

Stadt Heidelberg

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:
Dezernat I, Kämmereiamt

Betreff:

**Angebotsanpassungen im städtischen
ÖPNV
– Konzept Moonliner**

Beschlussvorlage

Beratungsfolge:

| Gremium: | Sitzungstermin: | Behandlung: | Zustimmung zur Beschlussempfehlung: | Handzeichen: |
|---|-----------------|-------------|---|--------------|
| Jugendgemeinderat | 31.01.2013 | Ö | <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne | |
| Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss | 20.02.2013 | Ö | <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne | |
| Bezirksbeirat Altstadt | 28.02.2013 | Ö | <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne | |
| Gemeinderat | 14.03.2013 | Ö | <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne | |

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Jugendgemeinderat, der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses sowie der Bezirksbeirat Altstadt empfehlen dem Gemeinderat, die Umsetzung der von der RNV vorgeschlagenen Maßnahmen zu beschließen.

Anlagen zur Drucksache:

| Nummer: | Bezeichnung |
|---------|-----------------------|
| A 01 | Konzept Moonliner neu |

A. Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

| Nummer/n: (Codierung) | + / - berührt: | Ziel/e: |
|--------------------------|-------------------|--|
| MO 1, 2, 5 | + | Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehrs fördern Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr Erreichbarkeit der Innenstadt gewährleisten Begründung: Die vorgeschlagenen Maßnahmen tragen zur Zielerreichung bei. |

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

B. Begründung:

1. Erläuterungen - Vorgehen

Im Winter 2012 wurde im Rahmen der Haushaltsberatungen den von der RNV vorgeschlagenen Angebotsanpassungen und Verbesserungen im städtischen ÖPNV (siehe Drucksachen 0478/2012/BV und 0447/2012/BV) grundsätzlich zugestimmt, und im Rahmen des Haushaltes wurden Mittel bereitgestellt. Das bedeutet, dass ab die von der RNV vorgeschlagenen Maßnahmen zum frühestmöglichen Zeitpunkt im Juni 2013 (Sommerfahrplanwechsel) realisiert werden können.

Es werden in der Folge die einzelnen Maßnahmen in den entsprechenden gemeinderätlichen Gremien vorgestellt und anschließend soll darüber abgestimmt werden.

Dem Fahrgastbeirat wird das Konzept Moonliner am 29.01.2013 vorgestellt. Er bekommt die Gelegenheit, eine Stellungnahme dazu abzugeben, diese wird so schnell wie möglich zur Beschlussfassung in den gemeinderätlichen Gremien beigefügt. Der Beirat für Menschen mit Behinderungen hat die Vorlage vorab zur Kenntnis erhalten und ist mit der Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen einverstanden.

Die hier beschriebenen Maßnahmen zum Moonliner-Konzept sind wichtige Maßnahmen und genießen eine hohe Priorität bei der Umsetzung.

Zum einen wurden sie im Rahmen des Runden Tisches Altstadt diskutiert und können einen Beitrag zur Lärminderung in den Nachtstunden vor Ort leisten.

Zum anderen wird durch die Anpassung der Linienwege an die Tageslinien die Transparenz für den ÖPNV-Fahrgast erhöht und das Angebot attraktiver gestaltet.

Aufgrund der hohen Priorität für den Bereich der Altstadt wurde die Beratung im Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss der Beratung im Bezirksbeirat Altstadt vorgezogen, damit der Gemeinderatsbeschluss bereits Anfang März erfolgen kann.

2. Nachtverkehre (Moonliner) - Konzept

Seit den 90er Jahren werden in Heidelberg Nachtbusse eingesetzt.

Die als Moonliner bekannten Linien fahren in den Nächten an den Wochenenden (und vor Feiertagen) von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag zwischen 1 Uhr und 4 Uhr alle 60 Minuten.

Seit 2010 werden auch zusätzliche Fahrten von Sonntag bis Donnerstag um 1 Uhr ab Bismarckplatz angeboten.

Das Moonliner-Konzept wurde im Laufe der Jahre vielfach modifiziert und ergänzt. Es erfreut sich wachsender Nachfrage.

Gerade an Veranstaltungswochenenden sind insbesondere die Fahrten um 1 Uhr und 2 Uhr ab Bismarckplatz bis zur Kapazitätsgrenze belegt.

Der gestiegenen Nachfrage folgend, wurde das Nachtnetz mit folgenden Zielstellungen überarbeitet:

- Schaffung zusätzlicher Platzkapazitäten auf Schwerpunktlinien
- Erschließung nicht bedienter Gebiete
- Verbesserung der Begreifbarkeit und Transparenz durch Anpassung an den Linienverlauf der Tageslinien
- Stärkung der Achse Bismarckplatz – Friedrich-Ebert-Anlage – Rathaus / Bergbahn
- Fahrplanlückenschluss in den Nächten Samstag auf Sonntag zwischen 4.30 Uhr und 7 Uhr

Hiernach entsteht ein geändertes Liniennetz für den Nachtverkehr mit folgenden Linien (siehe auch Anlage 1):

- 29 Bismarckplatz – Römerstraße – Rohrbach Markt – Rohrbach Süd – Boxberggring – Emmertsgrund – Rohrbach Süd – Rohrbach Markt – Römerstraße – Bismarckplatz (wie im Tagesverkehr Linie 29, zusätzliche Bedienung Emmertsgrund)
- 31/32 Universitätsplatz – Bismarckplatz – Mönchhofstraße – Neuenheimer Feld, Kopfklinik – Schwimmbad – Zoo – Hauptbahnhof und zurück (verkürzte Route wie Tagesverkehr Linie 31/32, zusätzliche Bedienung Schwimmbad)
- 33 Ziegelhausen, Köpfel – Schlierbach – Rathaus / Bergbahn – Bismarckplatz – Hauptbahnhof – Kirchheim West – Kirchheim Rathaus – Hasenleiser, Kolbenzeil und zurück (wie Tagesverkehr Linie 33, endet jedoch bereits Kolbenzeil)
- 34 Ziegelhausen, Heidebuckelweg – Neckarhelle – Bismarckplatz - Hauptbahnhof – Wieblingen – Eppelheim, Hildastraße – Pfaffengrund und zurück (wie Tagesverkehr Linie 34, zusätzlich über Eppelheim, Hildastraße)

Das Netz ist so konzipiert, dass sich in Anlehnung an die heutige Regelung fast alle Linien und Richtungen zeitgleich am Bismarckplatz treffen. Gegenüber heute werden die Bereiche Ziegelhausen Köpfel, Neckarhelle, südlicher Pfaffengrund, Rathaus / Bergbahn und Hasenleiser neu erschlossen.

Die Anpassung der Linienverläufe an die Linienwege der Tageslinien verbessert die Begreifbarkeit des Netzes erheblich (insbesondere für Gelegenheitsfahrgäste). Durch die Führung der Busse

Richtung Ziegelhausen über die Friedrich-Ebert-Anlage (Linie 33) beziehungsweise die Neuenheimer Landstraße (Linie 34) können zudem noch die unerwünschten Fußgängerströme von der Hauptstraße zum Neckarstaden reduziert werden, was insbesondere den Zielen der Altstadt entgegen kommen würde.

Die Bausteine des geänderten Liniennetzes im Nachtverkehr sind modular aufgebaut:

- a. **Grundvariante:**
1-Std-Takte auf den Linien 29, 33 und 34
und
30-Min-Takt Linie 31/32,
jeweils in Anlehnung an die heutige Bedienungsqualität
- b. **Zusätzliche** Fahrten um
0.30 Uhr ab Bismarckplatz in den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag zur
Entlastung der schon bestehenden Fahrten um 1.00 Uhr und 2.00 Uhr (empfohlen)
- c. **Schließung** der heutigen **Fahrplanlücke** in den Nächten von Samstag auf Sonntag
zwischen circa 4.30 Uhr und 7 Uhr.

Insbesondere Bedienstete im Schichtdienst äußerten in der Vergangenheit Wünsche nach Schließung dieser Fahrplanlücken. In Mannheim und Ludwigshafen wird in diesen Nächten ebenfalls eine durchgehende Bedienung angeboten.

3. Kosten

Die Änderungen im Moonliner-Angebot führen zu einem finanziellen Mehraufwand:

- | | |
|------------------------------|----------------------------------|
| a. Grundvariante | + 25-30.000 Euro pro Jahr |
| b. Zusatzfahrten um 0:30 Uhr | + 20-25.000 Euro pro Jahr |
| c. Lückenschluss Sonntags | + 35-40.000 Euro pro Jahr |

Die zu erwartenden zusätzlichen Fahrgeldeinnahmen sind in einer Gesamthöhe von rund 25.000 Euro in die oben dargestellten Berechnungen eingeflossen.

gezeichnet

Bernd Stadel