

**Protokoll**

**9. öffentliche Sitzung des Ausschusses Klima und Mobilität**

vom 06.09.2023, Ostbahnhof Dannenberg, Am Ostbahnhof 1, 29451 Dannenberg (E.)

Tagesordnung:

Vorlage-Nr.

**Öffentlicher Teil**

- |       |  |          |
|-------|--|----------|
| .     | Eröffnung der Sitzung, Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung, der Beschlussfähigkeit und der Tagesordnung  |          |
| 1.    | Genehmigung des Protokolls der 7. Ausschusssitzung vom 24.05.2023  |          |
| 2.    | Genehmigung des Protokolls der 8. Ausschusssitzung vom 31.05.2023  |          |
| 3.    | Fragestunde für Einwohnerinnen und Einwohner   |          |
| 4.    | Förderung von Bussen mit klimafreundlichen, alternativen Antrieben im Personenverkehr, vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)  | 2023/702 |
| 5.    | Vorstellung der Ergebnisse der landkreisweiten Potentialflächenanalyse Freiflächen-Photovoltaik  |          |
| 6.    | Anpassung der Taxiverordnung   | 2023/693 |
| 7.    | Abschluss einer Sondervereinbarung Taxiverkehr für die Einrichtung eines ÖPNV-Taxis  | 2023/694 |
| 8.    | Ergänzung des Wendlandtarifs um aktuelle Berechnungen und eine Vergünstigung für das Ehrenamt  | 2023/695 |
| 9.    | Antrag der SOLI-Fraktion im Kreistag Lüchow-Dannenberg vom 28.04.2023: Fördermöglichkeiten Radverkehr  | 2023/575 |
| 10.   | Mitteilungen und Anfragen, Kenntnisnahmen  |          |
| 10.1. | Vergabe NBSW Beratungsleistungen zum ÖPNV-Taxi   | 2023/692 |
| 10.2. | Ausschreibung der Schülerbeförderungsleistungen für Kinder mit Einschränkungen als Sonderverkehre für die Schuljahre 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026                                   | 2023/579 |
| 10.3. | Ausschreibung der Schülerbeförderungsleistungen für Kinder mit Einschränkungen als Sonderverkehre für die Schuljahre 2023/2024, 2023/2024 und 2025/2026 Hofschule Wendisch Evern       | 2023/669 |
| 10.4. | Auftragsvergabe für den Kauf, Lieferung und Installation von Fahrradboxen im Rahmen des Fördervorhabens „Verbundprojekt: NKI: Neue Wege für neue Räder im Landkreis Lüchow-Dannenberg“ | 2023/658 |
| 10.5. | Beschaffung eines Schmalspurschleppers mit Frontausleger und Heck-Seitenmähergerät   | 2023/666 |
| 10.6. | Sachstand zum Thema Fähren   |          |

**Nicht öffentlicher Teil**

11. Eröffnung der nicht öffentlichen Sitzung

Anwesend:

KTA Beckmann, Uwe

KTA Flöter, Anja

KTA Fricke, Christine Vertretung für KTA Carmienke

KTA Goebel, Dietmar

KTA Kaufmann, Horst

KTA Klepper, Hermann-Dieter

KTA Sperling, Udo

KTA Tzscheutschler, Joachim

KTA Wiegrefe, Wolfgang

KTA Wiehler, Julie Vorsitzende

KTA Allgayer-Reetze, Patricia

KTA Hensel, Thorsten

Dietrich, Uwe

stellv. beratendes Mitglied KliMo Neubauer, Martin

Kreisbaudirektorin Stellmann, Maria

Schwarz, Jürgen - FDL Kreisplanung

Harlfinger-Düpow, Mareike - FDL Klimaschutz und Mobilität

Vertretung für Roland Ließ

Es fehlen:

KTA Carmienke, Christian	entschuldigt
beratendes Mitglied Busse, Michel	
beratendes Mitglied Ließ, Roland	entschuldigt
beratendes Mitglied Münch, Moritz	entschuldigt
beratendes Mitglied Szorec, Gregor	

<b>Beginn:</b>	15:00 Uhr	<b>Ende:</b>	17:45 Uhr
		nichtöffentlicher Teil:	17:45 Uhr

Öffentlicher Teil

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

**Vorsitzende Wiehler** eröffnet die 9. Sitzung des Ausschusses Klima und Mobilität und begrüßt die Teilnehmenden und auch den Gastreferenten Herrn Lösel aus dem Landkreis Ludwigslust-Parchim. Sie weist auf den *TOP 7 Förderung von Bussen mit klimafreundlichen, alternativen Antrieben im Personenverkehr, vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)* hin und die damit verbundenen Unklarheiten im Hinblick auf die Vorberatung. Aufgrund dessen wurde die Verwaltung gebeten, jemanden zu finden, der über Erfahrungen zum Elektrobus-Betrieb berichten kann. FDL Harlfinger-Düpow hat daraufhin Kontakt zu Herrn Lösel hergestellt, welcher der Geschäftsführer der Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim ist und bereits seit mehreren Jahren Elektrobusse im Einsatz hat. Auf Bitte von KTA Wiehler sind alle einverstanden, die Präsentation von Herrn Lösel vorzuziehen.

**Herr Lösel** präsentiert die Erfahrungen mit Elektrobussen im Verkehrsbetrieb Ludwigslust-Parchim. Die Präsentation liegt dem Protokoll bei.

**Vorsitzende Wiehler** bedankt sich für die hilfreiche Präsentation zu diesem Thema.

**KTA Beckmann** fragt nach den Unterhaltungskosten für die Busse.

**Herr Lösel** antwortet, dass die Busse zu Beginn durchaus Kinderkrankheiten hätten, so müssten zum Beispiel Achsen ausgetauscht werden. Die Wartungsaufwendung für Elektrobusse sei jedoch auf die Jahre gesehen geringer, als bei Dieseln. Somit gäbe es zu Beginn der Umstellung einen erhöhten Aufwand, hierfür sei aber entsprechendes Personal vorhanden. Zudem habe man auf alle wichtigen Teile 10 Jahre Garantie.

**KTA Sperling** fragt nach der möglichen Gefahr bei einer Elektrifizierung durch steigende Preise.

**Herr Lösel** antwortet, dass der Strommarkt eine Börse ist und prognostiziert, dass sich der Strompreis aufgrund von erhöhtem Aufkommen und Nutzen von erneuerbaren Energien eher verringern würde. Durch eine clevere Auswahl und Planung der Ladezeiten können günstigere Preise erreicht werden. Er sieht in Zukunft neu aufkommende Geschäftsmodelle, die die Fluktuation durch erneuerbare Energien berücksichtigen werden und diese versuchen auszugleichen.

**KTA Fricke** fragt, ob das Fachpersonal in der Werkstatt sowie das Fahrpersonal für die Elektrobusse gesondert geschult werden müsse.

**Herr Lösel** erklärt, dass das Fahrpersonal extra geschult werden müsse, um die Fahrzeuge wirtschaftlich zu fahren und bestimmte Funktionen kennenzulernen, wie z. B. die Rückgewinnung von Energie bei der Bremsung. Das Fahren mit den Elektrobussen sei für die Fahrer aber deutlich angenehmer, durch die wegfallende Lärmbelastung und das Wegfallen von Abgasen. Aufgrund des Umgangs mit Hochvoltssystemen müsse das Werkstattpersonal gesondert geschult werden und zu Hochvolttechnikern ausgebildet werden.

**KTA Tzscheutschler** möchte wissen, ob die Busse alle nachts in das Depot zur Aufladung sowie nach

den Schultouren am Morgen zur Aufladung fahren müssen. Für den Landkreis bestünde dadurch das Risiko von enormen Leerkilometern für die Fahrten zur Ladestation. Um dies zu verhindern, müssen Ladestationen an Schulstandorten geschaffen werden.

**Herr Lösel** erwidert, dass dies im Landkreis Ludwigslust-Parchim genau so geregelt sei, dass gezielt an den Standorten der 12 Gymnasien Ladestandorte in Form von Betriebshöfen geschaffen wurden, um Leerfahrten zu vermeiden. Zusätzlich arbeite das Fahrpersonal fast ausschließlich in geteilten Diensten.

**KTA Kaufmann** fragt, wie hoch die Schulungskosten für das Personal waren. Zusätzlich möchte er wissen, wo der überschüssige Strom, der erzeugt wird, hingehet.

**Herr Lösel** antwortet, dass die Schulungskosten bei etwa 60 Euro pro Person liegen würden. Die Ausbildung zum Hochvolttechniker koste ungefähr 1600 € pro Techniker. Den überschüssigen Strom aus dem Bus zurück zu verkaufen sei eher abwegig. Künftig könne der Strom jedoch z. B. für Notstromaggregate von Krankenhäusern mittels Trafoverbindung vom Bus aus übertragen werden.

**KTA Hensel** weist auf den Landesbus ab Dömitz hin und fragt, ob die Linie 58 bis nach Dannenberg verlängert werden könne, wenn die Verhandlungen zwischen den Landkreisen hinsichtlich der Finanzierung positiv verlaufen würden.

**Herr Lösel** erwidert, dass das Land Mecklenburg-Vorpommern bereits ein Netz aus landesbedeutsamen Linien plant, die zusätzlich finanziert würden. Zusätzlich würde das Rufbussystem, was aktuell bereits 24/7 im Stundentakt in Ludwigslust-Parchim im Einsatz ist, weiter flächendeckend ausgebaut werden. Eine Landesbuslinie zwischen Ludwigslust und Dannenberg habe er bereits vorgeschlagen, die Finanzierung durch das Land Mecklenburg-Vorpommern hierfür käme jedoch nur bis zur Landesgrenze.

**KTA Wiegrefe** fragt, wie hoch die Verteilung zwischen Schülerverkehr und ÖPNV sei.

**Herr Lösel** antwortet, dass der Schülerverkehr komplett in den Linienverkehr integriert sei. Dabei gäbe es eine Aufteilung in 3 Ebenen: 1) Die Taktverkehre, zumeist im Stundentakt 2) Den Schülerlinienverkehr optimiert für Schulen und 3) Das Rufbussystem. Das System sei hierbei ähnlich wie das der PVGS im Altmarkkreis Salzwedel. Das Rufbussystem habe sich bewährt, wodurch weit über 300 Fahrgäste am Tag verzeichnet werden können. Für die Zukunft sieht Herr Lösel ein System mit autonomem Fahren.

**KTA Flöter** möchte wissen, welche Lebensdauer die Busse bis zu einer notwendigen Neubeschaffung haben.

**Herr Lösel** erklärt, dass es für die Busse die Garantie für 400.000 km gäbe, was in etwa 10 Jahre Nutzung bedeute, wobei jedoch von 15 Jahren ausgegangen würde. Jedes Jahr werden bei ihm in etwa 15 neue Busse angeschafft.

**KTA Goebel** fragt, wie aufwendig die Planung für die Ladewoche sei und wie viel Zeit und Personal dafür gebraucht würde.

**Herr Lösel** antwortet, dass es für den Computer keine Rolle spiele, für wie viele Busse geplant werden müsse. Im Landkreis seien 3 Personen für die Planung zum Thema Elektrobusse tätig. Ein Ingenieur plant mithilfe von Statistiken die Ladewoche, was zukünftig jedoch vollständig durch Computer automatisiert werden soll.

**Vorsitzende Wiehler** bedankt sich bei Herrn Lösel für den hilfreichen Vortrag und Austausch und schließt den TOP.

## 1. Genehmigung des Protokolls der 7. Ausschusssitzung vom 24.05.2023

**Vorsitzende Wiehler** lässt über das Protokoll der 7. Ausschusssitzung abstimmen. Das Protokoll wird einstimmig genehmigt.

Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen Ja-Stimmen: 8 Nein-Stimmen: 0 Enthaltung: 2

## 2. Genehmigung des Protokolls der 8. Ausschusssitzung vom 31.05.2023

**Vorsitzende Wiehler** lässt über das Protokoll der 8. Ausschusssitzung abstimmen. Das Protokoll wird einstimmig genehmigt.

Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen Ja-Stimmen: 8 Nein-Stimmen: 0 Enthaltung: 2

### 3. Fragestunde für Einwohnerinnen und Einwohner

Es gibt keine Fragen seitens der Einwohnerinnen und Einwohner.

### 4. Förderung von Bussen mit klimafreundlichen, alternativen Antrieben im Personenverkehr, vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) 2023/702

Der ehemalige TOP 7 wird zu TOP 4 und damit vorgezogen, da das Thema bereits durch den Vortrag von Herrn Lösel begonnen wurde. Vorsitzende Wiehler teilt mit, dass sich damit alle anderen TOPs entsprechend numerisch einreihen.

**FDL Harlfinger-Düpow** stellt den Beschlussvorschlag anhand der Sitzungsvorlage vor.

**KTA Wiegrefe** weist darauf hin, dass ein mittleres Unternehmen auch 60 Prozent Förderung erhalten könne.

**FDL Harlfinger-Düpow** antwortet, dass dies bei der Skizzeneinreichung zum Förderprogramm exakt so angegeben worden sei. Wenn der Antrag gestellt werden darf, würde entsprechend so vorgegangen werden, wenn die Gremien dem Beschluss zustimmen.

**KTA Wiegrefe** erwähnt, dass für die LSE die Elektrobusse angeschafft werden müssen. Er ist der Meinung, dass durch die Förderung die Anschaffung für Elektrobusse sogar günstiger sei, als für Dieselbusse.

**FDL Harlfinger-Düpow** antwortet, dass es einen gewissen Eigenanteil bei den Mehrkosten gäbe. Dieser Anteil liegt bei 20 Prozent an den Mehrkosten der Elektrobusse im Vergleich zu Dieselbussen. 80 Prozent der Mehrkosten würden gefördert.

**KTA Flöter** weist darauf hin, dass der Landkreis Ludwigslust-Parchim eine andere Infrastruktur als Lüchow-Dannenberg besitze, da sie deutlich mehr regenerative Energie zur Verfügung haben. Daher möchte sie wissen, wo der Strom für die Busse herkommt.

**FDL Harlfinger-Düpow** antwortet, dass es bereits Gespräche zwischen der LSE und Avacon gegeben hätte. Zudem wurden im Quartierskonzept Dannenberg bestimmte Stellen für Ladestandorte und eine Ladeinfrastruktur berücksichtigt. Auch im aktuell laufenden Ladeinfrastrukturkonzept des Landkreises wird die sinnvolle Ansiedlung von Lademöglichkeiten für Busse berücksichtigt.

**KTA Wiegrefe** erwähnt, dass der Strom an der Börse gehandelt wird und dort eingekauft werde.

**Vorsitzende Wiehler** erklärt, dass die Strommengen, die nicht abgenommen werden, weil zu viel da ist, im Netzverbund preislich abgefangen werden müssen. Daher sei das Problem im Landkreis Ludwigslust-Parchim nicht, dass es zu wenig Strom gäbe, sondern zu viel. Im Landkreis sei es eher unwahrscheinlich, dass der Strom nicht reicht. In Zukunft könne es eher ebenfalls zu einem Überschuss durch den Ausbau von erneuerbaren Energien kommen.

**FDL Harlfinger-Düpow** ergänzt, dass ein bestmöglicher Stromeinkauf der ideale Fall sei. Sie möchte dazu weiter mit Herrn Lösel im Kontakt bleiben, um dessen Erfahrungen in dieser Thematik sinnvoll zu nutzen.

**KTA Hensel** stellt die Frage, ob Elektrobusse in ländlichen Strukturen wie unserem Landkreis überhaupt funktionieren. Er weist darauf hin, dass für das Ladeinfrastrukturkonzept dezentrales Denken wichtig sei und auch Orte wie Clenze und Gartow als Standorte gedacht werden sollten. Er sieht das System aber als wirtschaftlich und zukunftsfähig. Er erinnert auch an die gesetzliche Vorgabe, dass 55 Prozent aller Fahrzeuge regenerativ fahren müssen, daher sei es sinnvoll, die jetzt bestehende Möglichkeit der Förderung zu nutzen.

**KTA Beckmann** fasst zusammen, dass alleine durch die Einsparung der Betriebskosten der Dieselbusse am Ende eine positivere Rechnung herauskommen müsse.

**KTA Kaufmann** fragt, ob die Umstellung Mehrkosten von 63.000 € im Jahr für neue Fahrzeuge bedeute.

**Projektleitung Frahm** antwortet, dass sich die 63.000 € nur auf die Busbeschaffung beziehen. Hier müsste man den Dieselbus als Gegenwert abziehen.

**KTA Kaufmann** lobt den Vortrag, weist aber darauf hin, dass der Landkreis Lüchow-Dannenberg im

Gegensatz zum Landkreis Ludwigslust-Parchim erst in dieses langwierige Thema einsteige und dieses viel Zeit und Energie koste. Es sei aber ein guter Weg.

**KTA Tzscheutschler** ergänzt, dass die Betriebskosten um 80 Prozent geringer seien als bei Dieseln. Daher sei es der richtige Weg, jetzt in dieses Thema einzusteigen.

**KTA Beckmann** fragt nach den 256.000 € Mehrkosten im Jahr für den Landkreis, die man so nach außen kommunizieren müsse.

**Vorsitzende Wiehler** weist darauf hin, dass diese Mehrkosten nur den Stand heute darstellen.

**FDL Harlfinger-Düpow** fasst zusammen, dass auch die sonst anfallenden Kosten des Dieseln dort miteingerechnet worden seien und man so im Grunde insgesamt weniger an Mehrkosten hätte.

**Vorsitzende Wiehler** lässt über den Beschlussvorschlag abstimmen. Dieser wird einstimmig empfohlen.

**Der Kreistag fasst folgenden Vorratsbeschluss. Bei einem positiven Zuwendungsbescheid vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), übernimmt der Landkreis Lüchow-Dannenberg die erforderlichen Ausgleichszahlungen gegenüber der Lüchow-Schmarsauer Eisenbahn GmbH (LSE GmbH), aufgrund der entstehenden Mehrkosten der Elektrofahrzeuge inkl. der für den Betrieb notwendigen Infrastruktur, in Bezug auf das Förderprogramm „Förderung von Bussen mit klimafreundlichen, alternativen Antrieben im Personenverkehr“. Die Eigenmittel belaufen sich, bei positiver Berücksichtigung, auf 2.306.000 €. Die Kosten für die Finanzierung (Zinsen und Tilgung) verteilen sich auf 9 Jahre und werden durch die LSE vorfinanziert und durch den Landkreis im Rahmen der öDA-Abschlagszahlungen erstattet.**

Abstimmungsergebnis: einstimmig empfohlen Ja-Stimmen: 10 Nein-Stimmen: 0 Enthaltung: 0

## 5. Vorstellung der Ergebnisse der landkreisweiten Potentialflächenanalyse Freiflächen-Photovoltaik

**Vorsitzende Wiehler** eröffnet den TOP und bittet FDL Schwarz darum, nochmal explizit darzustellen, was genau Sinn und Zweck der Potentialflächenanalyse gewesen sei und wie es sich hinsichtlich der Veröffentlichung verhält.

**FDL Schwarz** erläutert, dass ein Grund für die bisherige Zurückhaltung der Wunsch der Samtgemeinden war, die Analyse nicht zu veröffentlichen. Denn die Gemeinden und Samtgemeinden müssen im Rahmen der Bauleitplanung entscheiden, wo Flächen für Freiflächenphotovoltaik ausgewiesen werden. Eine Veröffentlichung von Ergebniskarten erschwert den Planungsprozess auf Gemeinde- und Samtgemeindeebene, insbesondere durch vorgeprägte Interessen und eventuell abgeschlossene Verträge. Die Potentialanalyse sei keine Planung, sondern eine Grundlage für die Bauleitplanung. Die Ergebniskarten werden deshalb aus der Präsentation für das Bürger- und das Ratsinformationssystem wieder entfernt werden. Der Landkreis hat mit der Potentialanalyse die Gemeinden und Samtgemeinden bei der Vorbereitung der Bauleitplanung unterstützt, für die diese die Zuständigkeit haben.

**KBDin Stellmann** weist zudem darauf hin, dass die Bürgermeister entsprechende Zugänge haben und damit auf Kartensysteme zugreifen können und diese entsprechend nutzen können. Die bisherige Absprache sei aber, dass die Karten als solche nicht in die Öffentlichkeit gehen.

**FDL Schwarz** stellt die Ergebnisse der landesweiten Potentialflächenanalyse zu Freiflächen-Photovoltaik anhand einer Präsentation vor. Die Präsentation liegt dem Protokoll bei.

**Vorsitzende Wiehler** bittet darum, bereits bekannte Teile der Präsentation nicht nochmal in voller Länge vorzustellen.

**FDL Schwarz** fährt mit der Präsentation fort.

**KTA Kaufmann** merkt an, dass bei der Zielsetzung auch die Bodengüte hätte beachtet werden sollen.

**FDL Schwarz** erläutert, dass dies betrachtet worden sei.

**Dr. Magiera** ergänzt, dass die Bodenertragsklassen 5-7 als Ausschlusskriterium gesetzt worden seien, außer für die Samtgemeinde Gartow, da sich dort ansonsten kaum Flächen ergeben hätten.

**FDL Schwarz** fährt mit der Präsentation fort.

**KTA Wiegrefe** fragt, warum in Nachbarlandkreisen eine deutlich schnellere Bearbeitung der Bebauungsmaßnahmen möglich ist und wo der Unterschied zu unserem Landkreis liege.

**FDL Schwarz** antwortet, dass dies auf der Gemeinde – bzw. Samtgemeindeebene beantwortet werden müsse.

**KTA Sperling** fragt, ob Flächen, wo schon KV Leitungen liegen, in die Planung eingeflossen sind.

**FDL Schwarz** erwidert, dass ein Gespräch zum Thema erneuerbare Energien mit der Avacon geführt worden sei. Mögliche Betreiber müssen sich vom Netzbetreiber, z.B. der Avacon einen Einspeisepunkt zuweisen lassen, dieser variiert je nach Größe der Anlagen und den Netzkapazitäten und kann deshalb nicht vom Landkreis planerisch abgebildet werden.

**Dr. Magiera** fügt hinzu, dass in der Einzelfallprüfung die Lage in einem Gunstraum vermerkt worden sei, z.B. wenn die Flächen nah an der Netzinfrastruktur liegen.

**FDL Schwarz** ergänzt, dass aufgrund der Anlagengröße zwei Einspeiseebenen vorliegen – größere Anlagen können nur in die 110 KV-Leitung einspeisen und kleiner Anlagen in das Mittelspannungsnetz.

**KTA Flöter** möchte wissen, ob für Agri PV Anlagen die gleichen Voraussetzungen gelten.

**FDL Schwarz** antwortet, dass diese Anlagen rechtlich nichts anderes als die Freiflächen-PV-Anlagen seien. Gemäß Änderungsentwurf des Niedersächsischen Klimagesetzes sollen Agri PV Anlagen jedoch nicht auf gute Böden errichtet werden. Agri PV Anlagen sind solche, die maximal 15 Prozent der Fläche beanspruchen dürfen. Für solche Anlagen muss nach gegenwärtigem Stand genauso Bauleitplanung erfolgen.

**KTA Flöter** merkt an, dass auch bei Freiflächen PV-Anlagen landwirtschaftliche Fläche zur Nutzung erhalten bleiben könne, für z. B. Tierhaltung.

**KTA Tzscheuschler** fasst zusammen, dass alle Gemeinderäte aufgefordert sind, sich intensiv mit dem Thema zu beschäftigen. Er appelliert, dass alle Gemeinden eine Sitzung zu dieser Thematik abhalten sollten.

**FDL Schwarz** schließt die Präsentation ab.

**Vorsitzende Wiehler** dankt für die Präsentation und sagt, dass es viele neue Erkenntnisse aus der Präsentation gegeben habe, die für das Verständnis helfen.

**KTA Wiegrefe** gibt den Hinweis auf die Rede von Bundeskanzler Scholz, wo er sagte, dass Deutschland in allen Bereichen schneller werden müsse. Dies sei z. B. im Nachbarlandkreis Altmark bei der Antragsbearbeitung bereits der Fall.

Man müsse in Betracht ziehen, dass die Flächen für diese PV-Anlagen entsprechend groß sein müssten, um wirtschaftlich realisierbar zu sein. Zudem merkt er an, dass man nur auf Flächen mit geringem Ertragspotential gehen sollte, insbesondere auf Flächen, die eine starke Beregnung erfordern.

**FDL Schwarz** erwidert, dass das Thema Boden in der Analyse berücksichtigt worden sei. Flächen mit nährstoffarmen Böden besitzen jedoch oft eine hohe naturschutzfachliche Wertigkeit.

**KTA Kaufmann** weist auf die Geschäftsordnung hin und merkt an, dass der Ausschuss als politisches Gremium keinen Einfluss und keine Entscheidung über die Studie zu fällen haben. Dies sei Entscheidung der Gemeinden und Samtgemeinden.

**Vorsitzende Wiehler** fügt hinzu, dass dieser Statusbericht jedoch wichtig gewesen sei, um über den aktuellen Stand informiert zu sein, es sich hier jedoch nur um eine Kenntnisnahme handelt.

**KBDin Stellmann** erläutert, dass zu dem Thema fast tagtäglich Landwirte und Grundstückseigentümer anriefen, um sich über Nutzungsoptionen für ihre Flächen zu erkundigen. Es gäbe bereits eine Zahl von Projekten auf den nicht in der Potentialanalyse dargestellt Flächen, weshalb mit den Samtgemeinden eine Verständigung zu diesen „weißen Flächen“ folgen sollte. In der Regel wird es schwierig sein, in solchen Flächen Freiflächen-PV zu ermöglichen. Die Entscheidung, ob für solche Flächen Bauleitplanung durchgeführt werden soll, liege letztendlich bei den Samtgemeinden und Gemeinden.

**Vorsitzende Wiehler** weist ab jetzt darauf hin, dass es nur noch Wortmeldungen mit Verständnisfragen geben soll.

**KTA Klepper** fragt, ob der Landkreis gar keinen Einfluss auf die Flächen habe.

**Vorsitzende Wiehler** antwortet, dass es einen Einfluss gäbe, weshalb die Flächenanalyse durch den Landkreis durchgeführt worden sei.

**KBDin Stellmann** fügt hinzu, dass der Landkreis mit der Potentialanalyse Hilfestellung für die Samtgemeinden und Gemeinden gegeben hat, was die die Grundlagen für F- und B-Planung betrifft, jedoch für die weiteren Planungsschritte nicht in der Verantwortung steht.

**Vorsitzende Wiehler** beendet den TOP mit der Anmerkung, dass dieser ständige TOP für zukünftige Sitzungen abgesetzt werde, da zu diesem Thema nicht mehr entscheidend mitgeredet werden kann.

Kenntnis genommen

<b>6. Anpassung der Taxiverordnung</b>	2023/693
--	----------

**KBDin Stellmann** stellt den TOP anhand der Sitzungsvorlage vor.

**KTA Flöter** fragt, wie der vorherige Grundpreis vor den neuen 4,50 € war und wie hoch sich der Zuschlag verändert.

**FDL Harlfinger-Düpow** antwortet, dass der Anhang den alten Wert von 3,20 € zeigt.

**KTA Hensel** hat zu beiden zusammenhängenden TOPs zur Thematik Taxiverkehr Verständnisfragen, weshalb KBDin Stellmann vorschlägt, den TOP 7 ebenfalls direkt vorzustellen.

**Vorsitzende Wiehler** entscheidet, dass der Vortrag zu TOP 7 vorgezogen wird.

**FDL Harlfinger-Düpow** stellt TOP 7 anhand der Sitzungsvorlage vor.

**KTA Hensel** merkt an, dass es in Dannenberg vom Bahnhof aus ab 17 Uhr ein großes Problem sei, ein Taxi in Richtung Stadt zu bekommen. Andererseits lohne es sich nicht mehr, durch die gestiegenen Kosten, ein Taxi bereitzustellen.

Hier sei die Nutzung von bereits vorhandenen Infrastrukturen sinnvoll. Er weist auf das ÖPNV-Modellprojekt hin und appelliert, die Kosten auch nach dem Projekt im Blick zu behalten. Er fragt, ob es da eine Kostenbremse gäbe.

**FDL Harlfinger-Düpow** erklärt, dass die Wahl lag zwischen losgelöstem On-Demand System oder der Einbindung von lokalen, bereits vorhandenen Unternehmen. Somit wurde bereits die wirtschaftlichere Variante gewählt, da nur die tatsächlich durchgeführten Fahrten bezahlt werden müssten. Das Risiko hierbei sei, dass ein Taxi eventuell nicht verfügbar ist, bei hoher Nachfrage. Jedoch könnten bei höherer Nachfrage zukünftig auch wieder mehr Fahrzeuge eingesetzt werden.

In ganz Deutschland gibt es dieses Pilotprojekt erst drei Mal, wodurch ein gewisses Risiko gegeben sei, jedoch wird im Landkreis Lüchow-Dannenberg genau wie im Landkreis Ludwigslust-Parchim mit einem dreistufigen System gearbeitet, nur, dass der Rufbus zu On-Demand wechselt, wodurch nicht zuletzt auch Wartezeiten verkürzt würden.

**KTA Flöter** fragt, wie die Bestellung abläuft.

**FDL Harlfinger-Düpow** antwortet, dass ein normales ÖPNV-Ticket benötigt wird. Zusätzlich wird ein Zuschlag von 1 € pro Fahrt für die On-Demand Bestellung fällig.

**Vorsitzende Wiehler** lässt über beide Beschlüsse zu TOP 6 & 7 hintereinander abstimmen. Beides wird einstimmig empfohlen.

**Der vorgelegten Tarifänderung der Taxenverordnung wird zugestimmt.**

Abstimmungsergebnis: einstimmig empfohlen Ja-Stimmen: 9 Nein-Stimmen: 0 Enthaltung: 0

<b>7. Abschluss einer Sondervereinbarung Taxiverkehr für die Einrichtung eines ÖPNV-Taxis</b>	2023/694
---	----------

Wortprotokoll dazu siehe TOP 6, da TOP vorgezogen wurde.

**Der vorgelegten Sondervereinbarung für die Einführung eines ÖPNV-Taxis nebst Anlagen wird zugestimmt.**

Abstimmungsergebnis: einstimmig empfohlen Ja-Stimmen: 9 Nein-Stimmen: 0 Enthaltung: 0

<b>8. Ergänzung des Wendlandtarifs um aktuelle Berechnungen und eine Vergünstigung für das Ehrenamt</b>	2023/695
---	----------

**Projektleitung Sarah Frahm** stellt den TOP anhand der Sitzungsvorlage vor.

**KTA Flöter** fragt, wie viele Ehrenamtskarten ausgestellt worden sind. Hier sei die Ausstellung sehr schleppend.

**FDL Harlfinger-Düpow** antwortet, dass zwischen 20 und 30 Karten beantragt worden seien. Zusätzlich könnten vorhandene Vergünstigungsstrukturen genutzt werden.

**Projektleitung Frahm** ergänzt, dass bereits deutliche Erleichterungen für den Erhalt der Karte gegeben worden seien. Wenn die Hürden für den Erhalt noch mehr verringert würden und der Anreiz gesteigert würde, könnten es noch deutlich mehr werden.

**KTA Flöter** schlägt vor, direkt nach bestandener Prüfung der verschiedenen Ehrenamts-Tätigkeiten die Karte auszugeben.

**Projektleitung Frahm** erklärt, dass dies bereits als Vorschlag kommuniziert worden sei, auch die Idee von Sammelanträgen sei angesprochen worden.

**KTA Klepper** merkt an, dass es schwierig sei, eine Grenze zu ziehen, wo Ehrenamt anfangen und wo es aufhören solle. Man solle die Vergünstigungen für Menschen einsetzen, die wenig Geld haben und denen es schlecht geht.

**FDL Harlfinger-Düpow** erwidert, dass es für diese Personengruppe, die Transferleistungen beziehen, die Mobi-Card und somit ebenfalls Vergünstigungen im ÖPNV gibt.

**KTA Wiegrefe** geht um 17:13 Uhr.

**KTA Hensel** ergänzt, dass der Ansatz gut durchdacht sei. Der Preis von 22 € für eine Monatskarte durch den ganzen Landkreis sei bereits ein sehr geringer Wert. Er sieht die Ehrenamtskarte als praktikabel – aber der Tarif sei schon jetzt sehr günstig. Das Risiko bestehe, dass sich mehr Menschen für das Ehrenamt anmelden, ohne es aktiv auszuüben.

Er fordert eine klare Regelung für die Strecke von Uelzen nach Lüchow, wenn die Person kein Deutschlandticket hat und fragt, ob dies bereits berücksichtigt sei.

**Projektleitung Frahm** antwortet, dass die neue Tarifstruktur von Lüchow-Dannenberg über die Verkehrsgesellschaft Nordostniedersachsen auch bei der RBB und dem HVV eingereicht wurde, um dort berücksichtigt zu werden und die Zone gemeinsam zu nutzen. Zuvor war dies schwierig, da der Landkreis zuvor den Kilometer-Tarif hatte. Aufgrund des neuen Zonentarifs sei es wesentlich einfacher, nun zu einem Konsens zu kommen.

**FDL Harlfinger-Düpow** ergänzt, dass es darüber hinaus eine Einladung seitens des HVV zu Austausch-Gesprächen gegeben hätte an alle, die eventuell Interesse am HVV-Tarif als Vollbeitritt oder für ein- und ausbrechende Verkehre haben. In einem kommenden Workshop in diesem Monat wird diese Thematik erarbeitet. An diesem Workshop nimmt auch der Landkreis Uelzen teil, der einen Volleintritt in den HVV anstrebt.

**Vorsitzende Wiehler** weist darauf hin, dass viel über die Neuerungen zum Tarif und den Preisen informiert werden solle, da die Gefahr von Verwirrung bestünde.

Sie erläutert, dass ein Großteil des Beschlusses bereits beschlossen wurde und fügt hinzu, dass der ÖPNV nicht umsonst ist, weshalb Anreize für die Nutzung geschaffen werden sollten.

**Vorsitzende Wiehler** lässt über den Beschlussvorschlag abstimmen.

Der Beschlussvorschlag wird mehrheitlich empfohlen.

**Der Kreistag beschließt die Einführung eines neuen Wendlandtarifes zum 01.10.2023. Der Landkreis Lüchow-Dannenberg übernimmt die erforderlichen Ausgleichszahlungen gegenüber der Lüchow-Schmarsauer Eisenbahn (LSE), aufgrund der entstehenden Mindereinnahmen durch die Neuaufstellung des Wendlandtarifs. Diese werden bis zum 31.12.2024 mit einer Förderquote von 80% durch das ÖPNV Modellprojekt CleverMoWe getragen. Ab dem 01.01.2025 müssen die Mindereinnahmen durch den Landkreis Lüchow-Dannenberg ausgeglichen werden. Darüber hinaus wird beschlossen, dass für ehrenamtlich engagierte Menschen, die im Besitz der Ehrenamtskarte sind, die Preisgruppe 2 angewandt wird. Der Nachweis erfolgt über die Ehrenamtskarte.**

Abstimmungsergebnis: **mehrheitlich empfohlen** Ja-Stimmen: 7 Nein-Stimmen: 1 Enthaltung: 0

<b>9. Antrag der SOLI-Fraktion im Kreistag Lüchow-Dannenberg vom 28.04.2023: Fördermöglichkeiten Radverkehr</b>	<b>2023/575</b>
---	-----------------

**KTA Klepper** nimmt Stellung zum Antrag vom 28.04.2023.

Ganz konkret wünscht er, Geld in Form von Fördermitteln zu beantragen für Veranstaltungen. Hierfür sei es wichtig, zu wissen, wo es Fördergelder zu holen gibt.

**KBDin Stellmann** ergänzt, dass der Antrag so verstanden wurde, Fördermöglichkeiten und mögliche Projekte aufzuzeigen, was auch getan wurde. Nun müsse ein konkreter Antrag mit einem Auftrag kommen, der dann in den Kreistag zur Entscheidung hochgegeben werden kann.

**Vorsitzende Wiehler** ergänzt, dass diese Fördermittel projektbezogen beantragt werden müssen. Sie weist auf die Aufgabenverteilung hin, die hier relevant sei. Die Verwaltung sei nicht zuständig für die Vorauslese der konkreten Möglichkeiten, dies müsse durch die SOLI erfolgen.

**KTA Klepper** weist auf den ersten Antrag hin, wo durch ihn konkret auf die AKTION fahrRAD hingewiesen wurde. Es sei nun Aufgabe der Verwaltung, sich mit möglichen Fördermittelgebern in Verbindung zu setzen.

**FDL Harlfinger-Düpow** weist auf die Wichtigkeit der Prioritätensetzung für die Verwaltung hin und erklärt, dass momentan bereits Konzepte und Projekte, unter anderem das Radverkehrskonzept, laufen, die der Radverkehrskordinator betreut. Dieser habe für die Betreuung von noch weiteren Fördermittelgebern aktuell keine Kapazität.

**KTA Klepper** erklärt, dass das Projekt STADTRADELN allein nicht reiche. Er wünscht, dass seine Anträge auch Realität würden.

**KTA Sperling** meint, dass Fördergelder für Veranstaltungen, die mehr Menschen auf das Rad bringen, nicht notwendig seien, da bereits ein großes Bewusstsein vor allem bei der Jugend hierfür vorhanden sei.

**KTA Hensel** fügt hinzu, dass es wichtig sei, nun Prioritäten zu setzen. Er erklärt, dass das Radverkehrskonzept bereits langwierig im Gespräch gewesen sei und die Umsetzung davon nun wichtig sei, um mehr Menschen auf das Rad zu bewegen. Weitere Veranstaltungen vorzuziehen, würde dies nur weiter nach hinten stellen. Es sei wichtig, die Infrastruktur für eine Nutzungssteigerung auszubauen. Daher sollte dies oberste Priorität für den Radverkehrskordinator haben.

**KTA Klepper** erwidert, dass für das Projekt Neue Wege Neue Räder eine größere Kampagne notwendig sei, um die Nutzung dieser neuen Wege zu steigern.

**Vorsitzende Wiehler** erläutert, dass aus dem Antrag das herausgezogen werden muss, was verwendet werden kann. Sie sieht die Eltern auch als wichtigen Adressaten für dieses Thema, weshalb dies im Schulausschuss thematisiert werden solle. Die Verwaltung sollte dies auch weiter mitverfolgen, jedoch nicht als erste Priorität. Sie schlägt vor, aus dem Antrag einen Antrag für den Schulausschuss zu machen.

**KTA Tzscheuschler** erwidert, am Beispiel der Grundschule Clenze das Thema Radverkehr bereits in den Köpfen der Lehrer und Schüler verankert sei. Das Thema erneut zu bearbeiten sei dort dann eine Dopplung.

**KBDin Stellmann** gibt den Hinweis auf die Programme, die bereits aufgrund des Antrags herausgesucht worden sind. Als Antragssteller fordert sie KTA Klepper auf, konkret zu überlegen, was umgesetzt werden soll und im Anschluss einen konkreten Antrag zu stellen.

**KTA Klepper** nimmt diesen Hinweis an und wird dies umsetzen.

**Vorsitzende Wiehler** beschließt, den TOP in den nächsten KliMo zurückzustellen.

Zurückgestellt in den nächsten FA KliMo

## 10. Mitteilungen und Anfragen, Kenntnisnahmen

**KTA Flöter** fragt nach der Zuständigkeit der Pflege und Erhaltung des Radweges zwischen Gartow und Gorleben. Hier gäbe es sehr gefährliche schmale Stellen an Pflasterungsstellen des Weges. Sie fragt, wie diese Wege kontrolliert werden.

**KBDin Stellmann** antwortet, dass hier geprüft werden müsse, wer Straßenbaulastträger ist. Sollte es eine Landesstraße sein, wird sie es weitergeben und eine entsprechende Rückmeldung in den Ausschuss geben.

Kenntnis genommen

### 10.1. Vergabe NBSW Beratungsleistungen zum ÖPNV-Taxi

2023/692

**FDL Harlfinger-Düpow** stellt den TOP anhand der Sitzungsvorlage vor.

Es gibt keine weiteren Anmerkungen.

Kenntnis genommen

### 10.2. Ausschreibung der Schülerbeförderungsleistungen für Kinder mit Einschränkungen als Sonderverkehre für die Schuljahre 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026

2023/579

**FDL Harlfinger-Düpow** stellt den TOP anhand der Sitzungsvorlage vor.

Es gibt keine weiteren Anmerkungen.

**KTA Flöter** verlässt die Sitzung um 17:32 Uhr.

Kenntnis genommen

### 10.3. Ausschreibung der Schülerbeförderungsleistungen für Kinder mit Einschränkungen als Sonderverkehre für die Schuljahre 2023/2024, 2023/2024 und 2025/2026 Hofschule Wendisch Evern

2023/669

**FDL Harlfinger-Düpow** stellt den TOP anhand der Sitzungsvorlage vor.

Es gibt keine weiteren Anmerkungen.

Kenntnis genommen

### 10.4. Auftragsvergabe für den Kauf, Lieferung und Installation von Fahrradboxen im Rahmen des Fördervorhabens „Verbundprojekt: NKI: Neue Wege für neue Räder im Landkreis Lüchow-Dannenberg“

2023/658

**FDL Harlfinger-Düpow** stellt den TOP anhand der Sitzungsvorlage vor.

**KTA Klepper** merkt an, dass er das Vorhaben für Material- und Ressourcenverschwendung halte.

**Vorsitzende Wiehler** weist darauf hin, dass dieser Punkt bereits mehrmals besprochen wurde und die Boxen für eine bestimmte Zielgruppe von Wichtigkeit für das sichere Abstellen der Räder sei und seine Berechtigung habe.

Es gibt keine weiteren Anmerkungen.

Kenntnis genommen

**KBDin Stellmann** stellt den TOP anhand der Sitzungsvorlage vor.

**KTA Klepper** wünscht dazu ein Abstimmungsgespräch mit Frau Stellmann.

Es gibt keine weiteren Anmerkungen.

Kenntnis genommen

## **10.6. Sachstand zum Thema Fähren**

**Vorsitzende Wiehler** erläutert den Grund für den zusätzlichen TOP zum Sachstand Fähren. Dieser sei wichtig, aufgrund der Thematik zur Brücke Neu Darchau im Landkreis Lüneburg. Es sei jetzt wichtig, ein gutes Fährenkonzept zu haben und dies länderüberschreitend in den ÖPNV einzubinden.

**FDL Harlfinger-Düpow** stellt den aktuellen Sachverhalt vor. Sie erläutert, dass die Fähren im Nahverkehrsplan aufgeführt sind als Teil des ÖPNVs – dies würde auch im neuen Nahverkehrsplan berücksichtigt. Aus Gesprächen mit dem Landkreis Prignitz ging ein Entwurf des Landkreis Prignitz für eine Vereinbarung hervor, welcher dem Landkreis vorliegt. Dieser wurde geprüft und nun finalisiert, um eine Vereinbarung vorlegen zu können, die vom Landkreis Prignitz, Landkreis Lüchow-Dannenberg und von Amt Lenzen unterzeichnet werden kann, wie die Finanzierung der Fähren stattfinden kann. FDL Harlfinger-Düpow hofft, diese noch im letzten KliMo des Jahres vorlegen zu können.

Die Fähren sollen mit jeweils 50.000 € aus den Landkreisen gefördert werden, wobei die eine Fähre ein höheres Defizit als die andere vorweist. Landkreis Prignitz schlug daher vor, dass der Landkreis Lüchow-Dannenberg die Fähre Schnackenburg mit dem höheren Defizit übernehmen solle. Dies wurde abgelehnt. Da beide Fähren eine Verbindung in den Landkreis darstellen, sollten beide Fähren zu 50 Prozent mitfinanziert werden. Dies bedeutet, dass das Amt Lenzen die 50.000 € für die Fähren jeweils von beiden Landkreisen zur Verfügung gestellt bekomme und dann entscheiden müsse, in welchem Umfang welche Fähre die Förderung erhält. Sollte ein Überschuss vorhanden sein, müsse dieser für mögliche Reparaturen zur Seite gelegt werden. Die letzten Schritte für diesen Entwurf seien nun eingeleitet, sodass dieser bald vorgelegt werden kann.

**Vorsitzende Wiehler** berichtet, dass die geplante Eingliederung der Fähren in den ÖPNV mittlerweile auch in Hannover im Landtag bekannt sei und positiv gesehen werde. Geplant sei, dies langfristig zur Versorgungsgarantie zu zählen, sodass der Landkreis nicht mehr in Form einer freiwilligen Leistung draufzahlen muss. Zusätzlich weist sie auf die noch laufende Initiativbewerbung für eine Modellregion ÖPNV im ländlichen Raum hin.

**KTA Hensel** fragt, ob mit dem Amt Lenzen auch bezüglich der Anbindung der Landesbuslinie bis Wittenberge gesprochen wurde.

**FDL Harlfinger-Düpow** antwortet, dass die Anbindung der Fähren an den ÖPNV immer Thema sei. Jedoch fahre die Fähre aktuell nur nach Bedarf, weshalb eine Anbindung schwierig sei. Es würden dann hohe Wartezeiten für die Busse in beiden Richtungen entstehen. Relevante und wichtige Verbindungen müssen identifiziert werden, um die Anbindung anzupassen. Es wurde festgestellt, dass bei Verbindungssuchen im ÖPNV im Fahrplan die Fähre Neu Darchau mitangezeigt wird. Die anderen Fähren könnten zukünftig ebenfalls mit angezeigt werden, dies sei bereits angeschoben worden.

**Vorsitzende Wiehler** schließt den öffentlichen Teil der Sitzung.

Kenntnis genommen

Nichtöffentlicher Teil

**Vorsitzende Wiehler** schließt die Sitzung um 17:45 Uhr.

gez. Wiehler

---

Vorsitzende

gez. Weidner

---

Protokollführung