht starke **Wanderungsgewinne nach Altersgruppen** zwischen 2004 und 2009 bei den 15 bis 25-Jährigen (Bildungswanderung). Dem gegenüber zeigen anderen Regionen (und ganz besonders das Amt Neuhaus) deutliche Wanderungsverluste im Bereich der 15 bis 25-Jährigen auf.
- Das Amt Neuhaus zeigt die stärksten Wanderungsverluste in nahezu allen Altersgruppen (nur minimale Gewinne bei Familienzuwanderung). Auch Dahlenburg weist bis auf 25 - 45-jährige recht deutliche Wanderungsverluste auf. Dagegen zeigt Bleckede deutliche Wanderungsgewinne im Familien- und Seniorensegment. Die Samtgemeinde Ostheide verzeichnet ebenfalls eine deutlich positive Familienwanderung zwischen 2004 und 2009.
- Der Kreis Lüchow-Dannenberg wie auch die Samtgemeinde Elbtalaue zeigen einen ausgeglichenen Gesamt-Wanderungssaldo. Insbesondere die Samtgemeinde Elbtalaue weist eine positive Familienwanderung auf. Die positiven Wanderungsbewegungen werden hier durch einen negativen Wanderungssaldo der 15 bis 25-jährigen (Bildungswanderung) kompensiert.
- Laut **langfristiger Bevölkerungsprognose** der Statistischen Ämter wird sich die Bevölkerungszahl im Kreis Lüneburg und insbesondere in der Hansestadt Lüneburg positiver entwickeln als der Landesdurchschnitt. Für Lüchow-Dannenberg werden deutliche Bevölkerungsrückgänge erwartet.
- Laut **mittelfristiger Bevölkerungsvorausberechnung** bis 2014 und 2019 (erstellt vom LSKN 2009/2010) wird die Einwohnerzahl im Landkreis Lüchow-Dannenberg von derzeit rd. 49.700 Einwohnern bis 2019 auf rd. 46.000 Einwohner sinken. Im Landkreis Lüneburg soll die Einwohnerzahl in diesem Zeitraum von 177.000 auf rd. 182.000 Einwohner steigen (Hansestadt Lüneburg von 72.800 auf 75.800 Einwohner).

- Auf Ebene der Samtgemeinden wird erwartet, dass die Bevölkerung der Samtgemeinde Elbtalaue von derzeit rd. 21.080 auf 19.610 Einwohner im Jahre 2019 sinkt. Für Bleckede wird ein Rückgang von 9.650 auf 9.400 Einwohner, für das Amt Neuhaus von 5.080 auf 4.270 Einwohner und für Dahlenburg von 6.290 auf 5.890 Einwohner vorausberechnet. Nur für Ostheide wird eine Steigerung von derzeit rd. 10.290 auf 10.780 Einwohner bis 2019 erwartet.
- Aufgrund der Überalterung der Gesellschaft fällt die prozentuale Entwicklung der Bevölkerung im arbeitsfähigen Alter (15 bis 65 Jahre) in allen Teilregionen negativer aus als die Entwicklung der Gesamtbevölkerung. Demgegenüber steigen aufgrund der demografischen Entwicklung in allen betrachteten Teilregionen die Gesamtzahl und der Anteil der älteren Bevölkerung über 65 Jahre.

#### **Allgemeine Rückschlüsse und Handlungsbedarf:**

- Den vergangenen und prognostizierten negativen Bevölkerungsentwicklungen in der Untersuchungsregion des Ostkreises Lüneburg (mit den dramatischen Bevölkerungsverlusten im Amt Neuhaus) und des Westkreises Lüchow-Dannenberg (SG Elbtalaue) ist mit regionalökonomisch wirksamen Investitionen und Infrastrukturmaßnahmen zu begegnen<sup>11</sup>.
- Die Analyse der Bevölkerungsdaten legen einen erheblichen regionalwirtschaftlichen Handlungsbedarf nahe.
- Durch die geplante Elbbrücke können beispielhaft folgende Entwicklungen angestrebt werden:
  - Beschäftigungseffekte in der Bauphase
  - Verbesserung der Pendler-Wohnortqualität (insb. des „isolierten“ Amt Neuhaus) (-> positive Impulse für Wanderungssaldo)
  - Verbesserte Erreichbarkeit von Einrichtungen der jeweils anderen Elbeseite (-> Zuwanderung und Abbau von Abwanderung durch Steigerung der Standortqualität)
  - Verbesserter Zugang zu Arbeitskräftepotenzial durch Barriere-Abbau der Elbe (-> siehe Rückgang der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter)
  - Verbesserte Anbindung an Sozial-Infrastruktur Lüneburgs (-> siehe Zunahme älterer Bevölkerung in der Untersuchungsregion)
  - Verbesserter Zugang zu Schul- und (Aus-) Bildungseinrichtungen (-> siehe bildungsbedingte Abwanderung in der Untersuchungsregion)

<sup>11</sup> Wenn nicht regional- und wirtschaftspolitisch auf eine Laissez-Faire-Politik mit „entleerenden“ Territorien gesetzt wird.

## 2.4 Beschäftigungsdaten

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Zahl der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten am Arbeitsort und Wohnort in den Kreisen Lüchow-Dannenberg und Lüneburg sowie Gemeinden der Untersuchungsregion. Des Weiteren wird die Zahl der Einpendler und Auspendler angeführt.

Abb. 18: SVP Beschäftigte nach Wohn- und Arbeitsort

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

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

Der Arbeitsort Lüchow-Dannenberg weist gut 12.000 und der Arbeitsstandort Kreis Lüneburg gut 48.000 SVP Arbeitsplätze auf. Hierbei sind im westlichen Lüchow-Dannenberg 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 sehr geringe Zahl an SVP Arbeitsplätzen vor Ort. Hier dominiert der Charakter als Wohnstandort mit einem sehr hohen Auspendleranteil<sup>12</sup>.

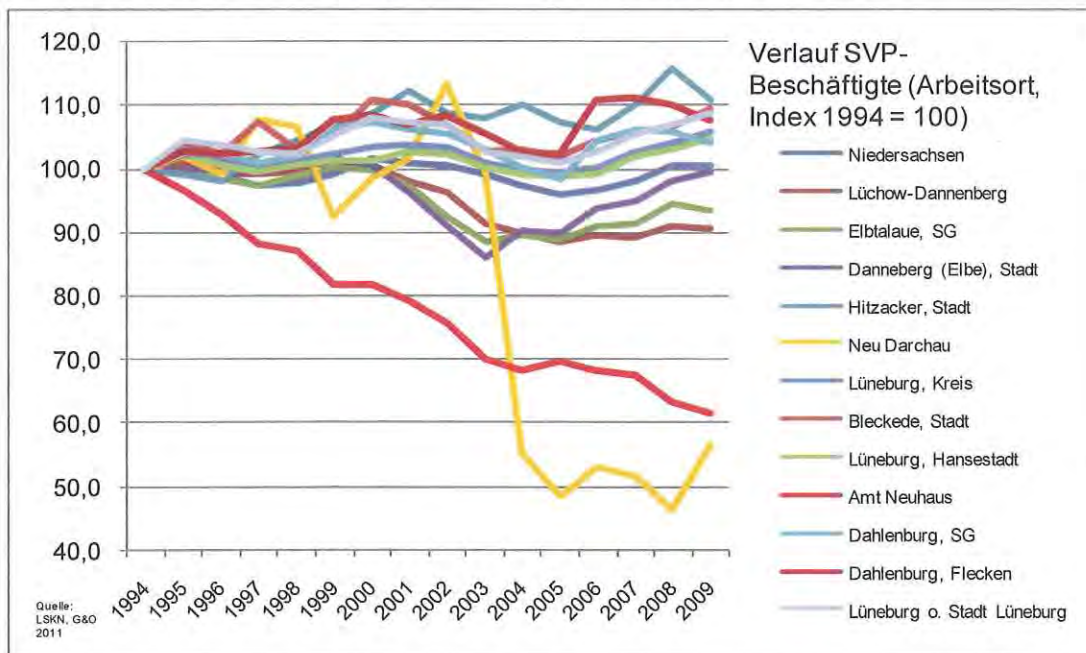
Im Landkreis Lüneburg verfügen 2010 rd. 8,6% der SVP Beschäftigten über einen Hochschul- oder Fachhochschulabschluss. In Lüchow-Dannenberg liegt der Anteil der Hochqualifizierten in 2010 bei 5,1% (im Vergleich Niedersachsen 8,4% und Deutschland 10,5%).

Die nachfolgende Abbildung verdeutlicht die SVP Beschäftigtenentwicklung am Arbeitsort in den vergangenen 15 Jahren in verschiedenen Teilregionen und Gemeinden.

Während auf Landesebene Niedersachsen die Zahl der SVP Beschäftigten im Betrachtungszeitraum weitgehend konstant blieb, konnte Hitzacker (+10,8%), Bleckede (+9,4%), Lüneburg ohne Hansestadt (+8,7%), Dahlenburg/Flecken (+7,8%) die Zahl der SVP Beschäftigten deutlich steigern. Auch die Hansestadt Lüneburg konnte die Zahl der SVP Beschäftigten seit 1994 um 4,7% steigern. Neben diesen positiven oder weitgehend ausgeglichenen Entwicklungen ist die stark negative Entwicklung der SVP Beschäftigten am Arbeitsort Neu Darchau und Amt Neuhaus auffällig. Neben den tendenziell schwächeren wirtschaftlichen Entwicklungen abseits der Zentren und mit zunehmender Entfernung zum Wirtschaftszentrum Hamburg sowie negativen einzelbetrieblichen Entwicklungen können ggf. auch Schwächen in der Infrastruktur zu diesen negativen Entwicklungen beigetragen haben.

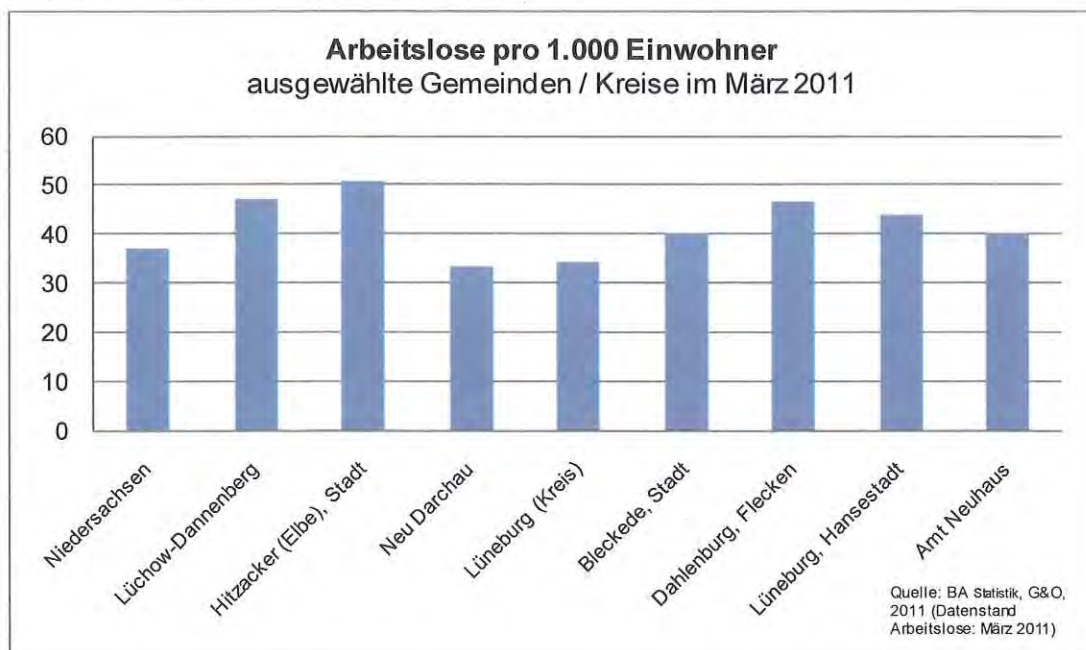
<sup>12</sup> Siehe detaillierte Ausführungen zu Pendlerverflechtungen in der Region in Kapitel 3 dieser Studie.

Abb. 19: Verlauf der SVP Beschäftigten (indexiert) in den vergangenen 15 Jahren



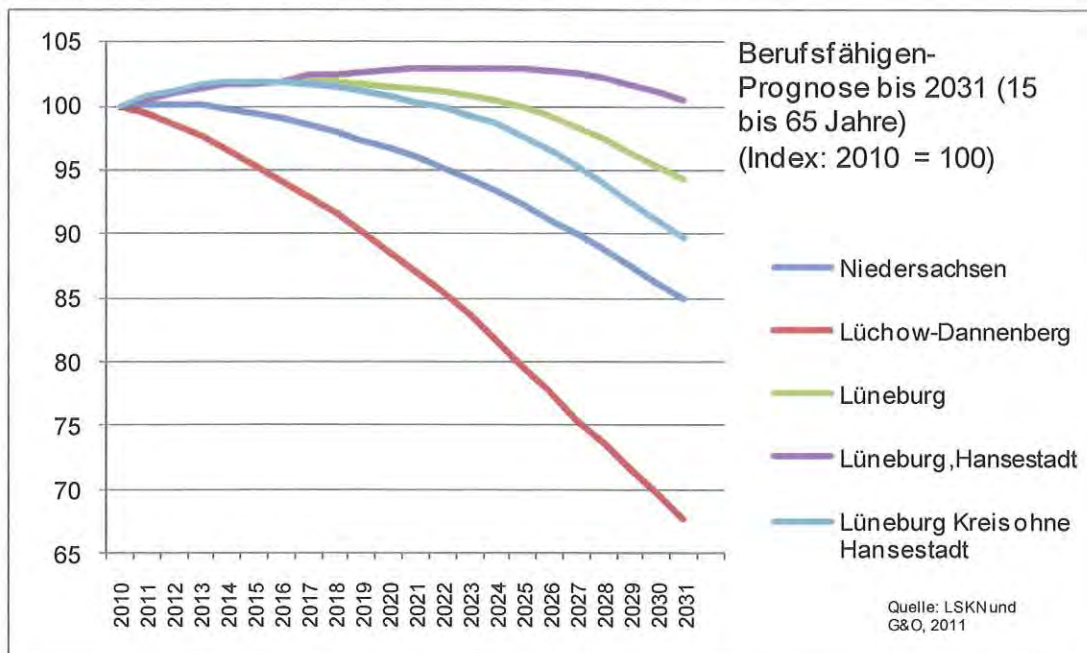
Betrachtet man die Zahl der Arbeitslosen pro 1.000 Einwohner, zeigt sich, dass von den ausgewählten Regionen und Gemeinden Neu Darchau (33,3) und der Kreis Lüneburg (34,5) unter dem Landesdurchschnitt Niedersachsens (37,1) liegt. In den weiteren betrachteten Teilregionen und Gemeinden der Untersuchungsregion liegt die Zahl der Arbeitslosen pro 1.000 Einwohner über dem Landesdurchschnitt.

Abb. 20: Arbeitslose pro 1.000 Einwohner 2011



Die nachfolgende Grafik gibt die langfristige Prognose der Bevölkerung im berufsfähigen Alter im Vergleich zur aktuellen Zahl (2010 = 100) nach Angaben des Statistischen Landesamtes Niedersachsen (LSKN) auf Kreisebene wieder:

Abb. 21: Prognose der Bevölkerung im berufsfähigen Alter bis 2031



Die Zahl der Personen im erwerbsfähigen Alter (15 bis unter 65 Jahre) wird langfristig deutlich sinken. Besonders betroffen wird nach Prognosen des LSKN der Kreis Lüchow-Dannenberg sein. Nur für die Hansestadt Lüneburg wird eine positive Entwicklung vorhergesagt<sup>13</sup>. Diese demographischen Entwicklungen verdeutlichen die zukünftig stärker werdende Relevanz des Themas „Fachkräftemangel“ zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region.

#### Kernergebnisse Beschäftigungsdaten:

- Im Kreis Lüneburg besitzt die **Hansestadt Lüneburg** die mit Abstand höchste Relevanz für die Versorgung der Bevölkerung mit Arbeitsplätzen.
- Die am geplanten Brückenschlag liegenden Gemeinden **Neu Darchau und Amt Neuhaus** verfügen über eine sehr geringe Zahl an SVP Arbeitsplätzen vor Ort. Hier dominiert der Charakter als Wohnstandort mit einem **sehr hohen Auspendleranteil**. Die Erreichbarkeit von Wirtschaftszentren ist somit für Neu Darchau als auch für das Amt Neuhaus eine wichtige Voraussetzung zur Standortsicherung.
- Hitzacker (+10,8%), Bleckede (+9,4%) und **weite Teile Lüneburgs** konnten in den vergangenen 15 Jahren die Zahl der **SVP Beschäftigten deutlich steigern**.
- Demgegenüber mussten **Neu Darchau und Amt Neuhaus** deutliche **Rückgänge** der Zahl der Arbeitsplätze vor Ort hinnehmen. Es besteht hier somit ein **deutlicher Handlungsbedarf**, um der **wirtschaftlichen Abwärtsbewegung** zu begegnen.
- Die **geplante Elbbrücke** kann ggf. die Qualität als Wohnstandort für Auspendler (bessere Erreichbarkeit des externen Arbeitsplatzes) als auch die Standortbedingungen für Gewerbe und Handwerk (Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen) verbessern helfen.
- Die Zahl der Personen im **erwerbsfähigen Alter** (15 bis unter 65 Jahre) wird mittel- und langfristig deutlich sinken. Diese demographischen Entwicklungen werden zukünftig verstärkt zu **Fachkräftemangel** führen. Die Elbbrücke kann tendenziell zu einem besseren Zugang der regionalen Wirtschaft zum Arbeitskräftepotenzial der Region durch Barriere-Abbau der Elbe führen.

<sup>13</sup> Ergänzende LSKN-Bevölkerungsvorausberechnungen der Alterskohorte der 15 bis 65-jährigen auf kleinräumiger Ebene für die Jahre 2014 und 2019 sind im Abschnitt 2.3.2 enthalten. Laut BBSR-Erwerbspersonenprognose 2025 wird zwischen 2010 und 2025 die Zahl der Erwerbstätigen in Niedersachsen um 3,7% sinken, im Kreis Lüchow-Dannenberg um 9,3% sinken und im Kreis Lüneburg um 3,5% steigen.

## 2.5 Gewerbeanmeldungen und -abmeldungen

Ein Indikator für die wirtschaftliche Dynamik einer Region ist das Verhältnis aus Gewerbeanmeldungen und Gewerbeabmeldungen.

Gewerbeanmeldungen: Nachgewiesen wird die Zahl der Gewerbeanmeldungen (ohne Automatenaufsteller und Reisegewerbe). Eine Anmeldung ist abzugeben bei:

- Neuerrichtung eines Gewerbebetriebes (Neugründung und Umwandlungen)<sup>14</sup>
- Wiedereröffnung nach Verlegung (Zuzug)
- Übernahme eines bestehenden Betriebes (Kauf, Pacht, Erbe, Änderung der Rechtsform, Gesellschaftereintritt)

Gewerbeabmeldungen: Nachgewiesen wird die Zahl der Gewerbeabmeldungen (ohne Automatenaufsteller und Reisegewerbe). Eine Abmeldung ist abzugeben bei:

- Aufgabe eines Gewerbebetriebes (vollständige Aufgabe und Umwandlungen)<sup>15</sup>
- Verlegung in einen anderen Meldebezirk (Fortzug)
- Übergabe eines bestehenden Betriebes (Verkauf, Verpachtung, Erbfolge, Änderung der Rechtsform, Gesellschafteraustritt)

Abb. 22: Gewerbeanmeldungen und Gewerbeabmeldungen (2009)

Gewerbestatistik Land, Kreis, Gemeinde	Gewerbeanmeldungen 2009				Gewerbeabmeldungen 2009			
	Insgesamt	Neuerrichtungen	Zuzüge	Übernahme	Insgesamt	Aufgabe	Fortzüge	Übergabe
Niedersachsen	74.910	62.072	6.514	6.324	61.740	49.133	6.427	6.180
LK Lüchow-Dannenberg	436	333	27	76	351	268	23	60
Elbtalaue, SG	176	128	14	34	162	119	11	32
Dannenberg (Elbe)	73	50	2	21	78	53	7	18
Hitzacker (Elbe)	40	32	3	5	32	25	1	6
Neu Darchau	12	8	1	3	8	4	2	2
LK Lüneburg	1.888	1.482	263	143	1.458	1.069	243	146
Bleckede, Stadt	104	90	8	6	89	74	6	9
Lüneburg, Hansestadt	752	584	90	78	637	450	105	82
Amt Neuhaus	55	47	4	4	25	20	2	3
Dahlemburg, SG	70	56	9	5	49	35	7	7
Ostheide, SG	115	87	17	11	75	53	15	7
Scharnebeck, SG	190	147	32	11	127	102	13	12

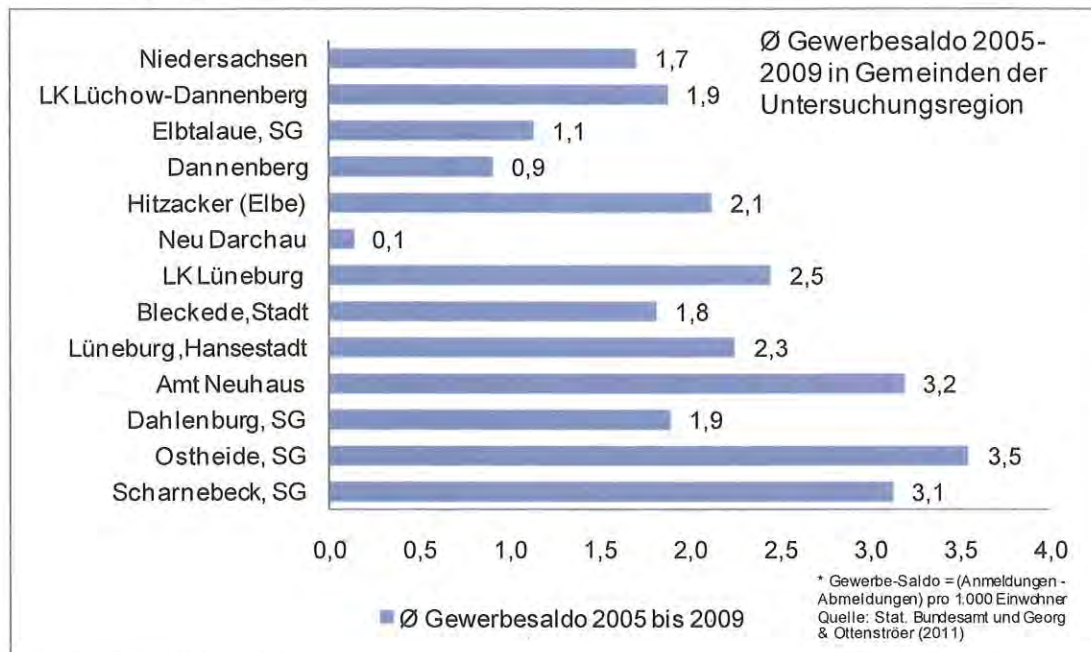
Quelle: Statistisches Bundesamt, Georg & Ottenströer (2011)

<sup>14</sup> Betriebsgründungen: Gründung eines Betriebes (Hauptniederlassung, Zweigniederlassung, unselbstständige Zweigstelle) durch eine juristische Person, eine Gesellschaft ohne Rechtspersönlichkeit (Personengesellschaft) oder eine natürliche Person. Bei einer natürlichen Person, die eine Hauptniederlassung anmeldet, ist Voraussetzung, dass sie entweder in das Handelsregister eingetragen ist oder aber eine Handwerkskarte besitzt oder mindestens einen Arbeitnehmer beschäftigt.

<sup>15</sup> Betriebsaufgaben: Vollständige Aufgabe eines Betriebes (Hauptniederlassung, Zweigniederlassung, unselbstständige Zweigstelle), der von einer natürlichen Person oder einer juristischen Person oder einer Gesellschaft ohne Rechtspersönlichkeit (Personengesellschaft) geführt wurde. Bei einer natürlichen Person ist Voraussetzung, dass sie ins Handelsregister eingetragen war oder zuletzt mindestens einen Arbeitnehmer beschäftigt hat.

Die nachfolgende Abbildung verdeutlicht den durchschnittlichen Gewerbesaldo 2005 bis 2009 in ausgewählten Teilregionen des Betrachtungsraumes. Der Gewerbesaldo, der die Differenz aus Gewerbeanmeldung und -abmeldung auf 1.000 Einwohner bezieht, fällt insbesondere im Landkreis Lüneburg deutlich überdurchschnittlich aus. Auffällig ist auch der hohe Gewerbesaldo im Ostkreis Lüneburg inklusive Amt Neuhaus. In diesen Bereichen ist eine hohe Gründungsaktivität festzustellen<sup>16</sup>.

**Abb. 23: Durchschnittlicher Gewerbesaldo 2005 bis 2009 in ausgewählten Gemeinden der Untersuchungsregion**



Korrespondierende Ergebnisse erhält man bei der Betrachtung des Verhältnisses von Gewerbeanmeldungen zu Gewerbeabmeldungen im Zeitraum 2003 bis 2009<sup>17</sup>. Die beiden Landkreise Lüneburg und Lüchow-Dannenberg zeigen 2009 eine leicht überdurchschnittliche Gründungsdynamik.

<sup>16</sup> Es ist darauf hinzuweisen, dass eine hohe Zahl an Gewerbeanmeldungen (auch im Verhältnis zu den Gewerbeabmeldungen) nicht allein nur als positive Gründungsdynamik interpretiert werden sollte. Bei hoher Verfügbarkeit von sozialversicherten Beschäftigungsverhältnissen ist anders als bei Regionen mit hoher Arbeitslosigkeit der Druck geringer, den „Sprung in die Selbstständigkeit“ zu unternehmen. Somit können gerade Regionen mit einem günstigen Arbeitsmarkt und geringer Arbeitslosigkeit eine geringere („erzwungene“) Gründungsdynamik aufweisen.

<sup>17</sup> Daten zu Gewerbeanmeldungen / Gewerbeabmeldungen 2003 bis 2009 in Lüchow-Dannenberg und Lüneburg befinden sich im Anhang.



Kernergebnisse Gewerbebeanmeldungen und -abmeldungen:

- Der durchschnittliche Gewerbesaldo 2005 bis 2009, der die Differenz aus Gewerbebeanmeldung und Gewerbeabmeldung auf 1.000 Einwohner bezieht, fällt insbesondere im Landkreis Lüneburg deutlich überdurchschnittlich aus.
- Auffällig ist auch der hohe Gewerbesaldo im Ostkreis Lüneburgs inklusive Amt Neuhaus. In diesen Bereichen ist eine hohe Gründungsaktivität festzustellen.
- Am geringsten fällt der Gründungssaldo der letzten Jahre in Neu Darchau aus.
- Den zeitlichen Verlauf der wirtschaftlichen Aktivität ist anhand des Verhältnisses Gewerbebeanmeldungen zu Gewerbeabmeldungen von 2003 bis 2009 im Anhang verdeutlicht.
- Die beiden Landkreise Lüneburg und Lüchow-Dannenberg zeigen hierbei 2009 eine leicht überdurchschnittliche Gründungsdynamik.
- Es ist in der Untersuchungsregion durchaus ein aktives Gründungsgeschehen festzustellen. Die Daten sind jedoch nicht allein nur als positive Gründungsdynamik zu interpretieren, da gerade Regionen mit einem günstigen Arbeitsmarkt eine geringere Gründungsdynamik aufweisen können (geringere Notwendigkeit aus der Arbeitslosigkeit den Schritt in die Selbstständigkeit zu unternehmen).

## 2.6 Regionale Branchen- und Beschäftigungsschwerpunkte

Nachfolgend erfolgt eine (primär auf Datenauswertung beruhende) Analyse der regionalen Wirtschaftsschwerpunkte in der Untersuchungsregion. Als Parameter hierfür wird der Beschäftigtenanteil der Wirtschaftszweige in den jeweiligen Teilregionen herangezogen und mit dem Wert des Landes Niedersachsen verglichen. Die fokussierte Betrachtung der Wirtschaftsbereiche<sup>18</sup> umfasst folgende Aspekte:

- Regionale Branchenschwerpunkte anhand des SVP Beschäftigtenanteils am Arbeitsort
- Einwohner pro IHK-Betrieb (inkl. Kleingewerbetreibende) in ausgewählten Gemeinden der Untersuchungsregion
- Umsatzanteile ausgewählter Wirtschaftszweige in verschiedenen Regionen
- Steuerbarer Umsatz und Ø-Betriebsgröße anhand des Umsatzes pro Umsatzsteuerpflichtigen

Zielsetzung ist es, Grundlagen und Einschätzungen zur regionalwirtschaftlichen Struktur der Untersuchungsregion aufzuzeigen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Zahl der SVP Beschäftigten nach Wirtschaftsbereichen am jeweiligen Arbeitsort in Niedersachsen, Lüchow-Dannenberg, Lüneburg und ausgewählten Gemeinden:

Abb. 24: SVP Beschäftigte nach Wirtschaftsbereichen (Arbeitsortprinzip)

SVP Beschäftigte nach Wirtschaftsbereichen am Arbeitsort (Datenstand 06/2009)	Niedersachsen		Lüchow-Dannenberg		Elbtalaue, SG		Dannenberg, Stadt		Hitzacker, Stadt		Neu Darchau	
	insg.	in %	insg.	in %	insg.	in %	insg.	in %	insg.	in %	insg.	in %
A - Z Alle Wirtschaftsbereiche	2.416.282	100,0	11.741	100,0	5.193	100,0	3.305	100,0	1.209	100,0	110	100,0
A Land-, Forst- und Fischereiwirtschaft	29.197	1,2	480	4,1	161	3,1	37	1,1	20	1,7	k.A.	k.A.
B - F Produzierendes Gewerbe	767.691	31,8	3.851	32,8	1.427	27,5	779	23,6	372	30,8	k.A.	k.A.
G - I Handel, Verkehr, Lagerei, Gastgewerbe	567.051	23,5	2.551	21,7	1.183	22,8	741	22,4	297	24,6	35	31,8
J - U Sonstige Dienstleistungen	1.052.044	43,5	4.856	41,4	2.420	46,6	1.748	52,9	520	43,0	44	40,0
J - N Unternehmensdienstleistungen	395.312	16,4	1.193	10,2	683	13,2	473	14,3	157	13,0	5	4,5
O - U Öffentliche & private Dienstleistungen	656.732	27,2	3.663	31,2	1.737	33,4	1.275	38,6	363	30,0	39	35,5
Z Ohne Angabe	299	-	3	-	2	-	-	-	-	-	2	1,8

SVP Beschäftigte nach Wirtschaftsbereichen am Arbeitsort (Datenstand 06/2009)	Lüneburg (Kreis)		Bleckede, Stadt		Lüneburg, Stadt		Amt Neuhaus		Dahlenburg, SG		Dahlenburg, Flecken	
	insg.	in %	insg.	in %	insg.	in %	insg.	in %	insg.	in %	insg.	in %
A - Z Alle Wirtschaftsbereiche (einschl.o.Angabe)	46.818	100,0	1.573	100,0	33.304	100,0	863	100,0	1.428	100,0	1.108	100,0
A Land-, Forst- und Fischereiwirtschaft	773	1,7	37	2,4	41	0,1	170	19,7	146	10,2	112	10,1
B - F Produzierendes Gewerbe	11.944	25,5	659	41,9	7.688	23,1	253	29,3	663	46,4	590	53,2
G - I Handel, Verkehr und Lagerei, Gastgewerbe	10.683	22,8	341	21,7	7.421	22,3	88	10,2	291	20,4	267	24,1
J - U Sonstige Dienstleistungen	23.410	50,0	536	34,1	18.150	54,5	352	40,8	328	23,0	139	12,5
J - N Unternehmensdienstleistungen	7.999	17,1	67	4,3	6.580	19,8	181	21,0	63	4,4	34	3,1
O - U Öffentliche & private Dienstleistungen	15.411	32,9	469	29,8	11.570	34,7	171	19,8	265	18,6	105	9,5
Z Ohne Angabe	8	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-

Quelle: LSKN und Georg & Ottenströer, 2011

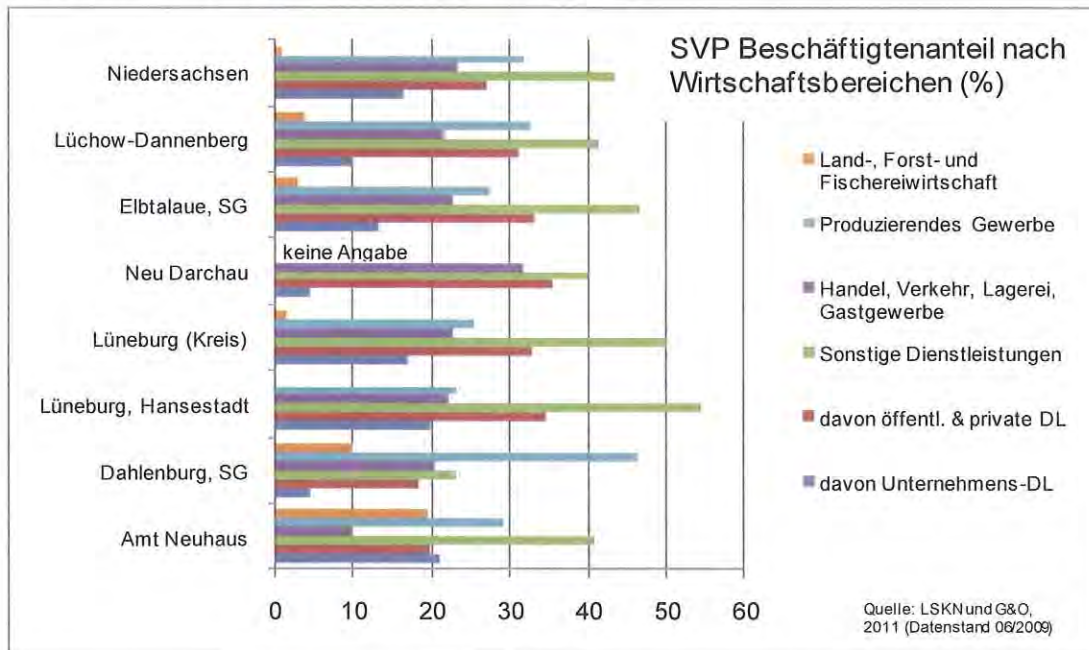
In der **Land-, Forst- und Fischereiwirtschaft** zeigen sich, gegenüber dem Landesdurchschnitt, sehr hohe Beschäftigungsanteile im Amt Neuhaus und Dahlenburg. Im **Produzierenden Gewerbe** erreicht der Kreis Lüchow-Dannenberg leicht überdurchschnittliche und Bleckede und Dahlenburg deutlich überdurchschnittliche Beschäftigungsanteile. Im **Handel, Verkehr, Lagerei und Gastgewerbe** liegt die Beschäftigung in den betrachteten Teilregionen nahe am Landesdurchschnitt – nur Neu Darchau erreicht höhere und Amt Neuhaus deutlich niedrigere Beschäftigungsanteile in diesem Dienstleistungssegment. Im Bereich der **Sonstigen Dienstleistungen**, die sich aus den Unternehmensdienstleistungen und öffentlichen und privaten Dienstleistungen zusammensetzen, liegt der Beschäftigungsanteil entsprechend dem Landesdurchschnitt in den meisten Teilregionen zwischen 40 und 50%.

<sup>18</sup> Aufgrund der sehr kleinräumigen Betrachtung kann aus Gründen der Datenverfügbarkeit nur auf übergeordnete Wirtschaftsbereiche (teils mit Datenlücken) zurückgegriffen werden.

Nur in Dannenberg (Stadt) und der Hansestadt Lüneburg werden bei den Sonstigen Dienstleistungen Beschäftigungsanteile von über 50% erreicht.

Die nachfolgende Grafik verdeutlicht nochmal für einige der oben betrachteten Regionen und Gemeinden die Beschäftigungsschwerpunkte nach Wirtschaftsbereichen.

Abb. 25: Beschäftigungsschwerpunkte (Arbeitsortprinzip)



Die nachfolgende Tabelle zeigt die Anzahl der IHK Betriebe, unterteilt in Betriebe mit Handelsregistereintrag und Kleingewerbetreibende, in ausgewählten Gemeinden:

Abb. 26: IHK Betriebe in ausgewählten Gemeinden

IHK-Betriebe in ausgewählten Gemeinden						
Gemeinde	HR-Betriebe	KGT	Σ Betriebe	Einw./HR-Betrieb	Einw./KGT	Einw./Σ Betriebe
Amt Neuhaus	70	199	269	72,6	25,5	18,9
Bleekede	124	492	616	77,8	19,6	15,7
SG Ostheide	118	498	616	87,2	20,7	16,7
SG Dahlenburg	94	329	423	67,0	19,1	14,9
SG Elbtalaue	330	972	1.302	63,9	21,7	16,2

HR-Betrieb = Im Handelsregister eingetragener Betrieb  
KGT = Kleingewerbetreibender

Quelle: IHK Lüneburg (Stand: 07.06.2011)

In Dahlenburg, Bleekede und SG Elbtalaue befinden sich die meisten IHK Betriebe pro Einwohner und im Amt Neuhaus die wenigsten. Auch bei den Kleingewerbetreibenden pro Einwohner bildet das Amt Neuhaus das Schlusslicht der betrachteten Gemeinden. Die höchste Zahl der Betriebe mit Handelsregistereintrag pro Einwohner befindet sich in der Samtgemeinde Elbtalaue, gefolgt von Dahlenburg.

Die nachfolgende Tabelle dient der Identifikation von bedeutenden regionalen Wirtschaftszweigen, gemessen an den steuerbaren Umsätzen. Deutlich über dem Landesdurchschnitt liegende regionale Umsatzanteile (in % vom Gesamtumsatz) werden grün und deutlich darunter liegende Umsatzanteile werden rot markiert.

Abb. 27: Umsatzanteile ausgewählter Wirtschaftszweige in verschiedenen Regionen

Umsatzanteil in % 2008	Niedersachsen	Lüchow-Dannenberg	Elbtalau, SG	Hitzacker, Stadt	Neu Darchau	LK Lüneburg
am Ort des Unternehmenssitzes	Umsatzanteil in %	Umsatzanteil in %	Umsatzanteil in %	Umsatzanteil in %	Umsatzanteil in %	Umsatzanteil in %
Wirtschaftszweige insgesamt	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Land- & Forstwirtschaft	1,3%	2,5%	1,9%	1,9%	k.A.	3,7%
Verarbeitendes Gewerbe	50,3%	41,7%	34,7%	46,7%	11,6%	33,9%
Energie- & Wasserversorgung	4,3%	0,9%	1,8%	k.A.	k.A.	0,7%
Baugewerbe	4,1%	5,8%	16,2%	5,7%	24,6%	5,6%
Handel; Rep.v.Kfz u.Geb.gütern	26,4%	40,8%	29,6%	28,8%	42,8%	36,3%
Gastgewerbe	1,0%	1,9%	5,1%	6,2%	6,2%	1,8%
Verkehr & Nachrichtenübermittlung	4,1%	2,1%	2,7%	1,2%	k.A.	2,4%
DL f.U., Grundstücks- & Wohnungswesen	5,6%	2,8%	6,0%	7,7%	5,9%	8,8%
Erziehung & Unterricht	0,1%	0,1%	0,3%	k.A.	k.A.	0,3%
Gesundheits-, Veterinär- & Sozialwesen	1,2%	0,3%	0,7%	0,7%	k.A.	3,3%
Erbringung v.sonst.öff.u.pers.DL	1,0%	1,1%	1,1%	0,9%	k.A.	2,7%

Umsatzanteil in % 2008	Bleckede, Stadt	Lüneburg, Stadt	Amt Neuhaus	Dahlenburg, SG	Ostheide, SG	Scharnebeck, SG
am Ort des Unternehmenssitzes	Umsatzanteil in %	Umsatzanteil in %	Umsatzanteil in %	Umsatzanteil in %	Umsatzanteil in %	Umsatzanteil in %
Wirtschaftszweige insgesamt	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Land- & Forstwirtschaft	k.A.	k.A.	24,4%	3,0%	7,1%	5,1%
Verarbeitendes Gewerbe	38,0%	40,7%	6,6%	k.A.	24,9%	7,7%
Energie- & Wasserversorgung	5,8%	0,2%	k.A.	6,4%	k.A.	k.A.
Baugewerbe	13,6%	3,6%	27,7%	7,2%	7,5%	7,7%
Handel; Rep.v.Kfz u.Geb.gütern	24,4%	33,6%	17,3%	27,7%	25,2%	53,8%
Gastgewerbe	1,6%	1,8%	0,9%	1,3%	1,3%	2,2%
Verkehr & Nachrichtenübermittlung	3,3%	1,8%	0,7%	0,8%	k.A.	4,1%
DL f.U., Grundstücks- & Wohnungswesen	8,9%	9,3%	19,8%	1,3%	7,4%	9,3%
Erziehung & Unterricht	k.A.	0,1%	k.A.	0,2%	0,5%	0,9%
Gesundheits-, Veterinär- & Sozialwesen	0,6%	4,6%	k.A.	k.A.	0,7%	0,9%
Erbringung v.sonst.öff.u.pers.DL	1,9%	1,7%	1,3%	0,9%	1,5%	5,3%

Quelle: ausgewählte Wirtschaftszweige lt. LSKN und Georg & Ottenströer 2011

In der **Land- und Forstwirtschaft** werden in der Untersuchungsregion und insbesondere im Amt Neuhaus gegenüber dem Landesdurchschnitt überdurchschnittliche Umsätze erzielt. Die Umsatzanteile im **Verarbeitenden Gewerbe** und in der **Energie- & Wasserversorgung** liegen in der Untersuchungsregion teils deutlich unter dem Landesdurchschnitt. Die Untersuchungsregion und insbesondere die Samtgemeinde Elbtalau mit Neu Darchau sowie Bleckede und Amt Neuhaus erzielen sehr hohe Umsatzanteile im **Baugewerbe**. Auch der **Handel** kann in weiten Teilen Lüchow-Dannenburgs und Lüneburgs (jedoch nicht im Amt Neuhaus) hohe Umsatzanteile aufweisen. Im **Gastgewerbe** kann die Samtgemeinde Elbtalau (mit Hitzacker und Neu Darchau), nicht aber das gegenüberliegende Amt Neuhaus, hohe Umsatzanteile aufweisen. Während im Wirtschaftszweig **Verkehr und Nachrichtenübermittlung** in den betrachteten Teilregionen nur unterdurchschnittliche Umsatzanteile erzielt werden, sind die **Unternehmensdienstleistungen** im Kreis Lüneburg umsatzstark. Im Bereich **Erziehung & Unterricht**, im **Gesundheits- & Sozialwesen** und bei den **sonstigen öffentlichen & persönlichen Dienstleistungen** werden (im Gegensatz zur Beschäftigungswirkung dieser Wirtschaftszweige) nur geringe steuerbare Umsätze erzielt.

Die nachfolgende Tabelle verdeutlicht die regionale Wirtschaftsstruktur anhand der Zahl der Umsatzsteuerpflichtigen und dem steuerbaren Umsatz. Auffällig ist die über alle Teilregionen und Wirtschaftszweige **deutlich unterdurchschnittliche Betriebsgröße** (gemessen am Umsatz pro Umsatzsteuerpflichtigen). Ausnahmen hierbei bilden:

- Land- und Forstwirtschaft in Lüneburg und insbesondere im Amt Neuhaus
- Baugewerbe in der Samtgemeinde Elbtalau und im Amt Neuhaus
- Gastgewerbe in Hitzacker und der Hansestadt Lüneburg
- Unternehmensdienstleistungen/Grundstückswesen im Amt Neuhaus
- Gesundheits- und Sozialwesen in der Hansestadt Lüneburg

Abb. 28: Umsatz, Umsatzsteuerpflichtige und „Ø Betriebsgröße“ anhand des Umsatzes pro Umsatzsteuerpflichtigen (nächste Seite)

Regionalwirtschaftliche Auswirkungen  
der neuen Elbrücke bei Neu Darchau

Umsatzsteuerpflichtige, Umsatz, Umsatz pro Umsatzsteuerpflichtigen 2008 am Ort des Unternehmenssitzes	Niedersachsen		LK Lüchow-Damenberg		Elbblau, SG		Hitzacker (Elbe), Stadt		Neu Darchau		LK Lüneburg	
	Ust- pflichtige	Steuerbarer Umsatz T € pro Ust-pfl.	Ust- pflichtige	Steuerbarer Umsatz T € pro Ust-pfl.	Ust- pflichtige	Steuerbarer Umsatz T € pro Ust-pfl.	Ust- pflichtige	Steuerbarer Umsatz T € pro Ust-pfl.	Ust- pflichtige	Steuerbarer Umsatz T € pro Ust-pfl.	Ust- pflichtige	Steuerbarer Umsatz T € pro Ust-pfl.
<b>Wirtschaftszweige insgesamt</b>	<b>270.342</b>	<b>530.298.510</b>	<b>1.719</b>	<b>1.577.030</b>	<b>679</b>	<b>371.196</b>	<b>179</b>	<b>122.511</b>	<b>37</b>	<b>7.161</b>	<b>6.057</b>	<b>5.122.231</b>
Land- & Forstwirtschaft	12.384	7.133.877	117	42.635	31	6.873	9	2.349	-	-	290	190.725
Verarbeitendes Gewerbe	21.117	266.832.256	145	698.622	65	128.622	14	57.264	5	833	480	1.734.823
Energie- & Wasserversorgung	3.537	22.584.671	50	14.483	17	6.497	1	-	-	-	38	34.699
Baugewerbe	30.038	21.534.347	213	97.931	77	60.200	14	6.948	7	1.765	667	288.608
Handel, Rep.v.Kiz u. Geb.gütern	65.583	140.182.936	434	683.483	173	109.721	46	35.223	11	3.067	1.357	1.860.949
Gastgewerbe	22.793	5.054.009	181	31.510	79	19.003	23	7.549	6	441	393	90.220
Verkehr & Nachrichtenübermittlung	11.822	21.628.666	67	34.714	26	10.136	5	1.487	1	-	237	121.824
Grundstücks- & Wohnungswesen, DL f.U.	72.215	29.592.925	296	47.499	129	22.105	43	9.475	5	425	1.751	451.690
Erziehung & Unterricht	2.936	642.148	24	2.080	10	1.158	2	-	-	-	91	14.934
Gesundheits-, Veterinär- & Sozialwesen	4.978	6.407.670	37	5.782	15	2.653	4	833	1	-	149	168.258
Erbringung v.sonst.öff.u.pers.DL	21.348	5.464.498	152	17.872	57	4.228	18	1.126	1	-	573	139.785
<b>Umsatzsteuerpflichtige &amp; Umsatz 2008 am Ort des Unternehmenssitzes ausgewählte Wirtschaftszweige</b>	<b>303</b>	<b>146.967</b>	<b>485.040</b>	<b>3.272.732</b>	<b>168</b>	<b>88.535</b>	<b>216</b>	<b>206.802</b>	<b>323</b>	<b>127.223</b>	<b>457</b>	<b>201.941</b>
<b>Wirtschaftszweige insgesamt</b>	<b>16</b>	<b>55.816</b>	<b>225</b>	<b>1.330.382</b>	<b>18</b>	<b>21.595</b>	<b>23</b>	<b>6.237</b>	<b>33</b>	<b>9.070</b>	<b>43</b>	<b>10.392</b>
Land- & Forstwirtschaft	26	2.146.769	10	4.968	17	5.806	20	-	25	31.632	30	15.587
Verarbeitendes Gewerbe	5	1.706.200	182	117.868	1	-	4	13.323	-	-	3	-
Energie- & Wasserversorgung	51	20.032	182	117.868	30	24.549	30	14.907	46	9.481	62	15.612
Baugewerbe	66	35.830	610	1.098.062	37	15.332	54	57.215	59	32.099	101	108.708
Handel, Rep.v.Kiz u. Geb.gütern	20	2.345	190	58.197	12	823	19	2.733	12	1.591	28	4.482
Gastgewerbe	16	4.784	90	57.688	10	577	7	1.703	11	-	20	8.377
Verkehr & Nachrichtenübermittlung	62	13.052	909	304.629	22	17.519	31	2.724	90	9.444	99	18.723
Grundstücks- & Wohnungswesen, DL f.U.	1	-	41	3.840	2	-	3	345	6	685	9	1.775
Erziehung & Unterricht	8	937	72	149.569	2	-	4	-	11	903	9	1.870
Gesundheits-, Veterinär- & Sozialwesen	31	2.828	236	56.388	17	1.164	21	1.766	27	1.929	45	10.758
Erbringung v.sonst.öff.u.pers.DL		91.226		238.932		68.471		84.095		71.444		239.067

Quelle: ausgewählte Wirtschaftszweige lt. LSKN und Georg & Ottenströer 2011

#### Kernergebnisse Branchenbetrachtung:

##### Beschäftigungsschwerpunkte<sup>19</sup>

- Der **Kreis Lüneburg** verfügt über eine ausgewogene Verteilung der Beschäftigung auf unterschiedliche Wirtschaftsbereiche, wobei das produzierende Gewerbe leicht unter und der Dienstleistungsbereich über den Beschäftigungsanteilen des Landes liegen.
- Der **Kreis Lüchow-Dannenberg** besitzt eine beschäftigungsstarke Land- und Forstwirtschaft und eine recht hohe Beschäftigung im produzierenden Gewerbe. Auch der Bereich der sonstigen öffentlichen und privaten Dienstleistungen ist im Gegensatz zu den Unternehmensdienstleistungen relativ beschäftigungsstark.
- In der **Hansestadt Lüneburg** ist das Dienstleistungsgewerbe überdurchschnittlich und das produzierende Gewerbe unterdurchschnittlich beschäftigungsstark.
- Beschäftigungsschwerpunkte in **Bleckede** liegen im produzierenden Gewerbe (insb. Baugewerbe/Handwerk) und im Bereich der sonstigen öffentlichen und privaten Dienstleistungen.
- Beschäftigungsschwerpunkte in der **Samtgemeinde Dahlenburg** liegen in der Land- und Forstwirtschaft und dem produzierenden Gewerbe. Unterdurchschnittlich sind hier die Dienstleistungen vertreten.
- Überdurchschnittliche Beschäftigung schafft im **Amt Neuhaus** die Land- und Forstwirtschaft aber auch der Bereich der Unternehmensdienstleistungen. Der Bereich Handel, Verkehr/Lagerei, Gastgewerbe und die sonstigen öffentlichen und privaten Dienstleistungen sind hier unterdurchschnittlich beschäftigungsstark. Anhand der Umsatzanteile lässt sich auch die Bedeutung des Baugewerbes/Handwerk im Amt Neuhaus ableiten.
- Einen Beschäftigungsschwerpunkt in der **Samtgemeinde Elbtalaue** und der Stadt **Hitzacker** bilden die Sonstigen Dienstleistungen (insb. sonstige öffentliche und private Dienstleistungen). Die Beschäftigungsanteile im Produzierenden Gewerbe (mit bedeutendem Baugewerbe) und im Bereich Handel, Verkehr/Lagerei, Gastgewerbe liegen nahe am Landesdurchschnitt.
- In **Neu Darchau** sind die Beschäftigtenanteile (allerdings auf Basis eines sehr geringen absoluten Beschäftigtenniveaus) im Bereich Handel, Verkehr, Gastgewerbe und den sonstigen öffentlichen und privaten Dienstleistungen relativ hoch. Die Beschäftigtenanteile im verarbeitenden Gewerbe und den Unternehmensdienstleistungen sind gering. Die Umsatzanteile lassen auf ein relativ bedeutendes Baugewerbe/Handwerk schließen.

##### Durchschnittliche Betriebsgröße

- Auffällig ist die über alle Teilregionen und Wirtschaftszweige **deutlich unterdurchschnittliche Betriebsgröße** (gemessen am Umsatz pro Umsatzsteuerpflichtigen) in der Untersuchungsregion.
- Überdurchschnittlich große Betriebe finden sich nur in der Land- und Forstwirtschaft Lüneburgs und besonders im Amt Neuhaus, im Baugewerbe der Samtgemeinde Elbtalaue und im Amt Neuhaus, im Gastgewerbe Hitzackers und der Hansestadt Lüneburg, bei den Unternehmensdienstleistungen/Grundstückswesen im Amt Neuhaus und dem Gesundheits- und Sozialwesen der Hansestadt Lüneburg.
- In der Regel dominieren in der Untersuchungsregion **Kleinbetriebe, das Handwerk, der Handel und lokales Dienstleistungsgewerbe**.

<sup>19</sup> Beschäftigungsschwerpunkte werden anhand der prozentualen Beschäftigungsanteile eines Wirtschaftsbereichs in einer Region im Vergleich zum Beschäftigungsanteil dieser Branche in Niedersachsen bewertet.

## 2.7 Schulen im erweiterten Untersuchungsraum

Die nachfolgende Karte gibt einen Überblick über die allgemeinbildenden und berufsbildenden Schulen (ohne Förderschulen) im Ostkreis Lüneburgs und der Samtgemeinde Elbtalauen des Kreises Lüchow-Dannenberg:

Abb. 29: Schulen im Ostkreis Lüneburg, der Hansestadt Lüneburg und Westkreis Lüchow-Dannenberg



Neben den dargestellten Schulstandorten<sup>20</sup> stellen im Landkreis Ludwigslust u.a. Boizenburg und Dömitz wichtige Schulstandorte dar.

Kurze ortsspezifische Einschätzungen zur verbesserten Erreichbarkeit von Schulen durch die neue Elbbrücke werden im Abschnitt 6.5 „Auswirkungen auf den Wohnstandort“ geliefert. Grundsätzlich führt eine verbesserte Erreichbarkeit zu zusätzlichen Optionen der Schulwahl für Eltern und Kinder, eine verlässlichere Erreichbarkeit des Schulstandortes (z.B. Bleckede vom Amt Neuhaus z.B. im Winter bei Eisgang) und ggf. zu höherer Auslastung vorhandener Schulen (z.B. Grundschule Neu Darchau oder Realschule Neuhaus).

Eine verbesserte Erreichbarkeit im Schulsegment kann aufgrund der folgenden Aspekte zu einer Stärkung einzelner Wohnstandorte für Familien mit Kindern führen:

- Neue Optionen für Schüler
- Schnellere und verlässlichere Erreichbarkeit der Schulen für Schulpendler
- Höhere Auslastung vorhandener Schulen (Stabilisierung der Schülerzahlen, Bedarfssteigerung, Existenzsicherung)

<sup>20</sup> Weiterführende Daten zu den verschiedenen Schulstandorten befinden sich im Anhang.

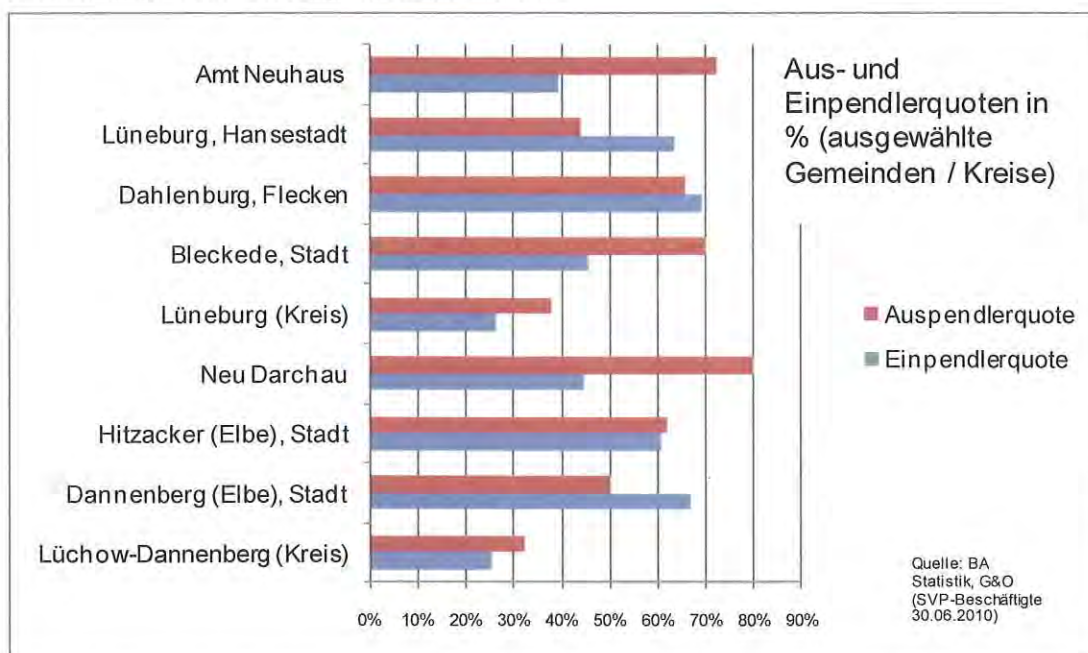
### 3. Pendlerverflechtungen

#### 3.1 Auspendler- und Einpendlerquote sowie Pendlersaldo

Der Grad der regionalen Verflechtung zwischen den Gemeinden und Kreisen der Untersuchungsregion wird mit der regionalen Auspendlerquote gemessen, also dem Anteil der Auspendler aus einer Gemeinde an den Wohnortbeschäftigten dieser Gemeinde. Daneben kann auch die Einpendlerquote herangezogen werden, die den Anteil der Einpendler an den SVP Beschäftigten vor Ort (Arbeitsortsprinzip) wieder gibt.

Aus- und Einpendlerquoten zeigen somit auf, ob eine Gemeinde primär als Arbeitsort oder Wohnort zu charakterisieren ist.

Abb. 30: Auspendler- und Einpendlerquoten in %



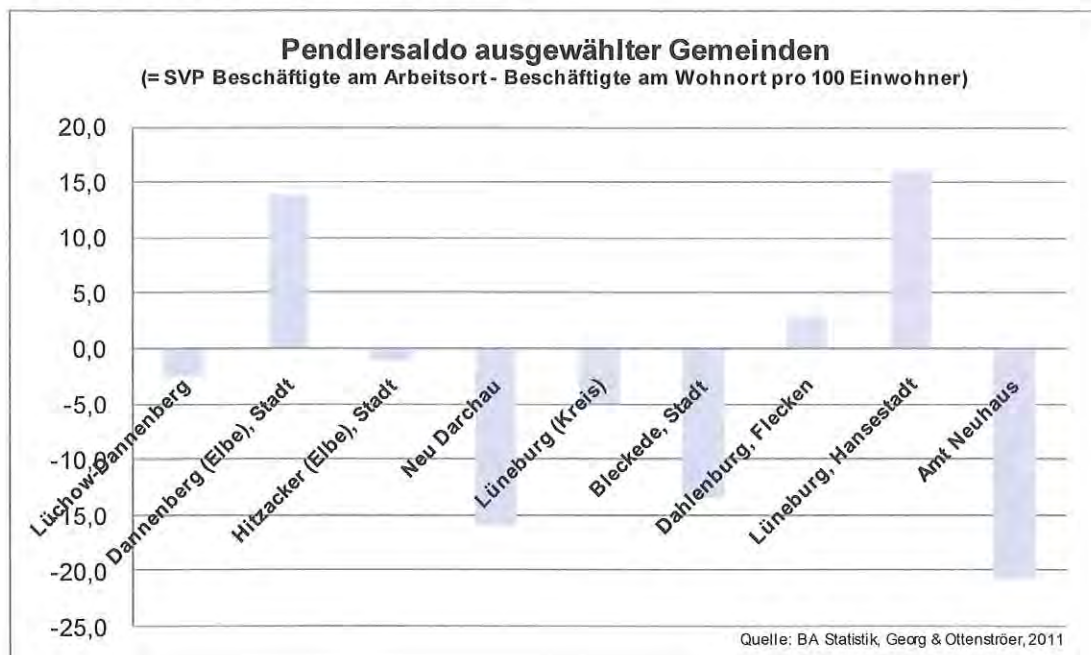
Die Grafik oben zeigt, dass der Ostkreis Lüneburgs und besonders deutlich das Amt Neuhaus und Neu Darchau als Wohnorte für Auspendler zu charakterisieren sind. Im Amt Neuhaus pendeln 73%, in Bleckede 70% und Neu Darchau 80% der SVP Beschäftigten am Wohnort zu externen Arbeitsplätzen aus. Demgegenüber stellen die Hansestadt Lüneburg aber auch Dahlenburg und Dannenberg wichtige Arbeitsorte für die Region mit einem erheblichen Anteil an Einpendlern dar. Die auch auf Kreisebene recht hohen Auspendlerquoten sind u.a. auf die Bedeutung und Anziehungskraft des Hamburger Arbeitsmarktes zurück zu führen.

Der nachfolgend dargestellte gemeindespezifische Pendlersaldo<sup>21</sup> verdeutlicht nochmals die dominierende Eigenschaft der dargestellten Gemeinden als Arbeitsort (für Einpendler) oder Wohnort (für Auspendler):

<sup>21</sup> Der Pendlersaldo entspricht Saldo aus SVP Beschäftigten am Arbeitsort und SVP Beschäftigten am Wohnort (entspricht Auspendlerüberschuss) pro 100 Einwohner.



Abb. 31: Pendlersaldo ausgewählter Gemeinden



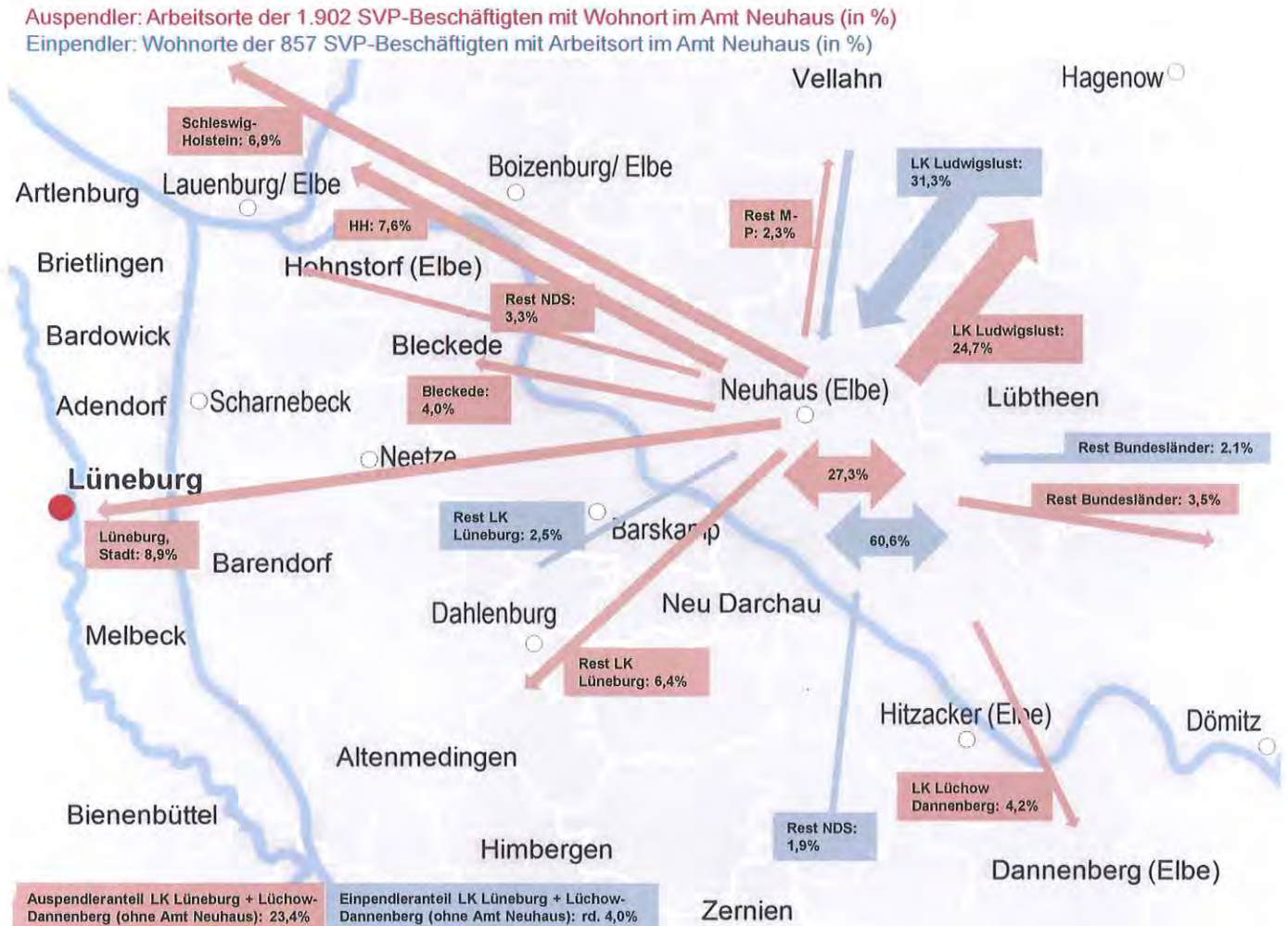
### 3.2 Pendlerbeziehungen ausgewählter Gemeinden

Die nachfolgenden Ausführungen widmen sich den Verflechtungen der Berufspendler in der Untersuchungsregion in ausgewählten Gemeinden. Zentraler Untersuchungsaspekt ist die Fragestellung, ob die Elbe eine Barriere für den elbeübergreifenden Wohn- und Arbeitsstandort darstellt. Für das Amt Neuhaus und Neu Darchau erfolgt eine kartographische und tabellarische Darstellung. Für weitere ausgewählte Gemeinden werden die Pendlerbeziehungen nur tabellarisch dargestellt. Es werden die absoluten Pendlerströme als auch die prozentualen Anteile an der Gesamtbeschäftigung bzw. Gesamt-Pendlerzahl aufgezeigt, um die Relevanz der Einpendler- und Auspendlerbeziehungen darzustellen.

### 3.2.1 Pendlerbeziehungen Amt Neuhaus

Die nachfolgende Karte skizziert die wichtigsten Pendlerbeziehungen des Amtes Neuhaus<sup>22</sup>:

Abb. 32: Pendlerbeziehungen Amt Neuhaus (in Bezug auf alle SVP Beschäftigten)



© Georg & Ottenströer (Datenstand BA Statistik Juni 2010)

Es zeigt sich eine deutliche Orientierung der Pendlerbeziehungen des Amtes Neuhaus auf die Gebiete und Arbeitsmärkte östlich der Elbe. Der Austausch über die Elbe kann als begrenzt eingestuft werden. Die Elbe wirkt offensichtlich als Barriere, den nur 19,2% der Arbeitsorte der SVP Beschäftigten aus dem Amt Neuhaus befinden sich im LK Lüneburg (ohne Amt Neuhaus) und nur 4,2% im LK Lüchow-Danenberg. Auch die Einpender stammen zum mit Abstand größten Teil aus dem Kreis Ludwigslust und nur sehr wenige Einpender wohnen in westlich der Elbe gelegenen Gebieten.

Neben historischen Gründen kann insbesondere die schlechte Anbindung des Amtes Neuhaus an die westlich der Elbe gelegenen Gebiete als Grund für die schwach ausgeprägten Verflechtungen insbesondere zum restlichen Landkreis Lüneburg gelten (vgl. nachfolgende Vergleichsstandorte unmittelbar gegenüber am westlichen Ufer der Elbe). So pendeln beispielsweise vom Amt Neuhaus nur knapp 20% der SVP Beschäftigten in den westlich der Elbe gelegenen Kreis Lüneburg, während im gegenüberliegenden Neu

<sup>22</sup> Der rote dickere Querpfel zeigt an, dass nur 27,3% der 1.902 SVP Beschäftigten mit Wohnort Amt Neuhaus auch ihren Arbeitsplatz im Amt Neuhaus haben (rd. 73% pendeln aus). Der blaue dicke Querpfel verdeutlicht, dass 60,6% der 857 SVP Arbeitsplätze im Amt Neuhaus mit Einwohnern des Amtes Neuhaus besetzt sind.

Darchau, Dahlenburg oder Bleckede dieser Anteil rd. 40% beträgt. Dieser mangelnde Austausch führt zu ökonomischen Verlusten auf der Anbieter- und Nachfrageseite u.a. des Arbeitsmarktes.

Die nachfolgende Tabelle gibt detailliert die wichtigsten Pendlerbeziehungen des Amtes Neuhaus wieder:

Abb. 33: Pendlerbeziehungen Amt Neuhaus (detailliert)

Wohnort (Auswahl)	EiPendler nach Amt Neuhaus			Arbeitsort (Auswahl)	Auspendler aus Amt Neuhaus		
	SVP Besch. am Arbeitsplatz Amt Neuhaus	in % aller SVP	in % aller EiPendler		SVP Besch. am Wohnort Amt Neuhaus	in % aller SVP	in % aller Auspendler
<b>Insgesamt</b>	857	100%		<b>Insgesamt</b>	1.902	100%	
- aus Amt Neuhaus selbst	519	61%		- in Amt Neuhaus selbst	519	27%	
- <b>EiPendler</b>	338	39%	100%	- <b>Auspendler</b>	1.383	73%	100%
- EiPendler Alte BL	44	5%	13%	- Auspendler in ABL	816	43%	59%
- EiPendler Neue BL	293	34%	87%	- Auspendler in NBL	567	30%	41%
Niedersachsen*	37	4%	11%	Niedersachsen*	508	27%	37%
LK Lüneburg*	21	2%	6%	LK Lüneburg*	366	19%	26%
Mecklenburg-Vorpommern	283	33%	84%	- Adendorf	21	1%	2%
LK Ludwigslust	268	31%	79%	- Bleckede, Stadt	76	4%	5%
- Boizenburg/ Elbe, Stadt	29	3%	9%	- Dahlenburg, Flecken	28	1%	2%
- Dömitz, Stadt	25	3%	7%	- Lüneburg, Hansestadt	169	9%	12%
- Hagenow, Stadt	15	2%	4%	- Neetze	10	1%	1%
- Lübtheen, Stadt	56	7%	17%	LK Lüchow-Dannenberg	79	4%	6%
- Neu Kaliß	12	1%	4%	- Dannenberg (Elbe), Sta	26	1%	2%
- Teldau	11	1%	3%	- Göhrde	12	1%	1%
- Vellahn	12	1%	4%	- Hitzacker (Elbe), Stadt	16	1%	1%
- Vielank	17	2%	5%	- Neu Darchau	11	1%	1%
				Schleswig-Holstein	132	7%	10%
				LK Herzogtum Lauenburg	90	5%	7%
				- Lauenburg/ Elbe, Stadt	47	2%	3%
				- Geesthacht, Stadt	34	2%	2%
				Hamburg	144	8%	10%
				Mecklenburg-Vorpommern	533	28%	39%
				LK Ludwigslust	469	25%	34%
				- Boizenburg/ Elbe, Stadt	94	5%	7%
				- Dömitz, Stadt	18	1%	1%
				- Hagenow, Stadt	99	5%	7%
				- Lübtheen, Stadt	66	3%	5%
				- Ludwigslust, Stadt	23	1%	2%
				- Wittenburg, Stadt	30	2%	2%
				Schwerin	43	2%	3%
				Brandenburg	12	1%	1%
				Sachsen-Anhalt	16	1%	1%

\* ohne Amt Neuhaus selbst

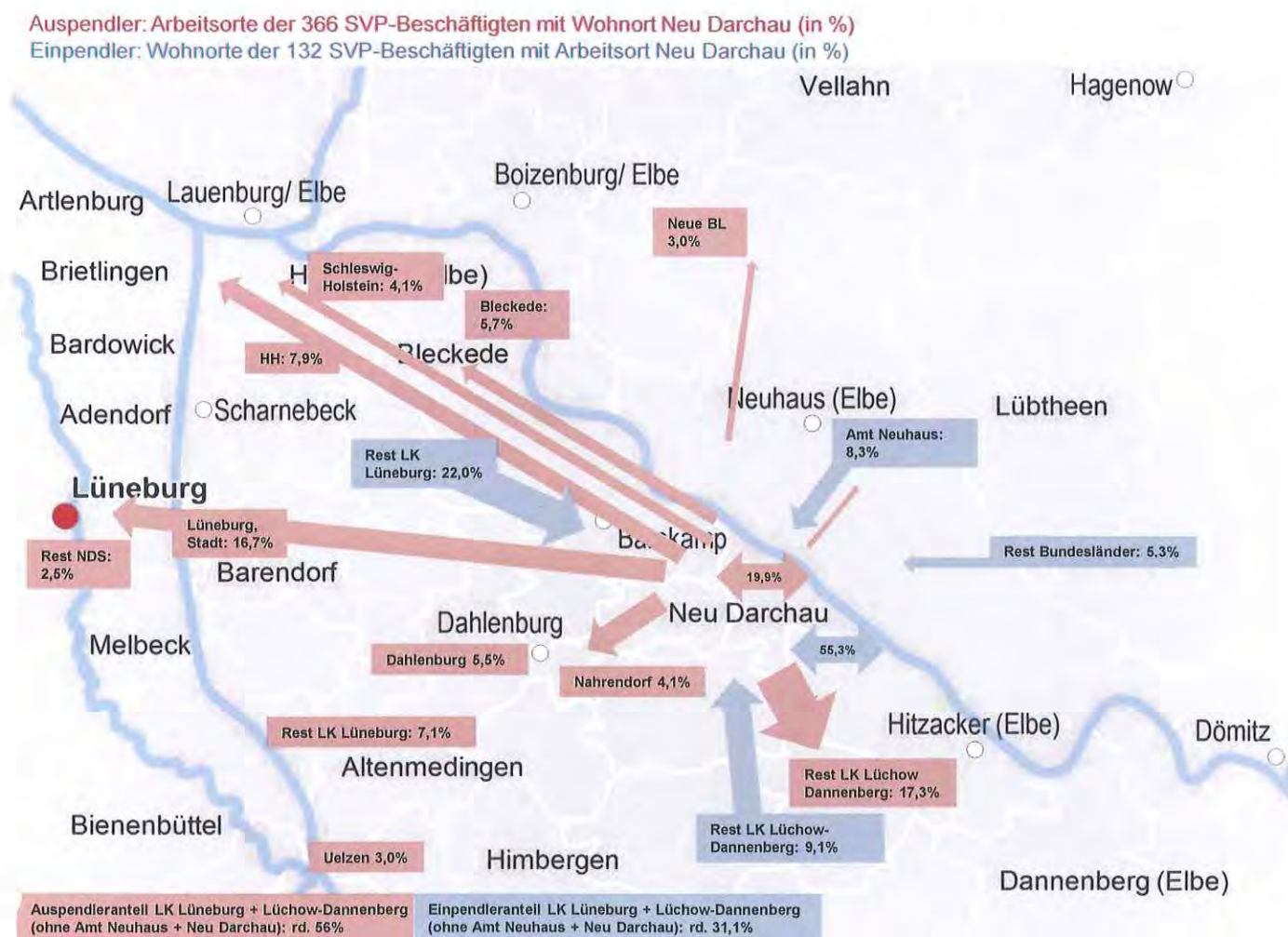
keine vollständige Darstellung der Ziel-/ Quellorte

Quelle: BA Statistik 2011 (Datenstand 30.06.2010)

### 3.2.2 Pendlerbeziehungen Neu Darchau

Die nachfolgende Karte skizziert die wichtigsten Pendlerbeziehungen Neu Darchaus<sup>23</sup>:

Abb. 34: Pendlerbeziehungen Neu Darchau (in Bezug auf alle SVP Beschäftigten)



© Georg & Ottenströer (Datenstand BA Statistik Juni 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 Wohnort 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.

<sup>23</sup> Der rote dickere Querpfel zeigt an, dass nur 19,9% der 366 SVP Beschäftigten mit Wohnort Neu Darchau auch ihren Arbeitsplatz in Neu Darchau haben (über 80% pendeln aus). Der blaue dicke Querpfel verdeutlicht, dass 55,3% der 132 SVP Arbeitsplätze in Neu Darchau mit Einwohnern Neu Darchaus besetzt sind.

Die nachfolgende Tabelle verdeutlicht nochmals anhand der absoluten SVP Beschäftigtenzahlen die wichtigsten Pendlerbeziehungen Neu Darchaus:

Abb. 35: Pendlerbeziehungen Neu Darchau (detailliert)

Wohnort (Auswahl)	Einpendler nach Neu Darchau			Arbeitsort (Auswahl)	Auspendler aus Neu Darchau		
	SVP Besch. am Arbeitsplatz Neu Darchau	in % aller SVP	in % aller Einpendler		SVP Besch. am Wohnort Neu Darchau	in % aller SVP	in % aller Auspendler
<b>Insgesamt</b>	<b>132</b>	<b>100%</b>		<b>Insgesamt</b>	<b>366</b>	<b>100%</b>	
- aus Neu Darchau selbst	73	55%		- in Neu Darchau selbst	73	20%	
- <b>Einpendler</b>	<b>59</b>	<b>45%</b>	<b>100%</b>	- <b>Auspendler</b>	<b>293</b>	<b>80%</b>	<b>100%</b>
- Einpendler Alte BL	52	39%	88%	- Auspendler in ABL	282	77%	96%
- Einpendler Neue BL	7	5%	12%	- Auspendler in NBL	11	3%	4%
Niedersachsen*	52	39%	88%	Niedersachsen*	226	62%	77%
LK Lüchow-Dannenberg*	12	9%	20%	LK Lüchow-Dannenberg*	63	17%	22%
LK Lüneburg	40	30%	68%	- Dannenberg, Stadt	24	7%	8%
- Bleckede, Stadt	13	10%	22%	- Hitzacker, Stadt	25	7%	9%
- Amt Neuhaus	11	8%	19%	LK Lüneburg	143	39%	49%
				- Bleckede, Stadt	21	6%	7%
				- Dahlenburg, Flecken	20	5%	7%
				- Lüneburg, Hansestadt	61	17%	21%
				- Nahrendorf	15	4%	5%
				LK Uelzen	11	3%	4%
* ohne Neu Darchau selbst				Hamburg	29	8%	10%
				Schleswig-Holstein	15	4%	5%
				LK Herzogtum Lauenburg	11	3%	4%

Quelle: BA Statistik 2011 (Datenstand 30.06.2010)

### 3.2.3 Pendlerbeziehungen weiterer ausgewählter Gemeinden

Die nachfolgenden Ausführungen skizzieren kurz die Pendlerverflechtungen für ausgewählte Orte im Untersuchungsraum und der Hansestadt Lüneburg. Aufgrund des Datenumfanges und der anzustrebenden Übersichtlichkeit werden nachfolgend **primär die Landkreisebene mit ausgewählten Gemeinden** bezüglich der Quell- und Zielorte dargestellt.

#### 3.2.3.1 Lüneburg, Stadt

**Einpendler:** Von den rd. 34.200 SVP Arbeitsplätzen in der Hansestadt Lüneburg werden 12.500 oder 37% durch Lüneburger und 21.700 oder 63% durch Einpendler besetzt. Die Einpendler stammen zu 83% aus Niedersachsen bzw. zu 57% aus dem restlichen Landkreis Lüneburg. Aus dem Amt Neuhaus stammen nur 170 bzw. rd. 1% der Einpendler der Hansestadt Lüneburg.

**Auspender:** Von den rd. 22.400 in der Hansestadt Lüneburg wohnenden SVP Beschäftigten arbeiten gut die Hälfte, also 12.500 Personen, in der Hansestadt. Knapp 10.000 SVP Beschäftigte pendeln zu anderen Arbeitsorten aus. 44% aller Auspendler (= 4.360 Auspendler) üben ihren Beruf im restlichen Niedersachsen und 40% in Hamburg aus. Im Amt Neuhaus ist keine nennenswerte Zahl von Auspendlern aus der Hansestadt zu verzeichnen.

Abb. 36: Pendlerbeziehungen Hansestadt Lüneburg (ausgewählte Quell- und Zielorte)

Wohnort (Auswahl)	Einpendler nach Lüneburg			Arbeitsort (Auswahl)	Auspender aus Lüneburg		
	SVP Besch. am Arbeitsplatz Lüneburg	in % aller SVP	in % aller Einpendler		SVP Besch. am Wohnort Lüneburg	in % aller SVP	in % aller Auspender
<b>Insgesamt</b>	<b>34.168</b>	<b>100%</b>		<b>Insgesamt</b>	<b>22.390</b>	<b>100%</b>	
- aus Lüneburg (Stadt)	12.491	37%		- in Lüneburg (Stadt)	12.491	56%	
- <b>Einpendler</b>	<b>21.677</b>	<b>63%</b>	<b>100%</b>	- <b>Auspender</b>	<b>9.899</b>	<b>44%</b>	<b>100%</b>
- Einpendler Alte BL	20.416	60%	94%	- Auspendler in ABL	9.662	43%	98%
- Einpendler Neue BL	1.251	4%	6%	- Auspendler in NBL	237	1%	2%
Niedersachsen*	18.023	53%	83%	Niedersachsen*	4.359	19%	44%
LK Lüneburg*	12.397	36%	57%	LK Lüneburg*	1.931	9%	20%
- Adendorf	1.568	5%	7%	- Adendorf	481	2%	5%
- Bardowick, Flecken	893	3%	4%	- Bardowick, Flecken	235	1%	2%
- Bleckede, Stadt	849	2%	4%	- Bleckede, Stadt	110	0%	1%
- Melbeck	557	2%	3%	- Dahlenburg, Flecken	59	0%	1%
- Reppenstedt	1.212	4%	6%	- Melbeck	87	0%	1%
- Amt Neuhaus	169	0%	1%	- Reppenstedt	120	1%	1%
LK Lüchow-Dannenberg	492	1%	2%	LK Lüchow-Dannenberg	42	0%	0%
- Dannenberg (Elbe), Stadt	96	0%	0%	LK Harburg	1.029	5%	10%
- Hitzacker (Elbe), Stadt	85	0%	0%	- Winsen (Luhe), Stadt	492	2%	5%
- Lüchow (Wendland), Stad	73	0%	0%	Region Hannover	235	1%	2%
- Neu Darchau	61	0%	0%	LK Uelzen	555	2%	6%
LK Harburg	1.641	5%	8%	Schleswig-Holstein	693	3%	7%
- Winsen (Luhe), Stadt	531	2%	2%	LK Herzogtum Lauenburg	327	1%	3%
LK Uelzen	2.144	6%	10%	- Geesthacht, Stadt	159	1%	2%
Schleswig-Holstein	787	2%	4%	- Lauenburg/ Elbe, Stadt	71	0%	1%
LK Herzogtum Lauenburg	435	1%	2%	LK Stormarn	97	0%	1%
- Geesthacht, Stadt	100	0%	0%	Hamburg	3.973	18%	40%
- Lauenburg/ Elbe, Stadt	168	0%	1%	Nordrhein-Westfalen	257	1%	3%
Hamburg	1.140	3%	5%				
Nordrhein-Westfalen	187	1%	1%				
Mecklenburg-Vorpommern	702	2%	3%				
LK Ludwigslust	519	2%	2%				
- Boizenburg/ Elbe, Stadt	183	1%	1%				
Berlin	161	0%	1%				
Sachsen-Anhalt	235	1%	1%				

\* ohne Lüneburg (Stadt) selbst

keine vollständige Darstellung der Ziel-/ Quellorte

Quelle: BA Statistik 2011 (Datenstand 30.06.2010)

### 3.2.3.2 Dahlenburg, Flecken

**Einpendler:** Von den 1.140 SVP Arbeitsplätzen in Dahlenburg werden rd. 350 oder 31% durch Dahlenburger und 785 oder 69% durch Einpendler besetzt. Die Einpendler stammen zu 90% aus Niedersachsen bzw. zu 57% aus dem restlichen Landkreis Lüneburg und zu 16% aus Lüchow-Dannenberg (3% aus Neu Darchau). Aus dem Amt Neuhaus stammen 28 bzw. rd. 4% der Einpendler Dahlenburgs.

**Auspendler:** Von den rd. 1.040 in Dahlenburg wohnenden SVP Beschäftigten arbeiten gut ein Drittel, also 352 Personen, in Dahlenburg. Etwa 690 SVP Beschäftigte pendeln zu anderen Arbeitsorten aus. 64% aller Auspendler üben ihren Beruf im restlichen Kreis Lüneburg und 40% in der Hansestadt Lüneburg aus. Im Amt Neuhaus ist keine nennenswerte Zahl von Auspendlern aus Dahlenburg zu verzeichnen.

Abb. 37: Pendlerbeziehungen Dahlenburg, Flecken (ausgewählte Quell- und Zielorte)

Wohnort (Auswahl)	Einpendler nach Dahlenburg			Arbeitsort (Auswahl)	Auspendler aus Dahlenburg		
	SVP Besch. am Arbeitsort Dahlenburg	in % aller SVP	in % aller Einpendler		SVP Besch. am Wohnort Dahlenburg	in % aller SVP	in % aller Auspendler
<b>Insgesamt</b>	<b>1.137</b>	<b>100%</b>		<b>Insgesamt</b>	<b>1.037</b>	<b>100%</b>	
- aus Dahlenburg, Flecken	352	31%		- in Dahlenburg, Flecken	352	34%	
- <b>Einpendler</b>	<b>785</b>	<b>69%</b>	<b>100%</b>	- <b>Auspendler</b>	<b>685</b>	<b>66%</b>	<b>100%</b>
- Einpendler Alte BL	732	64%	93%	- Auspendler in ABL	673	65%	98%
- Einpendler Neue BL	51	4%	6%	- Auspendler in NBL	12	1%	2%
Niedersachsen*	707	62%	90%	Niedersachsen*	555	54%	81%
LK Lüneburg*	447	39%	57%	LK Lüneburg*	438	42%	64%
- Bleckede, Stadt	104	9%	13%	- Adendorf	22	2%	3%
- Boitze	30	3%	4%	- Bleckede, Stadt	55	5%	8%
- Lüneburg, Hansestadt	59	5%	8%	- Dahlem	26	3%	4%
- Nahrendorf	61	5%	8%	- Lüneburg, Hansestadt	275	27%	40%
- Tosterglope	28	2%	4%	LK Lüchow-Dannenberg	26	3%	4%
- Amt Neuhaus	28	2%	4%	- Dannenberg, Stadt	15	1%	2%
LK Lüchow-Dannenberg	124	11%	16%	LK Harburg	22	2%	3%
- Dannenberg, Stadt	21	2%	3%	LK Uelzen	42	4%	6%
- Gohrde	13	1%	2%	Schleswig-Holstein	22	2%	3%
- Hitzacker (Elbe), Stadt	30	3%	4%	Hamburg	70	7%	10%
- Neu Darchau	20	2%	3%				
LK Uelzen	100	9%	13%	* ohne Dahlenburg, Flecken selbst			
Mecklenburg-Vorpommern	34	3%	4%	keine vollständige Darstellung der Ziel-/ Quellorte			
LK Ludwigslust	33	3%	4%	Quelle: BA Statistik 2011 (Datenstand 30.06.2010)			

### 3.2.3.3 Bleckede, Stadt

**Einpendler:** Von den 1.600 SVP Arbeitsplätzen in Bleckede werden rd. 870 oder 54% durch Bleckeder und 730 oder 46% durch Einpendler besetzt. Die Einpendler stammen zu 84% aus Niedersachsen bzw. zu 70% aus dem restlichen Landkreis Lüneburg. Immerhin 76 Personen oder 10% der Einpendler stammen aus dem Amt Neuhaus.

**Auspendler:** Von den rd. 2.900 in Bleckede wohnenden SVP Beschäftigten arbeiten nur knapp ein Drittel, also 870 Personen in Bleckede. Etwa 2.040 SVP Beschäftigte pendeln zu anderen Arbeitsorten aus. 63% aller Auspendler üben ihren Beruf im restlichen Kreis Lüneburg und 42% in der Hansestadt Lüneburg aus. Auch nach Hamburg pendelt eine nicht unerhebliche Zahl an Einwohnern aus Bleckede. Im Amt Neuhaus ist keine nennenswerte Zahl von Auspendlern aus Bleckede zu verzeichnen.

Abb. 38: Pendlerbeziehungen Bleckede (Elbe), Stadt (ausgewählte Quell- und Zielorte)

Wohnort (Auswahl)	Einpendler nach Bleckede			Arbeitsort (Auswahl)	Auspendler aus Bleckede		
	SVP Besch. am Arbeitsort Bleckede	in % aller SVP	in % aller Einpendler		SVP Besch. am Wohnort Bleckede	in % aller SVP	in % aller Auspendler
<b>Insgesamt</b>	<b>1.601</b>	<b>100%</b>		<b>Insgesamt</b>	<b>2.909</b>	<b>100%</b>	
- aus Bleckede (Stadt)	871	54%		- in Bleckede (Stadt)	871	30%	
- <b>Einpendler</b>	<b>730</b>	<b>46%</b>	<b>100%</b>	- <b>Auspendler</b>	<b>2.038</b>	<b>70%</b>	<b>100%</b>
- Einpendler Alte BL	665	42%	91%	- Auspendler in ABL	2.003	69%	98%
- Einpendler Neue BL	64	4%	9%	- Auspendler in NBL	35	1%	2%
Niedersachsen*	610	38%	84%	Niedersachsen*	1.553	53%	76%
LK Lüneburg*	511	32%	70%	LK Lüneburg*	1.281	44%	63%
- Adendorf	17	1%	2%	- Adendorf	63	2%	3%
- Dahlenburg, Flecken	55	3%	8%	- Bardowick, Flecken	27	1%	1%
- Hohnstorf (Elbe)	14	1%	2%	- Dahlenburg, Flecken	104	4%	5%
- Lüneburg, Hansestadt	110	7%	15%	- Lüneburg, Hansestadt	849	29%	42%
- Nahrendorf	26	2%	4%	- Neetze	41	1%	2%
- Neetze	42	3%	6%	- Rullstorf	27	1%	1%
- Scharnebeck	17	1%	2%	- Scharnebeck	26	1%	1%
- Thomasburg	16	1%	2%	LK Lüchow-Dannenberg	37	1%	2%
- Amt Neuhaus	76	5%	10%	- Neu Darchau	13	0%	1%
LK Lüchow-Dannenberg	51	3%	7%	LK Harburg	86	3%	4%
- Hitzacker (Elbe), Stadt	11	1%	2%	- Winsen (Luhe), Stadt	37	1%	2%
- Neu Darchau	21	1%	3%	LK Uelzen	67	2%	3%
LK Harburg	11	1%	2%	Region Hannover	24	1%	1%
LK Uelzen	28	2%	4%	Mecklenburg-Vorpommern	17	1%	1%
Schleswig-Holstein	38	2%	5%	LK Ludwigslust	12	0%	1%
LK Herzogtum Lauenburg	18	1%	2%	Schleswig-Holstein	116	4%	6%
- Lauenburg/ Elbe, Stadt	10	1%	1%	LK Herzogtum Lauenburg	79	3%	4%
Mecklenburg-Vorpommern	54	3%	7%	- Geesthacht, Stadt	23	1%	1%
LK Ludwigslust	51	3%	7%	- Lauenburg/ Elbe, Stadt	31	1%	2%
- Boizenburg/ Elbe, Stadt	16	1%	2%	Nordrhein-Westfalen	38	1%	2%
				Hamburg	256	9%	13%

\* ohne Bleckede (Stadt) selbst  
keine vollständige Darstellung der Ziel-/ Quellorte  
Quelle: BA Statistik 2011 (Datenstand 30.06.2010)



### 3.2.3.4 Hitzacker (Elbe)

**Einpendler:** Von den 1.220 SVP Arbeitsplätzen in Hitzacker werden 480 oder 39% durch Einwohner Hitzackers und rd. 740 oder 61% durch Einpendler besetzt. Die Einpendler stammen zu 75% aus Niedersachsen bzw. zu 62% aus dem restlichen Landkreis Lüchow-Dannenberg. Aus dem Landkreis Ludwigslust stammen 13% der Einpendler, welche für ihren Berufsweg primär die Elbbrücke bei Dömitz verwenden. Nur 16 Einpendler stammen aus dem Amt Neuhaus.

**Auspendler:** Von den rd. 1.280 in Hitzacker wohnenden SVP Beschäftigten arbeiten 38%, also 480 Personen, in Hitzacker. Knapp 800 SVP Beschäftigte pendeln zu anderen Arbeitsorten aus. 48% aller Auspendler üben ihren Beruf im restlichen Kreis Lüchow-Dannenberg und 33% in der Stadt Dannenberg aus. Der Landkreis Lüneburg bietet 19% der Auspendler Hitzackers und der Landkreis Ludwigslust 2% der Auspendler Hitzackers einen Arbeitsplatz. In das Amt Neuhaus pendelt keine nennenswerte Zahl von Einwohnern Hitzackers zur Berufsausübung aus.

Abb. 39: Pendlerbeziehungen Hitzacker (Elbe), Stadt (ausgewählte Quell- und Zielorte)

Wohnort (Auswahl)	Einpendler nach Hitzacker			Arbeitsort (Auswahl)	Auspendler aus Hitzacker		
	SVP Besch. am Arbeitsort Hitzacker	in % aller SVP	in % aller Einpendler		SVP Besch. am Wohnort Hitzacker	in % aller SVP	in % aller Auspendler
<b>Insgesamt</b>	<b>1.224</b>	<b>100%</b>		<b>Insgesamt</b>	<b>1.276</b>	<b>100%</b>	
- aus Hitzacker (Stadt)	480	39%		- in Hitzacker (Stadt)	480	38%	
- <b>Einpendler</b>	<b>744</b>	<b>61%</b>	<b>100%</b>	- <b>Auspendler</b>	<b>796</b>	<b>62%</b>	<b>100%</b>
- Einpendler Alte BL	567	46%	76%	- Auspendler in ABL	760	60%	95%
- Einpendler Neue BL	177	14%	24%	- Auspendler in NBL	36	3%	5%
Niedersachsen*	559	46%	75%	Niedersachsen*	648	51%	81%
LK Lüchow-Dannenberg*	460	38%	62%	LK Lüchow-Dannenberg*	383	30%	48%
- Dannenberg (Elbe), Stadt	149	12%	20%	- Clenze, Flecken	11	1%	1%
- Gohrde	41	3%	6%	- Dannenberg (Elbe), Stadt	261	20%	33%
- Gusborn	21	2%	3%	- Gohrde	12	1%	2%
- Karwitz	24	2%	3%	- Lüchow (Wendland), Stadt	57	4%	7%
- Lüchow (Wendland), Stadt	58	5%	8%	LK Lüneburg	148	12%	19%
- Neu Darchau	25	2%	3%	- Bleckede, Stadt	11	1%	1%
- Zernien	24	2%	3%	- Dahlenburg, Flecken	30	2%	4%
LK Lüneburg	52	4%	7%	- Lüneburg, Hansestadt	85	7%	11%
- Amt Neuhaus	16	1%	2%	LK Uelzen	69	5%	9%
LK Uelzen	32	3%	4%	Schleswig-Holstein	38	3%	5%
Brandenburg	19	2%	3%	Hamburg	46	4%	6%
Mecklenburg-Vorpommern	109	9%	15%	Mecklenburg-Vorpommern	21	2%	3%
LK Ludwigslust	100	8%	13%	LK Ludwigslust	12	1%	2%
- Dömitz, Stadt	47	4%	6%	Sachsen-Anhalt	10	1%	1%
Sachsen-Anhalt	47	4%	6%				
LK Altmarkkreis Salzwedel	36	3%	5%				

\* ohne Hitzacker (Stadt) selbst  
keine vollständige Darstellung der Ziel-/ Quellorte  
Quelle: BA Statistik 2011 (Datenstand 30.06.2010)

Ähnlich wie in Neu Darchau und Bleckede existieren auch in Hitzacker (alle Standorte mit Elbfähre) nur sehr geringe Auspendlerströme zu Arbeitsorten östlich der Elbe.

### 3.2.3.5 Dannenberg (Stadt)

**Einpendler:** Von den rd. 3.500 SVP Arbeitsplätzen in Dannenberg werden 1.160 oder 33% durch Einwohner der Stadt Dannenberg und 2.320 oder 67% durch Einpendler besetzt. Die Einpendler stammen zu 75% aus Niedersachsen bzw. zu 65% aus dem restlichen Landkreis Lüchow-Dannenberg. Aus dem Landkreis Ludwigslust stammen 12% der Einpendler (274 Personen), welche für ihren Berufsweg primär die Elbbrücke bei Dömitz verwenden. Nur 26 Einpendler stammen aus dem Amt Neuhaus.

**Auspendler:** Von den rd. 2.340 in Dannenberg wohnenden SVP Beschäftigten arbeiten etwa die Hälfte, also 1.160 Personen, an ihrem Wohnsitz. Etwa 1.180 SVP Beschäftigte pendeln zu anderen Arbeitsorten aus. 48% aller Auspendler üben ihren Beruf im restlichen Kreis Lüchow-Dannenberg aus, primär in den Städten Lüchow oder Hitzacker. Der Landkreis Lüneburg bietet 12% der Auspendler Dannenbergs, der Landkreis Uelzen 11% und der Landkreis Ludwigslust 2% der Auspendler Dannenbergs einen Arbeitsplatz. In das Amt Neuhaus werden keine nennenswerten Auspendlerströme aus Dannenberg verzeichnet.

Abb. 40: Pendlerbeziehungen Dannenberg, Stadt (ausgewählte Quell- und Zielorte)

Wohnort (Auswahl)	Einpendler nach Dannenberg			Arbeitsort (Auswahl)	Auspendler aus Dannenberg		
	SVP Besch. am Arbeitsplatz Dannenberg	in % aller SVP	in % aller Einpendler		SVP Besch. am Wohnort Dannenberg	in % aller SVP	in % aller Auspendler
<b>Insgesamt</b>	<b>3.477</b>	<b>100%</b>		<b>Insgesamt</b>	<b>2.341</b>	<b>100%</b>	
- aus Dannenberg (Stadt)	1.157	33%		- in Dannenberg (Stadt)	1.157	49%	
- <b>Einpendler</b>	<b>2.320</b>	<b>67%</b>	<b>100%</b>	- <b>Auspendler</b>	<b>1.184</b>	<b>51%</b>	<b>100%</b>
- Einpendler Alte BL	1.751	50%	75%	- Auspendler in ABL	1.072	46%	91%
- Einpendler Neue BL	568	16%	24%	- Auspendler in NBL	112	5%	9%
Niedersachsen*	1.731	50%	75%	Niedersachsen*	922	39%	78%
LK Lüchow-Dannenberg*	1.482	43%	64%	LK Lüchow-Dannenberg*	565	24%	48%
- Gusborn	120	3%	5%	- Hitzacker (Elbe), Stadt	149	6%	13%
- Hitzacker (Elbe), Stadt	261	8%	11%	- Lüchow (Wendland), Stadt	238	10%	20%
- Lüchow (Wendland), Stadt	238	7%	10%	LK Lüneburg	144	6%	12%
- Neu Darchau	24	1%	1%	- Dahlenburg, Flecken	21	1%	2%
LK Lüneburg	92	3%	4%	- Lüneburg, Hansestadt	96	4%	8%
- Dahlenburg, Flecken	15	0%	1%	LK Uelzen	136	6%	11%
- Lüneburg, Hansestadt	11	0%	0%	- Bad Bevensen, Stadt	26	1%	2%
- Amt Neuhaus	26	1%	1%	- Uelzen, Stadt	89	4%	8%
LK Uelzen	131	4%	6%	Mecklenburg-Vorpommern	31	1%	3%
- Uelzen, Stadt	49	1%	2%	LK Ludwigslust	28	1%	2%
Brandenburg	61	2%	3%	Schleswig-Holstein	30	1%	3%
Mecklenburg-Vorpommern	282	8%	12%	Hamburg	72	3%	6%
LK Ludwigslust	274	8%	12%	Sachsen-Anhalt	64	3%	5%
- Dömitz, Stadt	111	3%	5%	LK Altmarkkreis Salzwede	49	2%	4%
- Neu Kaliß	46	1%	2%				
Sachsen-Anhalt	217	6%	9%	* ohne Dannenberg (Stadt) selbst			
LK Altmarkkreis Salzwedel	141	4%	6%	keine vollständige Darstellung der Ziel-/ Quellorte			
- Salzwedel, Hansestadt	81	2%	3%	Quelle: BA Statistik 2011 (Datenstand 30.06.2010)			
LK Stendal	70	2%	3%				

### 3.2.4 Ost-West-Pendlerbeziehungen

Die nachfolgende Tabelle skizziert ausgewählte Quell- und Zielorte hinsichtlich ihrer „Ost-West-Pendlerbeziehungen“:

Abb. 41: Ost-West-Pendlerbeziehungen (ausgewählte Quell- und Zielorte)

Relation Ost – West	Einpender		Auspender	
	Einpender aus Ost*	in % aller Einpender	Auspender nach Ost*	in % aller Auspender
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%

\* Gebiete in Mecklenburg-Vorpommern (insb. LK Ludwigslust), Schleswig-Holstein (insb. Herzogtum-Lauenburg), Brandenburg und Berlin und das Amt Neuhaus werden als östlich der Elbe gelegene Gebiete (Ost) definiert (Hinweis: Hamburg wird von Niedersachsen in der Regel über südlich der Elbe verlaufende Straßen angefahren).

Die Daten verdeutlichen anhand der relativ geringen Anteile der Einpendler und Auspendler von der gegenüberliegenden Elbeseite die Trennwirkung der Elbe für den regionalen Arbeitsmarkt. Des Weiteren zeigen die Daten, dass die Pendlerströme stärker von östlichen Wohnorten zu westlich der Elbe gelegenen Arbeitsorten verlaufen als umgekehrt.

Kernergebnisse Pendlerverflechtungen:

Charakterisierung als Wohnort oder Arbeitsort

- Der Ostkreis Lüneburgs und besonders deutlich das Amt Neuhaus und Neu Darchau sind als **Wohnorte für Auspendler** zu charakterisieren. Im Amt Neuhaus pendeln 73%, in Bleckede 70% und Neu Darchau 80% der SVP Beschäftigten am Wohnort zu externen Arbeitsplätzen aus.
- Demgegenüber stellen insbesondere die Hansestadt Lüneburg aber auch Dahlenburg und Dannenberg **wichtige Arbeitsorte** für die Region mit einem erheblichen Anteil an Einpendlern dar.

Pendlerverflechtungen Amt Neuhaus und Neu Darchau:

- Die Pendlerbeziehungen des **Amtes Neuhaus** konzentrieren sich auf die Gebiete und Arbeitsmärkte östlich der Elbe. Die Elbe wirkt offensichtlich als Barriere, denn nur rd. 19% der Arbeitsorte der SVP Beschäftigten aus dem Amt Neuhaus befinden sich im restlichen Kreisgebiet Lüneburg und nur rd. 4% in Lüchow-Dannenberg. Auch die Einpendler stammen zum mit Abstand größten Teil aus dem Kreis Ludwigslust und nur sehr wenige Einpendler wohnen westlich der Elbe. Neben historischen Gründen kann die schlechte Anbindung des Amtes Neuhaus an die westlich der Elbe gelegenen Gebiete als Grund für die schwach ausgeprägten Verflechtungen insbesondere zum restlichen Landkreis Lüneburg gelten. Dieser mangelnde Austausch führt zu ökonomischen Verlusten auf der Anbieter- und Nachfrageseite u.a. des Arbeitsmarktes.
- Die Pendlerverflechtung **Neu Darchaus** verdeutlicht im Abgleich mit dem gegenüberliegenden Amt Neuhaus die Barrierewirkung der Elbe (auch wenn die mangelnden Auspendlerströme durch den schwächeren regionalen Arbeitsmarkt der östlichen der Elbe liegenden Gebiete verstärkt wird). So pendeln 56% der SVP Beschäftigten vom Wohnsitz Neu Darchau zu Arbeitsorten in Lüneburg (ohne Amt Neuhaus) oder Lüchow-Dannenberg. 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 Kreis Lüneburg und Lüchow-Dannenberg in das Amt Neuhaus, während über 31% der Einpendler in Neu Darchau aus diesem Gebiet stammen.

- Es ist somit festzustellen, dass die **Elbe eine erhebliche Barriere** für die Pendlerbeziehungen und den regionalen Arbeitsmarkt darstellt.
- Grundsätzlich existieren **primär Berufspendlerströme** von den östlichen Wohnorten in die westlich der Elbe gelegenen Arbeitsorte. Dies kann insbesondere auf die ungünstigeren Arbeitsmarktbedingungen im Osten zurückgeführt werden. Dies betrifft sowohl Standorte mit als auch ohne Elbbrücke.
- Es ist zu erwarten, dass die wechselseitigen Pendlerströme durch eine verbesserte und verlässlichere Erreichbarkeit durch eine **feste Elbequerung** positiv beeinflusst werden können. Brücken scheinen, wie das Beispiel Hohnstorf mit Brücke nach Lauenburg nahelegt, den Pendlerverkehr über die Elbe zu ermöglichen bzw. zu verstärken<sup>24</sup>.

<sup>24</sup> So können insbesondere die östlich der Elbe gelegenen Gebiete als Wohnorte für Auspendler durch feste Elbequerungen an Attraktivität gewinnen, während die Arbeitsorte westlich der Elbe insbesondere durch die zusätzliche Verfügbarkeit von Arbeitskräften profitieren.

## 4. Ausweitung Einzugsgebiet und Nachfragepotenzial

### 4.1 Vorbemerkungen zur Einzugsgebietsanalyse

Zentraler Analyseschritt der Einschätzung regionalökonomischer Effekte der neuen Brücke ist die verbesserte Erreichbarkeit und damit verbundene Steigerung des Nachfragepotenzials. Diese Analyseergebnisse werden bei der abschließenden Diskussion der Wirkungsbereiche (z.B. Auswirkungen auf Gewerbe- und Arbeitsstandorte, Fremdenverkehr, Einzelhandel, Wohnstandort) mit einer regionalen Bestandsaufnahme an Daten/Einrichtungen kombiniert.

Die **Erreichbarkeitsanalyse** vergleicht die Einzugsgebiete **mit/ohne Brücke** für exemplarische Orte u.a. anhand folgender Daten und Effekte<sup>25</sup>:

- Gebietsfläche, Bevölkerung (aktuell und 2019), Arbeitskräftepotenzial (Bevölkerung im berufsfähigen Alter) und Daten zum gewerblichen Übernachtungstourismus
- Veränderungen dieser Strukturdaten absolut und in % durch die neue Brücke (Zusatz-Nachfragepotenziale)

Exemplarisch werden **folgende Orte** untersucht, um ein „Raummuster“ der Erreichbarkeitseffekte der geplanten Elbbrücke zu erkennen:

- Neuhaus (zentrales Amt Neuhaus)
- Neu Darchau (westlicher Brückenschlag)
- Darchau (Amt Neuhaus am östlichen Brückenschlag)
- Tripkau (östliches Amt Neuhaus)
- Hansestadt Lüneburg (Oberzentrum und Kreisstadt)
- Bleckede und Dahlenburg (Grundzentren des Ostkreis Lüneburg)
- Hitzacker und Dannenberg (Samtgemeinde Elbtalaue und Grundzentren im westlichen Lüchow-Dannenberg)

Es werden hierbei folgende **Entfernungszonen** betrachtet:

- Nähere Entfernungszonen: 0-15 und 0-30 Min. Fahrzeit (z.B. für Einzelhandel, Nahversorgung)
- Mittlere Entfernungszonen: 0-45 und 0-60 Min. Fahrzeit (z.B. für Berufspendler)
- Weitere Entfernungszonen: 0-90 und 0-120 Min. Fahrzeit (z.B. für Tagesausflüge)

Die Effekte der Einzugsgebietsausweitung und dahinterliegenden Strukturdaten werden nachfolgend anhand einer Kartendarstellung (exemplarisch nur für den Standort Neuhaus), einer Datentabelle ohne/mit Brücke und eines zusammenfassenden Balkendiagramms für die betrachteten Gemeinden dargestellt. Umfassendere Einzugsgebietskarten und Einzugsgebietsdaten sind dem Anhang zu entnehmen.

<sup>25</sup> Den Analysen liegen Daten der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder (Daten für die Gemeinden, kreisfreien Städte und Kreise Deutschlands), aktuellste Ausgabe 2010 sowie Daten des Niedersächsisches Landesamt für Statistik (Bevölkerungsdaten der Samtgemeinden Niedersachsen, Gebietsstand: 30.09.2010) zugrunde. Die Bevölkerungsprognosedaten für 2019 für Niedersachsen wurden auf Gemeindeebene berücksichtigt. In den anderen Bundesländern lagen Bevölkerungsprognosedaten für 2019 auf Ebene der Landkreise vor; diese wurden dann den jeweils zugehörigen Gemeinden zugeteilt. Die Daten zum Tourismus (Übernachtungen und Ankünfte) umfassen nur den in der amtlichen Statistik erfassten gewerblichen Beherbergungssektor (ab 9 Betten) und weisen gerade bei kleinräumiger Betrachtung (auf Gemeindeebene) aus Datenschutzgründen Lücken auf. Die Tourismusdaten sind somit nur vorbehaltlich dieser Einschränkungen zu interpretieren. Sämtliche Daten wurden im Rahmen eines GIS - Geografischen Informationssystems verarbeitet und den jeweiligen Einzugsgebietszonen zugeordnet.

In Anlehnung an die GVS Verkehrsanalyse (Juni 2011) wurde mit einer Fahrzeitverkürzung von 10 bis 15 Minuten durch die geplante Elbbrücke im Vergleich zum Status Quo mit Elbefähre gerechnet. Zusätzliche Barrierewirkungen durch z.B. Kosten der Fährüberfahrt, eingeschränkte Betriebszeit der Fähre, Ausfallzeiten durch Hochwasser, Eisgang, Reparaturen und eine damit verbundene mangelnde Verlässlichkeit und Planbarkeit einer Elbquerung bei Neu Darchau werden in der üblicherweise auf reine Fahrzeit ausgerichteten Einzugsgebietsanalyse nicht berücksichtigt. Die „Gesamt-Barriere-Wirkung“ der Elbe mit Fährüberfahrt im Vergleich zu einer Brückenslösung ist insofern eindeutig höher einzuschätzen als die in der Einzugsgebietsanalyse berücksichtigte reine Fahrzeitverkürzung. Mit anderen Worten; der Barriereabbau bzw. der Impuls zu einem stärker elbüberquerenden Austausch durch eine Elbbrücke bei Neu Darchau im Vergleich zum Status Quo wird stärker ausfallen als die auf reiner Fahrzeitverkürzung resultierenden Effekte.

### 4.1.1 Brückeneffekte auf Einzugsgebiet Neuhaus (Amt Neuhaus)

Abb. 42: Einzugsgebiet Neuhaus ohne Brücke

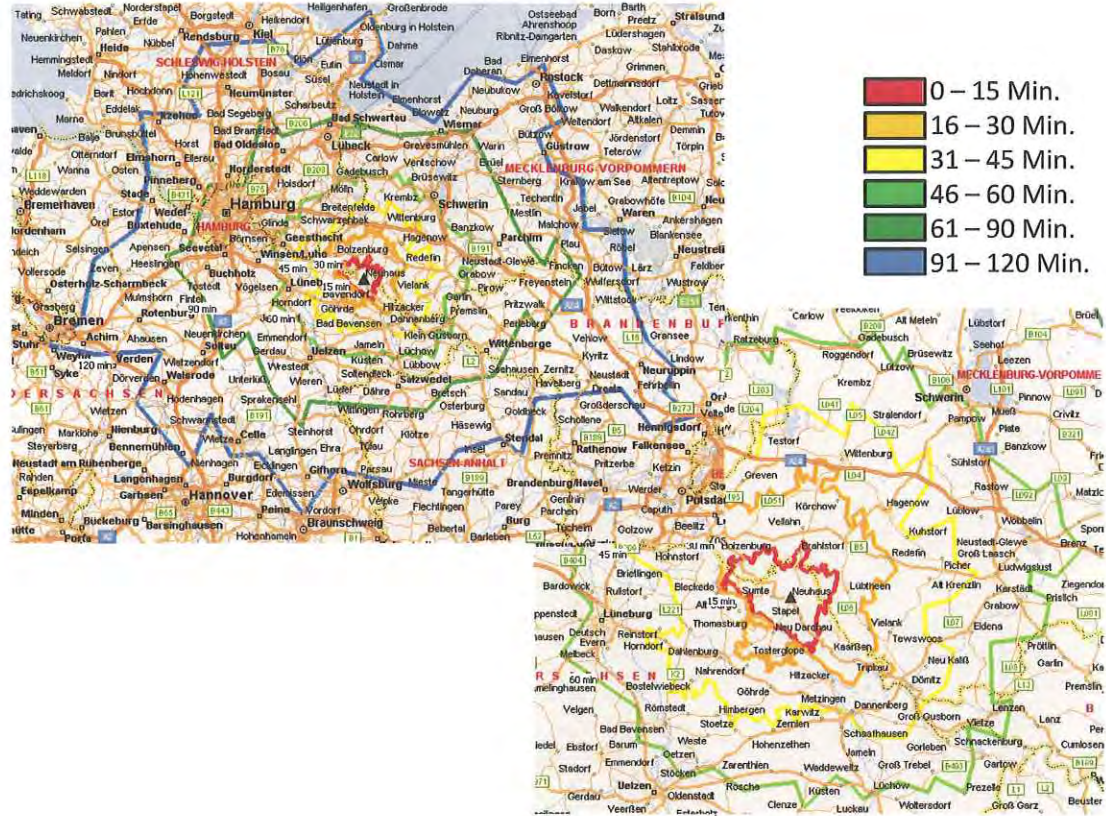
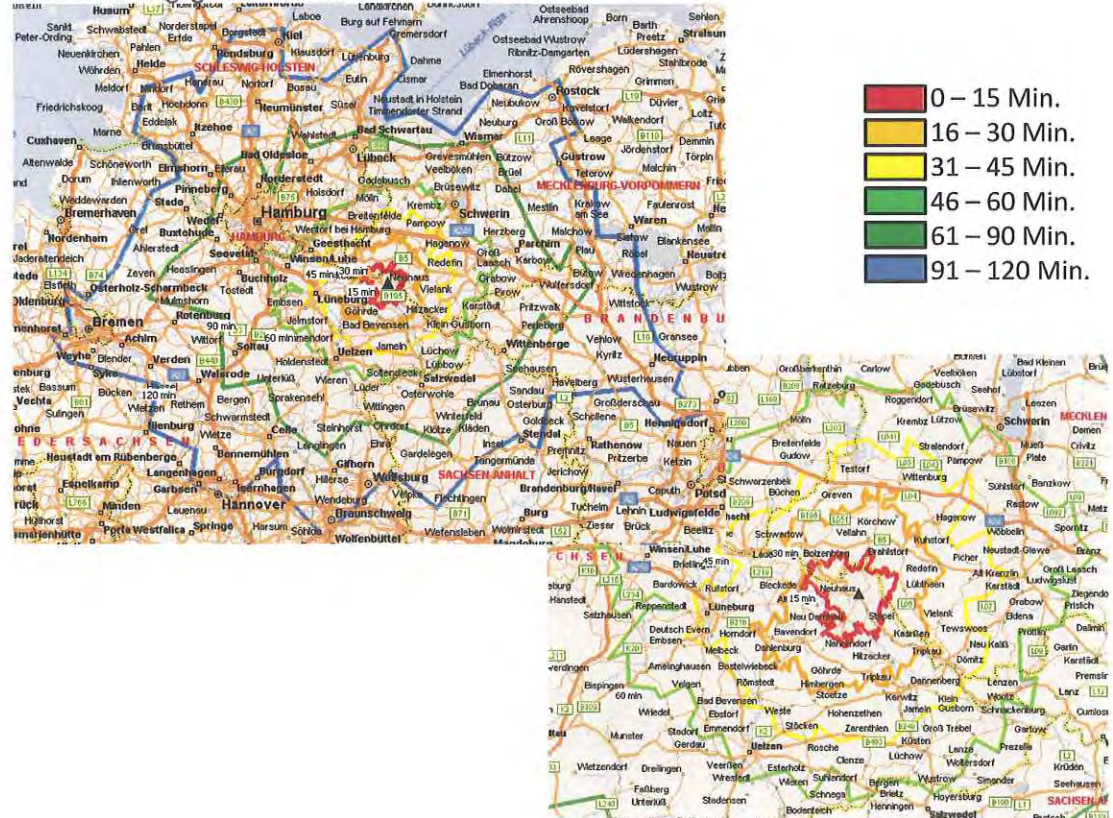


Abb. 43: Einzugsgebiet Neuhaus mit Brücke



Es folgt eine Darstellung von Strukturdaten des Einzugsgebietes Neuhaus ohne und mit neuer Elbbrücke:

Abb. 44: Neuhaus - Einzugsgebiet und Nachfragepotenzial ohne und mit geplanter Elbbrücke

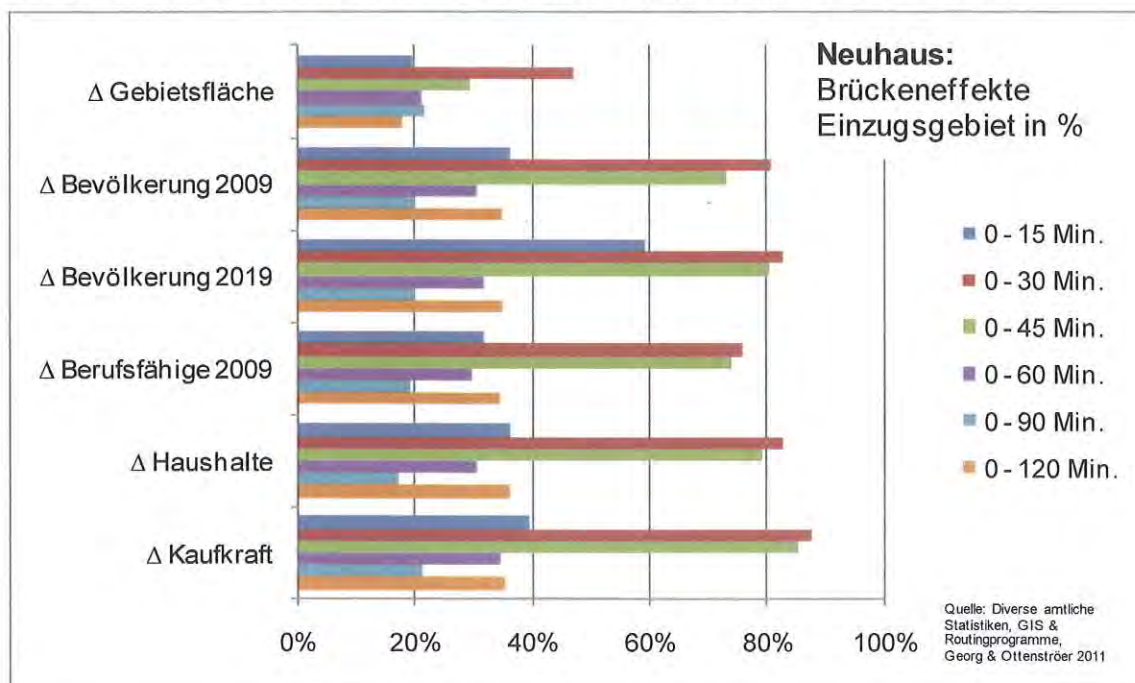
Neuhaus ohne Brücke	Gebietsfläche in km <sup>2</sup>	Bevölkerung 2009	Bevölkerung 2019	Dichte 2009	Dichte 2019	Berufsfähige (15-64) 2009	Berufsfähige 2009 in %	Übernachtungen	Ankünfte	Haushalte
0 - 15 Min.	214	5.874	4.365	27	20	3.886	66,2	6.057	2.352	2.674
0 - 30 Min.	855	31.551	29.245	37	34	20.915	66,3	19.513	8.572	13.936
0 - 45 Min.	2.589	136.867	129.899	53	50	89.473	65,4	307.554	133.256	60.717
0 - 60 Min.	5.517	487.253	478.259	88	87	320.168	65,7	1.528.509	488.811	224.541
0 - 90 Min.	15.925	3.347.332	3.377.136	210	212	2.232.461	66,7	13.243.081	6.111.203	1.698.478
0 - 120 Min.	35.483	5.794.009	5.769.701	163	163	3.828.469	66,1	22.887.170	8.813.790	2.832.717

Neuhaus mit Brücke	Gebietsfläche in km <sup>2</sup>	Bevölkerung 2009	Bevölkerung 2019	Dichte 2009	Dichte 2019	Berufsfähige (15-64) 2009	Berufsfähige 2009 in %	Übernachtungen	Ankünfte	Haushalte
0 - 15 Min.	256	8.010	6.967	31	27	5.130	64,0	8.297	3.222	3.641
0 - 30 Min.	1.258	57.059	53.493	45	43	36.814	64,5	162.302	56.987	25.486
0 - 45 Min.	3.351	237.032	234.380	71	70	155.708	65,7	1.136.342	369.969	108.874
0 - 60 Min.	6.682	636.880	630.855	95	94	415.791	65,3	1.760.359	594.983	293.324
0 - 90 Min.	19.394	4.009.281	4.038.176	207	208	2.663.517	66,4	14.430.244	6.595.565	1.994.204
0 - 120 Min.	41.838	7.819.330	7.802.864	187	187	5.161.016	66,0	26.688.331	10.868.989	3.862.297

Das nachfolgende Balkendiagramm verdeutlicht die Brückeneffekte anhand der prozentualen Steigerung des Nachfragepotenzials durch die geplante Elbbrücke:

Abb. 45: Brückeneffekte für Neuhaus - Veränderung Einzugsgebiet und Nachfragepotenzial



Es zeigen sich **äußerst starke Effekte** der geplanten Elbbrücke auf die verbesserte Erreichbarkeit, Ausweitung des Einzugsgebietes und damit einhergehende Steigerung des Nachfragepotenzials **für den Standort Neuhaus**. Insbesondere bis 30 bzw. 45 Minuten Fahrzeit sind sehr hohe prozentuale und absolute Steigerungen des Einwohner- und Arbeitskräftepotenzials festzustellen. Die Bevölkerungszahl steigt stärker als die Gebietsfläche, da dichter besiedelte Gebiete durch die Brücke besser erreichbar sind.

#### 4.1.2 Brückeneffekte auf Einzugsgebiet Neu Darchau

Es folgt eine Darstellung von Strukturdaten des Einzugsgebietes Neu Darchau ohne und mit neuer Elbbrücke:

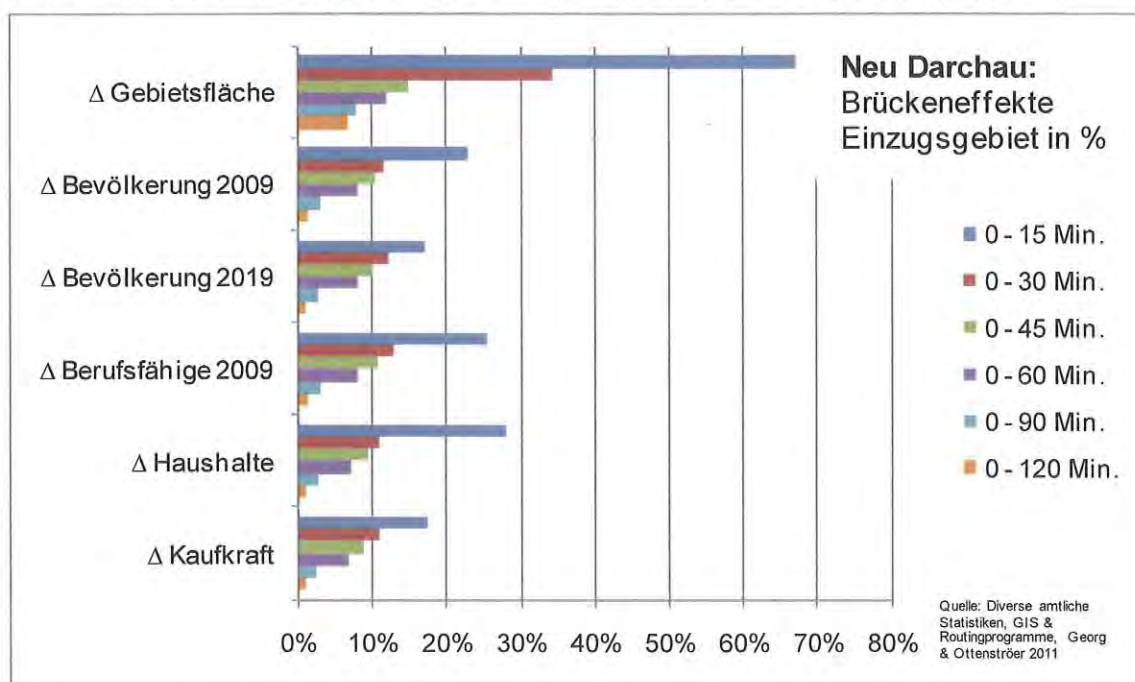
Abb. 46: Neu Darchau - Einzugsgebiet und Nachfragepotenzial ohne und mit geplanter Elbbrücke

Neu Darchau ohne Brücke	Gebietsfläche in km <sup>2</sup>	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 <sup>2</sup>	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

Das nachfolgende Balkendiagramm verdeutlicht die Brückeneffekte für Neu Darchau anhand der prozentualen Steigerung des Nachfragepotenzials durch die geplante Elbbrücke:

Abb. 47: Brückeneffekte für Neu Darchau - Veränderung Einzugsgebiet und Nachfragepotenzial



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** (wenn auch deutlich geringere Effekte als im Amt Neuhaus). Insbesondere in den näheren Einzugsgebietszonen bis 15 Minuten aber auch darüber hinaus sind recht 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.



### 4.1.3 Brückeneffekte auf Einzugsgebiet Darchau (Amt Neuhaus)

Es folgt eine Darstellung von Strukturdaten des Einzugsgebietes Darchau ohne und mit Elbbrücke bei Neu Darchau:

Abb. 48: Darchau - Einzugsgebiet und Nachfragepotenzial ohne und mit geplanter Elbbrücke

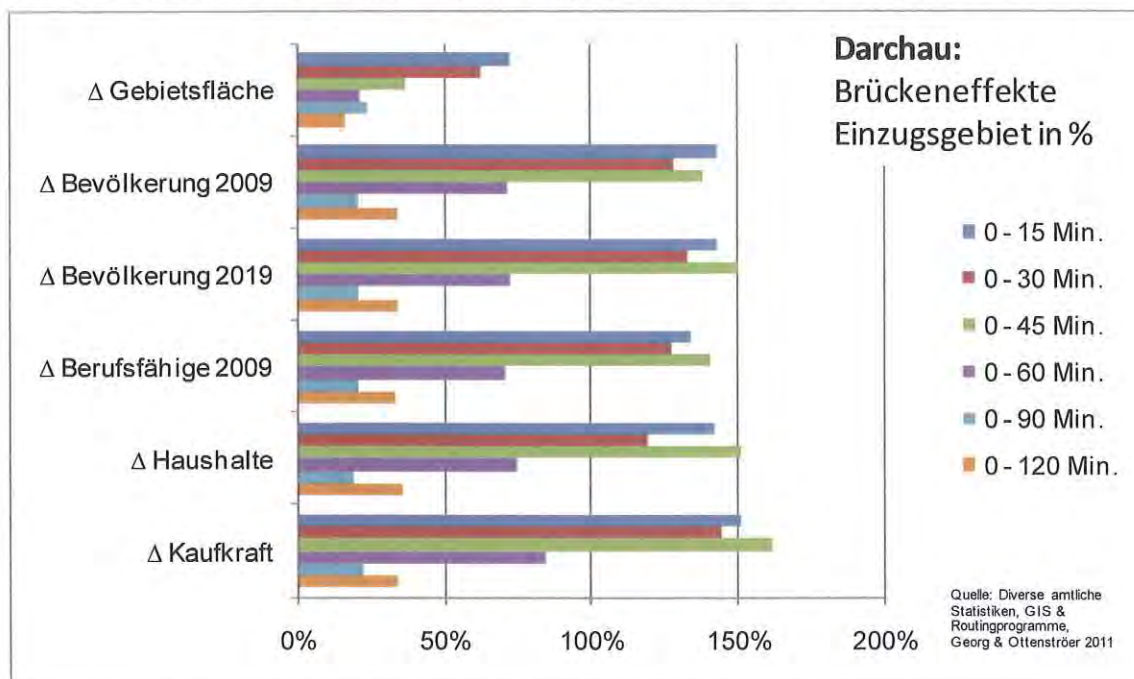
Darchau ohne Brücke	Gebietsfläche in km²	Bevölkerung 2009	Bevölkerung 2019	Dichte 2009	Dichte 2019	Berufsfähige (15-64) 2009	Anteil Berufsfähige 2009 in %	Übernachtungen	Ankünfte	Haushalte
0 - 15 Min.	119	3.876	3.252	33	27	2.515	64,9	6.223	2.417	1.765
0 - 30 Min.	775	21.459	19.574	28	25	13.685	63,8	86.309	31.856	9.913
0 - 45 Min.	2.194	101.625	96.331	46	44	66.070	65,0	295.727	125.835	45.162
0 - 60 Min.	5.325	444.906	439.735	84	83	291.331	65,5	1.366.532	477.728	206.069
0 - 90 Min.	16.033	3.264.041	3.304.159	204	206	2.180.744	66,8	12.478.730	5.735.732	1.646.456
0 - 120 Min.	36.929	6.335.938	6.310.075	172	171	4.185.860	66,1	22.554.272	9.322.609	3.103.647

Darchau mit Brücke	Gebietsfläche in km²	Bevölkerung 2009	Bevölkerung 2019	Dichte 2009	Dichte 2019	Berufsfähige (15-64) 2009	Anteil Berufsfähige 2009 in %	Übernachtungen	Ankünfte	Haushalte
0 - 15 Min.	205	9.425	7.908	46	39	5.883	62,4	6.223	2.417	4.284
0 - 30 Min.	1.266	48.957	45.760	39	36	31.204	63,7	170.861	57.957	21.799
0 - 45 Min.	3.005	242.341	240.924	81	80	158.852	65,5	1.124.515	362.548	113.590
0 - 60 Min.	6.484	764.190	758.556	118	117	497.094	65,0	1.597.498	571.095	360.443
0 - 90 Min.	19.865	3.951.504	3.982.798	199	200	2.625.123	66,4	13.772.530	6.289.877	1.965.832
0 - 120 Min.	43.135	8.504.098	8.472.176	197	184	5.608.960	66,0	26.246.313	10.936.347	4.213.314

Das nachfolgende Balkendiagramm verdeutlicht die Brückeneffekte anhand der prozentualen Steigerung des Nachfragepotenzials durch die geplante Elbbrücke:

Abb. 49: Brückeneffekte für Darchau - Veränderung Einzugsgebiet und Nachfragepotenzial



Es zeigen sich **äußerst starke Effekte** der geplanten Elbbrücke auf die verbesserte Erreichbarkeit, Ausweitung des Einzugsgebietes und damit einhergehende Steigerung des Nachfragepotenzials **für den Standort Darchau**. Insbesondere bis 45 Minuten Fahrzeit sind sehr hohe prozentuale Steigerungen des Einwohner- und Arbeitskräftepotenzials festzustellen. Die Bevölkerung steigt stärker als die Gebietsfläche, da dichter besiedelte Gebiete westlich der Elbe durch die Brücke besser erreichbar sind.

#### 4.1.4 Brückeneffekte auf Einzugsgebiet Tripkau (Amt Neuhaus)

Es folgen Strukturdaten des Einzugsgebiets Tripkau, stellvertretend für das östliche Amt Neuhaus, ohne und mit Elbbrücke bei Neu Darchau:

Abb. 50: Tripkau - Einzugsgebiet und Nachfragepotenzial ohne und mit geplanter Elbbrücke

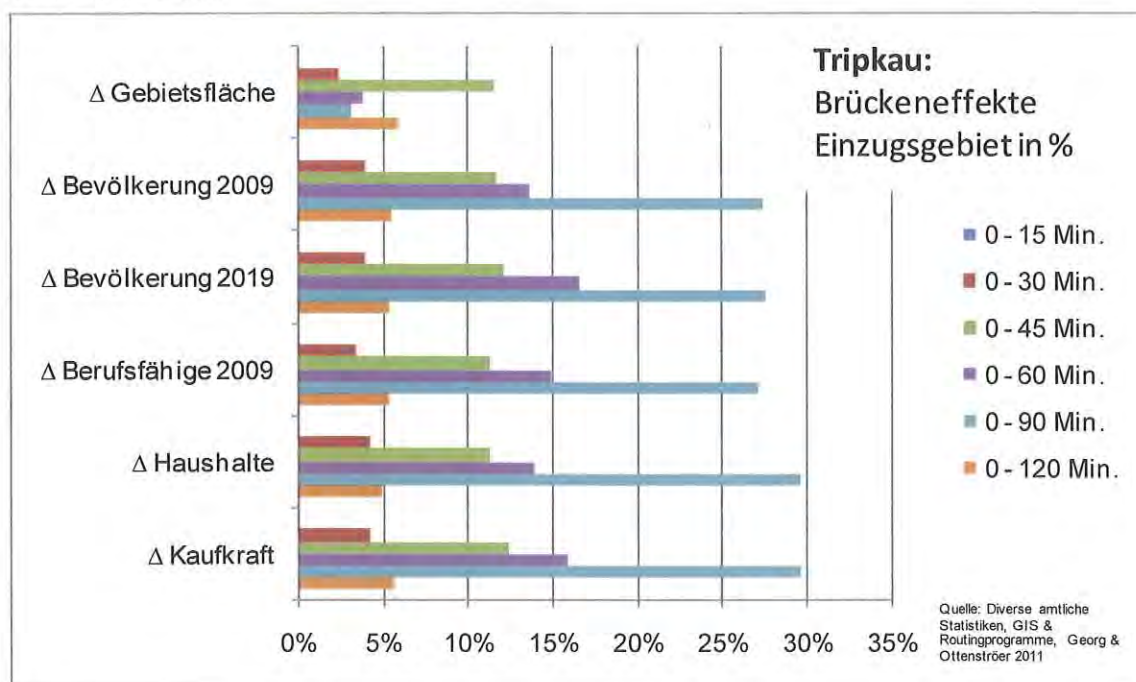
Tripkau ohne Brücke	Gebietsfläche in km²	Bevölkerung 2009	Bevölkerung 2019	Dichte 2009	Dichte 2019	Berufsfähige (15-64) 2009	Anteil Berufsfähige 2009 in %	Übernachtungen	Ankünfte	Haushalte
0 - 15 Min.	179	5.844	5.515	33	31	3.831	65,5	15.668	8.806	2.783
0 - 30 Min.	947	37.556	34.539	40	36	24.249	64,6	48.978	25.235	17.076
0 - 45 Min.	2.632	132.747	123.185	50	47	85.946	64,7	322.867	132.082	60.119
0 - 60 Min.	5.599	303.974	283.842	54	51	197.323	64,9	1.097.273	329.773	139.506
0 - 90 Min.	16.884	2.233.871	2.243.902	132	133	1.496.453	67,0	10.841.412	5.241.964	1.104.453
0 - 120 Min.	34.315	5.525.527	5.495.854	161	160	3.658.379	66,2	20.634.974	8.560.123	2.717.954

Tripkau mit Brücke	Gebietsfläche in km²	Bevölkerung 2009	Bevölkerung 2019	Dichte 2009	Dichte 2019	Berufsfähige (15-64) 2009	Anteil Berufsfähige 2009 in %	Übernachtungen	Ankünfte	Haushalte
0 - 15 Min.	179	5.844	5.515	33	31	3.831	65,5	15.668	8.806	2.783
0 - 30 Min.	970	39.067	35.929	40	37	25.071	64,2	48.978	25.235	17.808
0 - 45 Min.	2.936	148.244	138.141	50	47	95.676	64,5	341.001	139.862	66.938
0 - 60 Min.	5.816	345.628	331.126	59	57	226.895	65,6	1.350.528	453.958	159.045
0 - 90 Min.	17.424	2.845.092	2.861.469	163	164	1.903.042	66,9	12.137.987	5.600.862	1.432.223
0 - 120 Min.	36.341	5.827.910	5.795.536	160	159	3.854.899	66,1	21.185.910	8.790.899	2.853.398

Das Balkendiagramm verdeutlicht die Brückeneffekte anhand der prozentualen Steigerung des Einzugsgebiets und Nachfragepotenzials durch die geplante Elbbrücke:

Abb. 51: Brückeneffekte für Tripkau (östl. Amt Neuhaus) - Veränderung Einzugsgebiet und Nachfragepotenzial



Auch für die Gebiete des östlichen Amt Neuhaus zeigen sich **deutliche Effekte** der geplanten Elbbrücke hinsichtlich verbesserter Erreichbarkeit, Ausweitung des Einzugsgebietes und damit einhergehender Steigerung des Nachfragepotenzials **für den Standort Tripkau**. Die Wirkungen entfalten sich jedoch – im Gegensatz zu Standorten in Nähe des geplanten Brückenschlags – in weiter entfernten Zonen (insbesondere 60 bis 90 Minuten Fahrzeit). Es ergeben sich bis 90 Minuten Fahrzeit deutliche Steigerungen des Einwohner- und Arbeitskräftepotenzials von 25 bis 30%. Die Bevölkerungszahl steigt stärker als die Gebietsfläche, da dichter besiedelte Gebiete durch die Brücke besser erreichbar sind.

#### 4.1.5 Brückeneffekte auf Einzugsgebiet Dahlenburg

Die Strukturdaten des Einzugsgebietes von Dahlenburg, ohne und mit Elbbrücke bei Neu Darchau, stellen sich wie folgt dar:

Abb. 52: Dahlenburg - Einzugsgebiet und Nachfragepotenzial ohne und mit geplanter Elbbrücke

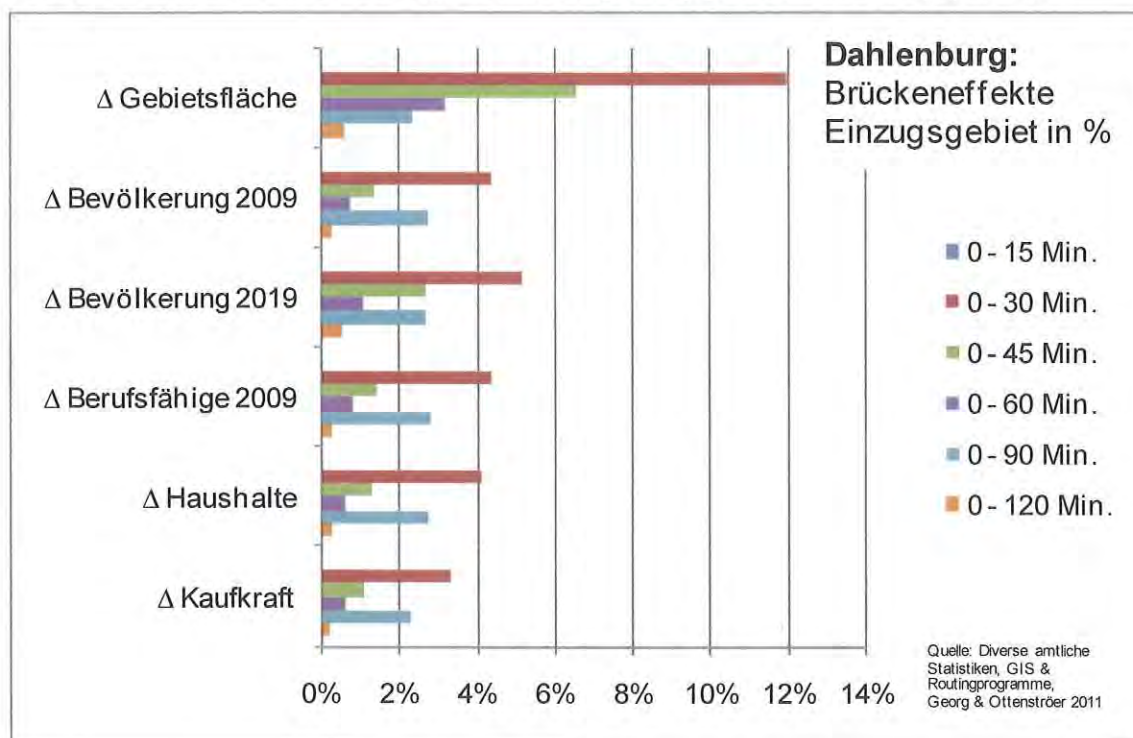
Dahlenburg ohne Brücke	Gebietsfläche in km <sup>2</sup>	Bevölkerung 2009	Bevölkerung 2019	Dichte 2009	Dichte 2019	Berufsfähige (15-64) 2009	Anteil Berufsfähige 2009 in %	Übernachtungen	Ankünfte	Haushalte
0 - 15 Min.	451	24.796	23.767	55	53	15.618	63,0	84.552	26.101	10.837
0 - 30 Min.	1.389	143.430	146.300	103	105	93.545	65,2	993.579	292.780	68.691
0 - 45 Min.	3.720	422.332	423.722	114	114	272.976	64,6	1.368.277	467.666	198.206
0 - 60 Min.	7.817	2.030.422	2.074.310	260	265	1.362.860	67,1	10.656.634	5.038.162	1.044.790
0 - 90 Min.	23.140	4.813.719	4.842.107	208	209	3.178.071	66,0	16.093.220	7.156.211	2.373.931
0 - 120 Min.	48.189	9.923.968	9.866.265	206	205	6.516.446	65,7	28.239.391	11.575.894	4.872.125

Dahlenburg mit Brücke	Gebietsfläche in km <sup>2</sup>	Bevölkerung 2009	Bevölkerung 2019	Dichte 2009	Dichte 2019	Berufsfähige (15-64) 2009	Anteil Berufsfähige 2009 in %	Übernachtungen	Ankünfte	Haushalte
0 - 15 Min.	451	24.796	23.767	55	53	15.618	63,0	84.552	26.101	10.837
0 - 30 Min.	1.555	149.698	153.901	96	99	97.626	65,2	1.001.876	296.002	71.516
0 - 45 Min.	3.966	428.083	434.994	108	110	276.817	64,7	1.370.324	468.796	200.727
0 - 60 Min.	8.066	2.046.359	2.097.128	254	260	1.373.740	67,1	10.686.680	5.058.849	1.051.547
0 - 90 Min.	23.675	4.945.129	4.971.122	209	210	3.266.351	66,1	16.427.943	7.341.099	2.439.761
0 - 120 Min.	48.491	9.955.054	9.922.879	205	205	6.537.100	65,7	28.318.251	11.596.320	4.886.202

Das Balkendiagramm verdeutlicht die Brückeneffekte anhand der prozentualen Steigerung des Einzugsgebietes und Nachfragepotenzials durch die geplante Elbbrücke:

Abb. 53: Brückeneffekte für Dahlenburg - Veränderung Einzugsgebiet und Nachfragepotenzial



Es ergeben sich **leicht positive Effekte** der geplanten Elbbrücke auf die Ausweitung des Einzugsgebietes und Steigerung des Nachfragepotenzials **für den Standort Dahlenburg**. In der Nahzone bis 15 Minuten Fahrzeit ergeben sich keine Effekte für Dahlenburg. In der Zone bis 30 Minuten ist eine Steigerung des Einwohner- und Arbeitskräftepotenzials von etwa 5% durch die geplante Elbbrücke bei Neu Darchau festzustellen. Die Bevölkerungszahl steigt deutlich schwächer als die Gebietsfläche, da dünn besiedelte Gebiete des Amtes Neuhaus durch die Brücke erschlossen werden.

#### 4.1.6 Brückeneffekte auf Einzugsgebiet Bleckede

Die nachfolgende Tabelle zeigt wichtige Strukturdaten des Einzugsgebietes Bleckede, ohne und mit Elbbrücke bei Neu Darchau:

Abb. 54: Bleckede - Einzugsgebiet und Nachfragepotenzial ohne und mit geplanter Elbbrücke

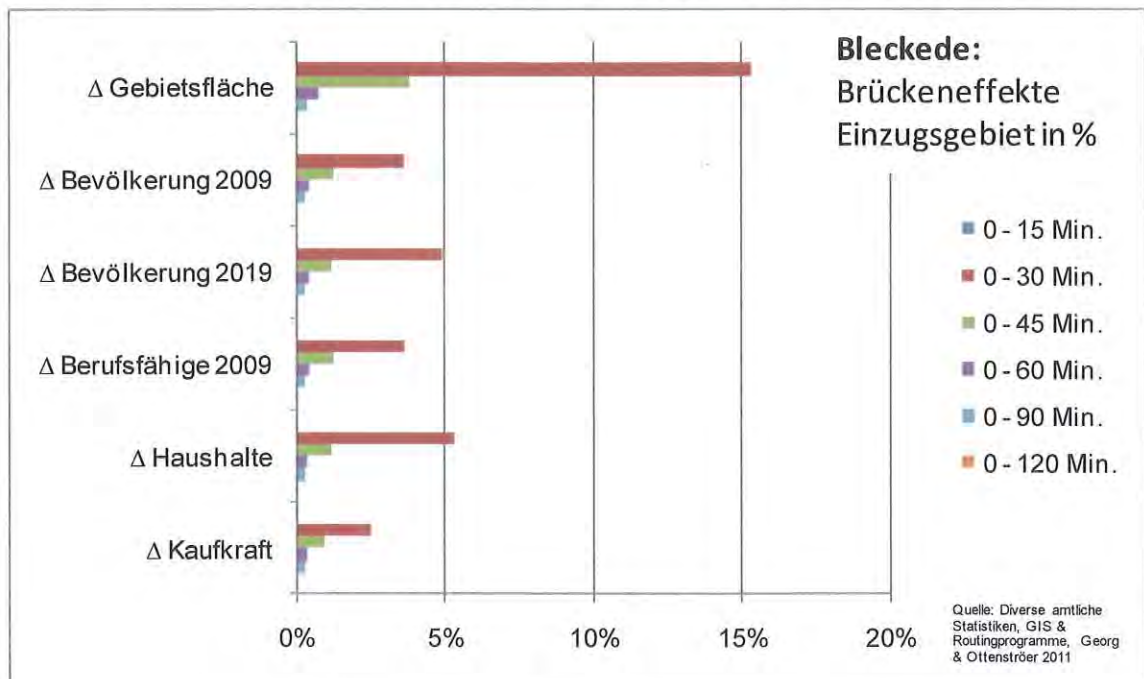
Bleckede ohne Brücke	Gebietsfläche in km²	Bevölkerung 2009	Bevölkerung 2019	Dichte 2009	Dichte 2019	Berufsfähige (15-64) 2009	Anteil Berufsfähige 2009 in %	Übernachtungen	Ankünfte	Haushalte
0 - 15 Min.	261	13.637	13.071	52	50	8.630	63,3	18.134	7.780	5.956
0 - 30 Min.	1.040	142.667	144.022	137	138	94.163	66,0	524.641	229.283	67.169
0 - 45 Min.	3.133	406.322	412.881	130	132	264.092	65,0	1.264.461	418.107	188.618
0 - 60 Min.	7.098	2.039.660	2.090.263	287	294	1.370.827	67,2	10.541.253	5.017.226	1.054.218
0 - 90 Min.	22.386	5.068.213	5.094.853	226	228	3.348.234	66,1	17.564.718	8.081.438	2.520.753
0 - 120 Min.	47.286	9.573.490	9.541.331	202	202	6.289.896	65,7	28.302.647	11.616.669	4.700.340

Bleckede mit Brücke	Gebietsfläche in km²	Bevölkerung 2009	Bevölkerung 2019	Dichte 2009	Dichte 2019	Berufsfähige (15-64) 2009	Anteil Berufsfähige 2009 in %	Übernachtungen	Ankünfte	Haushalte
0 - 15 Min.	261	13.637	13.071	52	50	8.630	63,3	18.134	7.780	5.956
0 - 30 Min.	1.200	147.907	151.102	123	126	97.596	66,0	532.938	232.505	70.732
0 - 45 Min.	3.253	411.286	417.532	126	128	267.300	65,0	1.266.508	419.237	190.775
0 - 60 Min.	7.153	2.049.338	2.100.181	287	294	1.377.329	67,2	10.541.253	5.017.226	1.058.356
0 - 90 Min.	22.459	5.082.910	5.109.204	226	227	3.358.254	66,1	17.570.156	8.084.215	2.527.703
0 - 120 Min.	47.286	9.573.490	9.541.331	202	202	6.289.896	65,7	28.302.647	11.616.669	4.700.340

Das Balkendiagramm verdeutlicht die Brückeneffekte anhand der prozentualen Steigerung des Einzugsgebietes und Nachfragepotenzials durch die geplante Elbbrücke:

Abb. 55: Brückeneffekte für Bleckede - Veränderung Einzugsgebiet und Nachfragepotenzial



Es ergeben sich **leicht positive Effekte** der geplanten Elbbrücke auf die verbesserte Erreichbarkeit, Ausweitung des Einzugsgebietes und damit einhergehende Steigerung des Nachfragepotenzials **für den Standort Bleckede**. In der Nahzone bis 15 Minuten Fahrzeit ergeben sich keine Effekte für Bleckede. In der Zone bis 30 Minuten ist eine Steigerung des Einwohner- und Arbeitskräftepotenzials von knapp 5% durch die geplante Elbbrücke bei Neu Darchau festzustellen. Die Bevölkerungszahl steigt deutlich schwächer als die Gebietsfläche, da dünn besiedelte Gebiete des Amtes Neuhaus durch die Brücke besser erreichbar sind.

#### 4.1.7 Brückeneffekte auf Einzugsgebiet Hansestadt Lüneburg

Es folgt eine Darstellung von Strukturdaten des Einzugsgebietes der Hansestadt Lüneburg, ohne und mit Elbbrücke bei Neu Darchau:

Abb. 56: Lüneburg - Einzugsgebiet und Nachfragepotenzial ohne und mit geplanter Elbbrücke

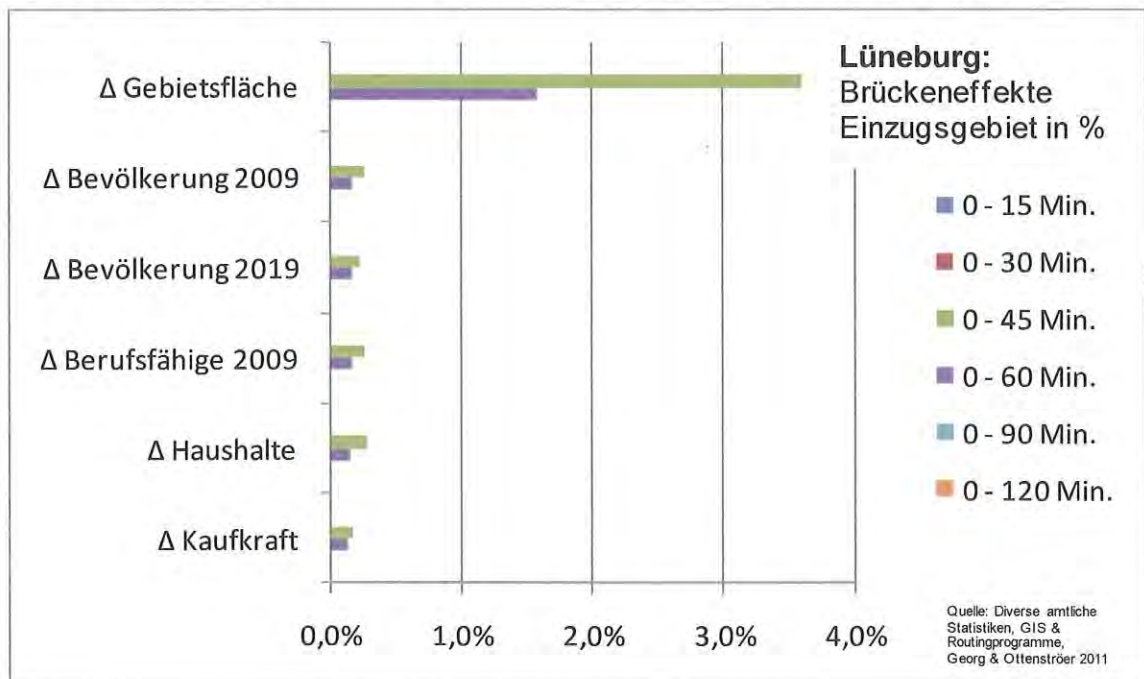
Lüneburg ohne Brücke	Gebietsfläche in km²	Bevölkerung 2009	Bevölkerung 2019	Dichte 2009	Dichte 2019	Berufsfähige (15-64) 2009	Anteil Berufsfähige 2009 in %	Übernachtungen	Ankünfte	Haushalte
0 - 15 Min.	272	117.553	122.424	432	450	79.241	67,4	317.107	153.590	57.105
0 - 30 Min.	1.927	344.720	353.519	179	183	224.963	65,3	1.114.409	362.478	160.516
0 - 45 Min.	4.948	2.056.069	2.114.647	416	427	1.382.131	67,2	10.452.372	4.980.889	1.068.641
0 - 60 Min.	10.551	3.270.176	3.342.572	310	317	2.176.591	66,6	12.311.083	5.710.653	1.647.401
0 - 90 Min.	29.199	7.075.937	7.111.357	242	244	4.661.931	65,9	21.100.869	9.399.977	3.516.749
0 - 120 Min.	56.994	11.372.914	11.169.645	200	196	7.444.851	65,5	32.086.158	12.895.444	5.531.684

Lüneburg mit Brücke	Gebietsfläche in km²	Bevölkerung 2009	Bevölkerung 2019	Dichte 2009	Dichte 2019	Berufsfähige (15-64) 2009	Anteil Berufsfähige 2009 in %	Übernachtungen	Ankünfte	Haushalte
0 - 15 Min.	272	117.553	122.424	432	450	79.241	67,4	317.107	153.590	57.105
0 - 30 Min.	1.927	344.720	353.519	179	183	224.963	65,3	1.114.409	362.478	160.516
0 - 45 Min.	5.126	2.061.640	2.119.577	402	414	1.385.802	67,2	10.460.669	4.984.111	1.071.585
0 - 60 Min.	10.718	3.276.179	3.348.708	306	312	2.180.478	66,6	12.313.130	5.711.783	1.650.078
0 - 90 Min.	29.199	7.075.937	7.111.357	242	244	4.661.931	65,9	21.100.869	9.399.977	3.516.749
0 - 120 Min.	56.994	11.372.914	11.169.645	200	198	7.444.851	65,5	32.086.158	12.895.444	5.531.684

Das Balkendiagramm verdeutlicht die Brückeneffekte anhand der prozentualen Steigerung des Nachfragepotenzials durch die geplante Elbbrücke:

Abb. 57: Brückeneffekte für Lüneburg - Veränderung Einzugsgebiet und Nachfragepotenzial



Es ergeben sich **nur geringe Effekte** der geplanten Elbbrücke auf die verbesserte Erreichbarkeit, Ausweitung des Einzugsgebietes und damit einhergehende Steigerung des Nachfragepotenzials **für die Hansestadt Lüneburg**. In der Nahzone bis 30 bis 60 Minuten Fahrzeit ergeben sich leicht positive Effekte für die Hansestadt Lüneburg. Die Bevölkerungszahl steigt deutlich schwächer als die Gebietsfläche. Jedoch ist von einer hohen „Nutzungsfrequenz“ der Einwohner des Amtes Neuhaus von ihrer Kreisstadt Lüneburg als nächst gelegenen Oberzentrum auszugehen, sodass eine verbesserte Erreichbarkeit trotz geringer Zusatzpotenziale entsprechend positive Wirkungen entfalten wird.

#### 4.1.8 Brückeneffekte auf Einzugsgebiet Hitzacker

Die Strukturdaten im Einzugsgebiet Hitzackers stellen sich ohne und mit Elbbrücke bei Neu Darchau wie folgt dar:

Abb. 58: Hitzacker - Einzugsgebiet und Nachfragepotenzial ohne und mit geplanter Elbbrücke

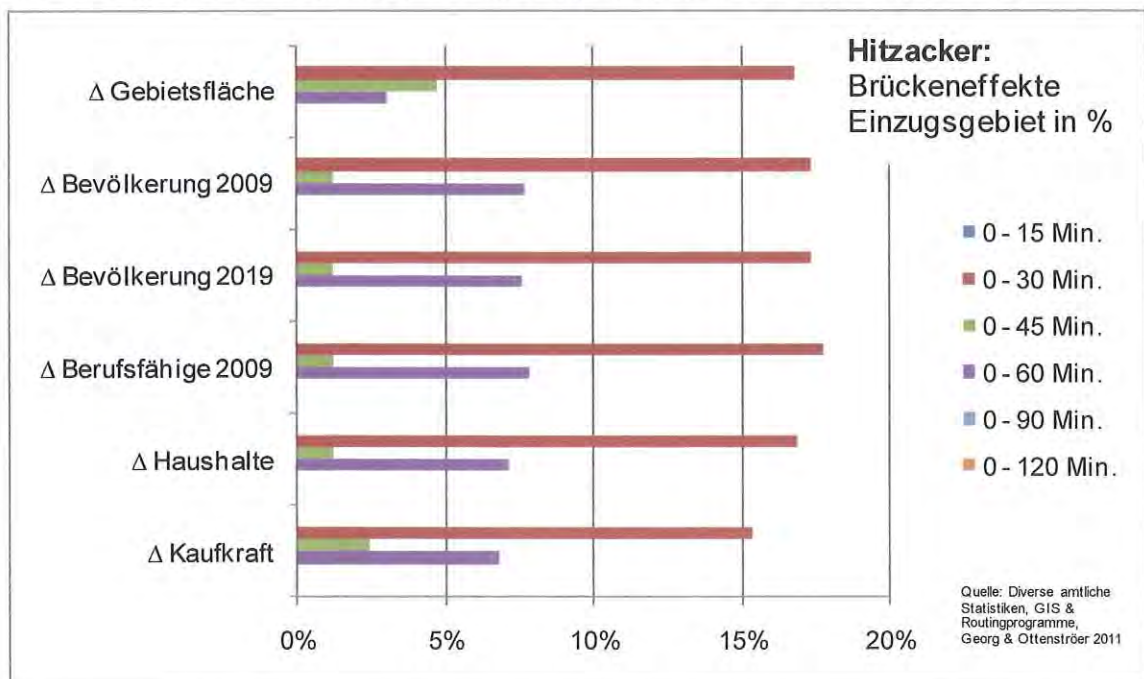
Hitzacker ohne Brücke	Gebietsfläche in km²	Bevölkerung 2009	Bevölkerung 2019	Dichte 2009	Dichte 2019	Berufsfähige (15-64) 2009	Anteil Berufsfähige 2009 in %	Übernachtungen	Ankünfte	Haushalte
0 - 15 Min.	207	14.442	13.720	70	66	8.749	60,6	137.669	46.935	6.926
0 - 30 Min.	1.059	52.514	48.829	50	46	32.460	61,8	182.866	69.839	24.659
0 - 45 Min.	3.025	207.640	200.660	69	66	134.054	64,6	1.133.375	346.683	98.657
0 - 60 Min.	6.320	458.757	447.502	73	71	297.316	64,8	1.596.227	503.696	213.794
0 - 90 Min.	18.584	3.527.322	3.546.818	190	191	2.347.743	66,6	13.162.435	6.094.973	1.767.274
0 - 120 Min.	40.563	8.005.511	7.955.598	197	196	5.270.586	65,8	22.845.525	10.120.376	3.954.723

Hitzacker mit Brücke	Gebietsfläche in km²	Bevölkerung 2009	Bevölkerung 2019	Dichte 2009	Dichte 2019	Berufsfähige (15-64) 2009	Anteil Berufsfähige 2009 in %	Übernachtungen	Ankünfte	Haushalte
0 - 15 Min.	207	14.442	13.720	70	66	8.749	60,6	137.669	46.935	6.926
0 - 30 Min.	1.237	61.628	57.303	50	46	38.227	62,0	189.109	72.256	28.825
0 - 45 Min.	3.166	210.132	203.068	66	64	135.663	64,6	1.146.976	350.843	99.841
0 - 60 Min.	6.515	494.097	481.667	76	74	320.567	64,9	1.626.273	524.383	229.001
0 - 90 Min.	18.584	3.527.322	3.546.818	190	191	2.347.743	66,6	13.162.435	6.094.973	1.767.274
0 - 120 Min.	40.563	8.005.511	7.955.598	197	196	5.270.586	65,8	22.845.525	10.120.376	3.954.723

Das Balkendiagramm verdeutlicht die Brückeneffekte anhand der prozentualen Steigerung des Einzugsgebietes und Nachfragepotenzials durch die geplante Elbbrücke:

Abb. 59: Brückeneffekte für Hitzacker - Veränderung Einzugsgebiet und Nachfragepotenzial



Es ergeben sich **leicht positive Effekte** der geplanten Elbbrücke hinsichtlich der Ausweitung des Einzugsgebietes und Steigerung des Nachfragepotenzials **für den Standort Hitzacker**. In der Nahzone bis 15 Minuten Fahrzeit ergeben sich keine Effekte. In der Zone bis 30 Minuten ist eine Steigerung des Einwohner- und Arbeitskräftepotenzials von über 15% durch die geplante Elbbrücke bei Neu Darchau festzustellen. Weiter entfernte Ziele sind von Hitzacker aufgrund der geplanten Elbbrücke bei Neu Darchau nicht schneller erreichbar. Dies schlägt sich in unveränderten Nachfragepotenzialen innerhalb der weiteren Entfernungsradien nieder.

#### 4.1.9 Brückeneffekte auf Einzugsgebiet Dannenberg

Es folgt eine Darstellung von Strukturdaten des Einzugsgebietes Dannenberg, ohne und mit Elbbrücke bei Neu Darchau:

Abb. 60: Dannenberg - Einzugsgebiet und Nachfragepotenzial ohne und mit geplanter Elbbrücke

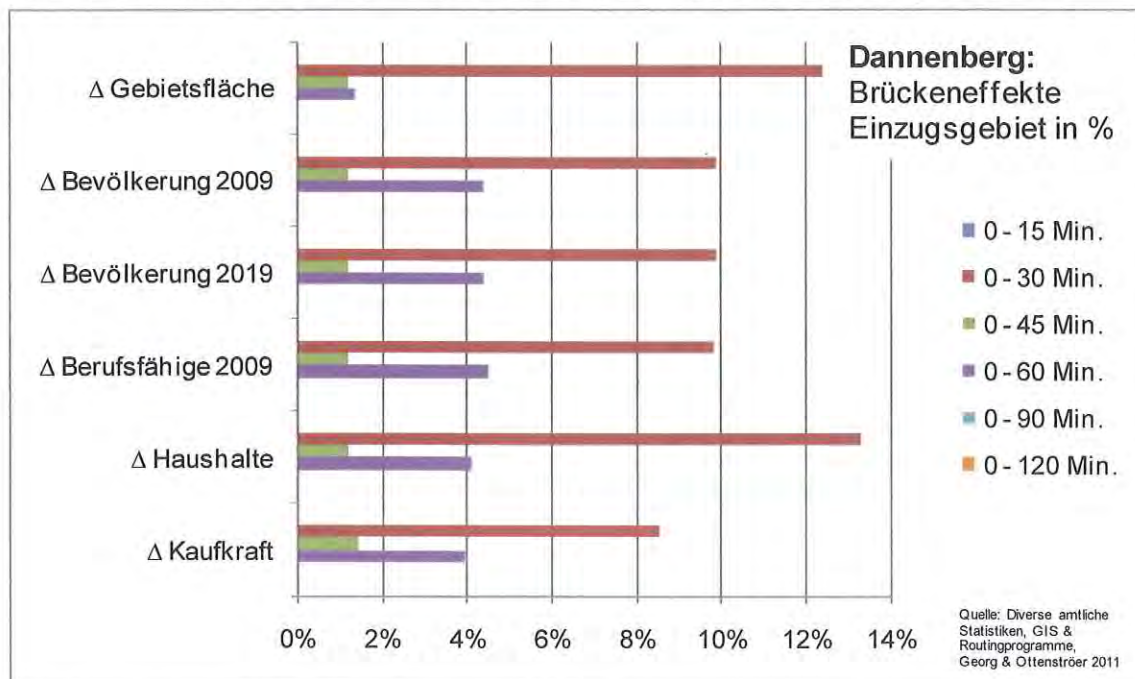
Dannenberg ohne Brücke	Gebietsfläche in km²	Bevölkerung 2009	Bevölkerung 2019	Dichte 2009	Dichte 2019	Berufsfähige (15-64) 2009	Anteil Berufsfähige 2009 in %	Übernachtungen	Ankünfte	Haushalte
0 - 15 Min.	309	16.995	16.039	55	52	10.695	62,9	73.223	26.626	7.983
0 - 30 Min.	1.489	67.859	62.391	46	42	42.392	62,5	247.644	87.287	30.473
0 - 45 Min.	3.815	255.600	236.836	67	62	161.808	63,3	928.760	247.162	120.100
0 - 60 Min.	7.783	523.507	504.852	67	65	341.165	65,2	1.575.281	497.693	242.450
0 - 90 Min.	20.560	3.455.604	3.459.156	168	168	2.305.075	66,7	13.218.000	6.038.644	1.729.002
0 - 120 Min.	42.883	8.096.041	8.032.315	189	187	5.333.241	65,9	23.834.776	10.405.249	3.993.942

Dannenberg mit Brücke	Gebietsfläche in km²	Bevölkerung 2009	Bevölkerung 2019	Dichte 2009	Dichte 2019	Berufsfähige (15-64) 2009	Anteil Berufsfähige 2009 in %	Übernachtungen	Ankünfte	Haushalte
0 - 15 Min.	309	16.995	16.039	55	52	10.695	62,9	73.223	26.626	7.983
0 - 30 Min.	1.678	74.559	68.551	44	41	46.556	62,4	255.941	90.509	34.529
0 - 45 Min.	3.861	258.667	239.678	67	62	163.750	63,3	939.905	250.128	121.541
0 - 60 Min.	7.890	546.673	527.119	69	67	356.523	65,2	1.575.281	497.693	252.455
0 - 90 Min.	20.560	3.455.604	3.459.156	168	168	2.305.075	66,7	13.218.000	6.038.644	1.729.002
0 - 120 Min.	42.883	8.096.041	8.032.315	189	187	5.333.241	65,9	23.834.776	10.405.249	3.993.942

Das Balkendiagramm verdeutlicht die Brückeneffekte anhand der prozentualen Steigerung der Gebietsfläche und Nachfragepotenzials durch die geplante Elbbrücke:

Abb. 61: Brückeneffekte für Dannenberg - Veränderung Einzugsgebiet und Nachfragepotenzial

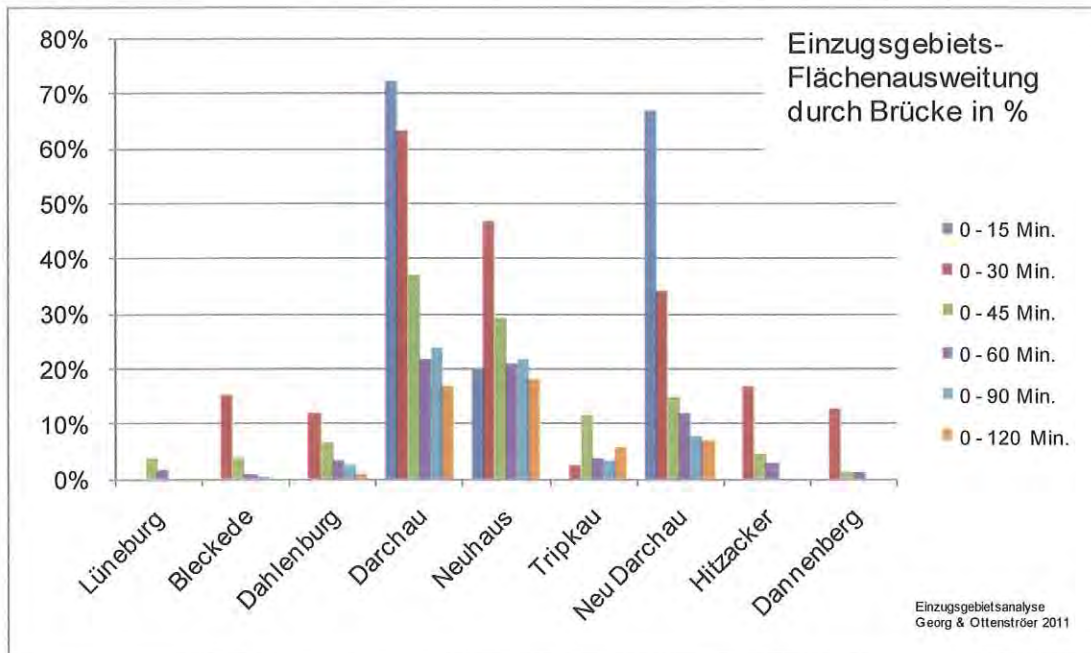


Es ergeben sich **leicht positive Effekte** der geplanten Elbbrücke auf die Ausweitung des Einzugsgebietes und damit einhergehende Steigerung des Nachfragepotenzials **für den Standort Dannenberg**. In der Nahzone bis 15 Minuten Fahrzeit ergeben sich keine Effekte für Dannenberg. In der Zone bis 30 Minuten ist eine Steigerung des Einwohner- und Arbeitskräftepotenzials von etwa 10% durch die geplante Elbbrücke bei Neu Darchau festzustellen.

## 4.2 Einzugsgebietseffekte der Elbbrücke bzgl. Strukturdaten

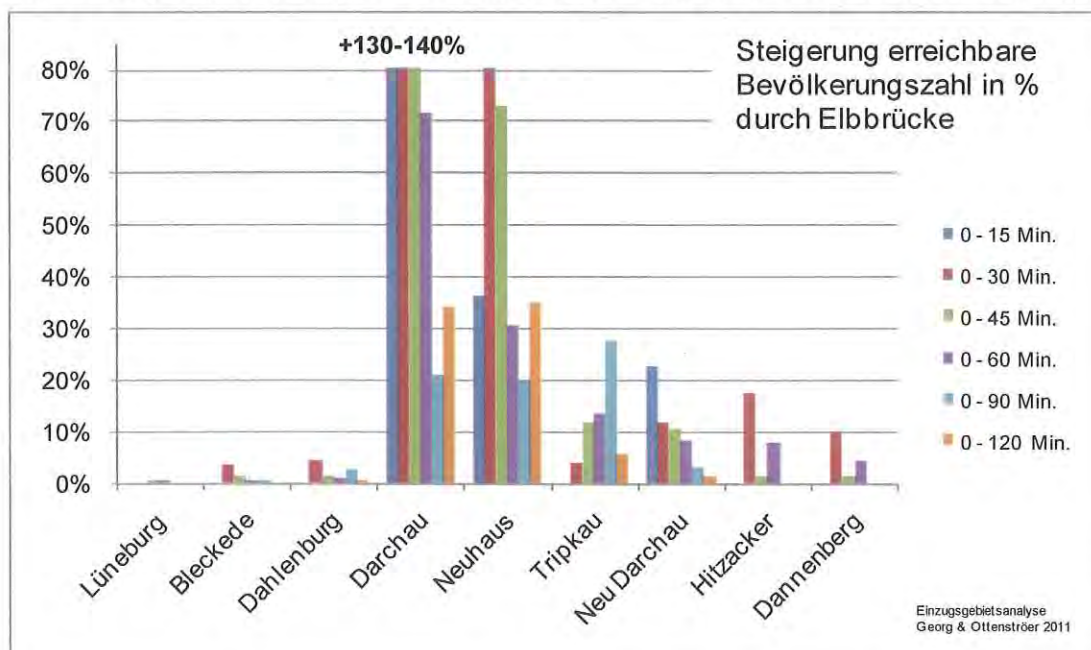
Abweichend zur Betrachtung einzelner Gemeinden folgt nun eine Darstellung der Einzugsgebietseffekte gegliedert nach Strukturdaten für die betrachteten Gemeinden:

Abb. 62: Einzugsgebiets-Flächenausweitung durch Elbbrücke bei Neu Darchau (in %)



Es zeigt sich erwartungsgemäß eine sehr starke **Flächenausdehnung** für Standorte in Nähe der geplanten Elbbrücke bei Neu Darchau. Die engste Einzugsgebietszone bis 15 Minuten Fahrzeit wird durch die Brücke nur für die Standorte Neuhaus, Darchau und Neu Darchau positiv beeinflusst. Ansonsten fallen die stärksten Steigerungen der erreichbaren Gebietsflächen in der Zone bis 30 bzw. 45 Minuten Fahrzeit an.

Abb. 63: Steigerung erreichbare Bevölkerungszahl 2009 durch die Elbbrücke bei Neu Darchau (%)

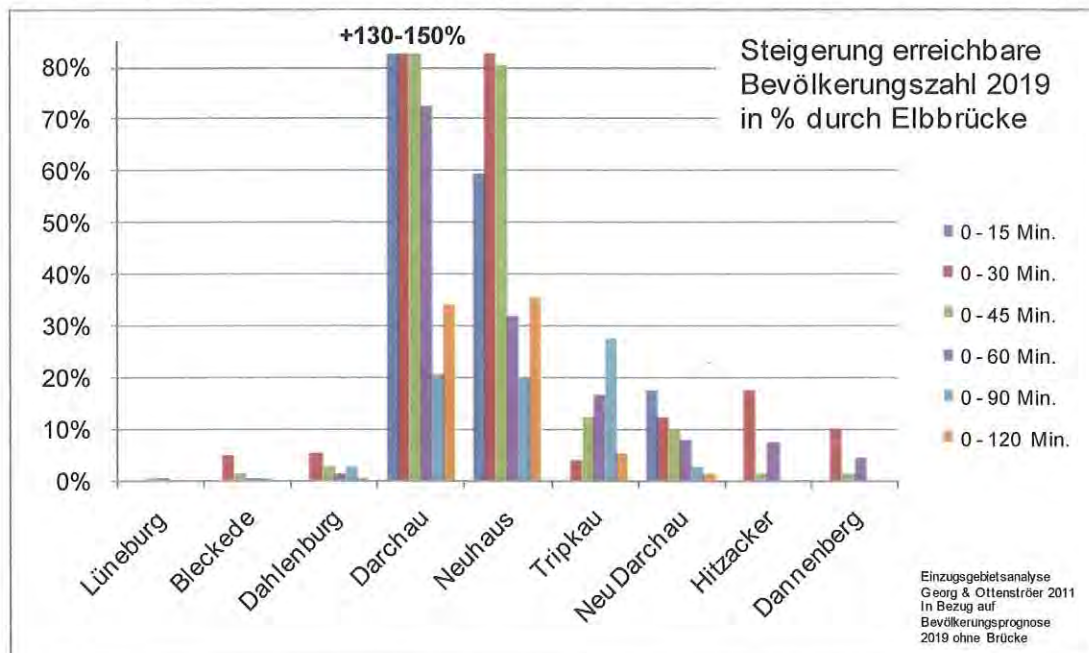




Auffällig ist die enorme Steigerung der **erreichbaren Bevölkerungszahl (2009)** für die Orte des Amtes Neuhaus aber auch für Neu Darchau. Aus Darstellungsgründen wurden die Steigerungen der erreichbaren Bevölkerungszahl für Darchau nicht vollständig dargestellt. Tatsächlich erreicht Darchau eine Steigerung der erreichbaren Bevölkerungszahl um etwa 130 bis 140% in den Zonen bis 45 Minuten Fahrzeit.

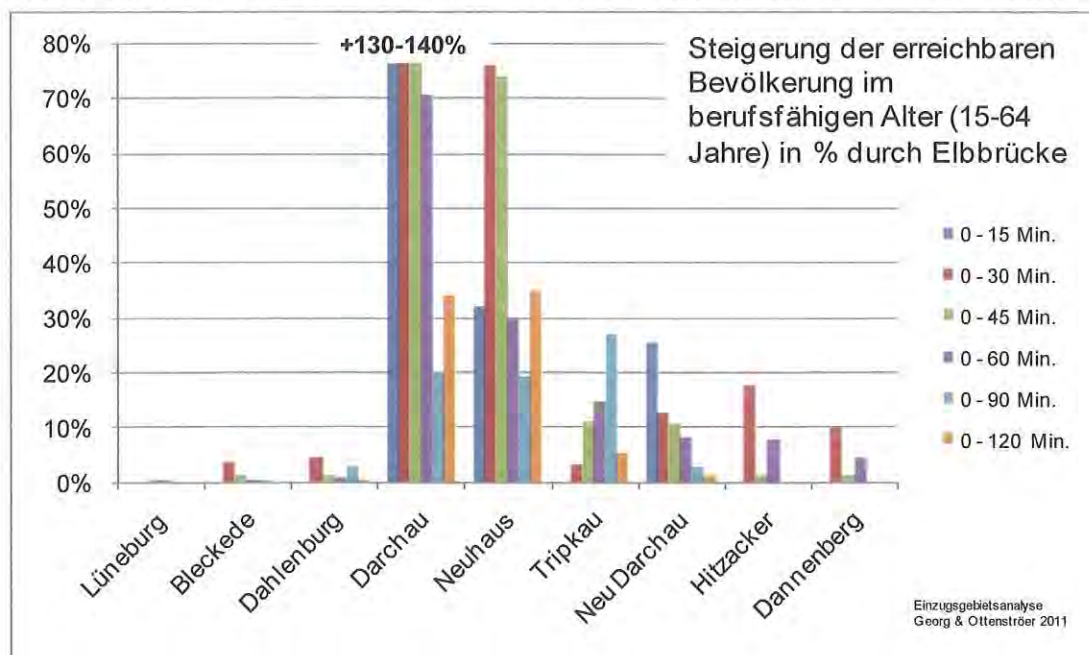
Hinsichtlich der Steigerung der **Kaufkraft** kann festgehalten werden, dass die östlich der Elbe gelegenen Gebiete (im Amt Neuhaus) eine etwas stärkere Steigerung der Kaufkraft verzeichnen können als die oben dargestellte Steigerung der erreichbaren Bevölkerungszahl. Dies liegt daran, dass die zusätzlich durch die geplante Elbbrücke erreichbaren westlich der Elbe gelegenen niedersächsischen Gebiete (z.B. restlicher Kreis Lüneburg) über eine höhere Kaufkraft verfügen als die Gebiete östlich der Elbe (z.B. Amt Neuhaus, Kreis Ludwigslust). Für die westlich der Elbe gelegenen Gebiete (insb. im kaufkraftstarken Restkreis Lüneburg) gilt ein umgekehrtes Verhältnis. Hier steigt die Kaufkraft etwas weniger stark als die Bevölkerungszahl, da relativ kaufkraftschwache Gebiete östlich der Elbe besser durch die geplante Elbbrücke erreicht werden können.

Abb. 64: Steigerung erreichbare Bevölkerungszahl 2019 durch die Elbbrücke bei Neu Darchau (%)



Bei der Steigerung der **zukünftigen Bevölkerungszahl (2019)** zeigt sich ein ähnliches Räumuster wie bei der aktuellen Bevölkerungszahl. Auch hier wird aus Darstellungsgründen die Steigerung für den Standort Darchau nicht vollständig dargestellt. Die erreichbare Bevölkerungszahl 2019 steigt hier im Fahrzeitradius 0 bis 15 Minuten um +143%, 0 bis 30 Minuten um +134% und bei 0 bis 45 Minuten Fahrzeit um +150%.

Abb. 65: Steigerung des Arbeitskräftepotenzials 2009 durch die Elbbrücke bei Neu Darchau (%)

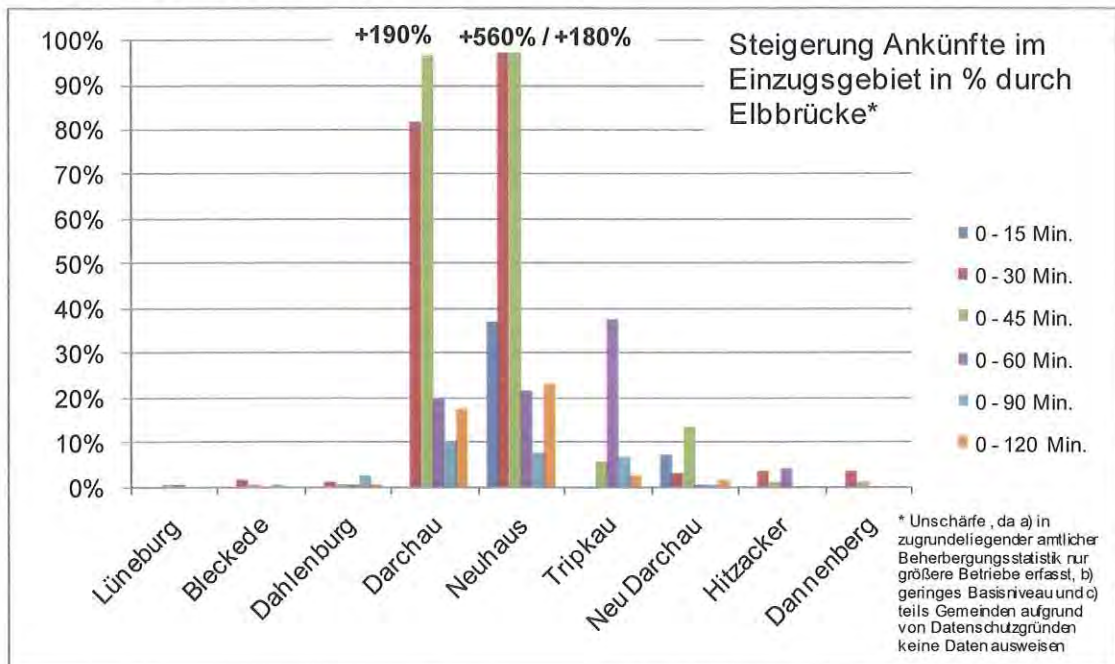


Ähnlich dem „Raummuster“ der Brückeneffekte bei der Bevölkerungszahl steigt auch das **Arbeitskräftepotenzial** sehr stark für die Gebiete östlich der Elbe und für Standorte in Nähe des geplanten Brückenschlags bei Neu Darchau. Besonders relevant sind hierbei entsprechend der üblichen Berufspendleradien die Zonen bis etwa 45 Minuten Fahrzeit.

Die Daten der Steigerung des **touristischen Nachfragepotenzials** durch die Elbbrücke bei Neu Darchau (Ankünfte der Übernachtungsgäste) unterliegen, insbesondere in den engeren Entfernungsradien, einigen statistischen Einschränkungen, die bei der Interpretation der Daten zu berücksichtigen sind. So liegen der Einzugsgebietsanalyse die Daten der amtlichen Beherbergungsstatistiken zugrunde, die aber nur Beherbergungsbetriebe mit mindestens 9 Betten berücksichtigt. Zudem werden für Gemeinden mit geringer Zahl an gewerblichen Beherbergungsbetrieben (z.B. Neu Darchau) aus Datenschutzgründen von der amtlichen Statistik keine Beherbergungsdaten ausgewiesen. Zudem sind die erheblichen prozentualen Steigerungen der Übernachtungen und Ankünfte insbesondere für Neuhaus, auf den sehr geringen Basiswert in Amt Neuhaus (knapp 7.000 Übernachtungen und knapp 3.000 Ankünfte in statistisch erfassten gewerblichen Beherbergungsbetrieben) zurückzuführen.

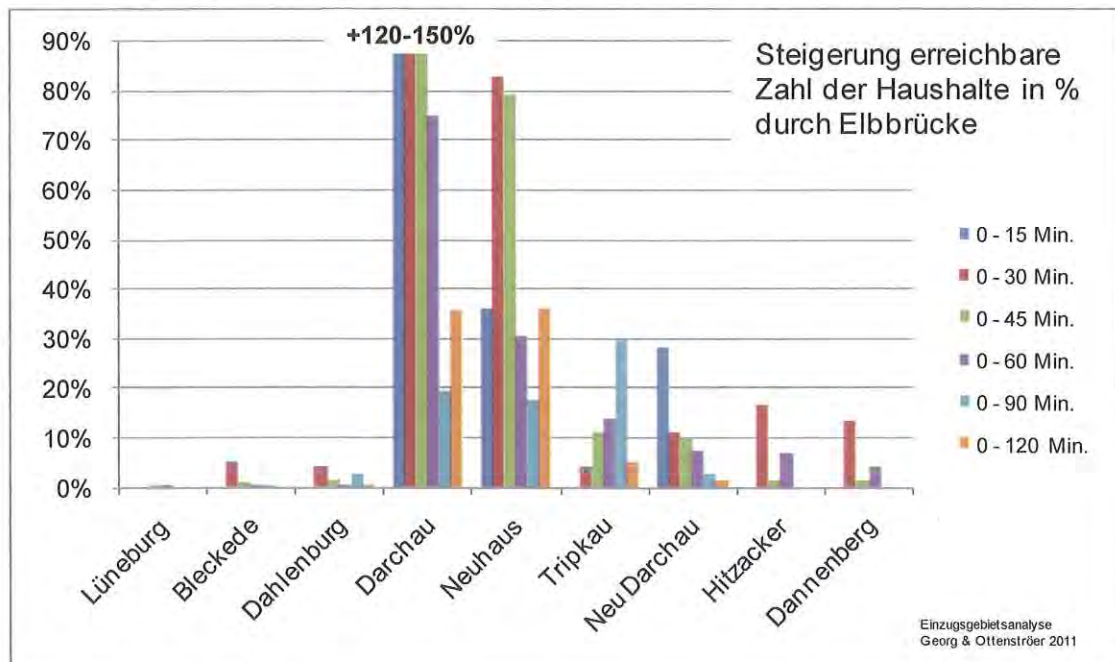
Die Vervielfachung der Übernachtungen und touristischen Ankünfte in den Zonen 0-30 bzw. 0-45 Minuten Fahrzeit von Darchau oder Neuhaus ist auf die Verschiebung der touristischen Zentren wie z.B. Hitzacker oder Lüneburg in diese näheren Entfernungszonen durch die Elbbrücke zurückzuführen.

Abb. 66: Steigerung der Zahl der Ankünfte (touristisches Nachfragepotenzial) im Einzugsgebiet durch die Elbbrücke bei Neu Darchau (%)



Die Steigerung der Zahl der **Haushalte** berücksichtigt neben der Steigerung der Bevölkerungszahl zusätzlich die regional unterschiedliche Haushaltsgröße. In der Untersuchungsregion liegt die durchschnittliche Haushaltsgröße in der Regel bei 1,9 bis 2,2 Personen pro Haushalt.

Abb. 67: Steigerung Haushaltzahl 2009 im Einzugsgebiet durch die Elbbrücke bei Neu Darchau (%)



#### Kernergebnisse Einzugsgebietsanalyse:

- Die geplante Elbbrücke bei Neu Darchau führt, je nach Standort, zu teils deutlicher Steigerung des Nachfrage- und Kaufkraftpotenzials (Einwohner und Touristen), einer verbesserten Verfügbarkeit von Arbeitskräftepotenzial (bzw. Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen) und Erreichbarkeit von Versorgungs- und Ausflugszielen.
- Insbesondere Standorte in Nähe der geplanten Elbbrücke bei Neu Darchau können eine erhebliche Ausweitung des Einzugsgebiets und Nachfragepotenzials erwarten.
- Bei größerer Entfernung zum geplanten Brückenschlag nehmen die Erreichbarkeitswirkungen aufgrund alternativer Elbquerungen deutlich ab.
- Insbesondere die östlich der Elbe gelegenen Gebiete (Amt Neuhaus) werden von einer enormen Steigerung des Nachfragepotenzials und erreichbarer Zusatz-Kaufkraft etc. profitieren.
- Die westlich der Elbe gelegenen Gebiete werden zwar erhebliche Flächenzuwächse erreichen aber aufgrund der dünn besiedelten Gebiete nur in Nähe des Brückenschlags eine signifikante Steigerung der erreichbaren Einwohnerzahlen, Arbeitskräfte- und Kaufkraftpotenziale verzeichnen.
- Die prozentuale Steigerung der Kaufkraft verläuft parallel zur Steigerung der erreichbaren Bevölkerung. Jedoch fällt die Steigerung der Kaufkraft für das Amt Neuhaus noch stärker aus als die Steigerung der Bevölkerungszahl, da mit der Einzugsgebietsausweitung durch die geplante Elbbrücke westlich der Elbe gelegenen und kaufkraftstärkere Gebiete gewonnen werden.
- Für die westlich der Elbe gelegenen Gebiete fällt der prozentuale Gewinn an Kaufkraft etwas geringer aus als die Steigerung der Bevölkerungszahl, da durch die geplante Elbbrücke im Vergleich kaufkraftschwächere Gebiete östlich der Elbe in das Einzugsgebiet rücken.

## 5. Brücken im ländlichen Raum

Nachfolgend wird im Rahmen einer Referenzbetrachtung bestehender fester Flussquerungen deren regionalwirtschaftliche Relevanz erhoben, um die zu erwarteten Wirkungsbereiche und Effekte der geplanten Elbquerung bei Neu Darchau auf Plausibilität zu prüfen.

Hierzu wurden Fachgespräche mit den betreffenden Standortregionen (z.B. Planungsämter, Wirtschaftsförderungen) der Vergleichsbrücken angestrebt und die Wirkungen der jeweiligen festen Flussquerung auf verschiedene Themenbereiche (z.B. Wirtschaft, regionale Verflechtung, Tourismus, Impulse für Ansiedlungen etc.) abgefragt.

Als Vergleichsprojekte wurden hierbei berücksichtigt:

- Wesertunnel bei Nordenham / Bremerhaven
- Elbebrücke Mühlberg
- Elbquerung bei Dömitz (Baujahr 1991/1992)
- Elbquerung bei Lauenburg



Einschränkend ist zu erwähnen, dass, wenn überhaupt, nur grobe und qualitative Einschätzungen der regionalwirtschaftlichen Wirkungen der jeweiligen Flussquerungen geäußert wurden<sup>26</sup>.

### 5.1 Wesertunnel bei Nordenham / Bremerhaven

Es folgt eine Einschätzung der Bedeutung des Wesertunnels bei Nordenham / Bremerhaven aus Sicht der Wirtschaftsförderung Nordenham:

<b>Wesertunnel bei Nordenham / Bremerhaven</b>	
Beschreibung	Der Wesertunnel wurde 2004 fertiggestellt und verbindet seitdem die beiden Städte Bremerhaven (ca. 113.000 EW) und Nordenham (ca. 27.000 EW), bzw. die Landkreise Wesermarsch und Cuxhaven. Großräumlich verbindet er auch die beiden Autobahnen A27 und A29 sowie die Hafenstädte Bremerhaven und Wilhelmshaven (ca. 81.000 EW, Standort des Tiefwasserhafens Jade Weser Port) miteinander. Nach knapp sechs Jahren Bauzeit erleichtert der Wesertunnel den Verkehr zwischen beiden Seiten der Unterweser. Wollte ein Bremerhavener zum anderen Ufer der Weser gelangen, musste er bislang eine der Flussfähren benutzen oder ca. 50 km bis nach Bremen fahren, um die Weserbrücke und die Schnellstraße nach Oldenburg zu benutzen. Für den Bau war der Bund zuständig, da der mauffreie Tunnel einen Teil der Bundesstraße 437 zwischen der Autobahn 27 (Cuxhaven-Bremerhaven-Bremen) und der Bundesstraße 212 (Nordenham-Brake-Elsfleth-Delmenhorst) darstellt.
Situation vor dem Bau des Tunnels	Es gab (und gibt immer noch) eine Fähre über die Weser, die von ca. 5 bis 24 Uhr fuhr, heute mit eingeschränkten Betriebszeiten. Die Weser bildet nicht nur eine physische Barriere, sondern ist auch in diesem Bereich in mehrerer Hinsicht eine administrative Grenze zwischen Gemeinden, Kammerbezirken, Landkreisen sowie Bundesländern. Die ursprüngliche Idee war, eine Brücke zu bauen. Diese wurde jedoch schnell verworfen, da aufgrund starker Winde am Standort der LKW-Verkehr mit erheblichen Einschränkungen zu rechnen hätte. Ferner hätte sie sehr hoch gebaut werden müssen, damit die Schiffe auf der Weser passieren könnten. Als der Tunnelbau beschlossen wurde, rief man ein regionales Planungsforum mit diversen Beteiligten ins Leben.


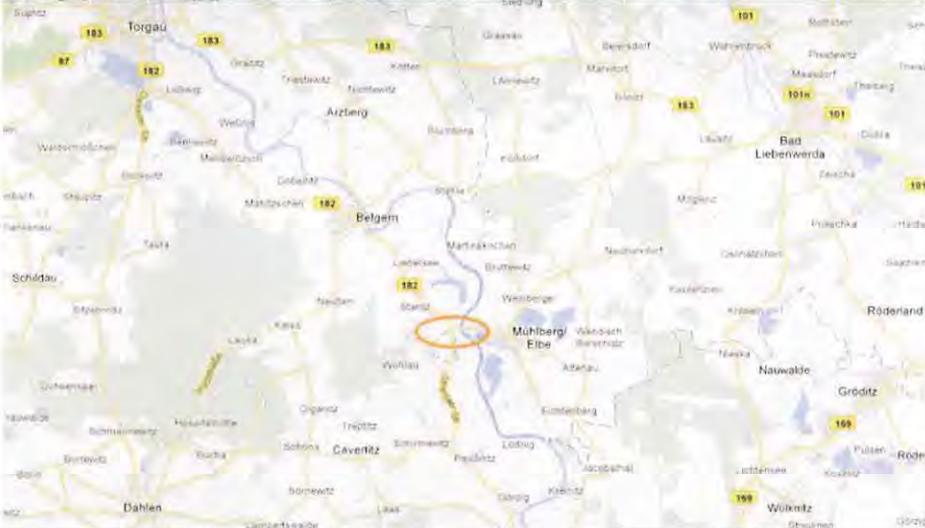
<sup>26</sup> Nach Kenntnisstand der Gutachter liegen zu den genannten Querungen keine geeigneten regionalökonomischen Expost-Analysen vor. Auch sind die unterschiedlichen Ausgangs- und Rahmenbedingungen der Querungen zu berücksichtigen.

<b>Wesertunnel bei Nordenham / Bremerhaven</b>	
Bild	
Karte	
Eröffnung	2004
Regional- ökonomische Bewertung	<p>Aus Sicht der Wirtschaftsförderung Nordenham stellt sich die Bedeutung des Wesertunnels zwischen Nordenham und Bremerhaven hinsichtlich verschiedener Aspekte wie folgt dar:</p> <p><b>Bedeutung des Wesertunnels für die regionalwirtschaftliche Entwicklung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Facheinzelhandel in der Nordenhamer Innenstadt hat durch den Tunnelbau stark profitiert, da das Einzugsgebiet der Kunden erweitert wurde, besonders aus dem Landkreis Cuxhaven ist ein Zuwachs der Käuferschaft zu beobachten.</li> <li>• Die Nordenhamer Bevölkerung fährt gerne in das Bremerhavener Fachmarktzentrum (nördlich des Tunnelportals).</li> <li>• Eine Anbindung der Region an eine mögliche Küstenautobahn per Wesertunnel steht im Raum. Eine Anbindung an überregionale Fernverkehrswege wird als wichtig erachtet.</li> <li>• Der Wesertunnel ist ein wichtiges Standortkriterium für Unternehmen in der Region, wie z.B. aus der Offshore-Industrie (diverse Standorte in Norddeutschland, u.a. Wilhelmshaven, Bremerhaven).</li> <li>• Die Gewerbegebiete in der Nähe der beiden Tunnelportale sind noch nicht optimal entwickelt, positive regionalwirtschaftliche Auswirkungen sind besonders in der weiträumigen Region zu beobachten.</li> </ul> <p><b>Bedeutung des Wesertunnels hinsichtlich Zusammenwachsen/Verflechtung der Region und interkommunalem Austausch:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bessere Erreichbarkeiten der beiden Standorte Bremerhaven und Nordenham sind ganz klar zu attestieren, die Fahrzeiten haben sich dank Tunnel verkürzt, die Marktgebiete für Unternehmen (Einzelhandel, Handwerk etc.) haben sich erheblich vergrößert.</li> <li>• Vor dem Bau des Wesertunnels gab es faktisch keinen interkommunalen Austausch. Mittlerweile gibt es gefühlt alle zwei Wochen ein Treffen mit Vertretern aus Wirtschaft, Politik und Verbänden von beiden Seiten der Weser.</li> </ul>

<b>Wesertunnel bei Nordenham / Bremerhaven</b>	
	<p>Die Zusammenarbeit auf allen Gebieten (Tourismus, WiFö etc.) ist sehr fruchtbar. Die Region ist zweifelsohne stärker zusammengewachsen.</p> <p>Auswirkungen des Wesertunnels auf das <b>Zentrengefüge</b> (Stärkung von Zentren):</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Nordenham besitzt gemessen an seiner Größe ein gut ausgebautes kulturelles Angebot. Dieses konnte dank des Tunnels gestärkt werden, es kommen mehr Besucher und Touristen, die z.B. auf der Halbinsel Butjardingen Urlaub machen.</li><li>• Nordenham besitzt ferner eine relativ hohe Zentralität als Einzelhandelsstandort.</li><li>• Auch Bremerhaven konnte nach Einschätzung der WiFö Nordenham seine Zentralität ausbauen, da aus den südlichen und westlichen Bereichen (u.a. Halbinsel Butjardingen) mehr Einwohner und Touristen angesprochen werden können.</li></ul> <p>Auswirkungen des Wesertunnels auf den <b>Wohnstandort</b> und den Immobilienmarkt:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Hier sind keine genauen Angaben möglich. Es wird jedoch ein „klassisches“ Wohnortverhalten (Wohnen und Arbeiten auf der gleichen Weserseite) beobachtet: Berufstätige in Nordenham und auf der westlichen Weserseite wohnen meist auch auf der westlichen Seite.</li></ul> <p>Auswirkungen auf die <b>regionale Wirtschaft</b>/die Attraktivität als Wirtschaftsstandort:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Mehrere Betriebe, besonders im Bereich Logistik und Handwerk, konnten aufgrund verbesserter Infrastruktur am Standort gehalten werden.</li></ul> <p>Auswirkungen des Wesertunnels auf den <b>regionalen Tourismus</b> / Ausflugsziel:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Positive Auswirkungen durch den Tourismus sind zu beobachten. Nordenham konnte sich als Kulturstandort etablieren und profitiert auch durch den Tourismusboom in Bremerhaven innerhalb der letzten 10 Jahre (u.a. Klimahaus, Auswandererhaus, Zoo, Fischereihafen etc.). Urlaubsgäste auf der Halbinsel Butjarding (Center Parks, diverse Bäder), aber auch aus Bremerhaven und Bremen werden verstärkt gewonnen.</li><li>• Die Fahrgastzahlen der Weserfähre steigen in letzter Zeit wieder, da neben den gestiegenen Benzinpreisen auch die touristische Attraktivität einer Fährfahrt wieder in den Vordergrund rückt.</li></ul> <p><b>Sonstige Einschätzungen</b> zum Wesertunnel:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Es wird darauf hingewiesen, dass keine Umweltschutz-Restriktionen oder dergleichen zu beobachten waren.</li><li>• Ein Tunnel hat gegenüber einer Brücke den Vorteil, dass er kaum wahrnehmbar ist, meist nur durch erweiterte Trassenführungen und den Gewerbegebieten in Portalnähe.</li><li>• Abschließend vertritt die WiFö Nordenham die Ansicht, dass die Situation ohne den Wesertunnel sehr viel schlechter zu beurteilen wäre.</li></ul>

## 5.2 Elbebrücke Mühlberg

Nachfolgend erfolgt eine Einschätzung der neuen Elbebrücke Mühlberg einerseits aus Sicht des Landratsamt Nordsachsen (Amt für Wirtschaftsförderung, Landwirtschaft und Tourismus) in Abstimmung mit der großen Kreisstadt Torgau und der Stadtverwaltung Belgern und andererseits eine Einschätzung des Regionalen Planungsverbandes Leipzig-West Sachsen:

<b>Elbebrücke Mühlberg</b>	
Beschreibung	Die Elbebrücke Mühlberg ist eine 690 m lange Straßenbrücke, die bei Mühlberg die Elbe und das Elbevorland überspannt. Die Elbebrücke Mühlberg verbindet seit 2008 die Bundesländer Brandenburg und Sachsen im Bereich Mühlberg durch die Bundesstraße B182. Die gekrümmte Brücke ist für zwei Fahrstreifen sowie einen Geh- und Radweg ausgelegt.
Bild	
Karte	
Eröffnung	Dezember 2008 (Baubeginn März 2006)
Regional-ökonomische Bewertung durch:  <b>Landratsamt Nordsachsen, Kreisstadt Torgau und Belgern</b>	<p>Aus regionalpolitischer Sicht wird der Bau der Elbebrücke bei Mühlberg als gute Entscheidung eingestuft. Die Elbebrücken in Torgau und Riesa liegen ca. 45 km entfernt, so dass die Beförderung von Personen und Gütern ausschließlich durch die Gierseilfähre erfolgen musste. Bei Hochwasser durfte die Fähre gar nicht zum Einsatz kommen. Mit der 2008 an die Öffentlichkeit übergebenen Elbebrücke sind aus Sicht des <b>Landratsamt Nordsachsen, der Großen Kreisstadt Torgau und Belgern</b> folgende Vorteile hinsichtlich der <b>regionalpolitischen Entwicklung</b> zu verzeichnen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Berufstätige, Schüler und Touristen haben keine Wartezeiten an der Fähre mehr und müssen auch keine Umwege über Torgau oder Riesa fahren. Umwegfahrten, welche die Fahrzeiten erheblich verlängerten und die Betriebskosten und die Belastungen der Umwelt durch Schadstoffausstoß erhöhten, waren die Folge.</li> <li>• Die neue Brücke hat nicht nur die Verkehrsnetze links- und rechtselbisch verbunden, sondern auch die wirtschaftliche und sozial-kulturelle Entwicklung der sächsischen und brandenburgischen Regionen vorangebracht.</li> <li>• Unternehmen aus dem Landkreis Nordsachsen erhalten mehr Aufträge aus der brandenburgischen Region und umgekehrt natürlich auch.</li> </ul>



Elbebrücke Mühlberg	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Radtouristen und Besucher freuen sich über die kurze verkehrliche Verbindung der beiden Länder.</li> <li>• Hoteliers sowie Gastronomen profitieren von mehr Kundschaft.</li> <li>• Kommunen tauschen intensiver ihre Erfahrungen aus.</li> <li>• Es ist ein ständig steigendes Pendlerverhalten im Einkaufssektor zu beobachten.</li> <li>• Kulturelle Höhepunkte werden von den Menschen beider Länder mehr angenommen.</li> <li>• Vereine intensivieren ihre Kommunikation und Zusammenarbeit.</li> <li>• Gewerbeansiedlungen oder neue Geschäftseröffnungen sind nicht zu verzeichnen. Gleiches trifft auch auf Wegzug oder Geschäftsaufgabe zu.</li> <li>• Die Stadt Belgern hat durch die Elbebrücke einen Zuwachs an Tagestouristen zu verzeichnen. Es handelt sich hier mehr um Familien mit Kindern sowie Menschen 60+, die einen Tagesausflug in den Erholungsort Belgern machen.</li> <li>• Insgesamt wird eingeschränkt, dass die Entwicklungen und Einschätzungen noch auf den sehr kurzen Erfahrungszeitraum basieren, aber durchaus erste positive Entwicklungstendenzen zu erkennen sind.</li> </ul>
<p>Regional- ökonomische Bewertung durch:</p> <p><b>Regionaler Planungs- verband Leipzig- West Sachsen</b></p>	<p>Der <b>Regionale Planungsverband Leipzig-West Sachsen</b>, Leipzig, kommt zu folgender Einschätzung der regionalwirtschaftlichen Bedeutung der neuen Brücke Mühlberg:</p> <p>Die Maßnahme wurde durch das Straßenbauamt Döbeln-Torgau als Gemeinschaftsmaßnahme mit dem zuständigen Träger des Landes Brandenburg als Vorhaben „Neubau der Elbebrücke Mühlberg, Neubau der Staatsstraße S 21 in Sachsen und Verlegung der Landesstraße L 66 in Brandenburg“ vorbereitet. Sie beinhaltet in Sachsen gleichfalls die Verlegung der B 182 auf einer Länge von ca. 1,7 km. Der überwiegende Teil der Gesamtmaßnahme befindet sich im Land Brandenburg. Der Freistaat Sachsen und die Planungsregion Leipzig-West Sachsen waren im Detail wie folgt betroffen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• S 21 Elbebrücke auf einer Länge von ca. 100 m</li> <li>• S 21 Dammlage auf einer Länge von ca. 25 m</li> <li>• B 182 auf einer Länge von ca. 950 m</li> </ul> <p>Mit der Brückenplanung wurden folgende Zielsetzungen verfolgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beseitigung von Defiziten in der Struktur des Verkehrsnetzes im Raum Mühlberg</li> <li>• Erhöhung der Verbindungsqualität ost- und westelbischer Gebiete (Ersatz der Fährverbindung)</li> <li>• Infrastrukturelle Aufwertung eines strukturschwachen Raumes</li> </ul> <p>Bedeutung der Brücke für die <b>regionalwirtschaftliche Entwicklung</b> der Region Mühlberg/den Planungsverband West Sachsen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aus Sicht der Planungsregion Leipzig-West Sachsen sind die vorgenannten raumordnerischen Effekte zur Stärkung der Raumstruktur nur eingeschränkt nachvollziehbar. Sicherlich bringt eine hochwertige Infrastruktur immer einen regionalwirtschaftlichen Nutzen, jedoch ist dies auch vor dem Hintergrund des dafür getätigten Aufwandes zu beleuchten.</li> <li>• Konkrete Zahlen zu den Effekten der Brücke sind dem Regionalen Planungsverband Leipzig-West Sachsen nicht bekannt. Zudem ist die Brücke noch nicht vollständig in das Straßennetz integriert, da die straßenseitigen Anbindungen in die Regionen beiderseits der Elbe noch nicht den notwendigen Ausbaustandard aufweisen (Anbindung an die B 6 auf sächsischer Seite sowie Ortsumfahrung Mühlberg im Brandenburgischen). Die Planungen auf sächsischer Seite verlaufen auch eher schleppend.</li> </ul> <p>Auswirkungen auf <b>Zusammenwachsen der Region</b>, interkommunalen Austausch:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Auswirkungen bleiben vermutlich auf einen überschaubaren Raum begrenzt. Auswirkungen im regionalen Sinne (hier Planungsregion Leipzig-</li> </ul>

## Elbebrücke Mühlberg

Westsachsen) sind eher marginaler Natur.

Auswirkungen auf das **Zentrengefüge** (Stärkung von Zentren):

- Die Auswirkungen auf das Zentrengefüge dürften sich auf die sich in einer Entfernung von 10 km beidseits der Elbe gelegenen Grundzentren Belgern (Planungsregion Leipzig-Westsachsen) und Mühlberg (Planungsregion Lausitz-Spreewald) beschränken. Da beide Städte weniger als 5.000 Einwohner haben, ist das Potenzial hierzu auch beschränkt. Zudem dürfte die Landesgrenze Sachsen/Brandenburg mancher Zusammenarbeit auch nicht förderlich sein. Ggf. verbessert sich durch die Brücke die Anbindung des Grundzentrums Mühlberg an das Mittelzentrum Torgau. Da Mühlberg aber dem gemeinsamen mittelzentralen Bereich Bad Liebenwerda/Elsterwerda zuzuordnen ist, dürfte auch dies eher nachrangig sein.
- Für die Vernetzung auf der mittelzentralen Ebene hat die Brücke keine Auswirkungen. Diese sind über das B-Straßennetz (B183 à Torgau-Bad Liebenwerda-Elsterwerda bzw. B 169 à Riesa-Elsterwerda) miteinander vernetzt. Über diese erfolgt auch die Anbindung an da Oberzentrum Leipzig. Im Übrigen sieht der Bedarfsplan Bundesfernstraßen für eine Anbindung dieses brandenburgischen Raums eine Verbindung an Leipzig über Torgau durch den Ausbau der B87n/B183 vor.
- Sofern die Brücke Mühlberg auch einen höheren, regionalen Verkehr auf der B 182 in Richtung Torgau auslösen würde, wäre dies für eine Verkehrsentlastung der Stadt Torgau insofern kontraproduktiv, da die Planungen für eine Ortsumfahrung im Zuge der B 87 von Torgau von einer nördlichen Variante ausgehen.

Auswirkungen auf den **Wohnstandort, regionale Wirtschaft, Einzelhandel und Tourismus:**

- Auswirkungen auf den Wohnstandort Belgern sind nicht zu erwarten. Für Mühlberg kann dies nicht eingeschätzt werden.
- Auswirkungen auf den Gewerbestandort bzw. die regionale Wirtschaft kann nicht beurteilt werden. Die Auswirkungen dürften eher lokaler Art sein.
- Auswirkungen auf den Einzelhandel/Nahversorgung wie auch auf den regionalen Tourismus/Ausflugsziel können nicht beurteilt werden.

Auswirkungen auf das **Pendlerverhalten** in der Umgebung:

- Diese können nicht umfassend beurteilt werden. Aufgrund der Raumstruktur ist zu vermuten, dass die Brücke nur marginale Auswirkungen hat.

Beispiel: Stadt Belgern	2008 (vor Brückenbetrieb)	2010 (mit Brücke)
<b>Auspendler</b>		
nach Land Brandenburg	19	33
dav. Landkreis Elbe-Elster	14	25
<b>Einpendler</b>		
aus Land Brandenburg	20	27
dav. Landkreis Elbe-Elster	14	21



**Sonstige Aspekte:**

- Ein in der Begründung für das Vorhaben vernachlässigtes Element ist die Querung der Elbe bei Hochwasserführung der Elbe. In der Planungsregion Leipzig-Westsachsen ist die Querung der Elbe über eine Straßenbrücke nur im Mittelzentrum Torgau möglich. Die nächste Quermöglichkeit befindet sich flussaufwärts im 40 km entfernten Mittelzentrum Riesa (Planungsregion Oberes Elbtal-Osterzgebirge) und flussabwärts im 50 km entfernten Wittenberg. Dazwischen befinden sich flussaufwärts die Fähren Belgern und Mühlberg. Bei

<b>Elbebrücke Mühlberg</b>	
	Hochwasserereignissen waren die Fähren regelmäßig außer Betrieb, so dass die Verbindung der west- und ostelbischen Gebiete in diesem Raum nur mit Mehraufwendungen möglich war. Gleichfalls wäre bei einer Störung der Brücke in Torgau über eine Strecke von ca. 90 km keine Elbquerung mit entsprechender Qualität vorhanden. Unabhängig davon ist anzumerken, dass eine Ortsumgehung Torgau als B 87 in der Planung ist.

### 5.3 Elbebrücke Dömitz

Aus Sicht der Wirtschaftsförderungen des **Landkreises Ludwigslust** (Invest Ludwigslust) und Lüchow-Dannenberg stellt sich die Bedeutung der Elbebrücke Dömitz wie folgt dar:

<b>Elbebrücke Dömitz</b>	
Beschreibung	Die Elbebrücke Dömitz ist eine 970 m lange Straßenbrücke über die Elbe. Das Bauwerk westlich von Dömitz ist Bestandteil der Bundesstraße 191 von Uelzen / Lüchow-Dannenberg nach Ludwigslust und in einem rd. 115 Kilometer langen Elbeabschnitt zwischen Wittenberge und Lauenburg die einzige Straßenbrücke. Es überspannt mit zwei Fahrstreifen die Elbe und das eingedeichete Vorland. Die lichte Durchfahrts Höhe für Schiffe beträgt bei höchstem schiffbaren Wasserspiegel 8 m.
Bild	
Karte	
Eröffnung	Dezember 1992 (Baubeginn 1991)
Regional-ökonomische Bewertung	<p>Aus Sicht der Wirtschaftsförderung des Landkreises <b>Ludwigslust</b> (Invest Ludwigslust) stellt sich die Bedeutung der Elbebrücke bei Dömitz wie folgt dar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die B191 ist eine Hauptverkehrsachse von Nord nach Süd, auf der traditionell Waren- und Personenströme fließen und die ohne die Dömitzer Brücke nicht denkbar wären. Nach Einschätzung von Invest Ludwigslust hat die Dömitzer Brücke eher zu einer Be- als zu einer Entsidlung geführt, sowohl was Unternehmen als auch was privates Wohnen angeht. Bezüglich der regionalwirtschaftlichen Entwicklung kann das Hafenhofel in Dömitz als Beispiel genannt werden. Ohne Brücke und damit ohne die Touristenströme aus dem südwestlichen Teil der</li> </ul>

## Elbebrücke Dömitz

Republik wäre diese Investition sicher nicht so erfolgreich gewesen. Inzwischen ist Dömitz ein Besuchermagnet auch für Busreisen (und die benötigen die Brücke). Ein weiterer touristischer Anziehungspunkt ist der Elberadweg. Die Brücke macht ein leichtes und preiswertes Überqueren der Elbe und damit Rundtouren möglich, die zu touristischen Produkten entwickelt und z.B. in der Metropolregion vermarktet werden können. Ohne die Brücke hätten Unternehmensansiedlungen mit neu geschaffenen Arbeitsplätzen sicher nicht stattgefunden. Nachteile entstehen evtl. aus Naturschutzsicht und durch den finanziellen Aufwand der Brückenquerung.

- Die Bedeutung der Dömitzer Brücke hinsichtlich besserer Erreichbarkeit, Zusammenwachsen/Verflechtung der Region und interkommunalem Austausch wird als sehr hoch eingestuft. Der Bau der Brücke und damit die Verbindung zwischen "Ost" und "West" hat auch einen starken symbolischen Charakter. Aus verkehrstechnischer Sicht wird festgehalten, dass Menschen, die aus einem Teil des LK Lüneburg nach Berlin reisen möchten, über die Dömitzer Brücke auf die A24 fahren. Ansonsten wäre ein großer Umweg nötig (abgesehen von den Kosten und den eingeschränkten Betriebszeiten der Fähren bei Hoch- und Niedrigwasser). Für die Mobilität der Fachkräfte/Pendler ist die Brücke wichtig. Eine Fähre ist zu teuer und wasserstandabhängig.
- Hinsichtlich der Auswirkungen auf das Zentrengefüge (Stärkung von Zentren) wird es für möglich erachtet, dass es zu einer Verschiebung von Ludwigslust nach Dannenberg kam bzw. kommt (Dannenberg ist nur 17 Kilometer entfernt).
- Es wird vermutet, dass die Elbebrücke Dömitz eine günstige Entwicklung auf den Wohnstandort und den regionalen Immobilienmarkt unterstützt.
- Es wird vermutet, dass sich die Brücke hinsichtlich der regionalen Wirtschaft/ Attraktivität als Wirtschaftsstandort sehr positiv auswirkt (eine Quantifizierung ist nicht möglich). Hinsichtlich des Pendlerverhaltens (Wohnort <-> Arbeitsstandort) ist eine erheblich höhere Mobilität zu verzeichnen.
- Beim Einzelhandels/Nahversorgung Dömitz entstand ein zusätzliches Nachfragepotenzial (für Dinge des täglichen Bedarfs) von der südlichen Elbseite. Allerdings ist Dannenberg nur 17 Kilometer von Dömitz entfernt. Eventuell fahren Dömitzer und Umland nun für größere Einkäufe (Dinge, die man in Dömitz nicht kaufen kann) eher nach Dannenberg als nach Ludwigslust. Es wird vermutet, dass ohne die Brücke der Einzelhandel in Dömitz deutlich schlechter dastehen würde (der Einzelhandelsstandort Dömitz hat generell eine schwierige Größe und dünn besiedeltes Einzugsgebiet).
- Die Auswirkungen der Brücke auf den regionalen Tourismus und die Bedeutung der Region als Ausflugsziel werden als sehr stark positiv eingeschätzt. Dies betrifft u.a. die Entwicklungen am Dömitzer Hafen aber auch andere Tourismusakteure im Kreis Ludwigslust (Vielanker Brauhaus, Töpferhof Hohenwoos), die stark auf Bustourismus setzen.
- Die regionalwirtschaftliche Situation würde ohne Brücke, nach Ansicht von Invest Ludwigslust, viel schlechter aussehen.
- Es wird jedoch auch auf mögliche Lärmbelästigung für die angrenzenden Gemeinden aufgrund stärkerer Frequenzen auf der B191 hingewiesen. Auch verlagert eine Brückenlösung anstelle einer Fähre die Kosten auf alle Steuerzahler, während bei einer Fähre nur die zahlen, die sie tatsächlich in Anspruch nehmen.

Aus Sicht der Wirtschaftsförderung des **Kreises Lüchow-Dannenberg** wird die regionalwirtschaftliche Bedeutung der Elbbrücke bei Dömitz wie folgt eingeschätzt:

- Die Dömitz-Brücke ist sehr wichtig für die Entwicklung des Kreises Lüchow-Dannenberg (z.B. Erreichbarkeit der Bahnhöfe Wittenberge, Perleberg, der A24...).
- Es existiert eine „Orientierung“ des LK Lüchow-Dannenberg auf die Dömitz-Brücke. Die Brücke bei Dömitz ist „nicht mehr wegzudenken“ und hochfrequentiert.
- Die Verkehrsströme werden auf Dömitz Brücke (B191) als sehr hoch eingestuft (dies ist aber ggf. auch auf Mautflüchtlinge zurückzuführen).
- Der Hafen Dömitz ist durch erhebliche Investitionen (Brauereiunternehmer mit u.a. Braugasstätte in Vielank) mit Hotel, Cafe (erhebliche Zugkraft sogar mit Bustourismus) erheblich aufgewertet worden. Ohne Brücke und gute Erreichbarkeit hätten diese Investitionen ggf. nicht stattgefunden.

## Elbebrücke Dömitz



- Es bestehen Verflechtungen zwischen Dömitz und Dannenberg (ohne Brücke wären diese Verflechtungen sicherlich deutlich geringer).
- Schüler mit Wohnsitz in Lüchow-Danneberg besuchen Schulen in Dömitz (ohne Brücke kaum denkbar).
- Es existieren Arbeitspendler aus Dömitz / Mecklenburg-Vorpommern nach Dannenberg, z.B. zum Großunternehmen ContiTech (Pendlerströme, die ohne Brücke sicherlich nicht oder deutlich geringer ausfallen würden).
- Auch im Einzelhandel bestehen Käuferströme über die Brücke bei Dömitz wegen besonderer, spezifischer Einzelhandelsangebote (ohne Brücke kaum denkbar).
- In Neu Kaliß (bei Dömitz) existiert eine Ansiedlung im metallverarbeitenden Gewerbe mit Lagerstätte nach wie vor im gegenüberliegenden Dannenberg (ohne Brücke kaum denkbar); (Hinweis: Ansiedlungen im Osten wegen deutlich besserer Fördersituation. Für Lüchow-Danneberg somit schwieriges, aber abnehmendes Fördergefälle.)
- Fazit: Brücke bei Dömitz wird regionalökonomisch für Lüchow-Danneberg, hinsichtlich der Zunahme der Verflechtungen und des Austauschs als wichtiges Infrastrukturprojekt eingeschätzt.

### Ausgewählte Daten der **Pendlerbeziehungen Dannenberg** (Elbe):

- In Dannenberg (Elbe) werden 2010 lt. der Statistik der Bundesagentur für Arbeit 274 **Einpendler** aus dem LK Ludwigslust (davon aus Dömitz 111 Einpendler) verzeichnet. Dies entspricht rd. 11,8% aller Einpendler nach Dannenberg. Im Vergleich hierzu stammen z.B. aus dem LK Lüneburg nur 4,0% und aus dem LK Uelzen nur 5,6% der Einpendler. Es wäre nach Gutachttereinschätzung kaum zu erwarten, dass der verhältnismäßig hohe Einpendlerstrom aus den Gebieten östlich der Elbe auch ohne Brücke bei Dömitz bestehen würde. Die Brücke trägt so einen signifikanten Beitrag zur Versorgung der Betriebe und des Wirtschaftsstandortes Dannenberg mit Arbeitskräften. Umgekehrt hilft die Brücke Einwohnern aus den östlich der Elbe gelegenen Gebieten einen Arbeitsplatz zu erreichen.
- Bei den **Auspendlern** jedoch profitiert Dannenberg deutlich weniger vom Arbeitsmarkt der östlich der Elbe gelegenen Gebiete. Nur 2,4% der Auspendler pendeln in den LK Ludwigslust zu ihrer Arbeitsstätte. Hier dominieren Auspendler-Arbeitsorte im restlichen Lüchow-Danneberg (47,7%), LK Lüneburg (12,2%) und Uelzen (11,5%).

## 5.4 Elbbrücke bei Lauenburg

Es folgt eine Einschätzung der Elbbrücke bei Lauenburg aus Sicht des Stadtentwicklungsamtes der Stadt Lauenburg:

<b>Elbbrücke bei Lauenburg</b>	
Beschreibung	Die Elbbrücke Lauenburg ist eine von zwei bestehenden festen Elbquerungen zwischen den Bundesländern Niedersachsen und Schleswig-Holstein. Die kombinierte Straßen- und Eisenbahnbrücke befindet sich am südöstlichen Rand der Altstadt von Lauenburg/Elbe. Das Bauwerk verbindet Niedersachsen und Schleswig-Holstein im Zuge der B 209, die ihrerseits in Lauenburg an der Brücke über den Elbe-Lübeck-Kanal in die B 5 mündet.
Bild	
Karte	
Eröffnung	1951 (Neubau angedacht)
Regional- ökonomische Bewertung	<p>Aus Sicht des Stadtentwicklungsamtes der Stadt Lauenburg stellt sich die Bedeutung der Elbbrücke bei Lauenburg wie folgt dar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Da es nur wenige Elbüberquerungen in der Region gibt, hat die Brücke in Lauenburg eine enorme Bedeutung, primär jedoch in verkehrsinfrastruktureller Hinsicht (B209). Für den Ort Lauenburg selbst gibt es nur sehr wenige signifikante Auswirkungen, die aber auch nicht messbar seien.</li> <li>• Die Brücke hat enorme Auswirkungen auf die Verkehrsinfrastruktur für Lauenburg und Umgebung; eine bessere Anbindung und Vernetzung wurde geschaffen.</li> <li>• Eine Stärkung des Ortes Lauenburg durch die Brücke als regionales Zentrum findet kaum statt, da die Leute durch den Ort durchfahren und nicht konsumieren/Dienstleistungen in Anspruch nehmen. Eine Stärkung des Oberzentrums Lüneburg kann vermutet werden.</li> <li>• Zu den Auswirkungen der Brücke auf den Wohnstandort und den Immobilienmarkt sind keine Angaben möglich.</li> <li>• Prinzipiell ist die Brücke positiv für Handwerker etc., da auch sie von der besseren</li> </ul>

<b>Elbbrücke bei Lauenburg</b>	
	<p>Anbindung und Erreichbarkeit ihrer Kundenquellgebiete profitieren. Der Einzelhandel profitiert jedoch nicht von der Brücke, da die Pendler nicht anhalten und einkaufen. Auch die Ansiedlung von Gewerbe sei nicht positiver durch die Brücke (siehe dazu auch die Anmerkung der Wirtschaftsförderung des Hzgt. Lauenburg, die Lauenburg als schwierigen Standort sehen, wo in den letzten Jahren kaum/keine Flächen veräußert wurden).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Brücke ist die klassische Verbindung zwischen den regionalen Zentren (u.a. Lüneburg, Büchen, Geesthacht, Lauenburg, Schwarzenbek, Boizenburg), daher besteht ein hohes Pendleraufkommen.</li> <li>• Es gibt zwar einige Touristen, die Lauenburg besuchen. Dieses Aufkommen wird aber auf den Vorteil Lauenburgs zurückgeführt, dass es einen „Brückenzwang“ gibt. Reisegruppen/Touristen sind also gezwungen, durch den Ort zu fahren. Von Süden kommend hat man einen schönen Blick auf die Altstadt, der evtl. Gäste zum Anhalten einlädt, die ansonsten weiterfahren würden. Aber auch hier gibt es keine messbaren Werte.</li> <li>• Hinsichtlich der Einschätzung der Situation mit oder ohne Brücke werden kaum Unterschiede erwartet; es gäbe ohne Ortsumgehung/B209 ein größeres Verkehrsaufkommen im Innenstadtbereich.</li> <li>• Es gibt Planungen/Überlegungen, eine neue Brücke zu bauen. Im Rahmen dessen gibt es auch mögliche neue Varianten für Ortsumgehungen hinsichtlich der Verlängerung der B209. Die jetzige Brücke aus den 1950er Jahren muss in naher Zukunft restauriert werden, daher wird über einen Neubau nachgedacht.</li> <li>• Prinzipiell sieht das Stadtentwicklungsamt der Stadt Lauenburg die Auswirkungen der Brücke, besonders die positiven, in der Verkehrsinfrastruktur.</li> </ul> <p>Exemplarische Daten der <b>Pendlerbeziehungen Hohnstorf</b> mit Brücke nach Lauenburg:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• In Hohnstorf (LK Lüneburg) werden 2010 lt. der Statistik der Bundesagentur für Arbeit 18% aller <b>Einpendler</b> aus dem LK Herzogtum Lauenburg (13% aus der Stadt Lauenburg) und zusätzlich immerhin 13% der Einpendler aus Mecklenburg-Vorpommern verzeichnet. Insgesamt stammen rd. 38% aller Einpendler aus Gebieten nördlich der Elbe. Es wäre kaum zu erwarten, dass der verhältnismäßig hohe Einpendleranteil aus den Gebieten nördlich der Elbe auch ohne Brücke bestehen würde.</li> <li>• Von den <b>Auspendlern</b> pendeln 37% nach Schleswig-Holstein und 20% nach Hamburg. Die Erreichbarkeit externer Arbeitsplätze des Auspendler-Wohnortes Hohnstorf wird somit primär durch die Elbbrücke Lauenburg sichergestellt.</li> </ul>

## 6. Auswirkungen der neuen Elbbrücke bei Neu Darchau

### 6.1 Vorbemerkungen

Auf Basis der Ausgangsdaten (insb. Ausweitung Einzugsgebiet und Nachfragepotenzial) folgt eine Analyse regionalwirtschaftlicher Auswirkungen der neuen Elbbrücke bei Neu Darchau hinsichtlich unterschiedlicher Orte und folgender Wirkungsbereiche:

- Auswirkungen auf den Gewerbe-, Handwerk- und Arbeitsstandort
- Auswirkungen auf den Fremdenverkehr
- Auswirkungen auf den Einzelhandel
- Auswirkung auf den Wohnstandort
- Auswirkungen auf die Immobilienpreise (Wohnimmobilien Amt Neuhaus)

Neben den vorangegangenen Ausgangsdaten sowie Pendler- und Erreichbarkeitsanalysen werden zusätzlich in den einzelnen Wirkungsfeldern themenspezifische Daten und Einschätzungen aufgezeigt.

Die nachfolgenden Analysen und Einschätzungen basieren auf einer übergeordneten regionalwirtschaftlichen Betrachtungsebene mit Fokussierung auf die Erreichbarkeitsverbesserungen durch die neue Elbbrücke bei Neu Darchau. Lokal auftretende Betroffenheiten und Risiken durch konfliktträchtige Trassenverläufe, lokale Lärmentstehung, Verkehr und Frequenzverschiebungen sowie lokale Störungen des Orts- und Landschaftsbildes – wie sie insbesondere von Teilen der Bevölkerung von Neu Darchau befürchtet werden - werden in der regionalwirtschaftlichen Analyse zwar erwähnt, fließen aber nicht in die übergeordneten Bewertungen ein. Diesbezüglich wird auf die Haushaltsbefragung in Neu Darchau und das kleinräumige Handlungskonzept Neu Darchau verwiesen.

Im Allgemeinen führen feste Querungen und der Abbau (natürlicher) Barrieren über Erreichbarkeitsverbesserungen, Marktgebietsausweitungen und zusätzliche Handlungsoptionen zu verbesserten Geschäftsaussichten und Wohlfahrtsgewinnen in den Regionen am Brückenschlag.

Gerade Unterschiede in Preisen und Angebot zwischen den Regionen beiderseits einer festen Querung führen – unterstützt durch bestehende Netzwerke – zu Austausch und Wohlfahrtsgewinnen.

Durch den Abbau von Barrieren und verstärkten wirtschaftlichen Austausch besteht die Tendenz, dass sich die Angebote ausdifferenzieren und Preise (auch Löhne und Gehälter) angleichen. Es kommt dann langfristig zum Abbau regionaler Disparitäten durch die verbesserte Erreichbarkeit und den intensivierten wirtschaftlichen Austausch (Angebot und Nachfrage) über die ehemalige Barriere hinweg.

Hierbei können jedoch bestimmte Orte stärker gewinnen als andere Orte. Im Allgemeinen profitieren die bereits vor Abbau der Barriere stärkeren und größeren Orte (-> Zentren) aufgrund deren Gravitationskraft und Attraktivität in einem bestimmten Themenbereich stärker als Orte mit komparativen Nachteilen. Mit anderen Worten; regionale Stärken in Bereichen wie Schulstandort, Freizeit- und Ausflugsstandort, Einzelhandelsstandort, Wohnstandort, Gewerbestandort o.ä. werden durch die verbesserte Erreichbarkeit zusätzlich gestärkt. Durch Abbau der Barriere „Elbe“ kommt es zu einem vermehrten Austausch und zu einer Stärkung der jeweiligen Stärken durch Zusatznachfrage. Deshalb werden Gravitationszentren (z.B. Grund- oder Oberzentren) besonders gewinnen.



Im Rahmen der regionalwirtschaftlichen Betrachtung wurden verschiedene Fachgespräche mit regionalen Akteuren aus den Kreisen Lüneburg und Lüchow-Dannenberg (u.a. IHK, Wirtschaftsförderungen, Tourismusorganisationen, Biosphärenreservatsverwaltung) geführt. Es folgen einige allgemeine Einschätzungen und Statements aus den Fachgesprächen<sup>27</sup>:

- Von den meisten Fachgesprächspartnern wird die neue Brücke bei Neu Darchau für die Region **positiv bewertet** (obwohl in den Gesprächen auch auf die lokale Betroffenheit in Neu Darchau hingewiesen wird).
- Es wurde auf die **Barrierewirkung der Fährüberfahrt** bei Neu Darchau und Probleme z.B. für Schüler- und Wirtschaftsverkehr aufgrund folgender Aspekte hingewiesen:
  - mangelnde Terminalsicherheit, Planbarkeit und Verlässlichkeit
  - Kosten
  - Wartezeiten (insb. im Winter)
  - begrenzte Betriebszeiten (kein Nachtverkehr)
  - Ausfall bei Eisgang auf der Elbe
  - Ausfall in Wartungszeiten der Fähre
- Bei dem Brückenprojekt sind unbedingt **naturräumliche Schutzaspekte** zu berücksichtigen, da dies auch das Hauptargument der Region im Tourismus darstellt.
- Die Brücke verbessert die Anbindung und **Erreichbarkeit** deutlich und wirkt sich so positiv auf die benachbarten Regionen aus. Das Brückenprojekt würde den **Austausch** in allen Bereichen (z.B. Kultur, Dienstleistungen, Ausflüge, Waren...) deutlich verstärken.
- Neben der verbesserten Erreichbarkeit können ggf. aus dem Durchgangsverkehr Nachfrage abgeschöpft werden (**Frequenzpartizipation**) und so Vorteile, z.B. für Neu Darchau, entstehen.
- Eine Brücke kann nur wirkliche positive Wirkungen in Verbindung mit einer guten **Hinterland-Straßeninfrastruktur** entfalten.
- Es sind „keine Wunder durch die Brücke zu erwarten“, wohl aber positive Impulse. Die positiven Impulse durch die Brücke würden sich in einem **Prozess** über 5 bis 10 Jahre entfalten.
- Es werden von den Gesprächspartnern **unterschiedliche Auswirkungen** der neuen Elbbrücke auf die verschiedenen Teilregionen erwartet.
- Die positivere Erreichbarkeit schlägt sich insbesondere in der **Nähe der geplanten Brücke** nieder, da ansonsten die Brücken bei Dömitz, Lauenburg oder die Fähre bei Bleckede genutzt werden. Von der geplanten Brücke werden primär die lokalen und maximal regionalen Quell- und Zielgebiete (z.B. Amt Neuhaus, Dahlenburg und Elbtaube) profitieren und weniger die überregionalen Verbindungen und Standorte (z.B. Lüneburg, Hamburg).
- Für das **Amt Neuhaus** ist die Brücke ein sehr bedeutendes Infrastrukturprojekt („bisher isolierte, abgeschnittene Lage“). Das Brückenprojekt würde eine „Lebensader“ für das Amt Neuhaus darstellen. Auch aufgrund der abgeschnittenen Lage hat sich bisher keine positive wirtschaftliche Entwicklung im Amt Neuhaus ergeben. Von einigen Gesprächsteilnehmern wird die Brücke auch als „politische Pflicht“ und wichtiges Zeichen der Wiedervereinigung eingestuft. Das Amt Neuhaus, das zum Kreis Lüneburg gehört, sei auch vernünftig an den Kreis anzuschließen. Es werden

<sup>27</sup> Weitere themenspezifische Einschätzungen werden in den jeweiligen Themenfeldern dieses Kapitels wiedergegeben.

positive Auswirkungen einer Brückenverbindung auf den Immobilienmarkt des Amtes Neuhaus erwartet.

- Die Vorteile für **Lüchow-Dannenberg** werden etwas zurückhaltender bewertet. Eine verbesserte Erreichbarkeit wichtiger regionaler und überregionaler Verflechtungsorte, Ziele und Verkehrsachsen (z.B. Lüneburg, A24, Berlin, Hamburg) wird durch die neue Elbbrücke nicht erreicht. Eine Anbindung an das Amt Neuhaus selbst fällt für den Kreis Lüchow-Dannenberg eher weniger ins Gewicht. Jedoch können Pendlerbeziehungen verbessert, zusätzliche Arbeitskräftepotenziale erschlossen und die Gesamt-Tourismusregion gestärkt werden. Grundsätzlich liegt der Fokus Lüchow-Dannenburgs eher auf einer verbesserten Anbindung an Lüneburg und somit Hamburg (z.B. dreistreifiger Ausbau der B248 oder ausgebauter Bahnverkehr nach Lüneburg). Diese Relation würde in der Bedeutung bei einem möglichen Ausbau der A39 (Wolfsburg-Uelzen-Lüneburg...) zunehmen. Der Ausbau der A14 (Schwerin-Magdeburg) verläuft weiter östlich, sodass keine Berührungspunkte / Erreichbarkeitsverbesserungen dieser neuen Achse durch eine Brücke bei Neu Darchau gegeben wäre.
- Eine **durchgängige Busverbindung in das Amt Neuhaus** von Lüneburg über Neu Darchau in das Amt Neuhaus wird als große Chance betrachtet. Gerade vor dem Hintergrund einer älter werdenden Bevölkerung und notwendigen Gesundheitsversorgung wie auch ansonsten problematischer Schülerverkehre ist Mobilität durch ÖPNV sehr wichtig. Nutzer dieser durchgängigen Linie könnten Schüler, Pendler, Ausflügler etc. sein. Dies würde auch die Ausflugs- und Freizeitoptionen für Lüneburger und Touristen erhöhen. Auch könnte ein solcher Ausbau der ÖPNV-Verbindung Neu Darchau (mit eigener Haltestelle) zu Gute kommen.

## 6.2 Auswirkungen auf Gewerbe- und Arbeitsstandort

### 6.2.1 Vorbemerkungen und Vorgehensweise

Im nachfolgenden werden die Auswirkungen der neuen Elbbrücke auf das örtliche Handwerk, Gewerbe und den Arbeitsstandort eingeschätzt.

Grundsätzlich wirkt sich der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur aufgrund verbesserter Erreichbarkeit von Lieferanten, Kunden und Arbeitskräften positiv auf den regionalen Wirtschaftsstandort aus. Durch eine Ausweitung des Geschäftsgebietes und zusätzlich erreichbare Kunden (Nachfragepotenzial) verbessern sich die Chancen für bestehende Unternehmen aber auch grundsätzlich die Ansiedlungsmöglichkeiten für neue Unternehmen. Diese verbesserten Geschäftsaussichten bzw. Stärkung der Wirtschafts- und Arbeitsstandorte mit gesicherten und ggf. zusätzlichen Jobs stärken zudem auch die regionalen Wohnstandorte.

#### **Regionale Unternehmensstruktur (Branchenbesatz)**

Die nahe der neuen Elbbrücke gelegenen Gebiete, bestehend aus dem Ostkreis Lüneburg mit dem Amt Neuhaus und dem westlichen Kreis Lüchow-Dannenberg mit der Samtgemeinde Elbtalaue (beinhaltet u.a. Neu Darchau) ist durch eine verhältnismäßig kleine Betriebsgröße gekennzeichnet. In der Regel **dominieren Kleinbetriebe, das Handwerk, der Handel und lokales Dienstleistungsgewerbe.**

Hinsichtlich der Beschäftigungsanteile verschiedener Wirtschaftsbereiche in der Untersuchungsregion lässt sich folgendes festhalten<sup>28</sup>: In der **Land-, Forst- und Fischereiwirtschaft** zeigen sich, gegenüber dem Landesdurchschnitt, sehr hohe Beschäftigungsanteile im Amt Neuhaus und Dahlenburg. Im **Produzierenden Gewerbe** erreicht der Kreis Lüchow-Dannenberg leicht überdurchschnittliche und Bleckede und Dahlenburg deutlich überdurchschnittliche Beschäftigungsanteile. Im **Handel, Verkehr, Lagerei und Gastgewerbe** liegt die Beschäftigung in den betrachteten Teilregionen nahe am Landesdurchschnitt – nur Neu Darchau erreicht höhere und Amt Neuhaus deutlich niedrigere Beschäftigungsanteile in diesem Dienstleistungssegment. Im Bereich der **Sonstigen Dienstleistungen**, die sich aus den Unternehmensdienstleistungen und öffentlichen und privaten Dienstleistungen zusammensetzen, liegt der Beschäftigungsanteil entsprechend dem Landesdurchschnitt in der Untersuchungsregion zwischen 40 und 50%.

#### **Standortkriterien für Mittelstand und Handwerk**

Es ist davon auszugehen, dass im Untersuchungsraum weniger der technologieorientierte Mittelstand sondern eher der produktionsorientierte Mittelstand, das Handwerk und der Handel dominieren. Diese Firmensegmente haben folgende ausgewählte Standortanforderungen:

Produktionsorientierter Mittelstand (oft Zulieferfunktionen und relativ mobil)

- (Fach-)Arbeitskräftepotenzial
- Günstige Arbeits- und Produktionskosten
- Großunternehmen als Kunden in der Region
- Gute regionale und überregionale Erreichbarkeit
- Flächengrößen 0,2 bis 0,6 ha (z.T. auch darüber)
- Restriktionsarme Gewerbestandorte, 24 Stundenbetrieb

<sup>28</sup> Genauere und nach Teilregionen differenzierte Daten und Aussagen zur Unternehmens- und Branchenstruktur sind dem Kapitel 2.6 zu entnehmen.

#### Handwerk (lokaler bis regionaler Aktionsradius)

- Handwerk agiert in der Regel innerhalb eines Aktionsradius von 50 km
- Gute innerregionale und regionale Erreichbarkeit per Straße
- Hohes privates und/oder gewerbliches Kundenpotenzial
- Hohe Kundenfrequenz (Sichtbarkeit) bei ausstellungsorientiertem Handwerk
- Geringe Flächenbedarfe (meist nur bis ca. 0,3 ha)
- Günstige Flächenpreise

#### Handel

- Gute innerregionale und regionale Erreichbarkeit per Straße
- Möglichst hohes Kundenpotenzial im Einzugsgebiet
- Günstiges Wettbewerbsumfeld
- Hohe Kundenfrequenz (Sichtbarkeit)
- Günstige Zufahrts- und Parksituation

Grundsätzlich zeigt die Erreichbarkeitsanalyse, dass die Standortanforderungen des produktionsorientierten Mittelstands und Handwerks durch die neue Elbbrücke verbessert werden. Die lokale und regionale Erreichbarkeit verbessert sich (jedoch in differenziertem Ausmaß je nach Betrachtungsort).

Die für Großunternehmen, Industrie und national/international agierenden Unternehmen relevante Zufahrt zu überregionalen Verkehrswegen verbessert sich durch die neue Elbbrücke jedoch kaum. Dieser Unternehmenstypus besitzt jedoch im Untersuchungsraum ohnehin eine eindeutig untergeordnete Relevanz.

#### **Geschäftsgebietsausweitung / Nachfragepotenzial**

Dienstleistungs- und Handwerksunternehmen sind darauf angewiesen, ihre Kunden schnell und unkompliziert an deren Wohnort bzw. Unternehmenssitz vor Ort betreuen zu können. Somit ist die Erreichbarkeit existierender und potentieller Kunden auch ein maßgebliches Kriterium für die Qualität des Unternehmensstandortes eines Dienstleisters.

Für das produzierende Gewerbe bedeutet eine gute Erreichbarkeit nicht nur verbesserte Chancen, geeignete Fachkräfte an das Unternehmen zu binden, sondern auch eine Standortverbesserung hinsichtlich Zulieferung von Rohstoffen und Halbfertigteilen.

Bei Ausweitungen des Einzugs- und Geschäftsgebiets und somit Nachfragepotenzials durch verbesserte Erreichbarkeit kann unterschieden werden in:

- Stationäres Gewerbe (z.B. Einzelhandel, Gastronomie)
- Mobiles Gewerbe und Handwerk

Die Effekte für einzelne Branchen sind von spezifischen Kundenbeziehungen abhängig. Beim stationären Gewerbe („Kunden kommen vorbei“) steigen mit der Steigerung des Nachfragepotenzials im jeweiligen Einzugsgebiet und durch Frequenzsteigerungen / Frequenzpartizipation am Standort die Geschäftschancen. Beim mobilen Gewerbe/Handwerk/Dienstleistungen („Kunden werden besucht“) steigen mit zusätzlichem Absatzgebiet die Geschäftsaussichten. Für stationäres und mobiles Gewerbe verbessern sich die Lieferantenbeziehungen und Transportkosten.

Jedoch steigt auch der Wettbewerbsdruck (durch erhöhte Mobilität und näher rückende Wettbewerber) je nachdem, ob starke Wettbewerber am gegenüberliegenden Ufer aktiv sind (gilt z.B. für Handwerk, Gastronomie, Einzelhandel etc.). Hieraus resultieren folgende positive ökonomische Prozesse:

- Investitionsdruck

- Angebotsdifferenzierungsdruck (Zunahme Angebotsvielfalt für Einwohner, Abnehmer, Kunden und Gäste)
- Preissenkungstendenz (zugunsten der Verbraucher)
- Tendenziell werden Grund-, Mittel- und Oberzentren stabilisiert bzw. gewinnen

Es ist zu erwarten, dass sich ein Differenzierungsdruck des Angebots und ggf. der Preise östlich und westlich der Elbe durch verstärkte Nähe ergibt. Dies ist aus Sicht der Verbraucher hinsichtlich breiter Angebotspalette und Vielfalt (keine Doppelangebote) vorteilhaft.

### **Arbeitskräftepotenzial / Fachkräftemangel (zusätzliche Einpendler)**

Der Fachkräftemangel aufgrund der demografischen Entwicklung wird zukünftig zunehmend die Wettbewerbsfähigkeit von Wirtschaftsstandorten bestimmen. Eine verbesserte Erreichbarkeit von Arbeitsstandorten durch Fachkräfte wirkt sich somit – gerade bei Regionen mit intensiven Pendlerbeziehungen – positiv auf die Wettbewerbsfähigkeit aus.

Wie die Einzugsgebietsanalyse bezüglich des Arbeitskräftepotenzials gezeigt hat, steigt durch eine verbesserte Verkehrsinfrastruktur, wie die geplante Elbbrücke bei Neu Darchau, die Arbeitskräfte-Verfügbarkeit durch bessere Erreichbarkeit. Die ökonomischen Vorteile eines größeren Arbeitsmarktes durch verbesserte Erreichbarkeit bestehen insbesondere aus den folgenden Aspekten:

- Größeres Pool an verfügbaren Arbeitskräften für die Unternehmen
- Qualifikationsmatching: Job-Anforderungen können durch breitere Qualifikationen eines größeren Arbeitskräftepotenzials leichter abgedeckt werden

Somit wirkt sich die verbesserte Erreichbarkeit der Arbeitsstätten durch das zusätzliche Arbeitskräftepotenzial (potenzielle Einpendler im Radius bis etwa 45/60 Min. Fahrzeit rund um den Arbeitsort) durch Barriereabbau grundsätzlich positiv für den jeweiligen Wirtschaftsstandort aus.

### **Planbarkeit, Terminalsicherheit, Kostenersparnis**

Neben der Zeitersparnis durch Wegfall der Fährfahrt ist im Rahmen der geplanten Elbbrücke auch auf die erhebliche Verbesserung der Terminalsicherheit und Planbarkeit von beruflichen oder gewerblichen Reisen und die Kostenersparnis durch Wegfall der Fährggebühren hinzuweisen. Diese Aspekte verbessern die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen neben der rein zeitlichen Erreichbarkeitsverbesserung zusätzlich.

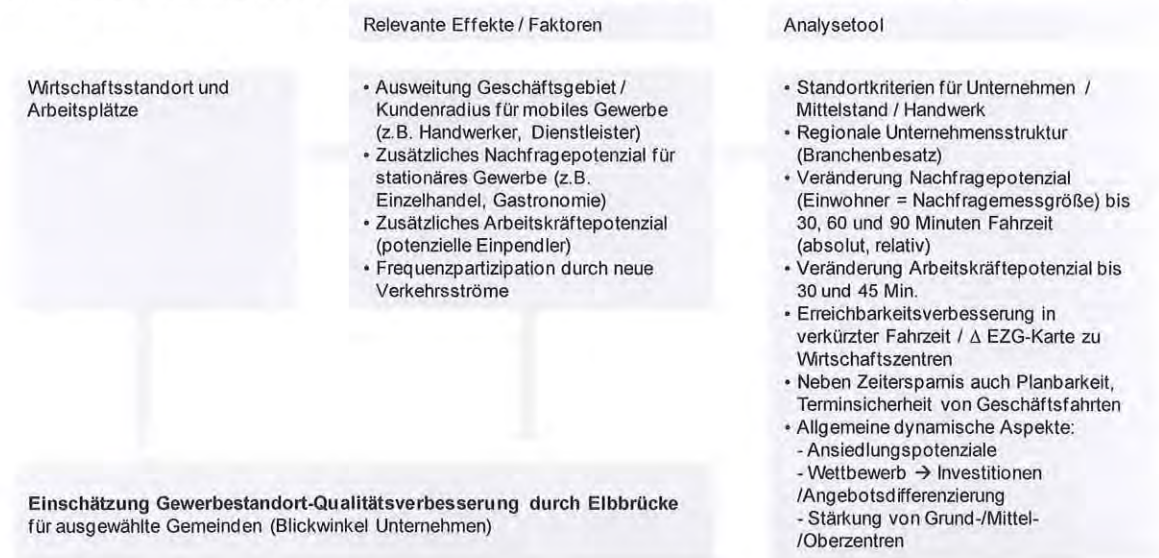
### **Bestandssicherung und Neuansiedlung**

Die Expertengespräche und eigenen Einschätzungen lassen den Schluss zu, dass mit der Verbesserung der Untersuchungsregion (insb. Ostkreis Lüneburg und Samtgemeinde Elbtalau) zwar eine tendenzielle Stabilisierung der Bestandsunternehmen erreicht werden kann, aber dass (zumindest größere) Neuansiedlungen eher weniger zu erwarten sind. Die verbesserte Verkehrsinfrastruktur wird die Standortrahmenbedingungen verbessern und drohenden Verlagerungen entgegenwirken. Es ist bei der wirtschaftlichen Entwicklung auf die endogenen Potenziale und besonderen Standortstärken (z.B. Tourismus) zu setzen. Nur so kann tendenziell eine verbesserte Vermarktungsmöglichkeit für bestehende Gewerbestandorte im engeren Untersuchungsraum (primär aus endogener Nachfrage) durch die verbesserte Erreichbarkeit, Vergrößerung von Absatzgebieten und/oder des Arbeitskräfte-marktes erwartet werden. Diese Effekte sind jedoch nicht zu überschätzen und werden ggf. nur im Rahmen eines längerfristigen Prozesses erreicht.

## Vorgehensweise

Aufbauend auf den oben getroffenen allgemeinen Einordnungen wird in nachfolgender Abbildung die Vorgehensweise der Einschätzung der Gewerbestandort-Qualitätsverbesserung für exemplarische Gemeinden (Blickwinkel Unternehmen) dargestellt:

Abb. 68: Vorgehensweise Gewerbestandort-Auswirkungen (Blickwinkel Unternehmen)<sup>29</sup>



## 6.2.2 Fachgespräche: Auswirkungen auf Gewerbe- und Arbeitsstandort

Es folgen Einschätzungen aus den Fachgesprächen bezüglich der Auswirkungen der neuen Elbbrücke bei Neu Darchau auf (unterschiedliche) Gewerbe-, Handwerk- und Arbeitsstandorte:

- Der Wirtschaftsstandort Lüneburg aber auch ggf. der nordwestliche Bereich Lüchow-Dannenberg (Samtgemeinde Elbtalau) wird mit Hilfe einer neuen Brücke und der besseren Erreichbarkeit westelbischer Arbeitsstätten vom zusätzlichen **Arbeitskräftepotenzial** (Auspendler aus Amt Neuhaus und Kreis Ludwigslust) gestärkt (insb. in Zukunft mit zunehmendem Fachkräftemangel).
- Die derzeitige Situation ohne feste Elbquerung stellt sich für **Pendler sehr nachteilig** dar (z.B. Ausfall der Fähre bei Hochwasser, Eisgang o.ä.). Die letzte Fähre fährt schon um 21.00 Uhr, was für Schichtarbeiter aus dem Amt Neuhaus aber auch in die andere Richtung problematisch ist.
- Der **Kunden- und Aktionsradius** wird sich durch die geplante Brücke erweitern. Hierzu zählen beispielsweise Handwerksunternehmen mit regionalem Aktionsradius.
- Dem Arbeitsstandort Lüneburg und tendenziell auch Lüchow-Dannenberg entstehen Chancen durch „günstige“ Arbeitskräfte des Amtes Neuhaus, die dann den LK Lüneburg und Teilbereiche Lüchow-Dannenberg deutlich besser erreichen können. Grundsätzlich besteht ein **leichtes Lohngefälle** zwischen Ost und West, was den Nachfragern nach Arbeitskraft im Westen zu Gute kommt (trifft nur zu, falls Löhne nicht tariflich einheitlich fixiert sind). Allerdings verschärft ein Lohngefälle auch den Wettbewerb für die westlich der Elbe gelegenen Betriebe.

<sup>29</sup> Die entsprechende detaillierte Diskussion und Analyse ist dem **Anhang 4** zu entnehmen.

- Das **Amt Neuhaus** ist durch eine sehr schwierige wirtschaftliche Entwicklung geprägt. Die **Unternehmensstruktur** im Amt Neuhaus ist **kleinteilig** und durch Handwerk, Handel, Landwirtschaft (inkl. Großbetrieb) und lokales Dienstleistungsgewerbe geprägt. Die Brücke kann den Handwerkern und Dienstleistern helfen, neue Kunden westlich der Elbe zu gewinnen.
- Auch für **Neu Darchaus Unternehmen** bestehen erhöhte Chancen aufgrund einer Ausweitung des Kundengebiets auf der östlichen Elbeseite neue Kunden zu gewinnen oder von dem gestiegenen Durchgangsverkehr über Frequenzpartizipation zusätzliche Nachfrage zu generieren (z.B. Einzelhandel). Jedoch wird darauf hingewiesen, dass historisch bedingt, im Amt Neuhaus bevorzugt ortsansässige (Handwerks-) Betriebe beauftragt werden.
- Neben zusätzlichen Kundenbeziehungen verbessern sich auch die **Lieferverkehre / Transportwege** für die Betriebe (z.B. Großmarkt, Landwirtschaft, Holzzulieferer) hinsichtlich Kosten, Transportzeit und Verlässlichkeit (bei Brücke ohne Maut). Jedoch fürchten gerade die Neu Darchauer den Lärm aus einem ansteigenden LKW-Verkehr.
- Insgesamt kann durch die Brücke eher eine **Stabilisierung** der vorhandenen Betriebe (**Bestandsunternehmen** und endogene Unternehmenspotenziale) und **weniger Neuansiedlungen** (mit signifikanter Nachfrage nach Gewerbeflächen) erwartet werden. Im Bereich der Gewerbegebiete (Potenzial- und Bestandsflächen) sind aus Sicht des Kreises Lüneburg als überregionale Standorte nur Lüneburg, Bardowick und Vastorf/Volkstorf relevant (weiter im Osten nur Flächen für den lokalen Besitz). Die lokalen Flächen werden nicht aktiv hinsichtlich Investorenansprache u.ä. vermarktet (nur lokale Bedeutung). Das Amt Neuhaus verfügt über lokale Flächen in Sumte, Neuhaus/Elbe und bei Tripkau. Entlang der westlichen Elbseite liegen kleinere Gewerbeflächen in Alt Garge, Bleckede und ein größeres Gewerbegebiet in Dahlenburg. Im nordwestlichen Lüchow-Dannenberg liegen Gewerbegebiete bei Hitzacker (Meudelfitz, Räsenberg) und Dannenberg (Continentalstraße, Breeser Weg, Bellmannsfeld, Lüneburger Strasse, Gotenweg).
- Das Brückenprojekt würde den **Tourismusstandort** „Niedersächsisches Biosphärenreservat“ deutlich verbessern, da das Amt Neuhaus als potenzielles touristisches High-Light des Landkreises Lüneburg besser angebunden wäre. Dies könnte zu touristischen und gewerblichen Ansiedlungen führen. In diesem Zusammenhang wird als Beispiel die erhebliche Investition in die touristische Entwicklung des Hafens Dömitz angeführt, die ggf. ohne die verbesserte Erreichbarkeit durch die Dömitz-Brücke nicht stattgefunden hätte.

### 6.2.3 Zusammenfassung: Auswirkung der neuen Elbbrücke auf ausgewählte Gewerbe- und Arbeitsstandorte

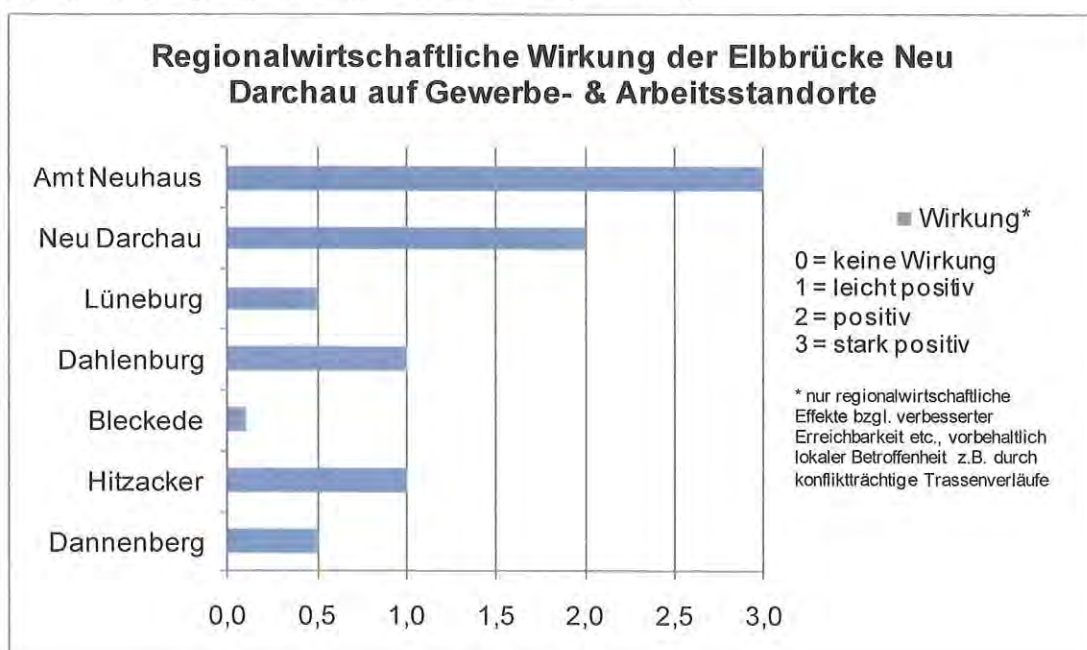
Aus Gründen der Übersichtlichkeit ist die umfassende Diskussion und Bewertung der Auswirkungen der neuen Elbbrücke auf ausgewählte Gewerbe- und Arbeitsstandorte dem **Anhang 4** zu entnehmen.

Es folgt eine Zusammenfassung der regionalwirtschaftlichen Auswirkungen durch die neue Elbbrücke bei Neu Darchau auf die regionalen Gewerbe- und Arbeitsstandorte:

- Zentrale positive Effekte ergeben sich insbesondere durch:
  - a) Ausweitung des Geschäftsgebiet / Kundenradius und somit Steigerung des Nachfragepotenzials
  - b) Mögliche Nachfrageabschöpfung aus gestiegenen Verkehrsfrequenzen
  - c) Verkürzung und Sicherung der Pendlerwege und zusätzliches Arbeitskräftepotenzial
- Insgesamt zeigen sich „leicht positive“ bis „positive“ Wirkungen auf den Wirtschaftsraum des Ostkreises Lüneburg und des westlichen Lüchow-Dannenberg
- Die positiven Auswirkungen der neuen Elbbrücke fallen in den östlich der Elbe gelegenen Gebieten (Amt Neuhaus) deutlich stärker aus
- Die positiven Effekte für die Gewerbe- und Arbeitsstandorte der neuen Brücke verstärken sich mit zunehmender Nähe zum Brückenstandort Darchau / Neu Darchau
- In weiterer Entfernung zum Brückenschlag sind kaum noch signifikante Erreichbarkeitsverbesserungen und regionalökonomische Wirkungen festzustellen
- Es ist zu erwarten, dass die Effekte sich tendenziell stärker auf die Sicherung des Unternehmensbestandes als auf neue Ansiedlungen auswirken und die positiven Wirkungen sich eher im Rahmen eines mittel- bis langfristigen Prozesses entfalten

Die nachfolgende Abbildung fasst die regionalwirtschaftliche Wirkung (vorbehaltlich lokaler Konfliktpotenziale) der geplanten Elbbrücke bei Neu Darchau auf alternative Gewerbe- und Arbeitsstandorte der Untersuchungsregion zusammen.

Abb. 69: Wirkung der Elbbrücke Neu Darchau auf alternative Gewerbe- & Arbeitsstandorte der Untersuchungsregion (vorbehaltlich lokaler Konfliktpotenziale)





## 6.3 Auswirkungen auf den Fremdenverkehr

### 6.3.1 Tourismusregion und Vorgehensweise

Es folgt eine Kurzcharakterisierung des Betrachtungsraums als Tourismus- und Ausflugsregion<sup>30</sup>. Die Tourismus- und Ausflugsregion umfasst den Elbauebereich Lüneburg (Tourismusorganisation: Flusslandschaft Elbe GmbH) und den westlichen Elbtalaauebereich Lüchow-Dannenberg (Tourismusorganisation: Elbtalaaue-Wendland Touristik GmbH).

- **Dominierender Tourismus im Elbauebereich Lüneburg:**
  - Elberadweg als Vermarktungs- und Alleinstellungsmerkmal
  - Radtourismus dominierend (E-Biketouren)
  - Wassertourismus (Flussschifffahrt und Häfen)
  - Tagestourismus mit höchster Priorität (wichtiger Quellmarkt: Hamburg)
  - Übernachtungstourismus durch Radtourismus (eine Übernachtung im Zuge einer Radtour)
  - Biosphärenlandschaft und Natur als touristische Grundlage (Biosphärenreservat „Niedersächsische Elbtalaaue“)
  - Geprüft wird „Landwirtschaft + Tourismus“, regionale Produkte, Genießer als Tourismusprodukt
- **Tourismusstandort Biosphärenreservat mit Amt Neuhaus:**
  - Die touristischen Hauptpotenziale im Biosphärenreservat (Lüneburger Teilbereich) werden im Amt Neuhaus gesehen
  - Naturnahe Tourismusprodukte stehen hier im Vordergrund
  - Auch Nischenprodukte für spezifische Zielgruppen (z.B. Vogelkundler) sind erfolgsversprechend
  - Die Tourismusbetriebe sind klein strukturiert
- **Ausgewählte Attraktionen und touristische Merkmale im Amt Neuhaus:**
  - Elberadweg und R 12: Zarrentin - [Amt Neuhaus] - Lübtheen – Vielank (46 km)
  - Marschhufendorf Konau
  - Störche – Stork-Foundation
  - Stixer Wanderdüne
  - Obstbaumalleen
  - Haus des Gastes (Ausbau „Archehof“ im Haus des Gastes)
  - Amt Neuhaus - Flusslandschaft Elbe als erste Arche-Region Deutschlands
  - Kutschfahrten
  - Direkte Elblage
- **Dominierender Tourismus und wichtigste Zielgruppe im westlichen Elbtalaauebereich Lüchow-Dannenberg** ist ebenfalls der Radtourismus (Elberadweg auf beiden Seiten der Elbe) aber auch für Motorradfahrer ist die Region attraktiv (Hinweis: der Radweg zwischen Neu Darchau und Hitzacker ist nicht so gut ausgebaut, hügelig und führt nicht direkt an der Elbe entlang)
- **Herkunftsgebiete** der Touristen in Lüchow-Dannenberg:
  - Urlaubsgäste in Lüchow-Dannenberg stammen aus Niedersachsen, NRW, Hessen und Hamburg (hier Kurzurlaub)
  - Tagesgäste stammen aus Hamburg und den Großstädten Niedersachsens (insb. Wolfsburg/Braunschweig, Hannover, Lüneburg), also die nahen Großstädte

<sup>30</sup> Die Charakterisierung und Bestandsaufnahme erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit und soll nur eine grobe Orientierung hinsichtlich des Charakters der Tourismusregion liefern.

- Entwicklung der **Tourismussegmente** in Lüchow-Dannenberg:
  - Übernachtungszahlen stagnieren
  - Tagestourismus steigt tendenziell

Es folgt eine Karte mit **ausgewählten Ausflugszielen** (ohne Anspruch auf Vollständigkeit) im Bereich des niedersächsischen Biosphärenreservats:

Abb. 70: Karte mit Ausflugszielen im Bereich des niedersächsischen Biosphärenreservats (Auswahl)



Quelle: www.die-elbtalaupe.de mit Ergänzungen Georg & Ottenströer

Die Tabelle zeigt wichtige Eckdaten des gewerblichen Übernachtungstourismus<sup>31</sup> in den Kreisen Lüneburg und Lüchow-Dannenberg sowie in ausgewählten Gemeinden:

Abb. 71: Eckdaten des gewerblichen Übernachtungstourismus 2010

Land / Kreis / Gemeinde	Beherbergungs- betriebe		Angebotene Gästebetten		Ø Betriebs- größe	Übernachtungen		Ankünfte 2010	Übern. / EW Tourismus- dichte (D=4,3)	Ø Aufent- haltsdauer 2010	Ø Betten- auslastung 2010
	Betriebe 2010	Δ 2010 zu 2009	Betten 2010	Δ 2010 zu 2009		2010	Δ 2010 zu 2009				
Niedersachsen	5.825	1,0%	359.577	2,2%	62	38.478.945	2,4%	12.050.555	4,9	3,2	30,1%
LK Lüchow-Dannenberg	73	2,8%	4.252	1,3%	58	271.939	-2,8%	90.060	5,5	3,0	17,9%
Dannenberg, Stadt	9	0,0%	315	-5,4%	35	18.028	-0,9%	7.397	2,2	2,4	17,0%
Hitzacker, Stadt	13	0,0%	728	2,2%	56	74.883	0,1%	29.413	15,3	2,5	29,4%
Neu Darchau	2	0,0%	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
LK Lüneburg	84	-5,6%	5.543	1,1%	66	542.841	2,0%	251.976	3,1	2,2	27,5%
Amt Neuhaus	3	-25,0%	107	2,9%	36	6.957	3,2%	2.861	1,4	2,4	17,8%
Bleckede, Stadt	6	-14,3%	629	-4,0%	105	15.151	-15,2%	4.532	1,6	3,3	6,8%
Lüneburg, Hansestadt	22	4,8%	2.010	6,0%	91	280.794	4,5%	137.153	3,9	2,0	38,3%
Dahleburg, Flecken	5	0,0%	258	-10,7%	52	15.533	-2,1%	6.011	4,6	2,6	16,5%

Quelle: LSKN (Geöffnete Beherbergungsbetriebe mit mindestens 9 Betten und geöffnete Campingplätze mit min. 4 Stellplätzen), Georg & Ottenströer (2011)

<sup>31</sup> Die Daten des gewerblichen Beherbergungssegmentes unterliegen einigen statistischen Einschränkungen. So werden nur Beherbergungsbetriebe mit mindestens 9 Betten berücksichtigt. Privatquartiere, Ferienwohnungen und Kleinbetriebe werden nicht erfasst. Für Gemeinden mit geringer Zahl an gewerblichen Beherbergungsbetrieben (z.B. Neu Darchau) werden aus Datenschutzgründen von der amtlichen Statistik keine Beherbergungsdaten ausgewiesen.

Dem Tagestourismus wird in der Untersuchungsregion eine sehr hohe Bedeutung zugeschrieben. Der Übernachtungstourismus in gewerblichen Beherbergungsbetrieben ist beispielsweise in Hitzacker und der Hansestadt Lüneburg sehr bedeutend, während dieses Tourismussegment in Bleckede, Neu Darchau und Amt Neuhaus eine sehr geringe Relevanz besitzt.

Wie die nachfolgende Tabelle zeigt, verkürzt sich die Anreisezeit in das Amt Neuhaus durch die geplanten Elbbrücke aus den wichtigen Quellorten Hamburg und Hansestadt Lüneburg sehr deutlich (neben einer verlässlicheren Planbarkeit eines Ausflugs).

Abb. 72: Fahrzeitenvergleich mit und ohne Brücke (ausgewählte Quell- und Zielorte)

Fahrzeitenvergleich in Minuten im Tagesausflugsbereich von wichtigen Quellorten						
Zielort	Neu Darchau			Darchau, Amt Neuhaus		
Quellort	ohne Brücke	mit Brücke	Δ in %	ohne Brücke	mit Brücke	Δ in %
Hamburg HBF	68	68	0%	88	70	-20,5%
Lüneburg HBF	36	36	0%	58	38	-34,5%
Zielort	Neuhaus, Amt Neuhaus			Kaarßen, Amt Neuhaus		
Quellort	ohne Brücke	mit Brücke	Δ in %	ohne Brücke	mit Brücke	Δ in %
Hamburg HBF	85	77	-9,4%	94	88	-6,4%
Lüneburg HBF	58	46	-20,7%	76	64	-15,8%

Lt. Routingprogramm, beispielhafte Quell- & Zielorte, Annahme + 1 bis 2 Min. Brückenüberfahrt

Die Erreichbarkeit der westlich der Elbe gelegenen Gebiete aus Lüneburg und Hamburg werden durch die geplante Elbbrücke nicht beeinflusst. Jedoch könnte Neu Darchau ggf. über eine durchgängige Busanbindung für Ausflugsverkehre von Lüneburg ins Amt Neuhaus und den entstehenden „touristischen Kreuzungsbereich“ profitieren.

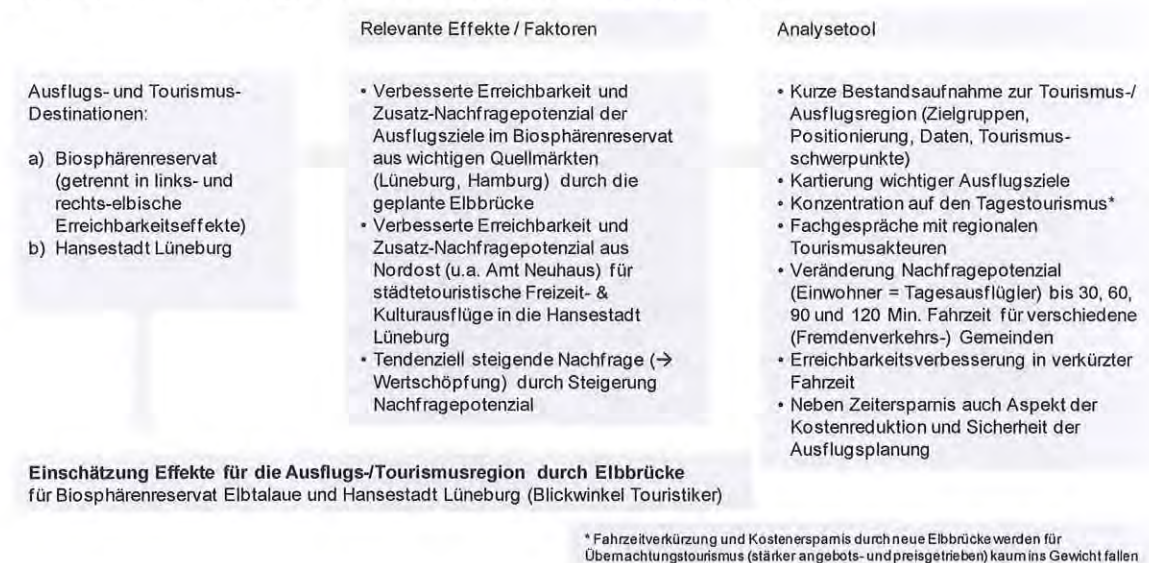
Im Zentrum der Bewertung der Effekte der geplanten Elbbrücke auf den Tourismus der Region werden einerseits die Aussagen der Fachgespräche und andererseits die Veränderung des Nachfragepotenzials bis 120 min. Fahrzeit (Aktionsradius von Tagesausflüglern) für verschiedene Gemeinden herangezogen. Mit einer Steigerung des Nachfragepotenzials aufgrund verbesserter Erreichbarkeit können Ausflugsstandorte, Kultur- und Freizeiteinrichtungen, (Ausflugs-) Gastronomie etc. und in begrenztem Umfang Beherbergungseinrichtungen mit einer Steigerung der Gästezahlen rechnen<sup>32</sup>. Somit steht der dominierende Tagestourismus (und ggf. Kurzurlaub) im Fokus der Betrachtung<sup>33</sup>.

Die nachfolgende Abbildung skizziert Zusammenhänge hinsichtlich möglicher Auswirkungen der geplanten Elbbrücke bei Neu Darchau auf die Tourismusregion.

<sup>32</sup> Es ist zu berücksichtigen, dass über Pendlerbeziehungen auch die Auspendler von Gemeinden ohne Tourismusangebot von einer positiven Entwicklung der Tourismusregion profitieren können.

<sup>33</sup> Es ist kaum zu erwarten, dass der stärker angebots- und preisgetriebene Übernachtungstourismus, durch die geplante Elbbrücke bei Neu Darchau und daraus resultierende (primär regionale) Erreichbarkeitsverbesserungen, signifikant beeinflusst werden kann.

Abb. 73: Zusammenhänge Tourismuseffekte (Blickwinkel Touristiker)<sup>34</sup>



### 6.3.2 Fachgespräche: Auswirkungen der neuen Elbbrücke auf den Tourismus

Es folgt eine anonyme Wiedergabe der Einschätzungen der neuen Elbbrücke auf den Tourismus der Region. Befragt wurden hierbei u.a. Vertreter von Wirtschaftsförderungen und regionalen Tourismusorganisationen.

- Brückeneffekte auf **Tourismussegmente**:
  - Für Übernachtungsgäste wird die Brücke und die damit verbundene Erreichbarkeitsverbesserung keine Relevanz haben.
  - Für Tagestourismus könnte sich die Brücke jedoch durch die verbesserte Erreichbarkeit positiv auswirken.
- **Natur** als wichtigstes **touristisches „Asset“** ist zu schützen.
- Für das **Amt Neuhaus** ist das Brückenprojekt touristisch sehr bedeutend. Gerade durch die **Fährgebühr** ist Amt Neuhaus vom Süden bisher abgeschnitten (Fährgebühr wirkt als Barriere auch für Ausflugsverkehre). Das Brückenprojekt würde den **Tourismusstandort**, über eine verbesserte Erreichbarkeit, sehr positiv beeinflussen (gerade im Tagesausflugsverkehr). Mit verbesserter Anbindung wird mit einer **steigenden Ausflugsintensität** beispielsweise der Lüneburger oder Hamburger in das Biosphärenreservat und Amt Neuhaus gerechnet.
- Brückenprojekt würde den Tourismusstandort des LK Lüneburg deutlich verbessern:
  - Vergleich mit dem Hafen **Dömitz**, der sich auch aufgrund der Brücke positiv entwickelt hat. Der Hafen Dömitz ist durch erhebliche Investitionen (Brauereiunternehmer mit u.a. Braugaststätte in Vielank) mit Hotel, Cafe (erhebliche Zugkraft sogar mit Bustourismus) aufgewertet worden. Ohne Brücke und gute Erreichbarkeit hätten diese Investitionen ggf. nicht stattgefunden.
  - Amt Neuhaus ist das touristische **High-Light** des Kreises Lüneburg aber bisher unzureichend angebunden.

<sup>34</sup> Die entsprechende detaillierte Diskussion und Analyse ist dem **Anhang 5** zu entnehmen.

- **Veranstaltungsangebote** im Amt Neuhaus werden kaum angenommen, da man in den Abendstunden nicht zurückkommt, da die Fähre nicht mehr fährt (und vice versa). Der Kultur- und Veranstaltungsbereich im Amt Neuhaus wird als Gewinner der Brücke gesehen. So beginnt beispielsweise ein Künstler in Darchau seine Ausstellung bereits um 17 Uhr, sodass die Gäste danach auch wieder zurück auf die linkselbische Seite kommen. Eine feste Verbindung über die Elbe lässt zeitlich ganz andere Spielräume im Veranstaltungsbereich zu.
- ÖPNV endet an Fähranleger. Mit der Brücke bei Neu Darchau könnte ein **Tourististik- und ÖPNV-Elbeshuttle** im Kreisverkehr (Busrundtouren) verkehren (z.B. Hansestadt Lüneburg – Neu Darchau – Amt Neuhaus – Lauenburg – Lüneburg); Vorbild „Heideshuttle“; ggf. sind auch Hitzacker bzw. LK Lüchow-Dannenberg einzubinden.
- Auch könnte eine **durchgängige ÖPNV-Linie** von Lüneburg ins Amt Neuhaus die Anbindung für Pendler, Schüler aber auch Ausflügler und Touristen deutlich verbessern. Dies würde auch die Ausflugs- und Freizeitoptionen für die Einwohner der Hansestadt Lüneburg und Touristen erhöhen.
- Der Freizeit- und Kulturbereich der **Hansestadt Lüneburg** (gerade Abendveranstaltungen wie z.B. Kinobesuche) könnte durch zusätzliche Gäste aus dem Amt Neuhaus aufgrund zeitunabhängiger „Direktverbindung“ profitieren.
- Die Brücke könnte in begrenztem Umfang für **Reisegruppen und Busreisen** zusätzliche Möglichkeiten und bessere Erreichbarkeit bewirken.
- Jedoch wird mit der **Fähre** bei Neu Darchau gerade für Einzelfahrer und Radfahrer auch eine touristische Attraktion verloren gehen.
- **Brücke braucht Radweg** (nicht nur Fußgängerweg), da Neu Darchau häufig auch eine Art Knoten für einen Wechsel der Uferseite darstellt:  
-> von HH -> Neu Darchau (westliches Ufer) -> Amt Neuhaus (östliches Ufer)
- Die Tourismuseffekte (z.B. Erreichbarkeitsverbesserung) werden für **Lüchow-Dannenberg** als neutral bis moderat positiv eingeschätzt (bis auf ggf. lokale negative Entwicklungen des Landschaftsbildes in Neu Darchau). Es bestehen gewisse Chancen, dass über die Brücke mehr Ausflügler auch nach Lüchow-Dannenberg und Hitzacker vom Amt Neuhaus rüber kommen.
- **Kreisübergreifende Bustouren:**
  - mit Brücke ist ggf. ein gemeinsames Produkt mit Reisebus-Rundtour Dömitz - Amt Neuhaus - Neu Darchau - Hitzacker - Dömitz kreisübergreifend zu entwickeln
  - dies stärkt zusätzlich die Kooperation der Tourismusorganisationen durch gemeinsame Produktentwicklung
- **Neu Darchau** ist ein nur wenig touristisch geprägter Ort (Göpel-Haus, Fähre), sodass die touristischen Bedrohungspotenziale nicht ganz so hoch sind (wie dies z.B. in Hitzacker der Fall wäre). Die Brücke könnte für die Anbieter (z.B. Gastronomie) auch positiv sein, je nachdem was man daraus macht (-> Beschilderung und Nutzung Durchgangsverkehr). Neu Darchau könnte ggf. durch folgende Aspekte profitieren:
  - a) Allgemeine Stärkung der Tourismusregion
  - b) Zunehmende touristische Frequenzen am Standort
  - c) Etablierung als Tourismus-Verkehrsknotenpunkt im Biosphärenreservat Elbtal

### 6.3.3 Zusammenfassung: Auswirkung der neuen Elbbrücke auf ausgewählte Tourismusstandorte

Aus Gründen der Übersichtlichkeit ist die umfassende Diskussion und Bewertung der Auswirkungen der neuen Elbbrücke auf ausgewählte Tourismusstandorte dem **Anhang 5** zu entnehmen.

Zusammenfassend lassen sich folgende regionalwirtschaftliche Auswirkungen durch die neue Elbbrücke bei Neu Darchau auf die Tourismusregion erwarten:

- Entwicklungschancen für die Tourismusregion können sich insb. durch folgende Aspekte ergeben:
  - a) Ausweitung des tagestouristischen Einzugsgebietes und somit Steigerung des Nachfragepotenzials (-> zusätzliche Tagesausflüge in die Region)
  - b) Stärkere Gesamtablierung (und Nachfragesteigerung) der Destination „niedersächsisches Biosphärenreservat“ durch stärkere Verknüpfung und Anbindung der östlich der Elbe gelegenen Gebiete an die westlichen Gebiete (Spillover-Effekte für Gesamtregion)
  - c) Ausbau des Bustourismus durch z.B. kreisübergreifende Busrundtouren, Touristik-Elbeshuttle o.ä.
  - d) Zusätzliche Stärkung der Kooperation der regionalen Tourismusorganisationen durch gemeinsame Produktentwicklung
  - e) Verbesserung der ÖPNV-Anbindung und Verknüpfung mit der Hansestadt Lüneburg als komplementäre städtetouristische Destination
- Während für das Amt Neuhaus stark positive Impulse für den Tourismus durch die Elbbrücke bei Neu Darchau zu erwarten sind, werden für die westlich der Elbe gelegenen Gemeinden nur leicht positive Effekte erwartet. Die positiven Tourismuseffekte der neuen Elbbrücke werden in den östlich der Elbe gelegenen Gebieten deutlich stärker ausfallen.
- Auch fallen die positiven Effekte der geplanten Elbbrücke auf die Steigerung des touristischen Nachfragepotenzials mit zunehmender Entfernung zum Brückenstandort deutlich schwächer aus.
- Im Falle Neu Darchaus ist neben den positiven Erreichbarkeitswirkungen und genannten positiven Ansätzen und Chancen auf die potenzielle lokale Betroffenheit durch konfliktträchtige Trassenverläufe hinzuweisen.
- Es ist kaum zu erwarten, dass der Übernachtungstourismus durch die geplante Elbbrücke bei Neu Darchau und die regionale Erreichbarkeitsverbesserung signifikant beeinflusst werden kann.
- Die verbesserte Erreichbarkeit wird sich primär in einer Steigerung des Tagestourismus (Ausflüge vom Wohn- oder Urlaubsort) niederschlagen.
- Eine Übersetzung der verbesserten Erreichbarkeit und Nachfragepotenziale in tatsächliche Nachfrage, Wertschöpfung und Beschäftigung setzen jedoch die Weiterentwicklung des regionalen Tourismus- und Ausflugsangebots und eine entsprechende Vermarktung voraus.

Die nachfolgende Abbildung fasst die regionalwirtschaftliche Wirkung (ohne lokale Konfliktpotenziale) der geplanten Elbbrücke bei Neu Darchau auf verschiedene Gemeinden der Tourismusregion zusammen.

Abb. 74: Wirkung der Elbbrücke Neu Darchau auf alternative Tourismusstandorte der Untersuchungsregion

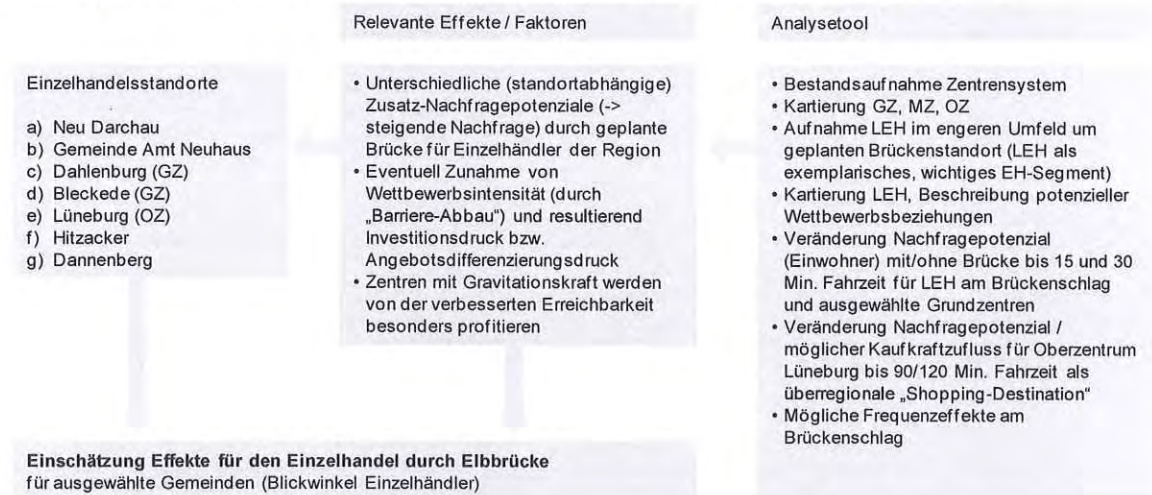


## 6.4 Auswirkungen auf den Einzelhandel

### 6.4.1 Vorgehensweise und Ausgangssituation

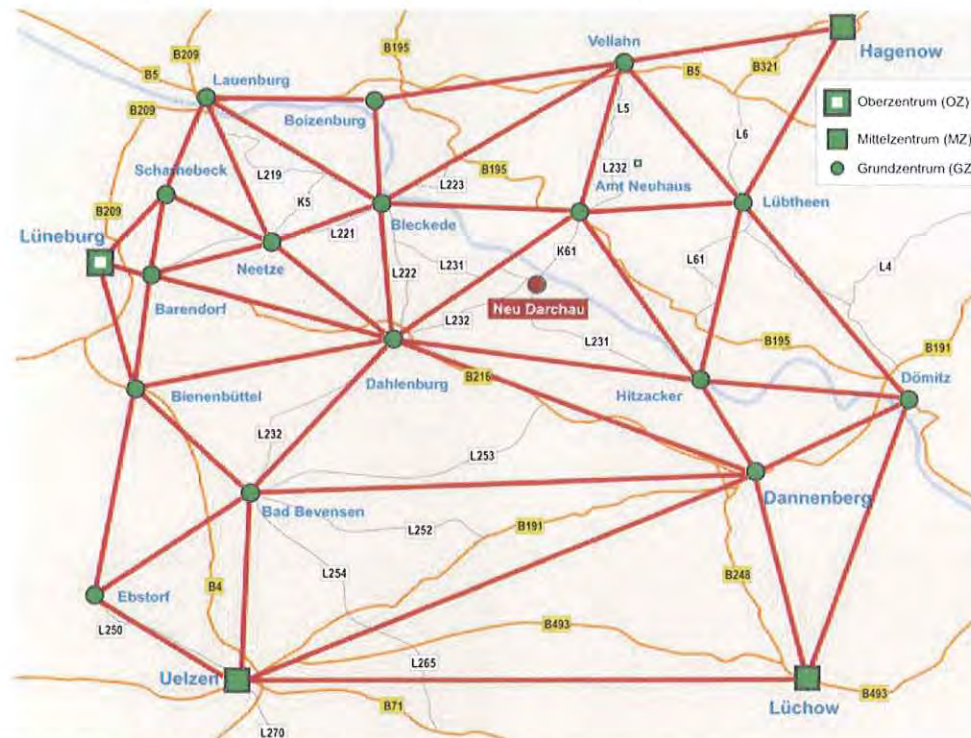
Die nachfolgende Abbildung skizziert die Vorgehensweise bei der Einschätzung der Brückeneffekte auf den regionalen Einzelhandel.

Abb. 75: Effekte der geplanten Elbbrücke auf den Einzelhandel (Blickwinkel Einzelhändler)<sup>35</sup>



Das **regionale Zentralsystem** gibt die räumliche Verteilung der Ober-, Mittel- und Grundzentren zur Versorgung der lokalen Bevölkerung u.a. mit entsprechenden Einzelhandelsangeboten wieder (siehe auch Abschnitt 2.2):

Abb. 76: Regionales Zentralsystem (laut GVS-Gutachten)



Quelle: GVS-Verkehrsuntersuchung für Elbbrücke im Raum Darchau – Neu Darchau, 2011

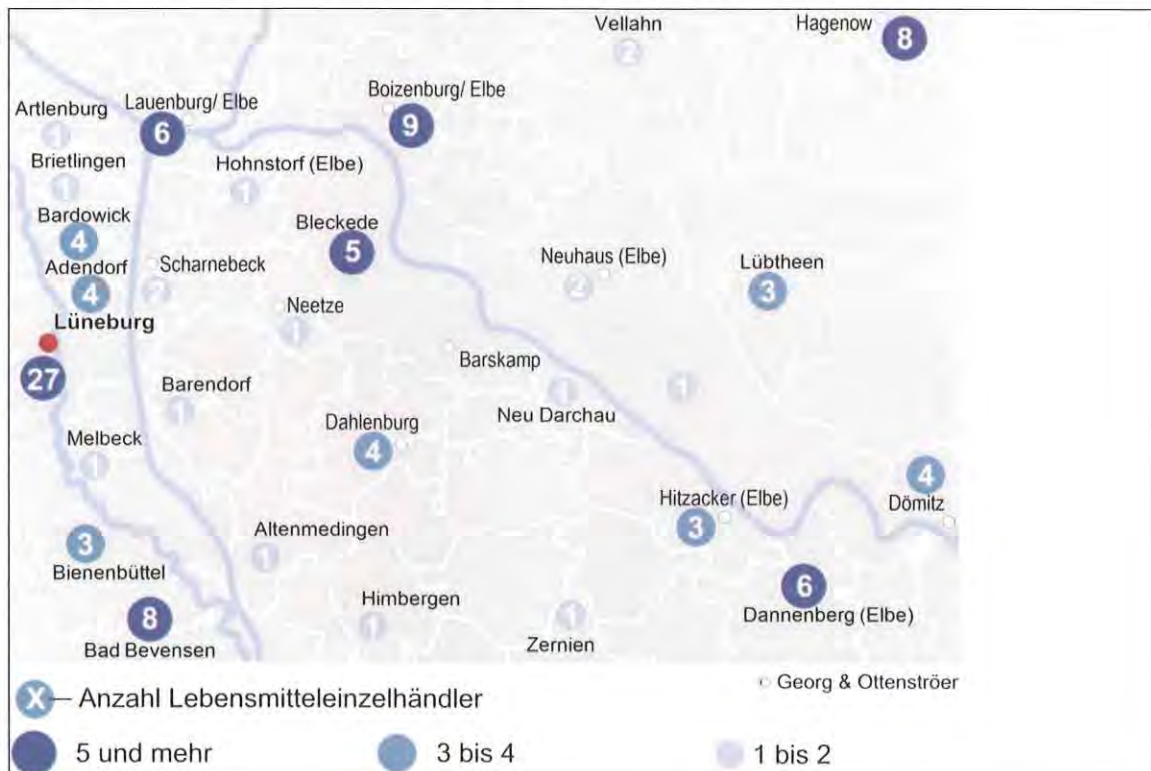
<sup>35</sup> Die entsprechende detaillierte Diskussion und Analyse ist dem **Anhang 6** zu entnehmen.



Die nächsten Grundzentren zur geplanten Elbbrücke bei Neu Darchau sind Bleckede, Neuhaus, Hitzacker und Dahlenburg. Daneben sind auch die ausgeprägten Verflechtungen mit dem Oberzentrum Lüneburg zu beachten. Mit der geplanten Elbquerung werden die regionalen Verbindungen von Neuhaus mit den Grundzentren Dahlenburg, Bleckede und Hitzacker wie auch zum Oberzentrum Lüneburg über die Brücke geführt. Besonders bedeutsam ist dabei die Verbindung vom Amt Neuhaus nach Dahlenburg.

Der nachfolgend skizzierte Besatz mit **Lebensmitteleinzelhandel** (als exemplarisches, sehr bedeutendes Einzelhandelssegment) in der Region ist im Wesentlichen ein Spiegelbild des regionalen Zentrumsystems.

Abb. 77: Lebensmitteleinzelhandel (Läden) im Betrachtungsraum



Insgesamt repräsentieren die in der Karte dargestellten Lebensmitteleinzelhändler ausgewählter Gemeinden in etwa folgende Verkaufsflächen (Food)<sup>36</sup>:

- Neuhaus (2): rd. 1.200 m<sup>2</sup> (1 Discounter, 1 Supermarkt)
- Neu Darchau (1): rd. 1.000 m<sup>2</sup> (1 E-aktiv Markt - Verbrauchermarkt)
- Lüneburg (27): rd. 30.000 m<sup>2</sup> (alle Vertriebschienen)
- Dahlenburg (4): rd. 4.200 m<sup>2</sup> (1 Discounter, 3 teils größere Verbrauchermärkte)
- Bleckede (5): rd. 4.500 m<sup>2</sup> (3 Discounter, 2 Verbrauchermärkte)
- Hitzacker (3): rd. 2.800 m<sup>2</sup> (2 Discounter, 1 Verbrauchermarkt)
- Dannenberg (6): rd. 7.500 m<sup>2</sup> (3 Discounter, 3 Verbrauchermärkte)

<sup>36</sup> Entsprechend Recherchen und Datenbank zu Lebensmitteleinzelhändlern von Georg & Ottenströer

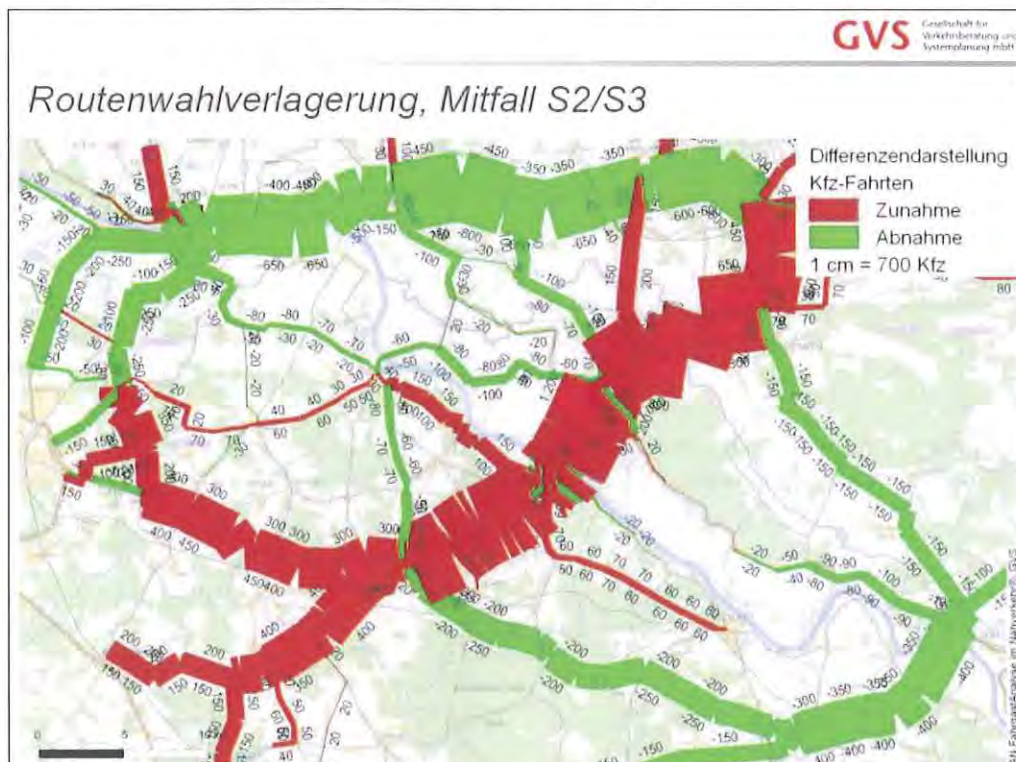
Folgende Wirkungen der geplanten Elbbrücke bei Neu Darchau können sich vorteilhaft auf den Einzelhandel der Region auswirken:

- a) Verbesserte **Erreichbarkeit** -> Ausweitung Einzugsgebiet und Erhöhung Nachfragepotenzial für die Einzelhändler
- b) **Frequenzeffekte** aufgrund veränderter Verkehrsströme durch die Brücke
- c) Verbesserte Erreichbarkeit der Arbeitsstätte durch Einzelhandelsmitarbeiter (elbüberschreitende Berufspendler)
- d) Verbesserte Transportbedingungen und Anlieferung von Produkten

Die **Erreichbarkeits- und Nachfragepotenzialeffekte** der geplanten Elbbrücke wurden im Rahmen der Einzugsgebietsanalyse ermittelt, wobei hierbei die einzelhandelsrelevanten Entfernungsradien zu betrachten sind. Diese bewegen sich im Bereich des periodischen / täglichen Bedarfs auf 15 bis maximal 30 Minuten Fahrzeit, während für den a-periodischen Bedarf durchaus auch Fahrzeiten bis etwa 90 Minuten in Kauf genommen werden (insbesondere bei Kopplung mit anderen Aktivitäten wie z.B. Freizeitausflügen).

Der Bereich der **Frequenzeffekte** umfasst die Partizipation des Einzelhandels (auch über Impulskäufe) von gesteigerten Verkehrsfrequenzen aufgrund verlagerter oder zusätzlicher Verkehre aufgrund der neuen Elbbrücke. Die nachfolgende Karte verdeutlicht die Veränderung der Verkehrsfrequenzen im Rahmen der Routenwahlverlagerung durch die neue Elbbrücke bei Neu Darchau entsprechend den Ergebnissen des aktuellen GVS-Verkehrsgutachtens.

Abb. 78: Regionale Frequenzeffekte (laut GVS-Gutachten)



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.

#### 6.4.2 Zusammenfassung: Auswirkung der neuen Elbbrücke auf den Einzelhandel

Aus Gründen der Übersichtlichkeit ist die umfassende Diskussion und Bewertung der Auswirkungen der neuen Elbbrücke auf ausgewählte Einzelhandelsstandorte dem **Anhang 6** zu entnehmen.

Grundsätzlich wird die Elbbrücke bei Neu Darchau zu einer Erhöhung des Nachfragepotenzials für die Einzelhändler aufgrund besserer Erreichbarkeit und Ausweitung des Einzugsgebiets führen. Allerdings werden durch diesen Barriereabbau auch die Wettbewerbsbeziehungen zwischen den Einzelhändlern verschärft. Es wird im Bereich des periodischen Bedarfs (z.B. Lebensmitteleinzelhandel, Drogerien) insgesamt zu relativ geringen Kaufkraftzuwächsen aufgrund dominierender Nachfrageverschiebungen kommen.

- Es ist grundsätzlich zu erwarten, dass die **Grund-, Mittel- und Oberzentren** aufgrund ihres bereits vorhandenen umfangreichen Einzelhandelsangebots und deren Gravitationskraft von einer besseren Erreichbarkeit profitieren und gestärkt werden.
- Es ist aufgrund des größeren Einzelhandelsangebots tendenziell eine **Kaufkraftbewegung** von Gebieten östlich der Elbe zu Anbietern westlich der Elbe, z.B. nach Dahlenburg (für Güter des periodischen Bedarfs mit zwei mittelgroßen Verbrauchermärkten) und in die Hansestadt Lüneburg (für Güter des a-periodischen Bedarfs) zu erwarten.
- Im Bereich des a-periodischen Bedarfs wird die **Hansestadt Lüneburg** mit ihrem breiten Einzelhandelsangebot leicht profitieren. Schon heute wird Shopping von den Amt Neuhäusern bevorzugt in der Hansestadt Lüneburg (bei Nutzung der Bleckeder Fähre) gemacht.
- Auch **Dahlenburg, Bleckede** und **Hitzacker** können aufgrund des umfangreichen Einzelhandelsangebots von der Einzugsgebietsausweitung und Steigerung des Nachfragepotenzials profitieren. Dahlenburg kann zusätzlich noch die Frequenzeffekte nutzen.
- **Neuhaus** kann als Grundzentrum voraussichtlich aufgrund von Frequenzsteigerungen und zunehmenden Tagestourismus trotz des begrenzten Einzelhandelsangebots zusätzliche Nachfrage gewinnen.
- Es ist zu erwarten, dass der E-aktiv Verbrauchermarkt mit Getränkemarkt in **Neu Darchau** aufgrund komparativer Größenvorteile im Vergleich zu den Anbietern in Neuhaus (etwa doppelt so groß wie der SB-Frischemarkt in Neuhaus) zusätzliche Nachfrage aus dem östlich der Elbe gelegenen Gebiet und von anliegenden Frequenzsteigerungen generieren kann. Die innerörtlichen Frequenzeffekte in Neu Darchau sind stark von den verschiedenen Trassenvarianten abhängig.
- Die Nutzung der **Frequenzeffekte** in Neuhaus, Neu Darchau und Dahlenburg kann durch eine gute Beschilderung bzw. eine sichtbare Mikro-Frequenzlage der Einzelhändler verstärkt werden.

Die Erreichbarkeitsverbesserung und Vergrößerung der Marktgebiete wird jedoch eher zu einer Sicherung bestehender Einzelhandelsangebote und eher weniger zu Neuansiedlung, z.B. von Nahversorgern, führen. Eine Sicherung der Einzelhandelslandschaft und die bessere Erreichbarkeit von Läden wirken sich nicht nur für die Einzelhändler positiv aus sondern stärken auch die Versorgungssituation für die Wohnbevölkerung (z.B. für Amt Neuhäuser). Die Einwohner von Amt Neuhaus können durch die verbesserte Erreichbarkeit auch Versorgungskäufe in Dahlenburg oder auch Neu Darchau machen (auch auf dem Weg von und zur Arbeitsstelle).

Abb. 79: Wirkung der Elbbrücke Neu Darchau auf verschiedene Einzelhandelsstandorte



## 6.5 Auswirkung auf den Wohnstandort

### 6.5.1 Vorbemerkungen und Vorgehensweise

Ein Ausbau der Verkehrsinfrastruktur erlaubt ein stärkeres Pendlerverhalten bzw. Auseinanderdriften von Wohn- und Arbeitsplatz, sodass periphere arbeitsplatzarme Gemeinden an Attraktivität als Wohnort gewinnen können. Die Veränderung der Qualität des Wohnstandortes aufgrund der verbesserten Erreichbarkeit durch die geplante Elbbrücke bei Neu Darchau wird anhand der folgenden drei wesentlichen Effekte bewertet:

- **Qualität als Pendlerwohnort (für potenzielle Auspendler):**  
Bei verkürzter und verlässlicherer Erreichbarkeit wichtiger Arbeitsorte verbessert sich die Attraktivität einer Gemeinde als Wohnort von Auspendlern.
- **Stärkung der lokalen Wirtschaft / Arbeitsplätze (siehe auch 6.2):**  
Bei positivem Impuls für den lokalen Wirtschafts- und Arbeitsstandort mit verbesserten Geschäftsaussichten stabilisiert oder erhöht sich das lokale Jobangebot. Auch kann sich die Versorgungssituation z.B. im Einzelhandel oder lokalen Dienstleistungen verbessern. Beide Effekte stärken den Wohnort.
- **Stärkung der Versorgungssituation:**  
Mit einer besseren Erreichbarkeit von Schulen, Einzelhandel, Freizeit- und Erholungsangeboten etc. in nahegelegenen Gemeinden und/oder der Stabilisierung / Ansiedlung von Einrichtungen im Ort verbessert sich die Versorgungssituation für die Wohnbevölkerung und stärkt den Wohnort.

Eine verbesserte Wohnstandortqualität führt aufgrund steigender Nachfrage nach Wohnimmobilien auch tendenziell zu steigenden Wohnimmobilienpreisen (Kaufwerte, Mieten) bzw. verbesserte Vermarktungsmöglichkeiten für **Wohnbaustandorte** in Folge der positiven Effekte auf das Wanderungsverhalten.

Abb. 80: Zusammenhänge Wohnstandort-Auswirkungen (Blickwinkel Einwohner)<sup>37</sup>

	Relevante Effekte / Faktoren	Analysetool
<b>Pendler-Wohnort</b> Einschätzung der Qualitätsverbesserung / Unterschiede zw. ausgewählten Gemeinden	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrzeitverkürzung zum bestehenden Arbeitsort (für Auspendler)</li> <li>• Bessere Erreichbarkeit bedeutender Arbeitsorte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeindegenspezifische Pendlerbeziehungen (Status Quo)</li> <li>• Verkürzte Fahrzeiten zu Arbeitsstandorten</li> </ul>
<b>Wirtschaftsstandort und Sicherung / Generierung von Arbeitsplätzen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserte Erreichbarkeit und zusätzliches Nachfragepotenzial, Ausweitung Geschäftsgebiet / Kundenradius</li> <li>• Zusätzliches Arbeitskräftepotenzial (potenzielle Einpendler)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Veränderung Nachfragepotenzial (Einwohner) bis maximal 90 Min. Fahrzeit</li> <li>• Veränderung Arbeitskräftepotenzial bis 30 und 45 Min. Fahrzeit vom jeweiligen Betrachtungsort</li> </ul>
<b>Versorgungssituation (z.B. Einzelhandel, Freizeit-/Erholungsziele, Schulen ...)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Statisch: Bessere Erreichbarkeit ausgewählter Versorgungsangebote</li> <li>• Dynamisch: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ansiedlungspotenziale</li> <li>- Qualitätsverbesserungen durch Angebotsvielfalt &amp; Wettbewerb</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bestandsaufnahme wichtiger Einrichtungen (LEH, Schulen, Unter-/Mittel-/Oberzentren, Freizeit-/ Ausflugs-/ Erholungsziele)</li> <li>• Erreichbarkeitsverbesserung in verkürzter Fahrzeit (siehe <math>\Delta</math> EZG-Karte)</li> </ul>

**Einschätzung Wohnstandort-Qualitätsverbesserung durch Elbbrücke**  
für ausgewählte Gemeinden vorbehaltlich lokaler Betroffenheit (Blickwinkel Einwohner)

<sup>37</sup> Die entsprechende detaillierte Diskussion und Analyse ist dem **Anhang 7** zu entnehmen.

## 6.5.2 Fachgespräche: Auswirkungen auf Wohnstandorte

Nachfolgend werden die in den Fachgesprächen geäußerten Einschätzungen bezüglich der Auswirkungen der geplanten Elbbrücke auf die Wohnstandorte Amt Neuhaus und Neu Darchau wiedergegeben:

- **Wohnstandort Amt Neuhaus:**
  - Mit der verbesserten und zuverlässigeren Erreichbarkeiten von Arbeitsorten westlich der Elbe wird der **Wohnstandort Amt Neuhaus gerade für Auspendler deutlich gewinnen** (Wohnort-Qualität steigt). Infolge dessen wird eine Erhöhung der Nachfrage nach Wohneigentum und somit **steigende Wohnimmobilienpreise** im Amt Neuhaus erwartet.
  - Gerade vor dem Hintergrund, dass Menschen bewusst auf das Land ziehen, kann das Amt Neuhaus als **Wohnstandort** in der Natur/Biosphärenreservat durch die Brücke gewinnen.
  - Jedoch ist auf das große Problem der schlechten **Online-Daten-Kommunikationsanbindung** (sowohl hinsichtlich des Wohn- als auch Wirtschaftsstandortes) hinzuweisen. Die Versorgung in diesem Segment wird im gesamten ländlichen Raum des Landkreises Lüneburg als mangelhaft eingestuft. Besonders unwirtschaftlich und somit schwierig umzusetzen ist die Daten-Anbindung in dünn besiedelten Gebieten wie dem Amt Neuhaus.
- **Neu Darchau könnte ggf. profitieren** durch:
  - Verbesserte **Pendlermöglichkeiten** auch auf die östliche Elbeseite
  - Verbesserte **Nahversorgung** durch zusätzliche Angebote auf der östlichen Elbeseite (z.B. Gastronomie, Ausflugsziele)
  - **Verbesserte ÖPNV-Anbindung** durch neue Linie „Lüneburg - Neu Darchau - Amt Neuhaus“ (Bedarf wäre im Detail zu prüfen)
  - **Nutzung der Frequenzen** z.B. für den Einzelhandel (-> Sicherung Nahversorgung)
  - Im **Tourismus- und Ausflugsverkehr** (als „Knotenpunkt des Tourismus im Biosphärenreservat“)
  - Es wird eingeschätzt, dass die alteingesessene Bevölkerung häufig historisch bedingt **Netzwerke, Freunde und Verwandte** im Amt Neuhaus besitzt, die mit einer Brücke besser aktiviert und besucht werden können.
  - Die **Zugezogenen** würden, lt. Tendenzeinschätzung der Fachgespräche eher die Brücke ablehnen, da sie Ruhe suchen und oftmals nicht mehr auf einen Job angewiesen sind.
- **ÖPNV und Schulen:**
  - Die Buslinien **enden in Darchau bzw. Neu Darchau jeweils am Fähranleger**.
  - Die Buslinien dienen insbesondere dem **Schülerverkehr**.
  - Ein Schüleraustausch über die Elbe ist insb. im höheren Schulbereich vorhanden (Gymnasium, Berufsschule). So pendeln **Amt Neuhäuser** Gymnasiasten nach Bleckede oder Boitzenburg und Berufsschüler nach Lüneburg.
  - Für **Neu Darchauer Schüler** dürften eher die Schulstandorte Dahlenburg, Bleckede und ggf. Hitzacker von Relevanz sein.
  - Bei Ausfall der Fähre in Bleckede sind **enorme Umwege** einzugehen (z.B. über die Brücke bei Lauenburg).
  - Im Bereich der **Kindergärten und Grundschulen** spielt sich alles im lokalen Naheinzugsgebiet ab (Grundversorgung). Hier ist das Amt Neuhaus bereits gut versorgt.
- **Beispielhafte Ziele und Erhöhung der Angebotsvielfalt für Neu Darchauer durch Angebote im Amt Neuhaus:**
  - **Gastronomieangebote, Ausflüge und Spazierengehen** am Deich (z.B. Eiscafe in Neuhaus)

- **Ärztliche Versorgung und Apotheken** in Amt Neuhaus (tendenziell bessere Versorgung in Neuhaus als in Neu Darchau -> Verbesserung der Versorgungssituation der Neu Darchauer)
- Amt Neuhaus mit **Wochenmarkt**, der auch für Neu Darchauer interessant sein dürfte

### 6.5.3 Zusammenfassung der Wirkungen der neuen Elbbrücke auf ausgewählte Wohnstandorte

Aus Gründen der Übersichtlichkeit ist die umfassende Diskussion und Bewertung der Auswirkungen der neuen Elbbrücke auf ausgewählte Wohnstandorte dem **Anhang 7** zu entnehmen.

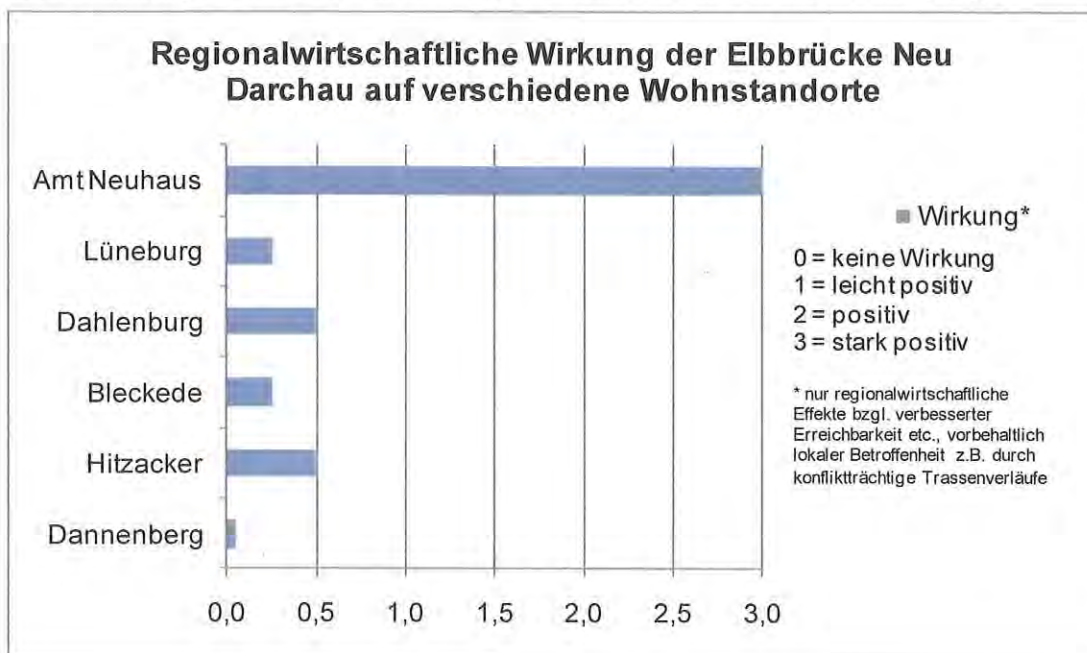
Zusammenfassend sind folgende regionalwirtschaftlichen Auswirkungen durch die neue Elbbrücke bei Neu Darchau auf die regionalen Wohnstandorte zu erwarten:

- Positive Auswirkungen für die Qualität der Wohnstandorte können sich durch folgende Brückeneffekte ergeben:
  - a) Qualität als Pendlerwohnort (für Auspendler):  
Bei verkürzter und verlässlicherer Erreichbarkeit wichtiger Arbeitsorte verbessert sich die Attraktivität einer Gemeinde als Wohnort für Auspendler.
  - b) Stärkung der lokalen Wirtschaft / Arbeitsplätze:  
Bei positivem Impuls für den lokalen Wirtschafts- und Arbeitsstandort verbessert sich auch die Attraktivität als Wohnort.
  - c) Stärkung der Versorgungssituation:  
Eine bessere Erreichbarkeit von Schulen, Einzelhandel, Freizeit- und Erholungsangeboten etc. oder einer Stabilisierung der Versorgungssituation vor Ort stärkt den Wohnort.
- Der **Wohnstandort Amt Neuhaus** wird von der geplanten Brücke Neu Darchau erheblich profitieren. Bereits heute besitzt das Amt Neuhaus eine sehr hohe Relevanz als Wohnort für Auspendler (73% Auspendler). Die Brücke führt zu einer wesentlich besseren und verlässlicheren Erreichbarkeit wichtiger Arbeitsorte westlich der Elbe wie z.B. Lüneburg, Dahlenburg, Dannenberg. Eine sehr große Problematik ist die Abwanderung junger Menschen, da keine Ausbildungs- oder Arbeitsplätze existieren. Somit würde die Brücke zu einer Stabilisierung der Einwohnerzahl beitragen (aufgrund besserer Erreichbarkeit von Ausbildungs- und Arbeitsplätzen). Es ist mit positiven Impulsen auf den Zuzug von Pendlern mit existierendem oder geplantem Arbeitsplatz westlich der Elbe zu rechnen. Zudem ergibt sich durch die Brücke eine gestärkte Versorgungssituation durch verbesserte Erreichbarkeit der Grundzentren Dahlenburg, Bleckede und Hitzacker (Austauschfunktion) und des Oberzentrums Lüneburg (Kultur, Behörden, Shopping) sowie eine verbesserte Erreichbarkeit der Berufsschulen in Lüneburg und der Gymnasien (z.B. in Bleckede).
- Die **westlich der Elbe** gelegenen Wohnstandorte werden in deutlich geringerem Maße durch die geplante Elbbrücke profitieren, da die zukünftig besser erreichbaren Gebiete östlich der Elbe über einen deutlich schwächeren und weniger aufnahmefähigen Arbeitsmarkt verfügen. Es zeigen sich keine signifikanten Effekte der geplanten Elbbrücke auf die Erreichbarkeit bedeutender Arbeitsorte östlich der Elbe. Auch aktuell sind keine nennenswerten elbquerenden Auspendlerströme von West nach Ost über die Elbe festzustellen. Gewisse positive Effekte für die Wohnstandorte westlich der Elbe (und **Neu Darchau**) ergeben sich durch folgende Effekte:

- a) bessere Erreichbarkeit von Ausflugs- und Erholungszielen im Biosphärenreservat östlich der Elbe mit z.B. Gastronomie- / Kulturangebot (-> erhöhter Freizeitwert)
  - b) gewisse Stärkung der westlich der Elbe gelegenen Arbeitsstandorte durch erweitertes Marktgebiet, Frequenzpartizipation etc. (-> lokales Jobangebot)
  - c) dynamische (Wettbewerbs-) Prozesse (beiderseits der Elbe) die zu Differenzierung des Angebots und so zu Angebotsvielfalt und Qualitätsverbesserung zugunsten der Wohnbevölkerung führen
  - d) Verbesserung und Verlässlichkeit der Arbeitswege für bestehende Pendlerströme (jedoch derzeit nur geringe Auspendlerströme von West nach Ost existent)
  - e) für Neu Darchauer verbesserte Versorgung durch verbesserte Erreichbarkeit des Grundzentrums Neuhaus (Discounter, Wochenmarkt, Kultur, Ärzte, Apotheke)
- Insgesamt werden die positiven Auswirkungen auf die Wohnorte westlich der Elbe deutlich geringer ausfallen als auf die Gebiete östlich der Elbe. Auch sind in weiterer Entfernung zum Brückenschlag kaum signifikante Erreichbarkeitsverbesserungen und regionalökonomische Wirkungen für die Wohnstandorte zu erwarten.

Die nachfolgende Abbildung fasst die regionalwirtschaftliche Wirkung der geplanten Elbbrücke auf verschiedene Wohnstandorte zusammen:

Abb. 81: Wirkung der Elbbrücke Neu Darchau auf Wohnstandorte der Untersuchungsregion





## 6.6 Auswirkungen auf die örtlichen Immobilienpreise

### 6.6.1 Eingrenzung, Vorgehensweise und Ausgangssituation

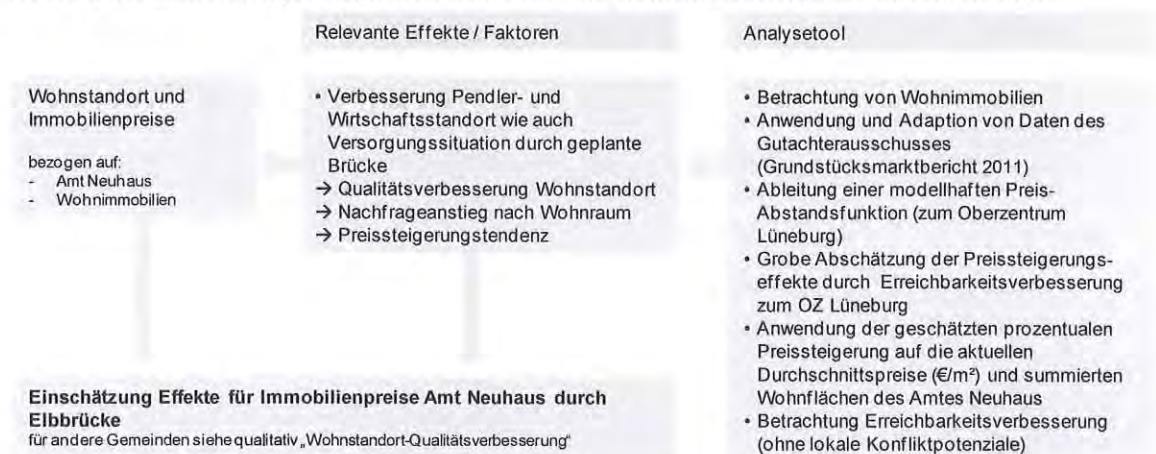
Die Betrachtung der Auswirkungen der geplanten Elbbrücke bei Neu Darchau auf die Immobilienpreise ist wie folgt eingegrenzt:

- Immobiliensegment: Die nachfolgenden Ausführungen konzentrieren sich auf die Preise bzw. Wertentwicklung von Wohnimmobilien als sozial und wertmäßig wichtigstem Immobiliensegment.
- Betrachtungsraum: Im Vordergrund steht das Amt Neuhaus als Region mit den stärksten Erreichbarkeitswirkungen durch die neue Elbbrücke. Auf regionaler Betrachtungsebene werden für die linkselbischen Wohnimmobilienmärkte (bis auf bestimmte lokale Bedrohungspotenziale) nur geringe Auswirkungen auf die Immobilienpreise erwartet.
- Modellrechnung: Die Betrachtung der zu erwartenden Wertsteigerung der Wohnimmobilien im Amt Neuhaus aufgrund der verbesserten Erreichbarkeit beruht auf einer Reihe von Annahmen und kann keinen Anspruch auf Exaktheit beanspruchen.
- Regionale Betrachtungsebene: Die nachfolgenden Betrachtungen sind allgemein und regionalökonomisch und keinesfalls standortscharf und berücksichtigt keine besonderen lokalen Betroffenheiten.

Die nachfolgend durchgeführte Methodik und zugrundeliegende Signifikanz abnehmender Immobilienpreise mit zunehmender Entfernung vom Oberzentrum Lüneburg wird auch in den Fachgesprächen bestätigt. Die Diskussion einer sogenannten Preis-Abstandsfunktion (zum Oberzentrum Lüneburg) in Verbindung mit der Erreichbarkeitsverbesserung durch die feste Elbquerung wird als geeignetes Instrument zur Einschätzung der Effekte auf die Wohnimmobilienpreise eingeschätzt.

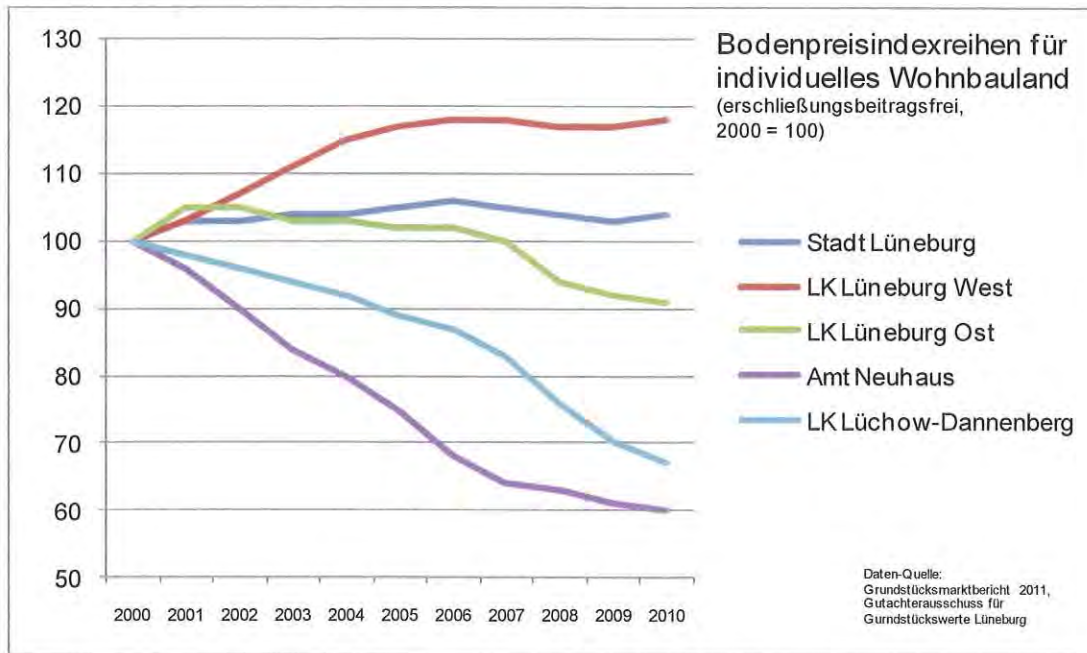
Die nachfolgende Grafik fasst die Effekte auf die Wohnimmobilien und die Analysetools dieses Abschnitts zusammen:

**Abb. 82: Zusammenhänge: Geplante Elbbrücke und Wohnimmobilienpreise im Amt Neuhaus**



Seit dem Jahr 2000 haben sich die Wohnimmobilienpreise im östlichen Kreisgebiet Lüneburgs und im Amt Neuhaus deutlich negativer entwickelt als die Preise des restlichen Landkreises. Dies kann anhand der Bodenpreisindexreihen für erschließungsbeitragsfreies individuelles Wohnbauland aufgezeigt werden<sup>38</sup>.

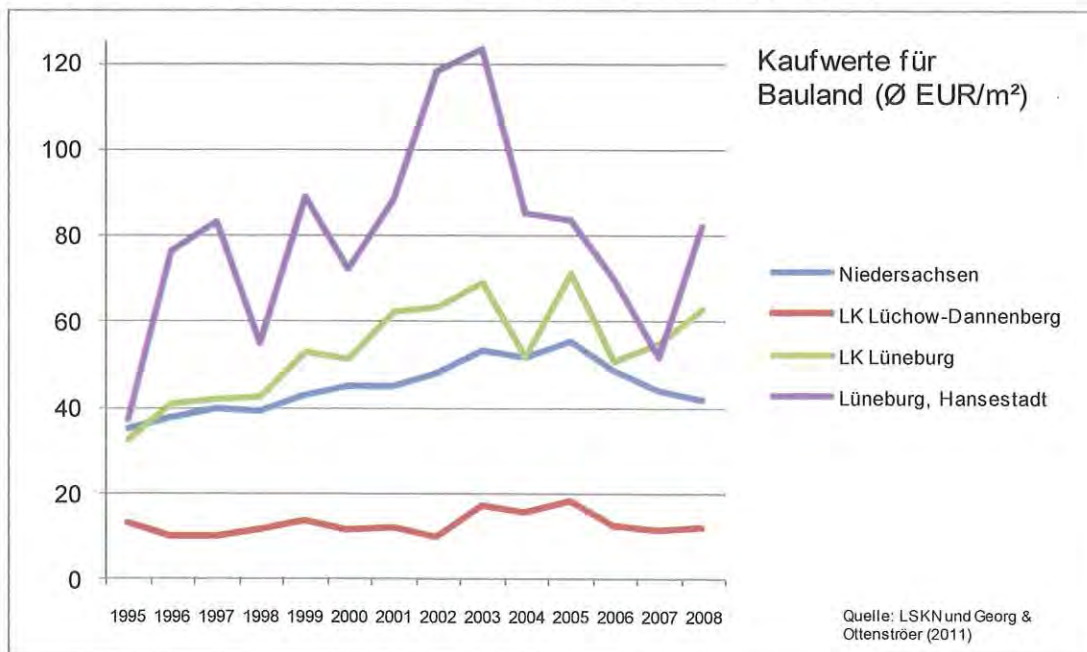
Abb. 83: Bodenpreisindexreihen für individuelles Wohnbauland



Diese Entwicklungen hängen mit den erheblichen Bevölkerungsverlusten (Nachfragerückgängen) in Teilregionen des östlichen Landkreises Lüneburg zusammen.

Die Entwicklung und Höhe der durchschnittlichen Kaufwerte für Bauland werden in folgender Abbildung dargestellt.

Abb. 84: Entwicklung der durchschnittlichen Kaufwerte für Bauland (in EUR/m<sup>2</sup>)

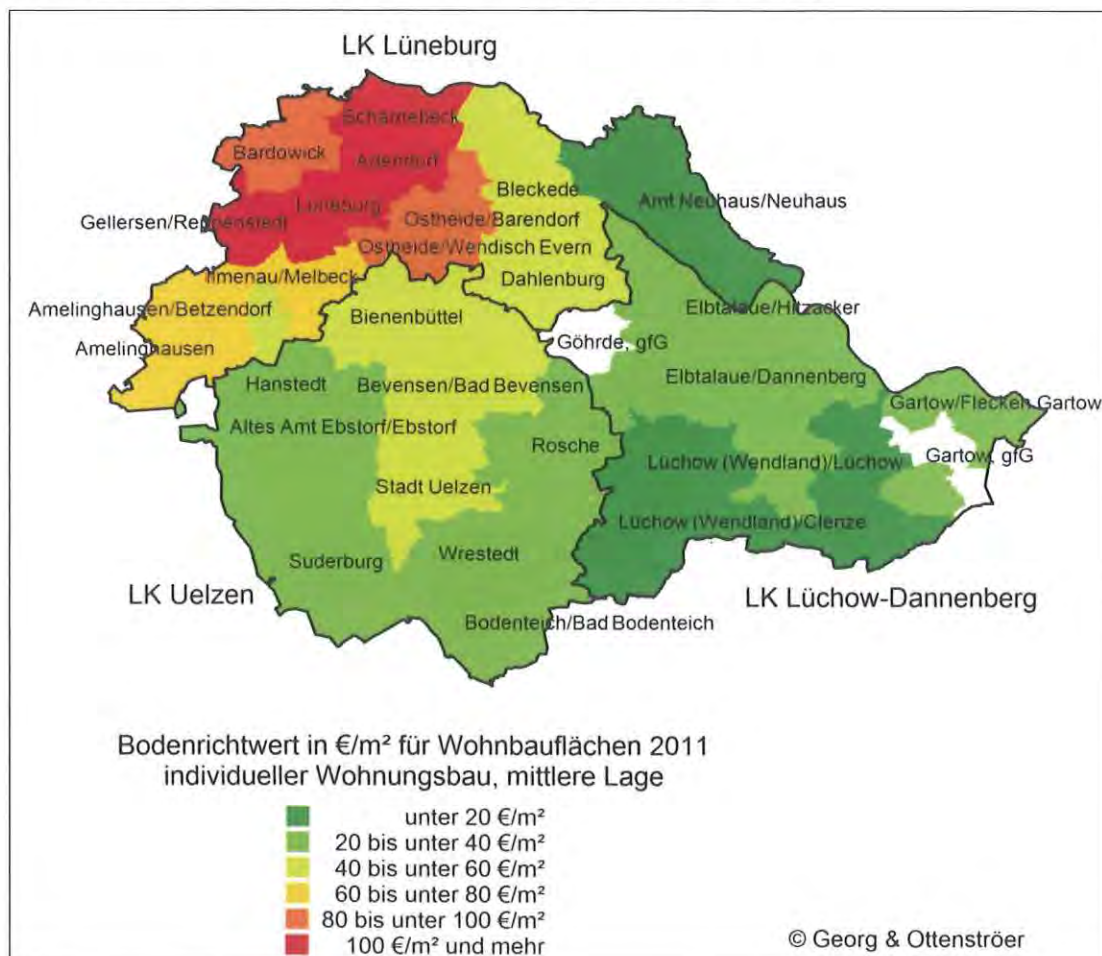


<sup>38</sup> Vergleiche Grundstücksmarktbericht 2011 des Gutachterausschusses für Grundstückswerte Lüneburg (Seite 26); Darstellung ab dem Jahr 2000

### 6.6.2 Bodenrichtwerte und Angebotspreise Wohnimmobilien im Zusammenhang mit der Entfernung zum Oberzentrum Lüneburg

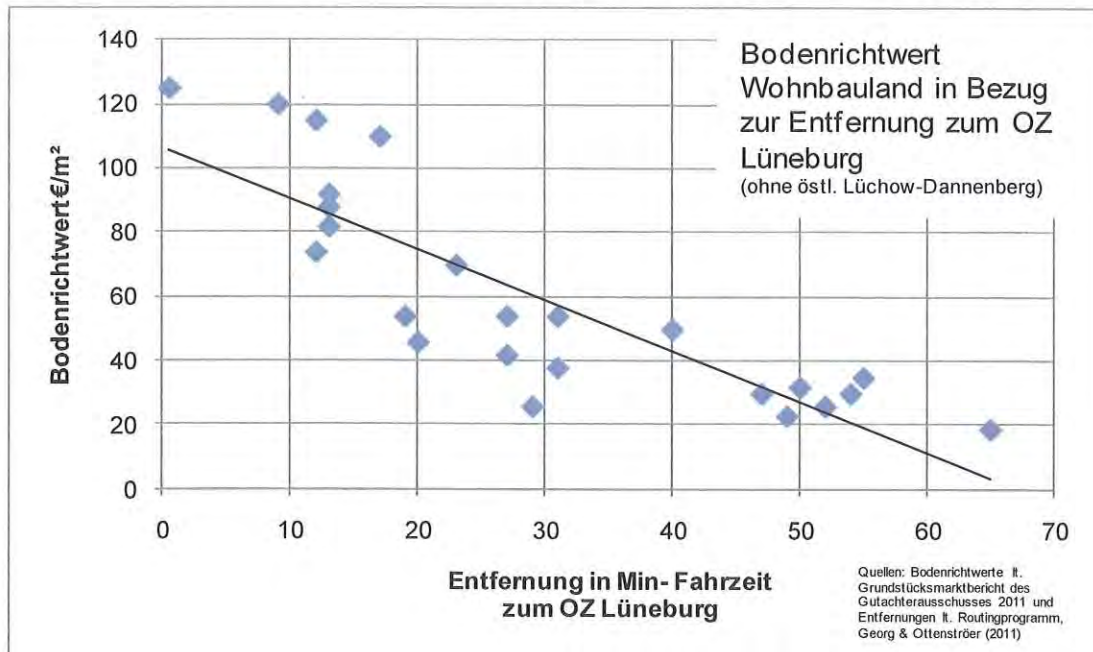
Es folgt eine Darstellung der Bodenrichtwerte und Angebotspreise für Wohnimmobilien mit Darstellung des Zusammenhangs sinkender Immobilienwerte mit steigender Entfernung zum Oberzentrum Lüneburg. Hierbei werden die von Ost nach West steigenden Immobilienpreise nicht nur durch die Bedeutung und Gravitation der Hansestadt Lüneburg sondern auch durch die den überregionalen Immobilienmarkt beeinflussende noch weiter nordwestlich liegende Metropole Hamburg mit bestimmt.

Abb. 85: Bodenrichtwerte im LK Lüneburg, LK Lüchow-Dannenberg und LK Uelzen laut Gutachterausschuss für Grundstückswerte Lüneburg (Stichtag 01.01.2011)



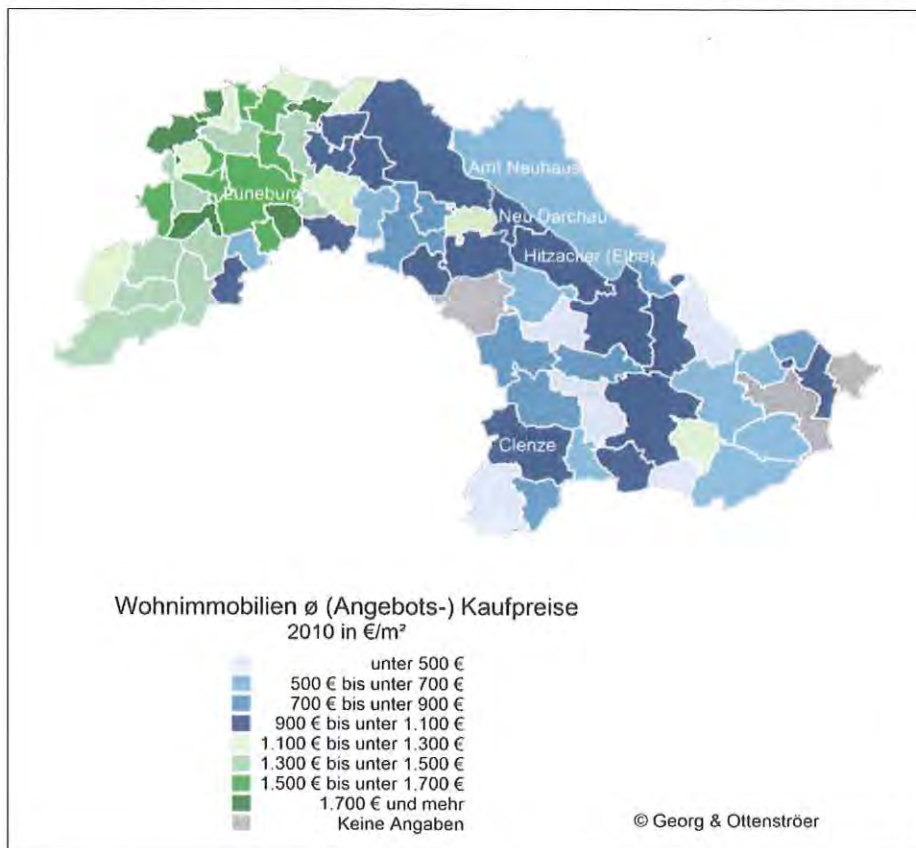
Die nachfolgende Regressionsanalyse verdeutlicht den Zusammenhang der Bodenrichtwerte für Wohnbauland mit der Entfernung zum Zentrum der Hansestadt Lüneburg. Mit abnehmender Entfernung zum Oberzentrum Lüneburg steigen die Bodenrichtwerte für Wohnbauland für den individuellen Wohnungsmarkt (jeweils mittlere Lage) deutlich an.

Abb. 86: Bodenrichtwerte für Wohnbauland in Bezug zur Entfernung zur Hansestadt Lüneburg



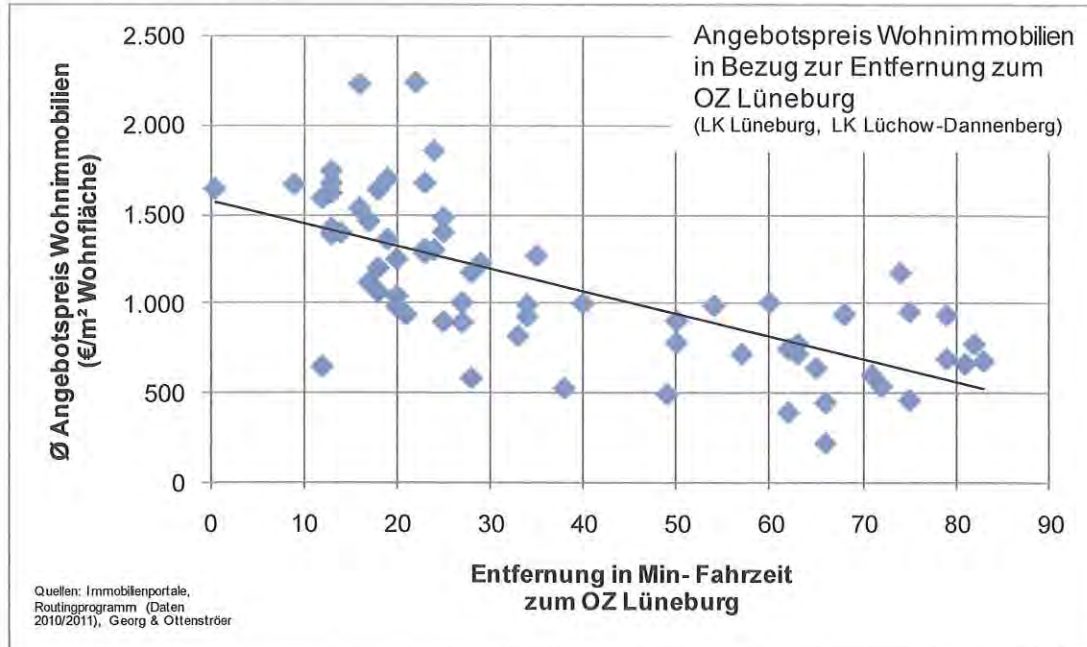
Neben der Auswertung der Bodenrichtwerte wurde eine Auswertung der Angebotspreise für Wohnimmobilien bei verschiedenen Immobilienportalen durchgeführt und mit den Fahrzeitenentfernungen zur Hansestadt Lüneburg abgeglichen.

Abb. 87: Durchschnittliche Angebotspreise von Wohnimmobilien Lüneburg und Lüchow-Dannenberg



Die nachfolgende Darstellung verdeutlicht die Abhängigkeit des Angebotspreises für Wohnimmobilien von der Entfernung zur Hansestadt Lüneburg.

Abb. 88: Angebotspreise Wohnimmobilien in Bezug zur Entfernung zur Hansestadt Lüneburg



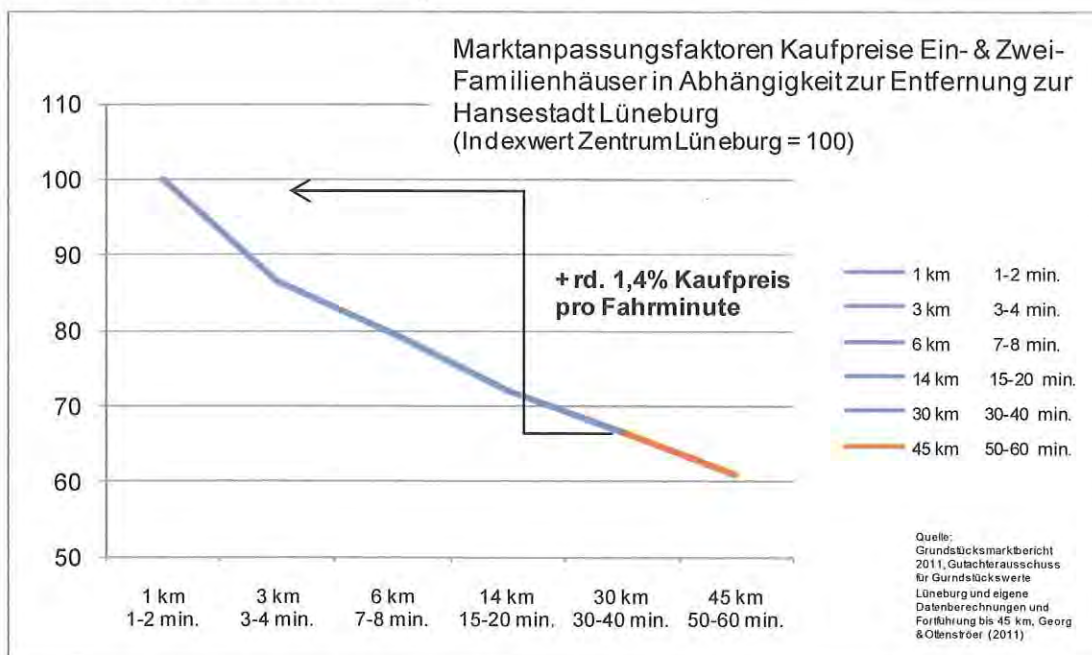
Die Darstellungen zeigen eine klare Abhängigkeit der Wohnimmobilienpreise in den Kreisen Lüneburg, Lüchow-Dannenberg und Uelzen zur Entfernung zum Oberzentrum Lüneburg. Mit zunehmender Nähe (abnehmender Entfernung und Fahrzeit) zur Hansestadt Lüneburg (und damit auch Metropole Hamburg) steigen die Wohnimmobilienpreise deutlich an.

### 6.6.3 Modellrechnung zur Wertsteigerung der Wohnimmobilien im Amt Neuhaus durch eine neue Elbbrücke bei Neu Darchau

Die nachfolgende Abbildung zeigt modellhaft umgerechnete Daten zu Immobilien-Kaufpreisen in Abhängigkeit von der Entfernung zum Oberzentrum Lüneburg mit folgenden Modellannahmen:

- Datengrundlage sind Marktanpassungsfaktoren lt. Grundstücksmarktbericht 2011 des Gutachterausschusses für Grundstückswerte Lüneburg für Ein- und Zweifamilienhäuser bis 30 km Entfernung<sup>39</sup>
- Entfernungsangaben im Grundstücksmarktbericht werden in km-Luftlinie angegeben
- Betrachtung der Marktanpassungsfaktoren nach Entfernung über alle durchgängig angegebenen Wohnimmobilien-Sachwerte (110.000 bis 530.000 EUR) (-> Maximierung zugrundeliegender Stichprobe)
- Indexierung der Marktanpassungsfaktoren (Lüneburg Zentrum = 100)
- Modellhafte Fortschreibung der Marktanpassungsfaktoren bis 45 km
- Ergänzung der km-Entfernung durch Fahrzeiten bei angenommenen 50 km Luftlinie pro Stunde Fahrzeit, da Fahrzeit eher das preisbestimmende Merkmal für Wohnimmobilien darstellt als die Entfernung in km-Luftlinie

Abb. 89: Marktanpassungsfaktoren Kaufpreise Ein-/Zweifamilienhäuser in Abhängigkeit zur Entfernung zum Zentrum der Hansestadt Lüneburg



Über die im Grundstücksmarktbericht 2011 erfasste Gesamtentfernung bis 30 km vom Zentrum Lüneburgs für Ein- und Zweifamilienhäuser ergibt sich eine rechnerische Kaufpreissteigerung von etwa +1,4% pro eingesparte Fahrminute zum Oberzentrum Lüneburg.

Bei Betrachtung der Angaben des Grundstücksmarktberichtes 2011 für Reihenhäuser und Doppelhaushälften ergibt sich ein ähnliches Bild wie bei den Ein- und Zweifamilienhäusern<sup>40</sup>.

<sup>39</sup> Vergleiche Grundstücksmarktbericht 2011 des Gutachterausschusses für Grundstückswerte Lüneburg (Seite 52) bei isolierter Betrachtung der Entfernungseffekte

<sup>40</sup> Vergleiche Grundstücksmarktbericht 2011 des Gutachterausschusses für Grundstückswerte (Seite 93, Vergleichsfaktoren für Reihenhäuser und Doppelhaushälften im Landkreis Lüneburg in Abhängigkeit von Lage / Bodenrichtwert und Entfernung zum Zentrum von Lüneburg)

Demnach steigen die Kaufpreise (bei Berücksichtigung aller Bodenrichtwerte über die betrachtete Gesamtentfernung bis 28 km) um etwa 1,5% pro eingesparte Fahrminute zum Oberzentrum Lüneburg. Bei Berücksichtigung nur der niedrigeren Bodenrichtwerte (30 bis max. 90 Euro/m<sup>2</sup> Wohnbauland) ergibt sich eine rechnerische Steigerung von etwa 1,6% pro eingesparte Fahrminute.

Geht man basierend auf den oben geschilderten Immobilienmarktbedingungen vereinfachend von folgenden realitätsnahen Modellannahmen aus:

- Betrachtung des Wohnimmobilienmarktes nur im Amt Neuhaus, da hier die signifikanten Erreichbarkeitsverbesserungen zum Oberzentrum Lüneburg eintreten.
- Berücksichtigung des im Amt Neuhaus dominierenden Wohnsegmentes der Ein- und Zweifamilienhäuser.
- Annahme einer Steigerung bzw. Stabilisierung<sup>41</sup> der Kaufpreise um 15% durch die Erreichbarkeitsverbesserungen (Vereinfachung und Verkürzung Fahrzeit nach Lüneburg). Hierbei ist zu beachten, dass bereits eine Abflachung der Preis-Abstandsfunktion bzw. unterproportionale Immobilienpreiseffekte bei zunehmender Entfernung zum Zentrum Lüneburgs berücksichtigt wurden (eine Steigerung um 1,4% würde zu einer Kaufpreiserhöhung von rd. 20% führen).
- Es werden aus Vorsichtsgründen nicht zusätzlich die wegfallenden Fährgelühren (Barriere) als Erreichbarkeitsverbesserung, sondern nur die Fahrzeitverkürzungen berücksichtigt. Aus diesem Grund kann die Immobilienwertbetrachtung durchaus als konservativ betrachtet werden.
- Es wird von einem aktuell durchschnittlichen Immobilienwert von rd. 700 Euro pro m<sup>2</sup> Wohnfläche für Ein- und Zweifamilienhäuser im Amt Neuhaus ausgegangen.<sup>42</sup>
- Nach Angaben des LSKN verfügt das Amt Neuhaus über eine Wohnfläche von insgesamt etwa 215.000 m<sup>2</sup><sup>43</sup>.
- Die neue Elbbrücke wird (nach ortsteilspezifischer Betrachtung des Amtes Neuhaus) bei etwa 80% der Einwohner zu signifikanten Fahrzeitverkürzungen zum Oberzentrum Lüneburg führen<sup>44</sup>. Somit werden auch nur etwa 80% der Wohnflächen im Amt Neuhaus von der Erreichbarkeitsverbesserung mit entsprechenden Auswirkungen auf die Immobilienwerte profitieren.

Damit ergibt sich im Rahmen dieser Modellrechnung ein aktueller Wert der Wohnflächen im gesamten Amt Neuhaus von rd. 150 Mio. EUR und eine Steigerung bzw. Stabilisierung der Wohnimmobilienwerte im Amt Neuhaus um rd. 18,1 Mio. EUR durch die geplante Elbbrücke bei Neu Darchau.

Es sei abschließend ausdrücklich erwähnt, dass die Modellrechnung zur Wertsteigerung der Wohnimmobilien im Amt Neuhaus auf einer Reihe von Annahmen beruht und keinen Anspruch auf Exaktheit beanspruchen kann. Die Betrachtung ist allgemein und regionalökonomisch und nicht standortscharf und berücksichtigt keine besonderen lokalen Betroffenheiten.

<sup>41</sup> Im Vergleich zum Fall ohne neue Elbbrücke (also eine relative Kaufpreiserhöhung im Vergleich zum Szenario ohne neue Elbbrücke, die im Falle weiterhin marktbedingter Immobilienpreissrückgänge im Amt Neuhaus diese Rückgänge reduzieren bzw. kompensieren)

<sup>42</sup> Angenommener Wert liegt noch unter dem Kaufpreis in niedrigster Lagewertkategorie für Ein- und Zweifamilienhäuser (= 805 EUR/m<sup>2</sup> Wohnfläche) mit Bodenrichtwert von 20 Euro/m<sup>2</sup> laut Grundstücksmarktbericht 2011 des Gutachterausschusses für Grundstückswerte Lüneburg (vgl. Seite 66 des Grundstücksmarktberichtes). Einen weiteren Hinweis zu den geringeren Wohnimmobilienpreisen im Amt Neuhaus liefert der Grundstücksmarktbericht 2011 (Seite 128). Hierbei wird bei den Mieten für Wohnflächen ausgehend von den Werten des übrigen Landkreises Lüneburg (also ohne Stadt und Umfeld der Hansestadt Lüneburgs) zur Abschätzung des Mietniveaus im Amt Neuhaus vom Gutachterausschuss ein Faktor von 0,75 für marktgerecht einstuft.

<sup>43</sup> Datenstand 2009; dies entspricht bei 5.019 Einwohnern realitätsnahen 42,8 m<sup>2</sup> pro Einwohner (zum Vergleich Wohnfläche 2009/2010 in Wohngebäuden pro Einwohner in m<sup>2</sup>: Deutschland 41,7 m<sup>2</sup>, Niedersachsen 44,8 m<sup>2</sup>, LK Lüneburg 41,4 m<sup>2</sup>)

<sup>44</sup> Nur die nordwestlichsten und südöstlichsten (dünn besiedelten) Gebiete des Amtes Neuhaus werden durch die geplante Elbbrücke aufgrund der Fähre Bleckede oder Elbbrücken (Lauenburg, Dömitz) keine signifikante Fahrzeitverkürzung zum OZ Lüneburg verzeichnen.

## 7. Zusammenfassung regionalwirtschaftliche Auswirkungen

Anhand von Fachgesprächen und Analysen wurden die regionalökonomischen Auswirkungen der geplanten Elbbrücke bei Neu Darchau auf verschiedene Bereiche intensiv diskutiert und bewertet.

Die nachfolgende Tabelle fasst die regionalwirtschaftlichen Auswirkungen (ohne kleinräumige Betroffenheit) zusammen. Hierbei wurden verschiedene exemplarische Orte der Untersuchungsregion hinsichtlich verschiedener Wirkungsfelder betrachtet. Je dunkler der Grünton, desto positiver werden die Wirkungen der geplanten Elbbrücke bei Neu Darchau eingeschätzt:

**Abb. 90: Zusammenfassung Regionalökonomische Wirkungen der geplanten Elbbrücke auf exemplarische Gemeinden**

Exemplarischer Ort	Gewerbe- & Arbeitsstandort	Tourismusstandort	Einzelhandelsstandort	Wohnstandort mit Versorgungssituation
Amt Neuhaus	stark positiv	stark positiv	leicht positiv	stark positiv
Neu Darchau <sup>45</sup>	stark positiv	keine Angabe 45	stark positiv	keine Angabe 45
Lüneburg	sehr begrenzt positiv	leicht positiv	leicht positiv	keine Wirkung
Dahlemburg	leicht positiv	sehr begrenzt positiv	leicht positiv	sehr begrenzt positiv
Bleckede	keine Wirkung	leicht positiv	sehr begrenzt positiv	keine Wirkung
Hitzacker	leicht positiv	leicht positiv	leicht positiv	sehr begrenzt positiv
Dannenberg	sehr begrenzt positiv	keine Wirkung	keine Wirkung	keine Wirkung

Insgesamt zeigt die regionalwirtschaftliche Betrachtung, dass die geplante Elbbrücke bei Neu Darchau einen wichtigen Beitrag zur elbübergreifenden Integration und wirtschaftlichen Fortentwicklung der Untersuchungsregion beitragen kann. Dies ist umso bedeutender, da die Analyse der Ausgangssituation die Notwendigkeit wirtschaftlicher Impulse für die Region unterstreicht.

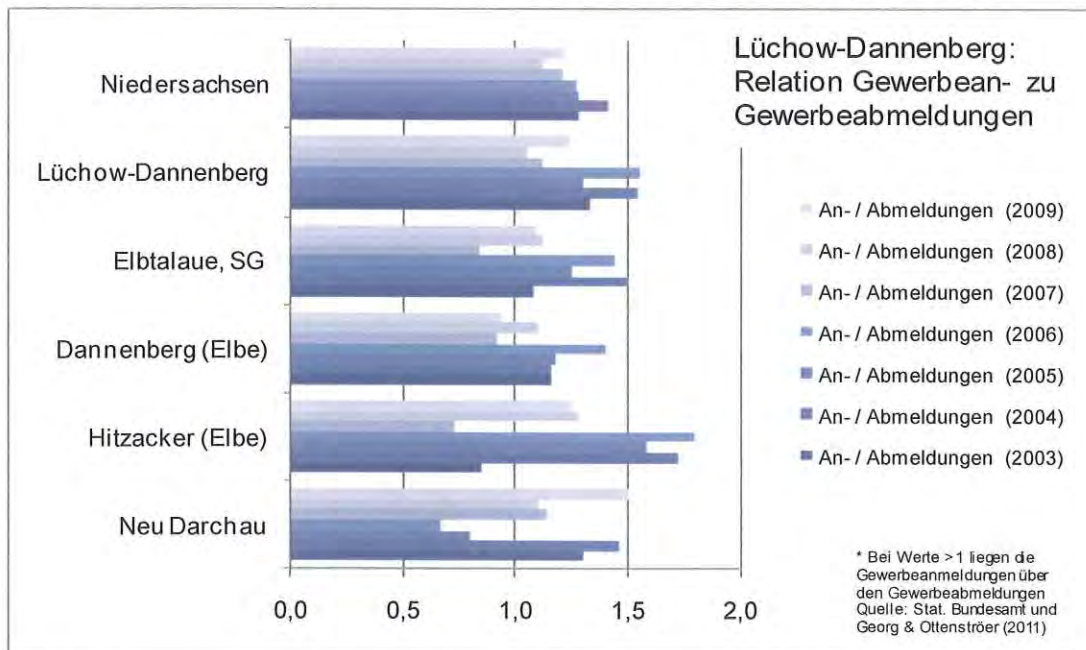
Jedoch werden die regionalökonomischen Auswirkungen der geplanten Elbbrücke, je nach Wirkungsbereich und betrachteten Ort, sehr unterschiedlich ausfallen. In diesem Zusammenhang ist auch auf die lokalen Konfliktpotenziale am geplanten Brückenschlag hinzuweisen, die jedoch nicht Teil dieser übergeordneten regionalökonomischen Analyse sind, sondern in einem gesonderten Handlungskonzept für Neu Darchau aufgegriffen werden. Wie in der Analyse der Wirkungsfelder aufgezeigt, werden die Effekte der geplanten Elbbrücke bei Neu Darchau in den östlich der Elbe gelegenen Gebiete deutlich positiver ausfallen als für die Regionen westlich der Elbe.

<sup>45</sup> Es wird in der regionalökonomischen Bewertung ausschließlich auf die regional übergreifenden Auswirkungen (z.B. Erreichbarkeitsseffekte, Veränderung Nachfragepotenzial, Vergrößerung von Absatzgebieten und des Arbeitskräftemarktes) abgestellt. Eine kleinräumige Betrachtung lokaler Risiken und Handlungsfelder des Bauvorhabens durch konflikträchtige Trassenverläufe o.ä., werden in einem getrennten städtebaulichen Beitrag (Handlungskonzept Neu Darchau) behandelt. Für Neu Darchau werden nur die übergeordneten Brückeneffekte für die Wirkungsbereiche „Gewerbe- und Arbeitsstandort“ und „Einzelhandelsstandort“ bewertet, da insbesondere die Auswirkungen auf den „Tourismusstandort“ und „Wohnstandort“ stark von lokalen Betroffenheiten, Trassenvarianten und Handlungsoptionen anhängen.

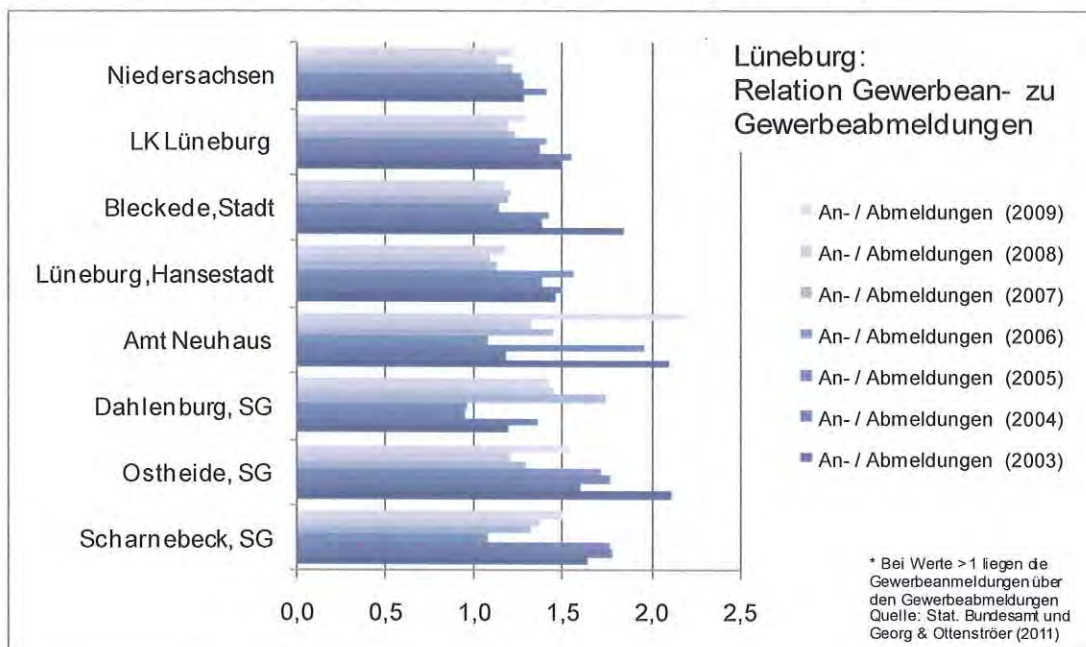


## Anhang 1: Gewerbebeanmeldungen/-abmeldungen 2003 bis 2009

Gewerbebeanmeldungen / Gewerbeabmeldungen in Lüchow-Dannenberg (2003 bis 2009)



Gewerbebeanmeldungen / Gewerbeabmeldungen in Lüneburg (2003 bis 2009)



## Anhang 2: Daten zu verschiedenen Schulstandorten

Ausgewählte allgemeinbildende und berufsbildende Schularten			
Kreis, Stadt, (Samt-)Gemeinde (Auswahl)	Einrichtungen	Klassen	Schüler/-innen
<b>Kreis Lüchow-Dannenberg</b>			
Grundschule	18	98	1.857
Hauptschule	4	24	356
Realschule	4	40	933
Gymnasium	2	34	1.267
Kooperative Gesamtschule	1	35	775
Freie Waldorfschule	1	11	290
Berufsbildende Schule	1	61	1.202
<b>Elbtalaue, SG</b>			
Grundschule	7	41	757
Hauptschule	2	13	160
Realschule	2	21	452
Gymnasium	1	16	621
Freie Waldorfschule	1	11	290
davon in Dannenberg (Elbe),Stadt			
Grundschule	2	15	306
Hauptschule	1	7	115
Realschule	1	13	315
Gymnasium	1	16	621
davon in Hiltzacker (Elbe),Stadt			
Grundschule	1	9	180
Hauptschule	1	6	45
Realschule	1	8	137
Freie Waldorfschule	1	11	290
davon in Neu Darchau			
Schulkindergarten	1	1	2
Grundschule	1	4	48
davon in Zernien			
Grundschule	1	4	66
<b>Kreis Lüneburg</b>			
Grundschule	38	340	7.088
Hauptschule	10	97	1.815
Realschule	10	164	4.278
Gymnasium	8	192	7.354
Integrierte Gesamtschule	1	5	150
Freie Waldorfschule	1	11	456
Berufsbildende Schule	5	325	7.000
<b>Bleckede,Stadt</b>			
Grundschule	3	24	409
Hauptschule	1	12	225
Realschule	1	16	418
Gymnasium	1	15	424
<b>Lüneburg,Hansestadt</b>			
Grundschule	12	115	2.572
Hauptschule	4	45	828
Realschule	3	60	1.628
Gymnasium	4	127	5.212
Integrierte Gesamtschule	1	5	150
Freie Waldorfschule	1	11	456
Berufsbildende Schule	5	325	7.000
<b>Amt Neuhaus</b>			
Grundschule	1	10	165
Realschule	1	6	110
<b>Dahlenburg, SG</b>			
Grundschule	1	11	237
Hauptschule	1	5	106
Realschule	1	12	267
Gymnasium	1	12	316
davon in Dahlem			
Internats-Gymnasium	1	12	316
davon in Dahlenburg, Flecken			
Grundschule	1	11	237
Hauptschule	1	5	106
Realschule	1	12	267
<b>Ostheide, SG</b>			
Grundschule (Barendorf, Neetze, Wendisch Evern)	3	24	471

Datenquelle: LSKN 2011 (Datenstand 2009/2010), Hinweis 2011: aktuell hat Bleckede nur noch 2 Grundschulen

## Anhang 3: Einzugsgebiete mit/ohne Elbbrücke

### Neuhaus (Amt Neuhaus)

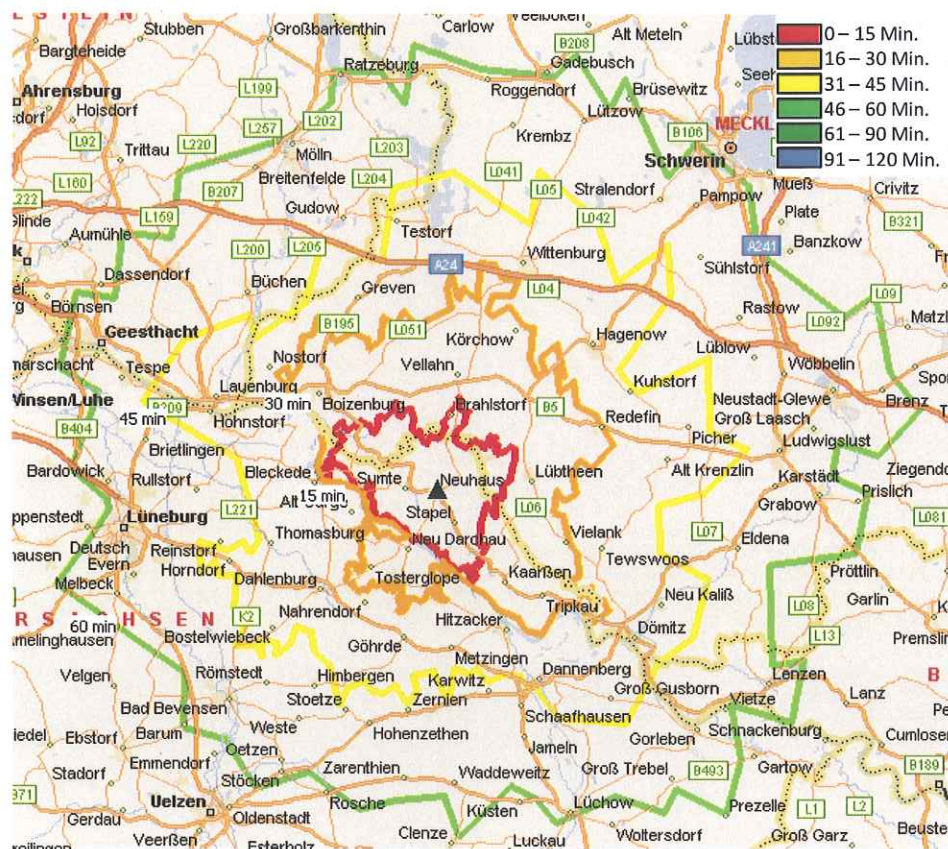
Neuhaus ohne Elbbrücke bei Neu Darchau (großräumiges Einzugsgebiet)



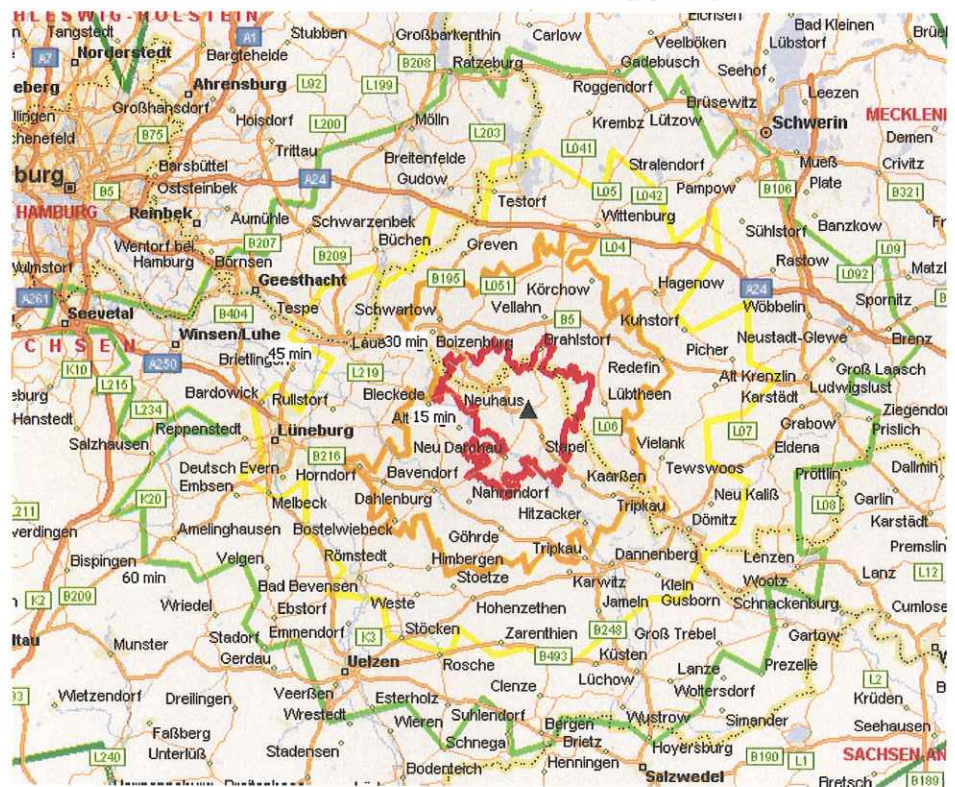
Neuhaus mit Elbbrücke bei Neu Darchau (großräumiges Einzugsgebiet)



Neuhaus ohne Elbbrücke bei Neu Darchau (kleinräumiges Einzugsgebiet)



Neuhaus mit Elbbrücke bei Neu Darchau (kleinräumiges Einzugsgebiet)



**Einzugsgebietsdaten Neuhaus ohne/mit Elbbrücke**

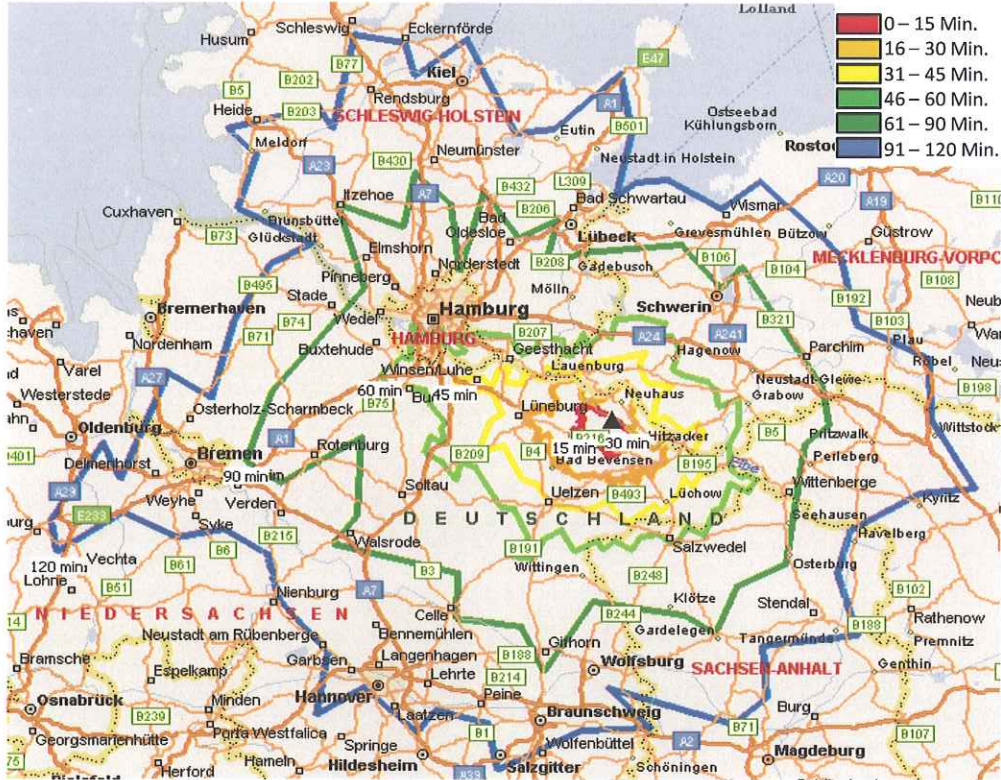
Neuhaus ohne Brücke	Gebietsfläche in km²	0-14	15-29	30-49	50-64	65-74	75+	Bevölkerung 2009	Bevölkerung 2019	Berufsfähige (15-64) 2009	OVNT	ARRV	Haushalte	Personen pro Haushalt
0-15 Min.	214	670	905	1.804	1.176	755	563	5.874	4.365	3.886	6.057	2.352	2.674	2,2
0-30 Min.	855	3.721	5.221	9.399	6.295	4.013	2.901	31.551	29.245	20.915	19.513	8.572	13.936	2,3
0-45 Min.	2.589	18.276	22.574	40.114	26.784	17.218	11.900	136.867	129.899	89.473	307.554	133.256	60.717	2,3
0-60 Min.	5.517	67.060	81.399	146.297	92.473	58.808	41.217	487.253	478.259	320.168	1.528.509	488.811	224.541	2,2
0-90 Min.	15.925	441.626	584.616	1.042.741	605.104	393.999	279.246	3.347.332	3.377.136	2.232.461	13.243.081	6.111.203	1.698.478	2,0
0-120 Min.	35.483	786.511	983.114	1.771.551	1.073.805	697.850	481.178	5.794.009	5.769.701	3.828.469	22.887.170	8.813.790	2.832.717	2,0

Neuhaus mit Brücke	Gebietsfläche in km²	0-14	15-29	30-49	50-64	65-74	75+	Bevölkerung 2009	Bevölkerung 2019	Berufsfähige (15-64) 2009	OVNT	ARRV	Haushalte	Personen pro Haushalt
0-15 Min.	256	935	1.156	2.349	1.624	1.140	805	8.010	6.967	5.130	8.297	3.222	3.641	2,2
0-30 Min.	1.258	7.431	9.153	16.448	11.213	7.282	5.532	57.059	53.493	36.814	162.302	56.987	25.486	2,2
0-45 Min.	3.351	32.521	40.851	71.016	43.841	28.286	20.517	237.032	234.380	155.708	1.136.342	369.969	108.874	2,2
0-60 Min.	6.682	90.124	103.510	191.468	120.813	77.613	53.352	636.880	630.855	415.791	1.760.359	594.983	293.324	2,2
0-90 Min.	19.394	536.554	690.308	1.243.734	729.475	477.122	332.088	4.009.281	4.038.176	2.663.517	14.430.244	6.595.565	1.994.204	2,0
0-120 Min.	41.838	1.058.070	1.343.388	2.367.403	1.450.225	944.788	655.456	7.819.330	7.802.864	5.161.016	26.688.331	10.868.989	3.862.797	2,0

Veränderung absolut	Gebietsfläche in km²	0-14	15-29	30-49	50-64	65-74	75+	Bevölkerung 2009	Bevölkerung 2019	Berufsfähige (15-64) 2009	OVNT	ARRV	Haushalte	Personen pro Haushalt
0-15 Min.	42	265	251	545	448	385	242	2.136	2.602	1.244	2.240	870	967	
0-30 Min.	402	3.710	3.932	7.049	4.918	3.268	2.630	25.508	24.248	15.899	142.789	48.415	11.550	
0-45 Min.	762	14.246	18.277	30.902	17.056	11.067	8.617	100.165	104.481	66.236	828.788	236.713	48.157	
0-60 Min.	1.165	23.065	22.112	45.171	28.340	18.805	12.134	149.627	152.596	95.623	231.850	106.172	68.783	
0-90 Min.	3.468	94.928	105.692	200.993	124.371	83.123	52.842	661.949	661.040	431.056	1.187.163	484.362	295.726	
0-120 Min.	6.355	271.559	360.275	595.852	376.420	246.938	174.277	2.025.321	2.033.163	1.332.547	3.801.161	2.055.199	1.029.580	

## Neu Darchau

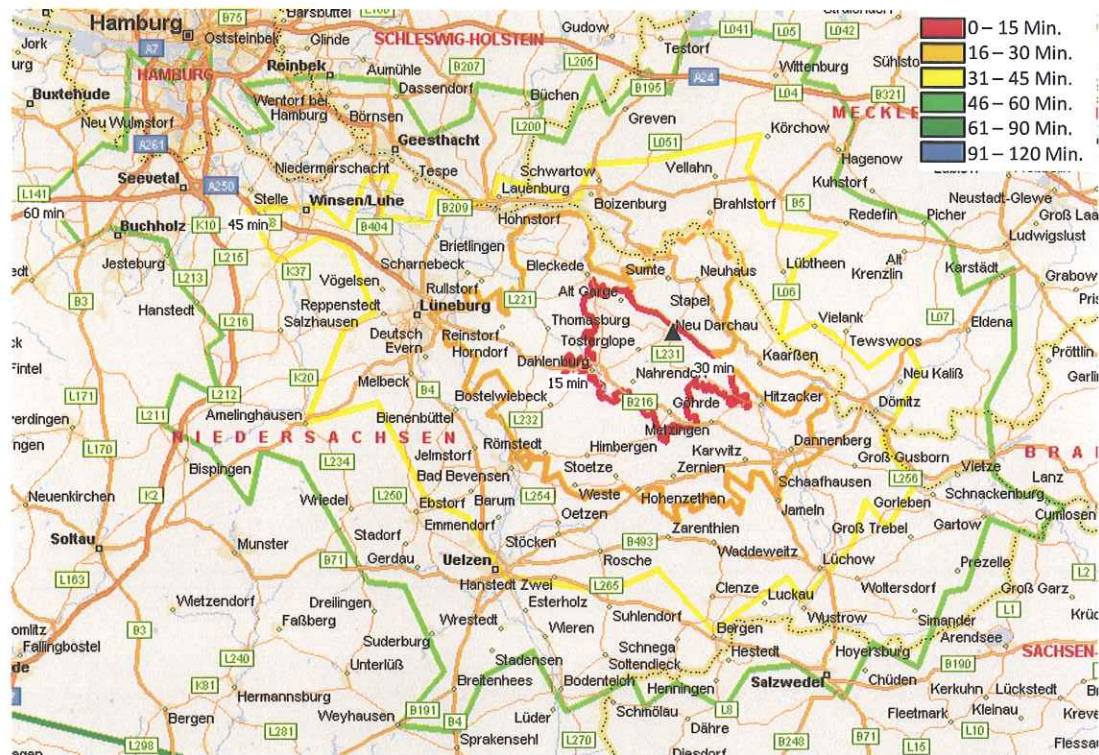
Neu Darchau ohne Elbbrücke bei Neu Darchau (großräumiges Einzugsgebiet)



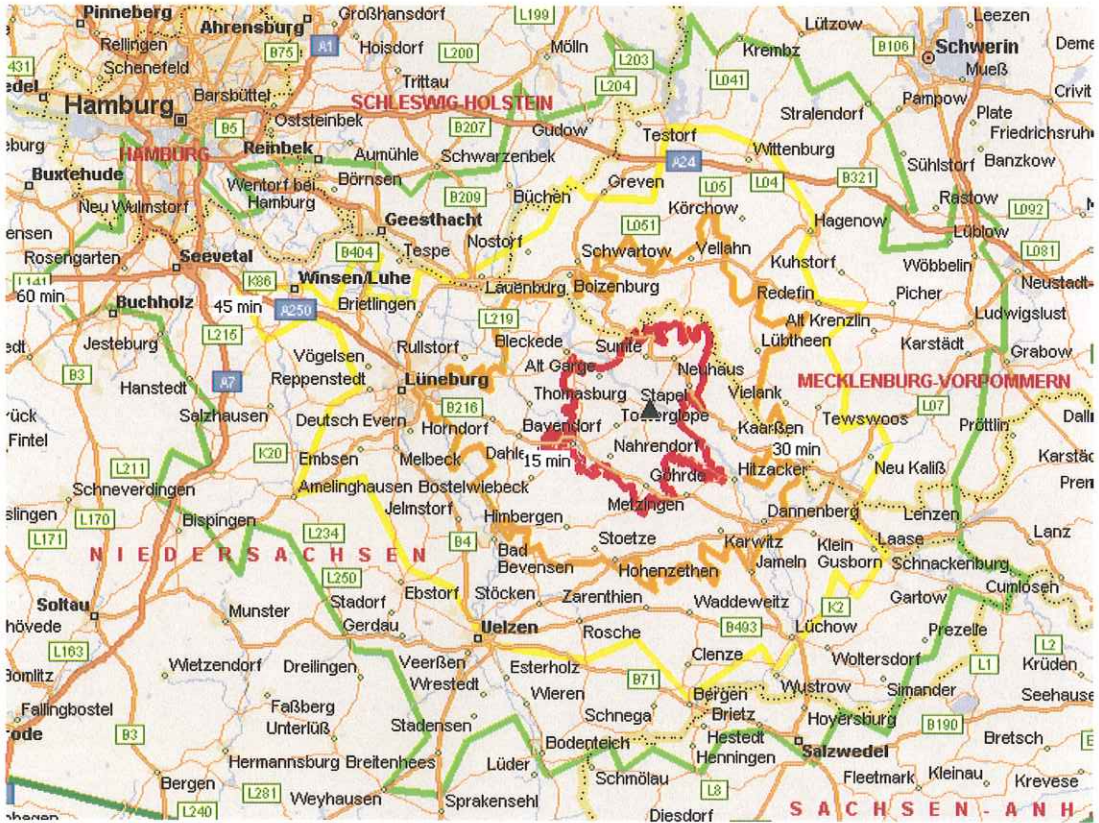
Neu Darchau mit Elbbrücke bei Neu Darchau (großräumiges Einzugsgebiet)



Neu Darchau ohne Elbbrücke bei Neu Darchau (kleinräumiges Einzugsgebiet)



Neu Darchau mit Elbbrücke bei Neu Darchau (kleinräumiges Einzugsgebiet)



Einzugsgebietsdaten Neu Darchau ohne/mit Elbbrücke

Neu Darchau ohne Brücke	Gebietsfläche in km <sup>2</sup>	0-14	15-29	30-49	50-64	65-74	75+	Bevölkerung 2009	Bevölkerung 2019	Berufsfähige (15-64) 2009	OVNT	ARRV	Haushalte	Personen pro Haushalt
0 - 15 Min.	211	1.808	1.943	3.332	2.528	2.006	1.497	13.116	12.274	7.804	89.772	32.412	6.127	2,1
0 - 30 Min.	967	11.211	11.238	21.659	14.745	9.848	7.522	76.223	70.858	47.642	179.588	62.257	35.767	2,1
0 - 45 Min.	2.995	45.078	52.507	93.864	57.503	37.317	27.686	313.955	313.217	203.874	1.150.808	368.679	148.508	2,1
0 - 60 Min.	6.977	109.342	150.368	265.895	144.193	93.344	67.515	830.659	848.372	560.457	10.374.320	4.906.709	400.210	2,1
0 - 90 Min.	19.902	553.538	694.001	1.255.746	733.041	476.130	329.391	4.041.847	4.081.114	2.682.788	13.897.658	6.317.803	1.998.826	2,0
0 - 120 Min.	42.704	1.195.695	1.490.911	2.632.939	1.619.528	1.056.486	733.517	8.729.076	8.692.017	5.743.378	25.847.263	10.909.583	4.306.787	2,0

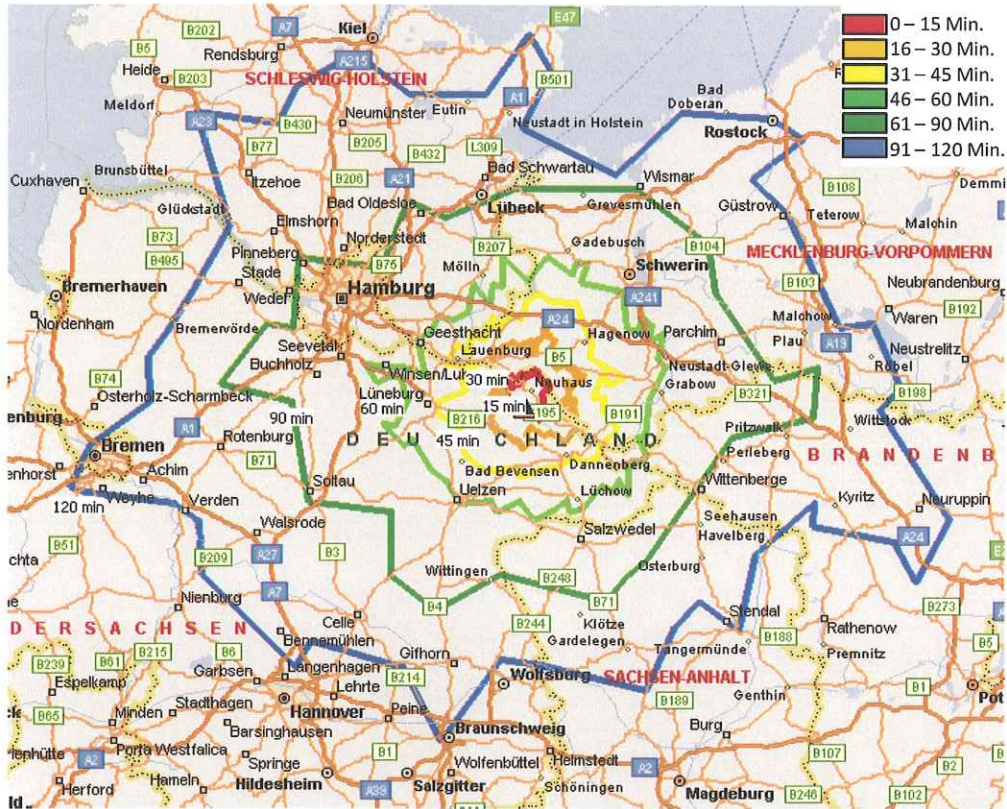
Neu Darchau mit Brücke	Gebietsfläche in km <sup>2</sup>	0-14	15-29	30-49	50-64	65-74	75+	Bevölkerung 2009	Bevölkerung 2019	Berufsfähige (15-64) 2009	OVNT	ARRV	Haushalte	Personen pro Haushalt
0 - 15 Min.	354	2.101	2.391	4.215	3.190	2.398	1.828	16.124	14.398	9.797	95.829	34.764	7.845	2,1
0 - 30 Min.	1.298	12.227	12.758	24.452	16.610	10.962	8.235	85.244	79.588	53.819	183.875	64.257	39.769	2,1
0 - 45 Min.	3.439	49.555	58.325	103.719	63.612	41.217	30.371	346.799	345.157	225.656	1.241.972	418.842	162.651	2,1
0 - 60 Min.	7.815	118.231	162.463	287.476	156.412	101.081	73.005	898.668	916.832	606.351	10.438.667	4.942.775	429.305	2,1
0 - 90 Min.	21.464	568.899	713.681	1.291.554	757.289	490.892	338.812	4.161.127	4.192.967	2.762.524	14.031.962	6.358.398	2.053.348	2,0
0 - 120 Min.	45.671	1.207.349	1.509.773	2.666.648	1.645.247	1.071.233	742.935	8.843.184	8.793.493	5.821.667	26.290.401	11.052.001	4.361.356	2,0

Veränderung	Gebietsfläche in km <sup>2</sup>	0-14	15-29	30-49	50-64	65-74	75+	Bevölkerung 2009	Bevölkerung 2019	Berufsfähige (15-64) 2009	OVNT	ARRV	Haushalte	Personen pro Haushalt
0 - 15 Min.	142	292	448	883	661	392	331	3.008	2.124	1.993	6.057	2.352	1.718	
0 - 30 Min.	332	1.016	1.519	2.793	1.865	1.114	714	9.021	8.729	6.177	4.287	2.000	4.002	
0 - 45 Min.	444	4.476	5.818	9.856	6.108	3.900	2.685	32.844	31.941	21.782	91.164	50.163	14.143	
0 - 60 Min.	838	8.888	12.095	21.581	12.219	7.737	5.490	68.009	68.460	45.894	64.347	36.066	29.095	
0 - 90 Min.	1.561	15.361	19.680	35.808	24.249	14.762	9.421	119.280	111.853	79.736	134.304	40.595	54.522	
0 - 120 Min.	2.967	11.654	18.862	33.709	25.718	14.747	9.418	114.108	101.476	78.289	443.138	142.418	54.569	



## Darchau

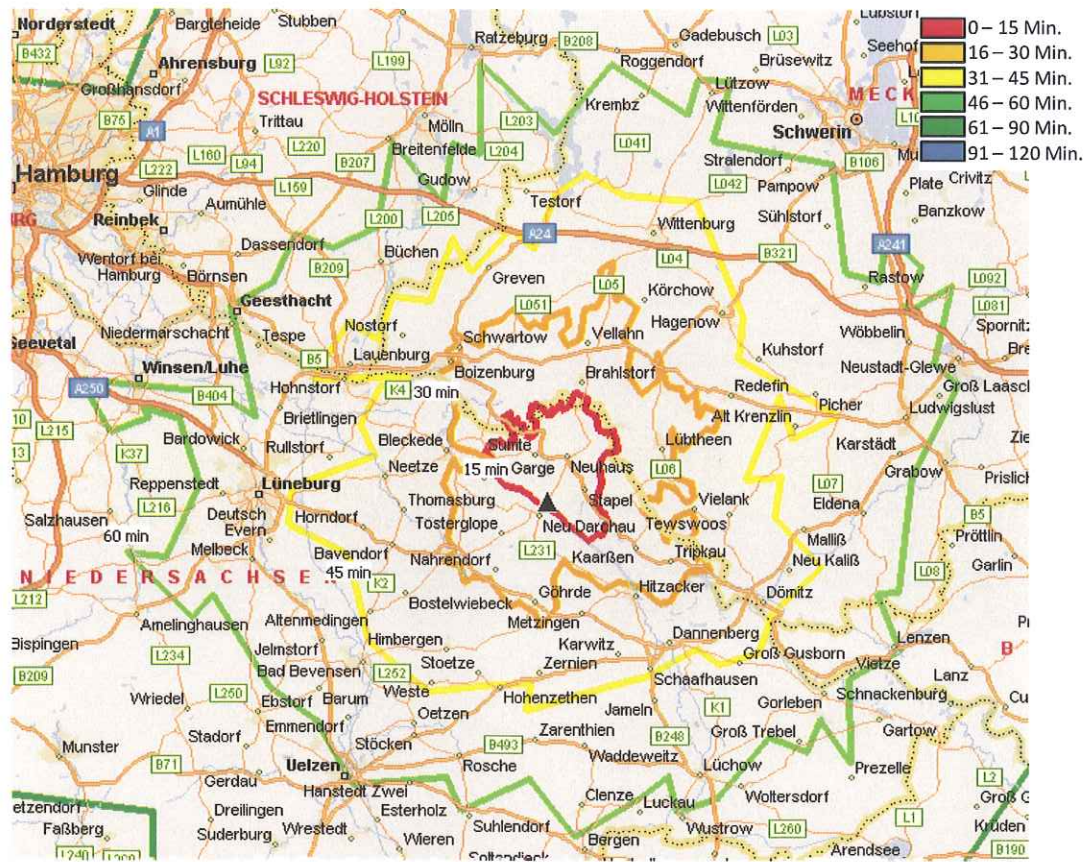
Darchau ohne Elbbrücke bei Neu Darchau (großräumiges Einzugsgebiet)



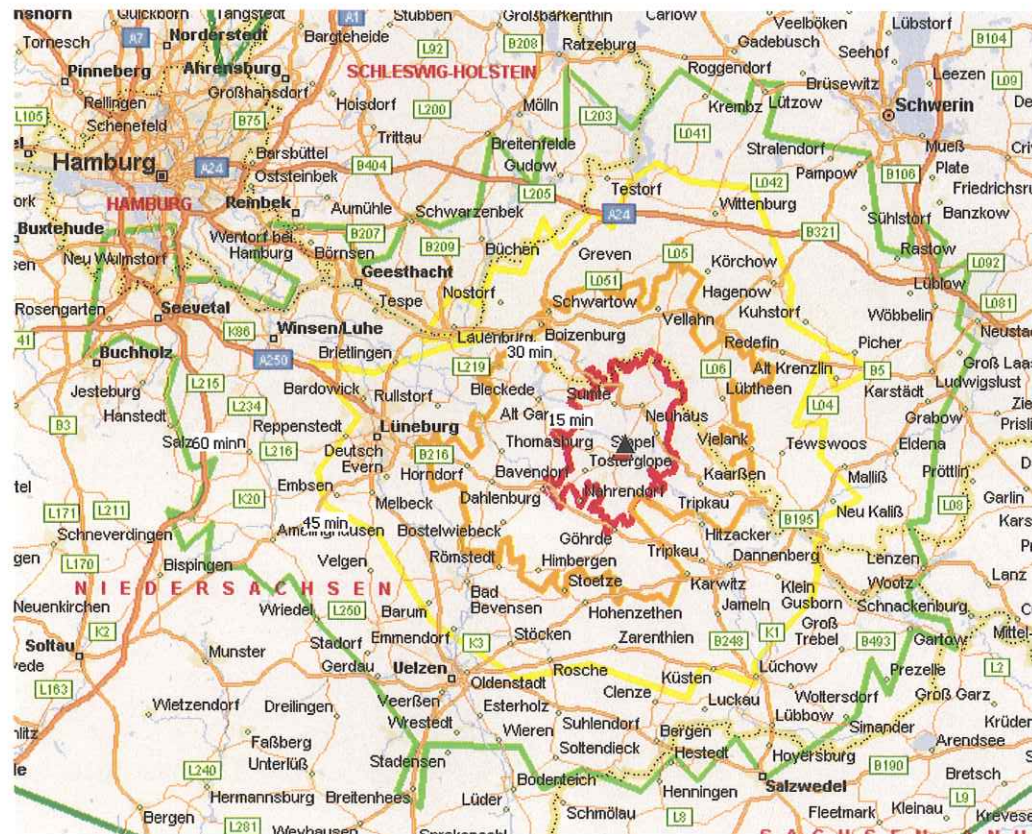
Darchau mit Elbbrücke bei Neu Darchau (großräumiges Einzugsgebiet)



Darchau ohne Elbbrücke bei Neu Darchau (kleinräumiges Einzugsgebiet)



Darchau mit Elbbrücke bei Neu Darchau (kleinräumiges Einzugsgebiet)



Einzugsgebietsdaten Darchau ohne/mif Elbbrücke

Darchau ohne Brücke	Gebietsfläche in km <sup>2</sup>	0-14	15-29	30-49	50-64	65-74	75+	Bevölkerung 2009	Bevölkerung 2019	Berufsfähige (15-64) 2009	OVNT	ARRV	Haushalte	Personen pro Haushalt
0-15 Min.	119	409	577	1.107	831	523	430	3.876	3.252	2.515	6.223	2.417	1.765	2,2
0-30 Min.	775	2.690	3.312	6.072	4.302	2.925	2.159	21.459	19.574	13.685	86.309	31.856	9.913	2,2
0-45 Min.	2.194	13.613	16.660	29.557	19.853	12.839	9.104	101.625	96.331	66.070	295.727	125.835	45.162	2,3
0-60 Min.	5.325	62.589	74.495	133.331	83.505	53.504	37.483	444.906	439.735	291.331	1.366.532	477.728	206.069	2,2
0-90 Min.	16.033	434.571	568.438	1.023.401	588.905	381.014	267.712	3.264.041	3.304.159	2.180.744	12.478.730	5.735.732	1.646.456	2,0
0-120 Min.	36.929	860.126	1.081.424	1.928.701	1.175.734	761.950	528.002	6.335.938	6.310.075	4.185.860	22.554.272	9.322.609	3.103.647	2,0

Darchau mit Brücke	Gebietsfläche in km <sup>2</sup>	0-14	15-29	30-49	50-64	65-74	75+	Bevölkerung 2009	Bevölkerung 2019	Berufsfähige (15-64) 2009	OVNT	ARRV	Haushalte	Personen pro Haushalt
0-15 Min.	205	1.114	1.316	2.594	1.973	1.390	1.039	9.425	7.908	5.883	6.223	2.417	4.284	2,2
0-30 Min.	1.266	7.061	7.440	14.292	9.472	6.136	4.555	48.957	45.760	31.204	170.861	57.957	21.799	2,2
0-45 Min.	3.005	33.655	41.618	72.741	44.493	28.724	21.110	242.341	240.924	158.852	1.124.515	362.548	113.590	2,1
0-60 Min.	6.484	109.663	122.605	230.398	144.091	93.788	63.645	764.190	758.556	497.094	1.597.498	571.095	360.443	2,1
0-90 Min.	19.865	534.504	679.888	1.226.709	718.527	467.277	324.599	3.951.504	3.982.798	2.625.123	13.772.530	6.289.877	1.965.832	2,0
0-120 Min.	43.135	1.153.583	1.457.721	2.570.216	1.581.023	1.028.790	712.766	8.504.098	8.472.176	5.608.960	26.246.313	10.936.347	4.213.314	2,0

Veränderung	Gebietsfläche in km <sup>2</sup>	0-14	15-29	30-49	50-64	65-74	75+	Bevölkerung 2009	Bevölkerung 2019	Berufsfähige (15-64) 2009	OVNT	ARRV	Haushalte	Personen pro Haushalt
0-15 Min.	86	705	739	1.487	1.142	867	609	5.549	4.656	3.368	0	0	2.519	
0-30 Min.	490	4.372	4.128	8.220	5.171	3.211	2.396	27.498	26.186	17.519	84.552	26.101	11.886	
0-45 Min.	811	20.042	24.957	43.185	24.640	15.885	12.006	140.716	144.594	92.782	828.788	236.713	68.428	
0-60 Min.	1.158	47.074	48.110	97.067	60.586	40.285	26.162	319.284	318.820	205.763	230.966	93.367	154.374	
0-90 Min.	3.833	99.933	111.450	203.308	129.621	86.263	56.887	687.463	678.639	444.380	1.293.800	554.145	319.376	
0-120 Min.	6.206	293.456	376.297	641.514	405.289	266.840	184.763	2.168.160	2.162.101	1.423.101	3.692.041	1.613.738	1.109.667	

## Tripkau (östliches Amt Neuhaus)

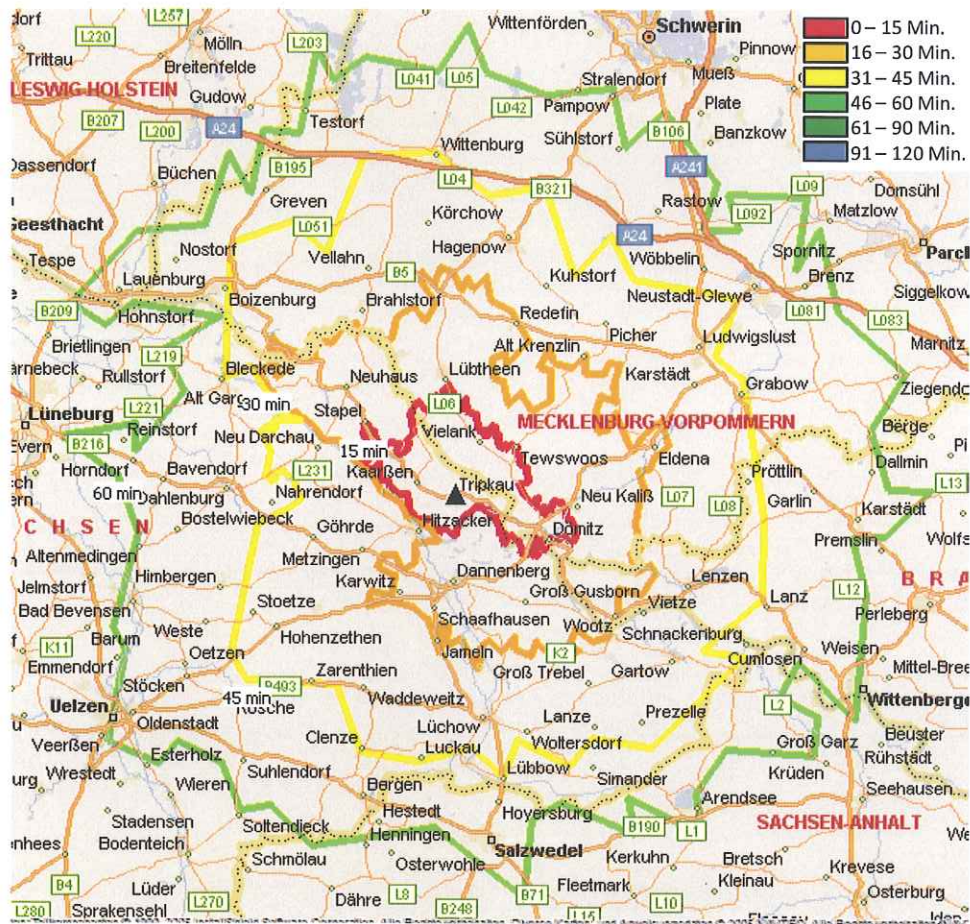
Tripkau (östl. Amt Neuhaus) ohne Elbbrücke bei Neu Darchau (großräumiges Einzugsgebiet)



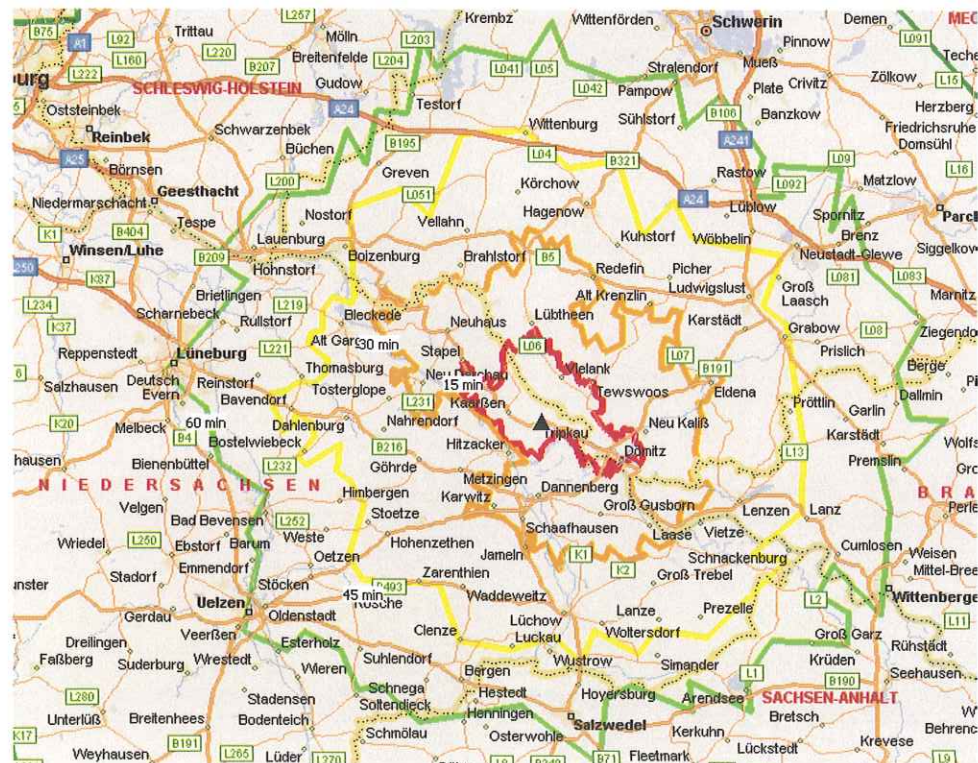
Tripkau (östl. Amt Neuhaus) mit Elbbrücke bei Neu Darchau (großräumiges Einzugsgebiet)



Tripkau (östl. Amt Neuhaus) ohne Elbbrücke bei Neu Darchau (kleinräumiges Einzugsgebiet)



Tripkau (östl. Amt Neuhaus) mit Elbbrücke bei Neu Darchau (kleinräumiges Einzugsgebiet)



Einzugsgebietsdaten Tripkau (östh. Amt Neuhaus) ohne/mit Elbbrücke

Tripkau ohne Brücke	Gebietsfläche in km <sup>2</sup>	0-14	15-29	30-49	50-64	65-74	75+	Bevölkerung 2009	Bevölkerung 2019	Berufsfähige (15-64) 2009	OVNT	ARRV	Haushalte	Personen pro Haushalt
0-15 Min.	179	635	882	1.687	1.262	824	556	5.844	5.515	3.831	15.668	8.806	2.783	2,1
0-30 Min.	947	4.535	5.779	10.633	7.837	5.093	3.679	37.556	34.539	24.249	48.978	25.235	17.076	2,2
0-45 Min.	2.632	16.171	21.524	37.198	27.224	17.834	12.795	132.747	123.185	85.946	322.867	132.082	60.119	2,2
0-60 Min.	5.599	38.657	49.289	87.025	61.009	39.390	28.604	303.974	283.842	197.323	1.097.273	329.773	139.506	2,2
0-90 Min.	16.884	291.269	393.198	700.280	402.975	260.739	185.410	2.233.871	2.243.902	1.496.453	10.841.412	5.241.964	1.104.453	2,0
0-120 Min.	34.315	736.422	948.932	1.687.759	1.021.688	667.222	463.504	5.525.527	5.495.894	3.658.379	20.634.974	8.560.123	2.717.954	2,0

Tripkau mit Brücke	Gebietsfläche in km <sup>2</sup>	0-14	15-29	30-49	50-64	65-74	75+	Bevölkerung 2009	Bevölkerung 2019	Berufsfähige (15-64) 2009	OVNT	ARRV	Haushalte	Personen pro Haushalt
0-15 Min.	179	635	882	1.687	1.262	824	556	5.844	5.515	3.831	15.668	8.806	2.783	2,1
0-30 Min.	970	4.735	5.930	10.998	8.142	5.389	3.872	39.067	35.929	25.071	48.978	25.235	17.808	2,2
0-45 Min.	2.936	18.660	23.885	41.640	30.151	19.647	14.261	148.244	138.141	95.676	341.001	139.862	66.938	2,2
0-60 Min.	5.816	44.873	58.890	101.329	66.676	42.556	31.303	345.628	331.126	226.895	1.350.528	453.958	159.045	2,2
0-90 Min.	17.424	373.054	497.929	891.001	514.112	333.126	235.870	2.845.092	2.861.469	1.903.042	12.137.987	5.600.862	1.432.223	2,0
0-120 Min.	36.341	782.531	997.852	1.777.881	1.079.166	703.179	487.301	5.827.910	5.795.536	3.854.899	21.185.910	8.790.899	2.853.398	2,0

Veränderung	Gebietsfläche in km <sup>2</sup>	0-14	15-29	30-49	50-64	65-74	75+	Bevölkerung 2009	Bevölkerung 2019	Berufsfähige (15-64) 2009	OVNT	ARRV	Haushalte	Personen pro Haushalt
0-15 Min.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0-30 Min.	23	200	151	365	305	296	193	1.511	1.390	822	0	0	732	
0-45 Min.	303	2.489	2.361	4.442	2.927	1.813	1.466	15.497	14.957	9.730	18.134	7.780	6.819	
0-60 Min.	217	6.216	9.601	14.304	5.668	3.166	2.700	41.654	47.283	29.573	253.255	124.185	19.539	
0-90 Min.	541	81.785	104.732	190.721	111.137	72.387	50.459	611.221	617.567	406.589	1.296.575	358.898	327.770	
0-120 Min.	2.025	46.109	48.920	90.123	57.478	35.957	23.797	302.383	299.683	196.520	550.936	230.776	135.444	

## Dahlemburg

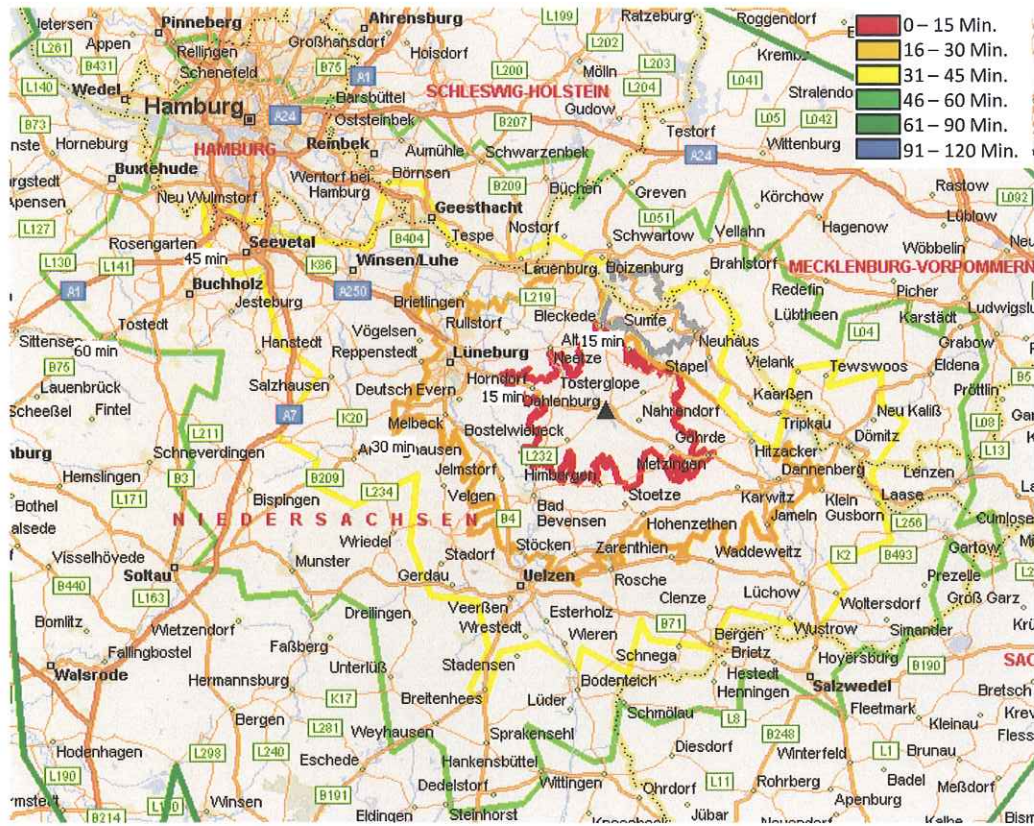
Dahlemburg ohne Elbbrücke bei Neu Darchau (großräumiges Einzugsgebiet)



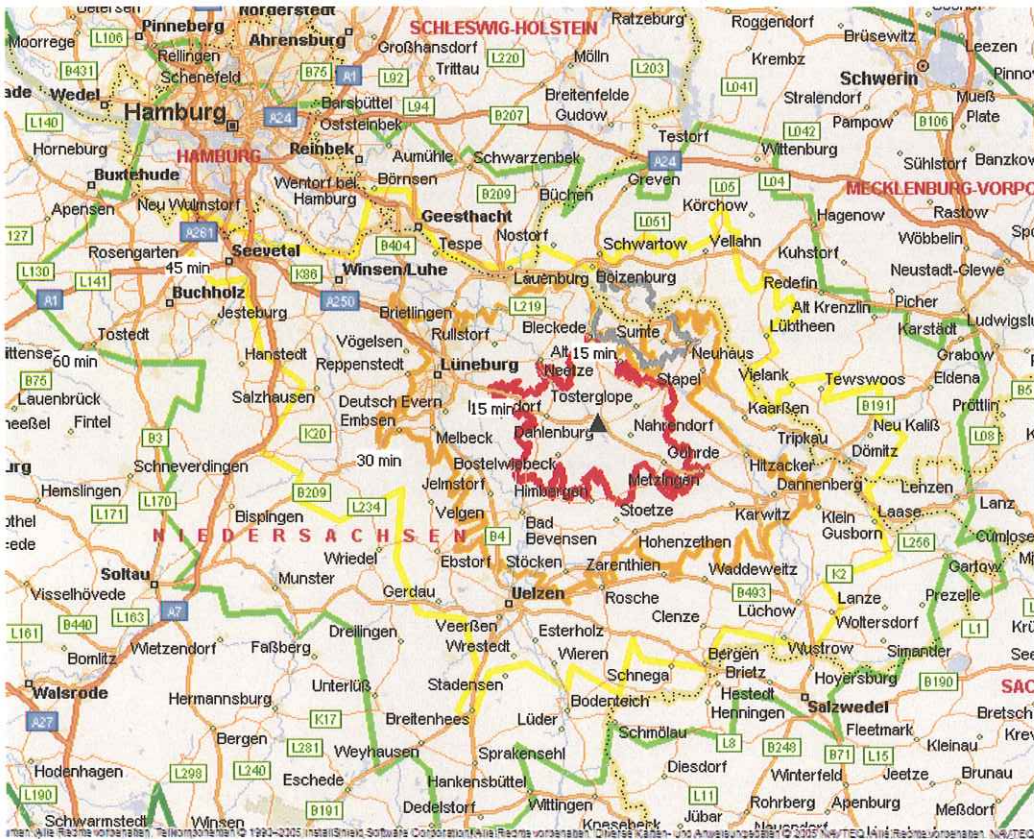
Dahlemburg mit Elbbrücke bei Neu Darchau (großräumiges Einzugsgebiet)



Dahlemburg ohne Elbbrücke bei Neu Darchau (kleinräumiges Einzugsgebiet)



Dahlemburg mit Elbbrücke bei Neu Darchau (kleinräumiges Einzugsgebiet)





Einzugsgebietsdaten Dahleburg ohne/mit Elbbrücke

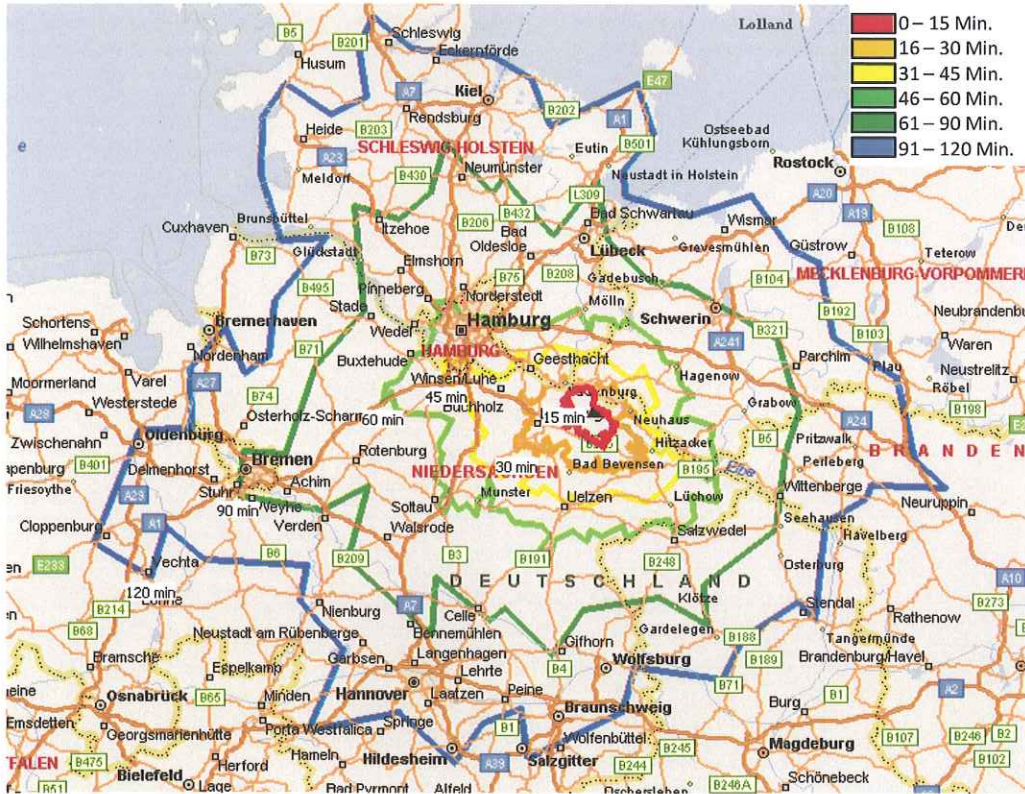
Dahleburg ohne Brücke	Gebietsfläche in km <sup>2</sup>	0-14	15-29	30-49	50-64	65-74	75+	Bevölkerung 2009	Bevölkerung 2019	Berufsfähige (15-64) 2009	OVNT	ARRV	Haushalte	Personen pro Haushalt
0-15 Min.	451	3.785	3.717	7.120	4.781	3.040	2.349	24.796	23.767	15.618	84.552	26.101	10.837	2,3
0-30 Min.	1.389	20.673	24.663	43.402	25.480	16.547	12.662	143.430	146.300	93.545	993.579	292.780	68.691	2,1
0-45 Min.	3.720	61.811	67.633	126.768	78.575	51.685	35.860	422.332	423.722	272.976	1.368.277	467.666	198.206	2,1
0-60 Min.	7.817	270.089	361.067	645.845	355.948	237.108	165.361	2.030.422	2.074.310	1.362.860	10.656.634	5.038.162	1.044.790	1,9
0-90 Min.	23.140	669.648	822.525	1.481.340	874.206	570.315	395.682	4.813.719	4.842.107	3.178.071	16.093.220	7.156.211	2.373.931	2,0
0-120 Min.	48.189	1.370.284	1.689.461	2.982.284	1.844.702	1.199.687	837.547	9.923.958	9.866.265	6.516.446	28.239.391	11.575.894	4.872.125	2,0

Dahleburg mit Brücke	Gebietsfläche in km <sup>2</sup>	0-14	15-29	30-49	50-64	65-74	75+	Bevölkerung 2009	Bevölkerung 2019	Berufsfähige (15-64) 2009	OVNT	ARRV	Haushalte	Personen pro Haushalt
0-15 Min.	451	3.785	3.717	7.120	4.781	3.040	2.349	24.796	23.767	15.618	84.552	26.101	10.837	2,3
0-30 Min.	1.555	21.460	25.672	45.248	26.705	17.329	13.283	149.698	153.901	97.626	1.001.876	296.002	71.516	2,1
0-45 Min.	3.966	62.469	68.579	128.453	79.785	52.425	36.368	428.083	434.994	276.817	1.370.324	468.796	200.727	2,1
0-60 Min.	8.066	272.129	363.980	650.897	358.863	233.876	166.611	2.046.359	2.097.128	1.373.740	10.686.680	5.058.849	1.051.547	1,9
0-90 Min.	23.675	683.718	845.951	1.518.251	902.148	587.779	407.277	4.945.129	4.971.122	3.266.351	16.427.943	7.341.099	2.439.761	2,0
0-120 Min.	48.491	1.374.318	1.694.713	2.991.755	1.850.632	1.203.463	840.169	9.955.054	9.922.879	6.537.100	28.318.251	11.596.320	4.886.202	2,0

Veränderung	Gebietsfläche in km <sup>2</sup>	0-14	15-29	30-49	50-64	65-74	75+	Bevölkerung 2009	Bevölkerung 2019	Berufsfähige (15-64) 2009	OVNT	ARRV	Haushalte	Personen pro Haushalt
0-15 Min.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0-30 Min.	166	787	1.009	1.847	1.225	782	622	6.268	7.601	4.080	8.297	3.222	2.825	
0-45 Min.	245	658	947	1.684	1.210	740	508	5.751	11.272	3.841	2.047	1.130	2.571	
0-60 Min.	249	2.040	2.913	5.052	2.914	1.768	1.250	15.937	22.817	10.880	30.046	20.687	6.757	
0-90 Min.	535	14.070	23.427	36.911	27.942	17.464	11.596	131.410	129.015	88.280	334.723	184.888	65.830	
0-120 Min.	302	4.033	5.252	9.471	5.930	3.777	2.622	31.086	56.614	20.654	78.860	20.426	14.077	

## Bleekede

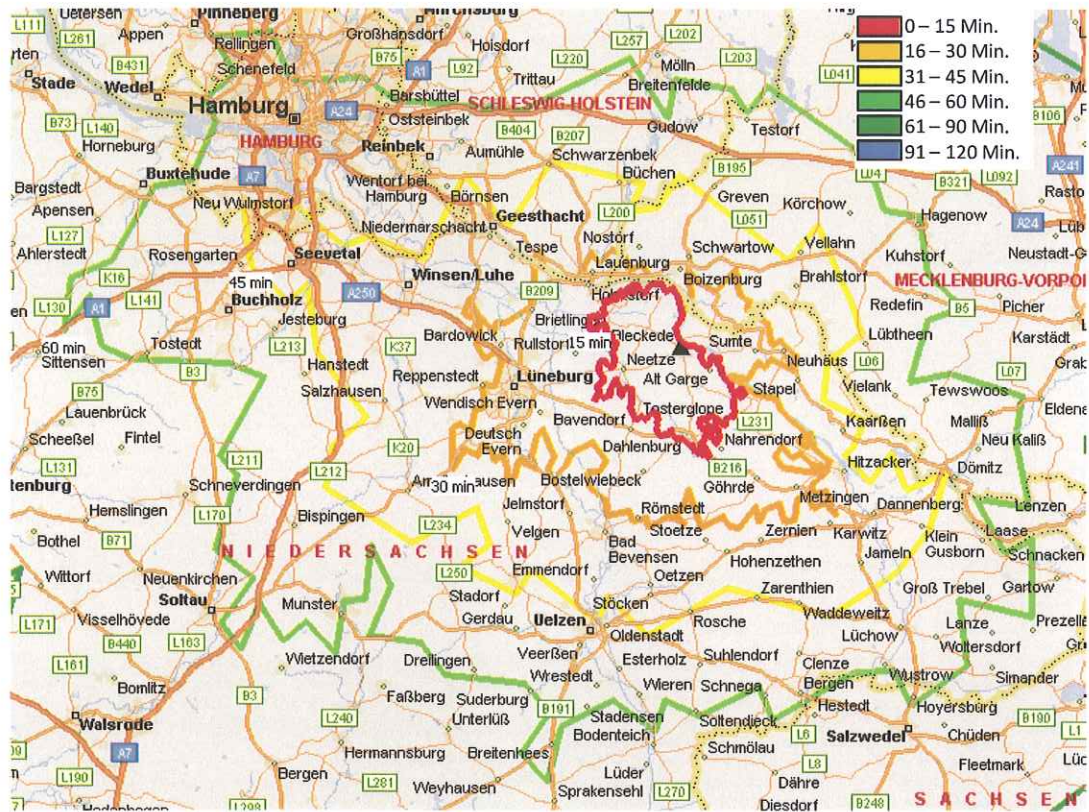
Bleekede ohne Elbbrücke bei Neu Darchau (großräumiges Einzugsgebiet)



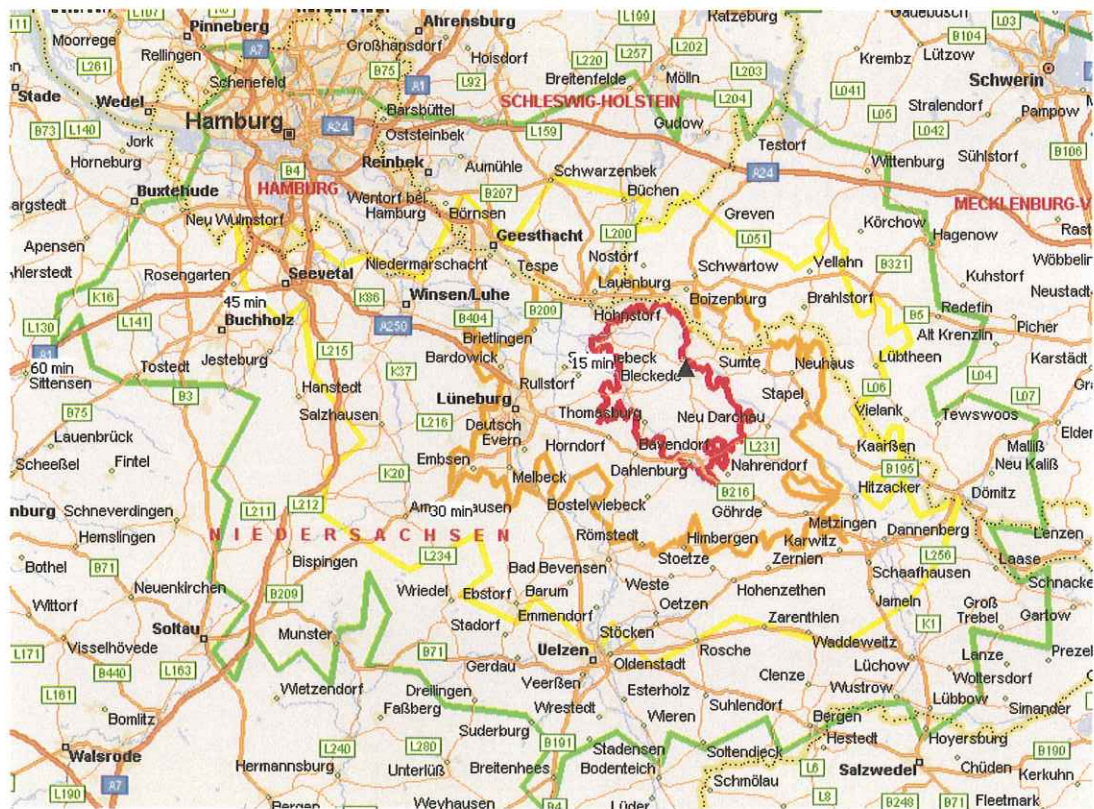
Bleekede mit Elbbrücke bei Neu Darchau (großräumiges Einzugsgebiet)



Blecke de ohne Elbbrücke bei Neu Darchau (kleinräumiges Einzugsgebiet)



Blecke de mit Elbbrücke bei Neu Darchau (kleinräumiges Einzugsgebiet)



Einzugsgebietsdaten Bleckede ohne/mit Elbbrücke

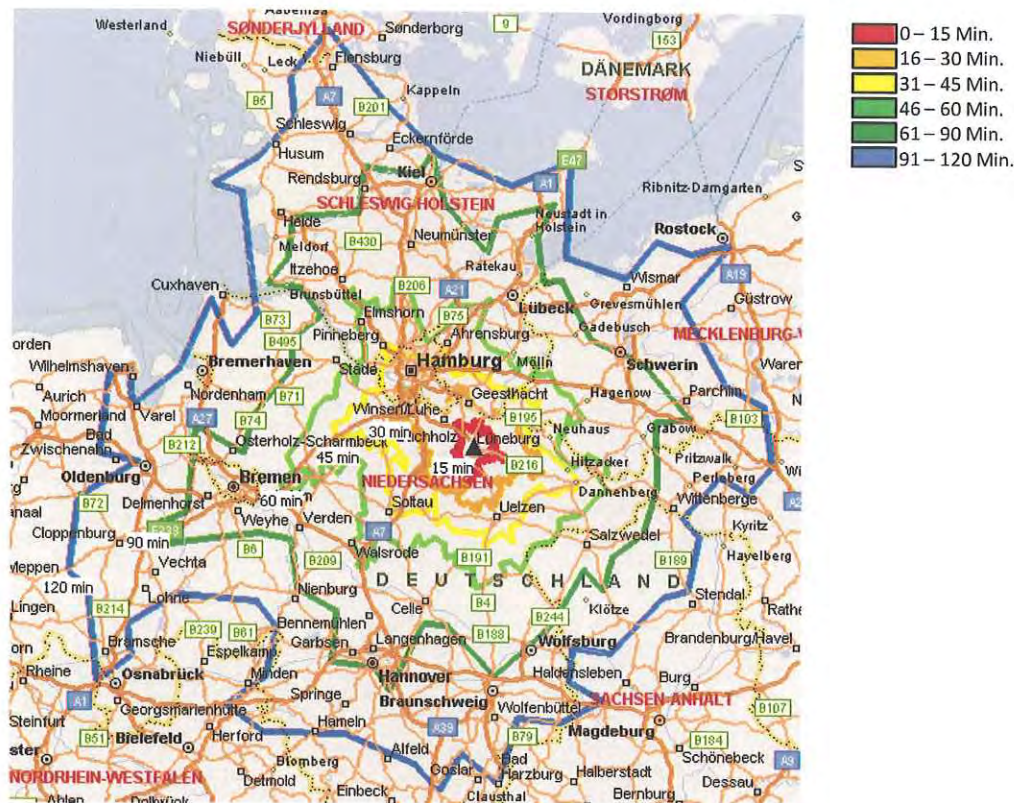
Bleckede ohne Brücke	Gebietsfläche in km <sup>2</sup>	0-14	15-29	30-49	50-64	65-74	75+	Bevölkerung 2009	Bevölkerung 2019	Berufsfähige (15-64) 2009	OVNT	ARRV	Haushalte	Personen pro Haushalt
0 - 15 Min.	261	2.166	2.110	3.968	2.551	1.581	1.260	13.637	13.071	8.630	18.134	7.780	5.956	2,3
0 - 30 Min.	1.040	21.113	25.156	43.909	25.098	15.801	11.590	142.667	144.022	94.163	524.641	229.283	67.169	2,1
0 - 45 Min.	3.133	59.771	65.002	123.668	75.422	49.268	33.187	406.322	412.881	264.092	1.264.461	418.107	188.618	2,2
0 - 60 Min.	7.098	272.036	363.780	650.863	356.185	231.620	165.176	2.039.660	2.090.263	1.370.827	10.541.253	5.017.226	1.054.218	1,9
0 - 90 Min.	22.386	692.519	875.005	1.548.258	924.971	604.206	423.251	5.068.213	5.094.853	3.348.234	17.564.718	8.081.438	2.520.753	2,0
0 - 120 Min.	47.286	1.321.152	1.636.264	2.876.775	1.776.856	1.156.265	806.177	9.573.490	9.541.331	6.289.896	28.302.647	11.616.669	4.700.340	2,0

Bleckede mit Brücke	Gebietsfläche in km <sup>2</sup>	0-14	15-29	30-49	50-64	65-74	75+	Bevölkerung 2009	Bevölkerung 2019	Berufsfähige (15-64) 2009	OVNT	ARRV	Haushalte	Personen pro Haushalt
0 - 15 Min.	261	2.166	2.110	3.968	2.551	1.581	1.260	13.637	13.071	8.630	18.134	7.780	5.956	2,3
0 - 30 Min.	1.200	21.792	26.018	45.472	26.106	16.436	12.082	147.907	151.102	97.596	532.938	232.505	70.732	2,1
0 - 45 Min.	3.253	60.389	65.790	125.060	76.450	49.945	33.652	411.286	417.532	267.300	1.266.508	419.237	190.775	2,2
0 - 60 Min.	7.153	273.326	365.505	653.950	357.874	232.719	165.960	2.049.338	2.100.181	1.377.329	10.541.253	5.017.226	1.058.356	1,9
0 - 90 Min.	22.459	694.418	877.447	1.552.783	928.023	605.911	424.324	5.082.910	5.109.204	3.358.254	17.570.156	8.084.215	2.527.703	2,0
0 - 120 Min.	47.286	1.321.152	1.636.264	2.876.775	1.776.856	1.156.265	806.177	9.573.490	9.541.331	6.289.896	28.302.647	11.616.669	4.700.340	2,0

Veränderung	Gebietsfläche in km <sup>2</sup>	0-14	15-29	30-49	50-64	65-74	75+	Bevölkerung 2009	Bevölkerung 2019	Berufsfähige (15-64) 2009	OVNT	ARRV	Haushalte	Personen pro Haushalt
0 - 15 Min.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0 - 30 Min.	160	679	862	1.563	1.009	635	493	5.240	7.080	3.433	8.297	3.222	3.563	
0 - 45 Min.	120	617	787	1.392	1.029	678	465	4.964	4.650	3.208	2.047	1.130	2.157	
0 - 60 Min.	55	1.290	1.725	3.087	1.690	1.099	784	9.678	9.918	6.502	0	0	4.138	
0 - 90 Min.	73	1.899	2.442	4.525	3.053	1.705	1.073	14.697	14.351	10.020	5.438	2.777	6.950	
0 - 120 Min.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

## Hansestadt Lüneburg

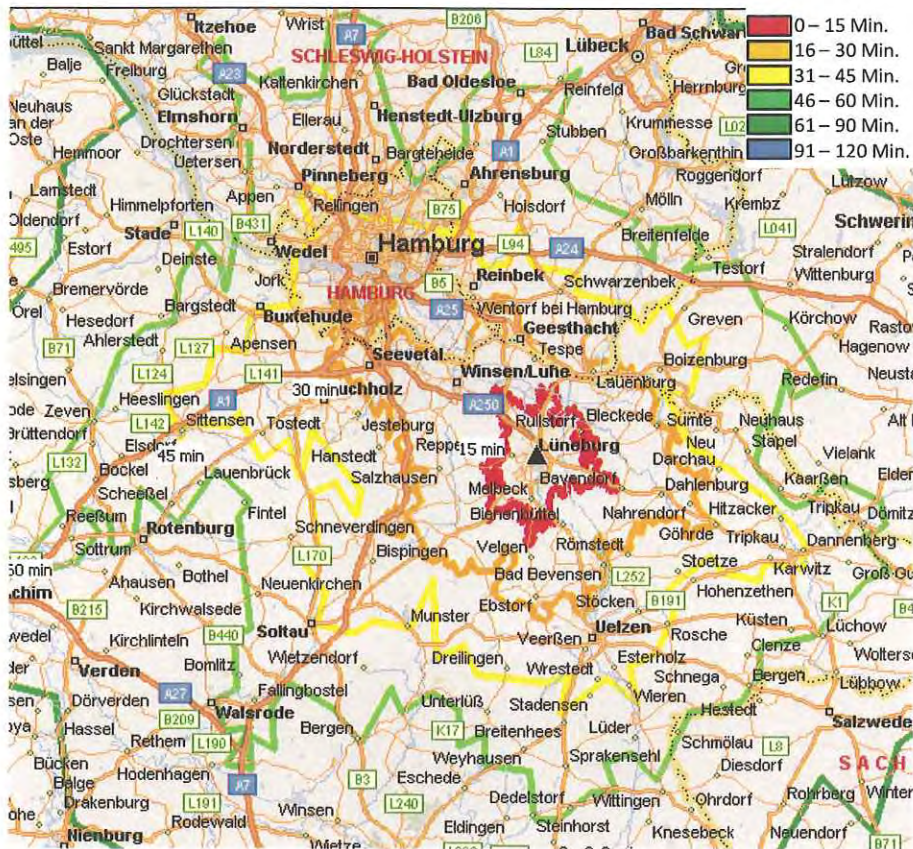
Hansestadt Lüneburg ohne Elbbrücke bei Neu Darchau (großräumiges Einzugsgebiet)



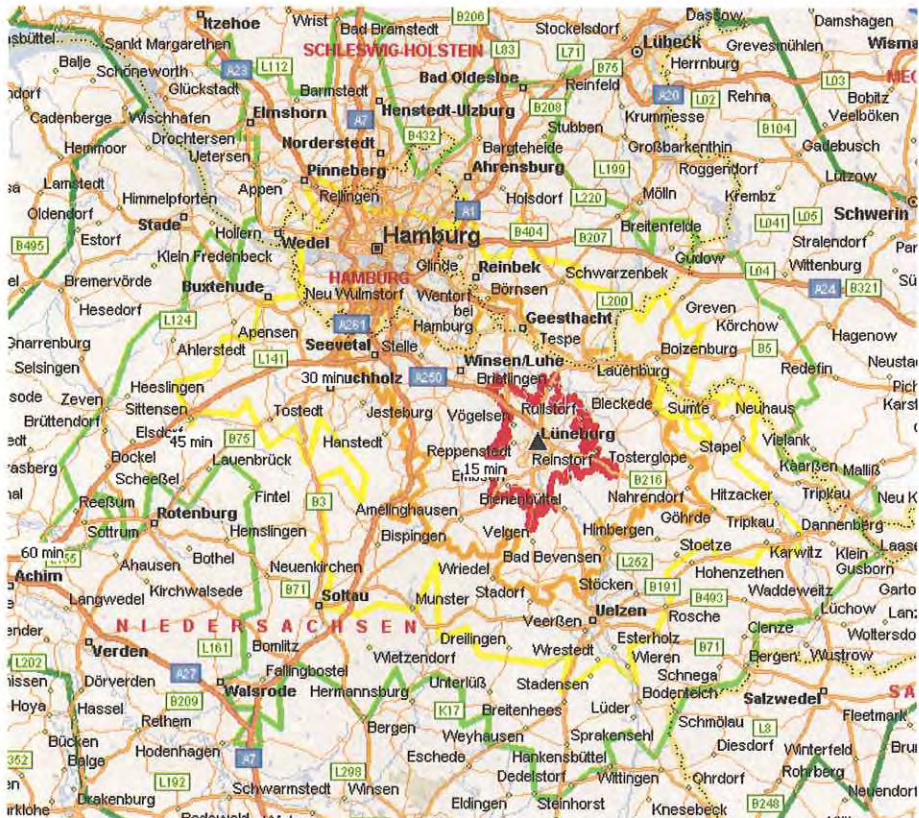
Hansestadt Lüneburg mit Elbbrücke bei Neu Darchau (großräumiges Einzugsgebiet)



Hansestadt Lüneburg ohne Elbbrücke bei Neu Darchau (kleinräumiges Einzugsgebiet)



Hansestadt Lüneburg mit Elbbrücke bei Neu Darchau (kleinräumiges Einzugsgebiet)



Einzugsgebietsdaten Hansestadt Lüneburg ohne/mit Elbbrücke

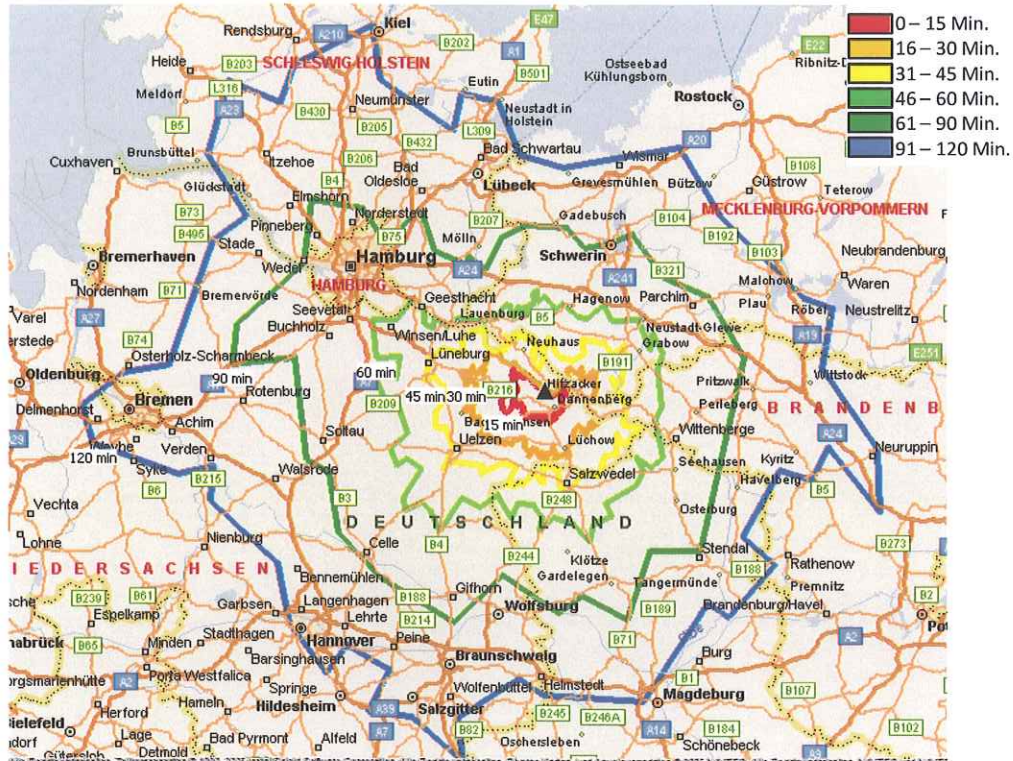
Lüneburg ohne Brücke	Gebietsfläche in km <sup>2</sup>	0-14	15-29	30-49	50-64	65-74	75+	Bevölkerung 2009	Bevölkerung 2019	Berufsfähige (15-64) 2009	OVNT	ARRV	Haushalte	Personen pro Haushalt
0- 15 Min.	272	17.284	21.833	37.193	20.215	12.167	8.861	117.553	122.424	79.241	317.107	153.590	57.105	2,1
0- 30 Min.	1.927	51.695	55.054	106.583	63.326	40.985	27.077	344.720	353.519	224.963	1.114.409	362.478	160.516	2,1
0- 45 Min.	4.948	274.580	366.359	657.407	358.366	233.764	165.594	2.056.069	2.114.647	1.382.131	10.452.372	4.980.889	1.068.641	1,9
0- 60 Min.	10.551	450.315	565.813	1.030.451	580.326	379.736	263.534	3.270.176	3.342.572	2.176.591	12.311.083	5.710.653	1.647.401	2,0
0- 90 Min.	29.199	980.364	1.213.926	2.148.970	1.299.035	847.482	586.157	7.075.937	7.111.357	4.661.931	21.100.869	9.399.977	3.516.749	2,0
0- 120 Min.	56.994	1.592.517	1.937.884	3.395.382	2.111.585	1.369.931	965.615	11.372.914	11.169.645	7.444.851	32.086.158	12.895.444	5.531.684	2,1

Lüneburg mit Brücke	Gebietsfläche in km <sup>2</sup>	0-14	15-29	30-49	50-64	65-74	75+	Bevölkerung 2009	Bevölkerung 2019	Berufsfähige (15-64) 2009	OVNT	ARRV	Haushalte	Personen pro Haushalt
0- 15 Min.	272	17.284	21.833	37.193	20.215	12.167	8.861	117.553	122.424	79.241	317.107	153.590	57.105	2,1
0- 30 Min.	1.927	51.695	55.054	106.583	63.326	40.985	27.077	344.720	353.519	224.963	1.114.409	362.478	160.516	2,1
0- 45 Min.	5.176	275.236	367.259	659.080	359.463	234.464	166.138	2.061.640	2.119.577	1.385.802	10.460.669	4.984.111	1.071.585	1,9
0- 60 Min.	10.718	451.037	566.761	1.032.144	581.573	380.551	264.113	3.276.179	3.348.708	2.180.478	12.313.130	5.711.783	1.650.078	2,0
0- 90 Min.	29.199	980.364	1.213.926	2.148.970	1.299.035	847.482	586.157	7.075.937	7.111.357	4.661.931	21.100.869	9.399.977	3.516.749	2,0
0- 120 Min.	56.994	1.592.517	1.937.884	3.395.382	2.111.585	1.369.931	965.615	11.372.914	11.169.645	7.444.851	32.086.158	12.895.444	5.531.684	2,1

Veränderung	Gebietsfläche in km <sup>2</sup>	0-14	15-29	30-49	50-64	65-74	75+	Bevölkerung 2009	Bevölkerung 2019	Berufsfähige (15-64) 2009	OVNT	ARRV	Haushalte	Personen pro Haushalt
0- 15 Min.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0- 30 Min.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0- 45 Min.	178	655	900	1.674	1.098	700	545	5.571	4.930	3.671	8.297	3.222	2.944	
0- 60 Min.	167	722	948	1.693	1.246	815	579	6.003	6.136	3.887	2.047	1.130	2.677	
0- 90 Min.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
0- 120 Min.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

## Hitzacker

Hitzacker ohne Elbbrücke bei Neu Darchau (großräumiges Einzugsgebiet)

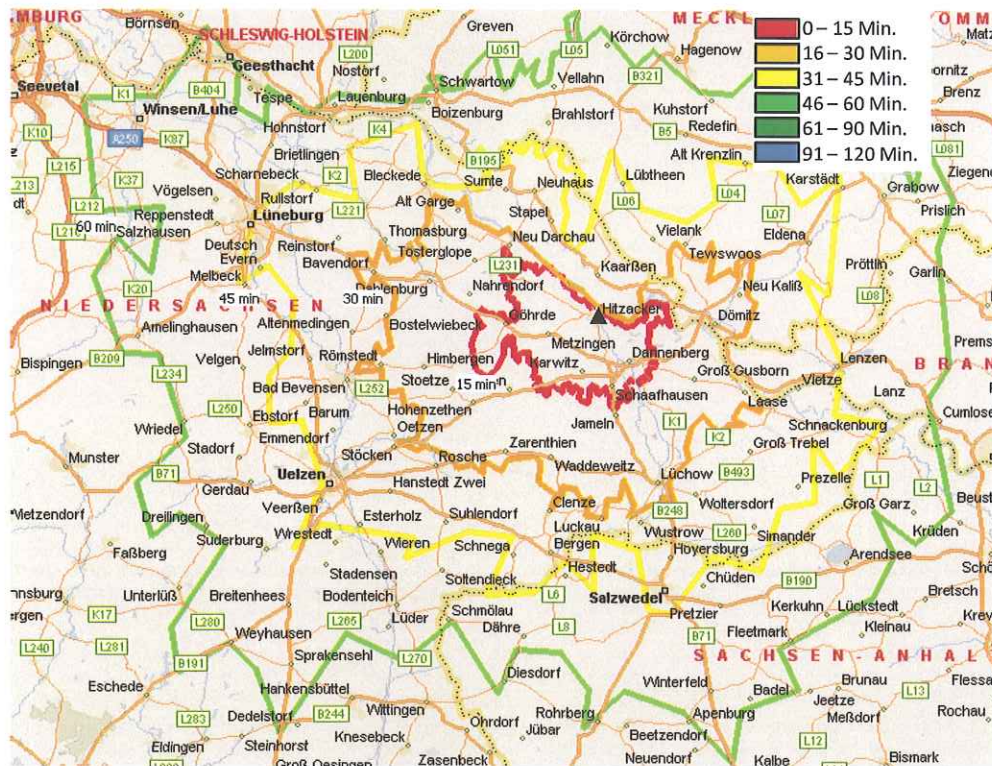


Hitzacker mit Elbbrücke bei Neu Darchau (großräumiges Einzugsgebiet)

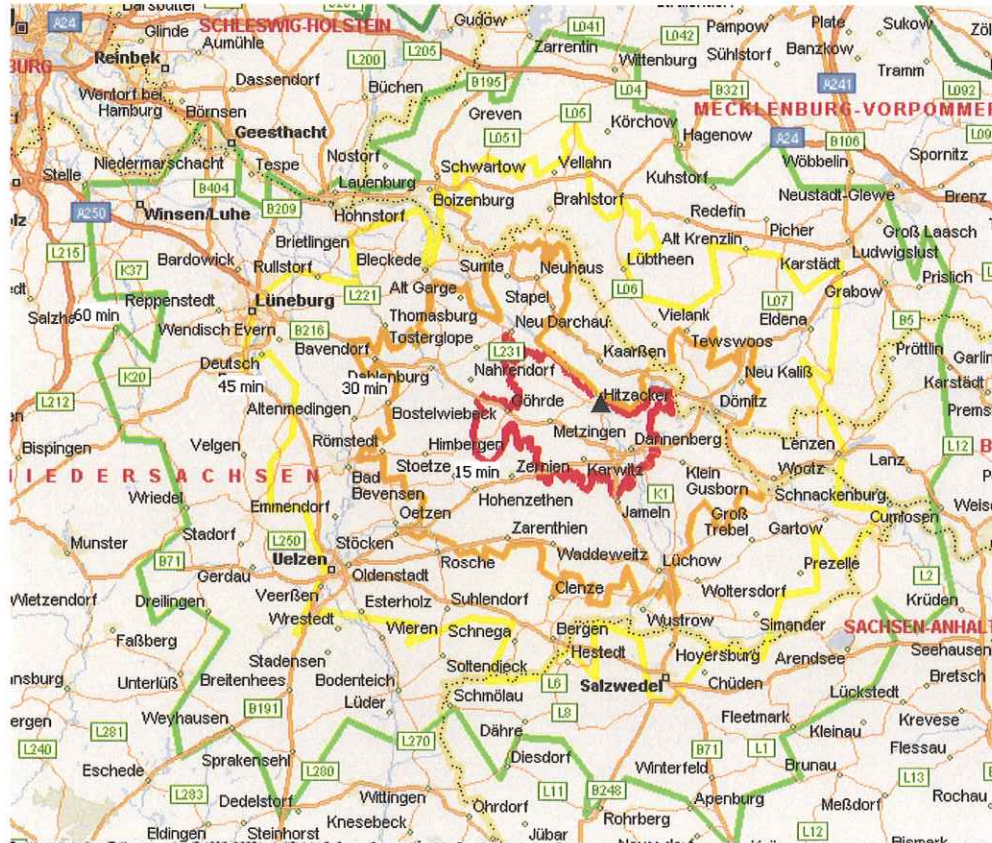




Hitzacker ohne Elbbrücke bei Neu Darchau (kleinräumiges Einzugsgebiet)



Hitzacker mit Elbbrücke bei Neu Darchau (kleinräumiges Einzugsgebiet)



Einzugsgebietsdaten Hitzacker ohne/mit Elbbrücke

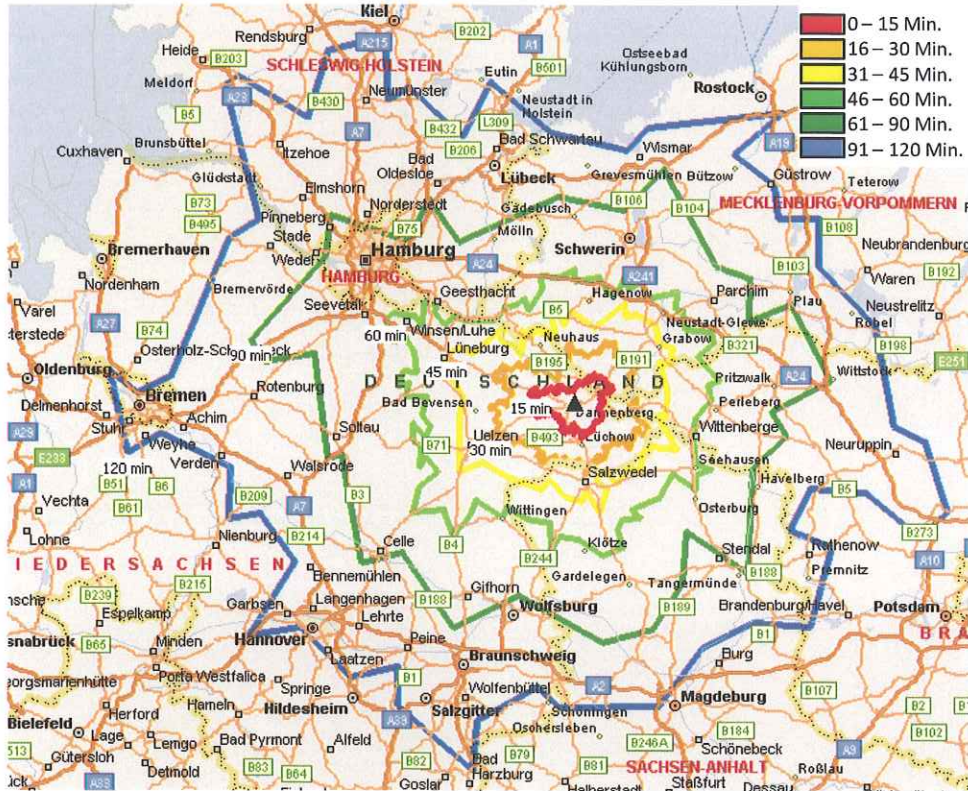
Hitzacker ohne Brücke	Gebietsfläche in km <sup>2</sup>	0-14	15-29	30-49	50-64	65-74	75+	Bevölkerung 2009	Bevölkerung 2019	Berufsfähige (15-64) 2009	OVNT	ARRV	Haushalte	Personen pro Haushalt
0 - 15 Min.	207	1.963	2.175	3.769	2.805	2.071	1.659	14.442	13.720	8.749	137.669	46.935	6.926	2,1
0 - 30 Min.	1.059	7.243	7.879	14.147	10.434	7.377	5.434	52.514	48.829	32.460	182.886	69.839	24.659	2,1
0 - 45 Min.	3.025	27.738	35.255	59.949	38.850	25.919	19.929	207.640	200.660	134.054	1.133.375	346.683	98.657	2,1
0 - 60 Min.	6.320	64.389	75.023	135.706	86.587	56.331	40.722	458.757	447.502	297.316	1.596.227	503.696	213.794	2,1
0 - 90 Min.	18.584	470.456	612.486	1.095.549	639.708	417.139	291.984	3.527.322	3.546.818	2.347.743	13.162.435	6.094.973	1.767.274	2,0
0 - 120 Min.	40.563	1.088.594	1.363.097	2.416.015	1.491.474	970.413	675.918	8.005.511	7.955.598	5.270.586	22.845.525	10.120.376	3.954.723	2,0

Hitzacker mit Brücke	Gebietsfläche in km <sup>2</sup>	0-14	15-29	30-49	50-64	65-74	75+	Bevölkerung 2009	Bevölkerung 2019	Berufsfähige (15-64) 2009	OVNT	ARRV	Haushalte	Personen pro Haushalt
0 - 15 Min.	207	1.963	2.175	3.769	2.805	2.071	1.659	14.442	13.720	8.749	137.669	46.935	6.926	2,1
0 - 30 Min.	1.237	8.359	9.241	16.673	12.313	8.633	6.409	61.628	57.303	38.227	189.109	72.256	28.825	2,1
0 - 45 Min.	3.166	28.071	35.678	60.668	39.316	26.230	20.168	210.132	203.068	135.663	1.146.976	350.843	99.841	2,1
0 - 60 Min.	6.515	69.227	80.981	146.294	93.292	60.570	43.732	494.097	481.667	320.567	1.626.273	524.383	229.001	2,2
0 - 90 Min.	18.584	470.456	612.486	1.095.549	639.708	417.139	291.984	3.527.322	3.546.818	2.347.743	13.162.435	6.094.973	1.767.274	2,0
0 - 120 Min.	40.563	1.088.594	1.363.097	2.416.015	1.491.474	970.413	675.918	8.005.511	7.955.598	5.270.586	22.845.525	10.120.376	3.954.723	2,0

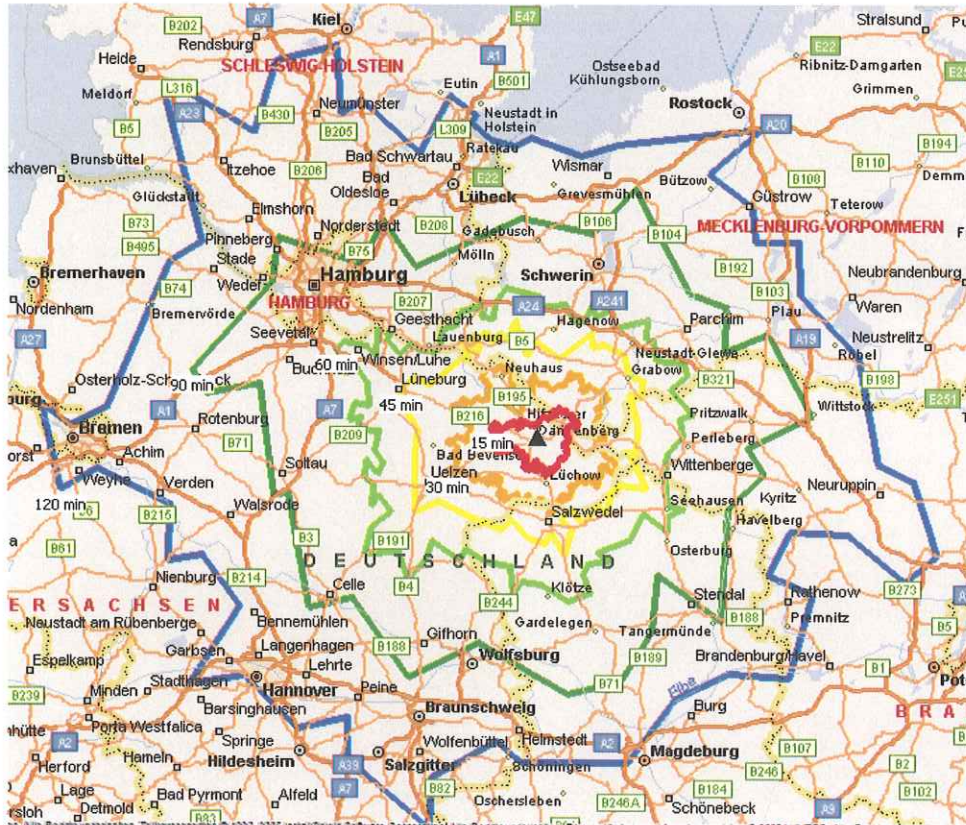
Veränderung	Gebietsfläche in km <sup>2</sup>	0-14	15-29	30-49	50-64	65-74	75+	Bevölkerung 2009	Bevölkerung 2019	Berufsfähige (15-64) 2009	OVNT	ARRV	Haushalte	Personen pro Haushalt
0 - 15 Min.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0 - 30 Min.	178	1.116	1.362	2.526	1.879	1.256	975	9.114	8.474	5.767	6.223	2.417	4.166	
0 - 45 Min.	142	333	423	719	466	311	239	2.492	2.408	1.609	13.601	4.160	1.184	
0 - 60 Min.	194	4.838	5.958	10.588	6.705	4.240	3.011	35.340	34.165	23.251	30.046	20.687	15.207	
0 - 90 Min.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
0 - 120 Min.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

## Dannenberg

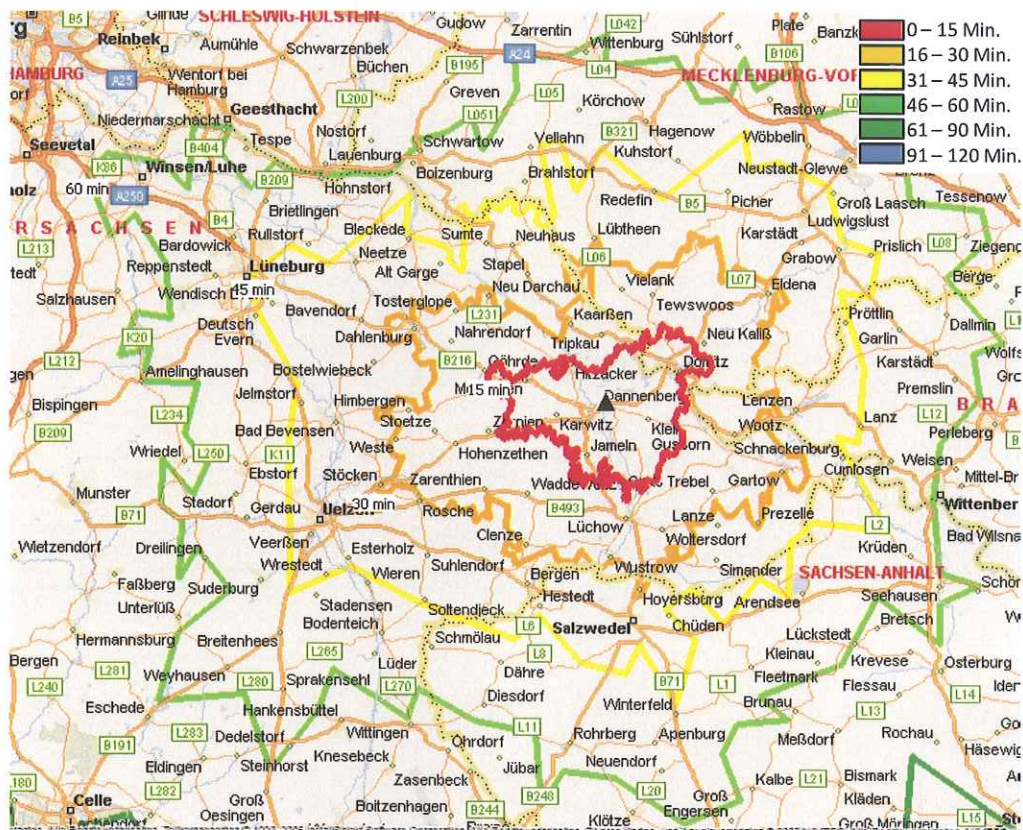
Dannenberg ohne Elbbrücke bei Neu Darchau (großräumiges Einzugsgebiet)



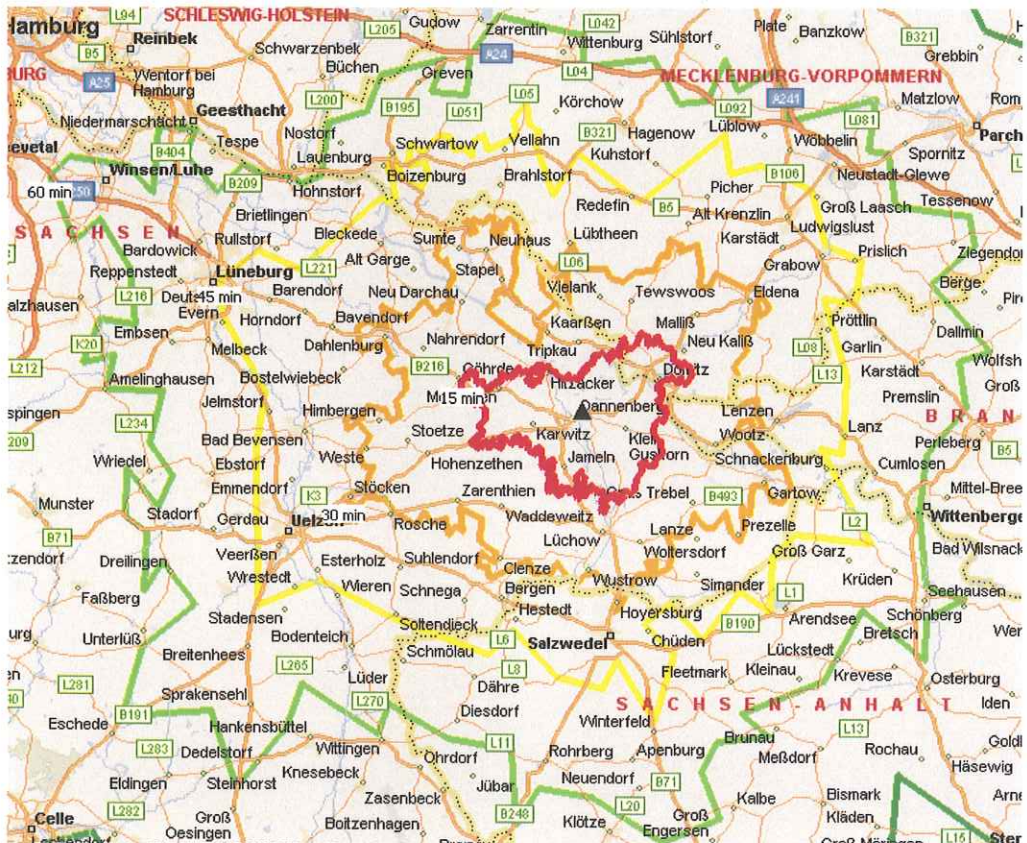
Dannenberg mit Elbbrücke bei Neu Darchau (großräumiges Einzugsgebiet)



Dannenberg ohne Elbbrücke bei Neu Darchau (kleinräumiges Einzugsgebiet)



Dannenberg mit Elbbrücke bei Neu Darchau (kleinräumiges Einzugsgebiet)



Einzugsgebietsdaten Dannenberg ohne/mit Elbbrücke

Dannenberg ohne Brücke	Gebietsfläche in km²	0-14	15-29	30-49	50-64	65-74	75+	Bevölkerung 2009	Bevölkerung 2019	Berufsfähige (15-64) 2009	OVNT	ARRV	Haushalte	Personen pro Haushalt
0 - 15 Min.	309	2.225	2.538	4.751	3.407	2.349	1.726	16.995	16.039	10.695	73.223	26.626	7.983	2,1
0 - 30 Min.	1.489	9.116	10.246	18.351	13.795	9.434	6.917	67.859	62.391	42.392	247.644	87.287	30.473	2,2
0 - 45 Min.	3.815	33.370	39.770	71.219	50.819	34.424	25.998	255.600	236.836	161.808	928.760	247.162	120.100	2,1
0 - 60 Min.	7.783	71.489	86.416	154.636	100.113	64.433	46.417	523.507	504.852	341.165	1.575.281	497.693	242.450	2,2
0 - 90 Min.	20.560	457.190	603.422	1.073.012	628.642	407.309	286.030	3.455.604	3.459.156	2.305.075	13.218.000	6.038.644	1.729.002	2,0
0 - 120 Min.	42.883	1.094.539	1.378.609	2.442.321	1.512.312	984.312	683.950	8.096.041	8.032.315	5.333.241	23.834.776	10.405.249	3.993.942	2,0

Dannenberg mit Brücke	Gebietsfläche in km²	0-14	15-29	30-49	50-64	65-74	75+	Bevölkerung 2009	Bevölkerung 2019	Berufsfähige (15-64) 2009	OVNT	ARRV	Haushalte	Personen pro Haushalt
0 - 15 Min.	309	2.225	2.538	4.751	3.407	2.349	1.726	16.995	16.039	10.695	73.223	26.626	7.983	2,1
0 - 30 Min.	1.678	9.900	11.176	20.182	15.199	10.432	7.671	74.559	68.551	46.556	255.941	90.509	34.529	2,2
0 - 45 Min.	3.861	33.771	40.247	72.074	51.429	34.837	26.309	258.667	239.678	163.750	939.905	250.128	121.541	2,1
0 - 60 Min.	7.890	74.607	90.335	161.708	104.480	67.194	48.349	546.673	527.119	356.523	1.575.281	497.693	252.455	2,2
0 - 90 Min.	20.560	457.190	603.422	1.073.012	628.642	407.309	286.030	3.455.604	3.459.156	2.305.075	13.218.000	6.038.644	1.729.002	2,0
0 - 120 Min.	42.883	1.094.539	1.378.609	2.442.321	1.512.312	984.312	683.950	8.096.041	8.032.315	5.333.241	23.834.776	10.405.249	3.993.942	2,0

Veränderung	Gebietsfläche in km²	0-14	15-29	30-49	50-64	65-74	75+	Bevölkerung 2009	Bevölkerung 2019	Berufsfähige (15-64) 2009	OVNT	ARRV	Haushalte	Personen pro Haushalt
0 - 15 Min.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
0 - 30 Min.	189	784	930	1.830	1.404	998	754	6.700	6.160	4.164	8.297	3.222	4.056	
0 - 45 Min.	46	400	477	855	610	413	312	3.067	2.842	1.942	11.145	2.966	1.441	
0 - 60 Min.	108	3.118	3.919	7.072	4.368	2.761	1.932	23.166	22.267	15.359	0	0	10.005	
0 - 90 Min.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
0 - 120 Min.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

## Anhang 4: Auswirkung auf Gewerbe- & Arbeitsstandorte

Es wird in der regionalökonomischen Bewertung der Wirkungen der geplanten Elbbrücke bei Neu Darchau auf verschiedene Wirkungsbereiche ausschließlich auf die regional übergreifenden Auswirkungen (z.B. Erreichbarkeitseffekte, Veränderung Nachfragepotenzial, Vergrößerung von Absatzgebieten oder des Arbeitskräftemarktes) abgestellt.

<b>Einschätzung Wirkung der neuen Elbbrücke auf ausgewählte Gewerbe- und Arbeitsstandorte</b> ohne lokale Betroffenheit durch Trassenverlauf insbesondere relevant für Neu Darchau (siehe Handlungskonzept)			
<b>Wirkungsbereich</b>	<b>Ausweitung Geschäftsgebiet &amp; Kundenradius, zusätzliches Nachfragepotenzial</b>	<b>Frequenzpartizipation durch neue Verkehrsströme</b>	<b>Zusatz-Arbeitskräftepotenzial (Einpendler) Sonstige Effekte</b>
<b>Amt Neuhaus</b>			
<p><b>Amt Neuhaus</b></p> <p><b>am Bspl. Gemeinde Neuhaus</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>für südöstliche und nordwestliche Bereiche des Amtes Neuhaus tendenziell geringere Effekte – siehe Beispiel Tripkau</li> <li>für Darchau (Amt Neuhaus) noch stärkere Erreichbarkeitseffekte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Amt Neuhaus mit begrenzter Relevanz als Arbeitsort (nur 171 SVP Beschäftigte am Arbeitsort pro 1.000 Einw., Ø NDS: 318). Für Branchen- und Unternehmensstruktur siehe Kapitel 2.7.</li> <li>Bisher Barrierewirkung der Elbe → erhebliche Ausweitung des Geschäftsgebietes / Kundenradius → großer Vorteil durch bessere Erreichbarkeit wichtiger Kundenagglomerationen westlich der Elbe, wie z.B. Lüneburg, Dahlenburg, Dannenberg, HH → Fahrzeitverkürzung für Dienstfahrten z.B. um gut 20% nach Lüneburg und 10% nach Hamburg → starke Steigerung des Nachfragepotenzials (gemessen an der Einwohnerzahl) in verschiedenen Geschäftsgebieten (2009/2019): Δ 0-30 Min.: +81% / +83% Δ 0-60 Min.: +31% / +32% Δ 0-90 Min.: +20% / +20% (überproportionale Steigerung der Kaufkraft im EZG)</li> <li>Starke Steigerung des touristischen Nachfragepotenzials / Ausflüge vom Urlaubsort (Ankünfte Δ 0-45 Min.: +178%)</li> <li>Verlässlichkeit und Kostensenkung der Lieferanten- und Transportwege / Planbarkeit von Dienstreisen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Deutliche Kfz-Frequenzsteigerung in Nord-Süd-Richtung in Neuhaus aufgrund Routenwahlverlagerung mit Brücke (lt. GVS Verkehrsanalyse)</li> <li>Eventuell bessere ÖPNV-Erreichbarkeit und höhere Frequenzen aufgrund durchgängiger Busverbindungen von Lüneburg</li> <li>Profiteure bzw. Frequenzpartizipierer (je nach Mikrostandort, Sichtbarkeit und Frequenzlage) sind insb. stationäres Gewerbe wie z.B. Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleister</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Deutliche Steigerung des Arbeitskräftepotenzials (Einpendler) für Unternehmen in Neuhaus: Δ 0-15 Min.: +32% Δ 0-30 Min.: +76% Δ 0-45 Min.: +74%</li> <li>Verbesserung des Arbeitswegs für Einpendler aus den Alten BL (13% aller Einpendler), davon aus Rest-Niedersachsen (11% aller Einpendler) und Rest-LK Lüneburg (6% der Einpendler)</li> </ul> <p><b>Sonstiges/Allgemeines:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Insgesamt sehr starke Steigerung des Nachfragepotenzials für stationäres und mobiles Gewerbe</li> <li>Bessere Erreichbarkeit führt zu Bestandsicherung vorhandener Unternehmen und höheren Ansiedlungspotenzialen</li> <li>Dynamische (Wettbewerbs-) Prozesse (beiderseits der Elbe) führen zu Angebotsdifferenzierung, Vielfalt und Qualitätsverbesserung</li> <li>Stärkung des Tagestourismus durch bessere Erreichbarkeit aus wichtigen Quellgebieten (Lüneburg, HH)</li> </ul>
<p>Einschätzung Elbbrücke (0 - 3)</p> <p>0 = keine Wirkung 1 = leicht positiv 2 = positiv 3 = stark positiv</p>	<p>stark positive Wirkung 3</p> <p>bei hoher Bedeutung des Wirkungsbereichs</p>	<p>positive Wirkung 2</p> <p>bei mittlerer Bedeutung des Wirkungsbereichs</p>	<p>positive Wirkung 2</p> <p>bei mittlerer Bedeutung des Wirkungsbereichs</p>
<p>Gesamt-Einschätzung</p>	<p><b>Stark positive regionalwirtschaftliche Wirkung</b> der geplanten Elbbrücke auf den Gewerbe- und Arbeitsstandort Neuhaus (positive Wirkung insb. im zentralen Bereich des Amtes Neuhaus)</p>		

<b>Einschätzung Wirkung der neuen Elbbrücke auf ausgewählte Gewerbe- und Arbeitsstandorte</b> ohne lokale Betroffenheit durch Trassenverlauf insbesondere relevant für Neu Darchau (siehe Handlungskonzept)			
<b>Wirkungsbereich</b>	<b>Ausweitung Geschäftsgebiet &amp; Kundenradius, zusätzliches Nachfragepotenzial</b>	<b>Frequenzpartizipation durch neue Verkehrsströme</b>	<b>Zusatz-Arbeitskräftepotenzial (Einpendler) Sonstige Effekte</b>
<b>Neu Darchau</b>			
<b>Neu Darchau</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neu Darchau mit begrenzter Relevanz als Arbeitsort (nur 90 SVP Beschäftigte am Arbeitsort pro 1.000 Einw., Ø NDS: 318). Für Branchen- und Unternehmensstruktur siehe Kapitel 2.7.</li> <li>• Bisher Barrierewirkung der Elbe → Ausweitung Geschäftsgebiet / Kundenradius durch Brücke → Vorteil durch zusätzliche Kundenpotenziale östlich der Elbe → Fahrzeitverkürzung z.B. um über die Hälfte nach Neuhaus, rd. 25% nach Hagenow und rd. 16% nach Schwerin → Deutliche Steigerung des Nachfragepotenzials jedoch nur in den näheren Geschäftsgebieten aufgrund der Lage direkt am Brückenschlag (gemessen an der Einwohnerzahl 2009/2019): Δ 0-15 Min.: +23% / +17% Δ 0-30 Min.: +12% / +12% Δ 0-60 Min.: +8% / +8% Δ 0-90 Min.: +3% / +3% (leicht unterproportionale Steigerung der Kaufkraft im EZG)</li> <li>• Für Neu Darchau ist einschränkend die lt. Fachgesprächen bevorzugte Auftragsvergabe an lokale (oft günstigere) Anbieter, östlich der Elbe, zu erwähnen</li> <li>• Steigerung des touristischen Nachfragepotenzials / Ausflüge vom Urlaubsort (Ankünfte Δ 0-45 Min.) um knapp 14%</li> <li>• Verlässlichkeit und Kostensenkung der Lieferanten- und Transportwege / Planbarkeit von Dienstreisen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deutliche Kfz-Frequenzsteigerung insb. in Nord-Süd-Richtung in Neu Darchau aufgrund Routenwahlverlagerung mit Brücke (lt. GVS Verkehrsanalyse)</li> <li>• Eventuell bessere ÖPNV-Erreichbarkeit und höhere Frequenzen aufgrund durchgängiger ÖPNV-Busverbindungen Lüneburg – Neu Darchau – Amt Neuhaus (ÖPNV-Knoten)</li> <li>• Profiteure bzw. Frequenzpartizipierer sind das stationäre Gewerbe wie z.B. Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleister</li> <li>• Frequenzveränderung auf kleinräumiger Ebene stark von Trassenvariante abhängig. Beispielsweise führt nur Variante B zu höheren Frequenzen in der Hauptstraße des Ortsteils Neu Darchau (bei Variante A und C nehmen die Kfz-Frequenzen in diesem Straßenzug sogar ab).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Steigerung Arbeitskräftepotenzial (Einpendler) für Arbeitgeber in Neu Darchau: Δ 0-15 Min.: +26% Δ 0-30 Min.: +13% Δ 0-45 Min.: +11%</li> <li>• Verbesserung Arbeitsweg für Einpendler aus den Neuen BL (12% aller Einpendler) und Amt Neuhaus (19% der Einpendler)</li> </ul> <p><b>Sonstiges/Allgemeines:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Deutliche Steigerung des Nachfragepotenzials für stationäres und mobiles Gewerbe in den Nahzonen</li> <li>• Bessere Erreichbarkeit und Frequenzpartizipation führt zu Bestandssicherung vorhandener Unternehmen und verbesserten Ansiedlungspotenzialen</li> <li>• Dynamische (Wettbewerbs-) Prozesse (beiderseits der Elbe), die zu Differenzierung und Vielfalt des Angebots und Qualitätsverbesserung führen</li> <li>• Stärkung des Tourismus ggf. über positive Effekte auf die touristische Gesamtregion (jedoch auch kleinräumige Betroffenheiten in Neu Darchau)</li> </ul>
Einschätzung Elbbrücke (0 - 3)	positive Wirkung 2 bei hoher Bedeutung des Wirkungsbereichs	potenziell positive Wirkung 0 bis 3 (je nach Trassenvariante und ggf. Standortverlagerung)	positive Wirkung 2 bei mittlerer Bedeutung des Wirkungsbereichs
Haushaltbefragung Neu Darchau 2011	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 66,7% der Befragten sehen die Schaffung von Arbeitsplätzen als notwendigen Impuls bzw. Entwicklung in Neu Darchau an.</li> <li>• „Durch die Brücke können die Handwerksbetriebe und Gewerbetreibenden Neu Darchaus auch besser Kunden auf der östlichen Elbeseite gewinnen und bedienen“, schätzen 40,0% von geringer Bedeutung, 24,8% grundsätzlich positiv und 35,2% als großen Vorteil ein.</li> <li>• „Durch die Brücke können die Handwerksbetriebe und die Landwirtschaft auch besser Arbeitskräfte von der östlichen Elbeseite gewinnen“, schätzen 46,9% von geringer Bedeutung, 20,7% grundsätzlich positiv und 32,4% als großen Vorteil ein.</li> <li>• Bzgl. der Trassenvarianten glauben 48,2%, dass sich Variante B am positivsten für den Einzelhandel und das Gewerbe auswirkt (Variante A: 16,1%; Variante C: 8,0%).</li> </ul>		
Gesamt-Einschätzung	<p><b>Positive Wirkung</b> der geplanten Elbbrücke für den Gewerbe- und Arbeitsstandort Neu Darchau, jedoch nur unter regionalökonomischer Betrachtung der verbesserten Erreichbarkeit von Kunden und Arbeitskräften (ohne lokale Konfliktbereiche). Die positiven Erreichbarkeits- und Regionaleffekte können durch lokale Betroffenheit von Neu Darchau durch z.B. konfliktträchtigen Trassenverlauf, Frequenzverschiebungen o.ä. negativ beeinträchtigt werden (siehe hierzu das gesonderte Handlungskonzept mit Haushaltsbefragung)</p>		

<b>Einschätzung Wirkung der neuen Elbbrücke auf ausgewählte Gewerbe- und Arbeitsstandorte</b> ohne lokale Betroffenheit durch Trassenverlauf insbesondere relevant für Neu Darchau (siehe Handlungskonzept!)			
<b>Wirkungsbereich</b>	<b>Ausweitung Geschäftsgebiet &amp; Kundenradius, zusätzliches Nachfragepotenzial</b>	<b>Frequenzpartizipation durch neue Verkehrsströme</b>	<b>Zusatz-Arbeitskräftepotenzial (Einpendler) Sonstige Effekte</b>
<b>Lüneburg, Hansestadt</b>			
<b>Lüneburg, Hansestadt</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Es ergeben sich nur geringe Effekte der geplanten Elbbrücke auf die Ausweitung des Einzugsgebietes und Nachfragepotenzials für die Hansestadt Lüneburg (gemessen an der Einwohnerzahl 2009):  <math>\Delta</math> 0-15 Min.: +0%  <math>\Delta</math> 0-30 Min.: +0%  <math>\Delta</math> 0-45 Min.: +0,3%  <math>\Delta</math> 0-60 Min.: +0,2%  <math>\Delta</math> 0-90 Min.: +0%  <i>(leicht unterproportionale Steigerung der Kaufkraft im EZG)</i> </li> <li>Nur in der Zone ab 30 bis 60 Minuten Fahrzeit ergeben sich leicht positive Effekte für die Hansestadt Lüneburg.</li> <li>Jedoch ist von einer relativ hohen „Nutzungsfrequenz“ der Einwohner des Amtes Neuhaus in ihrer Kreisstadt Lüneburg (nächst gelegenen Oberzentrum) auszugehen, sodass eine verbesserte Erreichbarkeit trotz geringer Zusatzpotenziale eine leicht positive Wirkungen und (in begrenztem Umfang) Kaufkraft-zuflüsse entfalten kann.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Es werden sich insg. nur sehr geringe Frequenzveränderungen im Stadtgebiet der Hansestadt Lüneburg aufgrund der geplanten Brücke bei Neu Darchau ergeben (lt. GVS Verkehrsanalyse).</li> <li>Eine stärkere Frequentierung der Hansestadt Lüneburg kann ggf. anhand einer durchgängigen ÖPNV-Busverbindungen Lüneburg – Neu Darchau – Amt Neuhaus stimuliert werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Steigerung Arbeitskräftepotenzial (Einpendler) für Arbeitgeber in der Hansestadt Lüneburg:  <math>\Delta</math> 0-15 Min.: +0%  <math>\Delta</math> 0-30 Min.: +0%  <math>\Delta</math> 0-45 Min.: +0,3%</li> <li>Bisher nur 1% der Einpendler der Hansestadt Lüneburg aus dem Amt Neuhaus</li> </ul> <p><b>Sonstiges/Allgemeines:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Stärkung der Nachfrage im Shopping-, Kultur- und Freizeitssegment durch Amt Neuhaus durch verlässlichere Erreichbarkeit (auch in den Abendstunden) zu erwarten</li> </ul>
Einschätzung Elbbrücke (0 - 3)	leicht positive Wirkung 1	keine Wirkung 0	leicht positive Wirkung 1
Gesamt-Einschätzung	Es sind <b>sehr begrenzte positive</b> regionalwirtschaftliche Wirkungen der geplanten Elbbrücke auf den Gewerbe- und Arbeitsstandort Hansestadt Lüneburg zu erwarten		
<b>Dahlenburg, Flecken</b>			
<b>Dahlenburg, Flecken</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Es ergeben sich begrenzt positive Effekte der geplanten Elbbrücke auf die Ausweitung des Einzugsgebietes und Nachfragepotenzials für Dahlenburg (gemessen an der Einwohnerzahl 2009):  <math>\Delta</math> 0-15 Min.: +0%  <math>\Delta</math> 0-30 Min.: +4,4%  <math>\Delta</math> 0-45 Min.: +1,4%  <math>\Delta</math> 0-60 Min.: +0,8%  <math>\Delta</math> 0-90 Min.: +2,7%</li> <li>Verlässlichkeit und Kostensenkung der Lieferanten- und Transportwege / Planbarkeit von Dienstreisen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Deutliche Kfz-Frequenzsteigerung insb. in Nord-Süd-Richtung (Abnahme in Ost-West-Richtung) in Dahlenburg aufgrund Routenwahlverlagerung mit Brücke (lt. GVS Verkehrsanalyse)</li> <li>Stärkung der regionalen Bedeutung Dahlenburgs als Grundzentrum mit vielfältigem Einzelhandel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Steigerung Arbeitskräftepotenzial (Einpendler) für Arbeitgeber in Dahlenburg:  <math>\Delta</math> 0-15 Min.: +0%  <math>\Delta</math> 0-30 Min.: +4,4%  <math>\Delta</math> 0-45 Min.: +1,4%</li> <li>Bisher 4% der Einpendler Dahlenburgs aus Amt Neuhaus und 4% aus dem LK Ludwigslust</li> </ul>
Einschätzung Elbbrücke (0 - 3)	leicht positive Wirkung 1	leicht positive Wirkung 1	leicht positive Wirkung 1
Gesamt-Einschätzung	Es sind <b>leicht positive</b> regionalwirtschaftliche Wirkungen der geplanten Elbbrücke auf den Gewerbe- und Arbeitsstandort Dahlenburg zu erwarten		
<b>Bleckede, Stadt</b>			
<b>Bleckede, Stadt</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Es ergeben sich nur geringe Effekte der geplanten Elbbrücke auf die Ausweitung des Einzugsgebietes und Nachfragepotenzials für Bleckede (gemessen an der Einwohnerzahl 2009):  <math>\Delta</math> 0-15 Min.: +0%  <math>\Delta</math> 0-30 Min.: +3,7%  <math>\Delta</math> 0-45 Min.: +1,2%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Geringe Veränderung der Kfz-Frequenzen aufgrund Routenwahlverlagerung mit Brücke (lt. GVS Verkehrsanalyse).</li> <li>Jedoch Abnahme der Zahl der Nutzer der Elbfähre Bleckede lt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Steigerung Arbeitskräftepotenzial (Einpendler) für Arbeitgeber in Bleckede:  <math>\Delta</math> 0-15 Min.: +0%  <math>\Delta</math> 0-30 Min.: +3,6%  <math>\Delta</math> 0-45 Min.: +1,2%</li> <li>Bisher 10% der Einpendler Bleckedes aus Amt Neuhaus</li> </ul>



<b>Einschätzung Wirkung der neuen Elbbrücke auf ausgewählte Gewerbe- und Arbeitsstandorte</b> ohne lokale Betroffenheit durch Trassenverlauf insbesondere relevant für Neu Darchau (siehe Handlungskonzept)			
<b>Wirkungsbereich</b>	<b>Ausweitung Geschäftsgebiet &amp; Kundenradius, zusätzliches Nachfragepotenzial</b>	<b>Frequenzpartizipation durch neue Verkehrsströme</b>	<b>Zusatz-Arbeitskräftepotenzial (Einpendler) Sonstige Effekte</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Δ 0-60 Min.: +0,5%</li> <li>Δ 0-90 Min.: +0,3%</li> <li>• Verlässlichkeit und Kostensenkung der Lieferanten- und Transportwege / Planbarkeit von Dienstreisen</li> </ul>	GVS-Analyse (mit entsprechend negativen Umsatzeffekten) bei gleichzeitig leichter Steigerung der Kfz-Frequenzen von Neu Darchau über Bleckede nach Lüneburg (+ retour)	und 7% aus dem LK Ludwigslust
Einschätzung Elbbrücke (0 - 3)	leicht positive Wirkung 1	keine positive Wirkung 0	leicht positive Wirkung 1
Gesamt-Einschätzung	Es können leicht positive Erreichbarkeitswirkungen für Bleckede verzeichnet werden. Zieht man jedoch die negativen Wirkungen auf die Elbfähre Bleckede hinzu ist eine <b>neutrale regionalwirtschaftliche Wirkung</b> der geplanten Elbbrücke Neu Darchau auf den Gewerbe- und Arbeitsstandort Bleckede zu erwarten.		
<b>Hitzacker (Elbe)</b>			
<b>Hitzacker (Elbe)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es ergeben sich leicht positive Effekte der geplanten Elbbrücke auf die Ausweitung des Einzugsgebietes und Nachfragepotenzials für Hitzacker (gemessen an der Einwohnerzahl 2009): Δ 0-15 Min.: +0% Δ 0-30 Min.: +17,4% Δ 0-45 Min.: +1,2% Δ 0-60 Min.: +7,7% Δ 0-90 Min.: +0%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine erheblichen Kfz-Frequenzeffekte in Hitzacker aufgrund Routenwahlverlagerung mit Brücke (lt. GVS Verkehrsanalyse)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Steigerung Arbeitskräftepotenzial (Einpendler) für Arbeitgeber in Hitzacker: Δ 0-15 Min.: +0% Δ 0-30 Min.: +17,8% Δ 0-45 Min.: +1,2%</li> <li>• Bisher 2% der Einpendler Hitzackers aus Amt Neuhaus und 13% aus dem LK Ludwigslust</li> </ul>
Einschätzung Elbbrücke (0 - 3)	leicht positive Wirkung 1	keine Wirkung 0	leicht positive Wirkung 1
Gesamt-Einschätzung	Es sind <b>leicht positive</b> regionalwirtschaftliche Wirkungen der geplanten Elbbrücke auf den Gewerbe- und Arbeitsstandort Hitzacker zu erwarten		
<b>Dannenberg (Elbe)</b>			
<b>Dannenberg (Elbe)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es ergeben sich leicht positive Effekte der geplanten Elbbrücke auf die Ausweitung des Einzugsgebietes und Nachfragepotenzials für Dannenberg (gemessen an der Einwohnerzahl 2009): Δ 0-15 Min.: +0% Δ 0-30 Min.: +9,9% Δ 0-45 Min.: +1,2% Δ 0-60 Min.: +4,4% Δ 0-90 Min.: +0%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Leichte Senkung der Kfz-Frequenzen bei Dannenberg aufgrund Routenwahlverlagerung mit Brücke (lt. GVS Verkehrsanalyse)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Steigerung Arbeitskräftepotenzial (Einpendler) für Arbeitgeber in Dannenberg: Δ 0-15 Min.: +0% Δ 0-30 Min.: +9,8% Δ 0-45 Min.: +1,2%</li> <li>• Bisher 1% der Einpendler Dannenbergs aus Amt Neuhaus</li> </ul>
Einschätzung Elbbrücke (0 - 3)	leicht positive Wirkung 1	keine Wirkung 0	leicht positive Wirkung 1
Gesamt-Einschätzung	Es sind <b>sehr begrenzte positive</b> regionalwirtschaftliche Wirkungen der geplanten Elbbrücke auf den Gewerbe- und Arbeitsstandort Dannenberg zu erwarten		

## Anhang 5: Auswirkung auf Tourismusstandorte

Einschätzung Wirkung der neuen Elbbrücke auf ausgewählte Tourismusstandorte ohne lokale Betroffenheit durch Trassenverlauf insbesondere relevant für Neu Darchau (siehe Handlungskonzept)		
Wirkungsbereich	Tourismusrelevanz und sonstige Tourismusaspekte	Steigerung Nachfragepotenzial
<b>Amt Neuhaus</b>		
<p><b>Amt Neuhaus</b></p> <p><b>am Bspl. Gemeinde Neuhaus</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>für südöstliche und nordwestliche Bereiche des Amtes Neuhaus tendenziell geringere Effekte – siehe Beispiel Tripkau</li> <li>für Darchau noch stärkere Erreichbarkeitseffekte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Amt Neuhaus mit begrenztem Übernachtungstourismus (nur rd. 7.000 Übernachtungen in 3 gewerblichen Beherbergungsbetrieben 2010) und geringen Umsatzanteilen des Gastgewerbes</li> <li>Erreichbarkeitsverbesserung durch Elbbrücke wird bei anlass-, angebots- und preisgetriebenem Übernachtungstourismus kaum ins Gewicht fallen</li> <li>Amt Neuhaus mit Bedeutung und Potenzialen im Tagestourismus (mit Radtourismus) mit attraktiven Ausflugszielen</li> <li>Stärkung des Tagestourismus durch bessere Erreichbarkeit aus wichtigen Quellgebieten (Lüneburg, Hamburg) anzustreben</li> <li>Dynamische (Wettbewerbs-) Prozesse (beiderseits der Elbe) führen zu Differenzierung, Vielfalt und Qualitätsverbesserung im touristischen Angebot</li> <li>In den Fachgesprächen wurden die Vorteile für den Tagestourismus im Amt Neuhaus aufgrund der neuen Elbbrücke betont</li> <li>Chancen und Projektansätze bestehen z.B. im Bustourismus (Rundtouren) als auch im (Abend-) Veranstaltungs- und Kunstbereich</li> <li>Attraktivitäts- und Nachfragesteigerung im Amt Neuhaus können sich über Spillover- und Arbeitsplatzeffekte für Gesamtregion positiv auswirken</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bisher Barrierewirkung der Elbe → erhebliche Ausweitung des tagestouristischen Einzugsgebiets → großer Vorteil durch bessere Erreichbarkeit wichtiger Quellgebiete westlich der Elbe, wie z.B. Lüneburg und Hamburg (signifikante Fahrzeitverkürzung) → sehr starke Steigerung des Nachfragepotenzials (Einwohner) in relevanten Einzugsgebietszonen (2009/2019): Δ 0-30 Min.: +81% / +83% Δ 0-60 Min.: +31% / +32% Δ 0-90 Min.: +20% / +20% Δ 0-120 Min.: +35% / +35% <i>(überproportionale Steigerung der Kaufkraft im EZG)</i></li> <li>Starke Steigerung des touristischen Nachfragepotenzials für Ausflüge vom Urlaubsort (Ankünfte Δ 0-45 Min.: +178%)</li> <li>Verlässlichkeit, Kostensenkung und Sicherheit der Ausflugsplanung in das Amt Neuhaus</li> <li>Evtl. verbesserte Anbindung des Ausflugsverkehrs aufgrund durchgängiger Busverbindungen von Lüneburg</li> <li>Bessere Erreichbarkeit führt zu Bestandssicherung touristischer Betriebe (Gastgewerbe) und höheren Ansiedlungspotenzialen</li> </ul>
Einschätzung Elbbrücke (0 - 3)	hoher Handlungsbedarf im Tourismus	stark positive Wirkung 3
Gesamteinschätzung	<b>Stark positive</b> Wirkung der geplanten Elbbrücke für den Tourismus- und Ausflugsstandort Amt Neuhaus (insb. im zentralen Bereich des Amtes Neuhaus)	
<b>Neu Darchau</b>		
<p><b>Neu Darchau</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Neu Darchau mit begrenztem Übernachtungstourismus (in 2010 nur 2 Beherbergungsbetriebe mit mindestens 9 Betten) und Jahresumsätzen im Gastgewerbe unter 0,5 Mio. EUR (der Ust.-pflichtigen im Gastgewerbe lt. LSKN 2008).</li> <li>Ausgewählte touristische Anbieter sind z.B. das Göpelhaus, die Elbfähre, der Sportboothafen und der Campingplatz Klein Kühren</li> </ul> <p><b>Risiken für den Tourismus:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Fähre in Neu Darchau ist touristische Attraktion (gerade für Radfahrer), die dann vsl. wegfällt.</li> <li>Zudem bestehen kleinräumige Bedrohungspotenziale für den örtlichen Tourismus durch zusätzlichen Verkehr, Lärm und Beeinträchtigungen des Orts- und Landschaftsbildes.</li> </ul> <p><b>Chancen und touristische Potenziale/Ansätze:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Nutzung Frequenzen und Durchgangsverkehr für touristische Angebote bei entsprechender</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bisher Barrierewirkung der Elbe → Ausweitung des tagestouristischen Einzugsgebiets → Leichter Vorteil durch zusätzliche (jedoch begrenzte) Gästepotenziale östlich der Elbe → Fahrzeitverkürzung z.B. um über die Hälfte nach Neuhaus, rd. 25% nach Hagenow und rd. 16% nach Schwerin → Steigerung des tagestouristischen Nachfragepotenzials, jedoch signifikant nur in den näheren Einzugsgebietszonen (gemessen an der Einwohnerzahl 2009/2019): Δ 0-15 Min.: +23% / +17% Δ 0-30 Min.: +12% / +12% Δ 0-60 Min.: +8% / +8% Δ 0-90 Min.: +3% / +3% Δ 0-120 Min.: +1,2% / +1,3% <i>(leicht unterproportionale Steigerung der Kaufkraft im EZG)</i></li> <li>Steigerung des touristischen Nachfragepotenzials / Ausflüge vom Urlaubsort</li> </ul>

<b>Einschätzung Wirkung der neuen Elbbrücke auf ausgewählte Tourismusstandorte</b> ohne lokale Betroffenheit durch Trassenverlauf insbesondere relevant für Neu Darchau (siehe Handlungskonzept)		
<b>Wirkungsbereich</b>	<b>Tourismusrelevanz und sonstige Tourismusaspekte</b>	<b>Steigerung Nachfragepotenzial</b>
	<p>Beschilderung/Frequenzlage (z.B. Gastronomie)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erreichbarkeitsverbesserung von potenziellen Quellgebieten östlich der Elbe</li> <li>• Evtl. durchgehende Buslinie von Lüneburg bis Amt Neuhaus mit Haltestelle Neu Darchau (auch für Tagesausflüge)</li> <li>• Neu Darchau als touristischer Verkehrsknoten für einen Wechsel der Uferseite (z.B. für Radfahrer von HH -&gt; Neu Darchau (westliches Ufer) -&gt; Brücke mit Radweg -&gt; Amt Neuhaus (östl. Ufer)</li> <li>• Bustouren, Touristik-/ÖPNV-Elbeshuttle: Mit Brücke könnte eine Bustour oder ein Touristik- /ÖPNV-Elbeshuttle im Kreisverkehr (Rundtouren) nach Vorbild „Heideshuttle“ verkehren (z.B. Lüneburg - Neu Darchau - Amt Neuhaus - Lauenburg - Lüneburg) und / oder Reisebus-Rundtour Dömitz - Amt Neuhaus - Neu Darchau - Hitzacker – Dömitz</li> <li>• Neu Darchau kann ggf. an einer touristischen Nachfragesteigerung im Biosphärenreservat insgesamt und der allgemeinen Stärkung der Tourismusregion partizipieren (Spillover- und Arbeitsplatzeffekte)</li> <li>• Profitieren durch allgemeine Stärkung der Tourismusregion und ggf. Etablierung als Tourismus-Verkehrsknotenpunkt im Biosphärenreservat nieders. Elbtal</li> </ul>	(Ankünfte $\Delta$ 0-45 Min.) um knapp 14%
Einschätzung Elbbrücke (0 - 3)	Eine Bilanzierung der ortsspezifischen Chancen und Risiken der neuen Elbbrücke auf den örtlichen Tourismus Neu Darchaus ist aufgrund verschiedener Faktoren (z.B. lokaler trassenabhängiger Effekte, Projekte und Reaktion der touristischen Anbieter) nicht möglich.	leicht positive Wirkung 1 (nur Erreichbarkeitseffekte, ohne lokale Konfliktpotenziale)
Haushaltbefragung Neu Darchau 2011	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 67,4% der Befragten sehen den Ausbau Neu Darchaus als Tourismusstandort als sinnvollen Impuls bzw. Entwicklung an.</li> <li>• Die Mehrheit der befragten Haushalte Neu Darchaus (62,3%) erwartet jedoch eher nicht, dass Neu Darchau durch die Brücke als Tourismusstandort ausgebaut werden kann. Viele Befragte gehen von einer Beeinträchtigung der touristischen Standortqualität Neu Darchaus durch die neue Elbbrücke aus.</li> <li>• Bezüglich der Trassenvarianten glauben 42,6% der Haushalte, dass sich Variante B (Verlängerung Hauptstraße) am positivsten für das Gastgewerbe und die Restaurants auswirken (Variante A: 22,8%, Variante C: 7,4%).</li> </ul>	
Gesamt-Einschätzung	Es wird für Neu Darchau <b>keine Gesamteinschätzung</b> der Auswirkungen der geplanten Brücke auf den lokalen Tourismus getroffen. Es ergeben sich zwar hinsichtlich der verbesserten Erreichbarkeit leicht positive Wirkungen der geplanten Elbbrücke für den Tourismus- und Ausflugsstandort Neu Darchau, jedoch ohne Berücksichtigung lokaler Konfliktpotenziale, Risiken aber auch Chancen/Projektansätze für den lokalen Tourismus. Die positiven Erreichbarkeitswirkungen 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 (siehe hierzu das gesonderte Handlungskonzept mit Haushaltsbefragung)	
<b>Lüneburg, Hansestadt</b>		
<b>Lüneburg, Hansestadt</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hansestadt Lüneburg mit bedeutendem Übernachtungstourismus (281.000 Übernachtungen in 22 gewerblichen Beherbergungsbetrieben 2010) und großem Shopping-, Freizeit- und Kulturangebot.</li> <li>• Trotz geringer Zusatz-Nachfragepotenziale durch die geplante Brücke (im Tagesausflugsradius) ist von einer hohen „Nutzungsfrequenz“ der Freizeit- und Kulturangebote des Oberzentrums durch Neuhäuser auszugehen.</li> <li>• Aufgrund der verlässlicheren Anbindung auch in den Abendstunden kann der Freizeit- und Kulturbereich der Hansestadt Lüneburg (gerade</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es ergeben sich nur geringe Effekte der geplanten Elbbrücke auf die Steigerung des tagestouristischen Nachfragepotenzials für die Hansestadt Lüneburg (gemessen an der Zahl der Einwohner im Einzugsgebiet).</li> <li>• Nur in der Zone ab 30 bis 60 Minuten Fahrzeit ergeben sich leicht positive Effekte für die Hansestadt Lüneburg.</li> <li>• Verlässlichkeit, Kostensenkung und Sicherheit der Ausflugsplanung in die Hansestadt Lüneburg: Es ist eine Stärkung der Nachfrage im Shopping-, Kultur- und Freizeitsegment durch Amt Neuhäuser durch verlässlichere und</li> </ul>

<b>Einschätzung Wirkung der neuen Elbbrücke auf ausgewählte Tourismusstandorte</b> ohne lokale Betroffenheit durch Trassenverlauf insbesondere relevant für Neu Darchau (siehe Handlungskonzept)		
<b>Wirkungsbereich</b>	<b>Tourismusrelevanz und sonstige Tourismusaspekte</b>	<b>Steigerung Nachfragepotenzial</b>
	<p>Abendveranstaltungen) durch zusätzliche Gäste aus östlich der Elbe gelegenen Gebieten profitieren.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Weiteres Potenzial kann in der Verknüpfung des Städtetourismus der Hansestadt Lüneburg mit Ausflügen der Städtetouristen in das Amt Neuhaus bestehen. So kann ggf. anhand von Busrundtouren das gesamttouristische Produkt „Lüneburg“ gestärkt werden.</li> </ul>	<p>günstigere Erreichbarkeit (auch in den Abendstunden) zu erwarten.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Evtl. verbesserte Anbindung des Ausflugsverkehrs aufgrund durchgängiger Busverbindungen nach Lüneburg von östlich der Elbe gelegenen Gebieten.</li> </ul>
Einschätzung Elbbrücke (0 - 3)		leicht positive Wirkung 1
Gesamt-Einschätzung	<b>Leicht positive</b> Wirkung der geplanten Elbbrücke für den Tourismus- und Ausflugsstandort Hansestadt Lüneburg	
<b>Dahlenburg, Flecken</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dahlenburg mit begrenztem Übernachtungstourismus (15.500 Übernachtungen in 2010).</li> <li>Chancen könnten bestehen in der Nutzung zusätzlicher Frequenzen und Durchgangsverkehr für touristische oder freizeitorientierte Angebote bei entsprechender Beschilderung/Frequenzlage (z.B. Gastronomie, Einzelhandel).</li> <li>Evtl. durchgehende Buslinie von Lüneburg bis Amt Neuhaus mit Haltestelle Dahlenburg (auch für Tagesausflüge) oder Einbindung Dahlenburgs in Bustouren, Touristik-Elbeshuttle o.ä.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Es ergeben sich nur begrenzte Steigerungen des tages touristischen Nachfragepotenzials durch die geplanten Elbbrücke für Dahlenburg (gemessen an der Einwohnerzahl 2009 im Einzugsgebiet):  <math>\Delta</math> 0-15 Min.: +0%  <math>\Delta</math> 0-30 Min.: +4,4%  <math>\Delta</math> 0-45 Min.: +1,4%  <math>\Delta</math> 0-60 Min.: +0,8%  <math>\Delta</math> 0-90 Min.: +2,7%  <math>\Delta</math> 0-120 Min.: +0,3%</li> <li>Steigerung des touristischen Nachfragepotenzials / Ausflüge vom Urlaubsort (Ankünfte <math>\Delta</math> 0-30 Min.) um nur 1,1%.</li> </ul>
Einschätzung Elbbrücke (0 - 3)		kaum leicht positive Wirkung 0,5
Gesamt-Einschätzung	<b>Leicht positive</b> Wirkung der geplanten Elbbrücke für den Tourismus- und Ausflugsstandort Dahlenburg	
<b>Bleckede, Stadt</b>		
<b>Bleckede, Stadt</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bleckede mit begrenztem Übernachtungstourismus (15.200 Übernachtungen in gewerbl. Beherbergungsbetrieben in 2010); bedeutendes Ausflugsziel mit touristischen Einrichtungen wie z.B. Elbschloss, Biosphaerium, Elbfähre etc.</li> </ul> <p><b>Risiken für den Tourismus:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Nachfragerückgang auf der Elbfähre Bleckede aufgrund Verlagerungen von Verkehren auf die geplante Elbbrücke bei Neu Darchau (jedoch dadurch auch stärkere touristische Alleinstellung der Elbfähre Bleckede)</li> </ul> <p><b>Chancen und touristische Potenziale/Ansätze:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Profitieren und Partizipieren von einer allgemeinen Stärkung und Nachfragesteigerung der Tourismusregion nieders. Biosphärenreservat.</li> <li>Einbindung Bleckedes in Busrundtouren und Touristik-/ÖPNV-Elbeshuttle</li> <li>Erreichbarkeitsverbesserung von potenziellen Quellgebieten östlich der Elbe (von Einwohnern und Urlaubern z.B. im Amt Neuhaus)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Es ergeben sich nur begrenzte Steigerungen des tages touristischen Nachfragepotenzials durch die geplanten Elbbrücke für Bleckede (gemessen an der Einwohnerzahl 2009 im Einzugsgebiet):  <math>\Delta</math> 0-15 Min.: +0%  <math>\Delta</math> 0-30 Min.: +3,7%  <math>\Delta</math> 0-45 Min.: +1,2%  <math>\Delta</math> 0-60 Min.: +0,5%  <math>\Delta</math> 0-90 Min.: +0,3%  <math>\Delta</math> 0-120 Min.: +0%</li> <li>Steigerung des touristischen Nachfragepotenzials / Ausflüge vom Urlaubsort (Ankünfte <math>\Delta</math> 0-30 Min.) um nur 1,4%.</li> <li>Verlässlichere Erreichbarkeit touristischer Betriebe Bleckedes von Arbeitnehmern mit Wohnsitz östlich der Elbe.</li> </ul>
Einschätzung Elbbrücke (0 - 3)		leicht positive Wirkung 1
Gesamt-Einschätzung	<b>Leicht positive</b> Wirkung der geplanten Elbbrücke für den Tourismus- und Ausflugsstandort Bleckede	

<b>Einschätzung Wirkung der neuen Elbbrücke auf ausgewählte Tourismusstandorte</b> ohne lokale Betroffenheit durch Trassenverlauf insbesondere relevant für Neu Darchau (siehe Handlungskonzept)		
<b>Wirkungsbereich</b>	<b>Tourismusrelevanz und sonstige Tourismusaspekte</b>	<b>Steigerung Nachfragepotenzial</b>
<b>Hitzacker (Elbe)</b>		
<b>Hitzacker (Elbe)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hitzacker mit bedeutendem Übernachtungstourismus (75.000 Übernachtungen in gewerbl. Beherbergungsbetrieben in 2010); bedeutendes Ausflugsziel im Bereich Elbtalau mit touristischer Altstadt, Museen, Elbpromenade, Elbfähre etc.</li> </ul> <p><b>Chancen und touristische Potenziale/Ansätze:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Profitieren und Partizipieren von einer allgemeinen Stärkung und Nachfragesteigerung der Tourismusregion nieders. Biosphärenreservat.</li> <li>Einbindung Hitzackers als ein High-Light in kreisübergreifende Busrundtouren und Touristik-Elbeshuttle (z.B. Reisebus-Rundtour Dömitz - Amt Neuhaus - Neu Darchau - Hitzacker - Dömitz).</li> <li>Zusätzliche Stärkung der Kooperation der regionalen Tourismusorganisationen durch gemeinsame Produktentwicklung.</li> <li>Erreichbarkeitsverbesserung von potenziellen Quellgebieten östlich der Elbe (von Einwohnern und Urlaubern z.B. im Amt Neuhaus).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Es ergeben sich leicht positive Steigerungen des tagestouristischen Nachfragepotenzials durch die geplanten Elbbrücke für Hitzacker (gemessen an der Einwohnerzahl 2009 im Einzugsgebiet): <ul style="list-style-type: none"> <li>Δ 0-15 Min.: +0%</li> <li>Δ 0-30 Min.: +17,4%</li> <li>Δ 0-45 Min.: +1,2%</li> <li>Δ 0-60 Min.: +7,7%</li> <li>Δ 0-90 Min.: +0%</li> <li>Δ 0-120 Min.: +0%</li> </ul> </li> <li>Steigerung des touristischen Nachfragepotenzials / Ausflüge vom Urlaubsort (Ankünfte Δ 0-30 Min.) um 3,5%.</li> <li>Verlässlichere Erreichbarkeit touristischer Betriebe Hitzackers von Arbeitnehmern mit Wohnsitz östlich der Elbe.</li> </ul>
Einschätzung Elbbrücke (0 - 3)		leicht positive Wirkung 1
Gesamt-Einschätzung	<b>Leicht positive</b> Wirkung der geplanten Elbbrücke für den Tourismus- und Ausflugsstandort Hitzacker	
<b>Dannenberg (Elbe)</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dannenberg mit begrenztem Übernachtungstourismus (18.000 Übernachtungen in 2010).</li> </ul> <p><b>Chancen und touristische Potenziale/Ansätze:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Profitieren und Partizipieren von einer allgemeinen Stärkung und Nachfragesteigerung der Tourismusregion nieders. Biosphärenreservat.</li> <li>Begrenzte Erreichbarkeitsverbesserung von potenziellen Quellgebieten östlich der Elbe (von Einwohnern und Urlaubern z.B. im Amt Neuhaus).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Es ergeben sich nur begrenzte Steigerungen des tagestouristischen Nachfragepotenzials durch die geplanten Elbbrücke für Dannenberg (gemessen an der Einwohnerzahl 2009 im Einzugsgebiet): <ul style="list-style-type: none"> <li>Δ 0-15 Min.: +0%</li> <li>Δ 0-30 Min.: +9,9%</li> <li>Δ 0-45 Min.: +1,2%</li> <li>Δ 0-60 Min.: +4,4%</li> <li>Δ 0-90 Min.: +0%</li> <li>Δ 0-120 Min.: +0%</li> </ul> </li> <li>Steigerung des touristischen Nachfragepotenzials / Ausflüge vom Urlaubsort (Ankünfte Δ 0-30 Min.) um 3,7%.</li> </ul>
Einschätzung Elbbrücke (0 - 3)		keine signifikante Wirkung 0
Gesamt-Einschätzung	<b>Keine wesentlichen</b> Auswirkungen der geplanten Elbbrücke für den Tourismus- und Ausflugsstandort Dannenberg	

## Anhang 6: Auswirkung auf Einzelhandelsstandorte

<b>Einschätzung Wirkung der neuen Elbbrücke auf ausgewählte Einzelhandelsstandorte</b> ohne lokale Betroffenheit durch Trassenverlauf insbesondere relevant für Neu Darchau (siehe Handlungskonzept)			
<b>Wirkungsbereich</b>	<b>Zusatz-Nachfragepotenzial und Zusatz-Wettbewerb im Marktgebiet</b>	<b>Frequenzpartizipation durch neue Verkehrsströme</b>	<b>Zusatz-Arbeitskräftepotenzial (Einpender) Sonstige Effekte</b>
<b>Amt Neuhaus</b>			
<b>Gemeinde Neuhaus</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neuhaus als Grundzentrum mit Versorgungsfunktion (Nahversorgung für periodischen Bedarf) für das Amt Neuhaus (EZG maximal rd. 30 min. Fahrzeit).</li> <li>• Starke Steigerung des einzelhandelsrelevanten Nachfragepotenzials (gemessen an der Einwohnerzahl) in verschiedenen Marktgebieten (2009/2019): Δ 0-15 Min.: +36% / +60% Δ 0-30 Min.: +81% / +83% <i>(Überproportionale Steigerung der Kaufkraft im EZG)</i></li> <li>• Sehr starke Steigerung des touristischen Nachfragepotenzials in Form von Ausflügen vom Urlaubsort (westlich der Elbe)</li> <li>• Verlässlichkeit und Kostensenkung der Lieferanten- und Transportwege</li> <li>• Zunahme des Wettbewerbs mit Einzelhandelsangeboten in Neu Darchau und den Grundzentren westlich der Elbe (z.B. Dahlenburg und Bleckede)</li> <li>• Zusätzliche Einzelhandelsnachfrage durch Zunahme des (Tages-) Tourismus im Amt Neuhaus durch die neue Elbbrücke</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deutliche Kfz-Frequenzsteigerung in Nord-Süd-Richtung in Neuhaus aufgrund Routenwahlverlagerung mit Brücke (lt. GVS Verkehrsanalyse)</li> <li>• Einzelhandel und Gastronomie bzw. Frequenzpartizipierer (je nach Mikrostandort, Sichtbarkeit und Frequenzlage)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deutliche Steigerung Arbeitskräftepotenzial (Einpender) für Einzelhändler in Neuhaus: Δ 0-15 Min.: +32% Δ 0-30 Min.: +76% Δ 0-45 Min.: +74%</li> <li>• Verbesserung Arbeitsweg für Einpender aus den Alten BL (13% aller Einpender), davon aus Rest-Niedersachsen (11% aller Einpender) und Rest-LK Lüneburg (6% der Einpender)</li> </ul> <p><b>Sonstiges/Allgemeines:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Insgesamt sehr starke Steigerung des Nachfragepotenzials für Einzelhandel, jedoch auch verstärkter Wettbewerb mit westl. der Elbe gelegenen Einzelhändlern</li> <li>• Bessere Erreichbarkeit und Frequenzpartizipation führt i.d.R. zu Bestandssicherung vorhandener Einzelhändler und Ansiedlungspotenzialen</li> <li>• Dynamische (Wettbewerbs-) Prozesse (beiderseits der Elbe) führen zu Angebotsdifferenzierung, Vielfalt und Qualitätsverbesserung im Einzelhandel</li> </ul>
Einschätzung Elbbrücke (0 - 3)	leicht positive Wirkung 1	positive Wirkung 2	positive Wirkung 2
Gesamt-Einschätzung	<b>Leicht positive bis positive Wirkung</b> der geplanten Elbbrücke für den Einzelhandelsstandort Neuhaus		
<b>Neu Darchau</b>			
<b>Neu Darchau</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neu Darchau mit lokaler Versorgungsfunktion für periodischen Bedarf (E-aktiv Markt Hildebrand mit rd. 1.000 m<sup>2</sup> VKF und Getränkemarkt als zentraler Anbieter; EZG etwa 15 bis 20 min. Fahrzeit).</li> <li>• Bisher Barrierewirkung der Elbe → Vorteil durch zusätzliche Käuferpotenziale östlich der Elbe → Deutliche Steigerung des Nachfragepotenzials in der relevanten Naheinzugsgebietszone aufgrund der Lage direkt am Brückenschlag (gemessen an der Einwohnerzahl 2009/2019): Δ 0-15 Min.: +23% / +17% Δ 0-30 Min.: +12% / +12% <i>(leicht unterproportionale Steigerung der Kaufkraft im EZG)</i></li> <li>• Steigerung des touristischen Nachfragepotenzials aus östlich der Elbe gelegenen Gebieten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deutliche Kfz-Frequenzsteigerung in Nord-Süd-Richtung in Neu Darchau aufgrund der neuen Elbbrücke (lt. GVS Verkehrsanalyse)</li> <li>• Einzelhandel und Gastronomie als Profiteure bzw. Frequenzpartizipierer (je nach Mikrostandort, Sichtbarkeit und Frequenzlage)</li> <li>• Frequenzveränderungen auf kleinräumiger Ebene sind stark von der Trassenvariante abhängig. Z.B. führt nur Variante B zu höheren Frequenzen in der Hauptstraße des Ortsteils Neu Darchau</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Steigerung Arbeitskräftepotenzial (Einpender) für Arbeitgeber in Neu Darchau: Δ 0-15 Min.: +26% Δ 0-30 Min.: +13% Δ 0-45 Min.: +11%</li> <li>• Verbesserung Arbeitsweg für Einpender aus den Neuen BL (12% aller Einpender) und Amt Neuhaus (19% der Einpender), inkl. verlässliche Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes</li> </ul> <p><b>Sonstiges/Allgemeines:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Insgesamt deutliche Steigerung des Nachfragepotenzials für Einzelhandel, jedoch auch verstärkter Wettbewerb mit westl. der Elbe gelegenen Einzelhändlern (jedoch größerer und wettbewerbsfähiger E-aktiv Markt in Neu Darchau)</li> </ul>

<b>Einschätzung Wirkung der neuen Elbbrücke auf ausgewählte Einzelhandelsstandorte</b> ohne lokale Betroffenheit durch Trassenverlauf insbesondere relevant für Neu Darchau (siehe Handlungskonzept)			
<b>Wirkungsbereich</b>	<b>Zusatz-Nachfragepotenzial und Zusatz-Wettbewerb im Marktgebiet</b>	<b>Frequenzpartizipation durch neue Verkehrsströme</b>	<b>Zusatz-Arbeitskräftepotenzial (Einpender) Sonstige Effekte</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verlässlichkeit und Kostensenkung der Lieferanten- und Transportwege</li> <li>• Zunahme des Wettbewerbs mit Einzelhandelsangeboten in Neuhaus</li> </ul>	(bei Varianten A und C nehmen die Kfz-Frequenzen in diesem Straßenzug sogar ab, bei steigenden Frequenzen im Ortsteil Katemin).	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bessere Erreichbarkeit und Frequenzpartizipation führt i.d.R. zu Bestandssicherung vorhandener Einzelhändler und Ansiedlungspotenzialen</li> <li>• Dynamische (Wettbewerbs-) Prozesse (beiderseits der Elbe) führen zu Angebotsdifferenzierung, Vielfalt und Qualitätsverbesserung im Einzelhandel</li> </ul>
Einschätzung Elbbrücke (0 - 3)	positive Wirkung 2	potenziell positive Wirkung 0 bis 3 (je nach Trassenvariante)	positive Wirkung 2
Haushaltbefragung Neu Darchau 2011	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Für 80% der Befragten ist der „Erhalt und evtl. Ausbau der Einkaufsmöglichkeiten“ bedeutend.</li> <li>• Dass sich die Brücke positiv auf den Einzelhandel in Neu Darchau auswirkt, da dann besser Kunden von der östlichen Elbeseite angesprochen werden können, schätzen 27,4% als großen Vorteil, 13,7% grundsätzlich positiv und 58,9% eher von geringer Bedeutung ein.</li> <li>• Bzgl. der Trassenvarianten glauben 48,2%, dass sich Variante B („Verlängerung Hauptstraße“) am positivsten für den Einzelhandel und das Gewerbe auswirkt (Variante A: 16,1%; C: 8,0%). Auch für das Gastgewerbe und die Restaurants wird Variante B (42,6%) am geeignetsten eingeschätzt.</li> </ul>		
Gesamt-Einschätzung	<p><b>Positive Wirkung</b> (bzw. Chancen und Potenziale) der geplanten Elbbrücke für den Einzelhandelsstandort Neu Darchau, unter Berücksichtigung von verbesserter Erreichbarkeit von Kunden und Arbeitskräften sowie Möglichkeiten der Frequenzpartizipation. Die positiven Erreichbarkeitswirkungen können durch lokale Betroffenheit von Neu Darchau durch z.B. konfliktträchtigen Trassenverlauf, Frequenzverschiebungen o.ä. negativ beeinflusst werden, falls im ungünstigen Fall keine innerörtliche Standortverlagerung in eine Frequenzlage oder Beschilderung erfolgt (siehe hierzu das gesonderte Handlungskonzept mit Haushaltsbefragung)</p>		
<b>Lüneburg, Hansestadt</b>			
<b>Lüneburg, Hansestadt</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hansestadt Lüneburg mit Funktion als Oberzentrum und sehr hoher Bedeutung des Einzelhandels für die Region (z.B. auch für den a-periodischen Bedarf) und „Shopping-Destination“ mit großem Einzugsgebiet (bis geschätzt 90/120 min. Fahrzeit).</li> <li>• Bisher Barrierewirkung der Elbe → Vorteil durch zusätzliche Käuferpotenziale östlich der Elbe → Jedoch nur geringe Steigerung des Nachfragepotenzials (gemessen an der Einwohnerzahl 2000). Zusatz-Nachfragepotenzial erst ab 30 min. Fahrzeitradius. → Trotzdem positive Effekte, da bereits heute die Hansestadt Lüneburg von Amt Neuhäusern zwecks Einkauf häufig frequentiert wird (mit Brücke ergibt sich eine zuverlässige Anbindung)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine signifikanten Kfz-Frequenzveränderungen für die Hansestadt Lüneburg aufgrund der neuen Elbbrücke (lt. GVS Verkehrsanalyse)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nur sehr geringe Steigerung des Arbeitskräftepotenzials (Einpender) für Einzelhändler der Hansestadt Lüneburg</li> <li>• Brückeneffekte bzgl. Zusatznachfragepotenzial und Kaufkraftgewinn des Lüneburger Einzelhandels sind nicht zu überschätzen. Nur im Bereich der a-periodischen Produkte kann die Hansestadt Lüneburg positive Impulse durch die Elbbrücke erwarten.</li> </ul>
Einschätzung	leicht positive Wirkung 1	keine Wirkung 0	leicht positive Wirkung 1
Gesamt-Einschätzung	<b>Leicht positive Wirkung</b> der geplanten Elbbrücke bei Neu Darchau für den Einzelhandelsstandort Hansestadt Lüneburg (insbesondere im Bereich des a-periodischen Bedarfs)		
<b>Dahlenburg, Flecken</b>			
<b>Dahlenburg, Flecken</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grundzentrum Dahlenburg mit Nahversorgungsfunktion insb. für periodischen Bedarf mit EZG bis maximal rd. 30 min. Fahrzeit</li> <li>• Steigerung des Nachfragepotenzials durch die Elbbrücke im EZG bis 30 min. Fahrzeit um rd. 5%.</li> <li>• Größenvorteile gegenüber dem Einzelhandelsangebot östlich der</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Signifikante Steigerung der an Dahlenburg anliegenden Kfz-Frequenzen aufgrund der neuen Elbbrücke (lt. GVS Verkehrsanalyse - Routenwahlverlagerung)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Steigerung des Arbeitskräftepotenzials (Einpender) bis 30 min. Fahrzeit für Einzelhändler Dahlenburgs um gut 4% (inkl. verlässliche Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes)</li> </ul>

<b>Einschätzung Wirkung der neuen Elbbrücke auf ausgewählte Einzelhandelsstandorte</b> ohne lokale Betroffenheit durch Trassenverlauf insbesondere relevant für Neu Darchau (siehe Handlungskonzept)			
<b>Wirkungsbereich</b>	<b>Zusatz-Nachfragepotenzial und Zusatz-Wettbewerb im Marktgebiet</b>	<b>Frequenzpartizipation durch neue Verkehrsströme</b>	<b>Zusatz-Arbeitskräftepotenzial (Einpendler) Sonstige Effekte</b>
	Elbe (→ Wettbewerbsvorteil)		
Einschätzung	leicht positive Wirkung 1	positive Wirkung 2	leicht positive Wirkung 1
Gesamt-Einschätzung	<b>Leicht positive bis positive Wirkung</b> der geplanten Elbbrücke bei Neu Darchau für den Einzelhandelsstandort Dahlenburg		
<b>Bleckede, Stadt</b>			
<b>Bleckede, Stadt</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grundzentrum Bleckede mit Nahversorgungsfunktion insb. für periodischen Bedarf mit EZG bis maximal rd. 30 min. Fahrzeit</li> <li>• Steigerung des Nachfragepotenzials durch die Elbbrücke im EZG bis 30 min. Fahrzeit um rd. 4%.</li> <li>• Größenvorteile gegenüber dem Einzelhandelsangebot östlich der Elbe (→ Wettbewerbsvorteil)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geringe Veränderung der Kfz-Frequenzen aufgrund Routenwahlverlagerung mit Brücke (lt. GVS Verkehrsanalyse).</li> <li>• Abnahme der Zahl der Nutzer der Elbfähre Bleckede lt. GVS-Analyse bei gleichzeitig leichter Steigerung der Kfz-Frequenzen von Neu Darchau über Bleckede nach Lüneburg (+ retour)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Steigerung des Arbeitskräftepotenzials (Einpendler) bis 30 min. Fahrzeit für Einzelhändler Bleckedes um knapp 4% (inkl. verlässliche Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes)</li> </ul>
Einschätzung	leicht positive Wirkung 1	keine Wirkung 0	leicht positive Wirkung 1
Gesamt-Einschätzung	<b>Keine bis leicht positive Wirkung</b> der geplanten Elbbrücke bei Neu Darchau für den Einzelhandelsstandort Bleckede		
<b>Hitzacker (Elbe)</b>			
<b>Hitzacker (Elbe)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grundzentrum Hitzacker mit Nahversorgungsfunktion (inklusive touristischer Einzelhandel) insb. für periodischen Bedarf mit EZG bis maximal rd. 30 min. Fahrzeit</li> <li>• Steigerung des Nachfragepotenzials durch die Elbbrücke im EZG bis 30 min. Fahrzeit um gut 17% (Steigerung Kaufkraftpotenzial etwas geringer).</li> <li>• Größenvorteile gegenüber dem Einzelhandelsangebot im Amt Neuhaus (→ Wettbewerbsvorteil)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sehr geringe Steigerung der Kfz-Frequenzen, anliegend an Hitzacker, aufgrund Routenwahlverlagerung mit Brücke (lt. GVS Verkehrsanalyse).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Steigerung des Arbeitskräftepotenzials (Einpendler) bis 30 min. Fahrzeit für Einzelhändler Hitzackers um gut 18% (inkl. verlässliche Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes)</li> </ul>
Einschätzung	positive Wirkung 2	keine Wirkung 0	leicht positive Wirkung 1
Gesamt-Einschätzung	<b>Leicht positive bis positive Wirkung</b> der geplanten Elbbrücke bei Neu Darchau für den Einzelhandelsstandort Hitzacker		
<b>Dannenberg (Elbe)</b>			
<b>Dannenberg (Elbe)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grundzentrum Dannenberg mit Nahversorgungsfunktion mit großem Einzelhandelsangebot mit EZG bis rd. 30 min. Fahrzeit</li> <li>• Steigerung des Nachfragepotenzials durch die Elbbrücke im EZG bis 30 min. Fahrzeit um 10% (Steigerung Kaufkraftpotenzial etwas geringer)</li> <li>• Nachgelagertes Grundzentrum zum Brückenschlag (nach Dahlenburg und Hitzacker)</li> <li>• Größenvorteile gegenüber dem Einzelhandelsangebot im Amt Neuhaus (→ Wettbewerbsvorteil),</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rückgang der Kfz-Frequenzen, anliegend an Dannenberg, aufgrund Routenwahlverlagerung mit Brücke (lt. GVS Verkehrsanalyse).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Steigerung des Arbeitskräftepotenzials (Einpendler) bis 30 min. Fahrzeit für Einzelhändler Hitzackers um knapp 10%</li> </ul>
Einschätzung	leicht positive Wirkung 1	leicht negative Wirkung	leicht positive Wirkung 1
Gesamt-Einschätzung	<b>Tendenziell ausgeglichene Gesamtwirkung</b> der geplanten Elbbrücke bei Neu Darchau für den Einzelhandelsstandort Dannenberg		



## Anhang 7: Auswirkung auf ausgewählte Wohnstandorte

Einschätzung regionalökonomische Wirkung der neuen Elbbrücke auf ausgewählte Wohnstandorte ohne lokale Betroffenheit durch Trassenverlauf insbesondere relevant für Neu Darchau (siehe Handlungskonzept)			
Wirkungsbereich	Qualität als Pendlerwohnort (für potenzielle Auspendler)	Stärkung der lokalen Wirtschaft / Arbeitsplätze	Stärkung der Versorgungssituation
<b>Amt Neuhaus</b>			
<p><b>Gemeinde Neuhaus</b></p> <p>stellvertretend für Amt Neuhaus</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>für südöstliche und nordwestliche Bereiche des Amtes Neuhaus tendenziell geringere Effekte – siehe Beispiel Tripkau</li> <li>für Darchau noch deutlichere Effekte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Amt Neuhaus mit erheblicher Relevanz als Wohnort für Auspendler (73%)</li> <li>Die große Problematik insb. im Amt Neuhaus ist die Abwanderung junger Menschen, da keine Ausbildungs- oder Arbeitsplätze existieren. Somit würde die Brücke zu einer Stabilisierung des Einwohnerverlustes beitragen (aufgrund besserer Erreichbarkeit von Ausbildungs- und Arbeitsplätzen).</li> <li>Bisher Barrierewirkung der Elbe mit erheblicher Ausweitung des Pendlerradius durch Elbbrücke (siehe <math>\Delta</math> EZG bis rd. 45/60 Min. Fahrzeit) (-&gt; großer Vorteil durch bessere Erreichbarkeit wichtiger Arbeitsorte westlich der Elbe, wie z.B. Lüneburg, Dahlenburg, Dannenberg)</li> <li>Zuzug von Pendlern (und Stabilisierung der Einwohnerzahl) mit existierendem oder geplantem Arbeitsplatz westlich der Elbe</li> <li>Verbesserung und Verlässlichkeit der Arbeitswege für bestehende Pendlerströme (32% der Auspendler pendeln nach Lüneburg oder Lüchow-Dannenberg)</li> <li>Relative Fahrzeitverkürzung für Auspendler z.B. um etwa 20% nach Lüneburg (Hansestadt).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Starke Steigerung Kunden-/Nachfragepotenzial (gemessen an der Einwohnerzahl) in verschiedenen Geschäftsbereichen (2009/2019): <math>\Delta</math> 0-30 Min.: +81% / +83% <math>\Delta</math> 0-60 Min.: +31% / +32% <math>\Delta</math> 0-90 Min.: +20% / +20% (ähnliche Steigerung der Haushaltszahl, überproportionale Steigerung der Kaufkraft im EZG)</li> <li>Steigerung Ausflugszahl / Stärkung Tagestourismus durch bessere Erreichbarkeit <math>\Delta</math> 0-120 Min.: +35% / +35%</li> <li>Deutliche Steigerung Arbeitskräftepotenzial (Einpendler): <math>\Delta</math> 0-15 Min.: +32% <math>\Delta</math> 0-30 Min.: +76% <math>\Delta</math> 0-45 Min.: +74%</li> <li>Bessere Erreichbarkeit führt zu Bestandssicherung vorhandener Unternehmen und höheren Ansiedlungspotenzialen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ergänzende Versorgung durch verbesserte Erreichbarkeit der Grundzentren Dahlenburg, Bleckede und Hitzacker (Austauschfunktion)</li> <li>Verbesserte Versorgung durch verbesserte Erreichbarkeit des Oberzentrums der Kreisstadt Lüneburg (Kultur, Behörden, Shopping)</li> <li>Verbesserte Erreichbarkeit der Berufsschulen in Lüneburg und der Gymnasien (insb. Schulstandort Bleckede)</li> <li>Eventuell durchgängige Busverbindung von Lüneburg</li> <li>Dynamische (Wettbewerbs-) Prozesse (beiderseits der Elbe), die zu Differenzierung des Angebots und so zu Angebotsvielfalt und Qualitätsverbesserung zugunsten des Wohnstandortes führen.</li> </ul>
Einschätzung Elbbrücke (0 - 3)	stark positive Wirkung 3	stark positive Wirkung 3	positive Wirkung 2
Gesamt-Einschätzung	<b>Stark positive Wirkung</b> der geplanten Elbbrücke für den Wohnstandort Amt Neuhaus (insb. im zentralen Bereich des Amtes Neuhaus)		
<b>Neu Darchau</b>			
<p><b>Neu Darchau</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Neu Darchau mit erheblicher Relevanz als Wohnort für Auspendler (80%)</li> <li>Bisher Barrierewirkung der Elbe mit Ausweitung des Pendlerradius durch Elbbrücke auf die östliche Elbseite (siehe <math>\Delta</math> EZG bis rd. 45/60 Min. Fahrzeit) (-&gt; jedoch nur begrenzter Vorteil, da nur geringes zusätzliches Arbeitsplatzangebot bzw. kaum aufnahmefähige Arbeitsorte östlich der Elbe mit Elbbrücke besser erreicht werden können)</li> <li>Tendenziell Zuzug von Pendlern (und Stabilisierung der Einwohnerzahl) mit existierendem oder geplantem</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Steigerung Kunden-/Nachfragepotenzial (gemessen an der Einwohnerzahl) in verschiedenen Geschäftsbereichen (2009/2019): <math>\Delta</math> 0-15 Min.: +23% / +17% <math>\Delta</math> 0-30 Min.: +12% / +12% <math>\Delta</math> 0-60 Min.: +8% / +8% <math>\Delta</math> 0-90 Min.: +3% / +3% (leicht unterproportionale Steigerung der Kaufkraft im EZG)</li> <li>Nur geringe Steigerung Ausflugszahl / Stärkung Tagestourismus durch bessere Erreichbarkeit <math>\Delta</math> 0-120 Min.: +1,2% / +1,3%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserte Versorgung durch verbesserte Erreichbarkeit des Grundzentrums Neuhaus (Discounter, Wochenmarkt, Kultur, Ärzte, Apotheke)</li> <li>Verbesserte Erreichbarkeit der Ausflugs- und Erholungsziele im Biosphärenreservat östlich der Elbe (Gastronomie, Kultur) -&gt; Verbesserung der Freizeit-/Wohnqualität Neu Darchaus</li> <li>Eventuell durchgängige Busverbindung von Lüneburg über Neu Darchau ins Amt Neuhaus</li> <li>Dynamische (Wettbewerbs-) Prozesse (beiderseits der Elbe) die zu Differenzierung des</li> </ul>

Einschätzung regionalökonomische Wirkung der neuen Elbbrücke auf ausgewählte Wohnstandorte ohne lokale Betroffenheit durch Trassenverlauf insbesondere relevant für Neu Darchau (siehe Handlungskonzept)			
Wirkungsbereich	Qualität als Pendlerwohnort (für potenzielle Auspendler)	Stärkung der lokalen Wirtschaft / Arbeitsplätze	Stärkung der Versorgungssituation
	<p>Arbeitsplatz östlich der Elbe (jedoch auch Konkurrenz mit Wohnstandort Amt Neuhaus)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung und Verlässlichkeit der Arbeitswege für bestehende Pendlerströme (jedoch nur 4% der Auspendler Neu Darchaus pendeln in die neuen Bundesländer)</li> <li>• Fahrzeitverkürzung z.B. um über die Hälfte nach Neuhaus, rd. 25% nach Hagenow und rd. 16% nach Schwerin</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Steigerung Arbeitskräftepotenzial (Einpender): Δ 0-15 Min.: +26% Δ 0-30 Min.: +13% Δ 0-45 Min.: +11%</li> <li>• Steigerung der Frequenzen und somit verbesserte Möglichkeit der Frequenzpartizipation stationären Gewerbes</li> </ul>	<p>Angebots und so zu Angebotsvielfalt und Qualitätsverbesserung zugunsten des Wohnstandortes führen.</p>
Haushaltbefragung Neu Darchau 2011	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Für nur 42% der Befragten sind „Neue Wohngebiete / Zuzug anstelle Wegzug von Einwohnern“ eine benötigte Entwicklung für Neu Darchau. Mehr als doppelt so viel Befragte (93%) schätzen den „Erhalt der Ärzte-Versorgungsinfrastruktur“ und 92% den „Erhalt der Schule und des Kindergartens“ als bedeutend ein.</li> <li>• „Durch die verbesserte Erreichbarkeit erhöht sich die Attraktivität Neu Darchaus als Wohnstandort und es ziehen weniger Menschen fort bzw. ziehen mehr Menschen zu“ schätzen nur 25,3% der Befragten als „großen Vorteil“, 12,3% als „grundsätzlich positiv“ und 62,3% „eher von geringer Bedeutung“ ein. Deshalb werden auch mehrheitlich keine positiven Effekte auf die Wohnungsmärkte und Immobilienpreise in Neu Darchau erwartet.</li> <li>• „Die Brücke wirkt sich wegen der besseren Erreichbarkeit von der östlichen Elbeseite positiv auf den Erhalt der örtlichen Infrastruktur (Ärzte, Schulen etc.) in Neu Darchau aus“ schätzen 29,2% der Befragten als „großen Vorteil“, 20,8% als „grundsätzlich positiv“ und 50,0% „eher von geringer Bedeutung“ ein.</li> <li>• „Die Brücke verbessert die Nahversorgung für Neu Darchau, weil auch Angebote (Einzelhandel, Gastronomie, Erholungs- und Ausflugsziele) auf der östlichen Elbeseite besser erreicht werden“ schätzen 30,3% der Befragten als „großen Vorteil“, 13,8% als „grundsätzlich positiv“ und 55,9% „eher von geringer Bedeutung“ ein.</li> <li>• Gefragt nach den (wohnungsstandortrelevanten) Risiken, sind 86,7% der Befragten der Auffassung, dass „die Brücke zu mehr Verkehr und Lärm führt“, 62,2% sind der Auffassung, dass „die Brücke zur Störung des Orts- und Landschaftsbildes führt und 54,1% gehen davon aus, dass „die Brücke sich negativ auf den Wohnstandort auswirkt“.</li> <li>• Bzgl. der Trassenvarianten glauben 47,2%, dass Variante C „den geringsten (störenden) Einfluss auf den Ort“ hat (Variante A: 23,2%; B: 10,6%).</li> </ul>		
Einschätzung Elbbrücke (0 - 3)	leicht positive Wirkung 1	positive Wirkung 2	positive Wirkung 2
Gesamt-Einschätzung	<p>Es wird für Neu Darchau <b>keine Gesamteinschätzung</b> der Auswirkungen der geplanten Brücke auf den lokalen Wohnstandort getroffen. Es ergeben sich zwar hinsichtlich der verbesserten Erreichbarkeit leicht positive bis positive Wirkungen der geplanten Elbbrücke für den Wohnstandort Neu Darchau, jedoch ohne Berücksichtigung lokaler Konfliktpotenziale und Risiken. Die positiven Erreichbarkeitswirkungen auf die Qualität als Wohnort für Auspendler, Arbeitsstandort und die gestärkte Versorgungssituation können durch lokale Betroffenheit / Risiken von Neu Darchau durch z.B. konfliktträchtigen Trassenverlauf, Verkehr und Lärm und Störung Ortsbild o.ä., gerade in betroffenen Ortsteilen, negativ überkompensiert werden (siehe hierzu das gesonderte Handlungskonzept mit Haushaltsbefragung)</p>		
<b>Lüneburg, Hansestadt</b>			
Lüneburg, Hansestadt	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hansestadt Lüneburg mit deutlich positivem Pendlersaldo und sehr hoher Relevanz als Arbeitsort (auch) für Einpendler</li> <li>• Keine signifikanten Effekte der geplanten Elbbrücke auf die Erreichbarkeit bedeutender Arbeitsorte östlich der Elbe (siehe Δ EZG bis rd. 45/60 Min. Fahrzeit)</li> <li>• Keine nennenswerten Auspendlerströme in die neuen Bundesländer oder Amt Neuhaus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nur sehr geringe Effekte der geplanten Elbbrücke auf die Ausweitung des Einzugsgebietes und Nachfragepotenzials für die Hansestadt Lüneburg</li> <li>• Jedoch relativ hohe „Nutzungsfrequenz“ der Einwohner des Amtes Neuhaus in Lüneburg</li> <li>• Keine nennenswerten Frequenzeffekte</li> <li>• Minimale Steigerung des Arbeitskräftepotenzials</li> <li>• Stärkung des Nachfrage im Shopping-, Kultur- und Freizeitsegment durch Amt Neuhäuser</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine verbesserte Versorgung durch verbesserte Erreichbarkeit von Zentren, Einzelhandel, Schulen, Ärzte etc.</li> <li>• Verbesserte Erreichbarkeit der Ausflugs- und Erholungsziele im Biosphärenreservat östlich der Elbe (Gastronomie, Kultur) -&gt; Verbesserung der Freizeit-/Wohnqualität Lüneburgs</li> <li>• Eventuell durchgängige Busverbindung von Lüneburg über Neu Darchau ins Amt Neuhaus</li> </ul>

<b>Einschätzung regionalökonomische Wirkung der neuen Elbbrücke auf ausgewählte Wohnstandorte</b> ohne lokale Betroffenheit durch Trassenverlauf insbesondere relevant für Neu Darchau (siehe Handlungskonzept)			
<b>Wirkungsbereich</b>	<b>Qualität als Pendlerwohnort (für potenzielle Auspendler)</b>	<b>Stärkung der lokalen Wirtschaft / Arbeitsplätze</b>	<b>Stärkung der Versorgungssituation</b>
Einschätzung Elbbrücke (0 - 3)	keine Wirkung 0	minimal positive Wirkung 0,5	leicht positive Wirkung 1
Gesamt- einschätzung	Es sind <b>keine bis sehr begrenzte positive</b> Wirkungen der geplanten Elbbrücke auf den Wohnstandort Hansestadt Lüneburg zu erwarten (nur Freizeitausflugs-/Erholungsoptionen steigen mit verbesserter Erreichbarkeit des Biosphärenreservats östlich der Elbe)		
<b>Dahlenburg, Flecken</b>			
<b>Dahlenburg, Flecken</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dahlenburg mit leicht positivem Pendlersaldo und hoher Relevanz als Arbeitsort (auch) für Einpendler</li> <li>• Keine signifikanten Effekte der geplanten Elbbrücke auf die Erreichbarkeit bedeutender Arbeitsorte östlich der Elbe (siehe <math>\Delta</math> EZG bis rd. 45/60 Min. Fahrzeit)</li> <li>• Keine nennenswerten Auspendlerströme in die neuen Bundesländer oder Amt Neuhaus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es ergeben sich nur begrenzt positive Effekte der geplanten Elbbrücke auf die Ausweitung des Einzugsgebietes und Nachfragepotenzials</li> <li>• Deutliche Kfz-Frequenzsteigerung insb. in Nord-Süd-Richtung aufgrund Routenwahlverlagerung mit Brücke</li> <li>• Stärkung der regionalen Bedeutung Dahlenburgs als Grundzentrum mit vielfältigem Einzelhandel</li> <li>• Nur leichte Steigerung des Arbeitskräftepotenzials</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine verbesserte Versorgung durch verbesserte Erreichbarkeit von Einzelhandel, Schulen, Ärzte etc.</li> <li>• Verbesserte Erreichbarkeit der Ausflugs- und Erholungsziele im Biosphärenreservat östlich der Elbe (Gastronomie, Kultur) -&gt; Verbesserung der Versorgung mit Freizeit-Ausflugszielen</li> </ul>
Einschätzung Elbbrücke (0 - 3)	keine Wirkung 0	leicht positive Wirkung 1	leicht positive Wirkung 1
Gesamt- einschätzung	Es sind <b>sehr begrenzte positive</b> Wirkungen der geplanten Elbbrücke auf den Wohnstandort Dahlenburg zu erwarten (leicht positive Effekte auf den Wirtschafts- und Arbeitsstandort und verbesserte Freizeitausflugs-/Erholungsoptionen)		
<b>Bleckede, Stadt</b>			
<b>Bleckede, Stadt</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bleckede mit erheblicher Relevanz als Wohnort für Auspendler</li> <li>• Keine signifikanten Effekte der geplanten Elbbrücke auf die Erreichbarkeit bedeutender Arbeitsorte östlich der Elbe (siehe <math>\Delta</math> EZG bis rd. 45/60 Min. Fahrzeit)</li> <li>• Keine nennenswerten Auspendlerströme in die neuen Bundesländer oder Amt Neuhaus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es ergeben sich nur geringe Effekte der geplanten Elbbrücke auf die Ausweitung des Einzugsgebietes und Nachfragepotenzials</li> <li>• Geringe Veränderung der Kfz-Frequenzen aufgrund Routenwahlverlagerung</li> <li>• Abnahme Nutzerzahl der Elbfähre Bleckede</li> <li>• Nur leichte Steigerung des Arbeitskräftepotenzials</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine verbesserte Versorgung durch verbesserte Erreichbarkeit von Einzelhandel, Schulen, Ärzte etc.</li> <li>• Verbesserte Erreichbarkeit der Ausflugs- und Erholungsziele im Biosphärenreservat östlich der Elbe (Gastronomie, Kultur) -&gt; Verbesserung der Versorgung mit Freizeit-Ausflugszielen</li> </ul>
Einschätzung Elbbrücke (0 - 3)	keine Wirkung 0	neutrale Wirkung 0	leicht positive Wirkung 1
Gesamt- einschätzung	Es sind <b>keine bis sehr begrenzte positive</b> Wirkungen der geplanten Elbbrücke auf den Wohnstandort Bleckede zu erwarten (nur Freizeitausflugs-/Erholungsoptionen steigen mit verbesserter Erreichbarkeit des Biosphärenreservats östlich der Elbe)		
<b>Hitzacker (Elbe)</b>			
<b>Hitzacker (Elbe)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hitzacker mit ausgeglichenem Pendlersaldo</li> <li>• Keine signifikanten Effekte der geplanten Elbbrücke auf die Erreichbarkeit bedeutender Arbeitsorte östlich der Elbe (siehe <math>\Delta</math> EZG bis rd. 45/60 Min. Fahrzeit)</li> <li>• Keine nennenswerten elbquerenden Auspendlerströme (3% der Auspendler nach Mecklenburg-Vorpommern)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es ergeben sich leicht positive Effekte der geplanten Elbbrücke auf die Ausweitung des Einzugsgebietes und Nachfragepotenzials für Hitzacker</li> <li>• Keine erheblichen Kfz-Frequenzeffekte in Hitzacker aufgrund Routenwahlverlagerung</li> <li>• Leichte Steigerung des Arbeitskräftepotenzials</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine verbesserte Versorgung durch verbesserte Erreichbarkeit von Einzelhandel, Schulen, Ärzte etc.</li> <li>• Verbesserte Erreichbarkeit der Ausflugs- und Erholungsziele im Biosphärenreservat östlich der Elbe</li> </ul>
Einschätzung Elbbrücke (0 - 3)	keine Wirkung 0	leicht positive Wirkung 1	leicht positive Wirkung 1
Gesamt- einschätzung	Es sind <b>sehr begrenzte positive</b> Wirkungen der geplanten Elbbrücke auf den Wohnstandort Hitzacker zu erwarten		

Einschätzung regionalökonomische Wirkung der neuen Elbbrücke auf ausgewählte Wohnstandorte ohne lokale Betroffenheit durch Trassenverlauf insbesondere relevant für Neu Darchau (siehe Handlungskonzept)			
Wirkungsbereich	Qualität als Pendlerwohnort (für potenzielle Auspendler)	Stärkung der lokalen Wirtschaft / Arbeitsplätze	Stärkung der Versorgungssituation
<b>Dannenberg (Elbe)</b>			
<b>Dannenberg (Elbe)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dannenberg mit positivem Pendlersaldo und hoher Relevanz als Arbeitsort</li> <li>• Keine signifikanten Effekte der geplanten Elbbrücke auf die Erreichbarkeit bedeutender Arbeitsorte östlich der Elbe (siehe <math>\Delta</math> EZG bis rd. 45/60 Min. Fahrzeit)</li> <li>• Keine nennenswerten elbquerenden Auspendlerströme (3% der Auspendler nach Mecklenburg-Vorpommern)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es ergeben sich leicht positive Effekte der geplanten Elbbrücke auf die Ausweitung des Einzugsgebietes und Nachfragepotenzials für Dannenberg</li> <li>• Leichte Senkung der Kfz-Frequenzen bei Dannenberg aufgrund Routenwahlverlagerung</li> <li>• Leichte Steigerung des Arbeitskräftepotenzials</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine verbesserte Versorgung durch verbesserte Erreichbarkeit von Einzelhandel, Schulen, Ärzte etc.</li> <li>• Nur leicht verbesserte Erreichbarkeit von Teilbereichen der Ausflugs- und Erholungsziele Biosphärenreservat östlich der Elbe</li> </ul>
Einschätzung Elbbrücke (0 - 3)	keine Wirkung 0	begrenzt positive Wirkung 0,5	keine nennenswerte Wirkung 0
Gesamt- einschätzung	Es sind <b>keine nennenswerten</b> Wirkungen der geplanten Elbbrücke auf den Wohnstandort Dannenberg zu erwarten		