Landkreis **Vorpommern-Rügen**

Mobilitätsausschuss

Niederschrift über
die 11. Sitzung des Mobilitätsausschusses am 8. September 2026

Sitzungsraum: Raum 126/127 der Kreisverwaltung, Carl-Heydemann-Ring 67
in 18437 Stralsund
Sitzungsdauer: 16:30 - 17:28 Uhr

Anwesenheit:

Vorsitzender
Herr Marco Jahns

Kreistagsmitglied
Herr Ulf Braum
Herr Thomas Haack
Herr Mathias Löttge
Frau Julia Präkel
Herr Jens Radtke
Herr Andi Wallis

Sachkundige Einwohner/-in
Herr Alexander Benkert
Herr Nick Dittmer
Herr Heiko Körner
Frau Andrea Kühl
Herr André Meißner
Herr Prof. Dr. Ludwig Wetenkamp

Stellvertreter/-in

Herr Danilo Wessel	Vertretung für Herrn Tommy Thormann

Von der Verwaltung

Frau Karen Hoppenrath	Fachdienstleiterin Stabstelle Wirtschaftsförderung und Regionalentwicklung
Herr Frank Stallbaum	Fachdienstleiter Bau und Planung
Herr Ulrich Sehl	Geschäftsführer VVR
Herr Robin Thomas	Fachgebietsleiter Verkehrsangelegenheiten
Herr Sven Frohberg	Fachgebietsleiter Tiefbau
Herr Hannes Arndt	SB Kreistagsangelegenheiten

Es fehlen:

Kreistagsmitglied

Herr Thomas Pauketat	entschuldigt
Herr Tommy Thormann	entschuldigt

Tagesordnung

- Öffentlicher Teil -

1. Eröffnung, Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung und der Beschlussfähigkeit
2. Einwohnerfragestunde
3. Bestätigung der Tagesordnung
4. Kenntnisnahme der Niederschrift vom 7. April 2026
5. Antrag der Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90/DIEGRÜNEN + Die PARTEI: A/4/0150
   „Fahrradschutzstreifen auf Kreisstraßen oder Teilstücken von Kreisstraßen“
6. Aktuelle Informationen zur Konzessionserteilung der Wegebahn Dierhagen
7. Anfragen
8. Mitteilungen

- Nichtöffentlicher Teil -

9. Bestätigung der nichtöffentlichen Tagesordnung
10. Kenntnisnahme der nichtöffentlichen Niederschrift vom 7. April 2026
11. Anfragen
12. Mitteilungen

Sitzungsergebnis

- Im öffentlichen Teil -

1. Eröffnung, Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung und der Beschlussfähigkeit

Herr Jahns eröffnet als Ausschussvorsitzender die 11. Sitzung des Mobilitätsausschusses und begrüßt die Anwesenden. Er stellt fest, dass zur Sitzung ordnungsgemäß geladen wurde und der Mobilitätsausschuss mit 13 von 15 Ausschussmitgliedern beschlussfähig ist.

Herr Jahns vereidigt Herrn Dittmer als neues Mitglied des Mobilitätsausschusses.

2. Einwohnerfragestunde

Einwohneranfragen werden nicht gestellt.

3. Bestätigung der Tagesordnung

Anmerkungen oder Änderungswünsche zur Tagesordnung werden nicht vorgetragen.

Der Mobilitätsausschuss bestätigt die öffentliche Tagesordnung.

4. Kenntnisnahme der Niederschrift vom 7. April 2026

Anmerkungen oder Ergänzungen werden nicht vorgetragen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die öffentliche Niederschrift vom 7. April 2026 zur Kenntnis.

5. Antrag der Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90/DIEGRÜNEN + Die PARTEI: „Fahrradschutzstreifen auf Kreisstraßen oder Teilstücken von Kreisstraßen“ Vorlage: A/4/0150

Herr Stallbaum informiert anhand einer PowerPoint-Präsentation über die Möglichkeit zur Schaffung von Fahrradschutzstreifen an Kreisstraßen.

Die Präsentation ist der Niederschrift als Anlage beigefügt.

***Herr Körner** betritt die Sitzung um 16:34 Uhr (14/15)*

Herr Prof. Dr. Wetenkamp bedankt sich bei Herrn Stallbaum und erklärt, dass der geforderte Prüfauftrag damit erledigt sei.

Herr Radtke ergänzt, dass er mit Selbst-Recherche zu demselben Ergebnis wie Herr Stallbaum gekommen sei.

Weiterer Redebedarf besteht nicht.

Herr Jahns bittet um Abstimmung über den Antrag.

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag Vorpommern-Rügen möge beschließen:

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beauftragt den Landrat damit zu prüfen, auf welchen Kreisstraßen oder Teilstücken von Kreisstraßen ohne begleitenden Radweg es sinnvoll und rechtlich möglich ist, Fahrradschutzstreifen anzulegen und mit welchen Kosten dies verbunden ist.

Abstimmungsergebnis: einstimmig abgelehnt

6. Aktuelle Informationen zur Konzessionserteilung der Wegebahn Dierhagen

Herr Thomas erklärt, dass sein Vorgänger Herr Peschel 2019 im Rahmen einer Überprüfung der Jagdschlossexpress GmbH zu dem Entschluss gekommen sei, dass die dort angebotene Beförderungsleistung nicht die Merkmale des Gelegenheitsverkehrs erfülle und es sich somit um Linienverkehr handle, woraufhin die Konzessionserteilung versagt wurde. Diese Entscheidung sei angefochten worden und das Gericht habe dem Landkreis Recht gegeben. Vor diesem Hintergrund müsse man nun bei der

Verlängerung der Genehmigungen der Wegebahn in Dierhagen entscheiden, ob es sich bei der Art der Beförderung ebenfalls um Linienverkehr handle. Der Landkreis als Genehmigungsbehörde sei in dieser Angelegenheit besonders streng. Nach eingehender Prüfung gelang man im Jahr 2023 zu dem Ergebnis, dass man die Genehmigung unter erheblichen Einschränkungen erteilen könne. Während des Genehmigungszeitraumes habe Herr Plotka im Jahr 2024 entschieden, seinen Betriebssitz zu verlegen, so dass der Landkreis nicht mehr zuständig gewesen sei. Im Mai 2026 lief die Genehmigung aus und nun habe Herr Plotka im März 2026 seinen Betriebssitz wieder in den Landkreis zurückverlegt. Der Landkreis habe dann, in Abstimmung mit Herrn Sehl und Herrn Baase, die Genehmigung für 1,5 Jahre unter bestimmten Auflagen verlängert. **Herr Thomas** betont, dass sowohl die rechtliche Situation als auch die Rechtsprechung in dieser Angelegenheit sehr kompliziert und uneindeutig seien. So sei es bspw. möglich, dass andere Bundesländer die Genehmigung für einen Fahrbetrieb in einem anderen Bundesland erteilen dürften.

Herr Sehl weist darauf hin, dass es bei dieser Sache zentral um die Unterschiede zwischen Gelegenheitsverkehr und Linienverkehr gehe. Es gebe hierzu gerichtliche Entscheidungen, die insbesondere die Befristung beträfen. Speziell im Fall Dierhagen müsse man die unterschiedlichen Punkte, an denen Fahrgäste aufgenommen würden, betrachten. Insbesondere in dieser Hinsicht sei es für den VVR sehr fraglich, ob tatsächlich Gelegenheitsverkehr vorliege. Man müsse auch die Belange der touristischen Mobilität berücksichtigen und sicherstellen, so **Herr Sehl**. Dies sei nicht nur im Ausflugsverkehr eine Herausforderung, sondern auch in anderen Bereichen. Daher versuche man im Rahmen der eigenen Linienverkehrsgenehmigung ebenfalls, dafür Sorge zu tragen, dass diese Aufgaben entsprechend erfüllt würden. Als Geschäftsführer habe er dabei allen voran die Aufgabe, entsprechende Entwicklungen zu begleiten. Gelegenheits- und Linienverkehr müssen klar voneinander abgrenzbar sein Man müsse nun beobachten, wie sich die Angelegenheit weiterentwickle und wie man die verschiedenen Aspekte voneinander abgrenzen könne. **Herr Sehl** betont, dass es besonders wichtig sei, mit den Betreibern im Gespräch zu bleiben.

Herr Jahns betont, dass man der Wirtschaft freien Lauf lassen solle. Allerdings werde der VVR mit 21 Mio. Euro bezuschusst, sodass der ÖPNV auch unlukrative Strecken abdecken könne. Insofern müsse man beim Gelegenheitsverkehr darauf achten, dass "Rosinenpickerei" verhindert wird.

Herr Meißner merkt an, dass man als Tourismusland zwar attraktive Angebote für Urlaubsgäste schaffen müsse, gleichzeitig aber auch für die Sicherung der öffentlichen Daseinsvorsorge verantwortlich sei. Somit müsse man außerhalb der Saison den ÖPNV subventionieren, während innerhalb der Saison vermehrt private Unternehmen Leistungen anbieten. Insofern sei es unabdingbar, ein Gleichgewicht zwischen der Privatisierung von Gewinnen und der Kommunalisierung von Lasten zu finden. **Herr Meißner** fragt, ob es möglich wäre, eine Liste der relevanten Kriterien für die Genehmigungserteilung zu erhalten.

Im Zuge des Klageverfahrens habe das Gericht unter anderem erklärt, dass die Merkmale von Linienverkehr dann erfüllt seien, wenn man als Fahrgast zeitlich gebunden zu- und aussteigen kann und die Wege bestimmt seien, so **Herr Thomas**. Er könne eine Checkliste anbieten, in der alle weiteren Kriterien aufgeführt seien, die für die Erteilung einer Genehmigung maßgebend seien.

Herr Sehl unterstützt die Aussage von Herrn Thomas. Sowohl die Rechtsprechung als auch die Gesetze seien nicht eindeutig, die Wegebahn als Verkehrsmittel sei ein Sonderfall und bedürfe daher grundsätzlich immer einer Einzelfallprüfung. Weiterhin ergänzt **Herr Sehl**, dass sich der Planwert von 21 Mio. Euro dieses Jahr voraussicht-

lich auf 13,5 Mio. verringern werde. Grund hierfür sei eine Änderung im Umgang mit dem Deutschlandticket.

Frau Präkel fragt, warum der Landkreis bei der Erteilung der Genehmigungen besonders streng sei.

Die Verwaltung habe erkannt, dass bestimmte Merkmale nicht mehr dem Gelegenheitsverkehr entsprächen, aber trotzdem noch vielen anderen Ländern als etablierte Praxis so anerkannt würden, so **Herr Thomas**. Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) stamme aus den 1970er-Jahren und habe sich in seiner Ausgestaltung inzwischen mehrfach verändert. Das, was man ursprünglich unter Gelegenheitsverkehr verstanden habe, entspreche heute nicht mehr der Realität. Als Genehmigungsbehörde stehe man deshalb vor der Frage, wie man mit dieser Situation umgehen solle. Es handele sich um eine über Jahrzehnte gewachsene Struktur mit Unternehmen, die seit über 40 Jahren bestünden. Nun stelle man in aktuellen Überprüfungen fest, dass es sich dabei nicht mehr um Gelegenheitsverkehr handele und versage dann oftmals die Genehmigungen.

Herr Meißner fragt, ob die Kommune eine Art Vetorecht habe oder auf einem anderen Weg regulierend in das überhandnehmende Verkehrsangebot eingreifen könnte.

Herr Thomas erklärt, dass sich diese Frage beantworten ließe, indem man prüfe, wer Widerspruchsberechtigter sei. Wenn bspw. ein in Greifswald ansässiger Betrieb seine Fahrten in Stralsund anbieten würde, sei die VVR mit hoher Wahrscheinlichkeit betroffen. Dass eine Gemeinde betroffen sein könnte, halte er für unwahrscheinlich.

Herr Benkert fragt, ob die Gemeinde Einfluss auf die Standorte der Haltestellen habe.

Herr Thomas antwortet, dass die Gemeinde zwar diese Kompetenz besäße, diese aber in der Praxis nicht nutze.

Herr Jahns lässt über das Rederecht von Herrn Plotka abstimmen.

Der Mobilitätsausschuss erteilt Herrn Plotka einstimmig das Rederecht.

Herr Plotka sei über die Versagung der Genehmigung sehr überrascht gewesen, schließlich hingen an seinem Betrieb viele Existenzen. Nichtsdestotrotz werde er die gesetzlichen Bedingungen akzeptieren. Er betont, dass er sich und sein Unternehmen im Tourismus verankert sehe. Er versuche auch, über die Saison hinaus die Angebote aufrechtzuerhalten. Dabei sei er immer in Abstimmung mit dem VVR. Zum Thema Ortsbusverkehr führt er aus, dass er ab dem Tag, an dem der Ortsbus etabliert wurde, seine eigenen Haltestellen zurückgenommen habe und stattdessen Rundfahrten angeboten habe. Für Dierhagen habe man eine Genehmigung für Gelegenheitsverkehr mit Haltestellen als Ausflugsfahrt zum Hafen beantragt. Da er aber an diesem Punkt nicht in die Belange der VVR eingreifen wolle, habe er das Angebot letztlich nicht umgesetzt. Dass zwischen Gelegenheitsverkehr und Linienverkehr unterschieden werde, sei grundsätzlich richtig. Das Einzige, was er nicht verstehen könne, sei, dass Mecklenburg-Vorpommern offenbar das einzige Bundesland sei, in dem es Schwierigkeiten gebe, einen privaten Anbieter wie ihn mit einer Linienverkehrsgenehmigung auszustatten. Natürlich ergäben sich daraus weitere Probleme. Man dürfe nicht in Konkurrenz zur VVR treten, da diese das entsprechende alleinige Recht habe. Ebenso dürfe man nicht dort fahren, wo man der VVR dieFahrgäste streitig machen könnte. Er sei jedoch der Meinung, dass die von ihnen angebotenen Fahrten keinem einzigen Gast zulasten der VVR gingen, weil es sich um ganz andere

Zielgruppen handele. Abschließend betont **Herr Plotka**, dass er sich als Unternehmer verstehe. Er habe Mitarbeiter, die nicht in gleichem Maße wie die Mitarbeiter der VVR abgesichert seien. Außerdem habe er Kinder, die den Betrieb möglicherweise einmal weiterführen sollten. Manche Entscheidungen seien für ihn schwer verständlich und wirtschaftlich nicht einfach. Er bittet deshalb darum, dass man sich auch künftig, wenn entsprechende Fragen aufkämen, so wie in der Vergangenheit miteinander ins Gespräch setze, um gemeinsam Lösungen zu finden.

Herr Jahns betont erneut, dass der Wirtschaft freie Hand gegeben werden müsse. Er sei zuversichtlich, dass die zuständigen Stellen in Abstimmung mit dem VVR die richtigen Entscheidungen treffen werden.

Weiterer Redebedarf besteht nicht.

7. Anfragen

Herr Wetenkamp erklärt, dass er vermehrt Rufbusse beobachte, welche ohne Fahrgäste fahren würden. Er fragt daher, wie hoch die Auslastung der Rufbusse sei und wie sehr man sich im Marketingbereich bemühe, um neue Kunden zu gewinnen.

Herr Sehl erläutert, dass der Rufbus oft ohne Fahrgäste fahre, weil er sich auf dem Rückweg von einer Fahrgastfahrt befinde. Die Fahrzeuge würden pro Jahr bis zu 100.000 Kilometer leer fahren. Eine Optimierung dieses Verhältnisses sei daher ein wichtiges Ziel. 2026 seien bis einschließlich August rund 60.000 Fahrgäste mit dem Rufbus befördert worden. Besonders nördlich von Stralsund gebe es stark nachgefragte Regionen mit teilweise bis zu 1.500 Nutzungen im Monat. Insgesamt entwickle sich das Angebot seit seiner Einführung kontinuierlich weiter. Ein weiteres Gebiet solle noch im Laufe des Jahres in Betrieb gehen, anschließend solle eine Phase der Konsolidierung und Optimierung folgen. **Herr Sehl** weist darauf hin, dass der Betrieb des Rufbusses ohne Landeszuschüsse wirtschaftlich nicht darstellbar wäre. Eigene Einnahmen seien nur in sehr geringem Umfang zu verzeichnen, das Angebot werde im Wesentlichen über Zuschüsse und den Betriebskostenzuschuss finanziert. Zur Steigerung der Bekanntheit habe der VVR zahlreiche Maßnahmen durchgeführt, darunter Veröffentlichungen in Amtsblättern und Zeitungen, Flyer, Social-Media-Posts, Informationsveranstaltungen sowie die Einbindung in digitale Auskunfts- und Buchungssysteme. Dennoch sei der Rufbus in Teilen der Bevölkerung noch nicht ausreichend bekannt. Die Rufbusgebiete seien bewusst auf zentrale Orte und Umsteigepunkte ausgerichtet, um die vorhandenen Fahrzeuge und Fahrer wirtschaftlich einsetzen zu können. Dadurch sei die Abdeckung des ländlichen Raumes nicht immer möglich. Insgesamt seien die vorhandenen Kapazitäten aber bereits gut ausgelastet, auch wenn noch weiterer Optimierungsbedarf bestünde.

Herr Prof. Dr. Wetenkamp merkt an, dass das derzeitige Marketing nicht ausreichend sei. Er schlägt vor, bspw. auf Dorffesten gezielt auf das Angebot aufmerksam zu machen, da dort deutlich mehr Menschen erreicht werden könnten. Darüber hinaus sollte untersucht werden, warum das Angebot bislang nicht so genutzt werde wie erwartet. Hierfür könne man sich bspw. an die Hochschule wenden und Studierende oder wissenschaftlich Tätige mit einer entsprechenden Untersuchung beauftragen. Abschließend weist **Herr Prof. Dr. Wetenkamp** darauf hin, dass die Fördergelder irgendwann auslaufen könnten und darin eine wesentliche Herausforderung für die langfristige Sicherung des Angebots bestehe.

Herr Sehl erklärt, dass sich insbesondere nach 2027 die Frage nach den Zuschüssen stellen werde. Im laufenden Betrieb bestünden verschiedene organisatorische Ein-

schränkungen. Der VVR verfüge über drei Betriebsstandorte und müsse entsprechend unterschiedliche betriebliche Regelungen berücksichtigen. Dennoch werde man das System weiter optimieren. Außerdem teilt **Herr Sehl** mit, dass die Rufbusfahrzeuge noch in diesem Jahr auch für die Schülerbeförderung eingesetzt werden sollten. Dies betreffe insbesondere Relationen mit langen Reisezeiten zum Schulstandort von teilweise bis zu einer Stunde. Auf diese Weise solle ein zusätzlicher Mehrwert des Systems geschaffen werden. Darüber hinaus bestünden noch weitere Möglichkeiten zur Nachsteuerung. So werde geprüft, ob stark nachgefragte Bereiche verdichtet oder bestimmte Stichfahrten mit dem Bus künftig anders organisiert werden könnten. Dies sei nicht als Einschränkung des Angebots zu verstehen, sondern als Möglichkeit, das System an die tatsächliche Nachfrage anzupassen. Zur Steigerung der Bekanntheit habe der VVR bereits an einem Dorffest teilgenommen. Man sei grundsätzlich bereit, sich auch bei weiteren Dorffesten zu präsentieren, soweit dies personell möglich sei. Darüber hinaus könnten beispielsweise Bürgerinformationsbroschüren genutzt werden, um auf das Angebot aufmerksam zu machen. **Herr Sehl** weist zugleich darauf hin, dass bereits heute eine gute Auslastung erreicht werde. Eine weitere erhebliche Steigerung der Nachfrage könne ohne zusätzliche Einnahmen zunächst nicht ausreichend finanziert werden. Sollte die Förderung künftig wegfallen, müsse die Nachfrage stärker in entsprechende Einnahmen überführt werden. Man beschäftige sich daher bereits mit der Frage, ob die bisherige Fahrplanbindung künftig gelockert oder aufgehoben werden könne, um eine größere Flexibilität des Angebots zu ermöglichen. Dies könne allerdings zu einer geringeren Verbindlichkeit und damit zu einer höheren Unsicherheit für die Fahrgäste führen. Ziel bleibe es, den Nutzern möglichst viel Planungssicherheit zu bieten.

Herr Benkert regt an, die Marketingmaßnahmen für den Rufbus weiter auszubauen. In seiner Gemeinde habe man neben der Veröffentlichung im Amtsblatt auch Gespräche mit Seniorengruppen geführt und dabei das Angebot sowie dessen Funktionsweise erläutert. Dabei habe sich gezeigt, dass selbst nach Veröffentlichungen im Amtsblatt noch Unklarheiten über die Nutzung des Rufbusses bestünden. Auch die App sollte weiter verbessert und nutzerfreundlicher gestaltet werden. Gerade ältere Menschen hätten hiermit Schwierigkeiten. Darüber hinaus schlägt **Herr Benkert** vor, die Fahrpläne des Rufbusses stärker mit den regulären Busverbindungen abzustimmen. In den Ferien würden einige reguläre Linien weniger häufig verkehren, wodurch Anschlüsse und Taktungen teilweise nicht mehr funktionierten. Es sollte daher geprüft werden, ob der Rufbus in diesen Zeiträumen ergänzend eingesetzt werden könne. Weiterhin sollte geprüft werden, ob bestehende Überland- und MV-Linien besser mit dem Rufbus verknüpft werden könnten. Insbesondere an geeigneten Umsteigepunkten könnten dadurch zusätzliche schnelle Verbindungen ermöglicht und weitere Fahrgäste auf das Rufbusangebot aufmerksam gemacht werden. Voraussetzung hierfür sei, dass entsprechende Verbindungen auch in den digitalen Auskunftssystemen angezeigt würden. Abschließend spricht **Herr Benkert** die Finanzierung nach 2027 an. Auch danach werde die Finanzierung für die Gemeinden schwierig bleiben. Insbesondere die Nutzung durch Schülerinnen und Schüler sei zu berücksichtigen. Diese nutzten das Angebot bereits und könnten dadurch auch zu späteren Zeiten selbstständig zwischen den Gemeinden verkehren. Da die Fahrten für sie kostenlos seien, blieben entsprechende Einnahmen aus. Bei einer künftig besseren räumlichen Abdeckung des Rufbusses müsse daher berücksichtigt werden, dass insbesondere die junge Bevölkerung das Angebot bereits intensiv nutze, ohne dabei zur Finanzierung beizutragen.

***Frau Präkel** verlässt die Sitzung um 17:17 Uhr. (13/15)*

Herr Jahns sagt, dass es besonders wichtig sei, bei passenden Anschlüssen eine Verknüpfung zwischen den Angeboten herzustellen. Dadurch könnten Umsteigeverbin-

dungen geschaffen werden, die derzeit mit einem Umweg über verbunden seien. Voraussetzung hierfür sei allerdings eine entsprechende zeitliche Abstimmung der Fahrpläne. Eine bessere Verknüpfung könne einen zusätzlichen Mehrwert darstellen, da dadurch vermutlich weitere Fahrgäste, insbesondere Selbstzahler, zur Nutzung des Rufbusses bewegt werden könnten.

Herr Sehl führt aus, dass bei der App noch Optimierungspotenzial bestehe. Insbesondere die Auswahl der Haltestellen sei seit längerer Zeit Gegenstand der Abstimmungen. Bei den Rufbushaltestellen sei die Bezeichnung teilweise wenig eindeutig, da sich dahinter unterschiedliche Arten von Haltestellen verbergen könnten. Man habe hierzu noch weiteren Prüfbedarf und überlege, wie die Auswahl der Haltestellen sinnvoll eingegrenzt werden könne. Aufgrund der bestehenden Fahrplanbindung müsse bei der Auskunft auch berücksichtigt werden, dass ein Rufbus nur dann angeboten werden könne, wenn die entsprechende Fahrt zeitlich in den Fahrplan passe. Eine flexible Auskunft, bei der beispielsweise eine Wartezeit von vier Minuten berücksichtigt werde, erfordere entsprechende Rechenleistungen und eine komplexere Verknüpfung der Fahrplandaten. **Herr Sehl** erklärt abschließend, man werde die Möglichkeiten einer verbesserten Verknüpfung nochmals prüfen. Er gehe jedoch davon aus, dass eine vollständig flexible Auskunft aufgrund der bestehenden Fahrplanbindung des Rufbusses nur schwer umzusetzen sein werde.

Weiterer Redebedarf besteht nicht.

8. Mitteilungen

Mitteilungen werden nicht vorgetragen.

Herr Jahns beendet den öffentlichen Teil der Sitzung und bittet die Nichtöffentlichkeit herzustellen.

25.09.2026, gez. Marco Jahns	25.09.2026, gez. Hannes Arndt
_____	_____
Datum, Unterschrift	Datum, Unterschrift
Marco Jahns	Hannes Arndt
Ausschussvorsitzender	Protokollführer