

lfd. Nr.	Anforderung	Begründung	Abwägung Verkehrsplanung	Änderungen im Entwurf NVP
1	Untersetzung der Bausteine 2020+ mit Einnahmen	nur bei Kenntnis der Erlöse können auch die Kosten entsprechen bewertet werden	<ul style="list-style-type: none"> <li>• prognostizierten Fahrgastgewinnen können Erlöse von 0,50 € pro Fahrgast zugeordnet werden</li> </ul>	nein
2	Verlängerung 20-Minuten-Takt bis 22:25 Uhr	Taktwechsel bei 21:45 Uhr ist für Schichtarbeiter ungünstig	<ul style="list-style-type: none"> <li>• aktueller Rendezvousverkehr im Hinblick auf Schichtzeiten konzipiert</li> <li>• aktuell keine Beschwerden bekannt</li> <li>• Kosten für Ausweitung des 20-Minuten-Taktes im Angebotsnetz 2017+ nicht darstellbar</li> </ul>	nein
3	Endstelle Altchemnitz sollte Referenzhaltestelle für Altchemnitz sein	Referenzhaltestelle in Altchemnitz repräsentiert Altchemnitz nicht entsprechend und führt zu schlechter Eingruppierung bei den Gebietskategorien	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Referenzhaltestelle hat keinen Einfluss auf die Kategorisierung des Gebietes</li> <li>• Indikatoren für die Gebietskategorisierung sind Einwohnerdichte (Einwohner/bebaute Fläche), Arbeitsplatzdichte (Arbeitsplätze/bebaute Fläche) und wichtige Verkehrsquellen/-ziele</li> <li>• Referenzhaltestellen dienen der Kontrolle, ob die Gebiete entsprechend ihrer Kategorisierung durch den ÖPNV angebunden sind</li> <li>• Stadtteil Altchemnitz bezüglich Einwohner- und Arbeitsplatzdichte sehr heterogen <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ wurde zur Kategorisierung in 4 Oberbezirke gegliedert</li> <li>➤ verfügt über 4 Referenzhaltestellen</li> <li>➤ Haltestellen Rößlerstraße (Kat. 2), Scheffelstraße (Kat. 2), Alt Chemnitz Center (Kat. 3) und Bahnhof Reichenhain (Kat. 3)</li> </ul> </li> </ul>	nein

Ifd. Nr.	Anforderung	Begründung	Abwägung Verkehrsplanung	Änderungen im Entwurf NVP
4	Erhalt TRAM 6	Entfall Linie 6 führt zu Kapazitätsengpässen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entfall Straßenbahnlinie 6 gestützt auf Ergebnisse Bedienstandards sowie Fahrgastzählungen <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ auf Abschnitt Hauptbahnhof – Schule Altchemnitz nach wie vor Straßenbahn im 10-Minuten-Takt</li> <li>➤ neues zusätzliches Busangebot (neue Linie 53) im 30-Minuten-Takt</li> <li>➤ auf Relation Altchemnitz – Schule Altchemnitz bleibt aktuelle Taktdichte erhalten</li> <li>➤ neue Linie 53 Anschluss Haltestelle Scheffelstraße an Straßenbahnlinie 5 (10-Minuten-Takt)</li> </ul> </li> </ul>	nein
5	Verbesserung des Angebotes am Wochenende in den frühen Morgenstunden für Schichtarbeiter ab Altchemnitz	Schichtbeginn 6:00 Uhr aktuell am Wochenende nicht möglich	<ul style="list-style-type: none"> <li>• gewünschte Verbesserungen bereits im Angebotsnetz 2017+ enthalten</li> <li>• neue Linie 53 verkehrt ab 4:45 im 60-Min-Takt ab Altchemnitz in Richtung Innenstadt mit Umstieg an der Scheffelstraße in die Straßenbahnlinie 5</li> </ul>	nein
6	Stauseeanbindung bereits im Angebotsnetz 2017+	Kosten 10.000 €/Jahr im Verhältnis zum Nutzen überschaubar; ggf. auch Kombiticket mit Betreibergesellschaft möglich	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kosten (10.000 €/Jahr) nicht im Angebotsnetz 2017+ darstellbar</li> <li>• Prüfung eines Kombitickets durch die CVAG</li> </ul>	nein

Ifd. Nr.	Anforderung	Begründung	Abwägung Verkehrsplanung	Änderungen im Entwurf NVP
7	Führung Linie 51 weiterhin über Straße der Nationen	Brühlanbindung über Mühlenstraße nicht nötig > rechtfertigt Fahrtzeitverlängerung zur Zentralhaltestelle sowie wegfallende Anbindung Hauptbahnhof nicht	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrgastprognose: + 56.000 FG/Jahr (städtische Entwicklung im Bereich Brühl im Verkehrsmodell noch nicht berücksichtigt (Einwohnerentwicklung, Arbeitsplatzentwicklung, Freizeiteinrichtungen, etc.) Brühlentwicklung macht Verbesserung des ÖPNV-Angebotes in diesem Bereich notwendig</li> <li>• Stärkung ÖPNV-Angebot im Bereich Josephinenplatz/Zöllnerplatz (neue Haltestelle Wilhelm-Külz-Platz auf Müllerstraße)</li> <li>• Lückenschluss ÖPNV zwischen den Haltestellen "Am Stadtbad" und "Innere Klosterstraße"</li> <li>• Stärkung nördlicher Innenstadtzugang an der Inneren Klosterstraße</li> <li>• Haltestelle Innere Klosterstraße "Gewinner" des NEUEN NETZ (täglich über 2000 Ein- und Aussteiger) und birgt weiteres Potential</li> <li>• umsteigefreie Anbindung zum Hauptbahnhof durch Verknüpfung der Linie 51 mit der Linie 22 gegeben, jedoch mit deutlicher Fahrtzeitverlängerung (Schleifenfahrt über Stadtzentrum)</li> </ul>	nein
8	Führung neuer Linie 73 in stadtwärtige Richtung über Reichenhainer Mühlberg	bessere Anbindung Reichenhainer Mühlberg	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kosten: 5.000 €/Jahr</li> <li>• Fahrgastprognose: - 23.000 FG/Jahr.</li> <li>• Einrichtungsverkehr erschwert die Orientierung für die Fahrgäste</li> <li>• StudentInnen des Standortes TU Erfenschlager Straße müssten in Richtung Hörsaalzentrum am Bahnhof Reichenhain einsteigen (Chemnitz Bahn oder neue Linie 73)</li> <li>• in Richtung TU Erfenschlager Straße könnten die StudentInnen ihren Ausstieg wählen (Bushaltestelle TU Erfenschlager Straße oder Bahnhof Reichenhain)</li> </ul>	nein

<b>lfd. Nr.</b>	<b>Anforderung</b>	<b>Begründung</b>	<b>Abwägung Verkehrsplanung</b>	<b>Änderungen im Entwurf NVP</b>
9	Linie 22 (neu: Linie 52) im 10-Minuten-Takt	Erfüllung Bedienstandards	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kosten Taktverdichtung sind im Angebotsnetz 2017+ nicht darstellbar</li> <li>• Vorschlag als Baustein 3 in den Bausteinen 2020+ enthalten</li> <li>• Wohngebiet ist mit zwei Straßenbahnlinien im 10-Min-Takt (Linie 4, 5) und einer 20-Minuten-Linie (Linie 22: neue Linie 52) und einer 30-Minuten-Linie (neue Linie 53) angebunden</li> </ul>	nein
10	Andienung Ärztehaus Morgenleite	Ärztehaus ist stadtweit aber auch für das Quartier von Bedeutung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Linie 52 hatte in der Vergangenheit eine geringe Auslastung (weniger als ein Fünftel der Fahrgastzahlen anderer 20-Minuten-Linien)</li> <li>• aus fachlicher Sicht bedarf es neuer Lösungen im Quartier</li> <li>• neue Linie 53 bedient wesentlich mehr Verkehrsbedürfnisse</li> <li>• Ärztehaus ist weiterhin über die Linien 4/5 an der Haltestelle Morgenleite mit vergleichbarem Fußweg wie bisher (aktuell von der Haltestelle Max-Türpe-Straße ca. 200 m) erreichbar</li> </ul>	nein
11	keine Busbefahrung der Arno-Schreiter-Straße > Führung neuer Linie 53 über Wolgograder Allee	Lärmemissionen, zu schmal, Probleme im Winter	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kosten: +40.000 €/Jahr bei Führung über Wolgograder Allee</li> <li>• Fahrgastprognose: - 20.000 FG/Jahr</li> <li>• Führung über die Wolgograder Allee konterkariert das Ziel der Feinerschließung des Wohngebietes (Verkürzung der Wege)</li> <li>• Befahrung der Arno-Schreiter-Straße wurde durch CVAG mit positivem Ergebnis geprüft</li> </ul>	nein
12	Verbesserung Erreichbarkeit der Krankenhäuser für Markersdorf Süd	berechnete Reisezeiten/Umstiege in den Bedienstandards nicht nachvollziehbar	<ul style="list-style-type: none"> <li>• durch Verknüpfung Linie 22 (neue Linie 52) mit Linie 51 entsteht Direktverbindung zum Krankenhaus Bethanien (z. B. von der Referenzhaltestelle „Arno-Schreiter-Straße“)</li> <li>• durch periphere Lage des Heckert-Gebietes liegt die Reisezeit zum nächstgelegenen Krankenhaus über den, in den Bedienstandards festgesetzten 30 Minuten</li> </ul>	nein
13	Ringbuslinie über Heckert-Gebiet	starkes Wohngebiet von Quervernetzung ausgeschlossen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ringbuslinie sieht die Verbindungen von innerstädtischen Stadtteilen vor, welche starke Verkehrsbeziehungen untereinander aufweisen</li> <li>• auf Grund der peripheren Lage, ist das Heckert-Gebiet kein Bestandteil der Ringbuslinie</li> </ul>	nein

<b>lfd. Nr.</b>	<b>Anforderung</b>	<b>Begründung</b>	<b>Abwägung Verkehrsplanung</b>	<b>Änderungen im Entwurf NVP</b>
14	Führung neuer Linie 53 bis Hutholz	Anbindung an Verknüpfungsstelle Hutholz und 10-Minuten-Takt auf der Relation Chemnitzer Straße - Hutholz	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kosten: 101.000 €/Jahr</li> <li>• Fahrgastprognose: 18.000 FG/Jahr</li> <li>• Kosten der Verlängerung sind im Angebotsnetz 2017+ nicht darstellbar</li> <li>• mit Verlängerung der Linie 22 (neu: 52) bis Hutholz, wird für die Relation Chemnitzer Straße/Hutholz bereits eine erhebliche Verbesserung der ÖPNV-Anbindung erzielt</li> </ul>	nein
15	Verlängerung Linie 32 bis Bahnhof Siegmar	Erreichbarkeit Verknüpfungspunkt Bahnhof Siegmar stärken	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Weiterführung der Linie 32 bis Siegmar auf Grund der fehlenden Wendeanlage im Bereich Bahnhof Siegmar im Planungsprozess verworfen</li> <li>• an Haltestelle Reichenbrand kann von der Linie 32 in die alle 10 Minuten verkehrende Linie 41 in Richtung Bahnhof Siegmar umgestiegen werden</li> </ul>	nein
16	Verlängerung Linie 32 über Niederwiesa nach Euba im 60-Minuten-Takt (Endstelle Euba)	kürzere Reisezeiten zwischen Euba und Chemnitz	<ul style="list-style-type: none"> <li>• aus fachlicher Sicht ist im Angebotsnetz 2017+ kein zusätzliches Angebot für Euba darstellbar</li> <li>• kein Ersatz für aktuelle Linie 83 &gt; Ortslage Euba wäre vom ÖPNV abgeschnitten</li> <li>• durch Anbindung Linie 83 (neu: 86) an den Bf. Niederwiesa ist eine schnelle Verbindung nach Chemnitz Hbf. (perspektivisch mit CM3 bis Chemnitz/ZH) gegeben</li> <li>• Verbindung Chemnitz/Niederwiesa über Dresdner Straße wird bereits jetzt durch den Regionalverkehr (Linien 705, 710) abgedeckt</li> </ul>	nein

Ifd. Nr.	Anforderung	Begründung	Abwägung Verkehrsplanung	Änderungen im Entwurf NVP
17	Erhalt der Linie 76	Relation zum Klinikum Küchwald sowohl zu den Ärzten auf der Paracelsusstraße bzw. entlang der B95 besonders für ältere Menschen wichtig; auch im 70-Minuten-Takt akzeptabel; Bus wird gut genutzt	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kosten: 42.000 €/Jahr</li> <li>• Kosten der Verlängerung sind im Angebotsnetz 2017+ nicht darstellbar</li> <li>• für Wohngebiet ist ein zusätzliches Angebot zum neuen Bahnanschluss grundsätzlich überdimensioniert</li> <li>• Haltepunkteinzugsbereich Deutsche Bahn 1000 m &gt; alle Einwohner des angrenzenden Wohngebietes erschlossen</li> <li>• Haltestelleneinzugsbereich Stadt Chemnitz 300 m &gt; Haltepunkt erschließt nicht das gesamte Wohngebiet (ca. 650 EinwohnerInnen ohne ÖPNV-Anbindung im 300 m-Radius)</li> </ul> <p>Hinweis aus den Informationsveranstaltungen: Das Engagement der Anwohner für die Buslinie geht zum Teil auf die Befürchtung wegfallender Straßenräumung im Winter zurück.</p>	nein
18	Erhalt der Linie 76 (neu: BUS 79) zum Küchwald durch Einkürzung der Linie bis Zöllnerplatz (keine direkte Anbindung mehr an ZH) und Veränderung der Lastrichtung in Richtung HP Küchwald und Verknüpfung der Linie 76 (neu: BUS 79) mit Linie 22 am Zöllnerplatz	kostenneutraler Erhalt der Buslinie 76 zum Küchwald	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zentralhaltestelle Start/Ziel von einem Viertel der Fahrgäste der Linie 76 (neu: BUS 79)</li> <li>• Umstieg am Zöllnerplatz bzw. am Haltepunkt Küchwald in Richtung Zentrum wäre gerade für Fahrgäste aus dem Bereich Hauboldstraße (Seniorenheim/Betreutes Wohnen) schwer zu bewältigen</li> </ul>	nein

<b>lfd. Nr.</b>	<b>Anforderung</b>	<b>Begründung</b>	<b>Abwägung Verkehrsplanung</b>	<b>Änderungen im Entwurf NVP</b>
19	Verlängerung Straßenbahnlinie 2 bis Hauptbahnhof (zusätzlich zu bestehenden Straßenbahnlinien zum Hauptbahnhof)	Direktverbindung zum Hauptbahnhof	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kosten: 743.000 €/Jahr</li> <li>• Fahrgastprognose: 91.000 Fahrgäste/Jahr</li> <li>• Kosten der Verbindung zum Hauptbahnhof sind im Angebotsnetz 2017+ nicht darstellbar</li> <li>• Hauptbahnhof aus dem südöstlichen Stadtbereich bereits über neue Linie 3 und Chemnitz Bahn angebunden</li> <li>• Gefahr eines Überangebotes auf der Straße der Nationen (Kapazitätsgrenze)</li> </ul>	nein
20	separate Kostenberechnung des Bausteins 1 (Erweiterung Tagesverkehr bis 20 Uhr/ Wegfall Ferienfahrplan) aus den Bausteinen 2020+	ggf. wäre unter Berücksichtigung der knappen finanziellen Ressourcen die alleinige Umsetzung der Erweiterung des Tagesverkehrs bis 20 Uhr im Rahmen des Angebotsnetzes 2017+ sinnvoll	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kosten Tagesverkehr bis 20:00 Uhr: 770.000 €/Jahr</li> <li>• Kosten Tagesverkehr bis 19:00 Uhr: 400.000 €/Jahr (Kostenschätzung)</li> <li>• Kosten Aufhebung Sommerferienplan: 350.000 €/Jahr</li> </ul>	nein
21	Führung der Nachtbuslinie N 13 bis Sachsenring	Erschließung Wohngebiet Heimgarten/Sachsenring/ Geibelstraße	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verlängerung N 13 bis zur HS Diesterwegschule grundsätzlich möglich</li> <li>• Fahrgäste aus dem Bereich Zschopauer Straße/Heimgarten in Richtung Innenstadt müssten allerdings einen großen Umweg (über Adelsberg) in Kauf nehmen (mind. 15 min Fahrtzeit zusätzlich)</li> <li>• Wohngebiet Sachsenring/Geibelstraße ist mit der N13 bereits aktuell über die Haltestellen "Kreherstraße" bzw. "Hans-Ziegler-Straße" erreichbar, von wo aus man in das Wohngebiet mit ca. 700-900 m Fußweg gelangt (Gehwegzeit 10 bis 15 min)</li> </ul>	nein

Ifd. Nr.	Anforderung	Begründung	Abwägung Verkehrsplanung	Änderungen im Entwurf NVP
22	Begrenzung des Bausteins 6 auf einen Pendelbus zwischen Grüna und Mittelbach und Einordnung in Angebotsnetz 2017+	Arzt Mittelbach, Zahnarzt in Grüna, Apotheke in Grüna, Lebensmittelmärkte in Grüna, Schwesterkirchenverhältn is Mittelbach/Grüna > Stadtteilverbindung wichtig!	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kosten Pendelbus: 93.000 €/Jahr</li> <li>• Fahrgastprognose Pendelbus: 143.000 FG/Jahr´</li> <li>• Kosten Pendelbus sind im Angebotsnetz 2017+ nicht darstellbar</li> <li>• Ziel der Verknüpfung von Pendelbus und Linie 93 (neu: BUS 59) im Baustein 6 war neben der Stadtteilverbindung Grüna/Mittelbach die Schaffung neuer, bisher nicht vorhandener ÖPNV-Verbindungen (z.B. Neefepark)</li> <li>• <b>Pendelbus sollte als Baustein 6B in die Bausteine 2020+ aufgenommen werden</b></li> </ul>	ja
23	15-Minuten-Takt für reguläre 20-Minuten-Linien im Ferienfahrplan > Umsetzung im Angebotsnetz 2017+	Harmonisierung des Angebotes während der Sommerferien (Taktfamilie 15/30/60)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• durch Taktverdichtung auf 20-Minuten-Linien während der Ferien werden Begehrlichkeiten geweckt, welchen im Regelverkehr nicht nachgekommen werden kann</li> <li>• Kosten Verdichtung sind im Angebotsnetz 2017+ nicht darstellbar</li> </ul>	nein
24	Ausdünnung Straßenbahnlinie 3 und neuer Linie 73 in Semesterferien; Betrieb neuer Linie 73 als studentische Bedarfslinie	Bedenken bezüglich leerer Busse und Bahnen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Linie 3 und Linie 73 sind nicht ausschließlich für die Studentenschaft konzipiert</li> <li>• Hauptbahnhof, Südbahnhof sowie der Friedhof sind mit der Straßenbahnlinie 3 angebunden</li> <li>• Sportschulen, Sportforum, Friedhof sowie das Wohngebiet östlich der Augsburgener Straße und der Stadtteil Reichenhain werden mit Linie 73 zusätzlich zur Linie 53 erschlossen</li> <li>• Auslastung der beiden Linien wird über Automatische Fahrgastzählssysteme im Nachgang der Einführung stetig geprüft</li> <li>• Evaluierung ist nach einer angemessenen Betriebszeit des Angebotsnetzes 2017+ geplant</li> </ul>	nein

lfd. Nr.	Anforderung	Begründung	Abwägung Verkehrsplanung	Änderungen im Entwurf NVP
25	Führung S91 über Reichenhain	bessere Anbindung der Grundschule Reichenhain an den ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Betrieb Linie S91 bereits auf mehre Schulen abgestimmt</li> <li>• wenn Möglichkeit besteht, die Grundschule Reichenhain zu integrieren, wird dies über eine Stichfahrt nach Reichenhain realisiert</li> <li>• Umsetzung abhängig vom Unterrichtsbeginn der Schulen, welche aktuell schon von Linie S91 angefahren werden (Abstimmung in Schulkonferenz) &gt; wird bei Fahrplanerstellung 2017 geprüft</li> </ul>	nein
26	Verschwenkung Linie 32 über Emilianstraße/ Blankenauer Straße	bessere Erschließung Zöllnerplatz (entsprechend Bedienstandards)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• nördlicher Teil Straße der Nationen wäre bei Verschwenkung Linie 32 auf Blankenauer Straße vom ÖPNV abgebunden</li> <li>• Haltestellen Christian-Wehner-Straße und Ottostraße würden entfallen</li> <li>• eins Energie in Sachsen als großer Arbeitgeber in diesem Bereich angesiedelt</li> <li>• Wohnbebauung (mehrgeschossige Gründerzeitbebauung) macht ÖPNV-Anbindung notwendig</li> </ul>	nein
27	Erweiterung Baustein 10 Richtung Bahnhof Reichenhain (Kleinolbersdorfer Straße - Walter-Janka-Straße - Zschopauer Straße - Gornauer Straße - [An der Gemeindewiese - Jägerschloßchenstraße - Am Stollen][nur in Richtung Reichenhain] - Erfenschlager Straße - Bahnhof Reichenhain	Anbindung Gornaer Straße; Anbindung Reichenhain an Nahversorgungszentrum Adelsberger Zeile; direkte Anbindung der Adelsberger an die Chemnitz Bahn	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kosten: 99.000 €/Jahr</li> <li>• Fahrgastprognose: 134.000 FG/Jahr (Kleinbus kritisch, ggf. dichter Takt nötig, da kein größeres Fahrzeug einsetzbar ist)</li> <li>• Feinerschließung Stadtteil Adelsberg Ergebnis der Evaluierung NEUS NETZ</li> <li>• Anforderungen aus dem Stadtteil Reichenhain zur Anbindung Adelsberger Zeile bisher nicht bekannt</li> <li>• Teile Gornauer Straße, Jägerschloßchenstraße und des Richterwegs befinden sich nicht im 300 m-Einzugsradius der nächstgelegenen Haltestelle &gt; ca. 230 EinwohnerInnen betroffen</li> <li>• <b>Baustein 10 sollte entsprechend erweitert werden</b></li> </ul>	ja

28	Beibehaltung 30-Min-Takt in Euba	Flexibilität der Schüler im Schüler- aber auch im Freizeitverkehr mit 60-Min-Takt eingeschränkt; Flexibilität der Rentner zur Nahversorgung bzw. der arbeitenden Bevölkerung ohne eigenes KfZ wird durch 60-Min-Takt eingeschränkt	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Taktdehnung Linie 83 resultiert aus Bedienstandards</li> <li>• Euba in gleiche Gebietskategorie (GK 4) eingeordnet wie z.B. Wittgensdorf, Röhrsdorf oder Mittelbach</li> <li>• GK 4 sieht Anbindung des Stadtteils im 60-Min-Takt vor</li> <li>• soll Euba im 30-Min-Takt bedient werden, müsste dies, im Sinne einer Gleichbehandlung der Stadtteile auf Basis der Bedienstandards, für alle Stadtteile in GK 4 erfolgen</li> <li>• Kosten einer Verdichtung aller Stadtteileile in GK 4 auf 30-Min-Takt sind im Angebotsnetz 2017+ nicht darstellbar</li> </ul>	nein
29	Verstärkerfahrten im Schülerverkehr Euba	Flexibilität der Schüler im Schüler- aber auch im Freizeitverkehr mit 60-Min-Takt eingeschränkt	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schülerverkehr wird durch Verstärkerfahrten abgesichert</li> <li>• dies ist bereits in Anlage 3 Seite 109 zu B-002/2016 für Relation Gablenzplatz – Euba hinterlegt</li> <li>• <b>für Relation Euba – Niederwiesa wird in Anlage 3 Seite 109 zu B-002/2016 redaktionell die Bemerkung „Verstärkung im Schülerverkehr“ ergänzt</b></li> </ul>	ja