

Stadtverwaltung Koblenz
Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung

**Aktualisierter
Nahverkehrsplan 2018
für die Stadt Koblenz**

**Entwurf zur Anhörung,
Stand: 10.10.2018**

- Entwurf -

Stand: 10.10.2018

Inhaltsverzeichnis

1.	Grundlagen und Rahmenbedingungen.....	10
1.1	Zuständige Institutionen	10
1.2	Rechtliche Grundlagen	10
1.3	Grundlagen der Nahverkehrsplanung.....	12
1.3.1	Aufgaben des Nahverkehrsplans	12
1.3.2	Anmerkungen zum methodischen Vorgehen	14
1.4	Abgrenzung des Nahverkehrsraums	15
2.	Bestandsanalyse	20
2.1	Strukturdaten	20
2.1.1	Raumstruktur	20
2.1.2	Bevölkerung und Demografie	23
2.1.3	Bevölkerungsentwicklung	27
2.1.4	Schul- und Ausbildungsstruktur	30
2.1.5	Verkehrsstruktur	33
2.1.6	Pendlerverflechtung	35
2.1.7	Motorisierungsgrad	37
2.1.8	Wirtschafts- und Versorgungsinfrastruktur	39
2.1.9	Erwerbsstruktur	42
2.1.10	Freizeit- und Tourismusinfrastruktur	43
2.2	ÖPNV-Daten	46
2.2.1	Angebot im SPNV	46
2.2.2	Angebot im ÖSPV - Busverkehr	47
2.2.3	Leistung im ÖSPV	48
2.2.4	Standards im ÖSPV	51
2.2.5	Weitere Angebote zur Personenbeförderung	52
2.2.6	Klimaschutzkonzept 2011	55
2.2.7	Luftreinhalteplan Koblenz - Fortschreibung 2016 bis 2020	55
2.2.8	Verkehrsentwicklungsplan Koblenz 2030	56
2.2.9	Tarif, Vertrieb, Kommunikation	58
2.2.10	Nachfragesituation	61
3.	Anforderungsprofil	62
3.1	Verkehrspolitische Ziele	62
3.1.1	Gesetzliche Zielvorgaben	62
3.1.2	Ziele aus übergeordneten Planungen	64
3.1.3	Kommunalpolitische Zielsetzungen	64
3.2	Grundsätzliche Festlegungen	65

3.3	Bildung einer Netzstruktur	68
3.3.1	Netzhierarchisierung.....	69
3.3.2	Verknüpfungs- und Umsteigepunkte.....	70
3.3.3	Schnittstellen zum Individualverkehr	71
3.4	Angebotsstandards im straßengebundenen ÖPNV	73
3.5	Qualitätsstandards im straßengebundenen ÖPNV	74
3.5.1	Fahrzeugqualität	75
3.5.2	Betriebs- und Umweltqualität	76
3.5.3	Haltestellenausstattung	77
3.5.4	Fahrgastinformation, Marketing, Vertrieb	79
3.6	Verbundorganisation und Tarifierung	80
3.7	Sozialstandards	80
4.	Mängelanalyse.....	83
4.1	Erschließungsqualität	84
4.2	Bedienungsqualität	87
4.3	Verbindungsqualität.....	91
5.	Maßnahmenkonzept	94
5.1	Fortschreibung des Linienbündelungskonzepts.....	94
5.1.1	Bildung von Linienbündeln	94
5.1.2	Linienbündelung in der Stadt Koblenz	95
5.1.3	Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten	97
5.2	Netz- und Linienkonzept für den Stadtbusverkehr	98
5.2.1	Konzeptentwicklung	98
5.2.2	Linienkonzeption Stadtbus Koblenz 2020.....	99
5.2.3	Anschlussverknüpfungen und Fahrtendurchbindung.....	104
5.2.4	Wirkung des Linienkonzepts Stadtbus Koblenz 2020	106
5.3	Netz- und Linienkonzept für den Regionalbusverkehr.....	113
5.4	Veränderungen des ÖPNV-Angebotes in den Stadtteilen.....	117
5.5	Konzept Haltestelleninfrastruktur.....	122
5.5.1	Anzahl der Haltestellen im Stadtgebiet	122
5.5.2	Kategorisierung der Haltestellen	122
5.5.3	Ausstattungsstandards	123
5.5.4	Umsetzung Beschilderung und Fahrgastinformation	124
5.5.5	Umsetzung barrierefreier Haltestellenausbau	125
5.5.6	Organisation und Umsetzung der Haltestellenmodernisierung	126
5.6	Konzept Fahrpreis und Tarife.....	127
5.7	Konzept alternative Antriebstechnologien im ÖPNV.....	127

5.8	Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes	129
6.	Organisation und Finanzierung	130
6.1	Zuständigkeiten (Federführungen)	130
6.2	Benennung der Finanzierungsträger	131
6.3	Aufstellung eines Finanzierungsplans	133
6.4	Künftige Vergabe der Busverkehrsleistungen	133
Anhang A	Haltestellenverzeichnis für die Stadt Koblenz	134
Anhang B	VEP-Prüfaufträge ÖPNV+SPNV 2018-2030	139
Anhang C	Linienkonzept 2020 - Einzelübersichten	142
Anhang D	Qualitätsanforderungen im ÖPNV.....	155

Kontakt:

Stadt Koblenz

Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung

Bahnhofstraße 47

56068 Koblenz

Telefon (02 61) 1 29-3195

nahverkehrsplan@stadt.koblenz.de

BPV Consult GmbH

Gesellschaft für Beratung und Projektmanagement im Verkehr

Löhrstraße 113

56068 Koblenz

Telefon (02 61) 20 16 50-0

dialog@bpv-consult.de

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Lage Stadt Koblenz	21
Abbildung 2: Bevölkerungsrückgang 2000 bis 2060	28
Abbildung 3: Entwicklung der Bevölkerungszahl in Koblenz bis 2030.....	29
Abbildung 4: Änderung der Altersstruktur von 2013 auf 2030 (%)	29
Abbildung 5: Standorte ZIMEN-Messstationen	56
Abbildung 6: Szenarien des VEP	58
Abbildung 7: Tarifübersicht Koblenz 2018.....	59
Abbildung 8: Carsharing Stadt Koblenz.....	72
Abbildung 9: Beispielhaltestelle barrierefreier Aus- und Neubauten bzgl. der Wartefläche	79
Abbildung 10: Überschreitung des NO ₂ -Jahresgrenzwertes 2016.....	128

Kartenverzeichnis

Karte 1: Räumliche Abgrenzung und Gliederung der Stadt Koblenz	16
Karte 2: Raum- und Siedlungsstruktur.....	22
Karte 3: Einwohnerdichte der Stadt Koblenz (EW/km ²)	25
Karte 4: Schulstandorte	32
Karte 5: Verteilung Schüler im Stadtgebiet Koblenz.....	33
Karte 6: Verkehrsinfrastruktur.....	35
Karte 7: Pendlerverflechtung.....	37
Karte 8: Pkw-Bestand	39
Karte 9: Industrielle und gewerbliche Schwerpunkte der Stadt Koblenz	40
Karte 10: Top-Arbeitgeber der Stadt Koblenz	41
Karte 11: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte	43
Karte 12: Sehenswürdigkeiten der Stadt Koblenz	44
Karte 13: Städtische Freizeit- und Sportinfrastruktur.....	45
Karte 14: Linienübersicht Status quo 2018.....	47
Karte 15: Linienübersicht Status quo 2018 - Innenstadt	48
Karte 16: Erschließungsqualität - Haltestelleneinzugsbereiche 300m und 500m	85
Karte 17: Linienkonzept Stadtbus Koblenz 2020 - Verkehrsnetz.....	103
Karte 18: Linienkonzept Stadtbus Koblenz 2020 – Auszug Innenstadt.....	104

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Bundesrechtliche Anforderungen an den NVP	13
Tabelle 2: Landesrechtliche Anforderungen an den NVP	14
Tabelle 3: Linienübersicht Stadtbusverkehr Koblenz.....	17
Tabelle 4: Linienübersicht Regionalbusverkehr Koblenz	18
Tabelle 5: Flächennutzung nach Anteilen in den Stadtteilen	23
Tabelle 6: Einwohner der größten Städte in Rheinland-Pfalz.....	24
Tabelle 7: Bevölkerung in Koblenz nach Altersgruppen (eigene Auswertung).....	27
Tabelle 8: Liste der Schulen in Koblenz	30
Tabelle 9: Angebot im SPNV (Haltestelle: Koblenz Hbf)	46
Tabelle 10: Angebotsleistung im Stadtverkehr (Fahrplan 2018)	49
Tabelle 11: Angebotsleistung im Regionalverkehr (Fahrplan 2018).....	50
Tabelle 12: Übersicht Schiff- und Fährverbindungen	53
Tabelle 13: Park & Ride Stadt Koblenz.....	54
Tabelle 14: Ziele und Leitlinien für den ÖPNV in Rheinland-Pfalz	63
Tabelle 15: Netzhierarchie und Angebotskategorien im Koblenzer Stadtnetz.....	70
Tabelle 16: ÖPNV-Verknüpfungspunkte und Schnittstellen zu MIV/Rad	73
Tabelle 17: Standards zur Bemessung der Erschließungsqualität	83
Tabelle 18: Definition der Verkehrszeiten und Betriebszeitfenster	83
Tabelle 19: Standards zur Bemessung der Bedienungsqualität.....	87
Tabelle 20: Bedienungsqualität Mo-Fr (NVZ)	88
Tabelle 21: Bedienungsqualität Sa und So (NVZ).....	90
Tabelle 22: Qualitätsstufenklassifizierung Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV	91
Tabelle 23: Reisezeiten zwischen Innenstadtzentrum und Koblenzer Stadtteilen.....	92
Tabelle 24: Harmonisierungszeitplan	97
Tabelle 25: Leistungsangebot Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“.....	99
Tabelle 26: Anschlussverknüpfungen an der Haltestelle Zentralplatz/Forum.....	105
Tabelle 27: Reisezeiten und Umsteigehäufigkeiten - Status quo (Fahrplan 2017/2018)	108
Tabelle 28: Reisezeiten und Umsteigehäufigkeiten - Linienkonzept Stadtbus Koblenz 2020	110
Tabelle 29: Fahrzeiteinsparungen, annähernd subjektive Wahrnehmung	112
Tabelle 30: Leistungsangebot ein- und ausbrechender Linien benachbarter Linienbündel	114
Tabelle 31: Mengenverteilung der Bussteige zu Haltestellenkategorien	123
Tabelle 32: Anwendung der Ausstattungselemente nach Haltestellenkategorien	123
Tabelle 33: Neubeschilderung der Bushaltestellen bis Ende 2024	124
Tabelle 34: Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen bis Ende 2030	126

Festlegungen

<i>Festlegung 1: Rolle des ÖPNV als Mobilitätsträger</i>	65
<i>Festlegung 2: Wahrnehmung der Aufgabenträgerfunktion</i>	66
<i>Festlegung 3: ÖPNV und städtische Planung</i>	67
<i>Festlegung 4: Grundsatz der vollständigen Barrierefreiheit</i>	67
<i>Festlegung 5: Definition der Netzstruktur</i>	69
<i>Festlegung 6: Definition der Netzhierarchie</i>	69
<i>Festlegung 7: Verknüpfungs- und Umsteigepunkte</i>	70
<i>Festlegung 8: Schnittstellen zum Individualverkehr</i>	71
<i>Festlegung 9: Ausreichende Verkehrsbedienung im ÖPNV</i>	73
<i>Festlegung 10: Qualitätssicherung im ÖPNV</i>	74
<i>Festlegung 11: Eingesetzte Fahrzeuge</i>	75
<i>Festlegung 12: Betriebsdurchführung und Fahrgastinformation</i>	76
<i>Festlegung 13: Haltestelleneinrichtungen</i>	77
<i>Festlegung 14: Anforderungen an Information, Marketing, Vertrieb</i>	79
<i>Festlegung 15: Anwendung des abgestimmten (Verbund-)Tarifs</i>	80
<i>Festlegung 16: Anwendung Landestariftreuegesetz</i>	81
<i>Festlegung 17: Sozial- und arbeitsrechtliche Verpflichtungen</i>	81
<i>Festlegung 18: Linienbündelung und Linienzuordnung</i>	96
<i>Festlegung 19: Begrenzung der Genehmigungslaufzeiten</i>	97
<i>Festlegung 20: Angebotsumfang Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“</i>	98
<i>Festlegung 21: Angebot und Umfang in den Regionalnetzen</i>	114
<i>Festlegung 22: Modernisierung und Umbau der Haltestellen</i>	126
<i>Festlegung 23: Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes</i>	129

Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AT	Aufgabenträgerin
BinSchG	Binnenschiffahrtsgesetz
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
EBO	Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung
EU-VO	EU-Verordnung
FäV	Fährenbetriebsverordnung
i. d. R.	in der Regel
LBM	Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz
LPIG	Landesplanungsgesetz
NGV	Nahverkehrsgesetz Rheinland-Pfalz
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RegG	Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs
SchulG	Schulgesetz Rheinland-Pfalz
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
VRM	Verkehrsverbund Rhein-Mosel
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VU	Verkehrsunternehmen
z. B.	zum Beispiel
ZV SPNV-Nord	Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord

1. Grundlagen und Rahmenbedingungen

1.1 Zuständige Institutionen

Der Stadt Koblenz obliegt die **Aufgabenträgerschaft**¹ für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auf Linien innerhalb des Stadtgebietes. Außerdem ist die Stadt

- Gesellschafterin der Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH (VRM) mit Sitz und Stimme in deren Gesellschafterversammlung und
- Mitglied des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (ZV SPNV-Nord) mit Sitz und Stimme in dessen Verbandsversammlung.

Neben der Stadt Koblenz als Aufgabenträgerin (AT), die im Wesentlichen das gesellschaftlich-politische Interesse an der aktiven Ausgestaltung und Entwicklung des ÖPNV vertritt, spielen folgende Institutionen eine maßgebliche Rolle für das Zustandekommen des ÖPNV-Betriebs:

- Die **Genehmigungsbehörde** (in Rheinland-Pfalz: der Landesbetrieb Mobilität [LBM]), welche als Aufsichtsbehörde für die gesetzliche und technische ordnungsgemäße Durchführung agiert, Liniengenehmigungen (Konzessionen) erteilt und im Genehmigungswettbewerb über Zulässigkeit sowie Vorrang der eingegangenen Anträge entscheidet².
- Die **Verkehrsunternehmen** (VU), welche den ÖPNV auf konzessionierten Linien betreiben. Dies erfolgt entweder in eigener Verantwortung und auf eigenes Risiko im Rahmen eigenwirtschaftlicher Verkehre oder auf Bestellung im Auftrag eines oder mehrerer Aufgabenträger im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verkehre.

In Wahrnehmung ihrer Aufgabenträgerrolle veröffentlicht die Stadt Koblenz hiermit ihren aktualisierten Nahverkehrsplan (NVP).

1.2 Rechtliche Grundlagen

Die erstmalige Aufstellung oder Fortschreibung des NVP ergibt sich aus den rechtlichen Grundlagen des ÖPNV als allgemeiner öffentlicher Personennahverkehr. Dieser untergliedert sich in den **Schienenpersonennahverkehr** mit Eisenbahnen (SPNV) und den **Öffentlichen straßengebundenen Personenverkehr** mit Straßenbahnen, Bussen sowie alternativen Linienfahrzeugen (ÖSPV).

¹ Grundlagen sind EU-Recht (EU-VO 1370/2007 Abs. 1, hier unter dem Begriff „zuständige Behörde“), Bundesrecht (PBefG) und Landesrecht (NVG), s. Kap. 1.2. In Rheinland-Pfalz sind die Kreise und kreisfreien Städte Aufgabenträger des ÖPNV. Der SPNV ist kommunale Pflichtaufgabe, dazu sind die Kommunen in Zweckverbänden (Rheinland-Pfalz Nord und Süd) organisiert. Der ÖSPV ist Aufgabe der freien Selbstverwaltung im Rahmen der finanziellen Leistungsfähigkeit. Die Aufgabenträger stellen die ausreichende („angemessene“) Verkehrsbedienung als Aufgabe der Daseinsvorsorge sicher (Planung, Gestaltung, Finanzierung).

² Die Genehmigungsbehörde entscheidet über den „besseren Genehmigungsantrag“, wenn mehr als ein Verkehrsunternehmen den Betrieb ein und derselben Linie beantragt (Genehmigungswettbewerb). Die Behörde hat dabei einen vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan, der den gesetzlichen Anforderungen entspricht, bei ihrer Abwägungsentscheidung zu berücksichtigen.

Die für die einzelnen Betriebsarten maßgeblichen Grundlagen sind in den folgenden Gesetzen und Verordnungen enthalten:

- EU-Verordnung (EU-VO) 1370/2007³,
- Personenbeförderungsgesetz (PBefG)⁴,
- Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)⁵,
- Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG)⁶,
- Nahverkehrsgesetz Rheinland-Pfalz (NVG)⁷.

Bau und Betrieb des ÖPNV werden, je nach Verkehrsmittel, in spezifischen Verordnungen geregelt. Dazu gehören vor allem:

- Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO)⁸,
- Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft)⁹.

Daneben existieren eigene Betriebsordnungen z.B. für Stadt- und Straßenbahnen und Seilbahnen.

Das NVG Rheinland-Pfalz bezieht in die Zuständigkeit der Aufgabenträgerschaft zudem den Linienverkehr mit Schiffen bzw. Fährschiffen mit ein. Der Schifflinien- und Fährverkehr erfolgt auf rechtlicher Grundlage des Binnenschiffahrtsgesetzes (BinSchG)¹⁰ und der Fährenbetriebsverordnung (FäV)¹¹.

Die Schülerbeförderung richtet ebenfalls spezielle Anforderungen an den ÖPNV. In Rheinland-Pfalz obliegt die Schülerbeförderung den kreisfreien Städten und den Landkreisen.

³ Europäisches Parlament und Europäischer Rat: Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1007/70 des Rates. Amtsblatt der Europäischen Union, 03.12.2007, S. L315/1-L315/13.

⁴ Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz: Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 14 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808) geändert worden ist.

⁵ Allgemeines Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 1 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808; 2018 | 472) geändert worden ist.

⁶ Regionalisierungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), das zuletzt durch Artikel 19 Absatz 23 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234) geändert worden ist.

⁷ Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (Nahverkehrsgesetz - NVG) vom 17. November 1995. Letzte berücksichtigte Änderung: § 8 geändert § 12 des Gesetzes vom 22.12.2018 (GVBl. S. 516).

⁸ Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung vom 8. Mai 1967 (BGBl. 1967 II S. 1563), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 26. Juli 2017 (BGBl. I S. 3054) geändert worden ist.

⁹ Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr vom 21. Juni 1975 (BGBl. I S. 1573), die zuletzt durch Artikel 483 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist.

¹⁰ Binnenschiffahrtsgesetz in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 4103-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 5. Juli 2016 (BGBl. I S. 1578) geändert worden ist.

¹¹ Fährenbetriebsverordnung vom 24. Mai 1995 (BGBl. I S. 752), die durch Artikel 2 § 2 der Verordnung vom 2. März 2017 (BGBl. I S. 330) geändert worden ist.

Die jeweiligen rechtlichen Grundlagen sind:

- Landesplanungsgesetz (LPIG)¹²,
- Schulgesetz Rheinland-Pfalz (SchulG)¹³,
- Satzung der Stadt Koblenz über die Schülerbeförderung¹⁴ und
- Allgemeine Vorschrift über einen einheitlichen Verbundtarif im VRM¹⁵.

1.3 **Grundlagen der Nahverkehrsplanung**

Der Nahverkehrsplan ist das zentrale Instrument für die geordnete und zielgerichtete Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV. Mit dem NVP gibt die Stadt Koblenz als Aufgabenträgerin einen verbindlichen Rahmenplan zur Gestaltung des ÖPNV für ca. die folgenden fünf Jahren vor. Mit Hilfe des NVP positioniert sie sich sowohl im Innenverhältnis (z.B. innerhalb der Stadtverwaltung und Politik) als auch gegenüber Dritten (z.B. Verkehrsunternehmen, Genehmigungsbehörde, Nachbaraufgabenträger, Verkehrsverbund, sonstige interessierte Organisationen oder BürgerInnen).

Die Stadt Koblenz ist gemäß § 8 NVG grundsätzlich nicht verpflichtet, einen NVP aufzustellen oder einen bestehenden NVP fortzuschreiben. Der Gesetzestext ist eine „Soll“-Bestimmung. Die Erstellung bzw. Fortschreibung eines NVP hat für die Stadt Koblenz den Vorteil, dass sie jederzeit in der Lage ist, bei grundsätzlichen Fragen zum ÖPNV auf den NVP zu verweisen. Mit einem beschlossenen und tragfähigen NVP positioniert sich die Stadt Koblenz einerseits in ihrer Zuständigkeit als Aufgabenträgerin des ÖPNV und andererseits als Aufgabenträgerin öffentlicher Belange, wie z. B. im Rahmen von Anhörungen zu angrenzenden bzw. übergreifenden Projekten.

Ein rechtskräftig beschlossener NVP kann während seiner Laufzeit im Bedarfsfall durch erneuten Beschluss der entsprechenden Gremien in bestimmten Punkten geändert oder ergänzt werden. Hierdurch kann der NVP auf einem aktuellen Stand gehalten werden, sollten sich kurzfristig neue oder andere Rahmenbedingungen ergeben. Die während der Laufzeit des NVP vorgenommenen Änderungen sind im Rahmen der nächsten Fortschreibung zu berücksichtigen und zu bestätigen.

1.3.1 **Aufgaben des Nahverkehrsplans**

Die Anforderungen und Ziele bei dieser Aufstellung bzw. Fortschreibung des NVP ergeben sich aus den rechtlichen Grundlagen sowie insbesondere dem PBefG und dem rheinland-pfälzischen NVG. Darüber hinaus erfüllt der NVP in der Alltagspraxis die Aufgabe, als zentrales Instrument zur Argumentations- und Entscheidungsfindung, etwa durch Genehmigungsbehörden, eingesetzt zu werden.

Die novellierte Fassung der EU-VO 1370/2007¹⁶ ist zum 24.12.2017 in Kraft getreten. Darin enthalten sind nun Anforderungen zur Festlegung „gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen“ im ÖPNV. Diese besagen, dass gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen

- nur „zuständige Behörden“ festlegen können (in Deutschland: die zuständigen ÖPNV-Aufgabenträger),

¹² Landesplanungsgesetz (LPIG) vom 10. April 2003, letzte berücksichtigte Änderung: §§ 4, 8, 10 und 13 geändert durch Artikel 25 des Gesetzes vom 28.09.2010 (GVBl. S. 280).

¹³Schulgesetz Rheinland-Pfalz (SchulG) vom 30. März 2004, letzte berücksichtigte Änderung: §§ 1, 3 und 25 geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 08.02.2013 (GVBl. S. 9).

¹⁴ Richtlinien der Stadt Koblenz über die Schülerbeförderung vom 01.08.2013; Satzung der Stadt Koblenz über die Schülerbeförderung vom 20.07.2010.

¹⁵ Als Satzung vom Stadtrat der Stadt Koblenz im September 2014 beschlossen.

¹⁶ gemäß Änderungsverordnung (EU) 2016/2338

- auch kommerziell tragfähige Dienste (z. B. innerhalb eines vorhandenen Verkehrsnetzes oder geplanten Linienbündels) umfassen dürfen,
- verhältnismäßig sein müssen,
- mit den politischen Zielen in Einklang stehen, die in „Strategiepapieren“ des ÖPNV aufgeführt werden (in Deutschland: in den Nahverkehrsplänen).

Eine Übersicht der bundesrechtlichen Aufgabenstellungen an den NVP sind aus der folgenden Tabelle 1 zu entnehmen.

Darüber hinaus werden die Aufgaben und Anforderungen an den NVP im landesrechtlichen Rahmen konkretisiert. Diese sind in Tabelle 2 dargestellt.

Mit dem NVP ist eine tragfähige und finanziell realistische Grundlage für die Ausgestaltung des ÖPNV zu schaffen und ein abgestimmtes Vorgehen zu sichern. Im NVP sollen die bestehenden bzw. noch zu entwickelnden verkehrlichen Verflechtungen Berücksichtigung finden. Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und dessen Finanzierung sind im NVP aufzuführen.

Tabelle 1: Bundesrechtliche Anforderungen an den NVP

Rechtsquelle	Aufgaben/Anforderungen an NVP
PBefG § 8 (3)	Der AT definiert i. d. R. in einem NVP: <ul style="list-style-type: none"> • Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, • Anforderungen an die Umweltqualität, • Vorgaben für eine verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen.
	Der NVP hat zu berücksichtigen: <ul style="list-style-type: none"> • Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen, • Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit für die Nutzung des ÖPNV bis zum 01.01.2022 (Ausnahmen von dieser Frist sind im NVP konkret zu benennen und zu begründen).
	Bei der Aufstellung des NVP sind frühzeitig zu beteiligen bzw. anzuhören und deren Interessen angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen: <ul style="list-style-type: none"> • Vorhandene Verkehrsunternehmen, • Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, • Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände.

Der NVP bildet den Rahmen für die weitere ÖPNV-Entwicklung in der Stadt Koblenz. Dabei werden z.B. Vorgaben zu Leistungsumfang und Taktstruktur sowie Anschlussprioritäten für die Linienfahrpläne definiert. Der NVP geht jedoch nicht weiter auf betriebliche Einzelheiten, wie die konkrete Fahrplangestaltung, die Fahrzeugumlauf- und Dienstplanung sowie tarifliche Details, ein. Hier liegen die Kompetenzen weiterhin im Gestaltungsrahmen der Verkehrsunternehmen respektive deren vertraglicher Kooperationen mit dem VRM. Lediglich im Fall von Vergabeverfahren werden Fahrplanvorgaben i.d.R. als verbindlicher Teil der Leistungsbeschreibung durch die Aufgabenträgerin konkretisiert.

Aus Sicht der Genehmigungsbehörde - hier: Landesbetrieb Mobilität (LBM) in Koblenz - bezieht sich der Gestaltungsrahmen des NVP auf die Funktion als zentrales fachliches Abwägungsinstrument bei der Neu- oder Wiedererteilung von Liniengenehmigungen. Demnach hat der LBM für eine integrierte Nahverkehrsbedien (Verkehrskooperationen, Fahrplanabstimmung, Tarifverbund) zu sorgen und dabei einen beschlossenen NVP zu berücksichtigen.

Tabelle 2: Landesrechtliche Anforderungen an den NVP

Rechtsquelle	Aufgaben/Anforderungen an NVP
NVG § 8	Jeder AT... soll einen NVP aufstellen. Bei Verkehrsverbänden und sonstigen Verkehrskooperationen zwischen mehreren AT soll ein gemeinsamer NVP aufgestellt werden. Im NVP sollen die Ziele und Rahmenvorgaben für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs festgelegt werden. Der NVP muss den Zielen und Anforderungen der Landesplanung, der Raumordnung, des Städtebaus, des Umweltschutzes sowie der Wirtschaftlichkeit entsprechen.
	Im NVP ist zu beachten: <ul style="list-style-type: none"> die vom zuständigen Zweckverband beschlossene Gestaltung der Angebote des SPNV (Rheinland-Pfalz-Takt 2015).
	Der NVP soll Aussagen enthalten zu: <ul style="list-style-type: none"> den verkehrspolitischen Zielen, dem Netz des ÖPNV einschließlich seiner Verknüpfungspunkte sowie Schnittstellen zum motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehr, der Fahrplangestaltung, Bedienungshäufigkeit, Taktichte und Anschlussbeziehungen an den Verknüpfungspunkten, den Maßnahmen einer alternativen Verkehrsbedienung, wie insb. Personennahverkehrsdienste auf Abruf mit Kleinbussen, Taxen, Mietwagen, der Tarifgestaltung einschl. Kooperationsmaßnahmen im Tarifbereich, den Vertriebssystemen, der baulichen Gestaltung und Ausstattung des Verkehrsnetzes, von Bahnhöfen einschl. ihres Umfeldes, Haltestellen und zentralen Umsteigeanlagen, den Maßnahmen zur Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs, den Standards der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge des öffentlichen Personennahverkehrs, der Berücksichtigung der Belange von behinderten und alten Menschen, von Kindern, von Familien mit Kindern und von Frauen, der Einhaltung von Tariftreue durch die ausführenden Busunternehmen und ihre Subunternehmen.
	Der NVP (hier für die Stadt Koblenz) ist im Benehmen mit der zuständigen regionalen Planungsgemeinschaft aufzustellen. An der Aufstellung sollen beratend mitwirken: <ul style="list-style-type: none"> des Zweckverbandes SPNV RLP Nord, des Landesbetriebs Mobilität (LBM), der betroffenen Verkehrsunternehmer, der zuständigen Industrie- und Handelskammer (IHK), der örtlich tätigen Gewerkschaften, der örtlich tätigen Fahrgast- und Umweltverbände, der örtlich tätigen Verbände behinderter Menschen.
	Der NVP wird beschlossen: <ul style="list-style-type: none"> von der Vertretung der zuständigen kommunalen Gebietskörperschaft (hier: Stadtrat), oder der Zusammenschlüsse der Aufgabenträger.
	Der NVP ist fortzuschreiben: <ul style="list-style-type: none"> entsprechend den sich ändernden verkehrlichen Rahmenbedingungen, spätestens nach Ablauf von fünf Jahren.

1.3.2

Anmerkungen zum methodischen Vorgehen

Grundlage für das methodische Vorgehen bei der Bearbeitung des NVP sind die rechtlichen Mindestanforderungen gemäß PBefG und NVG. Ebenfalls wird Bezug genommen auf die jüngere Rechtsprechung, rechtliche Hinweise in Bezug auf die Aufstellung von Nahverkehrsplänen und schließlich auf Erfahrungswerte aus NVP-Prozessen andernorts. Aus diesem Anforderungsprofil leitet sich im Wesentlichen die Gliederung dieses NVP ab.

Neben dem gesetzlich geregelten Umfang der Mitwirkung Dritter an der Aufstellung/Fortschreibung des NVP, wie der Beteiligung konzessionierter Verkehrsunternehmen während der Bearbeitung und der formalen Anhörung von Träger(inne)n öffentlicher Belange wurde eine erweiterte Form des Beteiligungsverfahrens gewählt. So wurde im Rahmen einer Informationsveranstaltung, bestehend aus Vertreter(inne)n der Stadtratsfraktionen, des Jugend- und Seniorenrates, des Fahrgastbeirates, der IHK, des Behindertenbeauftragten, der Lokale-Agenda-21-Gruppe, des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel und des Zweckverbandes SPNV Nord, insbesondere über die Planungen des neuen Linienkonzeptes informiert. Das formale Anhörungsverfahren der Träger(inne)n öffentlicher Belange erfolgte mit ergänzender Veröffentlichung des NVP-Anhörungsentwurfs auf der Internetseite der Stadt Koblenz.

Die wesentlichen statistischen Informationen und sonstigen Grundlagendaten wurden aus den aktuellen, umfassenden Datenbeständen des Koblenzer Statistischen Information-Systems (KoStatIS)¹⁷ herangezogen. Ergänzend dienten die rheinland-pfälzische Landesstatistik¹⁸, das Ministerium des Innern und für Sport¹⁹ und das statistische Bundesamt sowie das Statistikportal des Bundes und der Länder²⁰ als Datenquellen. Sowie Informationsbereitstellungen des ZV SPNV-Nord, des VRM und der Verkehrsunternehmen.

1.4 *Abgrenzung des Nahverkehrsraums*

Der Zuständigkeitsbereich der Stadt Koblenz als Aufgabenträger für den allgemeinen ÖPNV lässt sich zum einen räumlich durch Rhein und Mosel, zum anderen organisatorisch bzw. nach zugeordneten Linien abgrenzen. Die räumliche Abgrenzung als Planungsgebiet umfasst das gesamte Stadtgebiet von Koblenz, statistisch untergliedert in 30 Stadtteile²¹ (Karte 1).

Neun dieser Stadtteile bilden zusammen acht Ortsbezirke, die über eigene politische Gremien verfügen (Ortsbeirat, Ortsvorsteher): Arenberg-Immendorf,

- Arzheim,
- Bubenheim,
- Güls,
- Kesselheim,
- Lay,
- Rübenach und
- Stolzenfels.

Die übrigen 21 Stadtteile, die z.T. nur statistisch ausgewiesen werden, verfügen über keine eigenen örtlichen Gremien. Eine Unterteilung der Stadtteile nach weiteren analytischen Gliederungsebenen, z.B. statistische Bezirke, ist für den Zweck des NVP als Rahmenplan nicht erforderlich und bleibt somit weitergehenden Detail- und Entwicklungs-

¹⁷ Statistisches Jahrbuch der Stadt Koblenz - KoStatIS: https://www.koblenz.de/bilder/Statistik/Statistisches_Jahrbuch/statistisches_jahrbuch_2017.pdf (letzter Abruf September 2018).

¹⁸ Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz: http://www.statistik.rlp.de/no_cache/de/regional/datenkompass/ (letzter Abruf September 2018).

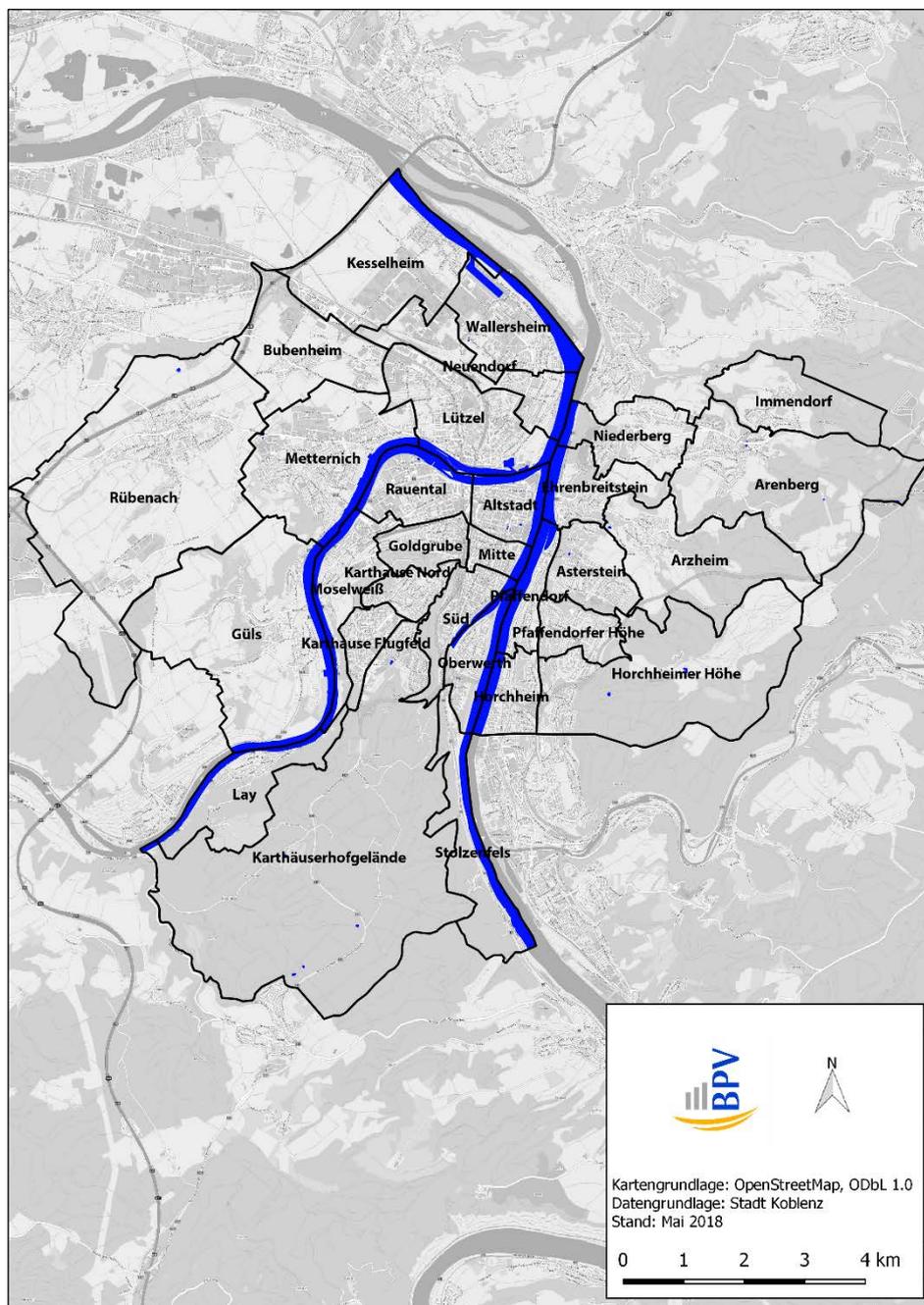
¹⁹ Ministerium des Innern und für Sport: <https://mdi.rlp.de/de/startseite/> (letzter Abruf September 2018).

²⁰ Statistisches Bundesamt: <https://www.destatis.de/DE/Startseite.html> (letzter Abruf September 2018) und Statistische Ämter des Bundes und der Länder – Gemeinsames Statistikportal: <https://www.statistikportal.de/> (letzter Abruf September 2018).

²¹ Statistisches Jahrbuch der Stadt Koblenz 2017 – KoStatIS: Kapitel Kleinräumige Gliederung.

planungen für den ÖPNV vorbehalten. Zur Analyse der Raumstruktur und der Angebotsqualität wurden die ausgewiesenen Stadtteilgrenzen gleichzeitig als Verkehrszellen definiert.

Karte 1: Räumliche Abgrenzung und Gliederung der Stadt Koblenz



Darüber hinaus werden die Bedienungskorridore der Stadtgrenzen überschreitenden Linien, für die die Stadt Koblenz als Aufgabenträgerin federführend zuständig ist, auch außerhalb des Stadtgebietes in die verkehrliche Betrachtung mit einbezogen. Maßnahmen in diesen Bereichen sind mit den benachbarten Aufgabenträgern mit dem Ziel des

Einvernehmens abzustimmen, ebenso Maßnahmen innerhalb des Koblenzer Stadtgebietes auf Linien, die in der federführenden Zuständigkeit anderer Aufgabenträger liegen²².

Die Auflistungen der vollständig stadtinternen Linien, sowie der Stadtgrenzen überschreitenden Linien mit Aufgabenträgerzuordnung, sind in den nachfolgenden Tabellen (siehe Tabelle 3 und Tabelle 4) enthalten. Eine nähere Untersuchung der einzelnen Linien erfolgt darüber hinaus im Rahmen der ÖPNV-Analyse.

Tabelle 3: Linienübersicht Stadtbusverkehr Koblenz

Linie	Verlauf (hin + zurück)	Derz. VU	Konzession bis	AT federführend
1	Goldgrube - KO-Zentrum - Deutsches Eck - Altstadt	evm	11.12.2020	KO
2/12	Karthause - KO-Zentrum - Lützel - Neuendorf - Wallersheim	evm	11.12.2020	KO
3/13	KO-Zentrum - Raental - Uni - Güls	evm	11.12.2020	KO
4	Globus - IKEA - Mittelweiden - Lützel - KO-Zentrum	evm	11.12.2020	KO
5/15	Oberwerth - KO-Zentrum - Lützel - Metternich	evm	11.12.2020	KO
N5	Nachtbus KO-Zentrum - Lützel - Metternich - Güls	evm	11.12.2020	KO
6/16	Horchheimer-Höhe - KO-Zentrum - Raental - Moselweiß	evm	11.12.2020	KO
N6	Nachtbus KO-Zentrum - Raental - Moselweiß - Lay	evm	11.12.2020	KO
8	KO-Zentrum - Urbar - Vallendar - Bendorf - Sayn	evm	11.12.2020	KO*
N8	Nachtbus KO-Zentrum - Urbar - Vallendar - Bendorf - Sayn	evm	11.12.2020	KO*
9	KO-Zentrum - Ehrenbreitstein - Arenberg - Immendorf	evm	11.12.2020	KO
N9	Nachtbus KO-Zentrum - Arzheim - Arenberg - Immendorf	evm	11.12.2020	KO
10	KO-Zentrum - Ehrenbreitstein - Arzheim	evm	11.12.2020	KO
20	KO-Zentrum - Raental - Uni - Rübennach	evm	11.12.2020	KO
27	KO-Zentrum - Pfaffendorfer Höhe - Asterstein	Martin Becker	12.12.2020	KO
N7	KO-Zentrum - Pfaffendorfer Höhe - Horchheimer Höhe - Asterstein - Koblenz	Martin Becker	12.12.2020	KO
356	KO-Zentrum - Industriegebiet - HWK	RMV	11.12.2020	KO

* weiterer beteiligter AT: MYK

²² Die Aufgabenträgerzuordnung einzelner Linien bezieht sich zunächst nur auf die federführende organisatorische Betreuung jeder Linie durch die öffentliche Hand (auch: Definition der „zuständigen Behörde“ nach EU-Recht), z.B. die Zusammenfassung zu Linienbündeln.

Neben den Linien der evm Verkehrs GmbH - mit Ausnahme der Linie 7 Vallendar - Höhr-Grenzhausen, die das Koblenzer Stadtgebiet nicht bedient - sind zwei weitere innerstädtische Linien (27 und 356) der Aufgabenträgerin Stadt Koblenz zugeordnet, die zzt. durch andere Betreiber bedient werden. Die Linie 301 der KVG liegt in der federführenden Zuständigkeit des Landkreises Mayen-Koblenz als Aufgabenträger.

Im Einvernehmen mit der Verwaltung des Landkreises Mayen-Koblenz²³ liegt die Linie 8 (inkl. N 8) in der federführenden Zuständigkeit der Stadt Koblenz als Aufgabenträgerin.

Bei den Stadtgrenzen überschreitenden Linien liegt die Federführung in der Regel bei den Nachbarkreisen, da diese entweder über den höheren Anteil an Nutzwagenkilometern oder spezifisch herausragende Verkehrsaufgaben, z.B. Bedienung von Schulzentren in den Kreisen, verfügen.

Tabelle 4: Linienübersicht Regionalbusverkehr Koblenz

Linie	Verlauf (hin + zurück)	Derz. VU	Konzession bis	AT federführend
116	Koblenz - Montabaur - Westenburg - Rennerod/Bad Marienberg	RMV/Beul	16.02.2024	WW
160	Hachenburg - Marienhausen - Dierdorf - Koblenz	Orthen	10.08.2024	NR
301	Koblenz - Dieblich - Brodenbach - Burgen (- Macken)	KVG	02.01.2024	MYK
319	Siershahn - Haiderbach/Ransbach - Höhr-Grenzhausen - Koblenz/Neuwied	RMV	30.04.2024	WW
342	Koblenz - Polch - Kaisersesch - Ulmen	RMV	31.08.2021	MYK
350/ N10	Koblenz - Ochtendung - Mayen	RMV	11.12.2020	MYK
353	Koblenz - Rübenach - Bassenheim - Ochtendung - Polch	RMV	11.12.2020	MYK
354/ N4	Koblenz - Rheindörfer - Mülheim-Kärlich	RMV	11.12.2020	MYK
355	Münstermaifeld - Kobern-Gondorf - Winingen - Güls - Koblenz	FriBus	11.12.2021	MYK
357	Koblenz - Mülheim-Kärlich - Neuwied	RMV	11.12.2020	MYK
358	Koblenz - Vallendar Mallendarer Berg	DB Regio Bus / RMV	01.10.2021	MYK
359	Koblenz - Rübenach - Bassenheim - Saffig - Plaidt	RMV	11.12.2020	MYK
370	Koblenz Hbf - Gewerbepark - Mülheim-Kärlich	RMV	01.10.2021	MYK
380	Polch - Münstermaifeld - Rübenach - Koblenz	DB Regio Bus	11.12.2021	MYK

²³ Abstimmungstermin bei der Kreisverwaltung Mayen-Koblenz am 15.02.2013

Linie	Verlauf (hin + zurück)	Derz. VU	Konzession bis	AT federführend
460/ N11	Koblenz - Montabaur	RMV	16.02.2024	WW
485	Koblenz - Weitersburg - Höhr-Grenzhausen - Wirges - Siershahn	Griesar	01.06.2021	WW
570/ N3	Koblenz - Lahnstein - Braubach	RMV	11.12.2020	EMS
571	Koblenz - Lahnstein - Lahnstein auf der Höhe	RMV	11.12.2020	EMS
573	Koblenz - Lahnstein - Friedland/Friedrichsseggen - Frücht	RMV	11.12.2020	EMS
610	AirportShuttle: Koblenz Hbf - Flughafen Hahn	KVG Zickenheiner / RMV	14.12.2018	SIM
620/ 621/ N2	Koblenz - Waldesch - Buchholz - Emmelshausen	KVG Zickenheiner	31.07.2019	SIM
650/N1 (670*)	Koblenz - Stolzenfels - Rhens - Spay - Boppard	KVG Zickenheiner	31.07.2028	SIM
956	Schulverkehr Koblenz - Pfaffendorfer Höhe - Horchheim - Lahnstein	RMV	11.12.2020	EMS
969	Schulverkehr Koblenz - Niederbieber	RMV	31.08.2020	MYK
988	Schulverkehr Hatzenport/KO-Güls - Löff - Kobern-Gondorf	RMV	01.10.2021	MYK
994	Schulverkehr Neuwied - Oberlahnstein	RMV	08.12.2018	SPNV Nord

* neue Liniennummer ab 01.08.2019

2. Bestandsanalyse

Mit der Bestandsanalyse werden die bestehende Raum- und Verkehrsstruktur, insbesondere die ÖPNV-Angebotsstruktur, für den Nahverkehrsraum Koblenz dargestellt. Aus der Analyse und den sonstigen ermittelten Informationen/Daten könne darüber hinaus die Bestandssituation im vorhandenen System und Schwachstellen aufgezeigt werden, mit dem Ziel, diese im Rahmen der Konzeption soweit wie möglich abzubauen.

2.1 *Strukturdaten*

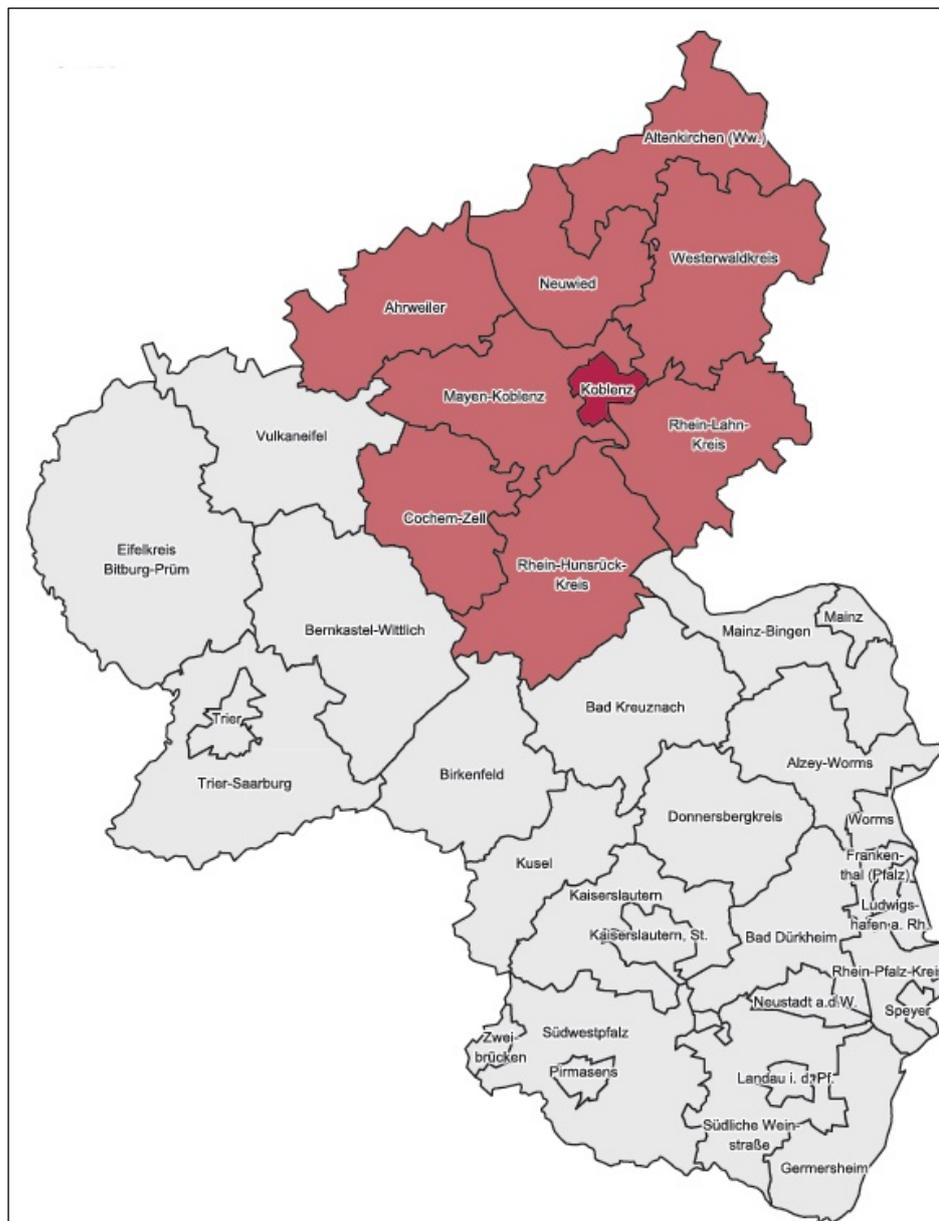
Im folgenden Kapitel werden die Bestandsinformationen zur Raum- und Verkehrsstruktur der Stadt Koblenz übergreifend ermittelt und zusammengefasst.

2.1.1 **Raumstruktur**

Die Stadt Koblenz (Lage: nördliche Breite 50°21' N / östliche Länge 7°35' E)²⁴ liegt als nördlichstes Oberzentrum von Rheinland-Pfalz am Zusammenfluss von Mosel und Rhein. Das Stadtgebiet grenzt nordöstlich an den Westerwaldkreis, östlich an den Rhein-Lahn-Kreis und ist ansonsten größtenteils vom Landkreis Mayen-Koblenz umgeben (vgl. Abbildung 1).

²⁴ Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz – KoStatIS: Kapitel Lage und Flächennutzung.

Abbildung 1: Lage Stadt Koblenz²⁵



Die rheinland-pfälzische Landesplanung und die regionale Raumordnung gliedern die Stadt Koblenz in die Planungsregion Mittelrhein/Westerwald. Die nächstgelegenen Oberzentren in der Umgebung sind Mainz und Trier (Rheinland-Pfalz), Bonn, Köln und Siegen (Nordrhein-Westfalen) sowie Wiesbaden, Wetzlar und Frankfurt am Main (Hessen). Karte 2 stellt die wesentlichen Merkmale der Lage von Koblenz und der überregionalen Raumstruktur dar.

²⁵ Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz – KoStatIS: www.statistik.rlp.de/fileadmin/dokumente/datenkompass/ergebnisse/datenblatt/bev/111.pdf (letzter Abruf September 2018).

Karte 2: Raum- und Siedlungsstruktur



Die Siedlungsstruktur der Stadt Koblenz ist, trotz der besonderen Lage an zwei Flüssen und der starken Höhenunterschiede, untergliedert in dichte, städtisch geprägte Besiedlung im Innenstadtbereich und dünnere, vorstädtisch bis dörflich geprägte Besiedlung in den Außenbereichen.

Die folgende Tabelle 5 gibt einen Überblick zur Flächennutzung in der Stadt Koblenz.

Tabelle 5: Flächennutzung nach Anteilen in den Stadtteilen²⁶

Stadtteil	Σ-Fläche (km ²)	Wohnen	Industrie, Gewerbe	Verkehr	Erholung*	Landwirtschaft
Altstadt	1,26	26,0%	7,1%	16,7%	41,0%	0,0%
Arenberg	6,46	10,4%	1,2%	2,7%	52,2%	32,8%
Arzheim	4,29	10,8%	0,1%	2,7%	56,7%	29,5%
Asterstein	1,68	30,0%	0,6%	9,2%	28,4%	21,1%
Bubenheim	3,29	12,1%	7,1%	7,4%	17,8%	54,5%
Ehrenbreitstein	1,70	17,2%	1,0%	9,4%	40,3%	21,2%
Goldgrube	1,09	24,9%	3,7%	26,9%	36,4%	0,7%
Güls	8,25	12,9%	2,0%	3,7%	37,3%	43,9%
Horchheim	1,20	38,3%	0,9%	16,7%	42,3%	0,4%
Horchheimer Höhe	7,55	6,0%	3,2%	2,1%	63,2%	17,1%
Immendorf	2,53	11,0%	0,2%	1,3%	50,9%	36,1%
Karthause Flugfeld	0,86	48,5%	0,5%	12,9%	24,4%	0,0%
Karthause Nord	0,83	62,4%	0,3%	13,1%	20,7%	0,0%
Karthäuserhofgelände	17,25	2,9%	0,3%	1,5%	93,2%	1,8%
Kesselheim	6,02	9,6%	32,0%	8,0%	20,3%	30,0%
Lay	2,55	12,1%	0,1%	3,5%	60,6%	23,3%
Lützel	3,49	20,7%	15,5%	15,4%	31,8%	0,4%
Metternich	4,72	26,7%	5,0%	6,6%	27,4%	26,0%
Mitte	0,6	38,8%	6,3%	22,7%	24,9%	0,2%
Moselweiß	2,03	20,6%	2,8%	8,8%	52,7%	12,2%
Neuendorf	1,42	32,7%	13,7%	17,8%	30,0%	3,0%
Niederberg	1,97	21,8%	1,5%	7,9%	35,0%	19,9%
Oberwerth	1,28	18,6%	6,7%	9,1%	62,9%	0,3%
Pfaffendorf	1,04	30,4%	5,0%	14,8%	48,0%	0,7%
Pfaffendorfer Höhe	1,15	38,6%	0,7%	11,5%	28,0%	7,9%
Raental	1,83	25,0%	17,2%	16,3%	30,3%	0,0%
Rübenach	12,9	8,9%	3,1%	3,4%	18,0%	65,4%
Stolzenfels	2,61	5,2%	2,0%	5,3%	86,6%	1,0%
Süd	1,44	25,5%	5,5%	23,0%	40,3%	1,0%
Wallerheim	1,88	22,3%	32,8%	8,0%	33,4%	1,7%
Stadt Koblenz	105,19	22,4%	5,9%	10,3%	41,2%	15,1%

* Erholungsflächen inkl. Wald-, Wasserflächen

2.1.2 Bevölkerung und Demografie

Am 31.12.2016 lebten laut KoStatIS insgesamt 113.384 Einwohner (EW) in der Stadt Koblenz. Dies entspricht einer Bevölkerungsdichte von ca. 1.077 EW/km². Damit liegt die Stadt Koblenz unter den größten Städten des Landes auf dem 3. Rang (vgl. Tabelle 6). Im

²⁶ Statistisches Jahrbuch der Stadt Koblenz 2017 - KoStatIS: https://www.koblenz.de/bilder/Statistik/Sonstiges/infoblatt_17_2016.pdf (letzter Abruf September 2018).

aktuellen Bericht der monatlichen Bevölkerungszahlen von 2018 leben in der Stadt Koblenz am 30.09.2018 um die 113.642 EW²⁷.

Tabelle 6: Einwohner der größten Städte in Rheinland-Pfalz²⁸

Stadt	EW	Fläche km ²	EW/km ²
Mainz	212.375	97,73	2.173
Ludwigshafen	165.708	77,42	2.140
Koblenz	113.384	105,25	1.077
Trier	109.197	117,08	933
Kaiserslautern	98.894	139,70	708

Die absoluten Bevölkerungszahlen je Stadtteil (2016), mit der Veränderung gegenüber dem Vorjahr 2015 und den jeweiligen Werten der Einwohnerdichte, sind Karte 3 zu entnehmen.

Bei Betrachtung der einzelnen Stadtteile weist Metternich die meisten EW (10.271) auf, während die wenigsten EW (404) im Stadtteil Stolzenfels zu verzeichnen sind. Am dichtesten besiedelt sind die Stadtteile Karthause Flugfeld (6.729 EW/km²) und Mitte (6.390 EW/km²). Die geringste Siedlungsdichte weisen die Stadtteile Karthäuserhofgelände (127 EW/km²) und Stolzenfels (155 EW/km²) auf.

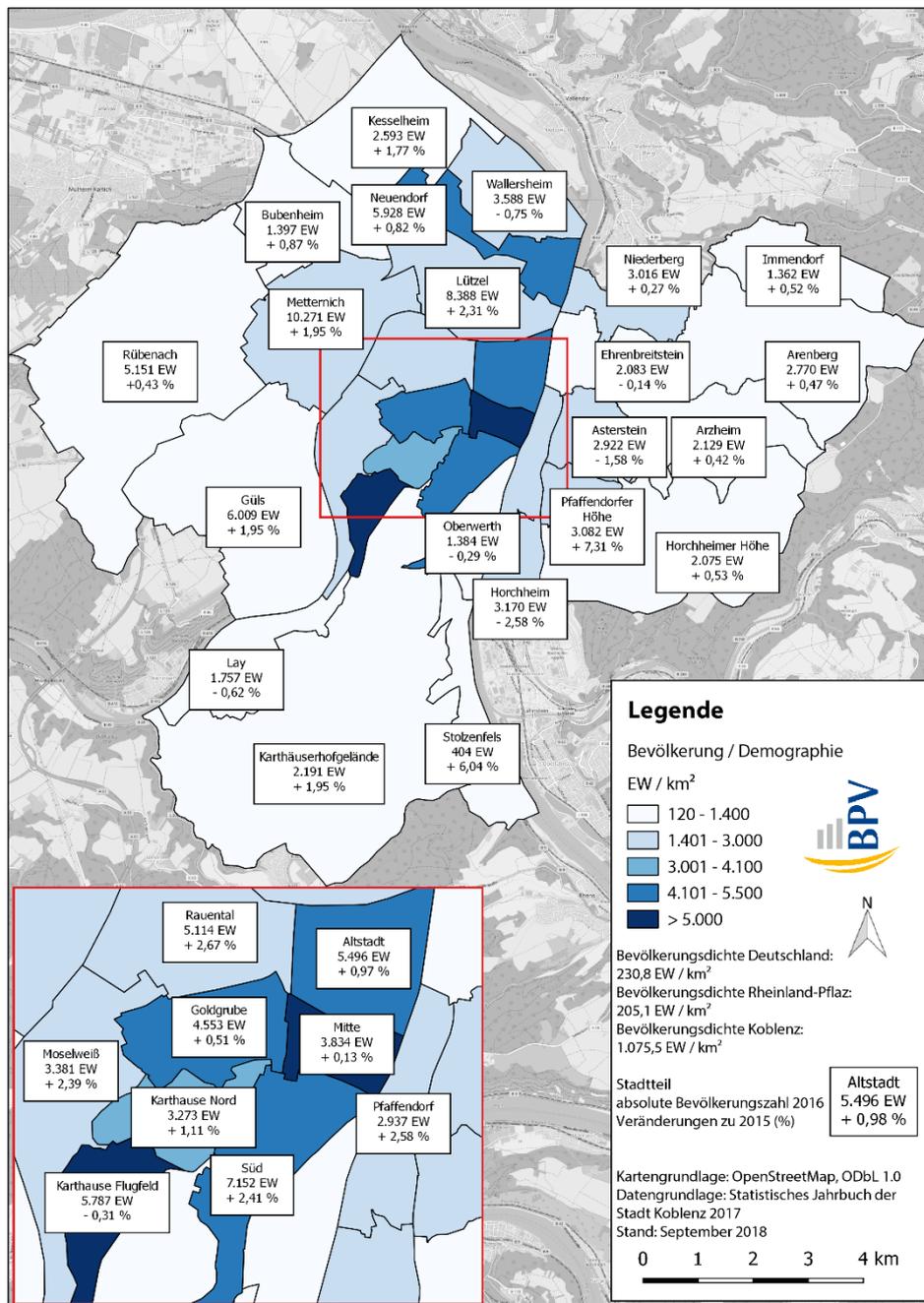
In den meisten Koblenzer Stadtteilen ist in den vergangenen Jahren ein anhaltender Bevölkerungszuwachs zu beobachten. Spitzenreiter in der positiven Entwicklung waren 2016 im Vergleich zu 2015 die Stadtteile Pfaffendorfer Höhe mit einem Zuwachs von knapp über 4 % und das benachbarte Asterstein mit ca. 3 ½ % Zuwachs. Einen Bevölkerungsrückgang von bis zu -2 ½ % verzeichneten dagegen die Stadtteile Oberwerth, Horchheimer Höhe, Arzheim, Wallersheim, Kesselheim, Horchheim, Karthäuserhofgelände und Immendorf.

Wie sich der Demographiespiegel, also die Klassifizierung der Bevölkerung nach Altersgruppen, für die einzelnen Stadtteile von Koblenz darstellt, kann der nachfolgenden Tabelle 7 entnommen werden.

²⁷ Monatliche Bevölkerungszahlen 2018 (Stand Oktober 2018).

²⁸ Statistisches Jahrbuch der Stadt Koblenz 2017 - KoStatIS: Kapitel Lage und Flächennutzung.

Karte 3: Einwohnerdichte der Stadt Koblenz (EW/km²)



Die „jüngsten“ Stadtteile von Koblenz sind Neuendorf und die Pfaffendorfer Höhe. Die prozentuale Verteilung der jüngeren Generation verhält sich wie folgt:

- **Neuendorf**
 - unter 3: **3,8%**
 - 3-6: **3,4%**
 - 6-15: **11,5%**

- **Pfaffendorfer Höhe**
 - unter 3: **3,6%**
 - 3-6: **3,9%**
 - 6-15: **3,9%**

Zu den weiteren Stadtteilen mit höheren Anteilen von Kindern und Jugendlichen gehören Asterstein, Bubenheim, Horchheimer Höhe, Karthause Flugfeld, Niederberg und Oberwerth. Typisch „mittlere“ Stadtteile mit starken Anteilen an Erwachsenen im berufsfähigen Alter sind die Altstadt (38,2%), Ehrenbreitstein (31,6%), Lützel (30,3%), Mitte (37,8%) und Süd (33,5%). Stadtteile mit einer „älteren“ Bevölkerungsstruktur sind die Stadtteile Karthäuserhofgelände (35,6%) und Stolzenfels (32,9%).

Eine zunehmende Veralterung der Gesellschaft weisen die Stadtteile Arenberg und Horchheim auf. Hier dominiert mit überdurchschnittlichen Werten der Anteil der über 45-jährigen. Zu den „durchschnittlichen“ Stadtteilen, die am meisten die Altersverteilung der Gesamtstadt widerspiegeln, gehören Moselweiß und Raental. Innerhalb dieser Stadtteile sind keine besonderen Ausreißer von unter- oder überdurchschnittlichen Werten vorzufinden.

Tabelle 7: Bevölkerung in Koblenz nach Altersgruppen (eigene Auswertung)²⁹

Stadtteil	Einwohner (31.12.2016)	unter 3	3-6	6-15	15-25	25-45	45-65	65>
		davon in %						
Altstadt	5.496	1,8%	1,5%	3,7%	17,2%	38,2%	20,9%	16,3%
Arenberg	2.770	2,4%	2,3%	8,8%	10,0%	19,9%	29,2%	27,5%
Arzheim	2.129	2,9%	2,6%	7,6%	8,9%	22,1%	32,2%	23,6%
Asterstein	2.922	2,6%	2,4%	10,5%	9,3%	22,0%	26,9%	26,3%
Bubenheim	1.397	2,0%	3,4%	7,3%	10,1%	26,2%	30,4%	20,6%
Ehrenbreitstein	2.083	2,7%	2,9%	6,2%	12,5%	31,6%	26,5%	17,5%
Goldgrube	4.553	2,6%	2,4%	4,7%	11,1%	28,0%	25,0%	26,2%
Güls	6.009	2,4%	2,3%	6,8%	12,2%	23,7%	30,7%	21,9%
Horchheim	3.170	2,0%	2,2%	6,9%	9,3%	22,7%	30,4%	26,6%
Horchheimer Höhe	2.075	3,4%	1,8%	6,1%	7,3%	27,5%	28,6%	25,5%
Immendorf	1.362	2,1%	3,0%	7,8%	10,6%	21,5%	32,2%	22,7%
Karthause Flugfeld	5.787	2,7%	2,8%	9,6%	12,0%	23,0%	23,9%	26,1%
Karthause Nord	3.273	2,3%	2,0%	5,6%	13,9%	24,6%	29,2%	22,4%
Karthäuserhofgelände	2.191	2,0%	1,9%	6,4%	11,0%	18,6%	24,6%	35,6%
Kesselheim	2.593	2,6%	2,4%	6,8%	10,5%	26,1%	31,7%	19,7%
Lay	1.757	2,7%	2,2%	6,5%	9,6%	22,3%	31,6%	25,1%
Lützel	8.388	3,1%	2,7%	7,3%	15,3%	30,3%	25,0%	16,3%
Metternich	10.271	2,4%	2,3%	5,2%	15,0%	27,3%	25,5%	22,3%
Mitte	3.834	2,0%	1,7%	4,2%	14,5%	37,8%	24,1%	15,8%
Moselweiß	3.381	2,5%	2,6%	6,2%	14,9%	28,5%	25,9%	19,4%
Neuendorf	5.928	3,8%	3,4%	11,5%	14,5%	26,2%	25,9%	14,9%
Niederberg	3.016	3,5%	2,6%	7,3%	11,6%	27,8%	27,5%	19,7%
Oberwerth	1.384	2,7%	2,8%	10,7%	6,4%	23,0%	31,4%	22,8%
Pfaffendorf	2.937	2,9%	2,3%	5,2%	10,2%	28,0%	28,9%	22,6%
Pfaffendorfer Höhe	3.082	3,6%	3,9%	9,6%	11,4%	26,2%	27,1%	18,2%
Rauental	5.114	2,9%	2,4%	6,4%	12,6%	27,9%	24,7%	23,3%
Rübenach	5.151	3,1%	2,9%	7,5%	11,9%	26,4%	29,0%	19,1%
Stolzenfels	404	1,7%	1,0%	5,2%	11,9%	20,8%	26,5%	32,9%
Süd	7.152	2,9%	1,8%	5,7%	12,8%	33,5%	23,6%	19,7%
Wallerheim	3.588	2,8%	2,8%	8,0%	11,0%	24,8%	29,4%	21,1%
Summe	113.197	2,6%	2,4%	7,0%	11,7%	26,2%	27,6%	22,4%

Anteile:

 unterdurchschnittlich

 überdurchschnittlich

2.1.3

Bevölkerungsentwicklung

Als Basisjahr der vierten regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung von Rheinland-Pfalz wurde das Jahr 2013 herangezogen. Um einen stabilen Ergebniskorridor für die Vorausberechnung zu erhalten, wurden zwei Modellvarianten für die Berechnung der demographischen Entwicklung herangezogen:

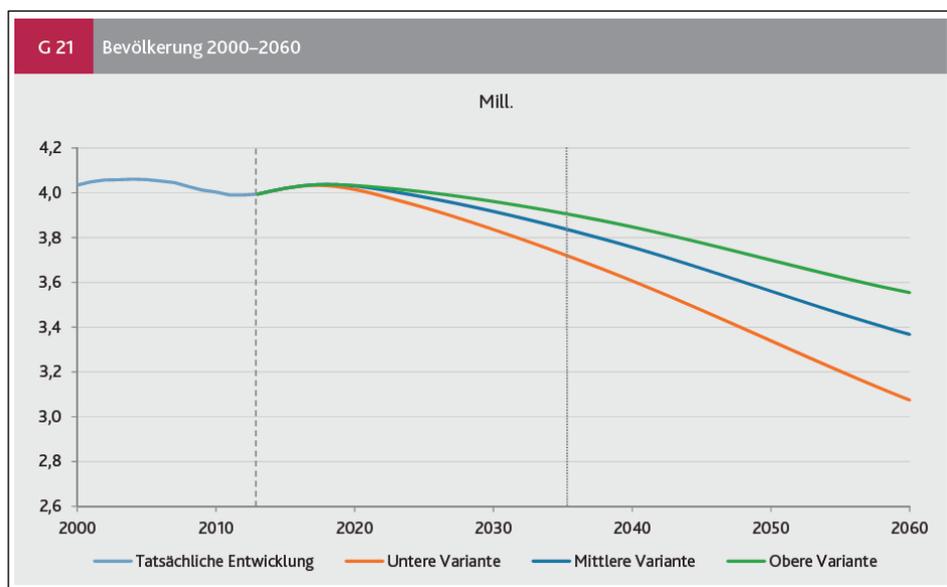
- Betrachtung des mittelfristigen Zeitraums bis 2035 und

²⁹ Statistisches Jahrbuch der Stadt Koblenz 2017 - KoStatIS: Kapitel Bevölkerung.

- langfristige Projekthorizonte bis 2060³⁰.

Mittelfristig ist, laut der regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Landesamts von Rheinland-Pfalz, bis 2035 für Rheinland-Pfalz ein Bevölkerungsrückgang von bis zu 3,8% zu erwarten. Dabei ist zu erwarten das die Bevölkerung von 4,0 Mio. EW auf 3,84 Mio. EW sinkt. Langfristig ist ein Rückgang von 23,0% zu erwarten. Das bedeutet das die Anzahl an EW auf unter 31 Mio. EW sinkt (vgl. Abbildung 2).

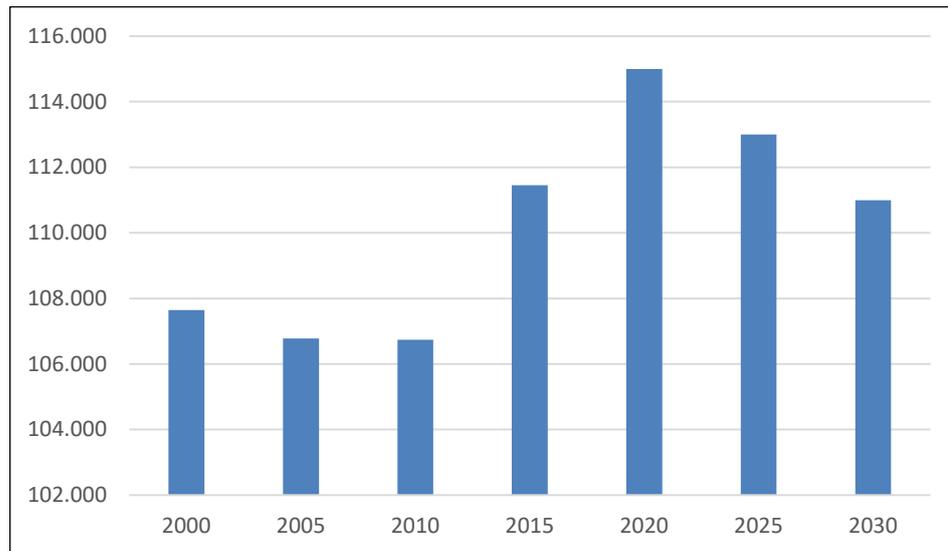
Abbildung 2: Bevölkerungsrückgang 2000 bis 2060



Auch aus dem aktuellen Verkehrsentwicklungsplan 2030 (VEP) ist diese Entwicklung für das Stadtgebiet abzulesen. Bis zum Jahr 2020 ist vorerst noch eine positive Bevölkerungsentwicklung zu erwarten, die auf den regionalen Bedeutungszuwachs als Oberzentrum mit hoher Arbeitsplatzdichte und den Reurbanisierungstrend zurückzuführen ist. Mittelfristig ist jedoch eine Überalterung der Gesellschaft zu erwarten, welche sich ebenso auf die natürliche Abnahme der Bevölkerungszahl auswirkt (vgl. Abbildung 3).

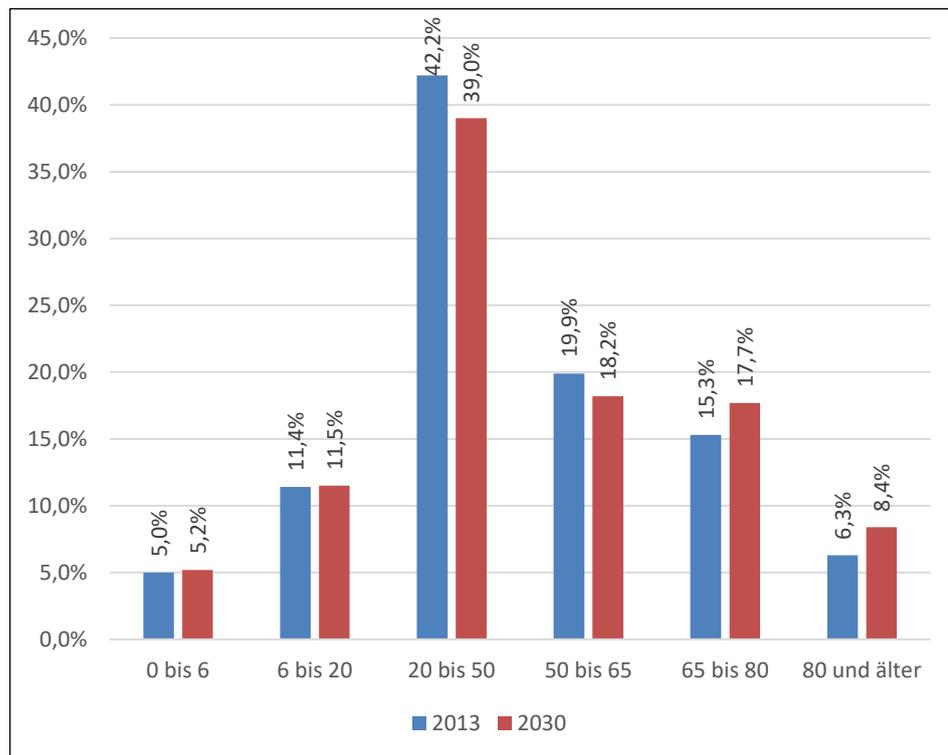
³⁰ Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz: <https://www.statistik.rlp.de/de/publikationen/analysen/demografische-entwicklung/> (letzter Abruf September 2018).

Abbildung 3: Entwicklung der Bevölkerungszahl in Koblenz bis 2030³¹



Wie bereits aufgeführt, nimmt die Überalterung der Gesellschaft einen verstärkten Einfluss auf den Bevölkerungsrückgang aus. Ergebnis ist, dass sich die Altersstruktur zugunsten der älteren und zulasten der jüngeren Bevölkerung bewegt (vgl. Abbildung 4).

Abbildung 4: Änderung der Altersstruktur von 2013 auf 2030 (%)³²



³¹ Stadt Koblenz: Verkehrsentwicklungsplan Koblenz 2030. Ziele, Szenarien und integriertes Handlungskonzept (Stand Mai 2018).

³² Stadt Koblenz: Verkehrsentwicklungsplan Koblenz 2030. Ziele, Szenarien und integriertes Handlungskonzept (Stand Mai 2018).

2.1.4 Schul- und Ausbildungsstruktur

Die Tabelle 8 enthält eine Auflistung der Schulen im Stadtgebiet Koblenz, unterteilt nach Schulform, Stadtteil und der Schülerzahl.

Tabelle 8: Liste der Schulen in Koblenz ^{33 34 35 36}

Stadtteil	Schulform	Name	Anzahl Schüler (Schulj. 2017/2018)
Altstadt	Grundschule	GS St. Castor	110
Arenberg	Grundschule	GS Arenberg	73
Arzheim	Grundschule	GS Arzheim	84
Asterstein	Grundschule	GS Asterstein	149
Ehrenbreitstein	Grundschule	GS Ehrenbreitstein	57
Goldgrube	Grundschule	GS Pestalozzi	120
Güls	Grundschule	GS Güls	177
Horchheim	Grundschule	GS Horchheim	95
Immendorf	Grundschule	GS Immendorf	56
Karthause	Grundschule	GS am Löwentor	93
Karthause	Grundschule	GS Neukarthause	296
Kesselheim	Grundschule	GS Kesselheim	79
Lay	Grundschule	GS Lay	51
Lützel	Grundschule	GS Lützel	213
Metternich	Grundschule	GS Metternich-Oberdorf	168
Metternich	Grundschule	GS Metternich-Rohrerhof	71
Moselweiß	Grundschule	GS Moselweiß	109
Neuendorf	Grundschule	GS Neuendorf	328
Niederberg	Grundschule	GS Niederberg	94
Pfaffendorf	Grundschule	GS Pfaffendorf	81
Pfaffendorfer Höhe	Grundschule	GS Pfaffendorfer Höhe	154
Raental	Grundschule	GS Freiherr vom Stein	183
Rübenach	Grundschule	GS Rübenach	202
Süd	Grundschule	GS Schenkendorf	322
Wallersheim	Grundschule	GS Wallersheim	163
			3.528
Asterstein	Realschule plus	Albert-Schweitzer-RS plus	205
Neuendorf	Realschule plus	Goethe-RS plus	400
Karthause	Realschule plus	RS plus Karthause	519

³³ Schulentwicklungsbericht 2017/2018 – KoStatIS: Grundschulen (https://www.koblenz.de/bilder/Statistik/Bildung_und_Kultur/infoblatt_17_2018.pdf (letzter Abruf September 2018)).

³⁴ Schulentwicklungsbericht 2017/2018 – KoStatIS: Weiterführende Schulen https://www.koblenz.de/bilder/Statistik/Bildung_und_Kultur/infoblatt_19_2018.pdf (letzter Abruf September 2018).

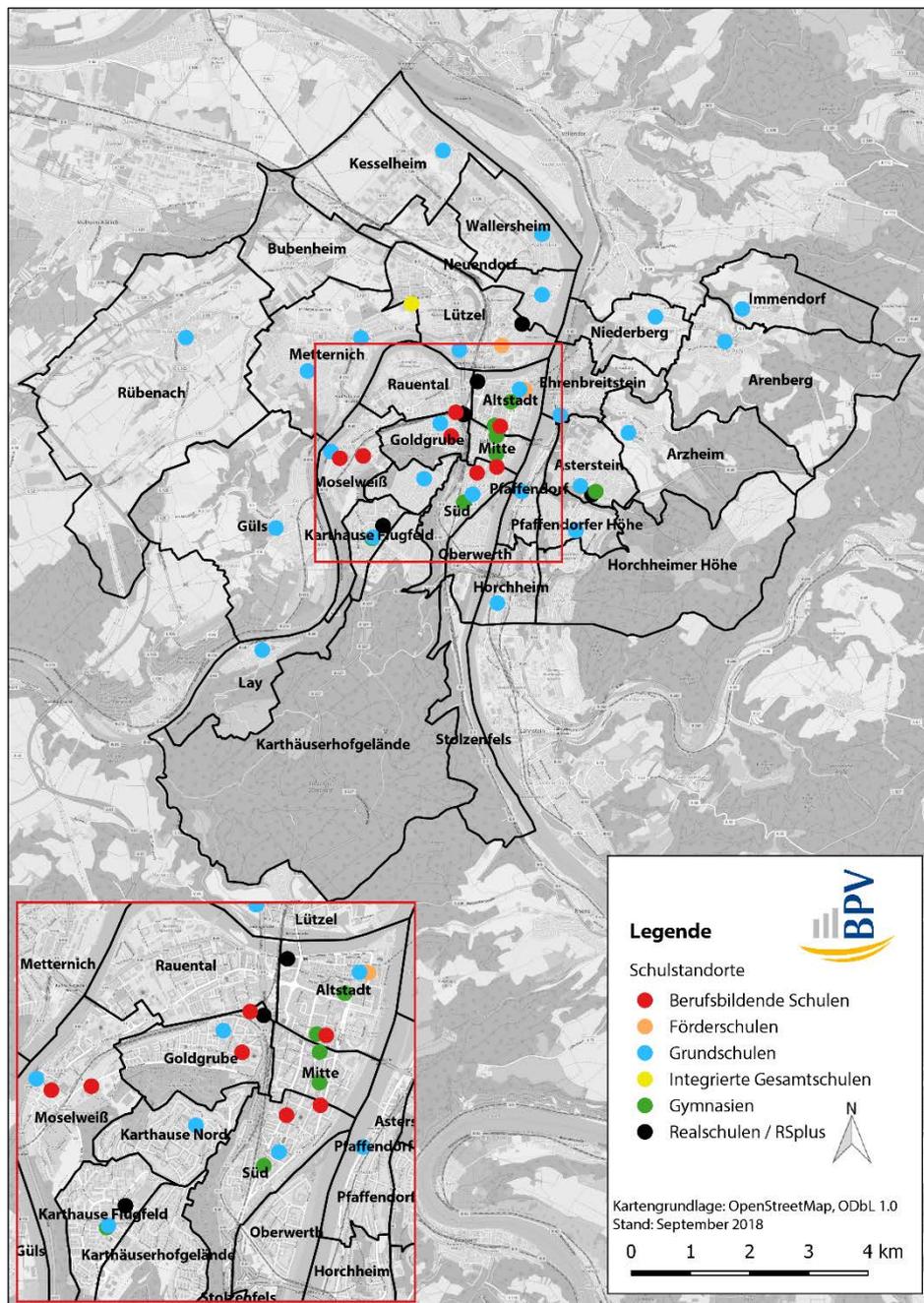
³⁵ Schulentwicklungsbericht 2017/2018 – KoStatIS: https://www.koblenz.de/bilder/Statistik/Bildung_und_Kultur/infoblatt_28_2018.pdf (letzter Abruf September 2018).

³⁶ Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz: <https://infothek.statistik.rlp.de/MeineHeimat/bil-Schulen.aspx?id=101&l=1&g=071111&tp=1029&sch=schueler&s=1> (letzter Abruf September 2018).

Stadtteil	Schulform	Name	Anzahl Schüler (Schulj. 2017/2018)
Altstadt	Realschule plus	Clemens-Brenano-/Overberg-RS plus	562
Goldgrube	Realschule	St. Franziskus-Schule Koblenz	517
			2.203
Altstadt	Gymnasium	Görres-Gym.	561
Asterstein	Gymnasium	Gym. auf dem Asterstein	639
Innenstadt	Gymnasium	Bischöfliches Gym.	871
Innenstadt	Gymnasium	Eichendorff-Gym.	774
Innenstadt	Gymnasium	Hilda-Gym.	979
Innenstadt	Gymnasium	Max-von-Laue-Gym.	860
Karthause	Gymnasium	Gym. auf der Karthause	909
			5.593
Metternich	IGS	IGS Koblenz	767
			767
Asterstein	Förderschule	FS am Bienhorntal	133
Innenstadt	Förderschule	FS Diesterweg	102
Neuendorf	Förderschule	FS Hans-Zulliger	83
			318
Goldgrube	BBS öffentlich	BBS Wirtschaft	3.288
Moselweiß	BBS öffentlich	BBS Technik Carl-Benz	2.524
Moselweiß	BBS öffentlich	BBS Gewerbe und Hauswirtschaft Julius-Wegeler	2.968
			8.780
Goldgrube	BBS privat	DAA Private Fachschule	52
Innenstadt	BBS privat	Hildegard-von-Bingen-Schule	215
Moselweiß	BBS privat	Ludwig Fresenius Schulen	57
Südliche Vorstadt	BBS privat	Dr. Zimmermannsche Wirtschaftsschule	215
Innenstadt	BBS privat	Fachoberschule an der Realschule plus St. Franziskus	105
			644

Die Schulstandorte innerhalb der Stadt Koblenz sind, farblich unterteilt nach Schulform, in der nachfolgenden Karte 4 dargestellt.

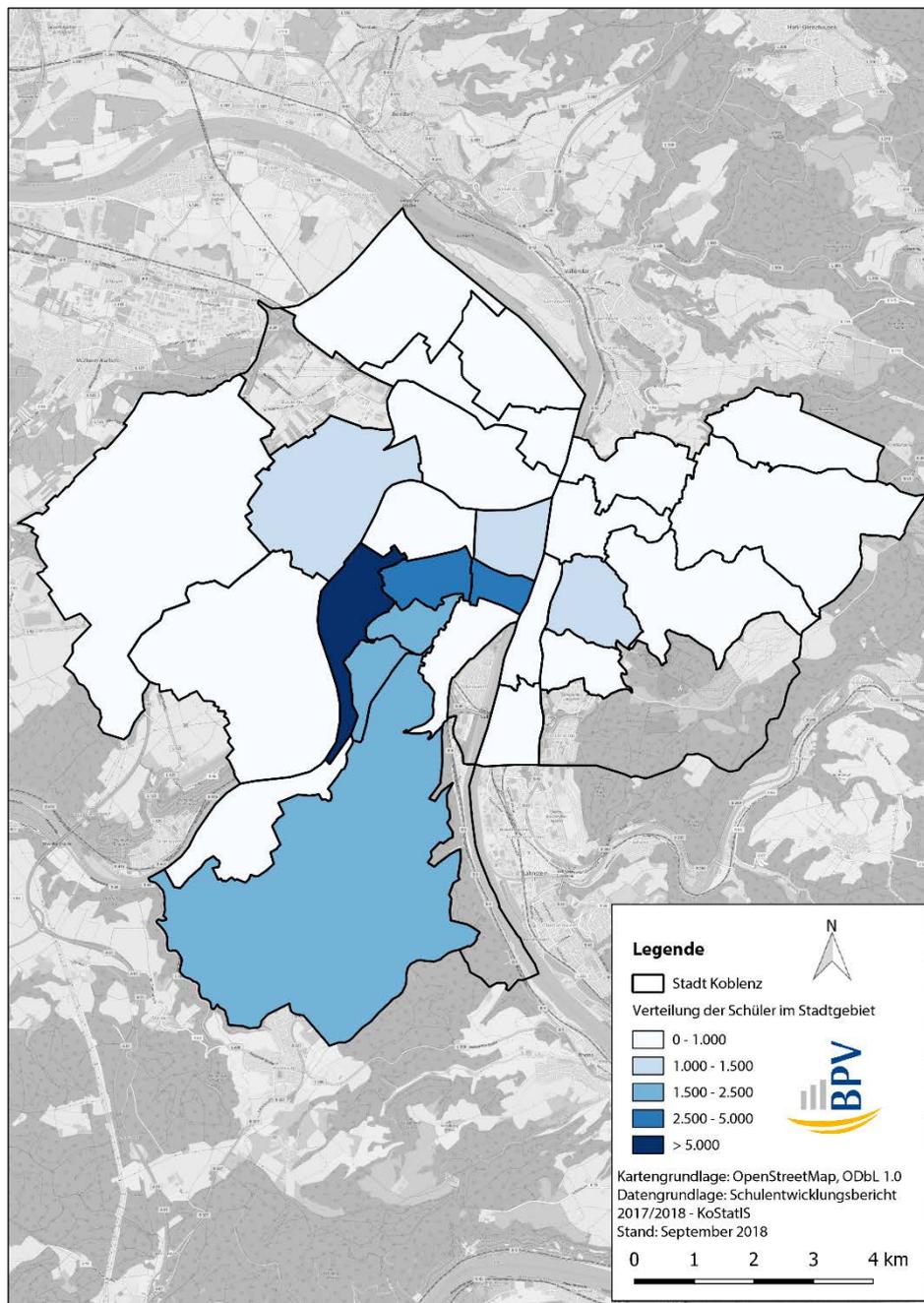
Karte 4: Schulstandorte



Die Stadtteile Altstadt, Mitte, Süd und Goldgrube weisen die meisten Schulstandorte auf. In Mitte fehlt eine eigene Grundschulversorgung, ebenso wie in Bubenheim, Karthäuserhofgelände, Stolzenfels, Raental und der Horchheimer Höhe, sodass hier ein erhöhter Beförderungsbedarf für Grundschulkinder entsteht.

Der Schulstandort Moselweiß verfügt über den größten Anteil an SchülerInnen. Dicht gefolgt von den Schulstandorten Mitte und Goldgrube, mit einer Gesamtschüleranzahl von 3.413 bis 4.533 Schülern. Die Schulstandorte Altstadt, Karthause Nord, Karthäuserhofgelände und Karthause Flugfeld verfügen über den drittgrößten Anteil an Schülerzahlen (vgl. Karte 5.).

Karte 5: Verteilung Schüler im Stadtgebiet Koblenz



2.1.5

Verkehrsstruktur

Die Zugangspunkte zum öffentlichen Verkehr im Stadtgebiet (Bus, Bahn, Schiff/Fähre, Seilbahn, Schrägaufzug) sowie die übergeordneten und wichtigen regionalen Verkehrswege in und um Koblenz sind in Karte 6 dargestellt.

Koblenz verfügt mit seinem Hauptbahnhof über einen Knotenpunkt im nationalen und internationalen Schienenregional- und -fernverkehrsnetz. Folgende Kursbuchstrecken (KBS) verlaufen von/nach bzw. über Koblenz:

- **KBS 465/466**, Rechte Rheinstrecke (Mönchengladbach - Köln - Neuwied - Koblenz - Rüdesheim - Wiesbaden), Regionalverkehr, elektrifiziert,

- **KBS 470/471**, Linke Rheinstrecke (Köln - Bonn - Remagen - Koblenz - Bingen - Mainz - Frankfurt am Main), Regional- und Fernverkehr, elektrifiziert,
- **KBS 625**, Lahntalstrecke (Gießen - Limburg - Bad Ems - Koblenz), Regionalverkehr, nicht elektrifiziert und
- **KBS 690**, Moselstrecke (Trier - Cochem - Koblenz), Regionalverkehr, elektrifiziert.

Die Stadt Koblenz ist über die Bundesautobahnen **A48** (Trier - Koblenz - Montabaur) und **A61** (Venlo - Mönchengladbach - Koblenz - Ludwigshafen - Hockenheim) an das Bundesfernstraßennetz angeschlossen. Es tangieren das Stadtgebiet weiter die Bundesstraßen:

- **B9** (Kranenburg - Köln - Bonn - Koblenz - Mainz - Worms - Lauterbourg),
- **B42** (Bonn - Koblenz - Rüdeshcim - Wiesbaden - Darmstadt),
- **B49** (Wasserbilligerbrück - Trier - Moseltal - Koblenz - Gießen - Alsfeld),
- **B327** (Koblenz - Kastellaun - Hermeskeil) und
- **B416** (Koblenz - Treis-Karden).

Die Verkehrsinfrastruktur ist stark durch die Lage von Koblenz an zwei Flüssen geprägt. Wichtigste Moselquerung ist die Europabrücke (**B9**). Entlastet wird diese durch die Kurt-Schumacher-Brücke (Verbindung zwischen **B49** im Raental und **B416** in Metternich). Als parallele Querung zur Europabrücke dient die Balduinbrücke zwischen Altstadt und Lützel als zentrale ÖPNV-Achse über die Mosel. Es gibt drei Rheinbrücken in Koblenz bzw. am Stadtrand (**A48**, **B49**/Pfaffendorfer Brücke, **B327**/Südbrücke).

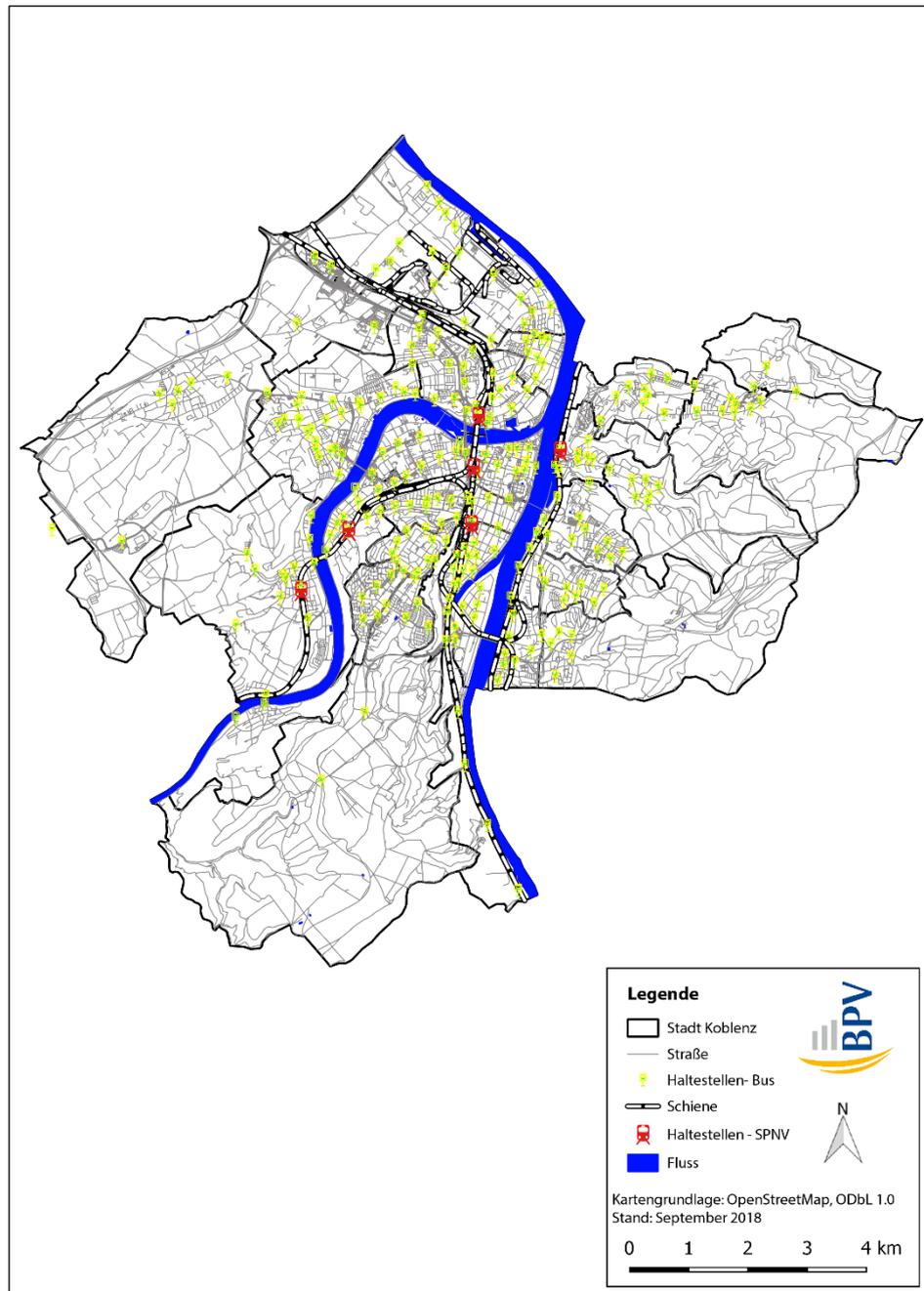
Parkhäuser

Die Stadt Koblenz verfügt insgesamt über 12 Parkhäuser im Stadtgebiet. Dazu gehören die folgenden Parkhäuser³⁷:

- Altlöhrtor-Parkhaus,
- Am Saarplatz-Parkhaus,
- Am Stadttheater-Parkplatz,
- Forum Mittelrhein - Parkhaus,
- Görresplatz-Tiefgarage,
- Hauptbahnhof-Tiefgarage,
- Löhr-Center-Parkhaus,
- Obere-Löhr-Parkhaus,
- Parkplatz Am Schloss,
- Rhein-Mosel-Halle-Tiefgarage,
- Schängel-Center-Tiefgarage und
- Schloss-Tiefgarage.

³⁷ Stadt Koblenz: https://www.koblenz.de/wirtschaft_verkehr/parkhaueser_neu.html (letzter Abruf September 2018).

Karte 6: Verkehrsinfrastruktur



2.1.6

Pendlerverflechtung

Die maßgeblichen Pendlerströme von und nach Koblenz aus den benachbarten Kreisen bzw. umliegenden Oberzentren, jeweils mit Salden (Pendlerverflechtung positiv = Einpendlerüberschuss, Pendlerverflechtung negativ = Auspendlerüberschuss), sind in Karte 7 dargestellt³⁸.

³⁸ Statistisches Jahrbuch der Stadt Koblenz 2017 – KoStatIS: Kapitel Wirtschaft und Arbeit.

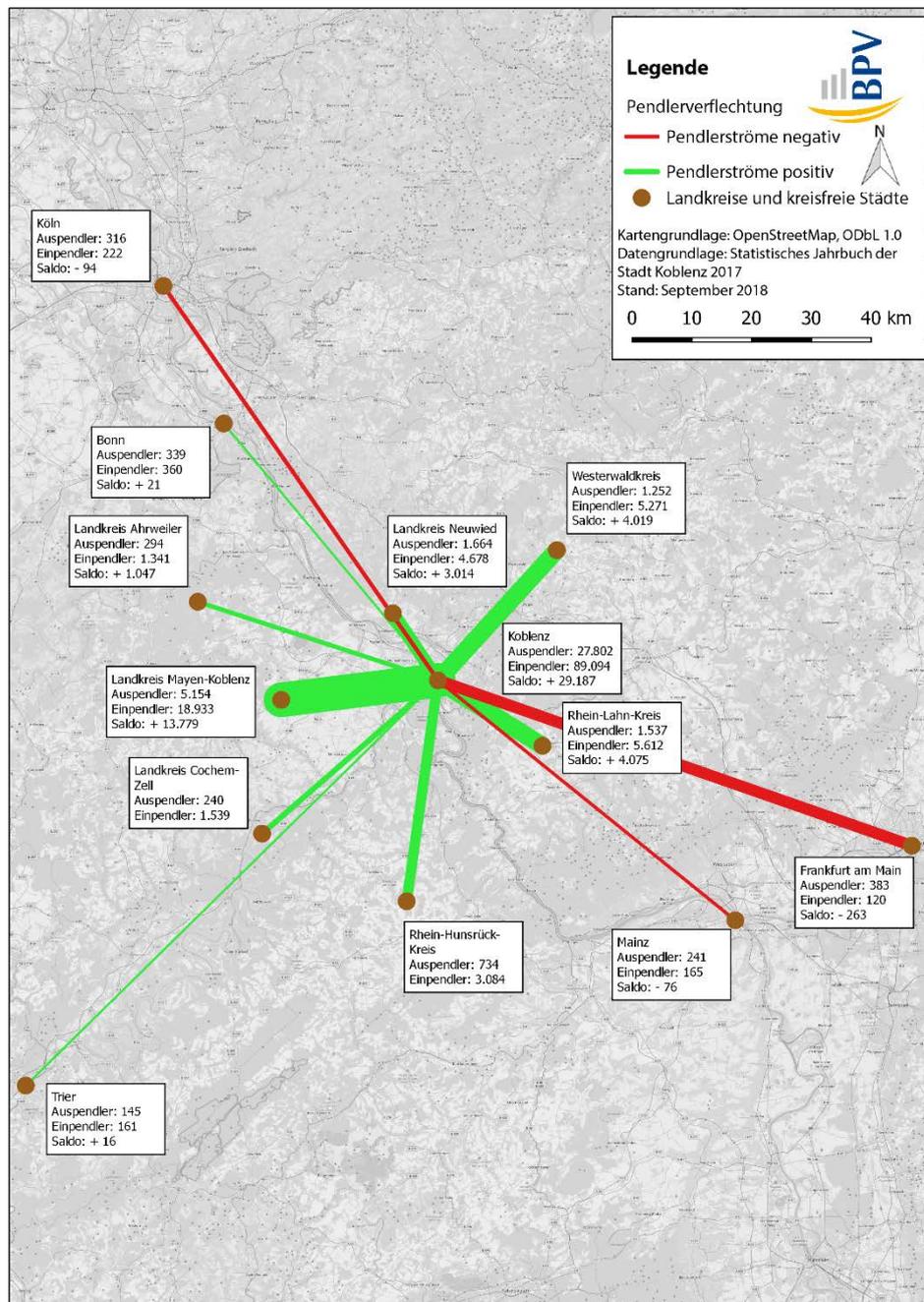
Koblenz hat eine große Bedeutung als Arbeitsplatzstandort. Die Pendlerbilanz fällt mit einem Überschuss von ca. 32.000 Einpendlern sehr hoch aus. Der größte Anteil an Pendlern stammt aus

- dem Landkreis Mayen-Koblenz (+13.779 Einpendler),
- dem Rhein-Lahn-Kreis (+5.612 Einpendler) sowie
- dem Westerwaldkreis (+4.019 Einpendler).

Eine negative Bilanz (Auspendlerüberschuss) ist nur in die größeren umliegenden Oberzentren zu verzeichnen:

- Frankfurt am Main (-263 Auspendler),
- Köln (-94 Auspendler) und
- Mainz (-76 Auspendler).

Karte 7: Pendlerverflechtung



2.1.7

Motorisierungsgrad

Der Kraftfahrzeugbestand und die Pkw-Dichte im Stadtgebiet Koblenz sind in Karte 8 dargestellt³⁹. Insgesamt weist die Stadt Koblenz einen Pkw-Bestand von 60.060 Pkws auf. Dabei beläuft sich die Pkw-Dichte auf 530 Pkw je 1.000 EW. Im Vergleich zum Pkw-Bestand und der Pkw-Dichte von Rheinland-Pfalz liegt Koblenz nur knapp darunter:

- 2.449.404 Pkw und
- 603 Pkw je 1.000 EW.

³⁹ Statistisches Jahrbuch der Stadt Koblenz 2017 – KoStatIS: Kapitel Verkehr.

Unter den größten Städten (Oberzentren) von Rheinland-Pfalz hat Koblenz jedoch den höchsten Pkw-Anteil:

- Trier: 455 Pkw/1.000 EW,
- Mainz: 461 Pkw/1.000 EW,
- Ludwigshafen: 479 Pkw/1.000 EW,
- Kaiserslautern: 497 Pkw/1.000 EW,
- Koblenz: 510 Pkw/1.000 EW.

Innerhalb der Stadt betrachtet liegt die höchste Pkw-Dichte in den Stadtteilen

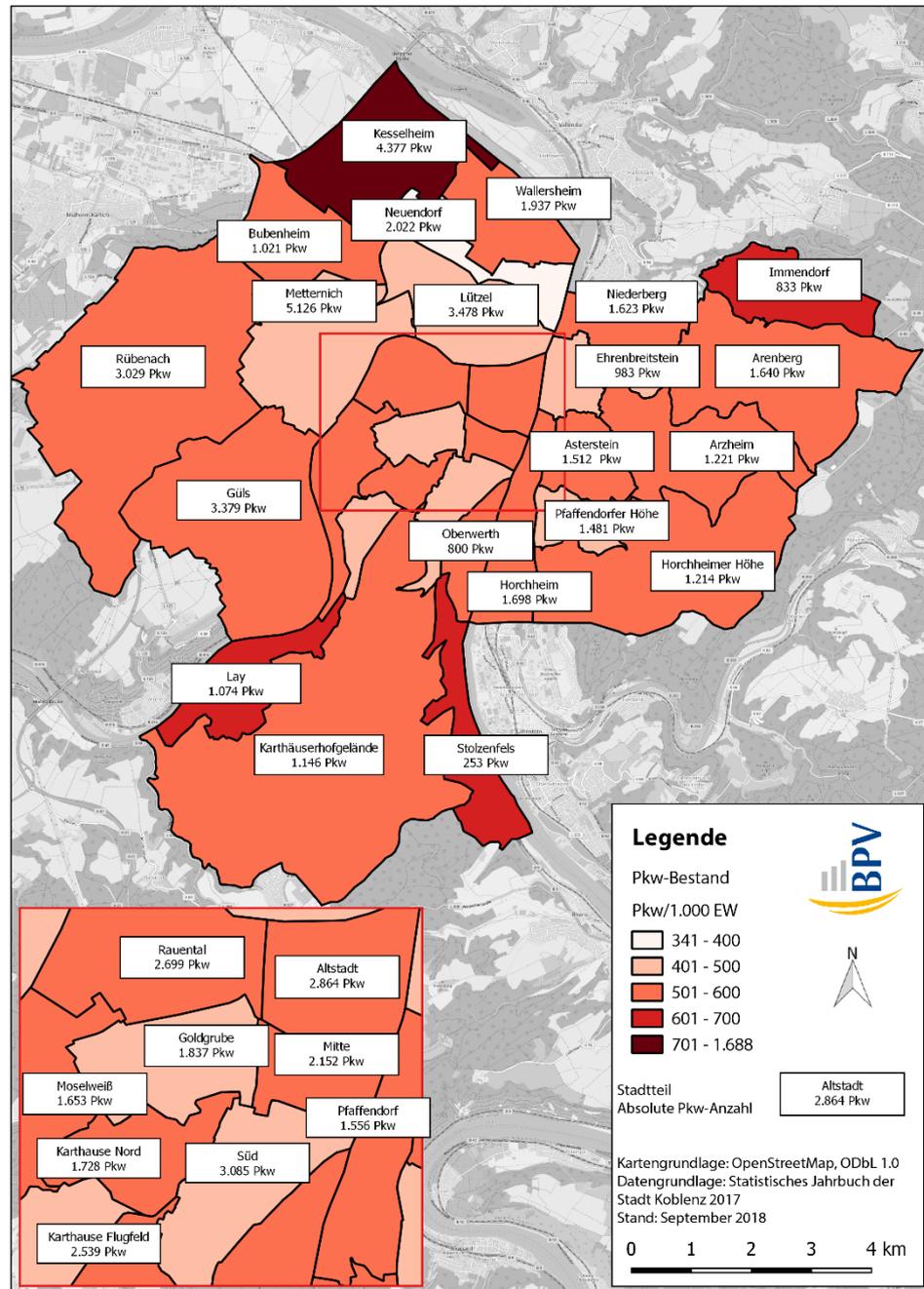
- Kesselheim (1.688 Pkw/1.000 EW)⁴⁰ und
- Bubenheim (731 Pkw/1.000 EW).

Die geringsten Anteile weisen die Stadtteile

- Neuendorf (341 Pkw/1.000 EW) und
- Goldgrube (403 Pkw/1.000 EW) auf.

⁴⁰ inkl. gewerblicher Zulassungen.

Karte 8: Pkw-Bestand



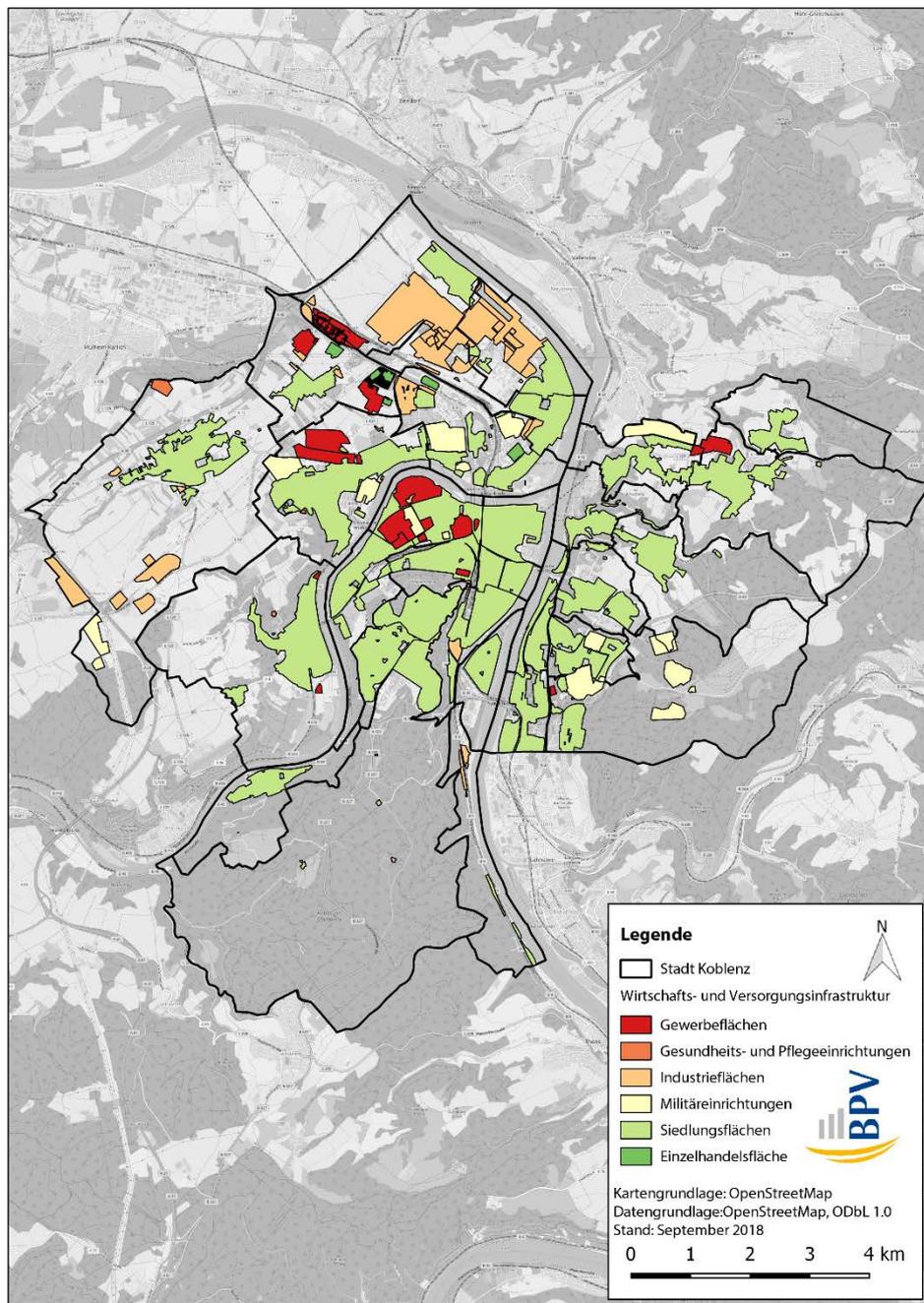
2.1.8

Wirtschafts- und Versorgungsinfrastruktur

Die Wirtschafts- und Versorgungsinfrastruktur ist durch Arbeitsplatzstandorte (Produktion und Dienstleistung) und Versorgungsschwerpunkte (z.B. Einkaufen, Gesundheitswesen, Behörden) gekennzeichnet.

Die gewerblichen Schwerpunkte im Stadtgebiet befinden sich im Norden und Nordosten der Stadt jeweils in den Stadtteilen Rübenach, Metternich, Bubenheim, Kesselheim, Neuendorf, Walersheim und Lützel. In Bubenheim und Lützel sind zudem zahlreiche Großverbrauchermärkte und Fachmarktzentren angesiedelt. Nördlich an das Stadtgebiet angrenzend beherrschen ebenfalls großflächige Industrie-, Gewerbe- und Einzelhandelsbetriebe die Nutzungen (vgl. Karte 9).

Karte 9: Industrielle und gewerbliche Schwerpunkte der Stadt Koblenz



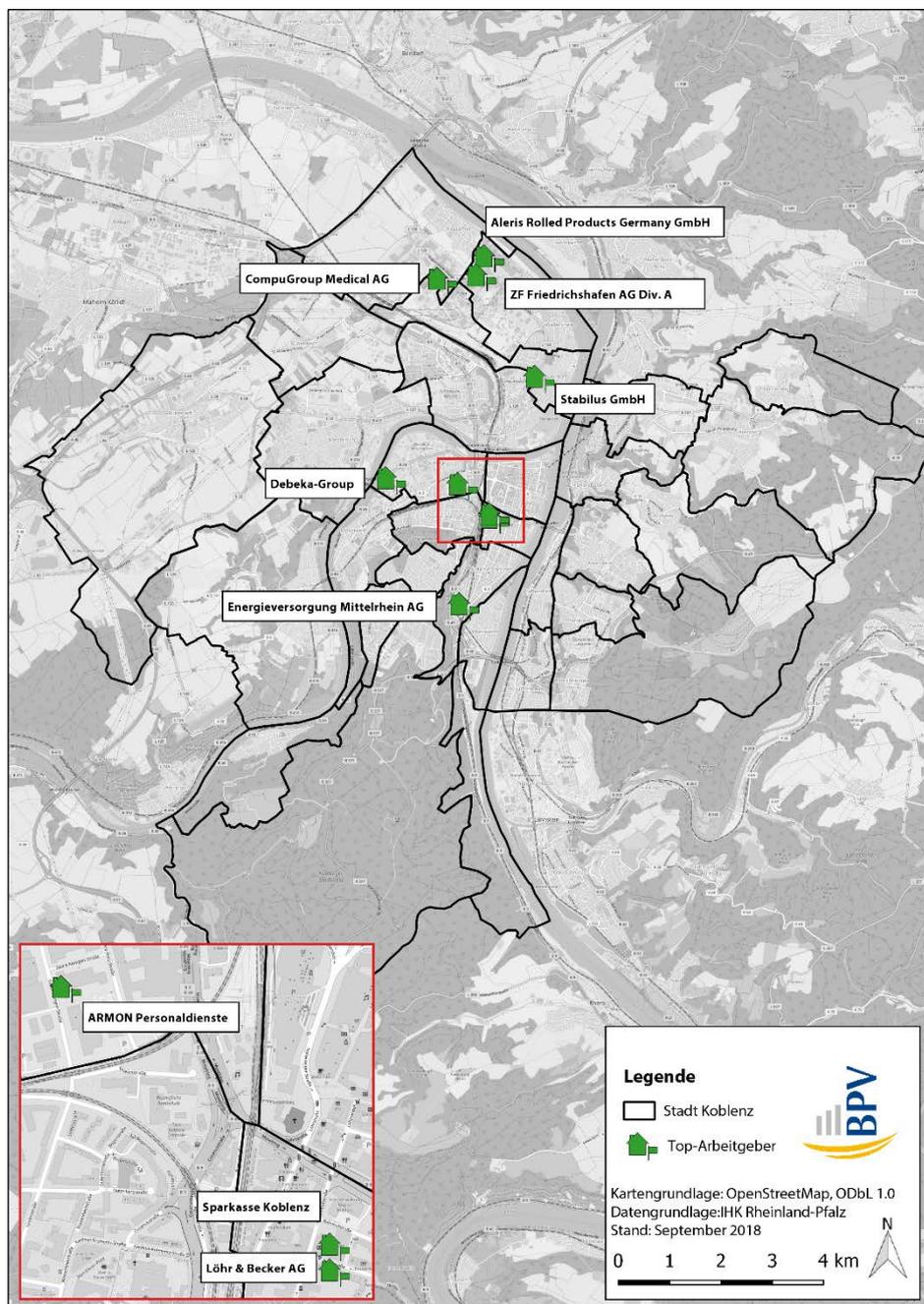
Dieser industrielle und gewerbliche Schwerpunkt im Stadtgebiet führt zu einer Fülle an Arbeitsmöglichkeiten und Arbeitgebern. Zu den größten in Koblenz ansässigen privatwirtschaftlichen Arbeitgebern gehören die folgenden Betriebe mit an die insgesamt 10.000 Beschäftigten⁴¹ (vgl. Karte 10):

- Aleris Rolled Products Germany GmbH (Aluminiumhalbzeuge) mit 1.353 Mitarbeitern,

⁴¹ IHK Rheinland-Pfalz (Stand 2014): https://www.pfalz.ihk24.de/blob/luihk24/standortpolitik/Zahlen_und_Fakten/Pfaelzische_wirtschaft/downloads/1289434/9f3e2ee38718de1c37e2d3dd411a9131/Top-Arbeitgeber_Rheinland-Pfalz-data.pdf (letzter Abruf September 2018).

- ARMON Zeitarbeit Personaldienste (Zeitarbeit, Personalvermittlung) mit 649 Mitarbeitern,
- Debeka-Gruppe (Versichern und Bausparen) mit 3.869 Mitarbeitern,
- Energieversorgung Mittelrhein AG (evm - Energieversorgung) mit 579 Mitarbeitern,
- Löhr & Becker AG (Handel von Kraftfahrzeugen, KFZ-Ersatzteile, Betrieb von KFZ-Reparaturwerkstätten) mit 1.129 Mitarbeitern,
- Sparkasse Koblenz (Finanzdienstleistungen) mit 947 Mitarbeitern,
- Stabilus GmbH(Automobilzulieferer) mit 1.661 Mitarbeitern,
- ZF Friedrichshafen AG Div. A (Automobilzulieferer) mit 2.136 Mitarbeitern und
- CompuGroup Medical AG (IT-Dienstleistungen) mit 868 Mitarbeitern.

Karte 10: Top-Arbeitgeber der Stadt Koblenz



2.1.9 Erwerbsstruktur

Insgesamt liegt der Anteil der Arbeitnehmer im Stadtgebiet von Koblenz bei 33 Personen je 100 EW. Zum Vergleich:

- der Bundesdurchschnitt liegt bei 28 Beschäftigten je 100 EW und
- in Rheinland-Pfalz sind 29 Menschen je 100 EW beschäftigt.

Die größte Dichte an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten besteht in den Stadtteilen:

- Horchheimer Höhe, Rübenach und Wallersheim mit 38 Beschäftigten am Wohnort (je 100 EW),
- Altstadt mit 40 Beschäftigten am Wohnort (je 100 EW),
- Mitte mit 41 Beschäftigten am Wohnort (je 100 EW) und
- Kesselheim mit 42 Beschäftigten am Wohnort (je 100 EW) vorzufinden.

Die geringste Dichte an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten besteht in den Stadtteilen:

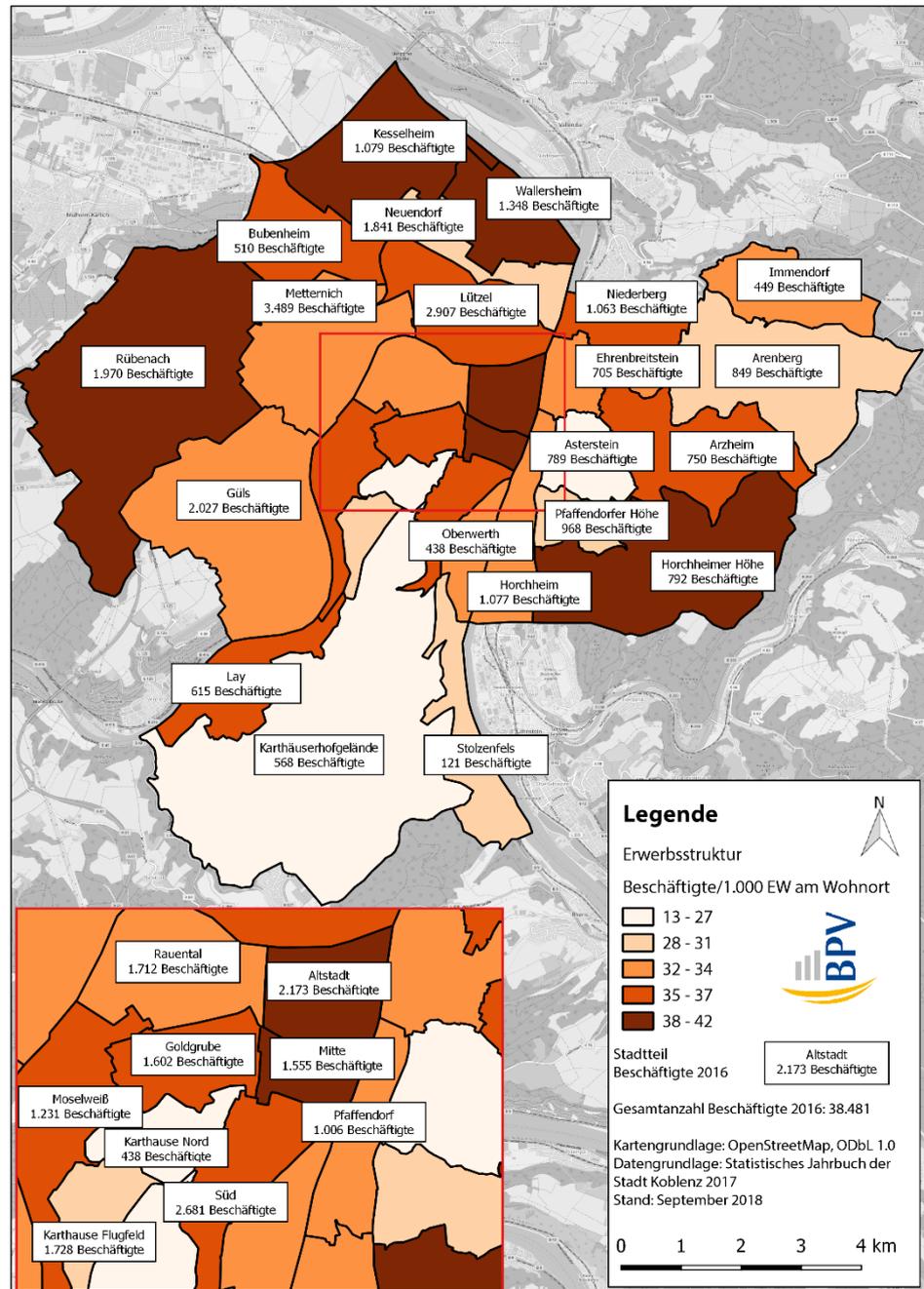
- Karthause Nord mit 13 Beschäftigten am Wohnort (je 100 EW),
- Karthäuserhofgelände mit 26 Beschäftigten am Wohnort (je 100 EW) und
- Asterstein mit 27 Beschäftigten am Wohnort (je 100 EW) vorzufinden.

Im Vergleich zur Dichte an sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten sind die meisten Arbeitnehmer in den Stadtteilen

- Güls (2.027),
- Altstadt (2.173),
- Süd (2.681)
- Lützel (2.907) und
- Metternich (3.489) zu verzeichnen.

Die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohnort, sowie der jeweilige Anteil Beschäftigter je 100 EW sind in Karte 11 dargestellt.

Karte 11: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte



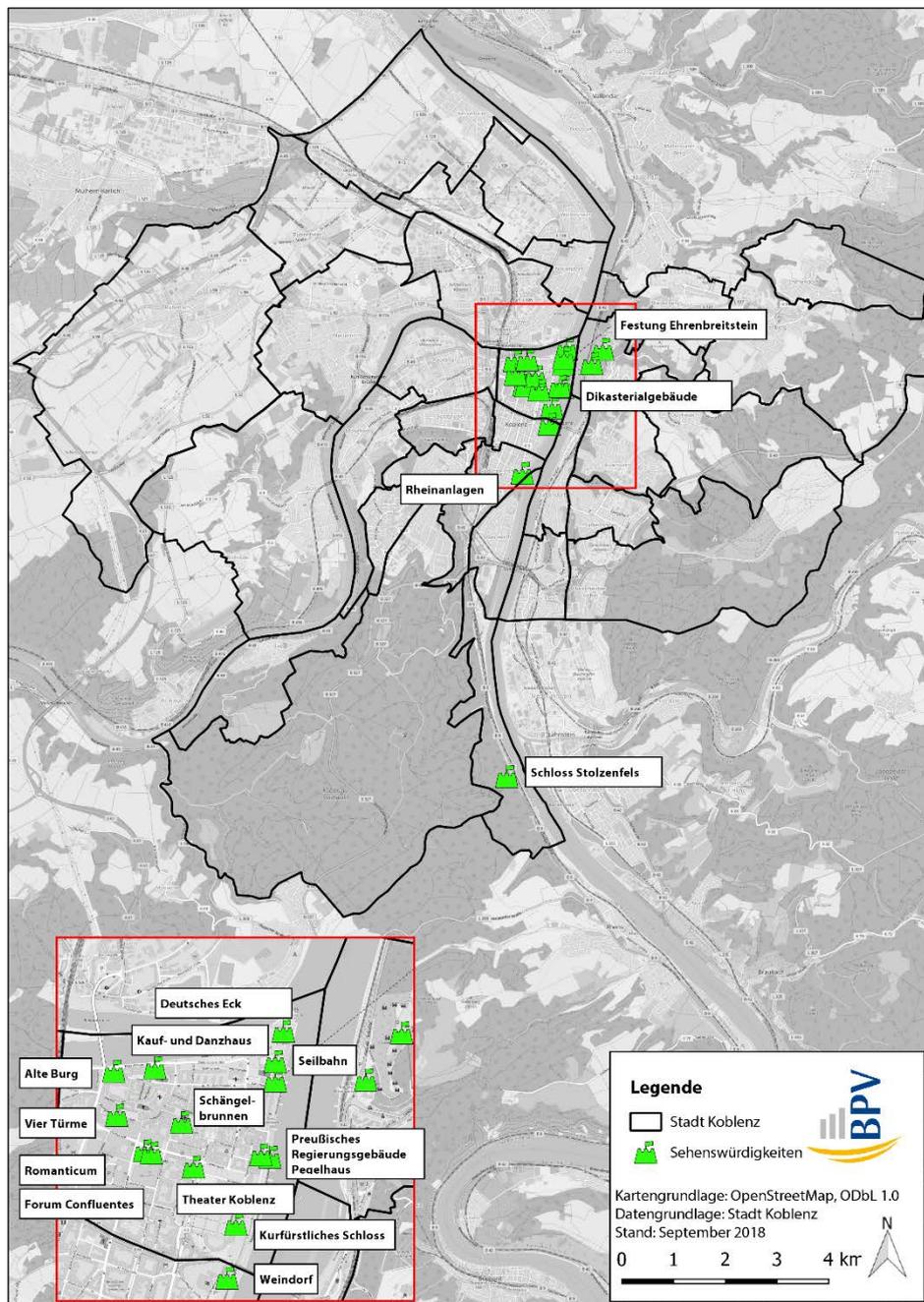
2.1.10

Freizeit- und Tourismusinfrastruktur

Insgesamt bietet die Stadt Koblenz ein breites Spektrum städtischer Freizeit- und Sporteinrichtungen an⁴². Koblenz zählt zu den ältesten Städten Deutschlands und bietet neben Kirchen auch Burgen, Schlösser und historische Stadthäuser an (vgl. Karte 12).

⁴² Stadt Koblenz: https://www.koblenz.de/freizeit_sport/k52_sport-_und_baederamt.html (letzter Abruf September 2018)

Karte 12: Sehenswürdigkeiten der Stadt Koblenz⁴³



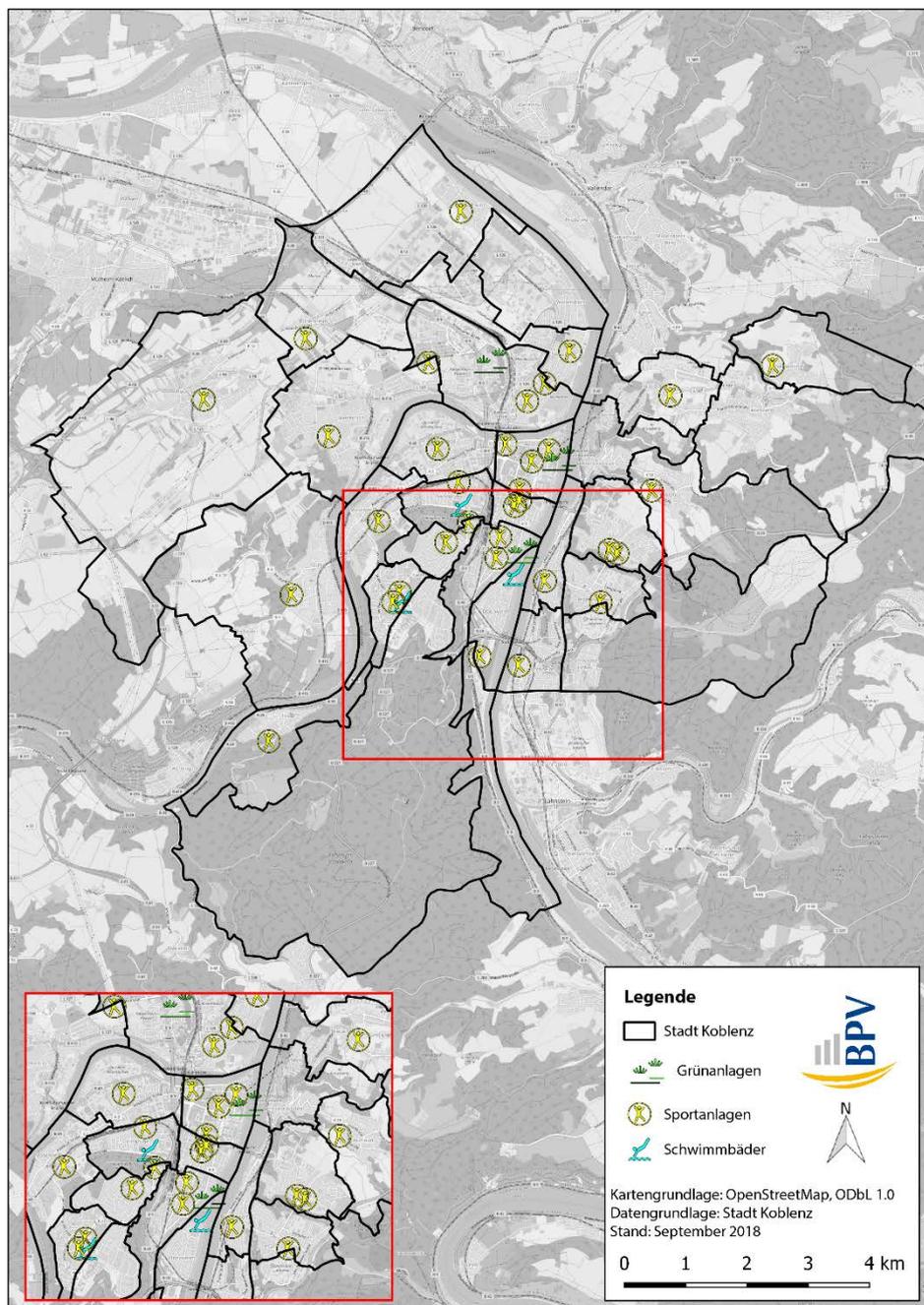
Aber auch der sportliche Aspekt in der Stadt Koblenz ist breit aufgestellt. Es steht ein umfassendes Angebot an Sporteinrichtungen zur Verfügung:

- Stadion Oberwerth,
- Fechthalle,
- 40 Sporthallen,
- neun vereinseigene Turnhallen,
- 28 Sportplätze,
- 75 Tennisplätze,

⁴³ Stadt Koblenz: www.koblenz-touristik.de/kultur/sehenswertes-koblenz.html (letzter Abruf September 2018)

- neun Schützenplätze,
- fünf Bootshäuser,
- Reitsportanlage,
- zwei Hallenbäder,
- Freibad und die
- CGM ARENA (vgl. Karte 13).

Karte 13: Städtische Freizeit- und Sportinfrastruktur



Genauso vielfältig wie das touristische Angebot, stellt sich das Angebot an Übernachtungsmöglichkeiten in Koblenz dar. Bei den Übernachtungen verhält es sich folgendermaßen. Die Stadt verfügt über 56 Beherbergungsstätten mit 3.945 Betten. Das Jahresmittel der Bettenauslastung beläuft sich dabei auf 46,9% (Stand: 1. Juli 2016).

Insgesamt wurden 675.756 Übernachtungen erfasst, wovon rund 114.604 Übernachtungen auf ausländische Gäste zurückfielen. Im Durchschnitt verweilen die Gäste 1,91 Tage in Koblenz (Anteil ausländischer Gäste: 1,77 Tage)⁴⁴ (Stand: 1. Juli 2016).

2.2 ÖPNV-Daten

Im nachfolgenden Abschnitt werden die relevanten Angaben zur bestehenden Leistung und Qualität des SPNV und des ÖSPV in der Stadt Koblenz analysiert und bewertet. Zusätzlich werden weitere Angebote zur regelmäßigen Personenbeförderung abgebildet.

2.2.1 Angebot im SPNV

Zuständig für die Bestellung und Organisation des SPNV ist der Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Nord, in dem die Stadt Koblenz Mitglied ist. Der Bestand SPNV-relevanter Linien für die Stadt Koblenz ist in der nachfolgenden Tabelle 9 dargestellt:

Tabelle 9: Angebot im SPNV (Haltestelle: Koblenz Hbf)

Linie	Betreiber	Verlauf	Mo-Fr	Sa	So/F	Takt
RE 1/11	DB/CFL	Koblenz - Trier - Saarbrücken-Mannheim / Luxembourg	6:00-23:30	6:00-23:30	7:00-23:30	60'
RE 2	DB	Koblenz - Bingen - Mainz - F-Flughafen - Frankfurt	5:00-21:15	5:00-21:15	5:00-21:15	120'
RE 5	DB	Koblenz - - Bonn - Köln - Düsseldorf - Duisburg - Oberhausen - Wesel	5:15-22:30	6:00-22:30	7:00-22:30	60'
RE 8	DB	Koblenz - Neuwied - Köln/Bonn Flughafen - Köln - M'gladbach	5:30-21:00	6:45-20:00	8:45-21:00	60'
RB 10	VIAS	Neuwied - Koblenz - Rüdeshcim - Wiesbaden - Frankfurt	4:45-23:30	6:45-00:00	6:45-00:00	60'
RE 17	Vlexx	Koblenz - Bingen - Bad Kreuznach - Kaiserslautern	08:00-19:15	08:00-20:00	08:00-20:00	120'
RB 23	DB	Mayen - Andernach - Koblenz - Limburg	4:45-0:15	5:15-1:15	6:15-1:15	60'
RE 25	DB	Koblenz - Limburg - Gießen	6:45-19:00	6:45-19:00	6:45-19:00	120'
RB 26	trans regio	Mainz - Koblenz - Remagen - Bonn - Köln	4:15-1:45	4:15-2:45	4:30-2:45	60'
RB 27	DB	Koblenz - Neuwied - Köln - M'gladbach	5:15-23:30	5:15-23:30	7:15-23:30	60'
RB 81	DB	Koblenz - Trier	6:15-22:30	6:15-22:30	6:15-22:30	60'

Zugangsstellen zum SPNV im Stadtgebiet sind die folgenden Bahnstationen:

- Koblenz Hbf,
- Koblenz Stadtmitte,
- KO-Ehrenbreitstein,
- KO-Güls,
- KO-Lützel und
- KO-Moselweiß (vgl. Karte 6).

⁴⁴ Statistisches Jahrbuch der Stadt Koblenz 2017 – KoStatIS: Kapitel Tourismus.

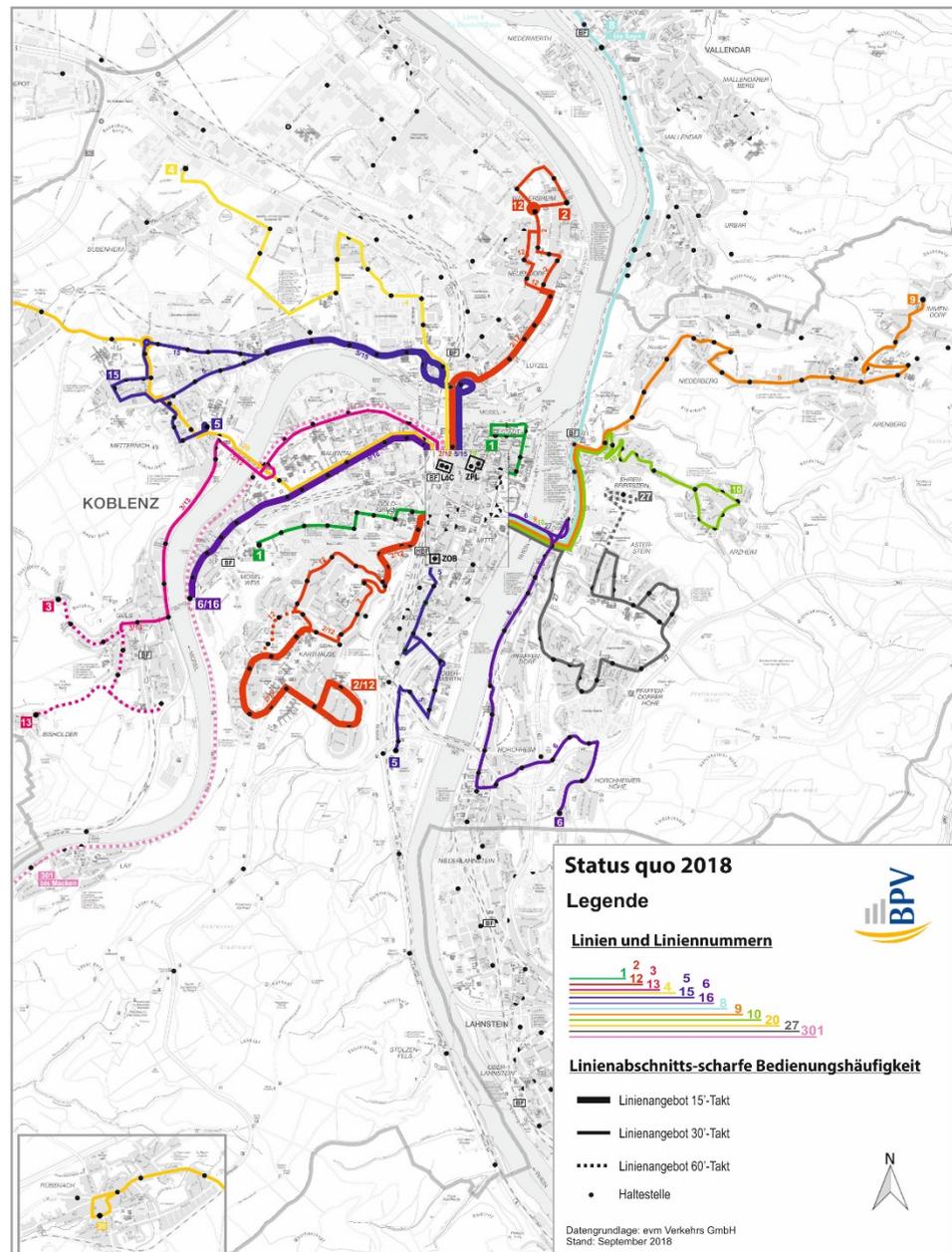
2.2.2 Angebot im ÖSPV - Busverkehr

Das heute bestehende Busliniennetz des Koblenzer Stadtverkehrs ist in Karte 14 und Karte 15 mit dem Grundangebot im Tagesverkehr bzw. zur Normalverkehrszeit (NVZ) dargestellt und beinhaltet die folgenden Linien:

- 1, 2/12, 3/13, 4, 5/15, 6/16, 9/19, 10, 20, 27 und 356.

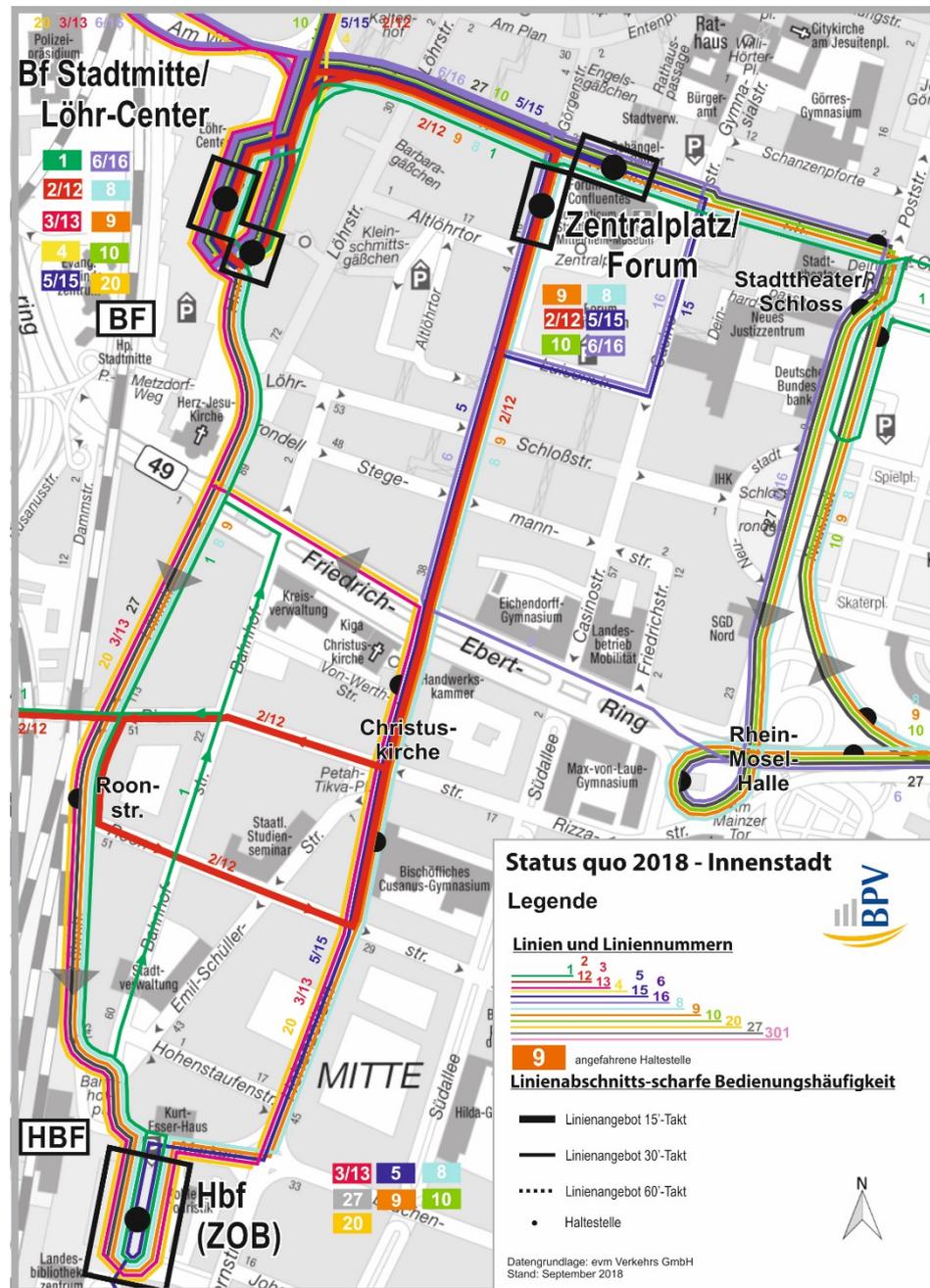
Darüber hinaus verkehren aber auch regionale Buslinien im Koblenzer Stadtverkehr, deren Angebote von unterschiedlichen Betreibern betrieben wird.

Karte 14: Linienübersicht Status quo 2018



Die Linienführung des Stadtverkehrs in der Innenstadt wird in Karte 15 dargestellt:

Karte 15: Linienübersicht Status quo 2018 - Innenstadt



2.2.3

Leistung im ÖSPV

Die Angebotsleistung des Busverkehrs in Koblenz bezogen auf das Fahrplanjahr 2014/2015 sowie weitere Betriebsparameter sind in den nachfolgenden Tabellen 10 (Stadtverkehr) und Tabellen 11 (Regionalverkehr) dargestellt. Die dargestellten Linien im Stadtverkehr sichern die tägliche ÖPNV-Versorgung für die meisten Koblenzer Stadtteile.

Folgende Stadtteile bzw. -bereiche sind zurzeit nicht an den Stadtbusverkehr angebunden:

- Bubenheim,
- Kesselheim,

- Lay (mit Ausnahme Abend- und Nachtverkehr)
- Stolzenfels,
- Niederberger Höhe sowie
- weite Bereiche des Industriegebietes (Rheinhafen) und Gewerbeparks (Bubenheim).

Die regelmäßige Bedienung dieser Teilräume wird jedoch durch Stadt-Umland-Linien des Regionalverkehrs sichergestellt. Zum regionalen Busverkehr zählen neben den RegioLinien und sonstigen Überlandlinien von und nach Koblenz auch der Stadt-Umland-Verkehr. Die Bedienungsqualität mit Taktverkehr ist annähernd oder vergleichbar dem Stadtlinienvverkehr. Außerdem werden durch Nachbarortsverbindungen auch die Grundversorgung einiger Koblenzer Stadtteile exklusiv oder ergänzend gewährleistet. Hierbei sind die Linien 301, 350/353, 354, 357, 370, 460, 570, 571/573 und 650 zu nennen. Diese Linien bieten montags bis freitags eine durchgehend stündliche oder halbstündliche Taktfrequenz und verkehren meist auch am Abend und am Wochenende.

Tabelle 10: Angebotsleistung im Stadtverkehr (Fahrplan 2018)

Linie	Betriebstage/-zeiten			Fahrtenpaare			Bedienungsfolge (vgl. Tabelle 19)/Takt						
	Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Samstag	Sonntag	Mo-Fr HVZ	Mo-Fr NVZ	Mo-Fr SVZ	Sa NVZ	Sa SVZ	So NVZ	So SVZ
1	06:00-21:45	07:00-21:45	08:00-20:45	30	28	17	30'	30'	60'	30'	60'	30'/60'	60'
2	05:15-24:00	06:00-24:00	07:00-24:00	33	32	25	30'	30'	60'	30'	60'	30'	60'
12	06:00-20:30	07:15-20:30	---	28	25	---	30'	30'	---	30'	---	---	---
3	05:15-00:15	06:00-00:15	08:15-00:15	19	18	16	60'	60'	60'	60'	60'	60'	60'
13	05:45-20:45	06:45-20:45	---	15	14	---	60'	60'	---	60'	---	---	---
4	05:30 - 22:30	05:30-22:30	09:00-20:30	34	30	13	30'	30'	60'	30'	60'	60'	60'
5	05:15-00:30	05:45-00:30	07:45-00:30	34	33	26	30'	30'	60'	30'	60'	30'	60'
15	06:30-19:45	08:00-19:15	---	26	21	---	30'	30'	---	30'	---	---	---
N5 *	---	01:00-02:00	01:00-02:00	---	1	1	---	---	---	---	---	---	---
6	05:00-00:15	05:45-00:15	08:00-00:15	34	31	24	30'	30'	60'	30'	60'	30'	60'
16	06.30-19:15	08.15-19:15	---	25	22	---	30'	30'	---	30'	---	---	---
N6 *	---	01:00-01:45	01:00-01:45	---	1	1	---	---	---	---	---	---	---
8	05:30-24:00	06:15-24:00	08:15-24:00	S37, F36	32	24	30' + V	30'	60'	30'	60'	30'	60'
N8 *	---	01:00-02:15	01:00-02:15	---	1	1	---	---	---	---	---	---	---
9	05:15-00:15	06:15-00:15	07:15-24:00	35	32	25	15'	30'	60'	30'	60'	30'	60'
N9 *	---	01:00-02:00	01:00-02:00	---	1	1	---	---	---	---	---	---	---
10				34	32	16	30'	30'	---	30'	---	60'	---

Linie	Betriebstage/-zeiten			Fahrtenpaare			Bedienungsfolge (vgl. Tabelle 19)/Takt						
	Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Samstag	Sonntag	Mo-Fr HVZ	Mo-Fr NVZ	Mo-Fr SVZ	Sa NVZ	Sa SVZ	So NVZ	So SVZ
	05:15-24:00	06:15-24:00	08:45-24:00										
20	06:00-21:00	---	---	32	---	---	30' + V	30'	---	---	---	---	---
27	05:30-00:30	05:45-00:30	07:45-00:30	S36, F34	32	17	30' + V	30'	60'	30'	60'	60'	60'
N7	01:00-04:45	01:00-04:45	01:00-04:45	4	4	4	---	---	60'	---	60'	---	60'
356	06:45-17:30	---	---	S6, F4	---	---	---	---	---	---	---	---	---
E	06:45-17:00	---	---	S 22	---	---	---	---	---	---	---	---	---

S Schultage F schulfreie Tage V Einzelfahrten in Lastrichtung * Verkehren in den Nächten Fr-Sa und Sa-So

Tabelle 11: Angebotsleistung im Regionalverkehr (Fahrplan 2018)

Linie	Betriebstage/-zeiten			Fahrtenpaare			Bedienungsfolge (vgl. Tabelle 19)/Takt						
	Mo-Fr	Samstag	Sonntag	Mo-Fr	Samstag	Sonntag	Mo-Fr HVZ	Mo-Fr NVZ	Mo-Fr SVZ	Samstag NVZ	Samstag SVZ	Sonntag NVZ	Sonntag SVZ
116	siehe Linie 460			siehe Linie 460			siehe Linie 460						
160	05:45-18:15	---	---	S4, F3	---	---	---	---	---	---	---	---	---
301	05:00-22:00	06:45-22:00	08:00-22:00	S22, F18	8	7	60' + V	60'	---	120'	---	120'	---
319	05:15-20:15	08:15 - 14:45	---	S16, F13	1	---	---	---	---	---	---	---	---
342	06:15-17:45	---	---	S2, F1	---	---	---	---	---	---	---	---	---
350	04:30-23:30	05:30-00:30	06:30-23:30	17	13	10	60' + V	60'	V	60'	120' + V	120'	120'
N10 *	---	01:00-02:00	01:00-02:00	---	0,5	0,5	---	---	---	---	---	---	---
353	05:00-00:15	06:00-00:15	07:00-23:00	S19, F17	9	3	60'	60'	120'	---	120' + V	120'	---
354	04:45-24:00	05:00-24:00	09:00-23:45	S36, F35	19	8	30' + V	30'	60'	60'	60'	120'	120'
355	08:00-16:45	---	---	S2, F3	---	---	---	---	---	---	---	---	---
357	06:00-00:15	06:00-00:15	09:00-24:00	S32, F31	18	8	60' + V	30'/60'	60'	60'	60'	120'	120'
358	05:30-21:30	08:15-21:30	10:15-21:30	S16, F14	7	4	60'	60'/120'	ohne Takt	120'	ohne Takt	ohne Takt	ohne Takt

Linie	Betriebstage/-zeiten			Fahrtenpaare			Bedienungsfolge (vgl. Tabelle 19)/Takt						
	Mo-Fr	Samstag	Sonntag	Mo-Fr	Samstag	Sonntag	Mo-Fr HVZ	Mo-Fr NVZ	Mo-Fr SVZ	Samstag NVZ	Samstag SVZ	Sonntag NVZ	Sonntag SVZ
359	08:00-19:15	11:45-12:30	---	4	1	---	ohne Takt	ohne Takt	---	ohne Takt	---	---	---
370	05:45-21:30	06:30-21:15	---	16	14	---	60' + V	60'	---	60'	ohne Takt	---	---
380	05:30-20:45	08:15-20:45	---	S15, F11	7	---	120'	120'	---	120'	---	---	---
460	05:15-24:00	06:30-24:00	08:30-23:15	S31, F20	13	7	60' + V	60'	ohne Takt	60'	ohne Takt	120'	120' / ohne Takt
485	06:00-19:45	07:15-15:30	---	S9, F7	3	---	ohne Takt	ohne Takt	---	ohne Takt	---	---	---
570	04:45-24:00	05:45-24:00	08:15-24:00	34	32	12	30'	30'	60'	30'	60'	120'+V	60'
571	06:15-20:45	07:45-20:45	09:00-21:00	15	13	6	60'	60'	---	60'	---	120'	---
573	06:15-20:00	---	---	S19, F13	---	---	60' + V	60'	---	---	---	---	---
610	00:30-21:45	00:30-21:45	00:30-21:45	6	6	6	ohne Takt	ohne Takt	ohne Takt	ohne Takt	ohne Takt	ohne Takt	ohne Takt
620	05:30-22:30	08:15-01:00	10:00-01:15	10	8	7	60'	120'	---	120'	180'	120'	180'
621	04:45-00:30	05:30-00:30	09:00-00:15	S 43 F 32	12	7	30/60' + V	30/60' + V	120'	60'	120'	120'	ohne Takt
650	05:30-00:15	06:00-00:15	09:00-00:15	S36, F34	18	15	30' + V	30'	60'	60'	60'	60'	60'
956	07:15-13:45	---	---	S	---	---	---	---	---	---	---	---	---
969	07:00-17:00	---	---	S2	---	---	ohne Takt	ohne Takt	---	---	---	---	---
988	07:30-16:30	---	---	S2,5	---	---	ohne Takt	ohne Takt	---	---	---	---	---
994	07:00-17:00	---	---	S3	---	---	ohne Takt	ohne Takt	---	---	---	---	---

S Schultage F schulfreie Tage V Einzelfahrten in Lastrichtung * Verkehren in den Nächten Fr-Sa und Sa-So

2.2.4 Standards im ÖSPV

Nachfolgend werden die grundlegenden Standards des ÖSPV für den Bestand dargestellt.

Fahrzeuge

Auf den Buslinien im Stadtgebiet kommen an Schulwerktagen insgesamt bis zu ca. 150 Fahrzeuge zum Einsatz, davon

- 105 Standardlinienbusse und
- 45 Gelenklinienbusse⁴⁵.

Die Flotte im Stadtbusverkehr besteht durchgehend aus Niederflurfahrzeugen mit Klapprampe und Absenkeinrichtung (Kneeling-Funktion). Die Busse im Stadt-Umland-Verkehr sind überwiegend mit Niederflurtechnik ausgerüstet. Im sonstigen regionalen Überlandverkehr von und nach Koblenz kommen ebenfalls Niederflur- bzw. sogenannte Low-Entry-Busse überwiegend zum Einsatz.

Die derzeit eingesetzten Fahrzeuge der evm Verkehrs GmbH verfügen über folgende Einrichtungen zur Fahrgastinformation:

- außen am Fahrzeug LED-Anzeigen mit Liniennummer (auf 3 bzw. 4 Fahrzeugseiten), vorne zusätzlich das Fahrziel, rechts zusätzlich der Fahrtverlauf,
- innen im Fahrzeug auf einem (bei Gelenkfahrzeugen zwei) TFT-Bildschirm(en) mit jeweils zwei unabhängigen Darstellungsflächen die permanente Anzeige der nächsten zwei Haltestellen und des Fahrtziels sowie Umsteigeinformationen auf einer Fläche, die bedarfsweise Anzeige von Verkehrshinweisen, ÖPNV-Informationen und Sondertexten auf der zweiten Fläche. Die zweite Fläche wird zudem mit Eigen- und Fremdwerbung bespielt, sofern keine aktuellen Informationen angezeigt werden sowie
- innen im Fahrzeug die Möglichkeit zur Ansage der jeweils nächsten Haltestelle; an Hauptumsteigehaltestellen auch auf Englisch. Bei Bedarf sind zusätzlich Sonderansagen seitens des Fahrpersonals oder der Leitstelle möglich.

Haltestellen

Das Stadtgebiet Koblenz verfügt aktuell über ein Netz aus ca. 273 Haltestellen mit jeweils einer, zwei oder mehreren Haltepositionen (insgesamt 557 Haltepositionen).

Für die Beschilderung, Kennzeichnung und den Informationsaushang an den Haltestellen sind die Verkehrsunternehmen verantwortlich, wobei an zahlreichen Haltestellen mit Bedienung durch mehrere Verkehrsunternehmen die Infrastruktur gemeinsam genutzt werden kann. Die Beschilderung der Haltestellen im Stadtgebiet inkl. der Informationsaushänge entspricht den gesetzlichen Mindestanforderungen⁴⁶.

Für bauliche Einrichtungen und Mobiliar an Haltestellen, z.B. Sitzgelegenheiten und Wartehallen, ist die Stadt Koblenz zuständig. Derzeit werden jährlich einige Haltestellen, vorrangig im Zuge von Straßenbaumaßnahmen, barrierefrei ausgebaut.

Wartehallen sind im Allgemeinen an Haltestellen mit mittlerer bis höherer Fahrgastfrequenz und soweit es die räumlichen Verhältnisse erlauben vorhanden. Diese werden durch ein Drittunternehmen aufgestellt und mittels Werbeeinnahmen in Aushangvitriolen finanziert. Dadurch entstanden der Stadt Koblenz bislang keine Kosten für die Beschaffung und den Unterhalt von Wartehallen.

2.2.5

Weitere Angebote zur Personenbeförderung

Neben den „klassischen“ Verkehrsangeboten des ÖPNV auf Straße und Schiene bestehen in der Stadt Koblenz weitere Angebote zur Personenbeförderung, die ebenfalls unter den Begriff des ÖPNV fallen oder den ÖPNV zeitlich bzw. räumlich verdichten, ergänzen oder ersetzen.

Demnach sind im weiteren Sinne auch als Teil des ÖPNV zu verstehen:

- Personen-Linienschiffahrt,

⁴⁵ Angaben grob geschätzt auf Basis von Einzelmeldungen von Verkehrsunternehmen und Berechnungen der Fahrpläne.

⁴⁶ nach § 40 (4) PBefG und § 32 BOKraft.

- Fähren auf Rhein und Mosel und
- Verkehrsmittel zur Anbindung der Festung Ehrenbreitstein (Seilbahn und Schrägaufzug).

Weitere alternative bzw. ergänzende Angebote zur Personenbeförderung in der Stadt Koblenz sind:

- freigestellte Schülerverkehre,
- Veranstaltungsverkehre (bspw. Lange Nacht der Museen) und
- Taxibeförderung/Mietwagen.

Fähr- und Schiffsverbindungen

Im Bereich der Stadt Koblenz werden die nachfolgenden Fähr- und Schiffsverbindungen betrieben (vgl. Tabelle 12):

Tabelle 12: Übersicht Schiff- und Fährverbindungen

Fähre	Beschreibung
Rheinfähre	Personenfähre Altstadt - Ehrenbreitstein und zurück (Fa. Gilles, März - Oktober)
Moselfähre	Personenfähre Altstadt - Lützel und zurück (Fa. Schenk, Mai - September)
Linie BPS	Köln - Bonn - Linz - Koblenz - Boppard/Winningen und zurück (Bonner Personen-Schiffahrt, April - Oktober)
Linie 10200	Köln - Bonn - Linz - Koblenz - Boppard - St. Goarshausen - Kaub - Rüdesheim - Mainz und zurück (Köln-Düsseldorfer, April - Oktober)
Linie 10250	Koblenz - Kobern-Gondorf - Cochem und zurück (Köln - Düsseldorfer, Mai - Oktober)
Linie Goldstück	Brodenbach - Koblenz und zurück (MS Goldstück, April - Oktober, dienstags und donnerstags)
Gilles	Koblenz - Vallendar

Seilbahn

Seit 2011 verkehrt die Seilbahn Koblenz mit insgesamt 18 Gondeln zwischen der Altstadt (Deutsches Eck) und der Festung Ehrenbreitstein (Festungspark). Die Seilbahn verkehrt täglich von April bis Oktober und ganzjährig an Samstagen, Sonn- und Feiertagen (09:30-19:00 Uhr). An Groß- und Sonderveranstaltungen gelten zusätzliche Verkehrszeiten. Betreiberin ist die Fa. Skyglide Event Deutschland GmbH.

Schrägaufzug/Festungsaufzug

Der Schrägaufzug Ehrenbreitstein verkehrt zwischen der Bushaltestelle Festungsaufzug/DJH und der Festung Ehrenbreitstein (Eingang Jugendherberge) ganzjährig und täglich. Betreiberin ist die Ehrenbreitsteiner Schrägaufzug GmbH. Inhaber einer gültigen VRM-Fahrkarte wie beispielsweise Tages-, Wochen-, Monatskarte im Abo, Rheinland-Pfalz-Ticket oder BahnCard 100 können den Schrägaufzug kostenlos nutzen⁴⁷.

P+R

Die Stadt Koblenz verfügt über Parkplätze die an den Stadtverkehr angebunden sind und somit P+R ermöglichen. Zusätzlich wird bei bestimmten Veranstaltungen ein Anlassbezogener Shuttle-Verkehr angeboten (vgl. Tabelle 13).

⁴⁷ VRM: <http://www.vrm.info.de/service/infos-download/besondere-fahrangebote/> (letzter Abruf September 2018).

Tabelle 13: Park & Ride Stadt Koblenz⁴⁸

P+R	Linie
Conlog-Arena, Oberwerth	5
Rüsternalle, Karthause	2/12
Kurt-Schumacher-Brücke/Winniger Str. Metternich	20, 3/13
Kurt-Schumacher-Brücke, Moselweiß	20, 3/13

Taxibeförderung

Die Taxianbieter im Stadtgebiet sind häufig in der Taxi Koblenz e.G. organisiert. Taxi-Halteplätze befinden sich u. a.

- am Hauptbahnhof,
- Löhr-Center,
- Zentralplatz,
- Forum Mittelrhein,
- Altengraben,
- Schüllerplatz,
- Talstation Sesselbahn
- Konrad-Adenauer-Ufer,
- Hotel Mercure,
- Festung Ehrenbreitstein und
- an allen Krankenhäusern.

An Veranstaltungen werden zusätzlich die Conlog-Arena, Messeplatz, Café-Hahn und die Rhein-Mosel-Halle als Halteplätze angefahren⁴⁹. Darüberhinaus gibt es weiterer Personbeförderungsanbieter (Funkmietwagen) in der Stadt Koblenz.

Carsharing

Carsharing ist eine wichtige Ergänzung zum ÖPNV, weil es den Besitz eines eigenen Autos ersparen kann. Carsharing-Nutzer sind freier in der Verkehrsmittelwahl und nutzen den ÖPNV in der Regel häufiger als Personen, die einen Pkw besitzen.

Anbieter von Carsharing-Dienstleistungen in Koblenz ist seit Juli 2017 vorrangig **book-and-drive Carsharing**. Dieser Anbieter ist der größte aus dem Rhein-Main Gebiet und hat den Bereich des Carsharings von „Teil-Auto“ des Vereins Ökostadt Koblenz e.V., die das Projekt bereits seit 1993 betrieben hat, übernommen. Insgesamt sind 7 Stationen im Stadtgebiet von Koblenz verteilt und es stehen 14 Fahrzeuge zur Verfügung. Die Kosten belaufen sich auf 1,-€ die Stunde und 0,25€ pro gefahrenen Kilometer⁵⁰. In Koblenz wird bisher nur die ökologisch sinnvolle Variante des stationsgebundenen Carsharing angeboten.

Carsharing-Stellplätze befinden sich:

- im Rauental,
- in der Altstadt am Rathaus,
- in Süd,

⁴⁸ Stadt Koblenz: https://www.koblenz.de/wirtschaft_verkehr/verkehr_parken_par.html (letzter Abruf September 2018).

⁴⁹ Stadt Koblenz: <https://taxi-koblenz.org/index.php/halteplaetze.html> (letzter Abruf September 2018).

⁵⁰ Stadt Koblenz: https://www.koblenz.de/wirtschaft_verkehr/oepnv_carsharing.html (letzter Abruf September 2018).

- Hauptbahnhof West,
- Koblenz Hauptbahnhof und
- in Lützel.

Ebenfalls haben die Carsharing-Anbieter **drive** und **KM-Autovermietung** eine Station in der Stadt Koblenz⁵¹. Die Fahrzeuge beider Anbieter können über das DB-Carsharingportal „Flinkster“ gebucht werden.

2.2.6 Klimaschutzkonzept 2011

Ein erstes Klimaschutzkonzept der Stadt Koblenz stammt aus dem Jahr 2001. Auf Basis der Klimaschutzinitiative des Bundes hat der Stadtrat 2009 eine Fortschreibung des Konzeptes beschlossen. Aus dieser Fortschreibung hat sich das Klimaschutzkonzept aus dem Jahr 2011 hervorgetan, das insgesamt 45 Maßnahmen umfasst. 32 Maßnahmen betreffen den Bereich „Energie“ und 13 Maßnahmen den Bereich „Verkehr“⁵².

Als klimapolitisches Ziel wurde sich die Nutzung und Steigerung Erneuerbarer Energien auf 18,0% gesetzt. Ebenso soll innerhalb der nächsten 10 Jahre eine CO₂-Reduzierung um 20,0% erzielt werden.

Die Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes soll die in 2001 aufgeführten Maßnahmen weiterentwickeln und tiefgreifender forcieren. Insgesamt lassen sich sieben Maßnahmen, inkl. Unterpunkte, für das Klimaschutzkonzept der Stadt Koblenz ableiten:

- übergreifende Maßnahmen,
- Maßnahmen private Haushalte,
- Maßnahmen Industrie und Gewerbe,
- Maßnahmen Stadtverwaltung,
- Maßnahmen Energieversorgung und
- Maßnahmen Verkehr⁵³.

2.2.7 Luftreinhalteplan Koblenz - Fortschreibung 2016 bis 2020

Nach dem BImSchG § 47 Abs. 1 muss ein Luftreinhalteplan aufgestellt werden, sobald die Toleranzmargen der Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Innerhalb dieses Luftreinhalteplans sollen die erforderlichen Maßnahmen niedergeschrieben werden, um entgegen der negativen Toleranzmargen vorzugehen.

Ein erster Luftreinhalteplan wurde im Mai 2009 veröffentlicht. Dabei stand die Reduzierung von Stickstoffdioxiden und Feinstaub im Vordergrund⁵⁴. In der Fortschreibung des Luftreinhalteplans der Stadt Koblenz von 2016 ist primär die Reduzierung der Luftbelastung durch Stickstoffdioxid (NO₂) aufgeführt⁵⁵.

Derzeit sind in der Stadt Koblenz zwei Messstationen aufgestellt (vgl. Abbildung 5):

- die Messstation **Hohenfelder-Straße** (seit Januar 2006) und

⁵¹ book-and-drive: <https://aktion.book-n-drive.de/Koblenz> (letzter Abruf September 2018).

⁵² Stadt Koblenz: https://www.koblenz.de/gesundheitsumwelt/klimaschutz_in_koblenz_klimaschutzkonzept2011.html (letzter Abruf September 2018).

⁵³ Ifeu – Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg GmbH (2011): Integriertes Klimaschutzkonzept für die Stadt Koblenz.

⁵⁴ Landesamt für Umwelt, Wasserwirtschaft und Gewerbeaufsicht (2009): https://www.koblenz.de/bilder/luftreinhalteplan_koblenz_verbindlich_seit_08062009.pdf (letzter Abruf September 2018).

⁵⁵ Stadt Koblenz – Umwelt (2016): https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=2ahUKEwib-hbbu_8HdAhXpoosKHcdVCnEQFJAaegQIBRAC&url=http%3A%2F%2Flebenswertes-rueben-ach.de%2Fwp-content%2Fuploads%2F2017%2F05%2F2017_05_30_Ko_Luftreinhalteplan.pdf&usq=AOvVaw2RJveQfCJFQ6uPwZzQEKta (letzter Abruf September 2018).

- die Messstation **Friedrich-Ebert-Ring**.

Abbildung 5: Standorte ZIMEN-Messstationen



Um die Reduzierung von Schadstoffen voranzutreiben, hat die Stadt Koblenz mit dem Landesamt für Umwelt mögliche Maßnahmen geprüft. Daraus haben sich Maßnahmen

- auf europäischer Ebene,
- auf nationaler Ebene,
- Maßnahmen im Zuständigkeitsbereich der Landesregierung Rheinland-Pfalz und
- auf regionaler/lokaler Ebene hervorgerufen.

2.2.8 Verkehrsentwicklungsplan Koblenz 2030

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Koblenz 2030 ist gemäß Ratsbeschluss vom 30.8.2018 das "maßgebliche Strategie-, Rahmen- und Maßnahmenplan für den Bereich Verkehr und Mobilität" im Stadtgebiet. Er umfasst und integriert alle Verkehrsarten und ist "Leitlinie der Verkehrspolitik und -planung" grundsätzlich verwaltungsverbindlich. Der VEP ist von Rat und Verwaltung bei allen Beschlüssen mit Verkehrsbezug bzw. mit verkehrlichen Auswirkungen zu berücksichtigen.

Bei der Umsetzung ist den Schlüsselmaßnahmen ein besonderes Augenmerk zu widmen. Diese sind beim ÖPNV/SPNV (vgl. VEP, Kap. 6.2.2 und 7.2):

- Umsetzung von NVP und ÖPNV-Konzept RLP Nord,
- Express-Buslinien,
- mehr und bessere Regionalverbindungen nach Koblenz,
- Barrierefreiheit im ÖPNV,
- Zuverlässigkeit des Busverkehrs und
- Optimierung des Preis- und Tarifsystems.

Weitere Handlungsfelder beim ÖPNV / SPNV sind (vgl. VEP, Kap. 6.2.2):

- **Mit hoher Priorität:**
 - zusätzliche Bahnstationen insbesondere auch in Stadtteilen,
 - Optimierung und Verknüpfung zwischen Bus und Bahn,

- Instandhaltung und Weiterentwicklung der Haltepunkte für Bus und Bahn,
- Bus-Tangential- und Durchmesserlinien und
- Optimierung der Fahrgastinformationen.

- **Mit mittlerer Priorität:**
 - neue Bushaltestellen,
 - Bus-Netz- und -Taktoptimierung,
 - Ausweitung und Optimierung Nachtverkehr,
 - verbesserte Anbindung der Universität an den Haltepunkt Güls,
 - Alternative Antriebstechnik,
 - Marketing und Öffentlichkeitsarbeit,
 - Weiterbetrieb, Optimierung
 - und bessere Einbindung der Sonderverkehrsmittel.

- **Mit z.Z. noch niedriger Priorität:**
 - Autonomes Fahren.

In Anhang B finden sich die Prüfaufträge des VEP für die künftige Entwicklung des ÖPNV und SPNV im Stadtgebiet Koblenz (Berücksichtigung in der nächsten Fortschreibung des Nahverkehrsplans).

Grundlage für die Handlungsfelder und Maßnahmen ist das 2015 vom Stadtrat beschlossene Zielsystem. Das Leitziel lautet: „stadtverträgliche und nachhaltige Gestaltung und Entwicklung der Mobilität und Verkehre“ (vgl. VEP, Kap. 3). Es wird untermauert durch sieben gleichrangige Unterziele, die Bewertungsmaßstab für jegliche verkehrsbezogene Maßnahme im Stadtgebiet sind (vgl. VEP, Kap. 3):

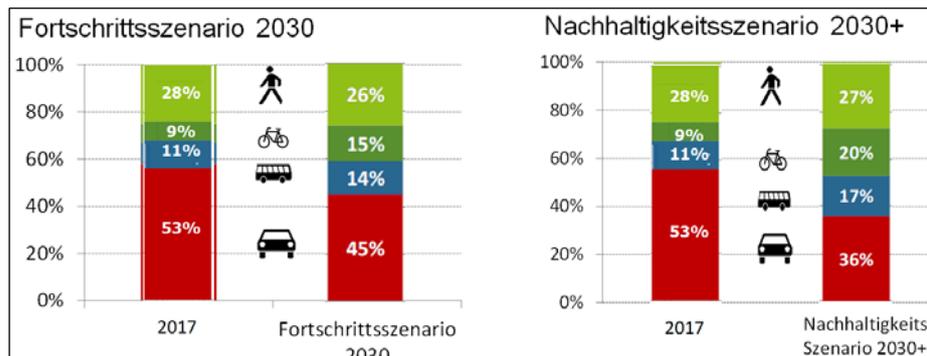
- Gleichberechtigte Verkehrsteilhabe sichern,
- Verkehrslagerung zu Gunsten des Umweltverbundes,
- Sicherung der Erreichbarkeit,
- Abwicklung des MIV,
- Verträgliche Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs,
- Verkehrssicherheit erhöhen und
- Bestandssicherung und Effizienzsteigerung im Verkehrssystem.

Dabei bezieht sich der VEP auf Zukunftsszenarien der Stadt Koblenz bis 2030. Insgesamt ist es das Ziel den autogebundenen Verkehr zu reduzieren und somit auf eine zukunftsgerichtete, veränderte Schwerpunktverlagerung der Verkehrsplanung abzielen. Unterteilt ist der VEP in zwei Szenarien, das Fortschritts-Szenario und das Nachhaltigkeits-Szenario.

Kriterium für die Szenarien ist jeweils die Verkehrsmittelwahl der Stadtbevölkerung im Alltagsverkehr (Modalsplit in Bezug auf das Hauptverkehrsmittel). Das „Fortschritts-Szenario“ strebt eine Abnahme des MIV-Anteils von ca. 7 Prozentpunkten an (Minderung der Fahrtenanzahl um etwa ein Sechstel). Demnach steht ganz besonders im Vordergrund den Fuß- und Radverkehr, sowie den ÖPNV zu stärken, sodass er wieder an Bedeutung gewinnt (vgl. Abbildung 6).

Demgegenüber wurde ein „Nachhaltigkeits-Szenario“ aufgestellt. In diesem Szenario soll der MIV-Anteil zukünftig um ca. 15 Prozentpunkte abnehmen (Minderung um zwei Fünftel), wodurch die Klimaschutzziele von 2011 der Stadt Koblenz und auch auf globaler Ebene eingehalten werden können (vgl. VEP, Kap. 4.2.2) (vgl. Abbildung 6).

Abbildung 6: Szenarien des VEP



Der VEP sieht vor und fordert, "echte Alternativen zum motorisierten Individualverkehr zu entwickeln - in erster Linie ist dies der ÖPNV und des Weiteren der Radverkehr - und diese gleichberechtigt in der Verkehrsplanung zu berücksichtigen. Gekoppelt (...) sollten perspektivisch und behutsam aufbauend auch Push-Maßnahmen im MIV einsetzen." (vgl. VEP, Kap. 9).

Entscheidend für die bevorstehende Verkehrsentwicklung der Stadt Koblenz ist die Entwicklung des Mobilitätsverhaltens der Einwohner. Diesbezüglich lassen u.a. folgende Trends erkennen [vgl. VEP, Kap. 4.1]:

- Zunahme Freizeitverkehr,
- Führerscheinverfügbarkeit im Seniorenalter,
- Abflachung in der Flexibilität von Arbeitszeiten führt zu Verkehrsspitzen,
- Verlagerungseffekt Versorgungsverkehr auf den Güter- bzw. Lieferverkehr,
- Zunahme des Radverkehrs durch E-Bikes/Pedelecs,
- Verstärkung intermodaler Wegeketten und multimodaler Mobilitätsmuster und
- Allzeit-Höchststand für den Pkw-Bestand Stadt Koblenz.

2.2.9 Tarif, Vertrieb, Kommunikation

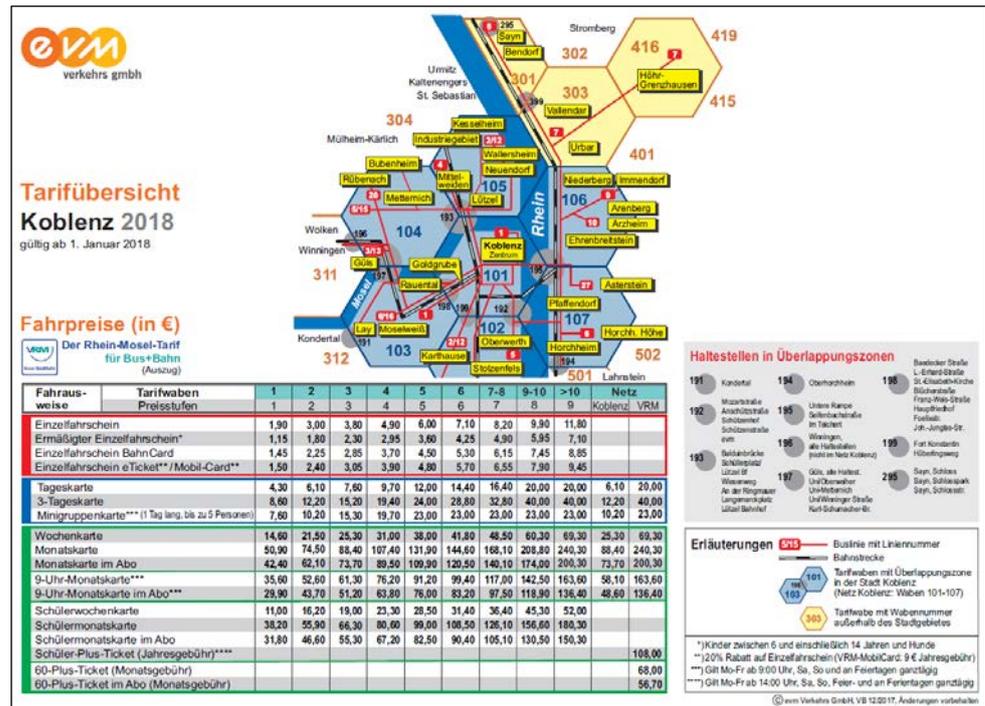
Die Stadt Koblenz ist Mitglied des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel (VRM) und wendet seit dem Jahr 2002 den VRM-Tarif mit den jeweils gültigen Tarif- und Beförderungsbedingungen auf allen Bus- und Bahnlinien im Stadtgebiet an.

Der VRM-Tarif ist ein Wabentarif (vgl. Abbildung 7). Grundsätzlich gilt zur Preisbildung die Anzahl der durchzufahrenden Waben (= Preisstufen). Dabei werden die Einstiegs- und Ausstiegswabe mitgezählt. Für die Zielhaltestelle gilt jeweils der Preis der zuletzt durchfahrenen Wabe.

Jede Wabe hat eine eigene 3-stellige Nummer. Einzelne Haltestellen sind auf Wabengrenzen positioniert (Überlappungszonen). Das Stadtgebiet Koblenz umfasst

- die Tarifwaben 101 bis 107 und
- die Überlappungszonen 192 bis 199.

Abbildung 7: Tarifübersicht Koblenz 2018⁵⁶



Das „eTicket“ der evm Verkehrs GmbH stellt eine elektronische Geldbörse zum Erwerb von vergünstigten Einzelfahrscheinen dar. Das eTicket selbst wird kostenlos gegen einen Pfandbetrag abgegeben. Inhaber können damit an Terminals in den Bussen oder beim Fahrpersonal Fahrtberechtigungen erwerben. Es wird ein Rabatt von 20 % eingeräumt. Das Angebot und die Gültigkeit des eTickets beschränken sich zzt. auf die Verkehrslinien der evm Verkehrs GmbH und die KVG-Linie 301, letztere nur innerhalb des Stadtgebietes Koblenz⁵⁷.

Über die Koblenz-Touristik bietet die Stadt mit der „KoblenzCard“ eine Vorteilskarte an, die Besuchern 24 Stunden freie Fahrt in allen Bussen, Bahnen und Fähren innerhalb des Stadtgebietes sowie im Schrägaufzug Ehrenbreitstein gewährt. Darüber hinaus kann man vergünstigt Museen besuchen und erhält Nachlässe für diverse Schifffahrten sowie die Koblenzer Seilbahn⁵⁸.

Der Vertrieb der Fahrkarten erfolgt zum einen über Fahrkartenautomaten (SPNV), zum anderen in den Fahrzeugen (Verkaufsdrucker beim Fahrpersonal bzw. eTicket-Terminals). Fahrkarten im Abo können nur direkt über die Verkehrsunternehmen bezogen werden. Das Bestellformular findet sich bei den Betreibern auf deren Internetseiten, auf den Internetseiten des VRM (www.vrminfo.de) und/oder ist in Kundendienststellen vor Ort erhältlich, z.B. im Bus-Info-Zentrum Löhr-Center der evm Verkehrs GmbH, im Kunden-Service-Center Koblenz der RMV oder im DB-Reisezentrum (Koblenz Hbf). Seit dem

⁵⁶ evm Verkehrs GmbH: <https://www.evm.de/evm/Homepage/Verkehr/Fahrkarten%20und%20Tarife/> (letzter Abruf September 2018)

⁵⁷ Evm Verkehrs GmbH: <https://www.evm.de/evm/Homepage/Verkehr/eTicket/> (letzter Abruf September 2018).

⁵⁸ Stadt Koblenz: <https://www.koblenz-touristik.de/koblenz-card.html> (letzter Abruf September 2018).

01.08.2018 können Einzel- und Freizeittickets des VRM über die DB-Navigator-App (Handyticket) erworben werden⁵⁹.

Die evm Verkehrs GmbH unterhält darüber hinaus weitere Verkaufsstellen für Wochen- und Monatszeitkarten im Stadtgebiet:

- Bus-Infozentrum Löhr-Center (Innenstadt),
- Meilenstein, DG Mittelrhein (Mitte),
- Drogerie Bachir Yousif (Wallerstein),
- Forum Confluentes (Altstadt),
- Kios „de Pfau“ Riccardo Pavone (Horchheim),
- Zeitschriften Peter Höfer (Bendorf) und
- Lehrmittel Köhler (Karthause)⁶⁰.

Im Auftrag seiner Mitglieder organisiert der VRM die linien- und betreiberübergreifende Kommunikation, Information und Werbung für den ÖPNV. Zentrale Elemente der Kommunikation mit den Fahrgästen sind die Info-Hotline des VRM unter 0800 5 986 986 sowie die VRM-Webseite unter www.vrminfo.de.

Die in der Stadt Koblenz maßgeblichen Verkehrsanbieter betreiben ebenfalls Servicetelefone und Internetangebote, die sich aber i.d.R. auf den eigenen Verkehrsbereich, nicht auf den ÖPNV als Gesamtsystem, konzentrieren. Die am stärksten frequentierten Stellen im Busbereich sind die:

- evm Verkehrs GmbH (0261/402-20000, www.evm-verkehr.de) und
- RMV Rhein-Mosel-Verkehrsgesellschaft mbH (0261/29683468, www.rhein-mosel-bus.de).

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 wurde die Herausgabe der Fahrplanbücher eingestellt. Die Fahrpläne sind auf den jeweiligen Internetseiten der Verkehrsunternehmen oder auf der Internetseite der VRM GmbH abrufbar. Darüber hinaus werden verstärkt linienbezogene Taschenfahrpläne herausgegeben. Die evm Verkehrs GmbH veröffentlicht pro Fahrplanjahr für ihre eigenen Linien ein Fahrplanheft.

Schließlich umfasst die verbundweite Kommunikation Informations- und Werbebrochüren (z.B. Liniennetzplan, Tarifwabenplan, Fahrkartenübersicht) sowie Plakate im Rahmen von Aktionen, die sich vorwiegend mit der Bewerbung bestimmter Fahrkartenangebote für unterschiedliche Zielgruppen befassen.

Die evm Verkehrs GmbH veröffentlicht für jedes Fahrplanjahr einen schematischen Liniennetzplan mit nahezu allen Haltestellen, der außer dem eigenen Linienangebot auch eine Darstellung der Stadt-Umland-Linien sowie Hinweise auf Zugangsstellen zum SPNV enthält. Zusätzlich wird ein gemeinsamer Übersichtsplan der Verkehrsunternehmen für den Nachtbusverkehr in und um Koblenz herausgegeben⁶¹. Außerdem wird ein Tarifübersichtsplan mit Fahrpreisen für das betreffende Bedienungsgebiet aufgelegt.

Auch der überregional agierende Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Nord steht mit den Fahrgästen in Kontakt. Über die Dachmarke „Rheinland-Pfalz-Takt“ (www.dertakt.de) werden, insbesondere der SPNV sowie die Regiobuslinien, mit entsprechenden Informationen und Aktionen beworben. Weitere Schwerpunkte des „Takt“-Marketings

⁵⁹ VRM: http://www.vrminfo.de/fahrplan/verkehrsmeldungen/aktuelle-verkehrsmeldungen/verkehrsmeldungsde-tail/?no_cache=1&tx_ttnews%5Btt_news%5D=4743&cHash=72645358f7aab2440d10e0592198c2de (letzter Abruf September 2018).

⁶⁰ evm Verkehrs GmbH: <https://www.evm.de/evm/Homepage/Verkehr/Fahrkarten%20und%20Tarife/> (letzter Abruf September 2018).

⁶¹ evm Verkehrs GmbH: <https://www.evm.de/evm/Homepage/Verkehr/Liniennetz%20und%20Umsteigehaltestellen/> (letzter Abruf September 2018).

sind Freizeit- und Ausflugstipps sowie Wandervorschläge, die sich mit Bahn und Bus gut kombinieren lassen.

2.2.10 Nachfragesituation

Pro Jahr sind im Stadtverkehrsnetz Koblenz allein auf den Linien der evm Verkehrs GmbH rund 9 Millionen Fahrgäste unterwegs. Dies entspricht im Mittel ca. 25.000 Reisenden im Busverkehr pro Tag⁶².

Die am stärksten frequentierten Haltestellen sind:

- Bf Stadtmitte/Löhr-Center,
- Zentralplatz/Forum und
- Hauptbahnhof⁶³.

Liniengenaue Daten für die Fahrgastnachfrage liegen dem Aufgabenträger mit Zusicherung der Vertraulichkeit vor. Nachfrage- und Erlösdaten sind unternehmensinterne Daten. Die Verkehrsbetriebe sind im Rahmen bestehender eigenwirtschaftlicher Genehmigungen nicht zur Herausgabe dieser Daten verpflichtet.

⁶² Auswertung der automatischen Fahrgastzählung für das Jahr 2017-18, am 30. Juli 2018.

⁶³ Angaben der evm Verkehrs GmbH.

3. Anforderungsprofil

Ausgehend von den verkehrspolitischen Zielen werden in diesem Kapitel grundsätzliche Festlegungen zu den Qualitätsanforderungen des ÖPNV und der Mobilität im Stadtgebiet Koblenz abgeleitet. Diese werden durch die Definition von Netzstruktur und Anforderungen an den Schienennahverkehr sowie der Angebots-, Qualitäts- und Organisationsvorgaben für den ÖPNV konkretisiert. Dieses Rahmenkonzept stellt das verbindliche Anforderungsprofil für den ÖPNV in der Stadt Koblenz dar und legt alle linienübergreifenden Standards (Stadt-Umland- und Regionallinien) verbindlich fest.

3.1 Verkehrspolitische Ziele

Die wesentlichen verkehrspolitischen Ziele für den NVP, basierend auf übergeordneten rechtlichen Vorgaben sowie Anregungen und Erwartungen aus der Kommunalpolitik und von gesellschaftlich relevanten Gruppen, werden nachfolgend zusammengefasst. Die für den ÖPNV in der Stadt Koblenz maßgeblichen verkehrspolitischen Zielsetzungen leiten sich konkret ab aus:

- aus bundes- und landesrechtlichen Vorgaben (Nahverkehrsgesetz, Novellierung in Arbeit),
- übergeordneten Planwerken der Regional- und Landesplanung sowie
- kommunalpolitischen Konzepten und Zielvorstellungen, insbesondere der VEP 2030.

3.1.1 Gesetzliche Zielvorgaben

Bei denen im NVP zu berücksichtigenden Zielvorgaben sind zunächst neben den bundesweiten Vorgaben im PBefG (vgl. Tabelle 1) die Ziele und allgemeinen Leitlinien für den ÖPNV in Rheinland-Pfalz von Belang, die sich aus dem Nahverkehrsgesetz (NVG) ableiten. Die für die Stadt Koblenz relevanten gesetzlichen Aspekte sind in nachfolgender Tabelle 14 zusammengefasst.

Das Landesplanungsgesetz (LPIG) verweist zur Festsetzung und Begründung der räumlich und sachlich gebotenen Ziele auf die übergeordneten Planungen des Landesentwicklungsprogrammes und der regionalen Raumordnungspläne (RRÖP) der Planungsgemeinschaften⁶⁴.

⁶⁴ vgl. § 5 - Ziele der Landesplanung LPIG

Tabelle 14: Ziele und Leitlinien für den ÖPNV in Rheinland-Pfalz⁶⁵

Stichwort	§ 2 - Ziele Abs. 1 bis 5
Grundversorgung	Der öffentliche Personennahverkehr soll in allen Bereichen des Landes eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen sicherstellen. Er soll eine Grundversorgung mit Verkehrsleistungen auch in den dünn besiedelten Räumen gewährleisten und unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Umweltschutzes und der Verkehrssicherheit zu einer Verringerung des motorisierten Individualverkehrs beitragen.
Vorrangsystem	Beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur soll dem öffentlichen Personennahverkehr in den Verdichtungsräumen und großen Städten Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden, sofern dem nicht Grundsätze der Wirtschaftlichkeit entgegenstehen und die zu erwartende Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsleistungen den Vorrang rechtfertigt.
Anbindungsqualität	Eine angemessene Anbindung der Wohnbereiche an die Arbeitsstätten, an die öffentlichen, sozialen und kulturellen Einrichtungen sowie an die Erholungsgebiete mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist anzustreben.
Raumordnung und ÖPNV	Bei der Landes-, Regional- und Bauleitplanung sowie in den Verfahren zur Sicherung der Raumordnung sind auch die Ziele nach den Absätzen 1 bis 3 zu berücksichtigen. Die Ziele der Raumordnung und Landesplanung sind im Anwendungsbereich dieses Gesetzes zu beachten.
Landesübergreifendes Angebote	Es ist anzustreben, den öffentlichen Personennahverkehr auch bei den die Landesgrenzen überschreitenden Verkehren einheitlich zu gestalten.
Stichwort	§ 3 - Allgemeine Leitlinien Abs. 1 bis 7
Bedarfsorientiertes Angebot	Der öffentliche Personennahverkehr soll bedarfsorientiert zu einem integrierten Gesamtbedienungsangebot mit aufeinander abgestimmten Fahrplänen und Tarifen entwickelt werden. Der Schienenpersonennahverkehr soll das Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs bilden.
Bedarfsgerechter Ausbau	Die Erhaltung und der bedarfsgerechte Ausbau des Schienennetzes sind zu fördern. Es ist anzustreben, dass die Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur unter Ausschöpfung technischer und betrieblicher Verbesserungsmöglichkeiten so entwickelt wird, dass ein möglichst wirtschaftlicher Betrieb erreicht werden kann.
Angebot SPNV	Die Angebote des Schienenpersonennahverkehrs sollen grundsätzlich so entwickelt werden, dass eine Verknüpfung der Schienenverbindungen in den Knotenpunkten, eine flächendeckende integrierte Taktbedienung und eine angemessene Ausweitung der Verkehrsbedienung in den Tagesrandzeiten sowie an Wochenenden gewährleistet sind. Die Angebote des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs sollen auf den Schienenpersonennahverkehr ausgerichtet und mit ihm verknüpft werden.
Sonderverkehre	Die Berufs- und Schülersonderverkehre sollen so weit wie möglich in die Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs überführt werden.
Förderung alternativer Bedienungsformen	In verkehrsschwachen Räumen und zu verkehrsarmen Zeiten sollen alternative Bedienungsformen, wie insbesondere Personennahverkehrsdienste auf Abruf mit Kleinbussen, Taxen und Mietwagen zu einer ergänzenden oder wirtschaftlicheren Gestaltung der Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs genutzt werden.
ÖPNV-Infrastruktur	Beim Ausbau der Infrastruktur des öffentlichen Personennahverkehrs ist anzustreben, dass neben der Erhaltung und dem Ausbau der Verkehrswege Schiene und Straße die Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs, wie Bahnhöfe, Zugangs- und Umsteigeanlagen, Park-and-ride-Anlagen, Bike-and-ride-Anlagen und Haltestellen so ausgebaut werden, dass sie den Anforderungen an eine attraktive öffentliche Verkehrsbedienung entsprechen.
Barrierefreiheit	Bei der Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Beschaffung von Fahrzeugen des öffentlichen Personennahverkehrs und der Gestaltung der Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs sollen die Belange von behinderten und alten Menschen, von Kindern, von Familien mit Kindern und von Frauen besonders berücksichtigt werden. Soweit die in Satz 1 genannten Bereiche noch nicht barrierefrei gestaltet sind, sollen sie schrittweise entsprechend den allgemein anerkannten Regeln der Technik so weit wie möglich barrierefrei umgestaltet werden.

⁶⁵ Nahverkehrsgesetz - NVG vom 17. November 1995.

3.1.2 Ziele aus übergeordneten Planungen

Der NVP soll auf die ÖPNV-relevanten Zielsetzungen aus der Landes- und Regionalplanung Bezug nehmen und diese Ziele im Rahmen der folgenden Ausführungen beachten.

Im Landesentwicklungsprogramm⁶⁶ werden im Abschnitt **V. Sicherung und Fortentwicklung der Infrastruktur**, unter dem **Kapitel Verkehr**, das folgende übergreifende Leitbild mit Zielstellungen definiert:

Leitbild „**Mobilität sichern**“ - Allgemeine Planungsgrundsätze G 136 bis G 139:

- Sicherung von Verbindungen zwischen zentralen Orten,
- Stärkung des nicht motorisierten Individualverkehrs und ÖPNV,
- die Siedlungsentwicklung soll in Verbindung mit Haltepunkten an Nahverkehrsachsen erfolgen und
- Vorrangig Ausbau, Ergänzung und Verbesserung vorhandener Verkehrsanlagen.

Daraus abgeleitet werden folgende Ziele an ein funktionales Netz für den öffentlichen Verkehr, worin Schienenstrecken wie auch Busstrecken gleichermaßen berücksichtigt sind (Z 142 - Z 143); „Ziele“ sind verbindlicher als „Grundsätze“ und anders als diese bereits abgewogen:

- Funktionales Netz untergliedert in vier Kategorien (großräumige Verbindungen Kategorie I, überregionale Verbindungen Kategorie II, regionale Verbindungen Kategorie III, flächenerschließende Verbindungen Kategorie IV) (vgl. ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord) und
- Bedienung der überregionalen und regionalen Verbindungen auch in zeitlichen Randlagen.

Konkretisierte Aussagen zur ÖPNV-Entwicklung sind im Regionalen Raumordnungsplan von 2017 der Planungsgemeinschaft Mittelrhein/Westerwald⁶⁷ innerhalb des Kapitels **Verkehr und Mobilität** festgeschrieben und betreffen die folgenden Themenbereich:

- Anbindung der Region,
- Verkehrsnetzgestaltung,
- Öffentlicher Verkehr,
- Straßenverkehr,
- Güterverkehr und den
- Radverkehr.

Die konkrete Planung und Umsetzung der Vorgaben für den Schienenpersonennahverkehr und die überregional bedeutsamen Busverbindungen erfolgt durch den Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord. Die Planung und Umsetzung des regionalen und lokalen Busverkehrs ist Aufgabe der Stadt Koblenz und der Landkreise, die sich im Verkehrsverbund Rhein-Mosel zusammengeschlossen haben und für ihre Zuständigkeitsbereiche Nahverkehrspläne aufstellen.

3.1.3 Kommunalpolitische Zielsetzungen

Die folgenden kommunalpolitischen Zielsetzungen, wie im NVP 2015, wurden als Rahmenbedingungen für den ÖPNV am 10.11.2010 durch den Stadtrat beschlossen⁶⁸:

⁶⁶ Landesentwicklungsprogramm (LEP IV), beschlossen vom Ministerrat am 07.10.2008. Gemäß § 8 (1) Satz 7 LPIG wurde das LEP IV durch Rechtsverordnung vom 14.10.2008 für verbindlich erklärt.

⁶⁷ RROP Regionaler Raumordnungsplan Mittelrhein, verbindlich seit 11. Dezember 2017.

⁶⁸ Übernommen aus dem Beschluss des NVP 2015 (soweit auf heutiger gesetzlicher Grundlage des ÖPNV noch anwendbar).

- Der ÖPNV sichert die Mobilität der Bevölkerung und der Gäste der Stadt Koblenz, unabhängig vom Alter und der Gehfähigkeit sowie der Verfügbarkeit eines eigenen Fahrzeugs. Er ist somit Bestandteil der Daseinsfürsorge und ein wesentlicher Beitrag zur Zukunftsfähigkeit einer „alternden“ Gesellschaft.
- Der ÖPNV soll die Umsetzung der umweltpolitischen Ziele der Stadt Koblenz sowohl direkt als auch indirekt unterstützen (Klimaschutzkonzept 2011, Luftreinhalteplan Koblenz Fortschreibung 2016-2020, VEP 2030).
- Die bestehenden Erschließungsstandards (Raumerschließung, Betriebszeiten und Taktfolgen) müssen als Mindestangebot gesichert und sie sollen bei Bedarf qualitativ verbessert werden.
- Die Verknüpfung der Linien untereinander und mit anderen Verkehrsmitteln soll verbessert werden.
- Der Bahnhofpunkt Koblenz-Stadtmitte wird dem Bedarf entsprechend bei der Neugestaltung des Liniennetzes und der Linienverknüpfungen Berücksichtigung finden.
- Zusatzverkehre zur Schülerbeförderung („E-Wagen“) richten sich nach dem tatsächlichen Bedarf.

Weitere kommunalpolitische und fachliche Vorgabe ist der VEP Koblenz 2030 (Beschluss vom 30.08.2018) (vgl. Kapitel 2.2.8).

3.2 Grundsätzliche Festlegungen

Es werden nachfolgend die Grundsätze zur Rolle, Planung und Ausgestaltung des ÖPNV in der Stadt Koblenz aufgeführt. Die Festlegungen leiten sich unmittelbar aus den gesetzlichen Anforderungen und den politischen Grundsätzen der örtlichen Fraktionen und gesellschaftlichen Interessensgruppen ab. Sie haben den Status von Selbstverpflichtungen und dienen u. a. beteiligten Dritten wie Verkehrsunternehmen, Nachbareaufgabenträgern und dem Landesbetrieb Mobilität als Informations- und Arbeitsgrundlage.

Es ist Aufgabe der Stadt Koblenz mit ihrer Fachverwaltung darauf hinzuwirken, dass die nachfolgenden Vorgaben von der Genehmigungsbehörde bei Genehmigungsentscheidungen gemäß § 8 Absatz 3 PBefG angemessen berücksichtigt werden. Für den Fall der aufgabenträgerseitigen Vorbereitungen zur Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge im ÖPNV wird die Stadt Koblenz ihre Vorgaben übernehmen bzw. auf deren Grundlage konkretisieren.

Festlegung 1: Rolle des ÖPNV als Mobilitätsträger

- Der ÖPNV hat als Teil der Daseinsvorsorge eine ausreichende Verkehrsbedienug der Bevölkerung sicherzustellen.**
- Innerhalb des Stadtgebietes und entlang der stark frequentierten Verkehrsachsen nimmt der ÖPNV die Rolle eines Vorrangsystems vor dem motorisierten Individualverkehr wahr.**
- Das ÖPNV-Angebot hat den wesentlichen Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung und der Gäste zu entsprechen.**

Erläuterung: Der ÖPNV in der Stadt Koblenz ist dahingehend zu gestalten, dass eine ausreichende Verkehrsbedienug der Bevölkerung im Rahmen der Daseinsvorsorge für das gesamte Stadtgebiet sichergestellt ist (vgl. Festlegung 9). Innerhalb des Stadtgebietes und entlang der Verkehrskorridore, vor allem zwischen Koblenz, Andernach und Neuwied, ist der ÖPNV mit dem Ziel zu fördern und auszubauen, dass er hinsichtlich Wirtschaftlichkeit und Nachfrage für eine Bewältigung des Verkehrsaufkommens (vor allem in den Spitzenzeiten) vorrangig vor dem motorisierten Individualverkehr sorgen kann.

Grundsätzlich sind neben der Bewältigung des Berufs- und Ausbildungsverkehrs auch attraktive ÖPNV-Verbindungen zwischen Wohnbereichen und Versorgungsschwerpunkten, sozialen und kulturellen Einrichtungen sowie Freizeit- und Erholungsstätten und -bereichen herzustellen.

Festlegung 2: Wahrnehmung der Aufgabenträgerfunktion

- a) **Als Aufgabenträgerin für den ÖSPV sichert die Stadt Koblenz Planung, Gestaltung und Finanzierung des Verkehrsangebotes im Rahmen des gesetzlichen Erfordernisses⁶⁹ sowie ihrer Einflussmöglichkeiten und Zuständigkeiten.**
- b) **Die Stadt Koblenz vertritt das gesamtgesellschaftliche Interesse bei der Gestaltung des ÖSPV im Stadtgebiet in enger Abstimmung mit den konzessionierten bzw. beauftragten Verkehrsunternehmen.**
- c) **Als Mitglied des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV Nord) vertritt die Stadt Koblenz ihre Interessen an der Gestaltung und Entwicklung des SPNV sowie der ergänzenden Regio-Bus-Linien.**
- d) **Als Gesellschafterin des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel (VRM) vertritt die Stadt Koblenz gemeinsam mit anderen Aufgabenträgern der Region das Interesse nach einer einheitlichen und abgestimmten Gestaltung des ÖPNV (u.a. Tarife und Marketing).**
- e) **Mit den benachbarten und sonstigen Aufgabenträgern der Region kooperiert die Stadt Koblenz je nach Linie bzw. Linienbündel mit dem Ziel einer integrierten Gestaltung des ÖSPV über Stadt- und Kreisgrenzen hinweg.**
- f) **Zur Regelung der Aufgabenwahrnehmung bei Stadtgrenze-überschreitenden Linien im Zuge der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge wird die Stadt Koblenz mit dem jeweils anderen zuständigen Aufgabenträger entsprechende Zweckvereinbarungen schließen auf Basis des Gesetzes über die kommunale Zusammenarbeit (KomZG)⁷⁰.**

Erläuterung: Die Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft obliegt den beschlussfassenden städtischen Gremien, die Rolle der Sachbearbeitungsstelle nimmt das Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung wahr. Allgemeine Zielsetzung ist die Sicherung und Verbesserung von Angebot und Qualität des ÖPNV für Koblenz. Dies erfolgt zur Gewährleistung der Daseinsvorsorge sowie der Weiterentwicklung des gesellschaftlichen Nutzens und der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV durch Erhalt und Steigerung der Fahrgastnachfrage.

Die Zusammenarbeit mit regionalen Aufgabenträgern bzw. dem Zweckverband SPNV Nord findet statt

- in der Zweckverbandsversammlung sowie weiteren Abstimmungen mit der Geschäftsstelle des SPNV Nord,
- in der Gesellschafterversammlung des VRM sowie weiteren Abstimmungen mit der Verbundgeschäftsstelle hinsichtlich Tarif und Vertrieb, Fahrplänen und Anschlüssen, Beförderungsqualität sowie Information und Kommunikation und
- in bilateralen Abstimmungen mit Nachbareaufgabenträgern zur Vereinbarung der federführenden Zuständigkeiten bei grenzüberschreitenden Linien und Linienbündeln sowie zur Abstimmung planerischer/betrieblicher Maßnahmen.

⁶⁹ Gem. § 4 (1) und § 5 (1) NVG Rheinland-Pfalz

⁷⁰ Gem. §§ 12 und 13 KomZG

Die Stadt Koblenz bringt ihre spezifischen Interessen und Vorschläge in den genannten Gremien ein. Es ist das Bestreben, eine möglichst einvernehmliche Abstimmung bei Fragen zu stadtgrenzüberschreitenden Linien zu erreichen. In diesem Zusammenhang ist grundsätzlich darauf hinzuwirken, dass Nahverkehrspläne benachbarter Aufgabenträger, hier die Landkreise Mayen-Koblenz, Westerwald und Rhein-Lahn sowie für einzelne Linien auch Rhein-Hunsrück und Neuwied, sich in ihren Aussagen nicht widersprechen.

Festlegung 3: ÖPNV und städtische Planung

- a) Die Gestaltung des ÖPNV muss mit den Zielen der Verkehrsentwicklungsplanung, Landes-, Regional- und Bauleitplanung, Luftreinhalteplanung sowie dem Klimaschutz zu vereinbaren sein (Klimaschutzkonzept 2011, Luftreinhalteplan Koblenz Fortschreibung 2016-2020, VEP 2030).
- b) Im Rahmen städtebaulicher oder infrastruktureller Bauvorhaben sind die jeweiligen finanziellen und betrieblichen Anforderungen an den ÖPNV frühzeitig zu prüfen und zwischen den jeweils zuständigen Behörden abzustimmen.
- c) Bei Neubau- und Konversionsgebieten und größeren solitären Bauvorhaben mit hoher ÖPNV-Affinität ist die Verfügbarkeit bzw. Realisierbarkeit des ÖPNV frühzeitig zu prüfen. Es ist sicherzustellen, dass dort ÖPNV-Angebote rechtzeitig zum Erstbezug bzw. der Inbetriebnahme vorhanden sind.
- d) Zugunsten einer kleinräumigen Erschließung durch den ÖSPV sind bei neuen Sammel- und Erschließungsstraßen die Befahrbarkeit zumindest mit Standardlinienbussen und ggf. geeignete Buswendemöglichkeiten sicherzustellen.
- e) Die städtebauliche Verdichtung ist vorrangig an den Hauptverkehrsachsen und Knotenpunkten des ÖPNV auszurichten bzw. dort zu stärken. Bei der Standortwahl für Baumaßnahmen ist das vorhandene ÖPNV-Netz bereits in der Vorauswahl zu berücksichtigen, nicht zuletzt die Bahnstationen.

Erläuterung: Die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur und des Angebotes hat den Anforderungen der räumlichen Planung zu entsprechen, insbesondere unter dem Gebot sozialer Belange, des Umweltschutzes und der Wirtschaftlichkeit. Dabei sind zur ÖPNV-Anbindung im Rahmen städtebaulicher Maßnahmen wirtschaftlich und verkehrlich angemessene Lösungen zu finden, um Bevölkerung und Gästen von Beginn der Nutzung an eine Entscheidung zugunsten des ÖPNV bei ihrer Verkehrsmittelwahl zu erleichtern. Neben der Befahrbarkeit für den ÖSPV sind bei Verkehrsanlagen in Baugebieten Flächen für Haltestellenanlagen (möglichst inkl. Wetterschutz, Fahrradabstellanlage und Energieanschluss für Beleuchtung und Auskunftssysteme) an zentral gelegenen, gut erreichbaren Stellen vorzusehen.

Festlegung 4: Grundsatz der vollständigen Barrierefreiheit

- a) Ziel der Stadt Koblenz ist es den ÖSPV im Stadtgebiet grundsätzlich barrierefrei im Sinne des PBefG zu gestalten (siehe auch Festlegung 11 und Festlegung 13).
- b) Beim Neubau von ÖPNV-Stationen sind diese barrierefrei auszuführen, einschließlich der Zugänglichkeit. Beim barrierefreien Ausbau bestehender Haltestellen sind hochfrequentierte Stationen und Verknüpfungspunkte vorrangig umzurüsten.

- c) Zur Ausgestaltung der vollständigen Barrierefreiheit gem. PBefG⁷¹ sind entsprechende Maßnahmen und definierte Ausnahmeregelungen festzuschreiben (vgl. Kapitel 5.5).
- d) Hinsichtlich der Finanzierung von Haltestellenausbauten sind verlässliche Aussagen für künftige Maßnahmen und Prioritäten zu treffen. Die (ggf. anteilig) dem ÖPNV zuzuordnenden Kostenbestandteile sind im Rahmen der Projekte transparent auszuweisen.

Erläuterung: Zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse ist das Augenmerk insbesondere auf mobilitätseingeschränkte Personen zu richten. Bereits das Inkrafttreten des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen, spätestens jedoch die seit 2013 gültige Fassung des PBefG mit verbindlich benanntem Umsetzungshorizont hat Anlass gegeben, für die Realisierung bzw. Vervollständigung eines barrierefrei zugänglichen öffentlichen Verkehrs Eckdaten bzw. Maßnahmen zur schrittweisen Bearbeitung dieser Aufgabe aufzuzeigen. Das PBefG verweist zur Ausgestaltung des barrierefreien ÖPNV inkl. der Benennung von Ausnahmeregelungen direkt auf die Darstellung im Rahmen des NVP.

Der Grundsatz der vollständigen Barrierefreiheit bezieht sich auf den gesamten ÖPNV, d.h. neben der Zugänglichkeit und Aufenthaltsqualität der eingesetzten Linienfahrzeuge betrifft dies auch die bauliche und technische Gestaltung von Bahnhöfen, Haltepunkten und Bushaltestellen sowie die Möglichkeit der Inanspruchnahme von Fahrgastinformationen (schriftlich und/oder akustisch) bzw. sonstiger Hilfestellungen zur Nutzung des ÖPNV.

Die konkreten Ziele, Maßnahmen und Ausnahmen zur Ausgestaltung eines barrierefreien ÖPNV in der Stadt Koblenz werden mit Blick auf die im PBefG geforderte „vollständige Barrierefreiheit“ ab dem Jahr 01.01.2022 vorbereitet.

3.3

Bildung einer Netzstruktur

Das Netz des ÖPNV setzt sich zusammen aus (Teil-)Strecken, die durch Knoten- oder Verknüpfungspunkte räumlich miteinander verbunden sind. Aus jeweils mehreren, regelmäßig befahrenen Teilstrecken werden Linien gebildet. An Verknüpfungspunkten, die zugleich Umsteigepunkte sind, sollen Linien idealerweise nicht nur räumlich miteinander verbunden sein, sondern auch zeitlich mit abgestimmten Fahrplänen, so dass möglichst kurze Wartezeiten beim Umsteigen entstehen.

Der Rheinland-Pfalz-Takt greift diese Anforderung auf und entwickelt sie als „integralen Taktfahrplan“ (ITF) räumlich weiter. So können an den ITF-Knoten nicht nur Anschlüsse einzelner Relationen in beiden Richtungen mit jeweils ähnlichen Umsteigezeiten gewährleistet werden, es entsteht vielmehr regelmäßig ein „Rundum-Anschluss“ zwischen allen beteiligten Linien unter- und miteinander. Im SPNV hat sich der Rheinland-Pfalz-Takt inzwischen etabliert. Ende des Jahres 2014 wurde die 2. Ausbaustufe des Taktsystems landesweit erfolgreich eingeführt. Der Busverkehr war und ist bisher nur eingeschränkt in die Taktstruktur eingebunden. Diese Trennung soll durch die konzeptionelle Weiterentwicklung des regionalen Busnetzes künftig reduziert werden, damit auch „schienenferne“ Gemeinden und Stadtteile künftig am ITF partizipieren.

Nicht alle Buslinien erfüllen gleichartige Aufgaben. Sie unterscheiden sich von Linie zu Linie durch Verkehrsfunktionen und jeweiliger Bedeutung für das Gesamtnetz. Daher ist für das Liniennetz eine Struktur zu definieren und eine Hierarchie der Verkehrsaufgaben

⁷¹ § 8 - Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge.

herauszubilden. Diese dient wiederum als Grundlage, Angebots- und Qualitätsstandards differenziert bestimmen und zuordnen zu können.

Festlegung 5: Definition der Netzstruktur

- a) Der ÖPNV in der Stadt Koblenz ist als Gesamtnetz der Verkehrsträger (Schiene, Straße, Wasser etc.) bzw. Verkehrsmittel (Bahn, Bus, Schiff, Schrägaufzug etc.) zu begreifen. Das Gesamtnetz besteht aus lokalen und regionalen Linien.
- b) Das regionale Teilnetz umfasst den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und den regionalen Busverkehr. Das lokale Teilnetz umfasst den stadtinternen Busverkehr und Buslinien zur Stadt- und Nachbarortsbedienug.
- c) Das Angebot des SPNV wird nach dem Prinzip des Integralen Taktfahrplans (Rheinland-Pfalz-Takt) gestaltet. Der Busverkehr ist weit möglichst an dieses System anzupassen.
- d) Verkehrsmittel, die vor allem der Überwindung topographischer Barrieren dienen und das lokale Netz des ÖPNV ergänzen, sind die Fährverbindung über den Rhein und der Schrägaufzug in Ehrenbreitstein.
- e) Vorwiegend Bedürfnisse des Freizeit- und touristischen Verkehrs erfüllen die Linienschiffahrt auf den Flüssen, die Rhein- und Moselfähren sowie die Rheinseilbahn vom Deutschen Eck zur Festung Ehrenbreitstein.
- f) Alle Linienverkehre des ÖSPV in der federführenden Zuständigkeit der Aufgabenträgerin Stadt Koblenz werden dem lokalen Netz zugeordnet.

Erläuterung: Regionale und lokale Verkehre unterscheiden sich im Wesentlichen durch die Linienlängen, Haltestellenabstände, Reisegeschwindigkeiten und mittlere Reiseweiten der Fahrgäste. Das regionale Netz dient der Verbindung der Stadt Koblenz mit den umliegenden Regionen und mit den benachbarten zentralen Orten. Das lokale Netz dient der Erschließung und Verbindung innerhalb der Stadt Koblenz und mit den angrenzenden Städten/Gemeinden.

3.3.1 Netzhierarchisierung

Das folgende Unterkapitel beschreibt die Gliederung und Hierarchisierung des ÖPNV-Netzes im Stadtgebiet Koblenz. Da auch die übergeordneten Konzeption Rheinland-Pfalz-Takt (SPNV) und künftige Planungen anlässlich des ÖPNV-Konzeptes Rheinland-Pfalz Nord (ÖSPV) mit derartigen Strukturierungen arbeiten, entstehen hierzu keine prinzipiellen Widersprüche. Absehbar ist, dass es in der Realisierung dann letztlich „nur“ um die konkrete Zuordnung der einen oder anderen Linie gehen wird, welche den Grundsatz der Vorgehensweise aber nicht in Frage stellt.

Festlegung 6: Definition der Netzhierarchie

- a) Das Gesamtnetz des straßengebundenen ÖPNV gliedert sich hierarchisch in die Netzebenen Hauptliniennetz und Ergänzungsnetz.
- b) Je nach Art und Funktion des einzelnen Linienangebotes werden den Netzebenen bestimmte Angebotskategorien („Produkte“) zugeordnet.
- c) Für die Linien im Stadtnetz in Koblenz erfolgt die Zuordnung von Angebotskategorien je Netzebene gemäß der Aufstellung in Tabelle 15.

- d) Für die übrigen Linien zwischen Koblenz und den Nachbarregionen erfolgt die Zuordnung durch den jeweils federführenden Aufgabenträger. Diese wird nachrichtlich im NVP Koblenz aufgeführt, soweit bekannt.

Erläuterung: Die Strukturierung, Gliederung und Kategorisierung des Liniennetzes sind wesentliche Unterscheidungsmerkmale der einzelnen Linien hinsichtlich ihrer Funktionen und Verkehrsaufgaben. Die Vorgaben der Hierarchisierung wurden festgelegt auf Basis des ÖPNV-Konzeptes Rheinland-Pfalz Nord, um das Ziel einvernehmlicher Linienbeschreibungen über Aufgabenträgergrenzen hinweg zu unterstützen.

Das Liniennetz in Koblenz ist primär auf die Innenstadt und den Hauptbahnhof ausgerichtet. Ergänzungslinien 2. Ordnung sind oft zu Schul- und Ausbildungsstandorten hin orientiert. Anrufdienste beziehen sich jeweils auf ein begrenztes Bedienungsgebiet (z.B. einen Stadtteil) und erfüllen Zu- und Abbringeraufgaben zum/vom liniengebundenen ÖPNV (bzw. auch Fernverkehr).

Tabelle 15: Netzhierarchie und Angebotskategorien im Koblenzer Stadtnetz⁷²

Netzebene	Angebotskategorie	Merkmale
Hauptlinien-netz	Stadtverkehrslinie	Tägliche Bedienung (Mo-So), Taktverkehr, Angebotsorientierung
	Stadt-Umland-Linie	
	Regionallinie	
Ergänzungsnetz	Ergänzungslinie 1. Ordnung	Bedienung Mo-Fr oder Mo-Sa, bedarfsorientiertes Grundangebot bzw. Ergänzung zu Hauptlinien, ggf. Taktverkehr, ggf. bedarfsgesteuerte Bedienung
	Ergänzungslinie 2. Ordnung	Mo-Fr, rein bedarfsorientierter Verkehr, Schul- / Ausbildungsverkehr, ggf. bedarfsgesteuerte Bedienung
	Freizeitlinie	saisonales oder wochentagabhängiges Angebot zu touristischen Zielen
	Nacht- und Frühlinie	saisonales oder wochentagabhängiges Angebot im Nachtverkehr (sofern nicht Teil einer Hauptlinie)
	Anrufdienst	bedarfsgesteuertes, flächenhaftes, nicht an einen Linienweg gebundenes Angebot

3.3.2 Verknüpfungs- und Umsteigepunkte

Dieser Abschnitt benennt die wesentlichen Netzknotenpunkte zur Verknüpfung von Linien bzw. als Umsteigehaltestellen.

Festlegung 7: Verknüpfungs- und Umsteigepunkte

- a) Primäre Verknüpfungs- und Umsteigepunkte im ÖPNV-Netz der Stadt Koblenz sind **Hauptbahnhof, Zentralplatz/Forum** und **Bf Stadtmitte/Löhr-Center**, ersterer auch Anbindung an den Fernverkehr.

⁷² Zuordnung basierend auf: ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord, Produktkonzept, Planerische Leitplanken (Baustein 3).

- b) Weitere Verknüpfungspunkte mit Anschlussabstimmung sind *Horchheim Mendelssohn, Ehrenbreitstein Bahnhof* und *Lützel Balduinbrücke bzw. Lützel Bahnhof/Schüllerplatz*.
- c) Die Kategorisierung und Linienzuordnung der unter a) genannten wie auch der sonstigen Verknüpfungspunkte ohne Anschlussabstimmung ist Tabelle 16 zu entnehmen.
- d) Die wichtigsten Verknüpfungspunkte wie unter a) genannt sind bevorzugt mit zeitgemäßen Einrichtungen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität für Fahrgäste und der Fahrgastinformation (z.B. Echtzeitsysteme) auszurüsten.
- e) Zur Verbesserung der Verknüpfung mit dem SPNV in Lützel aus Richtung Rübennach/Metternich ist die Definition und bauliche Ertüchtigung einer Verknüpfungshaltestelle Bus/Bahn (inkl. der Wegeverbindung zum Umsteigen) zu prüfen, z.B. *Balduinbrücke, Bahnhof/Schüllerplatz* oder *An der Ringmauer* (vgl. VEP 2030, Handlungsfeld 2 „ÖPNV und SPNV“, 2.7 Optimierung und Verknüpfung zwischen Bus und Bahn).

Erläuterung: An den primären Verknüpfungspunkten sind zahlreiche Linien räumlich und teilweise zeitlich abgestimmt miteinander verknüpft, so dass hier im Wesentlichen alle erforderlichen Umsteigevorgänge für innerstädtische Verbindungen stattfinden. Eine Haupthaltestelle für *alle Linien* im Stadtgebiet Koblenz gibt es nicht; alle Linien halten aber im Regelfall an mindestens zwei der drei genannten primären Verknüpfungspunkte.

Am Hauptbahnhof besteht eine Umsteigemöglichkeit zum Schienenpersonenfernverkehr und zu allen SPNV-Linien, zu einigen davon kann auch am Bf Stadtmitte/Löhr-Center gewechselt werden. Die Stadtverkehrslinien (Hauptliniennetz) sind am Zentralplatz miteinander verknüpft; für die Regionallinien ist der Hauptbahnhof wichtigster Umsteigepunkt.

3.3.3 Schnittstellen zum Individualverkehr

Das nachfolgende Kapitel definiert die Schnittstellen zwischen dem ÖPNV und dem motorisierten Individualverkehr bzw. Fahrradverkehr in der Stadt Koblenz.

Festlegung 8: Schnittstellen zum Individualverkehr

- a) Zum einfachen Übergang zwischen motorisiertem Individualverkehr (MIV) und Radverkehr (Rad) gemäß Anforderungen an eine attraktive Verkehrsbedienung sind entsprechende Schnittstellen zu erhalten und weiter zu stärken.
- b) Wichtige Schnittstellen zwischen dem ÖPNV und dem motorisierten Individualverkehr bzw. dem Fahrradverkehr im Stadtgebiet sind die in Tabelle 13 aufgeführten Park+Ride- (P+R) bzw. Bike+Ride-Anlagen (B+R).
- c) Für die genannten Anlagen im Stadtgebiet sind die zugeordneten Haltestellen mit zeitgemäßen Einrichtungen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität für Fahrgäste und der Fahrgastinformation (z.B. Echtzeitsysteme) auszurüsten.
- d) Zusätzlich sind weitere P+R-Plätze an folgenden Bahnstationen im näheren Umland von Koblenz von besonderer Bedeutung: *Vallendar Bf, Braubach Bf, Winnigen Bf, Kobern-Gondorf Bf, Urmitz Rheinbrücke*⁷³.

⁷³ Stadt Koblenz: https://www.koblenz.de/wirtschaft_verkehr/verkehr_parken_par.html (letzter Abruf September 2018).

- e) Im Sinne der Förderung stadt- und umweltverträglicher Verkehrsmittel ist eine Stärkung der Verknüpfung des Fahrradverkehrs mit dem ÖPNV zu prüfen durch die Konzeption geeigneter Strategien und Maßnahmen.
- f) Als ideale Ergänzung zum ÖPNV sollen auch Carsharing-Angebote weiter gefördert und kommuniziert werden. An allen zentralen Verknüpfungshaltestellen und an geeigneten Haltestellen in den Höhenstadtteilen sollen Carsharing-Stellplätze ausgewiesen werden (vgl. Abbildung 8).

Abbildung 8: Carsharing Stadt Koblenz⁷⁴



Erläuterung: Mit der in Tabelle 17 vorgenommenen Kategorisierung (A, B, C) soll die Bedeutung der einzelnen Verknüpfungs- bzw. Schnittstellenpunkte grob gewichtet werden. Es lassen sich die Kategorien wie folgt abgrenzen:

- Kategorie A** Zentrale Haltestelle mit räumlicher und zeitlich abgestimmter ÖPNV-Netzverknüpfung und/oder dichter Fahrtenfolge auf den Hauptlinien (mit oder ohne Schnittstelle zum Individualverkehr),
- Kategorie B** Haltestelle mit räumlicher ÖPNV-Verknüpfung, zeitlich i.d.R. nicht abgestimmt (mit oder ohne Schnittstelle zum Individualverkehr),
- Kategorie C** Haltestelle ohne Bedeutung als ÖPNV-Verknüpfungspunkt, aber mit Schnittstelle zum Individualverkehr.

Aufgeführte Haltestellen außerhalb des Stadtgebietes Koblenz wurden nicht in die Kategorisierung mit einbezogen.

⁷⁴ book-n-drive: <https://web.book-n-drive.de/@50.3807151,7.6165413,13z> (letzter Abruf September 2018).

Tabelle 16: ÖPNV-Verknüpfungspunkte und Schnittstellen zu MIV/Rad

Kat.	Stadtteil	Haltestelle	Linien
A	Mitte	Hauptbahnhof	1, 3/13, 5/15, 8, 9, 10, 20, 27, 160, 301, 319, 342, 350, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 370, 380, 460, 485, 570, 571, 573, 620, 621, 650, 959, Fernverkehr und SPNV
A	Altstadt	Zentralplatz/Forum	1, 2/12, 5/15, 6/16, 8, 9, 10, 27, 160, 319, 58, 460, 485, 570, 571, 573, 650, 959
A	Altstadt	Bf Stadtmitte/Löhr-Center	1, 2/12, 3/13, 4, 5/15, 6/16, 8, 9, 10, 20, 27, 301, 342, 350, 353, 354, 355, 356, 357, 359, 370, 380, 485, 620, 621, SPNV
A/B	Horchheim	Mendelssohn	6, 570
B	Ehrenbreitstein	Ehrenbreitstein Bf	8, 9, 10, 160, 319, 358, 460, 485, 994, SPNV
B	Lützel	Balduinbrücke	2/12, 4, 5/15, 350, 353, 354, 356, 357, 359, 370, 380, SPNV
B	Lützel	Schüllerplatz/Lützel Bf	4, 5/15, 380,
B	Metternich	Uni/Winninger Straße	3/13, 20, 355
B	Rauental	Kurt-Schumacher-Brücke	3/13, 20, 355
B	Wallerstheim	Nauweg	2, 356
C	Karthause	Hochschule/Schulzentrum	2/12, 620, 621
C	Lützel	Von-Kuhl-Straße	4
C	Oberwerth	Jahnstraße	5

Die heute bestehenden P+R-Anlagen im Stadtgebiet dienen vorwiegend anlassbezogenen Verkehrsspitzen, z.B. bei Großveranstaltungen oder zur Bewältigung des Einkaufsverkehrs an Adventssamstagen. Die Möglichkeiten und Anforderungen für Ausbau und Verbesserung der P+R-Angebote sind zu prüfen. Umso mehr gilt dies auch für B+R, wobei in diesem Fall dezentrale, kleinteilige Stellplatzlösungen an vorhandenen Haltestellen stärker zu entwickeln sind.

3.4

Angebotsstandards im straßengebundenen ÖPNV

Nachfolgend werden die Anforderungen an den Umfang des Verkehrsangebotes gemäß § 8 Absatz 3 Satz 2 PBefG für den Gültigkeitszeitraum dieses NVP ab Beschlussfassung verbindlich definiert.

Festlegung 9: Ausreichende Verkehrsbedienun g im ÖPNV

- Die ausreichende Verkehrsbedienun g der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen ist dann gewährleistet, wenn zu den definierten Betriebszeiten (vgl. Tabelle 18) die Erschließungs- und Bedienungsstandards (vgl. Tabelle 19) erfüllt werden.
- Die bestehende Angebotsqualität ist grundsätzlich auch in Zukunft als Mindeststandard zu gewährleisten, sofern nicht Anpassungsbedarf in Folge der Festlegungen weiterer Maßnahmen (s. Kapitel 5) besteht.

Erläuterung: Die Bemessung der Erschließungsqualität erfolgt auf Basis aller Haltestellen im Stadtgebiet. Die Bemessung der Bedienungsqualität erfolgt an allen Haltestellen des gesamten Koblenzer Stadtgebietes.

3.5 **Qualitätsstandards im straßengebundenen ÖPNV**

Grundlegende, zeitgemäße Qualitätsstandards im ÖSPV mit besonderer Bedeutung für die Stadt Koblenz werden in diesem und den folgenden Abschnitten explizit definiert.

Festlegung 10: Qualitätssicherung im ÖPNV

- a) Die Stadt Koblenz stellt die Anwendung der definierten Qualitätsstandards im Rahmen des § 8 Abs. 3 Satz 2 PBefG über eine Veröffentlichung nach Art. 7 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 gemäß § 8a Abs. 2 Satz 3 PBefG sicher.
- b) Die Qualitätsanforderungen der Stadt Koblenz an den ÖPNV sind, soweit in den nachfolgenden Festlegungen nicht gesondert benannt, im Anhang D als Bestandteil dieses NVP zusammengefasst.
- c) Die definierten und vereinbarten Qualitätsstandards sind durch die Verkehrsunternehmen selbstständig zu überwachen und zu dokumentieren. Maßnahmen zur Sicherung und bei Bedarf zur Erhöhung der Qualität sind durch diese zu ergreifen.
- d) Die Einhaltung der Qualitätsstandards ist dauerhaft zu gewährleisten. Wenn diese nach zuverlässiger Feststellung des Aufgabenträgers nicht gewährleistet werden können, fallen entsprechend Pönale an.
- e) Teile der Vorgaben zur Qualitätssicherung betreffen nicht Linienbündel bzw. Einzellinien, die auf Grundlage von Inhouse-Vergaben oder Direktvergaben nach Art. 5 Abs. 2 EG-VO 1370/2007 betrieben werden und deshalb einem besonderen System der Qualitätsvorgabe und -kontrolle unterliegen.

Erläuterung: Neue gesetzliche Rahmenbedingungen sind insbesondere der Wettbewerb um das „beste Konzept“ bzw. das „wirtschaftlichste Angebot“, der erweiterte Verantwortungsbereich der Aufgabenträger sowie generell gestiegene Anforderungen an den ÖPNV seitens Politik und Gesellschaft (etwa bei Themen wie Barrierefreiheit, „Alternative Antriebe“ und Information). Deshalb hat der Verkehrsverbund Rhein-Mosel seinen Mitgliedern - den lokalen ÖSPV-Aufgabenträgern - im Sinne einer regional harmonisierten Vergabe- und Vertragsgestaltung umfassende Empfehlungen zur Erweiterung und Vereinheitlichung der Qualitätskriterien sowie zur Qualitätssicherung zur Verfügung gestellt⁷⁵. Im Sinne der rechtlichen Vorgaben besteht für den Aufgabenträger künftig auch die Möglichkeit zur Pönalisierung bei Nichterfüllung der Qualitätsvorgaben.

Die Qualitätssicherung umfasst Regelungen zu Fahrzeug- und Haltestellenausstattung, zur Fahrplantreue, zu Fahrgastinformation, zur Qualifikation des Fahrpersonals, zur Kommunikation und zum Vertrieb. Zur Vereinheitlichung der Kommunikation zwischen den verschiedenen Verkehrsunternehmen, zwischen den Verkehrsunternehmen und der Stadt Koblenz bzw. Nachbareaufgabenträgern und Verkehrsverbund, der Gestaltung eines einheitlichen Marktauftritts gegenüber den ÖPNV-Kunden und der Optimierung von Infrastrukturinvestitionen der Verkehrsunternehmen sollen zukünftig Qualitätssicherungsverträge für die einzelnen Linien bzw. Linienbündel in und um Koblenz einen wichtigen Beitrag leisten.

⁷⁵ Qualitätsanforderungen der Stadt Koblenz auf Basis des Verbundstandards (VRM).

Zudem ist die regionale Standardisierung und Vernetzung von Daten zu Haltestellen, Fahrplänen und Ticketangeboten die Voraussetzung für integrierte Informations- und Vertriebsangebote (z.B. für Echtzeitdaten in der Fahrplanauskunft), um die Kundenbedürfnisse besser befriedigen zu können.

Soweit für das ÖPNV-Angebot des Linienbündels „Stadtverkehr Koblenz“ von den VRM-weiten Standards abweichende oder zusätzliche Qualitätsvorgaben gelten, sind diese besonderen Qualitätsanforderungen für das Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ im Kapitel 6 des Anhangs D detailliert beschrieben.

3.5.1 Fahrzeugqualität

In diesem Abschnitt werden die Standards für im Stadtgebiet Koblenz eingesetzte Linienfahrzeuge definiert.

Festlegung 11: Eingesetzte Fahrzeuge

- a) Es sind die Mindestanforderungen an Linienfahrzeuge gemäß BOKraft, §§ 16-22 und 33-35, jederzeit zu gewährleisten. Die Ausstattung der Fahrzeuge orientiert sich an den Empfehlungen der VDV-Schrift 230 (bzw. 231 im Regionalverkehr)⁷⁶.
- b) Die geforderte Fahrzeugqualität mit
- zulässigen Fahrzeugkategorien und –typen,
 - Vorgaben zum Fahrzeugalter,
 - zu technischen Merkmalen sowie
 - zu Wartung und Sauberkeit
- wird in Anhang D „Qualitätsanforderungen im ÖPNV Koblenz“ (dort Kapitel 1 und für das Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ zusätzlich Kapitel 6) detailliert beschrieben.
- c) Zur Minimierung der durch den ÖPNV verursachten Emissionen wird ein Konzept zur Einführung alternativ angetriebener Busse zum Einsatz im Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ vorgelegt (vgl. Kapitel 5.7)
- d) Zusätzlich gelten die nachfolgenden, ergänzend herausgehobenen Qualitätsanforderungen Linienbündel-übergreifend für alle in Koblenz eingesetzten Fahrzeuge:
- 1) Einsatz ausschließlich von **Niederflurbussen** oder Low-Entry-Bussen, jeweils mit Absenkvorrichtung (Kneeling) und mechanischer Einstiegs- hilfe (Klapprampe) auf allen Linienfahrten im Stadtgebiet.
 - 2) Bei **ALF- bzw. AST-Angeboten** Einsatz rollstuhlgerechter Fahrzeuge auf Anforderung eines Fahrgasts bei Voranmeldung einer Fahrt.
 - 3) Übersichtliche und helle Gestaltung der ÖPNV-Fahrzeuge und **Freihalten der Fensterscheiben** von großflächigen Werbefolien (Gewährleistung eines ungehinderten Blicks durch die Seitenscheiben zwecks besserer Orientierung und Lichteinfall).
 - 4) Sicherstellung **möglichst geringer Schadstoffemissionen** – Mindeststandard ist die jeweils strengste serienmäßig verfügbare Abgasnorm (oder vergleichbar bei alternativen Antriebstechniken); Sicherstellung mindestens der Euro VI-Norm spätestens ab dem Fahrplanjahr 2020/2021 durch alle Fahrzeuge des ÖPNV.

⁷⁶vgl. VDV-Schrift 230: Rahmenempfehlungen für Stadt-Niederflur-Linienbusse, 07/2014; VDV-Schrift 231: Rahmenempfehlungen für Überland-Niederflur-Linienbusse, 06/2004

- 5) Ausstattung aller Fahrzeuge **mit Bordrechnern** zur Integration in ein intermodales RBL-/ITCS-System u. a. zur Ansteuerung der ÖPNV-Bevorrechtigung an einzelnen Lichtsignalanlagen (zusätzliche Anforderungen für das Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ s. Anhang D, Kap. 6).
- 6) Gewährleistung eines **laufenden Daten- und Sprachfunkkontakts** bei den Verkehrsunternehmen zwischen Betriebsleitstelle und eingesetzten Fahrzeugen.

Erläuterung: Der ÖSPV hat gerade in den verkehrsmäßig stark belasteten Kernbereichen der Innenstadt seine höchste Linien- und Taktichte. Es tragen Linienbusse in diesen Bereichen wesentlich zu Lärm und Schadstoffen bei. Daher sind zukünftig wirksame Maßnahmen zur Reduzierung der Emissionen umzusetzen bzw. zu erproben.

In der Stadt Koblenz wird der ÖPNV an einzelnen Lichtsignalanlagen (LSA) beschleunigt. Hierbei werden die einzelnen LSA durch die Aussendung von auswertbaren Funk-Datentelegrammen gemäß VDV-Norm R09.16 beeinflusst. Alle Verkehrsunternehmen, die Busvorrangspuren und LSA-Beeinflussung in Anspruch nehmen, müssen in der Lage sein, diese Technik im alltäglichen Linienbetrieb anzuwenden, da nur damit die Funktionsweise der ÖPNV-Beschleunigung sichergestellt werden kann.

Alle Verkehrsunternehmen rüsten Ihre Fahrzeuge zur Sicherung und kontinuierlichen Überwachung der Leistung mit einem rechnergestützten Betriebsleitsystem/ITCS aus. Dieses kann die vorhandene, von der Stadt Koblenz eingerichtete Lichtsignalbeeinflussung versorgen und Echtzeit-Fahrplaninformationen zur Auskunft und Ansteuerung künftiger dynamischer Fahrgastinformationssysteme bereitstellen. Somit werden ein optimaler Verkehrsfluss und eine adäquate Fahrgastinformation gewährleistet.

Die Betriebsleitstellen der Verkehrsunternehmen gewährleisten den laufenden Daten- und Funkkontakt mit den jeweils im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeugen, sichern planmäßige Anschlüsse (ggf. nach Bedarfsabfrage durch das Fahrpersonal), ermöglichen einen zeitnahen Eingriff bei Fahrzeug- und Personalausfällen, Überlastungen oder anderen Störungen, informieren die Fahrgäste bei Störungen des Betriebsablaufs, erstellen einen rechnergestützten Nachweis und dokumentieren alle Abweichungen oder Fahrgausfälle - auch zur Kenntnis des Aufgabenträgers auf dessen Anforderung.

3.5.2 **Betriebs- und Umweltqualität**

In diesem Kapitel erfolgt die Festlegung der technischen und personellen Standards für die Betriebsdurchführung.

Festlegung 12: Betriebsdurchführung und Fahrgastinformation

- a) Die geforderte Betriebsqualität mit
- **Betriebs- und Meldepflichten,**
 - **Beschwerdemanagement,**
 - **Qualitätskontrolle und Qualitätssicherung,**
 - **Fortschreibung der Fahrpläne,**
 - **Ersatzbeförderung,**
 - **Fahrbetrieb,**
 - **Verhalten bei Betriebsstörungen und Verspätungen,**
 - **Umweltqualität und**

- Erhebung der Fahrgastnachfrage

wird in Anhang D „Qualitätsanforderungen im ÖPNV Koblenz“ (dort Kapitel 2 und für das Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ zusätzlich Kapitel 6) detailliert beschrieben.

- b) Zusätzlich gelten die nachfolgenden, ergänzend herausgehobenen Qualitätsanforderungen Linienbündel-übergreifend für die Betriebsqualität im ÖPNV in Koblenz:
- 1) **Fahrpersonal** mit stets freundlichem und fachkundigem Auftreten gegenüber Fahrgästen; Sicherstellung der ausreichenden Verständigung auf Deutsch in Wort und Schrift, ausreichender Streckenkunde und Kenntnisse über Tarif, Fahrpläne und Anschlüsse zu anderen Linien im Stadtgebiet und den Nachbarorten.
 - 2) Gewährleistung einer kurzfristigen **Ersatzbeförderung** betroffener Fahrgäste bei Ausfall oder Überlastung einer Busfahrt, sofern nicht Witterung oder polizeiliche Maßnahmen dem entgegenstehen (mit Abschluss einer Notfallvereinbarung mit einem geeigneten Transportunternehmen (z. B. Taxi-/Mietwagen).
 - 3) Vorhaltung eines **automatischen Fahrgastzählsystems (AFZS)** für mindestens 20% - im Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ mindestens 50% - der auf den Linien in, von und nach Koblenz eingesetzten Busflotte; fortlaufende Zertifizierung des AFZS nach den Anforderungen des VRM, geeignete Software zur Auswertung und Hochrechnung der Zähl- und Daten auf jeweilige Linien oder Bezugszeiträume für die Gesamtflotte; Dokumentation der Auswertung auf Anforderung der beteiligten Aufgabenträger (max. 4 x pro Jahr).
 - 4) Neben dem Einsatz emissionsarmer Fahrzeuge (s. Festlegung 11 d) Ziffer 4)) belegbar wirksame Maßnahmen der im Stadtgebiet Koblenz tätigen Verkehrsunternehmen mit dem **Ziel einer zunehmend nachhaltigen Betriebsdurchführung** im Umwelt- und Energiebereich.

Erläuterung: im Sinne der Anforderung von § 8 (3) Satz 2 PBefG erfolgt im Rahmen der Qualitätsvorgaben die Festlegung von Umweltschutzanforderungen an die Betriebsdurchführung im ÖSPV. Die Stadt Koblenz beabsichtigt mit diesen Vorgaben sicherzustellen, dass die lokalen Klima- und Umweltschutzziele auch im ÖPNV-Bereich wirksam Anwendung finden.

3.5.3 Haltestellenausstattung

Nachfolgend werden die grundlegenden Qualitätsanforderungen für die Ausstattung und Wartung von Haltestelleneinrichtungen festgelegt.

Festlegung 13: Haltestelleneinrichtungen

- a) Es sind die gesetzlichen Anforderungen an Haltestellen gemäß § 32 BOKraft für den Orts- und Nachbarortslinienverkehr jederzeit zu erfüllen.
- b) Die für die Haltestellenausstattung geforderte Qualität, bezogen auf die Beschilderung und Kennzeichnung der Haltestelle, die ausgeschilderten Fahrgastinformationen sowie die Fahrplan- und Informationsaushangmöglichkeiten, wird in Anhang D „Qualitätsanforderungen im ÖPNV Koblenz“ (dort Kapitel 3 und für das Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ zusätzlich Kapitel 6) detailliert beschrieben.

- c) Die Haltestellenbezeichnungen und -schreibweisen in der Stadt Koblenz werden im NVP verbindlich festgelegt (vgl. Anhang A), um bei Verkehrsunternehmen, Aufgabenträgern und beim Verkehrsverbund eine unternehmensübergreifende Bezeichnung in den unterschiedlichen Informationsmedien zu erreichen.
- d) Um die Anforderungen an Haltestellen v. a. im Hinblick auf Barrierefreiheit zu erfüllen, wird zur Modernisierung der Haltestelleninfrastruktur ein Maßnahmenkonzept vorgelegt, welches sukzessive umzusetzen ist mit dem Ziel, bis zum Jahr 2030 alle Haltestellen im Stadtgebiet bei nur wenigen Ausnahmen vollständig bzw. – bei z. B. topographisch bedingten Einschränkungen – möglichst weitgehend barrierefrei zu gestalten (vgl. Kapitel 5.5).
- e) Wesentliche Ausstattungsmerkmale für die Haltestellen im Stadtgebiet Koblenz sind
- 1) längs anfahrbare **Hochbordsteine**, je nach Lage der Haltestelle und Anfahrtsituation im Regelfall zwischen 16 und 20 cm hoch,
 - 2) kontrastreiche **Oberflächengestaltung** mit Bodenindikatoren (Leitelemente),
 - 3) ausreichende **Beleuchtung** der Wartefläche und der Fahrplan- und Informationsaushänge,
 - 4) **Sitzgelegenheit** und Abfallbehälter (alle Haltestellen, soweit ausreichend Platz vorhanden),
 - 5) Fahrgastunterstand als **Witterungsschutz** mit Vitrine(n) für Fahrplan- und Informationsaushänge,
 - 6) für alle Bussteige mit mehr als 3 regelmäßig abfahrenden Linien Installation einer **Fahrgastinformationssäule** oder eines Haltestellenschildsystems mit einzeln wechselbaren Linien-/Fahrziel-Einschüben und Möglichkeit der Integration einer dynamischen Fahrgastinformation,
 - 7) an wichtigen und stärker frequentierten Haltestellen Anzeige und Anagemöglichkeit von **Echtzeitinformationen** („2-Sinne-Prinzip“); zusätzlich Anzeige und Ansage der nächsten Abfahrten aller ÖPNV-Linien für alle Haltestellen im Stadtgebiet Koblenz mittels App-Lösung via Smartphone.
- f) Die Stadt Koblenz überträgt – spätestens mit Wirkung ab Fahrplanwechsel Dezember 2020/2021 – die Zuständigkeit für Planung und Projektmanagement des Ausbaus und der Modernisierung aller Haltestellen und Haltestelleneinrichtungen im Stadtgebiet Koblenz operativ auf das Verkehrsunternehmen, welches mit Genehmigungsbeginn ab Dezember 2020 die im Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ zusammengefassten Linien betreibt (s. Festlegung 22).

Erläuterung: Die Haltestellen sind als „Visitenkarten“ des gesamten ÖPNV im Stadtgebiet Koblenz zu verstehen. Sie sollen gemäß den Anforderungen wartender Fahrgäste funktional und übersichtlich gestaltet sowie in möglichst sauberem und schadenfreiem Zustand gehalten werden. Information und Beschilderung sind im Sinne der Fahrgäste unternehmensübergreifend einheitlich und gut verständlich darzustellen und bei Angebotsänderungen stets aktuell zu halten.

Eine Prinzipdarstellung für den Informationsgehalt der Haltestellenbeschilderung mit detaillierter Beschreibung der Vorgaben ist in Anhang D, Anlage 1 enthalten. Dieser Standard ist bei künftigen Neuausstattungen von (bestehenden oder zusätzlichen) Haltestellen mindestens einzuhalten.

Die im Stadtbereich Koblenz derzeit noch verbreitet vorhandene Haltestellenbeschilderung (mit reduzierter Information, u. a. ohne Darstellung des Stadtteilnamens und der Linienziele) kann bis spätestens 31.12.2024 weiterverwendet werden, sofern sich Schilder, Masten und Aushangkästen in einem guten, gepflegten Gesamtzustand befinden

und die Beschriftung die Bezeichnung und die jeweils aktuelle Linienbedienung der Haltestelle korrekt wiedergibt.

Auf der nachfolgenden Abbildung 9 (Aufnahme: Stadtverwaltung Koblenz, 2015) ist die standardisierte Gestaltung bei künftigen Aus- und Neubauten von Haltestellen (hier am Beispiel Asterstein, Fritz-von-Unruh-Straße) erkennbar. Diese umfasst

- Hochbordstein (Kasseler Sonderbord®) mit breiter, weißer Auftrittsfläche zur Kenntlichmachung des Gefahrenbereichs, genoppter Oberfläche, Einbauhöhe von 18 cm über Fahrbahnniveau, optimierter und reifenschonende Spurführung für Busse und Aufstandsfläche für die Reifen,
- Bodenindikatoren gemäß geltender Vorschriften mit integrierten Rippenplatten als Auffindestreifen,
- rote Oberflächengestaltung wie bisher, Einfassung in Anthrazit für besseren Kontrast zu Bordstein und Bodenindikatoren und
- neue Gestaltung der Sitzelemente außerhalb von Wartehallen.

Abbildung 9: Beispielhaltestelle barrierefreier Aus- und Neubauten bzgl. der Wartefläche



3.5.4 Fahrgastinformation, Marketing, Vertrieb

Hiermit werden die Standards für Fahrgastinformation, Marketing und Vertrieb wie folgt festgelegt.

Festlegung 14: Anforderungen an Information, Marketing, Vertrieb

- a) Die geforderte Qualität für die Fahrgastinformation, für Marketing und Vertrieb inkl. der Fahrplandatenbereitstellung und dem Umgang mit Werbung für Dritte wird in Anhang D „Qualitätsanforderungen im ÖPNV Koblenz“ (dort Kapitel 4 und für das Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ zusätzlich Kapitel 6) detailliert beschrieben.
- b) Die zur Nutzung des ÖPNV wesentlichen Informationen betreffend die Linien in, von und nach Koblenz sind durch die Verkehrsunternehmen via Internet-Auftritt für internationale Gäste der Stadt zusätzlich auch auf Englisch darzustellen.

3.6 *Verbundorganisation und Tarifierung*

Als Aufgabenträger für den ÖPNV ist die Stadt Koblenz zugleich Gesellschafterin im Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM). Weitere Verbundgesellschaften sind die Landkreise Ahrweiler, Altenkirchen, Cochem-Zell, Mayen-Koblenz, Neuwied, Rhein-Hunsrück, Rhein-Lahn und der Westerwaldkreis. Nachfolgend wird das Thema Tarifierung im NVP dargestellt.

Festlegung 15: Anwendung des abgestimmten (Verbund-)Tarifs

- a) Auf den Bahn- und Buslinien in Koblenz kommt der Tarif des Verkehrsverbundes VRM zur Anwendung, ebenso auf den grenzüberschreitenden Linien in die Landkreise Mayen-Koblenz, Rhein-Lahn-Kreis und Westerwaldkreis.
- b) Der Verbundtarif wird darüber hinaus in folgenden Verkehrsmitteln anerkannt: Schrägaufzug Ehrenbreitstein (Obertal - Festung), Rheinfähre Altstadt - Ehrenbreitstein und Moselfähre Lay - Güls.
- c) In der Stadt Koblenz kommt der Verbundtarif als Höchsttarif im Sinne der EU-VO 1370/2007 zur Anwendung. Grundlage ist die „Allgemeine Vorschrift über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Mosel“.
- d) Das Angebot *eTicket* ist im Stadtgebiet Koblenz zu erhalten und künftig linienbündelübergreifend (zumindest) innerhalb des Stadtgebietes auf allen Bus- und Bahnlinien sowie den Fähren und dem Schrägaufzug anzubieten bzw. anzuerkennen. Die technischen Voraussetzungen (VDV-KA-Standard) sind zu erfüllen.
- e) Für die Möglichkeiten der künftigen Tarifgestaltung und Weiterentwicklung des Tarifsystems in Koblenz wird ein Konzept erstellt, insbesondere mit dem Ziel von mehr Transparenz und einer Vereinfachung der ÖPNV-Nutzung im Stadtgebiet Koblenz (vgl. Kapitel 5.6).

Erläuterung: Die „allgemeine Vorschrift“ zum Verbundtarif, die von der Gesellschafterversammlung der VRM GmbH mit Gültigkeit ab 03.12.2009 erlassen wurde und jeweils in der durch den Stadtrat beschlossenen Fassung gilt, stellt im Einklang mit dem EU-Recht klar, dass das Verbundtarifsystem als Höchsttarif in der Stadt Koblenz Anwendung findet.

Bei einer Kündigung einzelner Verträge zwischen Verkehrsunternehmen und VRM sichert die Stadt Koblenz hierdurch auch in solchen Fällen die Anwendung des VRM-Tarifsystems auf allen Linien. Haustarife (außer zurzeit im Verkehr mit dem Westerwaldkreis) würden dann keine Anwendung finden.

Das *eTicket*, das derzeit auf den Linien der evm Verkehrs GmbH und der KVG (im Stadtgebiet) genutzt werden kann, sollte als nicht personalisiertes, übertragbares Ticketangebot - insbesondere für Gelegenheitsnutzer - mit dem Ziel einer betreiberübergreifenden Anerkennung im gesamten Stadtgebiet weiter gefördert werden.

3.7 *Sozialstandards*

Die Stadt Koblenz legt Wert auf eine einheitliche und langfristig beständig gute Qualität der Verkehrsbedienung. Dazu gehört auch die Definition und Einhaltung von Sozialstandards. Nachfolgend werden die verbindlichen Sozialstandards im ÖPNV bezüglich Tarifreue und der Regelungen zu sozial- und arbeitsrechtlichen Verpflichtungen im NVP dargestellt.

Festlegung 16: Anwendung Landestariftreuegesetz

Bei Erbringung von Verkehrsleistungen im ÖPNV auf Schiene und Straße sind die Bestimmungen des Landestariftreuegesetzes (LTTG) in der jeweils geltenden Form durch die ausführenden Beförderungsunternehmen und ihre Nachunternehmen einzuhalten.

Erläuterung: Das seit dem 1. März 2011 geltende Landestariftreuegesetz Rheinland-Pfalz regelt die Tariftreue und die Mindestentgelte bei öffentlichen Aufträgen in Rheinland-Pfalz. Es wirkt Verzerrungen im Wettbewerb um öffentliche Aufträge entgegen, die durch den Einsatz von Niedriglohnkräften entstehen, und mildert Belastungen für die sozialen Sicherungssysteme. Öffentliche Auftraggeber dürfen danach öffentliche Aufträge nur an Unternehmen vergeben, die ihren Beschäftigten das festgesetzte Mindestentgelt bezahlen und sich tariftreu verhalten. Dies gilt auch, wenn das Unternehmen Nachunternehmen einsetzt oder wenn das Unternehmen oder ein beauftragtes Nachunternehmen zur Ausführung der öffentlichen Aufträge Arbeitnehmerinnen oder Arbeitnehmer eines Verleihers einsetzt.

Öffentliche Aufträge über Dienstleistungen im Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs auf Straße und Schiene dürfen in Rheinland-Pfalz nur an Unternehmen vergeben werden, die sich bei der Angebotsabgabe schriftlich verpflichten, ihren Beschäftigten bei der Ausführung der Leistung mindestens das in Rheinland-Pfalz für diese Leistung in einem einschlägigen und repräsentativen Tarifvertrag vorgesehene Entgelt nach den tariflich festgelegten Modalitäten zu zahlen.

Soweit Tariftreue nicht gefordert werden kann, werden öffentliche Aufträge in Rheinland-Pfalz nur an Unternehmen vergeben, die ihren Beschäftigten bei der Ausführung der Leistung ein Mindestentgelt von mindestens zzt. 8,90 € (brutto) pro Stunde zahlen. Die Höhe des Mindestentgelts wird jährlich überprüft.

Festlegung 17: Sozial- und arbeitsrechtliche Verpflichtungen

- a) Die Stadt Koblenz legt fest, dass bei der Erteilung von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen und personenbeförderungsrechtlichen Liniengenehmigungen für die im Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ erfassten öffentlichen Personenbeförderungsdienste die nachfolgenden sozialen Mindeststandards gelten.
- b) Die zum Zeitpunkt des Beschlusses dieses NVP durch den Rat der Stadt Koblenz geltenden Sozialstandards der zuvor zur Erbringung der Dienste eingestellten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sind als Mindestarbeitsbedingungen von jedem Betreiber einzuhalten.
- c) Die Vergütung der eingesetzten Personale hat sich darüber hinaus mindestens nach einer dem Tarifvertrag der Nahverkehrsbetriebe Rheinland-Pfalz (TV-N) in seiner jeweils gültigen Fassung entsprechenden Regelung zu richten.
- d) Für den Fall eines Betreiberwechsels ordnet die Stadt Koblenz die Rechtsfolgen nach Art. 4 Abs. 5 der VO (EG) Nr. 1370/2007 an, also die Verpflichtung, den Arbeitnehmern, die zuvor zur Erbringung der Dienste eingestellt wurden, die Rechte zu gewähren, auf die sie Anspruch hätten, wenn ein Übergang im Sinne der Richtlinie 2001/23/EG erfolgt wäre.
- e) Öffentliche Dienstleistungsaufträge und/oder Liniengenehmigungen dürfen nur an Betreiber vergeben bzw. erteilt werden, die bereits bei der Angebotsabgabe oder im Antrag auf Erteilung der Liniengenehmigung verbindlich zusichern, die zuvor genannten Bedingungen einzuhalten.

Erläuterung: Verkehrsunternehmen als Betreiber eines öffentlichen Dienstes müssen bei der Ausführung von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen die nach dem EU-Recht, dem nationalen Recht oder gemäß Tarifverträgen geltenden sozial- und arbeitsrechtlichen Verpflichtungen einhalten⁷⁷. Die Stadt Koblenz als zuständige Behörde für den Betrieb im Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ kann den ausgewählten Betreiber eines öffentlichen Dienstes zudem verpflichten, den Arbeitnehmern, die zuvor zur Erbringung der Dienste eingestellt wurden, die Rechte zu gewähren, auf die sie Anspruch hätten, wenn ein Übergang im Sinne der Richtlinie 2001/23/EG erfolgt wäre⁷⁸.

Um interessierten Parteien die relevanten Informationen für die Vorbereitung eines Antrages auf die Verkehrsbedienung zu ermöglichen, kann die Stadt Koblenz auf Antrag dieser Partei – ohne Anerkennung einer Rechtspflicht – Informationen zu den Rechten und Pflichten in Bezug auf die Übernahme von Personal zur Verfügung stellen, die zuvor zur Erbringung der Dienste vom derzeitigen Betreiber eingestellt wurden.

Zum Schutz vertraulicher Geschäftsinformationen des derzeitigen Betreibers ist Voraussetzung für die Zurverfügungstellung dieser Unterlagen, dass der Antragsteller im Sinne des § 13 Abs. 2a S. 3 PBefG gegenüber der Stadt Koblenz verbindlich zusichert, dass er die vorgenannten sozialen Mindeststandards einhalten und unter Wahrung der Richtlinie 2001/23/EG das Personal des vorherigen Betreibers übernehmen will.

⁷⁷ Gem. Art. 4 Abs. 4a der VO (EG) Nr. 1370/2007 in Gestalt der Änderungsverordnung (EU) 2016/2338 vom 14.12.2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, verbindlich in Kraft getreten am 24.12.2017

⁷⁸ Gem. Art. 4 Abs. 5 der VO (EG) Nr. 1370/2007

4. Mängelanalyse

Die Mängelanalyse für den ÖPNV der Stadt Koblenz umfasst neben der Untersuchung der **Erschließungsqualität** (Erreichbarkeit von Haltestellen) und der **Bedienungsqualität** (Anzahl der Abfahrten und Betriebszeiten), auch Aussagen zur **Verbindungsqualität** (Umsteigerfordernisse und Reisezeiten gegenüber dem motorisierten Individualverkehr).

Die der Überprüfung der Erschließungsqualität zugrundeliegenden Standards werden auf Basis der VDV-Empfehlungen definiert. Für die Stadt Koblenz werden diese zum Teil angepasst:

- z.B. Einzugsradius für Gebiete mit geringer Nutzungsdichte 500m, statt der empfohlenen 600m.
- Außerdem wurde der Umwegfaktor (Fußwegverlauf zur Haltestelle gegenüber der Luftlinie), aufgrund der deutlichen Höhenunterschiede im Stadtgebiet (insbesondere auf der rechten Rheinseite) und der Lage an zwei Flüssen, gebiets-typspezifisch angepasst (vgl. Tabelle 17).

Tabelle 17: Standards zur Bemessung der Erschließungsqualität

Gebietstyp	Kernzone	Hohe Nutzungsdichte	Geringe Nutzungsdichte
Erschließungsqualität			
Max. Einzugsbereiche von Haltestellen ÖPNV (Luftlinie)	300 m	300 m	500 m
Max. Einzugsbereiche von Haltestellen SPNV (Luftlinie)	400 m	800 m	1.000 m
Umwegfaktor	1,1	1,2	1,4
Max. Fußwegzeiten zur ÖPNV-Haltestelle (bei 70 m/Min.)	4,5 Min.	5 Min.	10 Min.

Für die Bedienungsqualität wird die zeitliche Zuordnung der Verkehrszeiten mittels Betriebszeitfenstern in Tabelle 18 dargestellt:

Tabelle 18: Definition der Verkehrszeiten und Betriebszeitfenster⁷⁹

Verkehrstage	Hauptverkehrszeit (HVZ)	Normalverkehrszeit (NVZ)	Schwachverkehrszeit (SVZ)	Nachtverkehr
Mo-Do	06:00-09:00*, 16:00-19:00	05:00-06:00, 09:00-16:00*, 19:00-20:00	20:00-24:00	---
Fr	06:00-09:00*, 16:00-19:00	05:00-06:00, 09:00-16:00*, 19:00-20:00	20:00-24:00	00:00-02:00
Sa	---	06:00-20:00	20:00-24:00	00:00-02:00
So/Ftg.	---	12:00-20:00	07:00-12:00, 20:00-24:00	---

* an Schultagen zzgl. Verstärkerfahrten 06:00-08:00 und 12:00-17:00

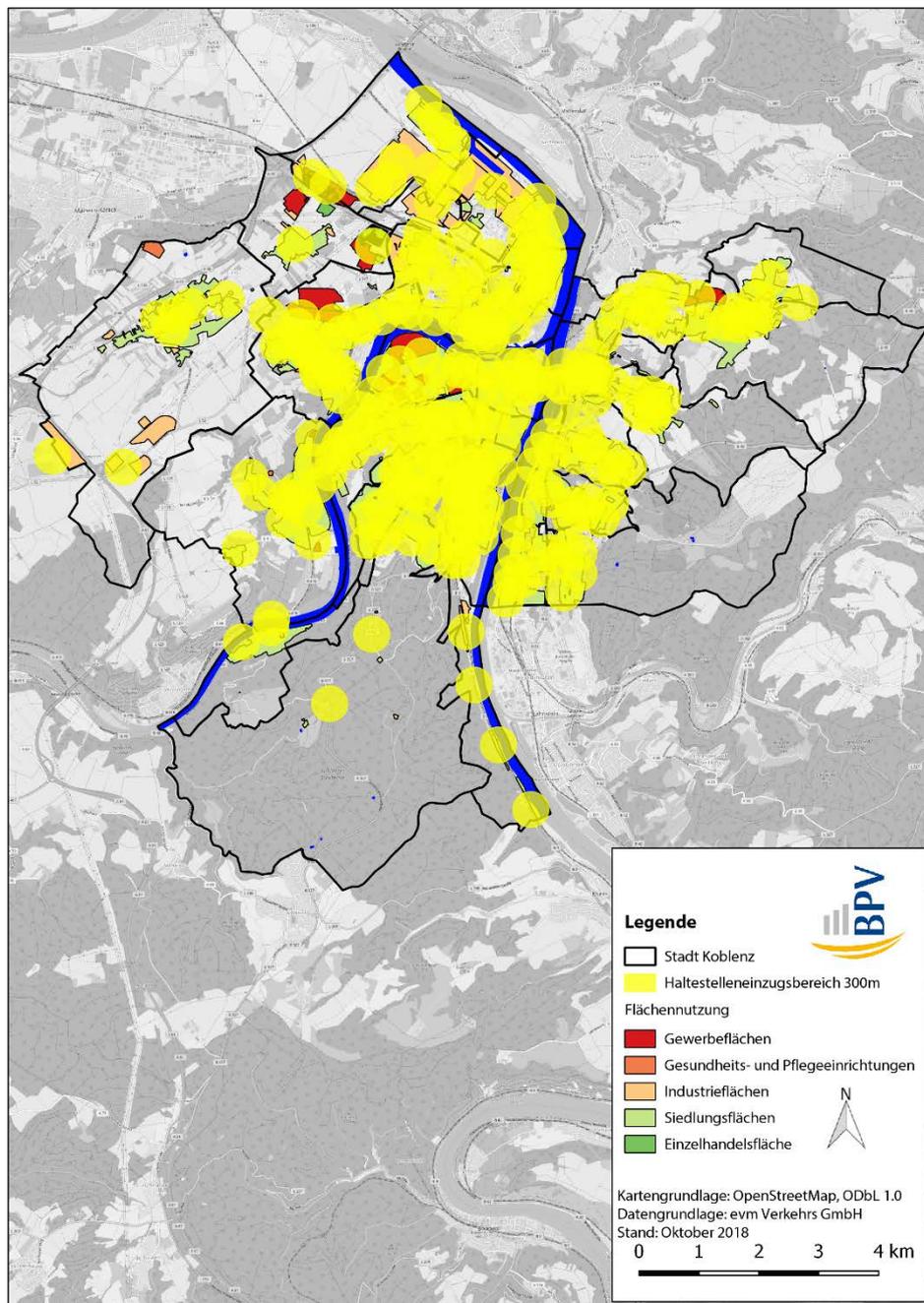
⁷⁹ *Betriebszeitfenster*: Zeitlicher Rahmen zur groben Abgrenzung der Verkehrszeiten in einem Stunden-Raster (im Unterschied zu: *Betriebszeiten*, die den Zeitraum zwischen der frühesten Abfahrt und der spätesten Ankunft, z. B. einer Linie, in einem Viertelstunden-Raster beschreiben).

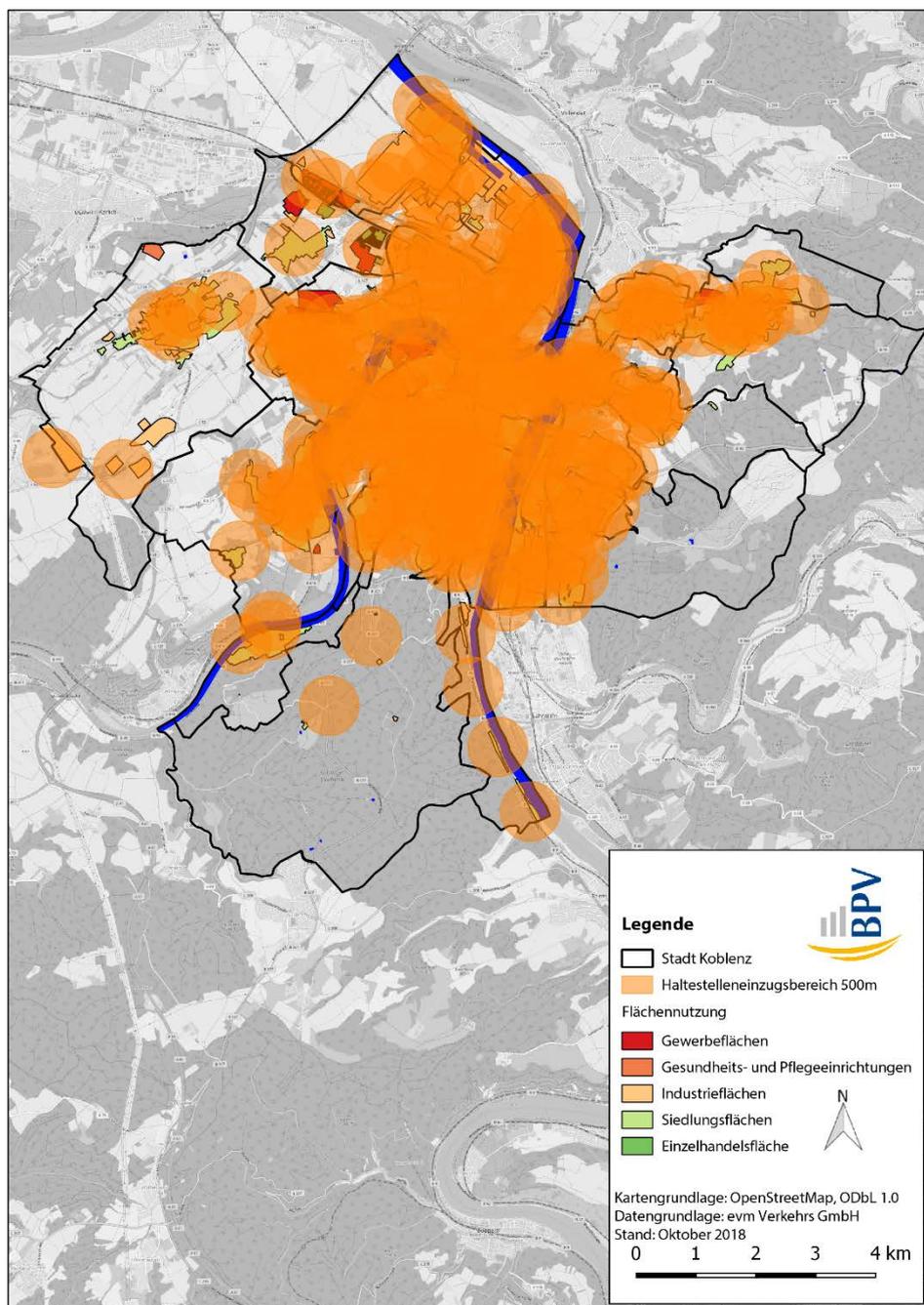
4.1 ***Erschließungsqualität***

Zur Ermittlung der Erschließungsqualität des ÖSPV innerhalb der Stadt Koblenz, wurden die aktuell durch die Busse bedienten Haltestellen im Stadtgebiet betrachtet. In der Praxis gilt eine Fläche als erschlossen, sofern mindestens 80,0% der Fläche innerhalb des definierten Haltestelleneinzugsbereichs angebunden sind.

In Karte 16 sind die entsprechenden Haltestelleneinzugsbereiche von 300m und 500m um das gesamte Haltestellennetz des ÖSPV dargestellt. Die Kriterien der Haltestelleneinzugsbereiche werden in der Stadt Koblenz insgesamt, bezogen auf Kernzonen und Gebiete mit hoher Nutzungsdichte, in hohem Maße erfüllt.

Karte 16: Erschließungsqualität - Haltestelleneinzugsbereiche 300m und 500m





Vereinzelte Stadtrandlagen und Straßenzüge gelten jedoch als nicht erschlossen. Zum Teil sind bestimmte

- Industrie- und Gewerbeflächen,
- Gesundheits- und Pflegeeinrichtungen und
- Siedlungsflächen

nicht direkt an den ÖSPV angebunden (vgl. Karte 16).

Es ergeben sich die folgenden Erschließungsdefizite innerhalb der Haltestelleneinzugsbereiche von 300m und 500m:

- Innerhalb der Stadtteile Altstadt, Arzheim, Asterstein, Ehrenbreitstein, Horchheimer Höhe, Immendorf, Kesselheim, Lützel, Mitte, Neuendorf, Niederberg, Oberwerth, Pfaffendorfer Höhe, Rauental, Rübenach, Stolzenfels, Süd und

Wallerstheim können gänzlich oder weitestgehend alle Siedlungsflächen und größere Gewerbestandorte als erschlossen gelten.

- In Arenberg findet sich ein vergleichsweise großes Erschließungsdefizit im südlichen Ortsbereich von Arenberg (Obere Silberstraße), der außerhalb der 500m Einzugsradien liegt.
- In Bubenheim liegt der westliche Ortsbereich (In den Wiesen) außerhalb der definierten Haltestellenerschließung.
- In der Goldgrube sind der nördliche Bereich entlang der Bahntrasse (Bogenstraße) und ebenso auf der anderen Bahnseite die südlichen Straßenzüge von Rauental (Bardelebenstraße) nicht durch den ÖPNV erschlossen, liegen jedoch noch im Einzugsbereich des SPNV-Haltes Stadtmitte.
- In Güls ist der Bereich östlich der Bahn nur unzureichend durch den Busverkehr erschlossen. Es besteht hier aber eine Erschließung durch den SPNV.
- In Horchheim besteht ein Erschließungsdefizit am südlichen Ortsrand (Haukertsweg), auch im direkt angrenzenden bebauten Bereich von Niederlahnstein (Rhein-Lahn-Kreis) existiert kein unmittelbarer ÖPNV-Zugang.
- In Lay liegen die höher gelegenen Siedlungsbereiche im Süden und Osten des Stadtteils (im Zuge der Legiastraße) nicht in den Einzugsbereichen der Haltestellen am Moselufer.
- In Pfaffendorf besteht ein Erschließungsdefizit entlang der höher gelegenen Straßenzüge (Sebastianstraße) und in der Fortsetzung nach Horchheim (Niederfelder Weg).
- In Moselweiß liegt der südöstliche Bereich (In der Hohl) außerhalb der Haltestelleneinzugsbereiche, hat aber eine direkte Anbindung an den Bahnhofpunkt.
- In Metternich ist der Gewerbepark II teilweise nicht im 500m Haltestelleneinzugsbereich erschlossen (Im Metternicher Feld).
- Erschließungsdefizite bestehen, wenn auch bei zum Teil geringer Nutzungsdichte, in größeren Teilen des Industriegebietes im Norden der Stadt (v. a. Kesselheimer Weg/ Marienfelder Straße).

4.2 *Bedienungsqualität*

Die Überprüfung und Analyse der Bedienungsqualität orientiert sich an den Vorgaben der einzelnen Verkehrstage und der Verkehrszeiten. In der Praxis üblich ist die Gliederung nach Hauptverkehrszeiten (HVZ), Normal- bzw. Nebenverkehrszeiten (NVZ) und Schwachverkehrszeiten (SVZ) (vgl. Tabelle 18).

Daraus lassen sich die Anforderungen an die Bedienungsqualität auf Basis der VDV-Empfehlung⁸⁰ ableiten (vgl. Tabelle 19):

Tabelle 19: Standards zur Bemessung der Bedienungsqualität

Gebietstyp	Kernzone	Hohe Nutzungsdichte	Geringe Nutzungsdichte
Bedienungsqualität			
Betriebszeitfenster Mo-Do		05-24 Uhr	
Betriebszeitfenster Fr		05-02 Uhr	
Betriebszeitfenster Sa		06-02 Uhr	

⁸⁰ Verglichen wurde das NVZ-Angebot (Taktverkehr) Mo-Fr und Sa/So. Kriterien der Angebotsgestaltung, aus Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, VDV-Schriften Nr. 4, 6/2001.

Gebietstyp	Kernzone	Hohe Nutzungsdichte	Geringe Nutzungsdichte
Betriebszeitfenster So/Ftg.	07-24 Uhr		
Taktfolge HVZ/NVZ	15 Min.	15 / 30 Min.	30 / 60** Min.
Taktfolge SVZ*	30 Min.	30 / 60 Min.	60 Min.

* Im Nachtverkehr 60 Min.-Takt

** 60 Min.-Takt gilt für die NVZ an So/Ftg.

Die Betrachtung der Bedienungsqualität wurde je Stadtteil an den festgelegten Referenzhaltestellen und dazugehörigen Referenzlinien vorgenommen. Es handelt sich dabei um ausgewählte „Haupthaltestellen“ mit den Eigenschaften der zentralen Lage und/oder mit besonderer Anbindungsfunktion und einem für den jeweiligen Stadtteil bestmöglichen Linienangebot. Da die Nutzungsdichte zwischen den Stadtteilen differiert, nicht alle Haltestellen eines Stadtteils in der gleichen Qualität bedient werden müssen bzw. können und auch die Linienangebote unterschiedlich sind, ist es zweckmäßig, die Stadtteile nach Gebietstypen (Dichte) zu gliedern⁸¹. Daher werden je Stadtteil eine oder mehrere Referenzhaltestellen und Referenzlinien zur Bewertung definiert. Es werden jeweils die Angebote von Montag bis Freitag und Samstag und Sonntag in der NVZ mit den VDV-Vorgaben abgeglichen und analysiert (vgl. Tabelle 20+21).

Die untersuchten Bedienungsqualitäten geben in den meisten Stadtteilen keinen Anlass zur Bemängelung (vgl. Tabelle 20).

Tabelle 20: Bedienungsqualität Mo-Fr (NVZ)

Stadtteil	Gebietstyp/Nutzungsdichte			Referenzhaltestelle(n)	Referenzlinie(n)	Takt	erfüllt	nicht erfüllt
	Kernzone	hoch	gering					
Altstadt	X			Zentralplatz/Forum, Bf Stadtmitte/Löhr-Center	2/12	15'	x	
					5/15	15'	x	
					6/16	15'	x	
Arenberg			X	Silberstraße	9	30'	x	
Arzheim			X	Am Kapellchen	10	30'	x	
Asterstein			X	Schulzentrum	27	30'	x	
Bubenheim			X	Weißenthurmer Str.	357	60'/30'	x	
Ehrenbreitstein	X			Ehrenbreitstein Bf	8	30'	x	
					9	30'	x	
					10	30'	x	
Goldgrube			X	Overbergplatz	1	30'	x	
Güls			X	Alte Schule/Bahnhof	3/13	30'	x	
Horchheim			X	Mendelssohn	6	30'	x	
Horchheimer Höhe			X	Im Baumgarten	6	30'	x	
Immendorf			X	Quellenweg	9	30'/15'	x	
Karthause Flugfeld		X		Bundesarchiv	2/12	15'	x	
Karthause Nord			X	Hüberlingsweg	2/12	15'	x	
Karthäuserhofgelände		X		Hochschule/Schulzentrum	2/12	15'	x	
Kesselheim			X	Kirche	354	30'/60'	x	
Lay			X	Moselfähre	301	60'	x	
						15'	x	

⁸¹ VDV-Schriften Nr. 4, 6/2001: Räumliche Bezugsbasis.

Stadtteil	Gebietstyp/Nutzungs-dichte			Referenzhaltestelle(n)	Referenzlinie(n)	Takt	erfüllt	nicht erfüllt
	Kernzone	hoch	gering					
Lützel		X		Balduinbrücke, Schüllerplatz/Lützel Bf	2/12	30'	x	
					4 5/15	15'	x	
Metternich		X		Uni/Oberweiher, Uni/Winninger Str.	3	30'	x	
					5	30'	x	
					20	30'	x	
Mitte	X			Hauptbahnhof, Christuskirche	3/13	30'		x
					5	30'		x
					9	30'		x
					10	30'/60'		x
Moselweiß		X		Bahnhofsweg, Verwaltungszentrum Süd	6/16	15'	x	
					20	30'	x	
Neuendorf		X		Brenderweg	2/12	15'	x	
Niederberg			X	Kirche	9	30'	x	
Oberwerth			X	Mozartplatz	5	30'	x	
Pfaffendorf			X	Seifenbachstraße	6	30'	x	
Pfaffendorfer Höhe			X	Schützenplatz	27	30'	x	
Raental		X		Blücherstraße	6/16	15'	x	
					20	30'	x	
Rübenach			X	Kriegerdenkmal	20	30'	x	
Stolzenfels			X	Kripp	650	30'	x	
Süd		X		Schenkendorfplatz	5	30'	x	
Wallerstheim			X	Messeplatz	2/12	15'	x	

Auffällig ist die Bedienung vom Stadtteil „Mitte“ (Einstufung „Kernzone“). Die Linien 3/13, 5 und 9 weisen in der NVZ jeweils nur einen 30'-Takt auf. Ab der Referenzhaltestelle „Hauptbahnhof“ verkehren die Linien jeweils zu den Minuten :15/:45, :17/:47 und :18/:48. Für die Bedienung in der HVZ ist ein 30'-Takt jedoch nicht ausreichend. Die Linie 10 verkehrt ab Hauptbahnhof auch im 30'-Takt, die Abfahrtszeit ist aber zu den oben genannten Linien um 15 Minuten versetzt (:03/:33). Dadurch wird letztlich für den Stadtteil „Mitte“ als „Kernzone“ ein 15'-Takt gewährleistet.

Außer den zur Bewertung herangezogenen Referenzlinien verkehren in einigen Stadtteilen eine Vielzahl von vertakteten Linien, teils auf gleicher Strecke, teils aber auch auf parallel geführten Linienwegen. Diese sind jedoch meistens nicht aufeinander abgestimmt, so dass sich in der Regel zwar wesentlich häufigere Fahrtmöglichkeiten als „nur“ mit den Referenzlinien ergeben. Oft erfolgen diese aber in nicht abgestimmten Taktabständen. Dies betrifft insbesondere die Stadtteile Altstadt, Mitte, Ehrenbreitstein, Lützel, Wallersheim, Metternich und Raental.

Das Angebot am Wochenende auf verschiedenen Referenzlinien mit den dazugehörigen Referenzhaltestellen nicht den vorgegebenen Standard gem. der VDV-Schrift. Betroffen sind (vgl. Tabelle 21):

- das Sonntagsangebot der Linien 2/12, 5/15 und 6/16 an der Referenzhaltestelle „Zentralplatz/Forum, Bf Stadtmitte/Löhr-Center“,
- das Sonntagsangebot der Linie 357 an der Referenzhaltestelle „Weißenthurer Str.“,
- das Sonntagsangebot der Linie 10 an der Referenzhaltestelle „Ehrenbreitstein Bf“,

- das Angebote samstags und sonntags der Linie 354 und 301 an der Referenzhaltestelle „Kirche“ und „Moselfähre“,
- das Sonntagsangebot der Linie 4 an der Referenzhaltestelle „Balduinbrücke, Schüllerplatz/Lützel Bf“,
- das Sonntagsangebot der Linie 3 an der Referenzhaltestelle „Uni/Oberweiher, Uni/Winninger Str.“ und
- das Angebote samstags und sonntags der Linien 3/13, 5, 9 und 10 an der Referenzhaltestelle „Hauptbahnhof, Christuskirche“ im Bereich der Kernzone.

Tabelle 21: Bedienungsqualität Sa und So (NVZ)

Stadtteil	Gebietstyp/Nutzungs-dichte			Referenzhaltestelle(n)	Referenzlinie(n)	Takt	erfüllt	nicht erfüllt
	Kernzone	hoch	gering			Sa / So		
Altstadt	X			Zentralplatz/Forum, Bf Stadtmitte/Löhr-Center	2/12	15' / 30'	x	x (So)
					5/15	15' / 30'	x	x (So)
					6/16	15' / 30'	x	x (So)
Arenberg			X	Silberstraße	9	30' / 30'	x	
Arzheim			X	Am Kapellchen	10	30' / 60'	x	
Asterstein			X	Schulzentrum	27	30' / 60'	x	
Bubenheim			X	Weißenthurmer Str.	357	30' / 120'	x	x (So)
Ehrenbreitstein		X		Ehrenbreitstein Bf	8	30' / 30'	x	
					9	30' / 30'	x	
					10	30' / 60'	x	x (So)
Goldgrube			X	Overbergplatz	1	30' / 60'	x	
Güls			X	Alte Schule/Bahnhof	3/13	30' / 60'	x	
Horchheim			X	Mendelssohn	6	30' / 30'	x	
Horchheimer Höhe			X	Im Baumgarten	6	30' / 30'	x	
Immendorf			X	Quellenweg	9	30' / 60'**, 30'	x	
Karthause Flugfeld		X		Bundesarchiv	2/12	15' / 60'**, 30'	x	
Karthause Nord			X	Hüberlingsweg	2/12	15' / 30'	x	
Karthäuserhofgelände		X		Hochschule/Schulzentrum	2/12	15' / 60'*, 30'	x	
Kesselheim			X	Kirche	354	60' / 120'		x
Lay			X	Moselfähre	301	120' / 120'		x
Lützel		X		Balduinbrücke, Schüllerplatz/Lützel Bf	2/12	15' / 60'*, 30'	x	
					4	30' / 60'	x	x (So)
					5/15	15' / 60'*, 30'	x	
Metternich		X		Uni/Oberweiher, Uni/Winninger Str.	3	30' / 60'	x	x (So)
					5	30' / 60'*, 30'	x	
					20	-/-		
Mitte	X			Hauptbahnhof, Christuskirche	3/13	30' / 60'		x
					5	30' / 60'*, 30'		x
					9	30' / 60'*, 30'		x
					10	30' / 60'		x
Moselweiß		X		Bahnhofsweg, Verwaltungszentrum Süd	6/16	15' / 60', 30'	x	
					20	-/-		
Neuendorf		X		Brenderweg	2/12	15' / 60'*, 30'	x	
Niederberg			X	Kirche	9	30' / 30'	x	
Oberwerth			X	Mozartplatz	5	30' / 30'	x	
Pfaffendorf			X	Seifenbachstraße	6	30' / 60'***, 30'	x	
Pfaffendorfer Höhe			X	Schützenplatz	27	30' / 60'	x	
						15' / 60', 30'	x	

Stadtteil	Gebietstyp/Nutzungs-dichte			Referenzhaltestelle(n)	Referenzlinie(n)	Takt	erfüllt	nicht erfüllt
	Kernzone	hoch	gering			Sa / So		
Raumental		X		Blücherstraße	6/16 20	-/-		
Rübenach			X	Kriegerdenkmal	20	-/-		
Stolzenfels			X	Kripp	650	60' / 60'	x	
Süd		X		Schenkendorfplatz	5	30' / 30'	x	
Wallerstheim			X	Messeplatz	2/12	15' / 60', 30'	x	

* 60'-Takt nur bis um 11:00 Uhr rum

** 60'-Takt bis um 12:00 Uhr rum

*** 60'-Takt bis um 13:00 Uhr rum

-/- verkehrt nur Mo-Fr

4.3 Verbindungsqualität

Im Rahmen der Verbindungsanalyse erfolgt eine Übersicht der am schnellsten verkehrsüblichen ÖPNV- bzw. Straßenverbindungen zwischen den einzelnen Koblenzer Stadtteilen (Referenzhaltestellen) und dem Zentralplatz/Forum bzw. Bahnhof Stadtmitte/Löhr-Center.

Verglichen wird die Reisezeit zwischen ÖPNV und MIV. Die beiden Werte werden zueinander ins Verhältnis gesetzt (Reisezeit ÖPNV zu Reisezeit MIV) und das Ergebnis stellt das Reisezeitverhältnis dar. Die Werte der Reisezeitverhältnisse werden zu einem vordefinierten Cluster zusammengefasst, welche eine Zuordnung in Qualitätsstufen ermöglicht.⁸² Die Klassifizierung ist der nachstehenden Tabelle 22 zu entnehmen:

Tabelle 22: Qualitätsstufenklassifizierung Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV⁸³

Qualitätsstufe	Qualitätsmerkmal	Reisezeitverhältnis ($t_{\text{ÖPNV}}/t_{\text{MIV}}$)
A	sehr günstig	< 1,0
B	günstig	1,0 bis < 1,5
C	zufrieden stellend	1,5 bis < 2,1
D	gerade noch akzeptabel	2,1 bis < 2,8
E	schlecht	2,8 bis < 3,8
F	sehr schlecht	≥ 3,8

Die Verbindungsqualität beschreibt die Beschaffenheit des Reisewegs zwischen einer Ausgangs- und Zielhaltestelle. Hierunter fallen primär die Reisezeit und die Umsteigeerfordernisse. Letztere sind zwischen den analysierten Referenzhaltestellen nicht gegeben, sodass ausschließlich die Reisezeit für die Zuordnung in eine Qualitätsstufe relevant ist.

Die Ermittlung der durchschnittlichen Reisezeit im ÖPNV (Bus) erfolgte anhand des aktuellen Fahrplans. Betrachtet wurden Fahrzeiten im Taktverkehr von Montag bis Freitag, exklusive Nachtbusse, Schülerverkehre, Verstärkerfahrten und Einzelfahrten.

⁸² <https://www.forschungsinformationssystem.de> Mobilität und Verkehr, Sb/Syntheseberichte: Verbindungsqualität des ÖPNV (Wissensstand 10.04.2017).

⁸³ <https://www.forschungsinformationssystem.de> Mobilität und Verkehr, Sb/Syntheseberichte: Verbindungsqualität des ÖPNV (Wissensstand 10.04.2017).

Die Ergebnisse der Reisezeitermittlung, die berechneten Reisezeitverhältnisse sowie die Zuordnung in Qualitätsstufen sind in der nachfolgenden Tabelle 23 zusammengefasst:

Tabelle 23: Reisezeiten zwischen Innenstadtzentrum und Koblenzer Stadtteilen

Stadtteil	Referenzhaltestelle	Reisezeit in Minuten (einfacher Weg)		Reisezeitverhältnis ÖPNV zu MIV tÖPNV/tMIV	Qualitätsstufe
		ÖPNV (Bus)	MIV (PKW)		
Arenberg	Silberstraße	19,0	13	1,5	C
Arzheim	Am Kapellchen	14,5	11	1,3	B
Asterstein	Schulzentrum	15,3	9	1,7	C
Bubenheim	Weißenthurmer Str.	12,0	7	1,7	C
Ehrenbreitstein	Bahnhof	6,8	6	1,1	B
Goldgrube	Overbergplatz	10,5	5	2,1	D
Güls	Alte Schule/Bahnhof	13,0	11	1,2	B
Horchheim	Mendelssohn	14,0	8	1,8	C
Horchheimer Höhe	Im Baumgarten	23,0	9	2,6	D
Immendorf	Quellenweg	24,5	15	1,6	C
Karthause Flugfeld	Bundesarchiv	15,0	8	1,9	C
Karthause Nord	Hüberlingsweg	9,0	7	1,3	B
Karthäuserhofge- lände	Hochschule/Schulzent- rum	20,5	9	2,3	D
Kesselheim	Kirche	17,0	7	2,4	D
Lay	Moselfähre	17,0	11	1,5	C
Lützel	Balduinbrücke	3,5	4	0,9	A
Metternich	Uni/Oberweiher	15,3	7	2,2	D
Mitte	Hauptbahnhof	5,0	5	1,0	B
Moselweiß	Bahnhofsweg	12,0	7	1,7	C
Neuendorf	Brenderweg	8,5	7	1,2	B
Niederberg	Kirche	12,0	11	1,1	B
Oberwerth	Mozartplatz	10,5	8	1,3	B
Pfaffendorf	Seifenbachstraße	6,0	5	1,2	B
Pfaffendorfer Höhe	Schützenplatz	6,5	7	0,9	A
Raental	Blücherstraße	5,0	4	1,3	B
Rübenach	Kriegerdenkmal	18,0	10	1,8	C
Stolzenfels	Kripp	15,5	12	1,3	B
Süd	Schenkendorfplatz	7,5	7	1,1	B
Wallersheim	Messeplatz	13,5	5	2,7	D

Es ist festzustellen, dass von den insgesamt 29 Datensätzen keiner eine Qualitätsstufe von E und F und somit eine schlechte bzw. sehr schlechte Verbindungsqualität aufweist. 20 von insgesamt 29 Datensätze weisen die Qualitätsstufen A bis C auf. Dies entspricht einem relativen Anteil von 79,31%. Als Mittelwert aller Reisezeitverhältnisse ist der Wert 1,6 berechnet. Dies entspricht grundsätzlich einer zufriedenstellenden Verbindungsqualität.

5. Maßnahmenkonzept

Das Maßnahmenkonzept baut auf dem Anforderungsprofil für den künftigen ÖPNV in Koblenz auf und berücksichtigt, wo möglich und sinnvoll, die festgestellten Mängel und Schwachstellen. Es konkretisiert und differenziert die Anforderungen an das Angebot im Stadt- und Regionalbusverkehr und trifft im Detail Festlegungen zu den Linien bzw. Linienbündeln. Im Rahmen des Maßnahmenkonzepts werden das seitens der Stadt Koblenz festgelegte Leistungsangebot sowie dessen weitere Entwicklung beschrieben.

Mit den Festlegungen des Maßnahmenkonzepts wird die ausreichende Bedienung der Koblenzer Bevölkerung mit Verkehrsleistungen gemäß § 8 (3) Personenbeförderungsgesetz sichergestellt. Diese werden überwiegend im Rahmen des Stadtbusverkehrs erbracht, anteilig aber auch im Rahmen der ein- und ausbrechenden Linien des Regionalbusverkehrs. Insbesondere gilt dies für die Stadtteile Bubenheim, Kesselheim, Lay, Rübennach und Stolzenfels, die weitgehend oder ausschließlich durch ein- und ausbrechende Linien unter der Federführung benachbarter Aufgabenträger bedient werden.

5.1 Fortschreibung des Linienbündelungskonzepts

Anlässlich der Neukonzeption des Liniennetzes Stadtbus Koblenz 2020 und von anstehenden Neukonzeptionen der Liniennetze mehrerer Linienbündel in der Federführung von Nachbaraufgabenträgern mit nach Koblenz ein-/ausbrechenden Linien wird das im Rahmen des Nahverkehrsplans 2015 für die Stadt Koblenz aufgestellte Linienbündelungskonzept fortgeschrieben.

Die Bündelung von Linien erfolgt insbesondere zu dem Zweck, eine dauerhafte, kostengünstige Verkehrsbedienung im Sinne eines wirtschaftlichen Ausgleichs zwischen ertragsstarken und ertragschwachen Linien zu sichern. Hinsichtlich zukünftiger Genehmigungs- und/oder Ausschreibungswettbewerbe definieren Linienbündel zugleich sinnvolle Lose. Im Vorlauf zu Genehmigungs-/Ausschreibungswettbewerben bzw. Vergabeverfahren nach § 5 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 soll die Linienbündelung vor „Rosinenpickerei“ schützen, bei der sich Verkehrsunternehmen die Konzessionen für rentable Linien sichern, indem sie Angebote abgeben, diese kommerziell – also eigenwirtschaftlich – betreiben, während die verbleibenden, weniger rentablen Verkehre allein der Öffentlichen Hand überlassen werden.

5.1.1 Bildung von Linienbündeln

Werden bei der Konzeption von Linienbündeln gewinnbringende und defizitäre Relationen zusammengefügt, so wird hiermit erreicht, dass das Verkehrsunternehmen in die Verpflichtung gerät, seine Gewinne der rentablen Linien in die Finanzierung der ertragsärmeren Bereiche einzubringen. Der erweiterte Konzessionsschutz des Linienbündels sichert eine Abwehr konkurrierender Genehmigungsanträge auf ertragsstarken Einzellinien des Bündels und verhindert wirkungsvoll das Herauslösen aus dem vorgesehenen betrieblichen wie wirtschaftlichen Verbund der Linien.

Bildung wirtschaftlicher Linienbündel

Da im Sinne des Vergaberechts Linienbündel Lose darstellen, ist bei deren Bildung mit großer Sorgfalt vorzugehen. Bündelzuschnitte, die den Wettbewerbsteilnehmern bzw. Bietern der Ausschreibungen keine günstige Angebotskalkulation ermöglichen, können zu einer erheblichen Verteuerung der Angebote und zu einer dauerhaften Erhöhung des Zuschussbedarfs führen. Daher gilt es, bei der Zusammenstellung von Bündeln die Auswirkungen auf die Anbieter sowie den Fahrgastmarkt präzise abzuschätzen.

Ermessensspielraum

Bei der Konzeption von Linienbündeln handelt es sich stets um Entscheidungen mit Ermessensspielraum. Die Entscheidung darf jedoch keinesfalls von Beliebigkeit geleitet sein. Die Bündelungsentscheidung ist nachvollziehbar zu begründen, wozu eine sorgfältige Abwägung zwischen dem öffentlichen Interesse und den weiteren Belangen zu treffen ist, z.B. durch Festlegungen im Nahverkehrsplan.

Rechtsfehlerhafte Kriterien

Rechtsfehler bei der Linienbündelung liegen dann vor, wenn sich der Aufgabenträger an nicht sachgerechten Kriterien orientiert. Diese laufen den Zielsetzungen von § 8 PBefG zuwider bzw. werden von § 9 PBefG nicht gedeckt. Zudem darf keine unzulässige Einschränkung der Chancengleichheit von Wettbewerbern bzw. des Grundrechts auf freie Berufsausübung vorgenommen werden.

Somit ist es nicht zulässig, dass Linienbündel unter dem Aspekt, bisherige Genehmigungsstrukturen zu erhalten, dem Bestandsunternehmen gezielt zukommen gelassen werden. Ebenso wenig ist die Schaffung von Gebietsmonopolen oder flächenhaftem Konkurrenzschutz durch § 9 Absatz 2 gedeckt.

Eine Bündelung von Linien, für die nicht hinreichend ein verkehrlicher, betrieblicher oder wirtschaftlicher Zusammenhang nachgewiesen werden kann, rechtfertigt nicht den damit verbundenen Eingriff in das Grundrecht der Berufsfreiheit und ist als rechtsfehlerhaft einzustufen. So ist es beispielsweise nicht sachgerecht, die in einem Verkehrsgebiet nicht einzuordnenden, übrig gebliebenen Linien zu einem oder mehreren „Restbündel(n)“ zusammenzufassen oder ersatzweise einem ordnungsgemäß gebildeten Linienbündel zuzuordnen. In diesem Fall ist davon auszugehen, dass mit der Unterlassung einer Bündelung keine wirtschaftlichen oder verkehrlichen Nachteile verbunden sind. Die Annahme ist irreführend, dass § 9 Absatz 2 PBefG den Aufgabenträger zur Bildung von Linienbündeln verpflichtet. Das Gesetz eröffnet im Sinne einer Kann-Bestimmung zwar die Möglichkeit zur gebündelten Konzessionierung, sieht jedoch als „Normalfall“ weiterhin die Einzelkonzessionierung vor, soweit kein zwingender Grund für die Linienbündelung spricht.

Grundverkehrt und rechtlich fehlerhaft ist zudem, bei der Bildung von Linienbündeln und deren Genehmigung davon auszugehen, dass lediglich gemeinwirtschaftliche Verkehre in Linienbündel einbezogen werden dürfen, eigenwirtschaftliche Einzellinien von vornherein außer Betracht zu bleiben hätten. Ebenso wenig darf bei der Bündelbildung die Erzielung der Gemeinwirtschaftlichkeit – oder der Kommerzialität – des Bündels als Begründung für die Wahl der Bündelkonzeption herangeführt werden.

5.1.2

Linienbündelung in der Stadt Koblenz

Im Stadtgebiet Koblenz besitzen folgende Kriterien für die Linienbündelung eine höhere Bedeutung:

- Möglichkeit einer integrierten Planung (Abbau von Parallelverkehren, Durchbindung von Linien zur Schaffung von mehr umsteigefreien Direktverbindungen für Fahrgäste),
- Betriebsplanerische Aspekte (optimierte Umlaufbildung und Personaleinsatz),
- Verkehrsfunktion der Linien (Produkthierarchien mit entsprechender Angebotsdefinition),
- Einheitlicher Auftritt des ÖPNV gegenüber dem Kunden (Marketing, Kommunikation, Information),
- Neukonzeption für das Liniennetz Stadtbus Koblenz 2020 sowie Neukonzeptionen der Linienbündel von Nachbaraufgabenträgern auf Basis der Vorplanungen gemäß ÖPNV-Konzept „Rheinland-Pfalz Nord“ und SPNV-Konzept „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“.

Nach der im Jahr 2015 durch den Stadtrat beschlossenen Zusammensetzung des Linienbündels Stadtverkehr Koblenz wurde seit Dezember 2015 die Linie 4 zwischen Bubenheim Globus, IKEA, Mittelweiden und KO-Zentrum neu in das Liniengefüge aufgenommen und gleichzeitig der Verlauf der Linie 10 auf den Abschnitt KO-Zentrum – Arzheim verkürzt.

Festlegung 18: Linienbündelung und Linienzuordnung

- a) **Auf der Grundlage der Prinzipien und Kriterien zur Bildung von Linienbündeln sind die überwiegend stadtbezogenen ÖPNV-Linien in einem**
- **Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“**
- zusammengefasst.**
- b) **Die einzelnen ÖPNV-Linien in Koblenz werden gemäß Aufstellung in Tabelle 24 dem Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ zugeordnet.**
- c) **Sonstige stadtgrenzüberschreitende Linien zwischen Koblenz und den Nachbar-kreisen (siehe Tabelle 28) werden dann nicht dem Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ zugeordnet, wenn die federführende Zuständigkeit bei benachbarten Aufgabenträgern liegt und diese Linien als Einzellinien oder im Rahmen von Linienbündeln diesen Aufgabenträgern zugewiesen und diese Zuordnung mit der Stadt Koblenz abgestimmt wurde.**

Erläuterung: Das Linienbündel umfasst die Verkehrsangebote der bislang verkehrenden, überwiegend innerstädtischen, lokalen Linien 1, 2, 12, 3/13, 4, 5, 15, N5, 6, 16, N6, 8, N8, 9, 10, 20, 27/N7 und 356 (Stand Fahrplan 2017/2018). Diese Linien bilden das innerstädtische Busnetz ab zuzüglich des dicht besiedelten Korridors entlang der rechten Rheinseite über die Nachbarorte Urbar und Vallendar nach Bendorf-Sayn, der in einer dem Stadtverkehr Koblenz entsprechenden Angebotsqualität bedient wird, wichtige Einrichtungen von oberzentralem Charakter erschließt und mit dem Koblenzer Stadtkern verbindet (z.B. WHU-Campus Vallendar, touristische Destination Schloss Sayn).

Eine betrieblich integrierte Planung und Verknüpfung dieser Linien ist möglich und sinnvoll, ebenso wie ein gemeinsamer und einheitlicher Markenauftritt gegenüber den Fahrgästen und der Öffentlichkeit.

Mit Umsetzung der Neukonzeption des Liniennetzes Stadtbus Koblenz sowie weiterer Liniennetze der Nachbaraufgabenträger ab Dezember 2020 ergeben sich innerhalb der Netzstruktur Änderungen bei bestehenden Liniennummern; einzelne Linien werden im Rahmen der integrierten Planung und Abstimmung mit dem Regionalbusverkehr eine andere Linienbündelzuordnung erhalten, neu eingerichtete innerstädtische Linien werden zusätzlich dem Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ zugeordnet.

Für die in Koblenz relevanten Linien im Regionalbusverkehr bestehen folgende Linienbündelzuordnungen (Stand, bei denen sich ebenfalls im Rahmen von Neukonzeptionen der jeweiligen Liniennetze Änderungen ergeben werden bzw. möglich sind):

- Linien 570, 571, 573, N3, 956: Linienbündel „Lahnstein“
- Linien 354, 357, 370, N4: Linienbündel „Linke Rheinseite“
- Linien 358, 969: Linienbündel „Rechte Rheinseite“
- Linien 350, 353, 359, 380, 988: Linienbündel „Maifeld“
- Linie 342: Linienbündel „Vordereifel“
- Linie 621: Linienbündel „Hunsrückhöhenstraße Nord“
- Linie 650: Linienbündel „Oberes Mittelrheintal“
- Linien 160, 301, 319, 355, 460, 485 und 610: Einzellinien bzw. bisher keinem Linienbündel zugeordnet.

5.1.3 Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten

Für die Harmonisierung (Vereinheitlichung) der Genehmigungslaufzeiten aller Linien innerhalb eines Linienbündels sind folgende Zielmarken zu berücksichtigen:

- Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten der im Linienbündel zusammengefassten Linien untereinander,
- Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten eines gesamten Linienbündels mit den international vereinbarten Fahrplanwechsel-Terminen⁸⁴.

Festlegung 19: Begrenzung der Genehmigungslaufzeiten

- Als Voraussetzung zur Bildung eines Linienbündels sind die Genehmigungslaufzeiten der einzelnen Linien auf einen gemeinsamen Stichtag (dem Ablaufdatum der am längsten laufenden Genehmigung) zu begrenzen.**
- Die Genehmigungslaufzeiten aller Linien eines Linienbündels sind auf ein Datum zu harmonisieren, das dem des jährlichen internationalen Fahrplanwechsels entspricht (jeweils am 2. Dezemberwochenende, Samstag, 24 Uhr).**
- Aufgrund der Aussagen im NVP bzw. bei Vorliegen eines substantiierten ÖPNV-Konzepts kann für einzelne Linien/Teilnetze von der maximalen Genehmigungslaufzeit zugunsten verkürzter Genehmigungen abgewichen werden.**

Erläuterung: Die Zusammenfassung von Linien innerhalb eines Bündels setzt die Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten einzelner Linien voraus. Während die Laufzeit von Einzelgenehmigungen bis zu 10 Jahre beträgt, liegen die Zeitpunkte für Beginn und Ende der Linienlaufzeiten in einem vorgesehenen Linienbündel häufig von Linie zu Linie unterschiedlich. Es gilt daher, die Laufzeiten auf ein gemeinsames Enddatum zu harmonisieren. Bei der Genehmigung des Weiterbetriebs vorzeitig auslaufender Linienkonzessionen sind die jeweils festgelegten Stichtage (Harmonisierungszeitpunkte) zu beachten. Bei der zwischenzeitlichen Beantragung neuer Liniengenehmigungen sind deren Laufzeiten ebenfalls an den Harmonisierungszeitpunkt (d.h. bis zum Vortag begrenzt) anzupassen.

Darüber hinaus stellt der Abgleich der Genehmigungslaufzeiten ganzer Linienbündel mit den Daten der international vereinbarten Fahrplanwechsel-Termine ein Ziel dar, das vor allem für die Fahrplan- und Anschlussabstimmung mit dem SPNV und zwischen den einzelnen Linienbündeln von herausragender Bedeutung ist. Unterjährige Fahrplanwechsel bei einzelnen Linien werden vermieden und somit die Verbindlichkeit und Transparenz des ÖPNV verbessert.

Nachfolgende Tabelle definiert die Harmonisierungszeitpunkte der Linienbündel.

Tabelle 24: Harmonisierungszeitplan

Linienbündel	Harmonisierungsdatum
Hunsrückhöhenstraße Nord	01.08.2019
Oberes Mittelrheintal	Seit 01.08.2018
Stadtverkehr Koblenz	13.12.2020
Lahnstein	13.12.2020

⁸⁴ Seit 2002 erfolgt der Fahrplanwechsel gemäß Festlegung der europäischen Fahrplankonferenz Mitte Dezember – in Anlehnung an das Kalenderjahr. Genauer Zeitpunkt des Fahrplanwechsels ist jeweils der 2. Samstag im Dezember, 24 Uhr. Die EU-Kommission hat diesen Termin mit der Entscheidung 2002/844/EG (Aktenzeichen K (2002) 3997) für allgemeingültig erklärt.

Linke Rheinseite	12.12.2021
Rechte Rheinseite	12.12.2021
Maifeld	12.12.2021
Vordereifel	12.12.2021

Es ist künftig und unabhängig vom hier verankerten Harmonisierungszeitplan nicht auszuschließen, dass bei eigenwirtschaftlich initiierten Genehmigungsanträgen, insbesondere im Rahmen eines Genehmigungswettbewerbs, die Laufzeiten für die unterschiedlichen Linienbündel auseinanderlaufen. Aufgrund neuer bzw. übergeordneter Planungen kann daher eine Synchronisierung erforderlich werden.

Im Stadtgebiet Koblenz enden die laufenden Konzessionen der für das Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ vorgesehenen Linien mit Ausnahme der Linie 27/N7 am Freitag, 11.12.2020⁸⁵. Die Genehmigung der Linie 27/N7 läuft am 12.12.2020 aus.

5.2 *Netz- und Linienkonzept für den Stadtbusverkehr*

Es wird das für den Gültigkeitszeitraum dieses NVP vorgesehene Leistungsangebot auf den Buslinien im Stadtverkehr linienweise festgelegt. Dies bemisst sich nach den Betriebszeiten (auf volle 15 Minuten ab- bzw. aufgerundet), der Anzahl der je Verkehrstag anzubietenden Fahrtenpaare bzw. dem Taktintervall, der zu erbringenden Jahresfahrleistung in Fahrplan-Kilometern (auf volle 1.000 km gerundet) und der auf den Linienfahrten mindestens einzusetzenden Fahrzeuggröße.

Festlegung 20: Angebotsumfang Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“

- a) Es wird das in Tabelle 25 dargestellte Leistungsangebot als ausreichende Verkehrsbedienung im Sinne des PBefG definiert. Dieses ist ab dem Harmonisierungszeitpunkt des Linienbündels „Stadtverkehr Koblenz“ zum Fahrplanwechsel 2020/2021 vollumfänglich zu gewährleisten.
- b) Ebenso sind ab dem Zeitpunkt Fahrplanwechsel 2020/2021 die geforderten Anschlussverknüpfungen und Fahrtendurchbindungen, wie in Kapitel 5.2.3 dargestellt, planerisch und betrieblich zu berücksichtigen.
- c) Bis zum Harmonisierungszeitpunkt erfüllt der Leistungsumfang des Status quo (s. Kapitel 2.2.2 und 2.2.3) die ausreichende Verkehrsbedienung.
- d) Pfaffendorf/Linie 6: Nach Abschluss der Sanierung der Pfaffendorfer Brücke (hier: Rampe Brückenstraße) ist die Linie 6 in Richtung Moselweiß wieder auf dem ursprünglichen, regulären Linienweg über die Brückenstraße zu führen.
- e) Zusatz- und Verstärkerfahrten im Rahmen des ÖPNV-Angebotes (E-Wagen) zur Linienverdichtung oder zur Schülerbeförderung werden nach Bedarf durchgeführt und in den öffentlich zugänglichen Fahrplanmedien bekannt gemacht.

5.2.1 **Konzeptentwicklung**

In dem 2015 beschlossenen Nahverkehrsplan für die Stadt Koblenz wurden zahlreiche Prüfaufträge zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes formuliert. Von wesentlicher

⁸⁵ Da der Zeitpunkt des Fahrplanwechsels jedoch erst 24 Stunden nach Ablauf der Konzession ist, und die Linie 27/N7 bis einschließlich 12.12.2020 genehmigt ist, muss für den Betrieb am Samstag, 12.12.2020, zwischen 0 und 24 Uhr eine „Zwischenlösung“ gefunden werden.

Bedeutung war dabei das ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord, welches als Gemeinschaftsprojekt des Landes Rheinland-Pfalz, des Schienenzweckverbandes SPNV Nord und der Verkehrsverbände VRM und Z VRT die Grundlagen zur Verzahnung der künftigen ÖPNV-Planungen zwischen den Aufgabenträgern lieferte. Bestandteil des ÖPNV-Konzepts war auch ein Rahmenkonzept für den Stadtverkehr Koblenz in Abstimmung mit den ein- und ausbrechenden lokalen und regionalen Linien benachbarter Aufgabenträger. Auf Basis dieses Rahmenkonzepts sowie auf den übrigen Prüfaufträgen des NVP 2015 wurde das Linienskonzept Stadtbus Koblenz 2020 erarbeitet. Zusätzlich haben Prüf- und Planungsvorgaben aus jüngerer Zeit seitens der Kommunalpolitik, der ÖPNV-Betriebe und der Stadtentwicklung in das Linienskonzept Eingang gefunden. Dies betraf unter anderem

- die Optimierung des Gelenkbuseinsatzes vor dem Hintergrund von Nachfragezuwächsen, insbesondere auf den Linienästen Richtung Güls und Bubenheim/Globus,
- die verbesserte Anbindung der Dienstleistungs-, Gewerbe- und Industriegebiete,
- die verbesserte Anbindung des neuen Hallenbad-Standorts am Rauentaler Moselstausee,
- die Einrichtung von Tangential- und Höhenverbindungen zwischen den rechtsrheinischen Stadtteilen.

Das Linienskonzept Stadtbus Koblenz 2020 wird, wie nachfolgend beschrieben, Bestandteil des Nahverkehrsplans für die Stadt Koblenz.

5.2.2

Linienskonzeption Stadtbus Koblenz 2020

Die folgende Tabelle 25 fasst die Angebotsparameter für das Linienskonzept Stadtbus Koblenz 2020 zusammen. Die Linienverläufe je Linie sind in Anhang C dargestellt.

Tabelle 25: Leistungsangebot Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“

Linie	Linienverlauf	Verkehrstag	Takt/Betriebszeit	Fpl-km/Jahr
2/12	Kesselheim - Wallersheim - Neuendorf - Lützel - Zentralplatz/Forum - Koblenz Hbf-West - Karthause	Mo-Fr	30'/05:15-23:30 Uhr (2) 30'/06:00-20:30 Uhr (12)	500.000
		Sa	60'/05:15-07:15 Uhr (2) 30'/07:15-23:30 Uhr (2) 30'/07:00-20:30 Uhr (12)	
		So	60'/09:00-11:45 Uhr (2) 30'/11:45-23:30 Uhr (2)	
3/13	Koblenz Hbf - Rhein-Mosel-Halle - Zentralplatz/Forum - Rauental - Universität - Güls	Mo-Fr	60'/05:15-23:30 Uhr (3) 60'/05:45-19:45 Uhr (13)	200.000
		Sa	60'/05:15-23:30 Uhr (3) 60'/07:45-19:45 Uhr (13)	
		So	60'/09:00-23:30 Uhr (3) 60'/12:45-19:45 Uhr (13)	
4/14	Koblenz Hbf - Rauental - Universität - Metternich - Rübenach - Industriepark A61	Mo-Fr	15'/05:30-20:00 Uhr (4/14) 60'/05:30-20:00 Uhr (14)	200.000
5/15	Asterstein - Pfaffendorfer Höhe - Rhein-Mosel-Halle - Koblenz Hbf - Zentralplatz/Forum - Lützel - Metternich - Universität	Mo-Fr	30'/05:15-23:30 Uhr (5) 30'/06:00-20:30 Uhr (15) Linie 15 Hbf-Asterstein: 6:30-8:30 Uhr und 16:30-20:30 Uhr	500.000
		Sa	60'/05:15-07:15 Uhr (5) 30'/07:15-23:30 Uhr (5) 30'/07:00-20:30 Uhr (15)	

Linie	Linienverlauf	Verkehrstag	Takt/Betriebszeit	Fpl-km/Jahr
			Linie 15 nicht Hbf-Asterstein	
		So	60'/09:00-11:45 Uhr (5) 30'/11:45-23:30 Uhr (5)	
6/16	Horchheimer Höhe - Horchheim - Pfaffendorf - Zentralplatz/Forum - Rauental - Moselweiß	Mo-Fr	30'/05:15-23:30 Uhr (6) 30'/06:00-20:30 Uhr (16)	300.000
		Sa	60'/05:15-07:15 Uhr (6) 30'/07:15-23:30 Uhr (6) 30'/07:00-20:30 Uhr (16)	
		So	60'/09:00-11:45 Uhr (6) 30'/11:45-23:30 Uhr (6)	
7/17	Bubenheim Globus - Lützel - Zentralplatz/Forum - Koblenz Hbf - Oberwerth	Mo-Fr	30'/05:15-20:00 Uhr (7) 60'/20:00-23:30 Uhr (7) 60'/20:30-23:30 Uhr (17)	250.000
		Sa	60'/05:15-07:15 Uhr (7) 30'/07:15-20:00 Uhr (7) 60'/20:00-23:30 Uhr (7) 60'/20:30-23:30 Uhr (17)	
		So	60'/09:00-23:30 Uhr (7) 60'/06:30-09:00 Uhr (17) 60'/12:15-23:30 Uhr (17)	
8	Sayn - Bendorf - Valendar - Urbar - Ehrenbreitstein - Zentralplatz/Forum - Koblenz Hbf	Mo-Fr	30'/05:00-20:00 Uhr 60'/20:00-00:30 Uhr	350.000
		Sa	60'/00:30-04:30 Uhr 30'/06:00-20:00 Uhr 60'/20:00-00:30 Uhr	
		So	60'/00:30-04:30 Uhr 60'/08:30-12:30 Uhr 30'/12:30-20:00 Uhr 60'/20:00-00:30 Uhr	
9/19	Moselweiß BBS - Goldgrube - Koblenz Hbf - Zentralplatz/Forum - Ehrenbreitstein - Niederberg - Niederberger Höhe - Arenberg - Immendorf	Mo-Fr	30'/05:15-23:30 Uhr (9) 30'/06:00-20:30 Uhr (19)	400.000
		Sa	60'/05:15-07:15 Uhr (9) 30'/07:15-23:30 Uhr (9) 30'/07:00-20:30 Uhr (19)	
		So	60'/09:00-11:45 Uhr (9) 30'/11:45-23:30 Uhr (9)	
10	Bf Stadtmitte/Löhr-Center - Zentralplatz/Forum - Ehrenbreitstein - Arzheim	Mo-Fr	30'/05:15-20:00 Uhr 60'/20:00-23:30 Uhr	100.000
		Sa	60'/05:15-06:15 Uhr 30'/07:15-20:00 Uhr 60'/20:00-23:30 Uhr	
		So	60'/09:15-23:30 Uhr	
24	Universität - Moselweiß	Mo-Fr	30'/20:00-23:00 Uhr	25.000
		Sa	60'/05:15-07:15 Uhr 30'/07:15-23:00 Uhr	
		So	60'/09:00-11:45 Uhr 30'/11:45-23:00 Uhr	
26	Pfaffendorf - Ehrenbreitstein - Asterstein - Pfaffendorfer Höhe - Horchheimer Höhe	Mo-Fr	60'/06:00-20:00 Uhr 60'/20:00-23:00 Uhr (ALF* 26)	75.000
		Sa	60'/07:00-20:00 Uhr 60'/20:00-23:00 Uhr (ALF* 26)	
		So	60'/09:00-23:00 Uhr (ALF* 26)	
27	Kesselheim - Globus - Bubenheim - Rübenach	Mo-Fr	60'/06:00-20:00 Uhr	80.000
		Sa	60'/07:00-20:00 Uhr	

Linie	Linienverlauf	Verkehrstag	Takt/Betriebszeit	Fpl-km/Jahr
29	Niederberger Höhe - Arenberg - Arzheim - Asterstein	Mo-Fr	60'/06:00-20:00 Uhr	75.000
		Sa	60'/07:00-20:00 Uhr	
N2**	Zentralplatz/Forum - Koblenz Hbf - Goldgrube - Karthause - Koblenz Hbf - Zentralplatz/Forum	Mo-Fr	60'/23:30-00:30 Uhr	15.000
		Sa	60'/00:30-04:30 Uhr 60'/23:30-00:30 Uhr	
		So/Feiertag	60'/00:30-04:30 Uhr 60'/06:00-09:00 Uhr 60'/23:30-00:30 Uhr	
N3**	Zentralplatz/Forum - Lützel - Metternich - Universität - Güls - Rauental - Zentralplatz/Forum	Mo-Fr	60'/23:30-00:30 Uhr	20.000
		Sa	60'/00:30-04:30 Uhr 60'/23:30-00:30 Uhr	
		So/Feiertag	60'/00:30-04:30 Uhr 60'/06:00-09:00 Uhr 60'/23:30-00:30 Uhr	
N5**	Zentralplatz/Forum - Koblenz Hbf - Pfaffendorf - Horchheim - Asterstein - Koblenz Hbf - Zentralplatz/Forum	Mo-Fr	60'/23:30-00:30 Uhr	20.000
		Sa	60'/00:30-04:30 Uhr 60'/23:30-00:30 Uhr	
		So/Feiertag	60'/00:30-04:30 Uhr 60'/06:00-09:00 Uhr 60'/23:30-00:30 Uhr	
N6**	Zentralplatz/Forum - Rauental - Moselweiß - Lay - Dieblich - Lay - Moselweiß - Rauental - Zentralplatz/Forum	Mo-Fr	60'/23:30-00:30 Uhr	15.000
		Sa	60'/00:30-04:30 Uhr 60'/23:30-00:30 Uhr	
		So/Feiertag	60'/00:30-04:30 Uhr 60'/06:00-09:00 Uhr 60'/23:30-00:30 Uhr	
N7**	Zentralplatz/Forum - Lützel - Neuendorf - Wallersheim - Kesselheim - Lützel - Zentralplatz/Forum	Mo-Fr	60'/23:30-00:30 Uhr	15.000
		Sa	60'/00:30-04:30 Uhr 60'/23:30-00:30 Uhr	
		So/Feiertag	60'/00:30-04:30 Uhr 60'/06:00-09:00 Uhr 60'/23:30-00:30 Uhr	
N9**	Zentralplatz/Forum - Ehrenbreitstein - Arzheim - Niederberg - Arenberg - Immenendorf - Niederberg - Ehrenbreitstein - Zentralplatz/Forum	Mo-Fr	60'/23:30-00:30 Uhr	20.000
		Sa	60'/00:30-04:30 Uhr 60'/23:30-00:30 Uhr	
		So/Feiertag	60'/00:30-04:30 Uhr 60'/06:00-09:00 Uhr 60'/23:30-00:30 Uhr	

* ALF - AnrufLinienFahrt (verkehrt nach Anmeldung)

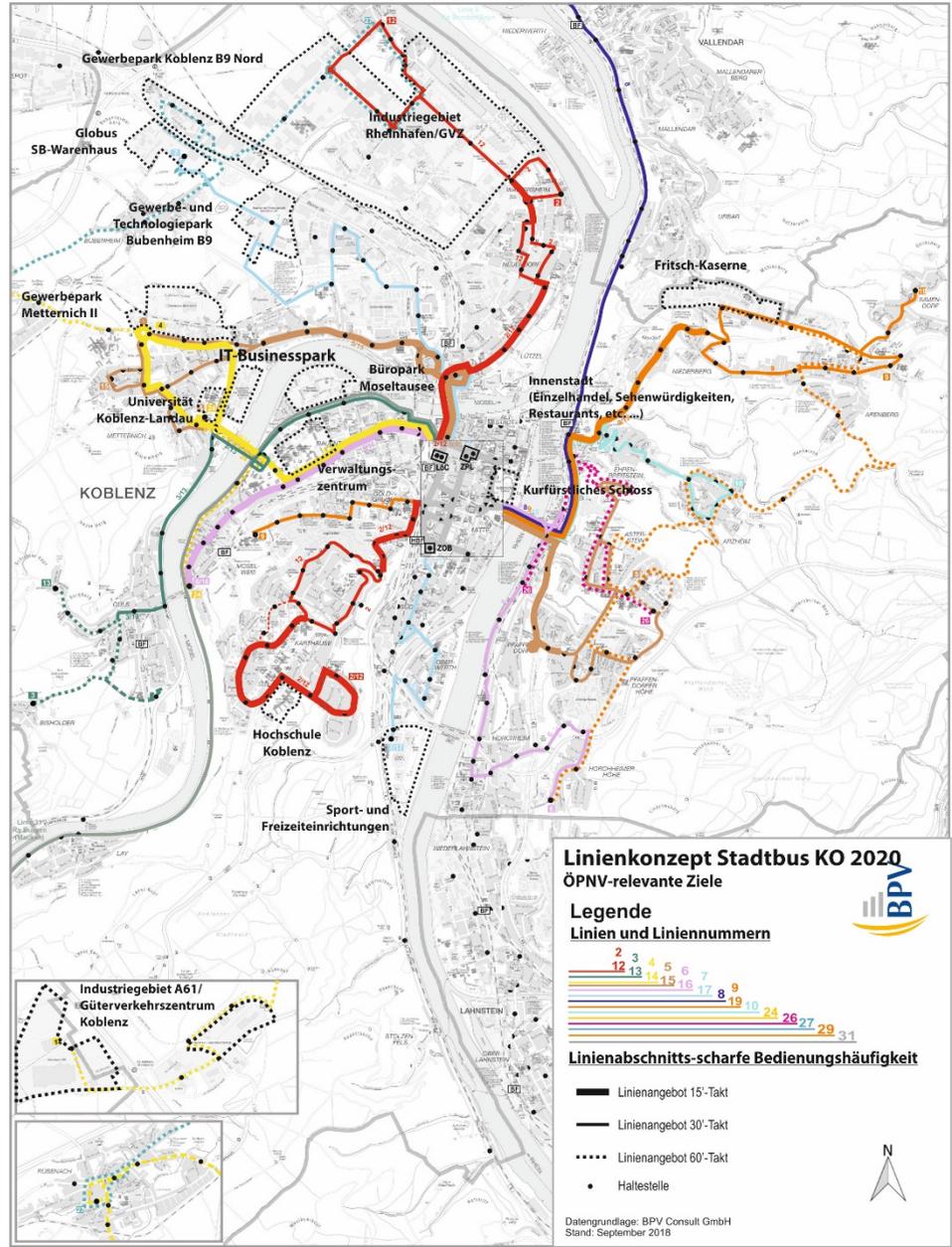
** am 24.12., 25.12. und 01.01. abweichende Betriebszeiten

Zukünftig ergibt sich für das Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ eine Fahrleistung von insgesamt ca. 3.5 Mio. Fpl-km pro Jahr.

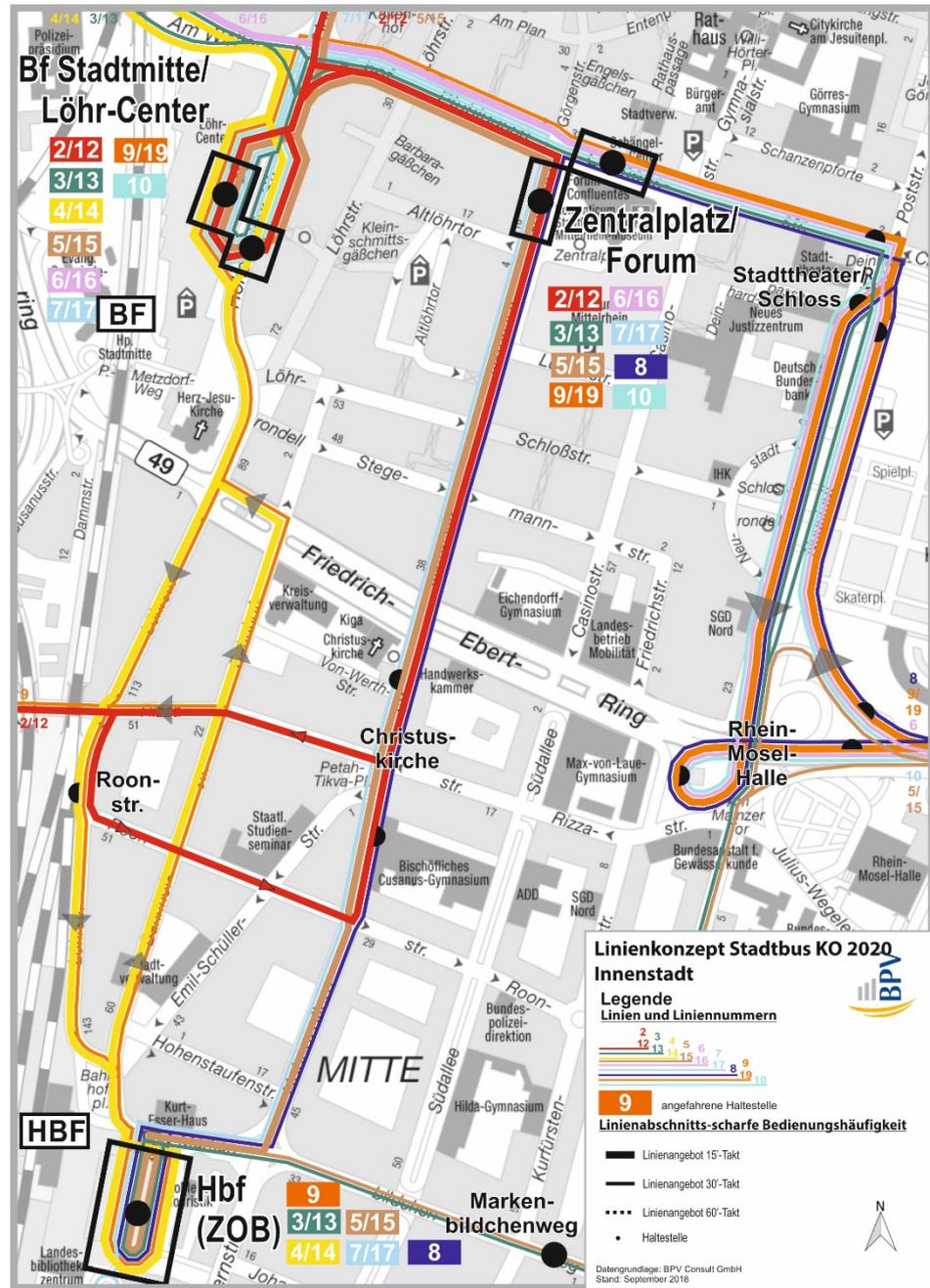
Bei Vergleich des Liniennetzes im Status quo (Fahrplan 2017/2018, vgl. Karte 14 und Karte 15) und dem Liniennetz ab Dezember 2020 (vgl. Karte 21 und Karte 22) werden die Veränderungen innerhalb des Koblenzer Stadtverkehrs aufgezeigt. Dadurch stellen sich die wesentlichen Angebotsverbesserungen für den Koblenzer Stadtverkehr ab Dezember 2020 wie folgt dar:

- Täglicher Vollknoten („Rendezvous“) an der Haltestelle Zentralplatz/Forum tagsüber zu den Minuten :15 und :45, abends zu den Minuten :00 und :30, nachts und am Sonntagmorgen zur Minute :30,
- werktäglicher weiterer Teilknoten an der Haltestelle Zentralplatz/Forum tagsüber zu den Minuten :00 und :30,
- deutlich verbesserte Bedienung der östlichen und südlichen Innenstadt (neuer Linienweg Rhein-Mosel-Halle – Markenbildchenweg – Hauptbahnhof) mit den Linien 3/13 und 5/15.
- Verlängerung Stadtbus mit Linie 14 Mo-Fr ab Rübenach bis zum Industriepark A 61 (u. a. Amazon) und zurück,
- Mo-Sa neue Tangentialverbindung mit Linie 27 zwischen Rübenach und Kesselheim über Bubenheim und Globus,
- Mo-Sa neue Verbindung mit verlängerter Linie 12 von Wallersheim bis Kesselheim mit Anschluss dort an die neue Linie 27 Richtung Bubenheim (ersetzt auch die bisherige Linie 356),
- neue Anbindung des künftigen Baugebiets an der ehemaligen Fritsch-Kaserne in Niederberg an den Stadtverkehr im Takt: Mo-Sa tagsüber mit Linie 19, abends und sonntags mit Linie 9, nachts mit Linie N9,
- Mo-Sa neue Tangentialverbindung mit Linie 26 (Minibus) zwischen Pfaffendorf (mit Anschluss Linie 6 von/nach Horchheim) über Ehrenbreitstein, Asterstein und Pfaffendorfer Höhe bis Horchheimer Höhe,
- Mo-Sa neue Tangentialverbindung mit Linie 29 (Minibus) zwischen Asterstein, Arzheim, Arenberg und Immendorf/Niederberg.

Karte 17: Linienkonzept Stadtbus Koblenz 2020 - Verkehrsnetz



Karte 18: Linienkonzept Stadtbus Koblenz 2020 – Auszug Innenstadt



5.2.3

Anschlussverknüpfungen und Fahrtendurchbindung

Nachfolgende regelmäßige Anschlüsse zwischen den Buslinien des Linienbündels „Stadtverkehr Koblenz“ und mit bestimmten Linien anderer Linienbündel sind im Rahmen des dargestellten Leistungsangebots verbindlich zu gewährleisten. Die vorgegebenen Anschlüsse gelten grundsätzlich für Hin- und Rückrichtung in gleicher Qualität.

Koblenz Zentralplatz/Forum (Umsteigezeit mind. 4 Minuten):

- Umsteigeanschlüsse siehe Tabelle 26.
- Fahrtendurchbindung Linie 16 von/nach Moselweiß ↔ Linie 19 von/nach Immendorf (Fahrgäste können im Bus verbleiben)

Tabelle 26: Anschlussverknüpfungen an der Haltestelle Zentralplatz/Forum

Anschluss von Linie... nach Linie...	1/11 Deutsches Eck*	2 Karthause	2 Wallersheim	12 Karthause	12 Kesselheim	3/13 Güls	5 Asterstein	5 Metternich	15 Hbf/Asterstein	15 Metternich	6 Horchheim	6 Moselweiß	16 Moselweiß	7 Mittelweiden/Bubenheim	7/17 Oberwerth	9 Arenberg	9 Moselweiß BBS	19 Immendorf	670 Boppard**
1/11 Deutsches Eck*		X	X			X	X	X			X	X		X	X	X	X		X
2 Karthause	X		D			X	X	X			X	X		X	X	X	X		X
2 Wallersheim	X	D				X L	X				X	X L			X	X	X L		X
12 Karthause					D				X	X			X					X	
12 Kesselheim				D					X				X L					X	
3/13 Güls	X	X	X L				X	X L			X	X L		X L	X	X	X L		X
5 Asterstein	X	X	X			X		D				X		X	X H		X H		X H
5 Metternich	X	X				X L	D				X	X L			X	X	X L		X
15 Hbf/Asterstein				X	X					D			X					X	
15 Metternich				X					D				X L					X	
6 Horchheim	X	X	X			X		X				D		X	X		X		X
6 Moselweiß	X	X	X L			X L	X	X L			D			X L	X	X	X L		X
16 Moselweiß				X	X L				X	X L								D	
7 Mittelweiden/Bubenheim	X	X				X L	X				X	X L			D	X	X L		X
7/17 Oberwerth	X	X	X			X	X H				X	X		D		X	X		X H
9 Arenberg	X	X	X			X						X		X	X		D		X
9 Moselweiß BBS	X	X	X L			X L	X H				X	X L		X L	X	D			X H
19 Immendorf				X	X				X	X			D						
670 Boppard**	X	X	X			X	X H	X			X	X		X	X H	X	X H		

* Linie des Linienbündels „Lahnstein“

** Linie des Linienbündels „Oberes Mittelrheintal“

X = Umsteigeverbindung am Zentralplatz/Forum (Anschlussvorgabe)

L = alternative Umsteigemöglichkeit am Bf Stadtmittel/Löhr-Center

H = alternative Umsteigemöglichkeit am Hauptbahnhof

D = Direktverbindung bzw. Fahrtendurchbindung (Fahrgäste können im Bus bleiben)

Arenberg Dahlienweg (Umsteigezeit mind. 3 Minuten)

- Linie 9 von/nach Moselweiß BBS \leftrightarrow stündlich Linie 29 von/nach Asterstein

Bubenheim Globus (Umsteigezeit mind. 3 Minuten)

- Linie 7 von/nach Oberwerth \leftrightarrow stündlich Linie 27 von/nach Rübenach
- Linie 7 von/nach Oberwerth \leftrightarrow stündlich Linie 27 von/nach Kesselheim

Bubenheim Jakob-Hasslacher-Str.

- Geplanter Umsteigeknotenpunkt zwischen regionalen und lokalen Linien der Linienbündel „Linke Rheinseite“ und „Rechte Rheinseite“ (ab Dez. 2021)

Horchheim Mendelssohn (Umsteigezeit mind. 3 Minuten)

- Linie 6 von/nach Horchheimer Höhe \leftrightarrow Linie 1/11* von/nach Lahnstein/Braubach
- Linie 6 von/nach Horchheimer Höhe \leftrightarrow Linie 1/11* von/nach Deutsches Eck
* Linie des Linienbündels „Lahnstein“

Kesselheim Hintermark/Mittelrhein-Verlag (Umsteigezeit mind. 3 Minuten)

- Linie 12 von Karthause \rightarrow stündlich Linie 27 nach Rübenach (Hst. Hintermark)
- Linie 27 von Rübenach \rightarrow Linie 12 nach Karthause (Hst. Mittelrhein-Verlag)

Metternich Gewerbepark (Umsteigezeit mind. 3 Minuten)

- Linie 4/14 von/nach KO Hbf \leftrightarrow Linie 350*** von/nach Bassenheim/Mayen
*** Linie des Linienbündels „Maifeld“

Moselweiß Gülser Brücke

- Fahrtendurchbindung Linie 6 von/nach Horchheim \leftrightarrow Linie 24 von/nach Metternich (Fahrgäste können im Bus verbleiben)

Pfaffendorf Kirche (Umsteigezeit mind. 3 Minuten)

- Linie 6 von/nach Horchheimer Höhe \leftrightarrow stündlich Linie 26 von/nach Asterstein/Horchheimer Höhe

5.2.4
Wirkung des Linienkonzepts Stadtbus Koblenz 2020

Anders als die aus den Stadtteilen auf die zentralen Innenstadthaltestellen gerichteten Wege (vgl. Kapitel 4.3) weisen Verbindungen „quer durch die Stadt“, d. h. die von einem Stadtrand durch das Stadtzentrum hindurch zum anderen Stadtrand führen, oder tangentielle Wege, d. h. nicht über das Stadtzentrum gerichtete Verbindungen häufige Umsteigerfordernisse innerhalb des Stadtverkehrs auf, was zu i. d. R. deutlich ungünstigeren Reisezeitverhältnissen für den ÖPNV führt.

Hinsichtlich der Effekte bei den Reisezeiten und der Umsteigemöglichkeiten im Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ ist hervorzuheben, dass trotz der im Status quo bereits bestehenden Durchmesserlinien 2/12, 5 und 6/16 („lange Relationen“) die Reisezeiten und damit verbundenen Umsteigemöglichkeiten im gesamten Stadtgebiet von Koblenz im Bestand als unzureichend bewertet werden können.

Die Umsetzung des Linienkonzepts Stadtbus Koblenz 2020 wird sich in diesem Zusammenhang positiv auf Reisezeiten und Umsteigehäufigkeiten im gesamten Koblenzer Stadtgebiet auswirken. Für die Veranschaulichung dieser Auswertung wurden ausgewählte Linien der evm Verkehrs GmbH (Status quo, Fahrplan 2017/2018) sowie des Linienkonzepts Stadtbus Koblenz 2020 herangezogen, analysiert und miteinander verglichen.

Um die Entwicklung der Reisezeiten und Umsteigemöglichkeiten vom Status quo 2018 zum Linienkonzept 2020 aufzuzeigen, wurden zur Vereinfachung ausschließlich Relationen mit jeweils nur einem Umsteigevorgang von mindestens drei Minuten Geh- bzw. Wartezeit betrachtet. Analysiert wurden Relationen

- von maßgeblichen Wohnschwerpunkten als Quelle
- zu bedeutenden Wirtschafts- und Versorgungsschwerpunkten (z.B. Arbeitsplätze, Hochschule, Universität, Nahversorgung) als Ziel.

Tabelle 25 zeigt die Reisezeiten und Umsteigehäufigkeiten auf Basis der Analyse des derzeitigen aktuellen Fahrplans (Stand 2017/2018).

Tabelle 27: Reisezeiten und Umsteigehäufigkeiten - Status quo (Fahrplan 2017/2018)

Referenzhaltestelle	Stadtteil	CGM ARENA /Stadion	Bundesarchiv - Hochschule/Schul-zentrum	Verwaltungs-zentrum Süd	Uni/ Winingger Straße	Gewerbepark Metternich	Globus - Ikea
	Stradteil	Oberwerth	Karthause	Moselweiß	Metternich	Metternich	Bubenheim
Karl-Härle-Str.	Karthause	Linie: 2/12, 5/15 Gesamtdauer: 47 min. Umstiege: 1 Umsteigedauer: 10 min.	Linie: 2/12, 6/16 Gesamtdauer: 38 min. Umstiege: 1 Umsteigedauer: 3 min.	Linie: 2/12, 20 Gesamtdauer: 48 min. Umstiege: 1 Umsteigedauer: 8 min.	Linie: 2/12, 5/15 Gesamtdauer: 43 min. Umstiege: 1 Umsteigedauer: 3 min.	Linie: 2/12, 4 Gesamtdauer: 58 min. Umstiege: 1 Umsteigedauer: 9 min.	
Heiligenweg	Moselweiß	Linie: 6/16, 5/15 Gesamtdauer: 38 min. Umstiege: 1 Umsteigedauer: 10 min.	Linie: 6/16, 2/12 Gesamtdauer: 32 min. Umstiege: 1 Umsteigedauer: 4 min.		Linie: 6/16, 5/15 Gesamtdauer: 34 min. Umstiege: 1 Umsteigedauer: 12 min.	Linie: 6/16, 4 Gesamtdauer: 34 min. Umstiege: 1 Umsteigedauer: 5 min.	
Sportplatz	Metternich	Linie: 5/15 Gesamtdauer: 28 min. Umstiege: - Umsteigedauer: -	Linie: 5/15, 2/12 Gesamtdauer: 41 min. Umstiege: 1 Umsteigedauer: 9 min.	Linie: 5/15, 6/16 Gesamtdauer: 38 min. Umstiege: 1 Umsteigedauer: 17 min.		Linie: 5/15, 4 Gesamtdauer: 43 min. Umstiege: 1 Umsteigedauer: 18 min.	
Deutscherherrenstr.	Wallerstein	Linie: 2/12, 5/15 Gesamtdauer: 38 min. Umstiege: 1 Umsteigedauer: 10 min.	Linie: 2/12 Gesamtdauer: 36 min. Umstiege: - Umsteigedauer: -	Linie: 2/12, 20 Gesamtdauer: 25 min. Umstiege: 1 Umsteigedauer: 3 min.	Linie: 2/12, 20 Gesamtdauer: 27 min. Umstiege: 1 Umsteigedauer: 3 min.	Linie: 2/12, 5/15 Gesamtdauer: 38 min. Umstiege: 1 Umsteigedauer: 11 min.	
Auf dem Forst	Arenberg	Linie: 9, 5/15 Gesamtdauer: 59 min. Umstiege: 1 Umsteigedauer: 28 min.	Linie: 9, 2/12 Gesamtdauer: 38 min. Umstiege: 1 Umsteigedauer: 6 min.	Linie: 9, 6/16 Gesamtdauer: 35 Umstiege: 1 Umsteigedauer: 6 min.	Linie: 9, 20 Gesamtdauer: 44 min. Umstiege: 1 Umsteigedauer: 14 min.	Linie: 9, 5/15 Gesamtdauer: 55 min. Umstiege: 1 Umsteigedauer: 21 min.	Linie: 9, 4 Gesamtdauer: 1:10 Umstiege: 1 Umsteigedauer: 30 min.
Bf/Alte Schule	Gils	Linie: 3/13, 5/15 Gesamtdauer: 38 min. Umstiege: 1 Umsteigedauer: 11 min.	Linie: 3/13, 2/12 Gesamtdauer: 32 min. Umstiege: 1 Umsteigedauer: 7 min.		Linie: 3/13, 5/15 Gesamtdauer: 34 min. Umstiege: 1 Umsteigedauer: 8 min.	Linie: 3/13, 5/15 Gesamtdauer: 34 min. Umstiege: 1 Umsteigedauer: 8 min.	Linie: 3/13, 4 Gesamtdauer: 49 min. Umstiege: 1 Umsteigedauer: 16 min.

Daraus lässt sich das folgende Ergebnis ableiten:

- Relationen mit mehr als 10 Minuten Umsteigezeit wurde als „inakzeptable“ Relation eingestuft und bilden den Schwerpunkt mit 39%,

- Umsteigezeiten von fünf bis 10 Minuten wurden als „akzeptable“ Relation eingestuft mit einer Gewichtung von 32% und abschließend
- Umsteigezeiten von einer bis fünf Minuten als „sehr gute“ Relation mit einer 29%-Gewichtung.

Durch die Einführung des Linienkonzepts Stadtbus Koblenz 2020 werden dagegen positive Auswirkungen auf Reisezeiten und Umsteigehäufigkeiten erwartet. Insgesamt hat sich, vornehmlich durch die Systematik des Vollknotens nach dem „Rendezvous“-Prinzip an der Haltestelle Zentralplatz/Forum, eine durchschnittlichen Umsteigedauer von einer bis 5 Minuten ergeben. Somit konnten alle 28 Verbindungen, **100%**, als „sehr gute“ Relationen eingestuft werden (vgl. Tabelle 26). Dadurch ergibt sich für den ÖPNV-Nutzer in den meisten Anwendungsfällen eine „sehr gute“ Reisekette mit einer geringen Umsteigedauer.

Tabelle 28: Reisezeiten und Umsteighäufigkeiten - Linienkonzept Stadtbus Koblenz 2020

Referenzhaltestelle	Stadtteil	Händelplatz - CGM ARENA/Stadion	Bundesarchiv - Hochschule/Schul-zentrum	Verwaltungs-zentrum Süd	Uni/ Winingger Straße	Gewerbepark Metternich	Globus - Ikea
	Stadtteil	Oberwerth	Karthause	Moselweiß	Metternich	Metternich	Bubenheim
Karl-Härle-Str.	Karthause	Linie: 2/12, 7/17 Gesamtdauer: 39 min. Umstiege: 1 Umsteigedauer: 4 min.		Linie: 2/12, 6/16 Gesamtdauer: 40 min. Umstiege: 4 Umsteigedauer: 4 min.	Linie: 2/12, 4/14 Gesamtdauer: 46 min. Umstiege: 1 Umsteigedauer: 4 min.	Linie: 2/12, 5/15 Gesamtdauer: 45 min. Umstiege: 1 Umsteigedauer: 4 min.	Linie: 2/12, 7/17 Gesamtdauer: 53 min. Umstiege: 1 Umsteigedauer: 4 min.
Heiligenweg	Moselweiß	Linie: 6/16, 7/17 Gesamtdauer: 29 min. Umstiege: 1 Umsteigedauer: 4 min.	Linie: 6/16, 2/12 Gesamtdauer: 33 min. Umstiege: 1 Umsteigedauer: 4 min.			Linie: 6/16, 4/14 Gesamtdauer: 13 min. Umstiege: 1 Umsteigedauer: 4 min.	Linie: 6/16, 7/17 Gesamtdauer: 43 min. Umstiege: 1 Umsteigedauer: 4 min.
Sportplatz	Metternich	Linie: 5/15, 7/17 Gesamtdauer: 32 min. Umstiege: 1 Umsteigedauer: 4 min.	Linie: 5/15, 2/12 Gesamtdauer: 36 min. Umstiege: 1 Umsteigedauer: 4 min.				Linie: 5/15, 7/17 Gesamtdauer: 46 min. Umstiege: 1 Umsteigedauer: 4 min.
Deutscherstr.	Waltersheim	Linie: 2/12, 7/17 Gesamtdauer: 38 min. Umstiege: 1 Umsteigedauer: 4 min.	Linie: 2/12 Gesamtdauer: 38 min. Umstiege: - Umsteigedauer: -	Linie: 2/12, 6/16 Gesamtdauer: 35 min. Umstiege: 1 Umsteigedauer: 4 min.	Linie: 2/12, 3/13 Gesamtdauer: 38 min. Umstiege: 1 Umsteigedauer: 5 min.	Linie: 2/21, 5/15 Gesamtdauer: 25 min. Umstiege: 1 Umsteigedauer: 4 min.	
Auf dem Forst	Arenberg	Linie: 9/19, 7/17 Gesamtdauer: 36 min. Umstiege: 1 Umsteigedauer: 4 min.	Linie: 9/19, 2/12 Gesamtdauer: 36 min. Umstiege: 1 Umsteigedauer: 4 min.	Linie: 9/19, 6/16 Gesamtdauer: 33 min. Umstiege: 1 Umsteigedauer: 4 min.	Linie: 9/19, 3/13 Gesamtdauer: 36 min. Umstiege: 1 Umsteigedauer: 5 min.	Linie: 9/19, 4/14 Gesamtdauer: 46 min. Umstiege: 1 Umsteigedauer: 5 min.	Linie: 9/19, 7/17 Gesamtdauer: 46 min. Umstiege: 1 Umsteigedauer: 4 min.
Bf/Alte Schule	Güls	Linie: 3/13, 7/17 Gesamtdauer: 40 min. Umstiege: 1 Umsteigedauer: 4 min.	Linie: 3/13, 2/12 Gesamtdauer: 40 min. Umstiege: 1 Umsteigedauer: 4 min.			Linie: 3/13, 4/14 Gesamtdauer: 20 min. Umstiege: 1 Umsteigedauer: 5 min.	Linie: 3/13, 7/17 Gesamtdauer: 50 min. Umstiege: 1 Umsteigedauer: 4 min.

Um diese Fahrzeiteinsparungen zu verdeutlichen, wurden die Umsteigezeiten aus der Analyse des Status quo (Fahrplan 2017/2018) mit denen des Linienkonzepts Stadtbus Koblenz 2020 verglichen. Um diesen Vergleich verdeutlichen zu können, wurde folgendermaßen vorgegangen:

Fahrzeiteinsparung = (Umsteigezeiten Status quo Fahrplan 2017/2018 - Umsteigezeiten Linienkonzept Stadtbus Koblenz 2020) * Faktor 2
--

Es haben sich im Ergebnis die folgenden Veränderungen bei den Umsteigezeiten ergeben:

- Hervorzuheben ist, dass Umsteigevorgänge bzw. Umstiegs-/Wartezeiten subjektiv einen „sehr großen Nutzungswiderstand“ darstellen.
- Dadurch werden Reisezeiten von mehr als 10 Minuten als gefühlt „20 Minuten“ wahrgenommen (Faktor 2).

Im Ergebnis sind mit Umsetzung des Linienkonzepts Stadtbus Koblenz 2020 die Relationen

- im Mittel, bei Gleichgewichtung, minus 6 Minuten schneller und
- im Mittel, bei subjektiver Wahrnehmung inkl. Faktor 2, um minus 12 Minuten schneller (vgl. Tabelle 27).

Tabelle 29: Fahrzeiteinsparungen, annähernd subjektive Wahrnehmung

Referenzhaltestelle	Stadtteil	CGM ARENA/ Stadion	Bundesarchiv - Hochschule/Schul- zentrum	Verwaltungs- zentrum Süd	Uni/ Winninger Straße	Gewerbepark Metternich	Ikea - Globus
		Oberwerth	Karthause	Moselweiß	Metternich	Metternich	Bubenheim
Karl-Härle-Str.	Karthause	-12		2	-8	2	-10
Heiligenweg	Moselweiß	-12	0			-16	-2
Sportplatz	Metternich	8	-10	-26			-28
Deutscherrenstr.	Wallerheim	-12	0	2	4	-14	
Auf dem Forst	Arenberg	-48	-4	-4	-18	-32	-52
Bf/Alte Schule	Güls	-14	-6			-6	-24

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass im Status quo (Fahrplan 2017/2018) auf vorhandenen langen Relationen (Durchmesserlinien) die Reisezeiten als „gut“ bewertet werden können. Es sollte dabei hervorgehoben werden, dass die bestehende Verbindung Metternich - Oberwerth durch die Linie 5 zukünftig nicht mehr als Durchmesserlinie bedient wird. Ein Umstieg wird in diesem Fall notwendig.

Durch das Linienkonzept Stadtbuss Koblenz 2020, und somit die Integration des Vollknotens am Zentralplatz/Forum sowie mehrere (neue) lange Durchmesserlinien, wird grundsätzlich die Attraktivität des Netzes um ein Vielfaches gesteigert. Grundsätzlich benötigen die folgenden Durchmesserlinien keine Umstiege mehr:

- Linie 2/12: Wallersheim – KO-Zentrum - Karthause
- Linie 6: Moselweiß – KO-Zentrum – Horchheim
- Linie 5/15: Metternich – KO-Zentrum – Asterstein

- Linie 7: Bubenheim/Mittelweiden – KO-Zentrum – Oberwerth
- Linie 9: Moselweiß BBS – KO-Zentrum – Arenberg
- Linie 16/19*: Moselweiß – KO-Zentrum – Immendorf (Mo-Sa).
 * Linien verkehren umsteigefrei als Wagenthrough am Zentralplatz/Forum

5.3 *Netz- und Linienkonzept für den Regionalbusverkehr*

In diesem Kapitel werden alle Buslinien aufgeführt, welche das Stadtgebiet Koblenz bedienen, allerdings nicht Teil des Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ sind, sondern in die federführende Zuständigkeit benachbarter Aufgabenträger fallen und (meist) in deren Linienbündeln integriert worden sind. Es handelt sich bei diesen Linien somit grundsätzlich um stadtgrenzüberschreitende Verkehre.

Für innerstädtische Fahrbeziehungen in Koblenz sind diese Linien von unterschiedlicher Bedeutung. Zum Teil leisten sie mit Taktfahrplänen wesentliche Erschließungsaufgaben für ganze Koblenzer Stadtteile, zum anderen Teil handelt es sich eher um Überlandverkehre, wie die Linien in und aus Richtung des Westerwaldkreises. Insgesamt stellen sie eine wesentliche Ergänzung für das Koblenzer ÖPNV-Netz dar und vervollständigen die flächenhafte Erschließung des Stadtgebietes mit ÖPNV-Leistungen an allen Wochentagen. Somit ist der verwendete Sammelbegriff „Regionalbusverkehr“ weit gefasst und in erster Linie als Abgrenzung zu den nur städtisch geprägten, im Linienbündel des Stadtverkehrs zusammengefassten Linien zu verstehen.

Mit dem ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord und den NVP-Beschlüssen der einzelnen Aufgabenträger (soweit bereits erfolgt) wurden auch sämtliche Regionalbuslinien neu geplant. Im Rahmen der in den kommenden Jahren anstehenden Vergabe der einzelnen Linienbündel durch die jeweils federführend zuständigen Aufgabenträger werden diese Linien mit einem grundlegend neuen, erweiterten Verkehrsangebot auch im Bereich Koblenz greifen und eine wichtige Ergänzung zum Linienkonzept Stadtbus Koblenz 2020 bilden:

- Für die das Stadtgebiet Koblenz betreffenden Linien der Linienbündel „Oberes Mittelrheintal“ und „Hunsrückhöhenstraße Nord“, deren Betrieb bereits durch den LBM genehmigt bzw. EU-weit vergeben wurde, wird das entsprechende Leistungsangebot, welches ab 01.08.2019 in Betrieb gehen wird, nachfolgend festgelegt.
- Für die relevanten Linien des Linienbündels „Lahnstein“, für den die EU-weite Vorabbekanntmachung aktuell vorbereitet wird und die Planungen mit der Stadt Koblenz bereits abgestimmt wurden, wird das abgestimmte Leistungsangebot, welches ab 13.12.2020 in Betrieb gehen soll, nachfolgend festgelegt.
- Für die übrigen Regionalbuslinien wird der jeweilige Planungsstand des ÖPNV-Konzepts Rheinland-Pfalz Nord dargestellt. Diese Linien werden nach der wettbewerblichen Vergabe weiterer Linienbündel voraussichtlich in den Jahren 2021 bis 2024 in Betrieb gehen.
- Bis zum Ablauf der jeweils aktuell noch bestehenden Liniengenehmigungen wird das Angebot im Status quo (Fahrplan 2017/2018) als Mindestangebot festgelegt.

Außerdem werden grundlegende Anforderungen der Stadt Koblenz an die Angebotsleistung bestimmter Regionalbuslinien, die eine wesentliche Erschließungsfunktion für Teile des Stadtgebiets besitzen, nachfolgend definiert.

Festlegung 21: Angebot und Umfang in den Regionalnetzen

- a) Es wird das in Tabelle 28 dargestellte Leistungsangebot als ausreichende Verkehrsbedienun g im Sinne des PBefG definiert. Dieses ist nach Abstimmung zwischen den beteiligten Nachb araufgabenträgern ab sofort bzw. ab dem Harmonisierungszeitpunkt der jeweiligen Linienbündel verbindlich zu gewährleisten.
- b) Bis zu den Harmonisierungszeitpunkten erfüllt der Leistungsumfang des Status quo (s. Kapitel 2.2.3) die ausreichende Verkehrsbedienun g.
- c) **KO-Lay:** Zur Gewährleistung der festgelegten Bedienungsstandards für den Stadtteil Lay ist dieser zur NVZ samstags im 30'-Takt und sonntags mindestens im 60'-Takt zu bedienen. Abends ist an allen Wochentagen mindestens ein 60'-Takt bis nach 23 Uhr anzubieten.
- d) **KO-Rübenach:** Zur Gewährleistung der festgelegten Bedienungsstandards für den Stadtteil Rübenach ist dieser zur NVZ samstags mindestens im 30'-Takt und sonntags mindestens im 60'-Takt zu bedienen. Abends ist an allen Wochentagen mindestens ein 60'-Takt bis nach 23 Uhr anzubieten. Dies gilt für die Haltestellen im Zuge der Aachener Straße und die Haltestelle *Grabenstraße*.
- e) **KO-Lützel:** Zur Beschleunigung der Regionalbuslinien entfällt die Bedienung der Haltestellen *Langemarckplatz* und *Wiesenweg* bzw. *An der Ringmauer*. Zur besseren Verknüpfung mit dem SPNV in Lützel bedienen die Regionalbuslinien zusätzlich die Haltestelle *Schüllerplatz/Bf Lützel*.
- f) **KO-Bubenheim:** Aufgrund der Infrastrukturmaßnahme Nordtangente wird ein geänderter Linienweg bei der Linie 357 erforderlich. Dieser ist durch den Gewerbepark zu führen. Dabei sind zusätzlich die neuen Haltestellen *In den Wiesen* und *Jakob-Hasslacher-Str.* zu bedienen.
- g) **KO-Bubenheim:** Zur Gewährleistung der festgelegten Bedienungsstandards für den Stadtteil Bubenheim (Ortslage) ist dieser zur NVZ Mo-Fr ganztägig im 30'-Takt und sonntags ganztägig mindestens im 60'-Takt zu bedienen.
- h) **KO-Kesselheim:** Zur Gewährleistung der festgelegten Bedienungsstandards für den Stadtteil Kesselheim ist dieser zur NVZ samstags im 30'-Takt und sonntags ganztägig mindestens im 60'-Takt zu bedienen.
- i) Im Rahmen der Umsetzung abgestimmter Neuplanungen bei beteiligten Aufgabenträgern werden die Vorgaben dieses NVP möglichst zeitnah angepasst.

Die folgende Tabelle 30 stellt die Angebotsparameter für die ein- und ausbrechenden Linien benachbarter Linienbündel bzw. unter Federführung benachbarter Aufgabenträger dar. Unter der Angabe „Takt“ wird jeweils der Grundtakt angegeben, dieser kann abends oder frühmorgens zum Teil reduziert werden.

Tabelle 30: Leistungsangebot ein- und ausbrechender Linien benachbarter Linienbündel

Linie	Linienverlauf (hin und zurück)	Verkehrstag/ Takt/Betriebszeit	Linienbündel (Betriebsbeginn)
1	Braubach – Lahnstein – Horchheim – Koblenz Hbf – Zentralplatz/Forum – Altstadt/Deutsches Eck	Mo-Fr 60'+V 05:00-00:00 Sa 60' 05:00-00:00 So/Ftg 60' 06:00-00:00 Zusätzliche Taktfahrten bis/ab Zentralplatz/Forum Mo-Fr mor- gens und nachmittags in Last- richtung (15' mit Linie 11)	Lahnstein (ab 13.12.2020)
11	Lahnstein Auf der Höhe – Horchheim – Koblenz Hbf	Mo-Fr 60' 05:15-00:15 Sa 60' 05:15-00:15 So/Ftg 60' 06:00-00:15	Lahnstein (ab 13.12.2020)

Linie	Linienverlauf (hin und zurück)	Verkehrstag/ Takt/Betriebszeit	Linienbündel (Betriebsbeginn)
	– Zentralplatz/Forum – Altstadt/Deutsches Eck		
21	Koblenz – Pfaffendorf (B42) – Lahnstein	Mo-Fr 30' 06:00-10:00 Mo-Fr 30'+V 13:00-18:30 Betrieb morgens nur in Richtung Lahnstein, nachmittags nur in Richtung Koblenz	Lahnstein (ab 13.12.2020)
N1	Braubach – Lahnstein – Horchheim – Koblenz Hbf – Zentralplatz/Forum – Altstadt/Deutsches Eck	Fr 60' 23:15-04:15 Sa 60' 23:15-04:15 vor Ftg 60' 23:15-04.15	Lahnstein (ab 13.12.2020)
515	Vallendar – KO-Ehren- breitstein – Lahnstein	Mo-Fr(S) 4 FP 07:00-16:45	Lahnstein (ab 13.12.2020)
516	KO-Pfaffendorf – Aster- stein – Horchheim – Lahn- stein	Mo-Fr(S) * 07:00-16:45 *1 Fahrt hin, 3 Fahrten zurück	Lahnstein (ab 13.12.2020)
615	Flughafen Hahn – Kas- tellaun – Emmelshausen – Karthause Hochschule/ Schulzentrum – Koblenz Hbf West – Bf Stadtmitte/ Löhr-Center (ExpressBus, RegioLinie)	Mo-Fr 120'+V 05:45-23:00 Sa 120' 07:00-23:00 So/Ftg 120' 07:45-23:00 Zusätzliches Fahrtenpaar als ALF täglich 00:30-04:45	Hunsrückhöhen- straße Nord (ab 01.08.2019)
620	Simmern – Kastellaun – Emmelshausen – Wal- desch – Karthause – Kob- lenz Hbf West – Bf Stadt- mitte/Löhr-Center (Regio- Linie)	Mo-Fr 60'+V 04:30-00:30 Sa 60'/120' 05:15-01:00 So/Ftg 60'/120' 07:15-00:00	Hunsrückhöhen- straße Nord (ab 01.08.2019)
621	Waldesch – Karthause – Koblenz Hbf West – Bf Stadtmitte/Löhr-Center	Mo-Fr(S) 5,5 FP 06:45-17:15 Mo-Fr(F) 3 FP 08:30-17:15 Zusätzliche Fahrten als Ortsbus Waldesch Mo-Fr 06:00-20:15	Hunsrückhöhen- straße Nord (ab 01.08.2019)
N20	Emmelshausen – Wal- desch – Koblenz Hbf West – Zentralplatz/Forum	Fr 120' 22:30-04:30 Sa 120' 22:30-04:30 vor Ftg 120' 22:30-04:30	Hunsrückhöhen- straße Nord (ab 01.08.2019)
670	Boppard – Spay – Rhens – Stolzenfels – Koblenz Hbf – Zentralplatz/Forum	Mo-Do 30'+V 05:00-00:45 Fr 30'+V 05:00-04:30 Sa 30' 04:45-04:30 So/Ftg 30' 07:45-00:45 Nachtfahrten auch vor Feiertagen 00:30-04:30	Oberes Mittelrheintal (neues Angebot ab 01.08.2019)

30	Mülheim-Kärlich – Urmitz – Kesselheim – Industrie- gebiet – Lützel – Bf Stadt- mitte/Löhr-Center – Kob- lenz Hbf	Mo-Fr 30' 05:00-00:00 Sa 60' 06:00-00:00 So/Ftg 60' 08:00-00:00 Zusätzliches Fahrtenangebot in den Nächten Fr/Sa, Sa/So und vor Feiertagen	Linke Rheinseite (vsl. ab 12.12.2021); gem. Planung ÖPNV- Konzept RLP Nord
31	(Macken –) Burgen – Al- ken – Dieblich – Lay – Mo- selweiß – Rauental – Bf Stadtmitte/Löhr-Center – Koblenz Hbf	Mo-Fr 60'+V 05:00-00:00 Sa 120' 06:00-00:00 So/Ftg 120' 06:00-00:00 Abschnitt Macken – Burgen nur Mo-Fr(S)	Einzellinie (vsl. ab 03.01.2024) gem. Planung ÖPNV- Konzept RLP Nord

Linie	Linienverlauf (hin und zurück)	Verkehrstag/ Takt/Betriebszeit	Linienbündel (Betriebsbeginn)
33	Koblenz Hbf – Zentral- platz/Forum – Ehrenbreit- stein – Urbar – Mallenda- rer Berg - Vallendar	Mo-Fr 60'+V 05:00-00:00 Sa 60' 06:00-00:00 So/Ftg 120'+V 08:00-00:00 Zusätzliches Fahrtenangebot in den Nächten Fr/Sa, Sa/So und vor Feiertagen	Rechte Rheinseite (vsl. ab 12.12.2021); gem. Planung ÖPNV- Konzept RLP Nord
35	Vallendar – Bubenheim Gewerbepark (– Metter- nich – KO-Rauental)	Mo-Fr 60'+V 05:00-00:00 Sa 60' 06:00-00:00 So/Ftg 120'+V 08:00-00:00 Abschnitt Bubenheim – Rauental nur Mo-Fr 05:00-20:00	Rechte Rheinseite (vsl. ab 12.12.2021); gem. Planung ÖPNV- Konzept RLP Nord
110	Dierdorf – Großmaischeid – Sayn – Bendorf – Val- lendar – Urbar – Ehren- breitstein – Koblenz Hbf (RegioLinie)	Mo-Fr 120'+V 05:00-00:00 Sa 120' 06:00-00:00 So/Ftg 120' 09:00-00:00	Einzellinie (vsl. ab 11.08.2024) gem. Planung ÖPNV- Konzept RLP Nord
330	Neuwied – Weißenthurm – Mülheim-Kärlich – Bu- benheim – Lützel – Bf Stadtmitte/Löhr-Center – Koblenz Hbf (RegioLinie)	Mo-Fr 30'+V 05:00-00:00 Sa 30' 06:00-00:00 So/Ftg 60' 08:00-00:00 Zusätzliches Fahrtenangebot in den Nächten Fr/Sa, Sa/So und vor Feiertagen	Linke Rheinseite (vsl. ab 12.12.2021); gem. Planung ÖPNV- Konzept RLP Nord
331	(Bassenheim -) Mülheim- Kärlich – Gewerbepark Mülheim-Kärlich – KO-Bu- benheim	Mo-Fr 60'+V 05:00-21:00 Sa 60' 06:00-21:00 Bassenheim – Mülheim-Kärlich nur Mo-Fr	Linke Rheinseite (vsl. ab 12.12.2021); gem. Planung ÖPNV- Konzept RLP Nord
340	Mayen – Polch – Wolken – Industriepark A61 – Metternich – Lützel – Bf Stadtmitte/Löhr-Center – Koblenz Hbf (RegioLinie)	Mo-Fr 60'+V 05:00-00:00 Sa 120' 06:00-00:00 So/Ftg 120' 08:00-00:00 Zusätzliches Fahrtenangebot in den Nächten Fr/Sa, Sa/So und vor Feiertagen	Maifeld (vsl. ab 12.12.2021); gem. Planung ÖPNV- Konzept RLP Nord
350	(Mayen -) Ochtendung – Bassenheim – Rübenach – Metternich – Lützel – Bf Stadtmitte/Löhr-Center – Koblenz Hbf (RegioLinie)	Mo-Fr 30'+V 05:00-00:00 Sa 30' 06:00-00:00 So/Ftg 60' 08:00-00:00 Zusätzliches Fahrtenangebot in den Nächten Fr/Sa, Sa/So und vor Feiertagen Abschnitt Mayen – Ochtendung Mo-Fr 60'+V, Sa/So 120'	Maifeld (vsl. ab 12.12.2021); gem. Planung ÖPNV- Konzept RLP Nord
370	(Ulmen -) Polch – Koblenz Hbf (ExpressBus)	Mo-Fr 120'+V 05:00-20:00 Abschnitt Ulmen – Polch nur Ein- zelfahrten	Vordereifel (vsl. ab 12.12.2021); gem. Planung ÖPNV- Konzept RLP Nord
430	Montabaur – Siershahn – Ransbach-Baumbach – Höhr-Grenzhausen – Wei- tersburg – Vallendar – Ur- bar – Ehrenbreitstein – Koblenz Hbf (RegioLinie)	Mo-Fr 60'+V 05:00-00:00 Sa 60'+V 06:00-00:00 So/Ftg 60'+V 08:00-00:00 Zusätzliches Fahrtenangebot in den Nächten Fr/Sa, Sa/So und vor Feiertagen	Einzellinie (vsl. ab 02.06.2021) gem. Planung ÖPNV- Konzept RLP Nord
460	(Westerburg -) Monta- baur – Neuhäusel – Im- mendorf – Arenberg – Niederberg – Ehrenbreit- stein – Koblenz Hbf (RegioLinie)	Mo-Fr 60'+V 05:00-00:00 Sa 60'+V 06:00-00:00 So/Ftg 60'+V 08:00-00:00 Zusätzliches Fahrtenangebot in den Nächten Fr/Sa, Sa/So und vor Feiertagen Abschnitt Westerburg – Monta- baur Sa/So 120'	Einzellinie (vsl. ab 17.02.2024) gem. Planung ÖPNV- Konzept RLP Nord

Hinweis zu Linienbündel Lahnstein: abweichender Fahrplan an Heiligabend und am Rosenmontag; ergänzende Fahrplanangebote an den Adventssamstagen, an verkaufsoffenen Sonntagen in Koblenz und zu „Rhein in Flammen“

Hinweis zu Linienbündel Hunsrückhöhenstraße Nord: abweichender Fahrplan an Heiligabend und Weihnachten; ergänzende Fahrplanangebote an Silvester/Neujahr, Schwerdonnerstag, Rosenmontag, Fastnachtdienstag und zu „Rhein in Flammen“

Hinweis zu Linienbündel Oberes Mittelrheintal: abweichender Fahrplan an Heiligabend, Weihnachten und Silvester ergänzende Fahrplanangebote an Neujahr, Schwerdonnerstag, Rosenmontag und Fastnachtdienstag

5.4

Veränderungen des ÖPNV-Angebotes in den Stadtteilen

Nachfolgend werden die signifikanten Änderungen im ÖPNV-Angebot des Stadt- und Regionalbusverkehrs für die Koblenzer Stadtteile beschrieben, die im Dezember 2020, teilweise auch bereits im Sommer 2019 oder erst Ende 2021 zur Umsetzung anstehen.

Altstadt

- Rundum-Anschluss am Zentralplatz/Forum an allen Tagen jede Stunde zu den Minuten :15 und :45 – Umsteigemöglichkeiten zwischen den Linien 2, 5, 6, 7/17, 9 jeweils in/aus beiden Richtungen, 1/11 in/aus Richtung Deutsches Eck, 3/13 in/aus Richtung Güls, 10 in/aus Richtung Arzheim und 670 in/aus Richtung Boppard
- Weiterer Rundum-Anschluss am Zentralplatz/Forum Montag bis Samstag jede Stunde zu den Minuten 00 und 30 – Umsteigemöglichkeiten zwischen den Linien 12, 15 jeweils in/aus beiden Richtungen, 8 in/aus Richtung Sayn, 16 in/aus Richtung Moselweiß und 19 in/aus Richtung Immendorf
- Linie 1/11 ersetzt bisherige Linien 570, 571 und 573 sowie bisherige Linie 1 auf dem Abschnitt Zentralplatz/Forum Richtung Deutsches Eck; deutlich erweitertem Angebot mit 30'-Takt an allen Wochentagen von frühmorgens bis spät-abends und überwiegender Einsatz von Gelenkbussen
- Deutlich attraktiveres Koblenzer Nachtbusnetz mit mindestens vier Abfahrten ab Zentralplatz/Forum nach Mitternacht jede Stunde bis in den frühen Morgen – Rundum-Anschluss am Zentralplatz/Forum zwischen den Linien N1 in/aus Richtung Braubach, N2 in/aus Richtung Karthause, N3 in/aus Richtung Güls, N5 in/aus Richtung Asterstein, N6 in/aus Richtung Lay, N7 in/aus Richtung Kesselheim und N9 in/aus Richtung Immendorf; Betrieb außer an den Wochenenden auch in Nächten vor Feiertagen (mit Ausnahme der Weihnachtstage)
- Bedienung Linie N1 zusätzlich in einer Schleife durch die Altstadt über Altengraben, Florinsmarkt und Deutsches Eck.

Arenberg, Immendorf, Niederberg

- Neue Linie 19 zusätzlich zur Linie 9 künftig Montag bis Samstag tagsüber, somit Erweiterung Angebot zwischen Niederberg und der Innenstadt auf einen 15'-Takt Linie 19 ab Niederberg über die Niederberger Höhe bis Immendorf, Linie 9 weiterhin nach Arenberg mit Endpunkt Pfarrer-Kraus-Straße
- Neue Linie 29 von Montag bis Samstag tagsüber mit Niederflur-Minibus (ca. 15 Sitzplätze) zur Schließung der Netzlücke zwischen Arenberg und Arzheim bzw. Asterstein, ÖPNV-Erschließung des südlichen Arenberger Wohngebiets sowie Verbindung zwischen Arenberg und Immendorf untereinander.
- Durch Linien 19 und 29 Sicherung Erreichbarkeit der Nahversorgungseinrichtungen auf der Niederberger Höhe und Anbindung des künftigen Baugebiets im Bereich der ehemaligen Fritsch-Kaserne an den ÖPNV.

Arzheim

- Endpunkt Linie 10 künftig am Bf Stadtmitte/Löhr-Center, somit künftig auch Rückfahrt vom Löhr-Center nach Arzheim ohne Umsteigen möglich.
- Anschlussverknüpfung Linie 10 am Zentralplatz/Forum zum Umstieg in nahezu alle Richtungen des Stadtgebiets.
- Neue Linie 29 von Montag bis Samstag tagsüber mit Niederflur-Minibus (ca. 15 Sitzplätze) zur Schließung der Netzlücken zwischen Arzheim/Niederberg und Asterstein (mit Nahversorgungsmöglichkeiten); Möglichkeit für Kurzstreckenfahrten innerhalb Arzheims über die Linienschleife der Linie 10 hinaus (z. B. von Haltestelle „In der Strenge“ zum „Spillesje“).

Asterstein, Pfaffendorfer Höhe

- Anstelle der heutigen Linie 27 verkehrt künftig die Linie 5 von Metternich kommend durch die Innenstadt zum Hauptbahnhof und weiter über Markenbildchenweg und Rhein-Mosel-Halle zur Pfaffendorfer Höhe und nach Asterstein. Die Busse enden und beginnen grundsätzlich an der Goebensiedlung.
- Auf der Fahrt in die Innenstadt nehmen die Busse der Linie 5 den Weg über die Mainzer Straße und den Markenbildchenweg. Dadurch verlängern sich die Fahrzeiten bis zum Zentralplatz und zum Löhr-Center um jeweils ca. 5 Minuten. Gleichzeitig verringert sich die Fahrzeit bis zum Hauptbahnhof um ca. 10 Minuten, was insbesondere Bahnreisenden und Fahrgästen mit Ziel Mitte und südlicher Vorstadt zu Gute kommen wird. Aufgrund der Liniendurchbindung entsteht eine umsteigefreie Verbindung von Asterstein bis zur Universität Metternich.
- Zu den Hauptverkehrszeiten montags bis freitags verdichtet zusätzlich die Linie 15 den Taktfahrplan in die Stadtteile. Somit bestehen im Berufsverkehr Fahrmöglichkeiten in die Innenstadt im 15'-Takt. Die Linie 15 verkehrt bis und ab Lullo-Reinhardt-Platz.
- Die weitere regelmäßige Anbindung des Unteren Astersteins, auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten sowie abends und am Wochenende, ist eine der Aufgaben, die die neue Linie 26 übernehmen wird. Diese verkehrt von Pfaffendorf über Ehrenbreitstein zum Asterstein und Montag bis Samstag tagsüber weiter über die Pfaffendorfer Höhe zur Horchheimer Höhe und wieder zurück. In Ehrenbreitstein und Asterstein bestehen jeweils Anschlüsse an die Linien Richtung Innenstadt, in Pfaffendorf kann entlang der rechten Rheinseite mit der Linie 6 Richtung Horchheim weitergefahren werden. Auf der Linie 26 wird tagsüber ein Niederflur-Minibus (ca. 15 Sitzplätze) eingesetzt. Abends und sonntags wird die Linie 26 – erstmalig in Koblenz – mit AnrufLinienFahrten bedient, deren Fahrplan nur nach vorheriger Anmeldung mindestens eines Fahrtwunschs per Telefon oder online tatsächlich gefahren wird.
- Mit der ebenfalls neuen Linie 29, die von Montag bis Samstag tagsüber mit einem Niederflur-Minibus (ca. 15 Sitzplätze) gefahren wird, erhält Asterstein regelmäßige direkte Fahrmöglichkeiten mit dem ÖPNV zu den Höhenstadtteilen nach Arzheim und weiter Richtung Arenberg durch das Mühlental.

Bubenheim

- Linie 7 über Gewerbepark Bubenheim bis Globus mit gegenüber der bisherigen Linie 4 erweiterter Linienführung als Durchmesserlinie durch die Innenstadt über Hauptbahnhof bis Oberwerth/CGM-Arena und zurück
- Neue Linie 27 im 60'-Takt zwischen Kesselheim, Bubenheim und Rübenach über Globus-Markt (dort mit Anschluss an Linie 7)
- Ab 2021 Einrichtung Regio-Linie 330 (statt bisher Linie 357) mit erweitertem Taktfahrplan geplant.
- Ab 2021 Einrichtung Linie 331 (statt bisher Linie 370 zwischen Mülheim-Kärlich und Bubenheim) mit Taktfahrplan geplant

- Ab 2021 Einrichtung neue Linie 35 zwischen Vallendar und Moselweiß Verwaltungszentrum über Bubenheim und Metternich mit Taktfahrplan geplant
- Einrichtung einer neuen Knotenhaltestelle in der Jakob-Hasslacher-Str. zur regelmäßigen Umsteigeverknüpfung der Linien 35, 330 und 331 ab 2021.

Ehrenbreitstein

- Zusätzliche Linie 19 ermöglicht besseres Angebot der Linien 9/19 im 15'-Takt von Montag bis Samstag
- Linie 26 als neue rechtsrheinische Stadtteilverbindung zwischen Horchheimer Höhe bzw. Asterstein, Ehrenbreitstein und Pfaffendorf (mit Anschluss an Linie 6 in und aus Richtung Horchheim) im 60'-Takt mit Einsatz eines Niederflur-Minibusses (ca. 15 Sitzplätze)
- Zusätzlicher Bussteig für die Linie 26 an der Haltestelle Kapuzinerplatz/Fähre (im Bereich Hofgasse/Unterführung mit Zugang Fähre)
- Dauerhafte Bedienung der Haltestelle Im Teichert durch Linie 26; Linie 6 nach Neubau der Pfaffendorfer Brücke wieder auf ursprünglichem Weg.

Goldgrube

- Linie 9 verkehrt anstelle Linie 1 durch die Goldgrube mit leicht erweiterten Betriebszeiten frühmorgens und am späten Abend
- Linie N2 bindet Goldgrube künftig in das Nachtbus-Netz ein mit direkten Fahrten von der Innenstadt kommend weiter über Karthause und zurück in die Innenstadt.

Güls

- Nummerntausch bei Linien 3 und 13
- Erweiterte Bedienung durch Linie 3 in Güls Süd (Bereich Laubenhof)
- Ausweitung des Angebots Linie 3/13 am Sonntagnachmittag
- Einbindung Güls Süd in das Nachtbus-Netz (Linie N3)
- Direktverbindung Linie 3/13 zum Stadtbusknoten am Zentralplatz/Forum; umsteigefreie Verbindung zum Hauptbahnhof bleibt weiterhin bestehen.

Horchheim, Horchheimer Höhe

- Linie 1/11 verkehrt anstelle Linie 570 mit deutlich erweitertem Angebot im 15'/30'-Takt zwischen Koblenz und Braubach bzw. Lahnstein auf der Höhe; in Niederlahnstein mit direkter Anbindung der Einkaufsmärkte
- Anschlussverknüpfung zwischen der Linie 6 (von/nach Horchheimer Höhe) und der Linie 1/11 (nach/von Lahnstein und Koblenz) an der Haltestelle Mendelssohn
- Linie 26 als neue rechtsrheinische Stadtteilverbindung zwischen Horchheimer Höhe (Montag bis Samstag), Asterstein, Ehrenbreitstein und Pfaffendorf (mit Anschluss an Linie 6 in und aus Richtung Horchheim) im 60'-Takt mit Einsatz eines Niederflur-Minibusses (ca. 15 Sitzplätze).
- Neue Nachtbus-Verbindungen mit Linie N1 über Südbrücke nach Braubach und zurück sowie Linie N5 über Pfaffendorfer Brücke und Horchheimer Höhe nach Asterstein.

Karthause

- Ausweitung des Abendangebots Linie 2 im 30'-Takt
- Ab August 2019 neue ExpressBus-Linie 615 vom Flughafen Hahn mit Halt an der Hochschule
- Ab August 2019 neuer Taktfahrplan auf den Regionalbuslinien 620 Richtung Emmelshausen/Simmern und ergänzend 621 Richtung Waldesch
- Linie N2 bindet Karthause künftig in das städtische Nachtbus-Netz ein mit Fahrten von der Innenstadt kommend und zurück.

Kesselheim

- Verlängerung der Linie 12 im 30'-Takt von Wallersheim bis Kesselheim
- Neue Linie 27 im 60'-Takt zwischen Kesselheim, Bubenheim und Rübenach über Globus-Markt
- Anschlussverknüpfung stündlich zwischen den Linien 12 und 27
- Linie N7 bindet Kesselheim künftig in das städtische Nachtbus-Netz ein mit Fahrten von der Innenstadt kommend über Neuendorf und über Mittelweiden zurück
- Ab 2021 Einrichtung Linie 30 (statt bisher Linie 354) mit erweitertem Taktfahrplan geplant
- Wegfall der bisherigen Linie 356 (Ersatz durch Linien 12 und 27)
- Neue Haltestellen: Hans-Böckler-Str. (Linie 12) und Zur Bergpflege (Linien 12, 27).

Lay

- Erweitertes Nachtbus-Angebot für Lay auf der Linie N6.

Lützel

- Ausweitung der Abendangebote Linie 2 und 5 im 30'-Takt
- Linien N3 und N7 binden Lützel künftig in das städtische Nachtbus-Netz ein mit Fahrten von der Innenstadt kommend über Metternich/Güls bzw. Neuendorf/Kesselheim/Mittelweiden zurück
- Wegfall der bisherigen Linien 356 und 370, Wegfall der Haltestellen Henriette-Sonntag-Str., Meyer-Alberti-Str., Lützel Friedhof, Andernacher Str. und Otto-Schönhagen-Str.

Metternich

- Linie 4/14 im 15'-Takt zwischen Hauptbahnhof, Universität und Metternich (Linie 14 weiter nach Rübenach) anstelle der bisherigen Linie 20; Bedienung alter Ortskern Metternich künftig im Ringverkehr, d. h. nur in Nordrichtung; Rückfahrt in Südrichtung über Rübenacher Str. und Winninger Str.
- Anschlussmöglichkeit zwischen Linie 4/14 und Regionalbus-Linien Richtung Rübenach, Bassenheim und Mayen an der Haltestelle Metternich Gewerbepark
- Linie 24 verkehrt abends und am Wochenende, wenn Linie 4/14 nicht fährt, als Wagentdurchbindung von der Linie 6 Innenstadt – Moselweiß weiter bis Universität Metternich und wieder zurück
- Ausweitung der Abendangebote Linien 5 und 24 im 30'-Takt
- Ab 2021 neue Linie 35 von Vallendar über Bubenheim, durch den Metternicher Gewerbepark (zwei neue Haltestellen im Bereich Metternicher Feld) und über Universität bis zum Verwaltungszentrum geplant.

Mitte

- Einbindung der Quartiere entlang der nördlichen Mainzer Straße und Marktbildchenweg in das Stadtbusnetz mit den Linien 3/13 und 5/15
- Zusätzliche Haltestelle Bahnhofstr. (in Höhe Rizzastraße) für diverse Stadt- und Regionalbuslinien vorgesehen – als „Gegenhaltestelle“ zur Roonstr. und zur Entlastung der Haltestelle Christuskirche.

Moselweiß

- Linie 24 verkehrt abends und am Wochenende, wenn Linie 4/14 nicht fährt, als Wagentdurchbindung von der Linie 6 Innenstadt – Moselweiß weiter bis Universität Metternich und wieder zurück
- Ausweitung der Abendangebote Linien 6 und 24 im 30'-Takt.

Neuendorf, Wallersheim

- Ausweitung des Abendangebotes Linie 2 im 30'-Takt
- Verlängerung der Linie 12 im 30'-Takt von Wallersheim bis Kesselheim, dort besteht stündlich Anschluss an neue Linie 27 Richtung Bubenheim (Globus-Markt) und Rübenach
- Linie N7 bindet Neuendorf und Wallersheim künftig in das städtische Nachtbus-Netz ein mit Fahrten von der Innenstadt kommend über Kesselheim und Mittelweiden zurück
- Wegfall der bisherigen Linie 356 (Ersatz durch Linien 12 und 27).

Oberwerth

- Ausweitung des Abendangebotes Linie 7/17 (bisher Linie 5) im 30'-Takt.

Pfaffendorf

- Ausweitung des Abendangebotes Linie 6 im 30'-Takt
- Linie 26 als neue rechtsrheinische Stadtteilverbindung zwischen Horchheimer Höhe bzw. Asterstein, Ehrenbreitstein und Pfaffendorf Kirche (mit Anschluss an Linie 6) im 60'-Takt mit Einsatz eines Niederflur-Minibusses (ca. 15 Sitzplätze).
- Neue Linie 21 Montag bis Freitag im 30'-Takt zu den Hauptverkehrszeiten für Auszubildende und Berufspendler vom Zentralplatz/Forum über Pfaffendorf (B42) in Richtung Lahnstein
- Neue Nachtbus-Verbindung mit Linie N5 über Pfaffendorfer Brücke und Horchheimer Höhe nach Asterstein.

Raumental

- Ausweitung des Abendangebotes Linie 6 im 30'-Takt
- Linie 4/14 im 15'-Takt zwischen Hauptbahnhof, Verwaltungszentrum, Universität und Metternich (Linie 14 weiter nach Rübenach) anstelle der bisherigen Linie 20
- Führung Linie 3/13 über Moselstausee mit neuer Haltestelle Pastor-Klein-Str. (künftiges Hallenbad).

Rübenach

- Linie 14 Montag bis Freitag im 60'-Takt zwischen Hauptbahnhof, Verwaltungszentrum, Universität, Metternich Gewerbepark über Rübenach bis GVZ und Industriepark A61
- Linie 14 ersetzt Linie 20 bei Reduzierung des Takts von 30' auf 60'-Takt; Ausgleich durch Führung der Linien 350/353 in beiden Richtungen alle 30' über Grabenstraße
- Neue Linie 27 im 60'-Takt zwischen Kesselheim, Bubenheim und Rübenach über Globus-Markt
- Ab 2021 Einrichtung Linie 350 (statt bisher Linie 350/353/359) mit erweitertem Taktfahrplan geplant.
- Zusätzliche Haltestellen: Im Sinderfeld, Lambertistr., Rosenbornstr., Zaunheimer Str.

Stolzenfels

- Ab August 2019 neuer Taktfahrplan auf der Linie 670 Richtung Boppard mit erweitertem Angebot abends, am Wochenende und im Nachtverkehr.

Südliche Vorstadt

- Ausweitung des Abendangebotes Linie 7/17 (bisher Linie 5) im 30'-Takt
- Linie 1/11 verkehrt anstelle Linie 570 mit deutlich erweitertem Angebot im 15'/30'-Takt zwischen Koblenz und Braubach bzw. Lahnstein auf der Höhe
- Neue Nachtbus-Verbindungen mit Linie N1 über Südbrücke nach Braubach und zurück

- Ab August 2019 neuer Taktfahrplan auf der Linie 670 Richtung Boppard mit erweitertem Angebot abends, am Wochenende und im Nachtverkehr.

5.5 **Konzept Haltestelleninfrastruktur**

Das Konzept zur Modernisierung und zum barrierefreien Ausbau der Haltestelleninfrastruktur umfasst sämtliche durch den straßengebundenen ÖPNV bedienten Haltestellen im Stadtgebiet Koblenz.

5.5.1 **Anzahl der Haltestellen im Stadtgebiet**

Jede Haltestelle verfügt über eine oder mehrere (meist zwei gegenüberliegende) Haltepositionen („Bussteige“). Davon ausgehend lassen sich für den Status quo und für die Umsetzung des Linienkonzepts folgende Mengengerüste ableiten:

- Das Haltestellennetz in Koblenz umfasst im Status quo insgesamt 273 Haltestellen bzw. 557 Bussteige.
- Mit der Umsetzung des Linienkonzepts Stadtbus Koblenz 2020 sowie der für Koblenz relevanten Teile der Angebotskonzeption im Linienbündel „Lahnstein“ werden ab Dezember 2020 weitere 17 Haltestellen (35 Bussteige) neu eingerichtet und 4 bestehende Haltestellen (8 Bussteige) nicht mehr bedient.
- Mit der Umsetzung der Angebotskonzeptionen in den Linienbündeln des Landkreises Mayen-Koblenz vsl. im Dezember 2021 sind 4 weitere Haltestellen (7 Bussteige) neu einzurichten, 3 bestehende Haltestellen (5 Bussteige) entfallen dann.
- Der Busverkehr in Koblenz wird dann perspektivisch ca. 90 Haltestellen bzw. rund 590 Bussteige umfassen.

5.5.2 **Kategorisierung der Haltestellen**

Zur Gliederung und Bestimmung der Bedeutung und Priorität für den Umbau und die Modernisierung einzelner Haltestellen bzw. Bussteige werden diese kategorisiert. Die Auswahl der Kategorien und Zuordnung der Haltestellen beruht auf den Kriterien

- Fahrgastzahlen,
- Angebotsdichte und
- Lage der Haltestelle (in Bezug auf Zentralität und Nähe zu ÖPNV-relevanten Zielen).

Mit der Kategorisierung der Haltestellen werden die maßgeblichen Ausbaustandards gemäß der jeweiligen verkehrlichen und räumlichen Bedeutung zugeordnet. Die Gliederung der Haltestellen erfolgt in fünf Kategorien:

- (1) **Größere Busbahnhöfe** und Haltestellen an stark frequentierten Bahnhöfen (hier: Bf Stadtmitte/Löhr-Center), Hauptbahnhof ZOB und Westseite, Zentralplatz/Forum)
- (2) Weitere **Bushaltestellen mit wichtiger Verknüpfungsfunktion** bzw. an sonstigen Bahnhaltepunkten gelegen.
- (3) Sonstige **Haupthaltestellen** in den Stadtteilzentren bzw. mit hoher Fahrgastnachfrage (über 100.000 Ein- und Aussteigern pro Jahr)
- (4) **Bushaltestellen in Siedlungsbereichen** mit mittlerer bis geringer Fahrgastnachfrage
- (5) **Sonstige Bushaltestellen** mit besonderen örtlichen oder verkehrlichen Bedingungen (z. B. an unbefestigtem Fahrbahnrand, auf Privatgelände, nur temporär oder zunächst probeweise eingerichtet).

Die folgende Tabelle zeigt die Verteilung der Bussteige im Stadtgebiet auf die einzelnen Haltestellen-Kategorien. Es wird erkennbar, dass ca. jeder vierte Bussteig (rd. 24%) den Kategorien 1 bis 3 zugeordnet ist.

Tabelle 31: Mengenverteilung der Bussteige zu Haltestellenkategorien

Kategorie Nummer	Anzahl Bussteige, bestehende HST	Anzahl Bussteige, künftige neue HST	Anzahl Bussteige, künftig wegfallend	Summe Bussteige je Kategorie
1	40	---	---	40
2	11	2	---	13
3	85	3	---	88
4	409	23	13	419
5	12	14	---	26
Summe Kat. 1-5	557	42	13	586

5.5.3

Ausstattungsstandards

In Festlegung 13 werden die maßgeblichen Ausstattungsmerkmale für die Haltestellen im Stadtgebiet beschrieben. Ergänzend dazu sind zu einzelnen Ausstattungselementen folgende verbindlichen Hinweise zu geben:

- Für eine gute Halstellenausleuchtung wird eine Lichtstärke im Bereich von 25-50 lux empfohlen.
- Bei den erhöhten Bordsteinen an der Anfahrkante der Haltestelle ist ein reifen-schonendes Rundprofil zu verwenden; die gängigen Produkte am Markt bieten zudem einen markanten Abschluss der Wartefläche zur Fahrbahn hin, der von Sehbehinderten gut erfasst werden kann.
- Einrichtungen zur dynamischen Fahrgastinformationen (DFI) übermitteln die Echtzeitauskunft über die nächsten ÖPNV-Abfahrten an der betreffenden Haltestelle grundsätzlich nach dem „2-Sinne-Prinzip“, d. h. neben der optischen Anzeige ist auch eine automatische Ansagefunktion mit Sprachchip („Text-to-speech“) vorzusehen.
- DFI-Einrichtungen sind, je nach Einsatzvoraussetzungen und erforderlicher Leistungsfähigkeit in unterschiedlicher Größe (z. B. Anzeige von 3, 4, 6 oder mehr Abfahrten plus optionaler Lauftext für Sonderhinweise) erhältlich, können mit Batteriestrom („DFI light“) und/oder Netzstrom versorgt werden.

Welche Ausstattungsmerkmale bei welcher Haltestellenkategorie mindestens anzuwenden sind, kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Tabelle 32: Anwendung der Ausstattungselemente nach Haltestellenkategorien

Ausstattungsmerkmale	Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Kat. 5
H-Schild, Mast, Fahrplanaushang (BO-Kraft/NVP/VRM)	X	X	X	X	X
Beleuchtung (25-50 lux)	X	X	X	X	(X)
Erhöhte Bordsteine (16-20 cm)	X	X	X	X	
Boden- und Leitelemente	X	X	X	X	

Sitzgelegenheit und Abfallbehälter	X	X	X	X	(X)
Witterungsschutz mit Fahrplanvitrine(n)	X	X	X	X	(X)
Fahrgastinformationssäule	X	X	(X)		
Echtzeitinformationen für Haltestellen via Handy-App	X	X	X	X	X
Dynamische Fahrgastinformation (DFI „light“)			X		
Dynamische Fahrgastinformation (Netzstrom)	X	X			

5.5.4 Umsetzung Beschilderung und Fahrgastinformation

Um den gesetzlichen Regelungen und den grundlegenden Anforderungen der Fahrgäste an eine ausreichende und korrekt dargestellte Fahrgastinformation Rechnung zu tragen, sind, wie gewöhnlich zu jedem Fahrplanwechsel, insbesondere zum Start des neuen Liniennetzes Stadtbus Koblenz 2020 mit weitreichenden Änderungen im Liniennetz, neuen Linien, geänderten Liniennummern und neuen Fahrzielen die Haltestellenschilder zu erneuern bzw. vorhandene Schilder, soweit im Verfügungsbereich der Stadt Koblenz oder des mit den Angebotsleistungen im Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ beauftragten Verkehrsunternehmens, zu ertüchtigen.

Eine Neubeschilderung zum Betriebsstart im Dezember 2020 ist mindestens erforderlich für

- alle Bussteige der Kategorien 1 und 2, dabei zum Teil mit Ausstattung von DFI-Einrichtungen,
- alle neuen Haltestellen bzw. Bussteige im Stadtgebiet,
- alle Bussteige mit Beschilderung privater (konzessionierter) Verkehrsunternehmen,
- alle Bussteige an Haltestellen mit Bedienung durch neu ausgeschriebene Linien benachbarter Aufgabenträger (mindestens nach VRM-Standard).

Für alle vorhandenen Haltestellenschilder im Verfügungsbereich der Stadt Koblenz oder des Betreibers im Linienbündel der Stadt, die nicht sofort erneuert werden können, sind die Beschriftungsfolien fach- und sachgerecht zu erneuern.

In den Jahren 2021 bis 2024 sind dann in erster Priorität die Bussteige weiterer Haltestellen mit neu ausgeschriebenen Linien neu zu beschildern. In zweiter Priorität erfolgt die Neubeschilderung aller Bussteige an Kategorien der Kategorie 3, hier zum Teil mit DFI- oder DFI-„light“-Einrichtungen. In dritter Priorität erfolgt die Neubeschilderung der Bussteige aller anderen Haltestellen im Stadtgebiet, so dass bis Ende 2024 die Neubeschilderung der Haltestellen im Stadtgebiet Koblenz abgeschlossen und sich dann auf einem zeitgemäßen, einheitlichen Niveau befindet.

Die nachfolgende Tabelle zeigt Umfang und zeitliche Abfolge der jeweils neu zu beschildernden Bussteige (die Angaben zur Anzahl der Bussteige und Verteilung auf einzelne Maßnahmen wurden hier vorläufig ermittelt).

Tabelle 33: Neubeschilderung der Bushaltestellen bis Ende 2024

Fertigstellung bis	Maßnahme Beschilderung	Anzahl Bussteige	Bemerkungen
Dez. 2020	Neubeschilderung HST Kat. 1 und 2	51	davon 12 mit DFI

Dez. 2020	Neue und geänderte Haltestellen	30	
Dez. 2020	Neue und geänderte Haltestellen	55	H-Schilder privater VU
Dez. 2020	Neuausschreibungen Regionalbus	20	
Dez. 2020	Erneuerung Folien evg-Altschilder	---	rd. 400 Bussteige
Dez. 2021-2024	Neuausschreibungen Regionalbus	50	Prio. 1
Dez. 2021-2024	Neubeschilderung sonst. HST Kat. 3	80	Prio. 2, davon 50 mit DFI
Dez. 2021-2024	Neubeschilderung sonst. Haltestellen	300	Prio. 3
Summe	Alle Bussteige der Haltestellen	586	

5.5.5 Umsetzung barrierefreier Haltestellenausbau

Derzeit verfügen bereits ca. 192 von 557 Bussteigen im Stadtgebiet über erhöhte Bordsteine von mindestens 16 cm Höhe oder mehr:

- 28 von 40 Bussteigen der Kategorie 1,
- 9 von 11 Bussteigen der Kategorie 2,
- 36 von 85 Bussteigen der Kategorie 3 und
- 119 von 409 Bussteigen der Kategorie 4.

Die bestehenden Bussteige mit erhöhten Bordsteinen weisen aber zum Teil Mängel im barrierefreien Ausbau auf. So fehlen z. B. Bordabsenkungen, Aufenthaltsflächen sind zu eng, taktile Bodenbeläge fehlen oder der Zugang ist nicht ausreichend barrierefrei gestaltet.

Noch nicht mit erhöhten Bordsteinen und weiteren barrierefreien Ausstattungselementen ausgebaut sind derzeit ca. 353 Bussteige. Zusätzlich müssen noch 28 Bussteige neu einzurichtender Haltestellen barrierefrei ausgebaut werden.

Folgende „große“ Maßnahmen an Haltestellen der Kategorien 1 und 2 sind zu planen und umzusetzen:

- **Bahnhof Stadtmitte/Löhr-Center:** Barrierefreier Umbau von 10 Bussteigen (A-L) und technische Modernisierung zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienungskapazität des Busbahnhofs
- **Hauptbahnhof/ZOB:** Optimierung der Barrierefreiheit für 13 Bussteige (z. B. hinsichtlich Beläge und Absenkungen zur Fahrbahnquerung durch Passanten)
- **Hauptbahnhof Westseite:** Prüfung einer Verlegung des Bussteigs in Richtung Karthause in die Beatusstraße mit neuer Führung einer Busspur bergwärts; barrierefreier Ausbau beider Bussteige und der Zuwegung zum Bahnsteigtunnel, optional mit Fahrstuhl für eine geschlossene barrierefreie Wegekette
- **Balduinbrücke:** barrierefreier Ausbau der Bussteige und der Zuwegung

Folgende weiteren Maßnahmen sind zu planen und umzusetzen:

- Neubau der Haltestelle Jakob-Hasslacher-Str. im Bubenheimer Gewerbepark als Umsteigeknoten für Stadt-Umland-Linien (2 Bussteige für jeweils 2-3 Busse und barrierefreie Fahrbahnquerung (Kategorie 2-Haltestelle!))
- Umbau noch nicht barrierefreier Haltestellen der Kategorie 3
- Umbau ausgewählter, noch nicht barrierefreier Haltestellen der Kategorie 4

- Umbau übriger, noch nicht barrierefreier Haltestellen der Kategorie 4 (bzw. nur „weitgehend“ barrierefrei, wenn nicht alle Merkmale der Barrierefreiheit an Ort und Stelle technisch umsetzbar sind)
- Sukzessive Erneuerung barrierefrei ausgebauter Haltestellen der „1. Generation“ (von vor 2015).

Die nachfolgende Tabelle zeigt Umfang und zeitliche Abfolge der jeweils barrierefrei umzubauenden Bussteige (die Angaben zur Anzahl der Bussteige und Verteilung auf einzelne Maßnahmen wurden hier vorläufig ermittelt).

Tabelle 34: Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen bis Ende 2030

Fertigstellung bis	Maßnahme Haltestellenausbau	Anzahl Bussteige	Bemerkungen
2020	Balduinbrücke (Kat. 2)	2	
2021	Jakob-Hasslacher-Str. (Kat. 2)	2	Knoten Regionalbusse
2022	Haltestellen (Kat. 3)	51	Bahnhofstr. bis 2020
2023	Ausgewählte Haltestellen (Kat. 4)	16	
2023 (geschätzt)	Hbf Westseite (Kat. 1)	2	Planung ab 2019/20
2024 (geschätzt)	Hauptbahnhof/ZOB (Kat. 1)	13	Erst Grundlagen klären
2026 (geschätzt)	Bf Stadtmitte(Löhr-Center (Kat. 1)	10	Planung 3-5 Jahre
2030 (geschätzt)	Übrige Haltestellen (Kat. 4)	300	Wenn Umbau möglich
2030 (und später)	Erneuerung barrierefreier Haltestellen	190	Altbestand von vor 2015
Summe	Alle Bussteige der Haltestellen	586	

5.5.6 Organisation und Umsetzung der Haltestellenmodernisierung

Nachfolgende Festlegung regelt die Zuständigkeit für die Organisation und Realisierung der Modernisierung und des Um- und Neubaus von Haltestellen für die Zeit ab Dezember 2020.

Festlegung 22: Modernisierung und Umbau der Haltestellen

- Die Stadt Koblenz beabsichtigt, die Verpflichtung für den Ausbau und die Instandhaltung der Infrastruktur aller Haltestellen im gesamten Stadtgebiet Koblenz zum Gegenstand des öffentlichen Dienstleistungsauftrags für den Betrieb des Linienbündels „Stadtverkehr Koblenz“ ab Fahrplanwechsel 2020/2021 zu machen.
- Dies beinhaltet die Übernahme sämtlicher erforderlichen operativen Leistungen für Planung und Projektmanagement durch das künftig das Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ betreibende Verkehrsunternehmen. Die entsprechenden Kapazitäten sind seitens des neuen Betreibers ab Betriebsaufnahme unverzüglich bereitzustellen.
- Für die Realisierung der Aus- und Umbaumaßnahmen an Haltestellen wird ein Zeitraum von 10 Jahren, beginnend zum 01.01.2022 festgelegt. Wenn und soweit

einzelne Maßnahmen unabhängig davon zu realisieren sind, werden diese bedarfsgerecht umgesetzt. Die Einrichtung und Kennzeichnung von Haltestellen mit den geforderten aktuellen Fahrgastinformationen und Aushangmöglichkeiten ist nach den festgelegten Standards bei Erfordernis jederzeit zu gewährleisten.

- d) Für Planung und Umsetzung des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen im Stadtgebiet – inkl. der „großen“ Umbaumaßnahmen am Busbahnhof Löhr-Center, am Hauptbahnhof/ZOB und der Hauptbahnhof Westseite – sowie die Modernisierung und Instandhaltung der Haltestelleneinrichtungen inkl. Fahrgastinformation wird für den genannten Zeitraum ein Finanzierungsbedarf von ca. 20 Mio. € veranschlagt.

5.6 *Konzept Fahrpreis und Tarife*

Als Gegenstand der Prüfung nach den Vorgaben des NVP 2015 waren vor allem die folgenden Aspekte zu erörtern:

- Zusammenfassung der Tarifwaben 101-107 zu weniger Preisstufen, z.B. zu einer Großwabe „Stadt Koblenz“,
- Einführung eines Kurzstreckentickets,
- Harmonisierung der Rabattstufen (zzt. 20 % eTicket, VRM-Mobil-Card oder 25% BahnCard) und
- Möglichkeiten der transparenten Darstellung und zeitgemäßen Kommunikation des Tarifsystems.

Wesentliches Ziel des Handlungskonzeptes ist der Effekt einer spürbaren Preissenkung insbesondere für innerstädtische Fahrten in Koblenz. Geeignete Lösungsansätze, wie oben beispielhaft dargestellt, deren Finanzierbarkeit und Auswirkungen auf die Tarifstruktur im Verkehrsverbund, auch aus Sicht benachbarter Aufgabenträger, werden zunächst mit der VRM GmbH abgestimmt.

Dies betrifft auch den aus einer Tarifreform ggf. resultierenden Anpassungsbedarf bei der allgemeinen Vorschrift über die Anwendung des Verbundtarifs oder bei Regelungen in den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen.

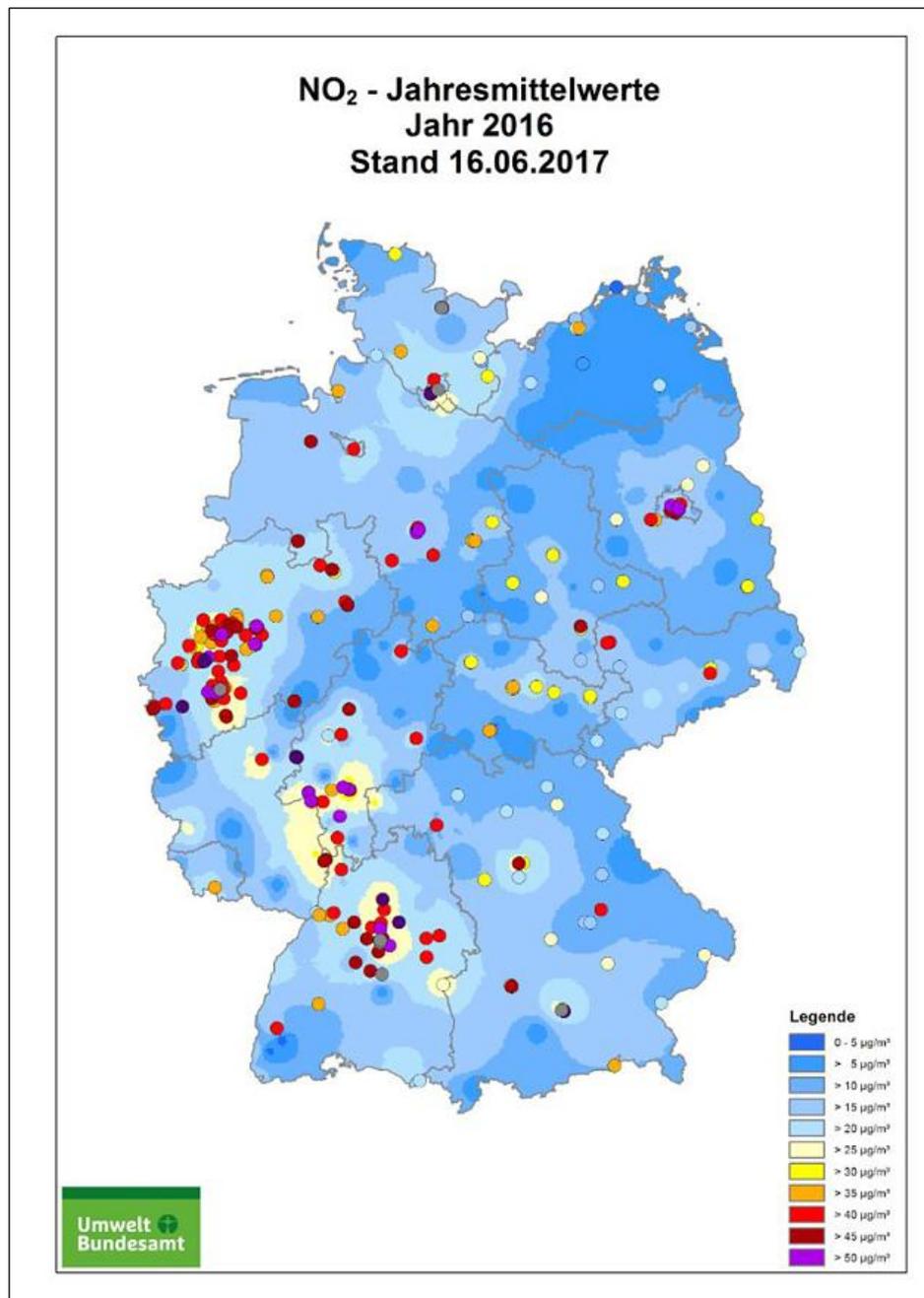
5.7 *Konzept alternative Antriebstechnologien im ÖPNV*

Stickoxide gehören zu den reaktiven Stickstoffverbindungen und führen zu einer Vielzahl von negativen Gesundheits- und Umweltwirkungen. Die Stadt Koblenz lag im Jahr 2016 laut des Umweltbundesamtes mit seinem NO₂-Jahresmittelwert bei einem Jahresmittelwert von 43 µg/m³ und zählt damit zu den Städten in Deutschland, die das Jahresmittel von 40 µg/m³ überschreiten⁸⁶ (vgl. Abbildung 11).

Daraus ergibt sich für die Stadt Koblenz die Notwendigkeit, gegen lokal wirksame Schadstoffemissionen durch geeignete Maßnahmen aktiv vorzugehen.

⁸⁶ Umweltbundesamt: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/370/dokumente/no2_2016.pdf (letzter Abruf Oktober 2018).

Abbildung 10: Überschreitung des NO₂-Jahresgrenzwertes 2016⁸⁷



Daraus hat sich für den ÖPNV in der Zuständigkeit der Stadt Koblenz konkret die Verpflichtung abgeleitet,

- die Ausrüstung aller in Koblenz im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge mit Dieselmotoren, wie sie ab dem 12.12.2020 zum Einsatz kommen, mit den dann gültigen strengsten Abgasnormen umzusetzen
- sowie bei Altfahrzeugen, die insbesondere auf den Linien des Linienbündels „Stadtverkehr Koblenz“ eingesetzt werden, die verpflichtende Nachrüstung mit SCR-Filtern zur Bedingung machen (Euro 6).

⁸⁷ Umweltbundesamt: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/3593/dokumente/no2_2017.pdf (letzter Abruf Oktober 2018).

In der Laufzeit dieses NVP wird sich die Stadt Koblenz zu einer weitergehenden Reduzierung von Schadstoffemissionen verpflichten. Als Grundlage dazu werden jedoch zunächst weitere Bewertungen durchgeführt.

Insbesondere wird kurzfristig ein Bus mit elektrischem Antrieb angeschafft. Dadurch werden die damit möglichen Schadstoffminderungen, insbesondere aber auch alle Schlussfolgerungen und technisch-betrieblichen Konsequenzen, für das jeweilige Verkehrsunternehmen konkret geprüft. Inwieweit andere Technologien, wie beispielsweise Erdgasbusse oder Wasserstoffbusse mit Brennstoffzellen, je eine Alternative sein können ist ebenfalls Gegenstand der Evaluierung.

In jedem Fall wird mit Umsetzung der neuen Technologie eine Selbstverpflichtung auf Seiten der Stadt verbunden, dabei soll gleichzeitig aber auch das technisch Sinnvolle und ökonomisch vernünftig Machbare beachtet werden.

5.8 Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes

Für die Weiterentwicklung des Koblenzer ÖPNV spielen neben dem Linienkonzept für das Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ ab Dezember 2020 sowie der Linienkonzeptionen für die nach Koblenz ein- und ausbrechenden Linien bzw. Linienbündel unter der Federführung benachbarter Aufgabenträger weitere Themen eine Rolle, die für eine zukünftige Implementierung geprüft werden soll. Nachfolgende Festlegung zeigt die Erfordernisse, die entsprechenden Sachverhalte ergebnisoffen zu prüfen mit Option einer späteren Realisierung so oder in ähnlicher Form.

Festlegung 23: Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes

- a) **Es ist die Weiterentwicklung der ÖPNV-Anbindung des Areals „Kemperhof - Gemeinschaftsklinikum Mittelrhein“ unter den Aspekten der barrierefreien Busanbindung und Möglichkeit der Verknüpfung MIV und ÖPNV zu prüfen, dies auch und vor allem im Zusammenhang mit den Planungen zum Bau eines Bahnhalt punkts Rauental/Verwaltungszentrum.**
- b) **Hinsichtlich der multimodalen Vernetzung verschiedener Verkehrsträger im Stadtverkehr ist die Möglichkeit der stärkeren Verzahnung zwischen einzelnen Angeboten mit dem ÖPNV und als Teil des ÖPNV-Angebots zu prüfen. Dies betrifft etablierte Angebote, wie Carsharing, ebenso wie neue Mobilitäts- und Serviceleistungen, wie den Aufbau eines Mietfahrradsystems oder Bus- und Bahnlinien ergänzender app-basierter On-Demand-Mitfahrgelegenheiten im Stadtgebiet Koblenz.**
- c) **Darüber hinaus ist die Erprobung und Marktreife der Anwendung autonomer Betriebskonzepte im Stadtgebiet Koblenz zu prüfen, z. B. mittels autonom fahrender Shuttle-Verkehre als Ergänzung zu den klassischen ÖPNV-Linien.**

6. Organisation und Finanzierung

Der Erfolg der im Nahverkehrsplan vorgegebenen Veränderungen und Verbesserungen wird ganz entscheidend bestimmt von der Organisation und der Finanzierung korrespondierender Maßnahmen. Auch wenn die Stadt Koblenz der gesetzlich bestimmte Aufgabenträger ist, kann sie die Organisation und Finanzierung nicht allein bestimmen. Vielmehr muss sie sich im Rahmen der diesbezüglich gegebenen Möglichkeiten bewegen.

6.1 Zuständigkeiten (Federführungen)

In Bezug auf die formalen Zuständigkeiten ist die Stadt Koblenz zunächst Mitglied im Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord, welcher Aufgabenträger für den SPNV und die regional bedeutenden Buslinien in seinem Zuständigkeitsbereich ist. Dieser Raum umfasst das Gebiet der beiden nördlichen Verkehrsverbände in Rheinland-Pfalz (Verkehrsverbund Rhein-Mosel, Verkehrsverbund Region Trier). Beim Zweckverband liegt damit die Zuständigkeit und Federführung aller Belange betreffend den Regionalverkehr auf der Schiene und anteilig der Straße.

Die Stadt Koblenz ist Aufgabenträgerin für den straßengebundenen ÖPNV im Stadtgebiet gemäß § 5 Abs. 1 Nahverkehrsgesetz Rheinland-Pfalz (NVG). Sie ist auch zuständig für alle anderen öffentlichen Verkehrsangebote, die sowohl im Stadtverkehr als auch anteilig im Regionalverkehr fahren. Die Abgrenzung erfolgt nach dem verkehrlichen Gewicht⁸⁸ der Linien; ist dieses der Stadt zuzurechnen, liegt auch bei der Stadt die federführende Zuständigkeit. Im Ergebnis trägt die Stadt die Verantwortung für die Grunderschließung im ÖPNV, soweit sich dieser Bedarf für die Stadt Koblenz in ihrer Funktion als Oberzentrum begründet (Gewährleistung der Daseinsvorsorge).

Im Gegensatz zu Verkehrsangeboten in ländlichen Gegenden nimmt der Schülerverkehr im Stadtgebiet zwar eine bedeutende, aber keine dominierende Rolle ein. Er teilt sich die Rückgratfunktion für das ÖSPV-Gesamtsystem mit dem innerstädtischen sonstigen Ausbildungs-, Berufs- und Gelegenheitsverkehr.

Neben der Schülerbeförderung im Linienverkehr organisiert die Stadt auch Schülertransporte als freigestellte Verkehre⁸⁹. Für diese Verkehre ist die Stadt aber nicht als Aufgabenträgerin, sondern in ihrer Funktion als Schulträgerin und damit als Schulwegkostenträger gemäß § 69 Schulgesetz Rheinland-Pfalz (SchulG) zuständig. Als Schulwegkostenträgerin kauft die Stadt zudem in größerem Umfang Schülerfahrkarten im ÖPNV bei den Verkehrsunternehmen, die zum überwiegenden Anteil unentgeltlich an die Schülerinnen und Schüler ausgegeben werden.

Die Verkehrsunternehmen sind verantwortlich für die Organisation und Durchführung des ÖSPV. Sie stellen die Fahrpläne auf, sorgen für die Verfügbarkeit der erforderlichen Busse und des Personals. Sie tragen damit zunächst die betriebliche, dann aber auch die betriebswirtschaftliche Verantwortung. Dies geschieht auf der Basis von Liniengenehmigungen (Konzessionen), die als besondere Rechte zur Nutzung der Chancen und Risiken auf einer Linie oder in einem Linienbündel für einen Zeitraum von bis zu 10 Jahren gewährt werden. Die zuständige Genehmigungsbehörde in Rheinland-Pfalz ist der Landesbetrieb für Mobilität (LBM).

Die Interessen der Aufgabenträger in der Region an einem einheitlichen Tarif und Marketing werden im Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM) operativ umgesetzt. Gleichzeitig

⁸⁸ Hier sind v. a. die Anteile der Verkehrsleistung, die wesentlichen Verkehrsfunktionen jeweils, in Kombination und in Verbindung mit dem Bezugsgebiet sowie betriebsspezifische Anforderungen ausschlaggebend.

⁸⁹ Es handelt sich dabei um Verkehre, die freigestellt sind von den Pflichten im Linienverkehr und nur nach Bedarf durchgeführt werden und damit nicht für die Allgemeinheit zugänglich sind

sind im VRM die Verkehrsunternehmen organisiert, die für den Vertrieb der Fahrausweise verantwortlich sind. Da die Fahrausweise im gesamten Verbundraum bei jedem Unternehmen Gültigkeit haben, muss bei Reisen mit Umstieg (z. B. vom Bus zur Bahn oder umgekehrt) nur ein Fahrausweis gekauft werden. Die Unternehmen regeln untereinander die Aufteilung der Einnahmen mittels eines Einnahmeaufteilungsvertrags (EAV).

6.2 *Benennung der Finanzierungsträger*

Der SPNV als Rückgrat des regionalen ÖPNV sowie künftig wettbewerblich zu vergebende Regio(bus)linien werden aus den Mitteln des Zweckverbandes SPNV Nord finanziert. Diese Mittel werden seitens des Landes aus der Zuweisung von Bundesmitteln nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG) getragen. Dieses gilt ausschließlich der Finanzierung des SPNV und des sonstigen ÖPNV⁹⁰ und ist insofern die zentrale gesetzliche Finanzierungsgrundlage für den übergeordneten Nahverkehr.

Wie dargestellt wurde, ist die Stadt Koblenz zuständige Aufgabenträgerin - und damit auch zuständige Finanzierungsträgerin - für den straßengebundenen ÖPNV im Stadtgebiet. Sie nimmt diese Aufgabe zurzeit als freiwillige Aufgabe der Selbstverwaltung im Rahmen ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit gemäß den gesetzlichen Vorgaben in Rheinland-Pfalz wahr.

Die Verbundgesellschaft VRM wird aus Pauschalzuweisungen der Stadt Koblenz und der Landkreise finanziert. Die im Verbund organisierten Verkehrsunternehmen finanzieren ihre Verkehre zunächst und ganz überwiegend aus dem Verkauf von Fahrausweisen. Einen großen Einzelposten bilden dabei die Schülerfahrkarten, die zum weit überwiegenden Anteil von den Schulwegkostenträgern, hier von der Stadt Koblenz, getragen werden.

Mit den Ausgaben als **Schulwegkostenträgerin** leistet die Stadt Koblenz einen wichtigen Beitrag zur Finanzierung des ÖSPV im Stadtgebiet. Die Stadt erhält dazu jährlich eine Landeszuweisung, im Jahr 2014 einen Betrag von 3.165.720 €. Zusätzlich werden 76.621 € durch Elternbeiträge zur Schülerbeförderung vereinnahmt. Die Ausgaben für die Schülerbeförderung im Bezugsjahr stellen sich wie folgt dar:

3.615.546 € für Schülerfahrkarten*
für den freigestellten Schülerverkehr*.

Daten werden noch aktualisiert.

Damit verbleibt für die Schülerbeförderung eine Kostenunterdeckung (in 2014) in Höhe von 373.205 €* bei der Stadt.

* Die Angaben liegen zzt. nur zusammengefasst vor. Die getrennte Ausweisung von Ausgaben für ÖPNV und freigestellten Verkehr wird recherchiert und anschließend nachgetragen.

Die Stadt Koblenz erhält zudem vom Land im Jahr 2017 eine Zuwendung in Höhe von 137.141 € zur **Wahrnehmung der ÖPNV-Aufgaben** gemäß § 10 NVG. Dem gegenüber stehen im Bezugsjahr folgende Ausgaben:

252.107 €	Verbundumlage und Ausgleichszahlung ⁹¹ an die VRM GmbH,
61.635 €	sonstige Zuschüsse und Ausgleichszahlungen für einzelne Linienfahrten für Taktverdichtung und Nachtbus-Verkehre.

⁹⁰ Die Mittel werden in Rheinland-Pfalz auch zur Finanzierung nicht kostendeckender Regionalbus-Linien, die eine SPNV ergänzende Funktion im bzw. zum SPNV-Netz haben, verwendet.

⁹¹ Mindererlösausgleich für die VRM-Tarifanererkennung im Schrägaufzug und auf der Fähre Ehrenbreitstein

Im Saldo dieser Leistungen bleiben bei der Stadt bereits heute Ausgaben in Höhe von **147.765 €** jährlich, die aus eigenen Mitteln bestritten werden (davon **73.425 €** verpflichtend).

Zum Zweck der Schülerbeförderung im ÖPNV, zur Finanzierung des Verkehrsverbundes und zur Umsetzung zusätzlicher Angebote und Tarifmaßnahmen in kleinem Umfang trägt die Stadt Koblenz bereits heute die finanzielle Verantwortung für den ÖSPV im Stadtgebiet mit Ausgaben in Höhe von rund **500.000 €** pro Jahr aus eigenen Mitteln.

Die Stadt Koblenz ist verantwortlich für den Bau und das Mobiliar von Haltestellen des ÖSPV im Stadtgebiet (mit Ausnahme des Haltestellenschildes inkl. Mast und Fahrplanaushangkästen, das in der Verantwortung des/der Verkehrsunternehmen(s) liegt). Wartehallen an Haltestellen werden i. d. R. durch die Fa. SÜPLA Städte- und Gemeindegewerbe GmbH (Koblenz) unentgeltlich aufgestellt, gereinigt und gewartet. Diese werden durch Werbeeinnahmen mit der in die Wartehalle integrierten Leuchtvitrine finanziert. Weitere Zuständigkeiten der Stadt beziehen sich auf Bau, Installation und Unterhalt von Busspuren bzw. Sonderspuren für den ÖSPV und Maßnahmen zur ÖPNV-Beeinflussung von Lichtsignalanlagen.

Der Verwaltung steht kein festes jährliches Budget für ÖSPV-Maßnahmen zur Verfügung. Die Vorhaben wurden und werden im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen oder Maßnahmen an der Lichtsignalinfrastruktur „miterledigt“.

Als wichtige Finanzierungsquelle neben den erzielten Erlösen durch Fahrscheinverkäufe im „Jedermannverkehr“ gelten die Mittel nach § 45a PBefG bzw. der Nachfolgeregelung, die zum Ausgleich der Rabattierung von Fahrausweisen im Auszubildendenverkehr (Schüler, Berufsschüler, Studenten) gewährt werden. Nach der vom Land Rheinland-Pfalz angestrebten Neuregelung mittels eines Preis-Kosten-Ausgleichs soll der üblicherweise gewährte Rabatt in Höhe von 25 % direkt an die Verkehrsunternehmen voll ausgeglichen werden. Das zukünftige Budget beträgt im Fall der in Koblenz aktiven ÖSPV-Unternehmen - grob geschätzt - rund 1,2 Mio. € pro Jahr. Dies hat gegenüber den Ausgleichsleistungen nach dem alten Ausgleichsansatz gem. § 45a PBefG ein deutliches Defizit zur Folge.

Schließlich erhalten die Verkehrsunternehmen einen Ausgleich für die gesetzliche Verpflichtung gemäß § 148 SGB IX, Menschen mit einer Einschränkung ihrer Mobilität und ggf. deren Begleitpersonen unentgeltlich zu befördern. Der Ausgleich wird auf der Basis betriebsindividueller Erhebungen gewährt und kann insofern nicht pauschal bestimmt werden.

Ergänzend dazu gibt es bis heute (noch) Zuschüsse nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) für Investitionen in bauliche Anlagen des ÖPNV. Dies sind insbesondere zentrale Haltestellenanlagen (z. B. an den Bahnstationen, im Stadtzentrum oder an größeren Schulstandorten). Seitens des Landes werden auch infrastrukturelle Ergänzungsmaßnahmen finanziert (z. B. Anlagen zu dynamischen Fahrgastinformation (DFI) mit Echtzeitauskunft).

Die genannten Finanzierungsgrundlagen sind insofern nicht langfristig sicher, als dass aktuell eine Revision der Mittelzuscheidung nach dem Regionalisierungsgesetz zum Tragen kommt. Welche Auswirkungen dies im Ergebnis auf die Finanzierung des ÖPNV in Rheinland-Pfalz haben wird, ist derzeit nicht absehbar. Generell herrscht bundesweit die Tendenz, jedwede gesetzlichen Fördermittel und Ausgleichsleistungen in die Hände der Aufgabenträger zu geben. Damit kommt es zu einer Kongruenz von Aufgabenverantwortung und korrespondierendem Budget.

6.3 *Aufstellung eines Finanzierungsplans*

Es wird grundlegend festgelegt, dass die Aufstellung eines Finanzierungsplans zu erstellen ist. Die angestrebte Direktvergabe der Stadt Koblenz wird aller Voraussicht nach mittels einer Beteiligung der Stadtwerke Koblenz GmbH realisiert.

Im Übrigen werden die Bedingungen der notwendigen Ausgleichsleistungen für die gemeinwirtschaftlichen Verkehre im Rahmen des abzuschließenden öffentlichen Dienstleistungsauftrags zur gegebenen Zeit geregelt.

6.4 *Künftige Vergabe der Busverkehrsleistungen*

Die Stadt Koblenz als Aufgabenträger für den lokalen ÖSPV prüft derzeit die künftigen Vergabeoptionen gemäß Verordnung (EG) 1370/2007 nach Ablauf des überwiegenden Teils an Liniengenehmigungen im innerstädtischen ÖSPV zum 11.12.2020.

Das formale Vergabeverfahren kann mittels Vorinformation im EU-Amtsblatt frühestens 27 Monate vor Beginn der neuen Genehmigungslaufzeit beginnen. Dazu müssen die erforderlichen Arbeiten zur Vorbereitung mit Klärung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, der betrieblichen Ausgestaltung, der organisatorischen und rechtlichen Abstimmung mit den beteiligten Nachbargaufgabenträgern und Verkehrsunternehmen sowie den erforderlichen Ratsbeschlüssen inkl. Anpassung des NVP an die Ergebnisse der Vorarbeiten abgeschlossen sein.

Anhang A Haltestellenverzeichnis für die Stadt Koblenz

Das nachfolgende Verzeichnis enthält die künftig einheitlich zu verwendenden Haltestellenbezeichnungen für das Koblenzer Stadtgebiet, sortiert nach den Haltestellen-Namen (HstName). Zusätzlich sind der jeweilige Ortsteil, die Ordnungsnummer der Haltestelle, die Kurzbezeichnung bei begrenzter Zeichenanzahl, z. B. für Fahrgastinformativanzeigen (FGI_Abkuerzung), die jeweilige Tarifwabennummer sowie die geographische Lage der Haltestelle nach dem UTM-Koordinatensystem (HstKoordinate).

Ortsteil	HstNr	ASS-Nummer	HstName	FGI_Abkuerzung	VRMTarifwabe	HstKoordinate
Rübenach	010245	14703	Aachener Str.	Aachener Str.	104	32U 394445 5580826
Karthause	010098	13469	Akazienweg	Akazienweg	102	32U 398889 5576805
Arenberg	010037	13470	Alte Emser Str.	Alte Emser Str.	106	32U 404392 5580396
Horchheim	010082	13472	Alte Heerstr.	Alte Heerstr.	107	32U 400148 5576124
Pfaffendorf	010224	13473	Altenberger Hof	Altenberger Hof	107	32U 401185 5577191
Koblenz	010004	13474	Altengraben	Altengraben	101	32U 399910 5579696
Horchheim	010084	13475	Alter Weg	Alter Weg	107	32U 400340 5576185
Koblenz	010005	13476	Altstadt/Kornpfortstr.	Kornpfortstr.	101	32U 400306 5579792
Kesselheim	010122	13549	Aluminiumwerk	Aluminiumwerk	105	32U 399525 5583131
Metternich	010162	13477	Am alten Schützenplatz	Am a. Schützenplatz	104	32U 397059 5579845
Niederberg	010207	13478	Am Brunnen	Am Brunnen	106	32U 402336 5580811
Karthause	010099	13479	Am Falkenhorst	Am Falkenhorst	102	32U 398909 5577919
Lützel	010160	13697	Am Güterbahnhof	Am Güterbahnhof	105	32U 400042 5580651
Arzheim	010044	13481	Am Kapellchen	Am Kapellchen	106	32U 402367 5579233
Metternich	NEU	NEU	Am Metternicher Bahnhof	Am Metternicher Bf.	k.A.	k.A.
Lützel	010137	13482	Am Petersberg	Am Petersberg	105	32U 399568 5581194
Karthause	010101	13483	Am Vogelschutzpark	Am Vogelschutzpark	102	32U 398395 5578246
Rübenach	010269	k.A.	Amazon	Amazon	104	32U 392583 5578584
Lützel	010138	13484	An der Ringmauer	An der Ringmauer	193	32U 399763 5580523
Lützel	010139	13624	Andernacher Str.	Andernacher Str.	105	32U 399145 5581776
Koblenz	010006	13485	Anschtzstr.	Anschtzstr.	192	32U 399501 5577743
Arzheim	010050	13486	Arzheimer Schanze	Arzheimer Schanze	106	32U 401990 5579409
Arenberg	010041	13487	Auf dem Forst	Auf dem Forst	106	32U 403483 5580358
Ehrenbreitstein	010061	13489	Auf der Eich	Auf der Eich	106	32U 401622 5579624
Pfaffendorf	010225	13490	Augusta-Kaserne	Augusta-Kaserne	107	32U 401478 5577458
Wallerstheim	010255	13491	August-Borsig-Str.	August-Borsig-Str.	105	32U 400553 5582338
Kesselheim	010123	13532	August-Horch-Str. Ost	A.-Horch-Str. Ost	105	32U 398529 5583311
Kesselheim	010129	13556	August-Horch-Str. West	A.-Horch-Str. West	105	32U 398123 5582873
Rübenach	010247	15917	Autohof A 61	Autohof A 61	104	32U 393754 5578349
Horchheim	010085	13493	Bächelstr.	Bächelstr.	107	32U 400248 5576606
Raumental	010238	13495	Baedekerstr.	Baedekerstr.	198	32U 399482 5579921
Ehrenbreitstein	010063	10119	Bahnhof	Ehrenbreitstein Bf	106	32U 401169 5579751
Güls	010070	11063	Bahnhof	Güls Bahnhof	197	32U 396751 5577530
Lützel	010141	10118	Bahnhof	Lützel Bahnhof	193	32U 399809 5580359
Moselweiß	010187	11086	Bahnhof	Moselweiss Bahnhof	103	32U 397570 5578452
Koblenz	010003	10138	Bahnhof Stadtmitte/Löhr-Center	Bf Mitte/Löhr-Center	101	32U 399765 5579401
Lützel	010157	13667	Bahnhof/Schüllerplatz	Schüllerplatz/Lützel Bf	193	32U 399950 5580239
Moselweiß	010186	13494	Bahnhofsweg	Bahnhofsweg	103	32U 397389 5578574
Lützel	010142	13497	Balduinbrücke	Balduinbrücke	193	32U 399995 5580328
Pfaffendorf	010237	13695	Balthasar-Neumann-Schule	B.-Neumann-Schule	107	32U 401387 5577276
Pfaffendorf	010226	13492	Balthasar-Neumann-Str./B 42	B.-Neumann-Str./B 42	107	32U 400795 5577718
Pfaffendorf	010227	13498	Bastion	Bastion	107	32U 400928 5578314
Moselweiß	010188	13500	BBS/Beatusstr.	BBS/Beatusstr.	103	32U 397900 5578679
Güls	010076	13008	Bienengarten	Bienengarten	197	32U 395992 5577829
Metternich	010163	13501	Bienenstück	Bienenstück	104	32U 396422 5580287
Güls	010071	13004	Bisholder	Bisholder	197	32U 395652 5576898
Güls	010072	13005	Bisholderweg	Bisholderweg	197	32U 396408 5577353
Raumental	010239	13502	Blücherstr.	Blücherstr.	198	32U 398822 5579523
Lützel	010143	13503	Bodelschwinghstr.	Bodelschwinghstr.	105	32U 399583 5580918
Neuendorf	010198	13505	Brenderweg	Brenderweg	105	32U 400904 5581224

Fortsetzung siehe nächste Seite

Fortsetzung

Ortsteil	HstNr	ASS-Nummer	HstName	FGI_Abkuerzung	VRMTarifwabe	HstKoordinate
Ehrenbreitstein	010062	13506	Brentanostr.	Brentanostr.	106	32U 401468 5579555
Rübenach	010246	14704	Brückerbach	Brückerbach	104	32U 395588 5581104
Koblenz	010007	13508	Brüderhaus	Brüderhaus	101	32U 399596 5578982
Metternich	010164	13509	Bubenheimer Weg	Bubenheimer Weg	104	32U 398565 5580783
Karthause	010102	13510	Bundesarchiv	Bundesarchiv	102	32U 398282 5577682
Moselweiß	010189	13511	Burgweg	Burgweg	103	32U 397270 5578383
Metternich	010166	13512	BW-Krankenhaus	BW-Krankenhaus	104	32U 396259 5580810
Kesselheim	010124	13513	Carl-Spaeter-Str.	Carl-Spaeter-Str.	105	32U 399307 5582864
Metternich	010165	15911	Carl-Welty-Str.	Carl-Welty-Str.	104	32U 398423 5580870
Kesselheim	010125	13550	Carl-Zeiss-Str.	Carl-Zeiss-Str.	105	32U 397366 5582938
Koblenz	010008	13515	Chlodwigstr.	Chlodwigstr.	101	32U 399534 5578126
Koblenz	010009	13516	Christuskirche	Christuskirche	101	32U 399949 5578963
Metternich	010167	13504	Closterbrauerei	Closterbrauerei	104	32U 398163 5580703
Koblenz	010018	13688	CONLOG ARENA/B 9	CONLOG ARENA/B 9	102	32U 399180 5576558
Oberwerth	010221	13680	CONLOG ARENA/Stadion	CONLOG ARENA/Stadion	102	32U 399337 5576554
Koblenz	010017	13600	CONLOG-Arena/B9	CONLOG-Arena/B9	102	32U 399208 5577038
Arenberg	010040	13618	Dahlienweg	Dahlienweg	106	32U 403907 5580365
Lützel	010140	13596	DB-Museum	DB-Museum	105	32U 400040 5581641
Koblenz	010010	13518	Deutsches Eck/Seilbahn	Deutsches Eck/Seilb.	101	32U 400636 5579784
Wallersheim	010256	13519	Deutscherrenstr.	Deutscherrenstr.	105	32U 401049 5582186
Metternich	010168	13522	Eisbreche	Eisbreche	104	32U 399066 5580652
Koblenz	010012	13523	Eltzerhofstr.	Eltzerhofstr.	101	32U 400442 5579786
Pfaffendorf	010228	13524	Emser Str.	Emser Str.	107	32U 400288 5577276
Kesselheim	010126	13525	Ernst-Abbe-Str.	Ernst-Abbe-Str.	105	32U 397097 5583099
Koblenz	010015	16253	evm	evm	192	32U 399344 5577490
Metternich	010170	13527	Fährhaus	Mett. Fährhaus	197	32U 397433 5579405
Lützel	010144	13528	Falckenstein-Kaserne	Falckenstein-Kaserne	105	32U 399328 5581236
Bubenheim	NEU	NEU	Ferdinand-Nebel-Str.	Ferdinand-Nebel-Str.	k.A.	k.A.
Ehrenbreitstein	010067	13633	Festungsaufzug/DJH	Festungsaufzug/DJH	106	32U 401463 5579690
Asterstein	010052	13488	Feuerwehrfachschule	Feuerwehrfachschule	107	32U 401472 5578599
Koblenz	010264	k.A.	Foelixstr.	Foelixstr.	198	32U 398619 5578860
Karthause	010105	13531	Fort Konstantin	Fort Konstantin	199	32U 399143 5578542
Raualental	010240	16481	Franz-Weis-Str.	Franz-Weis-Str.	198	32U 399408 5579761
Güls	010074	13007	Friedhof	Güls Friedhof	197	32U 396458 5577737
Kesselheim	010127	13534	Friedhof	Kesselheim Friedhof	105	32U 399015 5584263
Lützel	010151	13535	Friedhof	Lützel Friedhof	105	32U 399726 5581472
Karthause	010262	k.A.	Friedhof Süd	Friedhof Süd	102	32U 398877 5578463
Moselweiß	010263	k.A.	Friedhof West	Friedhof West	103	32U 398119 5578777
Karthause	010106	13536	Friedhofskapelle	Friedhofskapelle	102	32U 398558 5578427
Niederberg	010208	13537	Friesenstr.	Friesenstr.	106	32U 402664 5580639
Wallersheim	010257	13533	Fritz-Ludwig-Str.	Fritz-Ludwig-Str.	105	32U 400105 5582750
Neuendorf	010199	13538	Fritz-Michel-Str.	Fritz-Michel-Str.	105	32U 400632 5581605
Asterstein	010053	73121	Fritz-von-Unruh-Str.	Fritz-von-Unruh-Str.	107	32U 402184 5577997
Metternich	010171	16228	Gewerbepark	Gewerbepark Mettern.	104	32U 396832 5580742
Bubenheim	NEU	NEU	Globus	Globus	k.A.	k.A.
Horchheim	010086	13539	Gneisenau-Kaserne	Gneisenau-Kaserne	107	32U 401303 5576609
Asterstein	010054	13540	Goebensiedlung	Goebensiedlung	107	32U 401562 5578401
Koblenz	010013	13541	Görresplatz	Görresplatz	101	32U 400554 5579418
Rübenach	010248	14705	Grabenstr.	Grabenstr.	104	32U 394653 5580647
Karthause	010107	13542	Greifswalder Str.	Greifswalder Str.	102	32U 397790 5577310
Güls	010069	13003	Güls Bf/Alte Schule	Güls Bf/Alte Schule	197	32U 396648 5577850
Moselweiß	010190	15588	Gülser Brücke	Gülser Brücke	103	32U 397188 5578116
Oberwerth	010217	13543	Händlerplatz	Händlerplatz	102	32U 399718 5577149
Koblenz	010001	10117	Hauptbahnhof	Hauptbahnhof	101	32U 399660 5578583
Koblenz	010016	13591	Hauptbahnhof West	Hauptbahnhof West	101	32U 399404 5578645
Koblenz	010261	k.A.	Hauptfriedhof	Hauptfriedhof	198	32U 398895 5578840
Moselweiß	010191	13545	Heiligenweg	Heiligenweg	103	32U 397752 5578931
Lützel	010145	13546	Henriette-Sontag-Str.	Henriette-Sontag-Str	105	32U 400177 5580785
Neuendorf	010201	13547	Herberichstr.	Herberichstr.	105	32U 400663 5581413
Arzheim	010045	13548	Hermann-Löns-Str.	Hermann-Löns-Str.	106	32U 402600 5579225

Fortsetzung siehe nächste Seite

Fortsetzung

Ortsteil	HstNr	ASS-Nummer	HstName	FGI_Abkuerzung	VRMTarifwabe	HstKoordinate
Kesselheim	010128	13667	Hintermark	Hintermark	105	32U 399469 5583579
Karthause	010104	13530	Hochschule Koblenz	Hochschule Koblenz	102	32U 398039 5576996
Karthause	010110	13655	Hochschule/Schulzentrum	Hochschule/Schulztr.	102	32U 398187 5577186
Karthause	010108	13553	Hüberlingsweg	Hüberlingsweg	199	32U 399220 5578253
Neuendorf	010202	13555	Hüttenstück	Hüttenstück	105	32U 400781 5580984
Kesselheim	010130	13557	HWK-Ausbildungszentrum	HWK-Ausbildungszentr	105	32U 398369 5582992
Lützel	010146	13643	IGS Koblenz	IGS Koblenz	105	32U 398707 5581248
Bubenheim	010060	16192	IKEA	IKEA	105	32U 398081 5581901
Metternich	010172	13558	Im Acker	Im Acker	104	32U 397500 5580451
Horchheim	010087	13559	Im Baumgarten	Im Baumgarten	107	32U 401017 5575935
Metternich	010169	13526	Im Eulenhurst	Im Eulenhurst	104	32U 397110 5579716
Moselweiß	010192	13560	Im Fronwingert	Im Fronwingert	103	32U 397500 5578686
Horchheim	010089	13575	Im Junkerstück	Im Junkerstück	107	32U 401287 5576260
Horchheim	010088	13562	Im Keitenberg	Im Keitenberg	107	32U 400954 5576478
Arzheim	010046	13563	Im Pelzer	Im Pelzer	106	32U 402429 5578928
Horchheim	010083	13471	Im Plonzert/B 42	Im Plonzert/B 42	107	32U 400800 5576628
Niederberg	010215	13630	Im Weeling	Im Weeling	106	32U 402580 5580501
Niederberg	010209	13566	In den Sieben Morgen	In den Sieben Morgen	106	32U 403448 5580803
Koblenz	010019	13567	In der Goldgrube	In der Goldgrube	101	32U 399086 5578966
Güls	010078	13012	In der Laach	In der Laach	197	32U 396956 5578713
Lützel	010148	13568	In der Rothenlänge	In der Rothenlänge	105	32U 398699 5581552
Arzheim	010047	13569	In der Strenge	In der Strenge	106	32U 402809 5579109
Metternich	010173	16375	In der Weglänge	In der Weglänge	104	32U 397787 5580619
Lützel	010149	13570	In der Wehring	In der Wehring	105	32U 398829 5581839
Niederberg	010210	13571	Jägerhaus	Jägerhaus	106	32U 402929 5580341
Oberwerth	010218	13573	Jahnstr.	Jahnstr.	102	32U 399336 5576777
Koblenz	010265	k. A.	Johannes-Junglas-Str.	Johannes-Junglas-Str	198	32U 398370 5578847
Metternich	010174	13574	Johannesstr.	Johannesstr.	104	32U 398748 5580750
Koblenz	010014	13576	Kaiserin-Augusta-Denkmal	Kais.-Augusta-Denkm.	101	32U 400028 5578070
Wallersheim	010258	13577	Kammertsweg	Kammertsweg	105	32U 400855 5582544
Güls	010075	13010	Kapelle	Güls Kapelle	197	32U 395861 5578096
Ehrenbreitstein	010065	13578	Kapuzinerplatz/Fähre	Kapuzinerpl./Fähre	106	32U 401143 5579413
Karthause	010109	13579	Karl-Härle-Str.	Karl-Härle-Str.	102	32U 398719 5577200
Güls	NEU	NEU	Karl-Mannheim-Str.	Karl-Mannheim-Str.	k. A.	k. A.
Karthause	010111	13581	Karthäuserhofweg	Karthäuserhofweg	102	32U 398522 5576962
Güls	010077	13011	Keltenring	Keltenring	197	32U 396509 5577669
Moselweiß	010193	13584	Kemperhof	Kemperhof	103	32U 398093 5579125
Moselweiß	010194	13580	Kemperhof/B49	Kemperhof/B49	103	32U 397703 5579172
Rübenach	010249	14706	Kilianstr.	Kilianstr.	104	32U 394976 5581011
Arenberg	010038	13585	Kirche	Arenberg Kirche	106	32U 404145 5580465
Kesselheim	010131	13586	Kirche	Kesselheim Kirche	105	32U 399206 5583980
Niederberg	010214	13666	Kirche	Niederberg Kirche	106	32U 402607 5580743
Pfaffendorf	010230	13587	Kirche	Pfaffendorf Kirche	107	32U 400751 5578355
Metternich	010175	13588	Kirmesplatz	Kirmesplatz	104	32U 396982 5580188
Ehrenbreitstein	010064	13589	Klausenbergweg	Klausenbergweg	106	32U 401711 5579580
Arenberg	010039	13590	Kloster	Kloster	106	32U 404059 5580568
Stolzenfels	010251	13592	Königsbach	Königsbach	102	32U 399366 5575350
Pfaffendorf	010229	13593	Kratzkopfer Hof	Kratzkopfer Hof	107	32U 401856 5577392
Rübenach	010250	14707	Kriegerdenkmal	Kriegerdenkmal	104	32U 394752 5580872
Stolzenfels	010252	13594	Kripp	Kripp	102	32U 400323 5572316
Karthause	010112	13595	Kuckucksweg	Kuckucksweg	102	32U 398312 5578050
Karthause	010113	13596	Kühkopf	Kühkopf	102	32U 397789 5575371
Moselweiß	010195	13597	Kurt-Schumacher-Brücke	K-Schumacher-Brücke	197	32U 397995 5579407
Lützel	010150	13598	Langemarckplatz	Langemarckplatz	193	32U 399405 5580658
Wallersheim	010260	13599	Langenastr.	Langenastr.	105	32U 400896 5581662
Güls	010079	16208	Laubenhof	Laubenhof	197	32U 396867 5576972
Asterstein	010055	13551	Lindenallee	Lindenallee	107	32U 401342 5578229
Karthause	010114	13605	Löwentor	Löwentor	102	32U 398987 5578264
Raental	010241	13606	Ludwig-Erhard-Str.	Ludwig-Erhard-Str.	198	32U 398814 5580021

Fortsetzung siehe nächste Seite

Fortsetzung

Ortsteil	HstNr	ASS-Nummer	HstName	FGI_Abkuerzung	VRMTarifwabe	HstKoordinate
Asterstein	010056	16377	Lullo-Reinhardt-Platz	Lullo-Reinhardt-Pl.	107	32U 401650 5579179
Karthause	010115	13608	Magdeburger Str.	Magdeburger Str.	102	32U 398031 5577506
Kesselheim	010132	13609	Maria Trost	Maria Trost	105	32U 399098 5582596
Raental	010242	13610	Marienhof	Marienhof	103	32U 398569 5579360
Koblenz	010021	13611	Markenbildchenweg	Markenbildchenweg	101	32U 400103 5578457
Neuendorf	010203	13612	Max-Bär-Str.	Max-Bär-Str.	105	32U 400611 5581903
Lützel	010158	13683	Mayer-Alberti-Str.	Mayer-Alberti-Str.	105	32U 400388 5580999
Karthause	010116	13613	Meißener Str.	Meißener Str.	102	32U 397800 5576941
Lützel	010152	13614	Memeler Str.	Memeler Str.	105	32U 400633 5580775
Horchheim	010090	13615	Mendelssohn	Mendelssohn	107	32U 400173 5576306
Koblenz	010022	13616	Merowingerstr.	Merowingerstr.	101	32U 399397 5577993
Wallerstheim	010259	13617	Messeplatz	Messeplatz	105	32U 400740 5582102
Pfaffendorf	010231	13619	Mitte	Pfaffendorf Mitte	107	32U 400624 5578102
Kesselheim	010133	13621	Mittelrhein-Verlag	Mittelrhein-Verlag	105	32U 399087 5583139
Güls	010080	13009	Moselbrücke	Moselbrücke	197	32U 396985 5577910
Güls	010073	13006	Moselfähre	Güls Moselfähre	197	32U 396128 5575693
Lay	010135	13622	Moselfähre	Lay Moselfähre	103	32U 396107 5575549
Oberwerth	010219	15897	Mozartplatz	Mozartplatz	102	32U 399776 5577446
Koblenz	010023	13623	Mozartstr.	Mozartstr.	192	32U 399651 5577732
Ehrenbreitstein	010066	15367	Mühlental	Mühlental	106	32U 401639 5579899
Neuendorf	010204	13625	Nauweg	Nauweg	105	32U 400769 5581715
Niederberg	010211	13626	Neudorf Bergstr.	Neudorf Bergstr.	106	32U 401855 5580229
Niederberg	010216	16364	Neudorfer Weg	Neudorfer Weg	106	32U 402129 5580638
Metternich	010176	13627	Neugasse	Neugasse	104	32U 396918 5580145
Niederberg	010213	13628	Niederberger Höhe	Niederberger-Höhe	106	32U 403000 5580936
Niederberg	010212	13582	Niederberger Kaserne	Niederberg Kaserne	106	32U 402725 5581005
Horchheim	010091	13629	Niederfelder Weg	Niederfelder Weg	107	32U 400615 5576353
Horchheim	010092	13631	Oberhorchheim	Oberhorchheim	194	32U 400044 5575866
Lay	010136	13632	Obermark	Lay Obermark	103	32U 395612 5575330
Lützel	010153	13673	Otto-Falckenberg-Str.	Otto-Falckenberg-Str	105	32U 400361 5580475
Lützel	010154	13499	Otto-Schönhagen-Str.	Otto-Schönhagen-Str.	105	32U 398893 5582071
Koblenz	010011	13521	Overbergplatz	Overbergplatz	101	32U 398911 5578948
Raental	010243	16443	Peter-Klöckner-Str.	Peter-Klöckner-Str.	103	32U 398438 5579902
Metternich	010178	13637	Pfaffengasse	Pfaffengasse	104	32U 396765 5580342
Arenberg	010042	13638	Pfarrer-Kraus-Str	Pfarrer-Kraus-Str.	106	32U 404563 5580508
Karthause	010117	13640	Pionierhöhe	Pionierhöhe	102	32U 398672 5577655
Neuendorf	010205	13641	Plankenweg Nord	Plankenweg Nord	105	32U 400996 5581628
Neuendorf	010206	13642	Plankenweg Süd	Plankenweg Süd	105	32U 400820 5581321
Immendorf	010096	13644	Quellenweg	Quellenweg	106	32U 404670 5581098
Metternich	010179	13645	Raiffeisenstr.	Raiffeisenstr.	104	32U 397053 5579975
Horchheim	010093	13646	Ravensteynstr.	Ravensteynstr.	107	32U 400318 5576964
Karthause	010118	13647	Remstecken	Remstecken	102	32U 397039 5574231
Immendorf	010095	13520	Reuschweg	Reuschweg	106	32U 405163 5580660
Ehrenbreitstein	010068	13514	Rheinfähre	Ehrenbr. Rheinfähre	106	32U 401075 5579482
Koblenz	010024	13603	Rheinfähre	Koblenz Rheinfähre	101	32U 400751 5579476
Lützel	010155	13649	Rhein-Kaserne	Rhein-Kaserne	105	32U 400056 5581060
Koblenz	010027	13650	Rhein-Mosel-Halle	Rhein-Mosel-Halle	101	32U 400288 5578935
Koblenz	010025	13648	Rheinstr./Fähre	Rheinstr./Fähre	101	32U 400594 5579558
Immendorf	010097	13651	Ringstr./Kloster	Ringstr./Kloster	106	32U 404444 5580764
Koblenz	010028	13652	Roonstr.	Roonstr.	101	32U 399661 5578906
Asterstein	010057	13653	Rottmannstr.	Rottmannstr.	107	32U 401979 5577901
Metternich	010180	13654	Rübenacher Str	Rübenacher Str.	104	32U 397825 5580560
Koblenz	010029	13656	Saarplatz	Saarplatz	101	32U 399572 5579726
Koblenz	010030	13657	Sachsenstr.	Sachsenstr.	101	32U 399696 5578201
Koblenz	010031	13658	Salierstr.	Salierstr.	102	32U 399251 5577256
Koblenz	010032	13659	Schenkendorfplatz	Schenkendorfplatz	101	32U 399587 5577973
Koblenz	010033	13660	Schenkendorfschule	Schenkendorfschule	101	32U 399719 5577969
Oberwerth	010220	13661	Schillerstr.	Schillerstr.	102	32U 399662 5576935
Stolzenfels	010254	13620	Schlossweg	Schlossweg	102	32U 399826 5573425

Fortsetzung siehe nächste Seite

Fortsetzung

Ortsteil	HstNr	ASS-Nummer	HstName	FGI_Abkuerzung	VRMTarifwabe	HstKoordinate
Metternich	010181	13663	Schmetterlingsweg	Schmetterlingsweg	104	32U 396535 5580361
Kesselheim	010134	13665	Schule	Kesselheim Schule	105	32U 399317 5583799
Arzheim	010048	13668	Schulplatz	Schulplatz	106	32U 402653 5578954
Asterstein	010051	13669	Schulzentrum	Schulz. Asterstein	107	32U 401771 5578024
Koblenz	010034	13670	Schützenhof	Schützenhof	192	32U 399407 5577536
Pfaffendorf	010232	13671	Schützenplatz	Schützenplatz	107	32U 400871 5577519
Koblenz	010035	13672	Schützenstr.	Schützenstr.	192	32U 399337 5577761
Karthause	010268	k. A.	Schweriner Str.	Schweriner Str.	102	32U 398384 5577908
Pfaffendorf	010233	13674	Seifenbachstr.	Seifenbachstr.	195	32U 400874 5578580
Pfaffendorf	010234	13675	Seizstr.	Seizstr.	107	32U 400430 5577787
Asterstein	010058	13685	Seniorenzentrum	Seniorenzentrum	107	32U 401936 5578180
Stolzenfels	010253	13676	Siechhaustal	Siechhaustal	102	32U 399461 5574449
Arenberg	010043	13678	Silberstr.	Silberstr.	106	32U 404109 5580329
Karthause	010119	13679	Simmerner Str.	Simmerner Str.	102	32U 399028 5577930
Arzheim	010049	16999	Spillesje	Spillesje	106	32U 402617 5578848
Metternich	010182	13681	Sportplatz	Mettern. Sportplatz	104	32U 397233 5580330
Metternich	010267	k. A.	St.-Johannes-Kirche	St.-Johannes-Kirche	104	32U 396791 5580357
Rauental	010244	13682	St.-Elisabeth-Kirche	St.-Elisabeth-Kirche	198	32U 399134 5579681
Koblenz	010036	13684	Stadtheater/Schloss	Stadtheater/Schloss	101	32U 400417 5579399
Metternich	010183	13686	Trifter Weg	Trifter Weg	104	32U 396755 5580602
Güls	010081	13014	Über'm Rath	Über'm Rath	197	32U 396921 5578314
Metternich	010266	13634	Uni/Oberweiher	Uni/Oberweiher	197	32U 397306 5579813
Metternich	010185	13701	Uni/Winninger Str.	Uni/Winninger Str.	197	32U 397491 5579744
Metternich	010177	13689	Universität	Uni-Metternich	197	32U 397380 5579857
Pfaffendorf	010235	13690	Untere Rampe	Untere Rampe	195	32U 401104 5578958
Moselweiß	010197	13691	Verwaltungszentrum	Verwaltungszentrum	103	32U 398367 5579245
Moselweiß	010196	16320	Verwaltungszentrum/B49	Verwaltungszt./B49	103	32U 398175 5579761
Horchheim	010094	13693	Von-Galen-Str.	Von-Galen-Str.	107	32U 401092 5576664
Lützel	010159	13692	Von-Kuhl-Str.	Von-Kuhl-Str.	105	32U 399037 5581496
Pfaffendorf	010236	15629	Von-Witzleben-Str.	Von-Witzleben-Str.	107	32U 401693 5577158
Metternich	010184	13687	Wahlsweg	Wahlsweg	104	32U 397355 5580648
Koblenz	010020	13696	Waisenhausstr.	Waisenhausstr.	101	32U 399309 5578932
Oberwerth	010222	13698	Weberplatz	Weberplatz	102	32U 399475 5577124
Bubenheim	010059	12511	Weißenthurmer Str.	Weissenthurmer Str.	104	32U 396772 5581982
Lützel	010161	13700	Wiesenweg	Wiesenweg	193	32U 399605 5580429
Pfaffendorf	010223	13694	Wilhelm-Leuschner-Str.	Wilh.-Leuschner-Str.	107	32U 401234 5577416
Karthause	010120	13702	Zeisigstr.	Zeisigstr.	102	32U 398493 5577758
Koblenz	010002	13704	Zentralplatz/Forum	Zentralplatz/Forum	101	32U 400106 5579517
Karthause	010121	13708	Zeppelinstr.	Zeppelinstr.	102	32U 398731 5577715
Lützel	010156	13664	Züchnerstr.	Züchnerstr.	105	32U 399602 5581950

Anhang B VEP-Prüfaufträge ÖPNV+SPNV 2018-2030

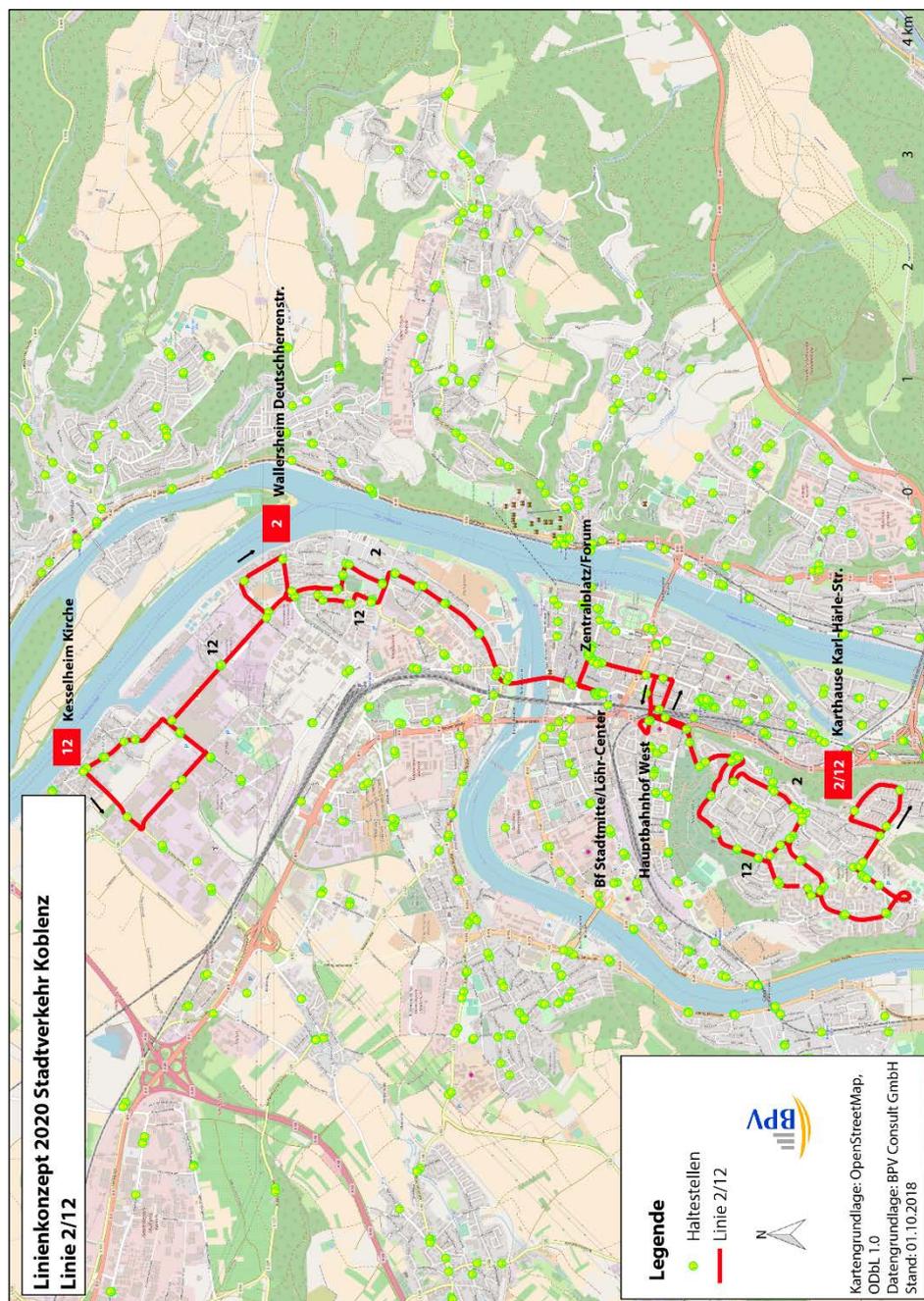
ÖPNV/SPNV: Übersicht über Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans Koblenz 2030 (über den Nahverkehrsplan hinausgehend)

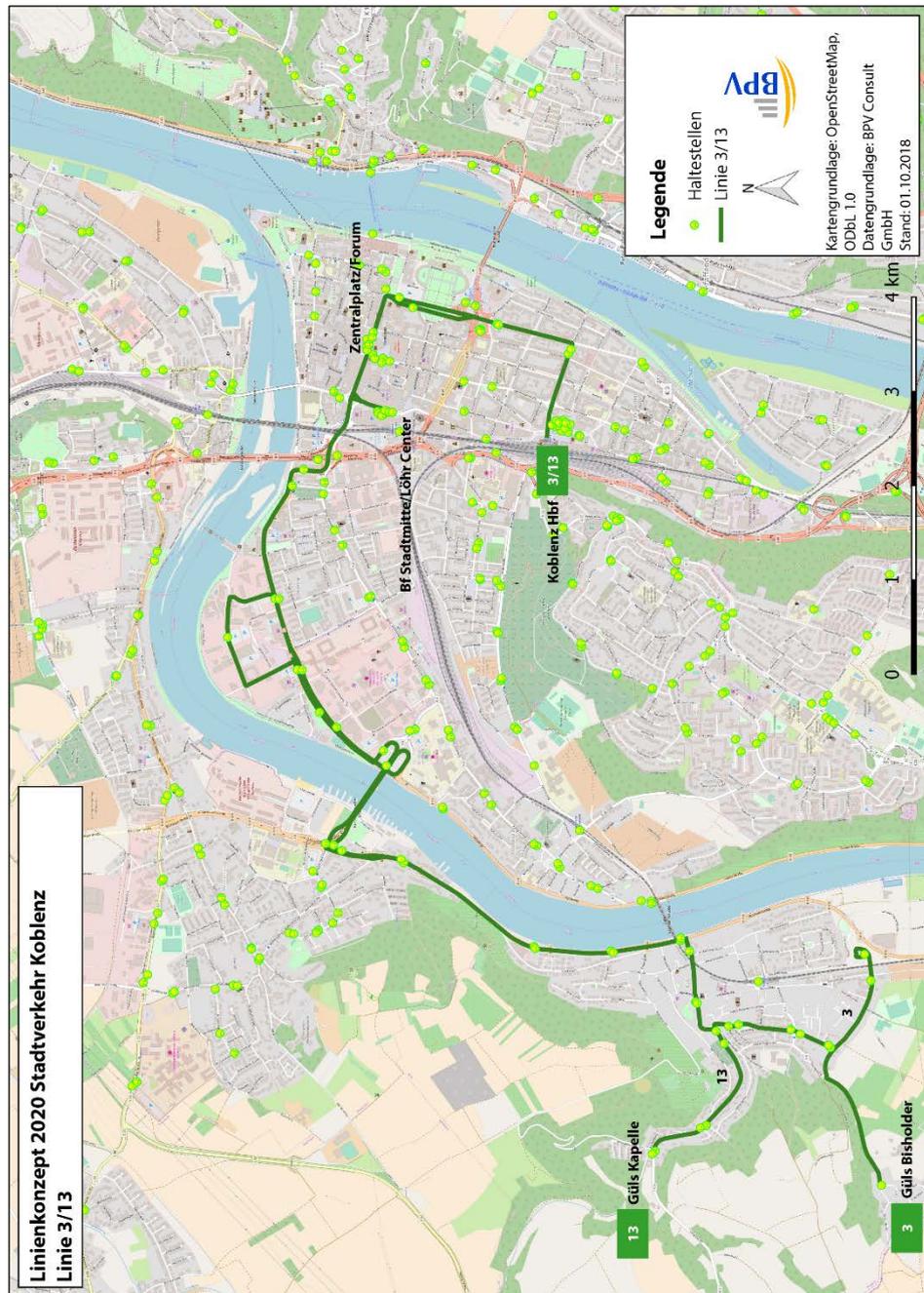
2.1 Optimierung des Bus- und Bahnnetzes	
2.1.1 Umsetzung des NVP, Maßnahmenprüfung + Umsetzung des ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Symmetrischer Taktknoten am Zentralplatz ▪ Harmonisierung der Betriebszeiträume ▪ Optimierung des Fahrzeugeinsatzes nach Linienästen (Solo-/Gelenkbusse) ▪ Vermeidung von Parallelverkehren zwischen Hauptbahnhof und Zentralplatz zugunsten von Angebotsausweitungen anderswo ▪ Prüfung der Einführung von flexiblen Bedienungsformen (Rufangebote), insbesondere in nachfrageschwachen Räumen/Zeiten und als Stadtteilverbindungen im Nachtverkehr ▪ Abgestimmte Bedienung von Stadtverkehrs- und Stadt-Umland-Linien in gemeinsamen Linienkorridoren ▪ Berücksichtigung der Verknüpfung der Stadt-Umland-Linien an der Haltestelle Mendelssohn <ul style="list-style-type: none"> ▪ Weitere Koblenz-spezifischen Ziele: ▪ Schaffung von einheitlichen Netzstrukturen, Linienwegen, Taktfamilien, Betriebszeiten über alle Linien ▪ Zentraler Umsteigeknoten am Zentralplatz ▪ Stärkung von Tangentialverbindungen mit dem Ziel der Reisezeitverkürzung ▪ Fahrzeitabstimmung von Stadt- und Regionalbuslinien auf Linienabschnitten mit paralleler Bedienung ▪ 30-Minuten-Takt bis 22:30 Uhr im Stadtgebiet ▪ Früherer Betriebsbeginn am Samstag und Sonntag ▪ Verwaltungszentrum Rauental – Innenstadt: 8 Fahrten pro Stunde (Mo bis Fr) ▪ 15-Min.-Takt durch Abstimmung von Stadt- und Umlandlinien (z.B. Bubenheim IKEA - Innenstadt - Hbf.) Neue Tangentialverbindung Nord: Vallendar – Bubenheim/IKEA – Metternich – Universität – Verwaltungszentrum und Kesselheim – Bubenheim IKEA
2.1.2 Stärkung der Tangential- und Durchmesserlinien	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prüfaufträge: Verknüpfung der Linienäste zu flussüberschreitenden Tangential- und Durchmesserlinien ▪ Südliche West-Ost-Verbindung als Durchmesserlinie: Karthause-Südbrücke-Horchheim ▪ Tangentiallinie Rechte Rheinseite: Ehrenbreitstein – Mendelssohn ▪ Tangentiallinie Linke Moselseite: Güls – Rübenach-Bubenheim – Globus – Kesselheim (- Bendorf)
2.1.3 Express-Buslinien	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Expressbuslinie Hauptbahnhof – Universität ▪ Expressbuslinie Hochschule/Schulzentrum – Hauptbahnhof West
2.1.4 Verbesserte Anbindung der Universität an den Bahnhaltelpunkt Güls	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prüfauftrag: Besserer/kürzerer Übergang zwischen Bus und Bahn am Haltepunkt Güls
2.1.5 Neue Bushaltepunkte, Netz- und Taktoptimierungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prüfauftrag: Ausweitung der Betriebszeiten zu Gunsten bestimmter Zielorte (Neudefinition der Haupt- und Schwachverkehrszeiten); ggf unter Einbindung eines flexiblen

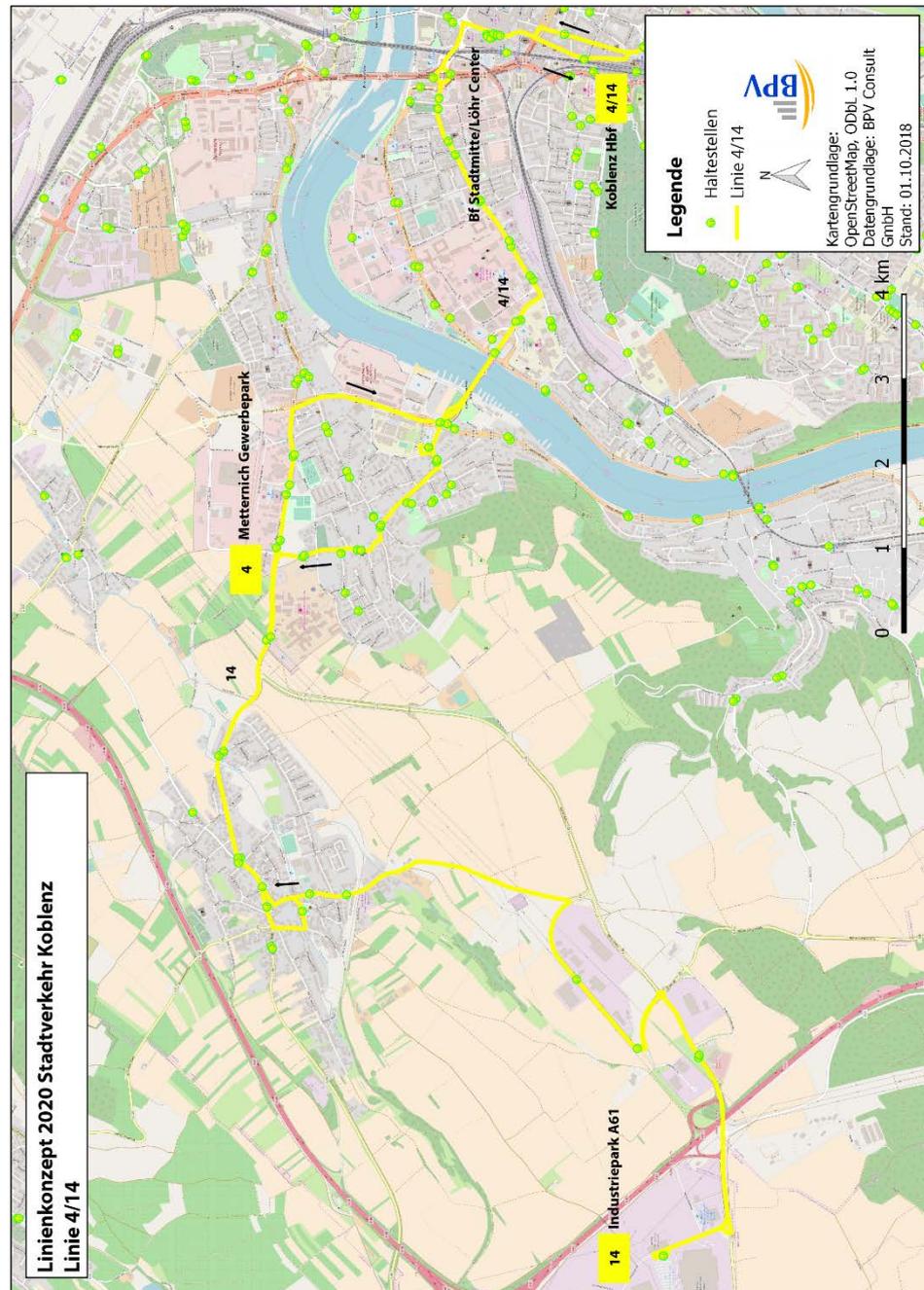
und Nachtverkehre	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rufbus-Systems
2.1.6 Netzergänzungen im regionalen Busverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stärkung der Regionalbusverbindungen in den Rhein-Lahn-Kreis, den Westerwaldkreis, den Landkreis Mayen-Koblenz sowie in Richtung Hunsrück
2.1.7 Erweiterung der Fernbus-Kapazitäten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einrichtung erweiterter Haltekapazitäten für Fernbusse am Koblenzer Hauptbahnhof
2.2 Verbesserung des Schienenverkehrs	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Neue Bahnhaltunkte erster Priorität Goldgrube/Raumental, Horchheim sowie in zweiter Priorität Industriegebiet/Rheinhafen, Oberwerth, Pfaffendorf, Stolzenfels ▪ Verbesserung der Zuwegung an den Haltepunkten Lützel und Moselweiß
2.3 Instandhaltungsmanagement für Haltepunkte von Bus und Bahn	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Instandhaltungsmanagement für das Busnetz/den städtischen ÖPNV
2.4 Sonderverkehrsmittel, Alternative Antriebstechnik und Autonomes Fahren	
2.4.1 Weiterbetrieb, Optimierung und bessere Einbindung der Sonderverkehrsmittel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bessere Auffindbarkeit der Fähranleger und des Schrägaufzugs ▪ Bessere Verständlichkeit und Bedienbarkeit des Schrägaufzuges ▪ Weiterbetrieb der Seilbahn ▪ Reaktivierung von Fähren und Prüfung eines Wasserbus-Systems
2.4.2 Alternative Antriebstechnik	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erneuerung der Fahrzeugflotte (umweltschonende Antriebstechnik) ▪ Umstellung der Linie 1 auf einen Elektrobetrieb (testweise) ▪ Förderung der Umstellung auf E-Taxis
2.4.3 Autonomes Fahren	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Perspektivische Modellversuche zum autonomen Fahren
2.5 Barrierefreiheit im ÖPNV (Haltestelleninfrastruktur, Fahrzeuge und Kommunikation)	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prüfung des Rückbaus von Buchten zu Kaps oder Fahrbahnrandhaltestellen ▪ Haltestellenpositionen möglichst vor dem Kreuzungsbereich, um Busse als „Pulkführer“ in die Kreuzung einfahren zu lassen ▪ Taktile Elemente und Abbau von Hindernissen/Kanten im Haltestellenbereich und im Zugang ▪ Anlegen eines Hochbords im Ein- und Ausstiegsbereich zu den Bussen ▪ Beleuchtung und große Schriftgröße von Fahrplan-, Tarif- und Liniennetzinformationen ▪ Niederflurfahrzeuge ohne Stufen im Türbereich, Fahrzeugboden entspricht der Höhe der Bahnsteigoberkante (bei Zügen im Regionetz) ▪ optische und akustische Haltestellenanzeige im Fahrzeug, wobei die optische Anzeige um weitere Informationen ergänzt werden kann (z. B. die nächsten fünf Haltestellen) ▪ Mehrzweckbereiche in Türnähe, die es ermöglichen, pro Fahrzeug mindestens zwei Rollstuhlfahrer zu befördern

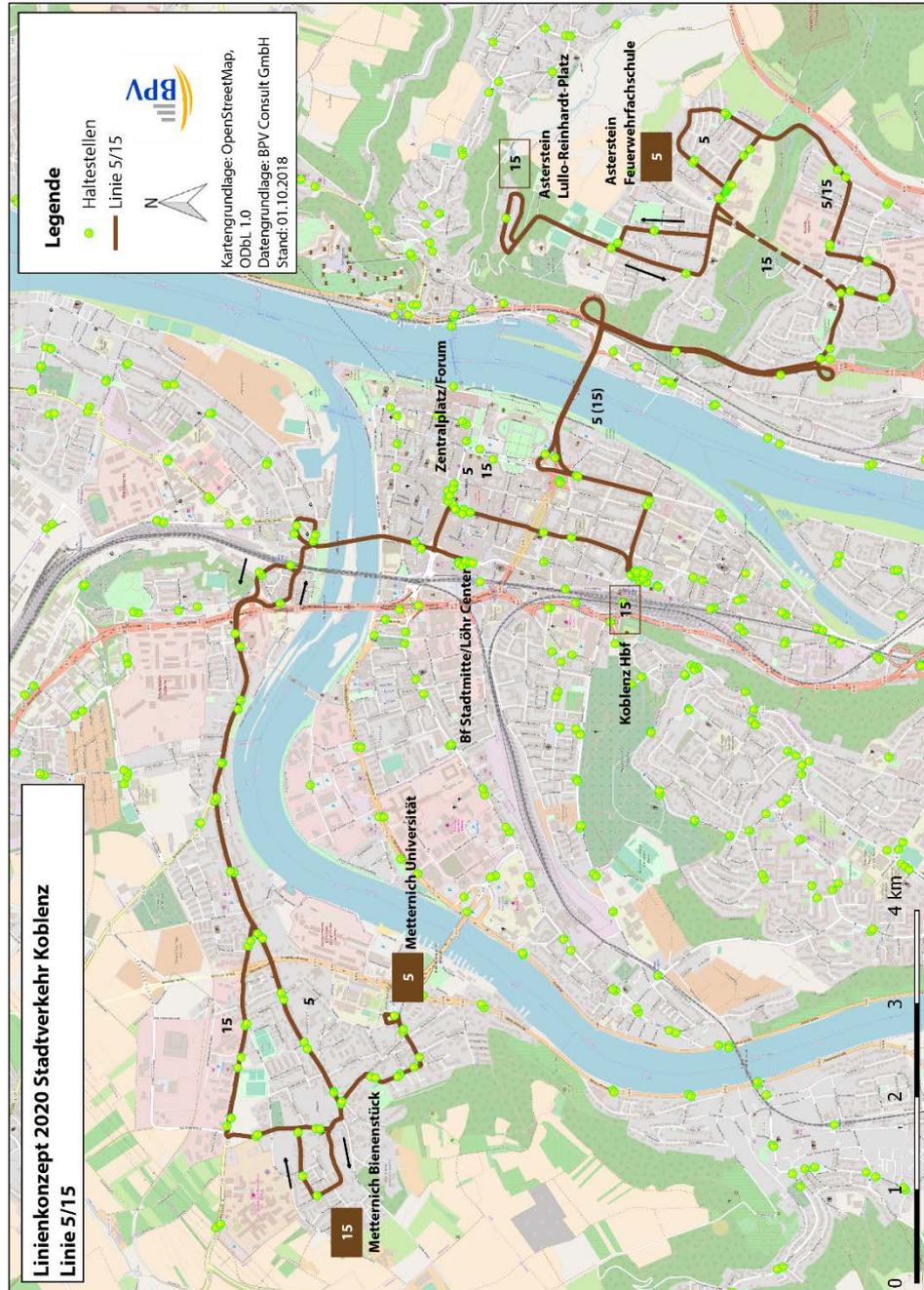
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schienenverkehr: optische und akustische Information auf dem Bahnsteig ▪ Busverkehr: optische (z.B. TFT-Bildschirme) und akustische Information an den Bussteigen Verbesserung der Schnittstellen zwischen Verkehrsunternehmen (z. B. rechnergestütztes Betriebsleitsystem), Anschlusssicherung
2.6 Zuverlässigkeit und Beschleunigung des Busverkehrs	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Steuerung von Lichtsignalanlagen/Vorrangschaltungen an Kreuzungen ▪ Prüfung weiterer Busspuren ▪ Fahrkartenautomaten an höher frequentierten Bushaltestellen
2.7 Optimierung der Verknüpfung zwischen Bus und Bahn	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bessere Bedienung in Schwachverkehrszeiten/Verknüpfungsmöglichkeiten im Nachtbusverkehr ▪ Verkürzung und bessere Beschilderung der Umsteigewege
2.8 Optimierung des Preis- und Tarifsystems	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kurzstreckentarif ▪ Großwabe ▪ Aufbau eines elektronischen Abrechnungssystems ▪ Luftlinienkilometer-Tarif ▪ Ticketangebote für bestimmte Personengruppen
2.9 Optimierung der Fahrgastinformationen	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Weiterentwicklung Dynamische Fahrgastinformationen (DFI) an Bushaltestellen ▪ Interaktiver Liniennetzplan im Internet
2.10. Marketing und Öffentlichkeitsarbeit	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kundenzentren an den wichtigsten Verknüpfungspunkten im Stadtgebiet ▪ mindestens eine Verkaufsagentur in den Nahversorgungsstandorten jedes Stadtteils ▪ mobile Verkaufsstelle mit wechselnden Standorten auf Wochenmärkten, Weihnachtsmarkt, Kirmes usw. und für Vor-Ort-Termine (z. B. Seniorenzentren). ▪ Standardmäßige Ausstattung der Busse und ausgewählten Haltestellen mit mobilem Internet (Kundenbindung und Differenzierung gegenüber dem Kfz-Verkehr – wo der Fahrer entsprechenden Geräte nicht oder nur eingeschränkt nutzen kann) ▪ Bessere Informationen in Fahrzeugen und an Haltestellen (Verspätungen, Alternativen, ...) ▪ Kampagnen- und Aufklärungsarbeit

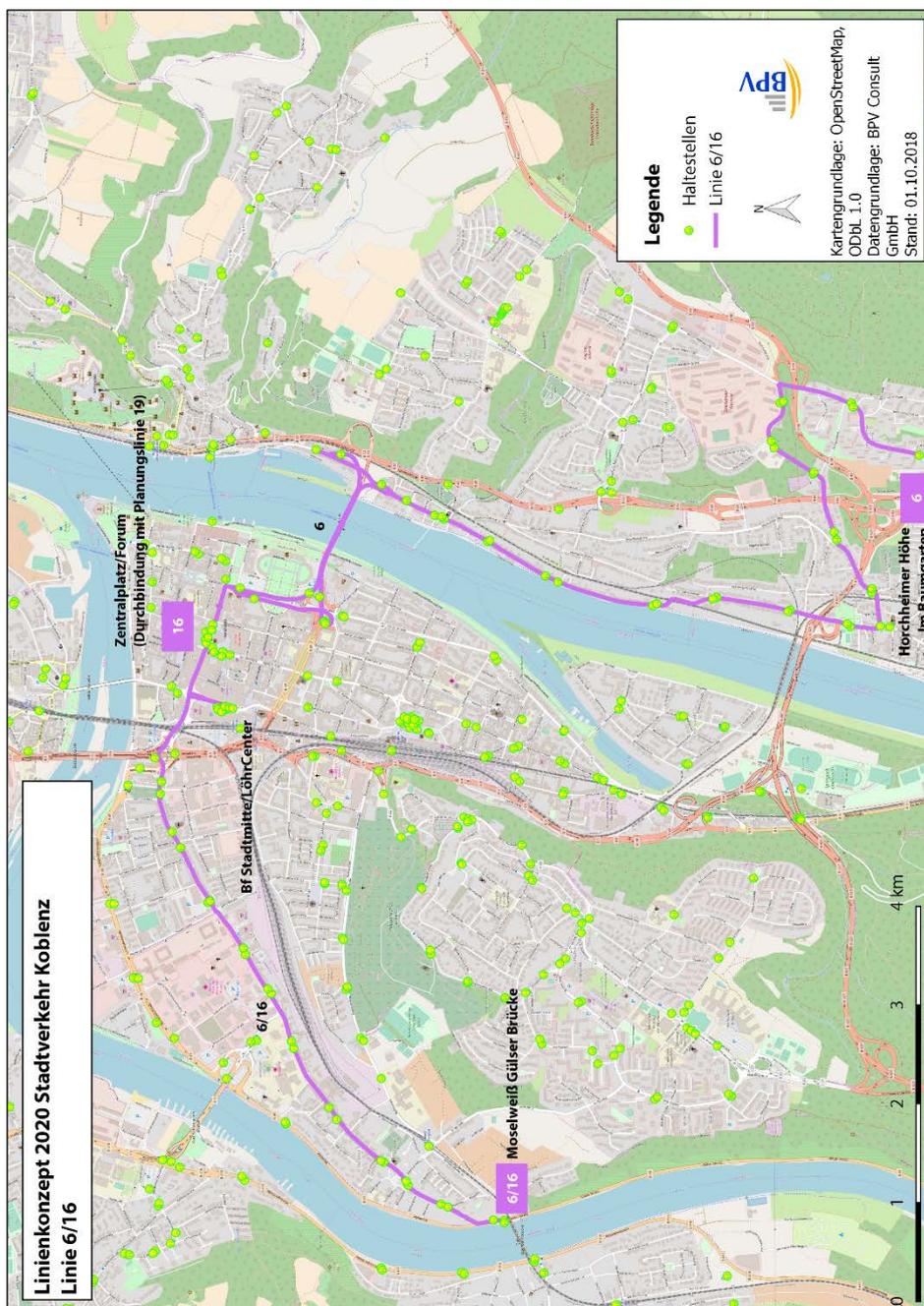
Anhang C Linienkonzept 2020 - Einzelübersichten



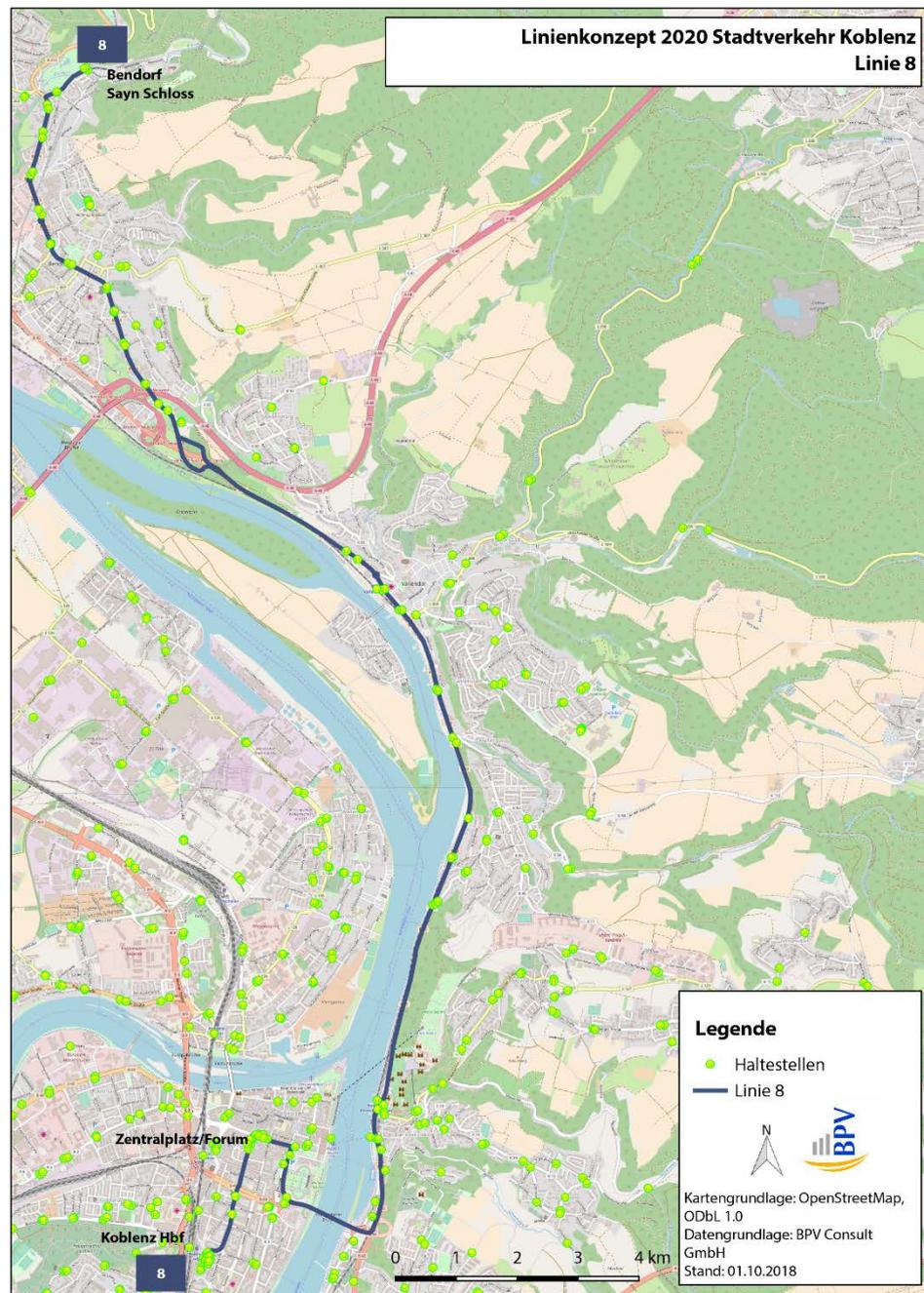


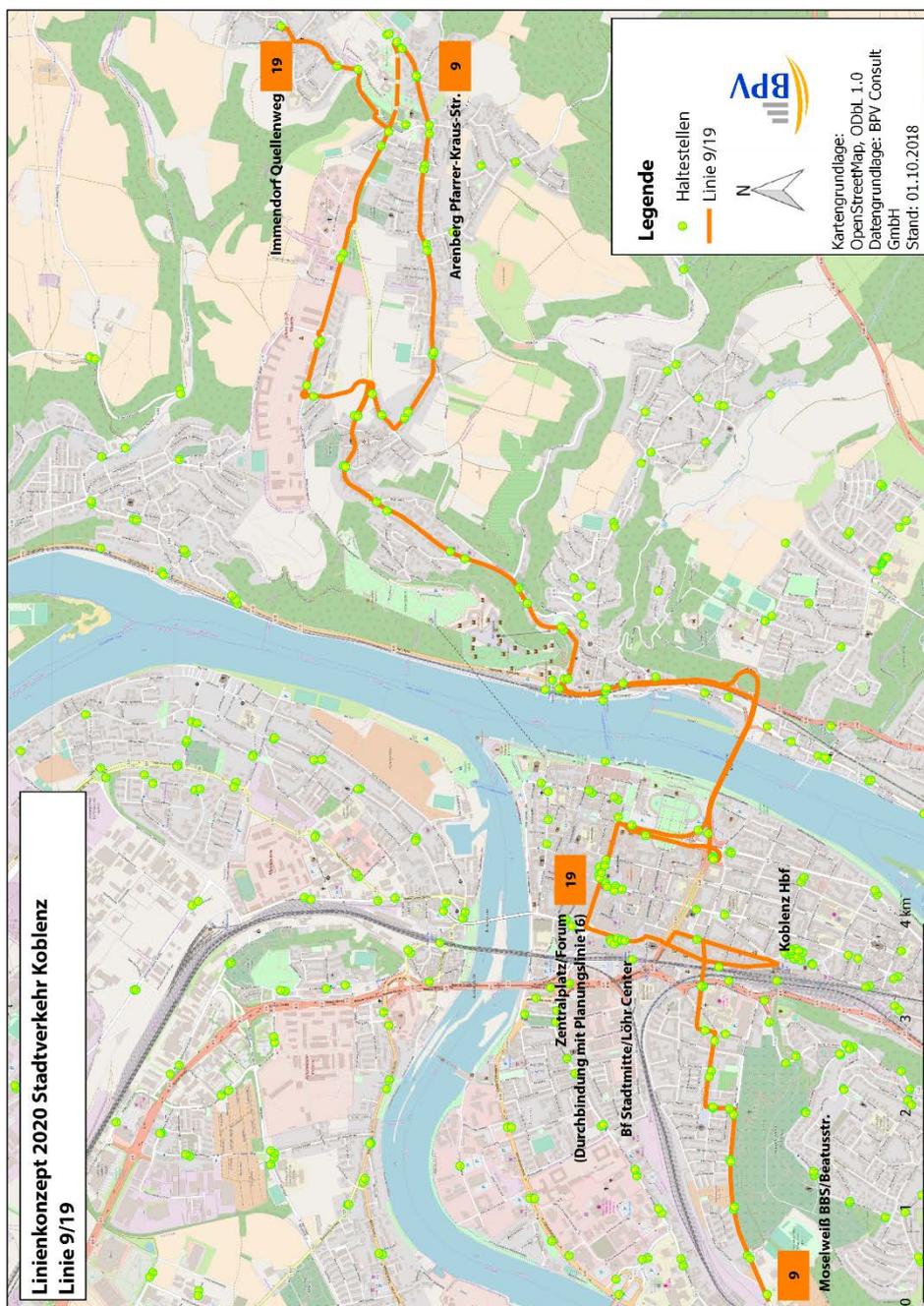




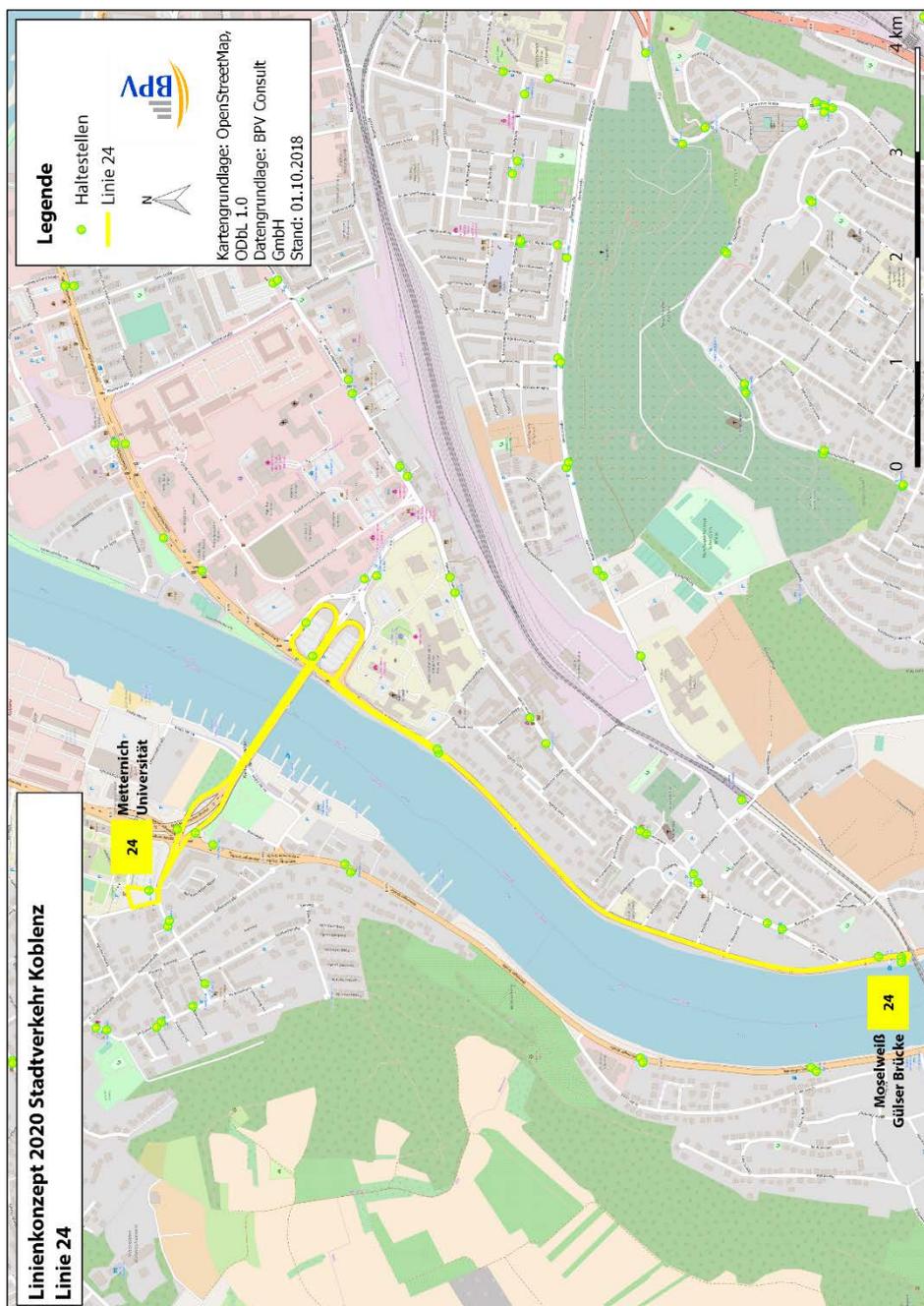


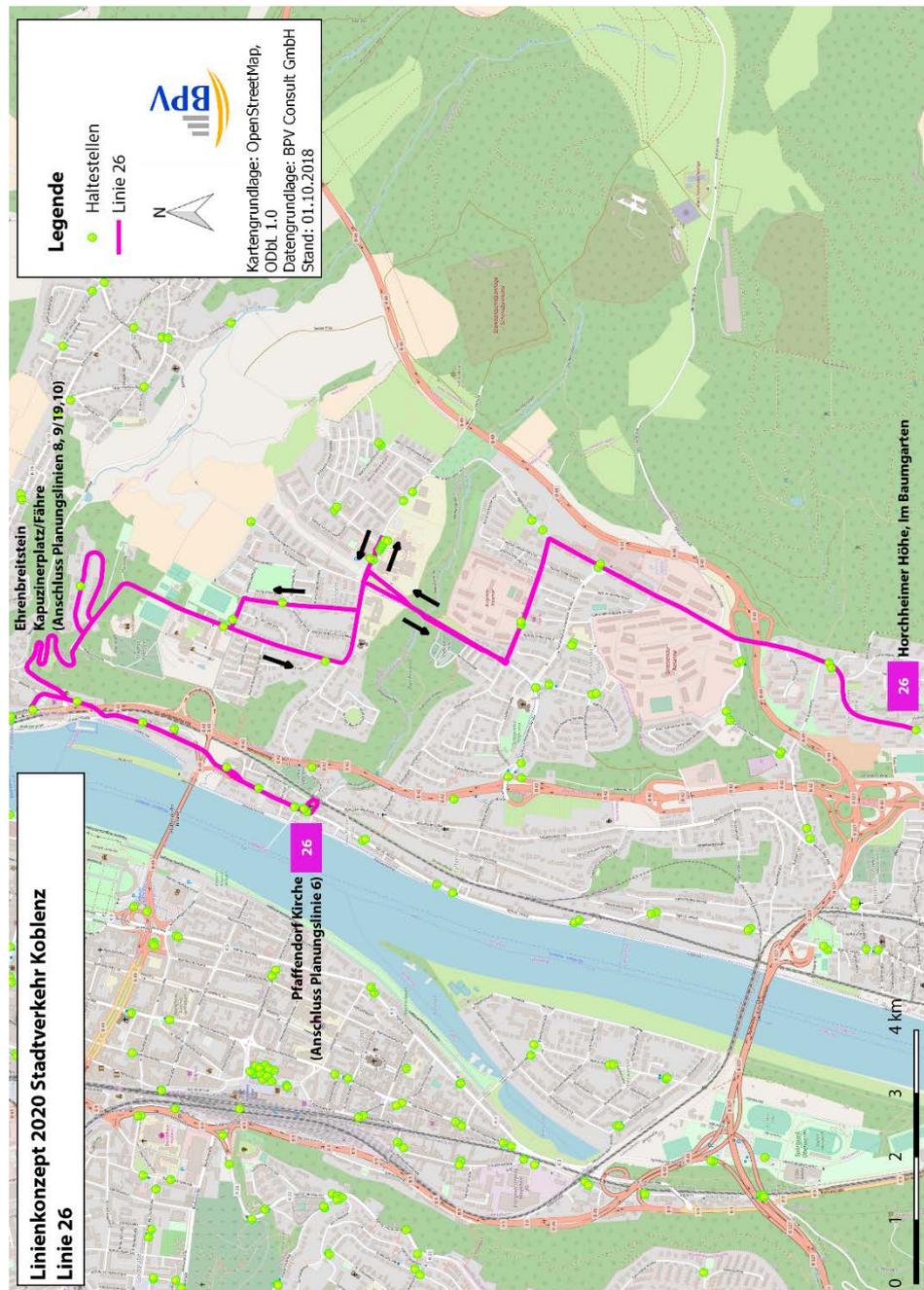


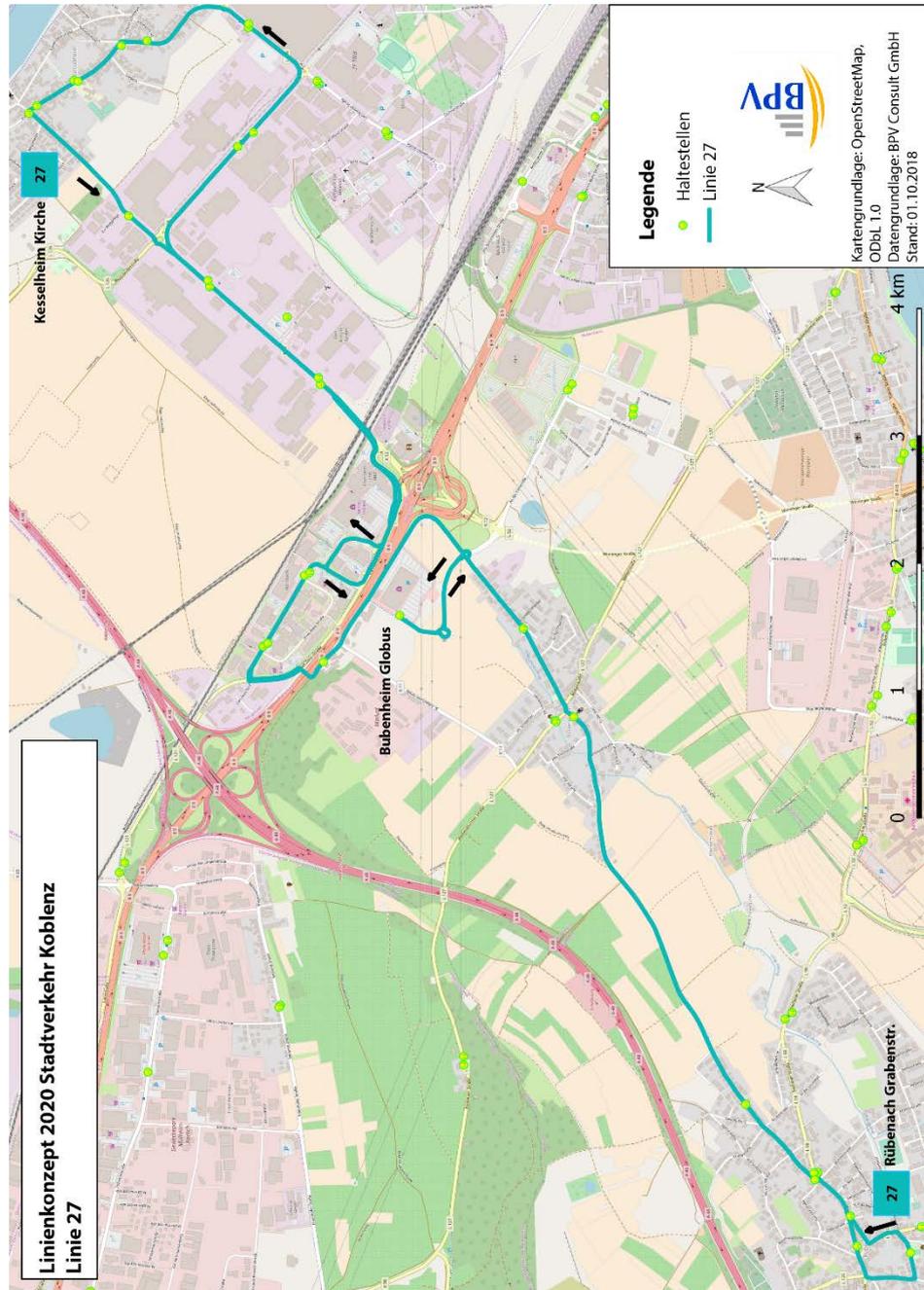


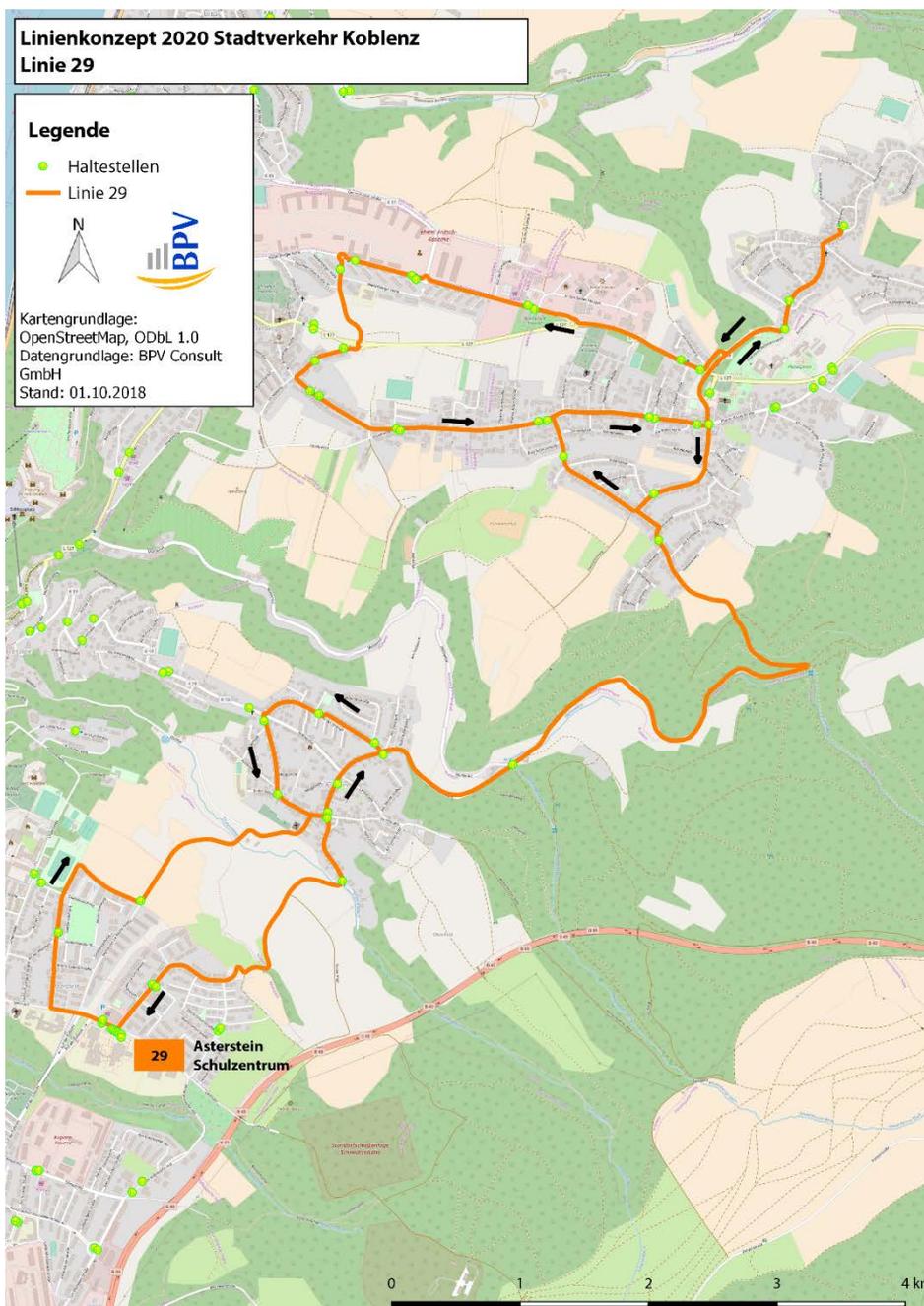












Anhang D Qualitätsanforderungen im ÖPNV