

| | | | |
|---|---------|---------------|-----------------|
| Vorlage | | Vorlage-Nr: | FB 61/1072/WP16 |
| Federführende Dienststelle: Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen | | Status: | öffentlich |
| Beteiligte Dienststelle/n: | | AZ: | |
| | | Datum: | 14.02.2014 |
| | | Verfasser: | FB 61/30 |
| Busnetzplanung: Sachstandsbericht | | | |
| Beratungsfolge: | | | TOP: __ |
| Datum | Gremium | Kompetenz | |
| 13.03.2014 | MA | Kenntnisnahme | |

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Planung des Busnetz 2015+ zustimmend zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, die dargestellten Planungen weiter zu konkretisieren.

Erläuterungen:

Anlass:

Am 19.09.2013 wurden die Ergebnisse der Untersuchung „Busnetz 2015+“ von den Gutachtern im Mobilitätsausschuss vorgestellt. Darüber hinaus wurde in derselben Sitzung die Vorlage „Bustrasse Kaiserplatz - Willy-Brandt-Platz - Bushof“ beraten. Diskutiert wurde die Planung einer Bustrasse vom Kaiserplatz über den Willy-Brandt-Platz in Richtung Bushof sowie die Verlegung der Haltestelle Kaiserplatz in der Stiftsumfahrt.

Die Verwaltung wurde abschließend beauftragt, zusammen mit der ASEAG einen Realisierungszeitplan für die Umsetzung der Maßnahmen zu erarbeiten. In einem ersten Schritt zur Attraktivierung des Liniennetzes sollten die Planungen Kaiserplatz, Mies-van-der-Rohe-Straße sowie Wüllnerstraße verfolgt werden.

Im Dezember wurde das Busnetzgutachten zudem auf Nachfrage in verschiedenen Fraktionen vom Gutachter unter Beteiligung der Verwaltung und der ASEAG vertieft präsentiert und diskutiert.

Inhalt dieser Vorlage ist zum einen eine differenzierte und mit der ASEAG abgestimmte Zeitplanung erster umzusetzender Maßnahmen aus der Untersuchung Busnetz 2015+. Zum anderen wird der Sachstand der Planungen Kaiserplatz / Willy-Brandt-Platz und Mies-van-der-Rohe-Straße erläutert.

1. Zeitplanung Busnetzmaßnahmen

Die Untersuchung Busnetz 2015+ enthält verschiedene Vorschläge zu Liniennetzveränderungen und Infrastrukturverbesserungen im Stadtgebiet. Wie in der Sitzung des Mobilitätsausschusses am 19.09.2013 vorgestellt wurde, werden auf der Grundlage des Busnetzgutachtens sinnvolle Maßnahmen in Abstimmung mit der ASEAG entwickelt und umgesetzt. Bereits 2013 wurden umfangreiche Umbaumaßnahmen mit einer Neuordnung der Verkehrsführung und der Zu- und Abfahrten zu den nunmehr bewirtschafteten Parkflächen an der Uniklinik durchgeführt, so dass jetzt die Haltestelle „Uniklinik“ über eine Umweltrasse in der Pauwelsstraße von den Bussen im Zweirichtungsverkehr angefahren wird. Ergänzend wurde die Haltestelle „Kullenhofstraße“ aufgehoben, die Haltestelle „Steinbergweg“ aus der Kullenhofstraße (Fahrtrichtung Uniklinik) in den Steinbergweg verlegt und eine neue Haltestelle Worringerweg angelegt.

Die Verwaltung und die ASEAG schlagen für die bislang abgestimmten Maßnahmen nachstehende zeitliche Gliederung vor.

2014:

Linienanpassungen:

- Mies-van-der-Rohe-Straße / Ahornstraße: Verlegung der Linien 33 und 73 im Abschnitt zwischen den Haltestellen „Halifaxstraße“ und „Mies-van-der-Rohe-Straße“ aus der Ahornstraße in die Mies-van-der-Rohe-Straße mit neuer Haltestelle, Führung der Linien 12, 22 und 23 über die Ahornstraße im Beidrichtungsverkehr
- Verbesserung Anbindung Melaten / Uniklinik: Verlängerung der Linie 125 auf dem Linienweg der 173, Verlängerung der Linie 80 (Fahrplanmaßnahmen 2014)

2015:

Infrastrukturmaßnahmen:

- Haltestelle in der Mies-van-der-Rohe-Straße: Endausbau
- Mobilitätsstationen: Melaten, Mies-van-der-Rohe-Straße

Linienanpassungen:

- Weitere Linienwegänderungen Melaten / Uniklinik: evtl. Linienerlegung auf den Campusboulevard, wenn die neuen Strukturen entsprechend entwickelt sind mit einem nachfrageangepassten Angebot
- Nachfrageausgerichtete Optimierung des Busangebotes im Stadtgebiet

2016:

Infrastrukturmaßnahmen:

- Bustrasse Kaiserplatz - Willy-Brandt-Platz - Bushof: Einrichtung einer Trasse für den Beidrichtungsbusverkehr ab Kaiserplatz / Stiftsumfahrung über Stiftstraße, Willy-Brandt-Platz, Blondelstraße bis Bushof
- Bustrasse Wüllnerstraße: Einrichtung einer Busspur für den Beidrichtungsbusverkehr durch die Wüllnerstraße, neue Haltestelle „Super C“
- Südausgang Hauptbahnhof: neue Bushaltestelle / evtl. Mobilitätsstation in der Kasinostraße
- Weitere Mobilitätsstationen
- Busbeschleunigungsmaßnahmen CityTakt-Achsen

Linienanpassungen:

- Linienführung über Willy-Brandt-Platz: Beidrichtungsbusverkehr ab Kaiserplatz/Stiftsumfahrung über Stiftstraße, Willy-Brandt-Platz, Blondelstraße bis Bushof mit ca. 24-30 Fahrten im Querschnitt pro Stunde sowie Verlegung Haltestelle „Kaiserplatz“ (in zeitlicher Abhängigkeit zur Fertigstellung der Infrastruktur)
- Verbesserte Campusanbindung: Beidrichtungsverkehr der Linien 33, 73 durch die Wüllnerstraße (in zeitlicher Abhängigkeit zur Fertigstellung der Infrastruktur)
- Anpassung Linienstrukturen (Y-Strukturen, Taxibusse)

2017:

Infrastrukturmaßnahmen:

- Achsenkreuz am Bushof, erste Stufe: Einrichtung der Haltestellenlage „Bushof“ in der Blondelstraße, Aufhebung der Haltestelle Willy-Brandt-Platz
- Umgestaltung Republikplatz: Umbau / Verknüpfung Bahnhof West, Einrichtung einer Mobilitätsstation, Anpassung der Bushaltestellen
- Umgestaltung Adalbertsteinweg
- Busbeschleunigungsmaßnahmen CityTakt-Achsen

Angebotsverbesserungen:

- Einführung CityTakt (7,5-Minuten-Takt von 6:00 bis 20:00 Uhr)
- Optimierung der Linienstrukturen

2018+:

Infrastrukturmaßnahmen:

- Umgestaltung Verknüpfungspunkt Bushof
- Anbindung / Verknüpfung Campus Melaten und Campus West; Brücke über Bahngelände, Bustrasse

2. Sachstand Buslinien in der Mies-van-der-Rohe-Straße

Die Linienverlegung der Linien 33 und 73 aus der Ahornstraße in die Mies-van-der-Rohe-Straße sowie die Linienwegänderung auf der Hörn der Linien 12, 22 und 23 im Beidrichtungsverkehr über die Ahornstraße wurden im Mobilitätsausschuss am 19.09.2014 als Fahrplanmaßnahme beschlossen und werden zum Fahrplanwechsel im Juni 2014 umgesetzt.

Im Zuge der neuen Linienführung über die Mies-van-der-Rohe-Straße ist für beide Fahrtrichtungen je eine neue Haltestelle vorgesehen. Zum Fahrplanwechsel werden die Haltestellen zunächst provisorisch hergestellt. Hierzu erfolgt eine separate Vorlage.

3. Sachstand Planung Kaiserplatz - Willy-Brandt-Platz

Im Mobilitätsausschuss am 19.09.2013 wurde eine Planung mit der Führung von Buslinien im Beidrichtungsverkehr über die Stiftsumfahrt mit einer Haltestelle vor dem Knoten Heinrichsallee / Wilhelmstraße / Adalbertsteinweg vorgestellt. Zur Planung gab es Anregungen und schriftliche Stellungnahmen, u.a. von ECE (Projektmanagement Aquis Plaza) und aus der Politik. Daraus ergaben sich folgende Prüfaufträge, Fragestellungen und Hinweise:

Führung MIV

1. Prüfen: Führung des MIV aus der Stiftstraße bereits ab Beeckstraße über eine Nebenanlage, um den Haltestellenbereich freizuhalten.
2. Prüfen der MIV-Zu- und Abfahrten Beeckstraße und Martin-Luther-Straße, da eine Insellage des Haltestellenwartebereiches stadtauswärts ungünstig ist.

Wird eine besondere Fahrbahn für den verbleibenden Lkw-Verkehr benötigt? Müssen die Einbahnstraßenregelungen so bleiben, wie sie sind?

Eine Idee ist, die Einbahnstraßenrichtungen so zu drehen, dass eine Schleifenerschließung Martin-Luther-Straße - Beeckstraße entsteht.

Wieviel Schwerlastverkehr findet dort in der Zukunft statt und welche Ziele werden angesteuert? Wieviel Schwerlastverkehr findet nachts statt?

3. Die Führung des Lieferverkehrs aus der Adalbertstraße über die Beeckstraße führt zu einer Belastung des Wohngebietes und der angrenzenden Schulen.
4. Durch die Aufhebung des Einrichtungsverkehrs in der Stiftsumfahrt können haltende Busse nicht mehr von nachfolgenden Bussen überholt werden. Dies kann sich negativ auf die nachfolgenden Buslinien sowie die komplette Leistungsfähigkeit des Busknotens auswirken. Überholmöglichkeiten für Busse an der Haltestelle schaffen, z.B. durch eine Integration der geplanten IV-Fahrspur aus der Martin-Luther-Straße in den Haltestellen- / Knotenbereich.
5. Die Straßen Gasborn und Promenadenstraße werden durch die Führung des Verkehrs aus der Stiftstraße auf dieser Route stärker belastet. Dies müsste untersucht werden.

Linienverkehr

6. Liegt die geplante Haltestelle „Kaiserplatz“ am richtigen Ort? Wo müsste sie liegen, damit die Fahrgäste möglichst kurze Wege haben? Bisher lagen die Haltestellen stadtauswärts auf beiden Seiten der Adalbertstraße in der Umfahrung, jetzt werden sie weiter entfernt liegen. Warum nutzt man für die Fahrtrichtung stadteinwärts nicht den Bereich südwestlich der Tunneleinfahrt für das Parkhaus?
7. Die zusätzlichen Linien 4, 23, 43, 25, 125, 73, 173 sind zum Teil Verstärkerlinien im Berufsverkehr. Kommt es tatsächlich zu einer signifikanten Erhöhung von ein- und aussteigenden Fahrgästen? Könnte nicht die bestehende Haltestelle der Linie 4 an der Dreiecksinsel für die Linien 4, 23, 43, 25, 125, 73, 173 genutzt werden?
8. Sind die geplanten Haltestellenlängen ausreichend?
9. Für umsteigende Fahrgäste erhöht sich die Wegelänge zu den Buslinien, die nur an der Dreiecksinsel halten.

Sonstiges

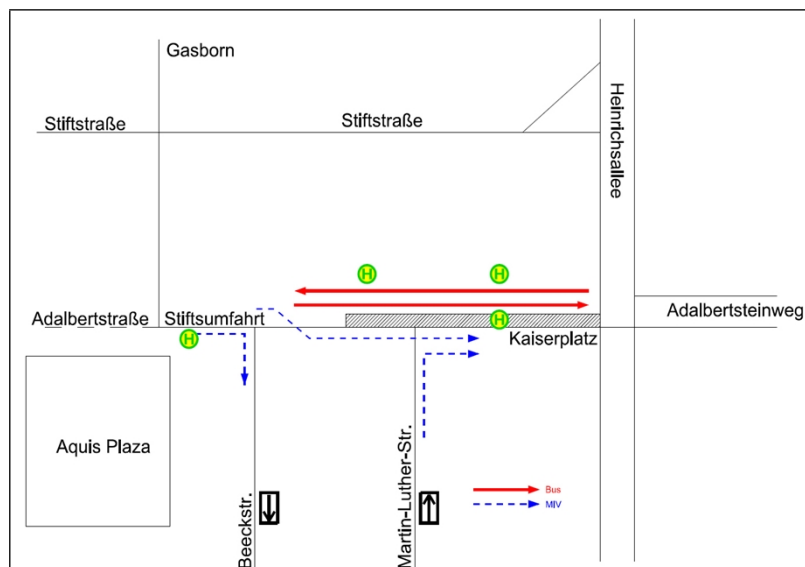
10. Gestaltung der Umfahrung als Platz: Kein Trennsystem wie am Elisenbrunnen, sondern abgesenkte Bordsteine außerhalb der Haltestellenbereiche, gemäßigte Busgeschwindigkeiten.
11. Die signalisierte Fußgängerfurt vor der neuen Haltestelle am Knoten Adalbertsteinweg / Heinrichsallee / Wilhelmstraße wird verlängert. Reichen die Grünzeiten für Fußgänger zukünftig aus? Es ist zu klären, ob für die Fahrgäste ein weiterer Fußgängerüberweg eingerichtet werden muss (u.a. Berücksichtigung von Schulkindern der Schulen in der Beeckstraße).

Diese Fragen werden nachstehend behandelt.

Haltestelle Kaiserplatz, Variantenbetrachtung

Es sind verschiedene Varianten zur Lage der geplanten Bushaltestelle sowie zur Führung des Liefer- und Anliegerverkehrs im Nahbereich und im Umfeld der Haltestelle denkbar. Sieben Varianten werden in Lageplänen in der Anlage 2 dargestellt.

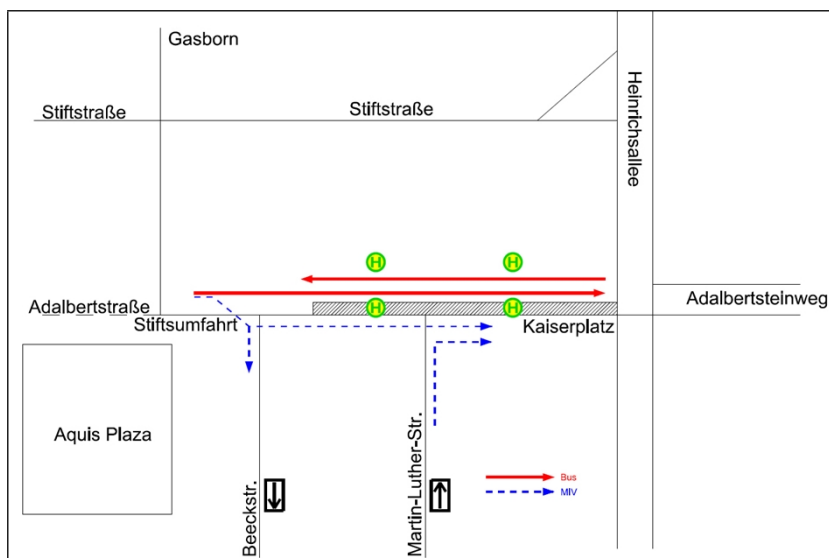
Variante 1:



Verschwenk der IV-Fahrbahn aus der Stiftsumfahrt zwischen Beeck- und Martin-Luther-Straße mit einer Führung des Lieferverkehrs auf einer separaten Fahrspur zum Knoten Heinrichsallee / Wilhelmstraße / Adalbertsteinweg. Martin-Luther-Straße als Einbahnstraße in Richtung Kaiserplatz. Neue Haltestelle stadtauswärts in Insellage. Ein zweiter Haltestellenbereich stadtauswärts weiter westlich wird erforderlich.

Durch eine von der Martin-Luther-Straße bzw. Stiftsumfahrt kommende, separierte Fahrbahn entsteht eine Haltestelle in Insellage. Dies ist für Fahrgäste ungünstig. Die neue Fahrbahn aus der Stiftsumfahrt schränkt die mögliche Haltestellenlänge stadtauswärts ein, so dass eine zweite Haltestelle vor Aquis Plaza erforderlich wird. Keine Überholmöglichkeit für Busse an der Haltestelle und dadurch Gefahr der Pulkbildung. 1-2 Bäume zwischen Martin-Luther-Straße und Beeckstraße müssten entfernt werden.

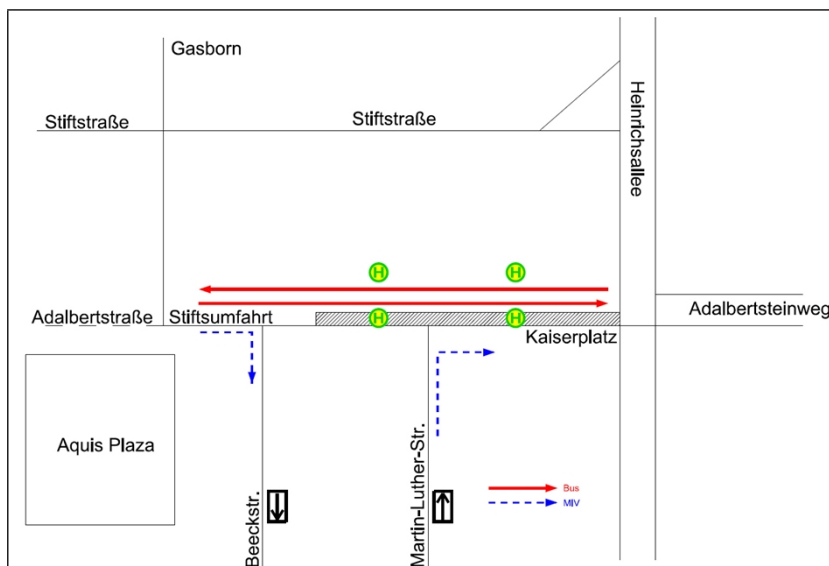
Variante 2:



Führung des Anlieger- und Lieferverkehrs aus der Stiftsumfahrt auf einer separierten Fahrbahn zum Knoten Heinrichsallee / Wilhelmstraße / Adalbertsteinweg analog zur Variante 1, die IV-Fahrbahn verschwenkt aber bereits im Knoten Beeckstraße. Neue Haltestelle stadtauswärts in Insellage.

Gleiche Nachteile wie in Variante 1. Realisierung einer 60 m langen Haltestelle stadtauswärts wird jedoch möglich. Voraussichtlich kann keiner der drei Bäume zwischen Martin-Luther-Straße und Beeckstraße erhalten bleiben.

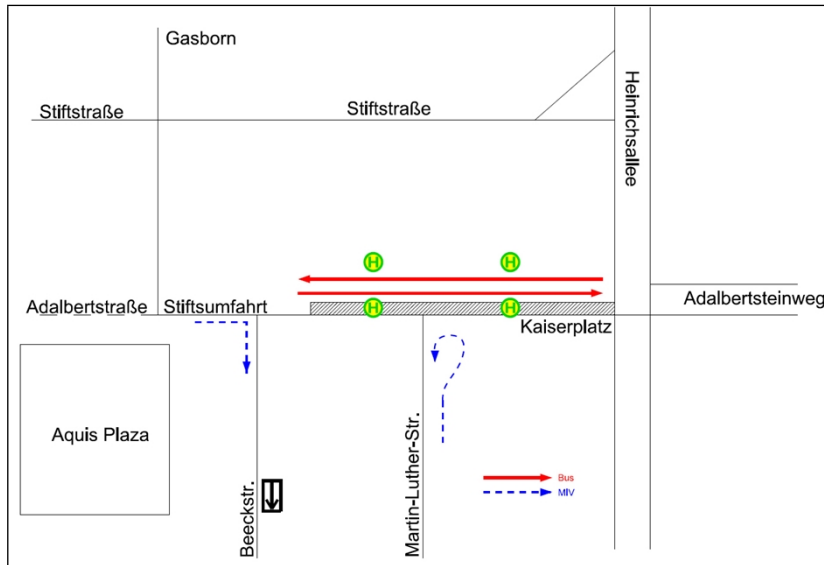
Variante 3:



Anlieger- und Lieferverkehre in der Stiftsumfahrt werden ausschließlich über die Beeckstraße geleitet. Eigene IV-Spur aus der als Einbahnstraße umfunktionierte Martin-Luther-Straße zum Knoten Kaiserplatz. Neue Haltestelle stadtauswärts zum Teil in Insellage.

Hier entsteht eine (partielle) Insellage der Haltestelle. Auch hier besteht keine Überholmöglichkeit für Busse an der Haltestelle und dadurch Gefahr der Pulkbildung. Erhöhte Verkehrsbelastung in der Beeckstraße / im Suermondviertel.

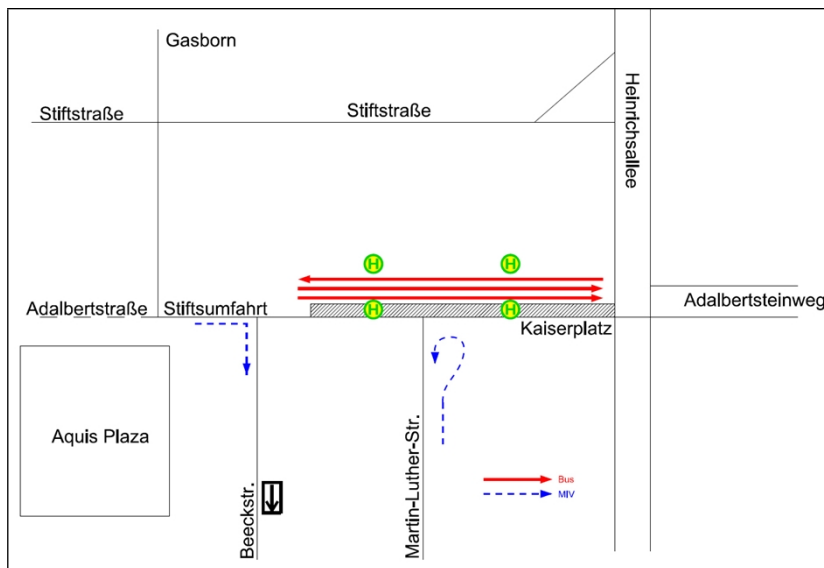
Variante 4:



Anlieger- und Lieferverkehre in der Stiftsumfahrt werden ausschließlich über die Beeckstraße geleitet. Martin-Luther-Straße als Sackgasse mit Wendemöglichkeit für Fahrzeuge. Neue Haltestelle stadtauswärts als Fahrbahnrandhaltestelle.

Vorteilhafte Anlage der Bushaltestelle am Fahrbahnrand mit größeren Warteflächen aber keine Überholmöglichkeit für Busse an der Haltestelle. Erhöhte Verkehrsbelastung in der Beeckstraße / im Suermondviertel. Anlieger, Müllfahrzeug etc. in der Martin-Luther-Straße müssen die Wendeanlage nutzen. Es muss geprüft werden, ob der große Baum östlich der Einmündung Martin-Luther-Straße erhalten werden kann.

Variante 5:

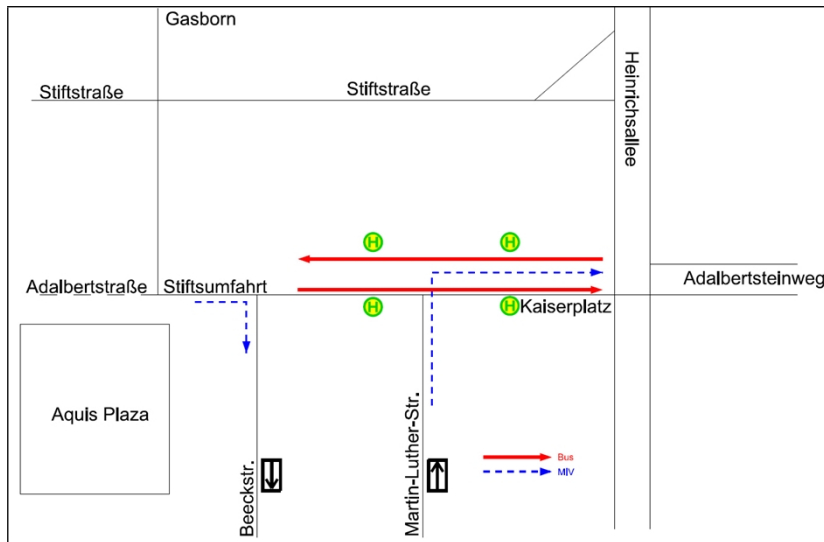


Anlieger- und Lieferverkehre in der Stiftsumfahrt werden ausschließlich über die Beeckstraße geleitet. Martin-Luther-Straße als Sackgasse mit Wendemöglichkeit für Fahrzeuge. Neue

Haltestelle stadtauswärts als Fahrbahnrandhaltestelle. Drei Fahrspuren im Bereich der Bushaltestelle.

Vorteilhafte Anlage der Bushaltestelle am Fahrbahnrand mit größeren Warteflächen und Überholmöglichkeit für Busse und Radfahrer im Bereich der Haltestelle. Erhöhte Verkehrsbelastung in der Beeckstraße / im Suermondtviertel. Anlieger, Müllfahrzeug etc. in der Martin-Luther-Straße müssen die Wendeanlage nutzen. Es muss geprüft werden, ob der große Baum östlich der Einmündung Martin-Luther-Straße erhalten werden kann.

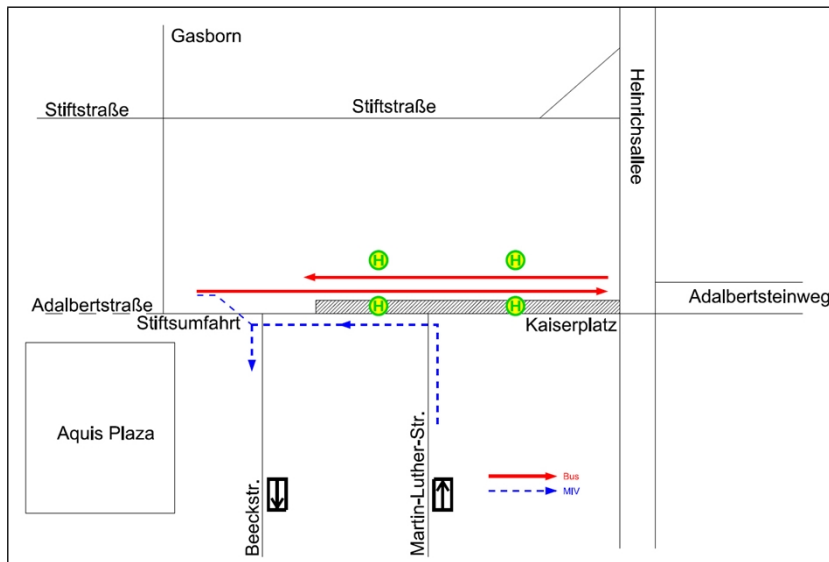
Variante 6:



Einmündung der Fahrbahn aus der Martin-Luther-Straße (Einbahnstraße) im Bereich der geplanten Haltestelle stadtauswärts, IV-Spur am Knoten wird zwischen den beiden Busspuren angelegt. Dadurch neue zweigeteilte Fahrbahnrandhaltestelle, analog zur anderen Fahrtrichtung.

Überholmöglichkeit für Busse und Radfahrer im Bereich der Haltestelle. Dabei ist in Kauf zu nehmen, dass vereinzelt Busse hinter Pkw warten müssen. Die Fahrbahnrandhaltestelle wird durch die Ausfahrt Martin-Luther-Straße in zwei Abschnitten geteilt. Der Lieferverkehr soll ausschließlich über die Beeckstraße geführt werden.

Variante 7:



Führung des Anlieger- und Lieferverkehrs aus der Stiftsumfahrt über die Beeckstraße, IV-Fahrbahn zwischen Martin-Luther-Straße und Beeckstraße. Einrichtungsverkehrsschleife untere Martin-Luther-Straße - Beeckstraße. Neue Haltestelle stadtauswärts zum Teil in Insellage.

Einfachere Abwicklung der Verkehre aus der Stiftsumfahrt am Knoten Kaiserplatz da „IV-frei“. Kfz aus der unteren Martin-Luther-Straße müssen über die Beeckstraße herausfahren. Erhöhte Verkehrsbelastung in der Beeckstraße / im Suermondtviertel. Realisierung einer 60 m langen Haltestelle stadtauswärts, z.T. in Fahrbahnrandlage, wird möglich. Voraussichtlich kann keiner der drei Bäume zwischen Martin-Luther-Straße und Beeckstraße erhalten bleiben.

Zusammenfassung Variantenvergleich:

Der aktuelle Lageplan wurde angepasst an Variante 2 überarbeitet und liegt als Anlage 3 der Vorlage bei. Die endgültige Festlegung für eine Variante ist noch nicht erfolgt. Hierzu sind weitere Prüfungen und Abstimmungen mit der ASEAG und der Verwaltung erforderlich.

Zum Linienverkehr:

Die Linien 4, 23/43 sowie 73 verkehren jeweils ganztägig in einem 15-Minuten-Takt. Die Haltestellenlänge an der Dreiecksinsel von 20 m reicht für die Linien in Richtung stadteinwärts somit nicht aus. Es ist mit einer deutlichen Erhöhung der Anzahl der Ein- und Aussteiger zu rechnen.

Die bisherige Lage der stadtauswärtigen Haltestelle in der Stiftsumfahrt ist wegen der Kurvenlage nicht barrierefrei. Darüber hinaus reichen die Flächen in den Nebenanlagen für die Wartebereiche zum Teil nicht aus.

Die Lage der neue Haltestelle „Kaiserplatz“ in der Stiftsumfahrt, etwa 100 m weiter östlich der alten Haltestellenlage, nah am Knoten Adalbertsteinweg / Heinrichsallee / Wilhelmstraße, wird gegenüber der alten Lage in der Kurve deshalb präferiert. Die Fußwegentfernung zwischen Haltestelle und Adalbertstraße / zentraler Einkaufsbereich erhöht sich durch die

neue Lage geringfügig. Für Fahrgäste in Richtung Bushof bleibt diese Entfernung jedoch etwa gleich, da die heutige Haltestelle „Kaiserplatz“ in der Heinrichsallee nicht innenstadtnäher liegt. Fahrgäste auf den „Willy-Brandt-Platz-Linien“ (4, 23, 43, 73, 125, 173) können sogar näher am Aquis Plaza aussteigen. Für die stadtauswärts orientierten Fahrgäste erhöht sich der Fußweg um durchschnittlich ca. 100 m. Die Umsteigewege zwischen der Haltestelle der Ringlinien in der Heinrichsallee und der neuen Haltestelle „Kaiserplatz“ verändern sich nicht spürbar im Vergleich zur alten Lage.

Die geplante stadtauswärtige Haltestelle „Kaiserplatz“ muss mit einer Länge von 60 m angelegt werden; auch zukünftig sollen alle Linien über Heinrichsallee und Willy-Brandt-Platz (außer Ringlinien 3 und 13) in stadtauswärtiger Richtung hier halten, wie vor der Baumaßnahme Aquis Plaza. In Richtung stadteinwärts reicht eine Länge von 40 m.

Leistungsfähigkeit benachbarter Knoten und zukünftige Verkehrsströme

Für den Knoten Adalbertsteinweg / Heinrichsallee / Wilhelmstraße wurde für die zukünftig zu erwartenden Verkehrsströme eine Mikrosimulation durchgeführt. Nach den ersten Ergebnissen entstehen durch die neue Linienführung über die Stiftsumfahrt keine Kapazitätsprobleme im Knoten.

Eine Überprüfung der Grünzeiten für querende Fußgänger vor der neuen Haltestelle am Knoten Adalbertsteinweg / Heinrichsallee / Wilhelmstraße hat ergeben, dass die Grünzeiten ausreichend sind.

Durch Aquis Plaza wird das Anlieferaufkommen um rd. 100 Kfz-Fahrten pro Tag und Richtung steigen (Quelle: IVV Verkehrsuntersuchungen „Kaiserplatz Galerie Aachen“ 2006 und 2007). Hiervon entfallen etwa 40% auf Pkw / Kombi / Lieferwagen und leichte Lkw (< 3,5 t), etwa 25% auf mittlere Lkw (3,5 t bis 7,5 t) und etwa 35% auf Lkw > 7,5 t (keine Sattelschlepper). Etwa 60 % des Lieferverkehrs spielt sich in der Zeit 7:00 bis 11:00 Uhr ab. Die restlichen Fahrten verteilen sich über den Rest des Tages, so dass in der Spitzenstunde ein sehr geringes Lieferverkehrsaufkommen (jeweils ca. 5 Kfz Quell- und Zielverkehr) erwartet wird. Die Erschließung der Lieferverkehre soll ausschließlich über die Tiefgarage erfolgen.

Der heutige Einzelhandel in der Adalbertstraße wird von ca. 5-10 Kfz pro Tag angeliefert. Im Gasborn ist von einer Zunahme der Verkehrsbelastungen von rd. 105 Kfz in der Spitzenstunde auszugehen. Diese Zusatzverkehre können in den benachbarten Knoten Promenadenstraße / Heinrichsallee und Gasborn / Peterstraße nach erster Einschätzung ohne Kapazitätsprobleme abgewickelt werden.

Je nach Variantenwahl entstehen Verkehrsverlagerungen. Die Auswirkungen im Umfeld sind anschließend zu überprüfen.

Sachstand Willy-Brandt-Platz

Im weiteren Verlauf der Stiftstraße in Richtung Willy-Brandt-Platz und auf dem Willy-Brandt-Platz wird eine 6,5 m breite Bustrasse in Beton unter Berücksichtigung städtebaulicher Anforderungen eingerichtet. Die bestehende Haltestelle Willy-Brandt-Platz wird auf ca. 20 m verlängert, damit sie auch von Gelenkbussen angefahren werden kann. Im Zusammenhang mit der Rahmenplanung zur Umgestaltung des Bushofgeländes ist zu prüfen, inwieweit zukünftig Haltestellenverlagerungen in die Blondelstraße möglich und sinnvoll sind. Die Planung wird zur Zeit verwaltungsintern abgestimmt.

Weiteres Vorgehen

Die dargestellten Planungen werden gemäß Zeitplan weiter konkretisiert, in den Prozess der Fortschreibung des Nahverkehrsplans integriert und schrittweise im Mobilitätsausschuss vorgestellt. Eine zeitliche Verschiebung von einzelnen Maßnahmen ist dabei nicht auszuschließen. Anregungen aus der politischen Beratung fließt in die Konkretisierung der Planung Kaiserplatzumfahrt mit ein. Detaillierte Pläne werden in einer der nächsten Sitzungen vorgestellt.

Anlage/n:

Anlage 1: Zeitplan Busnetzplanung

Anlage 2: Variantenpläne 1-7, Haltestelle Kaiserplatz

Anlage 3: Planung Bustrasse Kaiserplatz - Willy-Brandt-Platz, Stand Februar 2014