

Protokoll

20. öffentliche Sitzung des Ausschusses Klima und Mobilität vom 05.11.2025, 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 19. Ausschusssitzung vom 03.09.2025 | |
| 2. | Fragestunde für Einwohnerinnen und Einwohner | |
| 3. | Antrag der Gruppe SPD, Grüne, SOLI im Kreistag Lüchow-Dannenberg vom 15.10.2025: Aussprache und Beschluss über Möglichkeiten, Bürger/Innenmobile finanziell zu unterstützen sowie sie in das Verkehrskonzept des Landkreises einzubinden | 2025/580 |
| 4. | Carsharing Konzept | 2025/523 |
| 4.1. | MobilPunkt Projekt Carsharing OnDemand Konzept | 2025/602 |
| 5. | Vertrieb Deutschlandticket | 2025/629 |
| 6. | Antrag der Gruppe SPD, Grüne, SOLI im Kreistag Lüchow-Dannenberg vom 15.10.2025: Mähen des extensiven Bereichs der Straßenränder an Kreisstraßen | 2025/581 |
| 7. | Antrag der Fraktion Bürgerliste im Kreistag Lüchow-Dannenberg vom 16.10.2025: Rufbusverkehr nachhaltig und effizient neu gestalten | 2025/585 |
| 8. | Antrag der CDU-Fraktion im Kreistag Lüchow-Dannenberg vom 10.10.2025: Schaffung einer Landesbuslinie Ludwigslust (über Dömitz) nach Uelzen | 2025/576 |
| 9. | Produkthaushalt 2026: Produkt12203 Sicherheit im öffentlichen Straßenverkehr | 2025/589 |
| 10. | Produkthaushalt 2026: Produkt 24101 Schülerbeförderung | 2025/598 |
| 11. | Produkthaushalt 2026: Produkt 54701 ÖPNV | 2025/599 |
| 12. | Produkthaushalt 2026: Produkt 56101 Klimaschutz | 2025/600 |
| 13. | Produkthaushalt 2026: Produkt 56102 Kommunales Mobilitätsmanagement | 2025/601 |
| 14. | Produkthaushalt 2026: Produkt 54201 Kreisstraßen | 2025/606 |
| 15. | Mitteilungen und Anfragen, Kenntnisnahmen | |
| 15.1. | Mitteilung zum KT-Beschluss 2025/509 vom 29.09.2025 bzgl. Radverkehrskonzept | 2025/603 |
| 15.2 | Anfrage von KTA Herzog (SOLI) im Kreistag Lüchow-Dannenberg vom 15.10.2025: Wie wurden die Mittel von 1% der so genannten Blitzer-Einnahmen für verkehrssichernde Maßnahmen bisher verwendet? | 2025/582 |
| 15.3 | Anfrage von KTA Herzog (SOLI) im Kreistag Lüchow-Dannenberg vom 15.10.2025: Welche Kriterien gelten für die Aufstellungsorte von mobilen Blitzern? | 2025/583 |
| 15.4 | Anfrage von KTA Herzog (SOLI) im Kreistag Lüchow-Dannenberg vom 15.10.2025: Werden Umweltverträglichkeitsprüfungen für Wind-Industrie-Anlagen durch die neue Gesetzgebung ausgehebelt? | 2025/584 |
| 15.5 | Anfrage von KTA Beckmann, KTA Schwidder und beratendem Mitglied Szorec im Kreistag Lüchow-Dannenberg vom 28.10.2025: Unbeschränkter Bahnübergang in Pisselberg auf der Strecke Dannenberg–Lüneburg | 2025/644 |

Nicht öffentlicher Teil

16. Eröffnung der nicht öffentlichen Sitzung
17. Mitteilungen und Anfragen, Kenntnisnahmen

Anwesend:

KTA Beckmann, Uwe

KTA Carmienke, Christian

KTA Flöter, Anja

anwesend bis 18:01 Uhr

KTA Klepper, Hermann-Dieter

KTA Schwidder, Norbert

Vertretung für KTA Hillmer

KTA Siebolds, Reinhard

KTA Sperling, Udo

anwesend bis 17 Uhr

KTA Wiegrefe, Wolfgang

KTA Wiehler, Julie Vorsitzende

KTA Allgayer-Reetze, Patricia

KTA Hensel, Thorsten
beratendes Mitglied Busse, Michel
Dietrich, Uwe
Kählert, Hinrich
Ließ, Roland
Erster Kreisrat Schermuly, Simon-Daniel
Rzepa, Martin
Simon, Christopher
Ebbecke, Isabell
Frahm, Sarah
Mannig, Anika
Peizert, Dennis
Reichard, Jens
Kurt, Florian

anwesend bis 18:22 Uhr
anwesend bis 18:20 Uhr

Es fehlen:

KTA Goebel, Dietmar
KTA Hillmer, Birgitta
Beratendes Mitglied FA KlimMo Szorec, Gregor

Beginn: 15:00 Uhr **Ende:** 18:28 Uhr
nichtöffentlicher Teil: - 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 20. Sitzung um 15:02 Uhr. Sie teilt mit, dass es eine Anfrage zur Tagesordnung gegeben habe und der TOP 6 vorgezogen werden solle. Grund dafür sei die Anwesenheit von Vertretenden der Bürgermobile. Der TOP 6 wird der neue TOP 3. Die folgenden TOP rücken dementsprechend um eine Position nach hinten.

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

1. Genehmigung des Protokolls der 19. Ausschusssitzung vom 03.09.2025

Das Protokoll der 19. Ausschusssitzung wird mit einer Korrektur auf Seite 10 einstimmig genehmigt.
Änderung „KTA Kählert“ auf „Beratendes Mitglied Kählert“.

Abstimmungsergebnis: einstimmig beschlossen Ja-Stimmen: 8 Nein-Stimmen: 0 Enthaltung: 1

2. Fragestunde für Einwohnerinnen und Einwohner

Vorsitzende Wiehler eröffnet die Fragestunde für Einwohnerinnen und Einwohner.

Die **Einwohnerin Frau Jacob** aus Zernien meldet sich zu Wort. Sie teilt mit, dass sie an der Stellungnahme des NABU bezüglich der Wind-Energiegebiete mitgeschrieben habe. Sie habe eine Frage zur Umweltverträglichkeitsprüfung betreffend TOP 15.4. Sie nimmt Bezug auf ein Vorhaben Wind-Energie-Anlagen im Landschaftsschutzgebiet Elbhöhen-Drawehn errichten zu wollen. Dies sei möglich, da unter bestimmten Kriterien wie vorheriger Test anderer möglicher Gebiete und nur punktuell Landschaftsschutzgebiete offen für Wind-Energie-Anlagen seien.

Vorsitzende Wiehler weist die Einwohnerin Frau Jacob darauf hin, dass sie mit der Thematik womöglich im falschen Ausschuss sitze.

EKR Schermuly ergänzt, dass der betreffende TOP 15.4 des KTA Herzog bezüglich der Thematik der Umweltverträglichkeitsprüfungen im Rahmen der neuen RED III Richtlinie bereits am Vortag im Ausschuss Bauen, Regionale Entwicklung und Wirtschaft behandelt wurde. Er bittet Einwohnerin Frau Jacob dennoch darum, ihre Frage zu formulieren, sodass diese an Herrn Schwarz weitergegeben werden könne.

Die **Einwohnerin Frau Jacob** stellt die Frage, ob es vorgesehen sei, dass das Landschaftsschutzgebiet Elbhöhen-Drawehn als Standort für Wind-Energie-Anlagen entwidmet werden soll.

Der **Einwohner Herr Rübsam-Wassong** aus Bahrendorf stellt sich vor und gibt an, dass er für den VCD tätig sei. Er sagt, in den letzten Jahren seien in Lüchow-Dannenberg vermehrt Radwege zu Fußwegen umgewidmet worden. In benachbarten Landkreisen würden Beschilderungen auf Nutzung der Wege für sowohl Fußgängerinnen und Fußgänger, als auch Fahrradfahrende ausweisen. Ein Problem sei in diesem Kontext aber die teilweise hohe Geschwindigkeit von bis zu 25 km/h der Fahrradfahrenden. Daher gebe es eine Regelung, dass Fußgänger nur mit Schrittgeschwindigkeit überholt werden dürfen. Rund um Hitzacker gebe es parallel zur Straße ehemalige Radwege, die nun zu Fuß und zu Fahrrad genutzt werden können.

Vorsitzende Wiehler fragt, ob es der Wunsch sei, genannte Beschilderungen zu errichten, damit die Wege offiziell für Fahrradfahrende etabliert würden.

Der **Einwohner Herr Rübsam-Wassong** bejaht dieses.

Vorsitzende Wiehler antwortet, dass derzeit eine einheitliche Beschilderung zur Klarstellung im Fokus stehe. Durch verschiedene Schilder wäre nicht klar, wo Radfahrende fahren sollen. Dies führe derzeit zu Missverständnissen und seitens vieler PKW-Fahrenden zu der Annahme, dass die Straße Radfahrenden nicht zur Nutzung zur Verfügung stehe. Sie befürchtet, dass sich diese Situation noch zuspitzen würde, wenn eine Beschilderung am Gehweg die zusätzliche Nutzung durch Radfahrende freigibt.

Der **Einwohner Herr Rübsam-Wassong** fragt, ob es in Verbindung mit der Beschilderung möglich sei eine Kampagne hinsichtlich der Verkehrsregeln für Radfahrende in Zusammenhang mit Fußgängern durchzuführen.

Vorsitzende Wiehler bittet den Einwohner Herrn Rübsam-Wassong darum, seine Anfrage zu verschriftlichen. Anschließend könne eine Prüfung zur Machbarkeit und Auswirkungen des Vorhabens durchgeführt werden und mit diesen Ergebnissen ein konkreter Antrag formuliert werden.

Der **Einwohner Herr Rübsam-Wassong** fragt ob eine Verkehrssicherheits-Kampagne durch die Blitzer-Einnahmen finanziert werden könne.

Vorsitzende Wiehler antwortet, dass man diese Frage ebenfalls in den Antrag einbauen und eine Kostenschätzung so wie ein Best-Practice erbitten könne.

Ein Einwohner aus Zernien hat eine Anfrage zu TOP 15.4 und sagt, dass dieser auf der Tagesordnung stehe.

Vorsitzende Wiehler erwidert, dass es sich dabei um eine Anfrage handelt und festgestellt wurde, dass diese am Vortag im Ausschuss Bauen, Regionale Entwicklung und Wirtschaft behandelt wurde.

EKR Schermuly ergänzt, dass er Herr Schwarz nicht vor Ort sei und daher für die Beantwortung nicht zur Verfügung stehe. Anfragen von Kreistagsabgeordneten, die an den BRW und den KliMo gestellt würden, seien in beiden Ausschüssen auf der Tagesordnung aufgeführt. Die Anfrage solle schriftlich formuliert werden, damit diese beantwortet werden könne.

Der Einwohner aus Zernien nimmt Stellung zu dem Punkt 1b und fragt, welche Umweltverträglichkeitsprüfung gemeint sei sowie ob er mehrere schriftliche Nachfragen stellen könne.

EKR Schermuly stimmt diesem zu und sagt, die Fragen sollen per Mail zugeschickt werden, sodass auf diese geantwortet werden könne.

Vorsitzende Wiehler schließt die Fragestunde für Einwohnerinnen und Einwohner.

3. Antrag der Gruppe SPD, Grüne, SOLI im Kreistag Lüchow-Dannenberg vom 15.10.2025: Aussprache und Beschluss über Möglichkeiten, Bürger/Innenmobile finanziell zu unterstützen sowie sie in das Verkehrskonzept des Landkreises einzubinden	2025/580
--	----------

Vorsitzende Wiehler eröffnet den TOP 3.

KTA Klepper berichtet von der Arbeit der Bürgermobile, speziell des Bürgermobil Bergen, dessen Mitglied er sei und sagt, dass diese einen wichtigen Beitrag für die bedarfsgerechte Mobilität und Daseinsfürsorge

spielen.

Vorsitzende Wiehler sagt, dass es wichtig sei, die Struktur der Bürgermobile zu verstehen, damit geprüft werden könne, ob es sinnvoll sei, diese in den ÖPNV zu integrieren.

Herr Bornhöft, erster Vorsitzender des Bergen-Mobil stellt sich vor und die Arbeit des Bergen-Mobil vor. Er erklärt, dass das Bergen-Mobil in 2018 gegründet wurde und sich über Mitgliedsbeiträge in Höhe von 36 Euro pro Jahr sowie Werbebeklebung am Fahrzeug finanziere. Das Bediengebiet erstreckte sich rund 30 km um Bergen. Er betont, dass das Bergen-Mobil eigenständig bleiben solle, jedoch wolle man sich auf die Zubringer-Funktion konzentrieren. Um weitere Investitionen, wie ein neues Fahrzeug tätigen zu können, sei eine mögliche finanzielle Unterstützung seitens des Landkreises wünschenswert.

KTA Siebolds fragt, ob es eine finanzielle Unterstützung seitens der Gemeinde gebe.

Herr Bornhöft antwortet, dass es eine Anschubfinanzierung aus einer Stiftung der politischen Gemeinde gegeben habe. Diese umfasste 10.000,00 Euro und wurde für die Anschaffung des Fahrzeugs verwendet.

KTA Carmienke gibt zu bedenken, dass es derzeit verschiedene Systeme zu Organisation der Bürgermobile gebe. So gebe es bei den gemeinnützigen Trägern Auflagen, wie die prozentuale Mitnahme bestimmter Personengruppen vorschreiben. Er plädiert für eine überfraktionelle Diskussion, um Finanzierungsmodelle zur Förderung der Bürgermobile zu entwickeln, die nicht auf Einsparungen im ÖPNV basieren.

KTA Beckmann fragt nach Auswirkungen von Bürgermobilen auf den ÖPNV, insbesondere ob weniger Menschen den Bus nutzen würden.

Herr Bornhöft antwortet, dass in Bergen aktuell kaum Busverkehr bestehe, und betont die Eigenständigkeit des Projekts.

Beratendes Mitglied Kählert fragt nach Genehmigungsbedingungen, da Bürgermobile nicht lizenziert seien.

Herr Bornhöft betont, dass sie keine Lizenz benötigten und ihre Satzung selbstbestimmt sei.

KTA Hensel verweist auf bestehende ÖPNV-Angebote und fordert eine Gegenfinanzierung bei möglicher Förderung.

KTA Flöter fragt nach der Altersstruktur und betont, dass bei Finanzierung alle auf einem gleichen Stand sein müssten. Sie plädiert für eine Altersgrenzenanpassung, um den Bürgerbus als Einsparung im ÖPNV zu nutzen.

Vorsitzende Wiehler erwidert, dass man schauen müsse, ob es Andockmöglichkeiten der Bürgerbusse an den ÖPNV gebe und diesen ergänzen können. Sie sagt, dass dies voraussichtlich für den Bereich Bergen nicht der Fall sei, da es für die Nutzung des Bergen-Mobil eine Altersgrenze gebe. Dies könne jedoch ein Anlass dazu sein, das Konzept der Bürgerbusse so zu gestalten, dass ein Einsatz an Stelle des On-Demand-Verkehrs denkbar wäre.

KTA Schwidder geht auf die Kritik von KTA Hensel ein und betont, dass Initiativen wie das „Bergen Mobil“ respektiert werden müssten. Er kritisiert, dass das Landesmobilitätsangebot unvollständig sei und fordert eine Evaluation, ob Bürgermobile Lücken schließen könnten.

KTA Siebolds betont, dass Bürgermobile vor allem für ältere Menschen mit spezifischem Mobilitätsbedarf unverzichtbar seien. Dieser Mobilitätsbedarf könne durch den regulären ÖPNV nicht ausreichend bedient werden. Er weist darauf hin, dass es aus diesem Grunde die Altersgrenze gebe. Eine Konkurrenz zum ÖPNV würde jedoch nicht entstehen. Er kritisiert, dass Einsparungsdebatten den Kern des Projekts verfehlten, und betont die soziale und ehrenamtliche Komponente.

KTA Klepper ergänzt, dass es um Menschlichkeit gehe, nicht um Kosteneinsparungen. Er betont den emotionalen und strukturellen Aspekt, insbesondere für ältere Menschen.

KTA Carmienke kritisiert, dass Diskussionen unnötige Gegensätze konstruieren. Er betont, dass Bürgermobile ergänzend zum ÖPNV seien und nicht als Konkurrenz betrachtet werden dürften.

Vorsitzende Wiehler schlägt vor, die Verwaltung beauftrage mit einer Bestandsaufnahme der Bürgermobilen, um deren Voraussetzungen und Leistungen zu erfassen. Er verweist auf bestehende Vernetzungsinitiativen wie den „WendlandMobil“ und betont die Notwendigkeit, Projekte publik zu machen.

Frau Mannig, Koordinatorin des Kommunalen Mobilitätsmanagements bestätigt, dass die Verwaltung bereits Bürgermobilen vernetze und deren Angebote bewerbe.

Vorsitzende Wiehler fasst den Vorschlag zusammen, dass die Verwaltung eine Bestandsaufnahme erstellen solle.

Vorsitzende Wiehler schließt den TOP.

Die Kreisverwaltung wird beauftragt, eine Bestandsaufnahme zu den bestehenden Bürgermobilen, deren Voraussetzungen der Teilhabe und Leistungsangeboten in der ersten Ausschusssitzung Klima und Mobilität in 2026 vorzustellen.

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

4. Carsharing Konzept	2025/523
------------------------------	----------

Vorsitzende Wiehler eröffnet den TOP 4 und fragt die Verwaltung, ob es sinnvoll sei, Top 4 und 4.1 als einen Tagesordnungspunkt zu behandeln, da die Vorlage teilweise identisch sei. Sie betont, dass Top 4 keinen Beschlussvorschlag habe und inhaltlich immanent in 4.1 liege.

StL Simon erklärt, dass nach Rückmeldungen zum vorgelegten Konzept eine Schärfung vorgenommen worden sei. Der Sitzungsdienst habe aufgrund des fehlenden Beschlusses in der ursprünglichen Vorlage entschieden, diese beizubehalten und 4.1 als Ergänzung anzuschließen. Zudem bestätigt er, dass sich am Inhalt von Punkt 4 nichts geändert habe, während 4.1 die aktuelle Grundlage sei.

Vorsitzende Wiehler kritisiert, dass die Doppelung der Vorlagen zu Verwirrung führe, da sich Teilnehmer zunächst Punkt 4 (alt 3) durchlesen und dann verwundert auf 4.1 (alt 3.1) stießen und bittet dies zukünftig zu vermeiden.

StL Simon erklärt, dass er das Feedback zur Doppelung aufnehmen und für zukünftige Fälle berücksichtigen werde. Er bestätigt, dass nur der neue Vorschlag (4.1) relevant sei, während der alte Vorschlag (Punkt 3) aus dem Sitzungsdienst beibehalten worden sei.

Der TOP 4 und 4.1 werden gemeinsam in TOP 4.1 behandelt.

**Der TOP 4 und TOP 4.1 wurden inhaltlich zusammen behandelt und in die kommende Sonderausschusssitzung Klima und Mobilität am 26.11.2025 verschoben.
Der Fachausschuss beschließt, den TOP in die kommende Sonderausschusssitzung Klima und Mobilität am 26.11.2025 zu verschieben.**

Abstimmungsergebnis: zurückgestellt Ja-Stimmen: 9 Nein-Stimmen: 0 Enthaltung: 0

4.1. MobilPunkt Projekt Carsharing OnDemand Konzept	2025/602
--	----------

StL Simon berichtet, dass der letzte Antrag (Carsharing-Konzept) bezüglich des On-Demand-Verkehrs ergänzt wurde und weist darauf hin, dass über das Projekt „Mobil-Punkt Wendland“ bis zu 18 Carsharing-Fahrzeuge angeschafft werden können. Es sei bereits abgeklärt, dass die Möglichkeit bestünde, angeschaffte Fahrzeuge in ein On-Demand-System zu integrieren. Das Projekt ermögliche es, das On-Demand-System zu stärken, da Fahrzeuge verteilt werden könnten, wodurch weniger Leerkilometer entstünden und mehr Personen bedient werden könnten. Statistiken zeigten, dass die hohe Nachfrage im Landkreis nicht ausreichend durch das aktuelle System (geringe Anzahl an Fahrzeugen und weite Strecken) bedient werden könne. Der Carsharing-Anbieter wäre die LSE.

Vorsitzende Wiehler bittet um die Klärung einer Verständnisfrage hinsichtlich der Kalkulation für 10 Vollzeit-Äquivalente (E4) mit 455.000 Euro für Fahrpersonal und 1,5 Vollzeit-Äquivalente (E2) mit 155.000 Euro und sagt, dass diese Zahlen rechnerisch nicht nachvollziehbar seien und nicht im Verhältnis stünden.

EKR Schermuly bittet um die Erläuterung des Aufgabenbereichs der 1,5 Vollzeit- Äquivalente.

Der Geschäftsführer der LSE, **Herr Peizert** antwortet, dass die Kalkulation mit Hilfe der TV-N-Tariftabelle nachgeprüft werde.

Vorsitzende Wiehler eröffnet die Fragerunde.

KTA Carmienke fragt, was das Fahrpersonal außerhalb ihrer Fahrtzeiten tun werde. Er verweist auf die Mischkalkulation zwischen On-Demand- und Taxi-Fahrten bei dem derzeitigen Anbieter.

Frau Frahm antwortet, dass herausgearbeitet worden sei, dass derzeit viele angefragte Fahrten nicht durchgeführt werden können, da die Verfügbarkeit an Fahrzeugen und Personal unzureichend sei.

Die LSE habe in einem Gesamtkonzept anhand von Daten aus der Buchungssoftware analysiert, dass die Nachfrage in bestimmten Zeiten und Orten unterschiedlich sei. Auf dieser Grundlage seien die 10 Fahrpersonale berechnet sowie die Bedienräume (Zonen) und -zeiten festgelegt worden. Es sei ebenfalls geplant, Fahrpersonal in Teilzeit einzustellen und diese punktuell nach Bedarf einzusetzen.

KTA Carmienke führt an, dass laut dem vorgelegten Konzept, die Mitarbeitenden der Verwaltung die Carsharing-Fahrzeuge nutzen können und fragt, ob die Fahrzeuge bei der LSE aufgestellt würden.

StL Simon antwortet, dass man zwischen den anzuschaffenden Carsharing-Fahrzeugen und dem On-Demand-Konzept differenzieren müsse. Er erklärt, dass die Carsharing-Fahrzeuge für Dienstfahrten nach einem Hauptnutzenden und Nebennutzenden-Prinzip eingesetzt werden sollen. Die Kreisverwaltung wäre in dem Prinzip Hauptnutzende und die Fahrzeuge würden in der Nähe zum Kreishaus aufgestellt. Die Fahrzeuge stünden dabei in einem bestimmten Zeitraum und für einen monatlichen Betrag für Dienstfahrten zur Verfügung.

EKR Schermuly ergänzt, dass mögliche Standorte wie der Gildeparkplatz oder das Alte Postamt für 4-5 Carsharing-Fahrzeuge im Gespräch seien. Dabei bestehe auch die Möglichkeit eine entsprechende Ladeinfrastruktur zu schaffen. Dieses sei durch Fördermittel abgedeckt.

KTA Hensel hinterfragt, ob das Carsharing im Hinblick auf das Haushaltsdefizit für Lüchow-Dannenberg überhaupt finanzierbar sei. Die Auslastung der Fahrzeuge sei in der Vergangenheit gering gewesen, und es müsse geklärt werden, mit welcher Fahrzeug-Anzahl generell ein Carsharing-Konzept anzustreben wäre. Er halte zudem die Kalkulation für On-Demand für unsicher und verweist auf die für On-Demand in diesem Jahr eingestellten 1,25 Millionen Euro, die sich voraussichtlich nicht halten ließen.

KTA Beckmann schlägt vor, Bürgermobile in das Carsharing-Konzept einzubinden. Dies könne eine Möglichkeit der finanziellen Unterstützung der Bürgermobile darstellen. Ein Ansatz dabei sei die Umgestaltung des Fahrzeugpools, sodass Fahrzeuge wie Kleintransporter bei der Beschaffung einbezogen würden. Die Aussicht auf Förderungen von Fahrzeugen, könnte in den Gemeinden zudem als Anstoß zur Etablierung weiterer Bürgermobil-Initiativen dienen. Die Integration in das Carsharing-Konzept solle für die neuen sowie die bereits etablierten Bürgermobil-Vereine möglich, jedoch nicht vorgeschrieben sein. Vielmehr sollten sich die Gemeinden freiwillig bewerben können.

StL Simon erläutert die Grundlagen des Förderprojekts hinsichtlich der Möglichkeit der Anschaffung von 18 Fahrzeugen mit einer Förderung in Höhe von 80 Prozent, die sowohl für Carsharing als auch On-Demand eingesetzt werden könnten. Mit dem Fördermittelgeber sei bereits geklärt worden, dass sechs Fahrzeuge dem On-Demand-Verkehr zur Verfügung gestellt werden können.

Projektkoordinator **Herr Reichardt** stellt dar, dass es in den Gemeinden bereits Überlegungen zu weiteren Bürgermobil-Initiativen gebe. Die Anbieter der Bürgermobile seien wiederum über das Kommunale Mobilitätsmanagement des Landkreises miteinander vernetzt und würden über die Website wendlandmobil.de präsentiert. Er nimmt Bezug auf das vorgestellte Carsharing-Konzept und ergänzt, dass sich die Anzahl und Typ der zu beschaffenden Fahrzeuge nach der bedarfsgerechten Anzahl und Art der Hauptnutzenden richten werde. So könnten in dem Konzept – je nach Wunsch der einzelnen Initiativen auch die Bürgermobile mitberücksichtigt werden und zu Hauptnutzenden werden. Herr Reichardt weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass über das Projekt lediglich E-Fahrzeuge beschafft werden können.

Vorsitzende Wiehler schlägt vor, dass man die Gemeinden einladen solle, sich für ein Fahrzeug als Hauptnutzende zu bewerben.

Projektkoordinator **Herr Reichardt** erwidert, dass dies bereits stattgefunden habe.

Vorsitzende Wiehler fragt, ob in diesem Zusammenhang auch die Voraussetzungen mitgeteilt wurden.

Projektkoordinator **Herr Reichardt** antwortet, dass es Detailfragen noch zu klären gelte und ergänzt, dass im Konzept stehe, dass die Bürgermobile durchaus als Hauptnutzende in Frage kämen.

Auf nach Nachfrage von **KTA Hensel** betont Projektkoordinator **Herr Reichardt**, dass alle Themen, insbesondere die Integration des Carsharings und die Ladeinfrastruktur von Beginn an im Projekt integriert seien.

KTA Hensel fragt, ob das Projekt auch ohne Carsharing umsetzbar sei.

Projektkoordinator **Herr Reichardt** ergänzt, dass kommuniziert worden sei, dass das Projekt anfangs lediglich bis zum Ende des Jahres 2025 laufen sollte und aus diesem Grund die Umsetzung aller geplanten Maßnahmen zunächst fraglich gewesen sei.

Durch die Anfang 2025 bestätigte Verlängerung des Projekts bis Ende 2026 war eine Auseinandersetzung mit dem Thema Carsharing mit der Entwicklung eines Konzepts möglich. Alle behandelten Themen seien im Zuwendungsbescheid genannt.

EKR Schermuly bestätigt, dass die Beschaffung von 18 Carsharing-Fahrzeugen sowie der Aufbau des Carsharings seit Beginn fest im Projekt verankert gewesen seien. Es sei in den damaligen Sitzungsvorlagen dargestellt gewesen, dass das Projekt die Möglichkeit biete, ein Carsharing-System im Landkreis aufzubauen. Die Umsetzung des Projekts sei noch unter der Leitung Frau Harlfinger-Düpow beschlossen worden.

Vorsitzende Wiehler hebt hervor, dass zwei neue Punkte geklärt seien: die Nutzung von Carsharing-Autos für On-Demand und die Möglichkeit, die Verwaltung als Hauptnutzer zu integrieren. Eine verbindliche Abnahme hält Vorsitzende Wiehler für essentiell.

KTA Flöter fragt nach Einnahmen aus der Vermietung der Fahrzeuge und stellt eine Frage zur Kostenabschätzung des On-Demand aus der Vorlage.

Projektkoordinator **Herr Reichardt** erklärt, dass die Kalkulationstabelle für ein Carsharing-Fahrzeug aufgestellt worden sei. In der Excel-Tabelle könne man die Parameter anpassen, sodass mögliche Szenarien für ein Fahrzeug erstellt würden. Als Grundlage für die Kostenaufstellung wurden ermittelte Werte wie die Anschaffungskosten, Strom, Versicherung und weitere des ADAC für bestimmte Fahrzeug-Typen herangezogen. Er führt an, dass die Anzahl der anzuschaffenden Fahrzeuge sich nach der Anzahl der Hauptnutzenden richten werde. Er fügt hinzu, dass die LSE einen monatlichen Beitrag für Hauptnutzer und Nutzungsgebühren für Mitnutzer berechnen würde. Die Fahrzeuge würden von der LSE als Carsharing-Anbieter beschafft werden. Der Höhe der On-Demand-Kosten richte sich in dem Zusammenhang nach den Fahrzeugbeschaffungskosten.

Auf Nachfrage von **KTA Flöter** betont Projektkoordinator **Herr Reichardt**, dass die LSE als Träger des Carsharings die Vermietung der Fahrzeuge koordinieren sowie einen Tarif zur Deckung der Fahrzeug-Kosten festlegen werde. Es werde eine Mischkalkulation aus den Monatsbeiträgen der Hauptnutzenden sowie der Nutzungsgebühr der Mitnutzenden aufgestellt. Diese beiden Varianten (Nutzung der Fahrzeuge als Hauptnutzende oder als Nebennutzende) seien auch für die Bürgermobile möglich.

Vorsitzende Wiehler fragt, ob die Ladeinfrastruktur öffentlich zugänglich sei.

Projektkoordinator **Herr Reichardt** erklärt, dass exklusive Ladeinfrastruktur notwendig sei, um die Fahrzeuge vollständig laden zu können.

Vorsitzende Wiehler merkt an, dass die geplanten On-Demand-Standorte nicht gleichmäßig über das Kreisgebiet verteilt seien.

Frau Frahm antwortet, dass zunächst ein grobes Konzept erarbeitet wurde, dieses aber noch verfeinert werden solle. Die Nachfrage an Fahrten rund um die jeweiligen On-Demand-Standorte werde sich im Betrieb zeigen und Fahrzeug-Standorte könnten dementsprechend angepasst werden.

KTA Beckmann ist der Meinung, dass es in Lüchow, Dannenberg, Gartow, Clenze und Hitzacker keinen On-Demand-Verkehr eingesetzt werden sollte, sondern dieser sich auf die umliegenden Orte konzentrieren sollte.

Vorsitzende Wiehler schlägt vor, dass nun Prämissen für den Beschlussvorschlag zusammengestellt werden sollten.

Frau Frahm erklärt das angedachte Prinzip, On-Demand-Fahrzeuge in Zonen einzusetzen, um nicht mit bestehenden Buslinien zu konkurrieren. In der Buchungs-Software würde festgelegt werden, dass On-Demand-Fahrten erst ab drei Kilometer und außerhalb der ÖPNV-Fahrten möglich seien.

Vorsitzende Wiehler fragt hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der Buchungssoftware, ob mögliche passende Busverbindungen hinterlegt seien, da On-Demand als Ergänzung zum ÖPNV betrachtet werden sollte. Sie verweist auf die Problematik, dass bereits Schülerinnen und Schüler das On-Demand als Ersatz für den Bus genutzt hätten.

Frau Frahm antwortet, dass in der aktuellen Buchungssoftware eine Strecke durchgebucht werden könne. Dies solle in Zukunft nicht mehr möglich sein, sodass die On-Demand-Fahrt nur bis zur nächsten Hauptlinie gebucht werden könne – sofern innerhalb eines Zeitraums von einer Stunde ein Bus fahre.

KTA Wiegrefe kritisiert, dass Carsharing in der Vergangenheit finanziell nicht tragfähig gewesen sei und fragt, wie dies in Zukunft gewährleistet werden sollte. Die 80-prozentige Förderung sei zwar hilfreich, aber die Abschreibungen und Reparaturen würden später zu Kosten führen.

Frau Frahm antwortet, dass das neue Konzept hinsichtlich einer optimalen finanziellen Auslastung aufgebaut worden sei. Inhaltlich sei dies durch die Zu- und Abbringerfunktion sowie die Verteilung der Fahrzeuge umgesetzt. Zudem führt sie aus, dass das Carsharing entsprechendes Personal brauche, damit Aufgaben wie die Abrechnung und Versicherungsthemen bearbeitet würden damit es funktioniere und dies in der Vergangenheit vom Verein nicht in dem Umfang geleistet werden konnte.

KTA Carmienke fragt, ob die Software für On-Demand korrekt eingestellt sei und hegt Zweifel, ob Carsharing in Lüchow-Dannenberg überhaupt funktioniere.

KTA Hensel zweifelt an der notwendigen Auslastung des Carsharings und weist auf die langfristigen Kosten hin. Er glaubt nicht daran, dass durch das neue On-Demand-System Einsparungen generiert werden können, sondern fürchtet eine Kostensteigerung. Priorität habe die Grundsicherung der Einwohnerinnen und Einwohner. Er führt aus, dass sich auf die Hauptlinien im ÖPNV sowie die Grundversorgung in der Fläche konzentriert werden sollte und spricht sich für die Etablierung des Rufbusses aus.

Vorsitzende Wiehler erwidert, dass das Carsharing funktionieren könne, das System jedoch auf viele verschiedene Nutzer ausgelegt sein müsse.

EKR Schermuly antwortet auf Nachfrage von KTA Carmienke, dass zukünftig nur die LSE im On-Demand fahren könne, da der bisherige Dienstleister seine Taxi-Lizenzen abgeben werde.

KTA Siebolds findet das Carsharing für ältere Menschen ungeeignet und bevorzugt stattdessen die Ausweitung der Bürgermobile.

EKR Schermuly antwortet auf die Frage der Vorsitzenden Wiehler, dass das Projekt „MobilPunkt Wendland“ unabhängig einer Entscheidung fortgeführt werden müsse, da Herr Reichardt die Mobilitätsstationen noch errichten müsse. Er ergänzt, dass die Gründe für die geringeren Kosten im On-Demand mit den geringen Kapazitäten an Fahrpersonal und Fahrzeugen zusammenhänge und viele Fahrt-Anfragen nicht bedient werden können. On-Demand sei ein ÖPNV-Angebot und die dadurch mögliche Abschaffung der Rufbusse und die Anpassungen des Busliniennetzes könnten Einsparungen erzielt werden. Die grundsätzlichen Kostensteigerungen im ÖPNV lägen nicht an dem On-Demand-Verkehr, sondern hätten andere Ursachen.

Sollte der On-Demand-Verkehr eingestellt werden, müssten, um eine Anbindung der Ortschaften gewährleisten zu können, die Nebenlinien verstärkt mit Linienbussen bedient werden.

Vorsitzende Wiehler weist darauf hin, dass noch der Haushalt der einzelnen Produkte besprochen werden müsse und ergänzt, dass es noch viel Klärungsbedarf im Hinblick auf eine Empfehlung des vorgestellten Konzepts gebe.

StL Simon gibt zu bedenken, dass Carsharing im ländlichen Raum eine Alternative zum (zweiten) eigenen PKW bieten könne. Er weist außerdem auf die Stärkung des On-Demands hin, da mehr Fahrthanfragen bedient werden könnten und Leerkilometer entfallen würden.

Vorsitzende Wiehler fragt, ob es möglich sei, dass Konzept mit einem Fahrzeug-Schwerpunkt auf den On-Demand-Verkehr und einer geringen Anzahl im Carsharing umzusetzen.

EKR Schermuly antwortet, dass wenn in diesem Fachausschuss empfohlen würde, dass Konzept Carsharing unter den genannten Prämissen sowie On-Demand zu verfolgen, würden keine Fahrzeuge beschafft, ohne nicht zuvor wieder im Fachausschuss eine Empfehlung einzuholen.

Projektkoordinator Herr Reichardt führt aus, dass bereits seitens der Kreispolitik die Durchführung des Projekts beschlossen worden sei. Daraufhin sei von der Verwaltung ein Konzept ausgearbeitet worden, um darin im Rahmen des Förderprogramms ein Carsharing-System aufzubauen, was über ein neues Modell auch andere Bereiche unterstützen könne. Er ergänzt, dass die LSE über die notwendige Anzahl an Fahrzeugen – abhängig von der Zahl der Hauptnutzenden entscheiden müsse. Dabei werde die Tragfähigkeit des Carsharings im Fokus stehen und die Anzahl an Fahrzeugen je nach Auslastung angepasst.

Vorsitzende Wiehler nimmt Bezug auf die Sitzungsvorlagen, welche nicht eindeutig seien und weist auf die notwendige Konkretisierung der Details hin, damit ein Beschlussvorschlag abgegeben werden könne. Dabei sollen die Kernaufgaben im Fokus stehen. Einen Beschlussvorschlag hinsichtlich des Carsharings könne es erst geben, sobald die Inhalte gänzlich geklärt seien.

KTA Carmienieke schlägt vor, den TOP auf die Sonderausschusssitzung des KliMo am 26.11.2025 zu verschieben. KTA Beckmann ist ebenso der Ansicht.

Frau Frahm antwortet, dass zur Umsetzung des Konzepts eine entsprechende Vorbereitungszeit eingeplant werden müsse, weshalb eine schnelle Entscheidung notwendig sei.

Vorsitzende Wiehler erwidert, dass die Klärung aller Detailfragen, die Grundlage für die Empfehlungsfähigkeit innerhalb des Ausschusses bilde und der TOP daher vertagt werden solle. Sie weist darauf hin, dass wenn eine Entscheidungsnotwendigkeit für die Kreisverwaltung bestehe, die Kreispolitik in die Lage versetzt sein müsse eine Empfehlung abzugeben, was jedoch nicht so sei, da weiterer Klärungsbedarf bestehe. Es müsse im Interesse aller sein, dass die Kreispolitik beschlussfähig werde. Die Sonderausschusssitzung biete diese Möglichkeit und sei zeitlich noch vor dem Kreistag im Dezember gelegen.

Sie ergänzt, dass die politischen Gremien die Verantwortung für Entscheidungen tragen würden.

StL Simon stellt klar, dass nicht die LSE einen Beschlussvorschlag wünsche, sondern die Stabsstelle 60 Klimaschutz und Mobilität. Es gehe bei dem Konzept um die Zukunftsfähigkeit des ÖPNV mit dem On-Demand als Ergänzung dazu.

Vorsitzende Wiehler bittet darum, zur Vorbereitung des kommenden Fachausschusses, aufgekommene Fragen zu behandeln und Vorschläge, wie eine Reduzierung der anzuschaffenden Fahrzeuge als Möglichkeit zu berücksichtigen. Die KTA sollen für die Sonderausschusssitzung ihre Anregungen und Bedenken bündeln.

Der TOP 4 und TOP 4.1 wurden inhaltlich zusammen behandelt und in die kommende Sonderausschusssitzung Klima und Mobilität am 26.11.2025 verschoben. Der Fachausschuss beschließt, den TOP in die kommende Sonderausschusssitzung Klima und Mobilität am 26.11.2025 zu verschieben.

Abstimmungsergebnis: zurückgestellt Ja-Stimmen: 9 Nein-Stimmen: 0 Enthaltung: 0

5. Vertrieb Deutschlandticket	2025/629
--------------------------------------	----------

Vorsitzende Wiehler eröffnet den TOP.

Frau Frahm berichtet, dass zum 01.01.2026 im Bereich des Deutschland-Tickets eine Nachschärfung erforderlich sei. Das Ticket werde derzeit über VBN (Verkehrsbund Bremen/Niedersachsen) mit einem IC-Barcode angezeigt. Dieser IC-Barcode sei für das aktuelle Jahr ausreichend, ab 2026 sei ein Umstieg auf den VDV-KA-Standard notwendig, was mit erheblichen Kosten verbunden sei.

Zudem sei seit September 2025 eine Einnahmeaufteilung nach Postleitzahlen in Kraft, wodurch lediglich noch ca. 3 Euro pro verkauftem Ticket als Anreiz für den Vertrieb im eigenen Unternehmen verbleiben. Die übrigen Einnahmen würden unabhängig vom Vertriebskanal nach Postleitzahlen aufgeteilt. Der aktuelle Vertriebsaufwand stehe laut Sprecher in keinem Verhältnis zu den erzielten 30 Tickets im Monat. Sie unterstreicht den Antrag der LSE, den Vertrieb des Deutschland-Tickets zum 1.1.2026 einzustellen.

Vorsitzende Wiehler hält die Argumentation für eindeutig und fragt nach der Zustimmung zum Beschlussvorschlag.

Die Lüchow-Schmarsauer Eisenbahn (LSE) wird beauftragt, den Vertrieb des Deutschlandtickets zum 01.01.2026 einzustellen. Das Ticket wird weiterhin auf den Buslinien der LSE anerkannt.

Abstimmungsergebnis: einstimmig empfohlen Ja-Stimmen: 8 Nein-Stimmen: 0 Enthaltung: 0

6. Antrag der Gruppe SPD, Grüne, SOLI im Kreistag Lüchow-Dannenberg vom 15.10.2025: Mähen des extensiven Bereichs der Straßenränder an Kreisstraßen	2025/581
--	----------

Vorsitzende Wiehler eröffnet den TOP.

KTA Klepper erklärt, dass er sich seit bereits 40 Jahren für Respekt gegenüber der Artenvielfalt und den Insektenschutz einsetze und kritisiert die Verwaltungshaltung im Hinblick darauf. Er betont, dass die Argumentation der Verwaltung, dass die Vegetation üppiger sei nicht den Tatsachen entspreche. Er verweist auf Fotos, die Lücken in der Vegetation im November zeigen, und fordert eine Haltung, die den Insektenschutz ernst nehme. Er schlägt vor, dass das Mähen vorgezogen werden könnte und Arbeitsprozesse zu Gunsten des Insektenschutz angepasst werden sollten.

Vorsitzende Wiehler mahnt, persönliche Angriffe zu vermeiden, und betont, dass systemische Entscheidungen getroffen worden seien. Sie erwähnt, dass die Politik in der Vergangenheit klare Positionen zur Mäh-Thematik eingenommen habe, und fordert, dass die Verwaltung bei der Beschaffung Rücksicht auf Beschlüsse nehme.

KTA Klepper bestätigt, dass der Beschluss zum intensiven Bereich geklärt sei und schlägt vor, im intensiven Bereich 50 cm hinter den Flächen zu mähen.

KTA Siebolds fordert ein Lösungskonzept der Verwaltung, um den Insektenschutz unter Berücksichtigung von Kosten, Aufwand und organisatorischen Herausforderungen umzusetzen. Er betont, dass Schwierigkeiten zwar existieren, aber Lösungen gefordert seien.

KTA Beckmann fragt nach der konkreten Umsetzung des 50-cm-Mähbereichs.

FDL Rzepa führt an, dass er eine Stellungnahme eingereicht habe in der er erläutert habe, dass der Mähbereich von 50-cm nicht ausreiche. Er ergänzt, dass bei Besuchen von KTA Klepper die Erfordernisse dargelegt worden seien. Die Aufgabenstellung werde nicht ignoriert und es sei ein ökologischer Mäh-Kopf angeschafft worden, der Insektenschonender sei.

KTA Flöter erläutert, dass es Richtlinien, Voraussetzungen und Termine im Hinblick auf das Mähen gebe und damit die Verkehrssicherheit gewahrt werden solle.

Herr Bornhöft fragt nach gesetzlichen Vorgaben für das Mähen und erwähnt Beobachtungen aus Uelzen, dass dort später gemäht werde.

FDL Rzepa erwidert, dass gemäht werden müsse, sobald die Vegetationshöhe (im Intensivbereich nicht mehr als 50 cm) überschritten wird. Die Zeitpunkte können je nach Wetter in den Jahren schwanken. Im extensiven Bereich werde derzeit nur einmal jährlich im Herbst gemäht. Im Frühjahr müsste Ende März/Anfang April gemäht werden, jedoch sei der Maschinenpark zu diesem Zeitpunkt noch nicht einsatzbereit. Bei einer Umstellung wäre das Mähen Ende April/ Anfang Mai realisierbar.

Er verweist auf organisatorische Engpässe, insbesondere im Herbst/Winter und die Priorisierung anderer Arbeiten wie Totholz- oder Lichtraumprofile. Es gebe ein technisches Regelwerk.

KTA Klepper fordert erneut eine andere Haltung der Verwaltung und verweist auf regionale Beispiele, die zeigen, dass ein Insektenschutz möglich sei.

Vorsitzende Wiehler schlägt vor, die Verwaltung zu beauftragen, unter Berücksichtigung des Wunsches, so weit wie möglich eine einseitige Mähung durchzuführen und ein entsprechendes Konzept zur Erarbeitung, dass auch die Durchführung der Winterarbeiten berücksichtigt.

FDL Rzepa gehe davon aus, dass wenn das Ersatzfahrzeug und ausreichend Personal zur Verfügung stehe, dass das wechselseitige Mähen des Extensivbereiches im Frühjahr angestrebt werden könne. Dafür müssten die Abläufe und Strukturen entsprechend angepasst werden. Er verweist auf den Mehraufwand, den die Umorganisation mit sich bringen würde.

KTA Allgayer-Reetze fragt nach den Kosten der Umorganisation, Personal und Beschaffungen.

FDL Rzepa antwortet, wenn alle Fahrzeuge einsatzbereit wären, ein Reservefahrzeug genutzt werden könne, was jedoch selten der Fall sei. Er schätzt, dass für den Extensivbereich ein Fahrzeug und eine Person erforderlich seien.

Vorsitzende Wiehler schlägt vor, dass der Beschlussvorschlag um den Zusatz der organisatorischen Machbarkeit ergänzt werde.

Der extensive Bereich der Straßenränder an Kreisstraßen wird, so weit dies organisatorisch möglich ist, und unter Berücksichtigung der Sicherheitsmaßnahmen so gemäht, dass jedes Jahr nur eine Straßenseite, der Bewuchs auf der gegenüberliegenden anderen Straßenseite den Winter über stehen bleibt und erst im Frühjahr gemäht wird.

Abstimmungsergebnis: geändert einstimmig empfohlen Ja-Stimmen: 6 Nein-Stimmen: 0 Enthaltung: 2

7. Antrag der Fraktion Bürgerliste im Kreistag Lüchow-Dannenberg vom 16.10.2025: Rufbusverkehr nachhaltig und effizient neu gestalten	2025/585
--	----------

KTA Hensel zieht den Antrag zurück und sagt, dass er die Tonlage der Stellungnahme der Verwaltung für unangemessen halte. Weiteres sei bereits besprochen worden.

Abstimmungsergebnis: zurückgezogen (erledigt)

8. Antrag der CDU-Fraktion im Kreistag Lüchow-Dannenberg vom 10.10.2025: Schaffung einer Landesbuslinie Ludwigslust (über Dömitz) nach Uelzen	2025/576
--	----------

Vorsitzende Wiehler eröffnet den TOP.

KTA Carmienieke verweist auf die Landesbuslinie Lüchow-Uelzen und erläutert den Wunsch, dass ein solches Modell auch aus Richtung Dömitz etabliert werde. Ein entsprechender Antrag, der die Einrichtung einer Buslinie zwischen Dömitz und Dannenberg vorsieht, sei vom Kreistag Ludwigslust-Parchim eingereicht und beschlossen worden. Eine Weiterführung bis nach Uelzen sei laut KTA Carmienieke ein sinnvolles Konzept. Landesbuslinien seien als eine gute Möglichkeit der Ergänzung des ÖPNV in Lüchow-Dannenberg, da dieser entlastet werden könne sowie die Mobilität für die Bevölkerung verbessern.

KTA Hensel ergänzt, dass derzeit Fahrgäste, die zwischen Dannenberg und Uelzen den Bus nutzen in Rosche umsteigen müssen und dadurch die Fahrgastzahlen nicht so hoch seien. Die Fahrtzeit würde sich zudem um etwa 10 Minuten verkürzen. Von einem Streckenverlauf entlang der B 191 würde auch der Landkreis Uelzen profitieren, da dort einige Gemeinden von keiner Hauptlinie angefahren würden.

KTA Beckmann deutet auf die Wichtigkeit hin, dass der Ostbahnhof angefahren werde.

KTA Schwidder fragt, ob es sich um den Beschlussvorschlag handelt, der in dem Schreiben vom 24.10.2025 genannt wird.

KTA Carmienieke bejaht dieses.

Vorsitzende Wiehler bringt den Beschlussvorschlag zur Abstimmung und schließt den TOP.

Der Fachausschuss KLIMO empfiehlt, dass sich der Landkreis Lüchow-Dannenberg gemeinsam mit den Landkreisen Ludwigslust-Parchim und Uelzen für die Einrichtung einer landesbedeutsamen Schnellbuslinie auf der Strecke Ludwigslust-Dömitz-Dannenberg-Uelzen einsetzen wird.

Abstimmungsergebnis: einstimmig empfohlen Ja-Stimmen: 8 Nein-Stimmen: 0 Enthaltung: 0

9. Produkthaushalt 2026: Produkt12203 Sicherheit im öffentlichen Straßenverkehr	2025/589
--	----------

EKR Schermuly stellt den Produkthaushalt anhand der Sitzungsvorlage vor. Dies umfasst in erster Linie das Straßenverkehrsamt, Fachdienst 36. Man habe Erträge in Höhe von etwa 4,6 Millionen Euro eingeplant, 2,5 Millionen Euro für geplante Aufwendungen und einen daraus resultierenden Überschuss von 2,1 Millionen Euro. Die Einnahmen stammten hauptsächlich aus Geschwindigkeitskontrollen. Er erwähnt, dass zwei weitere semi-stationäre Geschwindigkeitskontrollen angeschafft wurden sowie die Reaktivierungen der Blitzer-Standorte Prisser, Zadrau und Krummasel. Zudem sei die Auslösegeschwindigkeit aufgrund des Kreistagsbeschluss erheblich reduziert worden.

Er verweist auf die Daten des Controllings vom 03.11.2025, wonach bis dato 50 Prozent mehr Geschwindigkeitskontrollen im Vergleich zum Vorjahr durchgeführt wurden. Im letzten Jahr seien es zu diesem Zeitpunkt 49.413 Blitzer-Fotos gewesen, wohingegen nun schon 73.701 verzeichnet wurden. Daher würden sich auch die höheren Ansätze sowie die höheren Plan-Zahlen für 2026 ergeben.

Für 2026 seien 83.000 Bußgeldfälle zu erwarten, im Vergleich zu 55.000 für 2025. Man rechne in 2026 mit Einnahmen in Höhe von 3,8 Millionen Euro, die sich größtenteils aus den Buß- und Zwangsgeldern zusammensetzen. Die Ausgaben für das Personal würden steigen, da durch die Zunahme der Geschwindigkeitskontrollen mehr Bearbeitungszeit eingeplant werden müsse.

EKR Schermuly führt aus, dass 1% der Blitzereinnahmen (38.000 Euro) als Zuwendung an private Unternehmen für Verkehrssicherheitsmaßnahmen. Zudem sei ein Vorschlag von Frau Erlebach, diese 38.000 Euro zur Haushaltskonsolidierung in den allgemeinen Haushalt zu leiten, erwähnt.

Vorsitzende Wiehler fragt nach Anmerkungen zum Haushalt.

KTA Beckmann fragt ob Investitionen bereits behandelt seien.

EKR Schermuly erläutert, dass die 30.000 Euro für Hochbaumaßnahmen im Straßenverkehrsamt vorgesehen seien, um mobile Blitzer sicher unterzubringen, da derzeit kein ausreichender Platz vorhanden sei.

KTA Schwidder verweist auf die Erläuterungen zur Einrichtung eines Verkehrsübungsplatzes auf Seite 137 des Haushalts.

EKR Schermuly bestätigt dies, gibt jedoch an, dass die 30.000 Euro nicht mehr geplant seien, da sie Teil der Konsolidierungsmaßnahmen seien. **Er** bestätigt, dass er dies noch klären müsse.

Vorsitzende Wiehler bringt den Haushalt zur Abstimmung.

Für das Haushaltsjahr 2026 werden folgende **Plan**-Zahlen für den Ergebnishaushalt festgelegt:

	Erträge	Aufwendungen	Überschuss
Produkt 12203	4.599.600,00 €	2.486.800,00 €	2.112.800,00 €

Abstimmungsergebnis: einstimmig empfohlen Ja-Stimmen: 8 Nein-Stimmen: 0 Enthaltung: 0

10. Produkthaushalt 2026: Produkt 24101 Schülerbeförderung	2025/598
---	----------

Vorsitzende Wiehler verweist darauf, dass die Produkthaushalte Schülerbeförderung und ÖPNV einige Schnittpunkte hätten.

StL Simon stellt den Produkthaushalt anhand der Sitzungsvorlage vor.

Er weist darauf hin, dass es eine leichte Defizitabsenkung bei der Schülerbeförderung gegeben habe. Er nennt den Ansatz von 3.912.700,00 Euro für das Jahr 2026 und erklärt, dass die Wendlandtarif-Anpassung ab 1. August noch nicht in den Ansätzen berücksichtigt sei. Zudem werde mit höheren Abschlägen an die LSE gerechnet, wodurch sich der Betrag noch erhöhen könne. Er verweist auf das Konto 44290, das die Ansätze für 2025 mit 4.333.900,00 Euro kumuliere, und erläutert, dass Schülerzeitkarten, Sonderverkehre und Kurzzeitaufträge in diesem Kostenträger zusammengefasst seien.

KTA Hensel erwähnt, dass der freigestellte Schülerverkehr im August 2026 enden werde und fragt ob die dadurch bedingten eingeschätzten Einsparungen in der Aufstellung berücksichtigt worden seien.

StL Simon betont, dass die Integration der Schülerbeförderung in den ÖPNV angestrebt werde, jedoch aufgrund von Personalengpässen nicht garantiert sei. Die Kosten für den freigestellten Schülerverkehr seien daher noch abgebildet worden. Er weist jedoch darauf hin, dass erwartet werde, dass dieser Ansatz nicht so hoch ausfallen werde wie aktuell dargestellt. Er nennt den im letzten Jahr zu geringen Ansatz von 1,4 Millionen Euro für Schülerzeitkarten und rechnet mit einer Erhöhung auf 2,2 Millionen Euro aufgrund der Tarifierhöhung.

Vorsitzende Wiehler erwidert, dass sich die Kosten für Schülerzeitkarten gut prognostizieren ließen und fragt wodurch sich die Abweichungen bedingen.

StL Simon weist auf die Schülerzeitkarten im Wert von 917.000 Euro hin sowie die Abschläge, die noch an die LSE gezahlt werden müssen.

EKR Schermuly erklärt, dass die Schülerzeitkarten ein fiktiv berechneter Wert seien, der an die LSE-Tarife gekoppelt sei, und betont die Komplexität der Finanzierung durch das Land.

KTA Beckmann fragt ob die Anzahl der Busfahrenden Schülerinnen und Schüler in einem bestimmten Verhältnis zu den Schülerzeitkarten stehe und fragt nach den zurückgelegten Kilometern im Freigestellten Schülerverkehr und im ÖPNV.

EKR Schermuly antwortet, dass die Anzahl von 3500 Schülern mal 30 Euro gerechnet werde und ergänzt, dass die gefahrenen Kilometer im Freigestellten Schülerverkehr bereitgestellt werden könnten.

StL Simon gibt zu bedenken, dass alle Schülerinnen und Schüler die Schülerzeitkarten erhalten würden, unabhängig davon, ob sie mit dem ÖPNV fahren.

KTA Carmienieke kritisiert die Nutzung von Pkw für Sonderverkehre und fragt nach der Umstiegsmöglichkeit, worauf **KTA Schermuly** auf die Bearbeitung der Schülerbeförderungssatzung hinweist, die klare Regeln für Umstiege enthalte. Man sitze derzeit in einer Arbeitsgruppe daran, Regeln so zu gestalten, dass lange Schulwege auch mit einem Umstieg an einer Hauptlinie möglich seien. Auf Nachfrage der Vorsitzenden Wiehler antwortet er, dass geplant sei, die Schülerbeförderungssatzung in der nächsten Gremienfolge (Februar/März 2026) zu behandeln.

Vorsitzende Wiehler fügt bei, dass damit die Möglichkeit gegeben sein könne, Einsparungen zu erzielen, unabhängig davon, was im Haushalt eingestellt worden sei. Die Einsparungen sollten dabei auch klar im Fokus stehen.

KTA Schwidder fordert weitere Erläuterungen von der Verwaltung an, insbesondere zur Umstellung von freigestellten Schülerverkehren in den Linienverkehr. Er betont die Notwendigkeit der Beteiligung von Eltern- und Schülervertretenden und Schulleitungen. Er hinterfragt die Taxibeförderung in einigen Fällen und verweist auf Busverbindungen als Alternative. Er sagt, dieses müsse besser überprüft werden.

Vorsitzende Wiehler bestätigt, dass die Diskussion im Schulausschuss fortgeführt werde.

KTA Hensel nennt die Herausforderungen durch den Schuljahreswechsel im Sommer und späte Anmeldungen von Schülern, die zu vermehrten Taxifahrten führen.

KTA Wiegrefte fragt, ab welcher Distanz zwischen Wohnort und Schule die Schülerinnen und Schüler abgeholt werden müssen.

EKR Schermuly verweist erneut auf die Neukonzeption der Schülerbeförderungssatzung innerhalb der Arbeitsgemeinschaft.

Vorsitzende Wiehler fasst die Diskussion zusammen und ruft zur Empfehlung des Haushalts auf.

Für das Haushaltsjahr 2026 werden folgende **Plan-Zahlen für den Ergebnishaushalt festgelegt:**

	Erträge	Aufwendungen	Defizit
Produkt 24101 Schülerbeförderung	800 €	3.913.500 €	-3.912.700 €

Abstimmungsergebnis: einstimmig empfohlen Ja-Stimmen: 4 Nein-Stimmen: 0 Enthaltung: 4

11. Produkthaushalt 2026: Produkt 54701 ÖPNV	2025/599
---	----------

Vorsitzende Wiehler eröffnet den TOP.

StL Simon stellt den Produkthaushalt anhand der Sitzungsvorlage vor. Er hält fest, dass Defizite konstant geblieben seien. Er erwähnt, dass die Erträge durch das Ende des Projekts CleverMoWe weggefallen seien und keine Zuweisungen des Bundes mehr reinfließen.

KTA Hensel nach der Erhöhung der geplanten Kilometerleistung von 2,4 Mio. auf 2,5 Mio. (plus 135.000 km) im nächsten Jahr und fragt, ob dies mit On-Demand zusammenhänge.

EKR Schermuly erklärt, dass Fahrten des freien Schülerverkehrs in Nebenlinien umgewandelt wurden, da dies kostengünstiger sei. Dies habe zur Erhöhung der ÖPNV-Kilometerleistung geführt.

KTA Beckmann fragt nach der Anzahl der beförderten Personen und bittet darum, dass diese Kennzahlen in Zukunft ergänzt werden.

EKR Schermuly antwortet, dass die Anzahl der beförderten Fahrgäste regelmäßig erhoben worden sei und bittet Frau Frahm darum, diese Zahlen darzulegen.

KTA Hensel ergänzt, dass in der Vorlage bereits für alle Hauptlinien die Fahrgastzahlen festgehalten worden seien und bei Nebenlinien seien der Schülerverkehr und damit verbundene Zahlen bereits enthalten.

Vorsitzende Wiehler fragt, ob es Kontakte zum Land zur Verbesserung des kommunalen Finanzausgleichs gebe, da die Kilometerentfernung nicht mehr in die Berechnung einfließe. Sie fragt, ob es bereits Kontakte zum Land gebe um zu beantragen, den Kommunalausgleich für den ÖPNV neu zu verhandeln, da die Kosten pro Person gestiegen seien.

EKR Schermuly verweist auf Frau Erlebach, die diesbezüglich im Kontakt mit dem Land und den Samtgemeinden stehe.

KTA Hensel hält fest, dass der Landkreis nur 0,6 % mehr ÖPNV-Ausgleich erhalte, obwohl die Personalkosten um 5 % steigen. Er verweist darauf, dass die Landrätin und Landräte anderer Landkreise bei dem Ministerpräsidenten Ließ in Hannover gewesen sei und um bessere Unterstützung gebeten hätten. Er schlägt vor, dass man in Erfahrung bringen wolle, ob Ergebnisse dieses Treffens für den Fachausschuss vorliegen und höhere Ausgleiche gezahlt würden.

KTA Carmienke gibt an, dass der Landkreis mit 19 Euro pro Kopf die niedrigste ÖPNV-Förderung in Deutschland habe (gegenüber 55 Euro in Baden-Württemberg und 27 Euro in Sachsen-Anhalt). Erwähnt, dass auch andere Bereiche wie Musikschulen schlechter gefördert würden. Er betont die Notwendigkeit, die Kommunalausgleiche zu verbessern.

Vorsitzende Wiehler stimmt KTA Carmienke zu, nach einem Bericht der Verwaltungsspitze zu fragen und ergänzt, dass dies die Möglichkeit bieten könne, dass eine Beantragung seitens der Verwaltung formuliert werden könne. Sie betont, dass die ÖPNV-Haushaltsposition nicht einfach hingenommen werden dürfe. Vorsitzende Wiehler ruft zur Abstimmung auf.

Für das Haushaltsjahr 2026 werden folgende **Plan-Zahlen für den Ergebnishaushalt festgelegt:**

	Erträge	Aufwendungen	Defizit
Produkt 54701 ÖPNV	3.121.400 €	13.925.100 €	-10.803.700 €

Abstimmungsergebnis: einstimmig empfohlen Ja-Stimmen: 4 Nein-Stimmen: 0 Enthaltung: 4

12. Produkthaushalt 2026: Produkt 56101 Klimaschutz 2025/600

Frau Dittmer stellt den Produkthaushalt anhand der Sitzungsvorlage vor.

Sie weist darauf hin, dass im Klimaschutz die Konnexitätsmittel steigen und zusätzliche Einnahmen durch das Bundesförderprojekt erwartet werden, seit drei Jahren werde auf den Bewilligungsbescheid gewartet. Der Bescheid sei fertig, jedoch fehle der Kopfbogen, um von der ZUG ausgestellt zu werden. Die Einnahmen und Ausgaben für das Vorhaben sind ab dem Haushaltsjahr 2026 im Produkt abgebildet. Die Ausgaben erhöhen sich durch das Projekt leicht, die Einnahmen steigen, wodurch sich das Defizit im kommenden Jahr verringere. Das Projekt solle bis Ende April 2028 durchgeführt werden. *Nachtrag von Frau Dittmer: Der Bescheid mit der Förderung in Höhe von 380.000 € (Förderquote: 90%) ist in der Kalenderwoche 49 bei der Stabsstelle 60 eingegangen.*

Vorsitzende Wiehler stellt eine Rückfrage zu den Anteilen der freiwilligen Aufgaben und den Pflichtaufgaben und welche Änderungen sich ab dem Jahr 2026 ergeben.

Frau Dittmer antwortet, dass durch das Land Niedersachsen im Jahr 2025 im Zuge von Pflichtaufgaben insgesamt 2,0 Personalstellen finanziert werden und dies im kommenden Jahr (2026) auf 2,5 Stellen angehoben werde, um die strukturierte Umsetzung des Klimaschutzkonzeptes für die Kreisverwaltung organisatorisch zu gewährleisten. Diese Mittelerrhöhung sei in den Erträgen abgebildet worden.

Vorsitzende Wiehler betont, dass die Besetzung von Personalstellen schwieriger werde, wenn landesweite Pflichtaufgaben für Landkreise bestehen und fügt an, dass frühere Maßnahmen zur Personalakquise effektiver seien.

KTA Flöter fragt, wie die stark voneinander abweichenden Defizitsummen von 238.000 Euro in 2025 im Verhältnis zum Vorjahreswert (Ergebnis 2024) von 70.000 Euro zustande kämen.

Frau Dittmer antwortet, dass der Grund für das geringe Defizit die in 2024 unbesetzten Stellenanteile seien. Auch für das Jahr 2025 werde der Ansatz bei den Personalmitteln aufgrund unbesetzter Stellenanteile nicht ausgeschöpft werden.

KTA Klepper erinnert an einen Beschluss, der vorsah, dass 1% der Blitzerinnahmen für Radverkehr zu verwenden würden.

EKR Schermuly bestätigt, dass der Beschluss gültig bleibe und 38.000 Euro jährlich für Sicherheit im öffentlichen Straßenverkehr, einschließlich Radverkehr, verwendet würden.

Vorsitzende Wiehler fragt nach weiteren Anmerkungen zu den Haushaltskosten und ruft zur Empfehlung auf.

Für das Haushaltsjahr 2026 werden folgende **Plan-Zahlen** für den Ergebnishaushalt festgelegt:

	Erträge	Aufwendungen	Defizit
Produkt 56101 Klimaschutz	430.600 €	592.500 €	-161.900 €

Abstimmungsergebnis: einstimmig empfohlen Ja-Stimmen: 5 Nein-Stimmen: 0 Enthaltung: 3

13. Produkthaushalt 2026: Produkt 56102 Kommunales Mobilitätsmanagement 2025/601

StL Simon stellt den Produkthaushalt anhand der Sitzungsvorlage vor. Er erklärt, dass das KMM sowohl von den Samtgemeinden sowie dem Landkreis finanziert werde. Er weist auf ein geringeres Defizit hin, das sich aus den - 208.700 Euro ergebe, und erwähnt, dass durch das Projekt „MobilPunkt Wendland“ Rückstellungen anfallen, da dieses erst nach Verzögerungen begonnen habe. Zudem habe es Personalveränderungen in den letzten Jahren gegeben, die jedoch seiner Ansicht nach nicht signifikant seien. Er empfiehlt direkte Nachfragen mit Frau Mannig zu klären.

KTA Carmienke fragt, wie viele Stellen im KMM gefördert seien.

Frau Mannig erklärt, dass lediglich die Stelle des Projekts „MobilPunkt Wendland“ gefördert sei und dieses Ende nächsten Jahres auslaufe. Die 3,5 Stellen im KMM würden zur Hälfte vom Landkreis und zur Hälfte von den Samtgemeinden getragen.

Vorsitzende Wiehler fragt, ob der Kooperationsvertrag die Personalstellen bindend regle oder ob dieser jährlich neu abgeschlossen werde.

Frau Mannig bestätigt, dass der Vertrag nicht jährlich neu abgeschlossen, sondern nur gekündigt werden müsse, und nennt die halbe Stelle der Stabstellenleitung (StL Simon) als zusätzliche Position.

KTA Hensel fragt, ob auch die Stelle des Radverkehrskordinators im KMM angesiedelt sei.

Frau Mannig bestätigt dies.

Vorsitzende Wiehler erwähnt, dass sie die Zusammenarbeit mit den Samtgemeinden kritisch beurteile, da sie das Gefühl habe, es gebe keinen etablierten Ansprechpartner. Sie schlägt vor, die Samtgemeinden einzuladen, um sie kennenzulernen, und betont, dass der Mehrwert des KMM nicht ausreichend wahrgenommen werde.

KTA Beckmann fragt, ob auch die Gemeinden im Allgemeinen gemeint seien.

Frau Mannig erwidert, dass in der Lenkungsgruppe nur die drei Samtgemeinden vertreten seien.

KTA Schwidder begründet, dass die Beteiligung der Samtgemeinden einen eigenen Tagesordnungspunkt wert sei, und betont die Bedeutung der gemeinsamen Zielsetzungen im Kreishaushalt. Er empfiehlt, das Vorhaben zu unterstützen.

Vorsitzende Wiehler fragt abschließend nach weiteren Anmerkungen und kündigt an, den Punkt für einen späteren Termin zu übernehmen.

Für das Haushaltsjahr 2026 werden folgende Plan-Zahlen für den Ergebnishaushalt festgelegt:

	Erträge	Aufwendungen	Defizit
Produkt 56102 Kommunales Mobilitätsmanagement	283.200 €	491.900 €	-208.700 €

Abstimmungsergebnis: einstimmig empfohlen Ja-Stimmen: 3 Nein-Stimmen: 0 Enthaltung: 4

14. Produkthaushalt 2026: Produkt 54201 Kreisstraßen 2025/606

FdL Rzepa stellt den Produkthaushalt anhand der Sitzungsvorlage vor. Er betont, dass sich die Ausgaben für Kreisstraßen im Vergleich zu 2025 um 550.000 Euro erhöht hätten. Er begründet dies mit einer Bestandsaufnahme durch die Straßenwärter, die Fremdvergaben erforderlich machen, sowie mit den Ergebnissen der Brückenprüfung. Diese habe 45 Ingenieurbauwerke umfasst, im Ergebnis werden 3,3 Millionen Euro an Sanierungs- und Reparaturmaßnahmen erforderlich sein. Für das Jahr 2026 seien zwei Bauwerke mit insgesamt 500.000 Euro eingeplant gewesen.

Zudem sei der Anteil der Unterhaltungskosten für Radwege auf 20 % der gesamten Unterhaltungskosten bei Sachkonto 421200 beschlossen worden, weshalb 400.000 Euro für das kommende Jahr im Haushalt eingestellt worden sind.

KTA Klepper fragt, was mit den 400.000 Euro aus dem letzten Jahr geschehen sei.

FdL Rzepa erklärt, dass im Vorjahr ein niedrigerer Betrag veranschlagt worden sei (290.000,- Euro). Die Umsetzung der Radwegestrecken in Gartow-Nienwalde und im Bereich Wustrow-Königshorst sei bereits umgesetzt worden. In Warpke habe es hingegen eine Verzögerung gegeben, da dort die Baufirma unvorhergesehene Untergrundprobleme festgestellt habe.

Die Kostenannahme von 100.000 Euro für die Reparatur pro Kilometer sei zu niedrig, da sich anhand der aktuellen Beispiele die tatsächlichen Kosten auf 120.000 bis 130.000 Euro belaufen würden.

Für den Stellenplan ist ab 2026 eine Ingenieursstelle beantragt worden, um Sanierungsmaßnahmen zu planen bzw. den Arbeitsanfall zu bewältigen.

KTA Klepper fragt nach Plänen und Mittel für den Neubau der Kreisstraßen.

FdL Rzepa erklärt, dass unter dem Begriff „Neubau“ stets eine grundhafte Sanierung gemeint sei, nicht die Erstellung einer neuen Trasse. Aktuelle Projekte wie die K31 zwischen Karmitz und Platenlaase sowie die K 30 zwischen Jameln und Langenhorst inklusive der Brücke bei Langenhorst seien in der Planung, wobei die Brücke aufgrund des schlechten Zustandsbewertung einen Ersatzneubau erfordere. Ebenso in der Planung ist Kreisstraße K5 im Lemgow zwischen Großwitzeeze und der Landesgrenze Sachsen/Anhalt, auch hier gibt es ein Brückenbauwerk welches einen Ersatzneubau erfordert. Die Kosten für diese Projekte seien noch nicht abschließend bekannt und würden frühestens 2027 in den Haushalt eingestellt werden.

KTA Klepper gibt zu bedenken, dass der Radweg entlang der K8 in äußerst schlechtem Zustand sei.

FdL Rzepa antwortet, dass für die Sanierung dieses Radweges aktuell keine Mittel zur Verfügung stünden. Auf Nachfrage der Vorsitzenden Wiehler erklärt er, dass theoretisch Fördermittel zur Sanierung beantragt werden könnten, jedoch in diesem Zuge aktuelle technischen Anforderungen wie eine Breite von mindestens 2,5 m eingehalten werden müssten. Der Großteil der Radwege an den Kreisstraßen seien jedoch lediglich 1,60 m – 1,80 m breit.

KTA Hensel stellt die Überlegung an, dass man einen vierten mobilen Blitzer anzuschaffen könne und die daraus stammenden Erträge ausschließlich für den Straßenbau verwendet.

Vorsitzende Wiehler erwidert, dass die zu erwartenden Erträge zwar nicht bestimmt werden können, jedoch die Summe für die Sanierung der Kreisstraßen gemäß der Erträge angepasst werden könne.

KTA Beckmann fragt was mit der Unterhaltung von touristischen Radwegen gemeint sei.

FdL Rzepa sagt, dass damit der Elberadweg gemeint sei und dort ein weiterer Abschnitt ausgebaut worden sei. Er ergänzt, dass der östliche Teil des Elberadweges im Zuständigkeitsbereich des Landkreises liege und erklärt, dass dieser im Auftrag durch den Kreisverband der Wasser-Bodenverbände unterhalten werde, wobei die Kosten hauptsächlich aus der Reinigung nach Schafweiden entstünden. Die Beträge hierfür sind nicht im Haushaltssachkonto des Haushaltsplanes sichtbar, sondern können in der Buchhaltung herausgefiltert werden.

Auf Nachfrage von KTA Beckmann antwortet FdL Rzepa, dass die Kreisstraßen innerorts im Zuständigkeitsbereich des Fachdienst 69 liegen.

KTA Wiegrefe fragt, weshalb der Aufwand von 2024 auf 2025 pro Straßenkilometer um 25% gestiegen sei.

FdL Rzepa antwortet, dass mehr Mittel aufgewendet würden und es sich bei dem Zahlen aus 2024 um die IST-Aufwendungen handele, wohingegen 2025 und 2026 Plan-Zahlen beinhalten. Ob das Geld tatsächlich in der Summe verausgabt werde, stehe noch nicht fest. Eine Übertragung der nicht verbrauchten Haushaltsmittel wird beantragt und erfolgt in der Regel.

KTA Wiegrefe fragt nach der Erhöhung der Kosten um 90.000 Euro bei der gesetzlichen Sozialversicherung.

FdL Rzepa erklärt, dass die Zahlen vom Fachdienst Personal geliefert werden und auf gestiegene Beiträge zur Sozialversicherung zurückgehen könnten. Im Fachdienst 69 gebe es keine detaillierten Berechnungen.

EKR Schermuly ergänzt, dass dies im FiCo geklärt werden müsse, da die Zahlen direkt von Fachdienst 10 stammen würden.

Vorsitzende Wiehler weist auf die Prioritätenliste für die Radwegebaumaßnahmen hin.

FdL Rzepa betont, dass man das Ergebnis des Radwegekonzepts abwarten wolle sowie eine Zustandsanalyse durch ein Ingenieurbüro durchgeführt würde.

Vorsitzende Wiehler bringt den Haushalt zur Abstimmung.

Für das Haushaltsjahr 2026 werden folgende **Plan-Zahlen** für den **Ergebnishaushalt** festgelegt:

	Erträge	Aufwendungen	Defizit
Produkt 54201 - Kreisstraßen	685.700,00 €	6.596.200,00 €	-5.910.500,00 €

Abstimmungsergebnis: einstimmig empfohlen Ja-Stimmen: 5 Nein-Stimmen: 0 Enthaltung: 1

15. Mitteilungen und Anfragen, Kenntnisnahmen

15.1. Mitteilung zum KT-Beschluss 2025/509 vom 29.09.2025 bzgl. Radverkehrskonzept 2025/603

Vorsitzende Wiehler eröffnet den TOP und fügt hinzu, dass die Beschlussfassung, die Mitteilung bezüglich des Radverkehrskonzept behandelt worden seien.

StL Simon erläutert, dass der KT-Beschluss den Winterdienst ausgeschlossen habe. Zudem sei der Radverkehr des Landkreises Lüchow-Dannenberg im Fokus, wobei nicht ein Radwegekonzept, sondern ein Radverkehrskonzept erstellt werde. Die Gemeinden und Samtgemeinden seien eingeladen worden, Konzepte mitzuteilen, was teilweise umgesetzt worden sei.

KTA Klepper kritisiert, dass die Öffentlichkeitsarbeit nicht ausreichend sei, und der Antrag nicht abgetan werden dürfe. Er fragt nach den Kosten der Befahrung des Deichwegs.

Frau Mannig erwidert, dass die Deichverteidigungswege durch den Radverkehrskordinator bereits befahren worden seien.

KTA Klepper fragt, ob die Kosten bei anderer Ausführung höher seien und erwähnt die fachliche Unsinnigkeit der Deichverbindung, die dennoch umgesetzt worden sei.

Einwohner Herr Rübsam-Wassong fragt nach dem Stand des Fahrradkonzepts, den Bürgerveranstaltungen und der Priorisierung von Radwegen, wobei **Frau Mannig** und **StL Simon** auf weitere Veranstaltungen hinweisen und auf den Radverkehrskordinator für weitere Informationen verweisen.

Kenntnis genommen

15.2. Anfrage von KTA Herzog (SOLI) im Kreistag Lüchow-Dannenberg vom 15.10.2025: Wie wurden die Mittel von 1% der so genannten Blitzer-Einnahmen für verkehrssichernde Maßnahmen bisher verwendet? 2025/582

Vorsitzende Wiehler fragt, ob es zu den schriftlichen Ausführungen der Blitzer-Kriterien etwas beizufügen gebe.

KTA Schwidder fragt, ob die Verwaltung ergänzende Angaben machen könne, und weist auf die seit 2013 anfallenden Einnahmen von etwa 300.000 Euro sowie die Ausgaben von 140.000 Euro hin. Er betont, dass ungefähr 160.000 Euro nicht verbraucht worden seien, und fragt, ob die Erwähnung von Rückstellungen in Höhe von 57.582,83 Euro für 2025 auf nicht verbrauchte Haushaltsreste aus früheren Jahren zurückgehe. Er bittet um schriftliche Erläuterung, aus welchen Jahren die Rückstellungen stammen.

EKR Schermuly bestätigt, dass die Kämmerei die Zahlen erläutern könne.

KTA Beckmann fragt, ob die Mittel für den hydraulischen Abgleich kommunaler Wohnungen 2022 (19.500 Euro) aus dem betreffenden Topf stammen und **Vorsitzende Wiehler** antwortet, dass dies teilweise der Fall sei.

KTA Beckmann erinnert daran, dass eine Evaluation der Finanzierung geplant gewesen sei, und **Vorsitzende Wiehler** fügt hinzu, dass der finale Bezahlungsteil aus diesem Topf finanziert worden sei.

Kenntnis genommen

15.3. Anfrage von KTA Herzog (SOLI) im Kreistag Lüchow-Dannenberg vom 15.10.2025: Welche Kriterien gelten für die Aufstellungsorte von mobilen Blitzern?	2025/583
---	----------

Vorsitzende Wiehler eröffnet den TOP und fragt, ob es zu den schriftlichen Stellungnahmen noch Ergänzungen oder Fragen gebe.

EKR Schermuly berichtet zu Punkt 3 „Bahnhofstraße“, dass die Aufstellung von mobilen Blitzern möglich sei, da die Bahnhofstraße auf der Prioritätenliste stehe. Die Liste enthält Standorte, die von Bürgern, Gemeinden etc. genannt werden, um zu prüfen, ob aufgrund der Verkehrsrechtsituation eine Überprüfung des Verkehrsraums möglich sei. Ist dies der Fall, wird der Standort aufgelistet und abgearbeitet. Die Aufstellung einer semi-stationären Einrichtung wird entsprechend irgendwann erfolgen, wobei die genaue zeitliche Umsetzung nicht feststehe.

Kenntnis genommen

15.4. Anfrage von KTA Herzog (SOLI) im Kreistag Lüchow-Dannenberg vom 15.10.2025: Werden Umweltverträglichkeitsprüfungen für Wind-Industrie-Anlagen durch die neue Gesetzgebung ausgehebelt?	2025/584
---	----------

Vorsitzende Wiehler betont, dass die Umweltverträglichkeitsprüfung in den BRW zurückverwiesen worden sei.

Verwiesen in den zuständigen Ausschuss

15.5. Anfrage von KTA Beckmann, KTA Schwidder und beratendem Mitglied Szorec im Kreistag Lüchow-Dannenberg vom 28.10.2025: Unbeschränkter Bahnübergang in Pisselberg auf der Strecke Dannenberg–Lüneburg	2025/644
---	----------

EKR Schermuly berichtet, dass die Anfrage beantwortet worden sei.

KTR Beckmann weist darauf hin, dass die Beschilderung mit 20 km am Bahnübergang nicht vorhanden sei.

EKR Schermuly vermerkt, dass er die Thematik der fehlenden Beschilderung prüfen werde.

KTR Beckmann betont, dass der Bahnübergang außerhalb der Ortschaft liege, weshalb die Geschwindigkeitsbegrenzungen von 20 oder 30 km/h dort nicht gelten. Er schlägt vor, die Beschilderung zu erweitern und möglicherweise ein Stoppschild zu installieren.

KTA Klepper weist auf den Radweg bei Jiggel hin, der von Bergen nach Clenze führe. Er beschreibt, dass ältere Menschen mit E-Bikes Schwierigkeiten bei der Querung der Straße hätten und fordert Warnschilder wie „Achtung, Radverkehr quer“ oder eine Wegführung.

EKR Schermuly bittet KTR Klepper darum, mögliche Maßnahmen ihm schriftlich zu übermitteln, um sie der Verkehrsschau und der Verkehrsunfallkommission zur Prüfung vorzulegen.

Vorsitzende Wiehler schließt den öffentlichen Teil, da keine weiteren Anfragen bestehen.

EKR Schermuly vermerkt, dass das Protokoll das letzte Mal genehmigt worden sei und diesmal nicht erneut genehmigt werden müsse.

behandelt

Vorsitzende Wiehler bedankt sich bei den Teilnehmenden und schließt die Sitzung.

gez. Wiehler

Vorsitzende

gez. Ebbecke

Protokollführung