

Niederschrift über die gemeinsame öffentliche Planungskonferenz „Aus- und Umbau des ÖPNV“ der Beiräte Hemelingen und Osterholz

Sitzungstag:	Sitzungsbeginn	Sitzungsende	Sitzungsort /- art: Hybrid
15.09.2022	19:00 Uhr	21:33 Uhr	Bürgerhaus Hemelingen Godehardstraße 4, 28309 Bremen Großer Sitzungssaal

Vom Ortsamt Hemelingen

Eric Decker
Jörn Hermening
Silke Lüerssen

Vom Ortsamt Osterholz

Vanessa Klin (online)
Ulrich Schlüter

Vom Beirat Hemelingen

Ralf Bohr
Angelika Brand
Uwe Janko (online)
Carsten Koczwara (online)
Waltraut Otten
Gerhard Scherer (ab 19:32 Uhr)
Alexander Schober (online)
Nurtekin Tepe

Vom Beirat Osterholz

Ralf Dillmann
Christine Haase
Wolfgang Haase
Günter Hohn
Reinald Last (online)
Nils Kuhlmann (online)
Andrea-Marie Schöfeld (online)

Referent:innen und Gäste

Vukan Jovavic (Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, SKUMS Referat 50 - Strategische Verkehrsplanung)
Christoph Lankowsky (SKUMS Referat 52 - Schienenverkehr)
Jens Tellmann (SKUMS Referat 50 - Strategische Verkehrsplanung)
Anke Wilms (SKUMS Referat 51 - Verkehrsprojekte) (online)
Markus Hallenkamp (Bremer Straßenbahn AG, BSAG)
Lars Degen (Bremer (BSAG)
Tim Semmelhaack (Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen, ZVBN)

Jens Dennhardt (FA „Stadtteilentwicklung und Wirtschaft“) – Beirat Hemelingen (online)
Tim Sültenfuß (FA „Bau, Klimaschutz und Mobilität“) – Beirat Hemelingen (online)
Johannes Irmer (online Redaktion Bremen Osterholz, BORIS) (online)

sowie weitere Teilnehmende. (online)

Jörn Hermening eröffnet die Planungskonferenz, zu der eingeladen wurde, um mit den eingeladenen Referent:innen über die nachstehenden Themen zu diskutieren. Er und Ulrich Schlüter begrüßen die Teilnehmenden.

Aktueller Planungsstand des Straßenbahnausbaus über die Malerstraße und nach Osterholz – E 3 (Frage aus dem Beirat Hemelingen) sowie aktueller Planungsstand des Straßenbahnausbaus vom Weserwehr (heutige Endstation der Linie 3) zum Bahnhof Mahndorf über die Malerstraße, Sebaldsbrücker Heerstraße, Osterholzer Heerstraße und Hans-Bredow-Straße (Weserpark) – E 4 (Frage aus dem Beirat Osterholz)

Anke Willms weist einleitend auf gemeinsame Sitzung des Fachausschusses für Bau, Verkehr, Umwelt, Klimaschutz und Stadtteilentwicklung des Beirates Osterholz und des Fachausschusses Bau, Klimaschutz und Mobilität des Beirates Hemelingen am 22.04.2021¹ hin, auf der damalige Sachstand mitgeteilt wurde. Sie stellt anhand einer Präsentation den aktuellen Sachstand dar (Anlage 1, Folie 5 bis 11). Die SKUMS stehe nunmehr kurz vor dem Start einer Machbarkeitsstudie und einem Einstieg in die Planungen.

Tim Sültenfuß fragt nach, ob noch Haushaltsmittel zur Verfügung stehen. Uwe Janko bittet um „Zahlen, Daten, Fakten“ und merkt an, dass der Stadtteil Hemelingen im Bremer Osten der größte Industriestandort sei und mit dem Bau der Querverbindung Ost der Stadtteil von der restlichen Stadt abgeschnitten werde. Jens Dennhardt ergänzt, dass der richtige Titel nicht „Linie 2 verbindet“, sondern „Linie 2 verschwindet“ heißen müsse. Er fordert die SKUMS auf, schnelle Lösungen zu finden, um Fahrgäste zu behalten und neue hinzuzugewinnen. Ralf Bohr schlägt vor, dass externe Planungsbüros hinzugezogen werden könnten, um den Prozess zu beschleunigen. Weiterhin könnte mit der Bürger:innen-beteiligung auch jetzt schon begonnen werden.

Anke Willms antwortet, dass Haushaltsmittel für die Beauftragung eines Planungsbüros und für Hilfe zur Bürger:innenbeteiligung zur Verfügung stehen. Es werde eine externe Begleitung benötigt, aber auch eine inhaltlich aufgearbeitete Leistungsbeschreibung sei erforderlich für die Beauftragung eines Planungsbüros. Bei der SKUMS haben personelle Ressourcen gefehlt. Vorrangig wurden von der Politik Planungen für die Überseestadt gefordert; Debatten um die Umgestaltung der Domsheide und die Debatte um die Verlegung der Straßenbahn aus der Obernstraße hätten auch personelle Ressourcen gebunden. Sie könne keine genauen Termine mitteilen, rechne für den gesamten Ablauf von Machbarkeitsstudie bis Inbetriebnahme mit ca. elf Jahren. Noch sei allerdings auch nicht klar, wann mit diesem Prozess begonnen werden könne.

Ulrich Schlüter teilt mit, dass die Verlängerung der Linie 1 ca. 13 Jahre gedauert hat. Er habe die Aussage von SKUMS, dass die Wirtschaftlichkeit bei den Maßnahmen E 3 und E 4 gegeben sei. Reinald Last merkt an, dass „gefühl“ der Prozess immer wieder von vorn anfangen. Wolfgang Haase führt an, dass die Planungsunterlagen schon länger zur Verfügung stehen. Er betont die Dringlichkeit für Osterholz – Die Bevölkerung leide unter Staus, die Mitarbeitende von Mercedes bei Schichtwechseln auf den Straßen verursachen sowie Staus bei Unfällen auf der A 1 – der Knotenpunkt muss ausgeweitet werden, um eine Entlastung zu schaffen. Angelika Brand betont, dass die Wirtschaftlichkeit gegeben sei. Die Herstellung der Verbindung könne ja nicht so aufwendig sein. Die SKUMS solle an die Einwohner:innen insbesondere die älteren Leute denken. Der Stadtteil brauche weiterhin eine Verbindung, die in die Innenstadt und nach Mahndorf führe.

Anke Willms antwortet, dass sie die heutigen Plädoyers der Beiräte mitnehme.

¹ Protokoll der Sitzung siehe unter <https://www.ortsamt-hemelingen.de/sitzungen/gemeinsame-sitzung-der-fachausschuesse-bau-klimaschutz-u-mobilitaet-hemelingen-sowie-bau-verkehr-umwelt-klimaschutz-u-stadtteilentwicklung-osterholz-31529>

Umbau des Busliniennetzes (Information über den aktuellen Planungsstand u.a. Metrolinien, Express- und Querverbindungen, Quartierslinien, Taktung der Linie 29 und 42) (Frage aus dem Beirat Hemelingen) sowie Umbau des Busliniennetzes (Information über den aktuellen Planungsstand u.a. Metrolinien, Express- und Querverbindungen, Quartierslinien, Taktung der Linien) (Frage aus dem Beirat Osterholz).
sowie Umsetzungsstand der im Verkehrsentwicklungsplan festgeschriebenen Ziele den Stadtteil Hemelingen betreffend, Maßnahmenfeld E: Öffentlicher Nahverkehr (Frage aus dem Beirat Hemelingen und Osterholz)

Markus Hallenkamp stellt einleitend anhand einer Präsentation (Anlage 2, Folie 2) eine Bestandaufnahme aus dem Jahr 2021 der Ein- und Aussteiger nach Stadtteil- und Ortsteilen² vor:

25,3 Prozent der Ein- und Ausstiege erfolgen im Stadtteil Mitte, am zweiter Stelle steht der Stadtteil Neustadt mit 8,6 Prozent, gefolgt vom Stadtteil Hemelingen mit 7,3 Prozent. Nach dem Stadtteil Gröpelingen mit 6,8 Prozent und dem Stadtteil Walle mit 5,6 Prozent folgt der Stadtteil Osterholz mit 5,0 Prozent.

Die in der Präsentation (Anlage 2, Folie 3) aufgeführte Entwicklung der Einsteiger (Mo.-Fr. nach Stadtteilen und Jahren von 2014 bis 2021) zeige auf, dass man noch nicht wieder in der „Normalität“ angekommen sei.

Lars Degen stellt anschließend die elfstufige „Angebotsoffensive“ der BSAG (Anlage 2, Folie 5 bis 12) vor:

Angebotsoffensive Stufe 1 - Eine Umsetzung wird Anfang 2023 angestrebt.

- Die Taktung für die Linien 1, 4, 6, 24, 25, 26/27 wird zwischen den Berufsverkehrszeiten von Montag bis Freitag (9-15 Uhr) vom zehnmütigen Rhythmus zu einem 7,5-minütigen geändert.
- Am Sonntagnachmittagen soll der Grundtakt für Busse und Bahnen von 20 Minuten auf 15 Minuten verkürzt werden
- Es soll einen Expressbus (Linie 63 S zu den Schichtwechselzeiten jeweils in Lastrichtung, gesamt 10 Fahrten Mo-Fr) ins und vom Güterverkehrszentrum (GVZ) geben.)

In der Angebotsoffensive Stufe 2 sollen sog. Metrobusse eingesetzt werden.

Veränderungen in Osterholz und Hemelingen

- Metrobuslinien (tagsüber mind. alle 10 Minuten)
- Ersatz der Linien 40/41/41S durch eine Metrobuslinie „C“ zwischen Föhrenstraße und Bahnhof Mahndorf
- Neue Metrobuslinie „F“ zwischen Föhrenstraße und Weserpark entlang der Osterholzer Heerstraße
- Eine der beiden Linien fährt weiter in Richtung Hauptbahnhof / Domsheide. Die andere Linie endet am Weserwehr. Derzeit ist offen, welche Linie durchgebunden wird.
- Nebenlinien
- Verlängerung der Linie 34 ab H Osterholzer Heerstraße via Schweizer Eck, Kuhkampsiedlung bis Bahnhof Mahndorf. Linie 37 entfällt. 20'-Takt tagsüber.
- Neue Linie 38: Weserpark-Süd – Gewerbegebiet Bremer Kreuz – Bahnhof Mahndorf – Arbergen. 30'-Takt tagsüber. Betrieb an allen Tagen ganztägig.

Angebotsoffensive bis Stufe 6

Veränderungen in Osterholz und Hemelingen

- Verbindungslinien (Stufe 3) fahren i.d.R. tagsüber im 20'-Takt
- V5: Bahnhof Mahndorf – Schweizer Eck – Osterholzer Heerstraße – Osterholzer Landstraße – Horn

² Anmerkung des Ortsamtes: Blockland, Borgfeld, Seehausen und Strom sind Ortsteile, die keinem Stadtteil zugeordnet sind.

- V6: Sebaldsbrück - Osterholzer Heerstraße – Osterholzer Landstraße – Horn – Universität
- V7: Neue Vahr Nord – Sebaldsbrück – Bahnhof Föhrenstraße – Weserwehr – Gewerbepark Hansalinie
- V10: Weserpark-Süd – Gewerbegebiet Bremer Kreuz – Bahnhof Mahndorf – Arbergen
- (nur im 30'-Takt tagsüber)
- Expressbuslinien (Stufe 4)
- X1: Sebaldsbrück – Kattenturm – Flughafen – GVZ (– Bahnhof Burg – Marßel) (20'-Takt tagsüber)
- X4: Bahnhof Mahndorf – Weserwehr – Osterdeich – Domsheide (20'-Takt nur in den Hauptverkehrszeiten, sonst 30'-Takt)

Stufe 7: Erweiterung und Optimierung der Quer- und Expresslinien

Stufe 8: Für Kultur, Shopping, Event: Mehr Angebot am Samstag

Stufe 9: Weiterer Angebotsausbau Prioritätsnetz Ost-West

Stufe 10: Weiterer Angebotsausbau Prioritätsnetz Nord-Süd

Stufe 11: Mobil ohne Fahrplan

5-Min.-Takt auf den meisten Strecken im Prioritätsnetz

Weiterhin teilt Lars Degen die Veränderungen gegenüber dem VEP aus dem Jahr 2014 mit:

- Eine Buslinie via Elisabeth-Selbert-Straße ist nicht mehr geplant.
- Eine Tangentiallinie „A“ Osterholz – Überseestadt via Hollerallee ist nicht mehr geplant. Stattdessen sind zwei Metrobuslinien in Osterholz / Hemelingen geplant, von denen eine weiter in Richtung Innenstadt verkehrt.
- Buslinien via Schevemoorer Landstraße oder Rockwinkeler Landstraße sind nicht mehr vorgesehen. Stattdessen soll in Oberneuland / Borgfeld ein On-Demand-System eine feinsträumige Erschließung der genannten Gebiete ermöglichen. Die konkrete Abgrenzung des Bedienungsgebietes ist noch offen.

Uwe Janko merkt an, dass die Planungen nicht den Wegfall der Linie 2 für Hemelingen, eine evtl. Verdichtung der Takte für die Linie 10 und die Planungen bzgl. des Straßenbahnausbaus über die Malerstraße und nach Osterholz berücksichtigen. Markus Hallenkamp antwortet, dass es von der BSAG das Taktversprechen u. a. für die Linie 10 von mindestens alle 10 Minuten in der Stufe 2 gebe und dies ausreichend sei. Carsten Koczvara merkt an, dass der 30minütliche Takt der neuen Linie 38 (von Weserpark-Süd – Gewerbegebiet Bremer Kreuz – Bahnhof Mahndorf – Arbergen) inakzeptabel sei. Jens Dennhardt äußert, dass ihn die Bedeutung des Schienenverkehrs zu kurz komme. Die Anbindung an diesen müsse bei der Taktung für die Linie 10 berücksichtigt werden. Angelika Brand bittet um Aufklärung über die Streckenführung der Buslinie von Osterholz nach Mahndorf (in Schleifen oder direkt?). Lars Degen antwortet, dass die BSAG die neue Metrobuslinie „F“ zwischen Föhrenstraße und Weserpark entlang der Osterholzer Heerstraße möglichst schnell und direkt geführt werden soll. Auf die Frage von Tim Sültenfuß, ob es eine Extra-Fahrspur gebe und ob werden Elektrobusse eingesetzt werden, antwortet Markus Hallenkamp, dass eine Extra-Fahrspur natürlich bevorzugt werde – dafür müsse aber die Infrastruktur erst einmal geschaffen werden. Fünf 12-Meter-Busse seien schon heute erfolgreich im Einsatz. Weitere 15 der sogenannten Solobusse seien bestellt und kommen Ende des Jahres in die Hansestadt. Die nächsten 50 elektrisch angetriebenen Busse sollen in Bremen-Nord eingesetzt werden. Ralf Dillmann merkt an, wenn Buslinien in Stufe 6 via Schevemoorer Landstraße oder Rockwinkeler Landstraße nicht mehr vorgesehen sind, sondern durch On-Demand-System abgelöst werden sollen, nur sinnvoll sind, wenn sie als Teil des Öffentlichen Verkehrs dazu beitragen, eine attraktive Alternative zum privaten Auto zu werden. Deshalb sei eine enge Verknüpfung mit dem klassischen ÖPNV notwendig.

Neubau von Haltepunkten der Regio S-Bahn in Arbergen und im Gewerbepark Hansalinie (Frage aus dem Beirat Hemelingen)

Christoph Lankowsky teilt zum Neubau von Haltepunkten der Regio S-Bahn in Arbergen und im Gewerbepark Hansalinie (siehe auch Anlage 1, Folie 12) mit, dass

- ein neuer Haltepunkt für die Regio-S-Bahn in Arbergen östlich der Elisabeth-Selbert-Straße entstehen werde.
- ein Zugang von der Brücke Elisabeth-Selbert-Straße aus mittels Treppe und Aufzug bzw. Rampe erfolgen soll.
- dadurch ein großes Siedlungsgebiet in Arbergen sowie den angrenzenden Gewerbegebieten erschlossen werde.
- Planung und Umsetzung im Rahmen des Ausbaus eines 3. Gleises in diesem Streckenabschnitt (Bremen-Sebaldsbrück – Langwedel) durch die Deutsche Bahn erfolge.
- der Planungsbeginn voraussichtlich in 2023 und Umsetzung voraussichtlich Mitte der 2030er erfolgen soll.
- die Einführung eines 15'-Taktes auf der RS1 (Regio S-Bahn Bremen-Farge-Verden) auch zwischen Bremen Hauptbahnhof und Achim vorgesehen sei.

Aktueller Sachstand zum Haltepunkt Föhrenstraße unten; ein detaillierter Zeitplan soll vorgelegt werden (Frage aus dem Beirat Hemelingen)

Christoph Lankowsky verweist auf seine Information an Beirat Hemelingen im September 2021³ (siehe auch Anlage 1, Folie13)

Die Planung der Leistungsphase 2 wurde mit dem Ergebnis abgeschlossen, dass aufgrund notwendiger Anpassungen der Leit- und Sicherungstechnik die Geschwindigkeitseinbrüche durch die neue Station so groß werden, dass eine ausreichende Streckenleistungsfähigkeit nicht mehr gegeben ist. In der Folge kann die Station in ihrer bisher geplanten Form nicht umgesetzt werden.

- Planungsfortführung im Rahmen des Ausbaus eines 3. Gleises in diesem Streckenabschnitt (Bremen-Sebaldsbrück – Langwedel) mit der DB abgestimmt, da sich dadurch die Rahmenbedingungen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit grundsätzlich verändern werden.
- Es erfolgt somit eine parallele Planung mit dem Haltepunkt Bremen-Arbergen und dem damit verbundenen Zeitplan: Planungsbeginn voraussichtlich in 2023 und Umsetzung voraussichtlich Mitte der 2030er
- Einführung eines 15'-Taktes auf der RS1 auch zwischen Bremen Hauptbahnhof und Achim vorgesehen

Zum Haltepunkt Föhrenstraße (oben) teilt Christoph Lankowsky mit, dass

- das Planfeststellungsverfahren beim Eisenbahn-Bundesamt angestoßen wurde. Das Anhörungsverfahren mit einer öffentlichen Auslegung der Planungsunterlagen ist für den Herbst 2022 angekündigt.
- bisher noch keine Sperrpausen angemeldet werden konnten, sodass der Realisierungszeitraum noch nicht festgelegt ist.

Auf die Frage von Ralf Bohr, warum noch keine Sperrpausen beantragt wurden, antwortet Christoph Lankowsky, dass erst das Genehmigungsverfahren abgewartet werden müsse.

³ siehe auch Protokoll der Beiratssitzung vom 01.09.2021 unter www.ortsamt-hemelingen.de/sitzungen/sitzung-beirat-hemelingen-31083

Aktueller Planungsstand Bahnhof Hemelingen incl. Barrierefreiheit (Frage aus dem Beirat Hemelingen)

Christoph Lankowsky teilt den aktuellen Planungsstand (siehe auch Anlage 1, Folie 14 und 15) mit:

- Information an Beirat Hemelingen im September 2021:
Vorstellung der Variante mit 2 Außenbahnsteigen nördlich der Eisenbahnüberführung Hannoversche Straße. Untersuchungen zur Leit- und Sicherungstechnik zu der Zeit noch ausstehend.
- Ergebnisse zeigen umfangreichen Umbaubedarf der Stellwerkstechnik mit entsprechenden Kosten auf. Daher wurde gemeinsam mit der DB eine umfangreiche Bewertung der bisher vorliegenden Varianten vorgenommen:
 1. Neubau von 2 Außenbahnsteigen nördl. der Eisenbahnüberführung Hannoversche Straße
 2. Neubau in Bestandslage
 3. Neubau 1 Außenbahnsteig + 1 Mittelbahnsteig nördl. der Eisenbahnüberführung Hannoversche Straße
 4. Neubau im Bereich Bahnübergang Marschstraße
- Ergebnis: Hinsichtlich des Nutzens als auch des Kostens / Nutzen-Verhältnisses wird die neue Variante Außen- und Mittelbahnsteig Hannoversche Str. als Vorzugsvariante in der Planung weiterverfolgt
- Außenbahnsteig an Gleis 1 und Mittelbahnsteig an Gleis 2+3
- Regelhalt Regio-S-Bahn Linie RS 2 an den durchgehenden Hauptgleisen Gleis 1 und 2 ohne Fahrzeitverlust
- 3. Bahnsteigkante an Gleis 3 ermöglicht robusten und flexiblen Betrieb
- Zugang mittels Personenüberführung mit Treppe und Aufzügen (vgl. Mahndorf) und Anbindung an Ringstraße und Hemelinger Rampe

Eine teilnehmende Person bittet um Auskunft, wie die zusätzlichen Verkehre über die Hemelinger Rampe geführt werden sollen. Christoph Lankowsky antwortet, dass er die Planungen heute nicht in Detail vorstellen kann; er nehme diese Frage in seine Behörde mit.

Aktueller Planungsstand zur Herstellung der Barrierefreiheit der Haltestellen der Linie 1 (Osterholzer Landstraße, Düsseldorfer Straße) und der Bushaltestellen im Stadtteil Osterholz (u.a. Bordsteinhöhe) - (Frage aus dem Beirat Osterholz).

Schriftliche Antwort des Amtes für Straßen und Verkehr: *..Bei den Haltestellen „Osterholzer Landstraße“ und „Düsseldorfer Straße“ der Linie 1 liegen dem ASV keine Projektbestellungen vor. Demzufolge findet derzeit keine Bearbeitung in unserem Haus statt und wir können dazu leider nichts beitragen. Erfahrungen aus vergangenen Projekten wie z.B. dem Umbau der Haltestelle Graubündener Straße haben gezeigt, dass Umbauten dieser Art einen erheblichen Planungsaufwand erfordern und Kosten im sechs- bis siebenstelligen Bereich verursachen. Derzeit sind für diese Maßnahmen keine Mittel im aktuellen Haushalt eingestellt und auch keine Kapazitäten im ASV vorhanden. Zu dem grundsätzlichen barrierefreien Haltestellenausbau gilt die Verkehrsentwicklungsplan-Teilfortschreibung. In dieser Fortschreibung ist der barrierefreie Ausbau für Straßenbahn- und Bushaltestellen vorgesehen und dieser steht kurz vor der Verabschiedung. Nach Beschluss werden die weiteren Schritte geprüft und initiiert. Parallel werden bereits im Rahmen von eigenen städtischen Projekten oder Maßnahmen Dritter ebenfalls Bushaltestellen entsprechend barrierefrei umgebaut. Auskunft darüber, wann jedoch weitere Bushaltestellen im Stadtteil Osterholz ausgebaut werden, können wir Ihnen zurzeit leider nicht erteilen.*

Weiterentwicklung des Regionalverkehrs in Bezug auf die Verkehrsbeziehung zwischen den Gemeinden Achim, Oyten und Bremen in Bezug auf Bus- und Schienenverkehre.

Tim Semmelhaack stellt anhand einer Präsentation (Anlage 3) die Fahrplanangebote und weitere Planungen vor:

Fahrplan Regionalbusangebot

- Soll-Fahrplan der Linien 730/740
- Mo-Fr Stundentakt mit Halbstundentakt zwischen Oyten und Bremen, Hauptbahnhof bzw. Achim und Weserpark zur HVZ; erste Fahrten gegen 5:00 Uhr, letzte Fahrten gegen 22:00 Uhr
- Samstag: Zweistundentakt
- Sonn- und Feiertag: Angebot vorhanden
- Direkte Anbindung Mercedes morgens mit zwei Fahrten der 740

Aktuelles Fahrplanangebot

- Aufgrund Personalknappheit beim Weser-Ems-Bus zurzeit deutliche Einschränkungen des Angebots
- Entfall vieler Fahrten auf der 730/740
- Komplette Einstellung der Nachtverkehre
- Ausfalllisten unter <https://www.vbn.de/service/linienfahrplaene> bzw. aktuelle Fahrpläne im Fahrplaner
- ZVBN und Landkreis arbeiten zurzeit intensiv an der Wiederherstellung des bestellten Angebots

Planungen

Entwurf Nahverkehrsplan 2023 - 2027

- Insbesondere Ausweitung des Wochenendangebots auf der 730/740
- Bessere Verknüpfung mit dem Stadtverkehr / Schienenpersonennahverkehr
- Bahnhof Mahndorf oder Bahnhof Föhrenstraße

Ralf Dillmann teilt mit, dass es im Umland größere Firmen gibt. Für Pendler:innen seien die Fahrangebote unattraktiv. Weiterhin sei der Nachtverkehr zurzeit eingestellt. Ralf Bohr ergänzt, dass die Tarifgrenze (von Hemelingen nach Oyten oder Achim beträgt der Fahrpreis zurzeit 5,00 Euro) ebenfalls den motorisierten Individualverkehr „fördere“.

gez. Hermening
Sitzungsleitung

gez. Lüerssen
Protokoll