

Protokoll

19. öffentliche Sitzung des Ausschusses Klima und Mobilität vom 03.09.2025, 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 18. Ausschusssitzung vom 04.06.2025 | |
| 2. | Fragestunde für Einwohnerinnen und Einwohner | |
| 3. | Kreisweites Klimaschutzkonzept – Abstimmung zu den Maßnahmenentwürfen | 2025/534 |
| 4. | Niedrigwasser Fähre Neu Darchau | 2025/524 |
| 5. | Antrag der Gruppe SPD/Grüne/SOLI im Kreistag Lüchow-Dannenberg vom 19.08.2025: Für ein zukunftsorientiertes Fährkonzept Bleckede-Neu-Darchau anstatt des Brückenbaus | 2025/532 |
| 6. | Carsharing Konzept | 2025/523 |
| 7. | Ladeinfrastrukturkonzept und Ausschreibung | 2025/519 |
| 8. | Antrag der Gruppe SPD/Grüne/SOLI im Kreistag Lüchow-Dannenberg vom 03.08.2025: Radwegkonzept des Landkreises: Nachbesserung durch Einbeziehung von Gemeinde-/Stadt- und SG-Straßen bzw. -Konzepten | 2025/509 |
| 9. | Antrag von KTA Klepper im Kreistag Lüchow-Dannenberg vom 20.08.2025: Diskussion - Mähen der Seitenränder an Kreisstraßen | 2025/538 |
| 10. | Mitteilungen und Anfragen, Kenntnisnahmen | |
| 10.1. | Veranstaltungen KMM 2024/2025 | 2025/520 |
| 10.2. | Terminankündigung und -absage zur Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern sowie Kommunen am Radverkehrskonzept | 2025/521 |
| 10.3. | Anfrage von KTA Klepper im Kreistag Lüchow-Dannenberg vom 20.08.2025: Abschließbare Fahrradboxen | 2025/537 |
| 10.4. | Tätigkeitsberichte Projekte aus Haushaltsbeschluss (MobilPunkt Wendland, NKI Energiemanagement) | 2025/522 |
| 10.5. | Sachstand Schülerbeförderungssatzung | 2025/528 |
| 10.6. | Nutzung des ÖPNV Streckennetzes und des freigestellten Schülerverkehrs | 2025/527 |
| 10.7. | Anfrage der Kreistagsfraktion Bürgerliste vom 27.07.2025: Rechtsmittelkosten der LSE | 2025/483 |
| 10.8. | Anfrage der Kreistagsfraktion Bürgerliste vom 27.07.2025: Wendland OnDemand-Taxi | 2025/484 |
| 10.9. | Anfrage der Gruppe SPD/Grüne/SOLI im Kreistag Lüchow-Dannenberg vom 08.08.2025: Mediation LSE | 2025/508 |
| 10.10. | Vergabe Auftrag Planung Ausbau K 5 Großwitzeetze-Landesgrenze; Verkehrsanlagen | 2025/469 |
| 10.11. | Vergabe Auftrag Planung Ausbau K 30 Jameln-Langenhorst; Verkehrsanlagen | 2025/471 |
| 10.12. | Vergabe Auftrag Planung Ausbau K 5 Großwitzeetze-Landesgrenze; Ingenieurbauwerke | 2025/470 |
| 10.13. | Planung Ausbau K 30 Ingenieurbauwerke | 2025/472 |

Nicht öffentlicher Teil

11. Eröffnung der nicht öffentlichen Sitzung
12. Genehmigung des nicht öffentlichen Teils des Protokolls vom 04.06.2025
13. Mitteilungen und Anfragen, Kenntnisnahmen

Anwesend:

- | | |
|-----------------------------|------------------------|
| KTA Beckmann, Uwe | |
| KTA Carmienke, Christian | |
| KTA Flöter, Anja | anwesend bis 17:43 Uhr |
| KTA Goebel, Dietmar | anwesend bis 18:10 Uhr |
| KTA Hillmer, Birgitta | |
| KTA Klepper, Hermann-Dieter | |
| KTA Siebolds, Reinhard | anwesend bis 16:58 Uhr |
| KTA Sperling, Udo | anwesend bis 16:55 Uhr |
| KTA Wiegrefe, Wolfgang | anwesend bis 18:14 Uhr |

KTA Wiehler, Julie Vorsitzende
KTA Allgayer-Reetze, Patricia
KTA Hensel, Thorsten
beratendes Mitglied Busse, Michel
beratendes Mitglied Kählert, Hinrich
Erster Kreisrat Schermuly, Simon-Daniel
Dittmer, Franziska - Stabstelle Klimaschutz und Mobilität
Härtig, Meike - Stabstelle Klimaschutz und Mobilität
Hiepler, Carolin - Stabstelle Klimaschutz und Mobilität
Mannig, Anika - Stabstelle Klimaschutz und Mobilität
Roux, Juliane - Stabstelle Klimaschutz und Mobilität
Seifert, Tilmann - Stabstelle Klimaschutz und Mobilität

anwesend bis 18:32 Uhr
anwesend bis 18:32 Uhr
anwesend bis 18:38 Uhr
anwesend bis 18:32 Uhr

Es fehlen:

Beratendes Mitglied Dietrich, Uwe
Beratendes Mitglied Ließ, Roland
Beratendes Mitglied Szorec, Gregor

entschuldigt

Beginn: 15:00 Uhr **Ende:** 18:45 Uhr
nichtöffentlicher Teil: 18:47 Uhr

Öffentlicher Teil

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

Vorsitzende Wiehler begrüßt zum Fachausschuss Klima und Mobilität und eröffnet die 19. Sitzung um 15.00 Uhr. Sie gibt bekannt, dass die ursprünglich geplanten Tagesordnungspunkte 6 „Niedrigwasser Fähre Neu Darchau“ und 7 „Antrag für ein zukunftsfähiges Fährkonzept“ vorgezogen werden und die neuen Tagesordnungspunkte 4 und 5 werden.

1. Genehmigung des Protokolls der 18. Ausschusssitzung vom 04.06.2025

Das Protokoll der 18. Ausschusssitzung wird einstimmig genehmigt.

Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen Ja-Stimmen: 9 Nein-Stimmen: 0 Enthaltung: 1

2. Fragestunde für Einwohnerinnen und Einwohner

Vorsitzende Wiehler eröffnet die Fragestunde für Einwohnerinnen und Einwohner.

Die **Einwohnerin Frau Thies** aus Neu Darchau meldet sich zu Wort. Sie stellt dar, dass am 25. und 26. September Erörterungstermine im Planfeststellungsverfahren für das Vorhaben „Neubau einer Elbbrücke Darchau / Neu Darchau und Ortsumfahrungen Neu Darchau“ in Lüneburg stattfänden. Ihre Frage beziehe sich auf die Positionierung des Landkreises Lüchow-Dannenberg und zwar bezüglich des Schreibens vom 06.06.2024. Da untersage praktisch der Landkreis Lüchow-Dannenberg dem Landkreis Lüneburg die Fortführung der Baumaßnahmen Elbbrücke Darchau / Neu-Darchau gemäß § 3 des sogenannten Brückenvertrages. Und daran anschließend habe sie die Frage nach der Positionierung in der Stellungnahme des Landkreises zum Planfeststellungsverfahren vom 06.11.2024. Darin werde darauf hingewiesen, dass nicht hinreichende Befreiungsgründe vorliegen von den Bestimmungen des § 34 des Bundesnaturschutzgesetzes, weil das zwingende Interesse nicht für die Bedürfnisse eines relativ kleinen Personenkreises geltend gemacht werden könne. So stehe es jedenfalls in der Eingabe des Landkreises Lüchow-Dannenberg. Ihre Frage sei, ob es bei diesen beiden Positionierungen des Landkreises gemäß der genannten Schreiben bleibe.

Vorsitzende Wiehler antwortet, dass sich an der politischen Positionierung seitdem nichts geändert habe.

EKR Schermuly bestätigt, dass auch verwaltungsseitig keine neue Positionierung erarbeitet worden sei.

Eine weitere Einwohnerin meldet sich zu Wort. Ihr Anliegen bezieht sich auf das Radverkehrskonzept. Sie

habe Herrn Seifert bei der Anhörung zum Konzept in Hitzacker mündlich und im Nachgang zur Veranstaltung schriftlich darum gebeten, den Radweg an der Elbuferstraße unbedingt zu verlängern – mindestens bis zur Kläranlage. Dieser gehe bis zum sog. Kastanienparkplatz und danach sei die Strecke höchst gefährlich. Wenn die Verwaltung nicht wolle, dass dort demnächst ein tödlicher Unfall passiere, müsse hier etwas getan werden. Zu ihrem Anliegen möchte sie die Position der Verwaltung hören.

Vorsitzende Wiehler merkt an, dass das Radverkehrskonzept in TOP 8 behandelt werde.

Herr Seifert antwortet, dass die Anfrage bei ihm angekommen sei. Der Hinweis sei in den Zielnetzentwurf für das Konzept eingegangen. In der zweiten Augustwoche sei das gesamte Zielnetz vom Dienstleister befahren worden. Alle Messungen wurden abgeschlossen und derzeit laufe die Datenauswertung. Das fertige Radverkehrskonzept soll im Sommer 2026 vorliegen. Maßnahmen, die darin enthalten seien, werden dann von der Verwaltung zur Umsetzung empfohlen.

Vorsitzende Wiehler stellt dar, dass es im Kreisgebiet sehr gefährliche Straßen gebe, die durchaus mit dem Fahrrad befahren würden. Sie fragt, ob es möglich sei, an solchen Stellen den Mittelstreifen aufzuheben und stattdessen zwei Schutzstreifen links und rechts für Fahrräder einzurichten, und ob diese Option bei der Modellierung der StVO Rücksicht gefunden habe oder es nach wie vor keine speziellen Regelungen zum Fahrradschutz im Außenbereich gebe.

Herr Seifert antwortet, dass das Thema Schutzstreifen in jedem Fall in den neuen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) enthalten sei. Wann diese veröffentlicht würden, sei jedoch unklar. Sollten die ERA vor Fertigstellung des Radverkehrskonzeptes veröffentlicht werden, würden diese Neuerungen im Konzept berücksichtigt. Die ERA sei zwar eine reine Empfehlung, jedoch der absolute Standard, der auch alle Vorgaben der StVO berücksichtige.

Vorsitzende Wiehler dankt für die Fragen und schließt den TOP.

3. Kreisweites Klimaschutzkonzept – Abstimmung zu den Maßnahmenentwürfen	2025/534
---	----------

EKR Schermuly informiert zu Beginn des TOPs über eine Personaländerung in der Stabsstelle 60 anhand eines Organigramms (siehe Anhang 1, Folie 1). Zum 01.10.2025 wechsele Frau Härtig aus dem Klimaschutzmanagement-Team in das Kommunale Mobilitätsmanagement. Hier werde ihre Aufgabe die Umsetzung des Ladeinfrastrukturkonzeptes sein. Frau Dittmer, Frau Hiepler und Frau Roux werden weiterhin mit insgesamt 2,5 VZÄ im Klimaschutzmanagement tätig sein.

Frau Dittmer führt in die Vorstellung der Maßnahmenentwürfe des neuen territorialen Klimaschutzkonzeptes ein. Gemeinsam mit Hiepler und Frau Roux präsentiert sie die einzelnen Maßnahmensteckbriefe gemäß der Sitzungsvorlage (siehe Anhänge zur Sitzungsvorlage).

Während der Präsentation der einzelnen Maßnahmen kamen folgen Fragen der Ausschussmitglieder auf:

Vorsitzende Wiehler bat darum, bei der Vorstellung der Maßnahmen darauf einzugehen, welche Maßnahmen inhaltlich zusammengehörten, mögliche Synergieeffekte zu benennen, wer ggf. bereits in diesem Bereich tätig sei und ob sie ins Klimaschutzmanagement gehörten oder andere Fachdienste dafür zuständig seien.

Vorsitzende Wiehler merkte zur Vorstellung der Maßnahmen im Handlungsfeld „Engagement und Bildung“ an, dass sie gern Menschen in den Fachausschuss einladen möchte, die dieses Thema bereits umgesetzt hätten. Zur Maßnahme EB1 „Ernährungsrat“ schlägt sie vor, die Verantwortlichen des Ernährungsrats Prignitz-Ruppin einzuladen; für die Maßnahme EB3 „Bibliothek der Dinge“ schlägt sie vor die Mitarbeiterinnen der Bücherei in Hitzacker einzuladen, die dieses Projekt bereits umsetzten. So solle zunächst ermittelt werden, wie eine tatsächliche Umsetzung der Maßnahmen überhaupt laufe und ob eine Umsetzung zielführend sei.

Frau Härtig merkt an, dass im Vorfeld zur Formulierung der Maßnahme „Bibliothek der Dinge“ bereits ausführliche Sondierungen stattgefunden hätten. Jedoch sei die Kundschaft an jedem Standort sehr unterschiedlich und es lohne sich, Dinge auszuprobieren. Bei den Bibliotheken im Landkreis laufe z.B. der Verleih der Wärmebildkameras sehr gut. Ziel sei an einem solchen Verleihort Gegenstände anzubieten, die einen nachhaltigen Lebensstil unterstützten, mit dem dazugehörigen Informationsmaterial.

KTA Beckmann merkt zum Maßnahmentitel „Bibliothek der Dinge“ an, dass er den Begriff für irreführend halte. Er rate dazu, einen ansprechenderen Begriff zu finden, der klar zeige, dass hier nicht nur Bücher auszuleihen seien.

Frau Dittmer antwortet, dass der Begriff „Bibliothek der Dinge“ ein deutschlandweit etablierter Begriff für das Konzept sei. Jedoch nehme sie die Anregung für eine Titelanpassung gern mit.

Vorsitzende Wiehler fragt zur Maßnahme EB5 „Klimaschutzbildung an Schulen“, ob sich diese mit der Klimataler-Aktion verbinden ließe, da der Adressatenkreis das jüngere Publikum sei.

Frau Roux erklärt, dass die Klimataler-Aktion im Rahmen eines befristeten Förderprojekts von der GWBF umgesetzt werde und dass mit der vorgestellten Maßnahme eher verlässliche permanente Strukturen für Schulen geschaffen werden sollen, die vom Klimaschutzmanagement gesteuert würden.

Frau Dittmer ergänzt, dass bei dieser Maßnahme die Frage sei, ob das Klimaschutz-Team die Anfragen der Schulen im Landkreis zur Begleitung von Projektwochen oder Vorträgen an den Schulen zukünftig verlässlich bearbeiten und begleiten solle. Frau Härtig habe diese zuletzt intensiv bearbeitet.

KTA Sperling fragt im Nachgang zur Vorstellung der Maßnahme KK3 „Kommunale Wärmeplanung“, wie es aus Sicht der kommunalen Wärmeplanung beurteilt wird, dass für das Neubaugebiet Nebenstedt-Ost nun kein Wärmenetz entwickelt werden soll.

Frau Dittmer antwortet, dass ein Wärmenetz bei einem Neubaugebiet aufgrund der geringen Wärmenachfrage keinen Sinn ergebe. Hier ist es sinnvoll mit Wärmepumpen dezentral vorzugehen, weil Wärmenetze nur da Sinn machen, wo es eine hohe Wärmenachfrage und bestenfalls eine entsprechende Abwärmequelle gebe. Wärmenetze in Neubaugebieten sind weder wirtschaftlich noch ökologisch sinnvoll.

Vorsitzende Wiehler fragt zur Maßnahme KK4 „Klimaschutz-Netzwerk für Kommunen“, wie gut die Zusammenarbeit zwischen dem Landkreis und Kommunen derzeit funktioniere.

Frau Hiepler antwortet, dass die Zusammenarbeit bisher sporadisch sei und eher auf Anfrage laufe. Ziel sei es, mit dieser Maßnahme die Abläufe zu koordinieren und zu verankern sowie feste Ansprechpersonen bei allen Einrichtungen zu etablieren, um einen guten Informationsfluss zu etablieren.

Vorsitzende Wiehler merkt an, dass derartige Anfragen in ihrer Kommune bisher ausschließlich aus der Ebene der Politik kämen, und nicht von der Verwaltung. Wenn die HVB-Runde sich nicht dafür ausspräche, würde die Verwaltungsebenen darunter sich nicht beteiligen.

Vorsitzende Wiehler merkt zur Maßnahme WP2 „Orientierungsberatung Energieeffiziente Gebäude“ an, weshalb diese nicht mit EB4 „Lernort Zukunft“ zusammenlaufe.

Frau Dittmer erläutert, dass EB4 eher für Initiativen gedacht sei, während WP2 eine offizielle Anlaufstelle für Bürgerinnen und Bürger sein solle.

KTA Flöter merkt zu den Maßnahmen WP3 „Fachkräfte-Netzwerk Energieeffiziente Gebäude“ und WP4 „Energiewende-Netzwerk für Unternehmen“ an, dass es ja bereits eine Wirtschaftsförderung gäbe und was diese dann in diesem Bereich mache?

Frau Hiepler antwortet, dass WP4 gemeinsam mit der Wirtschaftsförderung entwickelt worden sei.

KTA Siebolds merkt zu den Stichworten Qualifizierung und Fortbildung bzgl. gewisser Standards an, dass dies originär die Aufgabe der Innungen und Verbänden aus den entsprechenden Handwerksbereichen sei, die bereits sehr aktiv seien und auch Netzwerke bildeten. Sie könnten bereits die Informationen geben, welche Betriebe welche Fachleute mit welcher Kompetenz hätten. Er fragt, wie hier der Zusammenhang sei und weshalb das Klimaschutzmanagement dies auch noch machen müsse.

Frau Dittmer antwortet, dass hier die gesamte Prozesskette der Sanierung betrachtet werden solle aus Sicht eines Hauseigentümers, der ein (teil-)saniertes Haus haben möchte. Diese Person müsse eine Reihe von Ansprechpersonen finden von der Energieberatung bis hin zum Handwerk und zusätzlich behördliche Genehmigungen einholen. Dies sei bisher eher umständlich und führe häufig zu Frust. Daher sei der Ansatz der Maßnahme WP3 die einzelnen Akteure entlang des Gesamtprozesses in Kontakt miteinander zu bringen und die Energieberatung, die Genehmigungsbehörde, die Fachkräfte, die Schornsteinfeger usw. zu vernetzen.

Frau Hiepler ergänzt, dass das Klimaschutzmanagement hier einen gewissen Bedarf festgestellt habe. Es gebe bereits Netzwerke, die bisher jedoch nicht ausreichten. Die Maßnahme WP3 schließe Regionalität mit ein.

KTA Carmienieke führt aus, dass er der Maßnahme eines Energiewende-Netzwerkes für Unternehmen

gegenüber skeptisch sei und diese eher streichen würde. Ihm seien andere Maßnahmen in dem Handlungsfeld Wirtschaft & Privathaushalte wichtiger. Er erläutert, dass aufgrund neuer EU-Richtlinien für die Banken Unternehmen, die einen Kredit aufnehmen möchten, nach ihrer Nachhaltigkeit bewertet würden. Daher müssten sich Unternehmen in diesem Bereich ohnehin schon Gedanken machen. Banken würden nun einführen, diese Beratung mit in Kreditverträge einfließen zu lassen. Zusätzlich böten die Handwerkskammern bereits viele Beratungsangebote an und könnten über Förderprogramme aufklären. Somit machen die Netzwerke in WP3 und WP4 für ihn wenig Sinn.

KTA Klepper stimmt KTA Carmienkes Ausführungen zu. Aufgrund von Personalknappheit im Klimaschutzmanagement halte auch er andere Maßnahmen für wichtiger als die Gründung und Koordination von Netzwerken.

Frau Dittmer stellt dar, dass WP4 an den ehemaligen Energieeffizienz-Club anschließe. Gemeinsam mit Frau Schlüsselburg von der Wirtschaftsförderung sei die Maßnahme formuliert worden. Natürlich leite die Wirtschaftsförderung diese Maßnahme in der Umsetzung an, das Klimaschutzmanagement würde fachlich mitwirken. Die Maßnahme sei ein Kooperationsvorhaben, um ein solches Unternehmensnetzwerk wiederaufzubauen, jährliche Veranstaltungen durchzuführen zu Themen, die gerade für Unternehmen relevant seien.

Vorsitzende Wiehler bittet darum in die Maßnahme WP5 „Klimaschutz Online“ einen Newsletter mitaufzunehmen. Da sie den Newsletter der Wirtschaftsförderung für sehr gelungen halte, schlägt sie vor, die Klimaschutz-Themen hier ggf. einzufügen.

Beratendes Mitglied Busse fragt, ob sich die Maßnahme NK1 „Klimafolgenanpassung“ auf die Natur, die Bürgerinnen und Bürger oder die Industrie beziehe.

Frau Dittmer antwortet, dass es für die Klimafolgenanpassung eng definierte gesetzliche Vorgaben gäbe, die Katastrophenschutz, Gesundheit, Hochwasserschutz, Starkregenvorhersagen, Dürre, Hitze etc. miteinschließen. Wie Klimaschutz auch sei die Klimafolgenanpassung eine große Gemeinschaftsaufgabe, die an einer koordinierenden Stelle zusammengeführt werden müsse. Gesetzliche Anforderung in diesem Bereich sei auch ein Klimaanpassungskonzept speziell für den Landkreis zu erstellen. Fachdienst 66 habe mit dem Wasserversorgungskonzept bereits begonnen, für ein wichtiges Teilgebiet der Klimaanpassung Grundlagen zu erarbeiten.

KTA Siebolds merkt nach Abschluss der Vorstellung aller Maßnahmen an, dass für ihn die Methodik der Abstimmung über die Maßnahmen mit Klebepunkten nicht möglich sei. Die Maßnahmen seien derart kleinteilig, dass er sich fachlich außer Stande sehen, deren Umsetzung zu priorisieren. Er halte eine Bewertung pro Handlungsfeld nach den einzelnen Farben sortiert (siehe Anlage 1, Folie 3) für ausreichend. Darüber hinaus überlasse er dem Fachpersonal aus dem Klimaschutzmanagement die Reihenfolge der Bearbeitung mit der Erwartung, dynamisch und flexibel auf Anpassungen zu reagieren.

KTA Klepper teilt die Auffassung von KTA Siebolds. Er sehe es auch so, dass das Fachpersonal entscheiden solle, wie die einzelnen Maßnahmen je nach zeitlicher, personeller und fachlicher Kapazität angegangen würden. Darüber hinaus vermisse er bei der Darstellung bereits umgesetzter Aufgaben und Maßnahmen eine detaillierte Ausführung dazu, was genau geschehen sei, wie die Resonanz gewesen sei, welche Ziele damit erreicht worden seien, welche Herausforderungen bei der Umsetzung aufgetreten seien etc.

Vorsitzende Wiehler merkt an, dass alle Anregungen der Bürgerinnen und Bürger, die z.B. auf den Zukunftswerkstätten im vergangenen Jahr eingesammelt worden seien und nun von der Verwaltung z.T. in Maßnahmen verfasst worden seien, Aufgaben im Bereich der freiwilligen Leistungen seien. Im Landkreis sei deutlich, dass die Menschen sich für den Klimaschutz einsetzen und etwas bewegen möchten. Jedoch sei Klimaschutz für die Bürgerinnen und Bürger nur im freiwilligen Bereich bearbeitbar. Jedoch würden sich die Menschen in der Kleinteiligkeit und Menge der Maßnahmen verlieren. Deshalb schlägt sie für die Bewertung der einzelnen Maßnahmen durch die Ausschussmitglieder vor, Klebepunkte zur Priorisierung auf die einzelnen Handlungsfelder zu setzen und nicht auf die einzelnen Maßnahmen. So könne eine bessere Schwerpunktsetzung erreicht werden. Im nächsten Schritt solle geprüft werden, für welche Bereiche es Best-Practice-Beispiel gäbe, die genauer betrachtet und ggf. auch in die Ausschusssitzung eingeladen werde sollen. Zusätzlich würde sie einen Antrag dazu stellen, einen Newsletter aufzusetzen, keine Pressemitteilungen, um Informationen zu bündeln, um eine höhere Sichtbarkeit der Klimaschutzthemen zu erreichen.

KTA Beckmann hält die Herangehensweise für sinnvoll zu schauen, was die Bevölkerung im Bereich Klimaschutz sehr beschäftige. Er sieht, dass sich die Menschen mit ihren eigenen Wohngebäuden beschäftigen und hält daher die Sanierung von Gebäuden von Privateigentümern für einen Schwerpunkt. Daher sei für ihn die wichtigste Maßnahme von allen KK3 „Kommunale Wärmeplanung“. Denn wenn

Einzelne eine Haussanierung oder einen Hausbau planen, sei eine der ersten Fragen, wie sich die jeweilige Gemeinde im Wärmebereich aufstelle und was sie plane. Man müsse die Samtgemeinden und Gemeinden dazu bringen, die Wärmeplanung so schnell wie möglich anzugehen und umzusetzen. Darüber hinaus regt er an, die Ergebnisse der Wärmeplanung der Samtgemeinde Lüchow auf der Website der Samtgemeinde so einfach wie möglich abrufbar zu machen.

KTA Carmienieke bewertet als positiv, dass einige der Maßnahmen Pflichtaufgaben seien. Für ihn sei das Thema Klimafolgenanpassung eines der wichtigsten. Er schlägt vor, alle Maßnahmen mit Vernetzung und Netzwerken zu streichen, da es aus seiner Sicht wenig bringe, in Netzwerken über die Dinge zu reden. Zudem sei die Kommunale Wärmeplanung für ihn sehr wichtig, weil hier auch das Thema der Zukunft der Biogasanlagen dazugehöre. Im Handlungsfeld Engagement und Bildung sei für ihn die Maßnahme Klimaschutzbildung an Schulen sehr wichtig. Hierzu fragt er, wie viele Schulen beim Klimaschutzmanagement bereits Unterstützung angefragt hätten.

Frau Härtig antwortet, dass es die Förderung von Projektwochen unter dem Titel „Less CO₂“ gegeben habe, die drei Schulen wahrgenommen hätten und das Personal des Klimaschutzmanagements entsprechend als Coach in den Bearbeitungsphasen und zu den Präsentationen eingeladen hätte. Die Förderung sei jedoch ausgelaufen, daher sei es für die Umsetzung dieser Maßnahme zentral, ein gutes Vorgehen zu erarbeiten. Sie habe zunächst Kontakt zu den BNE-Lehrkräften an den Schulen aufgenommen, um deren Themen zu ermitteln und eine Vernetzung voranzubringen. Herausforderung an den Schulen sei, das Thema Klimaschutz tatsächlich ins Curriculum zu bekommen und sinnvoll in die Unterrichtsstunden einzubauen. *(Ergänzung zum Protokoll von Frau Härtig: An der Elbauenschule in Gartow wird mit dem Freiday ein neues Konzept erprobt. Freitags arbeiten die Schülerinnen und Schüler mit Kooperationspartnern an eigenen Projekten im Bereich Nachhaltigkeit. Das Klimaschutzmanagement hat das Kommunale Mobilitätsmanagement als Projektpartner für die Schule gewinnen können.)*

Frau Dittmer ergänzt, dass es darüber hinaus im Bereich der Pflichtaufgaben ein Förderprojekt zu Energiesparmodellen an Schulen gäbe, mit dem das Verhalten der Nutzenden von Schulgebäuden hin zum Energiesparen entwickelt werden solle. Sie berichtet, dass in der Vergangenheit alle der acht weiterführenden Schulen bereits das Klimaschutzmanagement angefragt hätten zur Teilnahme an den Projektwochen, doch nach Ende der Projektwochen nichts weiter folge. Dies solle mit der Umsetzung der Maßnahme strategisch besser aufgesetzt werden, um auch eine verlässliche Ansprechperson für die Schulen zu etablieren, die genau wisse, was in den Schulen laufe. Gerne können darüber in den Ausschusssitzungen Bericht erstattet werden.

KTA Carmienieke fragt zur Maßnahme KK4 „Klimaschutz-Netzwerk für Kommunen“, weshalb dies hier aufgeführt werde. Diese Aufgabe sei für ihn eine Selbstverständlichkeit, dass die Verwaltungen miteinander kommunizieren.

Frau Dittmer antwortet, dass es sinnvoll sei, regelmäßige Austauschformate für Klimaschutz-Spezialthemen zu etablieren, um alle auf denselben Wissensstand zu bringen. Wie z.B. die Aufgaben des neuen Energiemanagers.

KTA Carmienieke fasst noch einmal zusammen, dass er im Handlungsfeld Wirtschaft & Privathaushalte WP3, WP4 und WP5 streichen würde. Da die Maßnahmen NK2 und NK3 im Handlungsfeld Natürlicher Klimaschutz bei der Landwirtschaftsordinatorin läge, sei die Umsetzung dort gut angesiedelt und falle aus dem Aufgabenbereich des Klimaschutzmanagements für ihn raus. Im Handlungsfeld „Engagement & Bildung“ würde er nur die Maßnahme EB5 „Klimaschutzbildung an Schulen“ angehen. Die Maßnahme EB1 Ernährungsrat halte er nicht für sinnvoll, da 80 Prozent der Menschen ihre Einkäufe bei den gängigen Supermarktketten tätigten und einige Projekte wie die Regiomaten der Samtgemeinde Elbtalau von ALMA e.V. bereits gut liefen.

Beratendes Mitglied Köhlert plädiert dafür, bei der Bewertung nicht über einzelne Maßnahmen mehr zu diskutieren oder abzustimmen, sondern nur über die Handlungsfelder. Er gehe davon aus, dass das Klimaschutzmanagement in diesen Bereichen für die Umsetzung dann die entsprechenden Ressourcen schaffe.

KTA Klepper schätzt den Bedarf an Schulen als sehr hoch ein, dass hier eine Fachkraft von außen komme und zu Klimaschutzbildung spreche. Darüber hinaus sei es für ihn von zentraler Bedeutung, dass junge Menschen erreicht würden. Es solle ein guter Kontakt zu den Kindern, Lehrkräften und wenn es geht auch zu den Eltern etabliert werden. In diesem Bereich halte er die Verwaltung jedoch für überfordert.

KTA Flöter fragt, ob hier nicht eventuell das Land zuständig sei.

Vorsitzende Wiehler berichtet dazu, dass sie einen sehr guten Workshop an einer Schule erlebt habe, der die Kinder absolut erreicht hätte, weil Themen aus ihrem Alltag angesprochen worden seien. Viele

Klimaschutz-Baustellen an den Schulen resultierten aus dem Schulalltag. Sie halte Schulen für sehr wichtige Adressaten. Die vorrangigere Diskussion fasst sie so zusammen, dass der Ausschuss eine gewisse Priorisierung bereits vorgenommen habe: Das Handlungsfeld „Kommunaler Klimaschutz“ stehe ganz oben, dahinter folge „Engagement & Bildung“ und die weiteren Themen eher nach Zuständigkeit priorisiert. Sie fragt, ob es zu dieser Zusammenfassung Einwände gäbe.

KTA Flöter merkt an, dass sie es im Allgemeinen nicht ganz anders sehe, nur z.B. die Maßnahme EB1 „Ernährungsrat“ für unnötig halte. Dies sei deutlich geworden an der neu gestalteten Ausschreibung für Schulverpflegung, die nun neue konkrete Anforderungen an die Caterer stelle, die nicht erfüllbar seien. Bei der letzten Ausschreibung habe sich niemand beworben. (Anmerkung von Frau Roux: Bei der letzten Ausschreibung für die Schulverpflegung an der KGS Clenze und der JOS Lüchow wurde ein Angebot eingereicht, das allerdings rechtsungültig war. Die Ausschreibung wurde aufgehoben.) Sie halte es für sinnvoller, diese Aufgabe bei den Schulen zu belassen, wo die Lehrkräfte die Bedarfe der Kinder kennen würden. Sie halte Maßnahme EB1 für nicht umsetzbar. Daher solle sich auf andere Maßnahmen konzentriert werden.

Frau Dittmer fasst für die Abstimmung zusammen, dass die Ausschussmitglieder nun die Möglichkeit hätten, nur für einzelne Handlungsfelder ihr Punkte zu kleben und zusätzlich für einzelne Maßnahmen, die sie für ganz besonders wichtig halten.

(Das Ergebnis der Abstimmung erhalten Sie in der Anlage.)

Vorsitzende Wiehler schließt den TOP.

behandelt

4. Niedrigwasser Fähre Neu Darchau	2025/524
---	----------

Vorsitzende Wiehler eröffnet den neuen TOP 4.

EKR Schermuly führt aus, dass der Landkreis in dieses Verfahren involviert sei, weil die Fährverbindung eine Straßenverbindung zwischen zwei Kreisstraßen darstelle. Somit sei der Landkreis Straßenbaulastträger und könne daher als Fördermittelantragsteller gegenüber dem Land auftreten. Er stellt den Sachverhalt und das geplante Vorgehen anhand der Sitzungsvorlage vor.

KTA Carmienke wendet ein, dass die Notwendigkeit einer neuen Fähre fragwürdig sei, da zum einen die Planungen für den Brückenbau in Neu Darchau bereits liefen und zum anderen die bestehende Fähre in einem guten Zustand sei. Für den Erhalt der Fähre sei bereits viel Geld in Reparaturen investiert worden. Auch sei für ihn die Argumentation für eine Niedrigwasserfähre nicht schlüssig, da die Fähre in den meisten Fällen aufgrund von Sandbänken ausfalle. Zudem bezweifle er, dass eine neue Fähre durch das GVFG-Programm förderfähig sei, weil dieses keine Fähren fördere. Zusätzlich führt er auf, dass für eine neue Fähre der Raumordnungsplan geändert werden müsse, weil hier die Brücke in Neu Darchau drinstehe. Auf Grundlage der vorgelegten Zahlen des derzeitigen Fährbetriebs folgere er, dass eine Finanzierung der neuen Fähre durch die Gemeinde Neu Darchau unrealistisch sei. Aufgrund der von ihm aufgeführten Vielzahl an rechtlichen und finanziellen Bedenken stellt KTA Carmienke den Antrag, den Sachverhalt um ein Jahr zu verschieben. Sollten sich im Laufe des kommenden Jahres neue Erkenntnisse ergeben, könne immer noch über eine neue Fähre diskutiert werden.

Vorsitzende Wiehler bittet EKR Schermuly um Stellungnahme zu den rechtlichen Bedenken.

EKR Schermuly erklärt, dass die Förderfähigkeit der Fähre geprüft worden sei. Das Landesstraßenverkehrsgesetz in Niedersachsen sei 1962 in Kraft getreten. Die Fährverbindung in Neu Darchau habe bereits vor diesem Datum bestanden. Daher sei hier davon auszugehen, dass das Gesetz an dieser Stelle nicht greife. Zudem verstoße eine neue Fähre nicht gegen das Landesraumordnungsprogramm und das Regionalraumordnungsprogramm, weil bereits eine Fährverbindung existiere. Die genaue Ausgestaltung obliege dem Inhaber der Fährgerechtigkeit – in diesem Fall der Landkreis, der die Fährgerechtsame auf die Gemeinde übertragen habe. Daher sehe er grundsätzlich keine rechtlichen Probleme. Zur Finanzierung der neuen Fähre merkt er an, dass es allein der Gemeinde Neu Darchau obliege, ob sie in der Lage sei, das Darlehen in Höhe der Eigenmittel gegenfinanzieren zu können.

KTA Siebolds geht auf den Wortbeitrag von KTA Carmienke ein und entgegnet, dass grundsätzlich die Planung der neuen Fähre in keinem Zusammenhang mit den Planungen zur Brücke stehe. Bei den Berechnungen der Fährinvestitionen sei das Ergebnis gewesen, dass diese bei einer Laufzeit von sechs bis acht Jahren betriebswirtschaftlich sei. Er gehe nicht davon aus, dass in diesem Zeitraum eine Brücke fertiggestellt werden könne. Daher bleibe der Aspekt der Brücke außen vor. Er betont, dass die neue Fähre

dringend notwendig sei, weil die Probleme und häufigen Fährausfälle jetzt bestünden. Nur mit einer neuen Fähre könne die Verfügbarkeit der Verbindung gewährleistet werden. Deshalb sei es jetzt so wichtig, dass die Verwaltung den Förderantrag zeitnah stelle als ersten Schritt in einem langen Prozess. Sollten sich auf dem Weg Stoppschilder ergeben, müsse der Prozess gestoppt werden. Momentan seien diese jedoch nicht zu sehen. Zur Finanzierbarkeit der neuen Fähre argumentiert er, dass die Gemeinde Neu Darchau die Finanzierung der Fähre sehr genau kalkuliert und konservativ gerechnet habe. Die Investition in Höhe von 2,5 Millionen Euro an Eigenmitteln sei finanzierbar aufgrund des Fährbetriebs, einer neuen wirtschaftlicheren Fähre und eines Kredits in Höhe von 2 Mio. Euro. Aufgrund des seit 1994 um 60 cm gesunkenen Wasserstandes bestehe jetzt der dringende Handlungsbedarf. Er bittet, den Prozess weiterlaufen zu lassen.

Vorsitzende Wiehler fragt, ob KTA Carmienke seinen Antrag aufrecht erhalte nach den vorangegangenen Ausführungen.

KTA Carmienke führt aus, dass er eine neue Fähre befürworten würde, würde die neue Brücke nicht kommen. Da diese Brücke jedoch mit einer sehr hohen Wahrscheinlichkeit gebaut werde, könne er dem Beschluss jetzt nicht zustimmen. Auch bezweifle er weiterhin, dass die Finanzierung durch GVFG-Fördermittel realistisch sei. Daher halte seinen Antrag auf Verschiebung aufrecht. Er gehe davon aus, dass im kommenden Jahr mehr Informationen vorlägen und auch der Planungsstand zur Brücke in Neu Darchau klarer sei.

KTA Hensel betont, dass er es im Interesse der Menschen vor Ort für sinnvoll halte, nun den ersten Schritt zu gehen und den Förderantrag zu stellen, um den Prozess einzuleiten und die Stabilität der Fährverbindung zu gewährleisten. Er fordert jedoch, eine höhere Förderquote von 90 Prozent auszuhandeln.

KTA Flöter fragt EKR Schermuly, wie viele Förderanträge der Landkreis stellen könne, wenn andere Gemeinden für ihre Fährverbindungen ähnliche Bedarfe hätten.

EKR Schermuly erklärt, dass in Neu Darchau die spezielle Situation vorläge, dass zwei Kreisstraßen durch die Fähre verbunden würden und deshalb der Landkreis als Antragsteller fungiere. Er erläutert, dass es möglich sei, für jede Straßenbaumaßnahme Förderanträge zu stellen. Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr entscheide darüber, welche Maßnahmen förderfähig seien und in den Wirtschaftsplan aufgenommen würden.

KTA Wiegrefe merkt an, dass wenn die Gemeinde Neu Darchau die Finanzierung mit der Förderung alleine übernehme, er in diesem Gremium nicht dagegen stimmen könne. Daher befürworte er das Vorgehen. Mit Vorausblick auf den folgenden Tagesordnungspunkt bittet er um Klärung, welche Auswirkungen die Wortbeiträge der Staatssekretärin und des Staatssekretärs haben (siehe Antragstext TOP 5).

Vorsitzende Wiehler bestätigt, dass diese in der Sitzungsvorlage für TOP 5 geforderte Klärung für alle dringend notwendig sei und als zugehöriges Thema zu diesem TOP als Punkt „B“ betitelt werden könne. Für sie sei besonders wichtig zu klären, ob sich etwas an der Unterhaltsregelung ändere und wie viel der Landkreis zahlen müsse.

KTA Beckmann betont, dass die SPD-Fraktion das Ansinnen der Gemeinde Neu Darchau unterstütze. Er merkt an, dass die Fähre in Neu Darchau wirtschaftlich betrieben werde, im Gegensatz zu den Fähren in Schnackenburg und Pevestorf.

Vorsitzende Wiehler erläutert zur nun folgenden Abstimmung, dass der weitergehende Antrag der direkte Abstimmungsantrag sei und der Verschiebungsantrag nicht so weitgehend sei, weil er die Entscheidung verschiebe. Daher läutet sie die Abstimmung über den Antrag der Verwaltung zur Niedrigwasser Fähre Neu Darchau ein.

Abstimmungsergebnis: mehrheitlich empfohlen Ja-Stimmen: 6 Nein-Stimmen: 4 Enthaltung: 0

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

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

Die Verwaltung wird beauftragt sowohl mit dem Land Niedersachsen als auch mit der Gemeinde Neu Darchau die Verträge über die Fährgerechtigkeit und die Fährgerechsamkeit neu auszuhandeln bzw.

hinsichtlich der Laufzeit der Verträge Änderungsverträge zu schließen.

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

5. Antrag der Gruppe SPD/Grüne/SOLI im Kreistag Lüchow-Dannenberg vom 19.08.2025: Für ein zukunftsorientiertes Fährkonzept Bleckede-Neu-Darchau anstatt des Brückenbaus	2025/532
--	-----------------

Vorsitzende Wiehler führt ein, dass es bei diesem TOP um den Auskunftsanspruch für den Landkreis zur Klarstellung gehe. Dieser sei er thematisch zugehörig zum vorangegangenen TOP.

KTA Carmienke begrüßt den Antrag und findet die Fragen interessant. Er beantragt, den Antragstext wie folgt zu ändern:

- Die Überschrift löschen.
- Im ersten Absatz den ersten und zweiten Satz streichen von „Der Kreistag“ bis „widersprechen“.
- Im ersten Absatz im dritten Satz das Wort „deshalb“ streichen.
- So dass der erste Absatz neu formuliert wie folgt laute:
„Der Kreistag fordert die Landesregierung auf, für Klarheit zu sorgen und dem Kreistag darüber hinaus folgende Fragen zu beantworten: [...].“

Vorsitzende Wiehler führt aus, dass es ihr wichtig sei, diesen Antrag einstimmig zu beschließen. Daher lässt sie über den Antrag mit den genannten Änderungen abstimmen. Die Anpassung sei in den einzelnen Fraktionen im Nachgang zu klären.

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

Änderungen der Überschrift und des Antragstextes:

- **Überschrift gelöscht**
- **Im ersten Absatz den ersten und zweiten Satz gestrichen von „Der Kreistag“ bis „widersprechen“.**
- **Im ersten Absatz im dritten Satz das Wort „deshalb“ gestrichen.**
- **Erster Absatz neu formuliert:**
„Der Kreistag fordert die Landesregierung auf, für Klarheit zu sorgen und dem Kreistag darüber hinaus folgende Fragen zu beantworten: [...].“

6. Carsharing Konzept	2025/523
------------------------------	-----------------

EKR Schermuly stellt den Sachverhalt anhand der Sitzungsvorlage vor.

KTA Hensel begrüßt grundsätzlich die Wiedereinführung eines Carsharing-Systems im Landkreis. Er bezweifle jedoch, dass es einen so hohen Bedarf an Fahrzeugen gebe. In der Sitzungsvorlage sehe er viele schwammige Aussagen und Kalkulationen. Zusätzlich kritisiert er, dass es nur eine mündliche Zusage für die Nutzung der Carsharing-Fahrzeuge im On-Demand-System gebe. Auch sei noch unklar, wer die Fahrzeuge im On-Demand-Verkehr fahren solle. Er gehe davon aus, dass dafür LSE-Personal eingeplant sei – also Busfahrer, die ein Taxi fahren, die tariflich bedingt höher bezahlt würden als Taxifahrer. Somit könnte zwar die Verlässlichkeit für die Fahrgäste verbessert werden, während jedoch gleichzeitig die Personalkosten stiegen. Insgesamt befürworte er ein neues Carsharing-System, spreche sich jedoch gegen die Integration des On-Demand-Systems in das Konzept aus. Für einen zukunftsfähigen ÖPNV müsse noch ein passenderes System als Ersatz für den Rufbus gefunden werden. Er schlägt vor, z.B. Leerfahrten im Schulbusverkehr als Rufbus zu nutzen.

Vorsitzende Wiehler erwidert, dass der Vorschlag mit der Nutzung von Leerfahrten ein eigener Antrag sei und bittet KTA Hensel um eine schriftliche Darstellung, wie diese genutzt werden könnten. Darüber hinaus fragt sie, wer die On-Demand-Taxen fahren solle.

EKR Schermuly antwortet, dass dies noch nicht festgelegt sei. Er erläutert, dass davon ausgegangen werde, dass es zwölf Personen geben müsse, die die On-Demand-Taxen fahren. Die Personalkosten in Höhe von 521.585 Euro, die auf TVN-Basis berechnet worden seien, seien sehr genau kalkuliert worden.

KTA Carmienieke bedauert, dass die Nutzerzahlen des On-Demand-Systems mit 1,2 Personen pro Fahrt zu niedrig seien und bezweifelt die Wirtschaftlichkeit des Systems. Er fragt, was mit den geförderten Fahrzeugen nach acht Jahren geschehe, wenn ggf. neue Autos beschafft werden müssten. Eine sinnvolle Finanzierung und Folgekosten müssten noch einmal genauer betrachtet werden. Er sei nicht davon überzeugt, dass Carsharing in Lüchow-Dannenberg sinnvoll nutzbar sei. Bedingung sei, dass es zumindest kostendeckend laufe. Zusätzlich fragt er, ob die Mitarbeitenden der Kreisverwaltung dazu verpflichtet werden könnten, die Carsharing-Autos eher als ihr Privatauto für Dienstfahrten zu nutzen. Insgesamt sei er skeptisch, ob das System, so wie in der Sitzungsvorlage dargestellt, funktionieren könne.

EKR Schermuly antwortet, dass Mitarbeitende über eine Dienstanweisung dazu verpflichtet werden könnten, die vorhandenen Autos als Dienstfahrzeuge zu nutzen. Zur Frage der Folgefinanzierung der Carsharing-Autos antwortet er, dass für die neu beschafften Fahrzeuge 130.000 Euro an Abschreibungen pro Jahr über sechs Jahre in die Berechnungen aufgenommen worden seien. Die Abschreibung Sorge dafür, dass Gelder für die Beschaffung neuer Fahrzeuge generiert würden. Er bestätigt jedoch, dass es in der Gesamtberechnung für die Finanzierung noch Unbekannte gebe.

KTA Beckmann begrüßt die neue Konzeption des Carsharings als wertvolle Diskussionsgrundlage. Er verweist darauf, dass ihm eine genaue Aufstellung der On-Demand-Kosten und der Nutzung fehle. Er bittet um eine aktuelle Darstellung der Zahlen, so wie sie im Dezember 2024 ausführlich anhand von Schaubildern und z.B. einer Landkreiskarte mit einer Übersicht der tatsächlichen Fahrten dargestellt worden seien. Dies gehöre der Vollständigkeit halber zu dieser Vorlage dazu.

Beratendes Mitglied Kählert führt aus, dass es wichtig sei aus dem Scheitern des Carsharing Vereins zu lernen. Eine Professionalisierung sei dringend notwendig, um Missbräuche zu vermeiden. Jedoch sei er der Überzeugung, dass es eine Ehrenamtlich-Komponente brauche, um die Kosten zu drücken. Er führt das „Kümmerer-Konzept“ an: Ehrenamtliche die sich in den Abstellorten um die Autos kümmern und z.B. nach Sauberkeit und Schäden schauen. Die Entgeltung können über Sachleistungen erfolgen. Er fragt, ob über die Verlängerung des On-Demand-Systems jährlich beschieden werde und dies ggf. dem Förderzeitraum für die neu zu beschaffenden Autos widerspreche. Zusätzlich regt er zur Gestaltung des ÖPNV an, diesen effizienter zu gestalten, Stadtverkehr und Zubringerbusse zu trennen und ggf. kleiner Fahrzeuge einzusetzen.

EKR Schermuly antwortet, dass es mit dem Förderprogramm keine Bindefrist gebe. Zudem werde das On-Demand-System über eine Vereinbarung mit einem Taxiunternehmen abgewickelt, die eine Laufzeit von zwei Jahren habe.

Vorsitzende Wiehler stellt klar, dass es zusätzlich den Druck gebe, dass die Taxilizenz des Taxiunternehmens weggegeben werde und es dann keinen Dienstleister mehr gebe, der On-Demand anbieten könne. Wenn es kein On-Demand mehr gebe, fehle das Angebot für den letzten Kilometer. Die für heute zu klärende Frage sei, ob sich das On-Demand-System in das Carsharing-Konzept integrieren lasse.

KTA Wiegrefe stellt fest, dass das On-Demand-System eine finanzielle Pleite gewesen sei. Zudem bezweifelt er, dass die öffentliche Hand das Carsharing besser gestalten könne als ein privater Verein. Auch gehe er davon aus, dass aufgrund der älteren Bevölkerung der Kreis der Nutzenden des Carsharings und des On-Demand-Verkehrs sehr klein ausfallen würde. Er vermutet, dass die Kreisverwaltung über die Förderung für die fünf Autos seinen Fuhrpark erweitern wolle.

EKR Schermuly verneint, dass dies der Plan sei. Bzgl. des On-Demand-System sei der hier vorgestellte Vorschlag weitaus effektiver als das System, das gerade genutzt werde. Dies sei mit Frau Frahm und Herrn Peizert von der LSE abgestimmt. Die Zahlen zeigten, dass es sehr viele Anfragen an On-Demand gebe im Verhältnis zu den Fahrten, die tatsächlich stattgefunden haben, weil die Fahrzeuge oft für längere Zeit blockiert seien. Daher sei der Vorschlag der Zonenplanung entwickelt worden, damit die Fahrzeuge kürzer im Einsatz seien. Das vorgestellte Carsharing-Konzept sei noch nicht zu 100 Prozent ausgereift jedoch ein Vorschlag, wie ein Carsharing im Landkreis wirtschaftlich gestaltet werden könne.

Vorsitzende Wiehler merkt an, dass in diesem Vorschlag zwei Themen zusammengebracht würden, die ggf. nicht zu einander gehören. Ein Carsharing-Konzept mit der Kreisverwaltung als Hauptnutzer halte sie für sehr sinnvoll. Jedoch sei das hier dargestellte On-Demand-System finanziell zu riskant.

KTA Carmienieke fragt, wie das On-Demand-System rechtlich geregelt werden könne, wenn die LSE gar keine Taxilizenz habe.

EKR Schermuly erläutert, dass das On-Demand-System an die LSE über eine Inhouse-Vergabe vergeben werden könne, weil die LSE eine hundertprozentige Tochter der Kreisverwaltung sei. Dafür müsse es lediglich einen Bekanntmachungsprozess geben. Wenn Irro nun seine Taxilizenzen reduziere, sei es nicht mehr möglich, das ÖPNV-Taxi in der derzeitigen vergabefreien Art und Weise zu beauftragen, sondern es

müsste eine Ausschreibung konzipiert werden, die sich jedoch als höchst komplex und aufwändig gestalten würde.

Vorsitzende Wiehler fragt, wer die Abrechnung für das vorgeschlagene Carsharing-Konzept machen solle.

EKR Schermuly antwortet, dass dies über die LSE abgewickelt würde. Es sei eine Personalstelle für die Werkstatt eingeplant, die – zusätzlich zu ehrenamtlichen Kümmerern – die Wartung und Reparaturen vornehme, sowie eine halbe Personalstelle für die Abrechnung des Systems.

KTA Hensel schlägt vor, die Themen Carsharing und On-Demand zu trennen. Das Carsharing solle auf einem kleineren Niveau mit 10 Fahrzeugen erhalten werden. Zudem solle ein alternatives Bedarfssystem zu dem On-Demand-System entwickelt werden. Er plane dazu, einen Antrag für den Kreisausschuss und Kreistag zu stellen.

Vorsitzende Wiehler fasst zusammen, dass dieser TOP mit den Anregungen aus dieser Sitzung in den nächsten Fachausschuss übertragen werden solle.

KTA Beckmann schlägt vor, die Bürgermobile in das Carsharing-System zu integrieren und dieses ehrenamtliche Engagement zukünftig mit Carsharing und On-Demand gemeinsam zu denken. Ihm sei es wichtig die Bürgermobile finanziell zu unterstützen.

KTA Klepper unterstützt den Vorschlag, die Bürgermobile zu fördern, da sie eine menschliche und sinnvolle Sache seien. Jedoch sei das Angebot in Bergen z.B. ab 70 Jahren. Es sei zu prüfen, wie auch jüngere Menschen die Bürgermobile nutzen könnten.

Vorsitzende Wiehler merkt an, dass die Altersgrenze aufgrund der Gemeinnützigkeit bestehe. Jedoch sei es aus rechtlichen Gründen sehr schwierig ein nicht gemeinnütziger Verein zu sein, weil dieser schnell als gewerblich bewertet werde. Auch müsse geprüft werden, ob dann mehrere Bürgermobile eingesetzt werden müssten

KTA Flöter bittet um eine rechtliche Klärung, wie Bürgerbusse eines ehrenamtlichen Vereins als Zubringer rechtlich fahren können.

EKR Schermuly verweist darauf, dass Bürgermobile in dem Carsharing-Großkonzept vorgesehen seien und die Vereine auch bereits angefragt worden seien. Auch die Nutzung der Förderung für Bürgermobile sei möglich.

KTA Carmienieke befürwortet, die Bürgerbusse in die Überlegungen einzubeziehen. Es sei realistischer diese mit zu betrachten als den On-Demand-Verkehr.

Vorsitzende Wiehler fasst zusammen, dass dieses Thema mit grundsätzlich positiver Stimmung diskutiert werde und es viele Ideen gebe. Da es jedoch zu viele Fragen gebe, könne es nicht als behandelt betrachtet werden. Die Fragen sollten in der nächsten Fachausschusssitzung geklärt werden. Sie schließt den TOP.

zurückgestellt

7. Ladeinfrastrukturkonzept und Ausschreibung	2025/519
--	----------

Vorsitzende Wiehler eröffnet den TOP.

Frau Mannig führt ein, dass es zum einen der Wunsch im letzten Klimogewinn gewesen sei, das Ladeinfrastrukturkonzept präsentiert zu bekommen. Zum anderen habe sich kurzfristig ergeben, dass der Landkreis als Modellregion für die Ausschreibung des Konzepts fungieren solle und dabei externe Unterstützung erhalte. Sie freue sich, dass Frau Härtig als Expertin für das Thema in das Team des Kommunalen Mobilitätsmanagements zurückkehre.

Frau Härtig stellt das Ladeinfrastrukturkonzept sowie die geplanten Schritte für die Ausschreibung anhand einer Präsentation (siehe Anlage) vor. Sie weist darauf hin, dass das Konzept auch online auf der Website der Mobilitätsagentur unter <https://wendlandmobil.de/mobilitaetsangebote/ladeinfrastruktur-auto/> zu finden sei. Zusätzlich merkt sie an, dass ein Kreistagsbeschluss zeitnah notwendig sei aufgrund des engen Zeitplans für die Ausschreibung.

Vorsitzende Wiehler fragt, ob die Mobilpunkte aus dem Förderprojekt MobilPunkt Wendland in das Konzept integriert würden. Herr Reichardt habe sich dafür ja bereits die Zustimmungen einiger Gemeinden eingeholt.

Frau Härtig antwortet, dass sie die Mobilpunkte und die Ladeinfrastruktur zunächst separat denken möchte, weil die Ladesäulen an den Mobilpunkten für das Carsharing vorgesehen seien und somit nicht öffentlich. Trotzdem sei sie mit Herrn Reichardt und der LSE im engen Austausch bzgl. der Standorte. Bis Anfang Februar 2026 müsse die LSE mitteilen, wo sie ihre Ladesäulen aufstelle.

Vorsitzende Wiehler merkt an, dass es die Gemeinden ggf. irritieren könne, dass sie einen Mobilpunkt festlegen müssten und dort jedoch keine öffentliche Ladesäule errichtet werden könne.

Frau Härtig bestätigt, dass es dazu noch Abstimmungsbedarf und Kommunikation mit den Gemeinden geben müsse. Da sie erst zum 01.10.2025 offiziell die Stelle für das Ladeinfrastrukturkonzept beginne, würde sie dies in ihre Aufgaben ab Oktober mitnehmen.

Frau Mannig ergänzt, dass es für den Landkreis eine sehr gute Chance sei, die Ausschreibung des Ladeinfrastrukturkonzepts als Modellregion ohne hohen Kostenaufwand jetzt durchzuführen. Nur sei der Landkreis als Modellregion nachgerückt. Daher sei der Zeitplan nun sehr knapp.

KTA Klepper fragt, welchen Einfluss auf das Konzept der Faktor gehabt habe, dass Privatleute Wallboxen selbst installierten, und daher keine Notwendigkeit für öffentliche Ladesäulen hätten.

Frau Härtig antwortet, dass hier nur öffentliches Laden betrachtet werde. Sie kläre jedoch die Frage und liefere die Antwort im Protokoll. *(Nachtrag zum Protokoll von Frau Härtig: In der dem Konzept zugrundeliegenden Bedarfsberechnung der NLStBV werden Faktoren angewandt, die den Anteil öffentlichen Ladens in Bezug auf die Siedlungsdichte berücksichtigen. In städtischen Lagen ist der Bedarf an öffentlicher Ladeinfrastruktur aufgrund der stärkeren Mieterstruktur höher und in ländlichen Gebieten aufgrund der höheren Eigentumsquote niedriger.)*

KTA Carmienke merkt an, dass die Zielgruppe Menschen auf der Durchreise seien würden oder Menschen, die in Mehrfamilienhäusern wohnten. Privatleute mit E-Auto hätten schon eine Wallbox. Er spricht sich dafür aus, den Beschlussvorschlag zu empfehlen und die Chance aufzugreifen.

KTA Wiegrefe fragt, welche Kosten für den Landkreis für dieses Projekt anfielen.

Frau Härtig erklärt, dass sie die finanziellen Auswirkungen in der Präsentation auf Folie 9 zusammengefasst habe (siehe Anlage). Diese umfassten die Personalkosten für ihre Arbeitszeit, ggf. Kosten für die Beschilderung und Markierung der Standorte, was ca. 350 Euro pro Ladepunkt seien, sofern diese nicht vom zukünftigen Betreiber übernommen würden. Ziel sei es auch, Ladeinfrastruktur an GEIG-Standorten im Rahmen der Ausschreibung errichten zu lassen. Andernfalls müssten die Kosten dafür für die betroffenen Landkreisliegenschaften vom Gebäudemanagement übernommen werden. Somit gäbe es nichts zu verlieren, sondern viel dazu zu gewinnen.

KTA Beckmann erzählt, dass seine Gemeinde auf eigene Kosten jeweils eine Ladesäule in Gusborn und Quickborn installiert habe. Er fragt, wie die Resonanz zu Frau Härtigs Vortrag auf der Bürgermeisterdienstversammlung gewesen sei. Wenn dort alle positiv gestimmt gewesen seien, würde er dem Ganzen auch zustimmen.

Frau Härtig antwortet, dass die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister grundsätzlich interessiert seien. Zentrale Frage sei, was ihre Gemeinden mit den Ladesäulen verdienten. Gemeinden könnten selbst über Sondernutzungsgebühren entscheiden. Durch die Erhebung der Gebühren könne zwar die politische Akzeptanz gesteigert werden, jedoch schmälerten diese den Ertrag des Betreibers. So habe der Betreiber die Option zu prüfen, ob sich die Ladepunkte für ihn lohnten oder er diese Punkte ggf. nicht realisiere. Auf Folie 10 in der Präsentation habe sie das Thema aufgegriffen und empfehle „Variante II: pot. Betreiber zahlt freiwillig Gebühr für positive Bewertung im Rahmen der Ausschreibung (vsl. symb. 1 Euro)“ (siehe Anlage).

Frau Mannig ergänzt, dass die Grundstimmung der Bürgermeisterinnen und Bürgermeister positiv sei, weil klar geworden sei, dass der Landkreis ihnen mit dem Projekt viel Arbeit abnehme.

Vorsitzende Wiehler merkt an, dass sobald eine Gebühr erhoben werde, diese auch berechnet und bearbeitet werden müsse. Daher lohne sich der Aufwand erst bei einer Gebühr ab einer gewissen Höhe.

Frau Härtig betont, dass der Landkreis das Interesse habe, eine kreisweit einheitliche Lösung bzgl. der Gebühren zu finden. Dies würde das Prozedere bei einem zukünftigen Betreiber vereinfachen. Die Gemeinden seien nun aufgefordert, bis Ende September ihre Absichtserklärungen einzureichen sowie bis Ende Oktober die Beschlüsse, eine Standort-Wunschliste und die Information, ob es einen Sondernutzungsgebühr geben solle.

Vorsitzende Wiehler regt an, dass alle Gemeinden diese Information gleichermaßen kompakt bekommen

sollten.

Frau Härtig entgegnet, dass alle Gemeinden die Präsentation erhalten hätten. Einige Gemeinden würden Frau Mannig und sie noch persönlich kontaktieren.

Vorsitzende Wiehler dankt für den Vortrag und leitet die Abstimmung ein.

Abstimmungsergebniseinstimmig empfohlen Ja-Stimmen: 6 Nein-Stimmen: 0 Enthaltung: 1

Der Kreistag beschließt nach § 58 Absatz 1, Nr. 19 NKomVG die Übernahme der Aufgabe „Förderung der Errichtung und des Betriebs öffentlicher Ladeinfrastruktur für den motorisierten Individualverkehr“ durch den Landkreis von den Gemeinden, da er dazu gesetzlich nicht verpflichtet ist.

8. Antrag der Gruppe SPD/Grüne/SOLI im Kreistag Lüchow-Dannenberg vom 03.08.2025: Radwegekonzept des Landkreises: Nachbesserung durch Einbeziehung von Gemeinde-/Stadt- und SG-Straßen bzw. -Konzepten	2025/509
---	----------

Vorsitzende Wiehler stellt den Antrag der Gruppe SPD/Grüne/SOLI entsprechend der Sitzungsvorlage vor.

Herr Seifert entgegnet, dass er den Inhalt des Antrags nicht ganz nachvollziehen könne. In der Präsentation bei den Veranstaltungen sei an zwei Stellen aufgeführt und im Vortrag genannt gewesen, dass Schulwege besondere Betrachtung in dem Konzept fänden. Die Präsentation sei im Nachgang zu den Veranstaltungen auf der Website hochgeladen worden [2025-06-16 Infoveranstaltung Bevölkerung RVK LK Lüchow-Dannenberg - Clenze](#). In den Diskussionen auf den Veranstaltungen sei immer wieder klargestellt worden, dass sich das Konzept auf die Hauptachsen des Radverkehrs im Landkreis beschränke, jedoch auf jeden Fall Verbindungen zu bestimmten „Points of Interest“ wie Bildungseinrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten oder großen Arbeitgebern mitbetrachtet würden bis zum Ziel, ohne an der Stadtgrenze aufzuhören.

Vorsitzende Wiehler stellt klar, dass es gar nicht so sehr um das Thema Schulbereiche gehe, sondern darum bei Ortseinfahrten die Übergänge mitzudenken – dort wo der Außenbereich aufhöre und Wege in den städtischen Bereich fielen.

KTA Klepper ergänzt, dass er nicht nachvollziehen könne, dass bei einem derartig großen Projekt die Sicherung von Schulwegen nicht mit einbezogen werde.

Herr Seifert entgegnet, dass diese ja wie zuvor benannt explizit mit einbezogen würden. Er vermutet, dass es sich um ein Missverständnis handele aufgrund der Aussage, dass Ortsdurchfahrten im Radverkehrskonzept nur begrenzt bis zu einer bestimmten Bearbeitungstiefe betrachtet würden, ausgenommen der oben genannten Ausnahmen von Verbindungen zu „Points of Interest“.

Vorsitzende Wiehler fragt, wo denn diese „Bearbeitungstiefe“ aufhöre.

Herr Seifert antwortet, dass diese Bearbeitungstiefe in der Regel bei einem Dorf oder Stadtteil unter 250 Einwohnenden ende und dorthin keine eigene Radverbindung eingeplant werde. Da es im Kreisgebiet viele kleinere Ortschaften gebe, kamen auf den Beteiligungsveranstaltungen berechtigter Weise dazu Rückfragen. Er erläutert, dass diese Ortschaften unter 250 Einwohnenden nicht von einer Radverkehrsverbindung ausgeschlossen würden. Nur würden deren Gemeindeverbindungsstraßen die z.B. 500 Meter von einer Hauptverkehrsrouten entfernt lägen und wenig frequentiert wären, keine Empfehlung für den Bau eines Radwegs bekommen. Jedoch habe der externe Dienstleister zugestimmt, die Bearbeitungstiefe aufgrund der speziellen Besiedelung im Kreisgebiet noch einmal zu prüfen. Strecken hin zu wichtigen Einrichtungen seien von dieser Regelung ausgenommen und würden betrachtet.

KTA Klepper fügt hinzu, dass es auch um die Betrachtung gewisser Gefahrenpunkte gehe, die nicht erst im Nachgang betrachtet werden sollen.

Vorsitzende Wiehler schlägt vor, dass das Thema ggf. bilateral geklärt werden solle, bevor ein Missverständnis durch die Gremien getragen werde.

KTA Beckmann bittet darum, einen Zwischenbericht zum Radverkehrskonzept im Ausschuss vorgestellt zu bekommen. Nach der Präsentation solle dann geprüft werden, ob alle genannten Punkte im Konzept enthalten seien.

KTA Klepper begrüßt den Vorschlag eines Zwischenberichts, der ganz konkret betrachte, was aus den

Forderungen der Bevölkerung und der Politik geworden sei. Darüber hinaus merkt er an, dass es im Landkreis sehr viele Menschen mit Ahnung vom Radverkehr und dem Zustand der Radwege gebe und dafür nicht der externe Dienstleister teuer bezahlt werden müsse, um Wege abzufahren. Er weist darauf hin, dass diese Gelder eher für Reparaturen der katastrophalen Zustände der Wege im Südkreis genutzt werden könnten.

Herr Seifert wendet ein, dass er im letzten Klimmo das genaue Vorgehen zur Erstellung des Radverkehrskonzeptes eins zu eins dargestellt habe. Auf den Beteiligungsveranstaltungen im Juni sei ein Zielnetzentwurf vorgestellt worden – nicht das fertige Konzept. Es sei öffentlich explizit zur Mitgestaltung dieses Zielnetzentwurfes aufgerufen worden. Die Beteiligung sei online aber auch persönlich möglich gewesen. Der Beteiligungsprozess sei Ende Juli abgeschlossen worden. Einen Konzeptentwurf werde es geben, der dann für eine Beteiligung durch Gemeinden und Verwaltung geöffnet werde. Das fertige Konzept werde erst 2026 vorliegen.

Frau Mannig ergänzt, dass im letzten Klimmo präsentiert worden sei, dass ein Radverkehrskonzept notwendig sei als Grundlage, um diesbezügliche Maßnahmen in Zukunft finanzieren zu können. Nur mit einem fertigen Konzept könnten Fördergelder beantragt werden. Somit sei es jetzt notwendig, Geld für die Konzepterstellung zu investieren.

Vorsitzende Wiehler bestätigt, dass für die Beantragung von Fördergeldern oftmals die Vorlage eines Konzeptes notwendig sei. Zusätzlich merkt sie an, dass eine Angst bei den Ausschussmitgliedern bestehe, dass sie ein fertiges Konzept vorgelegt bekämen, bei dem es dann heiße, dass Änderungswünsche ganz zu Beginn hätten formuliert werden müssen.

Herr Seifert erwähnt noch bezugnehmend auf den Antragstext, dass die Deichverteidigungswege extra, wo für den Radverkehr relevant, befahren und somit betrachtet worden seien auf speziellen Wunsch. Derzeit würden alle gesammelten Daten verarbeitet. Wann ein Zwischenbericht im Ausschuss möglich sei, wäre noch mit dem externen Dienstleister zu klären.

Vorsitzende Wiehler schlägt vor, doch über den Antrag abzustimmen. Der Vorschlag eines Zwischenberichts werde mit folgendem Satz im Antragstext ergänzt. „Die Kreisverwaltung wird aufgefordert, den ersten Zwischenstand des Entwurfs für das Radwegekonzept im Fachausschuss vorzustellen, sobald er vorliegt (voraussichtlich Februar 2026).“

Abstimmungsergebnis:geändert einstimmig empfohlen Ja-Stimmen: 7 Nein-Stimmen: 0 Enthaltung: 0

(Ergänzung zum Protokoll von Herrn Seifert am 25.09.2025: In der Anlage zum Protokoll erhalten Sie aktuelle Informationen über den Bearbeitungsstand des Radverkehrskonzeptes. Anbei finden Sie eine statische Karte des befahrenen Prüfnetzes, aus der erkennbar wird, welche Routen bei der Befahrung eingeschlossen wurden und wie diese kategorisiert wurden (Prüfnetz RVK LK Lüchow-Dannenberg). Des Weiteren erhalten Sie einen aktualisierten Zeitplan mit dem Bearbeitungsstand vom 24.09.2025 (2025-09-24_Aktueller Zeitplan 2.0). Hier ist auch der Bericht zum Zwischenstand bereits vermerkt. Ob dieser tatsächlich schon im nächsten KlimMo gegeben werden kann, ist derzeit noch in Klärung.)

Bei der Erstellung des Radwegekonzeptes sind Nachbesserungen vorzunehmen.

So sind insbesondere gemeindliche-/städtische und SG-eigene Straßen und Radwege bzw. dort vorhandene Planungen (z.B. Verkehrsentwicklungspläne, Sanierungs- und Ausbau-Konzepte) mit einzubeziehen und flüssig anzubinden. Schulwege müssen besonders beachtet werden.

Besonderer Wert muss auch auf den straßenbaulastträger-übergreifenden alltagstauglichen Winterdienst gelegt werden.

Die Planer des Radwegekonzeptes werden ebenso aufgefordert, mit den entsprechenden politischen Gremien auf Gemeinde-/Stadt- und SG-Ebene in Kontakt zu treten, um diesbezüglich alle wichtigen Planungen und Konzepte kennenzulernen und einzubeziehen.

Die Radverbindung auf Deichverteidigungswegen von Hitzacker nach Woltersdorf ist in das Konzept mitaufzunehmen. Vertragliche Regelungen mit Deichverbänden sollen getroffen werden.

Ergänzung eines Absatzes im Antragstext:

Die Kreisverwaltung wird aufgefordert, den ersten Zwischenstand des Entwurfs für das Radwegekonzept im Fachausschuss vorzustellen, sobald er vorliegt (voraussichtlich Februar 2026).

9. Antrag von KTA Klepper im Kreistag Lüchow-Dannenberg vom 20.08.2025:	2025/538
Diskussion - Mähen der Seitenränder an Kreisstraßen	

Vorsitzende Wiehler eröffnet den TOP.

EKR Schermuly trägt vor, dass es zwei Kreistagsbeschlüsse aus den Jahren 2017 und 2019 zu den Mäharbeiten gebe und trägt die Beschlüsse im Wortlaut vor:

- KT-Beschluss 2017: „Aufgrund der durchgeführten Mäharbeiten in den zurückliegenden Jahren und den daraus erhaltenen Erkenntnissen wird für folgende Straßenabschnitte die Reduzierung der Mäharbeiten im vollflächigen Seitenraum bis hinter den Leitpfosten vorgeschlagen. [...] Bei der Gesamtstrecke von ca. 60 km erfolgen dann die vollständigen Maßnahmen des gesamten Seitenraums erst ab dem 1. September. [...]“ In dem Beschluss finde auch die im Antragstext dieses TOPs genannte K41 Bergen/Dumme - Schnega Erwähnung.
- KT-Beschluss 2019: „Der Kreistag beschließt, die Seitenstreifen aller Kreisstraßen unter Berücksichtigung der notwendigen Sicherheitsmaßnahmen nur einmal im Jahr nach der Vegetationszeit im Frühjahr / Herbst zu mähen oder zu mulchen.“

Vorsitzende Wiehler fasst zusammen, dass diese Beschlüsse von der Verwaltung nicht eingehalten würden und anders gemäht werde.

KTA Carmienieke merkt an, dass z.T. zu wenig gemäht werde und Bürgerinnen und Bürger sich bei ihm darüber beschwert hätten, dass an einigen Abzweigungen die Verkehrssicherheitspflicht nicht gewährleistet sei. Es gebe verschiedenen Ansichten zu diesem Thema.

Vorsitzende Wiehler beurteilt die Stellungnahme der Verwaltung in der Sitzungsvorlage so, als wisse die Verwaltung nicht mehr, dass es diese Beschlüsse gebe.

KTA Klepper bewertet die Stellungnahme genauso. Er halte die Formulierungen für eine Respektlosigkeit gegenüber dem Kreistag. Er zeigt Beispielfotos von verschiedenen Straßen, an denen wie vorgeschrieben gemäht werde und an denen die Vorgaben nicht eingehalten würden. Er schlägt vor, einen neuen Beschluss zu den Mäharbeiten zu fassen.

Vorsitzende Wiehler schlägt vor zu beschließen, dass die Beschlüsse des Kreistags zum Mähumfang vollständig und exakt eingehalten werden sollen. Sie ist ebenfalls entsetzt, dass die Beschlüsse auf der Arbeitsebene nicht mehr umgesetzt würden. Es müsste ein Beschlusskontrollsystem geben.

KTA Klepper merkt an, dass die Mäharbeiten 3 bis 4 Jahre lang einigermaßen den Beschlüssen entsprechend durchgeführt worden sein. Jetzt würden die Vorgaben nicht mehr beachtet.

EKR Schermuly versichert, dass er das Thema mitnehme und in der Verwaltung weitergebe. In dem Kreistagsprotokoll von damals sei von KBD Stellmann eindeutig festgehalten worden, dass die Begrenzungspfähle frei sichtbar sein müssen und bis 0,5 Meter dahinter gemäht sein müsse.

KTA Klepper ergänzt, dass entlang der K2 und K3 alles bis in den Gräben abgemäht sei im August. Er sagt, dass er für die nächste Ausschusssitzung einen Antrag vorbereiten werde, den extensiven Bereich wechselseitig zu mähen.

Vorsitzende Wiehler fasst zusammen, dass es zunächst darum gehe, dass die Kreisverwaltung die bestehenden Beschlüsse einhalte und der entsprechende Fachdienst nun die Anweisung bekomme, diese wie beschlossen umzusetzen. Ein neuer Antrag müsse wiederum durch die Gremien gehen. Sie schließt den TOP.

behandelt

10. Mitteilungen und Anfragen, Kenntnisnahmen

Vorsitzende Wiehler eröffnet den TOP der Mitteilungen, Anfragen und Kenntnisnahmen und gibt die Diskussion für jegliche Anmerkungen zu den Unterpunkten frei, ohne Einhaltung der Reihenfolge.

Vorsitzende Wiehler merkt an zu TOP 10.9, dass die Kommunikation zur Personalentwicklung mit Frau Frahm bei der LSE sehr unglücklich gelaufen sei. Es sei ausdrücklich anders besprochen gewesen. Nach außen habe die Veränderung den Anschein, dass bei der LSE etwas nicht in Ordnung gewesen sei und Frau Frahm deshalb in die zweite Reihe treten müsse. Dies hätte anders gesteuert werden müssen.

KTA Carmienieke bestätigt diese Auffassung.

KTA Klepper merkt zu der Auflistung der Veranstaltungen des KMM unter TOP 10.1 an, dass ihm hier eine genauere Beschreibung zu den einzelnen Aktivitäten fehle, was genau an den Schulen oder auf den Märkten

geschehen sei, welche Erfahrungen und welche Resonanz es gegeben habe oder was daraus gelernt worden sei.

Vorsitzende Wiehler regt auch hier die Kommunikation per Newsletter über die Aktivitäten an.

KTA Klepper ergänzt zu seiner Anfrage bzgl. der Fahrradboxen (TOP 10.3), dass deren Aufstellung für ihn einen überflüssigen Ressourcenverbrauch und Geldverschwendung darstelle.

KTA Carmienieke fragt, wann die Fahrradboxen in Betrieb genommen würden.

Herr Seifert antwortet, dass er ein Angebot für die Inbetriebnahme bei einem Dienstleister angefordert habe und hier noch auf Rückmeldung warte.

Frau Dittmer ergänzt, dass die Nachfrage, das eigene Fahrrad sicher abstellen zu können und so einen Verknüpfungspunkt zwischen Fahrrad, Bus und Bahn herstellen zu können, vorhanden sei. Die Standorte für die Fahrradboxen seien mit den Samtgemeindebürgermeistern abgestimmt. Es brauche für die Umsetzung jedoch etwas Ausdauer und Geduld.

Vorsitzende Wiehler merkt an, dass sie den Bedarf durchaus auch sehe. Sie finde es jedoch unverständlich, dass die bereits aufgestellten Fahrradboxen den ganzen Sommer verschlossen an den Standorten stünden und nicht in Betrieb genommen würden. Sie sehe die Gefahr, dass eine Box, die nicht in Betrieb sei, nicht mehr ernst genommen werde.

10.1. Veranstaltungen KMM 2024/2025	2025/520
--	----------

Kenntnis genommen

10.2. Terminankündigung und -absage zur Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern sowie Kommunen am Radverkehrskonzept	2025/521
---	----------

Kenntnis genommen

10.3. Anfrage von KTA Klepper im Kreistag Lüchow-Dannenberg vom 20.08.2025: Abschließbare Fahrradboxen	2025/537
---	----------

Kenntnis genommen

10.4. Tätigkeitsberichte Projekte aus Haushaltsbeschluss (MobilPunkt Wendland, NKI Energiemanagement)	2025/522
--	----------

Kenntnis genommen

10.5. Sachstand Schülerbeförderungssatzung	2025/528
---	----------

Kenntnis genommen

10.6. Nutzung des ÖPNV Streckennetzes und des freigestellten Schülerverkehrs	2025/527
---	----------

Kenntnis genommen

10.7. Anfrage der Kreistagsfraktion Bürgerliste vom 27.07.2025: Rechtsmittelkosten der LSE	2025/483
---	----------

Kenntnis genommen

10.8. Anfrage der Kreistagsfraktion Bürgerliste vom 27.07.2025: Wendland OnDemand-Taxi	2025/484
---	----------

Kenntnis genommen

10.9. Anfrage der Gruppe SPD/Grüne/SOLI im Kreistag Lüchow-Dannenberg vom 08.08.2025: Mediation LSE 2025/508

Kenntnis genommen

10.10. Vergabe Auftrag Planung Ausbau K 5 Großwitzer-Landesgrenze; Verkehrsanlagen 2025/469

Kenntnis genommen

10.11. Vergabe Auftrag Planung Ausbau K 30 Jameln-Langenhorst; Verkehrsanlagen 2025/471

Kenntnis genommen

10.12. Vergabe Auftrag Planung Ausbau K 5 Großwitzer-Landesgrenze; Ingenieurbauwerke 2025/470

Kenntnis genommen

10.13. Planung Ausbau K 30 Ingenieurbauwerke 2025/472

Kenntnis genommen

Vorsitzende Wiehler schließt den TOP und den öffentlichen Teil der Sitzung um 18.45 Uhr.

Nichtöffentlicher Teil

11. Eröffnung der nicht öffentlichen Sitzung

Vorsitzende Wiehler eröffnet den nicht öffentlichen Teil der Sitzung um 18.45 Uhr.

12. Genehmigung des nicht öffentlichen Teils des Protokolls vom 04.06.2025

Vorsitzende Wiehler führt die Genehmigung des Protokolls vom 04.06.2025 des nicht öffentlichen Teils durch.

Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen Ja-Stimmen: 4 Nein-Stimmen: 0 Enthaltung: 1

13. Mitteilungen und Anfragen, Kenntnisnahmen

Es lagen keine Mitteilung, Anfrage, Kenntnisnahmen vor.

Vorsitzende Wiehler schließt die Sitzung um 18:47 Uhr.

gez. Wiehler

Vorsitzende

gez. Roux

Protokollführung