

Entwurf

Konzept

zur Organisation des

Personen- und Kabinenschiffstourismus in Koblenz



Amt für
Stadtentwicklung und Bauordnung
Stand: Februar 2024

KOBLENZ
VERBINDET.

Gliederung

1. Einleitung

2. Ausgangssituation

3.1 Tagesausflugsschiffe

3.2 Kabinenschiffe

3.3 Fähren

3. Trend-Erwartung

4. Konzept

5.1 Tagesausflugsschiffe

5.2 Kabinenschiffe

5.3 Fähren

5.4 Wassertaxis und Wasserbusse

5. Zusammenfassung

Bearbeitung: Arndt Schwab, Sachgebiet Verkehrsplanung, Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung, Stadt Koblenz – Januar 2024

Titelbild: © Koblenz-Touristik, Dominik Ketz

1. Einleitung

Der Stadtrat von Koblenz hat die Verwaltung beauftragt, ein „gesamtheitliches Konzept zur Organisation des Personen- und Kabinenschiffstourismus in Koblenz“ zu entwickeln, das die Interessen der Einwohner/innen mit den Anliegen der Schiffseigner/innen und -gäste in Einklang bringt.¹



Abb. 1: Kabinenschiffanleger am Peter-Altmeier-Ufer an Rhein in Flammen (erhöhtes Busaufkommen) (Foto: © Koblenz-Touristik, Dominik Ketz)

¹ AT/0030/2019

2. Ausgangssituation

Koblenz ist eines der wichtigsten touristischen Reiseziele in Rheinland-Pfalz. Durch die Lage an Rhein und Mosel spielt Koblenz eine besondere Rolle im touristischen Schiffsverkehr, zumal die Stadt im landschaftlich und kulturhistorisch besonders attraktiven Mittelrheintal liegt, dessen südliche bzw. „obere“ Hälfte sogar als Weltkulturerbe der UNESCO klassifiziert ist.

Die Stadt ist somit ein bundesweit bedeutsames Zentrum für die Personenschifffahrt auf Flüssen. Dies gilt sowohl für Tagesausflugsschiffe (Linien- und Rundfahrten) als auch Kabinenschiffe (Flusskreuzfahrten).

2.1 Ausgangssituation Tagesausflugsschiffe

Die regulär nur saisonal i.d.R. zwischen Ostern und Oktober verkehrenden Ausflugs- und Linienschiffe bieten Themen-, Panorama- und Rundfahrten an. Zusätzliche Event- und Charterfahrten können zum Ausfall des Regelverkehrs führen, was nicht immer konkret und frühzeitig kommuniziert wird. Bei Tagesausflugsschiffen besteht das größte Defizit aus Gästesicht in der Unüberschaubarkeit des Angebotes. Es gibt keine Einheitlichkeit bei der Fahrgastinfo, beim Fahrplansystem, beim Tarif usw. Um einen Überblick über das Fahrtenangebot zu bekommen, mussten bis 2023 die Fahrplan-Aushänge, Faltdblätter oder Onlineauftritte von einem halben Dutzend Unternehmen gesichtet werden. Aktuelle Infos über betriebliche Abweichungen wurden und werden sehr unterschiedlich (vgl. Abb. 2) und teilweise gar nicht bekanntgegeben.



Abb. 2: Fahrplaninfo-Variantenbeispiele an den Abfahrtsstellen der Ausflugsschiffe

An den dezentralen Anlegestellen (Stadtteile außerhalb der Innenstadt) fehlen häufig die Fahrplan- und Tarifinformationen.

Ein beachtlicher Anteil des Gästeaufkommens wird bislang spontan vor Ort akquiriert.

Mit Winter 2023/24 haben zwei Koblenzer mittelständische Familienunternehmen, die Rheinschiffahrt Hölzenbein GmbH² und die Merkelbach-Personenschiffahrt GmbH,³ ihren Betrieb eingestellt.

Übersicht der Anlegestellen und Schiffsbetreiber im Tagesausflugsschiffverkehr ab 2024 am Altstadt-Rheinufer („Konrad-Adenauer-Ufer“):

- Anlegestellen Nr. 2, 8 und 9 / Gilles Personenschiffahrt (Vallendar)
Linien-/Rundfahrten Koblenz – Vallendar (Altstadt-Altrhein-Tour), Koblenz – Braubach (Burgen-Schösser-Tour) und Koblenz – Winnigen (Mosel-Tour) sowie Charter-/Sonderfahrten.
Saison: Mitte April bis Ende Oktober
- Anlegestellen Nr. 3 bis 6 / Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG (KD, Köln)
Linien- und Panoramafahrten, Ereignisfahrten (z.B. mit Tanz und Unterhaltungsprogramm), Charter-/Sonderfahrten.
Saison: April bis Ende Oktober⁴
- Anlegestellen Nr. 10 / Marksburgschiffahrt Vomfell (Spay)
Linien-/Rundfahrten Koblenz – Stolzenfels (Kleine Rundfahrt) bzw. Koblenz – Braubach (Große Rundfahrt), viele Ereignis- und Themenfahrten sowie Charter-/Sonderfahrten.
Saison: Mitte April bis Ende Oktober + Dezember

Anlegestelle 7 ist der Rheinfähre vorbehalten.

Anlegestelle 1 wurde für Kabinenschiffe konzipiert und wird auch entsprechend genutzt.

Der KD-Anleger in den *Kaiserin-Augusta-Anlagen* an der Janarius-Zick-Straße (Stadtteil *Süd*, „Vorstadt“) wird i.d.R. nicht mehr von Tagesausflugsschiffen bedient, sondern ebenfalls als Kabinenschiffanleger verwendet.

Die Tagesausflugschiffe legen vereinzelt auch in anderen Stadtteilen an:

- *Moselweiß* / Gilles (Steiger⁵ der KD),⁶
- *Pfaffendorf* / Gilles (eigener Steiger),⁷
- *Stolzenfels* / Gilles und Marksburgschiffahrt Vomfell (eigene Steiger).⁸

Das Unternehmen Marksburgschiffahrt Vomfell bietet seit kurzem auch einen Winterbetrieb mit Advents- und Silvesterfahrten an. Ein durchgängiger Ganzjahresbetrieb (samt November, Januar und Februar) wäre mangels entsprechender Nachfrage und Zeitbedarf für Unterhaltungs- und Modernisierungsmaßnahmen an den Schiffen sowie Urlaub und Überstundenabbau bei den gegebenen Ressourcen nicht machbar.

² Übernahme durch KD

³ Übernahme durch Gilles

⁴ Der KD-Winterfahrplan 2023/24 umfasst am Mittelrhein lediglich 1 tägliches Fahrtenpaar „auf Nachfrage“ zwischen Bingen / Rüdesheim und St. Goar / St. Goarshausen

⁵ Schwimmanleger (mit Brückenponton)

⁶ Bedarfshalt bei mindestens 10 vorangemeldeten Personen im Rahmen der Rundfahrt Winnigen (s.u.; in der Saison je 2 Halteoptionen pro Richtung an 5 Tagen, Stand 2023)

⁷ Bedarfshalt (vormals Schiff und Anleger der Fa. Merkelbach)

⁸ Die KD hat ihren Anleger seit langem zurückgebaut, wodurch eine kleine Terrasse mit Sitzmöglichkeiten entstanden ist, die den schmalen Leinpfadbereich rheinseitig aufweitet.

Die regelmäßigen Koblenz-bezogenen Tagesausflugsschifffahrten finden vorrangig auf dem Rhein zwischen Vallendar und Bingen/Rüdesheim - mit Schwerpunkt im Bereich Koblenz / Braubach - und ferner auf der Mosel zwischen Koblenz und Brodenbach statt.

Das Untere Mittelrheintal nördlich von Vallendar wird nur sporadisch ab/bis Koblenz befahren: Von Koblenz aus gibt es ca. zehnmal jährlich eine Fahrt zum Drachenfels und nach Bonn, jedoch in einer Zeitlage, die für Fahrgäste aus Koblenz i.A. uninteressant ist (Abfahrt um 16:15 oder 17:15 mit Ankunft in Königswinter und Bonn nach 19:00 Uhr). Dieses Angebot der „Bonner Personen Schifffahrt e.G.“ ist die Rückfahrt einer morgendlichen Tour von Bonn nach Koblenz und z.T. Braubach (Aufenthalt in Koblenz zwischen 1h 45min und 2h 30min).

Zwischen Koblenz und Vallendar bietet die Reederei Gilles zwei tägliche Fahrtenpaare ohne Halt in *Ehrenbreitstein. Neuendorf* und die Nachbargemeinde Urbar sind keine Fahrplanhalte mehr.

Der touristisch bedeutsame Stadtteil *Stolzenfels* (Kapellen) im Koblenzer Süden war bis in die 1960er Jahre ein aufkommensstarker Schwerpunkt im Koblenzer Tourismus. Ort und Schloss bieten touristische Potentiale, die heute nur ansatzweise aktiviert sind. Stolzenfels wird in der Sommersaison von den Reedereien Gilles (bis zu 3 Schleifenfahrten mit Hinweg via Braubach⁹) und Vomfell (nicht täglich, doch mit bis zu 4 Fahrtenpaaren¹⁰) angedient.

Auf der Mosel finden in der Saison folgende Linienfahrten mit Koblenz-Bezug statt:

- an 3 bis 4 Tagen pro Woche jeweils zwei Fahrtenpaare bis / ab Winingen (Gilles, je 1 Schleusung)¹¹ sowie zusätzlich
- an 1 Tag ein Fahrtenpaar ab / bis Brodenbach (MS Goldstück, je 2 Schleusungen).¹²

Da die Schleusungen die Fahrzeiten und Produktionskosten erhöhen, finden keine Linienfahrten mehr von Cochem nach Koblenz bzw. umgekehrt statt.

Bis 2019 gab es eine Lahntour von Bad Ems nach Koblenz und zurück, ebenfalls mit mehreren Schleusungen. Ab Koblenz bot die MS „Stadt Bad Ems“ nachmittags stadtauswärts eine reizvolle Ausflugsvariante - in Kombination mit selbstorganisierter (Zug-)Rückfahrt. Die Betreiberfirma „Personenschifffahrt Lahnstolz“ wurde 2022 aufgelöst und das Schiff verkauft, so dass derzeit keinerlei Ausflugs-/Linien-Fahrten auf der unteren Lahn mehr stattfinden.¹³ Die im Raum Koblenz verbliebenen Ausflugschiffe sind zu hoch für die niedrigen Lahnbrücken und meist auch zu groß für die Lahn.

⁹ Angebotsausweitung ab 2024 gegenüber dem vorherigen Merkelbach-Fahrplan

¹⁰ Die „La Paloma“ hält in der Saison bei der Großen Burgenrundfahrt an bis zu 12 Tagen im Monat (bis zu dreimal pro Tag) sowie mit einzelnen Themenfahrten (Stand 2023). Während der BUGA 2011 gab es eine regelmäßige Bedienung mit Ausflugs-/ Linienschiffen mehrerer Unternehmen (Inklusivleistung der Zwei-Tageskarte).

¹¹ Kooperation KD & Gilles, Abfahrten in Koblenz Fr, Sa, So und z.T. Mo von April bis Oktober um 11:30 und 15:00, in Winingen 12:45 und 16:15 (Stand 2024). Die Möglichkeit zum Aus-/ Zustieg und ggf. 3,5-stündigen Aufenthalt in Winingen wird von der KD im Fahrplanheft und Internet-Auftritt nicht dargestellt (Stand 2023)

¹² Betreiber: Personenschifffahrt MS Goldstück GbR (Brodenschiff / Ochtendung), Zwischenhalte Löf, Alken, Kattenes, Oberfell, Kobern und Winingen; 2h 30min Koblenz-Aufenthalt (12:00 bis 14:30, Ortsangabe zum Anleger fehlt in Prospekt und Website); Linienwegverlängerung ab / bis Burgen bei Gruppenvoranmeldung (mind. 15 Personen).

¹³ Das 1991 gebaute Schiff verkehrt nun als „Donauprinzessin“ in Kelheim; die 1997 gebaute „Stadt Nassau“ wurde bereits 2012 nach Berlin verkauft (nun „Serrahn Queen“). Gründe für die Betriebsaufgabe waren covidmaßnahmenbedingte wirtschaftliche Schwierigkeiten und die vergebliche Suche bezüglich der Altersnachfolge. Oberhalb von Balduinstein werden noch Tagesausflugsschifffahrten ab/bis Limburg durchgeführt (Betreiber: Lahntalschifffahrt Vomfell, Limburg).

Die kreisfreie Stadt Koblenz ist zwar Aufgabenträgerin des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), hat aber keinen juristischen Einfluss auf die Fahrpläne der Tagesausflugschiffahrt.¹⁴ Diese wird grundsätzlich rein eigenwirtschaftlich betrieben.

Linienfahrzeuge könnten u. U. Teil des ÖPNV sein oder werden.¹⁵



Abb. 3a: Konrad-Adenauer-Ufer: Steiger 1 mit zwei Kabinenschiffen sowie Steiger 2 und 3 mit Ausflugsschiffen



Abb. 3b: Steigerübersicht

Wie schon angedeutet, haben alle Unternehmen ein eigenes Tarifsystem (sogenannte Haustarife in Abgrenzung zu Verbund- und Gemeinschaftstarifen). Die Mitbenutzung von Fahrten der Mitbewerber, z.B. für die Rückfahrt, ist bisher nicht möglich.

Tickets fast aller Reedereien können auch online gebucht werden (außer „MS Goldstück“), jedoch jeweils nur auf anbieterspezifischen Shops.

¹⁴ Jedes Unternehmen, das regelmäßig Fahrten mit einem Fahrgastschiff unternimmt, muss den Fahrplan bzw. Fahrplanänderungen mit Abfahrts- und Ankunftszeiten und Anlegestellen spätestens vier Wochen vor Beginn der Fahrten der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes anzeigen. Diese kann Fahrplanänderungen jedoch nur dann erwirken, wenn Verkehrsstörungen vermieden werden müssen (vgl. § 9.01 Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung / BinSchStrO).

¹⁵ Vgl. § 2 Abs. 1 Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (Nahverkehrsgesetz / NVG): „Öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Eisenbahnen, Straßenbahnen, Obussen, Kraftfahrzeugen und Schiffen im Linienverkehr sowie in flexiblen Bedienungsformen, die überwiegend dazu bestimmt ist, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Dies ist im Zweifel der Fall, wenn bei der Mehrzahl der Fahrgäste eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.“ Verkehrliche Relevanz zur ÖPNV-Integration von Booten/Schiffen besteht im Untersuchungsraum allenfalls hinsichtlich der Fähren (vgl. Kap. 4.4 Konzeptvorschläge Wasserbus und Wassertaxi).

Die Tagesausflugsschiffsbetreiber Gilles, KD und Vomfell bieten jeweils Kombitickets Schifffahrt + Seilbahn + Festung Ehrenbreitstein (samt Landesmuseum) an, die Koblenzer Seilbahn (Skyglide Event Deutschland) zusätzlich eine Variante ohne Festungseintritt mit 1- oder 2-stündiger Schiffstour von Gilles oder Vomfell. Vomfell offeriert auch ein „Triple-Ticket“, das die Festung und die Marksburg einschließt.

Die KD bietet einige interessante Sondertarife, z.B.:

- Vielfahrerangebot „KD-RheinCard“,¹⁶
- Vergünstigungen für Radfahrende,¹⁷
- Gratismitfahrt für Schwerbehinderten-Begleitpersonen¹⁸
- 20 % Vergünstigung beim Wechselverkehr Bahn/Schiff.¹⁹

Das letztgenannte Angebot macht auch längere Schiffstouren attraktiv, weil in einer Richtung – zur Hin- oder Rückfahrt – der schnelle Zug benutzt wird. Bis vor einigen Jahren hatte auch die DB die entsprechende Möglichkeit beworben und die relevante Zusatzinfo zur Entfernung zwischen Bahnstation und Schiffsanleger in ihren Fahrplanmedien veröffentlicht. Inzwischen ist die Info nur noch – mit gezieltem Suchen – bei der KD zu finden. Das aktuelle Tarifsystem erschwert die Inanspruchnahme der Kombination ‚Hinfahrt Schiff und Rückfahrt Zug‘, weil die KD Ermäßigungen nur bei Vorlage des Zugtickets anbietet, das dann ggf. noch gar nicht vorhanden ist.

Sämtliche aktuell eingesetzten Tagesausflugsschiffe werden mit Diesel betrieben (Ressourcenverbrauch, Immissionen, Treibhausgasausstoß), was sich zumindest mittelfristig kaum ändern dürfte. Die Umstellung auf alternative Antriebe ist teuer und technisch schwierig, insbesondere am Mittelrhein und bei den hiesigen Betriebskonzepten: Hoher Energiebedarf bei Bergfahrten aufgrund der starken Strömung des Rheins, Vergrößerung des Tiefgangs durch schwere Zusatztanks bzw. Akkus und damit Einsatzminderungen bei Niedrigwasser, meist fehlende Zwischen-Auflade-/Tankmöglichkeiten bei Rund- und Charterfahrten, Zusatzenergiebedarf für z.B. Gastronomie, Beleuchtung, ggf. Klimatisierung.

¹⁶ 50 % Ermäßigung auf Panorama- und Linienfahrten, 1 Jahr Gültigkeit, 39 €, erhältlich an den KD-Anlegestellen.

¹⁷ Dienstags und donnerstags fahren zwei Radfahrer/innen auf allen fahrplanmäßigen Linienfahrten auf dem Rhein zum Preis von einem (einfache Fahrt, Zuschläge ausgenommen). Das Angebot gilt nicht für Partnerreedereien. Mindestfahrpreis ist der aktuelle Kindertarif gemäß Fahrplan, Ausnahme: günstigere Preiszonen gemäß aktuellem KD-Fahrplan.

¹⁸ bei entsprechendem Vermerk im amtlichen Ausweis, nur für Linien- und Panoramafahrten; Vomfell gewährt bei Burgenfahrten 50 % Rabatt.

¹⁹ Kund/innen mit gültigem DB-Fahrausweis, einer BahnCard oder eines Bahn-Passes (Interrail, Eurail) erhalten an KD-Verkaufsstellen vor Ort eine Ermäßigung von 20% auf den regulären Fahrpreis der KD-Linienfahrten (kein Onlineverkauf) – Hinweis: Aktualisierung der KD-Tarifbestimmungen hinsichtlich Fahrausweisen anderer SPNV-Unternehmen (z.B. TransRegio, Vias, National Express) und Deutschland-Ticket erforderlich!

2.2 Ausgangssituation Kabinenschiffe

2.2.1 Aufkommen in Koblenz

Kabinenschiffe für Flusskreuzfahrten sind bis zu 135 m lang. Die größten haben ca. 95 Gästekabinen für bis zu ca. 200 Passagiere; i.d.R. sind 150 bis 160 Gäste sowie 20 bis 50 Beschäftigte an Bord. Die durchschnittliche Reisedauer beträgt 7 Tage.²⁰ Mehr als die Hälfte der Reisenden sind über 65 Jahre alt.²¹ Einige Anbieter bemühen sich – durchaus erfolgreich – durch zielgruppenspezifische Angebote (z.B. Kinderbetreuung, bestimmte Radtourprogramme etc.) um eine Verjüngung der Kundschaft und somit eine Markterweiterung.

Koblenz ist zumeist ein Zwischenstopp („Stoppover-Hafen“) und nicht der Ein- oder Ausschiffungshafen („Turnaround-Hafen“) der Reisen. Nur sehr wenige Fahrten beginnen oder enden in Koblenz.²² Die nächsten regelmäßig bedienten Ein-/Ausschiffungshäfen in Umfeld sind Düsseldorf, Köln, Trier und Frankfurt. Somit tritt in Koblenz im Allgemeinen kein An- und Abreiseverkehr auf. Indessen verursachen Ausflüge ins Umland ein merkliches Reisebusaufkommen und einen für den Ein- und Ausstieg erforderlichen Flächenbedarf. Ein Schiff kann drei bis vier Reisebusse anziehen. Hinzu kommen Lieferwagen- und Lkw-Fahrten zur Ver- und Entsorgung der Schiffe.

Kabinenschiffe legen in Koblenz überwiegend am innerstädtischen Moselufer an (Peter-Altmeier-Ufer). In diesem sog. „Moselhafen“ gibt es 3 Anleger zur jeweils zweireihigen Nutzung, also 6 Liegeplätze. 2019 gab es durchschnittlich 4,4 Anlegevorgänge pro Tag. Der mit Dalben ausgestattete Hafbereich wird auf Grundlage eines Vertrages mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes von der stadteigenen Koblenz-Touristik GmbH betrieben. Hier gelten jeweils Vorgaben aus einer standardisierten Nutzungsvereinbarung (umgangssprachlich als „Hafensatzung“ bezeichnet). Unter anderem besteht in diesem Hafen eine Verpflichtung zur landseitigen Stromversorgung. Die Schifffahrtsunternehmen haben die Möglichkeit, die von ihnen gewünschten Liegeplätze online anzumelden. So kann die Verfügbarkeit zum gewünschten Zeitpunkt geprüft bzw. sichergestellt werden (Planbarkeit und Transparenz).

Private Liegeplätze mit Kabinenschiffnutzung befinden sich

- am *Konrad-Adenauer-Ufer* (Rhein / 2 Anleger mit Doppelbelegungsmöglichkeit, Nr. 1 = Viking River Cruises, Nr. 4 = KD, Nähe Seilbahn),
- an den *Kaiserin-Augusta-Anlagen* (Rhein / 1 Anleger, KD, Nähe Janarius-Zick-Straße) sowie
- am Rheinsteigufener in *Ehrenbreitstein* (Rhein / 1 Anleger, Gilles Personenschiffahrt, verpachtet an Viking, Nähe Kapuzinerplatz).

Bei diesen nicht-städtischen Anlegern erfolgen keine Belegungsmeldungen an die Stadtverwaltung, so dass keine Statistiken vorliegen. Das dortige Gesamtaufkommen wird auf etwa die Hälfte des Nachfragevolumen des Moselhafens geschätzt.

²⁰ Ift 2022, S. 11

²¹ ebenda, S. 4

²² 2023 nach Planungsstand Dezember 2022 insgesamt nur 4 Fahrten von Viva Tiara, Lady Diletta und Lady Elegance, jeweils im Herbst oder Winter

Der nach dem Moselhafen aufkommensstärkste Bereich ist das innerstädtische Rheinufer (*Konrad-Adenauer-Ufer*). Dort werden zwei private Anleger jeweils zweireihig betrieben. Die Lage an städtischer Infrastruktur (Kaimauer und Gehweg) ermöglicht steuernde kommunale Nutzungsvorgaben, die grundsätzlich denjenigen des Moselhafens entsprechen.

Am KD-Anleger in der südlichen Vorstadt (*Kaiserin-Augusta-Anlagen*) legen einzelne übernachtende Kabinenschiffe an.

Im Stadtteil *Ehrenbreitstein* liegen in der Saison ein bis zwei Kabinenschiffe pro Tag am Rheinsteigufener, und zwar zeitversetzt. Der Anleger wurde 2022 am vormaligen Liegeplatz der Rheinfähre Schängel von deren Betreiber errichtet. In diesem Zusammenhang wurde der Fähranleger um ca. 150 m nach Süden verlegt, was aus Sicht der meisten Fährgäste ungünstig ist (Vergrößerung des Zuwegs zur Ortslage Ehrenbreitstein samt Sehenswürdigkeiten, Bushaltestellen und Bahnhof). Auslöser für die Herstellung des neuen Kabinenschiffanlegers war insbesondere die starke Nachfrage nach entsprechenden Anlegeplätzen in Koblenz, die weit über das Angebot hinausgeht; darüber hinaus unterstützen die damit verbundenen Zusatzeinnahmen den eigenwirtschaftlichen Fortbestand des Fährbetriebs.

Es gibt in Koblenz im Allgemeinen keine Ein- oder Ausschiffungen und somit auch keinen An-/Abreiseverkehr, doch verursachen die häufig mit Reisebussen durchgeführten Landgänge örtliche Beeinträchtigungen (s. u.).

Öffentliche „Liegeplätze“ der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes mit Kabinenschiffnutzung befinden sich an der Mosel

- in Güls am dortigen Moselbogen (zwischen Hafen und Ortslage),
- in Raental am dortigen Moselbogen („Liegeplatz Koblenz-Raental“, Nähe Straße „Am Moselstausee“) und
- in Metternich schräg gegenüber (zwischen Rohrer Hof und Schleusenzufahrt).

Hier sind jeweils keine Zustiege oder Landgänge von Passagieren möglich.

An der „Liegestelle Koblenz-Ehrenbreitstein“ zwischen dortigem Bahnhof und Ortseingang Urbar ankern i.d.R. nur Frachtschiffe (Reede Koblenz²³).

Das Tourismussegment Kreuzfahrten wächst – die Corona-Maßnahmenjahre ausgeklammert – kontinuierlich. Das Wachstum betrifft sowohl die Durchschnittsgröße der Schiffe als auch die Nachfrage, d.h. die Anzahl der Schiffe, der Anlegevorgänge und der Reisenden (vgl. Abb. 4).

²³ Auf den südlichen 650 m (Rhein-km 592,15 bis 592,80) können grundsätzlich auch Fahrgastschiffe liegen; die mittleren 400 m sind Schubschiffen ohne Gefahrgut vorbehalten und die nördlichen 250 m Gefahrgutschiffen (§ 14.07 Rheinschifffahrtspolizeiverordnung /RheinSchPV)

Jahr	Gäste	Schiffe	Anlegevorgänge	Prozent. Veränderung zum Vorjahr	Gäste je Anlegevorgang
2003	106970	79	1140		94
2004	118850	98	1159	+11 %	103
2005	120500	98	1174	+1 %	103
2006	111920	101	1082	-7 %	103
2007	111220	105	1107	-1 %	100
2008	117000	112	1158	+5 %	101
2009	116100	114	1306	-1 %	89
2010	133425	124	1326	+15 %	101
2011	164890	128	1625	+24 %	101
2012	132437	115	1256	-20 %	105
2013	105430	104	1111	-20 %	95
2014	162773	127	1351	+54 %	120
2015	177214	115	1371	+9 %	129
2016	198348	132	1728	+12 %	115
2017	200936	144	1442	+1 %	139
2018	196516	158	1402	-2 %	140
2019	220093	153	1602	+12 %	137
2020	49194	67	337	-78 %	146
2021	110301	104	741	+124 %	149
2022	176346	132	1320	+60 %	134

*Abb. 4: Kabinenschiff-Aufkommen
am Moselhafen 2003-2022
(d.h. ohne Rhein-Anleger)*

Anmerkungen:

- 2020-23 mit Covid-19-Maßnahmen-Einfluss
- Fahrgastanzahlen rechnerisch ermittelt

Quelle: Koblenz-Touristik

Koblenz weist allein am Teilstandort Moselhafen pro Jahr

- ca. 1.400 bis 1.700 Anlegevorgänge (bisheriges Maximum: 1.728 in 2016) und
 - ca. 200.000 Kabinenschiffahrgäste (bisheriges Maximum: ca. 220.000 in 2019)
- auf.

An den von Viking benutzten Liegeplätzen am Rhein (Konrad-Adenauer-Ufer Steiger 1 und Ehrenbreitstein Rheinsteigufer) werden geschätzt weitere ca. 600 Anlegevorgänge pro Jahr abgewickelt.

Saisonale Spitzenzeiten beim Kabinenschiffstourismus sind der Sommer (mit Spitze im Juli) und die Advents- bzw. Weihnachtsmarktzeit (Dezember, sog. Saisonverlängerung).

2.2.2 Konfliktpotenziale

Mit dem Wachstum des Flusskreuzfahrtentourismus häufen sich die Konfliktpotentiale zwischen dem Betrieb der Schiffe und der Anwohnerschaft.

Generell werden die Lärmimmissionen beim An-/Ablegen, Lautsprecherdurchsagen und Freideck-Festivitäten als Belästigung wahrgenommen (s.u.).

Hinzu kommt die Abgasbelastung durch die Schiffsmotoren, die aktuell fast ausschließlich noch mit Schiffsdiesel betrieben werden. Auch wenn bei Flusskreuzfahrtschiffen Marine-Diesel und kein Schweröl eingesetzt wird, entstehen problematische Luftschadstoffe (u.a. Feinstaub und NO_x) sowie CO₂. Einzelne moderne Kreuzfahrtschiffe verfügen bereits über zusätzliche Elektromotoren, die je nach Primärenergiequelle ggf. den Verbrauch fossiler Ressourcen und den Schadstoff- und Treibhausgasausstoß mindern können.²⁴

In der *Altstadt* ist die Situation im Bereich Moselhafen seit einigen Jahren bezüglich der Motorengeräusche anwohnerfreundlich geregelt:

- In der Zeit von 21:30 Uhr bis 6:30 ist ein An- oder Ablegen nicht zulässig.²⁵
- „Während der Liegezeit des Schiffes [sind] zur Deckung des Elektrizitätsbedarfes die [...] Stromversorgungsanlagen der Koblenz-Touristik zu benutzen. Die Schiffe müssen ab einer Liegezeit von einer Stunde und länger Strom über die Stromversorgungsanlagen der Koblenz-Touristik beziehen. Der Betrieb eigener [emittierender] Stromerzeugungsanlagen auf den Schiffen ist grundsätzlich unzulässig.“²⁶

Die städtische Landstromversorgung am Peter-Altmeier-Ufer erspart jährlich ca. 900 t CO₂, ca. 10 t NO_x und ca. 0,05 t SO_x.

Auch am Konrad-Adenauer-Ufer besteht die grundsätzliche Verpflichtung zur Landstromversorgung in den städtischen Nutzungsverträgen.²⁷

An den Nebenstandorten außerhalb der Innenstadt wird der Bordstrom mit Generatoren erzeugt, die zumeist dieselbetrieben sind. An den Liegestellen Ehrenbreitstein und Kaiserin-Augusta-Anlagen verursacht dies Abgas- und Lärmimmissionen.

Kritische Abwassereinleitungen sind bereits seit 2012 gesetzlich verboten.²⁸ Sowohl am Peter-Altmeier- als auch Konrad-Adenauer-Ufer können sich die Schiffe an die städtische Kanalisation anschließen.

Schiffsbezogene *Liefer- und Ladeverkehre* treten schwerpunktmäßig am Peter-Altmeier-Ufer / Moselhafen auf. Aufgrund der hohen Nutzungsdichte der Uferpromenade ist das mitunter mit Beeinträchtigungen verbunden. Die Lkw und Lieferwagen fahren und halten dort auf dem ufernahen Gehweg samt seiner platzartigen Aufweitung am Fußgängerüberweg Kornpfortstraße, welche die Ein- und Ausfahrt darstellt. Zwei Anleger befinden sich westlich davon in ca. 100 und ca. 250 m Entfernung, einer östlich davon um ca. 25 m abgerückt. Dieser könnte zumutbar von dem kleinen Platzbereich aus

²⁴ Nördlich von Köln verkehrt seit Juli 2022 die „A-Rosa Sena“ mit kombinierten Diesel- und Elektromotoren sowie einem 1,4 Megawattstunden großen Batteriespeicher.

²⁵ Nutzungsvereinbarung zwischen der Koblenz-Touristik und dem jeweiligen Schifffahrtsunternehmen (umgangssprachlich „Hafensatzung“), § 2 Abs. 5 (verkürzte Zeiten seit 2024)

²⁶ Ebenda, § 3 Abs. 1. „Davon kann eine Ausnahme zugelassen werden, wenn die Energieerzeugung während der Liegezeit ohne Emissionen (Geräusche, Abgase o.ä.) erfolgt.“

²⁷ Regelung in den Pacht- bzw. Nutzungsverträgen zwischen der Stadt und dem betreffenden Unternehmen.

²⁸ „Seit Dezember 2012 dürfen Fahrgastschiffe kein unbehandeltes häusliches Abwasser in die Gewässer mehr einleiten. Das Abwasser kann an Bord zwischengespeichert und dann an Land entsorgt oder alternativ mit einer Bordkläranlage behandelt werden. Während der Zulassungsprüfung der Bordkläranlage und dem Betrieb an Bord sind dabei verschiedene Grenzwerte einzuhalten. (...) Für Bordkläranlagen, die vor Dezember 2011 in Betrieb genommen wurden und noch über keine Zulassung für den Einsatz auf Fahrgastbinnenschiffen verfügen, können Übergangsvorschriften in Anspruch genommen werden.“ (<https://binnenschiffahrt-online.de/2019/04/schiffstechnik/9011> - Abfrage am 31.8.2023)

angedient werden, wobei die Lieferfahrzeuge in der Praxis doch meist zum Steg fahren und dadurch den Gehweg verengen. Die Andienung der beiden östlichen Anleger erfolgt alternativ auf der Fahrbahn (mit Beeinträchtigung des Fahrrad- und Kfz-Verkehrs) oder ebenfalls auf dem Gehweg. Letzteres bedeutet eine Beeinträchtigung des Fußverkehrs und des Verweilens sowie der Verkehrssicherheit: Mangels einer Wendemöglichkeit oder Ausfahrt wird die lange Strecke auf dem Gehweg nach der Andienung nochmals im Rückwärtsgang befahren.

Je nach Standort kann auch die Andienung durch *Reisebusse für Landausflüge* Beeinträchtigungen verursachen. Pro Schiff können 3 bis 4 Busse auftreten, die jeweils zweimal vorfahren. Die Einstiegsphase dauert ca. 15 bis 30 min, ggf. mit zusätzlicher Bereitstellungszeit vorab, während der Ausstieg nur mit kurzem Halt verbunden ist. Bei heißer oder kalter Witterung läuft bei den haltenden Bussen in der Regel der Motor, um die Klimaanlage bzw. Heizung zu versorgen.



Abb. 5: Halten auf der Fahrbahn: Reisebusse für Landausflüge von Kabinenschiffahrtsgästen am Peter-Altmeier-Ufer (Foto: Stadt Koblenz)



Abb. 6: Reisebushalten und -parken am Peter-Altmeier-Ufer: Ganzjahresbedarf – hier Dezember 2022 (Foto: Stadt Koblenz)

Die Konflikthaftigkeit ist räumlich unterschiedlich:

- Am *Peter-Altmeier-Ufer* halten die Busse auf der Fahrbahn der gleichnamigen Straße, und zwar in Fahrtrichtung stadtauswärts. Da der Straßenquerschnitt schmal und an den betreffenden Stellen dann nur noch einstreifig befahrbar ist, ergeben sich Einschränkungen für den Kfz- Verkehr sowie den Fahrradverkehr, der hier auf der Fahrbahn fahren muss.
- Am *Konrad-Adenauer-Ufer* ist keine direkte Reisebusvorfahrt vorhanden. Die Busse halten entweder an den speziellen Reisebus-Plätzen am Peter-Altmeier- oder Konrad-Adenauer-Ufer. Die Abwicklung läuft an nachfrageschwachen Tagen grundsätzlich problemlos. Wenn jedoch der – wegen Teilfreigabe für Pkw-Parken – in seiner Kapazität reduzierte Busvorfahrtsplatz am Peter-Altmeier-Denkmal belegt ist, halten die Reisebusse ersatzweise auf ungeeigneten Flächen. Insbesondere die Fahrbahn der Straße Peter-Altmeier-Ufer wird dann entsprechend benutzt, was mangels beidseitiger Gehwege und Querungsstellen nicht konfliktfrei ist. Selbst wenn die Kreuzfahrtgäste dann das

Glück haben, am offiziellen Reisebusplatz ein- bzw. auszusteigen, sind Verdrängungen anderer Reisebusse auf die Fahrbahn möglich (was insbesondere für Reisebusse aus Großbritannien und Irland ungünstig ist, die Fahrgasttüren links und somit fahrbahnseitig aufweisen).

- Beim KD-Anleger in den *Kaiserin-Augusta-Anlagen*, der eigentlich für Linien- und Tagesausflugsschiffe zur besseren Verknüpfung mit dem Koblenzer Hbf eingerichtet wurde, gibt es keine geeignete Reisebusvorfahrt für die nun dort anlegenden Kabinenschiffe. Teilweise fahren Busse in die Januarius-Zick-Straße ein und mangels Wendemöglichkeit rückwärts wieder heraus, was hinsichtlich der Verkehrssicherheit kritisch ist. Andere Reisebusse halten in der Mainzer Straße zum Ein- und Ausstieg, was für geheingeschränkte wegen des ca. 250 m langen Fußwegs ungünstig ist. Auch aus touristischer Sicht ist die Nutzung dieses Anlegers durch Kabinenschiffe problematisch, weil von dort aus keine fußläufigen Altstadttrundgänge angeboten werden können (zu lange Strecke, zu großer Zeitaufwand).
- In *Ehrenbreitstein* hatten die Reisebusse von 2021 bis 2023 auf dem Kapuzinerplatz gewartet. Nach vielen Protesten findet die Busvorfahrt inzwischen auf dem Bahngelände am Stadtteilbahnhof statt.
- Bei den Ankerplätzen *Rauental* und *Metternich* ist Fahrgastein-/ausstieg verboten, so dass kein Reisebusverkehr erzeugt wird.



Abb. 7a/b/c: Überwundener Konflikt: Bis Herbst 2023 hielten die Reisebusse für Ehrenbreitsteiner Kabinenschiffahrgäste am Kapuzinerplatz – seither am dortigen Bahnhof (Fotos: l. Stadt, m. und r. Christian Zsagar)

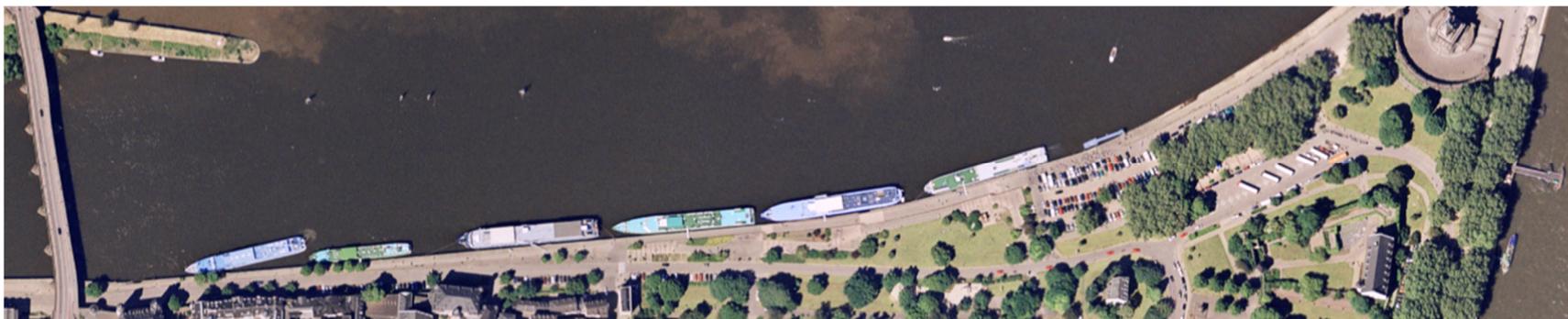


Abb. 8: Peter-Altmeier-Ufer mit Kabinenschiffen, Situation bis 2009 (Foto: Stadt Koblenz / Landesamt für Vermessung und Geobasisinformation Rheinland-Pfalz)



Abb. 9: Konrad-Adenauer-Ufer (Rhein) und Peter-Altmeier-Ufer (Mosel) mit Personenschiffen (Foto: ©Koblenz-Touristik, Dominik Ketz)

Im Stadtteil *Altstadt* werden vereinzelt Behinderungen sonstiger Fußverkehre und Stadtbildbeeinträchtigungen durch extrem große Gruppengrößen der schiffsbetreibereigenen Stadtführungen als störend empfunden. Die Führungen erfolgen zumeist mit bordeigenem Personal bzw. Angestellten von Subunternehmern. Das Volumen wird vom Branchenverband IG Rivercruise allgemein auf „meistens (...) 20 – 30 Personen“ quantifiziert, ist jedoch oft größer. Zum Vergleich: Die stadteigenen Führungen der Koblenz-Touristik weisen tatsächlich maximal 30 Personen auf, im Mittel ca. 24. IG Rivercruise zeigt sich problembewusst und „versucht Lösungen zu erarbeiten“.²⁹

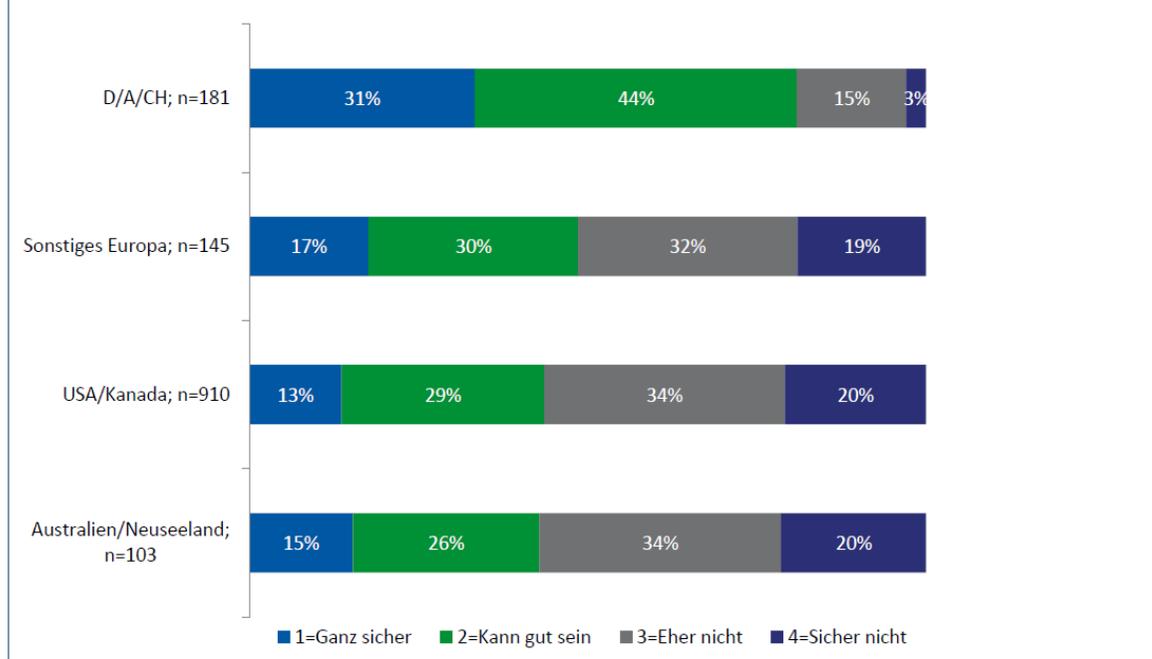
²⁹ IGRC 2019, S. 26.: „Bei einigen Orten stehen wir vor dem Problem des realen oder auch gefühlten «Overcrowdings». Gästegruppen, die durch eine pittoreske Innenstadt geführt werden, fallen auf. Es sind meistens Gruppen von 20 – 30 Personen (...). Sie tragen oft Kleidungsstücke (...) mit dem Logo der Reiseveranstalter und der Guide geht mit einem sogenannten Lollipop (...) voran. Die Gruppe kann breit marschieren, weil die Stimme des Guides per Funk zu jedem einzelnen Gast übertragen wird. Das fällt auf. Und wenn die «Innenstadt» beliebt ist und es mehrere Anlegestellen für Schiffe gibt, können das schon mal mehrere Gruppen sein (...). Dabei kann es zu Engpässen kommen. Die Reedereien bzw. die Reiseveranstalter sind sich über diese Herausforderungen durchaus im Klaren und versuchen mitzuhelfen, diese zu lösen. Dazu arbeitet die IGRC [IG RiverCruise] in diversen Arbeitsgruppen mit.“ Diese in Basel ansässige Interessensgemeinschaft vertritt 240 Schiffe und somit ca. 65 Prozent der Anbieter in (Stand 2019).

2.2.3 Wirtschaftlicher Nutzen

Kabinenschiffahrtstourismus bedingt nicht nur Beeinträchtigungen, sondern auch verschiedene Nutzen für die Stadt und die Region:

- (a) Impuls zur Wiederkehr (Auslösung weiterer Reisen nach dem Kennenlernen einer Stadt bzw. Region durch eine Flusskreuzfahrt),³⁰
- (b) Zusatzkundschaft für Einzelhandel, Gastronomie und Kultureinrichtungen,
- (c) Liegegebühren, Bewilligungsentgelte, Steuern etc.,
- (d) Einnahmen für lokale touristische Services, die in die Angebots- und Ausflugspalette des Touranbieters passen, (z.B. Gästeführer/innen, Radverleih, touristische Fahrzeuge, Besichtigungen, Verkostungen, Vorträge, Musikdarbietungen, Regionalsouvenirs),
- (e) Einnahmen für etwaige technische Unterstützung bei Not-/Störfällen an Bord (z.B. dringende Reparaturen, dringend benötigtes Material),
- (f) Einnahmen für etwaige ungeplante gastbezogene Sonderdienstleistungen, (z.B. Hotelzimmer für zu früh/zu spät ankommende Gäste, Transfers bei Extrempiegeln, Medizin, Arztbesuche, Krankentransporte etc.)³¹ sowie
- (g) Gebühreneinnahmen für die Abfallentsorgung an den Schiffsanlegestellen.

„Haben Sie vor, Orte, Städte oder Regionen entlang des Streckenabschnitts zwischen Regensburg und Wien, die Sie im Rahmen einer Flusskreuzfahrt kennen gelernt haben, wieder zu besuchen?“



Quelle: Passagierbefragung

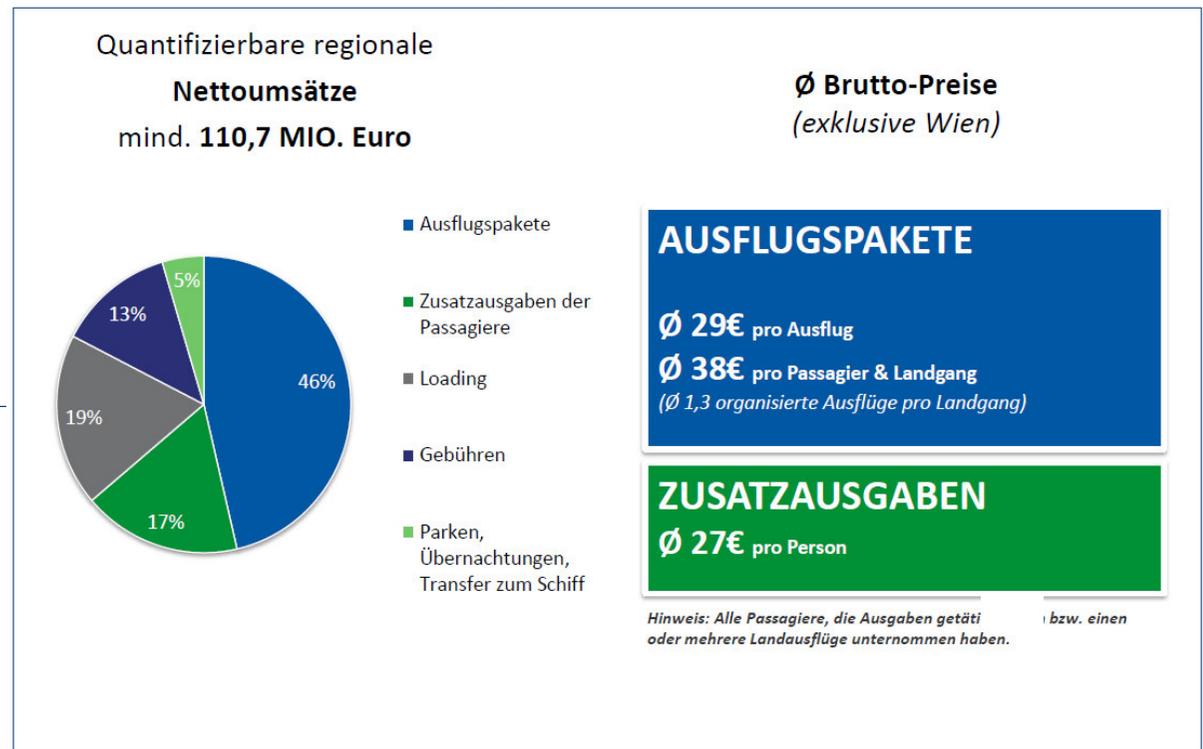
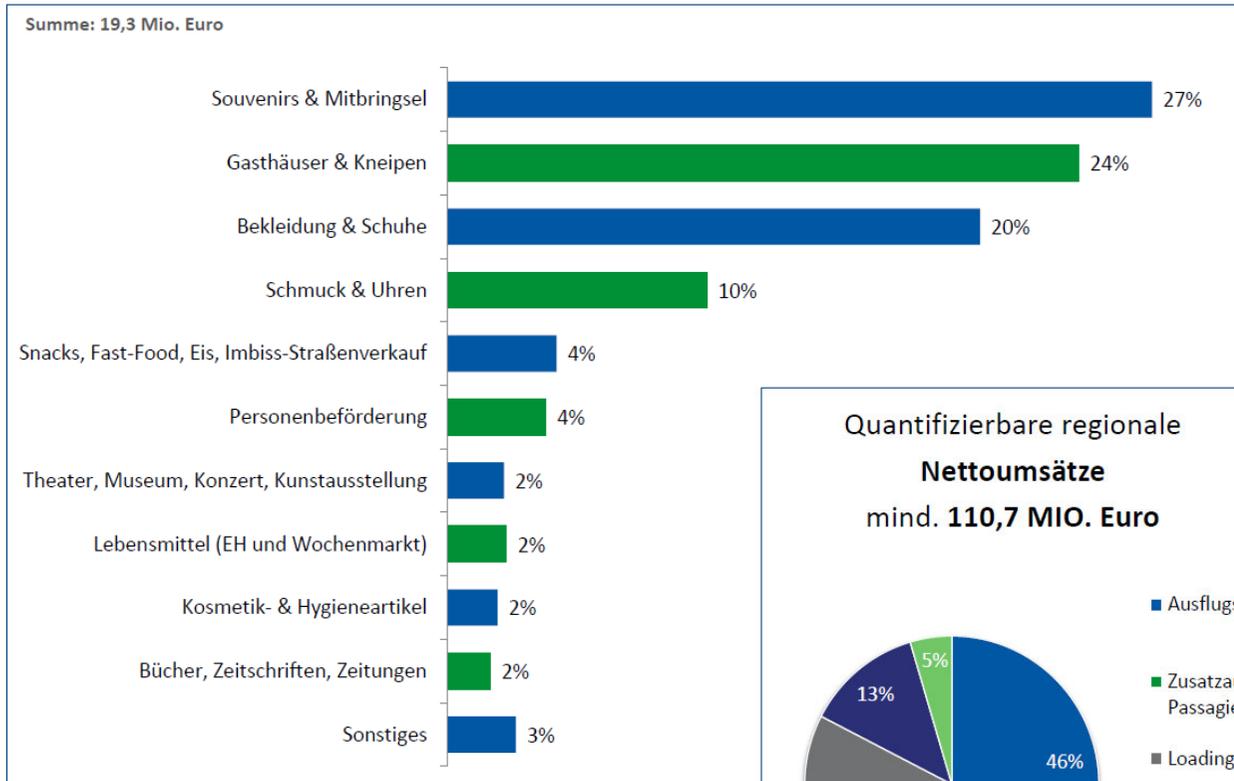
08.03.2017

© Centrum für marktorientierte Tourismusforschung

Abb. 10: Wiederbesuchsabsicht Regionen / Städte (CenTouris 2017, S. 12)

³⁰ vgl. Passagierbefragung Donau-Flusskreuzfahrt, CenTouris 2017, s. Abb. 10

³¹ IGRC 2019, S. 22f



08.03.2017

© Centrum für marktorientierte Tourismusforschung

12

Abb. 11 a/b: Wertschöpfungseffekte der Kabinenschifffahrt im Donauraum (CenTouris 2017, S. 12f):

Links: Verteilung der regionalen Umsätze

Rechts: Zusatzausgaben der Reisenden, die Ausgaben getätigt bzw. einen oder mehrere Landausflüge unternommen haben

Anmerkungen zu b):

Der Effekt „Zusatzkundschaft für Einzelhandel, Gastronomie und Kultureinrichtungen“ variiert stark in Abhängigkeit von der jeweiligen Lage der angefahrenen Städte und Dörfer in den Reiseprogrammverläufen: Das eine Extrem sind Orte, in denen grundsätzlich keine entsprechenden Landgang-Aufenthalte stattfinden. Das andere Extrem sind Ein-Ausschiffungsstädte. Sie haben überdurchschnittliche Einnahmefekte, weil die Schiffspassagier/innen dort Mobilitätsausgaben (z.B. ÖV, Taxi, Pkw-Parkgebühr) und ggf. vor oder nach der Schiffsreise noch übernachten, ausgehen oder einkaufen. Andererseits treten dort auch zusätzliche Belastungen auf (z.B. fließender und ruhender Pkw-Verkehr). Der Einnahmefekt betrifft nur Anlegevorgänge, die Landgänge im Stadtgebiet mit frei verfügbarer Zeit beinhalten. Studien zufolge werden von den betreffenden Passagier/innen ca. 27 € umgesetzt (Aufteilung siehe Abb. 11 a und b).³² Kabinenschiffpassagier/innen sind relativ wohlhabend (46 % im deutsch-österreichischen Donaauraum hatten 2017 über 4.000 € Monatseinkommen).³³

Anmerkungen zu (c) bis (g):

Diese regionalökonomischen Effekte sind volumenmäßig eher gering und / oder nur sporadisch wirksam. Die reguläre Beschaffung von Lebensmitteln und Verbrauchsstoffen erfolgt zumeist nicht vor Ort: *„Die Betriebsmaterialien für den Hotelbetrieb auf dem Schiff (Essen, Getränke, Hotelmaterial) und für den nautischen Betrieb des Schiffes (Betriebsstoff, Öle, Werkzeuge etc.) werden von der Reederei zentral eingekauft³⁴ und per Lastwagen an den jeweiligen Aufenthaltsort des Schiffes speditiert. (...) Das Bild vom «Küchenchef», der mit dem Bastkörbchen am Arm mit ein paar Gästen über den lokalen Markt schlendert und Kräuter, Fisch oder Gemüse für das Abendessen einkauft, [ist] (...) nicht realistisch.³⁵“*

³² Laut Besucherbefragungen in Nürnberg vor oder in 2017 (Rhein-Main-Donau-Kanal) ca. 30 Euro [IHK N bzw. Stadt Nürnberg]; im deutsch-österreichischen Donaauraum wurden für 2016 i.M. 27 € entsprechender „Zusatzgaben“ ermittelt [CenTouris 2017];

³³ CenTouris 2017, S. 6

³⁴ In der Studie „Touristische Effekte und Bedeutung der Fahrgastschiffahrt in Köln“ wird – unter sinnenentstellender Bezugnahme auf dieses Zitat der IG RiverCruise – genau das Gegenteil ausgeführt

³⁵ IGRC 2019, S. 22

2.3 Ausgangssituation Fähren

Die Fähren sind gemäß VEP „Besonderheiten auch mit Strahlkraft als touristische Anziehungspunkte“³⁶ mit Potenzial zur ÖPNV-Verdichtung.

In Koblenz existieren noch zwei Personenfähren:

1. *Rheinfähre Schängel („Gilles Schängel Shuttle“)*
Koblenz-Ehrenbreitstein – Koblenz-Altstadt
(Rhein-km 591,5; Anlegestelle Nr. 7)
 - Baujahr 1953, Dieselantrieb
 - Betreiber: Personenschiffahrt Gilles, Vallendar
 - Betriebszeit: April bis Oktober ca. 9:00 bis 18:30 Uhr
 - max. 120 Fahrgäste
 - Fahrradmitnahme (gebührenpflichtig)
 - Haustarif sowie Anerkennung von VRM-Verbundfahrtscheinen (samt Gästeticket), DB-Cityticket, BahnCard 100, Rheinland-Pfalz-/Saarland-Ticket und Deutschland-Ticket
 - Bedingte Barrierefreiheit (insbes. kein Zugang mit Rollstuhl)
2. *Moselfähre Liesel*
Koblenz-Lützel – Koblenz-Altstadt
(Mosel-km 0,3)
 - Baujahr 1949, Dieselantrieb
 - Betreiber: Schröder Schenk Fährbetrieb GbR, Koblenz
 - April bis Oktober Di. bis So. ca. 9:00 bis 18:00 Uhr
 - max. 25 Fahrgäste
 - Fahrradmitnahme (gebührenpflichtig)
 - Haustarif (keine Anerkennung von Verbundtickets)
 - Fehlende Barrierefreiheit (insbes. kein Zugang mit Rollstuhl)



Abb. 12: Rheinfähre Schängel (Foto: Personenschiffahrt Gilles)



Abb. 13: Moselfähre Liesel (Foto: © Koblenz-Touristik, Johannes Bruchhof)

Fähren sind – wie die Koblenzer Kabinenseilbahn – letztlich Bestandteil der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur. Insbesondere der umwegempfindliche Fußverkehr profitiert von den Zusatzangeboten zur Flussquerung. An beiden Flüssen existieren jeweils nur 3 entsprechend nutzbare Brücken bzw. Wehrstege.

³⁶ VEP, S. 199

Darüber hinaus haben die Fährlinien in mehrfacher Hinsicht Bedeutung für den Tourismus sowie die Naherholung, z.B.:

- Kostengünstige Mini-Flusstour,
- Attraktion / Zusatzangebot für Radtourismus (Mosel- und Rhein-Radrouten, Naherholung),
- bei der Rheinfähre:
 - o Erschließung und Aufwertung der Altstadt Ehrenbreitstein,
 - o Erschließung der Festung Ehrenbreitstein (z.B. per „Ringticket“ mit Festungsaufzug, -eintritt und Seilbahn³⁷),
 - o Zu-/Abweg für Wanderungen, insbesondere der beiden Rheinsteig-Etappen ab/bis Ehrenbreitstein,
- bei der Moselfähre:
 - o Erschließung des Campingplatzes Koblenz/Rhein-Mosel im Stadtteil Lützel sowie
 - o Erschließung des Stadtteils Altstadt von dort.

Für den Alltagsverkehr entfalten die hiesigen Fähren bislang nur ein eingeschränktes Potenzial, da sie nur saisonal (ungefähr April bis Oktober) sowie lediglich tagsüber mit einem relativ späten Betriebsbeginn (s.o.) verkehren. Die Rheinfähre wird im geringem Umfang auch im Ausbildungs- und Berufsverkehr genutzt, was mit dem seit Mai 2023 eingeführten Deutschland-Ticket zunehmen kann, wenn sie weiter tariflich integriert bleibt.

Die Koblenzer Fähren sind nicht barrierefrei.³⁸ Der Zu-/ bzw. Abgang erfolgt teilweise über steile Rampen sowie eine Schwelle bzw. Stufen an der Bordwand. Die schmale in beide Richtungen genutzte Infrastruktur wird nach dem zeitraubenden „Erst-Ausstieg-dann-Einstieg“-Prinzip betrieben, das die Leistungsfähigkeit und Attraktivität mindert.

Historisch gab es mindesten sieben weitere Fährlinien im Stadtgebiet. Mehrere sind im Zuge von Brückenbauten entfallen, zuletzt in den 1990er Güls – Moselweiß nach Fertigstellung der Kurt-Schumacher-Brücke. Die jüngsten Betriebseinstellungen erfolgten – trotz gegebener Nachfrage – aus personellen Gründen (2010 Rheinfähre Stolzenfels – Lahnstein; 2014 Moselfähre Lay).

Personal mit den notwendigen Qualifikationen sowie Nachwuchs, der die lange und anspruchsvolle Ausbildung auf sich nimmt, sind knapp bis fehlend, was den Fortbestand der verbliebenen Fährlinien mittel-/langfristig bedroht. 2023 führten Personalengpässe zur vorzeitigen Einleitung der „Winterpause“ bei der Moselfähre „Liesel“ (Ende August, d.h. zwei Monate vor Saisonende).

³⁷ 2018 eingeführtes Kombiticket, das auch den Festungsaufzug Ehrenbreitstein, den Festungseintritt und die Seilbahn einschließt

³⁸ Die stillgelegte Layer Fähre war rollstuhltauglich – aufgrund Ihrer Auslegung mit Bug- und Heckklappen für den Fahrzeugtransport.

3. Trend-Erwartung

Bei den Fähren und Tagesausflugsschiffen ist damit zu rechnen, dass die Nachfrage mittel- und langfristig auf dem Niveau der Vor-Corona-Situation oder darüber liegen wird. Zur Zeit der Konzepterstellung (2023/24) beeinträchtigt jedoch Personalmangel sowohl beim Fahr- als auch beim Gastro-³⁹ und Servicebetrieb die Angebotsentwicklung und z.T. auch -aufrechterhaltung.

Auch die Flusskreuzfahrtbranche geht davon aus, dass innerhalb von zwei Jahren wieder das Fahrgastaufkommen der letzten Jahre vor Covid-19 erreicht werden wird,⁴⁰ das – wie eingangs aufgezeigt – eine hohe Wachstumsdynamik hatte. Zum Zeitpunkt der Konzepterstellung sind einige Kabinenschiffe noch außer Betrieb und als Flüchtlingsunterkunft verpachtet.

Covid-19-Maßnahmen-Einflüsse auf die Kabinenschiffahrt

- *„Die Flusskreuzfahrtsaison 2020 war geprägt von der Covid (...), die die Flusskreuzfahrtbranche nicht nur auf der Nachfrageseite, sondern auch auf der Flotten- bzw. Angebotsseite in hohem Maße beeinträchtigte.*
- *Trotz der Krise stieg die Zahl der Kreuzfahrtschiffe in Europa auf 397; 19 neue Schiffe (die gleiche Zahl wie im Jahr 2019) wurden in Betrieb genommen. Für die nächsten Jahre wird jedoch ein Abwärtstrend bei der Neubaureate für Flusskreuzfahrtschiffe erwartet (...).*
- *Als direkte Folge der Pandemie ging die Anzahl der Flusskreuzfahrten im Jahr 2020 (...) auf dem Rhein um 82% und auf der Mosel um 70% zurück.“⁴¹*

- *„Das Jahr 2021 war, wie schon das Vorjahr, (...) von der Covid-19 (...) betroffen. (...) Zu Beginn der Saison waren nur Fahrten innerhalb Deutschlands möglich. (...)*
- *Die größte negative Auswirkung der Pandemie auf Flusskreuzfahrten in Europa bestand darin, dass Touristen aus den Vereinigten Staaten [und Kanada] im Jahr 2021 keine Flusskreuzfahrten in Europa buchen konnten (...), die in normalen Jahren etwa 50 % des Passagieraufkommens ausmachen (...).*
- *Auf dem Rhein betrug der Unterschied zwischen 2021 und 2019 55% und auf der Mosel 35%.“⁴²*

Bei der Kabinenschiffahrt ist – auch durch den Trend zu größeren Schiffen – mit einer weiteren Zunahme des Gästeaufkommens zu rechnen. Die Nachfrage wird durch die verfügbaren Liegeplätze begrenzt. Würden mehr angeboten, wüchse auch das Schiffsaufkommen. In den 2010er Jahren konnte die Koblenz-Touristik viele Buchungswünsche für den Moselhafen (Peter-Altmeier-Ufer) wegen fehlender freier Kapazitäten nicht erfüllen.

³⁹ Vgl. Personalverluste und Gaststättenschließungen in Städten und Dörfern im Zeitraum 2020 bis 2023 aufgrund der Covid-Maßnahmen

⁴⁰ ebenda

⁴¹ ZKR 2021, S. 101

⁴² IG RiverCruise – Der Fluss-Kreuzfahrtmarkt 2021, zit. n. ZKR 2022, S. 121

4. Konzeptvorschläge

4.1 Konzeptvorschläge Tagesausflugsschiffe

Die BUGA 2029 sollte genutzt werden, das hiesige System der Tagesausflugsschiffe zu modernisieren und attraktivieren sowie – als Linienverkehr – teilweise in den ÖPNV zu integrieren.

Der Verkehrsentwicklungsplan - Leitziel „stadtverträgliche und nachhaltige Gestaltung und Entwicklung der Mobilität und Verkehre“ - enthält u.a. das Oberziel B „Verkehrsverlagerung zu Gunsten des Umweltverbundes“. Diesem ist u.a. das Unterziel „Etablierung und ggf. weiterer Ausbau alternativer Verkehrsangebote (z.B. ... Schifffahrt)“ zugeordnet.⁴³

In der Konkretisierung lässt sich das auf folgende Maßnahmen herunterbrechen:

- (a) Umstellung auf umweltfreundlichere Antriebstechnik (z.B. Abgasreinigungsanlagen, nachhaltigere Antriebstechniken),
- (b) Verbesserung der Angebotsinformationen vor Ort,⁴⁴
- (c) Verbesserung der Angebotsinformationen online,
- (d) Koordination bzw. Harmonisierung der Angebote,
- (e) Koordination bzw. Harmonisierung der Tarife,
- (f) Vermeidung der Umwandlung von Tagesausflugsschiffanlegern in Kabinenschiffanleger,
- (g) Aktivierung zusätzlicher Anlegestellen bzw. Stadtteilbedienung,
- (h) Angebot örtlicher Gastronomie,
- (i) Ausweitung, Entwicklung und Vermarktung von Kombitouren bzw. Wechselverkehr Zug / Schiff

Zu (a) Umstellung auf umweltfreundlichere Antriebstechnik

Hier geht es um Klima- und Immissionsschutz sowie Ressourcenschonung. Zu prüfen sind beispielsweise zusätzliche oder perspektivisch auch ausschließliche Elektromotoren, „schadstofffreie“ HyMeth-Motoren bzw. der Einsatz von Gas-to-liquid-Treibstoffen.⁴⁵ Da die meisten Fahrten bisher – streng betrachtet – nicht notwendiger Freizeitverkehr sind, sollten sie zumindest möglichst verträglich abgewickelt werden. Die Stadt kann ggf. über differenzierte Pachtgebühren für die Anlegestellen-Festmachung/-Erschließung steuernd einwirken.

⁴³ VEP, S. 11

⁴⁴ VEP, S. 104 (Handlungsfeld 2.9 Optimierung der Fahrgastinformationen): Empfehlung zum Aufbau eines Dynamischen Fahrgastinformationssystems (DFI) mit Einbeziehung der Linien- und Ausflugschiffe

⁴⁵ Beispielnennungen ohne Vollständigkeitsanspruch und ohne ökologische Bewertung, die im Rahmen dieses Konzeptes nicht geleistet werden kann

Zu (b) Verbesserung der Angebotsinformationen vor Ort

Die Anlegestellen der Linien- und Ausflugsschiffe sollten ein Dynamisches Fahrgastinformationssystem (DFI) erhalten, wie es an großen Bahnstationen und vermehrt auch Bushaltestellen üblich ist. Neben den Steiganzeigetafeln sollten zwei Übersichtsanzeiger am Konrad-Adenauer-Ufer platziert werden, die die Abfahrtszeiten und Abweichungen vom regulären Fahrplan darstellen. Ein entsprechendes Konzept wurde von der Verwaltung⁴⁶ in der Umbauphase vor der BUGA Koblenz 2011 erstellt und durch den Einbau von Leerrohren vorbereitet. Ein DFI-System verbessert die Nutzerfreundlichkeit (Orientierung und Zuverlässigkeit) und Attraktivität des Schifffahrtenangebots und stellt eine zusätzliche Werbung für dieses dar. Eventuell könnte die Umsetzung der Koveb übertragen werden, die bereits die Bushaltestellen im Stadtgebiet im Auftrag der Stadt betreut und modernisiert. Das DFI-System sollte bald, spätestens bis zur BUGA 2029 realisiert werden und ist grundsätzlich förderfähig.⁴⁷

Zu (c) Verbesserung der Angebotsinformationen online

Aus den schon unter b) genannten Gründen sollte auch ein anbieterübergreifendes Echtzeit-Infoangebot bereitgestellt werden. Die Daten sollten auf den entsprechenden Präsenzen der Koblenz-Touristik und möglichst auch auf Reiseauskunftssystemen / Mobilitätsportalen (z.B. DB und VRM) verfügbar sein. Die betreffende Datenschnittstelle ist quasi ein „Abfallprodukt“ von Maßnahme b), des DFI-Systems. Die Maßnahme sollte bald, spätestens bis zur BUGA 2029 realisiert werden.

Zu (d) Koordination bzw. Harmonisierung der Angebote

Kooperation und bewusste Programm- und Fahrplanabstimmung der verschiedenen Anbieter könnte einen wirtschaftlicheren Einsatz der Ressourcen und somit z.B. zusätzliche Angebote oder andere Aufwertungsmaßnahmen ermöglichen.

Zu (e) Koordination bzw. Harmonisierung der Tarife

Eine Tarifharmonisierung würde Nutzungshemmnisse abbauen und die Kombination verschiedener Angebote durch die Fahrgäste ermöglichen, und somit wiederum z.B. Zwischenstopps. Eine ÖPNV-Tarifintegration ist unter den gegebenen Rahmenbedingungen finanziell kaum realisierbar und im Vergleich zu anderen Maßnahmen, insbesondere auch im ÖPNV, nachrangig. Auch aus touristischer Sicht ist eine Angleichung der Tarife nicht unbedingt notwendig. Wünschenswert wäre aber eine durchgängige Onlinebuchungsmöglichkeit, idealerweise auf einer regionsweit einheitlichen Plattform mit Kombinierbarkeit von Angeboten sowie systemseitiger Pflege der zeitspezifischen Verfügbarkeiten (bessere Transparenz und Buchbarkeit verschiedener Angebote als Paket).

Zu (f) Erhaltung der innerstädtischen Tagesausflugsschiffanleger

Die kleinteiligen Tagesausflugsschiffanleger am Konrad-Adenauer sind stadtbildprägend, der Betrieb der entsprechenden Schiffe ein wichtiges Angebot für Touristik und Naherholung. Eine Umwandlung in Kabinenschiffanleger sollte vermieden werden.

⁴⁶ Ämter 61 (Federführung) und 66 in Abstimmung mit den Eigenbetrieben 67 und 83

⁴⁷ [€€€] Förderoptionen: z.B. EFRE-Förderauftrag „Öffentliche Tourismusinfrastruktur aus 2023/24 (Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz / MWVLW, Förderquote bis zu 85 %) oder ggf. auch Bundesprogramme zur Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme (Bundesverkehrsministerium)

Zu (g) Aktivierung zusätzlicher Anlegestellen bzw. Stadtteilbedienung

Zwischenhalte erfordern einen Zeitmehrbedarf von bis zu 10 min. Sie verlängern einerseits die Fahrzeiten (mit etwaiger Verspätungsanfälligkeit), andererseits vergrößern sie das Fahrgastpotential. Ein guter Kompromiss ist i.d.R. die bedarfsgesteuerte Aktivierung der Halte auf Anmeldung. Dies ist mit der mittlerweile üblichen Kommunikationstechnik einfach, flexibel und kurzfristig möglich.

Der Koblenzer Fremdenverkehrs- und Weinort *Güls* sollte regelmäßiger (Bedarfs-)Halt von Moselfahrten werden. Gleiches gilt für den Stadtteil *Lay*. Spätestens zur BUGA 2029 sollte auch das touristisch relevante *Ehrenbreitstein* einen dauerhaften Bedarfshalt für Tagesausflugsschiffe erhalten.⁴⁸

Eine verstärkte Bedienung des ebenfalls touristisch-bedeutsamen Stadtteils *Stolzenfels* durch Tagesausflugsschiffe wird bereits 2024 durch die Firma Gilles verwirklicht. Zusätzlich zu einer Fahrplanverdichtung gegenüber dem bisherigen Angebot (Merkelbach) soll ab 2024/25 der alte Steiger durch eine neue, breitere und barrierefreie Schwimmbücke ersetzt werden (schnellere und sicherere Ein-/Ausstiegsvorgänge).

Anlässlich der BUGA 2029 sollte die Aufwertung des „Entrées“ in Stolzenfels erfolgen, um den mit Schiff und Linienbus (sowie perspektivisch auch mit der Fähre) ankommenden Gäste zu zeigen, dass Sie willkommen sind. Diesbezüglich sind folgende Maßnahmen zu prüfen und möglichst umzusetzen:

- Umgestaltung und ggf. Ausweitung der Aufenthaltszone am Anleger (Mitnutzungsoption als Fahrrad- und Wanderrastplatz),
- barrierefreie Verlängerung der ortseitigen Rampe an der zentralen Bahnunterführung,
- städtebaulich integrierte Umgestaltung der Rhenser Straße (B 9) im Bereich Schlossweg / Kapellener Platz / Bahnunterführung.

Der vorgeschlagene Umbau der B9 im Schnittstellenbereich Rheinzugang / Schlosszugang / Infrastrukturgebäude / Bushaltestellen / Zebrastreifen mindert die Störwirkungen der hohen Kfz-Menge durch Absenkung des Geschwindigkeitsniveaus, so dass sich auch für die Einheimischen dauerhafte Vorteile ergäben (Minderung der Trennwirkung und der Lärmimmission). Bei der Planung ist die Langfristoption der Wiederherstellung des Bahnhaltepunkts (vgl. VEP Koblenz, Handlungsfeld 2.2) durch Einplanung von Platzreserven für zwei Außenbahnsteige⁴⁹ zu berücksichtigen.

Je nach städtebaulicher Entwicklung im Bereich *Königsbacher* sollte die dortige Anlegestelle wieder aktiviert und bedarfsabhängig bedient werden.⁵⁰

Die Erweiterbarkeit des Fähranlegers am Peter-Altmeier-Ufer zur Mitnutzung durch Ausflugs-/Linienchiffe ist zu prüfen und möglichst umzusetzen.

Zu (h) Angebot örtlichen Gastronomie

Stadtteile ohne Gastronomie sind i.d.R. wenig(er) attraktiv als Ausflugsziel für Schifffahrten. Ausflugs- und Linienschiffsverkehr wiederum kann die Entwicklung und den Fortbestand der Gastronomie unterstützen. Wichtig ist eine Harmonisierung der jeweiligen Betriebszeiten und -tage (möglichst keine Gastro-Ruhetage an Fahrtagen). In *Stolzenfels*, wo das Defizit am größten ist, sollte (wieder) ein gastronomisches Angebot geschaffen werden.

Zu (i) Ausweitung, Entwicklung und Vermarktung von Kombitouren bzw. Wechselverkehr Zug / Schiff

Der Wechselverkehr Zug / Schiff bietet ein enormes Potential zur Attraktivierung von Tagesausflugsschifffahrten, weil bei Nutzung des Zuges in einer Fahrtrichtung auch Schifffahrten aus bzw. zu weiter entfernten Orten möglich und attraktiv werden. Dies sollte durch entsprechende Kommunikations- und Tarifangebote unterstützt werden (Einbeziehung Verkehrsverbund Rhein-Mosel bezüglich Info, Marketing und Kombiticket-Baustein Bahn/Bus).

⁴⁸ In der Stadtteilmitte des „Dahls“ ist durch den ca. 2010 abgeschlossenen Umbau von Kapuzinerplatz und Hofstraße bereits ein angemessenes „Entrée“ gegeben.

⁴⁹ Bis in die 1960er gab es einen Außenbahnsteig in Fahrtrichtung Süden sowie – heute unzulässig – einen niedrigen und sehr schmalen Mittelbahnsteig in Fahrtrichtung Norden. Um den sehr teuren und flächenmäßig kaum machbaren Verschwenk der Gleise für einen zulässigen Mittelbahnsteig zu vermeiden, sollte als Alternative rheinseitig ein balkonartiger Außenbahnsteig und barrierefreier Rampe geprüft werden (Kragarmkonstruktion über dem Leinpfad).

⁵⁰ Wegen unterschiedlicher Fußbodenhöhen über der Wasseroberkante bei den verschiedenen Schiffen ggf. zwei Brückenpontons oder eine Anlage mit zwei Höhenniveaus erforderlich.

4.2 Konzeptvorschläge Kabinenschiffe

Auch bei der Kabinenschiffahrt bietet die BUGA 2029 einen motivierenden Impuls zur Neuordnung und Optimierung, den es zu nutzen gilt.

4.2.1 Anlegestellen

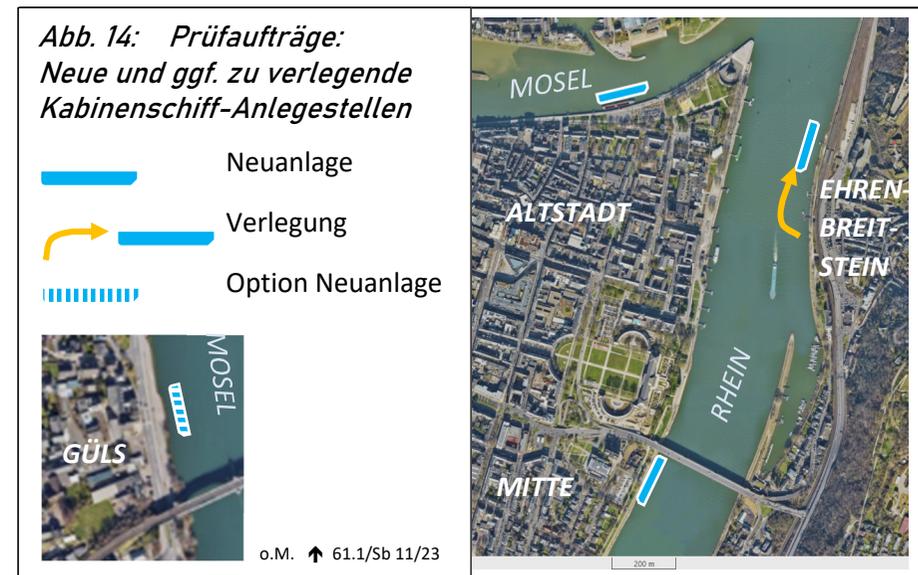
Die Nachfrage nach Anlegestellen für Kabinenschiffe in Koblenz übersteigt das Angebot, d.h. die Branche wünscht sich zusätzliche Anlagen. Andererseits treten bereits heute touristische Dichten auf, die eine Ordnung und ggf. auch Begrenzung des Wachstums nahelegen.

Aufgrund der eingangs beschriebenen Konflikte und Bevölkerungsproteste sind etwaige Erweiterungen sehr behutsam vorzunehmen und sogar die Verlegungen bestimmter bestehender Anlagen in Betracht zu ziehen.

Gemäß städtebaulich-landschaftspflegerischer Analyse der Verwaltung eignen sich folgende Bereiche im Stadtgebiet grundsätzlich hinsichtlich dieser Fachbelange zur Neuanlage von Kabinenschiffanlegestellen:

- Rhein:
 - Stadtteil *Ehrenbreitstein*, Höhe Bahnhof
 - Stadtteil *Mitte*, Höhe Rhein-Mosel-Halle
- Mosel:
 - Stadtteil *Altstadt*, Frachtschiffanleger Peter-Altmeier-Ufer
 - Stadtteil *Güls*, ehemalige Fähranlegestelle

Die etwaige Herstellung setzt „strom- und schiffahrtspolizeiliche“ bzw. wasserrechtliche Verfahren voraus, die auf Antrag durch die Bundeswasserstraßenverwaltung bzw. die Struktur- und Genehmigungsdirektion (SDG) Nord des Landes Rheinland-Pfalz bearbeitet und entschieden werden. Zudem sind bestehende Nutzungsrechte zu berücksichtigen. Insofern stehen diese Konzeptvorschläge unter entsprechenden Vorbehalten.



Im Stadtteil *Güls* sieht die Verwaltung an der zentral gelegenen Uferterrasse der 1990 eingestellten Servatius-Fähre nach Moselweiß eine grundsätzliche Eignung zur Errichtung einer weiteren Kabinenschiffanlegestelle, doch aktuell keinen Bedarf dafür. Günstig ist u.a. die Option, die unterhalb des Straßenniveaus gelegene Fährterrasse zur Vorfahrt von Reisebussen zu nutzen. Darüber hinaus könnten sich positive touristische Effekte für Güls ergeben. Die Fläche liegt außerhalb des direkt angrenzenden FFH-Schutzgebietes (vgl. Abb. 16).

Der vorgeschlagene *zusätzliche Anleger am Peter-Altmeier-Ufer* versteht sich als Erweiterung des städtischen Moselhafens. Er würde in die entsprechenden Nutzungsregelungen sowie das dortige Landstromversorgungssystem einbezogen. Der Liegeplatz wird bisher von der Frachtschiffahrt genutzt. Eine Umnutzung für die Kabinenschiffahrt setzt die Wiederherstellung von Frachtschiff-Liegeplätzen am gegenüberliegenden

Moselufer in Lützel voraus, die seit längerem wegen statischer Mängel der Ufermauer gesperrt sind (laufendes Projekt der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes).⁵¹

Infrastrukturelle Optimierungen hinsichtlich der Reisebus- und Lieferverkehrsabwicklung am *Peter-Altmeier-Ufer* sollen im Rahmen der vom VEP vorgeschlagenen städtebaulichen Aufwertung und Neuordnung des Moselufers in der Altstadt eingeplant werden.⁵²

Im Stadtteil *Altstadt* ist die Neueinrichtung weiterer zusätzlicher Kabinenschiffanlegemöglichkeiten – trotz grundsätzlicher Beurteilung als Positivbereich – sorgfältig zu prüfen und abzuwägen: Belange sind z.B. Stadtbild, Weltkulturerbe-Schutz und -entwicklung, straßenseitige Erschließungskapazität, Nutzungsüberlegungen für die Uferbereiche samt anliegender Bebauung etc. Als Eigentümerin der Kaimauer und somit Verpächterin kann die Stadt hier Einfluss auf Überlegungen zum Neu- oder Umbau von Anlegestellen oder zur Ausweitung der Liegebreite (Anlegen in zweiter oder dritter Reihe). Dabei sind auch Verträglichkeitsgrenzen im Hinblick auf die Kabinenschiffahrt sowie etwaige Negativwirkungen auf die Tagesausflugsschiffahrt zu berücksichtigen. Wenn ein Ausflugsschiffanleger am Konrad-Adenauer-Ufer für große Kabinenschiffe (um)genutzt wird, kann zeitgleich an einem der beiden benachbarten Steiger aus Platzgründen ebenfalls kein Tagesausflugsschiff mehr anlegen. Verkehrsplanerisch und touristisch gilt für städtische Uferzonen bis auf weiteres ein Moratorium bezüglich der Umwandlung von Ausflugsschiffanlegebrücken in solche für Kabinenschiffe.

In Abhängigkeit vom Modernisierungskonzept für das Weindorf und den daraus resultierenden Auswirkungen auf die Freiraumgestaltung in dessen Nahbereich samt *Kaiserin-Augusta-Anlagen* ist die Einrichtung eines städtischen neuen Anlegers auf Höhe der Rhein-Mosel-Halle zu prüfen. Dieser böte den Vorteil der zentralen, gut erschlossenen Lage mit geringer Wohnnutzungsdichte im direkten Nahbereich. Hier befinden sich bereits seit Jahrzehnten Reisebusparkstände, die eine optimale Erschließung der Schiffe bei Landgängen ermöglichen würden. Bei der dann selbstverständlich zu gewährleistenden Bereitstellung von Landstromversorgung samt Nutzungsgebot sind keine relevanten Immissionsbeeinträchtigungen zu erwarten.⁵³ Die städtische Eigentümerschaft böte Spielräume für Kombiangebote von Liegeplatzpacht und Nutzung des Weindorfs als Gaststätte und Veranstaltungsort für die Schiffsgäste und die Berücksichtigung des Allgemeinwohls (z.B. durch jederzeitige oder zeitweise Freihaltung von Ausblicken im Uferbereich. Eine Realisierung würde frühestens 2028 erfolgen, d.h. nach Fertigstellung der neuen Pfaffendorfer Brücke (Entfall der baubedingten Zwischennutzung des Busparkplatzes), wobei dann eine Nutzbarkeit im BUGA-Jahr 2029 anzustreben wäre. Die Nutzung dieses Standortbereichs für einen privaten Schiffsanleger widerspricht diesem integrierten Personenschiffahrtskonzept und wird daher von der Stadt Koblenz definitiv ausgeschlossen.

⁵¹ Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung erarbeitet seit ca. 2021 technische Lösungen für eine stabile Rückverankerung der Uferwand, damit diese wieder den Trossenkräften anlegender Schiffe standhalten kann. Anschließend ist ggf. noch ein Planrechtsverfahren durchzuführen, bevor schließlich gebaut werden kann.

⁵² Vgl. VEP, Maßnahmenfeld 3.8 (S. 133ff): „Erstellung von Konzepten zur Aufwertung spezifischer Platz- und Freiraumsituationen“

⁵³ Im Realisierungsfalle des Anlegers samt Stromversorgung sollte abgeprüft werden, ob sich Synergieeffekte zur entsprechenden Nachrüstung der (privaten) KD-Anlegestelle in Höhe Janarius-Zick-Straße ergeben (ca. 450 m Entfernung)

Der vorgeschlagene neue Standortbereich beim Bahnhof *Ehrenbreitstein* in Höhe des Bahnhofs soll den ca. 0,3 km südlich befindlichen aktuellen Anleger am Kapuzinerplatz ersetzen, weil dort die Andienung durch Reisebusse konflikthaft ist (s.o.) und der neue Standort einige Vorteile bietet (s.u.). Die Verlegung wird auch von relevanten Landesbehörden angeregt.⁵⁴ Heute befinden sich am vorgeschlagenen Ersatzstandort der (häufig unbelegte) Anleger eines Bunkerboot⁵⁵-Betreibers sowie die angepachtete Fläche für einen meist nicht ausgelegten Anleger der KD. Hier wären also Abstimmungen zu führen mit dem Ziel, die Nutzungsrechte neu zu ordnen, um eine Verlegung des Kabinenschiffanlegers in diesen Bereich zu ermöglichen. Das in Ehrenbreitstein stationierte Bunkerboot liegt in der Regel am zweiten ca. 250 m südlich gelegenen Anleger der gleichen Firma. Vorteile des neuen Standorts: Keine Beeinträchtigung von Wohnnutzungen, keine Sichtbeeinträchtigung zwischen Kapuzinerplatz und Rhein sowie zwischen der „Rheinsteigufener“-Wiese bzw. dem Spielplatz und dem Rhein, geringere Konflikte mit Fuß- und Radverkehr, bessere Erschließbarkeit mit Reisebussen hinsichtlich der Anfahrbarkeit und der Ein-/ Ausstiegsflächen. Der bewirtschaftete Parkplatz der Deutschen Bahn könnte teilweise als Reisebusvorfahrt genutzt werden (Abstimmung und finanzieller Ausgleich mit der DB erforderlich). Die Nähe zum Bahnhof selbst (hier besser), die Nähe von Bushaltestellen (bei beiden Standorten ähnlich) sowie des Fähranlegers (am heutigen Standort näher gelegen) sind aktuell nachrangig, was sich aber in Zukunft ändern könnte.⁵⁶ Eine räumliche Ausdehnung nach Norden ist nicht möglich, weil zum einen die Reede für die Frachtschiffahrt und zum anderen ein FFH-Gebiet mit Schutzanliegen zum Fischbestand bereits an der Uferrampe beim Bahnhof beginnen. Es ist zu prüfen, ob die Kapazität der Anlegestelle und somit die Wirtschaftlichkeit der Standortverlegung durch etwaige Zulassung des doppelreihigen Anlegens erhöht werden können. Auch dies steht unter dem Vorbehalt „strom- und schiffahrtspolizeilichen“ bzw. wasserrechtlichen Genehmigungen durch die entsprechenden Bundes- und Landesbehörden. Grundvoraussetzung ist die Bereitschaft der betroffenen Unternehmen, die es abzufragen gilt [sobald dieses Konzept in den kommunalpolitischen Gremien bestätigt worden ist]. Akzeptanz setzt die Übernahme konzeptioneller und baulicher Mehraufwände durch die Stadt oder Dritte voraus. Bund, Land und Stadt haben keine Handhabe, die Entfernung oder Verlegung genehmigter privater Schiffsanleger, die betriebs- und verkehrssicher sind, zu erzwingen.

Im Zusammenhang mit der BUGA Mittelrhein 2029 ist ohnehin geboten, den Bahnhof und sein Umfeld zu attraktivieren; schließlich handelt es sich um ein Stadtentrée und das nördliche Tor zum Weltkulturerbebereich: Das heißt insbesondere Herstellung barrierefreier Zugänge und städtebauliche Aufwertung der Frei- und Verkehrsflächen. Der Bedarf, diesen Bahnhof zum Ersatzfernverkehrshalt für den Koblenzer Hbf zu entwickeln, verstärkt den entsprechenden Handlungsbedarf (vgl. Teilraum-Mobilitätskonzept Rechte Rheinseite Nord der Stadt von 2023⁵⁷).

⁵⁴ Stellungnahme v. 15.1.2020 der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord (SGD Nord, Referat 43 / Bauwesen, Bestandteil von Az. 4270-1984/41), die inhaltlich mit dem Welterbesekretariat im Ministerium für Wissenschaft, Weiterbildung und Kultur (MWWK) abgestimmt wurde

⁵⁵ Bunkerboot = Tankboot; Betreiber: RheinPlus

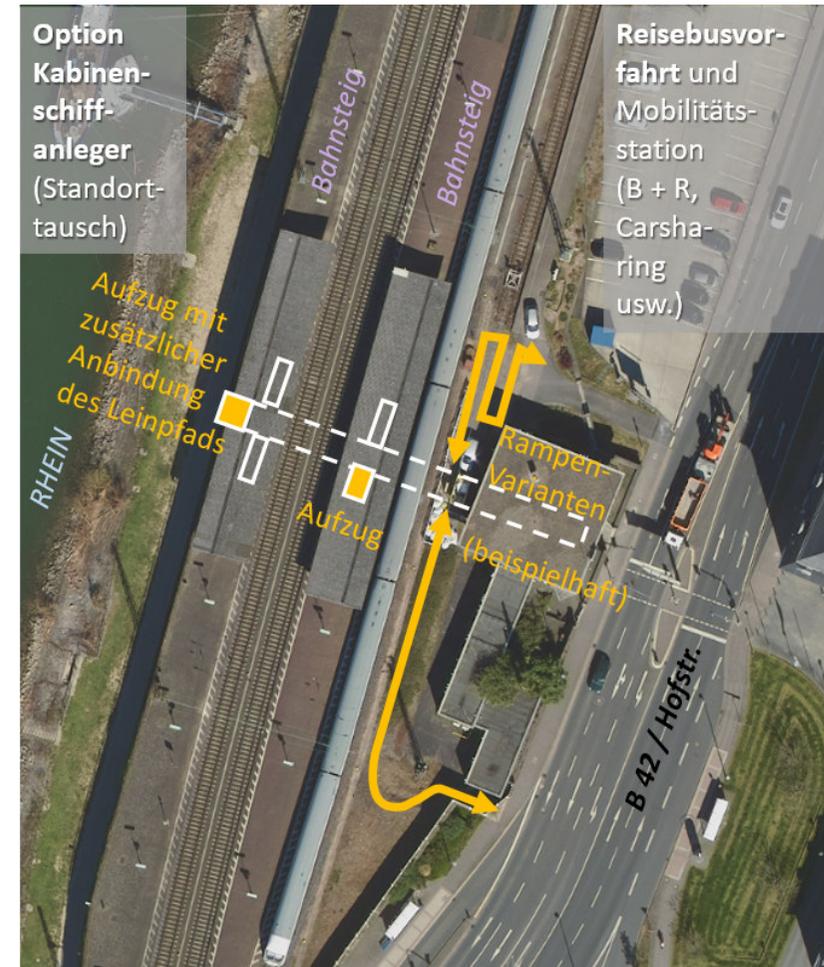
⁵⁶ Die bisher Ehrenbreitstein anführende Reederei Viking hat hier keine Ein- und Ausschiffungen und wickelt Landgänge – auch zur Altstadt Koblenz – mit Reisebussen ab.

⁵⁷ Stadt Koblenz: Teilraum-Mobilitätskonzept Rechte Rheinseite Nord. Entwurf 3.0. Bearbeitung: Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung. Stand 16.1.2023 (https://buenger-info.koblenz.de/si0056.php?_ksinr=8408&toselect=66776 – TOP Ö 1.2.1)

In diesem Zusammenhang ist anzustreben, die Personenunterführung zu den Bahngleisen im Bahnhof Ehrenbreitstein rheinseitig zu öffnen, um eine direkte Verbindung zwischen Bahnhof und Vorplatz einerseits und Rheinufer zu erzielen (Einbeziehung der Leinpfad-Ebene in den erforderlichen Bahnsteig-Aufzug, ggf. zusätzliche Treppe).⁵⁸ Dadurch würde sich auch die Anbindung des Felsenwegs zur Festung Ehrenbreitstein ab Rheinufer verbessern, was im Hinblick auf die die fußläufige Verbindung der Festungsanlagen untereinander von Bedeutung sein kann.

Grundsätzlich ist bei der Abfahrt bzw. Ankunft der Kabinenschiffe mit einer hohen Anzahl ein- und aussteigender Passagiere zu rechnen. Daher sollte eine entsprechend große Fläche zur Aufnahme und Verteilung der Passagiere im Bereich der Anlegestelle vorgesehen werden. Dabei ist flächenmäßig darauf zu achten, dass es zu keinen Beeinträchtigungen mit dem Rad- und Fußverkehr auf dem Leinpfad kommt.

Generelle Voraussetzung für jegliche neuen Kabinenschiff-Anlegestellen in Koblenz ist, dass diese mit einer stationären Landstromversorgung ausgestattet werden



*Abb. 15: Option Kabinenschiffanlegestelle
Bahnhof Ehrenbreitstein (Standorttausch)
(eigene Darstellung;)*

⁵⁸ Konzeptidee des Amtes für Stadtentwicklung und Bauordnung aus 2008, auch vorgeschlagen in Stellungnahme v. 15. 1. 2020 der SGD in Abstimmung mit dem Welterbesekretariat im MWWK (s. Fußnote 51), die hier in Auszügen wiedergegeben wird.

Sonstige Standortbereiche im Stadtgebiet Koblenz kommen für die Neuanlage von Kabinenschiffanlegern nicht in Frage, insbesondere aus Gründen des Naturschutzes (vgl. Abb. 16) und/oder wegen Nicht-Erschließbarkeit durch Reisebusse. Letzteres gilt insbesondere für *Neuendorf* mit seinen engen Gässchen und hohem stadteileigenen Pkw-Parkdruck durch die Einwohnerschaft.

Es wird angestrebt, eine Darstellung der Positiv-Flächen, an denen Steiger / Schwimbrücken etc. für Kabinenschiffe anlanden und landseitig erschlossen werden dürfen, im Flächennutzungsplan darzustellen (mittelbarer Ausschluss neuer Kabinenschiffanleger in den übrigen Uferzonen).⁵⁹

An der – hauptsächlich von Frachtschiffen benutzten – Liegestelle *Raumental* werden sporadisch Lärmbeeinträchtigungen der anliegenden Wohnbebauung durch die Schifffahrt berichtet. Die Stadt hat keinerlei Einfluss auf die Nutzung und den Fortbestand der in der Bundeswasserstraße gelegenen Schiffliegeplätze. Die Stadtverwaltung wird dennoch [sobald dieses Konzept in den kommunalpolitischen Gremien bestätigt worden ist] mit der Prüfbitt an die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes herantreten, die Liegemöglichkeiten in Raumental räumlich einzukürzen und auf eine Verlegung der Übernachtungen zur Reede Koblenz hinzuwirken.



Abb. 16: Landespflegerische Restriktions- und Potenzialflächen (eigene Darstellung Amt 61.1/LP)

⁵⁹ Dies ist jedoch aus Verfahrensgründen nicht mehr in die 2024 laufende Neuaufstellung des Flächennutzungsplans einbeziehbar

4.2.2 Nachbarschafts-/Immissionsschutz

Der Ratsbeschluss zur Aufstellung dieses Konzeptes enthält – in der Antragsbegründung – folgende Prüfaufträge zum Nachbarschafts- und Immissionsschutz:

- (a) „Regelung und Verteilung der Anlegevorgänge auf alle nutzbaren Uferbereiche in den Stadtteilen (Rauental, Altstadt, Ehrenbreitstein, Neuendorf, Güls)“
- (b) „An- und Ablegezeiten und -vorgänge“
- (c) „Regelung des Anlieferverkehrs durch feste Andienungszeiten und bauliche Umgestaltung“
- (d) „Anpassung der Hafensatzung“
- (e) „Die Erlaubnis von Lautsprecherdurchsagen und Festivitäten an Deck werden in den Morgen- und Abendstunden zeitlich begrenzt.“⁶⁰

Zu (a) „Regelung und Verteilung der Anlegevorgänge auf alle nutzbaren Uferbereiche in den Stadtteilen (Rauental, Altstadt, Ehrenbreitstein, Neuendorf, Güls)“:

Dieser Prüfauftrag widerspricht teilweise einem weiteren Prüfauftrag des Stadtrats, nämlich „*mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt nochmals Gespräche zu führen mit dem Ziel, dass die Anliegestelle im Rauental entfällt*“⁶¹ und wurde negativ beschieden (Bedarf vorhanden, Liegebereich erforderlich).

Das Prüfungsergebnis, auch die anderen genannten Stadtteile betreffend, ist den Ausführungen dem voranstehenden Kapitel 4.2.1 zu entnehmen (Rauental und Neuendorf: keine Einrichtung von Steigern; Ehrenbreitstein: Kapazitätsausweitung nur bei Verlegung zum Bahnhof; Altstadt: mittelfristig Umwandlung des Frachtschifflicheplatzes Peter-Altmeier-Ufer zu einem Kabinenschifflicheplatz; ggf. neue Steiger in Güls und an der Rhein-Mosel-Halle).

Zu (b) „An- und Ablegezeiten und -vorgänge“

Wie eingangs dargestellt, darf im Bereich Altstadt bzw. an stadteigenen Uferzonen kein Anlegen im Nachtzeitraum 21:30 bis 6:30 Uhr erfolgen. In anderen Stadtteilen handelt es sich i.d.R. um private Anlegestellen an bundeseigenen Uferabschnitten oder öffentlich nutzbare Liegeplätze in der Bundeswasserstraße, für die keine derartigen Nutzungsaufgaben getroffen werden können.

Zu (c) „Regelung des Anlieferverkehrs durch feste Andienungszeiten und bauliche Umgestaltung“

Die Ausführungen „zu (b)“ gelten entsprechend.

Bauliche Optimierungen am *Peter-Altmeier-Ufer* sollen im Rahmen einer Gesamtbetrachtung zur städtebaulichen Aufwertung mitkonzipiert werden.⁶²

⁶⁰ Ratsvorlage AT/0030/2019

⁶¹ Ratsvorlage AT/0051/2023

⁶²

Zu (d) „Anpassung der Hafensatzung“

Eine wasser- bzw. schifffahrtsrechtliche Hafensatzung gibt es in Koblenz nicht (dazu müsste u.a. ein Hafengebiet festgelegt worden sein). Bezogen auf Immissionsschutzregelungen gleichwertig oder sogar günstiger sind die Nutzungsverträge, die für Anlegevorgänge an den stadteigenen Uferbereichen Peter-Altmeier- und Konrad-Adenauer-Ufer abgeschlossen werden. Die Zuständigkeit liegt seit 2024 komplett bei der Koblenz-Touristik, die die entsprechenden Regelungsoptionen ausschöpft.

Zu (e) „Erlaubnis von Lautsprecherdurchsagen und Festivitäten an Deck ... in den Morgen- und Abendstunden zeitlich begrenzt“

Das Landes-Immissionsschutzgesetz (LImSchG) regelt allgemeingültig: *„Von 22 bis 6 Uhr (Nachtzeit) sind Betätigungen verboten, die zu einer Störung der Nachtruhe führen können“ (§ 4 Abs. 1). „Geräte, die der Erzeugung oder Wiedergabe von Schall oder Schallzeichen dienen (Tongeräte), insbesondere Lautsprecher, Tonwiedergabegeräte, Musikinstrumente und ähnliche Geräte, dürfen nur in solcher Lautstärke benutzt werden, dass unbeteiligte Personen nicht erheblich belästigt werden oder die natürliche Umwelt nicht beeinträchtigt werden kann“ (§ 6 Abs.1). „Zuständige Behörde für die Überwachung der Einhaltung (...) ist in kreisfreien (...) Städten die Stadtverwaltung“ (§ 15 Abs. 2 Nr. 2).*

Zusätzliche Regelungen zu Anlegezeiten und zur Nachtruhe sind im Stadtteil *Altstadt* in den städtischen Nutzungsvereinbarungen für die Anlegestellen am Peter-Altmeier-Ufer (Moselhafen) sowie bei den privaten Anlegern am Konrad-Adenauer-Ufer bereits umgesetzt.

Bei der „Anlegestelle“ im Stadtteil *Rauental*, deren Aufgabe der Stadtratsantrag Nr. 51 aus 2023 fordert, handelt es sich um einen Bereich öffentlicher Ankerplätze für die Frachtschiffahrt in der Verwaltung der Bundeswasserstraßen- und -schiffahrtsverwaltung.⁶³ Der Ein- und Ausstieg von Personen sowie der Frachtumschlag sind nicht zulässig, so dass hier grundsätzlich kein Reisebus- und in der Regel kein Lkw-Verkehr erzeugt wird. Es gelten die üblichen Lärmschutzaufgaben gemäß Landesimmissionsschutzgesetz (Nachtruhe zwischen 22 und 6 h sowie Verbot erheblicher Belästigungen durch Tongeräte an Bord). Die Stadt hat keinerlei Einfluss auf die Nutzung und den Fortbestand dieser in der Bundeswasserstraße gelegenen Schiffliegeplätze.

4.2.3 Landstromversorgung

Die Stadt hat am Konrad-Adenauer- und Peter-Altmeier-Ufer entsprechende Infrastrukturen geschaffen und setzt das damit möglich werdende Verbot der Stromerzeugung an Bord über Nutzungsverträge durch. Aus Immissions- und Klimaschutzgründen sollten auch die außerhalb des Stadtteils Altstadt liegenden Schiffe eine Landstromversorgung erhalten. Durchsetzungsinstrumente der Stadt für bestehende nichtstädtische Liegestellen bzw. Kaimauern sind jedoch nicht verfügbar.

⁶³ Die Osthälfte ist für Schubschiffahrt, die Westhälfte für sonstige Schiffahrt vorgesehen.



Abb. 17: Landstromverteilungskasten der Stadt am Peter-Altmeier-Ufer



Abb. 18: Tafelzeichen B.12 „Gebot, Nutzung von Landstrom“

Wo jedoch Landstrominfrastruktur für Schiffe vorhanden ist, kann die Bundeswasserstraßen- und -schifffahrtsverwaltung eine Benutzungspflicht anordnen: Die Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung enthält die Möglichkeit, dass die zuständige Behörde an einer Liegestelle das Schifffahrtszeichen „B.12 Gebot, Nutzung von Landstrom“ aufstellt. Dann „ist ein Fahrzeug verpflichtet, sich an einen betriebsbereiten Landstromanschluss anzuschließen und seinen gesamten Bedarf an elektrischer Energie während des Stillliegens daraus zu decken.“ Die Regelung kann durch Zusatzschilder um Ausnahmen ergänzt werden und gilt generell nicht, für „ein Fahrzeug, das während des Stillliegens ausschließlich eine Energieversorgung nutzt, die keine Geräusche sowie keine gasförmigen Schadstoffe und luftverunreinigenden Partikel verursacht.“⁶⁴

Es ist also zweistufig vorzugehen:

1. Schaffung der Infrastruktur

Die Stadt kann die Eigner der betreffenden Steiger lediglich um die Herstellung von Landstromversorgungsanlagen bitten und sie entsprechend motivieren; eine Verpflichtung ist unter den gegebenen Rahmenbedingungen nicht möglich. Gemäß Vorgesprächen ist davon auszugehen, dass eine Umsetzung nur erfolgt, wenn die Stadt sich maßgeblich an den Investitionskosten beteiligt.⁶⁴ Demnach ist es sinnvoller, die Mittel in die Schaffung stadteigener Anlagen zu investieren, um eine Refinanzierung über Einnahmen aus Stromvertrieb zu ermöglichen.

2. Initiierung eines Benutzungsgebotes

Nach Herstellung der Anlage ist die Bundesverwaltung zu bitten, das Schifffahrtszeichen mit dem Nutzungsgebot aufzustellen.

⁶⁴ Entsprechende Eigeninitiativen eines Stromversorgers sind nach informeller Abfrage nicht zu erwarten (Sachstand 2023).

4.2.4 Antriebswende

Auch bei Kabinenschiffen wünscht die Stadt eine Umstellung auf umweltfreundlichere Antriebstechnik (Abgasreinigungsanlagen, „schadstofffreie“ HyMeth-Motoren bzw. Gas-to-liquid-Treibstoffe, Elektromotoren oder zumindest Hybridantriebe).

Ein Instrument, dies zu begünstigen und zu beschleunigen, wären entsprechende Gebührenanpassungen in den Nutzungsvereinbarungen für das Peter-Altmeier- sowie das Konrad-Adenauer-Ufer bezüglich Antriebsarten (Verteuerung für Diesel, gestaffelte Verbilligung für Strom, Wasserstoff und andere Gase). Die Koblenz-Touristik wird dies mittelfristig umsetzen.⁶⁵

4.2.5 Gästegruppengröße⁶⁶

Der Ratsbeschluss zur Aufstellung dieses Konzeptes enthält in der Antragsbegründung u.a. auch den Prüfauftrag, „Führung von Verhandlungen mit den Reedereien und Reisebusunternehmen mit dem Ziel, Stadtführungen nur mit einer maximalen Gruppengröße von 25 Personen durchzuführen.“⁶⁷ Eine Obergrenze für Gruppen – 25 Personen – ist generell in der Diskussion (vgl. 2.2.2). Sie wäre allerdings nur umsetzbar, wenn sie vorgeschrieben werden könnte, was beim allgemein nutzbaren öffentlichen Straßenraum schwierig ist – und zudem die Kontrollierbarkeit durch die Ordnungsbehörden voraussetzt.

Auch Standards zur Reiseführer/innen-Qualifikation können städtischerseits praktisch nicht für Angebote Dritter vorgeschrieben werden. Eine Akkreditierungspflicht ist im öffentlichen Straßenraum nicht zulässig.

Ebenso wenig kann eine Pflicht zur Buchung der Gästeführung über die Koblenz-Touristik ausgesprochen werden, was den Nebennutzen der Einhaltung der vorgenannten Höchst-Gruppengröße hätte. Die Verwaltung prüft ersatzweise ein Anreizsystem für die Liegeplätze im eigenen Einflussbereich, d.h. am Moselhafen: Vergünstigungen bei gleichzeitiger Buchung von qualifizierten Stadtführungen bei der Koblenz-Touristik. Allerdings gestaltet sich das Vorhaben als schwierig, da die Buchung in der Regel durch unterschiedliche Firmen (Reederei <-> Liegeplatz; „Landoperator“ / Reiseveranstalter <-> Gästeführung) vorgenommen wird.

⁶⁵ aktuell nicht kurzfristig umsetzbar, wegen gerade erst erfolgter Änderung der Gebührenordnung samt Erhöhung

⁶⁶ Prüfauftrag des Stadtrats: „Führung von Verhandlungen mit den Reedereien und Reisebusunternehmen mit dem Ziel, Stadtführungen nur mit einer maximalen Gruppengröße von 25 Personen durchzuführen“ (<https://buergerinfo.koblenz.de/getfile.php?id=246510&type=do>)

⁶⁷ Ratsvorlage AT/0030/2019

4.3 Konzeptvorschläge Fahren

Bereits im VEP wird im Handlungsfeld Fußverkehr unter 3.2 „Abbau von Zäsuren“ ausgeführt bzw. vorgegeben:

„Die Anzahl der Flussquerungen für den Fußverkehr hat in den vergangenen (...) Jahrzehnten abgenommen, obwohl eigentlich Bedarf bestünde, weitere Querungen zur Förderung des Fuß- (und Rad-)verkehrs zu schaffen. Umso bedeutsamer sind der Weiterbetrieb der bestehenden Fahren und die Reaktivierung der Linien bei Lay (Mosel) und Stolzenfels/Lahnstein (Rhein) (...). Eine relevante Verkehrswirksamkeit für den Alltagsverkehr können sie aber nur dann entfalten, wenn die Betriebszeiten praktisch auf das ganze Jahr ausgedehnt werden (...). Darüber hinaus sind Umbauten erforderlich, um die Nutzung mit Rollstuhl zu ermöglichen ...“⁶⁸

Das VEP-Handlungsfeld 2.4.1 „Weiterbetrieb, Optimierung und bessere Einbindung der Sonderverkehrsmittel“ beinhaltet den Maßnahmebaustein „Reaktivierung von Fahren“: „Die Stadt Koblenz sollte unterstützend bewirken, dass stillgelegte Fahren wieder reaktiviert und durch Bewerbung, Wegweisung und Tarifintegration zu einem Element des Koblenzer ÖPNV werden. Es entsteht neben dem touristischen vor allem ein stadtverbindender Nutzen. Der Fuß- und Radverkehr im Alltags- und Freizeitverkehr würden durch die z. T. erheblichen Abkürzungen stark aufgewertet. Durch eine ganzjährige Bedienung (mind. werktags zwischen 6 und 19 Uhr), einen nachvollziehbaren Fahrplan und die Einbeziehung in den VRM-Tarif wird eine attraktive Ergänzung im Koblenzer ÖPNV-Netz geschaffen. Wartungsarme Materialien und moderne Technik moderner Fährboote ermöglichen einen kostengünstigen Betrieb (z.B. Elektro-, ggf. Solarantriebe mit Zwischenladung an den Stationen, automatische Absperr- und Anlegevorrichtungen sowie Zugangskontrollsysteme, die einen Ein-Personen-Betrieb und perspektivisch ggf. eine Vollautomatisierung ermöglichen).“

Als „Reaktivierungsempfehlung“ werden im VEP aufgeführt (s. Abb. 19):⁶⁹

- Rhein:
 - Kesselheim – Vallendar
 - Neuendorf – Urbar
 - Südliche Vorstadt – Pfaffendorf
 - Oberwerth – Horchheim
 - Stolzenfels-Kripp – Oberlahnstein
- Mosel:
 - Güls Süd (B416) – Lay

Verkehrsplanerisch vordringlich ist neben der Moselfahren-Reaktivierung v.a. die Wiederinbetriebnahme der Relationen

- Stolzenfels-Kapellen (Schloss) – Niederlahnstein und
- Stolzenfels-Kapellen (Schloss) – Oberlahnstein.⁷⁰

Sie haben sowohl für den Alltags- als auch für den Freizeit- und Touristikverkehr die größte Bedeutung (u.a. Verbindung der Jakobswege Lahn- und Mosel-Camino).

⁶⁸ VEP, S. 117

⁶⁹ VEP, S. 89f und Abb. 29

⁷⁰ Die Fährverbindungen zwischen Schloss und Lahnstein fehlen aufgrund eines Zeichenfehlers in VEP-Abbildung 29.

Die BUGA 2029 benötigt viele dezentrale Fährlinien im Mittelrheintal, um den Veranstaltungskorridor attraktiv und zeitsparend zu erschließen – zumal der Rhein die Besonderheit des Ausstellungsraumes ausmacht (Veranstaltungsmotto „Willkommen am Wasser!“), aber auch eine Zäsur darstellt. Aufgrund zunehmender Extremwasserstände sind etwaige temporäre Einschränkungen mitzubedenken. Es empfiehlt sich, die BUGA zur Etablierung von dauerhaft sinnvollen Projekten zu nutzen, die ansonsten nicht oder erst viel später realisiert würden. Schließlich ist es Anliegen der Ausstellungskonzeption, nachhaltigen Nutzen zu erzeugen.

Bezogen auf die Fährverbindungen im Stadtgebiet Koblenz ist generell zu empfehlen:

- (a) *Altstadt – Ehrenbreitstein*: Beibehaltung des Betriebs, Beibehaltung der Anerkennung von VRM- und Deutschland-Tarif (Ausgleichzahlung),⁷¹ Betriebsausweitung auf Morgen-/Abendstunden und Winterhalbjahr (dito);
- (b) *Lützel – Dt. Eck*: Beibehaltung des Betriebs, langfristig barrierefreie Ausgestaltung der Steiger und Fähre und leichte Verschiebung der Altstadt-Anlegestelle nach Osten (Kapazitätserhöhung der Schiffsanlegestellen am Peter-Altmeier-Ufer);
- (c) *Stolzenfels – Lahnstein*: Dauerhafte Wiederherstellung der Fährverbindungen Kapellen – Nieder- und Oberlahnstein in Abstimmung mit Stadt Lahnstein ab spätestens 2029 (ggf. städtische Ausgleichzahlungen und Steigerbereitstellung, möglichst auch Einbeziehung von Kripp);
- (d) *Lay*: Prüfung der Wiederaufnahme eines privatwirtschaftlichen⁷² Fährbetriebs bei *Lay* über die Mosel als Angebot für den Fuß- und Radverkehr wegen
 - bis auf weiteres gegebener Gefahrenstrecke im Zuge der B49 zwischen *Lay* und Dieblich (Touristik, Freizeit- und Alltagsverkehr) sowie
 - etwaiger Premiumwanderroute mit Einbeziehung von *Lay* (Touristik, Freizeitverkehr),
- (e) Kooperation mit der Stadt Lahnstein und der Verbandsgemeinde (VG) Rhein-Mosel bei (c) und (d)

Die entsprechenden Punkte sollen bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans als Prüfaufträge einbezogen werden, die den Rhein betreffenden Empfehlungen zusätzlich auch in die BUGA-2029-Planungen.

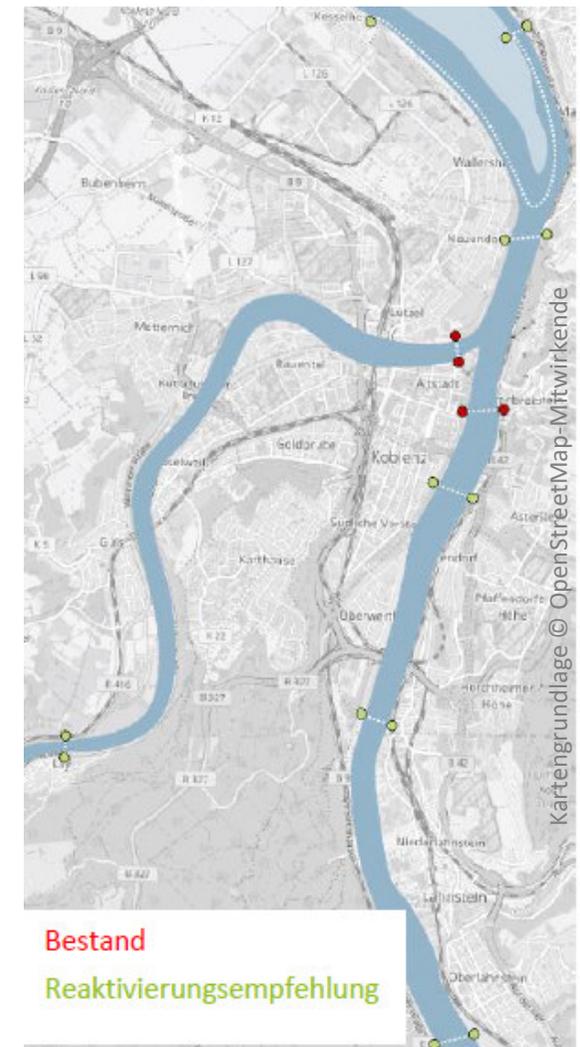


Abb. 19: Reaktivierungsmöglichkeiten von Fähren (Quelle: VEP, S. 90)

⁷¹ Weiterführung und ggf. Anpassung der Ausgleichszahlungen für die ÖPNV-Tarifanerkennung durch das Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung und das Land. Die Einbeziehung der Moselfähre in den VRM- und Deutschland-Tarif wird bisher betreiberseitig abgelehnt und ist verkehrsplanerisch und touristisch nachrangig bzw. bis auf weiteres entbehrlich.

⁷² Beschaffung und Unterhaltung durch das Tiefbauamt, das die alte Fähre besaß, sind wegen anderer Aufgaben und Fachkompetenzen ausgeschlossen.



Zu (a): Der heutige Fahrplan kann mit einer Schicht gefahren werden. Die Bedienungszeitenausweitung erfordert zusätzliches Personal und einen finanziellen Ausgleich durch Stadt und Land, da sowohl der frühmorgendliche Verkehr als auch ein Winterbetrieb fast ausschließlich mit ÖPNV-Zeitkarten, d.h. ohne unmittelbare Einnahmen des Fährbetreibers, abgewickelt würde (Einstellung von Haushaltsmitteln als Umsetzungsvoraussetzung).

Zu (e): Die VG Rhein-Mosel war und ist mit den Ortsgemeinden Rhens und Dieblich von beiden Fährlinieneinstellungen in den 2010er Jahren betroffen: In Rhens und Spay ergaben sich z.B. Einschränkungen im Schulverkehr nach Lahnstein (weitere Wege, ÖV-Attraktivitätsminderung, mehr MIV). Die Radweg-Netzlücke zwischen Dieblich und Lay, die voraussichtlich noch viele Jahre andauern wird, wurde durch den Wegfall des Alternativangebots auf dem Wasser verschärft.

Abb. 20: Solarfähre „Santa Maria II“ an der Obermosel (Foto: Saar-Obermosel-Touristik e.V., H.-P. Merten)

Neue Fähren müssen möglichst

- wirtschaftlich (1-Personen-Betrieb mit Teil- oder Vollautomatisierung⁷³),
- barrierefrei und
- ökologisch angetrieben

sein. Entsprechend innovative Modelle lassen die Gewährung von Fördermitteln⁷⁴ für die Beschaffung der Schiffe und der landseitigen Infrastruktur aktivieren könnte.

Bei Fähren ist die Umstellung auf Elektroantrieb leichter möglich als bei Ausflugs- und Kabinenschiffen, da die Anlegezeiten bei entsprechender technischer Ausstattung zur Schnellladung benutzt werden können. An der Mosel bei Lay, wo die Flussströmung gering ist, könnte auch eine Solarfähre eingesetzt werden, wie sie seit 2017 an der Obermosel zwischen Wasserbillig (Luxembourg) und Oberbillig (Deutschland) verkehrt.

⁷³ Im Rahmen des vom Bundeswirtschaftsministerium geförderten Forschungsprojektes „Automatisierte und koordinierte Navigation von Binnenfähren“ (AKOON) der RWTH Aachen wird die Rhein-Autofähre „Horst“ zwischen Ingelheim und Oestrich-Winkel bereits seit 2021/22 mithilfe digitaler Assistenzsysteme weitgehend autonom („teilautonom“) betrieben; Vorteile sind u.a. Entlastung des Personals, schnellere und präzisere Anlegevorgänge, Betriebsmöglichkeit und -sicherheit auch bei dichtem Nebel, ca. 10 % Treibstoffersparung).

⁷⁴ [€€€] Förderoptionen:

Ggf. Verlängerung des Forschungsprojektes „Automatisierte und koordinierte Navigation von Binnenfähren“ (AKOON, Bundeswirtschaftsministerium) oder Programme des Bundesverkehrsministerium (z.B. Digitale Vernetzung im Öffentlichen Personenverkehr, Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV) sowie EU-Programm LEADER:

- Fähre Stolzenfels - Lahnstein: LAG Oberer Mittelrhein, Handlungsfeld Mobilität (4 Modellprojekte bis 2029).
- Fähre Lay: LAG Mosel, Handlungsfeld Tourismus und Wirtschaft

4.4. Konzeptvorschläge Wasserbus und „Wassertaxi“

Zunächst ist festzustellen, dass Wasserbusse und -taxis nur für Einsatzräume, die sich auf jeweils nur Rhein samt dem obersten Mosel-Kilometer oder nur die Mosel oberhalb der Staustufe Koblenz beschränken, in Frage kämen. Fahrten zwischen beiden Flusspegelniveaus wären mit einer unattraktiven Verlustzeit und Kosten durch die Schleusung verbunden und kommen daher im Alltagsverkehr nicht in Frage (Berufs-, Ausbildungs-, Versorgungs-, Dienst- und Begleitmobilität).

Im VEP gibt es im Handlungsfeld 2.4.1 „Weiterbetrieb, Optimierung und bessere Einbindung der Sonderverkehrsmittel“ den Maßnahmebaustein „Prüfung eines Wasserbus-Systems“ mit Darstellung einer beispielhaften Linienführung (s. Abb. 21): „Alternativ [zum Beibehalt bzw. der Wiederinbetriebnahme der Fähren] können Querungen über Rhein und Mosel durch ein Wasserbus-System ergänzt werden, in welches die aktiven und vormals eingestellten Fährverbindungen integriert werden.“⁷⁵

Immer wird die Einführung von „Wassertaxis“ gefordert, wobei solche meist gar nicht gemeint sind:⁷⁶ Wassertaxis – schnelle Motorboote zur Buchung für individuelle Fahrstrecken – sind nicht im Interesse der Allgemeinheit. Von einem solchen System würden nur äußerst wenige Einzelpersonen profitieren, während der Betrieb diverse Störwirkungen verursacht (z.B. Beeinträchtigung der Fracht- und Personenschiffahrt, Lärmimmissionen). Für das Anliegen des Verkehrsentwicklungsplans „Koblenz 2030“, Kfz-Verkehr auf der Straße zu vermindern, spielt die Wassertaxi-Option keine Rolle, zumal Mitfahrten sehr teuer wären und keine große Nachfrage zu erwarten ist.

Wasserbusse - Linienverkehr mit festen und häufigen Fahrzeiten und Booten bzw. Schiffen, die auf einen schnellen Fahrgastwechsel ausgelegt sind, wären prinzipiell eine wünschenswerte Ergänzung des hiesigen Verkehrssystems (Beispiele Venedig, Hamburg, Kopenhagen, Antwerpen). Moderne Systeme sind auf schnelle Anlegemanöver und möglichst einfachen Ein- und Ausstieg ausgelegt, idealerweise barrierefrei. Neben diesen reisen Wasserfahrzeugen ist grundsätzlich auch der Einsatz von Amphibienfahrzeugen denkbar. Solche schwimmfähigen Straßenbusse sind bislang noch nirgendwo im ÖPNV-Einsatz, sondern als Ausflugs- und Spaßgefährte in Betrieb (touristische Attraktionen mit hohen Fahrpreisen). Technisch wären solche Fahrzeuge auch eine Linienverkehrsoption, da der Vor- und Nachlauf auf der Straße die direkte Anbindung wichtiger Quellen oder Ziele, die nicht direkt ab Wasserweg liegen, ermöglicht. Voraussetzung dafür sind u.a. geeignete Fahrzeuge (barrierefreier schneller Fahrgastwechsel) sowie unkompliziert an Straßennetz angebundene Uferrampen.

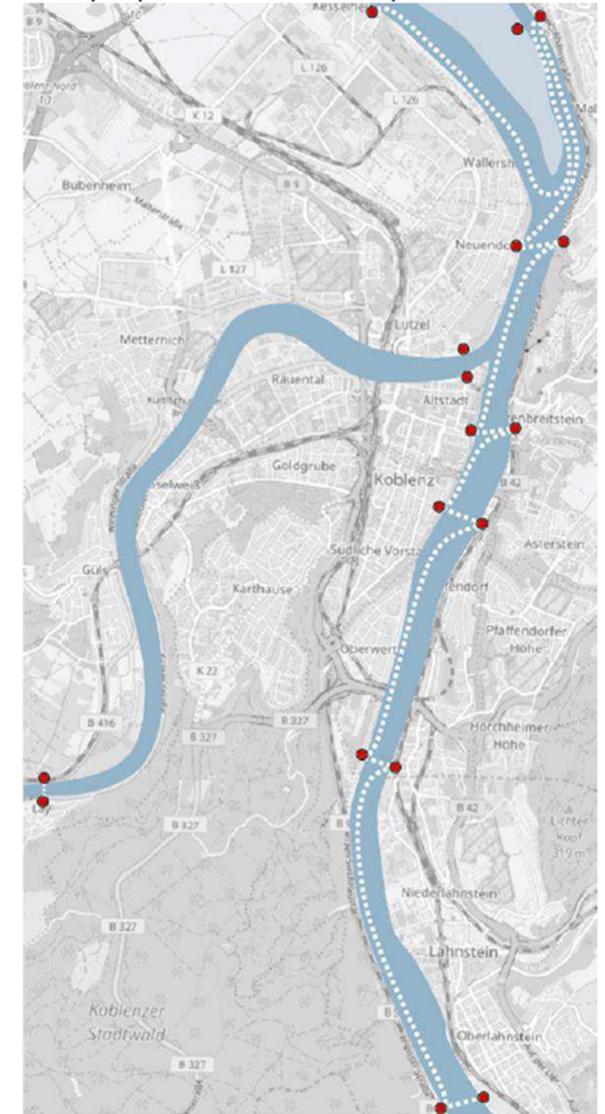


Abb. 21: Perspektivisch: Wasserbussystem (Quelle: VEP, S. 90)

⁷⁵ VEP, S. 89f und Abb. 29

⁷⁶ Auch beim Mobilitätskonzept zur BUGA 2029 (<https://buga2029.blog/2020/05/11/buga-2029-das-mobilitaetskonzept/>) wird dieser beliebte, aber unstimme Begriff verwendet

Wasserverkehrsmittel können Bestandteil des ÖPNV werden, wenn sie die Bedingungen Landesnahverkehrsgesetzes erfüllen, s.o.⁷⁷ Der Betrieb von Wasserbussen mit niedrigen Fahrpreisen und idealerweise ÖPNV-Tarifintegration ist nur gemeinwirtschaftlich zu leisten, d.h. durch regelmäßige Ausgleichszahlungen für den Betrieb und ggf. die ÖPNV-Tarif-Anwendung (kommunale Zuständigkeit).⁷⁸

Für einen Einsatz kämen insbesondere Relationen in Betracht, in denen kein paralleles Angebot im Linienbusverkehr oder Schienenpersonennahverkehr existiert. Solche Angebote sind in Koblenz und zu den Nachbarorten längs der Flussufer gegeben, die jeweils deutlich schnellere Fahrzeiten aufweisen als potentielle Wasserbuslinien, so dass praktisch keine relevante Nachfrage für Parallelangebote auf dem Wasser zu erwarten ist. Auf der Mosel besteht mit der Schleuse zusätzlich eine Restriktion. Hier würde sich ein etwaiger Wasserbusverkehr auf das Gebiet des Moselstausees und ggf. flussaufwärts davon beschränken, also das aufkommensstarke zentrale Stadtgebiet (Altstadt / Lützel) aussparen. Interessant für potentielle Wasserbusse auf Mosel und Rhein sind flussquerende Verbindungen in Bereichen, in denen es keine Brücken oder Stege gibt. Hier bestehen Netzlücken im Fuß- und Radverkehrsnetz, aus denen sich eine gewisse Nachfrage für zusätzlichen Linienverkehr auf dem Wasser ergibt.

In Koblenz beträfe dies

- an der Mosel die Stadtteile Lay und Güls (flussquerende Direktverbindung und Verbindung zwischen Lay und Winningen) sowie
- am Rhein insbesondere den Stadtteil Stolzenfels (flussquerende Verbindung mit Lahnstein).

Unter heutigen Rahmenbedingungen beschränkt sich die Nachfrage fast durchweg auf Flussquerungen, das heißt den Einsatzbereich von Fähren (s. Kap. 4.3). Insofern sollten sich bis auf weiteres etwaige Aktivitäten zur Weiterentwicklung des hiesigen Mobilitätssystems auf die (Wieder-) Herstellung und Ausweitung von Fährverbindungen beschränken.

Temporäre Sondersituationen können abweichende Zusatzbedarfe verursachen, die den Einsatz „echter“ Wasserbusse rechtfertigen könnten, z.B.:

- a) Unterbrechungen von Straßen- und Bahnverbindungen, insbesondere Brückenbaumaßnahmen, Hier wäre in erster Linie der Baulastträger der unterbrochenen Verkehrsinfrastruktur⁷⁹ in der Verantwortung zur Organisation einer etwaigen vorübergehenden Wasserbuslinie,
- b) Großveranstaltungen, etwa die Bundesgartenschau Oberes Mittelrheintal 2029.

Sollte ein solcher temporärer Betrieb (überraschenderweise) eine starke dauerhafte Nachfrage erwarten lassen, ist die etwaige Überführung in ein regelmäßiges ÖPNV-Angebot zu prüfen.⁸⁰

Bei der BUGA 2029 erscheint der vertaktete Einsatz einer „Kette“ von Linienschiffen, die betreiberunabhängig „kostenlos“ (d.h. in bestimmten BUGA-Tickets integriert) oder aber gegen geringen Aufpreis genutzt werden können, realistischer. Es sollte mindestens ein Stundentakt, besser Halbstundentakt angeboten werden. Aufgrund der relativ langen Fahrzeiten wird die Hauptfrequentierung im Nahbereich liegen.

⁷⁷ Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr, insbesondere § 2 („Linienverkehr sowie [ÖPNV] in flexiblen Bedienungsformen“)

⁷⁸ Auch das im Aufbau befindliche Wasserbus-System Köln erfordert regelmäßige Ausgleichszahlungen der Stadt, obwohl dort eine stärkere Nachfrage zu erwarten ist.

⁷⁹ z.B. Deutsche Bahn, Landesbetrieb Mobilität, Bundesautobahngesellschaft, Tiefbauamt

⁸⁰ Prüfung läge in der Zuständigkeit der Stadt bzw. des ggf. betroffenen Landkreises als ÖPNV-Auftraggeber

Schon zur BUGA 2011 wurde der Rundkurs-Einsatz zweier Wasserbusse auf dem Rhein erwogen und eine Interreg-Projektförderung bei der EU beantragt. Diese wurde jedoch wegen „fehlender Innovation“ und „fehlendem transnationalen Mehrwert“ nicht gewährt.

Der Einsatz von alltagstauglichen, d.h. schnellen Wasserbussen wird speziell auf dem Mittelrhein durch dessen starke Strömung erheblich erschwert: Bei Bergfahrten ist ein sehr hoher Energieaufwand erforderlich, um halbwegs attraktive Fahrzeiten zu bieten. Zudem ist die Genehmigungsfähigkeit schneller Schiffe bei der gegebenen hohen Verkehrsdichte auf den recht schmalen Fahrinnen nicht unbedingt gesichert. Auch talwärts ergeben sich strömungsbedingte Einschränkungen der Wirtschaftlichkeit und Attraktivität, weil bei jedem Halt ein kleiner Bogen flussaufwärts gefahren werden muss, damit das Schiff mit dem Bug zur Strömung liegt. Letzteres erschwert Zickzackfahrten mit beidseitigen Anlegervorgängen, weil sie eine höhere Dichte der Haltevorgänge beinhalten. Günstiger sind Rundkurse, die eine Uferseite flussaufwärts und die andere flussabwärts bedienen, was jedoch wie alle Schleifenfahrten mit teils erheblichen Fahrzeitverlängerungen für die Fahrgäste verbunden ist; beim Linienverkehr ist dies – anderes als bei Ausflugsfahrten – eine schwerwiegende Attraktivitätsminderung.

5. Zusammenfassung

Die Personenschiffahrt ist eine wesentliche touristische Komponente in der Stadt Koblenz, die prominent an zwei Flüssen liegt.

Das Personenschiffahrtskonzept dient dazu, Koblenz verkehrlich und touristisch aufzuwerten und gleichzeitig die auftretenden Beeinträchtigungen zu mindern.

Das wachsende Segment des *Kabinenschiffstourismus* bedarf verschiedener Steuerungsansätze (räumlich, zeitlich, antriebstechnisch, landaktivitätsbezogen), damit die davon ausgehenden Nutzen größer als die durchaus auch gegebenen Beeinträchtigungen sind. Die verträgliche Obergrenze ist noch nicht erreicht und wird im vorliegenden Konzept definiert. Bezüglich des Immissionsschutzes konnten schon weitreichende Optimierungen erreicht werden. Weitere Ansätze in diesem Sinne werden im Konzept aufgezeigt. Es wird aufgezeigt, wo aus städtebaulicher, landespflegerischer und verkehrsplanerischer Sicht neue Anlegestellen möglich wären: An der Mosel in Güls und Rhein ggf. an der Rhein-Mosel-Halle und am Bahnhof Ehrenbreitstein. Letztgenannter Standort versteht sich als Ersatzstandort für Ehrenbreitstein am Kapuzinerplatz mit Kapazitätserweiterungsoption (städtebaulich-verkehrsplanerisch). Am Peter-Altmeier-Ufer soll der Frachtschiffanlegeplatz mittelfristig zugunsten der Personenschiffahrt umgenutzt werden (Verlegung der Frachtschiffe auf die andere Moselseite). In übrigen Stadtbereichen schließt die Stadt die Neuerrichtung von Kabinenschiffanlegestellen aus.

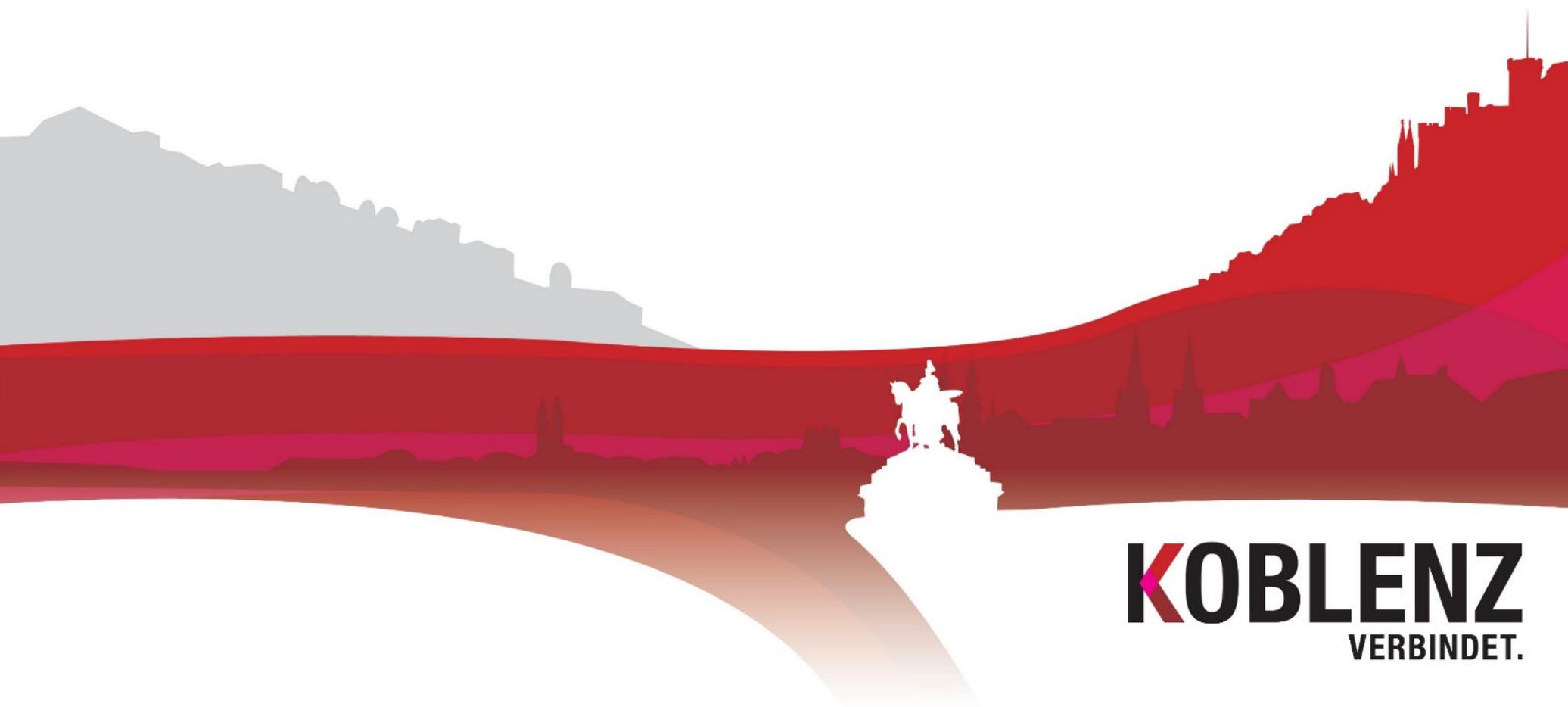
Bei der *Tagesausflugsschiffahrt* haben sich in den 2020er Jahren große Veränderungen bezüglich Angebot und Akteuren ergeben. Dieses Touristiksegment hat auch Relevanz für die Naherholung sowie die lokale und regionale Wirtschaft. Es steht eine Modernisierung, z.B. bei Service, Informationsangebot und Tarif an, zudem stabilisierende Begleitmaßnahmen bis hin zum Schutz vor Verdrängungen durch die Kabinenschiffahrt.

Fähren als dritte Säule der Personenschiffahrt haben eine erhebliche Bedeutung auch für Alltagsverkehre sowie die lokale und regionale Naherholung. Hier gilt es, den Bestand trotz widriger Rahmenbedingungen zukunftssicher zu machen sowie wichtige Netzlücken, die in den 2010er Jahren entstanden sind, zu schließen.

Die seit Jahrzehnten populäre Forderung nach Einführung von „*Wassertaxis*“ soll nicht weiterverfolgt werden (ungünstiges Nutzen-Kosten-Verhältnis, geringe praktische Verkehrsrelevanz).

Wasserbusse sind grundsätzlich sinnvoller, unter den gegebenen topografischen und siedlungs-/verkehrsstrukturellen Bedingungen aber ohne Alltagsrelevanz und nur mit großem, nicht verhältnismäßigem Aufwand zu betreiben. Das hiesige Mobilitätssystem benötigt v.a. zusätzliche Flussquerungen (d.h. Fähren). Längsfahrten auf dem Wasser parallel zu Zug- und Buslinien wären deutlich langsamer als diese und somit ohne angemessene Nachfrage.

Die *BUGA 2029* bietet günstige Bedingungen, dauerhaft sinnvolle Maßnahmen zeitnah durch- und umzusetzen. Beispiel: Reaktivierung der Fährverbindungen zwischen Stolzenfels und Lahnstein.



KOBLENZ
VERBINDET.