

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Vorlagen-Nr.:

V/0566/2006

Auskunft erteilt:

Herr König

Ruf:

492 61 51

E-Mail:

KoenigD@stadt-muenster.de

Datum:

24.07.2006

Betrifft

Fahrplanmaßnahmen 2007

Beratungsfolge

10.08.2006	Bezirksvertretung Münster-West	Anhörung
15.08.2006	Bezirksvertretung Münster-Mitte	Anhörung
07.09.2006	Bezirksvertretung Münster-Hiltrup	Anhörung
12.09.2006	Bezirksvertretung Münster-Nord	Anhörung
14.09.2006	Bezirksvertretung Münster-Ost	Anhörung
19.09.2006	Bezirksvertretung Münster-Südost	Anhörung
21.09.2006	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Sachentscheidung:

Der Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft beschließt zum Fahrplanwechsel im Januar 2007 die nachfolgenden Linienwegmaßnahmen im Stadtbusnetz Münster:

- Optimierung des Abend-/Nachtbusnetzes:
 - Umstellung der N80 (Hauptbahnhof – Domplatz – Coesfelder Kreuz - von einen 15'-Takt auf einen 30'-Takt
(Bezirksvertretungen Münster-Mitte und Münster-West)
 - Taxibusbetrieb auf der N82 zwischen Gewerbegebiet Kleimannbrücke und Gelmer
(Bezirksvertretungen Münster-Mitte und Münster-Ost)
 - Optimierung des Linienweges der N83 und N84 im Bereich Warendorfer Straße/ St.Mauritz
(Bezirksvertretungen Münster-Mitte und Münster-Ost)
- Umsetzung des Maßnahmenbündels 2007, 2. Nahverkehrsplan Stadt Münster
 - Optimierung des Angebotes im Korridor/Stadtteil Kinderhaus – Linien 1, 6, 15, 16 und 17
(Bezirksvertretungen Münster-Nord, Münster-Mitte und Münster-Hiltrup)
 - Optimierung des Stadtexpressangebotes – Linien X1, X5 und X6
(Bezirksvertretungen Münster-Nord, Münster-Südost und Münster-Hiltrup)
 - Verlängerung der Linie 11 bis zur Roxeler Straße
(Bezirksvertretung Münster-West)

3. Weitere Linienwegmaßnahmen auf den
- Linien 3, 4, 34 und Linie 14 - Bereich Himmelreichallee
(*Bezirksvertretungen Münster-Mitte und Münster-West*)
 - Linie 10 und Linie 19 – Roxel - Mecklenbeck - Aaseestadt
(*Bezirksvertretungen Münster-Mitte und Münster-West*)

Kosten/Folgekosten

Es wird zur Kenntnis genommen, dass keine Kosten und Folgekosten entstehen.

Begründung:

Mit dem Beschluss des 2. Nahverkehrsplanes Stadt Münster durch den Rat der Stadt Münster am 21.09.2006 wurde gleichzeitig das erste Maßnahmenpaket 2006 (vgl. 2. Nahverkehrsplan Stadt Münster, Kapitel 10.3) beschlossen. Im Wesentlichen waren das Maßnahmen

- zur Vereinfachung der Netzsystematik und Optimierung der Bedienungszeiten und Taktfolgen und
- zur Optimierung des Angebotes auf der Domachse in der Altstadt sowie Einrichtung einer zusätzlichen Linie für den Korridor/Stadtteil Gievenbeck

Verbunden mit der Umsetzung der Maßnahmen war der Beschluss, 12 bzw. 24 Monate nach Umsetzung über die mit den Änderungen gemachten Erfahrungen zu berichten.

Darüber hinaus wurde die Verwaltung beauftragt in Abstimmung mit der ÖPNV-Managementebene der Stadtwerke Münster GmbH die Vorbereitung, Abstimmung und Prüfung der Maßnahmen für die Jahre 2007ff aufzunehmen.

Gemäß diesen Aufträgen werden auf der Grundlage aktueller Fahrgasterhebungen in Baustein 1 Maßnahmen zur Verbesserung des Nachtbussystems empfohlen. Baustein 2 beinhaltet Einzelmaßnahmen aus dem Maßnahmenpaket des 2. Nahverkehrsplanes mit dem Umsetzungshorizont 2007. In Baustein 3 schließlich werden Linienwegoptimierungen vorgeschlagen, die bei annähernd gleich bleibender guter Angebotsqualität eine wirtschaftliche Gestaltung des Angebotes darstellen.

Alle zur Umsetzung vorgeschlagenen Maßnahmen berücksichtigen den Gestaltungsrahmen des zweiten Nahverkehrsplanes der Stadt Münster. Im Einzelnen:

Zu 1.: Abend-/NachtBus-Netz

- Umstellung der N80 vom 15'- auf einen 30'-Takt

Seit der Einführung des neuen Abend-/Nachtbusnetzes im Januar 2006 werden alle NachtBus-Linien im Abendverkehr zwischen 21.00 und 24.00 Uhr im 30'-Takt betrieben. Eine Ausnahme stellt hier die N80 Hauptbahnhof – Domplatz – Coesfelder Kreuz – Auenviertel - Roxel dar, die als einzige NachtBus-Linie im Abendverkehr bis zur Haltestelle Gartenbreie (Gievenbeck Auenviertel) im 15'-Takt betrieben wird. Begründet war dieser 15'-Takt mit der Sicherstellung einer ausreichenden Platzkapazität auf dieser wichtigen Achse.

Auf der Grundlage aktueller Fahrgastzählungen konnte jedoch festgestellt werden, dass die Maximalbesetzung der Fahrten zwischen 10 und 20 Fahrgästen schwankt. Vor allem die Fahrten zwischen Hauptbahnhof und der Endhaltestelle Gartenbreie, die nicht in die Rundumanschlüsse im Nachtbusnetz am Hauptbahnhof zur Minute 05 und 35 eingebunden sind, weisen eine geringe Besetzung auf.

Da sowohl die Fahrten der N80 bis Roxel wie auch die Fahrten der N85 über Altstadt/Bült Richtung Gievenbeck - Nienberge ausreichend freie Kapazitäten haben, soll die N80 zukünftig ebenfalls im 30'-Takt bis Roxel betrieben werden. Die nicht in den Rundumanschluss am Hauptbahnhof eingebundenen Zwischenfahrten entfallen. Damit gilt von 21.00 bis 24.00 Uhr auf allen NachtBus-Linien einheitlich der 30'-Takt.

- Taxibusbetrieb auf der N82 zwischen Gewerbegebiet Kleimannbrücke und Gelmer

Die Nachtbuslinie N87 wird heute vom Hauptbahnhof über Coerde bis nach Gelmer geführt. Auf der Grundlage aktueller Fahrgasterhebungen konnte festgestellt werden, dass mehr als die Hälfte der Fahrten ab dem Gewerbegebiet Kleimannbrücke im Abend-, Nacht- und Frühverkehr keine Fahrgastbesetzung aufweisen. Auch die übrigen Fahrten sind mit maximal 2 Fahrgästen sehr schwach besetzt. Aufgrund dieser geringen Fahrgastnachfrage soll daher dieser Linienabschnitt auf einen Taxibusbetrieb – T87 – mit Anschluss auf die N82 umgestellt werden. Die N82 soll zukünftig im Gewerbegebiet Kleimannbrücke enden.

- Optimierung des Linienweges der N83 und N84 im Bereich Warendorfer Straße/St. Mauritz (Anlage 1)

Das Maßnahmenpaket zum Fahrplanwechsel 2006 wurde intensiv vom Qualitäts- und Beschwerdemanagement begleitet. Alle Fahrgastbeschwerden wurden erfasst und gezielt ausgewertet. Besonders häufig wurde die fehlende Erschließung des Erpho-Viertels und die Anbindung der Warendorfer Straße aus und in Richtung Handorf im Abendverkehr kritisiert. Zur Anbindung des Stadtteiles Handorf an die westliche Warendorfer Straße liegt ein Antrag der Bezirksvertretung Münster-Ost vor.

Daher soll, unter Berücksichtigung der Linienführung im Tagesverkehr (StadtBus-Linien 2 und 10), die N83, die heute auf ihrem Nordast im Bereich des Gewerbegebietes An der Kleimannbrücke endet, zukünftig gestreckt über die Warendorfer Straße aus und in Richtung Handorf geführt werden. Das Erpho-Viertel kann durch die Einschleifung der N83 über den Schiffahrter Damm, die Ostmarkstraße und den Kaiser-Wilhelm-Ring zusätzlich erschlossen werden. Die N84 wird wie bisher ab Hauptbahnhof über die Wolbecker Straße und Mondstraße geführt, endet allerdings zukünftig an der Endhaltestelle Tannenhof. Aufgrund der geringen Fahrgastnachfrage werden zukünftig die Haltestellen Dülmener Straße und Rottkamp in Albachten nicht mehr von der Nachtbuslinie N84 bedient.

Diese Modifizierung des NachtBus-Netzes erfordert eine Anpassung der TaxiBus-Linien T83 und T87. Die Haltestellen im Bereich Schiffahrter Damm zwischen Elbestraße und Hacklenburg (heute N83) weisen eine so geringe Fahrgastnachfrage auf, dass sie zur Zeit des NachtBus-Betriebes über die TaxiBus-Linie T83 (Anschluss an der Haltestelle Danziger Freiheit auf die N83) angebunden werden können. Der Bereich Sudmühle/Mariendorf wird wie heute im TaxiBus-Verkehr bedient, allerdings zukünftig von der T87.

Insgesamt bietet diese Maßnahme für den Stadtteil Handorf im Abend- und Nachtverkehr eine deutlich schnellere Verbindung aus und in Richtung Zentrum. Zudem ist der Stadtteil wie im Tagesverkehr in Direktfahrt mit dem westlichen Bereich der Warendorfer Straße verbunden. Über die Einschleifung der N83 wird die Erschließung des Erpho-Viertels sichergestellt.

zu 2.: Umsetzung des Maßnahmenbündels 2007, 2. Nahverkehrsplan Stadt Münster

- Optimierung des Bedienungsangebotes im Korridor/Stadtteil Kinderhaus (Stadtbuslinien 1, 6, 15, 16 und 17, siehe Anlage 2)

Wie bereits im 2. Nahverkehrsplan der Stadt Münster festgestellt, ist für den Korridor und Stadtteil Kinderhaus ein deutliches Missverhältnis von Fahrgastnachfrage und Fahrplan-Angebot festzustellen. Insgesamt wird der Stadtteil von fünf Stadtbuslinien (Linien 1, 6, 15, 16, 17) im 20'-Takt erschlossen. Zusätzlich stellt die Linie 8 die Tangentialverbindung Kinderhaus - Coerde im 60'-Takt sicher.

Aufgrund des Fahrgastaufkommens ist eine über den 20'-Takt hinausgehende Taktfolge nur für den Bereich Brüningheide (Haltestellen Feldstiegenkamp, Meinertzstraße, Killingstraße und Brüningheide) sowie für die Haltestellen Kinderhaus Schulzentrum und Idenbrockplatz erforderlich. Das Aufkommen an den übrigen Haltestellen liegt z.T. deutlich unter 300 Fahrgästen/Werktag. Im nördlichen Innenstadtbereich weisen die Haltestellen auf der Grevener Straße bis Dreizehnerstraße und die Haltestellen im Nordviertel ein Fahrgastaufkommen auf, dass eine verdichtete Taktfolge erfordert (Linien 15 und 16).

Von allen Linien im Stadtteil/Korridor weist die Linie 16 die geringsten Fahrgastverflechtungen mit dem übrigen Stadtgebiet auf. Eine ausschließliche Erschließungsfunktion hat diese Linie nur für die Haltestellen Moorhock und Martin-Niemöller-Straße auf der Westhoffstraße. Verflechtungen aus Kinderhaus über den Hauptbahnhof hinaus in den Korridor Weseler Straße werden auch von der Linie 15 bedient. Enge Verkehrsverflechtungen, vor allem im Schüler- und Versorgungsverkehr, bestehen zwischen Kinderhaus und den Stadtteilen Coerde und Sprakel.

In Anbetracht der drei Erschließungsachsen Kristiansandstraße, Am Burloh und Westhoffstraße, des Fahrgastaufkommens und der nachgefragten Relationen ist die Bedienung des Korridors Kinderhaus mit drei statt der bisher vier Linien im 20'-Takt zu realisieren. Die Linie 17 in Relation Kinderhaus - Zentrum Nord – Hauptbahnhof- Krögerweg und die Tangentialverbindung Coerde – Kinderhaus (Linie 8) bleiben unverändert erhalten.

Aufgrund ihrer geringen Erschließungs- und Verbindungsfunktion für den Korridor und Stadtteil, empfiehlt es sich die Linie 16 bereits an der Haltestelle Dreifaltigkeitskirche enden zu lassen. Mit der Linie 15 kann die Linie 16 dabei den weiterhin erforderlichen 10'-Takt für das Nordviertel sicherstellen. Die Herausnahme der Linie 16 aus der Grevener Straße eröffnet die Möglichkeit, diese Linie ab der Dreifaltigkeitskirche über den York-Ring - die Steinfurter Straße - Kinderhaus weiter nach Sprakel zu führen. Damit kann sie die Linie 1 auf ihrem Nordast (Hauptbahnhof - Kinderhaus - Sprakel) nahezu vollständig ersetzen. Die Linie 1 kann deshalb bis zum Hauptbahnhof zurückgenommen werden. Damit bietet sich die Möglichkeit, die Linie 1 mit der Halbmesserslinie 20 (Hauptbahnhof - Roxel), die über den Prinzipalmarkt geführt wird, zu verknüpfen und so die zentrale Erreichbarkeit der Altstadt für die Fahrgäste aus dem Korridor Hammer Straße und dem einwohnerstarken Stadtteil Hilstrup zu verbessern.

Mit dieser Maßnahme wird akzeptiert, dass die Haltestellen Orleans-Ring und Kapuzinerstraße/Gasselstiege zukünftig ausschließlich von der Regionalbuslinie R72/R73 (ganztägig 30'-Takt) bedient werden. In Anbetracht der Fahrgastnachfrage und der Nähe der Haltestelle Kanonierplatz in der Grevener Straße ist diese Bedienung als angemessen anzusehen.

Im Stadtteil Kinderhaus werden die Linienführungen wie folgt geändert: Die Linie 16 wird auf dem heutigen Linienweg der Linie 1, im 20'-Takt bis Schulzentrum Kinderhaus und im 20'-/40'-Takt weiter bis nach Sprakel geführt. Die Linie 6 wird anstelle der Linie 16 im 20'-Takt über die Westhoffstraße und den Idenbrockplatz in Richtung Brüningheide fahren. Die Linie 15 wird aufgrund der erforderlichen Kapazitäten und der engen Verkehrsverflechtungen mit der Grevener Straße sowie dem Bereich Brüningheide über die Kristiansandstraße nach Brüningheide geführt. Durch das verbleibende dichte Fahrtenangebot kann somit auf den zusätzlichen Einsatz von Verstärker- bzw. StadtExpress-Fahrten zur Hauptverkehrszeit verzichtet werden. Die Achse Burloh mit der Haltestelle Heidkamp wird von der Linie 17 erschlossen. Mit der Führung über Idenbrockplatz bleibt auch für diese Haltestelle das gewohnt dichte Fahrtenangebot und die Direktverbindung Richtung Zentrum Nord erhalten.

Insgesamt kann durch diese Maßnahmen im Korridor und Stadtteil Kinderhaus das heutige Überangebot, bei vergleichbarer Bedienungsqualität (Erschließung, Takte und Verbindungen) für die Fahrgäste, abgebaut werden. Damit ergibt sich auch ein erhebliches Einsparpotential im Hinblick auf die Kosten des Stadtbusverkehrs. Durch die Verknüpfung der Linie 1 mit der Linie 20 kann zudem dem aufkommensstarken Korridor Hammer Straße und dem Stadtteil Hilstrup zusätzlich eine Direktverbindung in den Altstadtbereich geboten werden.

- Optimierung des Stadtexpressangebotes – Linien X1, X5 und X6 (Anlage 3)

Das StadtExpress-Angebot ist durch die Umwandlung und Ausweitung von Verstärkerfahrten entstanden. Dabei wurde in der Vergangenheit zwar ein konkretes Anforderungsprofil erstellt, in seiner Funktion ist der StadtExpress aber bislang nicht über die Rolle der Verstärkerfahrten vor allem für den Schülerverkehr zur morgendlichen Hauptverkehrszeit hinaus gekommen.

Nach der Vorgabe des Nahverkehrsplanes soll das StadtExpress-Angebot zwischen 6.30 und 8.30 Uhr sowie 16.00 und 18.00 Uhr taktverdichtend vor allem für den Berufsverkehr zum Einsatz kommen. Wie die Tagesganglinie des Fahrgastaufkommens 2005 (vgl. Anlage 3) allerdings zeigt, ist die Verteilung - mit Ausnahme der morgendlichen Schülerspitze zwischen 7.00 und 8.00 Uhr - relativ homogen. Mit Ausnahme der StadtExpress-Fahrten zwischen 7.00 und 8.00 Uhr liegt die Spitzenbesetzung der Fahrten zum Teil deutlich unter 20 Fahrgästen. Vormittags wie nachmittags weisen die vor- bzw. nachlaufenden Standardlinienfahrten freie Kapazitäten auf.

Grundsätzlich sollen mit dem StadtExpress durch eine Profilschärfung und die Konzentration auf den Berufsverkehr neue Fahrgastpotentiale gewonnen werden. Dazu soll das Angebot weitestgehend auf die Hauptverkehrszeit zwischen 7.00 und 8.00 sowie 16.00 und 17.00 Uhr konzentriert werden. Für den Berufsverkehr wird erstmalig auch der Betrieb werktags in den Ferien vorgesehen.

Als Pilotprojekt zur Überprüfung der Fahrgastakzeptanz soll die X6 im Korridor Albersloher Weg deutlich beschleunigt werden. Durch das konsequente Auflassen von vergleichsweise gering frequentierten Haltestellen wird die Fahrzeit gegenüber der Standardlinie aus den Außenstadtteilen in die Innenstadt deutlich reduziert.

Für die X1 soll die heute bestehende Linienführung und die Erschließung des Gewerbegebietes Hansestraße in Hilstrup beibehalten werden. Gleiches gilt für die stadteinwärtigen Fahrten der X5 zwischen 7.00 und 8.00 Uhr.

Der X6 Im Korridor und Stadtteil Kinderhaus soll im Zuge der Anpassung des Bedienungsangebotes an die Nachfrage im Korridor Kinderhaus eingestellt werden.

Im Rahmen der Kooperation mit den regionalen Partnern soll der StadtExpress-Coerde wie heute weiter betrieben werden. Ein vergleichbares Angebotskonzept ist für die Stadtteile Roxel, Nienberge und Wolbeck in Abstimmung mit der Westfalen Bus GmbH bzw. der Regionalverkehr Münsterland GmbH zu prüfen.

- Verlängerung der Linie 11 bis zur Roxeler Straße

Mit der Neuordnung des Bedienungsangebotes im Stadtteil und Korridor Gievenbeck wurde das ÖPNV-Angebot in diesem Bereich deutlich ausgeweitet und verbessert. Als abschließende Maßnahme soll die Umsteigeverbindung zwischen den Stadtteilen Roxel und Gievenbeck sowie die Anbindung des Freiherr-vom-Stein-Gymnasiums optimiert werden. Dazu wird die Linie 11 mit Fertigstellung der Buswende im Bereich Roxeler Straße/Dieckmannstraße über die heutige Endhaltestelle Gartenbreite hinaus bis zur Roxeler Straße verlängert. Mit der neuen Buswendeanlage kann an der Haltestelle Dieckmannstraße eine Umsteigeverbindung von den Linien 20 und R63/R64 aus und in Richtung Roxel bzw. Havixbeck auf die Linien 11 und 22 für das Freiherr-vom-Stein-

Gymnasium und mit der Linie 11 in Richtung Stadtteilzentrum Michaelkirche in Gievenbeck realisiert werden.

zu 3.: Weitere Linienwegmaßnahmen

- Linien 3, 4, 34 und Linie 14 - Bereich Himmelreichallee (Anlage 4)

Mit der Verlängerung der R22/32 als Stadtbuslinie 22 bis Gievenbeck/Auenviertel werden die Universitäts-, Gerichts- und Hüfferstraße im erweiterten Altstadtbereich seit Januar 2006 mit einer zusätzlichen Stadtbuslinie befahren. Im Abschnitt zwischen den Haltestellen Aegidiimarkt und Jungblodtplatz verkehren nunmehr im Tagesverkehr fünf Stadtbuslinien (11, 12, 13, 14 und 22) im 20'-Takt.

Bezüglich der genutzten Verkehrsbeziehungen konnte durch die Fahrgasterhebung 2005 festgestellt werden, dass von den insgesamt ca. 2.000 Fahrgästen der StadtBus-Linie 34 aus dem Bereich Klinikum lediglich 89 Fahrgäste ihre Ein- bzw. Ausstiegshaltestelle im Bereich der Aaseestadt haben. Darüber hinaus wird seit dem Fahrplanwechsel im Januar 2006 der Bereich Zentralklinikum zusätzlich von der neuen StadtBus-Linie 22 bedient. Insgesamt wird dieser Bereich von den StadtBus-Linien 3, 20, 22 und 34 sowie von den Regionalbuslinien R63 und R64 erschlossen. Demgegenüber steht ein werktägliches Fahrgastaufkommen an den Haltestellen Lukaskirche, Uniklinikum und Schmeddingstraße von ca. 1.000 Fahrgästen.

Da die Linien 3 und 4 auf ihrem Südast lediglich für die drei Haltestellen auf der Himmelreichallee eine ausschließliche Erschließungsfunktion haben, kann - zur Anpassung des Fahrtenangebotes an die Nachfrage im westlichen Altstadtbereich - die Linie 14 zur Erschließung dieser Haltestellen herangezogen werden, indem sie über die Aegidiistraße und die Himmelreichallee geführt wird. Das Fahrgastaufkommen zur Hauptverkehrszeit an den Haltestellen Krummer Timpen und Landgericht schwankt jeweils um ca. 100 Fahrgäste, wovon lediglich ca. 20 Fahrgäste die Linie 14 nutzen.

Die Linie 3/4 kann somit anstelle der Linie 34 ab der Haltestelle Antoniuskirche bzw. Domagkstraße über die Scharnhorststraße und den Kardinal-von-Galen-Ring weiter über Coesfelder Kreuz bis/ab Horstmarer Landweg geführt werden. Da der Bereich Klinikum nachweislich keine relevanten Verflechtungen mit dem Bereich Scharnhorststraße/Aaseestadt hat, das Klinikum von drei vollwertigen Stadtbuslinien bedient sowie mit dem Innenstadtbereich und dem Hauptbahnhof verbunden wird und die direkte Verbindung zwischen den universitären Einrichtungen im Bereich Coesfelder Kreuz und der Aaseestadt neu durch die Linie 3/4 sichergestellt wird, kann die StadtBus-Linie 34 auch werktags eingestellt werden.

- Linie 10 und Linie 19 – Roxel - Mecklenbeck - Aaseestadt (Anlage 5)

Die Linie 19 stellt im 60'-Takt die Tangentialverbindungen zwischen den Stadtteilen Roxel, Aaseestadt und Mecklenbeck sicher. Im Bereich Aaseestadt verläuft die Linie 19 weitestgehend parallel zur Stadtbuslinie 10. Die direkte Anbindung des Stadtteiles Roxel in Verbindung Richtung Zentrum erfolgt über die 20'-Takt verkehrende Stadtbuslinie 20 sowie durch die Regionalbuslinien R63 und R64.

Mit nur ca. 900 Fahrgästen pro Werktag ist die Linie 19 die mit Abstand am schwächsten frequentierte Stadtbuslinie. Etwa die Hälfte des Fahrgastaufkommens dieser Linie ist Schülerverkehr, der sich auf die Zeitlagen von 7.00 bis 8.00 Uhr und von 13.00 bis 14.00 Uhr konzentriert. In diesen Zeiten werden zusätzlich D-Fahrten auf der StadtBus-Linie 19 eingesetzt. Außerhalb dieser Zeitlagen liegt die maximale Besetzung werktags z.T. deutlich unter 20 Fahrgästen/Fahrt. Als Folge der geringen Fahrgastnachfrage wurden bereits mit dem Fahrplanwechsel 2006 die Fahrten an Samstagen auf einen Taxibusbetrieb umgestellt.

Aufgrund der dargelegten Sachlage soll die Linie 19 komplett und somit auch werktags eingestellt werden. Die Bedienung erfolgt durch die noch ausreichende Kapazitäten aufweisende StadtBus-Linie 10. Die Tangentialverbindung Aaseestadt - Mecklenbeck - Roxel kann durch die Verlängerung einer Fahrt der Linie 10 pro Stunde ab Meckmannweg über die Mecklenbecker Straße und den Dingbängerweg Richtung Roxel und weiter durch das Gewerbegebiet am Nottulner Landweg - wie die heutige StadtBus-Linie 19 - sichergestellt werden. Für den Schülerverkehr bleiben die heutigen D-Fahrten als Fahrten der Linie Z19 bestehen. Diese Fahrten werden auch weiterhin über den Kolde-Ring geführt und bedienen somit die Haltestellen Sperlichstraße und Kolde-Ring/LVA (Hittorf-Gymnasium).

In Vertretung

Gez.
Schultheiß
Stadtdirektor

Anlagen