

In der Senatssitzung am 2. Mai 2023 beschlossene Fassung

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität,
Stadtentwicklung und Wohnungsbau

24.04.2023

Vorlage für die Sitzung des Senats am 02.05.2023

Gegenstand: Verkehrssituation in der Straße Zum Huchtinger Bahnhof

Petition S 19/442

A. Problem

Die Stadtbürgerschaft hat am 22.02.2022 auf der Grundlage des 25. Berichts des städtischen Petitionsausschusses vom 18.02.2022, Drs. 20/669 S beschlossen, die Petition S 19/442 dem Senat mit der Bitte um Abhilfe zuzuleiten.

Mit ihrer zum Ende der 19. Wahlperiode eingereichten Petition weist die Petentin auf eine problematische Verkehrssituation in der Straße Zum Huchtinger Bahnhof hin. Aus ihrer Sicht weisen die Kreuzung trotz Querungshilfe diverse und zum Teil erhebliche Mängel auf, die die Verkehrssicherheit gefährdeten:

- Fehlende Aufstellfläche für nach Osten (Richtung Park Links der Weser) gehende Menschen. Querende Personen müssten sich auf dem Radweg und zum Teil auf der Fahrbahn aufhalten und hätten eine schlechte Sicht auf den Verkehr, der vom Wardamm kommt
- 2014 seien Baken in die Fahrbahn eingebaut worden, um den rechtsabbiegenden Verkehr vom Wardamm in die Alte Heerstraße auszubremsen. Diese Baken seien umgefahren, jedoch vom ASV nicht mehr ersetzt worden
- In der Alten Heerstraße sei in der Tempo-30-Zone eine Mittellinie zwischen Zum Huchtinger Bahnhof und Schillinghörn aufgebracht worden. Nach Wissen der Petentin seien solche Linien in Wohnstraßen nicht erforderlich und lüden eher zum schnelleren Fahren ein.

Der Petitionsausschuss hat zu dem Vorbringen der Petentin eine Stellungnahme der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau eingeholt. Außerdem fanden zwei Ortsbesichtigungen des Ausschusses sowie eine Behandlung in nichtöffentlicher Sitzung statt. Unter Berücksichtigung dessen stellt sich das Ergebnis der parlamentarischen Beratung zusammengefasst folgendermaßen dar:

In einer ersten Ortsbesichtigung im Oktober 2019 hatte der anwesende Referent des ASV erklärt, dass die gefährliche Situation bereits im Jahr 2014 erkannt und eine Querungshilfe eingerichtet worden sei. Eine Verbreiterung der Straße für die Lkw sei an der Stelle schwierig. Jedoch sei geplant, die Aufstellfläche zu vergrößern, den Gehweg farblich besser erkennbar zu machen und taktile Elemente für Sehbehinderte anzubringen.

Im Oktober 2021 fand eine weitere Ortsbesichtigung statt, bei der die anwesende Referentin des ASV verschiedene Prüfaufträge aufgenommen hatte. Dies waren konkret die folgenden Punkte:

1. Demarkierung der Mittellinie Alte Heerstraße
2. mögliche Leiteinrichtung wie „Am Wall“ (Klappbaken, Klebebord) als Bordsteinführung für den aus Richtung Wardamm kommenden abbiegenden Verkehr, um auch die Aufstellfläche zu erweitern und die Geschwindigkeit des abbiegenden Verkehrs zu bremsen
3. mögliche Einschränkungen des LKW-Verkehrs
4. irreführende Beschilderung für die Geschwindigkeitsbegrenzung - die gesamte Straße Zum Huchtinger Bahnhof in Tempo-30-Strecke ausweisen
5. Einengung der Fahrbahn im Bereich vor der Mittelinsel auf eine Mindestbreite von 5,90 m

Der Petitionsausschuss (Stadt) ist der Auffassung, dass die Inaugenscheinnahme vor Ort deutlich gezeigt hat, dass die Verkehrssituation ein Gefahrenpotential in sich birgt, welches aus Sicht des Ausschusses dringend entschärft werden muss. Insofern bittet der Ausschuss im Zusammenhang mit der angekündigten weiteren Befassung der Thematik in der zuständigen Deputation, dem Senat die Petition mit der Bitte um Abhilfe zuzuleiten.

B. Lösung

Das ASV hat die entsprechenden Fragestellungen geprüft und dem Ausschuss bereits eine entsprechende schriftliche Rückmeldung gegeben. Die Prüfung hat ergeben, dass die Unfallstatistiken der letzten drei Jahre für den Knotenpunkt zeigen, dass hier kein Unfallschwerpunkt besteht und der Knotenpunkt unauffällig ist. Auch in der Verkehrsunfallkommission ist dieser Bereich nicht gelistet, weshalb von einem subjektiv gefühlten Gefährdungspotential auszugehen ist.

Die in Aussicht gestellten Anpassungen wurden trotz alledem durch das ASV bereits vorgenommen. In diesem Zusammenhang wurde die Aufstellfläche vergrößert, der Gehweg zur besseren Erkennbarkeit farblich angepasst und es wurden taktile Elemente für Sehbehinderte angeordnet.

Des Weiteren nimmt das ASV zu den Fragestellungen der Petentin wie folgt Stellung:

Zu 1. Demarkierung der Mittellinie Alte Heerstraße

Nach RMS 2 ist die Leitlinie ab einer Breite von 5,50 m zu markieren - vorh. 6,70 m. Die Mittellinie schützt vor Überholvorgängen kurz vor dem Kreuzungsbereich Zum Huchtinger Bahnhof und Schillighörn und ist deshalb erforderlich. Eine Demarkierung ist aus diesem Grund ausgeschlossen.

Zu 2. mögliche Leiteinrichtung wie „Am Wall“ (Klappbaken, Klebebord) als Bordsteinführung für den aus Richtung Wardamm kommenden abbiegenden Verkehr, um auch die Aufstellfläche zu erweitern und die Geschwindigkeit des abbiegenden Verkehrs zu bremsen

Der Einbau von Leitschwellen mit Klappbaken, um ein schnelles Rechtsabbiegen vom Wardamm in die Alte Heerstraße zu unterbinden, ist möglich unter Berücksichtigung der Schleppkurven. Leitschwellen mit Klappbaken sind Bestandteil der Baustellenabsicherung und daher jedoch nur temporär einzusetzen.

Zu 3. mögliche Einschränkungen des LKW-Verkehrs

Die Straße Zum Huchtinger Bahnhof liegt nicht im LKW-Führungsnetz. Sie wird aber als wichtige Straße für den Lkw-Ziel- und Quellverkehr mit Anbindung an das LKW Führungsnetz gesehen.

Zu 4. irreführende Beschilderung für die Geschwindigkeitsbegrenzung - die gesamte Straße Zum Huchtinger Bahnhof in Tempo-30-Strecke ausweisen

Im Straßenzug Zum Huchtinger Bahnhof/ Wardamm gab es schon einmal das Tempolimit von 30 km/h. Durch einen richterlichen Beschluss wurde das Tempolimit wieder aufgehoben. Herausgestellt hat sich, dass keine Gefahrensituationen vorliegen. Hieraus resultiert die jetzige Beschilderungssituation. Die Unfallstatistiken der letzten drei Jahre für den Knotenpunkt sagen aus, dass hier kein Unfallschwerpunkt besteht.

Zu 5. Einengung der Fahrbahn im Bereich vor der Mittelinsel auf eine Mindestbreite von 5,90 m

Die vorgeschlagene Einengung der Fahrbahn auf ein Mindestmaß im Begegnungsfall von 5,90 m im Bereich vor der Mittelinsel kann nicht umgesetzt werden, in diesem Streckenverlauf finden regelmäßig Schwertransporte mit einer Breite von mind. 6,60 m statt. Vor diesem Hintergrund kommt die zuständige Behörde zu der Einschätzung, dass nach Betrachtung sämtlicher Voraussetzungen und Bedürfnisse ein Umbau der Querungsstelle zum jetzigen Zeitpunkt nicht erfolgen könne.

Im Rahmen der regionalen Machbarkeitsstudie RMS 20 wurde der Knotenpunkt Alte Heerstraße / Zum Huchtinger Bahnhof ebenfalls betrachtet und Vorschläge zur Gestaltung erarbeitet. Im Ergebnis schlägt das Gutachterbüro vor, die Vorfahrtsregelung zu Gunsten der Premiumroute zu ändern. Im Zuge der nun folgenden Planungsphasen für die Premiumroute D.20a werden die Vorschläge detailliert geprüft, ggf. flankierende Maßnahmen ergriffen und schließlich der Knotenpunkt insgesamt überplant. Dies wird auch den Bereich an der Querungsstelle Zum Huchtinger Bahnhof umfassen.

Die regionale Machbarkeitsstudie RMS 20 zur Untersuchung einer Radpremiumroute Bremen – Delmenhorst – Ganderkesee wurde durch den Kommunalverbund federführend bearbeitet und im ersten Quartal 2023 abgeschlossen. Über die Ergebnisse der RMS 20 wurde die Deputation am 13.04.2023 informiert ([VL 20/8730](#)).

Nach neuerlicher Prüfung kann dem Antrag der Petentin aufgrund der vorgenannten Gründe nicht stattgegeben werden.

C. Alternativen

Keine

D. Finanzielle, Personalwirtschaftliche Auswirkungen und Gender-Prüfung

Keine finanziellen oder personalwirtschaftlichen Auswirkungen. Die rechtlichen Fragestellungen berühren keine gender-spezifischen Gesichtspunkte.

E. Beteiligung und Abstimmung

Keine

F. Öffentlichkeitsarbeit und Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

Geeignet nach Beschlussfassung im Senat. Einer Veröffentlichung über das zentrale elektronische Informationsregister steht nichts entgegen.

G. Beschluss

1. Der Senat beschließt, der Eingabe zur Petition S 19/442 entsprechend der Mitteilung an den Präsidenten der Bremischen Bürgerschaft nicht zu folgen.
2. Der Senat stimmt entsprechend der Anlage zur Vorlage der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau vom 24.04.2023 dem Entwurf einer schriftlichen Mitteilung an den Präsidenten der Bremischen Bürgerschaft zu.
3. Der Senat beschließt die Weiterleitung der Mitteilung des Senats an den Präsidenten der Bremischen Bürgerschaft.

An den Präsidenten der
Bremischen Bürgerschaft
Herrn Frank Imhoff
Haus der Bürgerschaft
28195 Bremen

Sehr geehrter Herr Präsident,

die Stadtbürgerschaft hat am 22.02.2022 auf der Grundlage des 25. Berichts des städtischen Petitionsausschusses vom 18.02.2022, Drs. 20/669 S beschlossen, die Petition S 19/442 dem Senat mit der Bitte um Abhilfe zuzuleiten.

Mit ihrer zum Ende der 19. Wahlperiode eingereichten Petition weist die Petentin auf eine problematische Verkehrssituation in der Straße Zum Huchtinger Bahnhof hin. Aus ihrer Sicht weisen die Kreuzung trotz Querungshilfe diverse und zum Teil erhebliche Mängel auf, die die Verkehrssicherheit gefährdeten:

- Fehlende Aufstellfläche für nach Osten (Richtung Park Links der Weser) gehende Menschen. Querende Personen müssten sich auf dem Radweg und zum Teil auf der Fahrbahn aufhalten und hätten eine schlechte Sicht auf den Verkehr, der vom Wardamm kommt
- 2014 seien Baken in die Fahrbahn eingebaut worden, um den rechtsabbiegenden Verkehr vom Wardamm in die Alte Heerstraße auszubremsen. Diese Baken seien umgefahren, jedoch vom ASV nicht mehr ersetzt worden
- In der Alten Heerstraße sei in der Tempo-30-Zone eine Mittellinie zwischen Zum Huchtinger Bahnhof und Schillinghörn aufgebracht worden. Nach Wissen der Petentin seien solche Linien in Wohnstraßen nicht erforderlich und lüden eher zum schnelleren Fahren ein.

Der Petitionsausschuss hat zu dem Vorbringen der Petentin eine Stellungnahme der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau eingeholt. Außerdem fanden zwei Ortsbesichtigungen des Ausschusses sowie eine Behandlung in nichtöffentlicher Sitzung statt. Unter Berücksichtigung dessen stellt sich das Ergebnis der parlamentarischen Beratung zusammengefasst folgendermaßen dar: In einer ersten Ortsbesichtigung im Oktober 2019 hatte der anwesende Referent des ASV erklärt, dass die gefährliche Situation bereits im Jahr 2014 erkannt und eine Querungshilfe eingerichtet worden sei. Eine Verbreiterung der Straße für die Lkw sei an der Stelle schwierig. Jedoch sei geplant, die Aufstellfläche zu vergrößern, den Gehweg farblich besser erkennbar zu machen und taktile Elemente für Sehbehinderte anzubringen. Im Oktober 2021 fand eine weitere Ortsbesichtigung statt, bei der die anwesende Referentin des ASV verschiedene Prüfaufträge aufgenommen hatte. Dies waren konkret die folgenden Punkte:

6. Demarkierung der Mittellinie Alte Heerstraße
7. mögliche Leiteinrichtung wie „Am Wall“ (Klappbaken, Klebebord) als Bordsteinführung für den aus Richtung Wardamm kommenden abbiegenden Verkehr, um auch die Aufstellfläche zu erweitern und die Geschwindigkeit des abbiegenden Verkehrs zu bremsen
8. mögliche Einschränkungen des LKW-Verkehrs

9. irreführende Beschilderung für die Geschwindigkeitsbegrenzung - die gesamte Straße Zum Huchtinger Bahnhof in Tempo-30-Strecke ausweisen
10. Einengung der Fahrbahn im Bereich vor der Mittelinsel auf eine Mindestbreite von 5,90 m

Der Petitionsausschuss (Stadt) ist der Auffassung, dass die Inaugenscheinnahme vor Ort deutlich gezeigt hat, dass die Verkehrssituation ein Gefahrenpotential in sich birgt, welches aus Sicht des Ausschusses dringend entschärft werden muss. Insofern bittet der Ausschuss im Zusammenhang mit der angekündigten weiteren Befassung der Thematik in der zuständigen Deputation, dem Senat die Petition mit der Bitte um Abhilfe zuzuleiten.

C. Lösung

Das ASV hat die entsprechenden Fragestellungen geprüft und dem Ausschuss bereits eine entsprechende schriftliche Rückmeldung gegeben. Die Prüfung hat ergeben, dass die Unfallstatistiken der letzten drei Jahre für den Knotenpunkt zeigen, dass hier kein Unfallschwerpunkt besteht und der Knotenpunkt unauffällig ist. Auch in der Verkehrsunfallkommission ist dieser Bereich nicht gelistet, weshalb von einem subjektiv gefühlten Gefährdungspotential auszugehen ist.

Die in Aussicht gestellten Anpassungen wurden trotz alledem durch das ASV bereits vorgenommen. In diesem Zusammenhang wurde die Aufstellfläche vergrößert, der Gehweg zur besseren Erkennbarkeit farblich angepasst und es wurden taktile Elemente für Sehbehinderte angeordnet.

Des Weiteren nimmt das ASV zu den Fragestellungen der Petentin wie folgt Stellung:

Zu 1. Demarkierung der Mittellinie Alte Heerstraße

Nach RMS 2 ist die Leitlinie ab einer Breite von 5,50 m zu markieren - vorh. 6,70 m. Die Mittellinie schützt vor Überholvorgängen kurz vor dem Kreuzungsbereich Zum Huchtinger Bahnhof und Schillighörn und ist deshalb erforderlich. Eine Demarkierung ist aus diesem Grund ausgeschlossen.

Zu 2. mögliche Leiteinrichtung wie „Am Wall“ (Klappbaken, Klebebord) als Bordsteinführung für den aus Richtung Wardamm kommenden abbiegenden Verkehr, um auch die Aufstellfläche zu erweitern und die Geschwindigkeit des abbiegenden Verkehrs zu bremsen

Der Einbau von Leitschwellen mit Klappbaken, um ein schnelles Rechtsabbiegen vom Wardamm in die Alte Heerstraße zu unterbinden, ist möglich unter Berücksichtigung der Schleppkurven. Leitschwellen mit Klappbaken sind Bestandteil der Baustellenabsicherung und daher jedoch nur temporär einzusetzen.

Zu 3. mögliche Einschränkungen des LKW-Verkehrs

Die Straße Zum Huchtinger Bahnhof liegt nicht im LKW-Führungsnetz. Sie wird aber als wichtige Straße für den Lkw-Ziel- und Quellverkehr mit Anbindung an das LKW Führungsnetz gesehen.

Zu 4. irreführende Beschilderung für die Geschwindigkeitsbegrenzung - die gesamte Straße Zum Huchtinger Bahnhof in Tempo-30-Strecke ausweisen

Im Straßenzug Zum Huchtinger Bahnhof/ Wardamm gab es schon einmal das Tempolimit von 30 km/h. Durch einen richterlichen Beschluss wurde das Tempolimit wieder aufgehoben. Herausgestellt hat sich, dass keine Gefahrensituationen vorliegen. Hieraus

resultiert die jetzige Beschilderungssituation. Die Unfallstatistiken der letzten drei Jahre für den Knotenpunkt sagen aus, dass hier kein Unfallschwerpunkt besteht.

Zu 5. Einengung der Fahrbahn im Bereich vor der Mittelinsel auf eine Mindestbreite von 5,90 m

Die vorgeschlagene Einengung der Fahrbahn auf ein Mindestmaß im Begegnungsfall von 5,90 m im Bereich vor der Mittelinsel kann nicht umgesetzt werden, in diesem Streckenverlauf finden regelmäßig Schwertransporte mit einer Breite von mind. 6,60 m statt. Vor diesem Hintergrund kommt die zuständige Behörde zu der Einschätzung, dass nach Betrachtung sämtlicher Voraussetzungen und Bedürfnisse ein Umbau der Querungsstelle zum jetzigen Zeitpunkt nicht erfolgen könne.

Im Rahmen der regionalen Machbarkeitsstudie RMS 20 wurde der Knotenpunkt Alte Heerstraße / Zum Huchtinger Bahnhof ebenfalls betrachtet und Vorschläge zur Gestaltung erarbeitet. Im Ergebnis schlägt das Gutachterbüro vor, die Vorfahrtsregelung zu Gunsten der Premiumroute zu ändern. Im Zuge der nun folgenden Planungsphasen für die Premiumroute D.20a werden die Vorschläge detailliert geprüft, ggf. flankierende Maßnahmen ergriffen und schließlich der Knotenpunkt insgesamt überplant. Dies wird auch den Bereich an der Querungsstelle Zum Huchtinger Bahnhof umfassen.

Die regionale Machbarkeitsstudie RMS 20 zur Untersuchung einer Radpremiumroute Bremen – Delmenhorst – Ganderkesee wurde durch den Kommunalverbund federführend bearbeitet und im ersten Quartal 2023 abgeschlossen. Über die Ergebnisse der RMS 20 wird die Deputation am 13.04.2023 informiert ([VL 20/8730](#)).

Nach neuerlicher Prüfung kann dem Antrag der Petentin aufgrund der vorgenannten Gründe nicht stattgegeben werden.

Mit freundlichen Grüßen

**Mitteilung des Senats
an die Stadtbürgerschaft
vom 2. Mai 2023**

**Verkehrssituation in der Straße Zum Huchtinger Bahnhof
Petition S 19/442**

Der Petitionsausschuss (Stadt) ist der Auffassung, dass die Inaugenscheinnahme vor Ort deutlich gezeigt hat, dass die Verkehrssituation ein Gefahrenpotential in sich birgt, welches aus Sicht des Ausschusses dringend entschärft werden muss. Insofern bittet der Ausschuss im Zusammenhang mit der angekündigten weiteren Befassung der Thematik in der zuständigen Deputation, dem Senat die Petition mit der Bitte um Abhilfe zuzuleiten.

Ablehnung:

Nach neuerlicher Prüfung kann dem Antrag der Petentin aufgrund der vorgenannten Gründe nicht stattgegeben werden.

Begründung:

Das ASV hat die entsprechenden Fragestellungen geprüft und dem Ausschuss bereits eine entsprechende schriftliche Rückmeldung gegeben. Die Prüfung hat ergeben, dass die Unfallstatistiken der letzten drei Jahre für den Knotenpunkt zeigen, dass hier kein Unfallschwerpunkt besteht und der Knotenpunkt unauffällig ist. Auch in der Verkehrsunfallkommission ist dieser Bereich nicht gelistet, weshalb von einem subjektiv gefühlten Gefährdungspotential auszugehen ist.

Die in Aussicht gestellten Anpassungen wurden trotz alledem durch das ASV bereits vorgenommen. In diesem Zusammenhang wurde die Aufstellfläche vergrößert, der Gehweg zur besseren Erkennbarkeit farblich angepasst und es wurden taktile Elemente für Sehbehinderte angeordnet.

Des Weiteren nimmt das ASV zu den Fragestellungen der Petentin wie folgt Stellung:

Zu 1. Demarkierung der Mittellinie Alte Heerstraße

Nach RMS 2 ist die Leitlinie ab einer Breite von 5,50 m zu markieren - vorh. 6,70 m. Die Mittellinie schützt vor Überholvorgängen kurz vor dem Kreuzungsbereich Zum Huchtinger Bahnhof und Schillighörn und ist deshalb erforderlich. Eine Demarkierung ist aus diesem Grund ausgeschlossen.

Zu 2. mögliche Leiteinrichtung wie „Am Wall“ (Klappbaken, Klebebord) als Bordsteinführung für den aus Richtung Wardamm kommenden abbiegenden Verkehr, um auch die Aufstellfläche zu erweitern und die Geschwindigkeit des abbiegenden Verkehrs zu bremsen

Der Einbau von Leitschwellen mit Klappbaken, um ein schnelles Rechtsabbiegen vom Wardamm in die Alte Heerstraße zu unterbinden, ist möglich unter Berücksichtigung der Schleppkurven. Leitschwellen mit Klappbaken sind Bestandteil der Baustellenabsicherung und daher jedoch nur temporär einzusetzen.

Zu 3. mögliche Einschränkungen des LKW-Verkehrs

Die Straße Zum Huchtinger Bahnhof liegt nicht im LKW-Führungsnetz. Sie wird aber als wichtige Straße für den Lkw-Ziel- und Quellverkehr mit Anbindung an das LKW Führungsnetz gesehen.

Zu 4. irreführende Beschilderung für die Geschwindigkeitsbegrenzung - die gesamte Straße Zum Huchtinger Bahnhof in Tempo-30-Strecke ausweisen

Im Straßenzug Zum Huchtinger Bahnhof/ Wardamm gab es schon einmal das Tempolimit von 30 km/h. Durch einen richterlichen Beschluss wurde das Tempolimit wieder aufgehoben. Herausgestellt hat sich, dass keine Gefahrensituationen vorliegen. Hieraus resultiert die jetzige Beschilderungssituation. Die Unfallstatistiken der letzten drei Jahre für den Knotenpunkt sagen aus, dass hier kein Unfallschwerpunkt besteht.

Zu 5. Einengung der Fahrbahn im Bereich vor der Mittelinsel auf eine Mindestbreite von 5,90 m

Die vorgeschlagene Einengung der Fahrbahn auf ein Mindestmaß im Begegnungsfall von 5,90 m im Bereich vor der Mittelinsel kann nicht umgesetzt werden, in diesem Streckenverlauf finden regelmäßig Schwertransporte mit einer Breite von mind. 6,60 m statt. Vor diesem Hintergrund kommt die zuständige Behörde zu der Einschätzung, dass nach Betrachtung sämtlicher Voraussetzungen und Bedürfnisse ein Umbau der Querungsstelle zum jetzigen Zeitpunkt nicht erfolgen könne.

Im Rahmen der regionalen Machbarkeitsstudie RMS 20 wurde der Knotenpunkt Alte Heerstraße / Zum Huchtinger Bahnhof ebenfalls betrachtet und Vorschläge zur Gestaltung erarbeitet. Im Ergebnis schlägt das Gutachterbüro vor, die Vorfahrtsregelung zu Gunsten der Premiumroute zu ändern. Im Zuge der nun folgenden Planungsphasen für die Premiumroute D.20a werden die Vorschläge detailliert geprüft, ggf. flankierende Maßnahmen ergriffen und schließlich der Knotenpunkt insgesamt überplant. Dies wird auch den Bereich an der Querungsstelle Zum Huchtinger Bahnhof umfassen.

Die regionale Machbarkeitsstudie RMS 20 zur Untersuchung einer Radpremiumroute Bremen – Delmenhorst – Ganderkesee wurde durch den Kommunalverbund federführend bearbeitet und im ersten Quartal 2023 abgeschlossen. Über die Ergebnisse der RMS 20 wurde die Deputation am 13.04.2023 informiert ([VL 20/8730](#)).

Beschlussempfehlung:

Die Stadtbürgerschaft nimmt zur Kenntnis.