

Protokoll

27. öffentliche Sitzung des Ausschusses Regionale Entwicklung, Wirtschaft und ÖPNV vom 28.09.2021, "Das Hahnenberger", Am Schützenplatz 4, 29471 Gartow, Seiteneingang

Tagesordnung:

Vorlage-Nr.

Öffentlicher Teil

- Eröffnung der Sitzung, Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung, der Beschlussfähigkeit und der Tagesordnung
1. Genehmigung des Protokolls der 25. Ausschusssitzung vom 08.06.2021
 2. Genehmigung des Protokolls der 26. Ausschusssitzung vom 23.06.2021
 3. Wohnraumentwicklungskonzept - Vorstellung der Auftragnehmer und der Leistungen 2021/960
 4. Digitalisierung (ständiger TOP)
 5. Sachstandsbericht der Stabsstelle Klimaschutz (ständiger TOP)
 6. Einrichtung eines kommunalen Mobilitätsmanagements als Kooperationsvorhaben der Samtgemeinden Lüchow (Wendland), Elbtalaue, Gartow und des Landkreises Lüchow-Dannenberg 2021/959
 7. Einwohnerfragestunde
 8. Mitteilungen und Anfragen, Kenntnisnahmen
 - 8.1. Forderungen von Fridays for Future, Ortsgruppe Wendland, an den Kreistag 2021/961
 - 8.2. Änderungen bei der Busverbindung nach Lüneburg 2021/962
 - 8.3. Optimierung des ÖPNV mit der integrierten Schülerbeförderung (mdl. Bericht)
 - 8.4. Anfrage der Kreistagsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 15.03.2021: Weitere Anfragen bzgl. des Antrages vom 14.12.2020 "Solaroffensive! Jetzt!" 2021/815

Nicht öffentlicher Teil

9. Eröffnung der nicht öffentlichen Sitzung
10. Mitteilungen und Anfragen, Kenntnisnahmen

Anwesend:

KTA Klepper, Hermann-Dieter - stellv. Vorsitzender
KTA Dorendorf, Uwe
KTA Henke, Olaf
KTA Hennings, Matthias
KTA Hildebrandt, Holger
Pape, Hartmut
KTA Schulz, Heinz
KTA Tzscheutschler, Joachim
KTA Hensel, Thorsten
Seniorenbeirat Jürgens, Hans-Günther
beratendes Mitglied Stark, Oliver - beratendes Mitglied
Kreisbaudirektorin Stellmann, Maria
Schwarz, Jürgen - Fachdienstleiter Planung und Kreisentwicklung
Dittmer, Franziska – Leitung Stabsstelle Klimaschutz
Langer, Margarete - Fachdienst Planung und Kreisentwicklung
Harlfinger-Düpow, Mareike - Fachdienst Planung und Kreisentwicklung, Mobilitätszentrale
Servatius, Nicole - Stabsstellenleiterin 80 - Regionale Entwicklungsprozesse
Schermer, Maybrit - Auszubildende
Stegemann, Melina - Auszubildende
BPW Stadtplanung (virtuelle Teilnahme) Frau Dappen
p+t Planung (virtuelle Teilnahme) Herr Theiling
Verkehrsgesellschaft Nordostniedersachsen (VNO, virtuelle Teilnahme) Frau Heise

Es fehlen:

KTA Schöning, Markus - Vorsitzender	Entschuldigt
KTA Wiegrefe, Wolfgang	Entschuldigt
Flügge, Eva-Maria - beratendes Mitglied	Entschuldigt
Rosen, Brigitte - beratendes Mitglied	Entschuldigt

Beginn:

15:00 Uhr

Ende:

17:49 Uhr

Öffentlicher Teil

Eröffnung der Sitzung, Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung, der Beschlussfähigkeit und der Tagesordnung

Stellvertretender Vorsitzender KTA Klepper eröffnet die Sitzung des Fachausschusses und stellt die ordnungsgemäße Ladung und die Beschlussfähigkeit fest.

1. Genehmigung des Protokolls der 25. Ausschusssitzung vom 08.06.2021

Das Protokoll der Sitzung vom 08.06.2021 wird einstimmig genehmigt.

Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen. Ja-Stimmen: 5 Nein-Stimmen: 0 Enthaltung: 3

2. Genehmigung des Protokolls der 26. Ausschusssitzung vom 23.06.2021

Das Protokoll der Sitzung vom 23.06.2021 wird einstimmig genehmigt.

Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen. Ja-Stimmen: 5 Nein-Stimmen: 0 Enthaltung: 3

3. Wohnraumentwicklungskonzept - Vorstellung der Auftragnehmer und der Leistungen 2021/960

FDL Schwarz erläutert, dass gemäß Beschluss des Kreistages vom 19.07.2021 sich die beauftragten Unternehmen aus Bremen vor Einstieg in die inhaltliche Bearbeitung zum Wohnraumversorgungskonzept im Fachausschuss vorstellen und ihre konzeptionellen Überlegungen vortragen sollen. Die Büros sind per Videokonferenz zugeschaltet. **Frau Dappen** vom Büro BPW Stadtplanung sowie **Herr Theiling** vom Partnerbüro p+t planung stadt land freiraum erläutern anhand der Präsentation in Anlage 1 das Wohnraumentwicklungskonzept.

Beratendes Mitglied Stark fragt nach der Zeitplanung und ob die zu verwendenden Daten schon vorhanden sind oder noch erhoben werden müssen.

Herr Theiling erwidert, dass etliche Daten schon vorhanden seien, aber einige noch erhoben werden müssen. Im Frühjahr 2022 soll der erste Teil des Gutachtens, das Wohnraumversorgungskonzept, im Entwurf vorliegen. Anschließend werde am Thema Siedlungsentwicklung weitergearbeitet, so dass das gesamte Gutachten im Sommer 2022 vorliegen soll.

Beratendes Mitglied Stark möchte wissen, warum man das Gutachten extern vergeben habe, wo doch die Daten vorhanden seien, das Geld könne gespart werden.

FDL Schwarz entgegnet, dass in der Verwaltung weder die Kompetenzen noch die zeitlichen Kapazitäten vorhanden seien, um solch ein Wohnraumentwicklungskonzept zu erstellen. Außerdem sei es sinnvoll, zum Thema Siedlungsentwicklung mit einer externen Firma als Moderator zusammenzuarbeiten.

Herr Theiling ergänzt, dass er aufgrund seiner langjährigen Erfahrung bei der Erstellung von Wohnraumversorgungskonzepten erprobte Methoden zur Ermittlung und Auswertung der Daten anwenden könnte.

Frau Dappen fügt hinzu, dass sich in zahlreichen Projekten gezeigt habe, wie hilfreich und bereichernd in der Kommunikation die Fachexpertise von außen und der „Blick über den Tellerrand“ sei.

KTA Schulz hebt hervor, dass man immer wieder daran scheitere, dass keine Flächen zur Verfügung stünden oder dass Natur- bzw. Landschaftsschutz eine Bebauung verhindern würde. Das sei angesichts der aktuellen großen Anfrage traurig.

FDL Schwarz macht deutlich, dass die Bodenschutzklausel im Baugesetzbuch Vorgaben zur Siedlungsentwicklung machen würde. Danach sind die Gemeinden gesetzlich zur Innenentwicklung verpflichtet und können nicht beliebig in alle Richtungen expandieren. Erst wenn die Möglichkeiten der Innenentwicklung ausgeschöpft sind, können die Gemeinden sich weiter in den Außenbereich hinein entwickeln. Dabei müssen die naturschutzfachlichen Gegebenheiten berücksichtigt werden. Daher hat die Naturschutzbehörde den Prozess mit den Gemeinden zur Neuabgrenzung der Ortslagen in den Landschaftsschutzgebieten gestartet. Wenn die Begründung des Bedarfs fundiert ist, können die Gemeinden weitere Siedlungsentwicklung betreiben. Es ist jedoch bekannt, dass die Samtgemeinden die

Flächennutzungspläne seit den 70er Jahren nicht neu aufgestellt haben und dass daher entsprechende Grundlagen fehlen. Mit dem Wohnraumentwicklungskonzept soll diese Lücke z.T. behoben werden.

KTA Schulz führt aus, dass die Gemeinde Zernien einiges bieten könne, was andere Gemeinden nicht haben und daher eine große Nachfrage vorhanden sei. Er möchte wissen, wie das berücksichtigt werde.

Frau Dappen erläutert, dass Themen wie die Bedeutung für den Fremdenverkehr und Tourismus sowie Zweitwohnsitze in die Betrachtung einfließen würden. Sie werde vorab keine abschließende Analyse erstellen, sondern im Austausch mit den drei Samtgemeinden stehen und die Analyse an die Gemeinden zurückkoppeln.

Stabsstellenleiterin Servatius erklärt, dass man sich im Vorfeld innerhalb der Verwaltung intensiv mit der Frage der externen Vergabe beschäftigt habe. Eine interne Bearbeitung hätte bedeutet, Kapazitäten für über ein Jahr zu binden. Außerdem hätten so das Fachwissen aus mehreren Wohnraumversorgungskonzepten sowie anderswo bereits erprobte Handlungsempfehlungen nicht eingebracht werden können. Es sei auch eine Prognose beauftragt worden, die nicht ohne weiteres zu erstellen sei. Eine interne Bearbeitung hätte nicht die Qualität der Arbeit eines Fachplanungsbüros haben können.

KTA Hennings legt dar, dass man kein Wohnraumentwicklungskonzept brauche, sondern Ideen, wie etwas schnell genehmigt werden könnte. Er kenne etliche Flächen im Hühbeck, wo Vorhaben nicht genehmigt werden würden, weil Ausgleichsflächen fehlen würden. Dann würden die Leute woanders hingehen.

Aufgrund des Naturschutzes gäbe es nur Probleme und keine Lösungen.

KBD Stellmann betont, dass bei Genehmigungen die gesetzlichen Grundlagen einzuhalten sind, dabei sind die entsprechenden Belange, wie die hochwertige Naturausstattung, gesetzlich zu berücksichtigen. So fehle z.B. für die Siedlungsentwicklung oft das erforderliche Baulücken- und Leerstandskataster. Mit dem Wohnraumentwicklungskonzept sollen die entsprechenden Grundlagen erarbeitet werden, damit die weitere Entwicklung schneller erfolgen kann. Das werde aber nicht von heute auf morgen möglich sein.

Beratendes Mitglied Stark merkt an, dass die Kostenstrukturen bei externen Vergaben schwierig zu beurteilen seien. Wenn man kein abschließend beurteiltes Gutachten dafür bekommen würde, würden bei ihm die Alarmglocken schrillen. Man benötige Flächen, die aufgrund des hohen Schutzes gar nicht bereitgestellt werden könnten oder die Eigentümer seien nicht zum Verkauf bereit. Wenn es sich nur um ein Konzept handele, werde es schwierig, das umzusetzen.

FDL Schwarz erläutert, dass man am Anfang eines Projektes den größten Einfluss auf die Kosten habe. Wenn man später Änderungen möchte, werde es teuer. Z.B. sollten die Infrastrukturfolgekosten der Siedlungsentwicklung bei der Planung mit berücksichtigt werden, da es sonst teuer werden könnte. Daher sei eine gute Planung sehr wichtig und das Wohnraumentwicklungskonzept dringend notwendig. Damit sollen zusammen mit den Samtgemeinden und Gemeinden sowie den politischen Vertretern die Versäumnisse der letzten Jahre etwas aufgefangen werden.

Herr Theiling stellt klar, dass der Begriff Konzept missverständlich sei. Bereits in den bisherigen Terminen unter Beteiligung der Samtgemeinden wurde intensiv über Entwicklungstendenzen und -bedarfe, Bevölkerungs- und Haushaltsprognosen sowie darüber, ob die verfügbaren Flächen reichen, diskutiert. In dem Entwurf, der nächstes Jahr vorgelegt werden soll, werden bereits erste Antworten auf diese Fragen enthalten sein.

KBD Stellmann unterstreicht, dass die Erstellung des Wohnraumentwicklungskonzepts auch ein Wunsch der Samtgemeinden gewesen sei und von dort aus mit finanziert werde, um z.B. auch die Grundlage für geförderten Wohnungsbau bei der NBank zu schaffen..

Kenntnis genommen

4. Digitalisierung (ständiger TOP)

KBD Stellmann berichtet, dass seit den letzten beiden Sitzungen keine neuen Anträge für Standorte von Mobilfunkantennen vorgelegt wurden.

KTA Schulz fragt nach Planungen im Bereich der Gemeinden Jameln und Zernien, bei der Samtgemeinde würden dazu schon Pläne vorliegen. Er weist auf die Strahlenbelastung durch die Antennen und die ungeklärten Folgen für die Anwohner hin und berichtet, dass er bis heute keine Auskunft zu den installierten Antennen sowie deren Strahlungsleistung auf dem NDR-Sendemast in Zernien erhalten habe.

KBD Stellmann erläutert, dass sie nur zu den in der Kreisverwaltung vorliegenden Bauanträgen Auskunft geben könne, jedoch nicht zu Gesprächen, die von den Gemeinden geführt werden würden. Die Kreisverwaltung sei zuständig für die Genehmigung der Antennenstandorte an sich und die Standsicherheit bzw. Statik. Dagegen würde die Genehmigung der verwendeten Technik, Antennen und Strahlungsleistung in der Zuständigkeit der Bundesnetzagentur (BNetzA) liegen. Bei Fragen zur installierten Technik sollte sich die Gemeinde daher an die BNetzA wenden.

Vorsitzender KTA Klepper weist darauf hin, dass die Gemeinden durchaus Einfluss auf die Wahl des Standortes der Antennen nehmen könnten.

Kenntnis genommen.

5. Sachstandsbericht der Stabsstelle Klimaschutz (ständiger TOP)

Frau Dittmer erläutert, dass es aus der Stabsstelle Klimaschutz seit der letzten Sitzung keine neuen Informationen zu berichten gäbe.

Kenntnis genommen.

6. Einrichtung eines kommunalen Mobilitätsmanagements als Kooperationsvorhaben der Samtgemeinden Lüchow (Wendland), Elbtalau, Gartow und des Landkreises Lüchow-Dannenberg 2021/959

Frau Harlfinger-Düpow stellt anhand der Präsentation in Anlage 2 die Einrichtung eines kommunalen Mobilitätsmanagements als Kooperationsvorhaben der drei Samtgemeinden und des Landkreises vor. **KTA Kelm** unterstützt die Einrichtung des Mobilitätsmanagements und betont, dass Bund und Land hier ihre Aufgaben nicht erfüllen würden, da die Förderung auslaufe. Die Verstetigung sei ein Beitrag zur Nachhaltigkeit und er hoffe, dass die Kosten von 120.000 Euro als Pflichtaufgabe zur Daseinsvorsorge und nicht als freiwillige Aufgabe gelten würden.

Vorsitzender Klepper fragt, ob die Aussage, dass in den Gebietskörperschaften nicht genug Personal für die Abwicklung der Fördermittel vorhanden sei auch für den Landkreis gelte.

Frau Dittmer bekräftigt, dass die Akquisition und die Abwicklung von Fördermitteln sehr arbeitsaufwändig sei. Das Personal für die Abwicklung, insbesondere bei investiven Fördervorhaben, vor Ort werde aber oftmals nicht mitgefördert. Es sei zu erwarten, dass in den kommenden Jahren weitere Förderprogramme für Klimaschutz- und Mobilitätsmaßnahmen auf den Markt kommen werden, für das Personal benötigt werde, um die Mittel sinnvoll einzusetzen und sich mit der Bevölkerung, den Gemeinden und der Politik abzustimmen. Bisher könne dies durch die Mobilitätsagentur abgedeckt werden, daher sei eine Verstetigung erforderlich.

Vorsitzender Klepper betont, dass beim schulischen Mobilitätsmanagement die Zusammenarbeit mit den Schulen bzw. den jungen Menschen von zentraler Bedeutung sei und fragt, ob dies vorgesehen sei.

Frau Dittmer bestätigt, dass man genau aus diesem Grund in Kontakt mit den Schulen sei und z.B. durch Kampagnen wie Stadtradeln etwas verändern und die Leidenschaft für das Radfahren wecken wolle.

Vorsitzender Klepper fragt nach, wie die Öffentlichkeitsarbeit gestaltet werden würde, um Menschen zum Radfahren zu bringen, beispielsweise durch Vorträge.

Frau Harlfinger-Düpow führt aus, dass mit verschiedenen Methoden den Menschen das Radfahren näher gebracht werden solle, z.B. durch Vorträge, Kampagnen etc.

Frau Dittmer betont, dass der Schritt vom Wissen zum Handeln sehr groß sei. In der Umweltpsychologie sei erwiesen, dass man neue Verhaltensweisen mindestens drei Wochen erproben müsse, um einen positiven Effekt zu erzielen und es fortzuführen. Daher läge der Fokus auf Kampagnen zum Mitmachen.

KTA Klepper führt aus, dass es wichtig sei die Eigenverantwortung in den Dörfern zu stärken, z.B. für den Aufbau von Car-Sharing oder die Einrichtung eines Bürgermobils.

Frau Dittmer unterstreicht, dass die Mobilitätsagentur genau solche Aktivitäten stärken und durch Aufbau von Strukturen, wie z.B. den Verein für das Car-Sharing und Bürgermobile, weiterhin unterstützen würde.

Beratendes Mitglied Jürgens vom Seniorenbeirat erkundigt sich, ob der Ausbau von Radwegen geplant sei. Es solle viele Mittel des Landes geben, die nicht abgerufen werden würde. Er bezieht sich auf eine Prioritätenliste des Landes für den Ausbau von Radwegen von 2013 und fragt, ob es eine aktuellere gäbe. Er merkt an, dass es viele weiße Flecken im Landkreise gäbe, z.B. bei der Verbindung nach Arendsee im Lemgow. Es sollte das Interesse aller sein die angebotenen Mittel auszuschöpfen.

FDL Schwarz erläutert, dass die Prioritätenliste des Landes für den Radwegeausbau an Landesstraßen in einer Kommission abgestimmt werde, die aus der Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, den Samtgemeinden, dem Landkreis, der Polizei und der Verkehrssicherheitskommission bestehen würde. Es gäbe eine aktuelle Prioritätenliste, nach der der Radweg zwischen Bergen und Jiggel als nächstes geplant sei. Die Zeiträume seien jedoch sehr lang und die Landesmittel begrenzt und würden nur für wenige Radwege auf dieser Liste reichen. Daher sei es notwendig, ein Radverkehrskonzept zu erstellen, um über die Landesstraßen hinaus Prioritäten für den Ausbau festzulegen.

Frau Dittmer ergänzt, dass das Radverkehrskonzept Baulastträger übergreifend sein soll und notwendig sei, um 90% Förderung aus Landesmitteln für Radverkehrsmaßnahmen zu erhalten. Die aktuelle Förderung laufe nur bis 2023.

KTA Hensel begrüßt die Einrichtung eines kommunalen Mobilitätsmanagements. Jedoch würden viele dies in Frage stellen. Es sei jedoch wichtig, im ländlichen Raum Alternativen zum Auto aufzubauen, daher sei der Ausbau des ÖPNV und des Radverkehrs nötig, ohne jedoch auf das Auto ganz zu verzichten. Wichtig im ÖPNV sei ein gutes Netz mit vertakteten Hauptachsen. Leider habe man sich vor den Wahlen nicht getraut, die große Lösung für den Schülerverkehr zu entscheiden. Man müsse die Grundversorgung von drei Fahrten am Tag sicherstellen, wie im Nahverkehrsplan festgelegt, aber auch intensiv prüfen, wo der Bedarf sei. Nur wenn man ein gutes Angebot schaffen würde, würden mehr Menschen den ÖPNV nutzen.

KTA Dorendorf hält die Impulse durch die Anschubfinanzierung für nicht verkehrt, man müsse jedoch überlegen, ob man das fortführen wolle. Er betont, dass er gerne eine Bilanz nach drei Jahren vorgelegt bekommen möchte, was die Förderung gebracht habe. Er habe keinen Überblick, was die Mobilitätsagentur gebracht hätte. Man sollte lieber 3,5 Stellen in des RROP stecken für den schnelleren Ausbau der Windkraft, damit könne man mehr für den Klimaschutz erreichen. Er fragt, was unter einem Radverkehrskonzept für 90.000 Euro zu verstehen sei. Die Abstimmung mit den Schulen, die Bürgerbusse würden doch bereits stattfinden, er könne den Unterschied zu dem was bereits laufe nicht erkennen. Er möchte wissen, was unter E-Mobilität konkret zu verstehen sei, z.B. Aufbau von Ladestationen oder Anschaffung von Fahrzeugen und fragt, ob das Car-Sharing im ländlichen Raum überhaupt nennenswert genutzt werde.

Frau Dittmer legt dar, dass man zwei Jahre daran gearbeitet habe, um rund 3 Mio. € Förderung für die Samtgemeinden für den Ausbau von Ortsverbindungswegen als Radvorrangrouten zu erhalten. Dies sei ein erster Schritt. Die Kosten für das Radverkehrskonzept sind daher gut investiert, da damit die Vorarbeiten für den gesamten Landkreis abgedeckt werden, um z.B. eine Förderung von 90% für die Planung und Ertüchtigung von Wegen für den Radverkehr zu erzielen.

Frau Harlfinger-Düpow führt aus, dass mit dem Modellprojekt das ÖPNV-Angebot verbessert werden soll, da vielen Menschen das aktuelle Angebot nicht reiche. Dazu müsse man mit den Bürgern und den Gemeinden Gespräche führen, um zu ermitteln, was wirklich gebraucht werde. Dies sei im laufenden Geschäft nicht leistbar. Im Vortrag sei die bisherige Arbeit der Mobilitätsagentur ausführlich vorgestellt worden. Einige Angebote, wie Bürgermobile oder Car-Sharing, seien mancherorts bereits vorhanden. Nun gehe es darum, Lücken zu identifizieren und zu schließen, die zahlreichen Förderangebote zu durchdringen und die Gemeinden bei passenden Angeboten gezielt zu unterstützen. Wesentlich sei, dass in der Mobilitätsagentur verschiedene Teile der Mobilität sowie die Beratungsangebote dazu miteinander verzahnt werden würden. Die Statistik über die Besuche im neuen Besucherpavillon sowie der Anrufe zeige eine hohe Nachfrage und großes Interesse an einer klimafreundlichen Mobilität. Beispielsweise sei es für den Einzelnen unklar, wo man Schäden an einem Radweg melden könnte. Die Mobilitätsagentur könnte solche Hinweise zentral bündeln und an die zuständigen Straßenbaulastträger weiterleiten.

KTA Dorendorf bemängelt, dass zu wenige Schulen am Stadtradeln teilnehmen würden und hält es für wichtig, mit den Eltern zu sprechen, damit diese die Schüler nicht ständig selbst befördern würden.

Frau Dittmer entgegnet, dass es beim Stadtradeln eine hohe Beteiligung der Schulen gäbe, denn im letzten Jahr waren mehr als die Hälfte der Teilnehmer Schüler (*Nachtrag: in 2020 nahmen 1257 Personen an der Aktion teil, davon 936 Schüler*innen*). Zahlen zur diesjährigen Kampagne würden noch nicht vorliegen. Es sei bekannt, dass sich Mobilitätsverhalten nicht sofort verändern werde. Daher werde man in fünf Jahren die Befragung zum Modal Split in der Mobilität wiederholen, um eine Veränderung untersuchen zu können.

Beratendes Mitglied Stark bezeichnet die Debatte mit Blick auf die Kosten als schwierig und gibt zu bedenken, dass bei Einrichtung des Mobilitätsmanagements andere Leistungen nicht durchgeführt werden könnten. Die Schaffung von 3,5 neuen Stellen müsste den Bürgern gut erklärt werden. Man müsste dabei auch thematisieren, dass die Weigerung der Schulen, die Unterrichtszeiten um 15 Minuten zu verändern 500.000 Euro kosten würde. Das Geld würde man für das Mobilitätsmanagement gut gebrauchen können. Er fragt, wie dies finanziert werden soll, er sei jedoch nicht gegen das Projekt an sich.

KTA Tzscheutschler befürwortet ausdrücklich die Verstetigung des Mobilitätsmanagements. Ohne die genannten Konzepte und das Personal gäbe es keine Möglichkeiten, die Förderungen für den Radwegausbau und die Verbesserung des ÖPNV zu akquirieren. Daher stehe er voll und ganz dahinter, dass diese Arbeit fortgesetzt werde.

KTA Henke beklagt, es würden zu viele Worthülsen, wie Konzept oder Verhaltensänderungen, geäußert werden. Es sei nicht die Aufgabe der Verwaltung, das Verhalten der Bürger zu ändern, sondern Mobilitätsangebote zu machen. Wichtig sei die Anbindung des Landkreises nach außen, z.B. der Bahnanschluss Lüneburg-Dannenberg-Lüchow. Die Landeslinie Lüchow-Uelzen müsse weiter verfolgt werden. Außerdem müssten elektronische Bezahlssysteme eingerichtet werden. Es müsste deutlich gemacht werden, wie die Probleme, z.B. kaputte Straßen und Radwege sowie eine mangelnde Außenanbindung, konkret gelöst werden sollen.

KBD Stellmann erläutert, dass das Thema Radverkehr bereits intensiv in der Kreispolitik diskutiert worden sei. Das Mobilitätsmanagement diene dazu, Fördermittelanträge zu stellen, zwischen den verschiedenen Baulastträgern zu vermitteln und die verschiedenen Aktivitäten zu koordinieren. Die Gemeinden sind mit diesen Aufgaben überfordert. Ziel der Verstetigung sei es, mit den Gemeinden eine gemeinsame Struktur aufzubauen, um diese Aufgaben gemeindeübergreifend kreisweit anzugehen, zu bündeln und voranzubringen, ähnlich wie das auch beim gemeinsamen GIS-Büro erfolgreich umgesetzt wird.

Beratendes Mitglied Jürgens schlägt vor, das Tarifsystem zu verändern, um mehr Fahrgäste zu gewinnen, wie z.B. eine Monatskarte für Senioren.

FDL Schwarz erwidert, dass Vergünstigungen für Senioren bereits diskutiert wurden, aber noch nicht umgesetzt werden konnten. Mit dem Förderprojekt sei nun auch die Weiterentwicklung des Tarifsystems möglich. Die Arbeit der Mobilitätsagentur sei entscheidend dafür gewesen, dass der Landkreis als eines von zwölf Modellprojekten aus über 160 Anträgen ausgewählt worden sei und damit 4 Mio. Euro Fördermittel generiert. Es gäbe in den Gemeinden keine Fachleute. Aufgaben, wie z.B. die neue Mobilitäts-Webseite, seien von der LSE alleine nicht zu bewältigen. Daher sei es elementar, mit dem Mobilitätsmanagement für die Bewältigung der verschiedenen Aufgaben die Kräfte zu bündeln.

KTA Tzscheutschler stimmt zu, dass man das Tarifsystem für Schüler und Senioren überdenken sollte. Man

brauche genau für solche Aufgaben das kommunale Mobilitätsmanagement.

KTA Hildebrand verweist auf den Masterplan 100% Klimaschutz, indem die Verlagerung auf Radverkehr bzw. Pedelecs ein wesentliches Element sei. Dazu müssten Arbeitsnachweise erbracht werden, wie viel Verkehr vom Auto auf Fahrrad verlagert wurde. Da bisher darüber nichts berichtet werde, würde er den Eindruck gewinnen, man verheimliche, dass trotz aller Maßnahmen der Anteil des Autoverkehrs möglicherweise weiter angestiegen sei.

Frau Dittmer erläutert, dass genau aus diesem Grund jetzt die Modal Split-Befragung durchgeführt worden sei, um verlässliche Zahlen, z.B. über die Anzahl der vorhandenen Pkw, über die Nutzung von Pkw oder Fahrrad im Alltag, zu erheben und statistisch aufzuarbeiten. Im Rahmen der Masterplanerstellung sei kein Budget für die Erhebung des Modal Splits vorhanden gewesen und daher hätten nur allgemeine Daten für den ländlichen Raum verwendet werden können. In fünf Jahren könnte man durch die Wiederholung der Befragung ermitteln, welche Veränderungen stattgefunden haben. Diese Veränderungen würden Zeit brauchen.

KTA Hildebrand verweist darauf, dass aktuelle Beschlüsse auf Bundes- bzw. EU-Ebene auf eine massive Änderung im Verkehrssektor und im Mobilitätsverhalten hindeuten würden, z.B. durch die CO₂-Bepreisung. Er möchte wissen, ob das die Stabsstelle Klimaschutz auch so sehen würde und man glauben würde, dass es dann weniger Autos gäbe.

Frau Dittmer bestätigt, dass sie eine Erhöhung des CO₂-Preises erwarte und eine Änderung im Verhalten annehme. Es würden in den nächsten 10 Jahren verschiedene Effekte zusammen kommen und das Problem werde sein, dass sich nicht mehr alle Mobilität, z.B. mit einem eigenen Auto, werden leisten können. Im Rahmen des Modellprojekts werde auch die Einführung eines 365 Euro-Tickets Thema sein.

KTA Dorendorf erläutert, dass er das Thema in der Fraktion besprechen wolle und beantragt den TOP als behandelt zu werten.

Vorsitzender Klepper hält dagegen, dass er die Angelegenheit für sehr bedeutsam halte und lässt abstimmen, ob über die Vorlage der Verwaltung abgestimmt werden soll.

Abstimmungsergebnis: mehrheitlich abgelehnt. Ja-Stimmen: 4 Nein-Stimmen: 6 Enthaltung: 0

Damit wird der TOP als behandelt ohne Beschlussempfehlung angesehen.

Abstimmungsergebnis: behandelt ohne Beschlussempfehlung.

7. Einwohnerfragestunde

Herr Groß von der EJZ fragt nach den Kosten für das Wohnraumversorgungskonzept.

KBD Stellmann sichert zu, die Kosten nachzureichen.

Nachtrag im Protokoll:

Der Kreisausschuss hat am 12.07.2021 beschlossen, die Erstellung des Wohnraumentwicklungskonzeptes an die Fa. BPW Stadtplanung, Bremen, für das Honorar in Höhe von 61.758,14 EUR (brutto) zu vergeben.

Herr Groß verweist darauf, dass das aktuelle RROP fast 20 Jahre alt sei. Im Wohnraumentwicklungskonzept sollen Prognosen erstellt werden und in das neue RROP einfließen. Er möchte wissen für wie verlässlich man diese Prognosen halten würde.

FDL Schwarz erläutert, dass die Prognosen erforderlich seien, um Fördermittel für sozialen Wohnungsbau von der NBank zu erhalten. Außerdem seien die Samtgemeinden und Gemeinden Nutznießer der Prognosen, da sie diese für die Bauleitplanung benötigen würden. Man könne immer nur so gut und aktuell wie möglich Prognosen bei den Planungen berücksichtigen.

Herr Groß möchte wissen, wie viele Menschen den ÖPNV nutzen jenseits der Schülerbeförderung.

FDL Schwarz erklärt, dass er dazu keine pauschale Angabe machen könnte, jedoch könne die Anzahl der verkauften Fahrkarten nachgereicht werden.

Nachtrag im Protokoll:

Die Anzahl der verkauften Fahrkarten jenseits der Schülerbeförderung beträgt für das LSE-Betriebsjahr 2020/2021: 36.629. Damit wurden Einnahmen in Höhe von rd. 222.000,- EUR erzielt.

8. Mitteilungen und Anfragen, Kenntnisnahmen

8.1. Forderungen von Fridays for Future, Ortsgruppe Wendland, an den Kreistag

2021/961

KBD Stellmann erläutert, dass Fridays-for-Future am 16.07.2021 dem Landrat einen Forderungskatalog übergeben habe, der hiermit zur Kenntnis gegeben werde. Da gerade der Kreistag neu gewählt wurde und dieser neue Fachausschüsse bilden würde, schlägt die Verwaltung vor, die Forderungen in den neuen Fachausschüssen, nach den Themen aufgeteilt, zu diskutieren.

KTA Dorendorf macht deutlich, dass er es für zu viel halte, die Forderungen von irgendwelchen Gruppierungen im Ausschuss zu behandeln. Stattdessen hätten sich die jungen Menschen lieber für die Räte aufstellen lassen sollen, um ihre Forderungen in die Politik einzubringen.

Vorsitzender KTA Klepper hält den Forderungskatalog für fundamental wichtig und für überfällig. Er beantragt, über den Vorschlag der Verwaltung abzustimmen, die Forderungen in den Ausschüssen des neuen Kreistags zu behandeln.

KBD Stellmann betont, dass es im Moment nur um eine Kenntnisnahme gehe. Es stehe den Fraktionen frei, die Forderungen mit entsprechenden Anträgen in die zukünftigen Fachausschüsse einzubringen.

KTA Kelm führt aus, dass man auf das Engagement von Menschen außerhalb der Parlamente angewiesen sei und hebt die Bedeutung von Bewegungen, wie z.B. die Anti-Atomkraftbewegung, hervor. Dass die jungen Menschen einen solch umfassenden Katalog erstellt hätten, sollte den älteren Abgeordneten zu denken geben, anstatt dass sie die jungen Menschen dafür herabsetzen würden.

KTA Dorendorf äußert, dass er täglich Anfragen zu diesen Themen erhalte und gerne Gespräche mit jungen Menschen dazu führen würde und diese ernst nähme. Jedoch sei der Forderungskatalog zu groß, um ihn im Fachausschuss behandeln zu können. Er wiederholt sein Anliegen, dass sich mehr junge Menschen in die kommunalen Räte einbringen sollten.

Kenntnis genommen.

8.2. Änderungen bei der Busverbindung nach Lüneburg

2021/962

Frau Heise von der Verkehrsgesellschaft Nordostniedersachsen (VNO) und **FDL Schwarz** stellen anhand der Präsentation in Anlage 3 vor, dass die Busverbindung von Hitzacker nach Metzingen bis nach Dahlenburg aufgrund der Änderung des Nahverkehrsplans des Landkreises Lüneburg verlängert werden muss. Frau Heise ist per Videokonferenz zugeschaltet.

KTA Hildebrand möchte die Anzahl der Fahrgäste wissen und fragt, ob diese Buslinie überhaupt sinnvoll sei, wo doch der Landkreis Lüneburg seine Route aufgrund der geringen Fahrgastzahl geändert habe. Man sollte lieber die Bahn ausbauen.

FDL Schwarz erläutert, dass es im Nahverkehrsplan Lüchow-Dannenberg vorgesehen sei, eine durchgehende Busverbindung bis Lüneburg zu schaffen. Dies sei nun wegen des Lüneburger Beschlusses nicht mehr umsetzbar. Deswegen sollte zumindest die Verbindung bis Dahlenburg aufrechterhalten werden, was jetzt durch die Planung der VNO ermöglicht werde. Zählungen hätten zwischen 24 und 50 Fahrgästen pro Tag ergeben. Das Verkehrsbedürfnis sei also gegeben. Ein besseres Angebot würde die Fahrgastzahlen erhöhen. Bezüglich der Bahn sei das Land für die Bestellung des Verkehrs zuständig. Seit Jahren würden die Planungen zum Ausbau der Schienenstrecke laufen, die sich jedoch laut Bahn immer wieder verzögerten. Sobald der Ausbau erfolgt sei, könnte man einen Zwei-Stunden-Takt nach Lüneburg einrichten und entsprechend den Busverkehr anders strukturieren. Bis dahin sollte die Buslinie aufrechterhalten werden.

Beratendes Mitglied Stark bemängelt die Kosten für die Buslinie.

FDL Schwarz entgegnet, dass man angesichts der Kosten jede Strecke hinterfragen könnte. Es sei bekannt, dass jeder Bus, der den Betriebshof verlasse, ein Defizit erzeugen würde. Gleichzeitig gäbe es die Forderung, den Landkreis überregional besser anzubinden. Am Ende sei das eine politische Entscheidung. Im Nahverkehrsplan sei eine durchgehende Verbindung vorgesehen, die hiermit umgesetzt werden soll. Bisher konnte man davon profitieren, dass der Landkreis Lüneburg bis Metzingen gefahren sei. Jetzt müsse man aufgrund der Änderungen im Landkreis Lüneburg bis Dahlenburg fahren. Das halte sich in etwa die Waage und die Kosten seien im Vergleich zu anderen Kosten im ÖPNV überschaubar.

Beratendes Mitglied Stark fragt, für wen für 6,3 Mio Euro der ÖPNV betrieben werde, wenn die Fahrgastzahlen so gering seien. Für diese Kosten könnte man Tag und Nacht Taxis fahren lassen.

FDL Schwarz erläutert, dass man mit Taxis keinen Schülerverkehr betreiben könnte. Der Schülerverkehr sei in den ÖPNV integriert worden, um eine Optimierung zu erreichen. Außerdem ist ein Grundangebot zur Daseinsvorsorge zu schaffen, um Menschen ohne Auto eine gewisse Mobilität zu ermöglichen. Das Gesamtsystem diene jedoch überwiegend dem Schülerverkehr.

Beratendes Mitglied Stark möchte wissen, wieviel der genannten Fahrgäste Schüler seien.

Frau Harlfinger-Düpow erläutert, dass die Zählungen in den Ferien stattfanden und daher keine Schülerzahlen vorliegen.

Kenntnis genommen.

8.3. Optimierung des ÖPNV mit der integrierten Schülerbeförderung (mdl. Bericht)

FDL Schwarz und **Frau Harlfinger-Düpow** tragen anhand der Präsentation in Anlage 4 vor, wie der ÖPNV mit integriertem Schülerverkehr optimiert werden soll. Kernstück sei, dass die Projektskizze für das Modellprojekt ÖPNV mit einem Umfang von 5 Mio. Euro als förderwürdig angesehen werde. Im Zuge dieses Projektes soll das gesamte Liniennetz überarbeitet werden, wobei die Schülerbeförderung besonders zu berücksichtigen ist. Diese Anforderungen ergeben sich auch aus der Überprüfung der ersten beiden Betriebsjahre nach dem neuen ÖPNV-Konzept sowie den Zielstellungen des Masterplanes 100 % Klimaschutz.

Vorsitzender KTA Klepper begrüßt die zugesagten 4 Mio. Euro Fördermittel im Sinne des Klimaschutzes und fragt wie die Politik eingebunden werde.

FDL Schwarz erläutert, dass zur Abstimmung Netzwerke gebildet werden sollen, auch mit den Kommunen, und dass die Finanzierung der Eigenanteile der Maßnahmen in die politischen Gremien eingebracht werden würde. Außerdem werde man weiterhin eng mit dem Fahrgastrat zusammenarbeiten.

KBD Stellmann bietet an, regelmäßig über den Sachstand im Projekt zu berichten und die Anregungen aus der Politik mit aufzunehmen.

Kenntnis genommen.

**8.4. Anfrage der Kreistagsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 15.03.2021:
Weitere Anfragen bzgl. des Antrages vom 14.12.2020 "Solaroffensive!
Jetzt!"**

2021/815

KTA Kelm bedankt sich für die umfangreiche Liste der kreiseigenen Immobilien und Flächen in der Stellungnahme der Verwaltung. Er äußert Erstaunen über die hohe Anzahl abgängiger Immobilien und fragt nach, weshalb bei der Deponie Woltersdorf nicht schon während der Phase der Ausgasung PV-Module installiert werden könnten. Er sähe diese Liste als einen Auftrag an, wie man in Sachen PV-Anlagen weiter vorgehen könnte.

KBD Stellmann stellt dar, dass es bei den abgängigen Immobilien meist um kleinere Objekte wie Fahrradunterstände gehen würde, für die bereits Fördermittel in Aussicht seien. Bezüglich der Deponie gäbe es einen genehmigten Rekultivierungsplan, von dem man nicht abweichen könne. Die Phase der Ausgasung sei bereits durch mehrere Maßnahmen verkürzt worden. Erst nach Beendigung dieser Phase könnte man über die Installation von PV-Anlagen nachdenken.

Kenntnis genommen.

Nichtöffentlicher Teil

Die nichtöffentliche Sitzung ist entfallen, da weder von Seiten der KTA noch von Seiten der Verwaltung ein Bedarf dafür bestand.

Ausschussvorsitzender KTA Klepper schließt um 17.49 Uhr die Sitzung.



Vorsitzender, Stv.



Protokollführung