

Angebotsanpassungen im städtischen ÖPNV - Moonliner

Fragen und Anmerkungen zur Anlage 05 zur Drucksache 0024/2013/BV

1.) Einbeziehung OEG in Taktknoten Bismarckplatz

Gemeint war damit natürlich die Taktänderung der Moonliner auf die Abfahrt .38, damit wäre ein direkter Anschluss aus allen Moonliner in Richtung Handschuhsheim/Dossenheim gegeben. (heute besteht eine Wartezeit von 38min, bzw. 8 min vom Uniplatz). Die Linie 5 nach Mannheim, wäre dann vom Uniplatz mit nur 15min Übergang erreichbar (heute 22min). So-Do gibt es heute einen Knoten um 1.00 Uhr zukünftig dann entweder um 0.38 Uhr oder 1.08 Uhr. In der Nacht Fr auf Sa künftig um 0.38, 1.08, 1.38, 2.38 und 3.38 Uhr, also wie bereits beschlossen einen Knoten mehr. In der Nacht Sa auf So/Fe um 0.38, 1.08, 1.38, 2.38, 3.38, 4.38 und 5.38 ein Knoten um 6.38 erscheint entbehrlich. Also wie beschlossen, eine Verdichtung am Anfang und zwei weitere Knoten am frühen Morgen.

Wieviele Taktknoten wird es mit einer Knotenabfahrtszeit .38 sind aus Sicht der RNV geplant (getrennt nach So-Do und Fr bzw. Sa) ?

Welche finanziellen Auswirkungen ergeben sich gegenüber einem Taktknoten bis bislang zur Minute .00 ?

2.) Führung ML1

Der Vorteil wie bereits beschrieben der Moonlinernummerierung ist ja gerade die Flexibilität gegenüber den Taglinien, bei der Abweichungen möglich sind. Die von der RNV geplante Einführung der Nachtlinie 29 würde ebenfalls Abweichungen im Emmertsgrund gegenüber der Taglinie aufweisen. Natürlich muss analog des Vorschlags der RNV zur Nachtlinie 29 der ML 1 den nördlichen Boxberg mitbedienen, damit entfällt der von der RNV gelistete Vorteil auf Seite 2.

Eine Anregung zur Änderung des Fahrweges über Rohrbacher Str. (zentralere Erschließung) wurde u.a. von der Jungen Union gestellt.

Die Strassenbahn benötigt von Bergfriedhof bis Ortenauer Str. mit Fahrweg Rohrbacher Str 6min, die Buslinie 29 die gleiche Relation mit Fahrweg Römerstr. gar 7min.

Wie groß sind die von der RNV beschriebenen Fahrzeitverlängerungen des Busses in der Rohrbacher Str. gegenüber der Römerstr.?

Wie ist diese Fahrzeitendifferenz gegenüber der Strassenbahn zu erklären?

3.) Bedienung ML5

Die vorgeschlagene neue Linienverlauf in der Altstadt orientiert sich an der bisherigen Führung der ML5 und vermeidet dadurch die Nachteile des bisherigen Vorschlages. Die Bezeichnung sollte deshalb auch ML5 verbleiben, eine Bezeichnung 31/32 ist abweichend und irreführend. Der Fahrweg im Neuenheimer Feld bleibt unverändert, damit werden die Nachteile für die Bedienung der südlichen Wohnheime nicht eintreten. Die Bedienung erfolgt je Richtung alle 60min – wie heute auch. An diesem Punkt enthält die Vorlage immer noch einen Fehler, dies hatte ich bereits für die entsprechende Abbildung (s.A03) angemahnt. Die Linienführung in der Altstadt sollte jedoch ebenfalls unverändert erfolgen, da die Friedrich-Ebertanlage und die Peterskirche nur in eine Richtung bedient wird.

4.) Änderungen der Bedienung in den Stadtteilen

Eine Bedienung der Neuenheimer Landstr. erscheint nicht notwendig, hier ist die Bedienung der Altstadt vorzuziehen (ML4 derzeit). Ebenso ist eine häufigere Bedienung des Neuenheimer Feldes verzichtbar, da heute bereits alle 30 min ein Bus verkehrt (eine dichtere Bedienung gibt es nur in der Altstadt). Eine Bedienung entlang der B37 (nahe zur Unteren Strasse) erscheint nach wie vor sinnvoller als die Bedienung Rathaus/Bergbahn. Die Bedienung nördlicher Boxberg kann im 60min Umlauf genauso durch ML1 wie durch 29 bedient werden. Ebenso die Bahnstadt durch ML3 wie durch 33.

Als echte Verbesserungen verbleiben Pfaffengrund Süd (jedoch mit deutlich längeren Fahrzeiten) und Köpfel /Neckarhelle. Als Verschlechterungen sind zu nennen:

Keine Bedienung der Bergheimer Str., keine Bedienung Eppelheimer Str. (Wohnheim, zukünftiger Kinostandort, Bahnstadt West)

Christoph Rothfuß (Bündnis90/Die Grünen)