

**Protokoll**

**11. öffentliche Sitzung des Ausschusses Klima und Mobilität  
vom 14.02.2024, Lüchow (Wendland), Kreishaus, Raum A200**

Tagesordnung:

Vorlage-Nr.

**Öffentlicher Teil**

- |       |   |          |
|-------|---|----------|
| .     | Eröffnung der Sitzung, Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung, der Beschlussfähigkeit und der Tagesordnung |          |
| 1.    | Genehmigung des Protokolls der 10. Ausschusssitzung vom 17.11.2023  |          |
| 2.    | Fragestunde für Einwohnerinnen und Einwohner  |          |
| 3.    | Erste Ergebnisse zur Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes  | 2024/900 |
| 4.    | Allgemeine Situation im ÖPNV und Schülerverkehr im Landkreis Lüchow-Dannenberg                              |          |
| 5.    | Sachstand Carsharing  |          |
| 6.    | Vorstellung der neuen Mitarbeiterinnen im Klimaschutz   |          |
| 7.    | Vorstellung des Energieberichts 2022  | 2024/901 |
| 8.    | Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung für die Fähren Schnackenburg – Lütkenwisch und Pevestorf – Lenzen | 2024/902 |
| 9.    | Antrag der Fährbetreiber Amt Lenzen und Fährbetrieb Tanja auf finanzielle Beteiligung                       | 2024/903 |
| 10.   | Bauleistung: Oberflächenbehandlung auf Kreisstraßen im LK DAN   | 2024/891 |
| 11.   | Mitteilungen und Anfragen, Kenntnisnahmen   |          |
| 11.1. | Vergabe zur Bereitstellung einer Software für Personaldisposition und Mitarbeiterportal für die LSE GmbH    | 2023/857 |

**Nicht öffentlicher Teil**

12. Eröffnung der nicht öffentlichen Sitzung

Anwesend:

KTA Beckmann, Uwe  
KTA Carmienke, Christian  
KTA Klepper, Hermann-Dieter  
KTA Tzscheutschler, Joachim  
KTA Wiehler, Julie Vorsitzende  
KTA Zieker, Julia  
KTA Allgayer-Reetze, Patricia  
KTA Hensel, Thorsten  
beratendes Mitglied Busse, Michel  
beratendes Mitglied Dietrich, Uwe  
beratendes Mitglied Szorec, Gregor  
beratendes Münch, Moritz  
Erster Kreisrat Schermuly, Simon-Daniel  
Harlfinger-Düpow, Mareike – SL Klimaschutz und Mobilität  
Dittmer, Franziska – Stabstelle Klimaschutz und Mobilität  
Hiepler, Carolin – Stabstelle Klimaschutz und Mobilität  
Lünser, Meike – Stabstelle Klimaschutz und Mobilität

Es fehlen:

KTA Flöter, Anja  
KTA Goebel, Dietmar  
KTA Sperling, Udo  
KTA Wiegrefe, Wolfgang  
beratendes Mitglied Ließ, Roland

entschuldigt

**Beginn:** 15:00 Uhr

**Ende:** 17:59 Uhr  
nichtöffentlicher Teil: - Uhr

## Öffentlicher Teil

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

**Vorsitzende Wiehler** eröffnet die 11. Sitzung des Ausschusses Klima und Mobilität um 15:01 Uhr und begrüßt die Teilnehmenden. Sie begründet die neue Raumauswahl für die Sitzung mit Bestrebungen zur Einsparung von Raumgebühren.

Auf Bitte der Vorsitzenden Wiehler sind alle einverstanden, die TOP 9.1 und 9.2 vorzuziehen und anstelle des zurückgestellten TOP 3 als neuen TOP 4 und TOP 5 zu behandeln. Die darauffolgenden TOPs verschieben sich um zwei Zähler nach hinten.

Sie stellt weiterhin die ordnungsgemäße Ladung sowie die Beschlussfähigkeit fest.

### **1. Genehmigung des Protokolls der 10. Ausschusssitzung vom 17.11.2023**

**Vorsitzende Wiehler** lässt über das Protokoll der 10. Ausschusssitzung vom 17.11.2023 abstimmen. Das Protokoll wird einstimmig beschlossen.

Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen Ja-Stimmen: 6 Nein-Stimmen: 0 Enthaltung: 0

### **2. Fragestunde für Einwohnerinnen und Einwohner**

**Vorsitzende Wiehler** erläutert das Prozedere zur Fragestunde.

**Herr Dennis Dörffel** aus Clenze erklärt, er sei Gründer der Firma Reap Systems und Erfinder des Plug-In Hybrids. Er verweist auf ein vorher geführtes Gespräch mit Frau Dittmer, in welchem u.a. die zugrundegelegten Annahmen für die THG-Emissionen der Kreisliegenschaften thematisiert worden seien. Der CO<sub>2</sub>-Faktor bei Strom, welcher als Grundlage im Klimaschutzkonzept und im Energiebericht 2022 sowie grundsätzlich als Basis für Entscheidungen herangezogen werde, basiere auf dem deutschen Strommix und belaufe sich seiner Meinung nach auf einen sehr hohen Wert von 500g pro Kilowattstunde. Selbst bei Solarstrom sei dieser Annahmewert sehr hoch. Herr Dörffel erläutert weiterhin, dass dieser Wert für die Berechnung der THG-Emissionen der Kreisliegenschaften zu hoch sei, da der Kreis seiner Annahme nach, grünen Strom beziehe und nicht dem deutschen Strommix entspreche.

Des Weiteren sehe er die Zugrundelegung des Strommixes kritisch, da in diesem die Emissionswerte der Solarzellenproduktion zweimalig einfließen: zum einen in der Erfassung der Emissionen von Kohlekraftwerken, welche den produzierten Strom an die oft räumlich nah angesiedelte Industrie zur Produktion von Solarzellen liefern würden, sowie weiterhin erneut bei der Herstellung von Strom durch die installierten Solaranlagen, wobei die Herstellungskette ebenfalls mit einberechnet würde.

Herr Dörffel stellt die Frage, warum mit diesem, seiner Meinung nach, verzerrten Wert gerechnet werde. Herr Dörffel erklärt des Weiteren, dass nach seiner Betrachtung der Verbrauch aller Kreisgebäude über die letzten zehn Jahre ohne Veränderung konstant schlecht geblieben sei. Nach seiner Meinung sei es wichtig, eine Verbesserung voranzubringen, wenn auch diese noch nicht perfekt möglich sei.

Er erläutert weiterhin, dass dieses seiner Meinung nach durch den Einsatz von Wasserstoff bei einer Investitionssumme von rund 1 Mio. Euro möglich sei und zu einer Einsparung von 10 bis 20 % führen könnte. Ihm zufolge könnte die Finanzierung von den Bürgerinnen und Bürgern getragen werden und sei in zwei bis drei Jahren umsetzbar.

Herr Dörffel stellt die Frage, inwieweit diese Möglichkeit betrachtet und zum Vergleich mit anderen Optionen herangezogen wird.

**Vorsitzende Wiehler** erklärt, dass diese Fragen im Rahmen des TOP 7 (Energiebericht) zu einem späteren Zeitpunkt durch Frau Dittmer beantwortet werden sollen.

### **3. Erste Ergebnisse zur Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes**

2024/900

#### 4. Allgemeine Situation im ÖPNV und Schülerverkehr im Landkreis Lüchow-Dannenberg

**Vorsitzende Wiehler** weist darauf hin, dass dieser TOP auch im nicht öffentlichen Teil behandelt werde und erklärt, dass Fragen daraufhin zu prüfen sind, ob diese aufgrund von individueller Tiefe im öffentlichen oder im nicht öffentlichen Teil behandelt werden sollen.

**StL Harlfinger-Düpow** erläutert den aktuellen Sachstand. Demnach sei die Einführung des im Rahmen des Projekts „CleverMoWe“ entwickelten Wendlandnetzes ursprünglich für den 02.04.2024 vorgesehen gewesen. Sie verweist auf die derzeitige Haushaltssituation im Landkreis Lüchow-Dannenberg und weist auf die erheblichen Kostensteigerungen im ÖPNV hin. Vor diesem Hintergrund würde eine Einführung wie bisher vorgesehen zu einem langfristig nicht tragfähigen Wendlandnetz führen. StL Harlfinger-Düpow erklärt weiterhin, dass dieses eine erneute Überprüfung der derzeitigen Planungen bedingt habe, um weitere Möglichkeiten zur Optimierung und für eventuelle Leistungskürzungen ausfindig zu machen. Demzufolge würde derzeit erneut betrachtet, ob der Schülerverkehr ausreichend in den ÖPNV integriert wurde sowie ob die Planungen zu den Hauptlinien weiter optimiert und ggf. verschmälert werden können. Um einen langfristigen Bestand zu gewährleisten, sei eine Verschiebung des Starttermins nach hinten zu empfehlen.

Als Ergänzung sei das „OnDemand“-Angebot zu berücksichtigen, welches am 08.01.2024 eingeführt wurde und sehr gut angenommen wurde. Dieses verursache keine Bereitstellungsgebühren, sondern nur eine Bezahlung der tatsächlich durchgeführten Fahrten und sei darüber hinaus wesentlich flexibler einsetzbar als der liniengeführte Rufbus. Die zu Beginn aufgetauchten Probleme bei der Integration der Fahrpläne des ÖPNV in der OnDemand-App mit der Folge von Parallelfahrten von Bussen und OnDemand-Fahrten, seien nun behoben. Das Pooling funktioniere bereits seit dem zweiten Durchführungstag sehr gut, so StL Harlfinger-Düpow. Der sehr günstige Einstiegspreis von lediglich einem Euro Zuschlag sei als Einführungspreis für das „OnDemand“-Angebot geplant gewesen und sei ggf. zu erhöhen.

**StL Harlfinger-Düpow** erklärt weiterhin den Sachverhalt zur Situation der Schülerbeförderung am vergangenen Zeugnistag. Es habe eine sehr kurzfristige Mitteilung der LSE gegeben, dass die Schulen nach der dritten Stunde nicht angefahren werden könnten.

Sie erläutert, dass der Grund hierfür Kapazitätsprobleme bei der LSE gewesen seien. Der Zeugnistag bedürfe einer Linienänderung, welche unter Einreichungsfristen bei der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVN) angezeigt werden müsse. Durch die Integration der Schülerbeförderung in den ÖPNV, habe dieses einen kompletten Fahrplanwechsel zur Folge. Die Umsetzung dieser Planung wäre aufgrund von kurzfristigen Personalmangel durch Erkrankungen nicht möglich gewesen.

**EKR Schermuly** ergänzt, dass die Kurzfristigkeit der Mitteilung zu entschuldigen sei und bereits ein Gespräch mit der Dezernentin der Landesschulbehörde stattgefunden habe. Weiterhin sei eine Erläuterung der Thematik im Rahmen der im März stattfindenden Schulleitungsrunden (Grundschulen, Oberschulen und Gymnasien) geplant.

Er betont, dass die Schülerbeförderung im Rahmen der Überlegungen zum Wendlandnetz ohnehin eine genauere Betrachtung erfahren müsse, um Möglichkeiten zur Effizienzsteigerung sowie für Kapazitätseinsparungen bei den eingesetzten Fahrzeugen zu prüfen. Zu Spitzenzeiten seien derzeit ca. 70 Busse unterwegs. Der Schülerverkehr sei Pflichtaufgabe und werde von der Verwaltung als solche sehr ernst genommen. Für den nächsten Zeugnistag im Juni sollen frühzeitig Abstimmungen mit den Schulleitungen getroffen und entsprechend umgesetzt werden.

**StL Harlfinger-Düpow** führt an, dass der „OnDemand“-Service seit etwas mehr als einem Monat angeboten würde und im Haushalt von ursprünglich 50 Fahrten pro Tag ausgegangen worden sei. Im Januar seien insgesamt 618 Fahrten (inkl. Pooling) durchgeführt worden. Bis zum 22.01.24 seien 722 und bis heute (14.02.2024) bereits 1.367 Accountanmeldungen im OnDemand-System verzeichnet worden. Weiterhin seien im Februar bislang (bis 14.02.24) 409 Fahrten und damit insgesamt seit Start 1.027 Fahrten durchgeführt worden.

**KTA Tzscheutschler** betont erneut die ungünstige Situation am vergangenen Zeugnistag und fragt nach, wie sich die Situation im Streikfall wie am vorgestrigen Tage verhalten würde. Er berichtet von starker Kritik seitens der Eltern und stellt die Frage, wie in diesen Fällen, wo kein längerer Vorlauf aufgrund der Kurzfristigkeit möglich sei, besser reagiert werden könne.

**EKR Schermuly** entgegnet, dass Streikankündigungen nicht mit zwei Wochen Vorlauf getroffen werden, sodass lediglich versucht werden könne kurzfristig Ersatzfahrten durch private Unternehmen zu organisieren. Wenn dieses, z.B. aufgrund von Kapazitätsengpässen der privaten Unternehmen nicht möglich sei, sei der einzige Weg die möglichst schnelle Information der Bevölkerung über die entsprechenden Systeme wie beispielw. BIWAPP.

**Vorsitzende Wiehler** erkundigt sich, wann die Meldung die Verwaltung erreicht habe.

**EKR Schermuly bzw. StL Harlfinger-Düpow** entgegnet, dass die Meldung um kurz vor acht eingegangen sei und darauffolgend die Pressemeldung verfasst wurde.

**KTA Klepper** stellt die Frage, ob das OnDemand-System in der derzeitigen Form langfristig haltbar ist bzw. welche Anpassungen es bedürfe.

**StL Harlfinger-Düpow** erläutert, dass das OnDemand-System derzeit nach dem Taxi-Tarif vergütet wird und nur die durchgeführten Fahrten berechnet werden. Unter Anführung einer Beispielfahrt zeigt sie auf, dass das OnDemand-System günstiger sei, als der Rufbus. Demnach ergäben sich bei einer On-Demand-Fahrt von insgesamt 60 Kilometern Kosten in Höhe von 112,00 Euro, wohingegen beim Rufbus für 35 Kilometer einer Fahrt 130,00 Euro anfallen, auch wenn der Bus nicht besetzt ist. Das OnDemand-System stelle sich damit als bedarfs- und zielgerichteter dar.

**KTA Klepper** fragt zum Verständnis nach, ob der Fahrgast tatsächlich nur einen Euro für die OnDemand-Fahrt bezahlen würde.

**StL Harlfinger-Düpow** ergänzt, dass ebenfalls der ÖPNV Tarif anfällt. Wenn Deutschlandticket oder Monatsticket vorhanden, dann nur einen Euro Zuschlag. Schüler\*innen können das kostenlose Schülerticket nicht verwenden, hier wird Tagesticket für 2,50 Euro plus ein OnDemand-Zuschlag in Höhe von 50cent pro Fahrt fällig.

**KTA Klepper** erkundigt sich weiterhin nach der Buchbarkeit ohne Smartphone.

**StL Harlfinger-Düpow** erläutert, dass eine telefonische Buchung zwischen 6 und 20 Uhr unter 05841-977350 möglich sei.

**KTA Klepper** weist weiterhin darauf hin, dass in der Schülerbeförderung immer noch z.T. sehr große Busse sehr geringfügig besetzt fahren würden.

**StL Harlfinger-Düpow** entgegnet, dass genau dieser Umstand zum Start des überarbeiteten Wendlandnetzes verbessert werden solle.

**KTA Hensel** stellt fest, dass beim OnDemand-Service die Fahrten so gut wie möglich zusammengelegt werden. Wenn Nebenstrecken im ÖPNV wegfallen und stattdessen OnDemand eingesetzt wird, käme es seiner Meinung nach zu hohen Einsparungen. Die derzeitigen Ausgaben von rund 600.000,00 Euro würden dann viel effektiver eingesetzt bzw. reduziert werden können, da weniger Kosten für feste Fahrten, die ggf. auch leer stattfinden, anfallen würden. Gleichzeitig könne man den Fahrgästen viel flexiblere Fahrten, nicht nur zu fest vorgegebenen Zeiten, anbieten.

KTA Hensel weist weitergehend darauf hin, dass es sich bei dem derzeitigen Tarif um einen Einführungspreis handele, der nur aufgrund der derzeitigen Förderquote von 80 Prozent möglich und voraussichtlich ohne die Förderung ab nächstem Jahr nicht mehr haltbar sei.

**Vorsitzende Wiehler** ergänzt, dass derzeit noch Kosten für den Rufbus anfallen, welche zukünftig entfallen würden.

**KTA Hensel** weist auf die durch Streik, Personalmangel, etc. deutschlandweit angespannte und im Vergleich zu den vorherigen Jahren veränderte Situation im ÖPNV hin und stellt dar, dass viele Landkreise erhebliche Probleme bei der Gewährleistung der Schülerbeförderung hätten. Er spricht seinen Dank aus, dass es derzeit im Landkreis Lüchow-Dannenberg noch funktioniert. Er weist darauf hin, dass neben der Gewährleistung und der finanziellen Komponente auch eine ökologische Betrachtung des Einsatzes der Busse notwendig sei.

**KTA Beckmann** erkundigt sich, ob sich ausmachen ließe, welche Strecken im OnDemand-Service besonders genutzt würden.

**StL Harlfinger-Düpow** antwortet, dass dieses noch einer Auswertung bedarf. Es habe sich allerdings bereits abgezeichnet, dass der Bahnhof Schnega sowie der nachträglich aufgenommene ZOB Salzwedel ein häufiges Ziel seien. Insgesamt seien fünf Haltepunkte außerhalb des Landkreises, dazu zählen weiterhin

Suhldorf und Rosche, identifiziert worden, die zukünftig angefahren werden sollen um Anschlüsse an die Landesbuslinien zu ermöglichen.

**KTA Carmienieke** weist darauf hin, dass hinsichtlich der Kosten für ÖPNV und Schülerbeförderung keine Erwartungen geweckt werden dürfen, die nachher nicht haltbar seien könnten. Er bedankt sich, dass ganz klar herausgestellt worden wäre, dass sowohl die Einnahme- sowie auch die Ausgabesituation nach Auslaufen der Förderung neu betrachtet werden müsse. Seien die derzeitigen starken Steigerungen im Bereich Personal zwar gerechtfertigt, so könnten weitere Streiks dennoch grundlegende Auswirkungen auf die Umsetzung geplanter Maßnahmen haben. Dies sei von Seiten des Betriebsrates oder der verdi zu berücksichtigen, insbesondere da Veränderungen zu Steigerungen im Bereich der Subunternehmerkosten zur Folge gehabt haben. Er hoffe auf mehr Klarheit durch die kommende Klausurtagung. Des Weiteren regt er eine Betrachtung zum einen der freiwillig anzufahrenden Schulen im Landkreis sowie den Umstand der unterschiedlichen Schulanfangszeiten und die dadurch entstehenden Mehrkosten an. Hier sei eine detaillierte Abstimmung mit den zuständigen Schulleitungen besonders wichtig.

**KTA Zieger** greift die Thematik des Zeugnistages erneut auf und weist darauf hin, dass aus ihrer Sicht ein Zeugnistag kein kurzfristiges Ereignis darstellt. Für die Zukunft wäre es wichtig, den nächsten Zeugnistag besser zu planen bzw. für den Fall ausfallender Fahrten eine Betreuung der Kinder durch die Schule zu gewährleisten. Weiterhin erkundigt sie sich nach der rechtlichen Situation hinsichtlich der Ankündigungsfrist für Streiks.

**EKR Schermuly** erklärt, dass das Streikrecht unabhängig von der Anzahl der täglichen Fahrten überregional gleich ausgestaltet ist. Die genauen Fristen seien rechtlich zu prüfen. Er weist ebenfalls darauf hin, dass es für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die nicht gewerkschaftlich organisiert sind eine schwierige Situation darstellt ggf. trotz Streik trotzdem zu fahren. Durch die geringe Größe der LSE seien solche Situationen besonders schwierig zu kompensieren.

**KTA Hensel** fasst zusammen, dass der Landkreis Lüchow-Dannenberg rund 3.500 Schülerinnen und Schüler zu befördern habe, was den Einsatz von ca. 70 Bussen mit 70 Busfahrerinnen und Busfahrer gleichzeitig zur Bedienung der insgesamt 24 Standorte bedinge. Die Anzahl von 3.500 Beförderungsfällen gleichzeitig bedingt durch einen Tag wie den Zeugnistag sei aus seiner Sicht ohne vorhandene Reserven kaum noch möglich.

**Vorsitzende Wiehler** ergänzt, dass das wesentliche Problem sich dadurch dargestellt hätte, dass der grundlegende Fahrplan sich im Vergleich zum Vorjahr geändert hätte, sodass der Vorjahresplan nicht herangezogen werden konnte und eine Neuberechnung notwendig geworden wäre. Hierfür fehlte krankheitsbedingt entsprechend geschultes Personal. Die Entscheidung zum Schulende nach der dritten Stunde läge jedoch bei den Schulen. Im Falle des Streikes habe besonders für Unverständnis gesorgt, dass die Kinder der Grundschulen mitbetroffenen gewesen wären, welche zum Großteil keine Möglichkeit hätten sich über ein Handy zu Hause zu melden.

**KTA Dietrich** merkt an, dass ggf. von Seiten der Schulen zu überlegen sei, ob das Schulende nach der dritten Stunde stattfinden müsse, oder ob dieses sich besser in die Fahrpläne eingliedern ließe.

**Vorsitzende Wiehler** stellt fest, dass am Streiktag besonders erschwerend hinzukam, dass die Kinder morgens in die Schule befördert, dann aber nicht mehr abgeholt worden wären.

**KTA Dietrich** merkt an, dass dieser Umstand hoffentlich äußerst selten eintreten würde.

**StL Harlfinger-Düpow** erklärt, dass die Fahrplanänderung zum Zeugnistag tatsächlich sehr komplex sei, da der Fahrplan aufgrund einer anderen Schülerschaft mit anderen Wohnorten im Vergleich zum Vorjahr komplett geändert werden müsse. Die Fahrten könnten ebenfalls nicht einfach vorgezogen werden, da die Anschlüsse an die Bahn zu berücksichtigen seien. Die Arbeit für den Zeugnistag umfasse bei der LSE eine Dauer von ein bis zwei Wochen.

Kenntnis genommen

## 5. Sachstand Carsharing

**Vorsitzende Wiehler** bittet um die Sachstandsdarstellung zum Thema CarSharing.

**StL Harlfinger Düpow** erklärt, dass eine Förderzusage für den Ausbau von Mobilitätsstationen vorliegt.

Dementsprechend seien 18 PKW verfügbar. Derzeit werde betrachtet, welche weiteren Optionen neben der Übernahme durch die LSE es gäbe. Es bestehe Kontakt zu externen Unternehmen, welche unterschiedliche Leistungspakete für ein externes CarSharing anbieten. Demnach gilt es aktuell zu sondieren, wie die Preisgestaltung aussieht und wer das Risiko für ein CarSharing System zu tragen hätte. Die Beauftragung eines externen Dienstleisters wäre über ein Ausschreibungsverfahren möglich.

**StL Harlfinger-Düpow** berichtet von einem Gespräch mit dem Unternehmen, welches im Emsland den Zuschlag bekommen hat. Dort wurde ein „Defizitdeckel“ eingeführt, welcher dem Unternehmen im Falle einer nicht ausreichenden Wirtschaftlichkeit des CarSharing-Service eine Zuzahlung durch Landkreis und dortige Gemeinden gewährleistet.

**KTA Hensel** teilt mit, dass er das CarSharing als sehr wichtigen Baustein ansieht. Er spricht sich dafür aus, das CarSharing vor dem Hintergrund der aktuellen Herausforderungen für die LSE, nicht zur LSE zu übertragen. Hier sähe er bereits eine sehr hohe Auslastung durch das neue Wendlandnetz sowie die Schülerbeförderung. Eine externe Lösung sei seiner Meinung nach besser geeignet, allerdings seien die Kosten zu beachten.

**StL Harlfinger-Düpow** weist darauf hin, dass es eine Flexibilität bei der Standortwahl geben müsse, wenn es eine Beteiligung bei unzureichender Wirtschaftlichkeit gäbe. Dieses sei bei einem externen Unternehmen schwieriger als bei einem eigenen Unternehmen und besonders zu betrachten bzw. in der Leistungsbeschreibung explizit zu berücksichtigen.

Kenntnis genommen

## 6. Vorstellung der neuen Mitarbeiterinnen im Klimaschutz

**Frau Dittmer** gibt einen kurzen Überblick über die drei neuen Kolleginnen im Klimaschutzteam.

Frau Carolin Hiepler sei seit dem 01.01.2024 teil des Klimaschutzteams. Frau Meike Lünser sei bislang als Koordinatorin im Kommunalen Mobilitätsmanagement tätig und werde ab April ins Klimaschutzteam wechseln. Frau Dittmer benennt ebenfalls Frau Juliane Roux, welche bereits seit September 2022 mit 25% im Klimaschutz tätig ist und ab 1.05.2024 komplett bzw. mit einer 75%-Stelle für den Klimaschutz tätig sein wird. Frau Roux sei den Anwesenden bereits bekannt.

Frau Lünser und Frau Hiepler stellen sich kurz selbst vor.

**Vorsitzende Wiehler** bittet um eine kurze Darstellung zur Finanzierung der neuen Stellen.

**Frau Dittmer** erklärt, dass das Land seit dem 1.01.2024 Klimaschutz als Pflichtaufgabe definiert habe und vor diesem Hintergrund jährlich Konnexitätsgelder in Höhe von zwei Personalstellen bereitstelle. Diese seien u.a. für die Erarbeitung bzw. Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes bis zum 31.12.2025 vorgesehen. Ab 01.01.2026 wird für die Vorgabe zur Umsetzung des erarbeiteten Konzeptes vom Land eine weitere halbe Stelle finanziert werden.

**Vorsitzende Wiehler** fasst zusammen, dass Klimaschutz an sich nicht Pflichtaufgabe geworden sei, sondern bedauerlicherweise nur die kommunaleigenen Bereiche, wie z.B. die Betrachtung der kommunalen Liegenschaften. Aus ihrer Sicht sei es besonders wichtig über die Pflichtaufgaben hinaus eine Multiplikatorenfunktion nach außen wahrzunehmen.

**Frau Dittmer** weist auf eine sehr gute Zusammenarbeit mit der Klima- und Energieagentur Niedersachsen (KEAN) hin, welche durch eine Vielzahl an Angeboten zu Kampagnen- und Öffentlichkeitsarbeit sehr gute Hilfestellungen und Unterstützung anbieten würde.

Kenntnis genommen

## 7. Vorstellung des Energieberichts 2022

2024/901

**Frau Dittmer** erklärt, dass Kommunen gemäß § 17 des Niedersächsischen Gesetzes zur Förderung des Klimaschutzes und zur Minderung der Folgen des Klimawandels (NKlimaG) erstmalig für das Berichtsjahr 2022 verpflichtet worden sein, einen Energiebericht zu erstellen und zu veröffentlichen.

Der Bericht sei durch sie selbst unter Mitwirkung und Zurverfügungstellung der notwendigen Daten durch das Gebäudemanagement erstellt worden. Sie stellt die Ergebnisse anhand einer Präsentation vor.

**Vorsitzende Wiehler** stellt fest, dass das höhere Level der dargestellten Wärmeverbräuche in 2021 und 2022 den Werten aus den Jahren 2016 und 2017 ähneln und damit, mit Ausnahme des Corona-Jahres 2020, insgesamt höher als in den Jahren vor 2016 liegen. Sie fragt, ob hierfür ein Grund bekannt sei.

**KTA Klepper** stellt die Zwischenfrage, welche Handlungsempfehlungen sich aus den vorliegenden Erkenntnissen ergeben würden.

**Frau Dittmer** führt an, dass auch nach Rücksprache mit dem Gebäudemanagement keine Erklärung hierfür vorliegt.

**Beratendes Mitglied Münch** weist darauf hin, dass ein neues Gebäude, d.h. ein zusätzlicher Wärmebedarf der Grund für den Anstieg ab 2016 sein könnte.

**Frau Dittmer** entgegnet, dass wie bereits angesprochen auch zusammen mit dem Gebäudemanagement keine Erklärung gefunden werden konnte.

**KTA Beckmann** fragt, warum bei der Darstellung der THG-Emissionen 2022 Biomethan und Biogas separat aufgeführt werden

**Frau Dittmer** antwortet, dass lediglich die Einsatzform bzw. das Nutzungsmodell in Clenze und in Gartow leicht voneinander abweichen würden. Deshalb seien die beiden Fälle getrennt aufgelistet. Beide haben mit 113 g CO<sub>2</sub>/kWh die gleiche THG-Bilanz und seien somit im Hinblick auf die entstehenden THG-Emissionen vergleichbar.

**Frau Dittmer** greift die Frage von KTA Klepper auf und erläutert, dass der Energiebericht gem. der gesetzlichen Vorgabe der Information über den Zustand dient, nicht aber Handlungsempfehlungen zu enthalten habe. Die Weiterarbeit hinsichtlich der Entwicklung von Handlungsempfehlungen stünden derzeit am Anfang und seien geknüpft an die Zusammenarbeit mit dem Gebäudemanagement sowie an den Energiemanager, welcher gem. Kreisbeschluss zum 01.03.2024 eingestellt würde. Dieser habe vorgelagerte grundlegende Arbeiten, wie beispielsweise eine getrennte Erfassung aller Zählzeiten und deren grundlegende Auswertung zu erledigen, bevor aus den Daten konkrete Schlüsse und Handlungsempfehlungen gezogen würden. Frau Dittmer weist darauf hin, dass derzeit außer für den Schulcampus Dannenberg noch keine konkreten Sanierungskonzepte für die kreiseigenen Liegenschaften vorlägen. Sie erläutert weiterhin, dass der ursprünglich angedachte Einsatz der KfW-Förderung im Programm 432- Energetische Stadtsanierung zur Erstellung weiterer Quartierskonzepte für die Bereiche der Liegenschaften bedauerlicherweise entfällt, da das Programm vor dem Hintergrund der Haushaltsdiskussionen auf Bundesebene für das Jahr 2024 und voraussichtlich auch für die Folgejahre nicht weitergeführt wird.

**KTA Beckmann** weist darauf hin, dass ihm im Energiebericht eine Gesamtaufstellung fehlen würde. Er wünsche sich eine tabellarische Übersicht in der themenbezogen alle Gebäude (Schulen, Feuerwehrgebäude, Sporthallen, etc.) vergleichbar dargestellt werden.

**Frau Dittmer** wird eine vergleichbare Übersicht für den nächsten Energiebericht aufnehmen.

**KTA Beckmann** weist darauf hin, dass es für die politischen Entscheidungen grundlegend sei, jedes Jahr einen Energiebericht bzw. eine Übersicht der Verbräuche zu erhalten. Des Weiteren fragt er nach, ob auch die Wasserverbräuche mitangeführt werden könnten.

**Frau Dittmer** antwortet, dass die Wasserverbräuche nicht zu den gesetzlich geforderten Angaben gehören würden, aber gerne mit aufgenommen werden könnten.

**KTA Allgayer-Reetze** fragt nach der Herkunft der Annahme von 47 cent/kWh für Strom und in welcher Form über die Wahl des Stromanbieters entschieden wird.

**Frau Dittmer** antwortet, dass die Grundlage der Berechnungen die Ausgaben für Stromkosten bezogen auf die Kilowattstunden sein. Für eine genauere Darstellung der Stromverträge bittet Sie EKR Schermuly um Ergänzung.

**EKR Schermuly** erläutert, dass die Stromverträge für einen vergaberechtlichen vorgegebenen Zeitraum ausgeschrieben werden und somit eine Bindung über einen gewissen Zeitraum an einen Anbieter bestünde.

**Beratendes Mitglied Münch** fragt, in wie weit im Bericht bisher die Primärenergieverbräuche untersucht worden wären.

**Frau Dittmer** antwortet, dass gemäß der gesetzlichen Anforderung bisher die Endenergieverbräuche

betrachtet worden wären.

**Beratendes Mitglied Münch** erläutert auf Zwischenfrage den Unterschied zwischen Primär- und Endenergieverbrauch. Demnach berücksichtigt die Primärenergie auch entstehenden Verluste, wie z.B. Transportverluste, auf dem Weg zum tatsächlichen Einsatz der Energie. Hierüber seien die verschiedenen Energieträger besser vergleichbar.

**Beratendes Mitglied Szorec** fragt, ob das Gebäudemanagement aus den dargestellten Ergebnissen Konsequenzen ziehen würde. Er stellt dar, dass die Drawehner Schule und die zugehörige Sporthalle nur rund ein Drittel des Verbrauchs der Umkleiden in Dannenberg am Sportplatz aufweisen, obwohl es sich bei den Umkleidekabinen in Dannenberg um ein kleines Gebäude im Vergleich zur großen Sporthalle der Drawehner Schule handele.

**Frau Dittmer** verweist erneut auf die zukünftige Arbeit des Energiemanagements. Hier müsse zunächst gebäudespezifisch sondiert werden, wo überhaupt Einsparpotenziale lägen und in welcher Größe diese vorhanden sein. *Nachtrag zum Protokoll: Bei den Energiekennwerten (ab S. 6), die durch Herrn Szorec angemerkt wurden, handelt es sich um relative Werte: Wärme- und Stromverbrauch bezogen auf Quadratmeter Nutzfläche. Es werden in diesem Kapitel keine absoluten Wärmeverbräuche angegeben, da diese aufgrund der unterschiedlichen Gebäudegrößen nicht vergleichbar sind.*

**KTA Beckmann** ergänzt als Mitglied des Aufsichtsrates des Gebäudemanagements die Antwort auf die Frage von KTA Allgayer-Reetze hinsichtlich der Herkunft des Strompreises. Demnach wird sowohl Strom als auch Gas zweijährig gemeinsam für die Landkreise Lüchow-Dannenberg und Uelzen sowie die Stadt Uelzen ausgeschrieben.

**KTA Tzscheutschler** entgegnet der Aussage vom beratenden Mitglied Szorec, dass die Sporthalle der Drawehner Schule erst vor drei Jahren gebaut worden sei und somit energetisch auf dem neuesten Stand sei. Er ergänzt, das Einzige was fehle sei immer noch die Photovoltaik-Anlage, welche im Haushalt bereits mit 200.000,00 Euro enthalten ist und welche nach Aussage des Gebäudemanagements bis Ende 2023 installiert sein sollte.

**Frau Dittmer** entgegnet, dass die PV-Anlage ausgeschrieben sei und dass es nach ihrer Information im Vorlauf an der Statik hake, da diese nicht für die Installation einer PV-Anlage ausgelegt sei. Dementsprechend sei die Ausschreibung anzupassen gewesen. *Nachtrag zum Protokoll: die Aufträge für die Installation wurden nach Angaben des Gebäudemanagements erteilt. Die Anlagen sollen laut Gebäudemanagement im Sommer diesen Jahres installiert werden,*

**KTA Klepper** hält es für besonders wichtig, dass nicht nur der Energiemanager zukünftig in der Verantwortung steht, sondern alle Ansprechpartner (Hausmeister, Schulleitungen, etc.) sich angesprochen fühlen müssen.

**Vorsitzende Wiehler** weist darauf hin, dass es immer weniger verantwortliche Personen wie Hausmeister gäbe, da es hier vermehrt zu Kürzungen kommen würde. Es sei schwierig überhaupt jemanden zu finden, der sich dafür verantwortlich fühlen würde. Ihr Vorschlag sei es vor diesem Hintergrund, den Schulen jährlich einen kurzen Energiebericht zur Verfügung zu stellen.

**EKR Schermuly** schlägt vor, die Ergebnisse der jährlichen Energieberichte in der Schulleiterrunde vorzustellen. Der Vorschlag stößt auf allgemeine Zustimmung, die Umsetzung wird der Verwaltung aufgetragen.

**Frau Dittmer** geht im weiteren Verlauf auf die zu Beginn gestellte Frage von Herrn Dörffel zum Stromemissionsfaktor ein. Sie führt an, dass die Emissionen einer Kilowattstunde Strom jährlich vom Umweltbundesamt für das vorangegangene Jahr genau berechnet würden, was aktuell tatsächlich noch zu einem relativ hohen Stromemissionsfaktor führen würde, welcher als Grundlage für die THG-Berechnungen heranzuziehen sei. Sie stellt klar, dass der Stromemissionsfaktor sich zukünftig weiter reduzieren wird, je mehr erneuerbare Energien im System eingesetzt würden. Im Zieljahr 2045 könnender Stromemissionsfaktor aktuellen Schätzungen zufolge bei 50g CO<sub>2äq</sub>/kWh<sub>el</sub> liegen<sup>1</sup>, welches dem technisch möglichen Minimum bereits sehr nah komme. Aufgrund verschiedener Faktoren, wie der Vorhaltung der Infrastruktur, des Ausbaus der Netze oder der Herstellung der Anlagen zur Produktion von EE-Strom könne der Wert niemals bei null liegen. Durch den Einsatz von Wärmepumpen könne der Wert allerdings weiterhin

---

<sup>1</sup> Vgl. difu/IFEU/Klimabündnis (2023): Praxisleitfaden Klimaschutz in Kommunen. 4. Aktualisierte Auflage, S. 174, URL: <https://difu.de/publikationen/2023/praxisleitfaden-klimaschutz-in-kommunen>



bei einer Jahresarbeitszahl von 3 auf ca. ein Drittel gesenkt werden.

Zukünftig müsse demnach betrachtet werden, welche Gebäude mit einer Wärmepumpe betrieben werden können. Für den Schulcampus Dannenberg sei bereits berechnet worden, dass für die sanierten Gebäude die Wärmepumpe die effizienteste, günstigste und im Hinblick auf die THG-Emissionen beste Lösung sei.

**Frau Dittmer** erläutert weiterhin im Hinblick auf die weitere Frage von Herrn Dörffel zum Einsatz von Wasserstoff, unter Zuhilfenahme einer Darstellung des Sachverständigenrats für Umweltfragen der Bundesregierung aus dem Jahr 2021, die Effizienz der verschiedenen Versorgungs-Technologien. Es stelle sich durch Möglichkeit der Nutzung der zwei Kilowattstunden (kostenloser) Umgebungswärme ein besonders hoher Wirkungsgrad der Wärmepumpe im Vergleich zu den weiteren Technologiepfaden dar. Es gäbe keine wissenschaftlich fundierte Empfehlung zur Umstellung der Erdgasverteilnetze zur Nutzung von Wasserstoff. Das Problem sei hier vor allem, dass der hochflüchtige Wasserstoff an Verdichtungsstationen verloren gehen würde. Selbst wenn es technisch möglich sei und Wasserstoff in Brennkesseln oder Brennstoffzellenheizungen genutzt würde, komme zu den Verlusten der Elektrolyse bei der Umwandlung des EE-Stroms in grünen Wasserstoff weitere Verluste im jeweiligen Verteilnetz- und Heizungssystem. Im Ergebnis sei die Fachmeinung, dass grüner Wasserstoff mittelfristig knapp bleibe und im Wärmesektor nicht effizient einsetzbar sei. Er sei dort einzusetzen, wo direkte elektrische Anwendungen technisch nicht möglich seien, z.B. in der chemischen Industrie in der Stahlindustrie sowie im internationalen Schiffs- und Flugverkehr. Wasserstoff mache demzufolge in der Wärmewende wenig Sinn.

Frau Dittmer weist auf eine weitere Berechnung zu den Kosten der unterschiedlichen Technologien im Wärmesektor hin, welche sie als Link für das Protokoll zur Verfügung stellen werde.<sup>1</sup> Hier werde auch ein Überblick über die Wirtschaftlichkeit und die Kosten der verschiedenen Technologien im Wärmesektor dargestellt. Demzufolge werde grüner Wasserstoff in 2030 25,1 cent/kWh kosten (Vgl. Studie Fußnote 2, S. 15) und damit weit teurer als andere Energieträger sein. Sie erläutert, dass auch die Verbraucherzentralen mittlerweile den Einbau einer Wärmepumpe gegenüber einer Gasheizung empfehlen würden, weil sich bei Betrachtung der Lebenszykluskostenrechnung die Wärmepumpe als wirtschaftlicher darstelle. *Nachtrag zum Protokoll: Wärmepumpenstrom würde auf Basis der Szenarien von Meyer et al. (2024; S. 15) im Vergleich 29 ct/kWh im Jahr 2030 kosten. Je nach Jahresarbeitszahl (JAZ) führe dies zu einem Wärmepreis von 11,6 ch/kWh Wärme (berechnet mit einer JAZ von 2,5) bzw. 8,3 ct/kWh (berechnet mit einer JAZ von 3,5). Der Kostenvorteil im Vergleich zu grünem Wasserstoff ist somit deutlich, auch bei Bestandsgebäuden.*

**Beratendes Mitglied Münch** ergänzt, dass es durch die Wärmepumpe einen weiteren Vorteil in Form von Einsparungen auf der Stromkostenseite gebe. Hier seien Einsparungen in Höhe von bis zu 60% der Netzentgelte sowie der Beiträge für die KWK- und die Offshore-Umlage möglich, dies entspräche im Schnitt bis zu 9 Cent pro kWh bei den meisten Anbietern.

**Vorsitzende Wiehler** fragt, ob bei den Berechnungen zu den Kosten der verschiedenen Technologien in dem Gutachten der Gebäudezustand bzw. die notwendigen Kosten für eine Sanierung, um eine Wärmepumpe einsetzen zu können, Berücksichtigung fänden.

**Frau Dittmer** antwortet, dass im Gutachten verschiedene Szenarien mit verschiedenen Effizienzstandards der Gebäude berechnet worden wären. Sie weist darauf hin, dass auch mit einer fossilen Heizung zukünftig steigende Kosten entstehen würden, da CO<sub>2</sub>-Abgaben anfallen würden und den Vorgaben des GEG entsprechend zukünftig die Beimischungen von Biogas mitfinanziert werden müsse. *Nachtrag zum Protokoll: die Jahresgesamtkosten je nach Gebäudeeffizienzklasse sind tabellarisch auf S. 43 der Studie aufgeführt, (Vgl. Fußnote 2; Meyer et al. 2024).*

**KTA Allgayer-Reetze** merkt an, dass sie die dargestellte Projektion der Entwicklung des Stromemissionsfaktors für sehr optimistisch halte, da diese unter Annahme eines Zubaus von Gaskraftwerken und der Vomnetznahme der Kohlekraftwerke getroffen werde. Aus ihrer Sicht sei dieses vor dem Hintergrund der momentanen Gegebenheiten eine schwierige Annahme.

**Frau Dittmer** sagt, dass ihrer Information nach Planungen bestehen, die Gaskraftwerke dementsprechend auf Wasserstoff umzustellen, um damit neben der Erzeugung durch Erneuerbare lediglich temporär Spitzenlasten oder Dunkelflauten abzudecken.

---

<sup>1</sup> Meyer et al. (2024): Heizkosten und Treibhausgasemissionen in Bestandgebäuden – Aktualisierung auf Basis der GEG-Novelle 2024. Kopernikus-Projekt Ariadne, Potsdam. URL: <https://ariadneprojekt.de/publikation/analyse-heizkosten-und-treibhausgasemissionen-in-bestandwohngebäuden/>

**Vorsitzende Wiehler** weist darauf hin, dass im Rahmen einer Projektion nur von den aktuell zu erwartenden Entwicklungen ausgegangen werden könne. Neue technische Errungenschaften seien noch nicht abzusehen und könnten keine Berücksichtigung finden.

Kenntnis genommen

<b>8. Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung für die Fähren Schnackenburg – Lütkenwisch und Pevestorf – Lenzen</b>	2024/902
---	----------

**StL Harlfinger-Düpow** stellt rückblickend den Kreistagsbeschluss vom 02.05.2022 dar, in welchem beschlossen wurde, dass die Verwaltung sich zum Zwecke der Verhandlung über eine angemessenen ÖPNV-Förderung mit dem Landkreis Prignitz in Verbindung setzen solle. Diesem Beschluss sei die Verwaltung in Form von mehreren Abstimmungsterminen gefolgt, sodass nun eine Finanzierungsvereinbarung zur Aufrechterhaltung des Fährbetriebs der Fähren „Ilka“ sowie „Westprignitz“ vorliege. Diese sei kürzlich bereits im Landkreis Prignitz im Bau- und Wirtschaftsausschuss einstimmig beschlossen worden. Die Vereinbarung sehe vor, dass beide Fähren jährlich mit einem Festbetrag von insgesamt 100.000,00 Euro, finanziert zu gleichen Anteilen vom Landkreis Prignitz und dem Landkreis Lüchow-Dannenberg, gefördert werden.

StL Harlfinger-Düpow berichtet weiterhin von einer kürzlichen Änderung. Demnach sei die Stadt Schnackenburg als Eigentümer einer Fähre als weiteres Mitglied des Fährbeirates aufgenommen worden. Des Weiteren sei die Häufigkeit der Zusammenkünfte festgelegt worden. Das Amt Lenzen sei mit diesen Änderungen aus nicht bekannten Gründen nicht einverstanden, der Landkreis Prignitz habe allerdings bereits dafür abgestimmt.

Der Beschlussvorschlag sehe vor, dem Abschluss der Vereinbarung für die Fähren Schnackenburg-Lütkenwisch und Pevestorf-Lenzen zuzustimmen oder die Entscheidung über den Abschluss auf einen Termin nach der Haushaltsklausur zu verlegen.

**KTA Carmienieke** spricht sich für den Beschluss der ersten Variante aus. Aus seiner Sicht sei es problematisch, dass der Fährbetrieb in Niedersachsen nicht teil des ÖPNV ist und deshalb keine Regionalisierungsmittel o.ä. eingesetzt werden könnten. Der Kreistag habe dankenswerterweise beschlossen im Haushalt 100.000,00 Euro für die Fähren vorzusehen, nach den stattgefundenen Verhandlungen sollte der Vereinbarung jetzt auch zugestimmt werden.

**KTA Hensel** stellt heraus, dass die Fähren Teil der Infrastruktur seien und als kürzeste Verbindung nach Brandenburg und zur Prignitz auch von vielen Pendlern täglich genutzt würden. Ohne Förderung riskiere man eine Einstellung bzw. Verringerung der Fahrten. Hier könne seiner Meinung nach nicht bis zur Haushaltsklausur gewartet werden.

**Vorsitzende Wiehler** richtet ein Lob an die Verwaltung für die schnelle Erarbeitung der länderübergreifenden interkommunalen Vereinbarung. Sie bedauert, dass die defekte Fähre zunächst für sehr viel Geld repariert werden müsse, da derzeit keine Finanzierungsmöglichkeiten für einen Ersatz vorhanden sein. Hier gelte es weiter für die Aufnahme in den ÖPNV in Hannover zu werben, da als ÖPNV-Bestandteil Zuschüsse für die Bereitstellung des Gefährts erhalten werden könnten.

**KTA Beckmann** spricht sich ebenfalls für die erste Variante aus.

**Vorsitzende Wiehler** verliest den Beschlussvorschlag (Variante 1).

Der Beschlussvorschlag wird einstimmig empfohlen.

**Der Kreistag beschließt den Abschluss der Finanzierungs- und Durchführungsvereinbarung zur Aufrechterhaltung des Fährbetriebes der Fähren „Ilka“ (Lütkenwisch – Schnackenburg) und „Westprignitz“ (Lenzen – Pevestorf) zwischen den Landkreisen Lüchow-Dannenberg und Prignitz, sowie dem Amt Lenzen-Elbtalau rückwirkend zum 01.01.2024. Die Verwaltung wird beauftragt im Fährbeirat mitzuwirken und den Finanzierungsanteil entsprechend den Vorgaben der Finanzierungsvereinbarung an das Amt Lenzen auszuzahlen.**

Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen Ja-Stimmen: 6 Nein-Stimmen: 0 Enthaltung: 0

<b>9. Antrag der Fährbetreiber Amt Lenzen und Fährbetrieb Tanja auf finanzielle Beteiligung</b>	2024/903
---	----------

**StL Harlfinger-Düpow** erläutert, dass im Haushaltsjahr 2023 insgesamt 100.000,00 Euro für die Fähren eingeplant worden seien. Diese Gelder seien gemäß den Vorgaben für Defizitsausgleiche oder Sonderausgaben vorgesehen und könnten entsprechend durch die Fährbetreiber beantragt werden. Neben dem Antrag des Amt Lenzen für die Fähren „Westprignitz“ und „Ilka“, habe auch die Gemeinde Neu Darchau bzw. der Fährbetrieb „Tanja“ einen Antrag gestellt.

Die Auszahlung der Beträge für das Amt Lenzen entspreche der zuvor unter TOP 8 besprochenen Finanzierungs- und Durchführungsvereinbarung, welche allerdings noch nicht abgeschlossen sei. Da die Mittel aber bereits zur Verfügung stünden, sei es möglich, die Mittel vor Abschluss zur Verfügung zu stellen. Der Landkreis Prignitz habe an das Amt Lenzen 22.640,00 Euro im Jahr 2023 ausgezahlt.

Die Fähre Tanja habe für die Baggerarbeiten in der Elbe als auch für den Transport und die Reparatur des Antriebs eingereicht. Der Landkreis Lüneburg beteilige sich zu 50% an den Kosten für die Baggerarbeiten, allerdings nur wenn der Landkreis Lüchow-Dannenberg sich ebenfalls beteilige. Die Gesamtkosten des Fährbetriebs „Tanja“ beliefen sich demnach unter Inabzugnahme des voraussichtlichen Anteils des Landkreises Lüneburg in Höhe von 4.170,95 Euro auf 11.249,03 Euro. Hinzu kämen die Kosten für die Reparatur des Antriebs der Fähre in Höhe von geschätzt 15.000 bis 20.000 Euro. Vorgeschlagen werde dem Fährbetrieb „Tanja“ für 2023 20.000,00 Euro zur Verfügung zu stellen.

**KTA Beckmann** schlussfolgert, dass kein Bedarf bestehe auf die Haushaltsklausur zu warten, da die Mittel bereits im Haushalt für 2023 eingeplant worden seien.

**Vorsitzende Wiehler** erklärt abschließend, dass solche Anträge zukünftig im Falle des Abschlusses der Finanzierungsvereinbarung durch die Vertragsparteien nicht mehr notwendig sein, da die jährliche Zahlung ohne gesonderte Anträge gezahlt werde. Der Fährbetrieb „Tanja“ sei hiervon allerdings ausgenommen, da er nicht Teil der Vereinbarung sei.

**Vorsitzende Wiehler** verliest den Beschlussvorschlag (Variante 1).

Der Beschlussvorschlag wird einstimmig empfohlen.

**Der Kreistag stimmt den Anträgen der Fährbetreiber zu. Die Verwaltung wird beauftragt, einen Anteil der Mittel für Fähren aus dem Jahr 2023 wie folgt an die Fährbetreiber auszuzahlen:**

- **Das Amt Lenzen-Elbtaue erhält für das Jahr 2023 eine finanzielle Beteiligung in Höhe von 50.000,00 Euro für die Fährverbindung.**
- **Der Fährbetrieb Tanja erhält für das Jahr 2023 eine finanzielle Beteiligung in Höhe von 20.000,00 Euro für die Baggerarbeiten und die Reparatur des Antriebs.**

Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen Ja-Stimmen: 6 Nein-Stimmen: 0 Enthaltung: 0

<b>10. Bauleistung: Oberflächenbehandlung auf Kreisstraßen im LK DAN</b>	2024/891
--	----------

Der TOP wurde lediglich zur Kenntnis genommen, da anders als in der Vorlage vorgesehen, kein Beschluss durch den Fachausschuss notwendig ist.

Kenntnis genommen

<b>11. Mitteilungen und Anfragen, Kenntnisnahmen</b>
--

**KTA Klepper** berichtet, dass er im Rahmen der Planungen für eine vorgesehene Informationsveranstaltung zum Thema Radfahren verschiedene Stellen angefragt habe. Eine Interessensbekundung habe er u.a. von Prof. Pez von der Universität Lüneburg erhalten. Er stellt heraus, dass es nicht um die Infrastruktur zum Radfahren ginge, sondern um die Bedeutung des Radfahrens für verschiedene Personengruppen im Hinblick auf Gesundheit und Wohlfühl sowie Klimaschutz.

Seiner Meinung nach seien für die Veranstaltung alle relevanten Personengruppen wie Schülerinnen und Schüler, Lehrerinnen und Lehrer, Bürgermeisterinnen und Bürgermeister, Eltern- und Schülervereinerinnen und -vertreter sowie Kommunen, Gemeinden und Tourismusvertreterinnen und -vertreter. KTA Klepper teilt mit, dass er zur nächsten Sitzung am 29.04.24 einen konkreten Beschlussvorschlag unter Darstellung eines konkreten Kostenvoranschlags einreichen werde.

**KTA Hensel** verweist auf den TOP zur Machbarkeitsstudie der Reaktivierung der Bahnstrecke Dannenberg – Salzwedel des vorherigen Klima- und Mobilitätsausschusses. Die Durchführung sei im Dezember 2022 beschlossen worden. Er weist darauf hin, dass zu einer Reaktivierung der Bahnstrecke Förderungen in Anspruch genommen werden müsse, z.B. für die Sanierung von Brücken. Vor diesem Hintergrund sei die Machbarkeitsstudie als Grundlage zur Beantragung unumgänglich und es sei besonders wichtig, diese zeitnah vorzubringen. Nach seiner Einschätzung dauere die Erarbeitung der Machbarkeitsstudie an sich bereits mindestens ein Jahr. Er weist darauf hin, dass der Zustand der Bahnstrecke mit zunehmender Zeit schlechter wird und bittet die Verwaltung um zeitnahe Bearbeitung.

**StL Harlfinger-Düpow** erläutert den aktuellen Sachstand. Demzufolge sei man aktuell dabei die Ausschreibungsunterlagen vorzubereiten. Die Schwierigkeit dabei sei, die Unterlagen so vorzubereiten, dass am Ende ein Unternehmen gefunden wird, welches die Arbeiten durchführen kann. Es habe bereits Gespräche mit mehreren Unternehmen gegeben, auch mit der Landesnahverkehrsgesellschaft habe es bereits einen Austausch gegeben. Sie erläutert weiterhin, dass für die Beantragung von Fördergeldern keine Machbarkeitsstudie, sondern eine standardisierte Bewertung der Bahnstrecke notwendig sei. Es sei deshalb wichtig, dass die Machbarkeitsstudie bereits so ausgelegt ist, dass sie als Grundlage für die standardisierte Bewertung herangezogen werden kann. Vor diesem Hintergrund seien Unternehmen ausgewählt worden, welche beide Bausteine anbieten. Die nun erhaltene Kostenschätzung, welche entsprechend der zugesagten LEADER-Förderung vorgelegt werden müsse, passe allerdings aktuell nicht zu den LEADER-Vorgaben. Hierfür sei die Erarbeitung eines detaillierten Leistungsverzeichnisses für die Machbarkeitsstudie notwendig, welches nicht durch die Verwaltung geleistet werden kann. Hierfür bedürfe es eines Fachunternehmens, welches nun zunächst ausgeschrieben werden solle. In der Zwischenzeit habe man die Ausschreibungsunterlagen vom Landkreis Lüneburg für eine dort durchzuführende Machbarkeitsstudie erhalten, so dass diese als Hilfestellung genutzt werden können. Hier sei ein Arbeitskreis zur Durchführung der Machbarkeitsstudie gegründet worden.

**KTA Hensel** fragt nach, ob über die 60.000,00 Euro, welche im Haushalt für 2023 beschlossen wurden, weitere Mittel benötigt würden.

**StL Harlfinger-Düpow** merkt an, dass dies nicht der Fall sei. Die LEADER-Mittel werden abgerufen.

**KTA Beckmann** erfragt den Sachstand im Hinblick auf eine zu schließende Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Landkreis Lüneburg und Lüchow-Dannenberg hinsichtlich der Fähre „Tanja“ in Neu Darchau. Er weist darauf hin, dass der Kreistagsbeschluss vom 02.05.2022 beinhalte, dass auch die Fährverbindung von Neu Darchau nach Darchau mit zu betrachten sei.

**StL Harlfinger-Düpow** erläutert, dass Neu Darchau bislang keine Berücksichtigung gefunden habe, da hier keine grundsätzliche Gefährdung des Fährverkehrs vorliegen würde. Bei den Fähren „Ilka“ und „Westprignitz“ hingegen, habe durch finanzielle Probleme der Weiterbetrieb generell in Frage gestanden.

**KTA Beckmann** fragt nach, ob ein gesonderter Antrag zu stellen sei, um eine Vereinbarung für die Fähre „Tanja“ anzustoßen, oder ob dieses durch den Kreistagsbeschluss vom 02.05.2022 abgedeckt sei.

**StL Harlfinger-Düpow** antwortet, dass zu klären sei, ob für die Fähre in Neu Darchau überhaupt eine Finanzierungsvereinbarung für eine jährliche Förderung von Kosten benötigt werde. Sie weist darauf hin, dass auch für das Jahr 2024 100.000,00 Euro im Haushalt für den Fährverkehr eingestellt sein, wovon ein Anteil für die Fähre „Tanja“ eingesetzt werden könne.

**KTA Carmienieke** weist darauf hin, dass jeder Betreiber die Möglichkeit habe einen Antrag auf finanzielle Förderung zustellen. Der Fährbetrieb Neu Darchau sei bislang immer kostendeckend betrieben werden können. Neu Darchau sei von den damaligen Kreistagsabgeordneten absichtlich in den Beschluss aufgenommen worden, um allen Fährbetrieben die gleichen Möglichkeiten zu gewährleisten.

**Vorsitzende Wiehler** fasst zusammen, dass es sich um zwei verschiedene Ebenen handle. Das eine sei der Entschluss, den Fährbetreibern eine finanzielle Unterstützung zukommen zu lassen. Das andere sei die Überlegung, eine interkommunale Finanzierungsvereinbarung zur grundsätzlichen Förderung des Fährbetriebs mit dem Landkreis Lüneburg zu schließen. Dieses sei bislang für Neu Darchau nicht durch einen Beschluss festgelegt worden.

**Vorsitzende Wiehler** fragt weiterhin, ob nicht ausgegebene Gelder eines Jahres in die Rücklage gehen oder verfallen.

**StL Harlfinger-Düpow** antwortet, dass solche Gelder ins nächste Jahr übertragen würden. Der Haushalt

könne bei größeren Rücklagen für die kommenden Jahre entsprechend angepasst werden. Es sei außerdem Teil der Vereinbarung mit dem Amt Lenzen, dass nicht genutzte Gelder als Rücklage für kommende Defizitausgleiche zurückzulegen sein.

Nach erneuter Diskussion, ob der Beschluss vom 02.05.2022 einen Auftrag an die Verwaltung zum Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung mit dem Landkreis Lüneburg für den Fährbetrieb Neu Darchau beinhaltet habe, verliert SL Harlfinger-Düpow den damaligen Beschluss. Dieser wird als zu ungenau betrachtet.

**KTA Beckmann** bittet die Verwaltung um klare schriftliche Darstellung, um ggf. einen gesonderten Antrag zu stellen.

<b>11.1. Vergabe zur Bereitstellung einer Software für Personaldisposition und Mitarbeiterportal für die LSE GmbH</b>	2023/857
---	----------

**StL Harlfinger-Düpow** berichtet, dass der Landkreis Lüchow-Dannenberg für die LSE eine Software für die Personaldisposition und für das Mitarbeiterportal beschafft habe. Der Auftrag sei an die IVU Traffic Technologies AG mit einem Auftragswert in Höhe von 102.000,00 Euro netto vergeben worden und über das „CleverMoWe“-Projekt finanziert. Die neue Software ermögliche der LSE eine erleichterte Disposition und Routenplanung.

Kenntnis genommen

Nichtöffentlicher Teil

<b>12. Eröffnung der nicht öffentlichen Sitzung</b>
---

**Vorsitzende Wiehler** eröffnet die nicht-öffentliche Sitzung.

**Vorsitzende Wiehler** schließt die Sitzung um 17:59 Uhr.

gez. Wiehler

\_\_\_\_\_  
Vorsitzende

gez. Hiepler

\_\_\_\_\_  
Protokollführung