

Vorlage Nr. 02/0490

Federf. Stadtamt: Amt für Stadtplanung u. Bauaufsicht

Vorlage für den	Berichterstatter	Sitzung am	Punkt
Stadtplanungs- und Bauausschuss	Stadtbaurat Stojan	21.11.2002	

öffentliche Sitzung

Betrifft:**ÖPNV-Liniennetz der Stadt Gladbeck****hier: Erfahrungsbericht****Begründung:**

(ggf. zusätzlich)

Vorbemerkung

Im September 2000 wurde der Nahverkehrsplan für den Kreis Recklinghausen, Teilabschnitt Gladbeck, umgesetzt. Der Stadtplanungs- und Bauausschuss hatte das neue Konzept in der Sitzung am 23. März 2000 beraten und einstimmig beschlossen. Das ÖPNV-Konzept beinhaltete folgende Grundelemente:

- 20-Minuten Grundtakt in der Hauptverkehrszeit, der in der Neben- und Schwachverkehrszeit in einen 30- bzw. 60-Minutentakt umgewandelt wird.
- Beibehaltung der hohen Haltestellendichte und der damit verbundenen guten Erschließungsstruktur.
- Einrichtung von regionalen NachtExpressLinien in den Nächten zu Samstag, Sonntag und Feiertagen
- Einrichtung von drei zentrenverbindenden Linien zwischen den Nachbarstädten
- Andienung des Bahnhofs West aus allen Stadtteilen zur Hauptverkehrszeit im 20-Minuten-Takt
- Einführung eines alternativen Bedienungsangebotes (TaxiBus) auf den Linien 253, 254, 258 (im Abschnitt zwischen St. Josekirche und Bottrop-Grafenwald / Bottrop-Eigen)

Die Beschlussfassung war mit der Auflage verbunden, nach einem Erfahrungszeitraum über das Taxi-Buskonzept sowie über die Auswirkungen bei der Ringlinie 252 (Kappung des Abschnittes zwischen Rentfort und Zweckel) zu berichten. Ferner sollte für den Stadtteil Zweckel im Abendverkehr ab 21.00 Uhr ein fahrplanmäßiger Linienverkehr angeboten werden.

Kurz nach Einführung des neuen Liniennetzes wurde von Anwohner im Stadtteil Butendorf Kritik an der Führung der Linie 254 geäußert, weil die Wege zu den Haltestellen nunmehr insbesondere für ältere Fahrgäste zu weit entfernt seien. Es wurde daraufhin eine zusätzliche Schleifenfahrt durch die Hirschberger Straße beschlossen und Anfang 2001 eingerichtet.

Erfahrungsbericht

Das neue Busangebot verkehrt nunmehr seit zwei Jahren, so dass ein Erfahrungsbericht möglich ist. Der Aufgabenträger (Kreis Recklinghausen und die VESTISCHE) wurde gebeten, folgende Sachverhalte zu beurteilen:

- Beurteilung des Liniennetzes / Auswirkungen des 20-Minuten-Taktes
- Linie 252 – Kappung des Erschließungsringes zwischen Rentfort und Zweckel
- Linie 254 – Butendorf Erschließung Hirschberger Straße
- Erfahrungen mit TaxiBus-Betrieb in Gladbeck
- Anschlusssicherung in der Übergangszeit zwischen Hauptverkehrszeit und Schwachverkehrszeit
- Volfahrzeugwerbung

Die VESTISCHE hat zu den o.g. Sachverhalten folgenden Bericht (kursiv gedruckt) erarbeitet:

1. Einleitung

Mit der Umsetzung des NVP Gladbeck im September 2000 wurde das Angebot grundsätzlich überplant. Insbesondere die leistungsneutrale Einführung eines 20`-Grundtaktes im Gladbecker Liniennetz hat dazu geführt, in den nachfrageschwachen Zeiten im Stadtliniennetz Bedarfsverkehre einzusetzen.

Im Rahmen der Umsetzung wurden sowohl im Vorfeld als auch in der Nachbetrachtung Kundenbefragungen und Fahrgasterhebungen durchgeführt.

Anhand der vorliegenden Ergebnisse aus den Erhebungen und unter Berücksichtigung der Leistungsdaten ist eine Überprüfung der umgesetzten Maßnahmen vorgenommen worden, die nachfolgend dargestellt wird.

2. Ergebnisse der NVP Umsetzung

Die Betriebsleistungen der Vestischen sind mit Umsetzung des NVP nahezu unverändert geblieben und sind von 2,375 Mio km in 1999 auf 2,392 Mio km in 2002 um 0,7% gestiegen.

Die Auswertungen des vor und nach Umstellung des NVP durchgeführten Kundenbarometers dokumentieren eine Verschlechterung der mittleren Kundenzufriedenheit zwischen 1999 und 2001 von 2,61 auf 2,80. Insbesondere im Leistungspaket „Angebot“ sind die Faktoren Betriebszeit, Anschlüsse und Angebot am Wohnort negativ beurteilt worden, während durch die Umsetzung des NVP allein die Beurteilung des Taktes verbessert werden konnte.

Die Auswertungen der Fahrgastzahlen ergibt insgesamt einen Rückgang der Fahrgäste durch die Umsetzung des NVP:

Während vor der Umsetzung 1999 insgesamt 5,55 Mio Fahrgäste p.a. in unseren Bussen erfasst wurden, sank die Zahl der Fahrgäste in 2001 auf rund 5,4 Mio (-2,6%). Auffällig hierbei ist, dass im Vergleich zur Stadt Bottrop – in der parallel der NVP umgesetzt wurde – auch an Mo-Fr die Zahl der Fahrgäste um 90.000 Fahrgäste gesunken ist, obwohl das gesamte Liniennetz - sowohl stadtübergreifende (CE)Linien als auch Stadtlinien - auf einen 20`-Takt verdichtet wurden.

An Samstagen betragen die Fahrgastverluste ca. 52.000 Fahrgäste, während an Sonntagen ein Rückgang von etwa 8.000 Fahrgästen zu verzeichnen ist. Hauptsächlich sind die Verluste an Wochenenden auf die Taktausdünnung sowie auf mangelnde Anschlüsse zurückzuführen.

3. Bewertung einzelner Maßnahmen

Weitere detaillierte Fragestellungen, die sich durch die Umsetzung des NVP ergeben haben, werden im Rahmen einer Bewertung der Einzelergebnisse dargestellt.

Entwicklung der ehemaligen Ringlinie 252

Auf der Linie 252 sind mit der Umsetzung des NVP Fahrgastverluste in Höhe von ca. 150.000 Fahrgästen (Mo-Fr) eingetreten. Die Fahrgastverluste sind maßgeblich auf die Kürzung der Linienführung im Bereich Butendorf (jetzt 254) und zwischen Zweckel und Rentfort (jetzt Kombination 253/257) zurückzuführen. Obwohl in der HVZ nunmehr ein 20`-Takt angeboten wird, hat sich durch die Linienwegkürzung die Kilometerleistung nur geringfügig geändert.

Während ein Teil der Fahrgastverluste durch die Linie 254 im Bereich Butendorf aufgefangen werden konnte, ist ein weiterer Teil der Fahrgastverluste durch die Verlagerung von Schülerströmen auf E-Wagen zu erklären. Insbesondere zwischen Zweckel und Rentfort wurden mit Umsetzung des NVP in der Morgenspitze Einsatzwagen auf der Linie 252 eingerichtet, um auch weiterhin Direktfahrten zum Schulzentrum an der Fritz-Erler-Str. anbieten zu können. Darüber hinaus sind bei dieser Relation weitere Verlagerungen auf die Linienkombination 253/257 festzustellen, so dass Fahrgäste verstärkt diese Linienkombination mit geringen Übergangszeiten an der Dechenstraße nutzen.

Verlegung der Linie 254 in Butendorf

3 Monate nach Umsetzung des NVP ist auf Anregung der Fahrgäste die ehemalige Haltestelle „Hirschberger Str.“ kurzfristig wieder eingerichtet worden, in dem die Linie 254 in der HVZ einen Schleifenfahrt durch die Siedlung macht. Diese Ausweitung konnte nahezu leistungsneutral umgesetzt werden. Die Fahrgastzahlen zeigen, dass die Haltestelle von insgesamt 48 Einsteigern sowie 57 Aussteigern genutzt wird. Weitere Beschwerden sind nach Wiedereinrichtung der Haltestelle bei der Vestischen nicht eingegangen.

Fahrgastentwicklung auf der Linie 258

Die Ausweitung des Angebotes mit einem zusätzlichen Linienast zwischen Rentfort und Eigen hatte auf die Entwicklung der Fahrgastzahlen auf dem Streckenabschnitt Rentfort – Bottrop (Eigen/Grafenwald) keine nennenswerte Bedeutung. In der Summe sind auf Gladbecker Stadtgebiet Mo-Fr bis zur Haltestelle St. Joseph Kirche 71 Fahrgäste erfasst worden. Die Besetzungszahlen der einzelnen Fahrten liegen im Durchschnitt bei max. 2 Fahrgästen, so dass die Ausweitung des Angebotes kritisch zu beurteilen ist. Auch die Ausweitung der Betriebszeiten (Mo-Fr u. Sa) mit bedarfsgerechten TB-Verkehren wird nur äußerst gering nachgefragt (in 2001 insgesamt nur 31 Fahrten).

Fahrgastentwicklung auf der Linie 259

Mit Umsetzung des NVP wurde die Linie 259 auf einen 20'-Takt reduziert und verkehrt zwischen Brauck und GE-Horst über den Bereich Rosenhügel. Insgesamt hat diese Maßnahme zu einem Fahrgastrückgang Mo-Fr von knapp 555.000 Fahrgästen geführt. Maßgeblich hat die Führung der Linie über Rosenhügel zu einer Abwanderung von Fahrgästen geführt, die nur teilweise von der parallel verkehrenden Linie CE 56 aufgefangen werden konnte.

Entwicklung der Taxibus-Verkehre

Auf den in Gladbeck seit Umsetzung des NVP eingeführten TB-Linien (252, 253, 254, 257 und 258 sind im Jahr 2001 insgesamt 3.732 Fahrgäste erfasst worden (**Anlage**).

Insbesondere auf den Linien 253, 254 und 257 sind in den SVZ Tag etwa 10 Fahrten nachgefragt worden. Das TB-Angebot der Linien 252 und 258 (s.o.) ist hingegen nur minimal abgefragt worden.

Gegenüber dem konventionellen Linienbetrieb konnte die Betriebsleistung und somit die Kosten durch den Einsatz von TB-Verkehren um 80 % gesenkt werden.

Eine Ausweitung der TB-Verkehre auf den nördlichen Linienast der Linie 257 nach Zweckel ist allerdings kritisch zu beurteilen, da die Fahrgastzahlen in der SVZ weiterhin bei mehr als 10 Fahrgästen pro Fahrt liegen. Ebenfalls empfehlen wir nicht, den Einsatz der TB-Verkehre schon um 20 Uhr beginnen zu lassen, da die Anzahl der Fahrgäste weiterhin eine Bedienung mit Linienfahrzeugen rechtfertigt.

Eine Verdichtung der TB-Verkehre auf einen 30'-Takt kann mit den bestehenden Stundentakten im Linienverkehr nach 19:30 Uhr nicht in Einklang gebracht werden. Zudem führt eine Verdichtung zu einer Erhöhung der Kosten.

Fahrzeugvollwerbung

Als **Anlage** ist unser Schreiben vom 20.02.2002 zur Thematik Fahrzeugvollwerbung beigefügt.

4. Zielkonzeption

Auf Grundlage der mittelfristigen Unternehmensplanung und der Zielvorgaben aus dem Aufsichtsrat ist die Vestische bestrebt, ihr Defizit weiter zu senken, um die bedienten Städte finanziell zu entlasten.

Neben der Maßnahme in Zeiten und Räumen schwacher Verkehrsnachfrage unproduktive Leistungen netzweit um ca. 600.000 km zu reduzieren, beinhaltet die Zielkonzeption auf der anderen Seite aber auch die Qualität der Leistungserbringung für den Kunden nachhaltig zu verbessern. Diese grundsätzlichen Aspekte sind daher bei der Umsetzung von Anpassungsmaßnahmen zu berücksichtigen.

Für die Stadt Gladbeck bedeutet dies, dass von weiteren gravierenden Einschnitten in das Liniennetz abzusehen ist, da in der Vergangenheit eine für den Kunden nicht mehr verträgliche und verständliche Fülle von konzeptionellen Änderungen zu den aufgezeigten Fahrgastverlusten beigetragen hat.

Daher sind in erster Linie die aufgezeigten Mängel aus dem Kundenbarometer (insbesondere Anschlüsse und Betriebszeiten), aufzugreifen und in Form einer kundenorientierten Qualitätsoffensive umzusetzen.

Leistungsreduzierungen sind nur dort anzustreben, wo der Bedarf an Angeboten nachweislich nicht vorhanden ist oder wo betriebliche Einsparungen ohne nennenswerten Verlust der Angebotsqualität erreicht werden können.

Auf Grundlage der dargestellten Ergebnisse aus der Umsetzung des NVP werden von der Vestischen die nachfolgenden Maßnahmen zur Modifizierung des NVP Gladbeck 2003 vorgeschlagen.

Welche Auswirkung die Reduzierung der Takte während der HVZ auf den Stadtlinien auf die betrieblichen Aufwendungen und Fahrgastzahlen hat, wird auf Anregung des Aufgabenträger Kreis Recklinghausen ebenfalls kurz dargestellt.

5. Konzept

Basierend auf den Auswertungen der Fahrgastzahlen und den Ergebnissen des Kundenbarometers ist das Angebot der folgenden Linien anzupassen:

5.1. Leistungsanpassung auf der Linie CE 56

In den Zeitschichten Mo-Fr zwischen 8 und 14 Uhr liegt die Besetzung der Busse größtenteils unter 25 Fahrgäste pro Stunde. Auch an Samstagen ist die Besetzung der Busse in den Stundenruppen bis 16 Uhr äußerst gering.

Es ist daher zu überlegen, ob in den Zeitfenstern Mo-Fr zwischen 8 – 12 Uhr der 20'-Takt sowie Samstags der 30'-Takt zwischen 6 - 16 Uhr auf einen Stundentakt auszudünnen ist. Hierdurch kann auf der Linie CE 56 eine Leistungsreduzierung von ca. 24.000 Km erzielt werden.

5.2. Linienweg 258

Die Ausweitung der Linienführung der Linie 258 von Rentfort nach Bottrop, insbesondere durch den Linienast nach Eigen, hat zu keiner nennenswerten Steigerung der Fahrgastzahlen geführt. Pro Werktag liegen die aufsummierten Einsteigerzahlen nach der Haltestelle St. Joseph-Kirche bei 71 Fahrgästen. Neben einigen Fahrten des Schülerverkehrs liegen die Besetzungen pro Fahrt bei 1-2 Fahrgästen.

Es wird daher vorgeschlagen, die Linie 258 von der Haltestelle St. Joseph-Kirche in Richtung Bottrop grundsätzlich als TB-Verkehr anzubieten, wie bereits jetzt in den Abendstunden und an Wochenenden praktiziert. Hierdurch kann der Aufwand für die Stadt Gladbeck im Linienverkehr um ca. 51.000 km reduziert werden.

5.3. Einstellung NE 19

Im Bereich der Stadt Gladbeck wurden zwei NE-Linien eingerichtet.

NE 1 Recklinghausen - Buer - Gladbeck - Bottrop	4700 km
NE 19 Kirchhellen - Gladbeck - Gelsenkirchen-Horst	6100 km

(jährliche Fahrleistung innerhalb des Stadtgebietes)

Während auf der NE 1 im Bereich Bottrop und Buer hohe Einsteigerzahlen zu verzeichnen sind, wird das Angebot der NE 19 in Kirchhellen und Horst nur minimal angenommen, so dass insgesamt die Fahrgastzahlen der NE 19 deutlich niedriger liegen. Es wird daher vorgeschlagen, das Angebot der Linie NE aufzuheben.

5.4. Anschlüsse SVZ

Zur Verbesserung der Anschlüsse in der Gladbecker Innenstadt und zur Verbesserung der Übergänge zwischen den Betriebszeiten wird das Anschlusskonzept optimiert. Es ist vorgesehen, diese Anpassungsmaßnahmen annähernd kostenneutral durchzuführen.

5.5. Stadtlinien im 30`-Takt

Bei einer Veränderung der Takte auf den Linien 252, 253, 254, 257 und 258 von einem 20` auf einen 30`-Takt während der HVZ können die Betriebsleistungen um ca. 335.000 km p.a. reduziert werden. Allerdings ist hierbei zu berücksichtigen, dass eine Anschlussmöglichkeit zwischen den Stadtlinien und den CE-Linien dann nur alle 60` bestehen würde. Ferner ist zu bedenken, dass die Taktverdünnung zu einem nicht unerheblichen Fahrgastrückgang auf den Stadtlinien von min. 20-25% führt (ca. 500.000 – 620.000 Fg p.a.)

6. Weiteres Vorgehen

*Es wird vorgeschlagen, die Ergebnisse der Umsetzung des NVP sowie die Maßnahmen unter Punkt 5 in die politischen Gremien einzubringen, um zum Fahrplanwechsel am **15.06.2003** eine Umsetzung der Maßnahmen anzustreben.*

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen Auswirkungen auf die Stadt Bottrop haben und somit hinsichtlich gleichlautender Beschlussvorschläge und gleicher Umsetzungstermine hinreichend abgestimmt werden müssen.

Beurteilung der Vorschläge des Aufgabenträgers

Im einzelnen wird zu den unter Punkt 5 des Konzeptes dargestellten Vorschlägen von der Verwaltung Stellung genommen.

Leistungseinschränkungen auf der Linie City-Express CE 56

Die Linie CE 56 wurde im September 2000 als Ersatz der Linie 261 von Kirchhellen zum Oberhof und weiter nach Gelsenkirchen-Horst eingerichtet. Der Aufgabenträger schlägt vor, das Angebot auf dieser Linie wegen zu geringer Nachfrage Montag bis Freitag zwischen 8 - 12 Uhr sowie samstags zwischen 6 und 16 Uhr auf einen Stundentakt zu reduzieren.

Nach Einschätzung der Verwaltung ist es nachvollziehbar, dass an den Haltestellen außerhalb der Siedlungsbereiche ein geringeres Fahrgastaufkommen zu verzeichnen ist. Der Vorschlag wird aber als problematisch eingeschätzt, da die Linie CE 56 die einzige Buserschließung für die Siedlungsbereiche der Kirchhellener Straße darstellt. Aus Sicht der Verwaltung wird der Vorschlag der Leistungskürzung unter der Woche und samstags abgelehnt, da es sich um einen Eingriff in das Grundangebot der Hauptverkehrszeit handelt. Das Wesensmerkmal des derzeitigen Busangebotes ist der 20-Minuten-Takt (bzw. 30 Minutentakt am Samstag), der hierbei aufgegeben wird. Die Veränderung führt zu einem uneinheitlichen Taktgefüge und ist für die Buskunden nur schwer vermittelbar. Ein Stundentakt kann nicht als ein attraktives Angebot gewertet werden, sondern führt in der Regel weiterhin zu deutlichen Fahrgastrückgängen.

Auf Nachfrage äußerte sich auch die Fachverwaltung der Stadt Bottrop kritisch gegenüber diesem Einsparvorschlag.

Linienweg 258, Umstellung auf Taxibus in Abschnitt Grafenwald / Bottrop Eigen / St. Josefkirche

Im Zuge der Einführung des 20-Minuten-Taktes ergab sich bei der Linie 258 ab der Haltestelle St. Josefkirche die Möglichkeit, zwei weiterführende Linienwege jeweils im Stundentakt anbieten zu können. Der eine führt nach Grafenwald, der andere wurde über die Hege- / Hornstraße und weiter über die Bottroper Straße zum Stadtteil Bottrop-Eigen geführt. Die geringe Verkehrsnachfrage auf diesen Linienabschnitten veranlasst den Verkehrsbetrieb, einen TaxiBusbetrieb über die gesamte tägliche Bedienungszeit anzubieten.

Mit Hinweis auf die notwendige und frühzeitige Information betroffener Fahrgäste ist nach Einschätzung der Verwaltung dieser Vorschlag hinnehmbar.

Einstellung NE 19 (Abschnitt Oberhof / Kirchhellen)

Der Aufgabenträger schlägt vor, die NachtExpressLinie 19 (sie verkehrt ab ca 1 Uhr dreimal stündlich in den Nächten auf Samstag, Sonntag und vor Feiertagen) wegen geringer Nachfrage einzustellen. Nach hiesiger Einschätzung ist es bedauernd, dass dieses Angebot nicht intensiver genutzt wird. Aus Sicht der Verwaltung ist das Angebot der NE 19 von Gladbeck nach Gelsenkirchen-Horst und von dort mit Verknüpfung zum Nachtexpressangebot der Essener Verkehrsbetriebe weiter zum Essener Hauptbahnhof nicht entbehrlich, da es sich um die stets von der Stadt Gladbeck im Rahmen des Nahverkehrsplans geforderte nächtliche Verbindung ins bzw. aus dem Oberzentrum handelt.

Bei der Diskussion über Nachtexpress Angebote ist zu bedenken, dass ein Nachtexpress-Angebot im Bereich des Ballungsrandes eher als eine Art "Sozialleistung" zum Schutz von Jugendlichen zu werten ist. Die Abschätzung eines erforderlichen Bedarfs ist dabei schwierig und in der Regel von schwer einzuschätzenden Faktoren abhängig.

Als Fazit ist festzuhalten, dass nach Einschätzung der Verwaltung einer Einstellung der Nachtexpresslinie NE 19 von Gladbeck nach Gelsenkirchen-Horst nicht zugestimmt werden kann. Vielmehr sollten verstärkt Werbeaktivitäten auf das sinnvolle Angebot hinweisen.

Anschlüsse in der Schwachverkehrszeit

Von Fahrgästen wurden verschiedene Anregungen vorgebracht, die Anschlusssituation im Übergang zwischen den verschiedenen Betriebszeiten (Hauptverkehrszeit / Nebenverkehrszeit / Schwachverkehrszeit) zu verbessern. Die Umsetzung von Anpassungsmaßnahmen wird ausdrücklich begrüßt.

Stadtlinien im 30 Minuten Takt

Der Aufgabenträger hat die Vestische gebeten, die Auswirkung einer generellen Taktveränderung bei den Stadtlinien in der Hauptverkehrszeit von 20 Minuten auf 30 Minuten zu prüfen.

Es zeigt sich, dass eine Umstellung mit erheblichen Konsequenzen insbesondere bei der Fahrgastentwicklung verbunden ist. Nach Einschätzung der Verwaltung handelt es sich um einen gravierenden Eingriff in die Grundstruktur des Buskonzeptes der Stadt Gladbeck, der zum jetzigen Zeitpunkt nicht weiter verfolgt werden sollte.

Weiteres Vorgehen

Der Aufgabenträger und die Vestische beabsichtigen, Änderungen im Busfahrplan zum 15. Juni 2003 umzusetzen. Die Verwaltung schlägt vor, die im Beschlussentwurf aufgeführten Änderungen für die Fahrplanänderung am 15.06.2003 vorzusehen.

Der Erfahrungsbericht wird von Vertretern der Vestischen vorgetragen. Weitergehende Fragen können in der Sitzung beantwortet werden.

Finanzielle AuswirkungenKeine *Folgende

Einnahme (€)	VwHH	VmHH	Ausgabe (€)	VwHH	VmHH
Einmalig:			Einmalig:		
Jährlich:			Jährlich:		
Darin enthalten:			Darin enthalten:		
Zuschüsse:			Personalkosten:		
Beiträge Dritter:			Unterhaltungs.u. Betriebskosten:		
			Finanzierungskosten:		

Haushaltsmittel stehen: zur Verfügung: nicht zur Verfügung

*Da es sich bei den vorgesehenen Maßnahmen um Leistungskürzungen handelt, entsteht keine finanzielle Mehrbelastung für die Stadt Gladbeck. Die genauen finanziellen Auswirkungen können zum jetzigen Zeitpunkt nicht beziffert werden. Sie werden gesplittet zu je 50 % in der Kreisumlage und der ÖPNV-Umlage umgelegt.

Anlagen:

1. Gesamtstatistiken zum Taxibusbetrieb in den Jahren 2001 und 2002
2. Schriftl. Stellungnahme der Vestischen zur Fahrzeugvollwerbung

Beschlussentwurf:

Der Stadtplanungs- und Bauausschuss nimmt den Bericht zur Kenntnis. Er schließt sich der Stellungnahme der Verwaltung an.

Folgende Veränderungen im Busliniennetz der Stadt Gladbeck werden beschlossen:

1. Einführung eines ganztägigen Taxibusbetriebs auf der Linie 258 auf den Abschnitten zwischen St. Josef-Kirche und Bottrop-Grafenwald bzw. Bottrop-Eigen
2. Anpassungsmaßnahmen zwischen den unterschiedlichen Betriebszeiten

Der Bürgermeister
I.V.

Stojan
Stadtbaurat

In der Sitzung des

_____-Ausschusses

Rates

Haupt- und Finanzausschusses

am _____ (nicht - öffentlicher Teil) wurde wie folgt beschlossen: