VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft
Südliche Fürther Straße 5
90429 Nürnberg
Postanschrift: VAG · 90338 Nürnberg
Telefon: 0911 283 0
Telefax: 0911 283 4800

John Borchers
Bereichsleiter Planung PL
Telefon: 0911 283 4636
Telefax: 0911 283 4695
john.borchers@vag.de

VAG · 90338 Nürnberg

Stadt Nürnberg
Verkehrsplanungsamt
Lorenzer Straße 30
90402 Nürnberg

Nürnberg, 21. Januar 2014

Konzept Ringbuslinien
Bessere Busanbindung für St. Jobst und Erlenstegen
hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 23.05.2011
Antrag der Stadtratsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 19.12.2011
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 18.04.2013
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 07.01.2014

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu den vorliegenden Anträgen nimmt die VAG wie folgt Stellung:

Die tangentialen Verkehre auf dem mittleren Straßenring sind ein zentraler Bestandteil des Nürnberger Verkehrsangebotes und stellen mit zahlreichen Verknüpfungspunkten zu R-, S-, U- und Straßenbahn ein wichtiges Bindeglied zwischen den weitgehend durch leistungsfähige Schienenachsen bedienten radialen Relationen dar. Insbesondere leisten sie für diese auch unverzichtbare Entlastungsfunktionen. Die weitgehend durch hochverdichtet besiedelte Gebiete verkehrenden Ringlinien sind vor diesem Hintergrund in ihrer Bedeutung zu stärken und im Rahmen der gegebenen Bedingungen noch attraktiver zu gestalten.

Ausgangssituation/Anlass der Untersuchung

Derzeitig verkehren im Bereich des mittleren Straßenringes drei tangentiale Buslinien:

Linie 35 Röthenbach U – Hohe Marter U – Gustav-Adolf-Str. U – Maximilianstr. U – Westfriedhof – Nordwestring (U gepl.) – Thon

Linie 45 Mögeldorf S – Dr.Carlo-Schmid-Str. – Schoppershof U – Nordostbahnhof U – Thon

Linie 65 Röthenbach U – Hohe Marter U – Sandreuth S – Dianaplatz – Frankenstr. U – Doku-Zentrum – Dutzendteich S – Zerzabelshof Mitte – Tiergarten – Mögeldorf S – Mögeldorfer Hauptstraße

Alle Linien fahren werktags in den Hauptverkehrszeiten im 10'-Takt, in den Nebenverkehrszeiten im 20'-Takt. Sonn- und Feiertags ganztägig sowie täglich im Spätverkehr verkehrt die Linie 65 im 20'-Takt. Die Linien 35 und 45 haben im Zuge des Accenture-Gutachtens 2003 ihren Spätverkehr weitgehend verloren. Sonn- und Feiertags im Tagesverkehr verkehrt die Linie 35 alle 20 Minuten, die Linie 45 alle 40 Minuten.

Mit Inbetriebnahme der in Bau befindlichen Straßenbahnverlängerung Thon – Am Wegfeld wird der Umsteigeknoten Thon auf Dauer aufgegeben und die Fläche der heutigen Straßenbahnwendeschleife bzw. des Busbahnhofes einer neuen städtebaulichen Nutzung zugeführt. Entsprechend können die Buslinien 35 und 45 hier nicht mehr ihren Endhalt haben. Verkehrlich entfällt mit der Straßenbahnverlängerung die maßgebliche Umsteigebeziehung zur Linie 30/30E. Die in diesem Kontext naheliegende Verknüpfung beider Linien an der Bucher Straße/Nordring eröffnet Perspektiven für weitere Optimierungen der Ringbuslinien und bietet die Chance, das Angebot mit reduziertem Betriebsaufwand und erhöhtem Fahrgastnutzen neu zu strukturieren. Dieser Auslöser soll auch dazu genutzt werden, das Angebot auf weniger, aber dafür durchgebundene Linien zu bündeln und damit Umsteigenotwendigkeiten zu minimieren. Erklärtes Ziel im Sinne von Transparenz des Angebotes ist es dabei, die Abweichungen der Fahrtstrecken vom mittleren Straßenring auf das durch die Lage wichtiger Umsteigeknoten bedingte Mindestmaß zu begrenzen.

Ein weiteres nach Möglichkeit in die Planung einzubeziehendes Element ist die Schaffung eines zusätzlichen Ringschlusses im Bereich Thumenberger Weg/Steinplatte. Diese in den Planungen der VAG bereits seit den 1980er Jahren wiederholt geprüfte Option hat in jüngerer Zeit u. a. im Rahmen des demographischen Wandels (vgl. diesbezügliche Aktivitäten des Bürgervereins Jobst-Erlenstegen e.V. und des Seniorennetzwerkes St.Jobst/Erlenstegen 2012/2013) wieder an Aktualität gewonnen und ließe sich im Rahmen der Neustrukturierung des Ringbusliniennetzes sinnvoll verwirklichen.

Rahmenbedingungen für die Planung

Im Rahmen der Vorprüfung einzubeziehender Linien wurde die Betrachtung auf folgende Linien eingegrenzt:

verkehrsplanerisch: 35, 40, 45, 46, 65

umlauftechnisch zusätzlich: 21, 47, 58, 67

Verkehrsplanerisch wurde die Linie 47 mit der im Kontext Thon – Am Wegfeld stehenden Überlagerung durch eine verlängerte Linie 26 bereits im Konzept des Busnetzes Nürnberg-Nord (Sitzung des Verkehrsausschusses vom 17.10.2013) behandelt und wird deshalb im Zusammenhang mit den Ringlinien nicht erneut aufgegriffen. Zudem sei im Hinblick auf das Angebot der Linie 47 im Spätverkehr auf unser Schreiben vom 10.04.2012 zum entsprechenden Antrag der Stadtratsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 19.12.2011 verwiesen.

Eine Verlängerung bzw. Stichfahrt der Linie 46 zur Straßenbahnwendeschleife Erlenstegen ist verkehrstechnisch nicht möglich, da dort bei laufendem Straßenbahnbetrieb keine geeignete Wendemöglichkeit für einen Linienbusverkehr gegeben ist und an diesem Standort ohne erheblichen baulichen Aufwand auch nicht herstellbar ist. Zudem wäre zu fast allen Tageszeiten ein zusätzlicher Fahrzeugumlauf mit entsprechend jährlichem Mehraufwand in deutlicher sechsstelliger Höhe erforderlich. Diesen Mehraufwand rechtfertigende zusätzliche Fahrgastpotenziale sind hier nicht gegeben, zudem ergäben sich für Fahrtbeziehungen vom/zum Martha-Maria-Krankenhaus Reisezeitverlängerungen von je ca. fünf Minuten je Fahrtrichtung. Diese Idee kann deshalb nicht weiterver-

folgt werden. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf unser Schreiben vom 10.06.2011, in dem unsere Prüfungsergebnisse zum diesbezüglichen Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 23.05.2011 bereits ausführlich dargelegt wurden.

Die zunächst ebenfalls mitbetrachteten Linien 43, 44 und 55 wurden u. a. aus verkehrstechnischen Gründen sowie der Erkenntnis, dass deren bestehende Linienwege die Verkehrsbedürfnisse der bedienten Relationen weitgehend optimal abdecken und eine Einbeziehung in Ringlinienführungen bestehende Vorteile aufgehoben hätte, im vertiefenden Planungsprozess ausgeschieden.

Als Fixpunkte für die tragenden Ringbuslinien wurden in der Abwägung die etwas außerhalb des mittleren Straßenringes gelegenen großen Umsteigeknoten Röthenbach und Nordostbahnhof als Endhaltestellen gesetzt. Demgegenüber tritt der bisher von den Ringbussen angefahrene Knoten Mögeldorf an Bedeutung zurück. Kernziel ist es, weitgehend auf dem mittleren Straßenring verkehrende hochwertige, d. h. insbesondere vom Fahrtenangebot her annähernd mit den Straßenbahnlinien vergleichbare Busangebote zu schaffen. Dies bezieht eine Schließung der Angebotslücken im Spätverkehr mit ein.

Als zusätzliches Angebot soll die Erschließungssituation im Bereich Thumenberger Weg/Steinplatte verbessert werden. Alternativ zu einer Führung über den Thumenberger Weg zu untersuchen sind dabei die Option einer Buslinienführung über die Bismarckstraße oder über die Eichendorffstraße zur Straßenbahnendhaltestelle Erlenstegen.

Es ist eine Kompatibilität des Ringbuslinienkonzeptes zu den mit der Straßenbahnverlängerung Thon – Am Wegfeld verbundenen Veränderungen im Busnetz des Nürnberger Nordens sicher zu stellen. Die Realisierung des Ringlinienkonzeptes kann deshalb nicht losgelöst von der Inbetriebnahme der Straßenbahn Thon – Am Wegfeld erfolgen.

Zur Umsetzung vorgesehenes Erschließungskonzept (vgl. Anlage)

Die nachfragestarken Ringbuslinien mit dichtem Angebot und tragender Netzbildungswirkung verkehren weitgehend auf mittlerem Straßenring:

Linie 35 Röthenbach U – Hohe Marter U – Gustav-Adolf-Straße U – Maximilianstraße U - Westfriedhof – Nordwestring (U gepl.) – Bucher Str./Nordring – Nordostbahnhof U

Linie 65 Röthenbach U – Hohe Marter U – Sandreuth S – Dianaplatz – Frankenstr. U – Doku-Zentrum – Dutzendteich S – Ostring S – Schoppershof U – Nordostbahnhof U

Betrieblich sind beide Linien weitgehend durchgebunden und sollen im Tagesverkehr überwiegend mit Gelenkbussen betrieben werden. Das Verkehrsangebot wird ausgeweitet (vgl. Tabelle) und kann in Abhängigkeit von der Nachfrageentwicklung ggf. langfristig weiter verdichtet werden.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die in dieser Darstellung sowie der Planbeilage verwendeten, sich weitgehend an den heutigen Bezeichnungen orientierenden Liniennummern der neustrukturierten Linien als Arbeitstitel zu verstehen sind, und sich im Rahmen der Umsetzung und Vermarktung des neuen Angebotes ggf. noch ändern können. Diesbezügliche Entscheidungen werden zu einem späteren Zeitpunkt getroffen.

Von den vorstehend genannten Linien nicht mehr bediente bisherige Teilstrecken der Ringbuslinien sowie die zusätzlich zur Erschließung vorgesehenen Gebiete werden durch weitere Linien abgedeckt:

Linie 40

Der Bereich der Carlo-Schmid-Straße fällt konzeptbedingt aus der Bedienung durch die Ringlinien heraus und wird künftig durch die verlängerte Linie 40 Heinemannbrücke – Mögeldorf S – Laufamholz Henfenfelder Straße (– Schwaig S/Behringersdorf) übernommen. Hier ist zusätzlich weiterhin das Angebot der Linien 8 und R3/R31 mit der Haltestelle Ostbahnhof gegeben.

Linie 45

Die neue Linie 45 erfüllt die Funktion einer zusätzlichen Tangentialverbindung mit teilweiser Ringlinienfunktion. Vorgesehen ist eine Linienführung Frankenstraße U – Doku-Zentrum – Dutzendteich S – Zerzabelshof Mitte – Tiergarten – Mögeldorf S – Thumenberger Weg – Dresdener Str. – Theresienkrankenhaus – Nordostbahnhof U. Damit wird u. a. die Erschließung im Bereich Thumenberger Weg/Steinplatte verbessert sowie im gemeinsam mit der Linie 46 befahrenen Linienabschnitt das Angebot deutlich verdichtet. Im Rahmen der Umsetzungsplanung wird optional geprüft, diese Linie ggf. mit der Linie 21 zu einer durchgehenden Linie Frankenstraße – Buchenbühl zu verknüpfen.

Die alternativ untersuchte Trassenführung dieser Linie über die Bismarckstraße hat sich als im Sinne der angestrebten Erschließungsverbesserungen nicht zielführend herausgestellt (verkehrstechnisch und in der zusätzlichen Erschließungswirkung signifikant ungünstiger, nicht gegebene Angebotsüberlagerung mit Linie 46 im Bereich Oedenberger Str./Dresdener Str.).

Linie 46

Im für die Dimensionierung maßgeblichen Streckenabschnitt Nordostbahnhof – Dresdener Straße wird die Linie 46 künftig durch die Linie 45 überlagert, so dass sich hier über weite Teile des Tages eine Angebotsverdoppelung ergibt. Lediglich in den Hauptverkehrszeiten wird hier die Angebotsmenge beibehalten sowie im nachfrageschwächeren Außenast nördlich der Haltestelle Dresdener Straße auf einen der Nachfrage angemessenen 20'-Takt zurückgeführt.

Insgesamt können mit dem beschriebenen Konzept die Fahrzeugumläufe sowie die maßgeblichen Anschlüsse optimiert werden, so dass mit reduziertem Betriebsaufwand ein in der Summe deutlich erweiterter Angebotsumfang erreicht werden kann. Mit dem verbesserten Linienkonzept entfallen zudem zahlreiche bisherige Umsteigenotwendigkeiten, so dass ein signifikanter Fahrgastnutzen erzielt wird. Eine Quantifizierung der damit einher gehenden zu erwartenden Fahrgeldmehreinnahmen ist vorab nicht möglich.

Auf den meisten Streckenabschnitten wird das bestehende Taktangebot beibehalten oder erhöht. Die Veränderungen sind in nachfolgender Tabelle im Einzelnen aufgeführt.

Linie	Linienführung alt	Takt alt			Linienführung neu	Takt neu		
		HVZ	NVZ	SVZ		HVZ	NVZ	SVZ
35	Röthenbach – Gustav-Adolf-Str. – Maximilianstr. – Nordwestring – Bucher Str./Nordring – Thon	**10**	**20**	Spätverkehr: - SO vorm.: **40** SO nachm.: **20**	Röthenbach – Gustav-Adolf-Str. – Maximilianstr. – Nordwestring – Bucher Str./Nordring – Nordostbf.	**10**	**20**	**20**
40	Mögeldorf – Laufamholz (– Schwaig/ Behringersdorf)	früh: **10** nachm.: **20**	**20**	**40**	Heinemannbrücke – Mögeldorf – Laufamholz (– Schwaig/ Behringersdorf)	früh: **10** nachm.: **20**	**20**	**40**
45	Mögeldorf – Heinemannbrücke – Schoppershof – Nordostbahnhof – Bucher Str./ Nordring – Thon	**10**	**20**	Spätverkehr: - SO vorm.: **40** SO nachm.: **40**	Frankenstr. – Doku-Zentrum – Dutzendteich – Zabo Mitte – Tiergarten – Mögeldorf – Thumenberger Weg – Dresdener Str. – Nordostbahnhof	**20**	**20**	**40**
46	Hl.-Geist-Spital – Maxfeld – Großreuth h.d.V. – Nordostbf. – Dresdener Str. – Martha-Maria-Krankenhaus	Hl.-Geist-Sp. – Nordostbf.: **20** Nordostbf. – Martha-Maria-Krhs.: **10**	**20**	**40** SO nachm. Nordostbf. – Martha-Maria-Krhs.: **20**	Hl.-Geist-Spital – Maxfeld – Großreuth h.d.V. – Nordostbf. – Dresdener Str. – Martha-Maria-Krankenhaus	**20**	**20**	**40** SO nachm. Nordostbf. – Martha-Maria-Krhs.: **20**
65	Röthenbach – Dianaplatz – Frankenstr. – Doku-Zentrum – Dutzendteich – Zabo Mitte – Tiergarten – Mögeldorf – Mögeldorfer Hauptstr.	**10**	**20**	**20**	Röthenbach – Dianaplatz – Frankenstr. – Doku-Zentrum – Dutzendteich – Ostring – Heinemannbrücke – Schoppershof – Nordostbahnhof	**10**	**20**	**20**

Die Stadt Nürnberg wird versuchen, im Rahmen der örtlichen, technischen und finanziellen Möglichkeiten mit flankierenden Maßnahmen (z. B. LSA-Bevorrechtigung, ggf. Schaffung/Abmarkierung Busspuren, weitere Detailmaßnahmen) das Konzept im Sinne einer reibungslosen Betriebsabwicklung zu unterstützen. Fernziel ist die durchgängige Aufwertung der Ringbuslinien auf annähernd Straßenbahnniveau, so dass ggf. auch eine entsprechende Vermarktung als hochwertiges, sich von übrigen Linien abhebendes Angebot (z. B. als „Metrobus“) glaubhaft möglich wird.

Maßgebliche Vorteile des Linienkonzeptes

- Wiederherstellung einer durchgängigen SVZ-Bedienung auf gesamtem Ring
- Hauptlinien auch in SVZ im 20‘-Takt (Straßenbahn-Standard) im Sinne der für diese Linien zahlreichen fahrplantechnisch zu berücksichtigenden Umsteigehaltestellen

- Minimierung Umsteigenotwendigkeiten
- Konzentration des Ringverkehrs auf zwei Hauptlinien („Halbschalen" Linien 35 und 65), die umlauftechnisch weitgehend verknüpft werden können (weitere Reduzierung Umsteigeerfordernis)
- Durchbindung Linie 45 bis Frankenstraße = Erhalt der U-Bahn-Anbindung für den Tiergarten
- Option Durchbindung Linie 21/45
- Reisezeitverkürzung durch Führung der Linie 65 auf Ring statt nach Mögeldorf
- Zusätzliche stadtteilverbindende Tangentialverbindung Nordostbahnhof – Thumenberger Weg – Mögeldorf (mit Durchbindung über Tiergarten – Zabo zur Frankenstraße)
- Einbindung Ostring/Business-Tower in Ringbuslinien (gestiegene Bedeutung dieses Bereiches)
- Erhalt der Anbindung Linie 40 an Ringbuslinie 65 (statt in Mögeldorf nun an der Heinemannbr.)
- Linie 40 erhält damit indirekt (Ostbahnhof) auch Anbindung an Linie 8
- Angebotsverbesserung NVZ und SVZ auf dem dicht besiedelten Streckenabschnitt Nordostbahnhof – Dresdener Straße (Nutznießer u. a. Beschäftigte und Besucherverkehr Theresienkrankenhaus)
- Kapazitätserweiterung auf dem nachfragestarken Streckenabschnitt Frankenstraße – Dutzendteich durch Parallelbedienung der Linien 45 und 65 (Nutzen v. a. im Hinblick auf Veranstaltungsverkehre und Entlastung Linie 65 sowie Optimierung S-Bahn-Anschlüsse)
- Konzentration Gelenkbuseinsatz auf nachfragestarken „Kernring"
- Wiederherstellung überwiegender Gelenkbuseinsatz auf Kernlinien (Entfall der zwischenzeitlich erfolgten v. a. durch zahlreiche Schienenersatzverkehre bedingten Rücknahmen)
- Betriebskosteneinsparung je nach Umfang des Gelenkbuseinsatzes ca. 50 bis 120 T€ p.a.
- Entfall der betrieblich suboptimalen und bei den Anwohnern vor Ort umstrittenen Wendefahrten/Endaufenthalte der Linie 65 in der Mögeldorfer Hauptstraße

Nachteile des Konzeptes

- Mögeldorf ist nicht mehr an die Kernringbuslinien (35 und 65) angebunden (Ersatz der Umsteigefunktion weitgehend durch die weiterhin an Bedeutung gewinnenden Haltestellen Ostring und Business-Tower).
  Kompensation für Mögeldorf durch neue Tangentiallinie 45 Nordostbahnhof – Thumenberger Weg – Mögeldorf – Tiergarten – Zerzabelshof – FR, so dass kein wirklicher Nachteil gegeben ist
- Angebotsreduzierung auf dem nachfrageschwächeren Außenast zwischen Dresdener Straße und Martha-Maria-Krankenhaus (Linie 46) von 10'-Takt auf 20'-Takt in den Hauptverkehrszeiten
  Es sind lediglich vier, in der Gesamtbetrachtung vergleichsweise eher gering frequentierte Haltestellen, die für sich genommen keinen 10'-Takt rechtfertigen, betroffen. Ein 20'-Takt ist hier angemessen und entspricht dem Standard vergleichbarer Gebiete.
- Unmittelbare U-Bahnanbindung für Bereich Dr.-Carlo-Schmid-Straße (bisher Linie 45) geht verloren (Kompensation u. a. durch Linie 8 Ostbahnhof)
  Diese leichte Einschränkung in der Standortgunst erscheint angemessen und vertretbar. Ohne beträchtlichen Mehraufwand ist es nicht möglich, die bisherige Situation beizubehalten, ohne die zahlreichen Vorteile des Gesamtkonzeptes zu gefährden.
- Im Streckenabschnitt Dutzendteich – Mögeldorf (bisher Linie 65, künftig Linie 45) ergeben sich in HVZ und SVZ Angebotsreduzierungen, deren Umfang angesichts der hier u. a. vorhandenen Angebote der Linien 5 und 43, die einen Großteil der betroffenen Haltestellen weiterhin in heutigem Umfang bedienen, vertretbar und angemessen sind.
- Die Parallelbedienung durch die Linien 45 und 65 zwischen Frankenstraße und Dutzendteich schafft partiell ggf. Überkapazitäten. Hier ist die Nachfrageentwicklung nach Umsetzung des Konzeptes gezielt zu beobachten.
- Ein durchgehender 10'-Takt auch in NVZ (und damit zu 100% der Angebotsstandard der Straßenbahn) auf den Kernlinien 35 und 65 ist aus Aufwandsgründen derzeit nicht vertretbar (entstehender Mehraufwand gegenüber dem zur Umsetzung vorgesehenen Konzept überschlägig

ca. 1 Mio. € p.a.). Durch Kompensation an anderer Stelle kann eine derartige Summe nicht ansatzweise generiert werden. Das Angebot ist dennoch wie dargelegt gegenüber dem Bestand ausgeweitet.
In Abhängigkeit von der Nachfrageentwicklung besteht langfristig die Option, ggf. weitere Aufwertungen des Angebotes vorzunehmen.

- Begleitende verkehrstechnische Maßnahmen der Stadt Nürnberg insbesondere auf den neu befahren Ringstraßenabschnitten sind ggf. noch nicht vollständig termingerecht umgesetzt. Dieses Thema stellt sich im Grundsatz auch bereits beim bestehenden Linienkonzept und ist im Kontext der Fortschreibung der Prioritätensetzung im Rahmen der Beschleunigungskommission anzugehen.

Empfehlung

In der Abwägung überwiegen die Vorteile des vorgeschlagenen Konzeptes deutlich. Vor dem Hintergrund der gegebenen Rahmenbedingungen und der durch diese bedingten Erfordernis von Kompromissen wird hierin das zielführendste mögliche Netz hinsichtlich Bürgerwünschen, verkehrspolitischen Zielen der Stadt Nürnberg und Wirtschaftlichkeit gesehen.

Es wird deshalb empfohlen, die weiteren Planungen auf Basis des beschriebenen Konzeptes zu vertiefen. Die wesentlichen Ziele (Minimierung Umsteigevorgänge, Linienführung weitgehend auf mittlerem Ring, Schließung SVZ-Lücke Linie 35 und 45, überwiegend dichter Taktverkehr auf Hauptlinien, Erschließung Thumenberger Weg/Steinplatte, Betriebskosteneinsparung) werden mit dem Konzept weitgehend erreicht. Das hochwertige Angebot der künftigen Linien 35 und 65 erlaubt eine offensive Bewerbung des Angebotes.

Im weiteren Planungsprozess werden weitere Details, insbesondere hinsichtlich der Anschlussgestaltung sowie betrieblich möglicher weiterer Liniendurchbindungen ausgearbeitet. Die frühzeitige Abstimmung mit der Stadt Nürnberg bezüglich flankierender verkehrstechnischer Maßnahmen ist bereits eingeleitet, um das für den Umsetzungszeitpunkt realistisch Erreichbare zu bewirken.

Eine Umsetzung des Konzeptes ist inhaltlich und damit zeitlich zwingend an die Inbetriebnahme der Straßenbahnneubaustrecke Thon – Am Wegfeld gebunden.

Das vorliegende Konzept wurde im Vorfeld mit den hier maßgeblich betroffenen Bürgervereinen aus den nordöstlichen und östlichen Stadtteilen eingehend abgestimmt. Anregungen insbesondere des Bürgervereins Jobst-Erlenstegen e. V. sowie des Seniorennetzwerkes St.Jobst/Erlenstegen und des Stadtseniorenrates sind bereits in die Planungen eingeflossen.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

VAG
Verkehrs-Aktiengesellschaft

i. V.
John Borchers

i. A.
Kathrin Heisinger

Anlage

Konzept Ringbuslinien

Planungsstand: 21.01.2014



35 Röthenbach - Nordwestring - Nordostbahnhof

40 Heinemannbrücke - Mögeldorf - Behringersdorf

45 Nordostbahnhof - Theresienkrankenhaus - Mögeldorf - Frankenstraße

65 Röthenbach - Frankenstr. - Heinemannbrücke - Nordostbahnhof

Liniennummern sind vorläufige Arbeitstitel

→ Umsteigemöglichkeit zwischen Ringbuslinien und Schienenverkehrsmitteln

Dargestellt sind die veränderten Buslinien 35, 40, 45 und 65.
Die Buslinien 43, 44 und 46 bleiben unverändert und sind nur informativ dargestellt.
Weitere Buslinien sind aus Gründen der Übersichtlichkeit nicht dargestellt.

2014-01-21 - MK-ZB-WI