

Beschlussvorlage der Verwaltung

| Gremium | Sitzung am | Beratung |
|--------------------------------------|------------|------------|
| Bezirksvertretung Heepen | 21.11.2024 | öffentlich |
| Bezirksvertretung Jöllenbeck | 21.11.2024 | öffentlich |
| Bezirksvertretung Schildesche | 28.11.2024 | öffentlich |
| Bezirksvertretung Sennestadt | 28.11.2024 | öffentlich |
| Stadtentwicklungsausschuss | 05.11.2024 | öffentlich |
| Finanz- und Personalausschuss | 05.11.2024 | öffentlich |
| Rat der Stadt Bielefeld | 14.11.2024 | öffentlich |

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Konsolidierungsmaßnahmen - Umsetzung Nahverkehrsplan: Umsetzungspriorität 1, Maßnahmenpaket Bündel 2

Betroffene Produktgruppe

11.12.04.02 ÖPNV

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Umsetzung des 3. Nahverkehrsplans

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Auswirkungen Ergebnisplan:

| Jahr | Bewilligte Mittel | Mittel für politisch beschlossene Maßnahmen (a1), die bereits umgesetzt sind | Mittel für neu umzusetzende Maßnahmen (B6a, B82, B51b) | Einsparung |
|------|-------------------|--|--|------------|
| 2025 | 880.000 € | 510.000 € | 0 € | 370.000 € |
| 2026 | 1.500.000 € | 510.000 € | 740.000 € | 250.000 € |
| 2027 | 2.168.200 € | 510.000 € | 1.340.000 € | 318.200 € |
| 2028 | 2.168.200 € | 510.000 € | 1.240.000 € | 418.000 € |
| 2029 | 2.168.000 € | 510.000 € | 1.240.000 € | 418.000 € |

Finanzplanung: zusätzliche Ausgaben zur Finanzierung von Investitionen der moBiel GmbH von:

Haushaltsjahr 2026: 650.000 €

Haushaltsjahr 2027: 1.300.000 €

Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)

Rat der Stadt Bielefeld, 09.12.2021, TOP 25, Ds.-Nr.: 2581/2020-2025

Stadtentwicklungsausschuss, 24.10.2023, TOP 8, Ds.-Nr.: 6515/2020-2025

Finanz- und Personalausschuss, 21.11.2023, TOP 2.2, Ds.-Nr.: 7160/2020-2025

Rat der Stadt Bielefeld, 14.12.2023, TOP 22, Ds.-Nr.: 6515/2020-2025/1

Stadtentwicklungsausschuss, 17.09.2024, TOP 13, Ds.-Nr.: 8080/2020-2025

Finanz- und Personalausschuss, 17.09.2024, TOP 8, Ds.-Nr.: 8080/2020-2025

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretungen Heepen, Jöllenbeck, Schildesche und Sennestadt nehmen Kenntnis, der Stadtentwicklungsausschuss sowie der Finanz- und Personalausschuss empfehlen und der Rat beschließt

- 1) die in Ds.-Nr. 6515/2020-2025/1 bzw. 7160/2020-2025 bewilligten Finanzmittel nur für die Maßnahme a1 (Taktverdichtung Jöllenbeck) und nicht für die in Ds.-Nr. 8080/2020-2025 vorgestellten Maßnahmen des sog. Frühverkehrsnetz zu verwenden.
- 2) die nachfolgenden Nahverkehrsplan-Maßnahmen aus dem NVP mit der Umsetzungspriorität 1 umzusetzen:
 - B6a Linienkonzept Brake
 - B82 Sennestadt
 - B51b Taktverdichtung Schildesche

Begründung:

Allgemeiner Sachverhalt

Der Rat der Stadt Bielefeld hat in seiner Sitzung am 09.12.2021 die Umsetzung des 3. Nahverkehrsplans (NVP) (Drucksachenummer 2581/2020-2025 bzw. 3009/2020-2025) als sektoralen Rahmenplan beschlossen. Um die einzelnen Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan konkret umzusetzen und die Mobilitätswende voranzutreiben, bedarf es dazu einzelner konkreter Beschlüsse.

Mit dem o.g. Beschluss zum NVP wurden als Ergänzungsbeschluss auch Prüfaufträge für folgende Maßnahmen erteilt:

- Optimierung des Frühverkehrsnetzes der Stadtbahn am Wochenende
- Taktverdichtungen auf der Relation Babenhausen Süd – Jöllenbeck
- Linie 21: Jahnplatz-Bachstelzenweg im Abendverkehr bis Betriebsschluss, sowie Synchronisierung mit dem Stadtbahntakt
- Linie 26: Dürerstraße-Radrennbahn im Abendverkehr bis Betriebsschluss Synchronisierung mit dem Stadtbahntakt

Stand Maßnahmen Ergänzungsbeschluss

Die politischen Gremien wurden im Oktober 2023 mit der Informationsvorlage 6515/2020-2025 u.a. über entsprechende Kosten für die Umsetzung dieser Maßnahmen informiert.

Im Rahmen der finalen Haushaltschlussberatungen für den Haushalt 2024 wurden durch einen Änderungsantrag (Drucksachenummer 7160/2020-2025) dem Amt für Verkehr finanzielle Mittel für die Umsetzung der o.g. Maßnahmen des Ergänzungsbeschlusses bewilligt und mit der Beschlussvorlage 6515/2020-2025/1 final beschlossen bzw. wurde das Amt für Verkehr beauftragt, eine angepasste Planung aufbauend auf den finanziellen Mitteln neu zu konzipieren. Die zusätzlichen finanziellen Mittel wurden dabei über vier Jahre wie folgt auf die Haushaltsjahre (Tabelle 1) verteilt:

Tabelle 1: Übersicht der zur Verfügung stehenden Haushaltsansätze ÖPNV zur Umsetzung des Ergänzungsbeschlusses

| Haushaltsjahr 2024 | Haushaltsjahr 2025 | Haushaltsjahr 2026 | Ab Haushaltsjahr 2027 |
|--------------------|--------------------|--------------------|-----------------------|
| 127.300 € | 880.000 € | 1.500.000 € | 2.168.200 € |

Gemäß dem Beschluss des Änderungsantrages (Drucksachennummer 7160/2020-2025) sind in den o.g. Ansätzen anteilig ca. 510.000 € für die Maßnahmen des Bündel a1 (Synchronisierung mit dem Stadtbahn-Takt im Schwachlastbereich für die Hauptbuslinien 54/56/154 auf der Relation Babenhausen Süd – Jöllenberg), das bereits anteilig zum 28.10.2024 durch die moBiel umgesetzt wurde und zu einmaligen konsumtiven Kosten in 2024 in Höhe von 127.300 € geführt hat, und in den Folgejahren ebenfalls fortgeführt (jährlich 510.000 € bei vollumfänglicher Umsetzung) werden soll.

Die weiteren Maßnahmen gemäß der Vorlage 6515/2020-2025/1 wurden anschließend von der moBiel und dem Amt für Verkehr mit den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln noch einmal im Detail ausgeplant und mit der Beschlussvorlage 8080/2020-2024 erneut in die Beratungsfolge der politischen Gremien eingebracht, diese Vorlage wurde am 17.09.2024 im Stadtentwicklungsausschuss in 1. Lesung behandelt. Es liegt noch kein Beschluss vor.

Umsetzung Nahverkehrsplan und Auswirkungen gemäß Finanzierungsvereinbarung

Bereits im zweiten Quartal 2024 wurden zusätzlich die neu umzusetzenden Maßnahmen zur Umsetzung des Nahverkehrsplans mit der moBiel im Rahmen der Wirtschaftsplanung besprochen (Tabelle 2):

Tabelle 2: Darstellung der grob kalkulierten konsumtiven Kosten (Aufwand) für neu umzusetzende Maßnahmen zur Umsetzung des NVP in der derzeitigen Mittelfristplanung der moBiel

| Maßnahme | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | Gesamt |
|---|------------------|--------------------|--------------------|--------------------|---------------------|
| Weitergehende Maßnahmen NVP Umsetzungspriorität 1 | 110.000 € | 1.420.000 € | 3.520.000 € | 3.240.000 € | 8.290.000 € |
| Konzept für Taktverdichtungen Bereich Brackwede | 640.000 € | 1.250.000 € | 1.510.000 € | 1.450.000 € | 4.850.000 € |
| Schnellbus Verl | - | 980.000 € | 860.000 € | 860.000 € | 2.700.000 € |
| Gesamt | 750.000 € | 3.650.000 € | 5.890.000 € | 5.550.000 € | 15.840.000 € |

Zur weiteren Umsetzung des Nahverkehrsplans sind auf Grundlage der vorstehenden Tabelle nach ersten Kalkulationen und ohne Berücksichtigung von etwaigen Fördermitteln Aufwendungen in Höhe von ca. 15,8 Mio. € im Zeitraum 2025 bis 2028 für zusätzliche, politisch noch nicht beschlossene Umsetzungspakete (neu umzusetzende Maßnahmen NVP Umsetzungspriorität 1, Taktverdichtungen im Bereich Brackwede und Schnellbus Verl) notwendig.

Wird die bereits teilweise in Umsetzung befindliche Maßnahme der Taktverdichtung Babenhausen Süd - Jöllenberg sowie das Frühverkehrsnetz hinzugerechnet, ist insgesamt mit Mehraufwand für diese neuen Maßnahmen in Höhe von ca. 21,4 Mio. € im Zeitraum 2025 – 2028 zu rechnen. Für den Planungszeitraum des städtischen Haushaltes 2025 – 2029 ergäbe sich auf dieser Grundlage ein zusätzlicher Aufwand in Höhe von ca. 28,4 Mio. €.

Zusätzlich zu diesen Kosten, den die Stadt Bielefeld gemäß der Finanzierungsvereinbarung (Betriebskostenzuschuss) nach Gegenrechnung der Einnahmen auszugleichen hätte, sofern der Rat der Stadt die Durchführung dieser Maßnahmen beschließt, werden auch Investitionen erforderlich, u.a. in Fahrzeuge. Auch zur Finanzierung dieser Investitionen (Investitionskosten) in neue Maßnahmen wäre die Stadt Bielefeld dann verpflichtet.

Aufbauend auf den notwendigen Sparmaßnahmen zur generellen Umsetzung des NVP wurden die fachlichen Vorschläge seitens AfV und moBiel neu bewertet. Es wurden Maßnahmen (B6a, B82 und B51b) identifiziert, deren verkehrliche Bedeutung durch die Qualitätsverbesserung im Tagesverkehr höher anzusehen sind, als beispielsweise die Einführung eines Frühverkehrsnetzes (vgl. Drucksachenummer: 8080/2020-2025), welches sich auf die frühen Morgenstunden am Wochenende und an Feiertagen bezieht. Diese Maßnahmen entstammen dabei dem Nahverkehrsplan, Umsetzungspriorität 1, Maßnahmenpaket Bündel 2. Auch können mit diesen Maßnahmen gezielte Verbesserungen im ÖPNV in Bielefeld erreicht werden, sodass empfohlen wird, die in Vorlage 8080/2020-2025 vorgestellten Maßnahmen zum Frühverkehrsnetz zurückzustellen und moBiel stattdessen mit der Erbringung nachstehender Maßnahmen zu beauftragen. Mittels dieser Maßnahmen ist es möglich, konkrete Einsparungen in Höhe von ca. 1,77 Mio. € gegenüber den bereits bewilligten und im Haushalt berücksichtigten Mitteln in den Jahren 2025 bis 2029 zu erreichen (vgl. Kapitel Finanzierung Tabelle 3).

Weitere Maßnahmen wie das Frühverkehrsnetz (ca. 3,5 Mio. €) sowie Maßnahmen aus der Umsetzungspriorität 1 des NVP (Konzept Taktverdichtungen Bereich Brackwede (ca. 4,8 Mio. €), weitere Maßnahmen NVP Umsetzungspriorität 1 (ca. 2,9 Mio. €), Verbesserungen auf den Linien 21/26 im Abendverkehr (ca. 0,6 Mio. €), die in dem aktuellen Entwurf der Mittelfristplanung der moBiel enthalten sind, sollten dagegen vorerst zurückgestellt werden. Hieraus würde sich im Planungszeitraum 2025 – 2028 zunächst eine Verbesserung des Ergebnisses der moBiel in Höhe von mindestens 11,8 Mio.€ und damit gleichzeitig eine entsprechende Entlastung im Bereich des Betriebskostenzuschusses der Stadt an moBiel ergeben. Hochgerechnet auf den Zeitraum der Haushaltsplanung 2025 – 2029 könnte sich daraus eine Verbesserung des Haushaltes um ca. 16,5 Mio. € ergeben.

Weitergehende Entlastungen der moBiel und damit auch des städtischen Haushaltes könnten durch eine entsprechende 90 %-ige Förderung für den Schnellbus Verl entstehen. Somit könnte ein wesentlicher Beitrag zur städtischen Haushaltskonsolidierung durch signifikant geringere Betriebskostenzuschüsse geleistet werden.

Maßnahmenbeschreibung der empfohlenen Maßnahmen NVP

Folgende Maßnahmen werden zur Umsetzung empfohlen:

B6a: Linienkonzept Brake / Bedienungssachse Schildesche – Brake auf vier Fahrten pro Stunde und Richtung verdichten

Zur Stärkung der Bedienungssachse Schildesche – Blackenfeld – Brake wird die Linie 101 auf einen 30-Minutentakt zwischen Schildesche und Brake verdichtet. Zwischen Brake und Herford wird weiterhin ein 60-Minutentakt angeboten. Die Linie 51 wird vom bisherigen 20/40-Minutentakt auf einen regelmäßigen 30-Minutentakt zwischen Schildesche und Milse umgestellt. Die Kurzfahrten zur Endhaltestelle Grafenheider Straße entfallen und alle Fahrten fahren weiter bis Milse.

Die Linie 51 wird dann Montag – Freitag tagsüber einen 30-Minutentakt zwischen Schildesche und Milse anbieten. Auf der Linie 101 verbleibt, wie aktuell, ein 60-Minutentakt zwischen Schildesche und Herford, während die Achse Schildesche – Brake bis Marktplatz/Wefelshof auf einen 30-Minutentakt verdichtet wird und somit jede zweite Fahrt in Brake endet.

Unabhängig von den Veränderungen auf den Linien 51 und 101 kann die Maßnahme auf der Linie 30 umgesetzt werden: Der alternierende Linienverlauf der Linie 30 in Brake wird harmonisiert. Ab der Endhaltestelle Marktplatz ist eine einheitliche Linienführung über Brake Kirche, Glückstädter Straße, Stedefreunder Straße und Bahnhof Brake weiter in Richtung Baumheide/Heepen/Stieghorst/Sennestadt vorgesehen. Die Umsetzung erfolgt aus umlauftechnischen Gründen mit der Führung der Linie 30 zum Bahnhof Sennestadt im Rahmen der Neuordnung des Liniennetzes Sennestadt (s. Bündel 2). Die Kostenveränderung sind in der dort aufgeführten Maßnahme enthalten.

Die Maßnahmen der Linien 51 und 101 müssen als ein Gesamtpaket gesehen werden und können dementsprechend nur gemeinsam umgesetzt werden. Für die Kalkulation wurde die Beschreibung aus dem Nahverkehrsplan (aus infrastrukturellen Gründen mit abweichender Endstelle Brake Marktplatz) zu Grunde gelegt, sodass das Umsetzungskonzept (inhaltlich und preislich) davon leicht abweichen könnte.

Durch diese Maßnahmen entstehen ab dem Jahr 2026 zusätzliche Betriebskosten in Höhe von rund 550.000 € jährlich. Einmaliger Aufwand in Höhe von 80.000 € entsteht durch die Ausbildung zusätzlich benötigten Personals. In dieser Höhe würde der Haushalt der Stadt Bielefeld belastet.

Außerdem werden (je nach Lage der Endstelle) Investitionen für mindestens ein zusätzliches Fahrzeug (ca. 650.000 €) erforderlich. Diese Investition in Verbindung mit der neuen Maßnahme ist durch die Stadt Bielefeld ebenfalls zu finanzieren. Der aus der Investition bei der moBiE entstehende laufende Aufwand (AfA) ist als Teil des Aufwandes wiederum von der Stadt auszugleichen.

B82: Verbindung Sennestadt Nord – Sennestadt Bahnhof / Verbindung Sennestadt Nord-Sennestadt Bahnhof mit neuen Linienwegen auf den Linien 30, 39, 46 und 47

Mit der Führung der Linie 30 zum Bahnhof Sennestadt wird eine Direktverbindung zwischen dem Sennestädter Norden und dem Bahnhof Sennestadt mit Anschluss von/ zur Sennebahn geschaffen. Von Brake (auf einheitlichem Linienweg wie oben im Bündel Brake beschrieben) kommend, verkehrt die Linie 30 über Altmühlstraße, Innstraße, Verler Straße (wie heute die Linien 46/47) zum Bahnhof Sennestadt.

Die Fahrten bis Heideblümchen werden von der Linie 47 übernommen, die auf dem Linienweg der heutigen Linie 30 zwischen Sennestadthaus über Bleicherfeldstraße und Sender Straße nach Heideblümchen auf einen 30-Minutentakt verdichtet wird. Zwischen Heideblümchen und Schloß Holte bleiben die Linienführung und der 60-Minutentakt bestehen. Da die Verbindung von der Haltestelle Sennestadthaus zum Bahnhof von der Linie 30 übernommen wird, kann der Verlauf der Linien 46 und 47 auf die neue Endhaltestelle am Sennestadthaus verkürzt werden.

Zur Verbesserung der Erschließung von Dalbke wird die Linie 39 von der Paderborner Straße neu über Sprungbachstraße, Morsestraße und Schlinghofstraße geführt. Auf der Linie 39 besteht weiterhin ein 30-Minutentakt. Dieser wird durch einen 30-Minutentakt der Linie 46 zwischen Sennestadthaus und Dalbke ergänzt. Zwischen Dalbke und Stukenbrock bleibt weiterhin der 60-Minutentakt bestehen. Die Erschließung der Wohnsiedlung an der Altmühlstraße und Innstraße wird weiterhin durch die Linie 37 und der zum Bahnhof Sennestadt verlängerten Linie 30 gewährleistet. Somit sieht der Tagesverkehr wie folgt aus:

- Linie 30 Brake-Sennestadt Bahnhof im 30-Minutentakt
- Linie 39: Sennestadthaus (mit Linienweg über Sprungbachstraße, Morsestraße und Schlinghofstraße) - Oerlinghausen Bahnhof im 30-Minutentakt
- Linie 46 Sennestadthaus-Dalbke im 30 Minutentakt und stündlich weiter nach Stukenbrock
- Linie 47 Sennestadthaus-Heideblümchen im 30-Minutentakt und stündlich weiter nach Schloß Holte

Die Maßnahmen der Linien 30, 39, 46 und 47 müssen als ein Gesamtpaket gesehen werden und können dementsprechend nur gemeinsam umgesetzt werden. Für die Kalkulation wurde die Beschreibung aus dem Nahverkehrsplan zu Grunde gelegt, sodass das Umsetzungskonzept (inhaltlich und preislich) davon leicht abweichen könnte.

Durch diese Maßnahmen entstehen ab dem Jahr 2027 zusätzliche Betriebskosten in Höhe von rund 600.000 € jährlich. Für die Ausbildung zusätzlichen Personals werden 100.000 € veranschlagt. In dieser Höhe würde der Haushalt der Stadt Bielefeld belastet.

Außerdem werden Investitionen für zwei zusätzliche Fahrzeuge (ca. 1.300.000€) erforderlich. Diese Investition in Verbindung mit der neuen Maßnahme ist durch die Stadt Bielefeld ebenfalls zu finanzieren. Der aus der Investition bei der moBiel entstehende laufende Aufwand (AfA) ist als Teil des Aufwandes wiederum von der Stadt auszugleichen.

B51b: Taktverdichtung zwischen Schildesche und Jöllenbeck Dorf an Sonntagen / Linie 155 Schildesche-Nagelsholz am Sonntag im 30-Minutentakt

Der bestehende 60-Minutentakt zwischen Schildesche und Jöllenbeck Dorf über Vilsendorf wird an Sonntagen gantztägig analog zum werktäglichen Abendverkehr auf einen 30-Minutentakt harmonisiert.

Durch diese Maßnahme entstehen ab dem Jahr 2026 zusätzliche Betriebskosten in Höhe von rund 90.000 € jährlich. Einmalige Kosten in Höhe von 20.000 € entstehen für die Ausbildung zusätzlich benötigten Personals. In dieser Höhe würde der Haushalt der Stadt Bielefeld belastet.

Finanzierung

Die zu veranschlagenden konsumtiven Mittel für die o.g. Maßnahmen können wie folgt zusammengefasst werden:

Tabelle 3: Darstellung der geschätzten notwendigen finanziellen Mittel und Auswirkungen auf den städt. Haushalt.

| Maßnahme | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | Gesamt |
|---|------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Taktverdichtung Jöllenbeck (a1) (bereits beschlossen) | 510.000 € | 510.000 € | 510.000 € | 510.000 € | 510.000 € | 2.550.000 € |
| Maßnahmen NVP Umsetzungspriorität 1 (B6a, B82, B51b) | 0 € | 740.000 € | 1.340.000 € | 1.240.000 € | 1.240.000 € | 4.560.000 € |
| Gesamt | 510.000 € | 1.250.000 € | 1.850.000 € | 1.750.000 € | 1.750.000 € | 7.110.000 € |
| Bereits beschlossene Mittel (vgl. 7160/2020-2025) | 880.000 € | 1.500.000 € | 2.168.200 € | 2.168.200 € | 2.168.200 € | 8.884.600 € |
| Einsparungen | 370.000 € | 250.000 € | 318.200 € | 418.200 € | 418.200 € | 1.774.600 € |

Es ist somit zu erkennen, dass für die Haushaltsjahre 2025 bis einschl. 2029 die zur Verfügung gestellten finanziellen Mittel gemäß des Änderungsantrages 7160/2020-2025 auskömmlich sind und in allen Haushaltsjahren Einsparungen vorhanden sind. Durch einen von der moBiel benötigten Vorlauf von bis zu 18 Monaten zur betrieblichen Umsetzung sowie im Rahmen der konkreten Angebotsausplanung können sich weitere Einsparpotentiale oder Anpassungen aufgrund von Dynamisierungen bzw. je nach tatsächlichen Betriebsbeginn im entsprechenden Jahr, ergeben.

Die o.g. Maßnahmen (B6a, B82, B51b) bedingen darüber hinaus die Beschaffung neuer Fahrzeuge sowie weiteren Investitionskosten in Höhe von

Haushaltsjahr 2026: 650.000 € und im
Haushaltsjahr 2027: 1.300.000 €.

Gemäß der Finanzierungsvereinbarung obliegt die Bereitstellung der investiven Finanzmittel der Stadt Bielefeld. Für den Haushalt kann hieraus weiterer Aufwand (z.B. Zinsaufwand) resultieren.

Zusammenfassung und weiteres Vorgehen

Die zuvor beschriebenen Maßnahmenpakete bringen neben Angebotsverbesserungen zu den Schwachlastzeiten (Verdichtung der Linie 155 an Sonn- und Feiertagen) auch wesentliche Verbesserungen im Tagesverkehr (zwischen Schildesche und Brake sowie in Sennestadt) mit sich. Die Verbesserungen im Tagesverkehr können jeweils als Gesamtpaket je Stadtteil umgesetzt werden.

Während die Angebotsverbesserungen zu den Schwachlastzeiten ohne Fahrzeuginvestitionskosten umgesetzt werden können, sind für die Maßnahmen im Tagesverkehr zusätzliche Fahrzeuge, also Investitionskosten in neue Fahrzeuge, mit entsprechenden zeitlichen Vorläufen für die Beschaffung (bis zu 18 Monate ab Beschlussfassung) notwendig. Daher wäre die Angebotsverbesserung zu den Schwachlastzeiten zeitlich schneller/ kurzfristiger umsetzbar als die Maßnahmen im Tagesverkehr. Erfahrungsgemäß sind es nachweislich die Angebotsverbesserungen im Tagesverkehr, welche Fahrgastgewinne erzielen können und somit einen Beitrag zur Mobilitätswende leisten.

Resümierend kann festgehalten werden, dass mit den jetzt vorgeschlagenen Maßnahmen die Umsetzung des Nahverkehrsplanes weiterverfolgt werden kann und dafür bereits eingestellte Haushaltsansätze auskömmlich sind bzw. kurzfristige Einsparungen erreicht werden.

Beigeordneter

Adamski