



Beschlussvorlage Stabsstelle Kreisentwicklung Tagesordnungspunkt: 5		Drucksachen-Nr.: 2021-26/0409		
		Status: öffentlich		
		Datum: 02.06.2023		
Termin	Beratungsfolge:	Abstimmungsergebnis		
		Ja	Nein	Enthalt.
13.06.2023	Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr			
15.06.2023	Kreisausschuss			
29.06.2023	Kreistag			

Bezeichnung:

Vorstellung Ladeinfrastrukturkonzept

Sachverhalt:

Der Landkreis hat sich proaktiv entschieden, das Angebot des Landes zur kostenfreien Erstellung eines Ladeinfrastrukturkonzeptes (nur öffentliche Ladesäulen für PKWs) für den Landkreis und seine Kommunen zu eruieren (Flyer als Anlage).

Die Stabsstelle Change der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLSTBV) hat ein Verfahren entwickelt, durch das in mehreren Schritten das Ladeinfrastrukturkonzept erarbeitet wird:

1. Der erste Schritt am 19.04.2023 war ein Auftaktgespräch im Kreishaus. Teilnehmer waren die Teamleitung Elektromobilität der NLSTBV (Frau Hauk), der Elektromobilitätsmanager der NLSTBV (Herr Tokhi), der Landrat, das Gebäudemanagement (Herr von Fintel), das Schulamt (Frau Meints), die Wirtschaftsförderung (Frau Weiss, Herr Schmelter und Herr Monsees) sowie die Klimaschutzmanagerin Frau Dr. Düspohl. Von Seiten des Landkreises wird die Erstellung des Ladeinfrastrukturkonzeptes zukünftig von Herrn Monsees und Frau Dr. Düspohl bearbeitet. Die Vortragsfolien sind als Anlage beigefügt.
2. Vorstellung in der HVB-Runde mit Abfrage der Ansprechpartner in den kreiseigenen Kommunen zu dem Thema
3. Bedarfs- und Angebotsermittlung durch die Elektromobilitätsmanager der NLSTBV
4. Standortsuche nach verschiedenen Kriterien bei Präsenzveranstaltung
5. Klärung der technischen Voraussetzungen und der Kosten durch Kontakt zu Netzbetreibern für die konkreten Standorte
6. Schriftliche Zusammenfassung der Ergebnisse in einem Konzept

Es wird erwartet, dass das Konzept zum Ende des Jahres 2023 abgeschlossen ist und für den Landkreis und insbesondere für seine Kommunen noch konkreter und umsetzungsorientierter sein wird als die Elektromobilitätsstudie aus dem Jahre 2018.

Frau Dr. Düspohl stellt das Verfahren im Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr vor.

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag stimmt der kostenfreien Erstellung des Ladeinfrastrukturkonzeptes zu.

Prietz

IHRE VORTEILE IM ÜBERBLICK

Unser Angebot bietet Ihrer Kommune folgende Vorteile:

- Erstmaler Überblick bis 2030 über das Potenzial und den Bedarf zum Laden
- Wissenstransfer für Landkreise, Städte und Gemeinden
- Standorte und Bedarfe für Ladepunkte werden gemeinsam identifiziert
- Grundlage für politische Beschlüsse
- Grundlage für die praktische Umsetzung
- Wichtiger Baustein zur Nutzung von Fördermitteln

IHR KONTAKT ZU UNS:

Telefon: (0511) 3034-2550
elektromobilitaet@nlstbv.niedersachsen.de

Herausgeberin:



NLStBV

*Wir in Niedersachsen:
mobil. regional. sicher!*

**Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr**

Göttinger Chaussee 76 A
30453 Hannover

Stand: Mai 2022



**Niedersachsen.
Klar. Elektrisch.**

elektromobilitaet@nlstbv.niedersachsen.de
elektromobilitaet.niedersachsen.de



**Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr**

Wir in Niedersachsen: mobil. regional. sicher!



**Elektromobilität
für Kommunen**

Ladeinfrastrukturkonzepte



Niedersachsen. Klar. Elektrisch.





PLANVOLL IN DIE ZUKUNFT

Die Elektromobilität ist in voller Fahrt: höchste Zeit, die Ladeinfrastruktur auszubauen! Gehen Sie mit uns voran in Richtung Verkehrswende und Klimaneutralität. Sichern Sie mit uns die individuelle Mobilität der Zukunft, die es gerade in einem Flächen- und Automobilland wie Niedersachsen braucht.

Wir unterstützen Sie aktiv beim Ausbau von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur vor Ort. Hierzu erarbeiten wir gemeinsam mit Ihnen ein Ladeinfrastrukturkonzept. Denn eine gute Umsetzung braucht eine gute Planung.

UNSER ANGEBOT

Unsere Elektromobilitätsmanager erarbeiten mit Ihnen die folgenden 5 Aspekte:

- Bedarf/Angebot
- Standorte
- Technische Voraussetzungen
- Kosten
- Zeitplan

Das Ergebnis:

Ihr Ladeinfrastrukturkonzept.

ZUR VERKEHRSWENDE

60 % der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor stammen vom Autoverkehr, der größten Stellschraube der Verkehrswende. Neben der Substitution des motorisierten Individualverkehrs durch andere Verkehrsformen ist deshalb insbesondere der Wechsel zur Elektromobilität erforderlich. Im Fahrbetrieb entstehen keine klimaschädlichen Emissionen – natürlich nur mit Strom aus erneuerbaren Energien.

Eric Oehlmann – Präsident der NLStBV



„Der Schlüssel für die Akzeptanz der Elektromobilität liegt in der Ladeinfrastruktur. Nur wer laden kann, fährt elektrisch. Gemeinsam mit den niedersächsischen Kommunen richten wir nun das Augenmerk auf den Ausbau öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur. Damit bringen wir in Niedersachsen die Elektromobilität auf den richtigen Weg.“

Um die Klimaziele der Bundesrepublik bis 2030 zu erreichen, müssen 48% der Treibhausgasausstöße (2019) im Verkehrssektor reduziert werden. Der Ausbau der Ladeinfrastruktur ist dafür ein essentieller Baustein, den die NLStBV strategisch vorantreibt. Genau hier setzen unsere Elektromobilitätsmanager mit Ihnen zusammen an: Bei der Erstellung von Ladeinfrastrukturkonzepten, um mit vereinter Kraft Perspektiven bis zum Jahr 2030 zu schaffen.



CHECKLISTE ✓

So bereiten Sie sich gut auf unsere Beratung vor:

- Feste Ansprechpersonen
- Einwohnerdaten nach Ortsteilen
- Bisherige Beschlüsse in Klima und Verkehr
- Kontakt zum Netzbetreiber
- Karte mit Stromnetz

Kontakt/Notizen:



Zusammenarbeit für ein Ladeinfrastrukturkonzept

IM

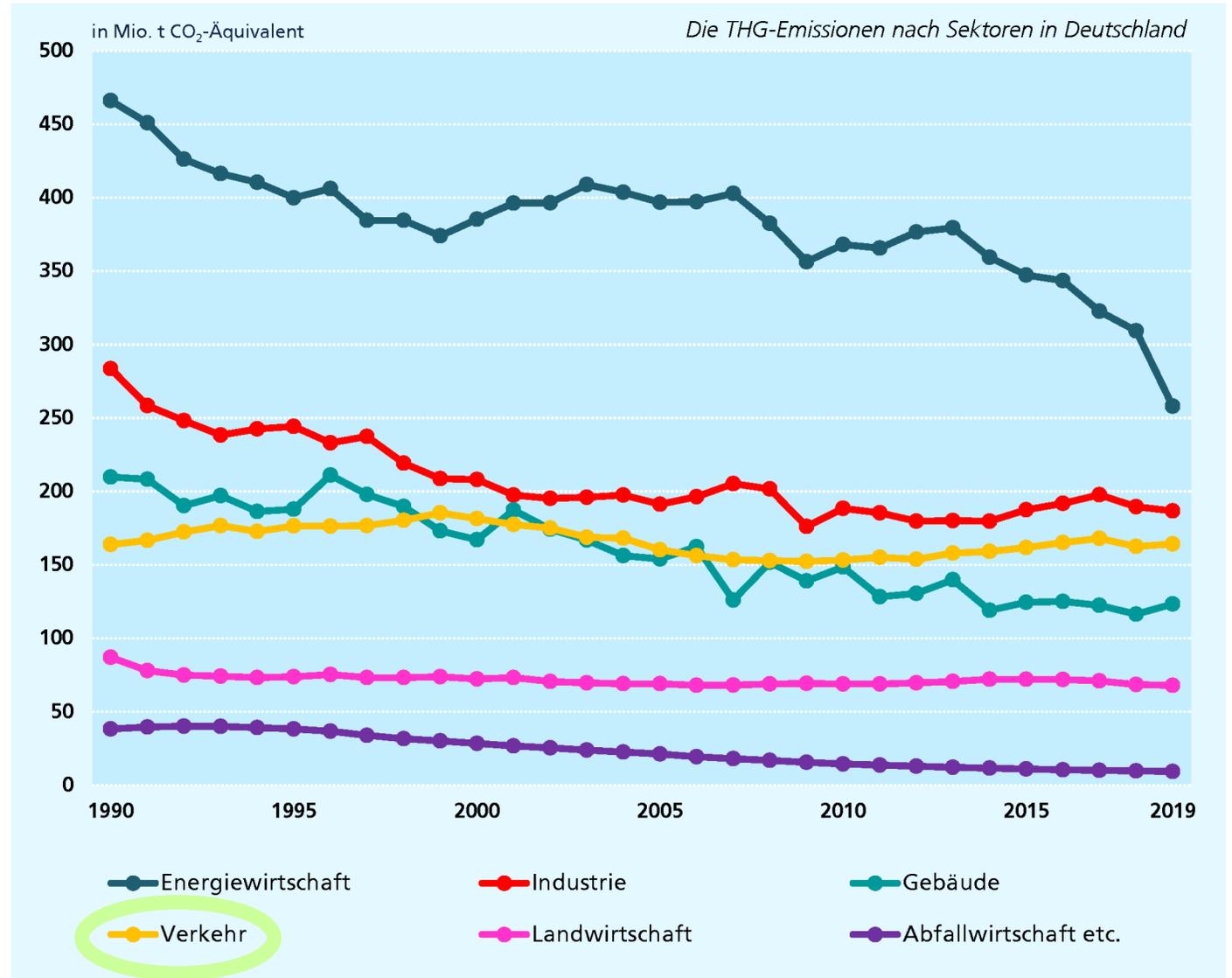
LANDKREIS ROTENBURG (WÜMME)

Überblick

- Transformation und Verkehrswende
- Das Ladeinfrastrukturkonzept und die 5 Aspekte
- Vorgehen
- Der Landkreis Rotenburg (Wümme)
- Aufgaben

Transformation und Verkehrswende

Warum Elektromobilität?



Die Emissionen im Verkehrssektor sind kritisch.

Der PKW-Verkehr macht **60%** der Ausstöße vom Gesamtverkehr aus:

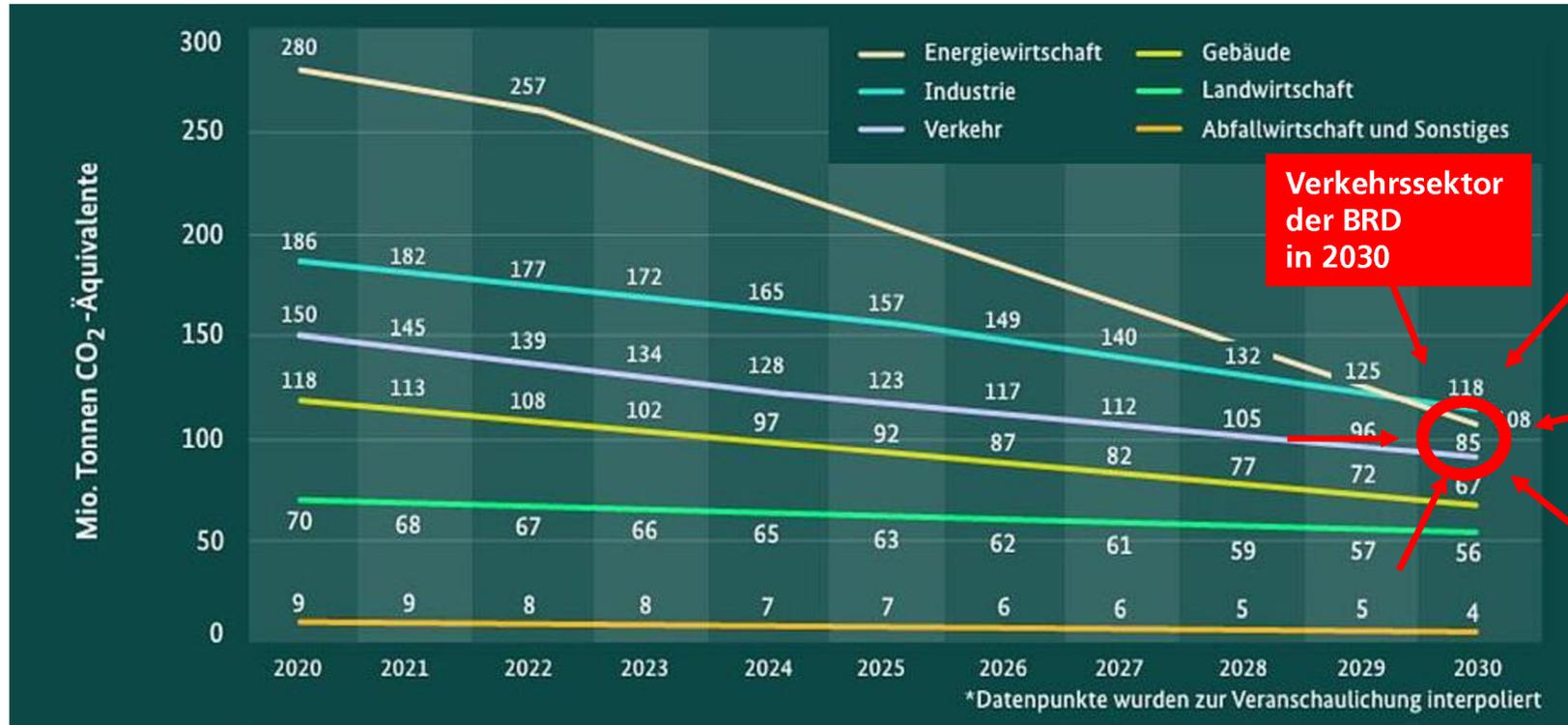
	2019	1990
Verkehrssektor in der BRD ⁹	164 322 000	163 821 000
Straßenverkehr in der BRD ¹⁰	159 695 860	154 790 860
Davon durch Personenkraftwagen ¹⁰	99 959 640	114 751 730
Davon durch leichte Nutzfahrzeuge ¹⁰	11 706 520	4 023 800
Davon durch Schwerlast und Busse ¹⁰	45 679 050	34 137 090
Davon durch Motorräder und Andere ¹⁰	1 362 890	1 878 230

Abbildung 3: Die Verbrennung von Brennstoffen im Verkehrssektor der BRD in Tonnen CO₂-Äquivalent. Der Ausstoß von 2019 lag +0,3% über dem des Jahres 1990. Der Pkw-Verkehr hat 2019 einen Anteil von 60% des gesamten Ausstoßes.



Stellschraube Nr. 1!

Das Bundes-KSG legt Treibhausgasreduktionsziele fest:



85 Mio. t CO₂-Äquivalent darf der Verkehrssektor in 2030 emittieren

= 48% Reduktion zu 2019

Das Ladeinfrastrukturkonzept

und die 5 Aspekte

Die 5 Aspekte des Ladeinfrastrukturkonzepts

Bedarf / Angebot

Wie viele Ladepunkte werden benötigt?

Standorte

Wo kann Ladeinfrastruktur errichtet werden?

Technische Voraussetzungen

Welche Art der Ladeinfrastruktur eignet sich?

Kosten

Mit welchen Aufwendungen wird gerechnet?

ZEITPLAN

Wann könnte umgesetzt werden?

Das Ladeinfrastrukturkonzept...

... übersetzt

1. das **Transformationspensum** für die Elektromobilität im Pkw-Verkehr in **Ausbaubedarf bis zum Jahr 2030**

... und setzt damit

2. den Grundstein, um den **Ladeinfrastrukturausbau vom sporadischen zum strategischen Ausbau** zu bringen.



Blaupause

Die Blaupause dazu gibt es von uns.
Sie wird im Arbeitsprozess erstellt.

Das Ladeinfrastrukturkonzept...

- ...erfasst **Bedarf und Pensum bis 2030**
 - Umfang ist klar
- ...identifiziert **Standorte**
 - Vorschläge für Allokation
- ...bestimmt **Art der Ladeinfrastruktur**
 - Vorschläge für Ladeleistungen
- ...prüft **Netze**
 - Rückmeldung vom Netzbetreiber
- ...empfiehlt **Zeitplan**
 - Unverbindliche Priorisierung von Ladepunkten

Vorteile

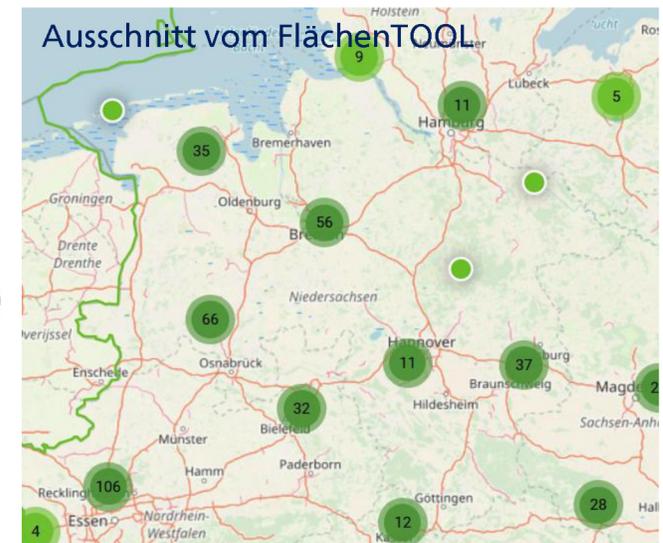
- Der Ausbau folgt einem Plan und hat ein Ziel = **strategischer Ausbau**
- Erstmaliger **Überblick bis 2030**
- **Erarbeitung von Wissen** für Landkreise, Städte und Gemeinden
- Effektive **Zusammenarbeit** von Land, Landkreis und Kommunen
- Grundlage für **politische Beschlüsse** und die praktische **Umsetzung**
- Wichtig für die Nutzung von **Fördermitteln**
- **Weitere Konzepte** können auf dieser Basis entwickelt werden

Umsetzung und Betrieb

Optionen zur Umsetzung (von wenig bis viel Eingriff):

- Veröffentlichung der ermittelten Standorte (z.B. im [FlächenTOOL](#) der NOW)
- Ausschreibung einzelner Standorte oder Standortbündel
- Ausschreibung von Bündeln in mehreren Runden
- Konzessionsvergabe (wie z.B. in Braunschweig oder Hannover)

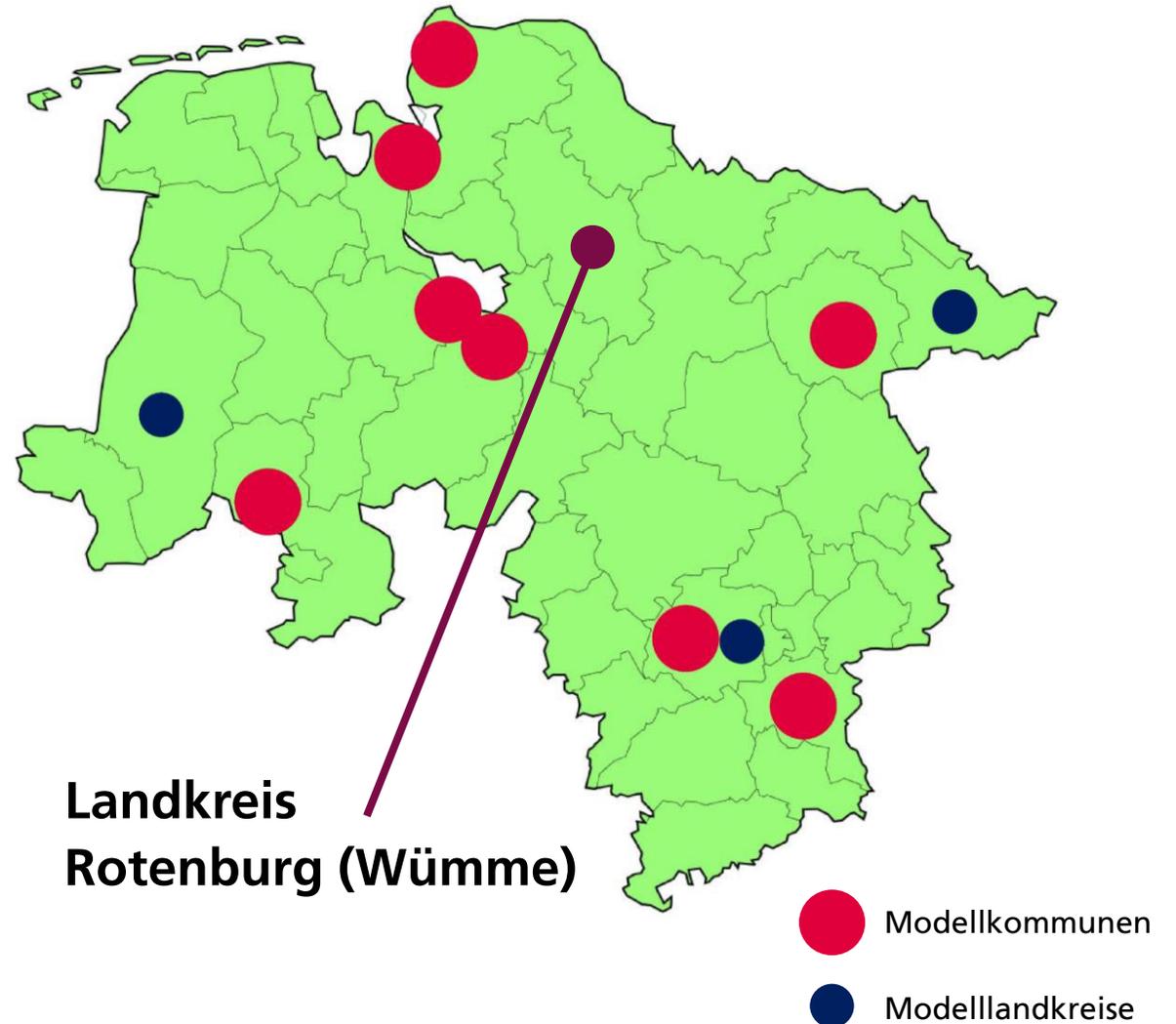
Die Frage der Umsetzung wird im Ladeinfrastrukturkonzept als ersten Schritt aber sehr bewusst ausgespart. An erster Stelle steht das Schaffen einer stabilen Datengrundlage und das Abstecken der Dimension des Ausbaus. Auf dieser Basis können Entscheidungen zur Umsetzung besser erörtert, gefällt und begründet werden.

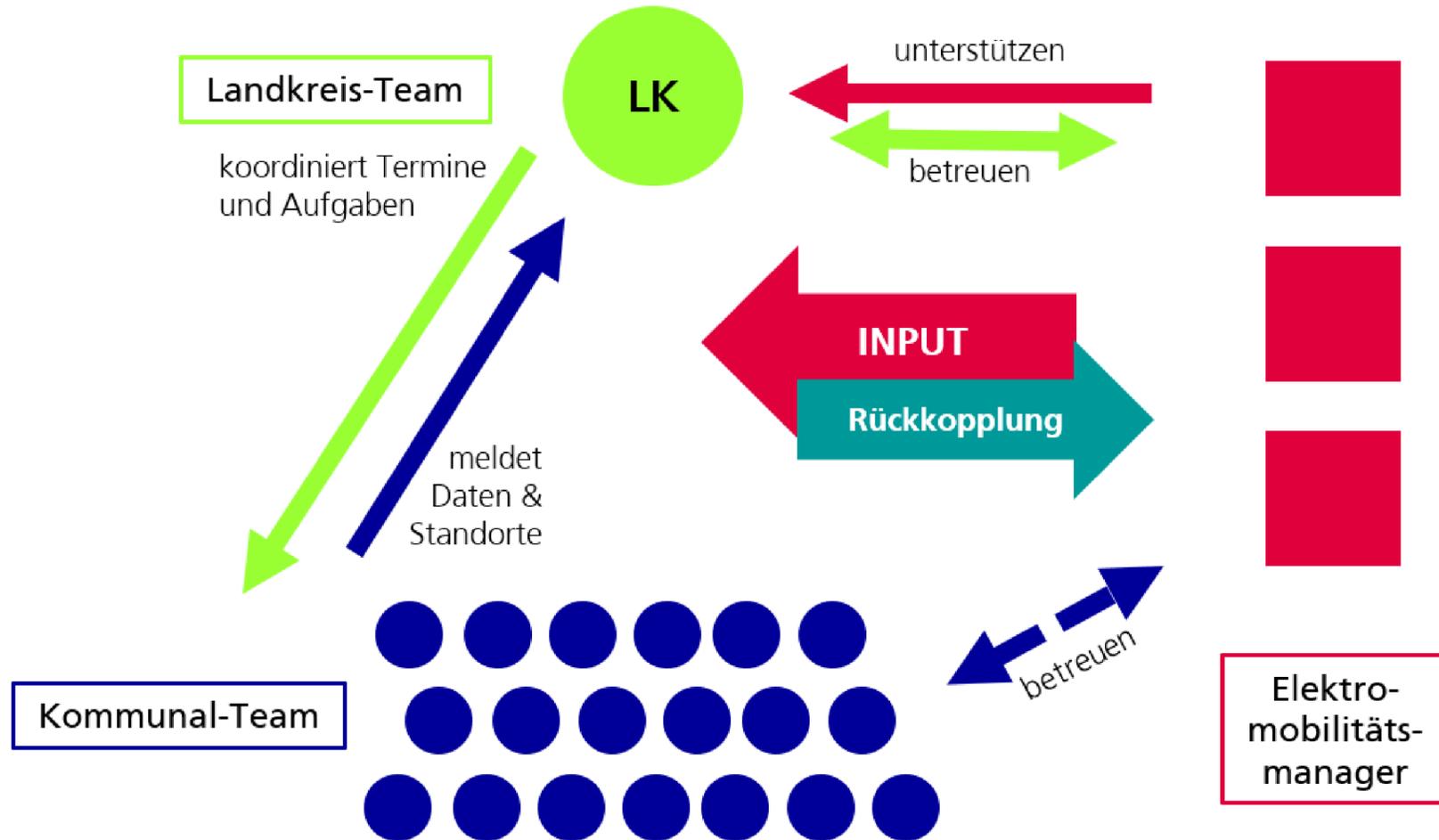


Modellkommunen und Modelllandkreise

Vorgehen

zur Erarbeitung des
Ladeinfrastrukturkonzepts





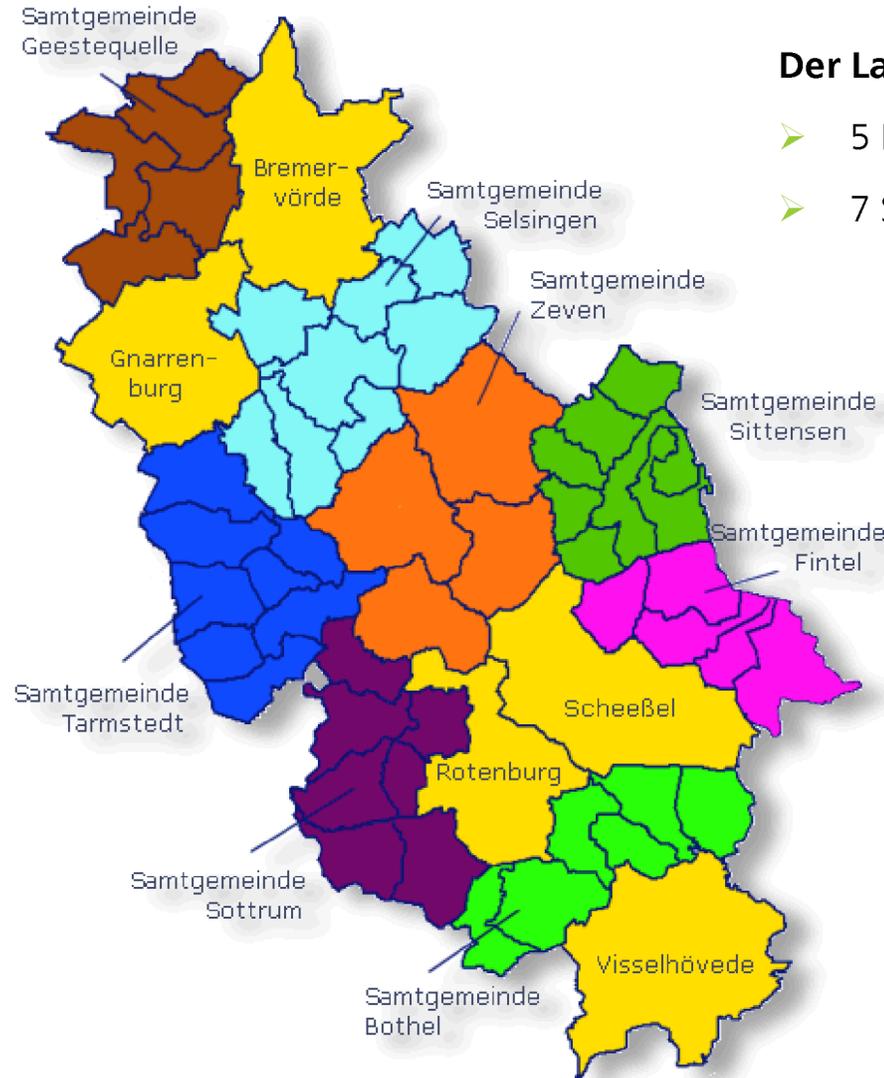
Bildung von 3 Teams für die Zusammenarbeit mit der Federführung beim Landkreis-Team.

4 Wochen	Erstes Treffen mit Bürgermeister/-innen Koordinationsphase der Landkreis- und Kommunalgruppe	Findung der Gruppe
6 Wochen	Vorbereitung und Bedarfsrechnung Standort-Treffen für die Standortidentifikation	Klimaziele Standorte
6 Wochen	Prüfung der Standorte beim Netzbetreiber Vorbereitung Ladeinfrastrukturkonzept	Prüfung der Standorte
6 Wochen	Abschließende Gespräche und Ergebnisse Verfassen des Ladeinfrastrukturkonzepts	Erstellen des Konzepts

Vom Beginn bis zum endgültigen Ergebnis sind sechs Monate eingeplant.

Der Landkreis Rotenburg (Wümme)

und seine Kommunen



Der Landkreis Rotenburg (Wümme) hat:

- 5 Einheitsgemeinden
- 7 Samtgemeinden

Vorschlag:

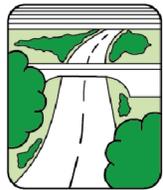
Erarbeitung mit einem Team aus jeweils einem/r Vertreter/in aus den 12 Einheiten

Nächste Schritte

- Vorstellung des Vorhabens
- Findung des Kommunal-Teams
- Abfrage der Einwohner/-innendaten in den Kommunen nach Ortsteilen
- Bedarfsberechnung durch die NLStBV
- Vorbereitung des Standort-Treffens

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr



NLStBV

Wir in Niedersachsen:
mobil. regional. sicher!

Shivam Tokhi

Elektromobilitätsmanager

Tel. 0511 / 3034-2143

shivam-ortwin.tokhi@nlstbv.niedersachsen.de

 **Niedersachsen. Klar.**  Elektrisch.



Hotline für Beratung: 0511 / 3034-2550

elektromobilitaet@nlstbv.niedersachsen.de

[elektromobilitaet.niedersachsen.de](https://www.elektromobilitaet.niedersachsen.de)



Mitteilungsvorlage Straßenverkehrsamt Tagesordnungspunkt: 6		Drucksachen-Nr.: 2021-26/0441 Status: öffentlich Datum: 02.06.2023
Termin	Beratungsfolge:	
13.06.2023	Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr	

Bezeichnung:

Beförderungsentgelte im Taxenverkehr

Sachverhalt:

Der Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen e.V. (GVN) beantragt mit Schreiben vom 19.04.2023 (s. Anlage) erneut die Änderung der Verordnung zur Regelung des Taxenverkehrs im Landkreis Rotenburg (W.). Gleichlautende Anträge sind bei den Landkreisen Cuxhaven, Stade, Osterholz und Verden eingegangen.

In Abstimmung mit den umliegenden Landkreisen ist vorgesehen, zunächst das Ergebnis der Mindestlohnkommission im Juni 2023 abzuwarten sowie eine Fortschreibung der Tarifanalyse zur Wirtschaftlichkeit der Entgelte im Taxigewerbe aus dem Frühjahr 2022 zu beauftragen.

Sofortiger Handlungsbedarf besteht trotz voraussichtlich weiter steigenden Mindestlohns und der Höhe der Inflationsrate nicht, denn die Tarife liegen nach der Anpassung zum 15. August 2022 im Vergleich erneut nicht im unteren Bereich. Beispielsweise wurden in Hamburg kürzlich die Tarife auf das Niveau im Landkreis Rotenburg (W.) angehoben.

Zudem erzielen die Unternehmen einen Großteil ihrer Erträge mit Patientenbeförderungen, für die eine Sondervereinbarung zwischen Unternehmerverband und Krankenkassen abgeschlossen ist.

Über das Ergebnis des Gutachtens werde ich zu gegebener Zeit erneut berichten und ggf. eine Anpassung der Verordnung über die Beförderungsentgelte vorschlagen. Neben der Auskömmlichkeit der Tarife ist mir dabei auch insbesondere daran gelegen, den einheitlichen Tarif mit den umliegenden Landkreisen zu erhalten.

In Vertretung

(von Ostrowski)

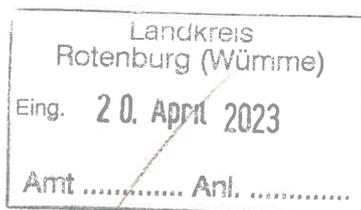


Gesamtverband
Verkehrsgewerbe
Niedersachsen e.V.



Fachvereinigung Taxi und Mietwagen im GVN, Postfach 110552, 30101 Hannover

Landkreis Rotenburg (Wümme)
Straßenverkehrsamt
Postfach 1440
27344 Rotenburg (Wümme)



Wirtschafts- und
Arbeitgeberverband

Güterkraftverkehr
und Entsorgung

Möbelspedition

Spedition und Logistik

Omnibus und Touristik

→ Taxi und Mietwagen

Hannover, den 19.04.2023

Antrag auf Änderung der Verordnung zur Regelung des Taxenverkehrs im Landkreis Rotenburg (Wümme)

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen (GVN) e.V. ist durch seine Mitglieder beauftragt, die wirtschaftlichen Interessen des Taxigewerbes zu vertreten. Wie in § 39 Abs. 2 PBefG geregelt, sollen die Beförderungsentgelte der wirtschaftlichen Lage angemessen sein. Gemäß § 39 Abs. 4 PBefG können die geltenden Beförderungsentgelte widerrufen werden, wenn sich die zugrunde liegenden Umstände wesentlich geändert haben. Vor diesem Hintergrund fand eine Mitgliederversammlung statt, die mehrheitlich im Ergebnis feststellte, dass die derzeit geltenden Entgelte nicht mehr auskömmlich sind.

Die letzte Anpassung der Entgelte erfolgte im vergangenen Jahr, allerdings blieben die Entgelte unter den Empfehlungen des seinerzeit beauftragten Gutachters. Wir kommen später noch einmal detailliert darauf zurück.

Die nachfolgend aufgeführten Änderungen werden beantragt:

§ 6 Höhe der Beförderungsentgelt

1. Der Grundpreis beträgt für jede Fahrt einschließlich einer Fahrleistung von 800 m oder 208 Sekunden Wartezeit 8,00 €
2. Das Entgelt für die Fahrleistung je 34,48 gefahrene Wegstrecke 0,10 € = 2,90 €/km
3. Der Zuschlag für die angeforderte Beförderung in einer Großraumtaxi beträgt 10,00 € wenn mehr als vier Fahrgäste zu befördern sind.
4. Rollstuhlzuschlag 18,00 €
für nicht umsetzbare Rollstühle, mit denen der Fahrgast auch während der Fahrt befördert werden muss und/oder bei denen ein Umsetzen auf einen normalen Fahrgastplatz aufgrund der Behinderung/Erkrankung nicht möglich ist.

§ 7 Wartezeit

Für Wartezeiten, die durch den Fahrauftrag begründet sind, wird für je 8,00 Sekunden ein Entgelt vom 0,10 Euro festgesetzt (=45,00 €/Std.).

Begründung

Im April 2022 legte die von der Tarifgemeinschaft beauftragte Firma Linne und Krause, Hamburg, eine Tarifanalyse zur Wirtschaftlichkeit der Entgelte im Taxigewerbe der Landkreise im ehemaligen Regierungsbezirk Stade vor. Auf Seite 18 der Analyse stellte der Gutachter einen tariflichen Anpassungsbedarf fest und äußerte darüber hinaus Empfehlungen.

Die seinerzeitige Empfehlung lautete: „Wir empfehlen, den Anpassungsbedarf von ca. 38% bei ca. 25% zu deckeln, um die Nachfrage nicht zu stark zu überfordern und die weitere Entwicklung am Energiemarkt zu beobachten.“

Weiterhin führt der Gutachter aus, dass in unserem Antrag aus März 2021 der Anstieg des gesetzlichen Mindestlohns auf 12,00€ und die seinerzeit nicht absehbaren dramatischen Steigerungen der Energiekosten nicht berücksichtigt werden konnten.

Wir wollen an dieser Stelle nicht alle Faktoren, die der Gutachter in seiner Gesamtbetrachtung aufführt erläutern, dazu liegt Ihnen das Gutachten vor. Bei einer Betrachtung der Faktoren scheint die Fortschreibung der genannten Kostenelemente (Kaufkraft, Personal- und Betriebskosten) klar für sich zu sprechen. Eine erneute Anpassung der Beförderungsentgelte ist zwingend notwendig, da im vergangenen Jahr der Gutachterempfehlung bezüglich der Deckelung der Entgelte seitens des Landkreises gefolgt wurde.

Die weitere Empfehlung des Gutachters, nämlich den Taxitarif in 2024 erneut einer Revision zu unterziehen, können wir nicht zustimmen. Die, auch von Linne und Krause zum Zeitpunkt der Gutachtenerstellung festgestellten Preisindikatoren sind in der Realität längst davongelaufen. Eine moderate und auskömmliche Anhebung der Beförderungsentgelte ist bereits in 2023 notwendig. Noch einmal kann das Taxigewerbe nicht auf eine Bearbeitungszeit von 18 Monaten warten. Im Ergebnis steht ein Wandel von Taxi- in Mietwagengenehmigungen, mit dann freier Preisgestaltung sowie einem Wegfall der Betriebs- und Beförderungspflicht im Raum.

Die UnternehmerInnen haben sich ihre Entscheidung, eine Entgeltanhebung zu beantragen, nicht leicht gemacht. Das Gewerbe weiß, dass nach einer Anhebung zunächst mit einem Fahrgastrückgang zu rechnen ist. Dieser kompensiert sich allerdings wieder, da bereits seit längerer Zeit niemand mehr aus Spaß mit dem Taxi fährt.

Im Namen seiner Mitglieder beantragt der GVN ein Inkrafttreten der Entgelte zum 1.10.2023.

Für Fragen, Abstimmungen und Erläuterungen stehen Ihnen der Fachgruppenvorsitzende Taxi und Mietwagen der Bezirksgruppe Stade, Herr Stefan Gödeke, aber auch der Unterzeichner gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

**Gesamtverband Verkehrsgewerbe
Niedersachsen (GVN) e.V.**
Fachvereinigung Taxi- und Mietwagen

gez. Stefan Gödeke

gez. Stephen Schubert

gez. Harald Gast



Mitteilungsvorlage Schul- und Kulturamt Tagesordnungspunkt: 7		Drucksachen-Nr.: 2021-26/0448 Status: öffentlich Datum: 02.06.2023
Termin	Beratungsfolge:	
13.06.2023	Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr	

Bezeichnung:

Sachstand zur Einführung des Deutschlandtickets im Landkreis Rotenburg (Wümme)

Sachverhalt:

Die Einführung des Deutschlandtickets zum 1. Mai 2023 ist im Landkreis Rotenburg (Wümme) ohne besondere Vorkommnisse verlaufen. Durch das Neunte Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes vom 20. April 2023 ist die Anwendung des Deutschlandtickets bis zum 30. September 2023 bundesrechtlich vorgegeben. Spätestens zu diesem Zeitpunkt müsste der Landkreis eigene Regelungen getroffen haben, um das Deutschlandticket im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) fortzuführen. Für den schienengebundenen ÖPNV ist hingegen das Land zuständig.

Nachdem der Kreisausschuss am 15. März beschlossen hatte, das Deutschlandticket im Landkreis einzuführen, habe ich gegenüber der Niedersächsischen Landesnahverkehrsgesellschaft eine entsprechende Teilnahmeerklärung abgegeben. Demnach hat der Landkreis als ÖPNV-Aufgabenträger dafür Sorge zu tragen, dass das Deutschlandticket über den 30. September hinaus mindestens für das restliche Jahr 2023 angewendet wird, entsprechende Beihilferegulungen mit Rückwirkung ab dem 1. Mai zur Weiterleitung von Bundes- oder Landesmitteln geschaffen und entsprechende Abschlagzahlungen beantragt werden.

Aktuell wird seitens der Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH (VNO) geprüft, inwiefern die Allgemeine Vorschrift für die eigenwirtschaftlichen Verkehre der Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB) sowie der öffentliche Dienstleistungsauftrag für die Omnibusbetrieb von Ahrentschildt GmbH (OvA) rückwirkend zum 1. Mai angepasst werden müssen.

Bereits angepasst wurden jedenfalls die Tarifbestimmungen zum VBN- und zum ROW-Tarif, auf die die Allgemeine Vorschrift sowie der öffentliche Dienstleistungsauftrag verweisen. Auch die Tarifbestimmungen der ASTROW-Verkehre im Landkreis Rotenburg (Wümme) wurden aktualisiert.

Die den Verkehrsunternehmen voraussichtlich durch das Deutschlandticket entstehenden Mindereinnahmen werden zurzeit ermittelt, um entsprechende Abschlagzahlungen beim Land zu beantragen und an die Verkehrsunternehmen weiterleiten zu können. Die Finanzierungszusage von Bund und Ländern betrifft zurzeit (nur) die Jahre 2023 bis 2025. Die vom Landkreis zu treffenden Regelungen sollten daher ab 2026 bedingen, dass die Kosten für das

Deutschlandticket auch weiterhin von Bund und Ländern übernommen werden.

In Vertretung

(Dr. Lühring)



Mitteilungsvorlage Amt für Wasserwirtschaft und Straßenbau Tagesordnungspunkt: 8		Drucksachen-Nr.: 2021-26/0425 Status: öffentlich Datum: 02.06.2023
Termin	Beratungsfolge:	
13.06.2023	Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr	

Bezeichnung:

Bericht über aktuelle Maßnahmen an Kreisstraßen

Sachverhalt:

Der Erhalt und die Optimierung der kreiseigenen Verkehrsinfrastruktur sowie die Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrssicherheit sind als Ziele im Produkt 54.2.01 des Teilhaushalts 8 festgelegt. Um diese zu erreichen ist u. a. die laufende Unterhaltung sowie Erneuerung des Kreisstraßen- und Radwegenetzes erforderlich. Hinzu kommen Neubaumaßnahmen. Für diese Vorhaben stehen innerhalb des Produktes sowohl im Ergebnis- als auch im Finanzhaushalt jährlich erhebliche Mittel zur Verfügung.

Beispielhaft für die im Landkreis regelmäßig durchzuführenden Arbeiten werden die nachfolgend benannten Maßnahmen vorgestellt, welche fertiggestellt wurden:

1. Unterhaltung einer Straße
Kreisstraße 216 von der B 75 (Scheeßel) nach Jeersdorf
von km 0,550 bis km 1,950
Baukosten: rund 243.000,- €
2. Unterhaltung eines Geh- und Radweges
Kreisstraße 217 von Unterstedt nach Ahausen
von km 0,570 bis km 3,450
Baukosten: rund 215.000,- €
3. Erneuerung einer Straße
Kreisstraße K 109 von der B 71 (Selsingen) nach Haaßel
von km 0,100 bis km 1,150
Baukosten: voraussichtlich ca. 270.000,- €

In Vertretung

(Dr. Lühring)



Mitteilungsvorlage Amt für Wasserwirtschaft und Straßenbau Tagesordnungspunkt: 9		Drucksachen-Nr.: 2021-26/0455 Status: öffentlich Datum: 02.06.2023
Termin	Beratungsfolge:	
13.06.2023	Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr	

Bezeichnung:

Sicherstellung der Verkehrssicherheit an Moorstraßen

Sachverhalt:

Im Landkreis Rotenburg (Wümme) befinden sich viele Straßen in Mooregebieten auf nicht tragfähigem Untergrund. Besonders in den vergangenen trockenen Jahren sind an diesen Straßen erhebliche Schäden entstanden. Verstärkte Setzungen innerhalb des Straßenkörpers sind hierbei der Hauptgrund.

Die betroffenen Streckenabschnitte müssen häufiger kontrolliert werden, um die Verkehrssicherungspflicht aufrecht zu erhalten. Bisher können die Straßenmeistereien die Verkehrssicherheit mit wiederkehrenden, kurzfristigen, punktuellen Reparaturen am Straßenkörper aufrechterhalten. Weiterhin wurden Streckenabschnitte auf ein zulässiges Gesamtgewicht von 9 Tonnen beschränkt, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf bis zu 30 km/h reduziert und Benutzungspflichten von Geh- und Radwegen aufgehoben. Es ist nicht auszuschließen, dass trotz dieser Maßnahmen teilweise oder auch komplette Sperrungen von Kreisstraßen notwendig werden.

Derzeit gibt es keine standardisierte Bauweise für Verkehrsflächen auf nicht tragfähigem Untergrund. Demzufolge müsste eigentlich der gesamte Unterbau der Straße bis zu ca. 5 m unter Geländeoberkante abgetragen und neu mit verdichtungsfähigem Material verfüllt werden. Neben den hohen Bau- und Entsorgungskosten ist hiermit ein erheblicher Eingriff in die Umwelt und Natur verbunden.

Erfahrungsgemäß ist ein guter Zustand von Moorstraßen nach den bisher durchgeführten Maßnahmen nur ca. 4 bis 6 Jahre gegeben. Auf tragfähigem Untergrund können diese guten Verhältnisse ca. 20 Jahre aufrechterhalten werden. In Mooregebieten ist somit eine deutlich schnellere Verschlechterung des Straßenzustandes zu beobachten.

Eine sehr häufige Ertüchtigung der Straße mit einer neuen Asphaltdecke auf nicht tragfähigem Untergrund ist nicht nachhaltig und auch sehr kostenintensiv. Die Verwaltung prüft deshalb, ob es auch alternative Bauweisen gibt. Kontakte mit einem Ingenieurbüro und möglichen Fördermittelgebern wurden bereits aufgenommen.

In der Sitzung des Fachausschusses sollen die Thematik in einer Präsentation näher vertieft und mögliche Lösungsansätze für die Zukunft vorgestellt werden.

In Vertretung

(Dr. Lühring)