

Andreas Raffel

Stadtbücherei Wels
Maria-Theresia-Straße 33
4600 Wels

Evaluierung und Erweiterung der Haltestellen des Wissensbusses der Stadtbücherei Wels

Projektarbeit im Rahmen der Ausbildung
für hauptberufliche Bibliothekarinnen und Bibliothekare

Lehrgang: HA-8

Datum der Einreichung: 02.08.2026

Abstract

Mein Name ist Andreas Raffel und ich bin seit Februar 2022 in der Stadtbücherei Wels als qualifizierter Sachbearbeiter, Wissensbusfahrer und Bibliothekar in Ausbildung tätig. Mein Projekt umfasst die Evaluierung und Erweiterung der Haltestellen des Wissensbusses der Stadtbücherei Wels. Die Projektarbeit beschreibt die Überprüfung des bestehenden Haltestellennetzes, die Auswertung von Entlehnzahlen und einer Kundenbefragung sowie die praktische Erweiterung um Laahen und Thalheim. Im Mittelpunkt stehen Standortentscheidungen, Fahrplanänderungen, verwaltungsinterne Abstimmungen, Verkehrsmaßnahmen, Vertragsfragen und Öffentlichkeitsarbeit. Die sieben langjährig bestehenden Haltestellen erreichten 2024 insgesamt 2.261 Entlehnungen. 60 ausgefüllte Fragebögen zeigten eine überwiegend gute Erreichbarkeit und zugleich Wünsche nach zusätzlichen Haltepunkten. Die Arbeit kommt zum Ergebnis, dass mobile Bibliotheksangebote dann nachhaltig erweitert werden können, wenn Bedarf, sichere Standorte, betriebliche Möglichkeiten und regelmäßige Erfolgskontrolle gemeinsam berücksichtigt werden.

Annotation

Im Rahmen dieses Projekts wird das bestehende Haltestellennetz des Wissensbusses der Stadtbücherei Wels anhand von Entlehnzahlen und Kundenbefragungen evaluiert. Ziel ist es, den aktuellen Bedarf zu ermitteln und das Angebot gezielt zu erweitern. Auf Grundlage der Ergebnisse werden zwei neue Haltestellen eingerichtet und eine gemeindeübergreifende Kooperation aufgebaut.

Schlagwörter: Wissensbus; Fahrbibliothek; Stadtbücherei Wels; Haltestellenplanung; Kundenbefragung; Bibliotheksversorgung

Inhaltsverzeichnis

Abstract.....	1
Annotation.....	1
1. Einleitung.....	3
1.1 Themenwahl und Ausgangssituation.....	3
1.2 Stadtbücherei Wels und Wissensbus.....	3
1.3 Abgrenzung und zeitlicher Rahmen.....	5
2. Ziele und Leitfragen.....	5
2.1 Projektziele.....	5
2.2 Leitfragen.....	5
3. Projektplanung.....	6
3.1 Beteiligte und eigene Rolle.....	6
3.2 Datenbasis und Methode.....	6
3.3 Projektphasen und Ablauf.....	7
3.4 Kriterien für Haltestellen.....	7
4. Umsetzung des Projekts.....	8
4.1 Ursprünglicher Fahrplan und Entlehnzahlen.....	8
4.1.1 Einordnung der einzelnen Standorte.....	9
4.2 Durchführung und Auswertung der Kundenbefragung.....	10
4.3 Auswahl von Laahen und Thalheim.....	11
4.4 Umsetzung der Haltestelle Thalheim.....	11
4.5 Umsetzung der Haltestelle Laahen.....	12
4.6 Öffentlichkeitsarbeit und Kundeninformation.....	13
5. Ergebnisse, Wirkungen und Schlussfolgerungen.....	14
5.1 Ergebnisse der Bestandsaufnahme.....	14
5.2 Ergebnisse der Befragung und Standortwahl.....	14
5.3 Auswirkungen auf Betrieb und Ressourcen.....	14
5.4 Erfolgskontrolle und weitere Optimierung.....	15
5.5 Beantwortung der Leitfragen.....	16
6. Reflexion.....	16
6.1 Kritische Reflexion des Projektthemas.....	16
6.2 Reflexion meiner Rolle.....	17
6.3 Abweichungen und Lernerfahrungen.....	17
7. Fazit.....	18
Literaturverzeichnis.....	19
Bildnachweis.....	19
Anhang.....	20
Anhang A: Fragebogen.....	20
Anhang B: Detailauswertung der Befragung.....	21
Anhang C: Grafische Darstellungen.....	22
Anhang D: Vorschlag zur Erfolgskontrolle.....	23

1. Einleitung

1.1 Themenwahl und Ausgangssituation

„Öffentliche Büchereien sind allgemein und frei zugängliche Einrichtungen, die auf Basis bibliothekarisch erschlossener Mediensammlungen gesellschaftlich relevante Aktivitäten durchführen.“¹

Öffentliche Bibliotheken sollen möglichst vielen Menschen einen einfachen Zugang zu Medien, Information, Bildung und Kultur bieten. Eine zentrale Bücherei kann dieses Ziel nicht für alle Bevölkerungsgruppen gleich gut erfüllen. Längere Wege, eingeschränkte Mobilität, Betreuungspflichten oder ungünstige Verkehrsverbindungen können den Besuch erschweren. Mobile Bibliotheken ergänzen deshalb stationäre Standorte und bringen Medien und persönliche Beratung dorthin, wo Menschen wohnen, lernen oder betreut werden.²

Für die Stadtbücherei Wels übernimmt diese Aufgabe der Wissensbus. Vormittags fährt er Kinderbildungs- und -betreuungseinrichtungen sowie Volksschulen an, nachmittags öffentliche Haltestellen. Die Themenwahl entstand aus dem täglichen Betrieb: Wachsende Wohngebiete standen einem über längere Zeit unveränderten Netz von sieben Haltestellen gegenüber. Daher war zu prüfen, ob der Fahrplan noch zur Stadtentwicklung und zu den Wegen der Bevölkerung passt.

Die Arbeit verbindet eine Bestandsaufnahme mit der Dokumentation der Erweiterung. Die Entlehnzahlen der sieben länger bestehenden Haltestellen wurden für den Zeitraum 01.01.2024 bis 31.12.2024 ausgewertet. Eine Kundenbefragung mit 60 ausgefüllten Fragebögen lieferte Hinweise zur Nutzung, Erreichbarkeit und zu gewünschten Standorten. Die Umsetzung der Haltestellen Laahen und Thalheim wird rückblickend dargestellt. Dadurch werden sowohl die Entscheidung als auch die notwendigen Verwaltungsabläufe nachvollziehbar.

1.2 Stadtbücherei Wels und Wissensbus

Die Stadtbücherei Wels befindet sich im Herminenhof in der Maria-Theresia-Straße 33. Das Gebäude wurde 2010 nach einer umfassenden Revitalisierung bezogen. Die Hauptstelle bietet einen großen Medienbestand, längere Öffnungszeiten und Raum für

1 Feigl, Markus: Definition öffentlicher Büchereien. In: Feigl, Markus (Hrsg.): Skriptum Modul 1.1. Grundlagen. 5., aktualisierte Auflage. Wien: Büchereiverband Österreichs 2023, S. 3.

2 Vgl. International Federation of Library Associations and Institutions: Mobile Library Guidelines. Den Haag: IFLA 2010, S. 7-10. <https://repository.ifla.org/items/5286455a-7e66-480f-a327-4b65d24dcfa0>; letzter Aufruf: 22.05.2026.

Beratung und Veranstaltungen. Der mobile Bibliotheksdienst ergänzt dieses Angebot in den Stadtteilen; der heutige Wissensbus ist seit 2019 im Einsatz.

Der Wissensbus ist 12,09 Meter lang, 2,55 Meter breit und für 19.000 Kilogramm Gesamtgewicht ausgelegt. An Bord befinden sich rund 8.000 Bücher, darunter etwa 5.000 Kinderbücher, 2.100 Romane und 900 Sachbücher. Ergänzt wird das Angebot durch Hörbücher, CDs, DVDs und weitere Medien. Bestellungen aus der Hauptstelle können im Bus abgeholt und Rückgaben abgegeben werden; auch Leseausweise werden ausgestellt. Der Wissensbus ist damit eine fahrende Zweigstelle mit persönlichem Service.³

Der persönliche Kontakt ist für die Wirkung wichtig. Viele Kundinnen und Kunden kommen regelmäßig zur selben Haltestelle und kennen den Fahrer. Neben der Ausleihe entstehen kurze Beratungsgespräche, Medienwünsche und soziale Kontakte. Vor allem bei Alten- und Pflegeheimen ist dieser Aspekt stärker zu beachten als eine reine Rangliste der Entlehnungen. Die Projektarbeit bewertet die Haltestellen deshalb anhand mehrerer Kriterien.



Abbildung 1: Wissensbus der Stadtbücherei Wels

Quelle: Stadt Wels

³ Vgl. Stadtbücherei Wels: Wissensbus - Angebot, Bestand und Haltestellenplan. <https://stadtbuecherei-wels.bibliotheca-open.de/Zweigstellen/Wissensbus>; letzter Aufruf: 04.03.2026.

1.3 Abgrenzung und zeitlicher Rahmen

Die Arbeit konzentriert sich auf die öffentlichen Nachmittags-Haltestellen. Auf die Vormittagstouren zu Schulen und Kinderbetreuungseinrichtungen wird nicht eingegangen. Eine technische Bewertung des Busses, eine vollständige Wirtschaftlichkeitsrechnung und eine repräsentative Bevölkerungsstudie sind nicht Gegenstand des Projekts.

Die Entlehnzahlen des Jahres 2024 dienen als Vergleichs- und Kontrollgrundlage für die sieben langjährig bestehenden Haltestellen.

2. Ziele und Leitfragen

2.1 Projektziele

Das Hauptziel war, das Haltestellennetz anhand von Zahlen, Rückmeldungen und praktischen Rahmenbedingungen weiterzuentwickeln. Dabei sollte keine bestehende Haltestelle vorschnell aufgegeben werden. Vielmehr war zu klären, welche Standorte gut funktionieren, wo Versorgungslücken bestehen und welche Erweiterungen mit dem vorhandenen Fahrzeug und Personal realistisch umsetzbar sind.

Daraus ergaben sich fünf konkrete Ziele: Die Nutzung der sieben bestehenden Haltestellen sollte verglichen, die Erreichbarkeit aus Kundensicht erhoben, zusätzliche Standortwünsche gereiht, die Auswahl von Laahen und Thalheim begründet und die gesamte Umsetzung nachvollziehbar dokumentiert werden. Zusätzlich sollte ein einfaches Verfahren für die spätere Erfolgskontrolle entstehen.

2.2 Leitfragen

1. Wie werden die sieben langjährig bestehenden Nachmittags-Haltestellen genutzt, und welche Schlüsse lassen sich aus den Entlehnzahlen 2024 ziehen?
2. Welche zusätzlichen Standorte werden von den Befragten gewünscht, und welche Standorte sind zugleich betrieblich und räumlich sinnvoll?
3. Wie können die Haltestellen Laahen und Thalheim organisatorisch, verkehrsrechtlich und im Fahrplan dauerhaft umgesetzt und anschließend überprüft werden?

Die Leitfragen bilden den roten Faden der Arbeit. Im Ergebnisteil werden sie ausdrücklich beantwortet. Die Reflexion prüft anschließend, welche Ziele erreicht wurden, wo Grenzen bestanden und was bei einem ähnlichen Projekt anders geplant werden sollte.

3. Projektplanung

3.1 Beteiligte und eigene Rolle

Das Projekt konnte nicht allein innerhalb der Stadtbücherei umgesetzt werden. Beteiligt waren die Büchereileitung und Dienststellenleitung, die Abteilungsleitung, die Marktgemeinde Thalheim sowie folgende Dienststellen der Stadt Wels: Kommunale Dienste - Fuhrpark, Rechtsangelegenheiten, Stadtentwicklung, Bau-, Gewerbe- und Verkehrsangelegenheiten mit Verkehrsrecht und Tiefbau sowie die Öffentlichkeitsarbeit. Jede Stelle bearbeitete einen klar abgegrenzten Teil.

Meine Rolle als Bibliothekar in Ausbildung und Wissensbusfahrer verband Planung und Praxis. Ich kannte Routen, Fahrzeiten, Platzbedarf und Rückmeldungen der Kundschaft. Zu meinen Aufgaben gehörten die Datenaufbereitung, die Teilnahme am Gespräch in Thalheim, Kontakte zu den zuständigen Dienststellen, Arbeitsaufträge für die Beschilderung und die Prüfung, ob vorgeschlagene Abläufe im Fahrbetrieb funktionieren.

3.2 Datenbasis und Methode

Die erste Datenbasis waren die Entlehnzahlen der sieben ursprünglichen Haltestellen für den Zeitraum 01.01.2024 bis 31.12.2024. Die Auswertung wurde über die Haltestellenstatistik in BIBLIOTHECA durchgeführt. Sie ermöglicht einen direkten Vergleich über ein vollständiges Kalenderjahr. Gespräche, Beratung, Besuche ohne Entlehnung und die soziale Bedeutung eines Standorts werden darin jedoch nicht abgebildet. Deshalb wurden die Werte nicht als einziges Entscheidungskriterium verwendet.

Die zweite Datenbasis war ein kurzer Fragebogen, der im Wissensbus und in der Hauptstelle auflag, jedoch hauptsächlich im Wissensbus zur Anwendung kam. Er erfasste Alter und Geschlecht, die Nutzung des Wissensbusses, die hauptsächlich verwendete Haltestelle, die Erreichbarkeit und den Wunsch nach zusätzlichen Haltestellen. Insgesamt wurden 60 Fragebögen ausgefüllt. Der kurze Aufbau senkte die Teilnahmemürde und erleichterte die Auszählung. Die Erhebung ist nicht repräsentativ, weil Personen mit bestehendem Kontakt zur Bibliothek häufiger erreicht wurden.

Für die Kursarbeit lagen die Gesamtzahl, die Fragen und die drei Standortoptionen vor.

3.3 Projektphasen und Ablauf

Tabelle 1: Projektphasen

Phase	Arbeitsschritt	Ergebnis
1. Vorbereitung	Fragestellung, Zuständigkeiten und Daten klären	Arbeitsplan und Leitfragen
2. Bestandsaufnahme	Fahrplan und Entlehnzahlen auswerten	Vergleich der sieben Haltestellen
3. Befragung	60 Fragebögen erfassen und zusammenführen	Standort- und Erreichbarkeitswünsche
4. Auswahl	Bedarf, Lage, Sicherheit und Fahrplan prüfen	Entscheidung für Laahen und Thalheim
5. Umsetzung	Fahrplan, Vertrag, Verkehrsrecht, Beschilderung und Presse	Neue Haltestellen im Regelbetrieb
6. Kontrolle	Kennzahlen und Rückmeldungen regelmäßig prüfen	Grundlage für Optimierungen

Die Reihenfolge war nicht vollständig linear. Standortsuche, Fahrplanprüfung und Gespräche mit anderen Dienststellen liefen teilweise parallel. Gerade bei einem kommunalen Projekt ist es sinnvoll, offene Fragen früh weiterzugeben. Eine verkehrsrechtlich ungeeignete Fläche oder ein nicht finanzierbarer Ablauf hätte sonst erst spät zu einer Änderung geführt.

3.4 Kriterien für Haltestellen

- Nutzung: Entlehnzahlen, erkennbare Stammkundschaft und mögliche Neuanmeldungen.
- Erreichbarkeit: Nähe zu Wohngebieten, Einrichtungen und alltäglichen Wegen.
- Versorgungswirkung: Nutzen für Menschen, die die Hauptstelle nur schwer erreichen.
- Betriebliche Machbarkeit: Fahrzeit, Haltezeit, Puffer und Einbindung in die Wochenroute.
- Sicherheit: ausreichender Platz, gefahrloser Ein- und Ausstieg sowie freie Zu- und Abfahrt.
- Organisation: klare Zuständigkeiten, rechtliche Absicherung und gegebenenfalls Vertrag.
- Sichtbarkeit: Beschilderung und Möglichkeit zur Bewerbung vor Ort.

Diese Kriterien entsprechen dem Grundgedanken der IFLA-Empfehlungen, mobile Bibliotheken an den örtlichen Bedürfnissen auszurichten und sie als vollwertigen Teil der Bibliotheksversorgung zu planen.⁴

4. Umsetzung des Projekts

4.1 Ursprünglicher Fahrplan und Entlehnzahlen

Tabelle 2: Ursprünglicher Nachmittagsfahrplan

Wochentag	Haltestelle	Uhrzeit
Montag	Knorrstraße	14:00-15:00
Montag	Pfarrkirche Pernau	15:30-17:30
Dienstag	APH Neustadt	14:30-15:30
Dienstag	Eiselsbergstraße	16:00-18:00
Mittwoch	Sudetenstraße	14:30-15:30
Mittwoch	APH Noitzmühle	16:00-17:30
Donnerstag	Flemingstraße	16:00-18:00

Tabelle 3: Entlehnungen der sieben bestehenden Haltestellen 2024

Haltestelle	Entlehnungen 2024	Anteil
Knorrstraße	286	12,6 %
Pfarrkirche Pernau	447	19,8 %
APH Neustadt	186	8,2 %
Eiselsbergstraße	349	15,4 %
Sudetenstraße	274	12,1 %
APH Noitzmühle	303	13,4 %
Flemingstraße	416	18,4 %
Gesamt	2.261	100,0 %

⁴ Vgl. International Federation of Library Associations and Institutions: Mobile Library Guidelines, a.a.O., S. 15-24.

Die sieben Standorte erreichten zusammen 2.261 Entlehnungen. Der Durchschnitt lag bei 323 Entlehnungen je Haltestelle. Die Pfarrkirche Pernau führte mit 447, gefolgt von der Flemingstraße mit 416. Den niedrigsten Wert hatte das APH Neustadt mit 186. Schon diese Unterschiede machten deutlich, dass eine Bewertung nicht nur auf dem Gesamtwert beruhen darf. Haltezeiten, Zielgruppen und soziale Funktion sind verschieden.

Knorrstraße und Sudetenstraße erzielten bei jeweils einer Stunde Haltezeit solide Werte. Die Haltestellen bei Alten- und Pflegeheimen erfüllen zusätzlich eine wichtige Versorgungsaufgabe. Aus der Bestandsaufnahme ergab sich keine Auflassung; Ziel waren Erweiterung und gezielte Optimierung.

Die grafische Darstellung befindet sich in Anhang C.

4.1.1 Einordnung der einzelnen Standorte

Die Knorrstraße kam auf 286 Entlehnungen. Der einstündige Halt liegt etwas unter dem Gesamtdurchschnitt, ist aber stabil. Der bekannte Standort eignet sich als erster Montagshalt, und die Weiterfahrt nach Thalheim ist ohne zusätzliche Schleife möglich. Die Haltestelle sollte beibehalten und bei Fahrplanänderungen klar kommuniziert werden.

Die Pfarrkirche Pernau war mit 447 Entlehnungen der stärkste Standort. Durch Thalheim wurde die Haltezeit auf 17:00 bis 18:00 Uhr verlegt und von zwei Stunden auf eine Stunde verkürzt. Wegen der hohen Nachfrage ist zu beobachten, ob die kürzere, spätere Zeit für die Stammkundschaft weiterhin ausreicht.

Das APH Neustadt erreichte mit 186 Entlehnungen den niedrigsten Wert. Der Standort darf jedoch nicht wie ein öffentlicher Platz bewertet werden, weil weniger mobile Bewohnerinnen und Bewohner auf ein Angebot in unmittelbarer Nähe angewiesen sind. Eine Auflassung würde gerade diese Zielgruppe treffen.

Die Eiselsbergstraße kam auf 349 Entlehnungen und liegt im oberen Mittelfeld. Der zweistündige Halt in diesem größeren Wohngebiet ermöglicht den Bürgern ein angenehmes Zeitfenster um den Wissensbus zu nutzen.

Die Sudetenstraße verzeichnete 274 Entlehnungen bei einer Stunde Haltezeit. Sie ergänzt das APH Neustadt um einen frei zugänglichen Standort und erreicht damit Menschen aus diesem größeren Wohngebiet. Diese Kombination ist für die Neustadt sinnvoll.

Das APH Noitzmühle erzielte 303 Entlehnungen und lag nahe am Durchschnitt. Die eineinhalbstündige Dauer gibt Bewohnerinnen und Bewohnern, Angehörigen und Personen aus der Umgebung ausreichend Zeit. Neben Entlehnungen sind Beratung,

persönliche Gespräche und selbstständige Medienauswahl wichtige Wirkungen. Der Standort zeigt den Wert sozialer Haltestellen.

Die Flemingstraße war mit 416 Entlehnungen die zweitstärkste Haltestelle. Die Lage beim Friedenspark und die zweistündige Öffnung sind für Familien und die Gartenstadt attraktiv. Bei der Einführung von Laahen blieb die bewährte Zeit unverändert, was die Stammkundschaft entlastete. Der Standort sollte in dieser Form beibehalten werden.

4.2 Durchführung und Auswertung der Kundenbefragung

Die Fragebögen lagen im Wissensbus und in der Stadtbücherei auf. Dadurch wurden aktive Wissensbuskundinnen und -kunden ebenso erreicht wie Personen, die überwiegend die Hauptstelle nutzen. Insgesamt gingen 60 ausgefüllte Fragebögen ein. Der Fragebogen wurde bewusst kurz gehalten, damit er während eines Besuchs ohne großen Zeitaufwand ausgefüllt werden konnte. Offene Begründungen waren nur eingeschränkt möglich; ergänzend flossen Rückmeldungen aus dem laufenden Betrieb in die Standortbeurteilung ein. Eine kundenorientierte Planung muss den Ist-Zustand, das Umfeld sowie die Wünsche und Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden gemeinsam berücksichtigen.⁵ Die Befragung ergänzte daher die Entlehnstatistik um die persönliche Sicht der Befragten.

Tabelle 4: Zusammenfassung der Befragung (n = 60)

Frage	Ergebnis 1	Ergebnis 2
Nutzung des Wissensbusses	Ja: 45	Nein: 15
Erreichbarkeit bei Nutzenden	Optimal: 34	Nicht optimal: 11
Wunsch nach zusätzlicher Haltestelle	Ja: 26	Nein: 34
Genannter Standort	Thalheim: 12; Laahen: 10	Innenstadt: 3; Sonstige: 1

Von den 60 Befragten nutzten 45 den Wissensbus, 15 derzeit nicht. Von den Nutzenden bezeichneten 34 ihre Haltestelle als optimal erreichbar; 11 waren nicht vollständig zufrieden. 26 Personen wünschten einen zusätzlichen Standort. Thalheim erhielt 12 Nennungen und Laahen 10. Die Innenstadt wurde dreimal genannt, eine weitere Antwort entfiel auf einen sonstigen Vorschlag.

Die Befragung bestätigte zwei Punkte. Erstens wird das bestehende Angebot grundsätzlich angenommen. Zweitens besteht trotz der mehrheitlich positiven Erreichbarkeit ein erkennbarer Wunsch nach einer Erweiterung. Thalheim und Laahen

⁵ Vgl. Feigl, Markus: Kundenorientierung als grundlegende Haltung. In: Feigl, Markus (Hrsg.): Skriptum Modul 1.1. Grundlagen, a.a.O., S. 27.

lagen vor der Innenstadt. Die Detailtabellen befinden sich in Anhang B; sämtliche Diagramme zur Befragung wurden in Anhang C zusammengefasst.

4.3 Auswahl von Laachen und Thalheim

Nach der Auswertung wurden die Ergebnisse mit der Dienststellenleitung besprochen. Neben den Nennungen wurden freie Zeitfenster, Fahrwege, sichere Haltemöglichkeiten, Zielgruppen und der Verwaltungsaufwand geprüft. Laachen und Thalheim erfüllten sowohl das Bedarfskriterium als auch die betriebliche Machbarkeit. Beide ließen sich in bestehende Nachmittagsrouten einbauen, ohne Dienstag oder Mittwoch zu verändern.

Laachen ist ein wachsender Stadtteil mit vielen neu zugezogenen Haushalten und Familien. Auch die städtische Stadtteillumfrage zeigt eine vergleichsweise kurze Wohndauer vieler Befragter und damit eine dynamische Bevölkerungsentwicklung.⁶ Am Donnerstag bestand vor der Flemingstraße ein freies Zeitfenster. Eine ausreichend große Parkbucht an der Kreuzung Zellerstraße/Oberfeldstraße bot eine realistische Standortalternative.

Thalheim ist eine eigenständige Marktgemeinde, liegt aber unmittelbar an Wels und ist im Alltag eng mit der Stadt verbunden. Viele Wege zu Arbeit, Schule, Einkauf oder Freizeit führen über die Gemeindegrenze. Der Standort beim Hort beziehungsweise bei der Volksschule liegt zentral und spricht besonders Familien an. Die positive Rückmeldung der Gemeinde war Voraussetzung für die weitere Planung.

Eine Haltestelle in der Innenstadt wurde nicht umgesetzt. Die Hauptstelle im Herminenhof liegt bereits innenstadtnah und bietet dort einen deutlich größeren Bestand und längere Öffnungszeiten. Eine zusätzliche Busstunde hätte in diesem Bereich weniger Versorgungslücke geschlossen als in Laachen oder Thalheim.

4.4 Umsetzung der Haltestelle Thalheim

Über die Abteilungsleitung wurde Kontakt mit der Marktgemeinde Thalheim aufgenommen. Die Gemeinde reagierte positiv. Danach fand ein Termin mit der Amtsleitung statt, an dem die Büchereileitung und ich als Bibliothekar in Ausbildung und Wissensbusfahrer teilnahmen. Besprochen wurden Zielgruppe, Standort, Haltezeit, Platzbedarf, Bewerbung und die notwendigen Zuständigkeiten.

Die Gemeindevertreter schlugen den zentral gelegenen Bereich gegenüber dem Eurospar beim Kinderhort vor. Die offizielle Haltestelle befindet sich bei Hort und Volksschule in der

⁶ Vgl. Stadt Wels: Ergebnisse der Stadtteillumfrage Laachen. <https://www.wels.gv.at/lebensbereiche/verwaltung-und-service/buergerservice/stadtteillumfragen-buergerforum/stadtteillumfrage-laachen/ergebnisse-der-stadtteillumfrage-laachen/>; letzter Aufruf: 24.06.2026.

P.-B.-Rodlberger-Straße 37. Als Zeit wurde Montag von 15:30 bis 16:30 Uhr vereinbart. Die Lage nach Schulschluss und während der Hortzeit ermöglicht eine gute Ansprache von Kindern, Eltern und weiteren Bewohnerinnen und Bewohnern.⁷

Für die neue Stunde musste der Montagsfahrplan verändert werden. Die Knorrstraße blieb von 14:00 bis 15:00 Uhr unverändert. Nach einer halben Stunde Fahr- und Aufstellzeit folgt Thalheim von 15:30 bis 16:30 Uhr. Die Pfarrkirche Pernau wird seitdem von 17:00 bis 18:00 Uhr angefahren. Die Puffer sind notwendig, weil der Bus nicht nur fahren, sondern sicher einparken, für den Betrieb vorbereitet und nach dem Halt wieder geschlossen werden muss.

Tabelle 5: Montagsfahrplan nach der Erweiterung

Haltestelle	Neuer Montagstermin
Knorrstraße	14:00-15:00
Thalheim / Hort	15:30-16:30
Pfarrkirche Pernau	17:00-18:00

Nach der Einigung ersuchte ich die Dienststellenleitung Kommunale Dienste - Fuhrpark um die Kalkulation eines jährlichen Tarifs für die Bereitstellung außerhalb des Welser Stadtgebietes. Nach Vorliegen der Kalkulation beauftragte ich Rechtsangelegenheiten mit dem Vertrag. Dieser läuft bis auf Widerruf und sieht einen jährlich zu zahlenden Tarif vor. Damit ist der Regelbetrieb abgesichert und bei geänderten Bedingungen anpassbar.

Die Inbetriebnahme erfolgte am 15.09.2025. Die Marktgemeinde Thalheim informierte auf ihrer Website und über ihre Kanäle; auch die Stadt Wels veröffentlichte die neue Haltestelle und den geänderten Montagsfahrplan. Die beidseitige Kommunikation war wichtig, weil ein Teil der Zielgruppe nicht regelmäßig Welser Informationsmedien nutzt.

4.5 Umsetzung der Haltestelle Laahen

Für Laahen wurde mit der Dienststelle Stadtentwicklung über einen geeigneten Standort beraten. Die Wahl fiel rasch auf die Parkbucht im Bereich Zellerstraße/Oberfeldstraße. Sie bietet genügend Länge und eine klare Zu- und Abfahrt. Der Standort liegt in einem Wohngebiet und ist aus mehreren Richtungen zu Fuß erreichbar. Eine normale Pkw-Stellfläche wäre für ein Fahrzeug dieser Größe nicht ausreichend gewesen.

In der Stadtbücherei wurde anschließend der Wochentag geprüft. Am Donnerstag war vor der bestehenden Haltestelle Flemingstraße ein Zeitfenster frei. Laahen wurde daher von

⁷ Vgl. Marktgemeinde Thalheim bei Wels: Schülerhort der Marktgemeinde Thalheim.
https://www.thalheim.at/OeFFENTLICHE_EINRICHTUNGEN/Schuelerhort; letzter Aufruf: 24.06.2026.

14:30 bis 15:30 Uhr eingeplant; die Flemingstraße blieb unverändert von 16:00 bis 18:00 Uhr.

Damit die Parkbucht zur Haltezeit frei bleibt, beantragte ich bei Bau-, Gewerbe- und Verkehrsangelegenheiten - Verkehrsrecht ein partielles Halte- und Parkverbot donnerstags von 14:30 bis 15:30 Uhr, ausgenommen Kommunalfahrzeuge der Stadt Wels. Der Tiefbau stellte die Verkehrstafeln und nach meinem Arbeitsauftrag auch eine vorhandene Wissensbus-Informationstafel auf. Diese macht den Haltepunkt dauerhaft sichtbar.

Laahen wurde ebenfalls mit dem Herbstfahrplan am 18.09.2025 aufgenommen. Die Stadt Wels veröffentlichte den neuen Standort Zellerstraße/Oberfeldstraße und die Haltezeit am Donnerstag. Neben der Presseaussendung waren Aushänge, Fahrpläne im Bus und wiederholte Hinweise wichtig. Eine wöchentliche Haltestelle muss über mehrere Wochen beworben werden, bis Tag und Uhrzeit im Alltag der Bevölkerung verankert sind.

Tabelle 6: Donnerstagsfahrplan nach der Erweiterung

Haltestelle	Donnerstag
Laahen, Zellerstraße/Oberfeldstraße	14:30-15:30
Flemingstraße / Friedenspark	16:00-18:00

4.6 Öffentlichkeitsarbeit und Kundeninformation

Eine neue Haltestelle wirkt nur, wenn sie bekannt ist. Für Laahen unterstützte die städtische Öffentlichkeitsarbeit die Einführung mit einer Presseinformation; in Thalheim warb zusätzlich die Gemeinde. Aktuelle Fahrpläne lagen im Bus und in der Hauptstelle auf. Persönliche Hinweise waren bei der geänderten Montagsroute wichtig, damit die Stammkundschaft in Knorrstraße und Pernau die neuen Zeiten kannte.

Die Kommunikation sollte nicht nur Ort und Zeit nennen, sondern auch die Leistungen erklären. Im Wissensbus können aktuelle Bücher und andere Medien ausgeliehen, bestellte Titel aus der Hauptstelle abgeholt, Rückgaben abgegeben und Leseausweise beantragt werden. Dadurch wird der Bus als vollwertige Zweigstelle wahrgenommen und nicht nur als gelegentlicher Bücherverkauf oder reines Kinderangebot.

5. Ergebnisse, Wirkungen und Schlussfolgerungen

5.1 Ergebnisse der Bestandsaufnahme

Die erste Leitfrage kann klar beantwortet werden. Alle sieben länger bestehenden Haltestellen weisen eine erkennbare Nutzung auf. Pernau und Flemingstraße sind die stärksten öffentlichen Standorte. Knorrstraße, Eiselsbergstraße, Sudetenstraße und Noitzmühle liegen im Mittelfeld. Das APH Neustadt hat die niedrigste Zahl, erfüllt aber eine besondere soziale Aufgabe. Aus den Daten ergab sich daher keine begründete Empfehlung, eine Haltestelle aufzulassen.

Entlehnzahlen müssen erklärt werden. Längere Haltezeiten können höhere absolute Werte ergeben, während Pflegeheime ein kleineres Einzugsgebiet haben. Ein zahlenmäßig schwächerer Halt kann für wenig mobile Menschen dennoch einen hohen Versorgungswert besitzen. Deshalb sind Kennzahlen und Aufgabe des Standorts gemeinsam zu bewerten.

5.2 Ergebnisse der Befragung und Standortwahl

Die zweite Leitfrage wurde durch eine klare Rangfolge beantwortet. 26 von 60 Befragten wünschten eine zusätzliche Haltestelle. Thalheim und Laahen erhielten zusammen 22 der 26 Standortnennungen. Beide Vorschläge passten außerdem zu erkennbaren Versorgungslücken und verfügbaren Zeitfenstern. Die Innenstadt blieb deutlich dahinter und war bereits durch die nahe Hauptstelle versorgt.

Die Ergebnisse sind wegen der Auflageorte nicht auf die gesamte Bevölkerung hochzurechnen. Für die Projektentscheidung waren sie dennoch nützlich, weil sie mit den betrieblichen Erfahrungen und der Stadtentwicklung übereinstimmten.

5.3 Auswirkungen auf Betrieb und Ressourcen

Durch die Erweiterung stieg die planmäßige Nachmittags-Haltezeit von elf auf 12,5 Stunden pro Woche. Montag und Donnerstag umfassen nun jeweils drei Stunden Haltezeit; Dienstag und Mittwoch blieben unverändert. Dazu kommen Fahrzeit, Aufstellung, Medienordnung, Fahrzeugpflege und Abschlussarbeiten. Der zusätzliche Aufwand konnte im bestehenden Dienstplan untergebracht werden, muss aber bei Vertretungen und technischen Ausfällen berücksichtigt werden.

Die Kosten entstanden in mehreren Bereichen. Für Thalheim ist der vom Fuhrpark kalkulierte jährliche Bereitstellungstarif wesentlich. In Laahen fielen verwaltungsinterne

Leistungen für Verkehrsprüfung, Tafeln und Aufstellung an. Eine vorhandene Informationstafel verringerte den Materialbedarf. Die Öffentlichkeitsarbeit nutzte bestehende kommunale Kanäle.

Betriebliche Risiken wurden durch die Planung verringert. In Laachen hält das zeitlich begrenzte Halte- und Parkverbot die Parkbucht frei. In Thalheim vermindern Pufferzeiten das Risiko, dass Verzögerungen den Halt in Pernau beeinträchtigen. Bei Ausfällen muss rasch über Website, Aushang und die beteiligten Stellen informiert werden. Neue Haltestellen sollten nicht nach wenigen Monaten beurteilt werden, weil der Aufbau einer Stammkundschaft Zeit benötigt.

5.4 Erfolgskontrolle und weitere Optimierung

Die dritte Leitfrage betrifft die dauerhafte Absicherung. Eine Einführung ist erst abgeschlossen, wenn regelmäßig geprüft wird, ob der Standort angenommen wird und betrieblich funktioniert. Als einfache Kennzahlen eignen sich monatliche Entlehnungen, Neuanmeldungen, Bestellungen aus der Hauptstelle, grobe Besucherzahlen und besondere Rückmeldungen. Diese Erfassung muss so knapp sein, dass sie im Alltag verlässlich durchgeführt wird.

Nach sechs Monaten kann eine erste inhaltliche Bilanz gezogen werden. Nach zwölf Monaten sind saisonale Schwankungen besser erkennbar. Danach genügt in der Regel eine jährliche gemeinsame Auswertung aller Haltestellen, sofern keine besonderen Probleme auftreten.

Optimierung bedeutet nicht automatisch weitere Ausdehnung. Auch bessere Bewerbung, angepasste Medienauswahl, Kooperationen mit Horten oder Pflegeeinrichtungen und die Beobachtung längerer Standzeiten sind sinnvoll. Über Kürzung oder Verlegung sollte erst bei belastbaren Daten gesprochen werden; die soziale Funktion bleibt ein eigenes Kriterium.

Die Erweiterung entspricht dem Grundsatz, öffentliche Bibliotheken als frei zugängliche lokale Orte für Bildung, Kultur und Information zu verstehen.⁸ Der Wissensbus setzt diesen Anspruch praktisch um, weil er nicht voraussetzt, dass alle Menschen selbst den Weg in die Hauptstelle bewältigen können.

⁸ Vgl. IFLA/UNESCO: The IFLA-UNESCO Public Library Manifesto 2022. <https://www.ifla.org/public-library-manifesto/>; sowie Büchereiverband Österreichs: Bibliothek für alle. Büchereientwicklungsplan des Bundes. https://www.bvoe.at/sites/default/files/2024-05/BP_sonderausgabe_2024_screen.pdf; letzter Aufruf: 23.06.2026.

5.5 Beantwortung der Leitfragen

- Leitfrage 1: Die sieben bestehenden Haltestellen wurden 2024 unterschiedlich stark genutzt, erfüllen aber jeweils eine nachvollziehbare Funktion. Eine Auflistung war aus den vorliegenden Daten nicht abzuleiten.
- Leitfrage 2: Die Befragung zeigte die stärksten Wünsche für Thalheim und Laahen. Beide Standorte waren zugleich räumlich sinnvoll und in bestehende Routen integrierbar. Die Innenstadt wurde wegen der Nähe zur Hauptstelle nicht umgesetzt.
- Leitfrage 3: Thalheim erforderte eine gemeindeübergreifende Abstimmung, einen Jahrestarif, Vertrag und einen geänderten Montagsfahrplan. In Laahen standen Standortprüfung, Verkehrsrecht, Beschilderung und der Donnerstagsfahrplan im Mittelpunkt. Regelmäßige Kennzahlen und Prüfzeitpunkte sichern die weitere Entwicklung.

6. Reflexion

6.1 Kritische Reflexion des Projektthemas

Die Leitfragen konnten im Wesentlichen beantwortet werden. Entlehnzahlen und Befragung ergaben ein verständliches Bild und eine klare Reihenfolge der Standortwünsche. Entscheidend war die Verbindung von Daten und praktischer Kenntnis. Eine reine Rangliste hätte das APH Neustadt als schwach erscheinen lassen; seine soziale Funktion zeigt jedoch, warum öffentliche Bibliotheksversorgung nicht nur wirtschaftlich beurteilt werden darf.

Eine Grenze liegt in der Kundenbefragung. Fragebögen im Bus und in der Hauptstelle erreichen vor allem Menschen, die bereits einen Bezug zur Bibliothek haben. Weiters wurden die Fragebögen, aufgrund Vorab-Information über den Inhalt der Befragung, hauptsächlich von Bürgern ausgefüllt, die den Wissensbus bereits nutzen. Die Sicht von Personen, die das Angebot nicht kennen oder wegen zu großer Entfernung nicht nutzen, ist kaum vertreten. Rückblickend wären eine zusätzliche Online-Version, eine Verteilung in den betroffenen Stadtteilen und eine offene Frage nach dem Grund des Standortwunsches sinnvoll gewesen. Dies wäre aber aufgrund der knappen personellen Situation in der Stadtbücherei Wels nicht möglich gewesen.

Eine weitere Grenze ist die Vergleichbarkeit der Entlehnzahlen. Unterschiedliche Haltezeiten, Feiertage, Betriebsunterbrechungen und Zielgruppen wurden nicht vollständig rechnerisch bereinigt. Eine Kennzahl je Haltestellenstunde kann Hinweise geben, ersetzt

aber keine Beobachtung. Bei einer späteren Evaluierung würde ich Besuche und Entlehnungen über mehrere Wochen in halbstündigen Abschnitten erfassen.

Die Ergebnisse stimmen grundsätzlich mit der Fachliteratur überein: Mobile Bibliotheken sollen dort eingesetzt werden, wo stationäre Angebote schwer erreichbar sind, und sich an örtlichen Bedürfnissen orientieren. Das traf auf Laahen und Thalheim zu. Im kommunalen Alltag war zusätzlich die Zusammenarbeit mit Verkehrsrecht, Fuhrpark, Tiefbau und Rechtsangelegenheiten entscheidend - ein Aspekt, der in allgemeinen Leitlinien oft nur am Rand erscheint.

6.2 Reflexion meiner Rolle

Meine Stärke im Projekt war die Verbindung von Fahrpraxis und Bibliotheksarbeit. Ich konnte einschätzen, ob Fahrzeiten realistisch sind, wie viel Platz der Bus benötigt und welche Informationen Kundinnen und Kunden tatsächlich brauchen. Bei Gesprächen mit anderen Dienststellen konnte ich deshalb konkrete Anforderungen nennen. Besonders bei der Parkbucht in Laahen und den Puffern am Montag war diese praktische Sicht wichtig.

Gut gelungen ist mir, die notwendigen Kontakte bis zur Erledigung weiterzuverfolgen. Vertrag und Beschilderung erforderten mehrere Arbeitsschritte, klare Zuständigkeiten und Rückmeldungen. Dabei lernte ich, dass kurze, genaue Aufträge die Zusammenarbeit mit anderen Dienststellen erleichtern.

Herausfordernd waren die unterschiedlichen Aufgaben und Zeitabläufe der beteiligten Stellen. Was im Fahrplan einfach wirkt, kann rechtliche oder organisatorische Prüfungen auslösen. Ich musste geduldig bleiben und zugleich offene Schritte nachverfolgen. Künftig würde ich von Beginn an Verantwortliche, Fristen und offene Punkte in einer gemeinsamen Liste festhalten.

Das Projekt hat meine Rolle als Bibliothekar erweitert. Neben Medienarbeit und Beratung gehören Organisation, Kommunikation, rechtliche Rahmenbedingungen und Öffentlichkeitsarbeit zum mobilen Angebot. Der Fahrer lenkt nicht nur das Fahrzeug, sondern vertritt vor Ort die gesamte Stadtbücherei. Verlässlichkeit, freundliche Auskunft und ein klarer Fahrplan prägen die Wahrnehmung ebenso wie der Medienbestand.

6.3 Abweichungen und Lernerfahrungen

Der Projektverlauf entsprach nicht in jedem Punkt einer einfachen Reihenfolge. Bei Thalheim mussten Tarif und Vertrag geklärt werden, obwohl die grundsätzliche Standortentscheidung bereits gefallen war. In Laahen war der Standort schnell gefunden,

die dauerhafte Freihaltung der Parkbucht erforderte aber zusätzliche verkehrsrechtliche Schritte. Diese Abweichungen waren keine Fehler, sondern Teil einer realistischen Umsetzung.

Drei Lernerfahrungen sind besonders wichtig: Standortwünsche müssen mit Fahrplan, Sicherheit und Zuständigkeiten verbunden werden. Bestehende Kundinnen und Kunden sind bei Änderungen ebenso zu beachten wie die neue Zielgruppe

Positiv war die Lösungsbereitschaft aller Beteiligten. Thalheim unterstützte den Standort; innerhalb der Stadt Wels leisteten Fuhrpark, Rechtsangelegenheiten, Stadtentwicklung, Verkehrsrecht, Tiefbau und Öffentlichkeitsarbeit ihre Beiträge. Eine klar formulierte gemeinsame Zielsetzung erleichterte die Zusammenarbeit über Dienststellengrenzen hinweg.

7. Fazit

Die Evaluierung und Erweiterung des Haltestellennetzes war sinnvoll und praxisnah umsetzbar. Die sieben bestehenden Haltestellen erreichten 2024 zusammen 2.261 Entlehnungen und erfüllen unterschiedliche Aufgaben. Die 60 Kundenfragebögen zeigten einerseits eine überwiegend gute Erreichbarkeit, andererseits Wünsche nach zusätzlichen Angeboten. Thalheim und Laachen waren die am häufigsten genannten und zugleich am besten umsetzbaren Standorte.

Die eigentliche Erweiterung bestand aus mehr als zwei neuen Einträgen im Fahrplan. Thalheim erforderte gemeindeübergreifende Abstimmung, Tarifikalkulation, Vertrag und eine Änderung der Montagsroute. In Laachen mussten ein geeigneter Platz, ein zeitlich begrenztes Halte- und Parkverbot, Verkehrstafeln und eine Informationstafel organisiert werden. Öffentlichkeitsarbeit und persönliche Kundeninformation begleiteten beide Schritte.

Für die Zukunft ist regelmäßige Kontrolle entscheidend. Entlehnungen, Neuanmeldungen, Besucherfrequenz, Medienwünsche und betriebliche Rückmeldungen sollen gemeinsam betrachtet werden. So kann der Wissensbus auf Stadtentwicklung und veränderte Bedürfnisse reagieren, ohne soziale Funktionen aus dem Blick zu verlieren. Das Projekt zeigt den Wert mobiler Bibliotheksarbeit für eine wohnortnahe und kundenorientierte Versorgung.

Literaturverzeichnis

Büchereiverband Österreichs: Bibliothek für alle. Büchereientwicklungsplan des Bundes. Sonderausgabe Büchereiperspektiven 2024.

https://www.bvoe.at/sites/default/files/2024-05/BP_sonderausgabe_2024_screen.pdf;
letzter Aufruf: 23.06.2026.

Feigl, Markus (Hrsg.): Skriptum Modul 1.1. Grundlagen. 5., aktualisierte Auflage. Wien: Büchereiverband Österreichs 2023.

International Federation of Library Associations and Institutions: Mobile Library Guidelines. Den Haag: IFLA 2010. <https://repository.ifla.org/items/5286455a-7e66-480f-a327-4b65d24dcfa0>; letzter Aufruf: 22.05.2026.

IFLA/UNESCO: The IFLA-UNESCO Public Library Manifesto 2022.
<https://www.ifla.org/public-library-manifesto/>; letzter Aufruf: 23.06.2026.

Marktgemeinde Thalheim bei Wels: Schülerhort der Marktgemeinde Thalheim.
https://www.thalheim.at/OeFFENTLICHE_EINRICHTUNGEN/Schuelerhort; letzter Aufruf: 24.06.2026.

Stadt Wels: Ergebnisse der Stadtteillumfrage Laahen.
<https://www.wels.gv.at/lebensbereiche/verwaltung-und-service/buergerservice/stadtteillumfragen-buergerforum/stadtteillumfrage-laahen/ergebnisse-der-stadtteillumfrage-laahen/>; letzter Aufruf: 24.06.2026.

Stadtbücherei Wels: Wissensbus - Angebot, Bestand und Haltestellenplan.
<https://stadtbuecherei-wels.bibliotheca-open.de/Zweigstellen/Wissensbus>; letzter Aufruf: 04.03.2026.

Bildnachweis

Abbildung 1: Wissensbus der Stadtbücherei Wels. Quelle: Stadt Wels.

Anhang

Anhang A: Fragebogen

Kundenbefragung zum Wissensbus der Stadtbücherei Wels

Die Befragung ist anonym. Bitte kreuzen Sie die passende Antwort an.

Alter: ☐ unter 18 ☐ 18-29 ☐ 30-44 ☐ 45-59 ☐ 60-69 ☐ 70 oder älter

Geschlecht: ☐ weiblich ☐ männlich ☐ divers ☐ keine Angabe

Nutzen Sie den Wissensbus? ☐ ja ☐ nein

Wenn ja: Welche Haltestelle nutzen Sie hauptsächlich?

- ☐ Knorrstraße ☐ Pfarrkirche Pernau ☐ APH Neustadt ☐ Eiselsbergstraße
☐ Sudetenstraße ☐ APH Noitzmühle ☐ Flemingstraße ☐ mehrere / wechselnd

Ist diese Haltestelle für Sie optimal erreichbar? ☐ ja ☐ nein

Würden Sie sich eine zusätzliche Haltestelle wünschen? ☐ ja ☐ nein

Wenn ja, wo? ☐ Thalheim ☐ Laahen ☐ Innenstadt ☐ sonstiger Vorschlag: _____

Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

Anhang B: Detailauswertung der Befragung

Tabelle A1: Alter und Geschlecht (n = 60)

Merkmal	Gruppe	Anzahl	Anteil
Geschlecht	weiblich	36	60,0 %
Geschlecht	männlich	23	40 %
Geschlecht	divers / keine Angabe	0	0 %
Alter	unter 18	3	5,0 %
Alter	18-29	6	10,0 %
Alter	30-44	15	25,0 %
Alter	45-59	13	21,7 %
Alter	60-69	11	18,3 %
Alter	70 oder älter	12	20,0 %

Tabelle A2: Genutzte Haltestellen

Hauptsächlich genutzte Haltestelle	Anzahl	Anteil an Nutzenden
Knorrstraße	5	11,1 %
Pfarrkirche Pernau	8	17,8 %
APH Neustadt	3	6,7 %
Eiselsbergstraße	7	15,6 %
Sudetenstraße	5	11,1 %
APH Noitzmühle	6	13,3 %
Flemingstraße	8	17,8 %
Mehrere / wechselnd	3	6,7 %
Gesamt	45	100,0 %

Anhang C: Grafische Darstellungen

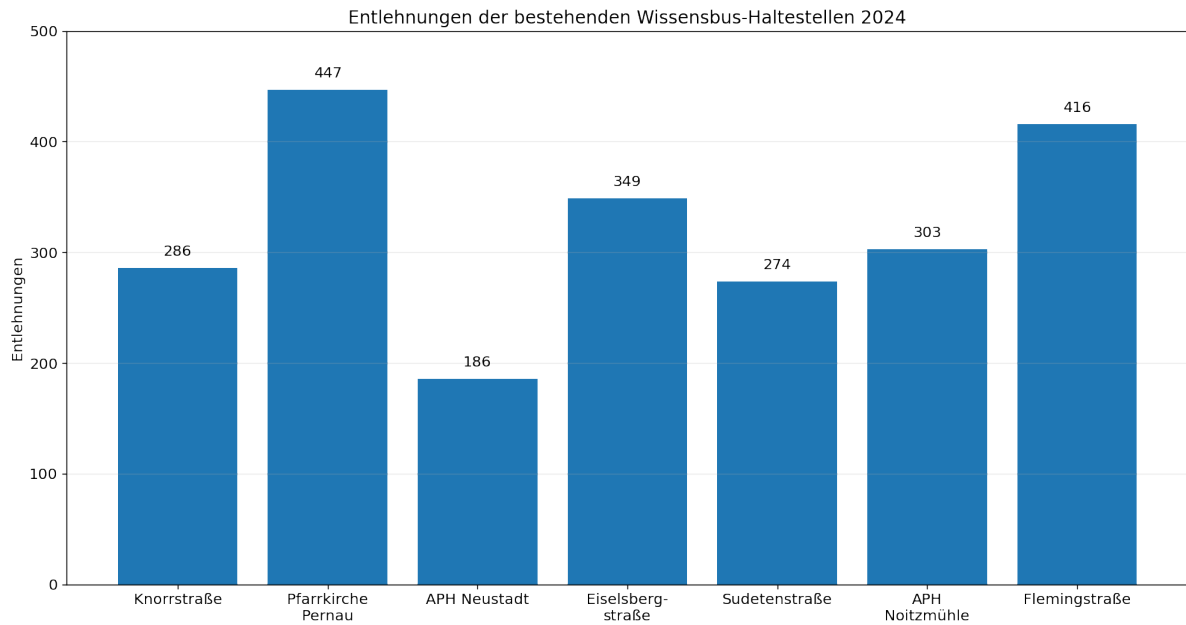


Abbildung A1: Entlehnungen der sieben langjährigen Haltestellen 2024

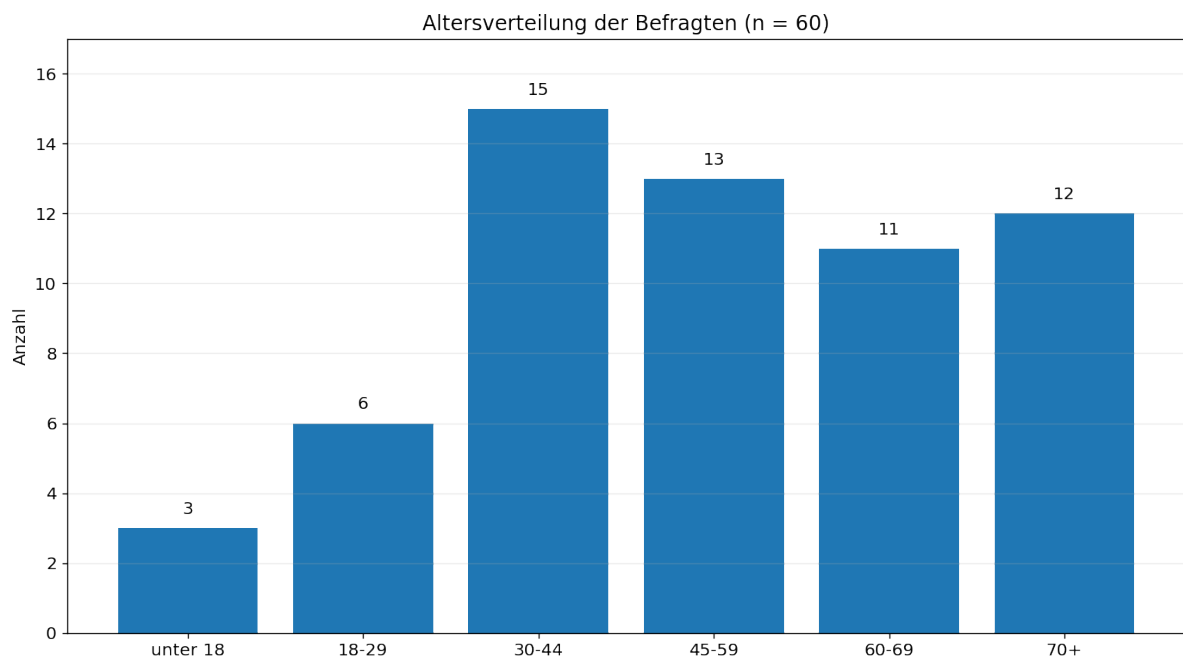


Abbildung A2: Altersverteilung der Befragung

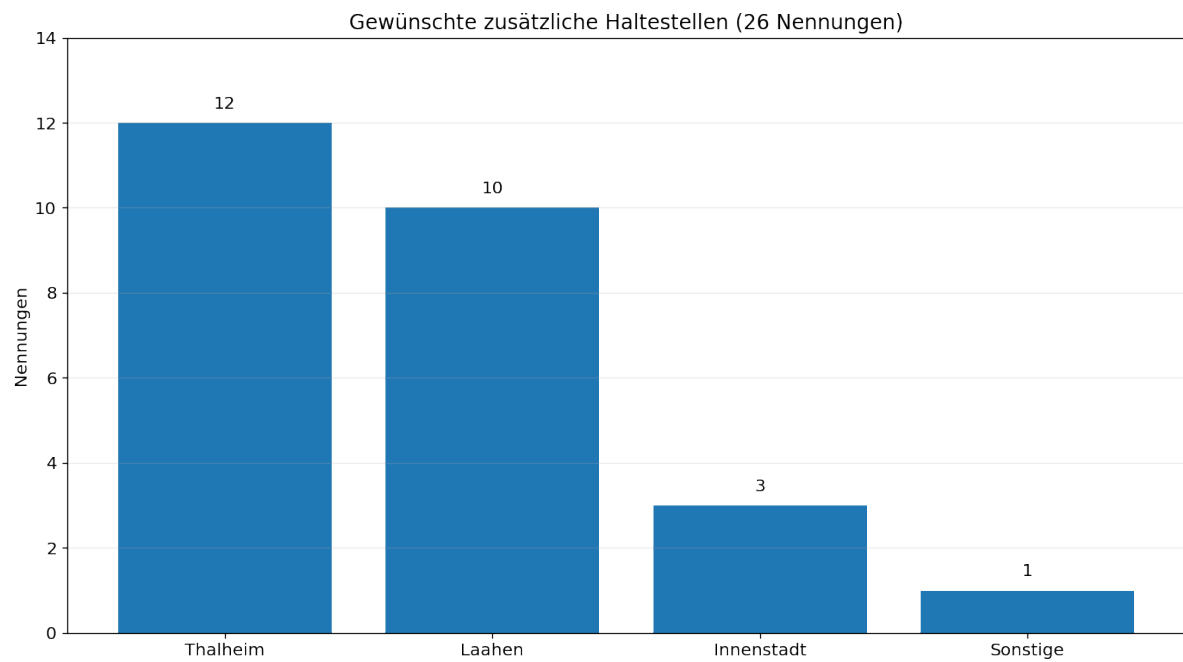


Abbildung A3: Gewünschte zusätzliche Haltestellen

Anhang D: Planung zur Erfolgskontrolle

Tabelle A3: Laufende Erfolgskontrolle

Prüfzeitpunkt	Prüfinhalt
nach 12 Monaten	Ganzjahresvergleich und Entscheidung über unveränderte Fortführung oder Anpassung
danach jährlich	alle Haltestellen gemeinsam prüfen und Stadtentwicklung berücksichtigen