

**Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung und Energie (L)**

Bericht der Verwaltung
für die Sitzung
der Deputation für Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L)
am 14.06.2012

Schienerpersonennahverkehr im Land Bremen
Bericht 2012

Im folgenden Bericht wird über aktuelle Themen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Land Bremen informiert. Dazu gehören sowohl angebotsseitige Entwicklungen (Fahrplanfortschreibungen, Ausschreibungsprojekte) als auch ein aktueller Überblick über abgeschlossene und in Umsetzung befindliche Maßnahmen der Infrastruktur (FVE und Bahnhöfe). Zuletzt wurde der damaligen Deputation für Bau und Verkehr umfassend über den SPNV am 17.3.2011 berichtet.

1 Fahrplanwechsel im Dezember 2011, Start der Regio-S-Bahn-Linie RS1

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 ist die für Bremen wichtigste Nahverkehrslinie, die Regio-S-Bahn-Linie RS1 in Betrieb gegangen. Sie erschließt den Bremer Norden über die Farge-Vegesacker Eisenbahn und führt über den ÖPNV-Verknüpfungspunkt Bahnhof Burg zum Hauptbahnhof und weiter über den Bremer Osten nach Niedersachsen. Dort bindet sie die beiden Mittelzentren Achim und Verden an. Verglichen mit den Erfahrungen der ersten Inbetriebnahmestufe vor einem Jahr (Linien RS2 – 4) verlief der Start der Linie RS1 deutlich reibungsloser. Dennoch ist auch hier bei der Einführung eines sehr komplexen Betriebskonzeptes auf hoch belasteten Bahnstrecken mit teilweise fabrikneuen Fahrzeugen und vielen neuen Mitarbeitern zunächst eine Anlaufphase zuzugestehen. In den ersten Betriebswochen gab es daher noch systematische Verspätungen.

Auch der Anteil externer Störungen war zunächst sehr hoch, wie eine Stellwerksstörung in Bremen-Farge oder eine hohe Anzahl an Suiziden. Ferner resultieren einige Ausfälle auf der RS1 aus der dichten Taktfolge zwischen Bremen Hbf und Bremen-Vegesack. Bei Verspätungen von rund 10 Minuten aus Verden ankommend endet daher in der Regel eine Fahrt am Bremer Hbf, da 5 Minuten später ohnehin der nächste Regelzug verkehrt. So werden Fortpflanzungen der Verspätung im System vermieden.

Die Kapazitäten sind ausreichend bemessen. Auch zur Hauptverkehrszeit ist im Regelfall die Sitzplatzzahl genügend. Im Störfall (Ausfall des vorhergehenden Zuges) ist die große Stehplatzkapazität der Triebwagen von großem Vorteil gegenüber den früheren Doppelstockwagen. Die Verstärkerfahrten des 15-Minuten-Taktes sind sofort angenommen worden und weisen bereits eine gute Nachfrage auf.

Aufgrund der nicht fristgerecht fertig gestellten Infrastruktur der DB Netz AG im Bahnhof Bremen-Vegesack durch Verzögerungen im Planungsprozess der Ingenieurbüros konnte die geplante durchgehende Bedienung zwischen Bremen-Farge und Bremen Hbf zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 nicht umgesetzt werden. Mittlerweile ist die Infrastruktur fertig gestellt und in Betrieb genommen worden. In einem Betriebsversuch unmittelbar nach der Fertigstellung konnte in der Nacht vom 03. auf den 04.03. der zur Hauptverkehrszeit geplante Betriebsablauf im Bahnhof Vegesack erstmals in der Praxis erprobt werden. Unter anderem wurde dabei in Bremen Vegesack zur Erhöhung der Kapazität auf dem Abschnitt Bremen-Vegesack - Bremen Hbf ein Triebwagen an den aus Bremen-Farge kommenden Triebwagen angekuppelt. Dabei wurde festgestellt, dass die bei der Konzeption des Fahrplans angesetzte Zeit für das Ankuppeln eines zusätzlichen Triebwagens im Betriebsversuch nicht eingehalten werden konnte. Eine Auswertung des Versuchs durch die beteiligten Unternehmen hat gezeigt, dass Arbeitsabläufe im Stellwerk und beim Kuppeln der Züge sowie Rangierzeiten optimiert werden müssen. Weiterhin spielen seit Planungsbeginn geänderte Vorschriften und neu eingeführte Technikstandards eine Rolle bei der Zeitüberschreitung.

In der Nacht vom 18. auf den 19. Mai wurde ein zweiter Betriebsversuch mit optimierten Abläufen durchgeführt. Dabei konnten die Zeiten für das Stärken gegenüber dem ersten Betriebsversuch reduziert werden. Die im Fahrplan vorgesehenen Zeiten wurden jedoch nicht erreicht. Ob die Zeiten des zweiten Betriebsversuchs für die vollständige Umsetzung der Durchbindung bereits ausreichend sind, wird derzeit von den beteiligten Unternehmen analysiert.

Nach dem geltenden Fahrplan wird der Verkehr zwischen Bremen-Nord und dem Hauptbahnhof wie folgt abgewickelt: Von Montag bis Freitag verkehren die Züge in den Zeitfenstern 04:00 – 06:00 Uhr, 09:00 Uhr – 13:00 Uhr und ab 19:30 Uhr durchgängig zwischen Bremen-Farge und Bremen Hbf; von 40 Zügen täglich (Montag – Freitag) ist das die Hälfte. An Samstagen und Sonntagen sind alle Fahrten umsteigefrei. Zu den übrigen Zeiten muss weiterhin umgestiegen werden, Fahrtzeitverlängerungen ergeben sich durch das Umsteigen nicht.

Bei den übrigen Regio-S-Bahn-Linien sind infolge des Nachsteuerns bei der Zugzusammenstellung im Frühjahr 2011 systematisch überlastete Fahrten nicht mehr zu verzeichnen. Zum vergangenen Fahrplanwechsel sind erneut Anpassungen bei den Kapazitäten erfolgt. Insbesondere an den Wochenenden ist die Nachfrage innerhalb des ersten Jahres bereits signifikant angestiegen. Zum Fahrplan 2013 sind daher weitere Kapazitätserhöhungen vorgesehen.

Die Pünktlichkeit liegt im Regio-S-Bahn-Netz im Durchschnitt knapp über dem vereinbarten Wert von 95% Zügen mit max. 5 Minuten Verspätung und damit besser als alle anderen Eisenbahnunternehmen im Jahr 2011.

Ein vertiefendes Resümee des Betriebes der Regio-S-Bahn wird Ende 2012 mit dann belastbaren Erfahrungen auch der für Bremen besonders wichtigen Linie RS1 erfolgen. Bereits jetzt ist deutlich, dass die Kunden das Produkt sehr positiv bewerten, der Pretest des neuen Kundenmonitoringsystems hat ausgesprochen gute Werte ergeben. Zum zweiten zeigen die vorliegenden Fahrgastzahlen, dass die Nachfrage innerhalb des ersten Betriebsjahres signifikant zugenommen hat (**vgl. Abb. 1**). Insbesondere an den Wochenenden ist die Nachfrage nach der Regio-S-Bahn überdurchschnittlich gestiegen.

Die Fahrkartenautomaten laufen mittlerweile zuverlässig, allerdings zeigt sich hier, dass die heterogene Angebotsstruktur gegenüber den Kunden im Vertriebsbereich in Zukunft wieder reduziert werden muss, ohne einen Wettbewerb auszuschließen. Die SPNV-Aufgabenträger Norddeutschlands sind hier bereits in einer weit gediehenen Konzeptphase und werden bei künftigen Ausschreibungen engere Definitionen zum Leistungsspektrum und den Bedienoberflächen der Fahrkartenautomaten vorgeben.

Nachfrageentwicklung der Regio-S-Bahn 2011 (Gesamtnetz und Linien RS2 – RS4)

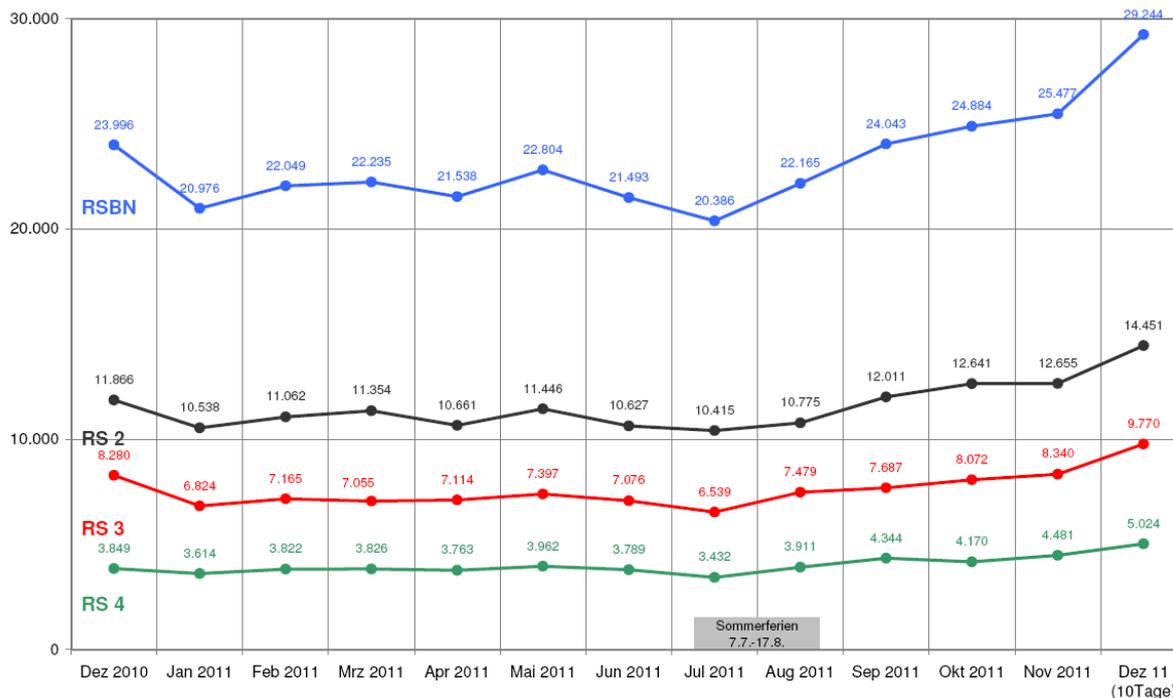


Abb. 1: Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen, Fahrgastzahlen 2011, differenziert nach Linien, durchschnittliche Tageswerte Mo. – So. (Quelle: kontinuierliche Zählungen NWB)

Zum Fahrplanwechsel am 11.12.2011 sind zwei weitere Ausschreibungsnetze, an denen Bremen beteiligt ist, in Betrieb genommen worden. Zum einen ist dies das „**Elbe-Weser-Netz**“ mit den Bahnstrecken Bremerhaven – Cuxhaven und Bremerhaven – Bremervörde – Buxtehude. Da auch vorher die Elbe-Weser Verkehrsbetriebe GmbH (EVB) den Betrieb durchgeführt hat, ist die Betriebsaufnahme problemlos vonstatten gegangen. Für die Kunden ist vor allem die Angebotsausweitung an Wochenenden zwischen Cuxhaven und Bremerhaven auf das Grundangebot des 1-Stunden-Taktes (mit direktem Anschluss an den RE nach Bremen), eine erhöhte Zugbegleitquote von 70% aller Züge, neue an den Stationen installierte Fahrkartenautomaten der neuesten Generation sowie ein deutlich aufgestocktes Marketing- und Kundeninformationsbudget positiv spürbar.

Zum anderen nahm die erixx GmbH am selben Tag den Betrieb im sog. „**Heidekreuz**“ auf. Hierzu gehören die Strecken Hannover – Buchholz (Nordheide) sowie Bremen – Soltau – Uelzen. Aufgrund nicht rechtzeitig fertig gestellter Streckenausbauten auf der Strecke Hannover – Buchholz sind die ersten 6 Wochen von äußerst schlechter Betriebsqualität geprägt gewesen. Die Auswirkungen auf die West-Ost-Strecke Bremen – Uelzen war allerdings gering, hier war die Betriebsqualität zunächst befriedigend, mittlerweile gut. Durch die zusätzlich bestellten Fahrten am Wochenende ist diese Linie besonders im Freizeitverkehr deutlich attraktiver geworden. In Verbindung mit den fabrikneuen, klimatisierten Fahrzeugen des Typs LINT des Herstellers ALSTOM aus Salzgitter, einer Kundenbetreuungsquote von 70% der Fahrten und einem gänzlich neuen, modernen Marktauftritt sind die berührten Aufgabenträger (LNVG, Region Hannover, SUBV) überzeugt, auch in diesem Teilnetz in den kommenden Jahren signifikante Steigerungen der Nachfrage zu realisieren.

2 Bautätigkeiten im Eisenbahnnetz

Bereits in den Jahren 2008 und 2010 sind auf wichtigen Eisenbahnmagistralen rund um Bremen umfassende Erneuerungsarbeiten durchgeführt worden, die stets erhebliche Auswirkungen auf den Fernverkehr, den Nahverkehr und auch den Güterverkehr hatten. Die Baustrategie der DB Netz AG sieht auch weiterhin vor, konzentriert längere Streckenabschnitte einer Grundsanie rung zu unterziehen. Künftig spielen neben Gleiserneuerungen verstärkt Maßnahmen zur Modernisierung der Signaltechnik sowie Lärmschutzmaßnahmen an den Strecken eine Rolle. Der derzeitige „Baukorridor“ Hamburg – Bremen – Münster hat wieder erhebliche Auswirkungen auf das Fahrplanangebot. Fast 40 % der IC-Züge dieser Relation fahren zeitweise an Bremen vorbei, einer von vier Metronomzügen fällt aus. Ab Mai 2012 gibt es südlich Bremens Behinderungen.

Für das Jahr 2013 sind erneut auf dem Korridor Hamburg – Ruhrgebiet Tätigkeiten angekündigt, allerdings in deutlich geringerem Umfang. Im Jahr 2014 schließlich wird ein Gleis zwischen Nienburg und Bremen erneuert, in dieser Zeit werden erneut tagsüber die Mehrzahl der ICE ausfallen. Die „Grundsanie rung“ des Bestandsnetzes nähert sich dann allerdings dem Ende, so dass in den Folgejahren keine Großmaßnahmen in dem bisherigen Umfang mehr zu erwarten sind. Dann sind primär Maßnahmen zur Kapazitätsausweitung für den Seehafenhinterlandverkehr, Auswirkungen der Baumaßnahmen in Oberneuland zur Beseitigung der Bahnübergänge sowie für weitere Lärmschutzmaßnahmen zu erwarten.

3 Fahrplanänderungen zum Fahrplan 2013

Die Realisierung der Ausschreibungsgewinne der vergangenen Jahren wirkt jeweils mit Betriebsaufnahme eines ausgeschriebenen Verkehrsnetzes und ermöglicht trotz allgemeiner deutlicher Preissteigerungen (insbesondere der Energie und der Trassen- und Stationsnutzung) einen gewissen Freiraum für Angebotsausweitungen. Nach den Betriebsaufnahmen der Regio-S-Bahn und der Dieselnetze zu den vergangenen Fahrplanwechseln und vor Start des „RE-Kreuzes Bremen“ basiert der Fahrplan 2013 größtenteils auf dem Status quo, es sind keine konzeptionellen Angebotsänderungen vorgesehen. Schwerpunkt der punktuellen Anpassungen im Fahrplan 2013 sind dabei die Tagesrandlagen sowie Kapazitätsausweitungen bei bestehenden Fahrten der Regio-S-Bahn.

Gegliedert nach den sechs derzeitigen Verkehrsverträgen des Landes Bremen wurden folgende Verbesserungen gemeinsam mit Niedersachsen geprüft und sollen bei der DB Netz AG als Trassenbedarf ab Dezember 2012 angemeldet werden:

1. *DB Regio / RE-Kreuz*

- § Die zum Fahrplanwechsel Dezember 2011 betrieblich bedingte Standzeit der RE-Züge in Bremerhaven Hbf von 9 Minuten kann durch eine örtliche Signalmaßnahme wieder auf eine übliche kurze Haltezeit zurückgenommen werden.
- § Fortführung des Status quo, vor den umfassenden Angebotsausweitungen mit der Einführung des „RE-Kreuzes Bremen“ (Linien Hannover – Bremen – Bremerhaven/ – Norddeich-Mole und Osnabrück – Bremen – Bremerhaven) zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013.

2. *Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen (NWB)*

- § Hinzubestellung einer neuen Frühfahrt an Samstagen von Vegesack nach Bremen Hbf (ab 05:05 Uhr) zum Erreichen der 06:00 Uhr-Schichtzeit großer Arbeitgeber.
- § Aufgrund sehr hoher Nachfrage Ausdehnung des 15-Minuten-Taktes auf der RS1 an Freitagen bereits ab 13:04 Uhr ab Bremen Hbf (heute ab 14:04 Uhr).
- § Das Schließen einer 90-Minuten-Lücke bei der Linie RS2 morgens von Bremerhaven nach Bremen wird mittels Verlagerung einer bisherigen sehr schwach genutzten Nachtfahrt in der Woche geprüft (die Fahrt 00:08 ab Bremerhaven würde statt täglich nur noch an Samstagen und Sonntagen verkehren und dafür eine neue werktägliche Frühfahrt, etwa 04:50 Uhr ab Bremerhaven ermöglichen).
- § Ausbau des Nachtangebotes: neue Abfahrten aus dem 01:00-Uhr-Knoten in den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag nach Oldenburg, Verden und ggf. Twistringen.

3. *Heidekreuz (erixx)*

- § Ergänzung einer zusätzlichen Fahrt von Bremen nach Soltau/Uelzen zur nachmittäglichen Hauptverkehrszeit (Bremen Hbf ab: 17:46 Uhr, freitags bereits 15:46 Uhr), um diese Strecke auch für Pendler attraktiver zu machen. Zwischen 16:46 Uhr und 18:46 Uhr (freitags 14:46 und 16:46) bestehen dann neu stündliche Fahrtmöglichkeiten aus Bremen in Richtung Heide.

4. *Weser-Elbe-Netz (evb)*

- § Eine bisher noch bestehende Fahrplanlücke zwischen Bremerhaven und Bremervörde am frühen Nachmittag wird durch Hinzubestellung eines neuen Zugpaares an Montagen bis Freitagen geschlossen (ab BHV Hbf 14:37 Uhr, an BHV Hbf: 15:21 Uhr).

5. *Hansenetz (Metronom)*

- § Erste Schritte zur Ausweitung des Nachtangebotes zwischen Bremen und Hamburg sind geplant: die Abfahrten nach 23:00 Uhr werden besser in den Nachtknoten integriert, die Fahrt um 00:05 Uhr wird bis nach Tostedt verlängert.

6. *Weser-Ems-Netz (NWB)*

- § Zu den Tagesrandlagen werden neue durchgehende Verbindungen von Bremen nach Osnabrück angeboten. Damit wird der durchgehende lückenlose 1-Stunden-Takt an allen Tagen der Woche auf dieser einst stilllegungsgefährdeten Strecke weiter ausgedehnt. Für Bremen relevant ist die neue Abfahrt um 05:20 Uhr ab Bremen Hbf an Montagen bis Freitagen nach Osnabrück und eine neue Fahrt aus Osnabrück mit Ankunft um 21:32 Uhr an Bremen Hbf.

Nach Realisierung des „RE-Kreuzes Bremen“ (s. o.) zum Fahrplan 2014 wird der im SPNV-Nahverkehrsplan des Landes Bremen genannte Endzustand erreicht sein. Seit Übernahme der Verantwortung der Länder für den SPNV im Jahr 1996 ist die Zahl der bestellten Zugki-

lometer im Land Bremen dann um 42,1 % gestiegen (vgl. **Abb. 2**). Ein weiterer Ausbau des Angebotes wird im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) untersucht. Auch bei der Anmeldung zum neuen Bundesverkehrswegeplan sowie im Zusammenhang mit der anlaufenden Knotenuntersuchung Bremen werden weitere mittelfristige Angebotsausweitungen geprüft.

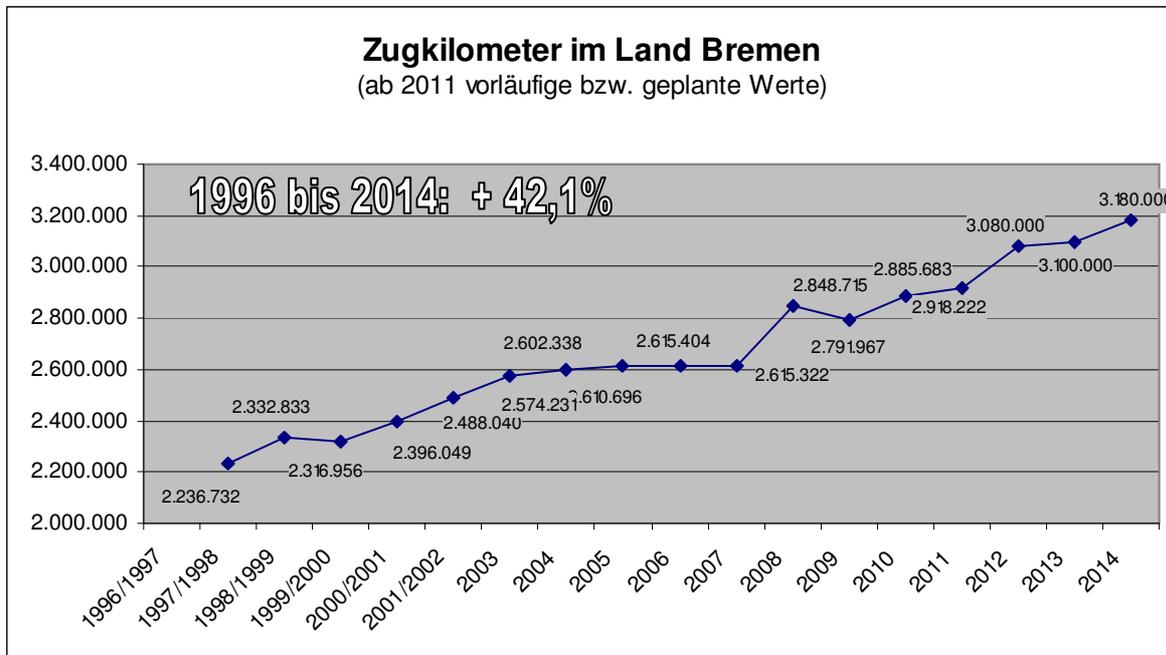


Abb. 2: Entwicklung der bestellten Zugkilometer im Land Bremen (Quelle: eigene Daten SUBV)

Im Rahmen des VEP soll auch systematisch die jeweilige Wirkung der durch die Aufgabenträger veranlassten Verbesserungen seit 1996 auf die Verkehrsnachfrage der einzelnen Bedienungsachsen analysiert und daraus weitere Ausbauempfehlungen abgeleitet werden.

4 Ausbau Farge-Vegesacker Eisenbahn

Die zweite Ausbaustufe der Farge-Vegesacker Eisenbahn ist im Wesentlichen planmäßig verlaufen. In einer Kernbauzeit von 6 Wochen, in der der Verkehr auf der FVE unterbrochen war, konnten alle Gründungen der Oberleitungsmasten gerammt sowie der neue Kreuzungsbahnhof Turnerstraße angelegt werden. Die Masten und die eigentliche Oberleitung wurden bis zum Spätsommer in Nachtpausen installiert. Die Inbetriebnahme der neuen Anlagen erfolgte rechtzeitig vor dem Fahrplanwechsel im Dezember 2011. Wie bereits der Deputation am 15.09.2011 berichtet, konnte die DB Netz AG ihre Anpassungsarbeiten im Bahnhof Vegesack nicht rechtzeitig zum Fahrplanwechsel beenden. Dies ist nun Ende Februar 2012 erfolgt (vgl. Kap. 1).

Für den Herbst 2012 ist der finanzielle Abschluss des Projektes vorgesehen (Schlussverwendungsnachweis). Im nächstjährigen SPNV-Bericht wird die Deputation darüber informiert. Nach derzeitigem Sachstand ist der Aufwand für die zweite Baustufe im beschlossenen Kostenrahmen geblieben.

5 Bahnhöfe im Land Bremen

Zuletzt ist umfassend über alle Bahnhöfe im Land Bremen in den Berichten der Verwaltung vom 11.06.2009 und 17.03.2011 berichtet worden. Nachfolgend werden aktuelle Entwicklungen seither dargestellt.

Bremen Hbf: Die 2008 begonnene Sanierung der Bahnsteige ist 2011 endgültig abgeschlossen worden. Alle Bahnsteigkanten sind neu erstellt, neue Dächer im Anschluss an die Bahnhofshalle aufgestellt worden. Mit der Erneuerung aller Aufzüge zu den Bahnsteigen wird sich allerdings schon 2012 eine weitere Ersatzmaßnahme anschließen.

Bremerhaven Hbf: Nach der Fertigstellung der Verkehrsstation (Bahnsteige, Aufzüge, WC-Anlage) zur Sail 2010 konnte im Jahr 2011 auch die umfassende Sanierung der Empfangshalle, mit Öffnung der historischen Hallenkonstruktion abgeschlossen werden. Die offizielle Eröffnung erfolgte am 30.9.2011 im Rahmen einer Feierlichkeit in der „neuen“ Halle.

Die Verlängerung der Bahnsteigkante des Gleises 1 im Bahnhof **Bremen-Vegesack** um rund 65 m als neue Verbindung zwischen der Fahrradstation auf dem Bahnhofsvorplatz und den Bahnsteigen konnte im März 2011 fertig gestellt und dem Verkehr übergeben werden. Im Rahmen des GVFG-Großvorhabens S1 werden bis Herbst 2012 ferner die Beleuchtung sowie die Wegeleitung im gesamten Bahnhofsbereich erneuert. Eine Fahrgastinformationsanlage für den Eisenbahnverkehr ist rechtzeitig zur Betriebsaufnahme der Linie RS1 installiert worden. Diese ermöglicht für die künftig wechselnden Abfahrtspositionen nach Farge bzw. nach Verden eine eindeutige Information.

Zwei weitere große Bahnhofsumbauten sind 2011 in die Umsetzungsphase gegangen: **Bremen-St. Magnus** wird im Rahmen des GVFG-Großvorhabens -Teilmaßnahme RS1- grundlegend saniert und barrierefrei umgestaltet. Zur barrierefreien Erreichbarkeit des auf 76 cm anzuhebenden Bahnsteigs wird ein Aufzug errichtet. Zur Betriebsaufnahme der Regio-S-Bahn war die Bahnsteiganlage weitestgehend fertig gestellt. Der neue Aufzug soll bis Juli 2012 in Betrieb gehen. Auf Wunsch des Beirates Burglesum ist auf den Treppen eine einseitige Führungsschiene für Fahrräder montiert worden.

Des Weiteren steht im Zusammenhang mit der Verlängerung der Straßenbahn-Linie 1 bis nach Mahndorf der Neubau des Bahnhofes **Bremen-Mahndorf** an neuem Standort auf dem Bauprogramm. Die vorläufige Inbetriebnahme der neuen, barrierefreien Bahnsteige konnte am 19.11. und damit rechtzeitig vor Betriebsaufnahme der Linie RS1 zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 erfolgen. In einer zweiten Bauphase wird ab Mai 2012 eine neue Fußgängerbrücke mit beidseitigen Aufzügen errichtet, die dann auch die Verbindung zwischen den beiden BSAG-Teilstationen beidseits der Gleise herstellt. Zur Gründung dieser Brücke muss die alte Station für einige Wochen wieder in Betrieb genommen werden.

Mit Abschluss dieser beiden Maßnahmen sowie weiterer Projekte in Achim und der Gemeinde Langwedel verfügen alle 22 Bahnhöfe der neuen Regio-S-Bahn-Linie RS1 über erhöhte Bahnsteigkanten und ermöglichen einen barrierefreien Einstieg in die neuen S-Bahn-Triebwagen. Lediglich der Bahnsteig in Sebaldsbrück ist ausschließlich über Treppen erreichbar.

Zusammenfassend kann festgestellt werden: Von den 23 Bahnhöfen im Land Bremen werden bis zum Herbst dieses Jahres 18 komplett barrierefrei ausgebaut sein. Die restlichen 5 (Sebaldsbrück, Hemelingen, Bremerhaven-Wulsdorf, Oberneuland, Neustadt) befinden sich in unterschiedlichen Planungsphasen.

Auch das Land Niedersachsen plant gemeinsam mit der DB Station und Service AG den barrierefreien Umbau sämtlicher Bahnhöfe im Netz der Regio-S-Bahn und des Hanse-Netzes. Im Jahr 2012 beginnen u.a. die Ausbauten in Osterholz-Scharmbeck und Kirchweyhe.

Um die Kundensicht in Zukunft noch stärker in den Fokus zu rücken, hat der SUBV gemeinsam mit dem ZVBN für das Frühjahr 2012 eine systematische Qualitätskontrolle aller 23 Bahnhöfe durch einen unabhängigen Gutachter beauftragt. Neben dem baulichen Zustand wird die örtliche Kundeninformation im Mittelpunkt stehen. Von den Stationsbetreibern werden anschließend Strategien zum Abstellen etwaiger Mängel eingefordert.

Beschlussvorschlag

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L) nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.