

Stadtverwaltung Koblenz
Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung



Nahverkehrsplan 2015
für die Stadt Koblenz

- Entwurf in Bearbeitung -

Leseentwurf – Stand: 10.06.2015

Inhaltsverzeichnis

1	Grundlagen und Rahmenbedingungen	4
1.1	Zuständige Institutionen	4
1.2	Rechtliche Grundlagen	4
1.3	Grundlagen der Nahverkehrsplanung	6
1.3.1	Aufgaben des Nahverkehrsplans	6
1.3.2	Bisherige Nahverkehrsplanung	8
1.3.3	Anmerkungen zum methodischen Vorgehen	9
1.3	Abgrenzung des Nahverkehrsraums	10
2	Bestandsanalyse	14
2.1	Strukturdaten	14
2.1.1	Raumstruktur	14
2.1.2	Bevölkerung und Demografie	16
2.1.3	Erwerbsstruktur	18
2.1.4	Schul- und Ausbildungsstruktur	20
2.1.5	Wirtschafts-, Versorgungs- und Freizeitstruktur	22
2.1.6	Verkehrsstruktur und Tourismus	25
2.1.7	Pendlerverflechtung	28
2.1.8	Motorisierungsgrad	28
2.2	ÖPNV-Daten	30
2.2.1	Angebote im Fernverkehr (nachrichtlich)	30
2.2.2	Angebot im SPNV	30
2.2.3	Angebot im ÖSPV (Busverkehr)	31
2.2.4	Leistung im ÖSPV	31
2.2.5	Standards im ÖSPV	37
2.2.6	Weitere Angebote zur Personenbeförderung	38
2.2.7	Tarif, Vertrieb, Kommunikation	39
2.2.8	Nachfragesituation	41
2.3	Mängelanalyse	42
2.3.1	Erschließungsqualität	43
2.3.2	Bedienungsqualität	45
2.3.3	Verbindungsqualität	47
2.3.4	Sonstige Mängel und Schwachstellen	47
3	Prognose voraussichtlicher Entwicklungen	48
3.1	Bevölkerungsentwicklung	48
3.2	Verkehrsprognose	48
3.3	Kostenprognose	48

4	Zielvorgaben und Rahmenkonzeption	49
4.1	Verkehrspolitische Ziele	49
4.1.1	Gesetzliche Zielvorgaben	49
4.1.2	Ziele aus übergeordneten Planungen	50
4.1.3	Kommunalpolitische Zielsetzungen	51
4.1.3	Weitere Ziele und Anregungen	52
4.2	Grundsätzliche Festlegungen	52
4.3	Bildung einer Netzstruktur	55
4.3.1	Netzhierarchisierung.....	56
4.3.2	Verknüpfungs- und Umsteigepunkte.....	57
4.3.3	Schnittstellen zum Individualverkehr	58
4.4	Übergeordneter Öffentlicher Verkehr	58
4.4.1	Schienenpersonennahverkehr	59
4.4.2	Fernverkehr auf Schiene und Straße	60
4.5	Angebotsstandards im straßengebundenen ÖPNV	61
4.6	Qualitätsstandards im straßengebundenen ÖPNV	61
4.6.1	Haltestellen und Infrastruktur	62
4.6.2	Fahrzeuge.....	62
4.6.3	Betrieb und Fahrpersonal	64
4.7	Verbundorganisation	64
5	Maßnahmenkonzeption	67
5.1	Linienbündelungskonzept	67
5.1.1	Bildung von Linienbündeln	67
5.1.2	Linienbündelung in der Stadt Koblenz	68
5.1.3	Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten	70
5.2	Netz- und Linienkonzept für den Stadtverkehr	71
5.3	Netz- und Linienkonzept für den Regionalverkehr	72
5.4	Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes	74
5.4.1	Prüfaufträge.....	74
5.4.2	ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord	77
6	Organisation und Finanzierung	79
6.1	Zuständigkeiten (Federführungen)	79
6.2	Künftige Vergabe der Busverkehrsleistungen	79
6.3	Benennung der Finanzierungsträger	79
6.4	Aufstellung eines Finanzierungsplans	79
	Verzeichnis der Festlegungen im NVP.....	80
	Tabellen- und Kartenverzeichnisse	81

1 Grundlagen und Rahmenbedingungen

1.1 Zuständige Institutionen

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

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

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

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

In Wahrnehmung ihrer Aufgabenträgerrolle legt die Stadt Koblenz hiermit ihren neu aufgestellten Nahverkehrsplan (NVP) vor.

1.2 Rechtliche Grundlagen

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

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

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

Die für die einzelnen Betriebsarten maßgeblichen Grundlagen befinden sich in folgenden Gesetzen und Verordnungen:

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

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

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

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

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

Außerdem von Bedeutung für die Anforderungen an den ÖPNV, dessen Ausgestaltung und Entwicklung sind Landesplanung und Organisation der Schülerbeförderung. Die jeweiligen rechtlichen Grundlagen sind:

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

⁴ Bundesministerium der Justiz: Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 22598) geändert worden ist. 21.03.1961

⁵ ebd.: Allgemeines Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 12. September 2012 (BGBl. I S. 1884) geändert worden ist

⁶ ebd.: Regionalisierungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598) geändert worden ist. 27.12.1993

⁷ Landesregierung Rheinland-Pfalz: Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (Nahverkehrsgesetz – NVG) vom 17. November 1995. Letzte berücksichtigte Änderung: §§ 5, 6 und 8 geändert, § 14 neu gefasst durch Artikel 2 des Gesetzes vom 01.12.2010 (GVBl. S. 426)

⁸ Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 8. Mai 1967 (BGBl. 1967 II S. 1563), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 25. Juli 2012 (BGBl. I S. 1703) geändert worden ist

⁹ Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr vom 21. Juni 1975 (BGBl. I S. 1573), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 8. November 2007 (BGBl. I S. 2569) geändert worden ist

¹⁰ Binnenschiffahrtsgesetz in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 4103-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 7 des Gesetzes vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585) geändert worden ist

¹¹ Fährenbetriebsverordnung vom 24. Mai 1995 (BGBl. I S. 752), die durch Artikel 2 § 5 der Verordnung vom 20. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2802) geändert worden ist

- Landesplanungsgesetz (LPlG)¹²,
- Schulgesetz Rheinland-Pfalz (SchulG)¹³
- und die Satzung der Stadt Koblenz über die Schülerbeförderung¹⁴.

1.3 **Grundlagen der Nahverkehrsplanung**

Das zentrale Instrument für die geordnete und zielgerichtete Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV ist der Nahverkehrsplan. Mit dem NVP gibt die Stadt Koblenz als Aufgabenträgerin einen verbindlichen Rahmenplan zur Gestaltung des ÖPNV in den folgenden ca. 5 Jahren vor, mit dem sie sich sowohl im Innenverhältnis organisiert (z.B. innerhalb der Stadtverwaltung und Politik) als auch gegenüber Dritten positioniert (z.B. Verkehrsunternehmen, Genehmigungsbehörde, Nachbargaufgabenträger, Verkehrsverbund, sonstige interessierte Organisationen oder BürgerInnen).

Die Stadt Koblenz ist gemäß § 8 NVG nicht verpflichtet, einen NVP aufzustellen oder einen bestehenden NVP fortzuschreiben („Soll“-Bestimmung). Mit einem beschlossenen, tragfähigen NVP verschafft sich die Stadt aber einen eindeutigen Vorteil, sowohl bei unmittelbarer Zuständigkeit als Aufgabenträgerin als auch im Rahmen von Anhörungen zu benachbarten bzw. übergreifenden Projekten als Trägerin öffentlicher Belange. So ist sie zu grundsätzlichen Fragen des ÖPNV immer in der Lage, sich mit Verweis auf den NVP fundiert und abgestimmt positionieren zu können.

Ein rechtskräftig beschlossener NVP kann während seiner Laufzeit im Bedarfsfall durch erneuten Beschluss der entsprechenden Gremien in bestimmten Punkten geändert oder ergänzt werden. Damit kann der NVP auch dann auf aktuellem Stand gehalten werden, wenn sich kurzfristig neue oder andere Rahmenbedingungen ergeben sollten. Die während der Laufzeit des NVP vorgenommenen Änderungen sind dann im Rahmen der nachfolgenden Fortschreibung zu bestätigen.

1.3.1 **Aufgaben des Nahverkehrsplans**

Die Aufgaben des NVP sowie die Ziele und Anforderungen für seine Aufstellung bzw. Fortschreibung ergeben sich aus den rechtlichen Grundlagen, insbesondere dem PBefG, dem rheinland-pfälzischen NVG und nicht zuletzt der Praxis selbst, wo existierende NVP als zentrales Instrument zur Argumentations- und Entscheidungsfindung, etwa durch Genehmigungsbehörden, eingesetzt werden.

Eine Übersicht der zentralen Aufgabenstellung des Nahverkehrsplanes aus bundesrechtlicher Sicht enthält die folgende Tabelle (siehe Tabelle 1).

Darüber hinaus werden die Aufgaben und Anforderungen an den NVP im landesrechtlichen Rahmen konkretisiert, wie in übernächster Tabelle dargestellt (siehe Tabelle 2).

Mit dem NVP soll eine tragfähige und finanziell realistische Grundlage für die Ausgestaltung des ÖPNV geschaffen und ein abgestimmtes Vorgehen gesichert werden. Im NVP sollen die bestehenden bzw. noch zu entwickelnden verkehrlichen Verflechtungen Berücksichtigung finden und die Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und dessen Finanzierung festgelegt werden.

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

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

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

Tabelle 1: Bundesrechtliche Anforderungen an den NVP

Rechtsquelle	Aufgaben/Anforderungen an NVP
PBefG § 8 (2)	Der AT definiert i.d.R. in einem NVP: <ul style="list-style-type: none"> - Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, - Anforderungen an die Umweltqualität, - Vorgaben für verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen.
	Der NVP hat zu berücksichtigen: <ul style="list-style-type: none"> - Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen, - Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit für die Nutzung des ÖPNV bis zum 01.01.2022 (Ausnahmen von dieser Frist sind im NVP konkret zu benennen und zu begründen).
	Bei der Aufstellung des NVP sind frühzeitig zu beteiligen bzw. anzuhören und deren Interessen angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen: <ul style="list-style-type: none"> - Vorhandene Verkehrsunternehmen, - Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, - Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände.
Quelle: PBefG	

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

Aus Sicht der Genehmigungsbehörde – hier: Landesbetrieb Mobilität (LBM) in Koblenz – bezieht sich der Gestaltungsrahmen des NVP auf die Funktion als zentrales fachliches Abwägungsinstrument bei der Neu- oder Wiedererteilung von Liniengenehmigungen. Demnach hat der LBM für eine integrierte Nahverkehrsbedienung (Verkehrskooperationen, Fahrplanabstimmung, Tarifverbund) zu sorgen und dabei einen beschlossenen NVP zu berücksichtigen, der vorhandene Verkehrsstrukturen beachten muss, unter Mitwirkung der konzessionierten Verkehrsunternehmen zustande gekommen ist und nicht zur Ungleichbehandlung der Verkehrsunternehmer führt.

Tabelle 2: Landesrechtliche Anforderungen an den NVP

Rechtsquelle	Aufgaben/Anforderungen an NVP
NVG § 8	Jeder AT... soll einen NVP aufstellen. Bei Verkehrsverbänden und sonstigen Verkehrskooperationen zwischen mehreren AT soll ein gemeinsamer NVP aufgestellt werden. Im NVP sollen die Ziele und Rahmenvorgaben für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs festgelegt werden. Der NVP muss den Zielen der Landesplanung, der Raumordnung, des Städtebaus, des Umweltschutzes sowie der Wirtschaftlichkeit entsprechen.
	Im NVP ist zu beachten: - die vom zuständigen Zweckverband beschlossene Gestaltung der Angebote des SPNV (Rheinland-Pfalz-Takt 2015)
	Der NVP soll Aussagen enthalten zu: - den verkehrspolitischen Zielen, - dem Netz des ÖPNV einschließlich seiner Verknüpfungspunkte sowie Schnittstellen zum motorisierten und nicht-motorisierten Individualverkehr, - der Fahrplangestaltung, Bedienungshäufigkeit, Taktichte und Anschlussbeziehungen an den Verknüpfungspunkten, - den Maßnahmen einer alternativen Verkehrsbedienung, wie insb. Personennahverkehrsdienste auf Abruf mit Kleinbussen, Taxen, Mietwagen, - der Tarifgestaltung einschl. Kooperationsmaßnahmen im Tarifbereich, - den Vertriebssystemen, - der baulichen Gestaltung und Ausstattung des Verkehrsnetzes, von Bahnhöfen einschl. ihres Umfeldes, Haltestellen und zentralen Umsteigeanlagen, - den Maßnahmen zur Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs, - den Standards der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge des öffentlichen Personennahverkehrs, - der Berücksichtigung der Belange von behinderten und alten Menschen, von Kindern, von Familien mit Kindern und von Frauen, - der Einhaltung von Tariftreue durch die ausführenden Busunternehmen und ihre Subunternehmen.
	Der NVP (hier für die Stadt Koblenz) ist aufzustellen im Benehmen mit der zuständigen regionalen Planungsgemeinschaft und unter beratender Mitwirkung: - des Zweckverbandes SPNV RLP Nord, - des Landesbetriebs Mobilität (LBM), - der betroffenen Verkehrsunternehmer, - der zuständigen Industrie- und Handelskammer (IHK), - der örtlich tätigen Gewerkschaften, - der örtlich tätigen Fahrgast- und Umweltverbände, - der örtlich tätigen Verbände behinderter Menschen.
	Der NVP wird beschlossen: - von der Vertretung der zuständigen kommunalen Gebietskörperschaft (hier: Stadtrat), - oder der Zusammenschlüsse der Aufgabenträger.
	Der NVP ist fortzuschreiben: - entsprechend den sich ändernden verkehrlichen Rahmenbedingungen, - spätestens nach Ablauf von fünf Jahren.

Quelle: NVG Rheinland-Pfalz

1.3.2

Bisherige Nahverkehrsplanung

Der erste Nahverkehrsplan der Stadt Koblenz wurde im Jahr 1993 durch die Stadt beschlossen. Es handelte sich damals um den 3. Teil des Verkehrsentwicklungsplanes, der sich dem Kapitel ‚Öffentlicher Personennahverkehr‘ widmete. Dort konnten zahlreiche Impulse für den Nahverkehr vorgegeben werden, die die heutige Netzgestaltung noch immer prägen. Der damalige NVP kann aber weder den aktuellen rechtlichen Rahmenbedingungen noch den heutigen gesellschaftlichen Anforderungen an den ÖPNV –

Stichwort: demographischer Wandel – Genüge tun und wird daher an dieser Stelle nicht weiter bewertet.

Am 10.11.2011 hat der Stadtrat einen vorläufigen Nahverkehrsplan beschlossen. Grund für diese Maßnahme war die nicht rechtzeitig erfolgte Fertigstellung der regulären Fortschreibung des NVP infolge dringlicher Arbeiten für die Bundesgartenschau 2011 und den Bau des Bahnhaltdepotpunktes KO-Stadtmitte. Mit dem vorläufigen NVP, in dem die wesentlichen Ziele und Anforderungen an den ÖPNV sowie Festlegungen zu einzelnen Linien formuliert wurden, sollte die anstehende Neuerteilung zahlreicher Konzessionen im Stadtverkehr vor dem Hintergrund eines möglichen Genehmigungswettbewerbs abgefedert werden mit dem Hauptziel einer qualitativen und quantitativen Bestandssicherung.

Mit dem Beschluss dieses NVP wird der vorläufige NVP unwiderruflich durch die hier vorliegende endgültige Fassung ersetzt. Daher werden die inhaltlichen Aussagen des vorläufigen NVP mit in diesen NVP aufgenommen, sofern kein Anlass für Aktualisierung bzw. Überarbeitung bei einzelnen Punkten bestehen sollte.

1.3.3

Anmerkungen zum methodischen Vorgehen

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

Neben dem gesetzlich geregelten Umfang der Mitwirkung Dritter an der Aufstellung des NVP, wie der Beteiligung konzessionierter Verkehrsunternehmen während der Bearbeitung und der formalen Anhörung von Träger(inne)n öffentlicher Belange wurde eine erweiterte Form des Beteiligungsverfahrens gewählt. Dieses umfasste

- Auftaktanhörung als erstes schriftliches und informelles Beteiligungsverfahren der Träger(innen) öffentlicher Belange,
- Einrichtung eines begleitenden Arbeitskreises, bestehend aus Vertreter(inne)n der Stadtratsfraktionen, des Jugend- und Seniorenrates, des Fahrgastbeirates, der IHK, des Behindertenbeauftragten, der Lokale-Agenda-21-Gruppe, des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel und des Zweckverbandes SPNV Nord,
- Beteiligung der Verkehrsunternehmen in Einzelgesprächen, gemeinsamen Runden und im Rahmen einzelner AG-Treffen,
- formales Anhörungsverfahren der Träger(inne)n öffentlicher Belange mit ergänzender Veröffentlichung des NVP-Anhörungsentwurfs auf den Internetseiten der Stadtverwaltung.

Die wesentlichen statistischen Informationen und sonstigen Grundlagendaten wurden aus den aktuellen, umfassenden Datenbeständen des Koblenzer Statistischen Informations-Systems (KoStatIS)¹⁵ herangezogen. Ergänzend dienten die rheinland-pfälzische Landesstatistik¹⁶, das Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur (ISIM)¹⁷ und

¹⁵ Stadt Koblenz, KoStatIS (abgerufen November 2014):
http://www.koblenz.de/verwaltung_politik/k10stat_statistische_informationen.html

¹⁶ Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz (abgerufen November 2014):
<http://www.statistik.rlp.de/regionaldaten/meine-heimat/>

¹⁷ Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur: Die zukünftige Rolle der Zentralen Orte, <http://www.mwkel.rlp.de/File/Zentrale-Orte-Konzept-Dokumentation-Auftaktveranstaltung-zur-Fortschreibung-pdf/> (abgerufen November 2014)

das statistische Bundesamt¹⁸ als Datenquellen, sowie Informationsbereitstellungen des ZV SPNV-Nord, des VRM und der Verkehrsunternehmen.

Die Planungsstände des zeitgleich in Bearbeitung befindlichen ÖPNV-Konzeptes Rheinland-Pfalz Nord des Ministeriums des Innern, für Sport und Infrastruktur (ISIM), des Zweckbandes SPNV Rheinland-Pfalz Nord sowie der Verkehrsverbünde Rhein-Mosel (VRM) und Region Trier (VRT) mit Fortschreibung des RegioLinien-Konzepts des Zweckverbandes SPNV Nord wurden mit der Aufstellung des NVP zwischen den beteiligten Planungsteams inhaltlich abgestimmt.

1.3 *Abgrenzung des Nahverkehrsraums*

Der Zuständigkeitsbereich der Stadt Koblenz als Aufgabenträger für den allgemeinen ÖPNV lässt sich zum einen räumlich, zum anderen organisatorisch bzw. nach zugeordneten Linien abgrenzen. Die räumliche Abgrenzung als Planungsgebiet umfasst das gesamte Stadtgebiet von Koblenz, statistisch untergliedert in 30 Stadtteile¹⁹ (siehe Karte 1). Neun dieser Stadtteile bilden zusammen acht Ortsbezirke, die über eigene politische Gremien verfügen (Ortsbeirat, Ortsvorsteher):

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

Die übrigen 21 Stadtteile, die z.T. nur statistisch ausgewiesen werden, verfügen über keine eigenen örtlichen Gremien.

Die Auflösung der Stadtteile nach weiteren statistischen Gliederungsebenen, z.B. statistische Bezirke, ist für den Zweck des NVP als Rahmenplan nicht erforderlich und bleibt somit weitergehenden Detail- und Entwicklungsplanungen für den ÖPNV vorbehalten. Zur Analyse der Raumstruktur und der Angebotsqualität wurden die ausgewiesenen Stadtteilgrenzen gleichzeitig als Verkehrszellen definiert.

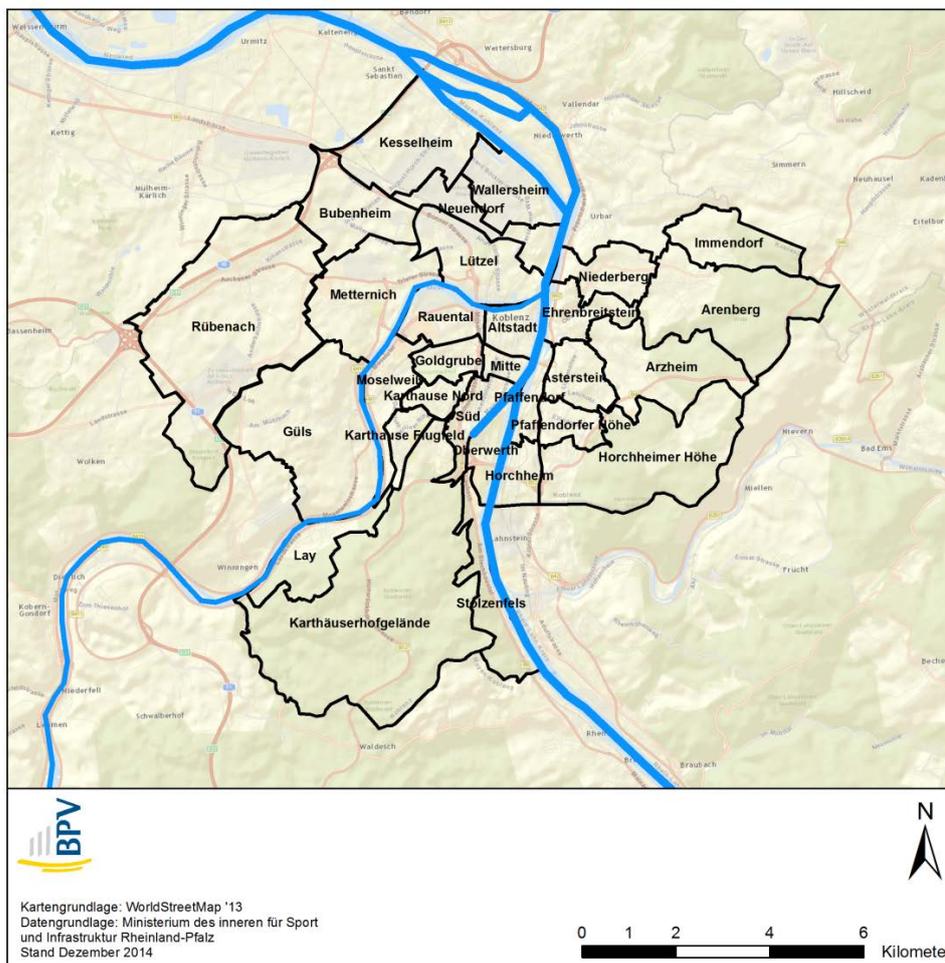
Darüber hinaus werden die Bedienungskorridore der Stadtgrenzen überschreitenden Linien, für die die Stadt Koblenz als Aufgabenträgerin federführend zuständig ist, auch außerhalb des Stadtgebietes in die verkehrliche Betrachtung mit einbezogen. Maßnahmen in diesen Bereichen sind mit den benachbarten Aufgabenträgern mit dem Ziel des Einvernehmens abzustimmen, ebenso Maßnahmen innerhalb des Koblenzer Stadtgebietes auf Linien, die in der federführenden Zuständigkeit anderer Aufgabenträger liegen²⁰.

¹⁸ Statistisches Bundesamt (abgerufen November 2014): <https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/ZahlenFakten.html;jsessionid=B08FB279183C89316F6E8808BC749A38.cae1>. Statistische Ämter des Bundes und der Länder (abgerufen November 2014): <http://www.statistikportal.de/Statistik-Portal/>

¹⁹ statistische Gliederung in 30 Stadtteile gemäß KoStatIS

²⁰ Die Aufgabenträgerzuordnung einzelner Linien bezieht sich zunächst nur auf die federführende organisatorische Betreuung jeder Linie durch die öffentliche Hand (auch: Definition der ‚zuständigen Behörde‘ nach EU-Recht), z.B. die Zusammenfassung zu Linienbündeln. Da viele Linien kommunale Gebietsgrenzen selbstverständlich überschreiten, ist hier einige Einigung zwischen den betroffenen Aufgabenträgern, ggf. unter Vermittlung des Verkehrsverbundes VRM herbeizuführen.

Karte 1: Räumliche Abgrenzung und Gliederung der Stadt Koblenz



Die Auflistungen der vollständig stadtinternen Linien sowie der Stadtgrenzen überschreitenden Linien mit Aufgabenträgerzuordnung²¹ enthalten die nachfolgenden Tabellen (siehe

Tabelle 3 und Tabelle 4). Eine nähere Untersuchung der einzelnen Linien erfolgt darüber hinaus im Rahmen der ÖPNV-Analyse.

²¹ gemäß vorläufiger Aufgabenträgerzuordnung durch den VRM, Stand: 2012

Tabelle 3: Linienübersicht Koblenz (mit Federführung als Aufgabenträger)

Linie	Verlauf (hin + zurück)	Derz. VU	Konzession bis	AT federführend	Weitere AT
1	Goldgrube – KO-Zentrum – Deutsches Eck – Altstadt	evm	11.12.2020	KO	
2	Karthause - KO-Zentrum – Wallersheim	evm	11.12.2020	KO	
12	Karthause - KO-Zentrum – Neuendorf	evm	11.12.2020	KO	
3/13	KO-Zentrum – Güls (- Bisholder)	evm	11.12.2020	KO	
5	Oberwerth - KO-Zentrum – Metternich (Universität)	evm	11.12.2020	KO	
15	KO-Zentrum – Metternich (Bienenstück)	evm	11.12.2020	KO	
N5	Nachtbus KO-Zentrum - Metternich - Güls	evm	11.12.2020	KO	
6	Horchheimer-Höhe – KO-Zentrum – Moselweiß (- Lay)	evm	11.12.2020	KO	
16	KO-Zentrum – Moselweiß	evm	11.12.2020	KO	
N6	Nachtbus KO-Zentrum - Moselweiß - Lay	evm	11.12.2020	KO	
8	KO-Zentrum – Vallendar – Bendorf/Sayn	evm	11.12.2020	KO	MYK
N8	Nachtbus KO-Zentrum - Ehrenbreitstein - Vallendar - Bendorf/Sayn	evm	11.12.2020	KO	MYK
9	KO-Zentrum – Arenberg - Immendorf	evm	11.12.2020	KO	
N9	Nachtbus KO-Zentrum - Ehrenbreitstein - Arzheim - Arenberg/Immendorf	evm	11.12.2020	KO	
10	Mittelweiden/IKEA - KO-Zentrum – Arzheim	evm	11.12.2020	KO	
20	KO-Zentrum - Metternich - Rübenach	evm	11.12.2020	KO	
27/N7	KO-Zentrum - Pfaffendorfer Höhe - Asterstein	Zickenheiner	31.07.2018	KO	
356	KO-Zentrum - Industriegebiet - HWK	RMV	11.12.2020	KO	

Stand: Fahrplan 2014/2015, gültig ab 14.12.2014

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

Im Einvernehmen mit der Verwaltung des Landkreises Mayen-Koblenz²² wurde die Linie 8 (inkl. N 8) trotz ihres langen Laufweges außerhalb des Koblenzer Stadtgebietes in die federführende Zuständigkeit der Stadt Koblenz als Aufgabenträgerin gegeben.

Die derzeitige Genehmigung der Linie 27 endet am 31.07.2018. Alle anderen innerstädtischen Linien laufen einheitlich bis zum Fahrplanwechsel 2020/2021.

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

²² Abstimmungstermin bei der Kreisverwaltung Mayen-Koblenz am 15.02.2013

Tabelle 4: Linienübersicht Koblenz (mit Beteiligung als weiterer Aufgabenträger)

Linie	Verlauf (hin + zurück)	Derz. VU	Konzession bis	AT federführend	Weitere AT
116	Koblenz - Montabaur – Westerbürg – Rennerod/Bad Marienberg	RMV/ Beul	16.02.2024	WW	KO, SPNV Nord
141	Koblenz - Dierdorf - Puderbach - Altenkirchen	RMV	31.12.2015	AK	KO, MYK, NR
160	Hachenburg - Marienhausen - Dierdorf - Koblenz	Orthen	10.08.2024	NR	KO, MYK, WW, SPNV Nord
301	Koblenz – Dieblich – Brodenbach – Burgen – Macken	KVG	02.01.2024	MYK	KO
318	Höhr-Grenzhausen - Stromberg - Koblenz	RMV	01.11.2018	WW	KO, MYK, SPNV Nord
319	Siershahn - Deesen - Koblenz/ Ransbach - Neuwied	RMV	30.04.2024	WW	KO, MYK, NR, SPNV Nord
342	Koblenz - Polch - Kaisersesch - Ulmen	RMV	31.08.2021	MYK	KO, SPNV Nord
350/N10	RegioLinie: Koblenz – Ochtendung - Mayen	RMV	11.12.2020	MYK	KO, SPNV Nord
353	Koblenz - Rübenach - Bassenheim - Ochtendung - Polch	RMV	11.12.2020	MYK	KO, SPNV Nord
354	Koblenz – Rheindörfer – Mülheim-Kärlich	RMV	11.12.2020	MYK	KO
355	Münstermaifeld - Kobern-Gondorf - Winnigen - Güls - Koblenz	VREM	30.06.2016	MYK	KO
357	Koblenz – Mülheim-Kärlich – Neuwied	RMV	11.12.2020	MYK	KO
358	Koblenz – Vallendar Mallendarer Berg	RMV	01.10.2021	MYK	KO
359	Koblenz - Rübenach - Bassenheim - Saffig - Plaidt	RMV	11.12.2020	MYK	KO
370	Koblenz Hbf - Gewerbepark - Mülheim-Kärlich	RMV	01.10.2021	MYK	KO
380	Polch - Münstermaifeld - Rüber - Lonning - Wolken - Koblenz	VREM	30.06.2016	MYK	KO, SPNV Nord
460/N11	Koblenz - Montabaur	RMV	16.02.2024	WW	KO, SPNV Nord
485	Koblenz – Weitersburg – Höhr-Grenzhausen – Wirges - Siershahn	Griesar	01.06.2021	WW	KO, MYK, SPNV Nord
543	RegioLinie: Koblenz - Lahnstein - Nastätten	RMV	13.12.2015*	EMS	KO, SPNV Nord
546	Koblenz - Lahnstein - Nastätten	RMV	13.12.2015*	EMS	KO
570	Koblenz – Lahnstein – Braubach	RMV	11.12.2020	EMS	KO
571	Koblenz – Lahnstein – Lahnstein auf der Höhe	RMV	11.12.2020	EMS	KO
573	Koblenz - Lahnstein - Friedland/Friedrichsseggen - Frücht	RMV	11.12.2020	EMS	KO
610	AirportShuttle Koblenz Hbf - Flughafen Hahn	RMV/ Zickenheiner	14.12.2018	SIM	KO, MYK, SPNV Nord
620/621	Koblenz - Waldesch - Buchholz - N2 Emmelshausen (- Simmern)	Zickenheiner	31.07.2018	SIM	KO, MYK, SPNV Nord
650/N1	Koblenz - Stolzenfels - Rhens - Spay - Boppard	RMV	31.07.2018	SIM	KO, MYK
956	Schulverkehr Koblenz - Oberlahnstein	RMV	11.12.2020	EMS	KO
969	Schulverkehr Koblenz - Urbar/Höhr-Grenzhausen - Neuwied-Niederbieber	RMV	31.08.2020	MYK	KO, NR, WW
988	Schulverkehr KO-Güls - Kobern-Gondorf	RMV	01.10.2021	MYK	KO
994	Schulverkehr Neuwied - Oberlahnstein	RMV	31.07.2015	SPNV Nord	
N3	Nachtbus: Hbf - Zentralpl. - Pfaffendorf - Lahnstein - Braubach und zurück	RMV	11.12.2020	EMS	KO
N4	Nachtbus: Hbf - Zentralpl. - Mülh.-Kärlich - Bubenheim und zurück	RMV	11.12.2020	MYK	KO
* ab Dez. 2015 nicht mehr im Stadtgebiet Koblenz					
Stand: Fahrplan 2014/2015, gültig ab 14.12.2014					

2 Bestandsanalyse

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

2.1 Strukturdaten

Im folgenden Kapitel werden die Daten zur Raum- und Verkehrsstruktur in der Stadt Koblenz ermittelt und bewertet.

2.1.1 Raumstruktur

Die Stadt Koblenz (Lage: nördliche Länge 50°21,41' N / östliche Breite 7°33,34' E) liegt als nördlichstes Oberzentrum von Rheinland-Pfalz am Zusammenfluss von Mosel und Rhein. Das Stadtgebiet grenzt nordöstlich an den Westerwaldkreis, östlich an den Rhein-Lahn-Kreis und ist ansonsten umgeben vom Landkreis Mayen-Koblenz.

Die rheinland-pfälzische Landesplanung und die regionale Raumordnung gliedern die Stadt Koblenz in die Planungsregion Mittelrhein/Westerwald. Die nächstgelegenen Oberzentren in der Umgebung sind Mainz und Trier (zu Rheinland-Pfalz), Bonn, Köln und Siegen (zu Nordrhein-Westfalen) sowie Wiesbaden, Wetzlar und Frankfurt am Main (zu Hessen). Karte 2 stellt die wesentlichen Merkmale der Lage Koblenz und der überregionalen Raumstruktur dar. Außer den wichtigsten Verkehrswegen sind darin auch die umliegenden Mittelzentren verzeichnet – zahlreiche Städte in der näheren Umgebung von Koblenz sind als Mittelzentrum klassifiziert.

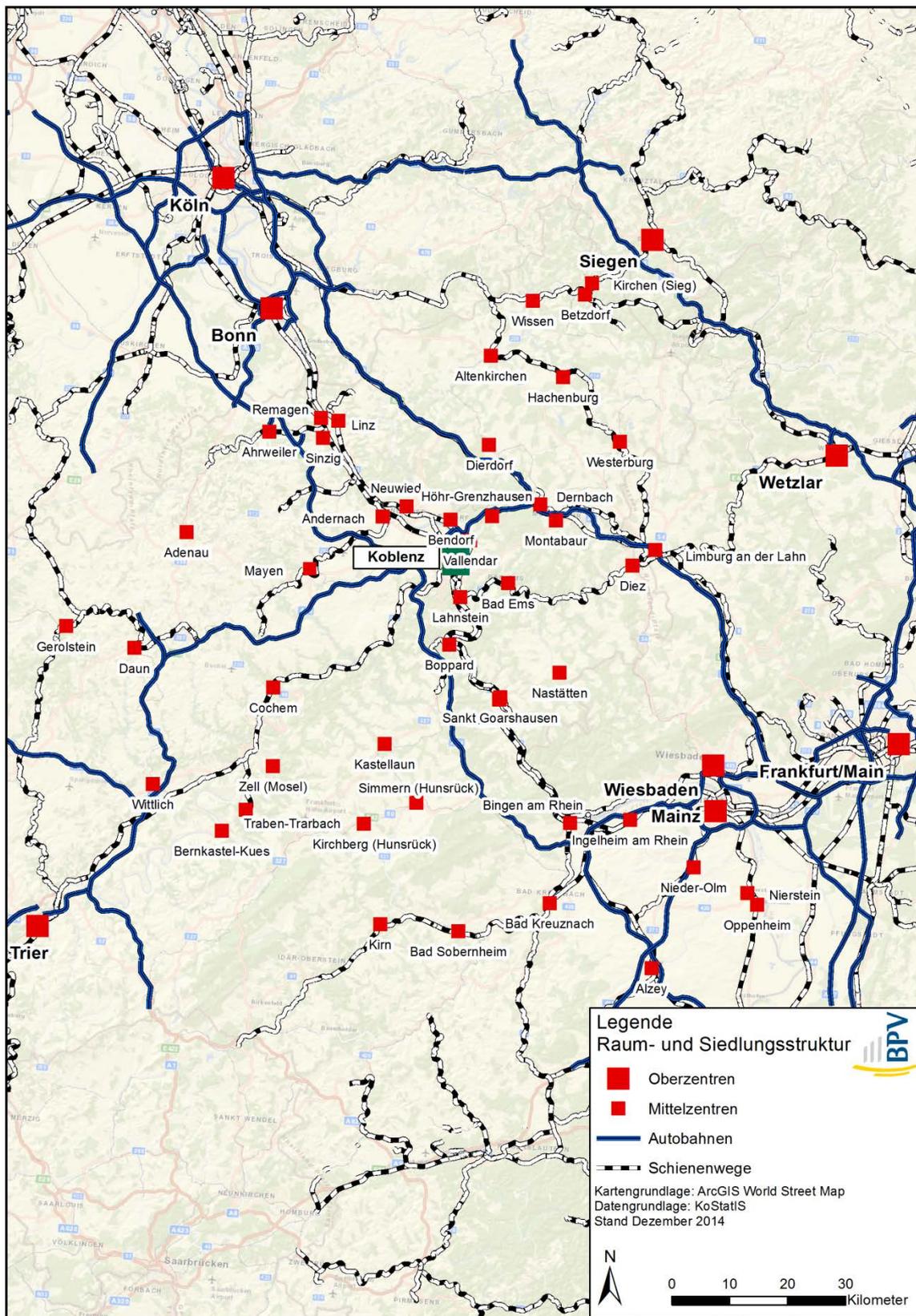
Neben der statistischen Gliederung der Stadt (siehe Kapitel 1.3) gliedert sich die Flächennutzung innerhalb des Stadtgebietes in 20 Gemarkungen. Die Angaben in Tabelle 5 zu den Flächenausdehnungen dienen lediglich der groben Orientierung, da die Gemarkungsgrenzen nicht deckungsgleich mit den Stadtteilgrenzen sind. Insgesamt umfasst die Fläche der Stadt Koblenz 105 km².

Tabelle 5: Flächenausdehnungen in Koblenz nach Gemarkungen und Nutzungen (Auswahl)

Gemarkung	Fläche (km ²)	Anteil Bau*	Anteil Landwirtsch.	Anteil Verkehr	Anteil Erholung**
Arenberg	6,47	10,6%	33,0%	6,0%	50,4%
Arzheim	4,87	11,5%	32,1%	7,5%	49,0%
Bisholder	0,24	28,3%	40,8%	7,8%	23,0%
Bubenheim	3,16	21,8%	50,6%	19,2%	8,3%
Ehrenbreitstein	1,61	39,8%	3,9%	15,1%	41,3%
Güls	7,95	13,2%	44,2%	8,2%	34,4%
Horchheim	7,70	19,8%	15,6%	9,9%	54,6%
Immendorf	2,53	10,8%	36,1%	2,7%	50,3%
Kesselheim	4,84	32,7%	37,0%	14,5%	15,7%
Koblenz	25,35	17,3%	1,3%	9,6%	71,7%
Lay	2,50	11,7%	24,0%	5,4%	59,0%
Metternich	4,80	39,0%	26,0%	11,6%	23,3%
Moselweiß	3,13	38,7%	7,8%	15,1%	38,4%
Neudorf	0,33	19,6%	0,0%	10,2%	70,1%
Neuendorf	5,46	51,7%	3,3%	20,9%	23,9%
Niederberg	2,09	32,0%	34,3%	7,9%	25,8%
Pfaffendorf	4,03	34,6%	5,8%	12,5%	47,0%
Rübenach	12,96	12,1%	64,5%	9,3%	14,2%
Stolzenfels	2,50	8,1%	0,9%	9,8%	81,4%
Waltersheim	2,62	58,3%	2,8%	13,0%	25,9%
SUMME/MITTEL	105,1	25,6%	23,2%	10,8%	40,4%

* Gebäude inkl. Frei-, Betriebsflächen und sonstige
 ** Erholungsflächen inkl. Wald-, Wasserflächen
 Quelle: Stadt Koblenz: Statistisches Jahrbuch 2014

Karte 2: Raum- und Siedlungsstruktur



Die Siedlungsstruktur der Stadt Koblenz ist sehr typisch gegliedert trotz der besonderen Lage an zwei Flüssen und mit starken Höhenunterschieden:

- dichte, städtisch geprägte Besiedlung im Innenstadtbereich („an bzw. zwischen den Flüssen“) und
- dünnere, vorstädtisch bis dörflich geprägte Besiedlung in den Außenbereichen („auf den Höhen“).

2.1.2 Bevölkerung und Demografie

Am 31.12.2013 lebten insgesamt 109.922 Einwohner (EW) im Stadtgebiet Koblenz. Dies entspricht einer Bevölkerungsdichte von ca. 1.047 EW/km². Damit liegt die Stadt Koblenz unter den größten Städten des Landes auf dem 3. Rang (s. Tabelle 6).

Tabelle 6: Einwohner der größten Städte in Rheinland-Pfalz

Stadt	EW	Fläche km ²	EW/km ²
Mainz	203.000	98	2.071
Ludwigshafen	167.600	78	2.149
Koblenz	110.000	105	1.048
Trier	105.600	117	903
Kaiserslautern	99.700	140	712

Datenstand: Koblenz 12/2013, sonst 06/2013
 Werte gerundet

Quelle:
 Stadt Koblenz: Statistisches Jahrbuch 2014

Die absoluten Bevölkerungszahlen je Stadtteil mit der Veränderung gegenüber dem Jahr 2012 sowie die jeweiligen Werte zur Einwohnerdichte sind Karte 3 zu entnehmen.

Bei Betrachtung der einzelnen Stadtteile beheimatet Metternich die meisten Menschen (9.810), während die wenigsten Einwohner im Stadtteil Stolzenfels leben (374). Am dichtesten besiedelt sind die Stadtteile Karthause Flugfeld (6.911 EW/km²) und Mitte (6.416 EW/km²). Die geringste Siedlungsdichte weisen die Stadtteile Stolzenfels (142 EW/km²) und Karthäuserhofgelände (124 EW/km²) auf.

In den meisten Stadtteilen in Koblenz ist in den vergangenen Jahren ein anhaltender Bevölkerungszuwachs zu beobachten. Spitzenreiter in der positiven Entwicklung 2013 im Vergleich zu 2012 sind die Stadtteile Pfaffendorfer Höhe mit einem Zuwachs von knapp über 4 % und das benachbarte Asterstein mit ca. 3 ½ % Zuwachs. Einen Bevölkerungsrückgang von bis zu -2 ½ % verzeichnen dagegen die Stadtteile Oberwerth, Horchheimer Höhe, Arzheim, Wallersheim, Kesselheim, Horchheim, Karthäuserhofgelände und Immendorf.

Wie sich der Demographie-Spiegel – die Klassifizierung der Bevölkerung nach Altersgruppen – für die einzelnen Stadtteile von Koblenz darstellt, kann der nachfolgenden Tabelle 7 entnommen werden.

Der „jüngste“ Stadtteil von Koblenz ist demnach Neuendorf mit stark überdurchschnittlichen Werten bei Kleinkindern und Jugendlichen, vielen Neugeborenen und jüngeren Erwachsenen im berufsfähigen Alter sowie einem geringen Anteil an Senioren und Hochbetagten. Zu den weiteren Stadtteilen mit höheren Anteilen an Kindern und Jugendlichen gehören Asterstein, Karthause Flugfeld, Oberwerth und Pfaffendorfer Höhe. Den höchsten Anteil an Neugeborenen verzeichnet Bubenheim.

Typische „mittlere“ Stadtteile mit starken Anteilen an Erwachsenen im berufsfähigen Alter sind die Altstadt und Mitte, deren Werte bei Senioren und bei Kindern fallen dagegen deutlich ab. Weitere Stadtteile mit höherem Anteil an erwerbsfähigen Menschen sind Lützel und die Südliche Vorstadt sowie Metternich mit hohem Anteil Studierender.

Karte 3: Bevölkerung und Demografie

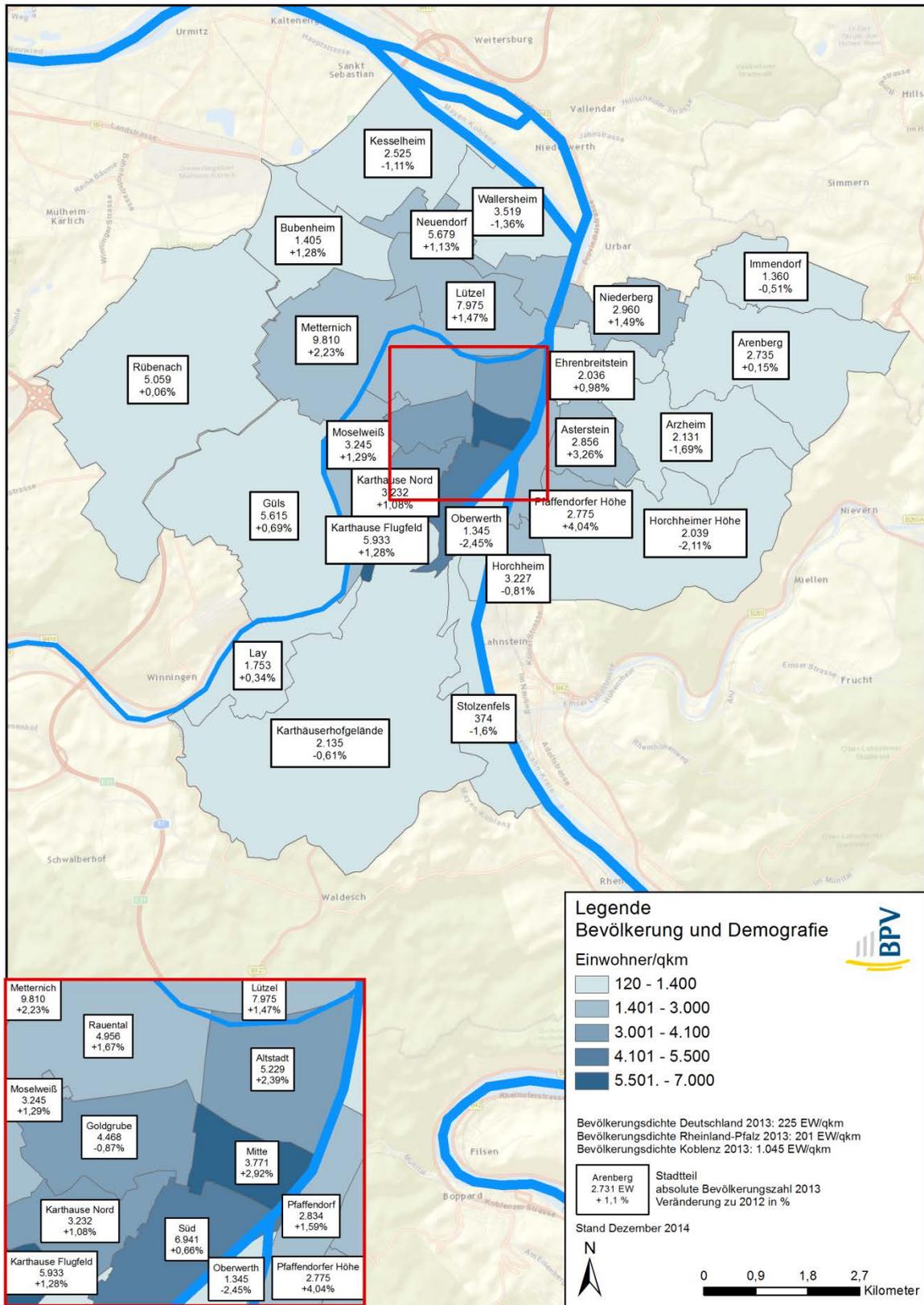


Tabelle 7: Bevölkerung in Koblenz nach Altersgruppen (Demografie)

Stadtteil	Einwohner (31.12.2013)	unter 3	3-6	6-15	15-25	25-45	45-65	65>
davon in %								
Altstadt	5.229	2,2%	1,6%	3,8%	15,2%	37,9%	22,1%	17,3%
Arenberg	2.735	1,8%	2,2%	8,4%	10,6%	19,3%	29,6%	28,0%
Arzheim	2.131	2,2%	2,0%	7,7%	9,7%	23,2%	33,6%	22,6%
Asterstein	2.856	2,5%	3,6%	9,6%	10,4%	21,5%	27,7%	24,7%
Bubenheim	1.405	3,6%	2,9%	8,3%	9,3%	27,0%	30,5%	18,4%
Ehrenbreitstein	2.036	3,1%	2,5%	6,1%	13,3%	30,6%	26,4%	18,0%
Goldgrube	4.468	2,5%	1,7%	5,2%	11,4%	26,5%	25,4%	27,3%
Güls	5.615	2,4%	2,1%	7,2%	11,4%	22,5%	32,3%	22,0%
Horchheim	3.227	2,2%	1,9%	6,2%	10,3%	22,1%	30,5%	26,7%
Horchheimer Höhe	2.039	2,0%	2,0%	5,4%	7,1%	27,9%	29,3%	26,2%
Immendorf	1.360	2,2%	2,4%	8,0%	10,7%	20,8%	34,7%	21,3%
Karthause Flugfeld	5.933	3,1%	3,5%	8,7%	12,6%	22,2%	25,3%	24,5%
Karthause Nord	3.232	1,7%	2,1%	6,2%	12,5%	25,0%	29,7%	22,7%
Karthäuserhofgelände	2.135	1,3%	1,9%	7,0%	9,5%	17,1%	25,5%	37,7%
Kesselheim	2.525	2,4%	2,5%	6,8%	11,0%	25,7%	32,2%	19,4%
Lay	1.753	1,8%	2,1%	6,5%	11,2%	22,6%	32,7%	24,1%
Lützel	7.975	3,1%	2,5%	7,8%	14,1%	29,7%	25,0%	17,8%
Metternich	9.810	2,1%	1,8%	5,5%	14,7%	26,5%	26,7%	22,7%
Mitte	3.771	2,4%	1,4%	4,9%	14,1%	36,9%	24,0%	16,2%
Moselweiß	3.245	2,7%	2,6%	6,4%	12,5%	27,9%	27,5%	20,5%
Neuendorf	5.679	3,3%	3,9%	11,7%	14,1%	25,8%	26,7%	14,5%
Niederberg	2.960	2,8%	2,3%	7,4%	11,6%	27,2%	28,6%	20,1%
Oberwerth	1.345	2,8%	3,1%	9,9%	5,6%	23,5%	31,0%	23,8%
Pfaffendorf	2.834	3,0%	2,4%	5,7%	9,5%	28,1%	29,2%	22,0%
Pfaffendorfer Höhe	2.775	3,8%	2,3%	9,7%	10,7%	25,5%	26,9%	22,5%
Raental	4.956	2,4%	2,8%	5,7%	12,6%	26,8%	26,0%	23,6%
Rübenach	5.059	2,9%	2,5%	7,9%	11,4%	26,9%	29,8%	18,5%
Stolzenfels	374	0,8%	3,5%	3,7%	7,8%	22,7%	29,9%	31,5%
Südliche Vorstadt	6.941	2,2%	2,1%	5,4%	12,2%	33,9%	23,7%	20,4%
Wallersheim	3.519	2,4%	2,4%	8,4%	11,7%	23,8%	30,9%	20,5%
Koblenz (Gesamt)	109.922	2,5%	2,4%	7,0%	12,1%	26,8%	27,5%	21,6%
Anteile:		unterdurchschnittlich			überdurchschnittlich			
Quelle:	Stadt Koblenz: Statistisches Jahrbuch 2014, eigene Auswertungen							

Der „älteste“ Stadtteil von Koblenz – in Bezug auf das Alter der dortigen Bevölkerung – ist das Karthäuserhofgelände, gefolgt von Stolzenfels, welches allerdings immerhin auch höhere Anteile bei Kleinkindern zeigt. Eine zunehmende Veralterung zeigt der Stadtteil Immendorf, wo überdurchschnittlich viele ältere Berufstätige bzw. Erwerbsfähige leben bei gleichzeitig nur durchschnittlichen Anteilen junger Menschen.

Zu den „durchschnittlichen“ Stadtteilen, die am meisten die Altersverteilung der Gesamtstadt widerspiegeln, gehören Moselweiß, Niederberg und Raental.

2.1.3 Erwerbsstruktur

Die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohnort sowie der jeweilige Anteil Beschäftigter je 100 EW sind verzeichnet in Karte 4.

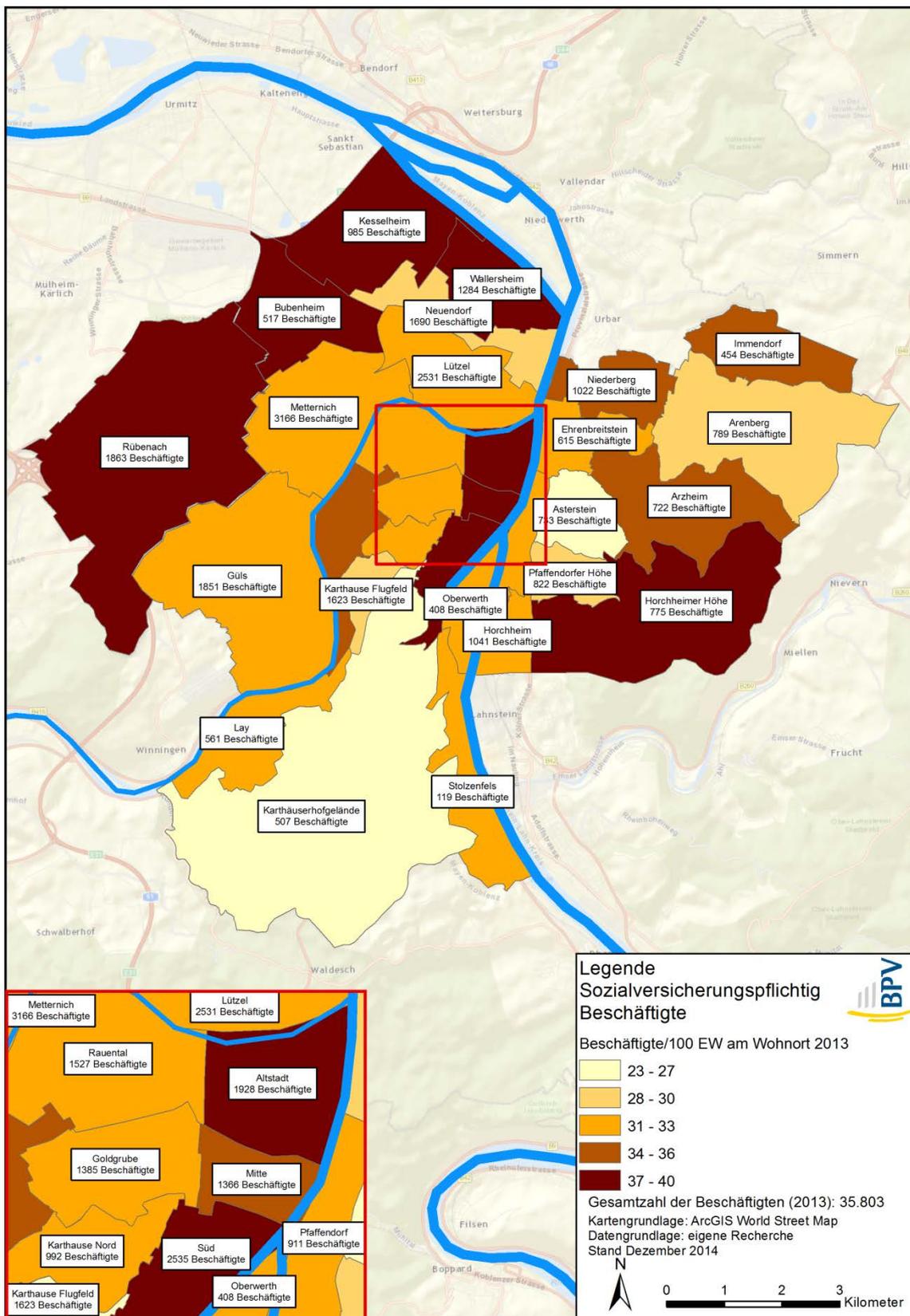
Im gesamten Stadtgebiet von Koblenz liegt der Anteil der Arbeitnehmer bei 33 Personen je 100 EW. Zum Vergleich:

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

Die größte Dichte an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten sind in den Stadtteilen Altstadt (36 Beschäftigte/100 EW), Bubenheim (37 Beschäftigte/100 EW) und Kesselheim (39 Beschäftigte/100 EW) zu verzeichnen. Die geringste Dichte an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten sind in den Stadtteilen Asterstein (25 Beschäftigte/100 EW) und Karthäuserhofgelände (22 Beschäftigte/100 EW) festzustellen.

Die meisten Arbeitnehmer leben in Metternich (3.166 Arbeitnehmer), die wenigsten sind in Stolzenfels (119) wohnhaft.

Karte 4: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte



2.1.4 Schul- und Ausbildungsstruktur

Die Tabelle 8 enthält eine Auflistung aller Schulen im Stadtgebiet, nach Schulformen, Stadtteilen, Schülerzahl und Anteil der Einpendler von außerhalb Koblenz.

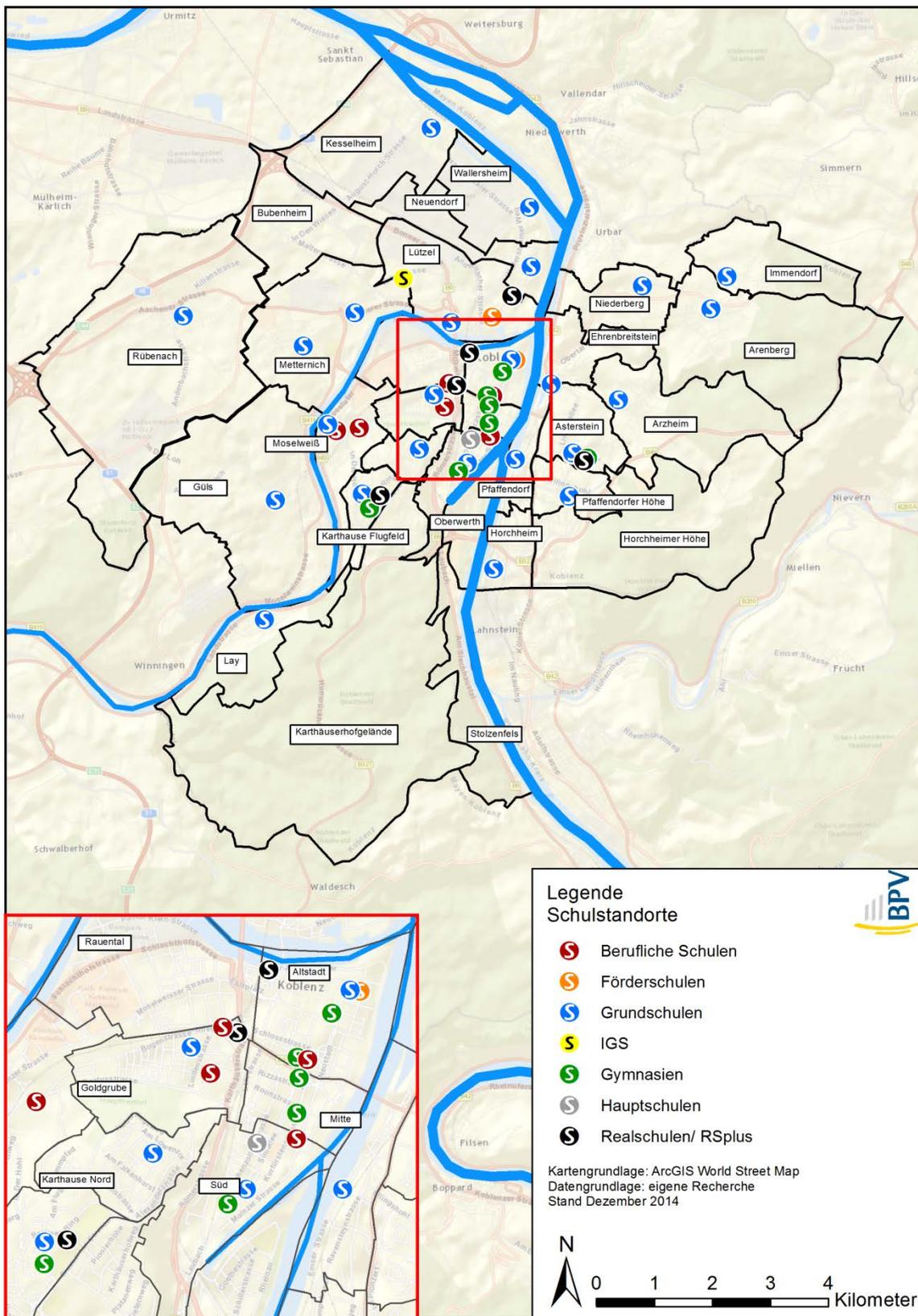
Tabelle 8: Liste der Schulen in Koblenz

Stadtteil	Schulform	Name	Anzahl Schüler (Schulj. 2014/15)	davon Einpendler
Altstadt	Grundschule	GS St. Castor	116	
Arenberg	Grundschule	GS Arenberg	82	
Arzheim	Grundschule	GS Arzheim	77	
Asterstein	Grundschule	GS Asterstein	134	
Ehrenbreitstein	Grundschule	GS Ehrenbreitstein	46	
Goldgrube	Grundschule	GS Pestalozzi	129	
Güls	Grundschule	GS Güls	167	
Horchheim	Grundschule	GS Horchheim	73	
Immendorf	Grundschule	GS Immendorf	63	
Karthause	Grundschule	GS am Löwentor	95	
Karthause	Grundschule	GS Neukarthause	282	
Kesselheim	Grundschule	GS Kesselheim	77	
Lay	Grundschule	GS Lay	51	
Lützel	Grundschule	GS Lützel	204	
Metternich	Grundschule	GS Metternich-Oberdorf	169	
Metternich	Grundschule	GS Metternich-Rohrerhof	68	
Moselweiß	Grundschule	GS Moselweiß	107	
Neuendorf	Grundschule	GS Neuendorf	317	
Niederberg	Grundschule	GS Niederberg	102	
Pfaffendorf	Grundschule	GS Pfaffendorf	62	
Pfaffendorfer Höhe	Grundschule	GS Pfaffendorfer Höhe	132	
Raental	Grundschule	GS Freiherr vom Stein	146	
Rübenach	Grundschule	GS Rübenach	226	
Südliche Vorstadt	Grundschule	GS Schenkendorf	334	
Wallersheim	Grundschule	GS Wallersheim	138	
Stadt Koblenz	Grundschule	alle	3397	31
Asterstein	Realschule plus	Albert-Schweitzer-RS plus	276	30
Neuendorf	Realschule plus	Goethe-RS plus	342	38
Karthause	Realschule plus	RS plus Karthause	587	93
Altstadt	Realschule plus	Clemens-Brenano-/Overberg-RS plus	612	68
Stadt Koblenz	Realschule plus	alle	1817	260
Goldgrube	Realschule	Bischöfliche RS	559	309
Stadt Koblenz	Realschule	alle	559	309
Altstadt	Gymnasium	Görres-Gym.	635	287
Asterstein	Gymnasium	Gym. auf dem Asterstein	670	206
Innenstadt	Gymnasium	Bischöfliches Gym.	860	554
Innenstadt	Gymnasium	Eichendorff-Gym.	840	270
Innenstadt	Gymnasium	Hilda-Gym.	1.033	451
Innenstadt	Gymnasium	Max-von-Laue-Gym.	958	412
Karthause	Gymnasium	Gym. auf der Karthause	933	459
Stadt Koblenz	Gymnasium	alle	5929	2639
Metternich	IGS	IGS Koblenz	745	161
Stadt Koblenz	IGS	alle	745	161
Asterstein	Förderschule	FS am Bienhortal	110	
Innenstadt	Förderschule	FS Diesterweg	119	
Neuendorf	Förderschule	FS Hans-Zulliger	83	
Stadt Koblenz	Förderschule	alle	312	68
Goldgrube	BBS öffentlich	BBS Wirtschaft	3516	2585
Moselweiß	BBS öffentlich	BBS Technik Carl-Benz	2557	1842
Moselweiß	BBS öffentlich	BBS Gewerbe und Hauswirtschaft Julius-Wegeler	3025	2197
Stadt Koblenz	BBS öffentlich	alle	9098	6624
Goldgrube	BBS privat	DAA Private Fachschule	24	21
Innenstadt	BBS privat	Hildegard-von-Bingen-Schule	218	181
Moselweiß	BBS privat	Private Berufsfachschule	53	37
Südliche Vorstadt	BBS privat	Dr. Zimmermannsche Wirtschaftsschule	250	196
Stadt Koblenz	BBS privat	alle	545	435

Quelle: Schulentwicklungsbericht 2014/2015 (KoStatis)

Die Schulstandorte und Schulformen innerhalb von Koblenz sind in der nachfolgenden Karte 5 dargestellt.

Karte 5: Schulstandorte



Demnach verfügen die Stadtteile Altstadt, Mitte, südliche Vorstadt und Goldgrube über die höchste Schuldichte. Dagegen fehlt in Mitte eine eigene Grundschulversorgung, ebenso in Bubenheim, Karthause Flugfeld, Karthäuserhofgelände, Stolzenfels und der Horschheimer Höhe, so dass hier auch die jüngsten Schulkinder oft befördert werden müssen. Gymnasien in der Stadt Koblenz finden sich jeweils in den Höhenstadtteilen Karthause Flugfeld und Asterstein, ansonsten konzentrieren sich die Gymnasialstandorte auf die Innenstadtlagen (Altstadt, Mitte und südliche Vorstadt). Mit drei Förderschulen (jeweils in der Altstadt, in Asterstein und in Lützel) verfügt Koblenz nur über einen eher geringen Anteil an Einrichtungen dieser Schulform.

2.1.5 **Wirtschafts-, Versorgungs- und Freizeitstruktur**

Die ÖPNV-relevanten Ziele und Standorte im Stadtgebiet bzw. der Innenstadt sind in Karte 6 und Karte 7 eingetragen. Darin befinden sich bedeutende Arbeitsplatzstandorte (Produktion und Dienstleistung), Versorgungseinrichtungen und -schwerpunkte (z.B. Einkaufen, Gesundheitswesen, Behörden) sowie Freizeit- und Kultureinrichtungen (z.B. Sportanlagen, Schwimmbäder, Museen, Baudenkmäler).

Die höchste Dichte an ÖPNV-relevanten Zielen befindet sich im Kernstadtbereich (Besonders im Stadtteil Altstadt): Es ist eine hohe Dichte an touristischen Zielen als auch behördlichen Einrichtungen sowie eine vielfältigen, kleinteilige bis großflächige Versorgungsstruktur vorzufinden.

Die gewerblichen Schwerpunkte im Stadtgebiet Koblenz befinden sich im Norden und Nordosten der Stadt in den Stadtteilen Rübenach, Metternich, Bubenheim, Kesselheim, Neuendorf, Wallersheim und Lützel. In Bubenheim und Lützel sind zudem zahlreiche Großverbrauchermärkte und Fachmarktzentren angesiedelt. Nördlich des Koblenzer Stadtgebietes unmittelbar angrenzend, im Bereich der Stadt Mülheim-Kärlich (Verbandsgemeinde Weißenthurm), beherrschen ebenfalls großflächige Industrie-, Gewerbe- und Einzelhandelsbetriebe die Nutzungen.

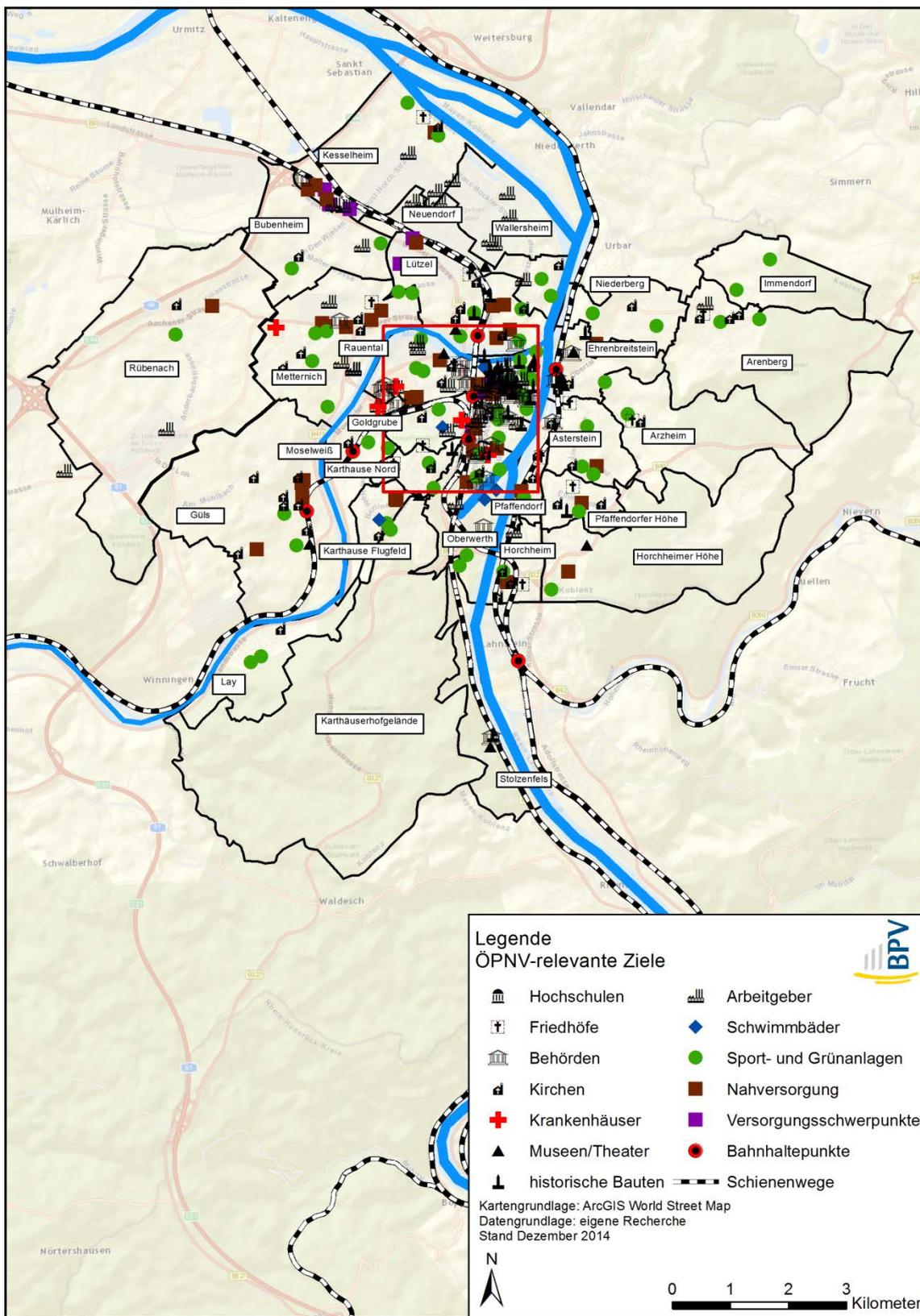
Zu den größten in Koblenz ansässigen Arbeitgebern gehören die folgenden Betriebe mit jeweils mehr als 1.000 Beschäftigten (mit Branchenangabe)²³:

- Aleris Rolled Products Germany GmbH (Aluminiumerzeugnisse),
- Debeka-Gruppe (Versichern und Bausparen),
- Löhr & Becker AG (Kraftfahrzeughandel, Kfz-Reparatur),
- Sparkasse Koblenz (Finanzdienstleistungen),
- Stabilus GmbH (Automobilzulieferer),
- TRW Deutschland Holding GmbH (Automobilzulieferer).

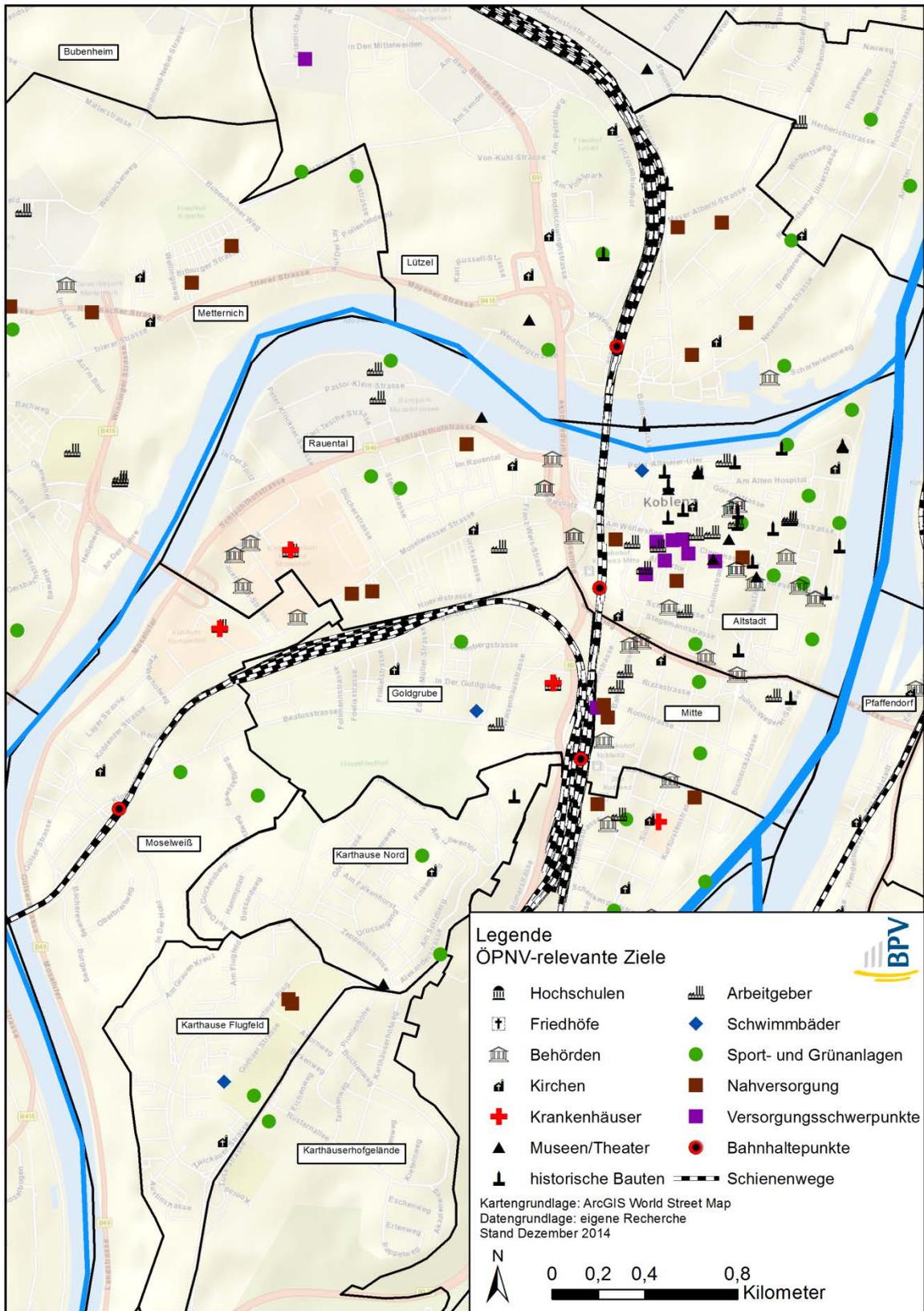
Zu den großen Arbeitgebern gehört außerdem die Städtische Verwaltung mit rund 2.000 Beschäftigten (Summe Beamte und Angestellte), davon ca. 21 % in Teilzeit²⁴.

²³ IHK Rheinland-Pfalz: Die größten Arbeitgeber in Rheinland-Pfalz, Herbst 2014
²⁴ Statistisches Jahrbuch der Stadt Koblenz (Berichtsjahr 2013), 2014

Karte 6: ÖPNV-relevante Ziele (Stadtgebiet)



Karte 7: ÖPNV-relevante Ziele (Vergrößerung Innenstadt)



2.1.6 Verkehrsstruktur und Tourismus

Die Zugangspunkte zum öffentlichen Verkehr im Stadtgebiet (Bus, Bahn, Schiff/Fähre, Seilbahn, Aufzug) sowie die übergeordneten und wichtigen regionalen Verkehrswege in um Koblenz sind in Karte 8 verzeichnet.

Demnach ist die Stadt Koblenz über die Bundesautobahnen A 48 (Trier – Koblenz – Montabaur) mit der Abfahrt Nr. 10 Koblenz Nord und A 61 (Venlo – Mönchengladbach – Koblenz - Ludwigshafen – Hockenheim) mit den Abfahrten Nr. 38 Koblenz-Metternich, Nr. 39 Koblenz/Dieblich und Nr. 40 Koblenz/Waldesch an das Bundesfernstraßennetz angeschlossen. Es tangieren das Stadtgebiet weiterhin die Bundesstraßen:

- B 9 (Kranenburg – Köln – Bonn – Koblenz – Mainz – Worms – Lauterbourg),
- B 42 (Bonn – Koblenz – Rüdeshcim – Wiesbaden – Darmstadt),
- B 49 (Wasserbilligerbrück – Trier – Moseltal – Koblenz – Gießen – Alsfeld),
- B 327 (Koblenz – Kastellaun – Hermeskeil) und
- B 416 (Koblenz – Treis-Karden).

Die Verkehrsinfrastruktur ist außerdem stark durch die Lage Koblenz an zwei Flüssen geprägt. So entsteht an den Straßenübergängen oftmals die Situation eines Nadelöhrs, insbesondere bei Unfällen oder Baustellen an zentralen Punkten im Stadtgebiet. Wichtigste Moselquerung ist die Europabrücke (B 9), entlastet wird diese durch die Kurt-Schumacher-Brücke (Verbindung zwischen B 49/ Rauental und B 416/ Metternich). Als parallele Querung zur Europabrücke nimmt die Balduinbrücke zwischen Altstadt und Lützel den Stadt(teil)verkehr und die zentrale ÖPNV-Achse über der Mosel auf.

Die Rheinquerungen in Höhe der Innenstadt, Pfaffendorfer Brücke (B 49) und am südlichen Stadtrand, Südbücke (B 327), bewältigen den Gesamtverkehr über Koblenz in Ost-West-Richtung. Die A 48 verläuft ebenfalls von Ost nach West über den Rhein, allerdings weiter nördlich außerhalb von Koblenz.

Koblenz verfügt mit seinem Hauptbahnhof über einen Knotenpunkt im nationalen und internationalen Schienenfern- und -regionalverkehrsnetz. Folgende Bahnstrecken verlaufen von/nach bzw. über Koblenz:

- Linke Rheinstrecke von Köln über Bonn, Koblenz, Bingen, Mainz nach Frankfurt bzw. Mannheim und zurück (Fern- und Regionalverkehr, elektrifiziert),
- Rechte Rheinstrecke von Köln über Bonn-Beuel, Neuwied, Koblenz, Rüdeshcim, Wiesbaden nach Frankfurt und zurück (Regionalverkehr²⁵, elektrifiziert),
- Moselstrecke in/aus Richtung Cochem, Trier, Saarbrücken bzw. Luxembourg (Regionalverkehr, elektrifiziert),
- Lahntalbahn in/aus Richtung Bad Ems, Limburg, Gießen (Regionalverkehr, nicht elektrifiziert).

Der Abschnitt Niederlahnstein – KO-Ehrenbreitstein der rechten Rheinstrecke wird derzeit nur für den Güterverkehr genutzt.

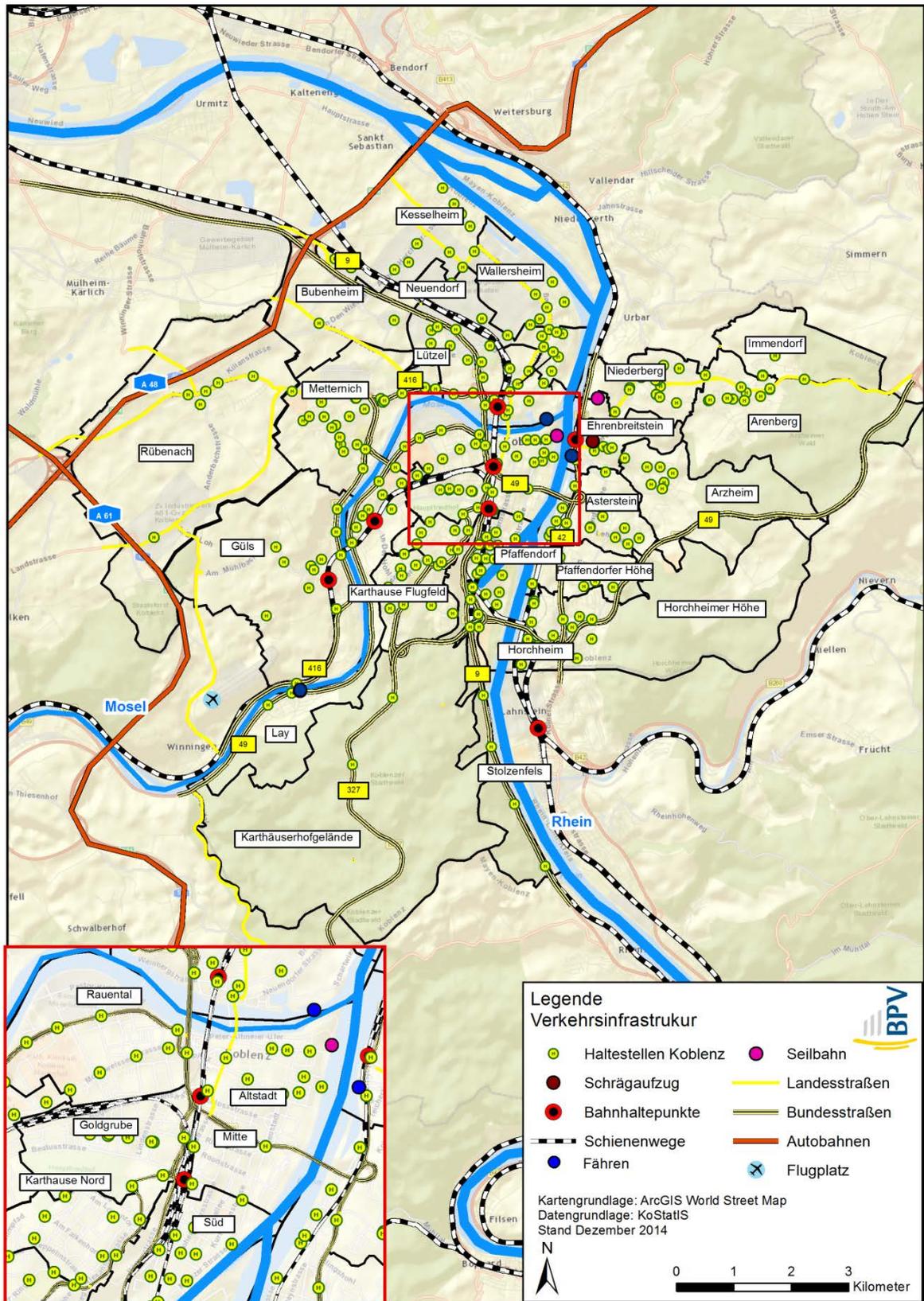
Die Strecke KO-Lützel – Rübenach – Bassenheim ist für den Gesamtverkehr stillgelegt. Es besteht die Planungsoption einer zukünftigen Schienenanbindung für das im Aufbau befindliche Güterverkehrszentrum (GVZ) über die noch vorhandene Trasse²⁶.

Insgesamt verfügen die Beherbergungsbetriebe in Koblenz über 3.881 Betten für den touristischen Bedarf. Für das Jahr 2014 können ca. 639.000 Übernachtungen im Stadtgebiet gezählt werden. Außerdem besuchen stets zahlreiche Tagesgäste (z.B. Kreuzfahrttouristen oder Tagungsteilnehmer) die Stadt an Rhein und Mosel.

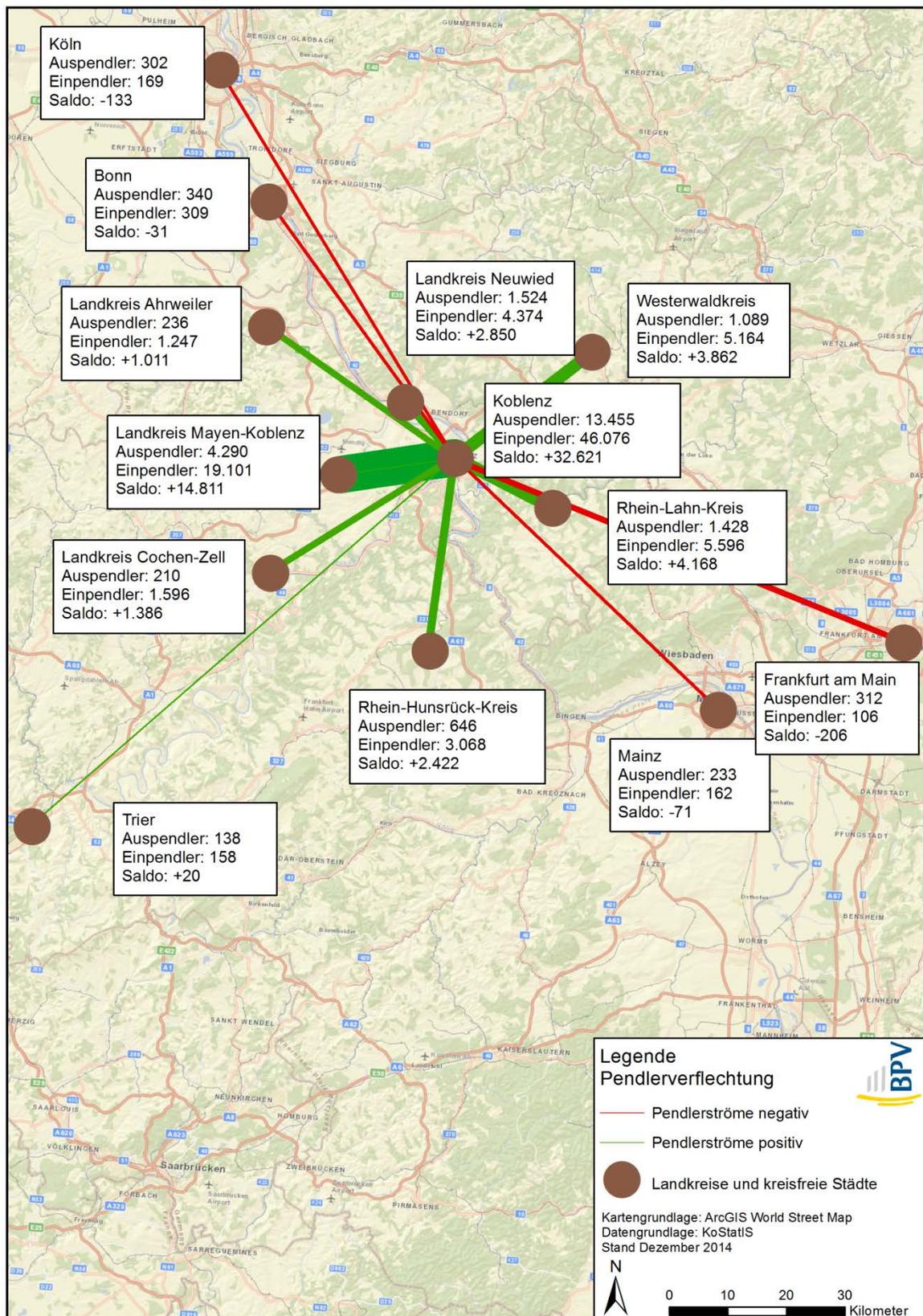
²⁵ Fernverkehr nur saisonal (einzelne Züge)

²⁶ Stadt Koblenz: Amtlicher Stadtplan, 2011 (Kartenvermerk über geplanten GVZ-Anschluss)

Karte 8: Verkehrsinfrastruktur



Karte 9: Pendlerverflechtung



2.1.7 Pendlerverflechtung

Die maßgeblichen Pendlerströme von und nach Koblenz aus den benachbarten Kreisen bzw. umliegenden Oberzentren jeweils mit Salden (Pendlerverflechtung positiv = Einpendlerüberschuss, Pendlerverflechtung negativ = Auspendlerüberschuss) sind Karte 9 in dargestellt.

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

- aus dem Landkreis Mayen-Koblenz (Saldo +14.228 Einpendler),
- gefolgt vom Westerwaldkreis (+3.862)
- sowie dem Rhein-Lahn-Kreis (+4.043).

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

- nach Frankfurt am Main (Saldo -255 Pendler),
- nach Mainz (-134),
- nach Köln (-134),
- und nach Bonn (-77).

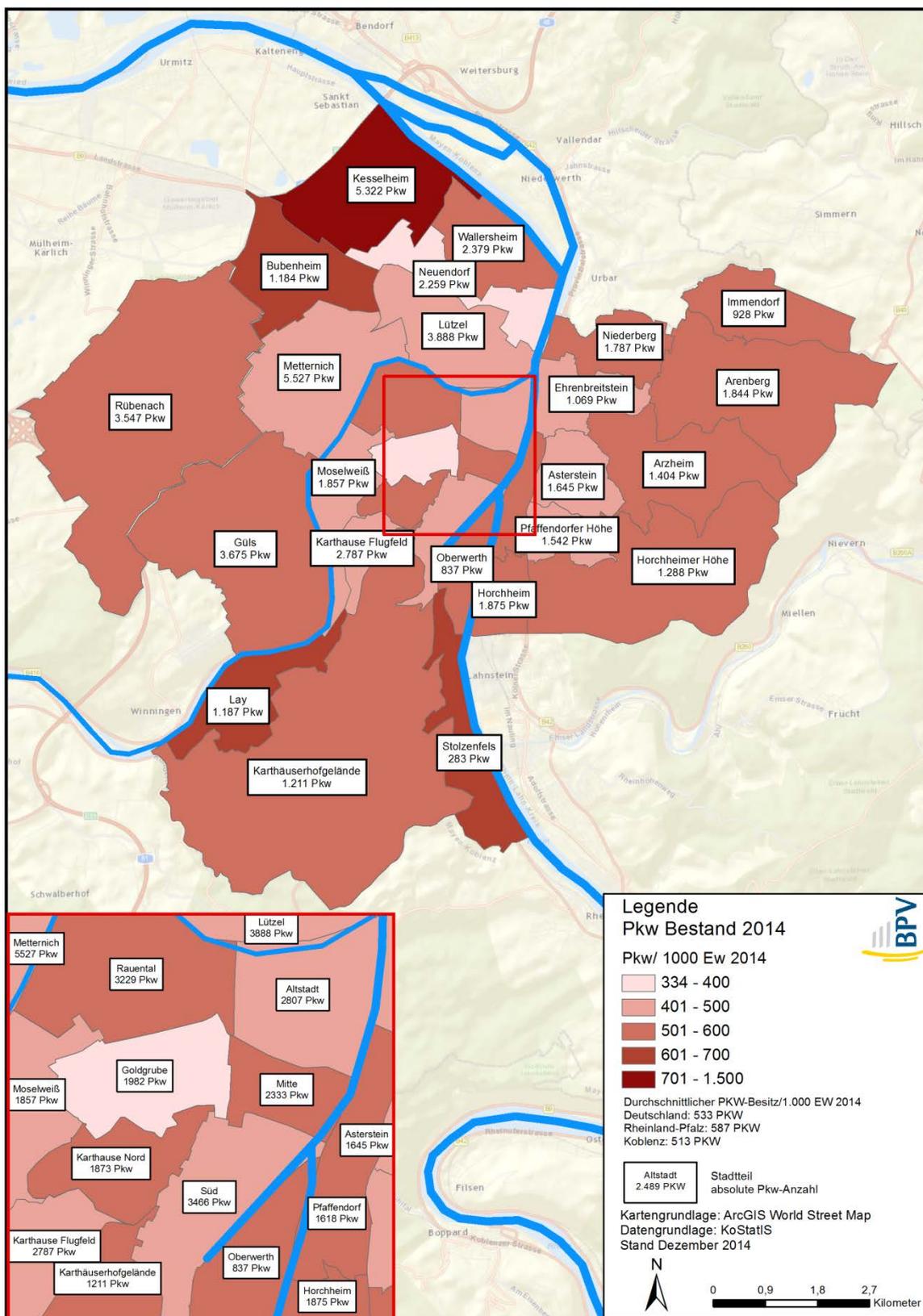
2.1.8 Motorisierungsgrad

Der Bestand an privaten Kraftfahrzeugen und die Pkw-Dichte in der Stadt Koblenz sind in Karte 10 dargestellt. Es wird zwar deutlich, dass der Pkw-Bestand in Koblenz als größerer Stadt mit 510 Pkw/1.000 Einwohner erwartungsgemäß unter dem Bundes- und Landesdurchschnitt (533 / 581) liegt. Unter den größten Städten (Oberzentren) von Rheinland-Pfalz hat Koblenz jedoch den höchsten Pkw-Anteil:

- Trier: 455 Pkw/1.000 EW,
- Mainz: 463 Pkw/1.000 EW,
- Kaiserslautern: 479 Pkw/1.000 EW,
- Koblenz: 510 Pkw/1.000 EW.

Innerstädtisch betrachtet liegt die höchste Pkw-Dichte in den Stadtteilen Kesselheim (1.381 Pkw/1.000 EW) und Bubenheim (686 Pkw/1.000 EW). Die geringsten Anteile weisen die Stadtteile Neuendorf (344 Pkw/1.000 EW), Goldgrube (379 Pkw/1.000 EW) und Lützel (400 Pkw/1.000 EW) auf.

Karte 10: Pkw-Bestand



2.2 ÖPNV-Daten

Im nachfolgenden Abschnitt werden die relevanten Angaben zur bestehenden Leistung und Qualität des ÖPNV in der Stadt Koblenz analysiert und bewertet. Zusätzlich werden nachrichtlich die Koblenz betreffenden Fernverkehrslinien sowie weitere Angebote zur regelmäßigen Personenbeförderung dargestellt.

2.2.1 Angebote im Fernverkehr (nachrichtlich)

Der NVP berücksichtigt die aus dem Fernverkehrsangebot resultierenden Vorgaben für die Netzbildung und Verknüpfungen im ÖPNV. Die weitere Entwicklung und Konzeption im Fernverkehr auf der Schiene liegt nicht im Verantwortungsbereich der Stadt Koblenz. Die Bereitstellung und Entwicklung von Infrastruktureinrichtungen für den Fernlinienbusverkehr, soweit dies in die Planungshoheit der Stadt Koblenz fällt, wird dann im NVP berücksichtigt, wenn direkte Abhängigkeiten mit dem ÖPNV gegeben sind.

In nachfolgender Tabelle 9 sind die über Koblenz verkehrenden **Fernverkehrslinien auf der Schiene** aufgelistet. Betreiber des SPFV ist die Deutsche Bahn AG. Züge anderer (privater) Bahngesellschaften verkehren zzt. nicht über Koblenz Hbf.

Tabelle 9: Angebot im Schienenpersonenfernverkehr über Koblenz Hbf (Bestand)

Linie	Verlauf	Takt
ICE 10	Berlin - Hannover - Dortmund - Köln - Koblenz	Einzelzüge
ICE 31	Hamburg - Dortmund - Köln - Koblenz - Mainz - Frankfurt	Einzelzüge
ICE 91	Dortmund - Köln - Koblenz - Mainz - Frankfurt - Nürnberg - München/Passau-Wien	
IC/EC30	(Westerland -) Hamburg - Dortmund - Köln - Koblenz - Mainz - Mannheim - Stuttgart/Basel	60'
IC 31	(Kiel/Fehmarn -) Hamburg - Dortmund - Köln - Koblenz - Mainz - Frankfurt (- Passau)	Einzelzüge
IC 32	Berlin - Hannover - Dortmund - Köln - Koblenz - Mainz - Mannheim - Stuttgart - Tübingen/(A)	
IC 56	Leipzig - Hannover - Dortmund - Köln - Koblenz - Mainz - Mannheim - Stuttgart - Oberstdorf	Einzelzüge
IC 35	Norddeich - Emden - Münster - Köln - Koblenz - Mainz - Mannheim - Konstanz	Einzelzüge
CNL	Amsterdam* - Koblenz - Stuttgart - München	Einzelzüge
CNL	Amsterdam* - Koblenz - Karlsruhe - Basel - Zürich	

Die Einzelzüge fahren i. d. R. halbstündlich zeitversetzt zum 60'-Takt Hamburg - Mainz
* Amsterdam - Koblenz u. z. wird als Nachtzug-Verbindung nicht angeboten
Quelle: www.bahn.de, Fahrplanstand 2014/2015

Seit dem Jahr 2013 entwickeln sich in Deutschland zunehmend Netze diverser Anbieter im **Fernlinienbusverkehr**. Zunehmend wurden auch neue Bus-Direktverbindungen zwischen Koblenz und zahlreichen Städten im In- und Ausland eingerichtet. Das Angebot wächst bzw. ändert sich nach wie vor mit sehr hoher Dynamik²⁷.

2.2.2 Angebot im SPNV

Zuständig für die Bestellung und Organisation des Schienenpersonennahverkehrs ist der Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Nord, in dem die Stadt Koblenz Mitglied ist. Den Bestand der Linien im SPNV ist in der nachfolgenden Tabelle 10 dargestellt. Zum Einsatz im SPNV kommen im Regelbetrieb überwiegend folgende Fahrzeuggarnituren:

- Elektrotriebwagen FLIRT in verschiedenen Ausführungen (RE 1, RE 2, SE 10),
- Doppelstock-Elektrotriebwagen KISS (RE 11),
- Elektrotriebwagen der Baureihe 425 (RE 8),
- Elektrotriebwagen Desiro ML (RB 26, RB 32),
- Elektrotriebwagen Talent 2 (RB 81),
- Doppelstock-Wagenzüge, E-Traktion (RE 5, RB 27),
- Dieseltriebwagen LINT in verschiedenen Ausführungen (RE 2, RB 23, RE 25).

²⁷ Aktuelle Fernlinienbusverbindungen s. unter <https://www.busliniensuche.de/karte/> (Filtermöglichkeit für Verbindungen von/nach Koblenz).

Tabelle 10: Angebot im Schienenpersonennahverkehr über Koblenz Hbf (Bestand)

Linie	Betreiber	Verlauf	Betriebszeit Mo-Fr	Sa	So/F	Takt
RE 1/11	DB/CFL	Koblenz - Trier - Saarbrücken-Mannheim / Luxembourg*	5:30-1:00	6:00-1:00	6:00-1:00	60'
RE 2	DB/vlexx	Koblenz - Mainz - F-Flughafen - Frankfurt	5:00-1:15	5:00-1:15	5:00-1:15	120'
RE 5	DB	Koblenz - Remagen - Bonn - Köln - Emmerich	5:15-22:00	6:15-22:00	7:00-22:00	60'
RE 8	DB	Koblenz - Neuwied - Köln/Bonn Flughafen - Köln - M'gladbach	5:30-20:15	6:45-20:15	8:45-21:15	60'
SE 10	VIAS	Neuwied - Koblenz - Rüdesheim - Wiesbaden - Frankfurt	4:45-23:15	6:45-23:15	6:45-23:15	60'
RB 23	DB	Mayen - Andernach - Koblenz - Limburg	5:45-0:00	6:00-0:00	7:00-0:00	60'
RE 25	DB	Koblenz - Limburg - Gießen	8:45-21:00	8:45-21:00	10:45-23:00	120'
RB 26**	trans regio	Koblenz - Remagen - Bonn - Köln	4:15-1:45	4:15-2:45	6:15-2:45	60'
RB 27	DB	Koblenz - Neuwied - Porz - Köln - M'gladbach	5:15-23:45	5:15-2:45	5:15-2:45	60'
RB 32	trans regio	Koblenz - Mainz - F-Flughafen - Frankfurt	4:45-0:30	5:45-0:30	6:45-0:30	60'
RB 81	DB	Koblenz - Trier	5:15-0:15	6:15-1:30	6:15-1:30	60'

CFL Chemins de Fer Luxembourgeois (Luxemburgische Staatsbahn)

DB Deutsche Bahn Regio AG (DB)

trans regio trans regio Deutsche Regionalbahn GmbH (Veolia)

VIAS VIAS GmbH (DSB/Rurtalbahn)

vlexx vlexx GmbH (Regentalbahn)

Quelle: www.spnv-nord.de, Fahrplanstand 2014/2015

* RE 1 und 11 bis/ab Trier vereint, Zugteilung in Trier

** Einzelfahrten als Linie RB 48

Zugangsstellen zum SPNV im Stadtgebiet sind Koblenz Hbf (alle Linien), Koblenz Stadtmitte (RE 5, SE 10, RB 23, 26, 27), KO-Ehrenbreitstein (RE 8), KO-Güls (RB 81), KO-Lützel (RB 26, 27) und KO-Moselweiß (RB 81).

2.2.3

Angebot im ÖSPV (Busverkehr)

Das heute bestehende Busliniennetz in der Stadt Koblenz, farblich differenziert nach Linien und mit einzelnen Haltestellen, ist dargestellt in Karte 11 mit dem Grundangebot zur Haupt- und Nebenverkehrszeit tagsüber (HVZ, NVZ), wobei einzelne Zusatzangebote zur HVZ aus Gründen der Lesbarkeit nicht gesondert dargestellt sind. Karte 12 enthält das Grundangebot zur Schwachverkehrszeit abends (SVZ). Die Linienführung des Stadtverkehrs in der Innenstadt (zuzüglich Kennzeichnung der Endhaltestellen der Regionallinien in grau) ist in Karte 13 hervorgehoben.

2.2.4

Leistung im ÖSPV

Die Angebotsleistung des Busverkehrs in Koblenz, bezogen auf das Fahrplanjahr 2014/2015, sowie weitere Betriebsparameter sind in der nachfolgenden Tabelle 11 (Stadtverkehr) und Tabelle 12 (Regionalverkehr) dargestellt.

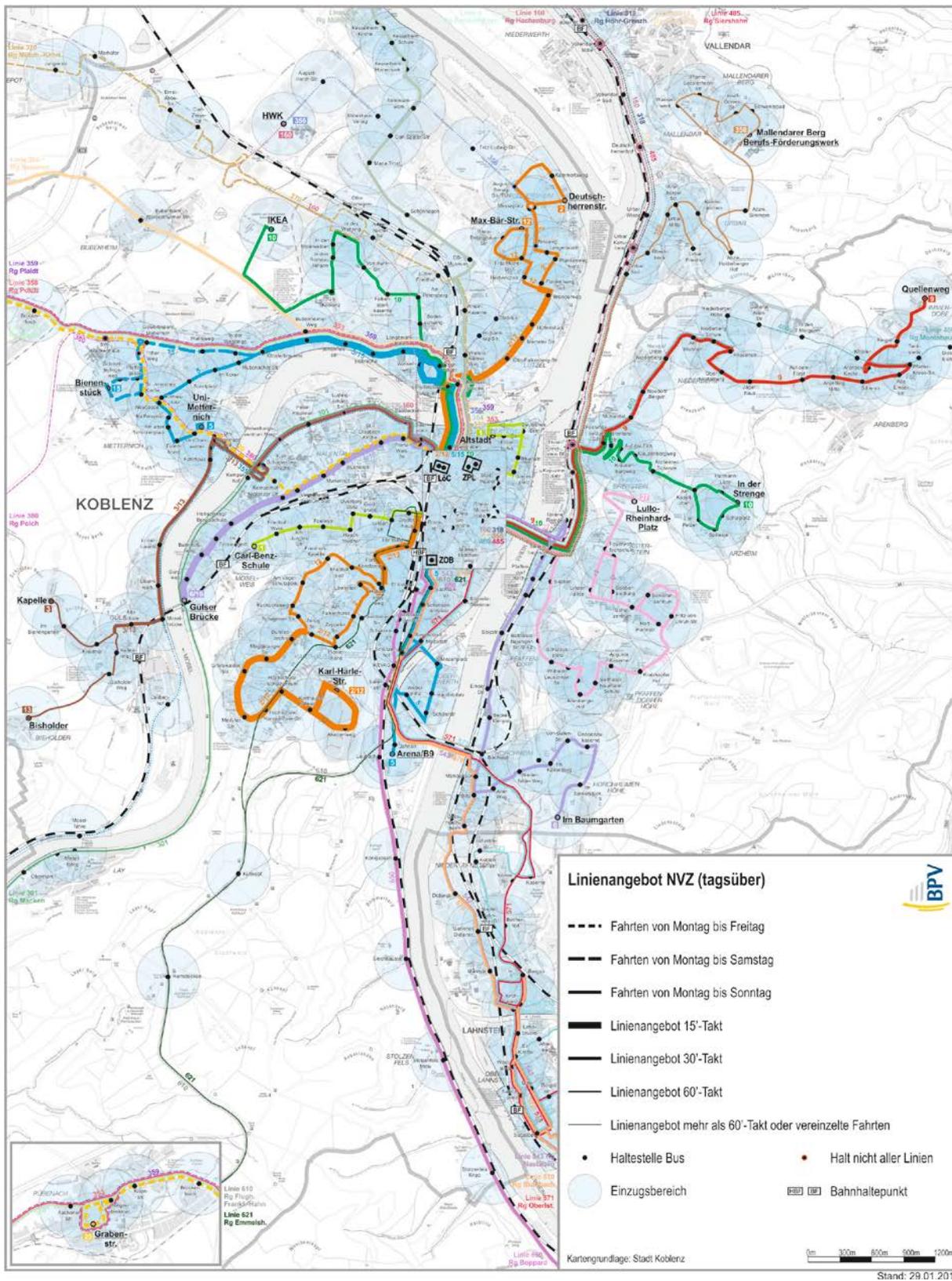
Die dargestellten Linien im Stadtverkehr sichern die tägliche ÖPNV-Versorgung für die meisten Koblenzer Stadtteile. Zu den Betriebszeiten werden diese Stadtteile weitgehend mindestens stündlich, an Wochentagen tagsüber in der Regel halbstündlich angefahren.

Nicht durch die Linien im Stadtverkehr angebunden sind zzt. die Stadtteile Bubenheim, Kesselheim, Lay (mit Ausnahme Abend- und Nachtverkehr) und Stolzenfels sowie Teile der Stadtteile Horchheim und Niederberg sowie weite Bereiche von Industriegebiet und Gewerbepark im nördlichen Stadtgebiet. Die regelmäßige Bedienung dieser Stadtteile wird aber durch Stadt-Umland-Linien im Regionalverkehr sichergestellt.

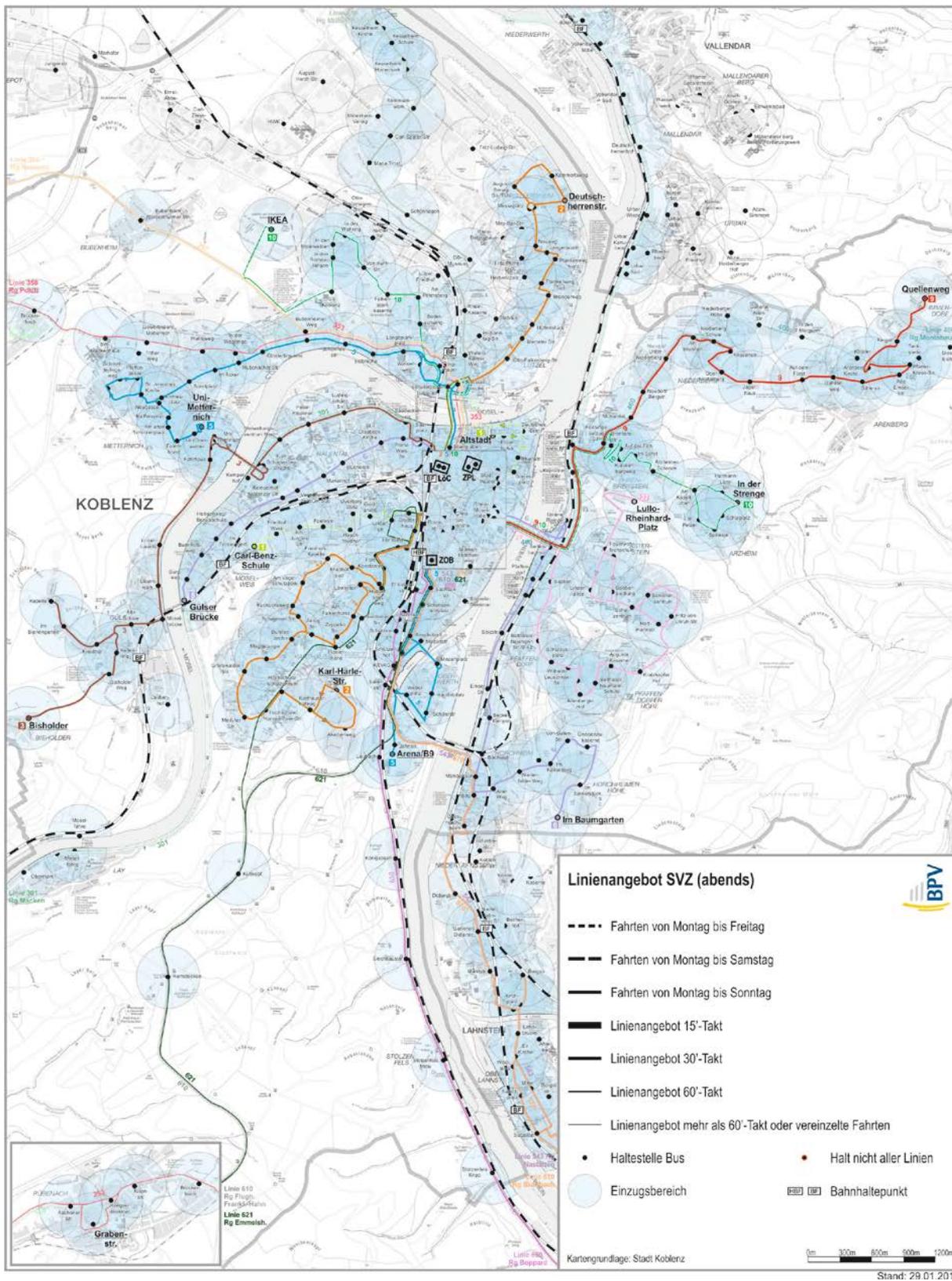
Der Stadtteil Rübenach wird im Rahmen des Stadtverkehrs nur montags bis freitags tagsüber bedient. Die Grundversorgung an allen Tagen inkl. Abend- und Wochenend-anbindung leistet auch hier der Regionalverkehr.

Zum regionalen Busverkehr zählen neben den RegioLinien und sonstigem Überlandlinienverkehr von und nach Koblenz auch der Stadt-Umland-Verkehr mit Linien, die eine Bedienungsqualität mit Taktverkehr annähernd oder vergleichbar dem Stadtlinienvverkehr aufweisen und außer den Nachbarortsverbindungen auch die Grundversorgung einiger Koblenzer Stadtteile exklusiv oder ergänzend gewährleisten (s. oben). Hierbei sind die Linien 301, 350/353, 354, 357, 370, 460, 570, 571/573 und 650 zu nennen. Diese Linien bieten montags bis freitags eine durchgehend stündliche oder halbstündliche Taktfrequenz und verkehren meist auch am Abend und am Wochenende.

Karte 11: ÖPNV-Netz Koblenz – Grundangebot NVZ tagsüber (Bestand)



Karte 12: ÖPNV-Netz Koblenz – Grundangebot SVZ abends (Bestand)



Karte 13: ÖPNV-Netz Koblenz – Innenstadtangebot Stadtverkehr (Bestand)

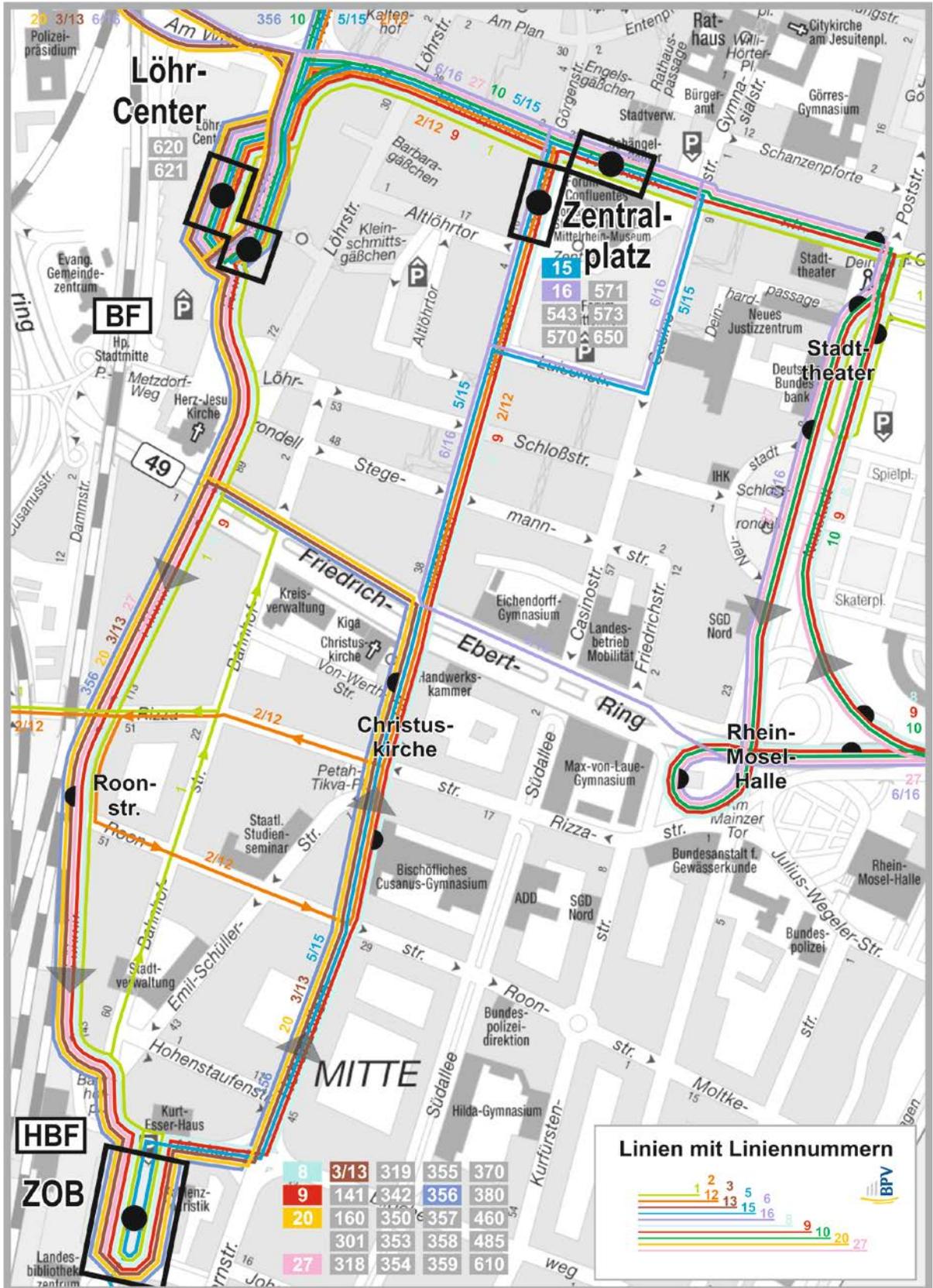


Tabelle 11: Angebotsleistung Bus im Stadtverkehr (Bestand)

Linie	Betriebszeiten			Fahrtenpaare			Takt							Leistung	
	Mo-Fr	Samstag	Sonntag	Mo-Fr	Samstag	Sonntag	Mo-Fr HVZ	Mo-Fr NVZ	Mo-Fr SVZ	Samstag NVZ	Samstag SVZ	Sonntag NVZ	Sonntag SVZ	Fpl-km/Jahr x1.000	Fahrzeuge HVZ+NVZ
1	06:00-21:45	07:00-21:45	08:00-20:45	30	28	17	30'	30'	60'	30'	60'	30'	60'	110	Bn
2	05:15-24:00	06:00-24:00	07:00-24:00	33	32	25	30'	30'	60'	30'	60'	30' 1)	60'	282	GBn
12	06:00-20:30	07:15-20:30	---	28	25	---	30'	30'	---	30'	---	---	---	182	GBn
3	05:15-00:15	06:00-00:15	08:15-00:15	19	18	16 2)	60'	60'	60' 2)	60' 2)	60' 2)	60' 2)	60' 2)	121	GBn
13	05:45-20:45	06:45-20:45	---	15	14	---	60'	60'	---	60'	---	---	---	83	GBn
5	05:15-00:30	05:45-00:30	07:45-00:30	34	33	26 3)	30'	30'	60' 3)	30' 3)	60' 3)	30' 3)	60' 3)	190	GBn
15	06:30-19:45	08:00-19:15	---	26	21	---	30'	30'	---	30'	---	---	---	91	Bn
N5 5)	---	01:00-02:00	01:00-02:00	---	1	1	---	---	---	---	---	---	---	XX	Bn
6	05:00-00:15	05:45-00:15	08:00-00:15	34	31	24	30'	30'	60' 4)	30'	60' 4)	30'	60'	259	Bn
16	06:15-19:15	08:15-19:15	---	25	22	---	30'	30'	---	30'	---	---	---	60	Bn
N6 5)	---	01:00-01:45	01:00-01:45	---	1	1	---	---	---	---	---	---	---	XX	Bn
8	05:30-24:00	06:15-24:00	08:15-24:00	S 36 F 34	32	25	30' +V	30'	60'	30'	60'	30'	60'	354 (KO: 135)	GBn Bn
N8 5)	---	01:00-02:15	01:00-02:15	---	1	1	---	---	---	---	---	---	---	3 (KO: 1)	Bn
9	05:15-00:15	06:15-00:15	07:15-00:15	40	30	23	15'	30'	60' 6)	30'	60' 6)	30'	60' 6)	273	Bn
N9 5)	---	01:00-02:00	01:00-02:00	---	1	1	---	---	---	---	---	---	---	3	Bn
10	05:15-22:15	06:15-22:15	09:15-22:15	32	31	14	30'	30'	---	30'	---	60' 7)	---	XX	Bn
20	06:00-20:30	---	---	33	---	---	30' +V	30'	---	---	---	---	---	134	GBn
27	05:15-24:00	05:45-24:00	08:15-24:00	S 35 F 34	29	16	30' +V	30'	60'	30'	60' 8)	60'	60'	192	GBn Bn
N7 5)	---	01:00-01:45	01:00-01:45	---	1	1	---	---	---	---	---	---	---	XX	Bn
356	06:45-17:15	---	---	S 5 F 4	---	---	---	---	---	---	---	---	---	16	Bn
E	06:45-17:00	---	---	S 20	---	---	---	---	---	---	---	---	---	XX	Bn

S an Schultagen

F an schulfreien Tagen

V Einzelfahrten in Lastrichtung (Schul- und Berufsverkehr)

1) Linie 2, So NVZ: Jede 2. Fahrt geht über Karthause Friedhofskapelle.

2) Linie 3, tägl. SVZ, So auch NVZ: Jeder Umlauf geht zusätzlich über Bisholder (Stichfahrt).

3) Linie 5, tägl. SVZ, So auch NVZ: Jeder Umlauf geht zusätzlich über Bienenstück (Stichfahrt/Schleife).

4) Linie 6, Mo bis Sa ab 21 Uhr: Verkehrt weiter bis Lay Obermark und zurück.

5) Linien N1, N2, N3, N4, N5, N6, N7, N8, N9, N10, N11: Verkehren nur in den Nächten von Fr auf Sa und Sa auf So.

6) Linie 9, tägl. ab 23 Uhr: Verkehrt über Arzheim In der Strenge (Stichfahrt/Schleife).

7) Linie 10: 60'-Takt beginnt So morgens ab 09:15 Uhr.

8) Linie 27, Sa ab 17 Uhr: Verkehrt im 60'-Takt.

Tabelle 12: Angebotsleistung Bus im Regionalverkehr (Bestand)

Linie	Betriebszeiten			Fahrtenpaare			Takt							Leistung	
	Mo-Fr	Samstag	Sonntag	Mo-Fr	Samstag	Sonntag	Mo-Fr HVZ	Mo-Fr NVZ	Mo-Fr SVZ	Samstag NVZ	Samstag SVZ	Sonntag NVZ	Sonntag SVZ	Fpl-km/Jahr x1.000	Fahrzeuge
116	siehe Linie 460			siehe Linie 460			siehe Linie 460							siehe Linie 460	
141	06:15- 17:30	---	---	1	---	---	---	---	---	---	---	---	---	XX	NB
160	05:45- 18:15	---	---	S 4 F 3	---	---	---	---	---	---	---	---	---	XX	B
301	05:00- 22:00	06:45- 22:00	08:00- 22:00	S 21 F 17	8	7	60' +V	60'	---	120'	---	120'	---	357 KO: 125	GBn Bn
318	05:45- 20:15	08:15- 14:15	---	8	1	---	---	---	---	---	---	---	---	XX	B
319	05:45- 18:45	---	---	2	---	---	---	---	---	---	---	---	---	XX	B
342	06:15- 17:45	---	---	S1,5 F 1	---	---	---	---	---	---	---	---	---	XX	B
350	04:30- 23:30	05:30- 00:30	06:30- 23:30	17	13	10	60' +V	60'	120'	60'	120' 9)	120'	120'	363 KO: 119	Bn
N10 5)	---	01:00- 02:00	01:00- 02:00	---	0,5	0,5	---	---	---	---	---	---	---	XX	Bn
353	05:00- 00:15	06:00- 00:15	07:00- 23:00	20	9	4	60'	60'	120'	---	120' 10)	120'	---	260 KO: 128	Bn
354	04:45- 24:00	05:00- 24:00	09:00- 23:45	S 36 F 35	19	8	30' +V	30'	60'	60'	60'	120'	120'	308 KO: 164	Bn
355	07:45- 16:45	---	---	S3,5 F 3	---	---	---	---	---	---	---	---	---	XX	Bn
357	06:00- 00:15	06:00- 00:15	09:00- 24:00	S 32 F 31	18	8	60' +V	60' 11)	60'	60'	60'	120'	120'	377 KO: 132	GBn Bn
358	05:30- 21:30	08:15- 21:30	10:15- 21:30	S 17 F 14	7	4	60' +V	120'	---	120'	---	---	---	XX	Bn
359	06:45- 19:15	06:45- 12:30	---	4	2	---	---	---	---	---	---	---	---	44 KO: 25	Bn
370	05:45- 21:15	06:30- 21:15	---	16	14	---	60' +V	60'	---	60'	---	---	---	119 KO: 75	GBn Bn
380	06:15- 20:00	08:15- 14:15	---	S 6 F 5	1	---	---	---	---	---	---	---	---	XX	B NB
460	05:15- 24:00	06:30- 24:00	08:30- 23:15	S 30 F 18 12)	13 12)	7 12)	60' +V	60'	120'	60'	120'	120'	120'	405 KO: 146	Bn
N11 5)	---	01:00- 02:00	01:00- 02:00	---	0,5	0,5	---	---	---	---	---	---	---	XX	Bn
485	06:00- 19:45	07:15- 15:30	---	S 7 F 6	3	---	---	---	---	---	---	---	---	XX	B
570	04:45- 00:15	05:45- 00:15	08:15- 00:15	34	32	16	30'	30'	60'	30'	60'	60'	60'	263 KO: 113	GBn Bn
571	06:15- 20:45	07:45- 20:45	09:00- 20:45	15	13	6	60'	60'	---	60'	---	120'	---	130 KO: 54	Bn
573	06:15- 20:00	---	---	S 18 F 14	---	---	60' +V	60'	---	---	---	---	---	105 KO: 38	Bn
N3	---	01:00- 02:15	01:00- 02:15	---	1	1	---	---	---	---	---	---	---	3 KO: 1	Bn
610	04:00- 01:30	04:00- 01:30	04:00- 01:30	6	6	6	---	---	---	---	---	---	---	XX	B

Linie	Betriebszeiten			Fahrtenpaare			Takt							Leistung	
	Mo-Fr	Samstag	Sonntag	Mo-Fr	Samstag	Sonntag	Mo-Fr HVZ	Mo-Fr NVZ	Mo-Fr SVZ	Samstag NVZ	Samstag SVZ	Sonntag NVZ	Sonntag SVZ	Fpl-km/Jahr x1.000	Fahrzeuge
621	04:45-00:30	05:30-00:30	09:00-00:15	S 43 F 32	12	7	60' +V	60' 11)	120'	60'	120'	120'	120'	511 KO: 148	Bn
N2 5)	---	01:00-02:15	01:00-02:15	---	0,5	0,5	---	---	---	---	---	---	---	XX	Bn
650	05:30-00:15	06:00-00:15	09:00-00:15	S 37 F 35	18	15	30' +V	30'	60'	60'	60'	60'	60'	450 KO: 168	GBn Bn
N1 5)	---	01:00-01:45	01:00-01:45	---	0,5	0,5	---	---	---	---	---	---	---	XX	Bn
956	07:15-08:00	---	---	S0,5	---	---	---	---	---	---	---	---	---	XX	B
969	07:00-17:00	---	---	S1,5	---	---	---	---	---	---	---	---	---	XX	B
988	07:30-16:30	---	---	S1,5	---	---	---	---	---	---	---	---	---	XX	B
994	07:00-17:00	---	---	S 3	---	---	---	---	---	---	---	---	---	XX	B

- 9) Linie 350, Sa ab 14 Uhr: Verkehrt im 120'-Takt.
 10) Linie 353, Sa ab 15 Uhr: Verkehrt im 120'-Takt.
 11) Linien 357, 621: Mo-Fr 11-14 Uhr: Verkehrt im 60'-Takt+V; Mo-Fr 14-20 Uhr: Verkehrt im 30'-Takt.
 12) Linie 460: Jede 2. Fahrt (außer Verstärkerfahrten an Schultagen) verkehrt über Niederberger Höhe.

2.2.5 Standards im ÖSPV

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

Fahrzeuge

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

- 110 Standardlinienbusse,
- 40 Gelenklinienbusse²⁸.

Derzeit wird die Neuanschaffung von Fahrzeugen für den Linienverkehr durch das Land Rheinland-Pfalz nicht gefördert. Dies hatte in den letzten Jahren einen deutlichen Anstieg des Fahrzeugdurchschnittsalters im Norden von Rheinland-Pfalz zur Folge²⁹.

Für den Stadtverkehr in Koblenz wurden seit dem Fahrplanjahr 2012 ein durchschnittliches Fahrzeugalter von 8 Jahren und ein maximales Fahrzeugalter von in aller Regel 15 Jahren festgelegt.

Die Flotte im Stadtbusverkehr besteht durchgehend aus Niederflurfahrzeugen, die Busse im Stadt-Umland-Verkehr sind überwiegend mit Niederflurtechnik ausgerüstet. Im sonstigen regionalen Überlandverkehr von und nach Koblenz kommen Niederflurbusse nur teilweise zum Einsatz.

²⁸ Angaben grob geschätzt auf Basis von Einzelmeldungen der Verkehrsunternehmen und Berechnungen anhand der Fahrpläne.

²⁹ Nach Angaben der VDV-Landesgruppe Südwest verkehrt in Rheinland-Pfalz zzt. die älteste Busflotte Deutschlands. (Pressemitteilung des VDV-Südwest vom 09.06.2015 unter www.newstix.de).

Haltestellen

Das Stadtgebiet Koblenz verfügt über ein Netz aus **XX** Haltestellen. Dies entspricht im Mittel rund **XX** Haltestellen je 1.000 Einwohner oder **XX** Haltestellen pro km² Stadtgebiet.

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

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

Wartehallen sind im Allgemeinen an Haltestellen mit mittlerer bis höherer Fahrgastfrequenz und soweit es die räumlichen Verhältnisse erlauben vorhanden. Diese wurden in Absprache mit dem Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen durch die Fa. **XX** aufgestellt und mittels Werbeeinnahmen an Aushangflächen finanziert. Dadurch entstanden der Stadt Koblenz bislang keine Kosten für die Beschaffung und den Unterhalt von Wartehallen.

2.2.6

Weitere Angebote zur Personenbeförderung

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

Demnach sind auch als Teil des ÖPNV zu verstehen:

- Personen-Linienschiffahrt und Fähren auf Rhein und Mosel,
- Verkehrsmittel zur Anbindung der Festung Ehrenbreitstein.

Sonstige alternative bzw. ergänzende Angebote in der Stadt Koblenz sind diese:

- Werksbusverkehr zwischen Koblenz Hbf und Amazon (Industriepark A 61),
- Shuttleverkehr zwischen Bahnhof Stadtmitte/Löhr-Center und Bubenheim Globus (seit Herbst 2014 bis vsl. Herbst 2015),
- freigestellte Schülerverkehre,
- Taxibeförderung,
- Carsharing.

Fähr- und Schiffsverbindungen

Im Bereich der Stadt Koblenz werden die nachfolgenden Fähr- und Schiffsverbindungen betrieben:

- Rheinfähre Personenfähre Altstadt – Ehrenbreitstein und zurück (Fa. Kraeber, März – Oktober),
- Moselfähre Personenfähre Altstadt – Lützel und zurück (Fa. Schenk, April – September),
- Moselfähre Auto- und Personenfähre Lay – Güls und zurück (Fa. Balke, März – Oktober, täglich außer Dienstag)
- Linie BPS Köln – Bonn – Linz – Koblenz und zurück (Bonner Personenschiffahrt, April – Oktober)
- Linie 10200 Köln – Bonn – Linz – Koblenz – Boppard – St. Goarshausen – Kaub – Rüdesheim und zurück (Köln-Düsseldorfer, April – Oktober),

- Linie 10250 Koblenz – Kobern-Gondorf – Cochem und zurück (Köln-Düsseldorfer, Mai – Oktober),
- Linie Goldstück Brodenbach – Koblenz und zurück (MS Goldstück, Juli – August, nur mittwochs).

Seilbahn

Die Seilbahn Koblenz verkehrt zwischen der Altstadt (Deutsches Eck) und der Festung Ehrenbreitstein (Festungspark) täglich von April bis Oktober und ganzjährig an Samstagen, Sonn- und Feiertagen. Betreiberin ist die Fa. Skyglide Event Deutschland GmbH.

Schrägaufzug

Der Schrägaufzug Ehrenbreitstein verkehrt zwischen der Haltestelle Obertal/ Schrägaufzug und der Festung Ehrenbreitstein (Jugendherberge) ganzjährig und täglich. Betreiberin ist die ESG.

Taxibeförderung

Die Taxianbieter im Stadtgebiet sind in der Taxi Koblenz e.G. organisiert. Taxi-Halteplätze befinden sich am Hauptbahnhof, Löhr-Center und am Zentralplatz, außerdem an folgenden Stellen³⁰: Altstadt Altengraben und Am Wöllershof, Deutsches Eck/ Talstation Seilbahn, Konrad-Adenauer-Ufer (KD-Anleger), Mitte Rhein-Mosel-Halle/ Hotel Mercure, Lützel Schüllerplatz/Bf, an allen Krankenhäusern und veranstaltungsabhängig an weiteren Standorten.

Ein weiterer Personenbeförderungsanbieter (Funkmietwagen) befindet sich in der Altstadt Stegemanstraße.

Carsharing

Anbieter von Carsharing-Dienstleistungen ist Ökostadt Koblenz e.V. (Projekt „teilAuto“) mit dem Kooperationspartner DB Carsharing (flinkster). Carsharing-Stellplätze befinden sich am Hauptbahnhof, in Mitte an der Moltkestraße, in Raental am Hunenpfad, in Oberwerth am Weberplatz und in Neuendorf am Ufer. In der Altstadt am Rathaus befindet sich ein eCarsharing-Stellplatz (Elektrofahrzeug) mit Ladestation.

2.2.7

Tarif, Vertrieb, Kommunikation

Die Stadt Koblenz ist Mitglied des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel (VRM) und wendet seit dem Jahr 2002 den VRM-Tarif auf allen Bus- und Bahnlinien im Stadtgebiet an. Zusätzlich werden VRM-Fahrkarten auch auf der Rheinfähre Altstadt – Ehrenbreitstein und zur Benutzung des Schrägaufzuges zur Festung Ehrenbreitstein (dort gelten zusätzlich DB-Angebote mit Gültigkeit im Koblenzer ÖPNV) anerkannt. Auf den übrigen Fähr- und Schiffsverkehren sowie in der Seilbahn Koblenz ist der VRM-Tarif nicht gültig.

Der VRM-Tarif ist ein Wabentarif; prinzipiell gilt zur Preisbildung die Anzahl der durchzufahrenden Waben (= Preisstufen)³¹. Jede Wabe hat eine eigene 3-stellige Nummer. Einzelne Haltestellen sind auf Wabengrenzen positioniert. Hier ist eine sogenannte „Überlappungszone“ mit eigener Zielnummer definiert. Für diese Zielhaltestellen gilt jeweils der Preis zur zuletzt durchfahrenen Wabe.

³⁰ Die Taxistände Altstadt Altlöhrtor und Ehrenbreitstein Hofstraße sind im Sommer 2015 zur Streichung vorgesehen.

³¹ Zur Ermittlung der Fahrtstrecke (inkl. Umsteigevorgänge) und Anzahl der Waben hat der VRM einen Tarifwabenplan erstellt, der an Haltestellen aushängt, sich auszugsweise in den Fahrplanbüchern befindet und als Gesamtplan aufgelegt wird.

Das Stadtgebiet Koblenz umfasst

- die Tarifwaben 101-107,
- die Überlappungszonen 192-199.

Die folgende Tabelle stellt alle Angebote, Preisstufen und Preise (Stand: 2014/2015) des VRM in der Übersicht dar.

Tabelle 13: VRM-Preistafel 2015

VRM-Tarif gültig ab 01.01.2014 bis 31.12.2015 (Preise in €)													
Fahrweise	Tarifwaben	Preisstufen									Netzfahrweise		
		1	2	3	4	5	6	7-8	9-10	>10	VRM	Neusied	Koblenz
Einzelfahrschein		1,00	2,90	3,05	4,05	5,75	6,75	7,50	9,50	11,30			
Erneuerbarer Einzelfahrschein*		1,10	1,75	2,20	2,80	3,45	4,05	4,75	5,70	6,80			
Einzelfahrschein BahnCard		1,35	2,20	2,75	3,50	4,30	5,05	5,95	7,15	8,50			
Einzelfahrschein MobilCard**		1,45	2,30	2,90	3,70	4,60	5,40	6,30	7,60	9,05			
Tageskarte		4,10	5,80	7,30	9,30	11,50	13,80	16,80	18,50	18,50	16,50	5,80	5,80
3-Tagekarte		8,20	11,60	14,60	18,60	23,00	27,60	31,60	37,00	37,00	37,00	11,60	11,60
Mitgliedskarte***		7,30	9,80	14,70	18,90	21,80	21,80	21,80	21,80	21,80	21,80	9,80	9,80
3-Tage-Mitgliedskarte***		14,60	19,60	29,40	37,80	43,60	43,60	43,60	43,60	43,60	43,60	19,60	19,60
Wochenkarte		14,00	20,60	24,30	29,30	36,50	40,10	46,50	57,90	66,80	66,80	20,60	24,30
Monatskarte		48,90	71,60	84,90	103,20	126,70	136,00	161,40	200,60	236,90	236,90	71,60	84,90
Monatskarte im Abo		48,80	69,70	79,80	86,90	105,60	115,90	134,50	167,20	192,40	192,40	69,70	79,80
9-Uhr-Monatskarte		34,20	50,50	58,90	73,20	87,60	95,50	112,40	136,90	157,20	157,20	46,20	55,80
9-Uhr-Monatskarte im Abo		28,70	42,00	49,20	61,20	73,00	79,50	93,70	114,20	131,10	131,10	38,60	46,60
Schülerwochenkarte		16,40	15,20	18,40	22,10	27,30	30,20	34,80	43,50	49,80			
Schülermonatskarte		36,80	53,80	63,80	77,30	95,00	104,20	120,80	150,70	173,20			
Schülermonatskarte im Abo		30,70	44,80	53,20	64,40	78,20	86,80	100,70	125,40	144,30			
Schüler-Plus-Ticket (verbundweit gültig)****							95,90 (Jahresgebühr)						
60-Plus-Ticket (verbundweit gültig)							65,30 (Monatsgebühr)						
60-Plus-Ticket im Abo (verbundweit gültig)							54,60 (Monatsgebühr)						
Zuschlagkarten für regelmäßige 1. Klasse-Benutzung													
Wochenkarte		7,00	10,20	12,20	14,90	16,30	20,10	23,20	29,00	33,20	33,20	10,20	12,20
Monatskarte		24,50	35,80	42,50	51,60	63,40	69,50	80,70	100,30	115,50	115,50	35,80	42,50
Monatskarte im Abo		20,40	29,90	35,40	43,00	52,80	57,50	67,30	83,60	95,20	95,20	29,90	35,40

Es gelten die Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen des VRM.

VRM-MobilCard (20% Rabatt auf Einzelfahrschein). Jahresgebühr 9 €

Zusätzlich bietet die evm verkehr ein sogenanntes „eTicket“ an, einer elektronischen Geldbörse zum Erwerb von Einzelfahrschein. Die Chipkarte selbst wird kostenlos gegen einen Pfandbetrag abgegeben. Inhaber können damit an Terminals in den Busen berührungsfrei Fahrkarten bezahlen, hierfür wird ein Rabatt von 20 % eingeräumt. Das Angebot und die Gültigkeit des eTickets beschränken sich zzt. auf die Verkehrsli-nien der evm verkehr und die KVG-Linie 301 innerhalb des Stadtgebietes Koblenz.

Der Vertrieb der Fahrkarten erfolgt zum einen über Fahrkartenautomaten (SPNV), zum anderen in den Fahrzeugen (Verkaufsdruker beim Fahrpersonal bzw. eTicket-Chipkartenterminals). Fahrkarten im Abo können nur direkt über die Verkehrsunter-nehmen bezogen werden. Das Bestellformular findet sich bei den Betreibern auf deren Internetseiten und/oder ist in Kundendienststellen vor Ort erhältlich, z.B. beim Bus-InfoZentrum Löhr-Center der evm verkehr, im KundenServiceCenter Koblenz der RMV oder im DB-Reisezentrum (Koblenz Hbf).

Die evm verkehr unterhält neben dem InfoZentrum am Löhr-Center weitere Vorver-kaufsstellen für Wochen- und Monatszeitkarten im Stadtgebiet:

- Digital Foto Shop V. Chea, Bahnhofplatz (Hauptbahnhof),
- Koblenz Touristik Forum Confluentes (Altstadt),
- Drogerie B. Yousfi, Büngertsweg (Wallersheim),
- Tabakwaren A. Speier, Emser Straße (Horchheim),
- Zeitschriften M. Berg, Pfarrer-Kraus-Straße (Arenberg),
- Lehrmittel Köhler, Potsdamer Straße (Karthause).

Im Auftrag seiner Mitglieder organisiert der VRM die linien- und betreiberübergreifen-de Kommunikation, Information und Werbung für den ÖPNV. Zentrale Elemente der

Kommunikation mit den Fahrgästen sind die Info-Hotline des VRM unter 01805-986986 sowie die VRM-Webseite unter www.vrm.info.

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

- evm verkehr, 0261/402-20000, www.evm-verkehr.de,
- RMV Rhein-Mosel-Bus, 0261/29683468, www.rhein-mosel-bus.de.

Da die Verkehrsunternehmen auch für die Fahrgastinformation an den Haltestellen und in den Fahrzeugen verantwortlich sind, ist derzeit nicht sichergestellt, dass die Kontaktdaten des Verkehrsverbundes an allen Haltestellen bzw. in den Bussen veröffentlicht werden.

Weiterer Baustein der Kommunikation ist die Herausgabe gemeinsamer Fahrplanbücher für alle VRM-Landkreise und die Stadt Koblenz. Es sind hier die Fahrpläne aller präsenten Verkehrsunternehmen veröffentlicht, sortiert nach SPNV-Linien, Buslinien sowie alternativen und zusätzlichen Verkehrsangeboten (nachrichtlich auch solchen, die nicht oder nur eingeschränkt im VRM-Tarif integriert sind)³². Die Fahrplanlayouts weichen jedoch voneinander ab, außer einer einheitlichen Kopfzeile. Letzteres gilt auch für die Formate und Darstellungen der an den Bushaltestellen ausgehängten Fahrpläne und sonstigen dargestellten Informationen.

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

Die evm verkehr legt für Koblenz jährlich einen schematischen Liniennetzplan mit allen Haltestellen auf, der u. a. außer dem eigenen Linienangebot auch eine Darstellung der Stadt-Umland-Linien sowie Hinweise auf Zugangsstellen zum SPNV enthält³³. Außerdem wird ein gemeinsamer Übersichtsplan der Verkehrsunternehmen für den Nachtbusverkehr in und um Koblenz herausgegeben.

Auch der überregional agierende Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Nord steht mit den Fahrgästen in Kontakt. Über die Dachmarke „Rheinland-Pfalz-Takt“ (www.der-takt.de) wird, initiiert vom Land Rheinland-Pfalz, insbesondere der SPNV beworben mit entsprechenden Informationen und Aktionen. Weiterer Schwerpunkt des „Takt“-Marketings sind Freizeit- und Ausflugstipps sowie Wandervorschläge, die sich mit Bahn und Bus gut kombinieren lassen.

2.2.8 Nachfragesituation

Im Kalenderjahr 2014 verzeichnete der SPNV im Stadtgebiet Koblenz an den Bahnhöfen und Haltepunkten Hauptbahnhof, Stadtmitte, Ehrenbreitstein, Güls, Lützel und Moselweiß im Durchschnitt pro Tag rund 27.500 ein- oder aussteigende Fahrgäste (Summe über alle Stationen). Gegenüber dem Kalenderjahr 2013 entsprach dies einem Fahrgast-Zuwachs von ca. 6,5 %. Einen großen Anteil daran hat der Haltepunkt Stadtmitte, der eine Steigerung der Fahrgastzahlen um fast 40 % binnen eines Jahres auf rund 2.700 Fahrgäste (2014) erzielen konnte³⁴.

³² Die Verbindungen und Betriebszeiten der Angebote Seilbahn und Schrägaufzug waren im VRM-Fahrplanbuch Nr. 1+3 2014/2015 jedoch nicht enthalten.

³³ Abrufbar unter:
<http://www.evm.de/evm/Homepage/Verkehr/Liniennetz%20und%20Umsteigehaltestellen/linienubersichtsplan-evm-verkehrs-gmbh-2015.pdf>

³⁴ Angaben aus dem Reisenden Erfassungssystem der DB (Tagesmittelwerte für 2013 und 2014)

Ein „Kannibalisierungseffekt“ ist innerhalb des SPNV nicht zu beobachten, da gleichzeitig die Reisendenzahlen auch der anderen Haltepunkte inkl. Koblenz Hauptbahnhof zugenommen haben, mit Ausnahme der Stationen an der Moseltalbahn (leichte Rückgänge). Da Ende 2014 das Angebot durch die stündliche Verlängerung der Lahntalbahn bis Mayen nochmals erweitert wurde, ist von einer weiterhin steigenden Nachfrage tendenz am Halt Stadtmitte auszugehen.

Pro Jahr sind im Stadtverkehrsnetz Koblenz allein auf den Linien der evm verkehr rund 10 Millionen Fahrgäste unterwegs³⁵. Dies entspricht im Mittel ca. 27.400 Reisenden im Busverkehr pro Tag. Die am stärksten frequentierten Haltestellen sind Hauptbahnhof, Bahnhof Stadtmitte/Löhr-Center und Zentralplatz/Forum.

Liniengenaue Daten für die Fahrgastnachfrage liegen dem Aufgabenträger nicht bzw. nur vertraulich vor. Nachfrage- und Erlösdaten sind unternehmensinterne Daten, die Verkehrsbetriebe im Rahmen eigenwirtschaftlicher Genehmigungen nicht zur Herausgabe dieser Daten verpflichtet.

2.3 **Mängelanalyse**

Die Mängelanalyse für den ÖPNV im Stadtgebiet Koblenz umfasst neben der Untersuchung der Erschließungsqualität (Vorhandensein und Erreichbarkeit von Haltestellen) und der Bedienungsqualität (Anzahl der Abfahrten und Betriebszeiten) auch Aussagen zur Verbindungsqualität (Umsteigerfordernisse und Reisezeiten gegenüber dem motorisierten Individualverkehr) sowie eine Zusammenfassung der im Rahmen der Auftaktbeteiligung zur Aufstellung des NVP ermittelten Schwachstellen im lokalen Busverkehr.

Da die Nutzungsdichte zwischen den Stadtteilen differiert, nicht alle Haltestellen eines Stadtteils in der gleichen Qualität bedient werden müssen bzw. können und auch die Linienangebote unterschiedlich sind, ist es zweckmäßig, die Stadtteile nach Gebietstypen (Dichte) zu gliedern³⁶, je Stadtteil eine oder mehrere Referenzhaltestellen und Referenzlinien zur Bewertung zu definieren. Die jeweiligen Zuordnungen gehen aus Tabelle 14 hervor.

Tabelle 14: Zuordnung Gebietstypen und Referenzhaltestellen je Stadtteil

Stadtteil	Gebietstyp/Nutzungsdichte			Referenzhaltestelle(n)	Referenzlinie(n)
	Kernzone	hoch	gering		
Altstadt	X			Zentralplatz/ Forum, Bf Stadtmitte/ Löhr-Center	2/12, 5/15
Arenberg			X	Silberstraße	9
Arzheim			X	Am Kapellchen	10
Asterstein			X	Schulzentrum	27
Bubenheim			X	Bubenheim	357

³⁵ nach Angaben in der evm-Imagebroschüre unter <http://www.evm.de/evm/Homepage/Downloads/Service/Brosch%C3%BCren/evm-imagebroschuere-lang-17-02-15-web.pdf>

³⁶ Die Kernzone beschreibt den Innenstadtkern mit zentralen Funktionen und Verkehrsverknüpfungen. Mit ‚hoher Nutzungsdichte‘ werden Gebiete mit geschlossener Bebauung (z.B. an die Kernzone angrenzend) und hoher Konzentration an Einwohnern, Arbeits- oder Ausbildungsplätzen klassifiziert. Mit ‚geringer Nutzungsdichte‘ werden alle übrigen städtisch strukturierten Gebiete (alle übrigen bebauten Bereiche im Stadtgebiet) bezeichnet. Die Zuordnung erfolgt auf Basis der VDV-Empfehlungen (vgl. VDV-Schriften Nr. 4, 6/2001).

Stadtteil	Gebietstyp/Nutzungsdichte			Referenzhaltestelle(n)	Referenzlinie(n)
	Kernzone	hoch	gering		
Ehrenbreitstein		X		Bahnhof	8, 9, 10
Goldgrube			X	Overbergplatz	1
Güls			X	Alte Schule	3/13
Horchheim			X	Mendelssohn	6, 570
Horchheimer Höhe			X	Im Baumgarten	6
Immendorf			X	Quellenweg	9
Karthause Flugfeld		X		Bundesarchiv	2/12
Karthause Nord			X	Hüberlingsweg	2/12
Karthäuserhofgelände			X	Hochschule/ Schulzentrum	2/12
Kesselheim			X	Kirche	354
Lay			X	Fähre, Mostertplatz	301
Lützel		X		Balduinbrücke, Schüllerplatz/ Lützel Bf	5/15
Metternich		X		Uni/Oberweiher, Uni/Winninger Str., Closterbrauerei	3/13, 5/15, 20
Mitte	X			Hauptbahnhof, Christuskirche	5, 570/571/573
Moselweiß		X		Bahnhofsweg, Verwaltungszentrum Süd	6/16
Neuendorf			X	Brenderweg	2/12
Niederberg			X	Schule	9
Oberwerth			X	Mozartplatz	5
Pfaffendorf			X	Seifenbachstraße	6
Pfaffendorfer Höhe			X	Schützenplatz	27
Raumental		X		Blücherstraße	6/16, 20
Rübenach			X	Kriegerdenkmal	20, 350/353
Stolzenfels			X	Kripp	650
Süd		X		Schenkendorfplatz	5, 570
Wallersheim			X	Messeplatz	2

2.3.1 Erschließungsqualität

Die der Überprüfung der Erschließungsqualität zugrunde liegenden Standards (siehe Tabelle 15) werden auf Basis der VDV-Empfehlungen definiert, zum Teil wurden sie für Koblenz noch weiter erhöht (z.B. gelten für Gebiete mit geringer Nutzungsdichte nur 500 Meter statt der empfohlenen 600 Meter maximaler Einzugsradius je Haltestelle). Außerdem wurde der Umwegfaktor (Fußwegverlauf zur Haltestelle gegenüber der Luftlinie) für Koblenz aufgrund der deutlichen Höhenunterschiede im Stadtgebiet und der Lage an zwei Flüssen gebietstypspezifisch angepasst.

Tabelle 15: Standards zur Bemessung der Erschließungsqualität

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

Die Erschließungsqualität des straßengebundenen ÖPNV im Stadtgebiet Koblenz kann als gut bis sehr gut bezeichnet werden. Alle Stadtteile sind mit i.d.R. mehreren Haltestellen ausgestattet, die alle bebauten Flächen weitgehend abdecken. Das Kriterium, wonach in der Praxis eine Fläche als erschlossen gilt, wenn mindestens 80 % der Bevölkerung innerhalb der definierten Einzugsbereiche lebt bzw. arbeitet, wird in der Stadt Koblenz insgesamt sowie zumindest bezogen auf Kernzone und Gebiete mit hoher Nutzungsdichte erfüllt. Vereinzelt Stadtrandlagen und Straßenzüge gelten nach den Raumtyp-abhängigen Kriterien aber als nicht erschlossen. Zum Teil sind auch bestimmte Gewerbebereiche nicht direkt an den ÖPNV angebunden.

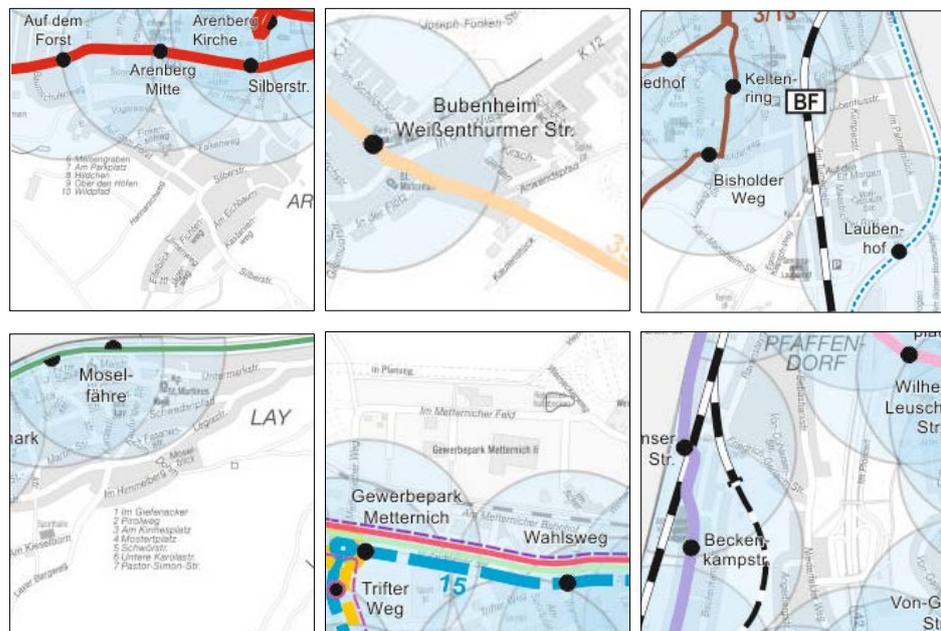
Im Einzelnen lässt sich die Erschließungsqualität wie folgt charakterisieren:

- Innerhalb der Stadtteile Altstadt, Arzheim, Asterstein, Ehrenbreitstein, Horchheimer Höhe, Immendorf, Kesselheim, Lützel, Mitte, Neuendorf, Niederberg, Oberwerth, Pfaffendorfer Höhe, Rauental, Rübenach, Stolzenfels, Süd und Wallersheim können gänzlich oder weitestgehend alle Siedlungsflächen und größere Gewerbestandorte als erschlossen gelten.
- In Arenberg findet sich ein vergleichsweise großes Erschließungsdefizit im südlichen Ortsbereich von Arenberg (Obere Silberstraße), der außerhalb der 500 Meter-Einzugsradien liegt.
- In Bubenheim liegt der westliche Ortsbereich (In den Wiesen) außerhalb der definierten Haltestellenerschließung.
- In der Goldgrube sind der nördliche Bereich entlang der Bahntrasse (Bogenstraße) und ebenso auf der anderen Bahnseite die südlichen Straßenzüge von Rauental (Bardelebenstraße) nicht durch den ÖPNV erschlossen, liegen jedoch noch im Einzugsbereich des SPNV-Haltes Stadtmitte.
- In Güls sind der Bereich östlich der Bahn und das Baugebiet im Süden (mit Seniorenzentrum Laubenhof) nur unzureichend durch den Busverkehr erschlossen. Es besteht hier aber eine Erschließung durch den SPNV.
- In Horchheim besteht ein Erschließungsdefizit am südlichen Ortsrand (Haukertsweg), auch im direkt angrenzenden bebauten Bereich von Niederlahnstein (Rhein-Lahn-Kreis) existiert kein unmittelbarer ÖPNV-Zugang.
- In Lay liegen die höher gelegenen Siedlungsbereiche im Süden und Osten des Stadtteils (im Zuge der Legiastraße) nicht in den Einzugsbereichen der Haltestellen am Moselufer.
- In Pfaffendorf besteht ein Erschließungsdefizit entlang der höher gelegenen Straßenzüge (Sebastianistraße) und in der Fortsetzung nach Horchheim (Niederfelder Weg).
- Auf der Karthause findet sich ein Erschließungsmangel infolge einer Linienwegänderung, nach der zwei Haltestellen nicht mehr bedient wurden (Am Flugfeld).

- In Moselweiß liegt der südöstliche Bereich (In der Hohl) außerhalb der Haltestelleneinzugsbereiche, hat aber eine direkte Anbindung an den Bahnhof.
- In Metternich ist der Gewerbepark II teilweise nicht im 500 Meter-Einzugsbereich erschlossen (Im Metternicher Feld).
- Erschließungsdefizite bestehen, wenn auch bei zum Teil geringer Nutzungsintensität, in größeren Teilen des Industriegebietes im Norden der Stadt (v. a. Kesselheimer Weg/ Marienfelder Straße).

Die nachfolgenden Kartenausschnitte (unmaßstäblich) zeigen beispielhaft sechs der genannten Erschließungsmängel: Arenberg, Bubenheim, Güls, Lay, Metternich und Pfaffendorf.

Karte 14 (a-f): Erschließungsmängel im Stadtgebiet (Auswahl)



2.3.2

Bedienungsqualität

Zur Überprüfung der Bedienungsqualität erfolgt zunächst eine Definition der Betriebszeiten und Gliederung an den einzelnen Verkehrstagen entsprechend dem Nachfrageverlauf. In der Praxis üblich ist die Gliederung nach Hauptverkehrszeiten (HVZ), Normal- bzw. Nebenverkehrszeiten (NVZ) und Schwachverkehrszeiten (SVZ). Die zeitliche Unterscheidung ist in Tabelle 16 dargestellt.

Tabelle 16: Definition der Verkehrs- und Betriebszeiten

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

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

Die Betrachtung der Bedienungsqualität wurde je Stadtteil an den festgelegten Referenzhaltestellen und Referenzlinien (siehe Tabelle 14) vorgenommen. Es handelt sich dabei um „Haupthaltestellen“ in zentraler Lage und/oder mit besonders wichtiger Anbindungsfunktion und einem für den jeweiligen Stadtteil bestmöglichen Linienangebot. Die folgende Tabelle 17 fasst die Anforderungen an die Bedienungsqualität auf Basis der VDV-Empfehlung³⁷ zusammen.

Tabelle 17: Standards zur Bemessung der Bedienungsqualität

Gebietstyp	Kernzone	Hohe Nutzungsdichte	Geringe Nutzungsdichte
Bedienungsqualität			
Betriebszeitfenster Mo-Do	05-24 Uhr		
Betriebszeitfenster Fr	05-02 Uhr		
Betriebszeitfenster Sa	06-02 Uhr		
Betriebszeitfenster So/Fei	07-24 Uhr		
Taktfolge HVZ/NVZ	15 Min.	15 / 30 Min.	30 / 60** Min.
Taktfolge SVZ*	30 Min.	30 / 60 Min.	60 Min.

* Im Nachtverkehr 60 Min.-Takt

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

Die Prüfung des Bestandsangebots wurde durch Vergleich der Bestandsdaten (siehe Tabelle 11 und Tabelle 12) mit den VDV-Vorgaben durchgeführt. Die untersuchten Bedienungsqualitäten geben in den meisten Stadtteilen keinen Anlass zur Bemänglung.

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

Im Einzelnen betrachtet fällt bei der Auswertung folgendes auf:

- In den Stadtteilen Altstadt und Mitte (Kernzone) verkehren während der SVZ keine Linien oder abgestimmte Linienkombinationen im 30'-Takt, obwohl insgesamt eine Vielzahl von Linien unterwegs ist.
- In Bubenheim und Lay wird an allen Tagen während der NVZ, sonntags auch während der SVZ, die VDV-Empfehlung nicht erreicht.
- Für Kesselheim bestehen Bedienungsdefizite samstags während der NVZ und sonntags ganztägig.

Bedienungsqualitäten, die über dem VDV-Standard liegen, bestehen nur in geringem Maße und nur montags bis freitags. Dies gilt für den südlichen Teil von Neuendorf (Bereich Brenderweg, gemeinsamer Abschnitt der Linien 2 und 12) sowie den Stadtteil Rübenach für den gemeinsamen Abschnitt der Linie 20 mit den Linien 350/353/359).

³⁷ Verglichen wurde das NVZ-Angebot (Taktverkehr) an allen Tagen der Woche. Quelle: Kriterien der Angebotsgestaltung, aus: Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, VDV-Schriften Nr. 4, 6/2001

2.3.3 Verbindungsqualität

Im Rahmen der Verbindungsanalyse erfolgt für die direkten ÖPNV- bzw. Straßenverbindungen zwischen den einzelnen Koblenzer Stadtteilen (Referenzhaltestellen) und dem Zentralplatz bzw. Hauptbahnhof

- ein Reisezeitvergleich zwischen ÖPNV und MIV,
- eine Prüfung auf Umsteigeerfordernisse im ÖPNV.

XX Ergebnisse werden noch ergänzt

2.3.4 Sonstige Mängel und Schwachstellen

Im Rahmen der schriftlichen Auftaktbeteiligung der Adressaten aus dem Kreis der Anhörungsberechtigten wurden im Rücklauf zusammengefasst folgende Mängel und Schwachstellen betreffend den Koblenzer ÖPNV genannt.

XX Aufzählung wird noch ergänzt

3 Prognose voraussichtlicher Entwicklungen

Das Kapitel beschäftigt sich mit den künftigen Entwicklungen hinsichtlich der zu erwartenden Bevölkerungszahlen in Koblenz, der Verkehrssituation für den MIV sowie der zu erwartenden Kostenentwicklung für die Erbringung von ÖPNV-Leistungen in den kommenden Jahren.

3.1 *Bevölkerungsentwicklung*

XX Text ist noch in Bearbeitung.

3.2 *Verkehrsprognose*

XX Text ist noch in Bearbeitung.

3.3 *Kostenprognose*

XX Text ist noch in Bearbeitung.

4 Zielvorgaben und Rahmenkonzeption

Ausgehend von den verkehrspolitischen Zielen werden in diesem Kapitel grundsätzliche Festlegungen zum Verständnis des ÖPNV und der Mobilität im Stadtgebiet abgeleitet. Diese werden durch die Definition der Netzstruktur, Anforderungen an den Schienennah- und -fernverkehr sowie der Angebots-, Qualitäts- und Organisationsvorgaben für den ÖPNV konkretisiert. Dieses Rahmenkonzept stellt das Anforderungsprofil für den ÖPNV in Koblenz dar und legt alle linienübergreifenden Standards verbindlich fest.

4.1 Verkehrspolitische Ziele

Die wesentlichen verkehrspolitischen Ziele für den NVP, basierend auf übergeordneten rechtlichen Vorgaben sowie Anregungen und Erwartungen aus der Kommunalpolitik und von gesellschaftlich relevanten Gruppen, werden nachfolgend zusammengefasst.

Die für den ÖPNV in der Stadt Koblenz maßgeblichen verkehrspolitischen Zielsetzungen leiten sich konkret ab

- aus (landes)gesetzlicher Fassung,
- aus übergeordneten Planwerken der Landesplanung,
- aus kommunalpolitischen Konzepten und Zielvorstellungen.

4.1.1 Gesetzliche Zielvorgaben

Bei den im NVP zu berücksichtigenden Zielvorgaben sind zunächst die Ziele und allgemeinen Leitlinien für den ÖPNV in Rheinland-Pfalz von Belang, die sich aus dem Nahverkehrsgesetz (NVG) ableiten. Die für die Stadt Koblenz relevanten gesetzlichen Aspekte sind in nachfolgender Tabelle 18 zusammengefasst.

Das Landesplanungsgesetz (LPIG) verweist zur Festsetzung und Begründung der räumlich und sachlich gebotenen Ziele auf die übergeordneten Planungen des Landesentwicklungsprogrammes und der regionalen Raumordnungspläne (RROP) der Planungsgemeinschaften³⁸.

Tabelle 18: Ziele und Leitlinien für den ÖPNV in Rheinland-Pfalz (Auswahl)

Stichwort	Verkehrspolitisches Ziel / Leitlinie
Grundversorgung	"Der öffentliche Personennahverkehr soll in allen Bereichen des Landes eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen sicherstellen. Er soll eine Grundversorgung mit Verkehrsleistungen (...) gewährleisten und unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Umweltschutzes und der Verkehrssicherheit zu einer Verringerung des motorisierten Individualverkehrs beitragen."
Vorrangsystem	"Beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur soll dem öffentlichen Personennahverkehr in den Verdichtungsräumen und großen Städten Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden, sofern dem nicht Grundsätze der Wirtschaftlichkeit entgegenstehen und die zu erwartende Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsleistungen den Vorrang rechtfertigt."
Anbindungsqualität	"Eine angemessene Anbindung der Wohnbereiche an die Arbeitsstätten, an die öffentlichen, sozialen und kulturellen Einrichtungen sowie an die Erholungsbereiche mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist anzustreben."
Raumordnung und ÖPNV	"Bei der Landes-, Regional- und Bauleitplanung sowie in den Verfahren zur Sicherung der Raumordnung sind auch die Ziele nach den Absätzen 1 bis 3 zu berücksichtigen. Die Ziele der Raumordnung und Landesplanung sind im Anwendungsbereich dieses Gesetzes zu beachten."
Integriertes Angebot	"Der öffentliche Personennahverkehr soll bedarfsorientiert zu einem integrierten Gesamtbedienungsangebot mit aufeinander abgestimmten Fahrplänen und Tarifen entwickelt werden. Der Schienenpersonennahverkehr soll das Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs bilden."

³⁸ vgl. § 5 LPIG

Stichwort	Verkehrspolitisches Ziel / Leitlinie
Förderung der Schieneninfrastruktur	"Die Erhaltung und der bedarfsgerechte Ausbau des Schienennetzes sind zu fördern. Es ist anzustreben, dass die Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur unter Ausschöpfung technischer und betrieblicher Verbesserungsmöglichkeiten so entwickelt wird, dass ein möglichst wirtschaftlicher Betrieb erreicht werden kann."
Verknüpfung der Angebote	"Die Angebote des Schienenpersonennahverkehrs sollen grundsätzlich so entwickelt werden, dass eine Verknüpfung der Schienenverbindungen in den Knotenpunkten, eine flächendeckende integrierte Taktbedienung und eine angemessene Ausweitung der Verkehrsbedienung in den Tagesrandzeiten sowie an Wochenenden gewährleistet sind. Die Angebote des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs sollen auf den Schienenpersonennahverkehr ausgerichtet und mit ihm verknüpft werden."
Integration der Sonderverkehre	"Die Berufs- und Schülerverkehrsmittel sollen so weit wie möglich in die Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs überführt werden."
Förderung alternativer Bedienungsformen	"In verkehrsschwachen Räumen und zu verkehrsarmen Zeiten sollen alternative Bedienungsformen, wie insbesondere Personennahverkehrsdienste auf Abruf mit Kleinbussen, Taxen und Mietwagen zu einer ergänzenden oder wirtschaftlicheren Gestaltung der Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs genutzt werden."
ÖPNV-Infrastruktur	"Beim Ausbau der Infrastruktur des öffentlichen Personennahverkehrs ist anzustreben, dass neben der Erhaltung und dem Ausbau der Verkehrswege Schiene und Straße die Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs, wie Bahnhöfe, Zugangs- und Umsteigeanlagen, Park-and-Ride-Anlagen, Bike-and-Ride-Anlagen und Haltestellen so ausgebaut werden, dass sie den Anforderungen an eine attraktive öffentliche Verkehrsbedienung entsprechen."
Barrierefreiheit	"Bei der Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Beschaffung von Fahrzeugen des öffentlichen Personennahverkehrs und der Gestaltung der Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs sollen die Belange von behinderten und alten Menschen, von Kindern, von Familien mit Kindern und von Frauen besonders berücksichtigt werden. Soweit die in Satz 1 genannten Bereiche noch nicht barrierefrei gestaltet sind, sollen sie schrittweise entsprechend den allgemein anerkannten Regeln der Technik so weit wie möglich barrierefrei umgestaltet werden."

4.1.2

Ziele aus übergeordneten Planungen

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

Im Landesentwicklungsprogramm³⁹ werden im Abschnitt *Sicherung und Fortentwicklung der Infrastruktur*, Kapitel *Verkehr*, folgende Ziele formuliert:

- Sicherung des Leitbildes Mobilität,
- Flächendeckendes ÖPNV-Angebot kontra Zentralisierungstendenzen,
- Entwicklung neuer, flexibler Bedienungsformen.

Konkretisiert werden diese Zielsetzungen durch die nachfolgend benannten planerischen Ansätze:

- Stärkung des ÖPNV und des nichtmotorisierten Verkehrs im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung,
- Vorrang Ausbau (Ergänzung und Verbesserung vorhandener Verkehrsanlagen) vor Neubau,
- Erhöhung der Standortgunst durch Beseitigung von Engpässen beim ÖPNV (Bahnknotenpunkte und Umsteigepunkte Bus/Bahn).

Daraus abgeleitet werden folgende Anforderungen an ein funktionales Netz für den öffentlichen Verkehr:

- Sicherstellung der Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen,
- Ausbau eines integrierten Konzepts für den öffentlichen Verkehr auf leistungsfähigen überregionalen Verbindungen,

³⁹ Landesentwicklungsprogramm (LEP IV), beschlossen vom Ministerrat am 07.10.2008. Gemäß § 8 (1) Satz 7 LPIG wurde das LEP IV durch Rechtsverordnung vom 14.10.2008 für verbindlich erklärt.

- Einführung und Ausbau integraler Taktfahrpläne (Rheinland-Pfalz-Takt) zur Verbesserung der Attraktivität des regionalen Schienenverkehrs,
- Gewährleistung der Bedienung regionaler Verbindungen (inkl. der Sicherung einer Mindestbedienung in dünn besiedelten Räumen),
- Komfortable Verknüpfung zwischen Schiene und Busverkehr, Park + Ride-Anlagen als Schnittstellen zum Umland,
- Flankierende Maßnahmen in den Städten: ÖPNV-Beschleunigung in Staubeichen bzw. an belasteten Knotenpunkten, restriktive Parkraumbewirtschaftung, Schaffung privatwirtschaftlicher Anreize zur ÖPNV-Nutzung.

Konkretisierte Aussagen zur ÖPNV-Entwicklung sind im Regionalen Raumordnungsplan der Planungsgemeinschaft Mittelrhein/Westerwald⁴⁰ festgeschrieben:

- Flächenerschließende Verbindungen sollen (...) im öffentlichen Verkehr eine gute Erreichbarkeit erfüllen und in den Verknüpfungspunkten auf den integralen Taktverkehr abgestimmt werden.
- im hochverdichteten Raum Koblenz/ Neuwied soll dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs auf Schienen-, Straßen- und Wasserwegen der Vorzug vor einem weiteren Ausbau des Straßennetzes gegeben werden.
- Der straßengebundene, öffentliche (Bus-)Verkehr soll Ergänzungsfunktionen zum Schienenverkehr übernehmen. Durch die Integration des öffentlichen Verkehrs auf den Wasserwegen von Rhein und Mosel sollen neue Potentiale für den öffentlichen Verkehr erschlossen werden.
- Durch P+R-Anlagen, (...) vorrangig im Umland (...), sollen vor allem im Berufsverkehr möglichst große Anteile vom individuellen Straßenverkehr zum öffentlichen Personennahverkehr verlagert und damit die Erreichbarkeit der zentralen Orte für den Wirtschafts- und Versorgungsverkehr zur Sicherung und Verbesserung der Funktionsfähigkeit der Innenstädte gefördert werden.
- Die Tarife für die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel sollen in der Region einheitlich verkehrsträgerübergreifend (Bahnen, Busse und Schiffe) gestaltet werden.
- Die Gestaltung und der Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes sollen sich an der funktionalen Gliederung orientieren.

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

4.1.3 Kommunalpolitische Zielsetzungen

Die folgenden kommunalpolitischen Zielsetzungen wurden als Rahmenbedingungen für den ÖPNV am 10.11.2010 durch den Stadtrat beschlossen⁴¹:

- Der ÖPNV sichert die Mobilität der Bevölkerung und der Gäste der Stadt Koblenz, unabhängig vom Alter und der Gehfähigkeit sowie der Verfügbarkeit eines eigenen Fahrzeugs. Er ist somit Bestandteil der Daseinsfürsorge und ein wesentlicher Beitrag zur Zukunftsfähigkeit einer „alternden“ Gesellschaft.
- Der ÖPNV soll die Umsetzung der umweltpolitischen Ziele der Stadt Koblenz sowohl direkt als auch indirekt unterstützen (insbesondere Klimaschutz,

⁴⁰ RROP S. 63 G 117, S. 64 G 119, G 120, S. 65 G 124, G 125 (gemäß Entwurf 2014, letztverbindlicher RROP von 2006)

⁴¹ Übernommen aus dem Beschluss des vorläufigen Nahverkehrsplanes (soweit auf heutiger gesetzlicher Grundlage des ÖPNV noch anwendbar).

Schadstoffminderung, Lärminderung, Flächen- und Energieeinsparung, dynamische Verkehrsleitung).

- Die bestehenden Erschließungsstandards (Raumerschließung, Betriebszeiten und Taktfolgen) müssen als Mindestangebot gesichert und sie sollen bei Bedarf qualitativ verbessert werden.
- Die Verknüpfung der Linien untereinander und mit anderen Verkehrsmitteln soll verbessert werden.
- Der (im Jahr 2011 eröffnete) Bahnhof Koblenz-Stadtmitte soll bei der Neugestaltung des Liniennetzes und der Linienverknüpfungen Berücksichtigung finden.
- Zusatz- und Schulbusverkehre richten sich nach dem tatsächlichen Bedarf.

Die Zielsetzung betreffend die eigenwirtschaftliche Erbringung von Verkehrsleistungen sowie der Linienbündelung wird entsprechend der geänderten Rahmenbedingungen modifiziert (siehe unter Kapitel 5.1 und 6.2).

4.1.3 Weitere Ziele und Anregungen

Im Rahmen der schriftlichen Auftaktbeteiligung der Adressaten aus dem Kreis der Anhörungsberechtigten wurden im Rücklauf zusammengefasst folgende Ziele und Anregungen betreffend den Koblenzer ÖPNV geäußert.

XX Aufzählung wird noch ergänzt

4.2 Grundsätzliche Festlegungen

Es werden nachfolgend die Grundsätze zur Rolle, Ausgestaltung und Planung des ÖPNV in der Stadt Koblenz aufgeführt. Die Festlegungen leiten sich unmittelbar aus den gesetzlichen Anforderungen und den politischen Grundsätzen der örtlichen Fraktionen und gesellschaftlichen Interessensgruppen ab. Sie haben den Status von Selbstverpflichtungen und dienen u. a. Dritten Beteiligten, wie Verkehrsunternehmen, Nachbargaufgabenträgern und dem Landesbetrieb Mobilität als Genehmigungsbehörde, die grundsätzliche Bedeutung und Zielvorstellung des ÖPNV in der Stadt Koblenz erkennen und einschätzen zu können.

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

Festlegung 1: Rolle des ÖPNV als Mobilitätsträger

- Der ÖPNV hat als Teil der Daseinsvorsorge eine ausreichende Verkehrsbedien-
nung der Bevölkerung sicherzustellen.**
- Innerhalb des Stadtgebietes und entlang der stark frequentierten Verkehrsach-
sen am Mittelrhein nimmt der ÖPNV die Rolle eines Vorrangsystems vor dem
motorisierten Individualverkehr wahr.**
- Das ÖPNV-Angebot hat den wesentlichen Mobilitätsbedürfnissen der Bevölke-
rung und Gäste zu entsprechen.**

Erläuterung: Der ÖPNV in der Stadt Koblenz ist dahingehend zu gestalten, dass eine ausreichende Verkehrsbedien-
nung der Bevölkerung im Rahmen der Daseinsvorsorge für das gesamte Stadtgebiet sichergestellt ist. Innerhalb des Stadtgebietes und entlang der

Verkehrskorridore vor allem zwischen Koblenz, Andernach und Neuwied ist der ÖPNV mit dem Ziel zu fördern und auszubauen, dass er hinsichtlich Wirtschaftlichkeit und Nachfrage für eine Bewältigung des Verkehrsaufkommens (vor allem in den Spitzenzeiten) vorrangig vor dem motorisierten Individualverkehr sorgen kann. Grundsätzlich sind neben der Bewältigung des Berufs- und Ausbildungsverkehrs auch attraktive ÖPNV-Verbindungen zwischen Wohnbereichen und Versorgungsschwerpunkten, sozialen und kulturellen Einrichtungen sowie Freizeit- und Erholungsstätten herzustellen. Marktchancen von Standorten mit touristischem Potenzial sind durch entsprechend ausgerichtete Mobilitätsangebote zu unterstützen.

Festlegung 2: Wahrnehmung der Aufgabenträgerfunktion

- a) **Als Aufgabenträgerin für den ÖPNV sichert die Stadt Koblenz Planung, Gestaltung und Finanzierung des Verkehrsangebotes im Rahmen des gesetzlichen Erfordernisses⁴² und ihrer Einflussmöglichkeiten und Zuständigkeiten.**
- b) **Die Stadt Koblenz vertritt das gesamtgesellschaftliche Interesse bei der Gestaltung des ÖPNV im Stadtgebiet in enger Abstimmung mit den konzessionierten bzw. beauftragten Verkehrsunternehmen.**
- c) **Als Mitglied des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV Nord) vertritt die Stadt Koblenz ihre Interessen an der Gestaltung und Entwicklung des SPNV sowie der ergänzenden Regio-Bus-Linien.**
- d) **Als Gesellschafterin des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel (VRM) vertritt die Stadt Koblenz gemeinsam mit anderen Aufgabenträgern der Region das Interesse nach einer einheitlichen und abgestimmten Gestaltung des ÖPNV.**
- e) **Mit den benachbarten und sonstigen Aufgabenträgern der Region kooperiert die Stadt Koblenz je nach Linie bzw. Linienbündel mit dem Ziel einer integrierten Gestaltung des ÖPNV über Stadt- und Kreisgrenzen hinweg.**

Erläuterung: Die Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft obliegt den städtischen Gremien mit dem Amt 61 der Stadtverwaltung als ausführender Stelle. Zielsetzung sind die Sicherung und Verbesserung von Angebot und Qualität des ÖPNV für Koblenz. Dies erfolgt zur Gewährleistung der Daseinsvorsorge sowie der Weiterentwicklung des gesellschaftlichen Nutzens und der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV durch Erhalt und Steigerung der Fahrgastnachfrage.

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

- in der Zweckverbandsversammlung und im Abstimmung mit der Geschäftsstelle des SPNV Nord,
- in der Gesellschafterversammlung des VRM und in Abstimmung mit der Verbandsgeschäftsstelle hinsichtlich Tarif und Vertrieb, Fahrplänen und Anschlüssen, Beförderungsqualität sowie Information und Kommunikation,
- in bilateralen Gesprächen mit Nachbaraufgabenträgern zur Vereinbarung der Zuständigkeiten und Federführungen bei grenzüberschreitenden Linien und Linienbündeln sowie zur Abstimmung planerischer/betrieblicher Maßnahmen.

Die Stadt Koblenz bringt ihre spezifischen Interessen und Vorschläge in den genannten Gremien ein. Es ist das Bestreben, eine möglichst einvernehmliche Abstimmung bei Fragen zu stadtgrenzüberschreitenden Linien zu erreichen. In diesem Zusammenhang ist grundsätzlich darauf hinzuwirken, dass Nahverkehrspläne benachbarter Aufgaben-

⁴² gemäß § 4 (1) und § 5 (1) NVG Rheinland-Pfalz

träger, hier die Landkreise Mayen-Koblenz, Westerwald und Rhein-Lahn sowie für einzelne Linien auch Rhein-Hunsrück und Neuwied, sich in ihren Aussagen nicht widersprechen.

Festlegung 3: ÖPNV und städtische Planung

- a) Die Gestaltung des ÖPNV muss mit den Zielen der Landes-, Regional- und Bauleitplanung sowie dem Klimaschutz zu vereinbaren sein.
- b) Im Rahmen städtebaulicher oder infrastruktureller Bauvorhaben sind die jeweiligen finanziellen und betrieblichen Anforderungen an den ÖPNV frühzeitig zu prüfen und zwischen den jeweils zuständigen Behörden abzustimmen.
- c) Bei Neubaugebieten und größeren solitären Bauvorhaben, die zur Erzeugung zusätzlichen Verkehrsaufkommens führen, ist sicherzustellen, dass ÖPNV-Angebote rechtzeitig zum Erstbezug bzw. der Inbetriebnahme verfügbar sind.
- d) Zugunsten einer kleinräumigen Erschließung durch den ÖPNV sind bei neuen Sammel- und Erschließungsstraßen die Befahrbarkeit mit Standardlinienbussen und ggf. geeignete Buswendemöglichkeiten sicherzustellen.

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

Festlegung 4: Grundsatz der vollständigen Barrierefreiheit

- a) Ziel der Stadt Koblenz ist es, den ÖPNV im Stadtgebiet grundsätzlich barrierefrei im Sinne des PBefG zu gestalten (siehe auch Festlegung 12 und Festlegung 13).
- b) Beim Neubau von ÖPNV-Stationen sind diese barrierefrei auszuführen, einschließlich der Zugänglichkeit.
- c) Die Ausgestaltung der vollständigen Barrierefreiheit und evtl. Ausnahmeregelungen sind in den kommenden Jahren konzeptionell vorzubereiten zur vollständigen Umsetzung bis 01.01.2022.

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

Der Grundsatz der vollständigen Barrierefreiheit bezieht sich auf den gesamten ÖPNV, d.h. neben der Zugänglichkeit und Aufenthaltsqualität der eingesetzten Linienfahrzeuge betrifft dies auch die bauliche und technische Gestaltung von Bahnhöfen, Halte-

punkten und Bushaltestellen sowie die Möglichkeit der Inanspruchnahme von Fahrgastinformationen (schriftlich und/oder akustisch) bzw. sonstiger Hilfestellungen zur Nutzung des ÖPNV.

Die konkreten Ziele, Maßnahmen und Ausnahmen zur Ausgestaltung eines barrierefreien ÖPNV in der Stadt Koblenz ist in den kommenden Jahren mit Blick auf die im PBefG geforderte „vollständige Barrierefreiheit“ ab dem Jahr 2022 vorzubereiten und in breiter, konsensorientierter Beteiligung zu diskutieren.

4.3 *Bildung einer Netzstruktur*

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

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

Nicht alle Buslinien erfüllen gleichartige Aufgaben. Sie unterscheiden sich von Linie zu Linie durch die Streckenlänge, Verkehrsfunktionen und jeweiliger Bedeutung für das Gesamtnetz. Daher ist für das Liniennetz eine Struktur zu definieren und eine Hierarchie der Verkehrsaufgaben herauszubilden. Diese dient wiederum als Grundlage, Angebots- und Qualitätsstandards differenziert bestimmen und zuordnen zu können.

Festlegung 5: Definition der Netzstruktur

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

- f) **Alle Linienverkehre des ÖPNV in der federführenden Zuständigkeit der Aufgabenträgerin Stadt Koblenz werden dem lokalen Netz zugeordnet.**

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

4.3.1 **Netzhierarchisierung**

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

Festlegung 6: Definition der Netzhierarchie

- a) **Das Gesamtnetz des straßengebundenen ÖPNV gliedert sich hierarchisch in die Netzebenen Hauptliniennetz und Ergänzungsnetz.**
- b) **Je nach Art und Funktion des einzelnen Linienangebotes werden den Netzebenen bestimmte Angebotskategorien („Produkte“) zugeordnet.**
- c) **Für die Linien im Stadtnetz in Koblenz erfolgt die Zuordnung von Angebotskategorien je Netzebene gemäß der Aufstellung in Tabelle 19.**
- d) **Für die übrigen Linien zwischen Koblenz und den Nachbarregionen erfolgt die Zuordnung durch den jeweils federführenden Aufgabenträger. Diese wird nachrichtlich im NVP Koblenz aufgeführt, soweit bekannt.**

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

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

Tabelle 19: Netzhierarchie und Angebotskategorien im Koblenzer Stadtnetz⁴³

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

4.3.2 Verknüpfungs- und Umsteigepunkte

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

Festlegung 7: Verknüpfungs- und Umsteigepunkte

- a) Primäre Verknüpfungs- und Umsteigepunkte im ÖPNV-Netz der Stadt Koblenz sind *Hauptbahnhof, Zentralplatz/Forum* und *Bf Stadtmitte/Löhr-Center*. Weiterer Verknüpfungspunkt mit Anschlussabstimmung ist *Mendelssohn*.
- b) Die Kategorisierung und Linienzuordnung der unter a) genannten und der sonstigen Verknüpfungspunkte ohne Anschlussabstimmung ist Tabelle 20 zu entnehmen.
- c) Die wichtigsten Verknüpfungspunkte wie unter a) genannt sind bevorzugt mit zeitgemäßen Einrichtungen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität für Fahrgäste und der Fahrgastinformation (z.B. Echtzeitsysteme) auszurüsten.
- d) Das ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord sieht die Einrichtung eines weiteren Verknüpfungspunktes für den Stadt-Umland-Verkehr (bis zu 5 Busse) im Bereich *Bubenheim/Gewerbepark vor* (siehe auch Festlegung 22).

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

Am Hauptbahnhof besteht eine Umsteigemöglichkeit zum Schienenpersonenfernverkehr und zu allen SPNV-Linien, zu einigen davon kann auch am Bf Stadtmitte/Löhr-Center gewechselt werden. Die Stadtverkehrslinien (Hauptliniennetz) sind am Zentral-

⁴³ Zuordnung basierend auf: ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord, Produktkonzept, Planerische Leitplanken (Baustein 3).

platz miteinander verknüpft; für die Regionallinien ist der Hauptbahnhof wichtigster Umsteigepunkt.

4.3.3 Schnittstellen zum Individualverkehr

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

Festlegung 8: Schnittstellen zum Individualverkehr

- a) Zum einfachen Übergang zwischen motorisiertem Individualverkehr (MIV) und Radverkehr (Rad) gemäß Anforderungen an eine attraktive Verkehrsbedienung sind entsprechende Schnittstellen zu erhalten und weiter zu stärken.
- b) Wichtige Schnittstellen zwischen dem ÖPNV und dem motorisierten Individualverkehr bzw. dem Fahrradverkehr im Stadtgebiet sind die in Tabelle 20 aufgeführten Park+Ride- (P+R) bzw. Bike+Ride-Anlagen (B+R)⁴⁴.
- c) Zusätzlich sind weitere P+R-Plätze an folgenden Haltestellen im näheren Umland von Koblenz von besonderer Bedeutung: *Vallendar Bf, Niederlahnstein Bf, Braubach Bf, Winningen Bf, Kobern-Gondorf Bf, Urmitz Rheinbrücke*⁴⁵.
- d) Für die genannten Anlagen im Stadtgebiet sind die zugeordneten Haltestellen mit zeitgemäßen Einrichtungen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität für Fahrgäste und der Fahrgastinformation (z.B. Echtzeitsysteme) auszurüsten.

Erläuterung: Die heute bestehenden P+R-Anlagen im Stadtgebiet dienen vorwiegend anlassbezogenen Verkehrsspitzen, z.B. bei Großveranstaltungen oder zur Bewältigung des Einkaufsverkehrs an Adventssamstagen. Die Nutzung im Alltag, d.h. zum Umsteigen auf den ÖPNV bei innenstadtorientierten Wegen, wird bisher nicht offensiv beworben. Zum Teil werden P+R-Plätze derzeit nur im 30-Minuten-Takt bedient, was wiederum für vom PKW umsteigende Fahrgäste im ungünstigen Fall zu unattraktiven Wartezeiten führen kann. Daher sind die Möglichkeiten und Anforderungen für einen weiteren Ausbau der P+R-Angebote (inkl. B+R) zu prüfen.

4.4 Übergeordneter Öffentlicher Verkehr

In diesem Kapitel werden Anforderungen und Empfehlungen für diejenigen Teile des öffentlichen Verkehrs formuliert, für die die Stadt Koblenz als Aufgabenträger nicht selbst oder gemeinsam mit anderen Aufgabenträger zuständig ist, gleichwohl aber als Trägerin öffentlicher Belange politische Forderungen an diese Verkehre stellen kann.

Die festgelegten Anforderungen der Stadt Koblenz können im Rahmen von Anhörungen, Beteiligungen, Stellungnahmen, der Öffentlichkeitsarbeit und bei informellen Gesprächen zur Thematik von den Vertreterinnen und Vertretern der Stadt herangezogen und in den Dialog eingebracht werden.

⁴⁴ gemäß evm-Linienübersichtsplan Koblenz, 12/2014

⁴⁵ Auswahl basierend auf: Übersichtskarte Park+Ride im VRM, evm-Linienübersichtsplan Koblenz, 12/2014

Tabelle 20: ÖPNV-Verknüpfungspunkte und Schnittstellen zu MIV/Rad

Kat.	Stadtteil	Haltestelle	Linien (Auswahl Bestand)	P+R	B+R
A	Mitte	Hauptbahnhof	SPFV, SPNV, 1, 3/13, 5, 8, 9, 20, 27, 301, 350, 353, 354, 356, 357, 359, 370, 460, 570, 571, 573, 650	X	X
A	Altstadt	Zentralplatz/Forum	1, 2/12, 5/15, 6/16, 8, 9, 10, 27, 460, 570, 571, 573, 650		
A	Altstadt	Bf Stadtmitte/ Löhr-Center	SPNV, 1, 2/12, 3/13, 5/15, 6/16, 10, 20, 27, 350, 353, 354, 356, 357, 359, 370		
A/B	Horchheim	Mendelssohn	6, 570		
B	Ehrenbreitstein	Bahnhof	SPNV, 8, 9, 10, 460		
B	Lützel	Balduinbrücke	2/12, 5/15, 10, 350, 353, 354, 356, 357, 359, 370		
B	Lützel	Schüllerplatz/ Lützel Bf	SPNV, 5/15, 10		
B	Metternich	Uni/ Winingener Straße	3/13, 5*, 20	X	X
B	Raumental	Kurt-Schumacher-Brücke	3/13, 20, 301	X	
B	Wällersheim	Nauweg	2, 356		
C	Karthause	Hochschule/ Schulzentrum	2/12	X	X
C	Lützel	Von-Kuhl-Straße	10	X	
C	Oberwerth	Jahnstraße	5	X	
**	Niederlahnstein	Bahnhof	SPNV, 570, 571, 573		X
**	Vallendar	Bahnhof	SPNV, 8	X	

* Haltestelle Uni/Oberweier ** Haltestelle außerhalb des Stadtgebietes Koblenz

4.4.1 Schienenpersonennahverkehr

Dieses Kapitel stellt die Forderungen an die Weiterentwicklung der Infrastruktur und des Betriebs des SPNV aus Sicht der Stadt Koblenz zusammen.

Festlegung 9: Anforderungen an den Schienenpersonennahverkehr

- Die technische Infrastruktur der Eisenbahnstrecken rund um Koblenz ist in einem Zustand zu erhalten, der die Betriebssicherheit und Regelgeschwindigkeiten jederzeit gewährleistet.
- Die Realisierung des Rheinland-Pfalz-Taktes 2015 wird ausdrücklich begrüßt. Noch nicht verwirklichte Einzelmaßnahmen (Verdichtung RE 2, vollständige Durchbindung RB 25) sind baldmöglichst umzusetzen.
- Mittelfristig sind folgende weitere Stationsneubauprojekte zu forcieren: Koblenz-Raumental (Verwaltungszentrum), Koblenz Nord (Gewerbegebiet August-Horch-Straße) und Koblenz-Horchheim (Horchheimer Brücke).

Erläuterung: Die Planung und Organisation des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) obliegt dem Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord, in dem die Stadt Koblenz als Mitglied vertreten ist.

Die Infrastruktur des Schienenverkehrs ist zu erhalten und dahingehend zu fördern, dass die technische und betriebliche Leistungsfähigkeit weiter erhöht und die Wirtschaftlichkeit des Betriebs verbessert werden kann. Verfügbare oder frei werdende Kapazitäten auf den Schienenstrecken sollen für die weitere Optimierung des SPNV genutzt werden. Hinsichtlich der Betriebszeiten und des Taktverkehrs ist eine integrierte Verknüpfung zum Schienenpersonenfernverkehr im Knotenpunkt Koblenz Hbf weiterhin zu gewährleisten und auch das übrige ÖPNV-Angebot im Stadtgebiet systematisch nach dem Prinzip des Integralen Taktfahrplans (hier: Rheinland-Pfalz-Takt) zu gestalten und mit dem SPNV abzustimmen.

Die Systemvorteile des SPNV – Verkehrssicherheit, Unabhängigkeit vom Verkehrsaufkommen auf den Straßen, hohe Beförderungsgeschwindigkeit und -kapazität, Komfort und Taktfahrplan – sollen heute und perspektivisch weit möglichst ausgeschöpft werden. Dazu gehört auch der weitere Ausbau des Stationsnetzes, um die Zugänglichkeit und Erschließungswirkung des vorhandenen Angebotes weiter zu erhöhen.

Neben Koblenz Hbf bildet insbesondere der Haltepunkt Koblenz Stadtmitte das Herzstück der regionalen Schienenanbindung. Nicht zuletzt hat die neue Zugangsstelle zum SPNV gezeigt, wie bereits innerhalb weniger Jahre nach Inbetriebnahme eine rege Nachfrageentwicklung über die ursprünglichen Prognosen hinaus zu verzeichnen ist. Für diese Station ist die städtebauliche Einbindung und verkehrliche Verknüpfungsfunktion durch geeignete Maßnahmen weiter zu stärken.

Die für Koblenz benannten Stationsneubauprojekte sind in der Prioritätenliste vorrangig zu behandeln. Für diese Stationen sollten mittelfristig, d.h. innerhalb eines Zeitraumes von ca. 10 Jahren, die planerischen und finanziellen Voraussetzungen geklärt und die Baureife hergestellt werden.

4.4.2 Fernverkehr auf Schiene und Straße

Der folgende Abschnitt legt die Anforderungen der Stadt Koblenz an den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) und den Fernlinienverkehr mit Bussen fest.

Festlegung 10: Anforderungen an den Personenfernverkehr

- a) Die Qualität der Anbindung der Stadt Koblenz an das Netz des nationalen und internationalen Fernverkehrs auf der Schiene ist zu sichern und weiter zu stärken. Verspätungen und andere Mängel sind sukzessive zu reduzieren.
- b) Die Stadt Koblenz begrüßt die Absicht der Deutschen Bahn AG, die heutige IC/EC-Linie Hamburg – Köln – Koblenz – Mainz (– Frankfurt/Stuttgart) in den kommenden Jahren zur ICE-Linie aufzuwerten⁴⁶.
- c) Der innerdeutsche Fernbusverkehr als preisgünstige Ergänzung zum Schienenfernverkehr wird grundsätzlich begrüßt. Aufgrund zunehmend knapper Ressourcen am ZOB/Hbf sind alternativ geeignete Haltestellen im Stadtgebiet zu prüfen.

Erläuterung: Die Anforderungen und Empfehlungen für diejenigen Teile des öffentlichen Verkehrs, für die die Stadt Koblenz als Aufgabenträgerin nicht selbst zuständig ist, gleichwohl aber als Trägerin öffentlicher Belange bzw. bei Bauprojekten auch Pla-

⁴⁶ vgl. Presseinformation der Deutschen Bahn AG vom 18.03.2015: „Mehr Bahn für Metropolen und Regionen: Die größte Kundenoffensive in der Geschichte des DB Fernverkehrs“

nungsträgerin politische Forderungen an dieser Verkehre stellen kann, werden in dieser und der vorausgehenden Kategorie zusammengefasst.

Die festgelegten Anforderungen der Stadt Koblenz werden im Rahmen von eigenen Planungen, Anhörungen, Beteiligungen, Stellungnahmen, der Öffentlichkeitsarbeit und bei informellen Gesprächen zur Thematik von den Vertreterinnen und Vertretern der Stadt als Aufgabenträgerin und ihrer Organisationen herangezogen und in den Dialog eingebracht.

4.5 *Angebotsstandards im straßengebundenen ÖPNV*

Nachfolgend wird der Umfang der ausreichenden Verkehrsbedienung gemäß PBefG für den Gültigkeitszeitraum dieses NVP ab Beschlussfassung verbindlich definiert.

Festlegung 11: Ausreichende Verkehrsbedienung im ÖPNV

Die ausreichende Verkehrsbedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen ist dann gewährleistet, wenn zu den definierten Betriebszeiten (siehe Tabelle 16) die Erschließungs- und Bedienungsstandards (siehe Tabelle 17) erfüllt werden.

Erläuterung: Die Bemessung der Erschließungsqualität erfolgt auf Basis aller Haltestellen im Stadtgebiet. Die Bemessung der Bedienungsqualität erfolgt an für jeden Stadtteil definierten Referenzhaltestellen. Zumindest an diesen Referenzhaltestellen muss die geforderte Bedienungsqualität vollständig erfüllt werden. Zur Zuordnung der Gebietstypen (Nutzungsdichte) zu den einzelnen Stadtteilen und Definition von Referenzhaltestellen bzw. Referenzlinien siehe Tabelle 14.

4.6 *Qualitätsstandards im straßengebundenen ÖPNV*

Eine Übersicht der für die Stadt Koblenz zu gewährleistende Beförderungsqualität im ÖPNV ist dem folgenden Kapitel zu entnehmen.

Grundsätzlich gelten die bestehenden Leitlinien des VRM verpflichtend. Diese besagen:

- Zerstörungen und Verschmutzungen in Fahrzeugen und an Haltestellen sind zeitnah zu beseitigen.
- Alle im Fahrplan angegebenen Haltestellen sind zu bedienen.
- Veraltete Plakate, Wabenpläne und Tarifinformationen sind zeitnah auszutauschen.
- In den Verkaufs- und Servicestellen sind genügen Infodrucksachen und Marketing-Mittel vorzuhalten. Ziel ist die rationellere Verwendung von Marketing-Mitteln.
- Es sind stets die gültigen Fahrpläne auszuhängen.
- Fahrzeuge sind mit korrekten Liniennummern und Fahrtzielen zu beschildern.
- Haltestellen sind mit den korrekten Liniennummern zu beschriften.
- Tarifprodukte sind durch Aushang von Plakaten in den Bussen und in Verkaufs- und Servicestellen zu bewerben; Informationsbroschüren sind auszulegen.
- Auf den Fahrzeugen, die ausschließlich im Linienverkehr im Verbundraum eingesetzt werden, sind VRM-Aufkleber aufzubringen. Sämtliche Haltestellen sind mit VRM-Aufklebern auszuzeichnen.
- Umfassende Tarifkenntnisse bei den Mitarbeitern sind durch Schulungen zu gewährleisten.
- Fahrscheinkontrollen sind regelmäßig und umfassen durchzuführen.

- Der VRM-Tarif ist mit sämtlichen Bestandteilen und der Option des Durchlösens zu Fahrtzielen außerhalb des unmittelbaren Linienverlaufs anzuwenden.
- Fahrscheine sind korrekt zu erstellen und auszuhändigen.
- Defekte Verkaufsautomaten sind zeitnah instand zu setzen.

Die Zusammenstellung dieser Anforderungen stammt noch aus den Anfangsjahren des Verbundtarifs. Aktuell reichen diese Vorgaben allein nicht mehr aus in Reaktion auf neue gesetzliche Rahmenbedingungen, insbesondere den Wettbewerb um das „beste Konzept“ bzw. das „wirtschaftlichste Angebot“ und den erweiterten Verantwortungsbereich der Aufgabenträger sowie generell gestiegene Anforderungen an den ÖPNV seitens Politik und Gesellschaft, etwa bei Themen Barrierefreiheit und Information. Daher gibt der Verbund seinen Mitgliedern Empfehlungen zur Erweiterung und Vereinheitlichung der Qualitätskriterien sowie zur Qualitätssicherung und ggf. Pönalisierung bei Nichterfüllung der Vorgaben (siehe Festlegung 15).

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

4.6.1 Haltestellen und Infrastruktur

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

Festlegung 12: Anforderungen an Haltestelleneinrichtungen

- a) Es sind die Anforderungen an Haltestellen gemäß BOKraft, § 32, jederzeit zu gewährleisten. Die Ausstattung der Haltestellen hat sich außerdem an den Qualitätsanforderungen im VRM (siehe Festlegung 15) zu orientieren.
- b) Gefordert sind: H-Zeichen nach StVO, Haltestellenbezeichnung, Liniennummer und Linienverlauf und Ziel gemäß Verbundstandard, Verbundlogo, je eine Fahrplan-Aushangmöglichkeit pro Linie und Richtung, Aushangmöglichkeit jeweils für Liniennetzplan, Werbeplakat bzw. Sonderinfo und optional Umgebungsplan.
- c) Die DIN-Formate der Aushangmöglichkeiten (Kästen oder Vitrine) werden in Abstimmung zwischen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger für Koblenz festgelegt. Sofern nicht anders vereinbart, gilt das Format DIN A3 hoch.
- d) Um die Anforderungen an Haltestellen im Hinblick auf Barrierefreiheit zu erfüllen, sind im Stadtgebiet Koblenz die Haltestellen sukzessive mit längs anfahrbaren Hochborden, Blindenleitstreifen, ausreichender Beleuchtung und taktiler und/oder akustischer Fahrgastinformation auszustatten.
- e) Sofern ausreichend Platz vorhanden ist, sind Haltestellen mit Sitzgelegenheit, Wetterschutz und sicheren Fahrradabstellmöglichkeiten (Bike+Ride) auszurüsten.
- f) Die Haltestelleneinrichtungen sind regelmäßig zu warten und zu reinigen. Bauliche/technische Anlagen und Möblierung werden durch den Aufgabenträger betreut, die Ausschilderung und Fahrgastinformationshänge durch die betroffenen Verkehrsunternehmen.

4.6.2 Fahrzeuge

Im nächsten Abschnitt werden die Standards für im Stadtgebiet Koblenz eingesetzte Linienfahrzeuge definiert.

Festlegung 13: Anforderungen an eingesetzte Fahrzeuge

- a) Es sind die Anforderungen an Linienfahrzeuge gemäß BOKraft, §§ 16-22 und 33-35, jederzeit zu gewährleisten. Die Ausstattung der Fahrzeuge hat sich an den Empfehlungen der VDV-Schrift 230 (bzw. 231 im Regionalverkehr) sowie an den Qualitätsanforderungen im VRM zu orientieren⁴⁷.
- b) Das Maximalalter der Busse beträgt 10 Jahre. Es kann bis zu 20 Jahre betragen, wenn nach spätestens 10 Jahren das betroffene Fahrzeug grundhaft saniert, d.h. alle technischen Verschleißteile ausgewechselt und die fahrgastrelevante Inneneinrichtung erneuert und modernisiert werden.
- c) Das maximale Durchschnittsalter der Fahrzeugflotte je Linienbündel beträgt 8 Jahre. Sofern zu Beginn einer Vertrags- bzw. Genehmigungslaufzeit ausschließlich Neufahrzeuge im Regelbetrieb zum Einsatz kommen, können diese über die gesamte Laufzeit ohne Ersatzinvestition eingesetzt werden.
- d) Um die Anforderungen an Fahrzeuge im Hinblick auf Barrierefreiheit zu erfüllen, sind im Stadtgebiet Koblenz ausschließlich Niederflurfahrzeuge mit Absenkvorrichtung („Kneeling“) und mechanischer Einstiegshilfe (Klapprampe) einzusetzen. Auf Regionallinien können auch sogenannte Low-Entry-Busse eingesetzt werden.
- e) Bei Neufahrzeugen sind möglichst geringe Schadstoffemissionen sicherzustellen. Maßgeblich ist die jeweils strengste serienmäßig verfügbare Abgasnorm (zzt. Euro VI) oder vergleichbar bei alternativen Antriebstechniken. Altfahrzeuge müssen mindestens die Kriterien der grünen Umweltplakette erfüllen.
- f) Die Versorgung der Fahrgäste mit ausreichend Frischluft und Temperatur ist sicherzustellen. Bei Neufahrzeugen ist auf Regionallinien eine Klimaanlage lt. VDV-Schrift 236 und im Stadtnetz Koblenz der Fahrerarbeitsplatz vollklimatisiert und der Fahrgastraum teilklimatisiert lt. VDV-Schrift 236/1 vorzusehen.
- g) Alle im Stadtgebiet Koblenz eingesetzten Linienfahrzeuge sind mit einem Bordrechnersystem (z.B. ITCS) und geeigneter Schnittstelle auszurüsten zur LSA-Beeinflussung und Verarbeitung von Echtzeitdaten zur Lieferung an den Verbund bzw. den Aufgabenträger (zentrale Datendrehscheibe).

Erläuterung: In der Stadt Koblenz wird der ÖPNV an einzelnen Lichtsignalanlagen (LSA) beschleunigt. Hierbei werden die einzelnen LSA durch ein virtuelles Funkbakensystem im Straßenraum beeinflusst mittels Auswertung von Datentelegrammen nach VDV R09/16. Alle Verkehrsunternehmen, die Busvorrangspuren und LSA-Beeinflussung in Anspruch nehmen, müssen in der Lage sein, diese Technik im alltäglichen Linienbetrieb anzuwenden, da nur damit die Funktionsweise der ÖPNV-Beschleunigung sichergestellt werden kann.

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

Die Verkehrsunternehmen gewährleisten den laufenden Daten- und Funkkontakt mit allen Fahrzeugen des Linienverkehrs, sichern planmäßige Anschlüsse (ggf. nach Be-

⁴⁷ vgl. VDV-Schrift 230: Rahmenempfehlungen für Stadt-Niederflur-Linienbusse, 07/2014; VDV-Schrift 231: Rahmenempfehlungen für Überland-Niederflur-Linienbusse, 06/2004; VRM: Qualitätsanforderungen im VRM, 08/2014

darfsabfrage durch das Fahrpersonal), ermöglichen einen zeitnahen Eingriff bei Fahrzeug- und Personalausfällen, Überlastungen oder anderen Störungen, informieren die Fahrgäste bei Störungen des Betriebsablaufs, erstellen einen rechnergestützten Nachweis, dokumentierten alle Abweichungen oder Fahrzeugausfälle – auch zur Kenntnis des Aufgabenträgers auf dessen Anforderung – und koordinieren evtl. bedarfsgesteuerte Verkehrsangebote.

XX Übersicht Abkürzungen für Fahrzeugtypen ergänzen

4.6.3 **Betrieb und Fahrpersonal**

In diesem Unterkapitel erfolgt die nähere Festlegung der technischen und personellen Standards für die Betriebsdurchführung, d. h. die Organisation und Abwicklung der Linienfahrten.

Festlegung 14: Anforderungen an die Betriebsdurchführung

- a) **Das Verkehrsunternehmen meldet mindestens 1x jährlich durch automatisches Fahrgastzählsystem oder in vergleichbarer Qualität erhobene Daten zur Fahrgastnachfrage an den Aufgabenträger zur vertraulichen Nutzung (Ein-/ Aussteiger je Fahrt und Haltestelle für 2 Schulwerkstage, Samstag, Sonntag).**
- b) **Zur Überwachung des Betriebsablaufs und als Ansprechstelle für den Aufgabenträger, Personal und Fahrgäste hat das Verkehrsunternehmen eine Leitstelle mit Besetzung an allen Verkehrstagen von 5 bis 21 Uhr vorzuhalten.**
- c) **Das Fahrpersonal hat gegenüber Fahrgästen stets freundlich, zuvorkommend und fachkundig aufzutreten. Eine ausreichende Verständigung auf Deutsch in Wort und Schrift, Streckenkunde und genügend Kenntnisse über Tarif, Fahrpläne und Anschlüsse der Linien in Stadtgebiet und Nachbarorten sind sicherzustellen.**

4.7 **Verbundorganisation**

Als Aufgabenträger für den ÖPNV ist die Stadt Koblenz zugleich Mitgesellschafterin im Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM). Weitere Verbundgesellschafter sind die Landkreise Ahrweiler, Altenkirchen, Cochem-Zell, Mayen-Koblenz, Neuwied, Rhein-Hunsrück, Rhein-Lahn und der Westerwaldkreis (letzterer zzt. noch ohne Anwendung des Verbundtarifs).

Die nachfolgenden Festlegungen beziehen sich auf Anforderungen der Stadt Koblenz an die weitere Verbundgestaltung. Darüber hinaus werden auf der Basis entsprechender Mustervorlagen die Themen Tarifierung, Qualitätssicherung und Tariftreue in den NVP mit aufgenommen als rechtskonforme Grundlage für eine strukturelle Neuordnung der Busverkehre im Norden von Rheinland-Pfalz, im Bereich des VRM und in den Zuständigkeiten der Aufgabenträger. In diesem Zusammenhang besteht ebenfalls Regelungsbedarf bei den Themen Linienbündelung und Laufzeitharmonisierung, welche im Rahmen der Maßnahmenkonzeption (siehe Kapitel 5.1) aufgegriffen werden.

Festlegung 15: Anwendung Verbundtarif und Qualitätssicherung

- a) **Auf den Bahn- und Buslinien im Stadtgebiet kommt der Tarif des jeweiligen Verkehrsverbundes zur Anwendung, ebenso auf den grenzüberschreitenden Linien in die Kreise Mayen-Koblenz und Rhein-Lahn.**

- b) Auf den grenzüberschreitenden Linien in den Westerwaldkreis kommen zzt. Haustarife der Unternehmen zur Anwendung. Die Stadt Koblenz würde einen Beitritt des Kreises zu einem gemeinsamen Tarifsystem begrüßen.
- c) In der Stadt Koblenz kommt der Verbundtarif⁴⁸ als Höchstattarif im Sinne der EU-VO 1370/2007 zur Anwendung. Grundlage ist die „Allgemeine Vorschrift über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Mosel“.
- d) Voraussetzung für die Erteilung einer Genehmigung für Linienverkehre nach PBefG ist der Abschluss eines Qualitätssicherungsvertrages mit der Verkehrsverbundorganisation im Namen der zuständigen Aufgabenträger.
- e) Die Einhaltung der verbundweiten Qualitätsstandards⁴⁹ (s. Anhang **XX**) ist dauerhaft zu gewährleisten. Wenn diese nach Feststellung des Aufgabenträgers nicht gewährleistet werden können, fallen entsprechend Pönale⁵⁰ an.
- f) Sofern Abweichungen von den empfohlenen Qualitätsstandards für das Stadtgebiet Koblenz maßgeblich sind, werden diese im Rahmen der Festlegungen im Maßnahmenkonzept aufgeführt.
- g) Die Vorgaben zur Qualitätssicherung betreffen nicht Linienbündel bzw. Einzellinien, die auf Grundlage von Inhouse-Vergaben oder Direktvergaben nach Art. 5 Abs. 2 EG-VO 1370/2007 betrieben werden und deshalb einem besonderen System der Qualitätsvorgabe und -kontrolle unterliegen.

Erläuterung: Als Aufgabenträger für den ÖPNV ist die Stadt Koblenz zugleich Mitgesellschafterin in der Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH (VRM). Weitere Verbundgesellschaften sind die Landkreise Ahrweiler, Altenkirchen, Cochem-Zell, Mayen-Koblenz, Neuwied, Rhein-Hunsrück, Rhein-Lahn und der Westerwaldkreis (letzterer bisher ohne Anwendung des Verbundtarifs).

Die Festlegungen dieser und der nachfolgenden Kategorien beziehen sich auf Anforderungen der Stadt Koblenz an die weitere Verbundgestaltung. Darüber hinaus werden auf Basis entsprechender Mustervorlagen die Themen Tarifierung, Qualitätssicherung und Tariftreue in den NVP mit aufgenommen als rechtkonforme Grundlage für eine strukturelle Neuordnung der Busverkehre im Verbundgebiet und in den Zuständigkeiten aller Aufgabenträger. In diesem Zusammenhang besteht ebenfalls Regelungsbedarf bei den Themen Linienbündelung und Laufzeitharmonisierung, welche im Rahmen der Maßnahmenkonzeption aufgegriffen werden.

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

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

Der Qualitätssicherungsvertrag umfasst Regelungen zu Fahrzeug- und Haltestellenausstattung, zu Fahrgastinformation, zur Qualifikation des Fahrpersonals, zur Kommunikation und zum Vertrieb. Zur Vereinheitlichung der Kommunikation zwischen den verschiedenen Verkehrsunternehmen, zwischen den Verkehrsunternehmen und dem Verkehrsverbund, der Gestaltung eines einheitlichen Marktauftritts gegenüber den ÖPNV-Kunden und der Optimierung von Infrastrukturinvestitionen der Verkehrsunter-

⁴⁸ zzt. (Stand: Juli 2015) der Tarif der Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH (VRM)
⁴⁹ Grundlage: Empfehlung „Qualitätsstandards im VRM“
⁵⁰ gem. Ziffer 5 der Empfehlung „Qualitätsstandards im VRM“

nehmen sollen zukünftig Qualitätssicherungsverträge für die einzelnen Linien bzw. Linienbündel einen wichtigen Beitrag leisten. Der Vertrag wurde für das gesamte Verbundgebiet erarbeitet.

Die Standardisierung und Vernetzung von Daten zu Haltestellen, Fahrplänen und Ticketangeboten ist die Voraussetzung für integrierte Informations- und Vertriebsangebote (z.B. für Echtzeitdaten in der Fahrplanauskunft, für Mobile Ticketing- und Print@home-Lösungen), um die Kundenbedürfnisse besser befriedigen zu können.

Festlegung 16: Anwendung Landestariftreuegesetz

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

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

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

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

5 Maßnahmenkonzeption

Die Maßnahmenkonzeption baut auf der Rahmenkonzeption auf, konkretisiert und differenziert diese und trifft im Detail Festlegungen zu einzelnen oder mehreren Linien. Im Rahmen der Maßnahmenkonzeption wird das seitens der Stadt Koblenz gewünschte Leistungsangebot sowie dessen weitere Entwicklung präzise beschrieben.

5.1 Linienbündelungskonzept

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

5.1.1 Bildung von Linienbündeln

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

Bildung wirtschaftlicher Linienbündel

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

Ermessensspielraum

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

Rechtsfehlerhafte Kriterien

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

Somit ist es nicht zulässig, dass Linienbündel unter dem Aspekt, bisherige Genehmigungsstrukturen zu erhalten, dem Bestandsunternehmen gezielt zukommen gelassen

werden. Ebenso wenig ist die Schaffung von Gebietsmonopolen oder flächenhaftem Konkurrenzschutz durch § 9 Absatz 2 gedeckt.

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

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

5.1.2 **Linienbündelung in der Stadt Koblenz**

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

- Möglichkeit einer integrierten Planung (Abbau von Parallelverkehren, Durchbindung von Linien zur Schaffung von mehr umsteigefreien Direktverbindungen für Fahrgäste),
- Betriebsplanerische Aspekte (optimierte Umlaufbildung und Personaleinsatz),
- Verkehrsfunktion der Linien (Produkthierarchien mit entsprechender Angebotsdefinition),
- Einheitlicher Auftritt des ÖPNV gegenüber dem Kunden (Marketing, Kommunikation, Information),
- ÖPNV-Konzept „Rheinland-Pfalz Nord“ und SPNV-Konzept „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“.

Die im Jahre 2010 durch den Stadtrat vorgenommene Definition eines Linienbündels im vorläufigen NVP wird an dieser Stelle bestätigt und erweitert um die ebenfalls stadtinternen Linien 27/N7 und 356.

Festlegung 17: Linienbündelung und Linienzuordnung

- a) **Auf der Grundlage der Prinzipien und Kriterien zur Bildung von Linienbündeln werden die überwiegend stadtbezogenen ÖPNV-Linien in einem**
 - **Linienbündel Stadtverkehr Koblenz****zusammengefasst.**
- b) **Die einzelnen ÖPNV-Linien in der Stadt Koblenz werden gemäß Aufstellung in Tabelle 21 dem Linienbündel Koblenz Stadt zugeordnet. Mit der Zuordnung der Linien zum Linienbündel ist keine Änderung des Bedienungsumfangs verbunden.**

- c) Sonstige stadtgrenzüberschreitende Linien zwischen Koblenz und den Nachbar-
 kreisen (siehe Tabelle 20) werden dann nicht dem Linienbündel Koblenz Stadt
 zugeordnet, wenn die federführende Zuständigkeit bei benachbarten Aufgabenträgern liegt und diese Linien bereits als Einzellinien oder im Rahmen von Linienbündeln dieser Aufgabenträger zugewiesen wurden und diese Zuordnung mit der Stadt Koblenz abgestimmt wurde.

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

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

Tabelle 21: Zuordnung der Linien zu Linienbündeln

Linie	Verlauf (und zurück)	Laufzeit bis	Bemerkungen
Linienbündel S (Harmonisierungszeitpunkt: 13.12.2020)			
1	Goldgrube Carl-Benz-Schule – Hauptbahnhof – Zentralplatz/Forum – Altstadt Deutsches Eck	11.12.2020	
2	Karthause Karl-Härle-Str. – Zentralplatz/ Forum – Bf Stadtmitte/Löhr-Center – Wallersheim Deutscherrenstr.	11.12.2020	
12	Karthause Karl-Härle-Str. – Zentralplatz/ Forum – Bf Stadtmitte/Löhr-Center – Neuendorf Max-Bär-Str.	11.12.2020	
3	Hauptbahnhof – Bf Stadtmitte/Löhr-Center – Güls Kapelle	11.12.2020	
13	Hauptbahnhof – Bf Stadtmitte/Löhr-Center – Bisholder	11.12.2020	
5	Oberwerth CONLOG-Arena/Stadion – Hauptbahnhof – Zentralplatz/Forum – Metternich Uni	11.12.2020	
15	Zentralplatz/Forum – Metternich Bienenstück	11.12.2020	
6	Moselweiß Brücke – Bf Stadtmitte/ Löhr-Center – Zentralplatz/Forum - Hochheimer Höhe im Baumgarten	11.12.2020	
16	Moselweiß Brücke – Bf Stadtmitte/ Löhr-Center – Zentralplatz/Forum	11.12.2020	
8	Hauptbahnhof – Zentralplatz/Forum – Bendorf-Sayn Schloss	11.12.2020	
9	Hauptbahnhof – Zentralplatz/Forum – Immendorf Quellenweg	11.12.2020	
10	Bubenheim IKEA – Bf Stadtmitte/ Löhr-Center – Zentralplatz/Forum – Arzheim In der Strenge	11.12.2020	
20	Hauptbahnhof – Bf Stadtmitte/Löhr-Center – Rübenach Grabenstr.	11.12.2020	
27	Hauptbahnhof – Zentralplatz/Forum – Asterstein Lullo-Reinhardt-Platz	31.07.2018	
356	Hauptbahnhof – Bf Stadtmitte/Löhr-Center – Gewerbegebiet HWK	11.12.2020	
Auszug Linienbündel EMS Lahnstein (Harmonisierungszeitpunkt: 13.12.2020)			
570	Koblenz Zentralplatz/Forum – Hauptbahnhof – Horchheim – Braubach	11.12.2020	
571	Koblenz Zentralplatz/Forum – Hauptbahnhof – Lahnstein-Auf der Höhe	11.12.2020	
573	Koblenz Zentralplatz/Forum – Hauptbahnhof – Lahnstein-Friedland	11.12.2020	
956	Koblenz Hbf – Lahnstein	11.12.2020	
N3	Koblenz Hbf – Zentralplatz/Forum – Pfaffendorf – Horchheim – Braubach	11.12.2020	
Auszug Linienbündel MYK Linke Rheinseite (Harmonisierungszeitpunkt: 12.12.2021)			
354	Koblenz Hbf – Bf Stadtmitte/Löhr-Center – Kesselheim – Mülheim-Kärlich	11.12.2020	
357	Koblenz Hbf – Bf Stadtmitte/Löhr-Center – Bubenheim – Neuwied	11.12.2020	

Linie	Verlauf (und zurück)	Laufzeit bis	Bemerkungen
370	Koblenz Hbf – Bf Stadtmittel/Löhr-Center – Gewerbegebiet – Mülheim-Kärlich	01.10.2021	ggf. Teilstrecke innerhalb Koblenz ab 2021 zu Linienbündel KO Stadt
N4	Koblenz Hbf – Zentralplatz/Forum – Kesselheim – Mülheim-Kärlich – Bubenheim	11.12.2020	
Auszug Linienbündel MYK Rechte Rheinseite (Harmonisierungszeitpunkt: 12.12.2021)			
358	Koblenz Hbf – Zentralplatz/Forum – Vallendar-Mallendarer Berg	01.10.2021	
969	Koblenz Hbf – Neuwied-Niederbieber	31.08.2020	
Auszug Linienbündel MYK Maifeld (Harmonisierungszeitpunkt: 12.12.2021)			
350	Koblenz Hbf – Bf Stadtmittel/Löhr-Center – Rübenach – Mayen	11.12.2020	inkl. Linie N10
353	Koblenz Hbf – Bf Stadtmittel/Löhr-Center – Rübenach – Polch	11.12.2020	
355	Koblenz Hbf – Kobern-Gondorf (– Münstermaifeld – Gappenhach)	30.06.2016	
359	Koblenz Hbf – Bf Stadtmittel/Löhr-Center – Rübenach – Plaidt	11.12.2020	
380	Koblenz Hbf – Bf Stadtmittel/Löhr-Center – GVZ A 61 – Polch	30.06.2016	
988	Koblenz-Güls – Kobern-Gondorf	01.10.2021	
Auszug Linienbündel MYK Vordereifel (Harmonisierungszeitpunkt: 12.12.2021)			
342	Koblenz Hbf – Bf Stadtmittel/Löhr-Center – Kaisersesch – Ulmen		
Auszug Linienbündel WW Kannenbäckerland (Harmonisierungszeitpunkt: xx.xx.20xx)			
318	Koblenz Hbf – Zentralplatz/Forum – Höhr-Grenzhausen	01.11.2018	
319	Koblenz Hbf – Zentralplatz/Forum – Siershahn	30.04.2024	
485	Koblenz Hbf – Zentralplatz/Forum – Wirges (– Siershahn)	01.06.2021	
Auszug Linienbündel WW Südlicher Westerwald (Harmonisierungszeitpunkt: xx.xx.20xx)			
460	Koblenz Hbf – Zentralplatz/Forum – Montabaur	16.02.2024	inkl. Linie N11
Auszug Linienbündel SIM Hunsrückhöhenstraße Nord (Harmonisierungszeitpunkt: 01.08.2018)			
621	Koblenz Bf Stadtmittel/Löhr-Center – Hauptbahnhof – Emmelshausen	31.07.2018	inkl. Linien 620 und N2
Auszug Linienbündel SIM Oberes Mittelrheintal (Harmonisierungszeitpunkt: 01.08.2018)			
650	Koblenz Zentralplatz/Forum – Hauptbahnhof – Stolzenfels – Boppard Hbf	31.07.2018	
Einzellinien bzw. bisher nicht Linienbündeln zugeordnet			
141	Koblenz Hbf – Dierdorf - Altenkirchen	31.12.2015	
160	Koblenz Hbf – Dierdorf - Hachenburg	10.08.2024	
301	Koblenz Hbf – Bf Stadtmittel/Löhr-Center – Lay – Burgen (– Macken)	02.01.2024	
610	Koblenz Hbf – Flughafen Hahn	14.12.2018	Neuplanung als RegioLinie vorgesehen

5.1.3

Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten

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

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

Festlegung 18: Begrenzung der Genehmigungslaufzeiten

- a) Als Voraussetzung zur Bildung eines Linienbündels sind die Genehmigungslaufzeiten der einzelnen Linien auf einen gemeinsamen Stichtag (dem Ablaufdatum der am längsten laufenden Genehmigung) zu begrenzen.

- b) Die Genehmigungslaufzeiten aller Linien eines Linienbündels sind auf ein Datum zu harmonisieren, das dem des jährlichen internationalen Fahrplanwechsels entspricht (jeweils zum Tageswechsel Samstag auf Sonntag am 2. Dezemberwochenende).
- c) Aufgrund der Aussagen im NVP bzw. bei Vorliegen eines substantiierten ÖPNV-Konzepts kann für einzelne Linien/Teilnetze von der maximalen Genehmigungslaufzeit zugunsten verkürzter Genehmigung abgewichen werden.

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

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

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

Im Stadtgebiet Koblenz tritt die Problematik nur eingeschränkt auf, da die laufenden Konzessionen die für das Linienbündel Koblenz Stadt vorgesehenen Linien einheitlich am Freitag, 11.12.2020 enden⁵¹. Lediglich die Linie 27 läuft vorzeitig am 31.07.2018 aus; deren Genehmigung ist danach befristet bis zum Fahrplanwechsel 2020/2021 neu bzw. wieder zu erteilen.

5.2

Netz- und Linienkonzept für den Stadtverkehr

Nachfolgend wird das für den Gültigkeitszeitraum dieses NVP vorgesehene Leistungsangebot auf den Buslinien im Stadtverkehr linienweise festgelegt. Dies bemisst sich nach den Betriebszeiten (auf volle 15 Minuten ab- bzw. aufgerundet), die Anzahl der je Verkehrstag anzubietenden Fahrtenpaare, der Taktintervall (sofern ein vertakteter Fahrplan gefordert ist), die zu erbringende Jahresleistung in Fahrplan-Kilometern (gerundet) und die auf den Linienfahrten einzusetzenden Fahrzeuge (verwendete Abkürzungen gemäß Tabelle XX).

⁵¹ Da der Zeitpunkt des Fahrplanwechsels jedoch erst 24 Stunden nach Ablauf der Konzession ist, muss für den Betrieb am Samstag, 12.12.2020, zwischen 0 und 24 Uhr eine „Zwischenlösung“ gefunden werden.

Festlegung 19: Angebot und Umfang im Stadtnetz Koblenz

- a) Es wird das in Tabelle 21 dargestellte Leistungsangebot in Verbindung mit den Festlegungen nach Kapitel 4.5, 4.6 und 5.1 als ausreichende Verkehrsbedienug im Stadtnetz (Linienbündel Koblenz Stadt) definiert. Dieses ist verbindlich zu gewährleisten.
- b) Zusatz- und Verstärkerfahrten im Rahmen des ÖPNV-Angebotes (E-Wagen) zur Linienverdichtung oder zur Schülerbeförderung werden nach Bedarf durchgeführt und in den öffentlich zugänglichen Fahrplanmedien bekannt gemacht.
- c) Pfaffendorf/Linie 6: Nach Abschluss der Sanierung der Pfaffendorfer Brücke (hier: Rampe Brückenstraße) ist die Linie 6 in Richtung Moselweiß wieder auf dem ursprünglichen, regulären Linienweg über die Brückenstraße zu führen.
- d) Bubenheim/Linie 10: Diese (oder eine andere, vergleichbare Linie) ist während der Ladenöffnungszeiten Mo-Sa bis/ab Bubenheim GLOBUS zu verlängern mit erster Ankunft am GLOBUS-Markt vor Ladenöffnung (zzt. 8:00 Uhr) und letzter Abfahrt nach Ladenschluss (zzt. 22:00 Uhr).

Tabelle 22: Verbindliches Leistungsangebot im Stadtnetz Koblenz

Linie	Betriebszeiten			Fahrtenpaare			Takt							Leistung	
	Mo-Fr	Samstag	Sonntag	Mo-Fr	Samstag	Sonntag	Mo-Fr HVZ	Mo-Fr NVZ	Mo-Fr SVZ	Samstag NVZ	Samstag SVZ	Sonntag NVZ	Sonntag SVZ	Fpl-km/Jahr x1.000	Fahrzeuge HVZ+NVZ
Hauptliniennetz															
10	05:15-22:30	06:15-22:30	09:15-22:15	32	31	14	30'	30'	---	30'	---	60' 1)	---	280 2)	Bn
Linien 1, 2, 3, 5, 6, 8, 9, 20, 27/N7: Das Leistungsangebot wird entsprechend dem Bestandsangebot gemäß Tabelle 11 zzgl. der o. g. Anpassungen festgelegt.															
Ergänzungsnetz															
Linien 12, 13, 15, 16, N5, N6, N8, N9, 356, E-Wagen: Das Leistungsangebot wird entsprechend dem Bestandsangebot gemäß Tabelle 11 zzgl. der o. g. Anpassungen festgelegt.															

- 1) Linie 10: 60'-Takt beginnt So morgens ab 09:15 Uhr.
- 2) Linie 10: Leistung inkl. Linienerlängerung Zentralplatz/Forum – IKEA – GLOBUS Mo-Sa 08-22 Uhr.

Erläuterung: Ziel dieses NVP ist es im Wesentlichen, im Rahmen seiner Laufzeit das bestehende Leistungsangebot festzuschreiben und damit das erreichte Niveau der Angebotsqualität substanziell zu sichern.

Alle weitergehenden Anforderungen an die künftige Gestaltung des ÖPNV in Koblenz sowie die lokal relevanten Vorschläge des ÖPNV-Konzepts Rheinland-Pfalz Nord sind im Rahmen von Prüfaufträgen für eine mögliche Umsetzung nach Ablauf der jeweiligen Linienkonzessionen bzw. Realisierung der vorgesehenen Linienbündel verkehrlich bzw. wirtschaftlich zu bewerten und zu konkretisieren. Bei Bedarf sind auch alternative Lösungen im Sinne der mit den Prüfaufträgen einher gehenden Zielsetzungen zu entwickeln.

5.3 Netz- und Linienkonzept für den Regionalverkehr

Analog zum Stadtverkehr wird nachfolgend das für den Gültigkeitszeitraum dieses NVP vorgesehene Leistungsangebot auf den Buslinien des Regionalverkehrs inkl. der Stadt-Umland-Linien, die nicht im Linienbündel Stadtverkehr Koblenz integriert sind, nach einzelnen Linien festgelegt. Die Beschreibung der Leistungsparameter entspricht dabei der Darstellung wie beim Stadtverkehr.

Die Festlegung der Angebote dieser Linien erfolgt in Abstimmung mit den jeweils weiterhin beteiligten Aufgabenträgern je nach Linienverlauf. Dabei wurden die Festlegungen in den zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses dieses NVP bereits beschlossenen Nahverkehrsplänen der Nachbarlandkreise berücksichtigt.

Festlegung 20: Angebot und Umfang in den Regionalnetzen

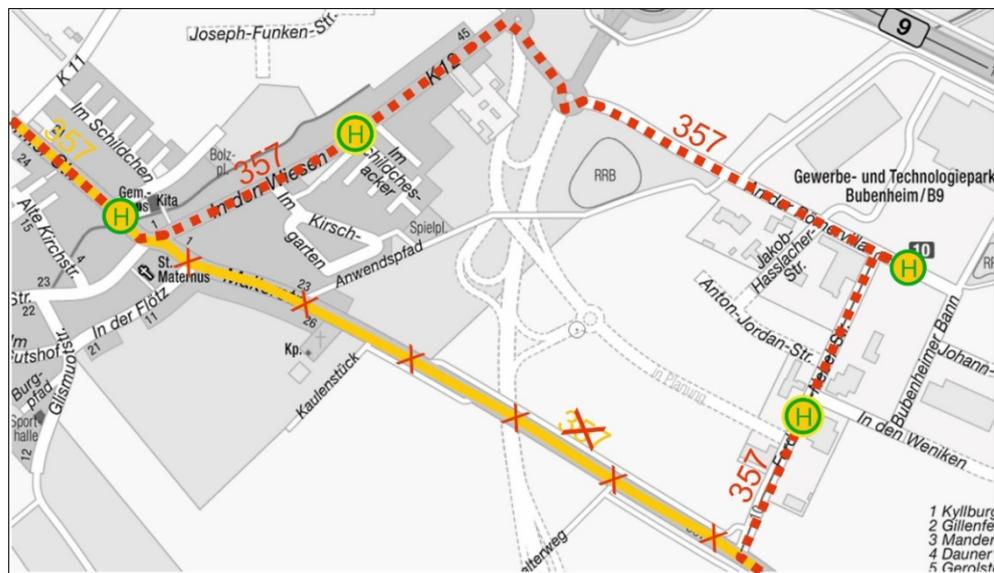
- a) Es wird das in Tabelle 22 dargestellte Leistungsangebot in Verbindung mit den Festlegungen nach Kapitel 4.5, 4.6 und 5.1 als ausreichende Verkehrsbedienun~~g~~ auf den Regionallinien innerhalb Koblenz definiert. Dieses ist nach Abstimmung mit den zuständigen Nachbaraufgabenträgern verbindlich zu gewährleisten.
- b) Für die Regionallinien 116, 141, 160, 318, 319, 342, 355, 610, 956, 969, 988 und 994 werden keine spezifischen Linienvorgaben gemacht. Es gelten die Festlegungen nach Kapitel 4.5, 4.6 und 5.1, ansonsten sind die Vorgaben in den NVP der jeweils federführend zuständigen Aufgabenträger maßgebend.
- c) Lützel/Linien 350, 353, 357 und 359: Es entfällt die Bedienung der Haltestellen *Langemarckplatz* und *Wiesenweg* bzw. *An der Ringmauer*, zusätzlich ist die Verknüpfungshaltestelle *Schüllerplatz/Lützel Bf* künftig zu bedienen.
- d) Bubenheim/Linie 357: Aufgrund der Infrastrukturmaßnahme Nordtangente wird ein geänderter Linienweg erforderlich (siehe Karte 15. Dabei sind zusätzlich die neuen Haltestellen *In den Wiesen* und *Ferdinand-Nebel-Str.* sowie die Haltestelle *IKEA* (Verknüpfung mit Linie 10) zu bedienen.

Tabelle 23: Verbindliches Leistungsangebot auf den Regionallinien

Linie	Betriebszeiten			Fahrtenpaare			Takt				Leistung				
	Mo-Fr	Samstag	Sonntag	Mo-Fr	Samstag	Sonntag	Mo-Fr HVZ	Mo-Fr NVZ	Mo-Fr SVZ	Samstag NVZ	Samstag SVZ	Sonntag NVZ	Sonntag SVZ	Fpl-km/Jahr x1.000	Fahrzeuge
Hauptliniennetz															
Linien 301, 350/N10, 353, 354, 357, 358, 460/N11, 570, 571, 621/N2 und 650/N1: Das Leistungsangebot wird entsprechend dem Bestandsangebot gemäß Tabelle 12 zzgl. der o. g. Anpassungen festgelegt.															
Ergänzungsnetz															
Linien 359, 370, 380, 485, 573 und N3: Das Leistungsangebot wird entsprechend dem Bestandsangebot gemäß Tabelle 12 zzgl. der o. g. Anpassungen festgelegt.															

Erläuterung: Auch beim Regionalverkehr, insbesondere bei den Linien, die auch Aufgaben der Stadtteilerschließung im Koblenzer Stadtgebiet wahrnehmen, gilt es zunächst, das bestehende Leistungsangebot weiterhin zu gewährleisten. Soweit sich auf der Grundlage von Beschlüssen in den Nachbarlandkreisen (anlässlich Fortschreibung der Nahverkehrspläne, des ÖPNV-Konzepts Rheinland-Pfalz Nord oder anstehenden Vergabeverfahren) Anlass für Anpassungen dieses NVP ergeben, sind die entsprechend abgestimmten Änderungen ergänzend in den NVP Koblenz aufzunehmen.

Karte 15: Bubenheim/Linie 357 – Neue Linienführung und zusätzliche Haltestellen⁵²



Erläuterung: Auch beim Regionalverkehr, insbesondere bei den Linien, die auch Aufgaben der Stadtteilerschließung im Koblenzer Stadtgebiet wahrnehmen, gilt es zunächst, das bestehende Leistungsangebot weiterhin zu gewährleisten. Soweit sich auf der Grundlage von Beschlüssen in den Nachbarlandkreisen (anlässlich Fortschreibung der Nahverkehrspläne, des ÖPNV-Konzepts Rheinland-Pfalz Nord oder anstehenden Vergabeverfahren) Anlass für Anpassungen dieses NVP ergeben, sind die entsprechend abgestimmten Änderungen ergänzend in den NVP Koblenz aufzunehmen.

5.4 Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes

Nachfolgend werden die betrieblichen und verkehrsplanerischen Aufgaben zur Vorbereitung der Zeit ab Beginn der Wirksamkeit des Linienbündels Koblenz Stadt zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 bzw. der benachbarten Linienbündel mit ein- und ausbrechenden Linien nach und von Koblenz skizziert. Es handelt sich hierbei um

- Prüfaufträge zur näheren Befassung, Bewertung und Vorbereitung der Umsetzung bzw. Entwicklung vergleichbarer Alternativen, sofern die betrieblichen und wirtschaftlichen Voraussetzungen gegeben sind bzw. geklärt werden können,
- die Gesamtkonzeption des ÖPNV-Konzepts Rheinland-Pfalz Nord für das Stadtgebiet Koblenz inkl. der Verkehrsverbindungen mit den angrenzenden Landkreisen in der zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses dieses NVP vorliegenden Entwurfsfassung.

5.4.1 Prüfaufträge

Nachfolgend sind die Einzelprüfaufträge für mögliche Maßnahmen zu Weiterentwicklung des ÖPNV in Koblenz ab 2020 aufgelistet und erläutert.

⁵² Kartenausschnitt: Stadtplan Koblenz, unter: www.koblenz.de (2. April 2015)

Festlegung 21: Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes

- a) Als Grundlage für eine Revision und betriebliche Optimierung des Linienbündels unter Berücksichtigung der nachfolgend aufgeführten Prüfaufträge wird die Fahrgastnachfrage auf den Linien im Stadtnetz Koblenz erhoben.
- b) Güls/Linie 3/13: Für die Einrichtung Laubenhof, das Neubaugebiet Karl-Mannheim-Straße und die Wohnbereiche östlich der Bahntrasse ist die ÖPNV-Anbindung zu verbessern.
- c) Lay/Linien 6/16, 301: Die Erschließung und Bedienung des Stadtteils Lay ist zu verbessern.
- d) Arenberg/Linie 9: Die Anbindung der südlichen Wohnbereiche ist zu verbessern.
- e) Rübenach/Linie 20, 350/353: Die Bedienung des Stadtteils Rübenach am Wochenende ist zu verbessern, insbesondere an Samstagen.
- f) Gewerbegebiet/Linie 356: Die Bedienung des Gewerbegebiets mit GLOBUS und HWK sowie der angrenzenden Stadtteile Bubenheim und Kesselheim soll verbessert werden.
- g) Das Busangebot am Abend nach 20 Uhr ist wirtschaftlich vertretbar auszuweiten.
- h) Die ÖPNV-Versorgung in den Nachtstunden ist zu verbessern durch ein ausgeweitetes Nachtschwärmer-Angebot am Wochenende und die Erweiterung des Nachtverkehrs auf übrige Wochentage.
- i) Rechte Rheinseite: Die Verbindung und Erschließung zwischen den Stadtteilen Horchheim und Ehrenbreitstein ist zu verbessern.
- j) Karthause/Moselweiß/Metternich: Die Verbindung zwischen den Hochschul- bzw. Universitätsstandorten ist zu verbessern.
- k) Niederberger Höhe/Linie 460: Das ÖPNV-Angebot zur Erschließung der Niederberger Höhe ist perspektivisch zu verdichten und zu vertakten.

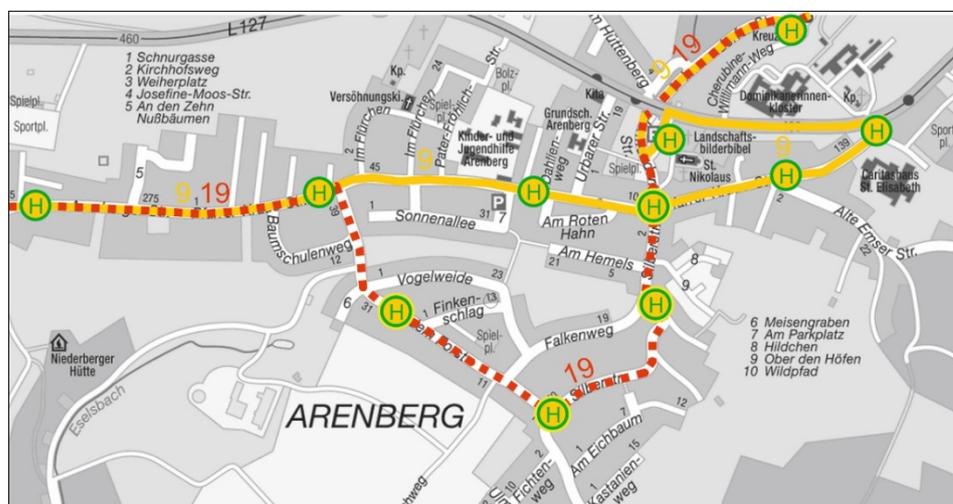
Erläuterung: Im **Stadtteil Güls** befindet sich derzeit ein größeres Neubaugebiet (Karl-Mannheim-Straße) im „Endausbau“. Die Buslinie 13 tangiert dieses Gebiet auf dem Weg nach Bisholder nordwestlich bei geringer Erschließungswirkung. Außerdem fehlt eine Anbindung der Senioreneinrichtung „Laubenhof“ und die Anbindung des Stadtviertels östlich der Bahnlinie an den ÖPNV ist verbesserungsbedürftig. Für beide Bereiche existiert heute die Regionallinie 355, die aber nur über wenige Fahrten am Tag verfügt, orientiert am Schülerverkehr von und nach Kobern-Gondorf. Eine mögliche Linienenerweiterung der Linie 13 könnte die Erschließung mit bis zu 4 zusätzlichen Haltestellen verbessern, würde aber ggf. ein zusätzliches Fahrzeug erfordern. Am Abend und sonntags übernimmt die Linie 3 die Anbindung von Bisholder „zusätzlich“, d.h. hier spricht die Fahrzeitsituation erst Recht gegen eine Linienenerweiterung. Daher wäre auch hier alternativ die Neukonzeption einer Stadtteillinie mit an die Straßenverhältnisse angepassten Fahrzeugen zu prüfen.

Gemessen an der Bevölkerungsstärke mit rund 1.700 Einwohnern verfügt der **Stadtteil Lay über das größte Defizit bei Erschließung und Bedienung** durch den ÖPNV. Ungünstig ist hier die „solitäre“ Lage im Moseltal und weitab der zusammenhängenden Bebauung etwa von Moselweiß, Rauental und der Innenstadt. Dennoch sollte mindestens ein Standard im ÖPNV angeboten werden, wie er z.B. für Stolzenfels (ca. 300 Einwohner) selbstverständlich ist. Dazu ist alternativ die vorhandene Linie 301 zu verdichten (zumindest im Abschnitt Koblenz – Lay) oder einzelne Fahrten der Linien 6/16 sind zu verlängern. Innerhalb von Lay sollte die Möglichkeit einer Feinerschließung geprüft werden (Befahrbarkeit der Legiastraße, Wendemöglichkeit durch Blockumfahrt über

den Schwedenpfad und die Kaufunger Straße). Weitere Alternative wäre ein neues, stadtteilbezogenes Konzept als Anschlussverkehr zur Linie 6/16 in Moselweiß mit kleinerem Fahrzeug.

Neben der Situation in Lay findet sich im **Süden von Arenberg** das größte, vom ÖPNV unerschlossene Wohngebiet. Hier sollte die Möglichkeit einer Anbindung geprüft werden. Kurzfristig und ohne größeren Aufwand, auch testweise, wäre eine Aufspaltung der Linie 9 zu einer Linie 9/19 denkbar. Die Linie 19 würde dann im Bereich Arenberg eine modifizierte Linienführung erhalten. Sowohl der alte Linienweg als auch die neue Linienvariante über Arenberg Süd würden bedient werden, allerdings nur während der HVZ im 30-Minuten-Takt und während der NVZ im 60-Minuten-Takt (siehe Karte 16). Unklar ist die Akzeptanzentwicklung der Bewohner für den bisher „ungewohnten“ Busverkehr im Siedlungsgebiet. Daher sollten auch alternative Lösungen auf Stadtteilbasis untersucht werden, z.B. ein Zu-/ Abbringersystem zur Linie 9 mit Kleinfahrzeugen.

Karte 16: Prüfauftrag Arenberg: Alternative innerörtliche Führung als Linie 9/19⁵³



Die **Linie 20** hat sich in den letzten Jahren über ihre Funktion als „Uni-Shuttle“ hinaus als schnelle Anbindung an die Innenstadt und zum Hauptbahnhof bewährt. Außerdem wird durch die Linie 20 die Integration des Stadtteils Rübenach in das Stadtnetz sichergestellt, das ansonsten nur durch Regionallinien angebunden ist. Aufgrund ihrer Historie verkehrt die Linien bislang nicht am Abend und am Wochenende. Zu prüfen wäre primär eine Aufnahme des Betriebs an Samstagen während der Ladenöffnungszeiten. Samstags könnte auch auf eine Bedienung des Hauptbahnhofs verzichtet und die Linie „nur“ zwischen Bf Stadtmitte/Löhr-Center und Rübenach eingesetzt werden, wenn dadurch wirtschaftliche Vorteile hinsichtlich Wageneinsatz und Dienstplan gegeben wären.

Die **Linie 356** wird inzwischen nur noch rein innerstädtisch angeboten. Der Abschnitt Hauptbahnhof – Wallersheim wird bereits regelmäßig durch die Linie 2 bedient und wäre somit in Frage zu stellen – mit Ausnahme der Schul-Direktfahrten zum und vom Ausbildungszentrum der HWK, die als E-Wagen weiter bestehen könnten. Für die übrige Linie bietet sich eine Neukonzeption an, die als Anschlusslinie zur Linie 2 (optional auch Durchbindung der Linie 2) in Wallersheim ihren Ausgang hat. Neben der Anbindung der HWK und umgebenden Gewerbebetriebe sollte eine Verlängerung zu GLOBUS und nach Bubenheim sowie eine Führung über Kesselheim (Straße *Zur Bergpflege*)

⁵³ Kartenausschnitt: Stadtplan Koblenz, unter: www.koblenz.de (2. April 2015)

geprüft werden. Längerfristig könnte die Linie auch Zu- und Abbringerfunktion zum SPNV übernehmen, wenn es zum Bau einer neuen Station an der August-Horch-Straße käme.

Für die **Verbesserung des Abendangebotes** sind im ersten Schritt alle Stadtteile mindestens durchgehend stündlich in beiden Richtungen zu bedienen, z.B. auch Arzheim oder Mittelweiden/GLOBUS. Perspektivisch sollte eine Verdichtung des Abendverkehrs auf einen 30-Minuten-Takt zumindest auf den aufkommensstärkeren Linien verfolgt werden, z.B. den Linien 2, 5 und 6. Vorstellbar wäre ein Pilotprojekt auf 1-2 dieser Linien, um die grundsätzliche Akzeptanz zu testen, bevor die Taktverdichtung auf andere Linien ausgedehnt werden würde.

Mit der Zunahme der Zahl Studierender und von Besuchern in Koblenz wird das Potenzial für die **Nutzung der Nachtverkehre** steigen. Kurzfristig gilt es, die vorhandenen Angebote in den Wochenendnächten zu erhalten und weiterzuentwickeln (Anpassung an die Ankunft später Regionalzüge, zusätzliche Abfahrt am Wochenende gegen 0:30 Uhr am Zentralplatz). Darüber hinaus ist zu prüfen, wie der Nachtverkehr sowohl zeitlich ausdehnt werden kann (Abfahrten nach 2:00 Uhr), wie unter der Woche nächtliche ÖPNV-Angebote etabliert werden können, ggf. mit festen Abfahrten ab Zentralplatz und Bedarfssteuerung/Anrufpflicht für Fahrten zwischen den Stadtteilen oder in Richtung Innenstadt. Auch sollte die Akzeptanz einer Zuschlagregelung bei gleichzeitig verbessertem Angebot untersucht werden.

Die **Tangentialverbindung entlang der rechten Rheinseite** ist heute nur in Fahrtrichtung Norden (von Horchheim/Linie 6 nach Ehrenbreitstein/Linie 9 mit Umstieg an der Haltestelle *Seifenbachstraße*) möglich. In der Gegenrichtung besteht diese Verknüpfung, bedingt durch die Straßenführungen im Bereich der Pfaffendorfer Brücke nicht. Abhilfe würde eine bauliche Lösung bringen – der Ausbau der Haltestelle Seifenbachstraße mit Wendeplatz und Bedienung der Linien 6 und 9 in beiden Richtungen durch Stichfahrt – oder die Einrichtung einer zusätzlichen, durchgehenden Linie entlang der rechten Rheinseite. Je nach Beschaffenheit der zu wählenden Linienführung und zu erwartender Nachfrage wäre hier der Einsatz von Mini- oder Midibussen (NBn/MBn) zu prüfen.

Anlassgebend für eine **Tangentialverbindung zwischen der Karthause, Moselweiß und Metternich** ist die Anforderung, beide Hochschul- bzw. Universitätsstandorte für den wechselnden Besuch von Lehrveranstaltungen und/oder für jeweils im anderen Umfeld wohnende Studierende direkt miteinander zu verbinden. Zusätzlich bietet es sich an, am Haltepunkt Moselweiß einen Umsteigepunkt für Fahrten zwischen dem Moseltal (Zug) und den Hochschulstandorten einzurichten. Weiterhin könnte die begründet seit Dezember 2014 weggefallene Erschließung der Siedlung Am Flugfeld im Rahmen dieser Querverbindung wieder eingerichtet werden. Aufgrund der Topographie und der zum Teilen engen Straßenverhältnisse in Moselweiß bietet sich hier ggf. der Einsatz von Midibussen (MBn) an.

Mit zunehmender Bedeutung der Nachfolgenutzungen des ehemaligen **Kasernengeländes auf der Niederberger Höhe** für Wohnen und Gewerbe steigt auch die Anforderung an die ÖPNV-Anbindung. Derzeit wird der Bereich durch die Linie 460 ohne festen Takt und mit zum Teil größeren zeitlichen Lücken bedient. Eine Anbindung der umliegenden Stadtteile an den Festungspark bzw. die Seilbahn-Bergstation fehlt ebenso wie die Anbindung an die Versorgungseinrichtungen im Bereich *In den Sieben Morgen*. Daher ist zu prüfen, wie die Linie 460 angemessen erweitert werden kann bzw. ob ein neues Bedienungskonzept auf Stadtteilebene eher zu forcieren ist.

5.4.2

ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord

XX Einleitungstext folgt

Festlegung 22: Umsetzung des ÖPNV-Konzepts Rheinland-Pfalz Nord

XX Formulierung der Festlegung wird noch ergänzt (Inhalte in Abstimmung)

Erläuterung: Die Liniensteckbriefe zur Netzkonzeption für Koblenz sowie die wichtigsten Änderungen gegenüber dem heutigen Angebot sind in Anhang **XX** zusammengestellt.

XX wird ergänzt

6 Organisation und Finanzierung

XX Text ist noch in Bearbeitung und wird ergänzt.

6.1 Zuständigkeiten (Federführungen)

XX Text ist noch in Bearbeitung und wird ergänzt.

6.2 Künftige Vergabe der Busverkehrsleistungen

XX Text ist noch in Bearbeitung und wird ergänzt.

6.3 Benennung der Finanzierungsträger

XX Text ist noch in Bearbeitung und wird ergänzt.

6.4 Aufstellung eines Finanzierungsplans

XX Text ist noch in Bearbeitung und wird ergänzt.

Verzeichnis der Festlegungen im NVP

Festlegung 1: Rolle des ÖPNV als Mobilitätsträger	52
Festlegung 2: Wahrnehmung der Aufgabenträgerfunktion	53
Festlegung 3: ÖPNV und städtische Planung	54
Festlegung 4: Grundsatz der vollständigen Barrierefreiheit	54
Festlegung 5: Definition der Netzstruktur	55
Festlegung 6: Definition der Netzhierarchie	56
Festlegung 7: Verknüpfungs- und Umsteigepunkte	57
Festlegung 8: Schnittstellen zum Individualverkehr	58
Festlegung 9: Anforderungen an den Schienenpersonennahverkehr	59
Festlegung 10: Anforderungen an den Personenfernverkehr	60
Festlegung 11: Ausreichende Verkehrsbedienung im ÖPNV	61
Festlegung 12: Anforderungen an Haltestelleneinrichtungen	62
Festlegung 13: Anforderungen an eingesetzte Fahrzeuge	63
Festlegung 14: Anforderungen an die Betriebsdurchführung	64
Festlegung 15: Anwendung Verbundtarif und Qualitätssicherung	64
Festlegung 16: Anwendung Landestariftreuegesetz	66
Festlegung 17: Linienbündelung und Linienzuordnung	68
Festlegung 18: Begrenzung der Genehmigungslaufzeiten	70
Festlegung 19: Angebot und Umfang im Stadtnetz Koblenz	72
Festlegung 20: Angebot und Umfang in den Regionalnetzen	73
Festlegung 21: Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes	75
Festlegung 22: Umsetzung des ÖPNV-Konzepts Rheinland-Pfalz Nord	78

Tabellen- und Kartenverzeichnisse

Tabellen

Tabelle 1: Bundesrechtliche Anforderungen an den NVP	7
Tabelle 2: Landesrechtliche Anforderungen an den NVP	8
Tabelle 3: Linienübersicht Koblenz (mit Federführung als Aufgabenträger)	12
Tabelle 4: Linienübersicht Koblenz (mit Beteiligung als weiterer Aufgabenträger)	13
Tabelle 5: Flächenausdehnungen in Koblenz nach Gemarkungen und Nutzungen (Auswahl)	14
Tabelle 6: Einwohner der größten Städte in Rheinland-Pfalz	16
Tabelle 7: Bevölkerung in Koblenz nach Altersgruppen (Demografie)	18
Tabelle 8: Liste der Schulen in Koblenz	20
Tabelle 9: Angebot im Schienenpersonenfernverkehr über Koblenz Hbf (Bestand)	30
Tabelle 10: Angebot im Schienenpersonennahverkehr über Koblenz Hbf (Bestand) ...	31
Tabelle 11: Angebotsleistung Bus im Stadtverkehr (Bestand)	35
Tabelle 12: Angebotsleistung Bus im Regionalverkehr (Bestand)	36
Tabelle 13: VRM-Preistafel 2015	40
Tabelle 14: Zuordnung Gebietstypen und Referenzhaltestellen je Stadtteil	42
Tabelle 15: Standards zur Bemessung der Erschließungsqualität	44
Tabelle 16: Definition der Verkehrs- und Betriebszeiten	45
Tabelle 17: Standards zur Bemessung der Bedienungsqualität	46
Tabelle 18: Ziele und Leitlinien für den ÖPNV in Rheinland-Pfalz (Auswahl)	49
Tabelle 19: Netzhierarchie und Angebotskategorien im Koblenzer Stadtnetz	57
Tabelle 20: ÖPNV-Verknüpfungspunkte und Schnittstellen zu MIV/Rad	59
Tabelle 21: Zuordnung der Linien zu Linienbündeln	69
Tabelle 22: Verbindliches Leistungsangebot im Stadtnetz Koblenz	72
Tabelle 23: Verbindliches Leistungsangebot auf den Regionallinien	73

Karten

Karte 1: Räumliche Abgrenzung und Gliederung der Stadt Koblenz	11
Karte 2: Raum- und Siedlungsstruktur	15
Karte 3: Bevölkerung und Demografie	17
Karte 4: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte	19
Karte 5: Schulstandorte	21
Karte 6: ÖPNV-relevante Ziele (Stadtgebiet)	23
Karte 7: ÖPNV-relevante Ziele (Vergrößerung Innenstadt)	24
Karte 8: Verkehrsinfrastruktur	26

Karte 9: Pendlerverflechtung.....	27
Karte 10: Pkw-Bestand	29
Karte 11: ÖPNV-Netz Koblenz – Grundangebot NVZ tagsüber (Bestand)	32
Karte 12: ÖPNV-Netz Koblenz – Grundangebot SVZ abends (Bestand).....	33
Karte 13: ÖPNV-Netz Koblenz – Innenstadtangebot Stadtverkehr (Bestand)	34
Karte 14 (a-f): Erschließungsmängel im Stadtgebiet (Auswahl)	45
Karte 15: Bubenheim/Linie 357 – Neue Linienführung und zusätzliche Haltestellen ...	74
Karte 16: Prüfauftrag Arenberg: Alternative innerörtliche Führung als Linie 9/19	76

Anhang A Übersicht ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord

Linie	Konzeptvorschlag	Änderungen zum Bestand
Linienbündel Stadtverkehr Koblenz		
2	Karthause – Hbf/Westseite – Zentralplatz – Lützel – Neuendorf – Wallersheim Mo-Fr Bus 05:15-22:30 30'-Takt Sa Bus 05:15-07:15 60' Bus 07:15-22:30 30' So/F ALF 06:00-09:00 60' Bus 09:00-11:45 60' Bus 11:45-22:30 30' Mo-So Bus 22:30-23:30 60' Innerhalb Karthause verkehrt Mo-Sa nach Betriebsende Linie 12 bis Ende des 30'-Taktes und So während des 30'-Taktes jede 2. Fahrt über den Linienweg der Linie 12	<ul style="list-style-type: none"> • Entspricht Linie 2 • Täglich 30'-Takt abends bis 22:30 Uhr • Sa und So zusätzliche Frühfahrten, So bis 9 Uhr als AnrufLinienFahrt (Kleinbus)
12	Karthause – Hbf/Westseite – Zentralplatz – Lützel – Neuendorf Mo-Fr Bus 06:00-19:00 30'-Takt Sa Bus 08:30-19:00 30' Sa 07:15-08:30 und Mo-Sa 19:00-20:15 innerhalb Karthause zusätzlicher Pendelverkehr als Anschlussfahrten zur Linie 2	<ul style="list-style-type: none"> • Entspricht Linie 12 • Betriebszeitverkürzung Sa morgens und Mo-Sa abends, innerhalb Karthause ersatzweise Anschluss-Pendelverkehr
3	Güls Bisholder – Universität – Raental – Zentralplatz – Ehrenbreitstein – Arzheim Mo-Sa Bus 05:15-23:30 60'-Takt Sa Bus 05:15-23:30 60' So/F ALF 09:00-11:45 60' Bus 11:45-23:30 60' Außerhalb der Betriebszeiten Linie 13 wird zusätzlich der Abschnitt über Güls Kapelle bedient	<ul style="list-style-type: none"> • Ersetzt Linie 13 zwischen Bisholder und Bf Stadtmitte/Löhr-Center • Ersetzt Linie 10 zwischen Bf Stadtmitte/Löhr-Center und Arzheim • Neue Direktverbindung zwischen Rechter Rheinseite und Universität • Bedienung Güls Baugebiet und Laubenhof als Stichfahrt (1x je Umlauf) • So Vormittagsfahrten bis 11:45 Uhr als AnrufLinienFahrt (Kleinbus)
13	Güls Kapelle – Universität – Raental – Zentralplatz – Ehrenbreitstein – Arzheim Mo-Sa Bus 05:45-19:45 60'-Takt Sa Bus 07:45-19:45 60'	<ul style="list-style-type: none"> • Ersetzt Linie 3 zwischen Kapelle und Bf Stadtmitte/Löhr-Center • Ersetzt Linie 10 zwischen Bf Stadtmitte/Löhr-Center und Arzheim • Neue Direktverbindung zwischen Rechter Rheinseite und Universität
4	Metternich – Universität – Raental – Hbf Mo-Fr Bus 06:00-19:00 30'/15'/15'	<ul style="list-style-type: none"> • Ersetzt Linie 20 zwischen Metternich und Hbf
14	Rübenach – Metternich – Universität – Raental – Hbf Mo-Fr Bus 06:45-19:15 60'-Takt	<ul style="list-style-type: none"> • Ersetzt Linie 20 zwischen Rübenach und Hbf
24	Moselweiß – Universität Mo-Fr Bus 19:15-22:30 30'-Takt Sa Bus 05:15-07:15 60' Bus 07:15-22:30 30' So/F ALF 06:00-09:00 60' Bus 09:00-11:45 60' Bus 11:45-22:30 30' Mo-So Bus 22:30-23:30 60' Wagendurchlauf auf Linie 5 von/nach Horheimer Höhe	<ul style="list-style-type: none"> • Neue Linie • Direktverbindung zwischen Moselweiß und Metternich/ Universität

Linie	Konzeptvorschlag	Änderungen zum Bestand
5	Universität – Metternich – Lützel – Zentralplatz – Hbf – Pfaffendorfer Höhe – Asterstein Mo-Fr Bus 05:15-22:30 30'-Takt Sa Bus 05:15-07:15 60' Bus 07:15-22:30 30' So/F ALF 06:00-09:00 60' Bus 09:00-11:45 60' Bus 11:45-22:30 30' Mo-So Bus 22:30-23:30 60'	<ul style="list-style-type: none"> • Entspricht Linie 5 zwischen Universität und Hbf • Ersetzt Linie 27 zwischen Hbf und Asterstein • Neue Linienführung Zentralplatz – Hbf – Markenbildchenweg – Rhein-Mosel-Halle • Täglich 30'-Takt abends bis 22:30 Uhr • Sa und So zusätzliche Frühfahrten, So bis 9 Uhr als AnrufLinienFahrt (Kleinbus)
15	Metternich – Lützel – Zentralplatz – Hbf (– Pfaffendorfer Höhe – Asterstein Lullo-Reinhardt-Platz*) Mo-Fr Bus 06:00-19:00 30'-Takt Bus 06:30-08:00 30'* Bus 16:00-18:30 30'* Sa Bus 08:30-19:00 30' * Bedienung Abschnitt Hbf – Asterstein nur Mo-Fr in Lastrichtung, morgens Asterstein -> Hbf, nachmittags Hbf -> Asterstein und Wagendurchlauf auf Linie 25 von/nach Hbf	<ul style="list-style-type: none"> • Entspricht Linie 15 zwischen Metternich und Zentralplatz • Verlängerung bis Hbf • Ersetzt Linie 27 zwischen Hbf und Asterstein • Neue Linienführung Zentralplatz – Hbf – Markenbildchenweg – Rhein-Mosel-Halle
25	Asterstein Lullo-Reinhardt-Platz - Hbf*/ Pfaffendorf** Mo-Fr ALF 05:15-06:30 60'-Takt Bus 06:30-08:00 30'* ALF 08:30-16:00 60' Bus 16:00-18:30 30'* ALF 18:30-23:00 60' Sa ALF 05:15-23:00 60' So/F ALF 09:00-23:00 60' * Bedienung Abschnitt Hbf – Asterstein nur Mo-Fr morgens in Richtung Hbf -> Asterstein, nachmittags in Richtung Asterstein -> Hbf und Wagendurchlauf auf Linie 15 von/nach Metternich	<ul style="list-style-type: none"> • Neue Linie • Direktverbindung zwischen Asterstein und Pfaffendorf über Ehrenbreitstein • Zusätzliche Haltestelle im Bereich Kolonnenweg/Im Teichert
6	Moselweiß – Raental – Zentralplatz – Pfaffendorf – Horchheim – Horchheimer Höhe Mo-Fr Bus 05:15-22:30 30'-Takt Sa Bus 05:15-07:15 60' Bus 07:15-22:30 30' So/F ALF 06:00-09:00 60' Bus 09:00-11:45 60' Bus 11:45-22:30 30' Mo-So Bus 22:30-23:30 60' Während der Betriebszeiten der Linie 24 Wagendurchlauf auf Linie 24 von/nach Universität	<ul style="list-style-type: none"> • Entspricht Linie 6 • Täglich 30'-Takt abends bis 22:30 Uhr • Sa und So zusätzliche Frühfahrten, So bis 9 Uhr als AnrufLinienFahrt (Kleinbus)
16	Moselweiß – Raental – Zentralplatz Mo-Fr Bus 06:00-19:00 30'-Takt Sa Bus 08:30-19:00 30' Während der Betriebszeiten der Linie 19 Wagendurchlauf auf Linie 19 von/nach Im-mendorf	<ul style="list-style-type: none"> • Entspricht Linie 16
7	Moselweiß – Goldgrube – Zentralplatz – Lützel – Bubenheim Globus Mo-Fr Bus 06:15-18:15 30'-Takt Während der Betriebszeiten der Linie 27 Wagendurchlauf auf Linie 27 von/nach Kesselheim	<ul style="list-style-type: none"> • Ersetzt Linie 1 zwischen Moselweiß und Zentralplatz (jedoch nicht über Hbf) • Ersetzt Linie 10 zwischen Zentralplatz und IKEA • Verlängerung der Linie bis Bubenheim Globus • Zwischen Moselweiß und Goldgrube kein Betrieb abends, Sa, So/F

Linie	Konzeptvorschlag	Änderungen zum Bestand
17	Goldgrube – Zentralplatz – Lützel – Bubenheim Globus Mo-Fr Bus 05:15-06:15 30'-Takt* Bus 18:15-20:15 30' Sa ALF 05:15-07:15 60'* Bus 07:15-20:15 30' So/F ALF 06:00-11:45 60'* Bus 09:00-11:45 60' Bus 11:45-20:15 60'* Mo-So ALF 20:15-23:30 60'* * keine Bedienung der Teilstrecke Lützel In der Rothenlänge – Bubenheim Globus	<ul style="list-style-type: none"> • Ersetzt Linie 1 zwischen Goldgrube und Zentralplatz (jedoch nicht über Hbf) • Ersetzt Linie 10 zwischen Zentralplatz und IKEA • Verlängerung der Linie bis Bubenheim Globus
27	Bubenheim Globus – Kesselheim Mo-Fr Bus 05:45-18:15 60'-Takt Während der Betriebszeiten der Linie 7 Wagendurchlauf auf Linie 7 von/nach Moselweiß	<ul style="list-style-type: none"> • Neue Linie • Direktverbindung zwischen Bubenheim Globus und Kesselheim • Anbindung HWK (ersetzt Linie 356)
8	Koblenz – Urbar – Vallendar – Bendorf-Sayn Mo-Fr Bus 05:00-20:15 30'-Takt+V Sa Bus 06:00-07:15 60' Bus 07:15-20:15 30' So/F Bus 08:00-11:45 60' Bus 11:45-20:15 30' Mo-So Bus 20:15-00:00 60' Zusätzliches Fahrtenangebot in den Nächten Fr/Sa und Sa/So/F ggf. auch über Linie 33	<ul style="list-style-type: none"> • Entspricht Linie 8
9	Immendorf – Arenberg – Niederberg – Ehrenbreitstein – Zentralplatz – Hbf – Oberwerth Mo-Fr Bus 05:15-22:30 30'-Takt Sa Bus 05:15-07:15 60' Bus 07:15-22:30 30' So/F ALF 06:00-09:00 60' Bus 09:00-11:45 60' Bus 11:45-22:30 30' Mo-So Bus 22:30-23:30 60'	<ul style="list-style-type: none"> • Entspricht Linie 9 zwischen Immendorf und Hbf • Ersetzt Linie 5 zwischen Hbf und Oberwerth • Direktverbindung zwischen rechter Rheinseite und Conlog-Arena • Täglich 30'-Takt abends bis 22:30 Uhr • Sa und So zusätzliche Frühfahrten, So bis 9 Uhr als AnrufLinienFahrt (Kleinbus)
19	Immendorf – Arenberg – Niederberg – Ehrenbreitstein – Zentralplatz Mo-Fr Bus 06:00-08:00 30'-Takt Bus 16:00-18:30 30' Wagendurchlauf auf Linie 16 nach/von Moselweiß	<ul style="list-style-type: none"> • Bisherige HVZ-Verdichterfahrten der Linie 9 zwischen Immendorf und Zentralplatz • Direktverbindung zwischen rechter Rheinseite und Verwaltungszentrum
32	Moselweiß – Lay Mo-Fr ALF 20:00-00:00 120'-Takt Sa ALF 06:00-00:00 120' ALF 08:00-00:00 120'	<ul style="list-style-type: none"> • Neue Linie • Ergänzt Linie 301 • Zusätzliche Ortserschließung in Lay möglich
N2	Zentralplatz > Hbf > Goldgrube > Karthause > Hbf > Zentralplatz Mo-Do Bus 23:30-00:30 60'-Takt Fr/Sa Bus 23:30-02:30 60' So/F Bus 23:30-00:30 60' Verkehrt auch am 24.12. 16:30-00:30, am 25.12. 08:00-12:00, am 31.12. 23:30-02:30 sowie am 01.01. 02:30-04:30 und 06:00-12:00	<ul style="list-style-type: none"> • Neue Linie • Ausdehnung Nachtverkehr: Mo-Do, So bis 00:30, Fr/Sa bis 02:30 (letzte Abfahrten am Zentralplatz: 23:30 bzw. 01:30)

Linie	Konzeptvorschlag	Änderungen zum Bestand
N3	Zentralplatz > Lützel > Metternich > Universität > Güls > Universität > Rauental > Zentralplatz Mo-Do Bus 23:30-00:30 60'-Takt Fr/Sa Bus 23:30-02:30 60' So/F Bus 23:30-00:30 60' Verkehrt auch am 24.12. 16:30-00:30, am 25.12. 08:00-12:00, am 31.12. 23:30-02:30 sowie am 01.01. 02:30-04:30 und 06:00-12:00	<ul style="list-style-type: none"> • Ersetzt Linie N5 • Ausdehnung Nachtverkehr: Mo-Do, So bis 00:30, Fr/Sa bis 02:30 (letzte Abfahrten am Zentralplatz: 23:30 bzw. 01:30)
N5	Zentralplatz > Pfaffendorf > Horchheimer Höhe > Asterstein > Zentralplatz Mo-Do Bus 23:30-00:30 60'-Takt Fr/Sa Bus 23:30-02:30 60' So/F Bus 23:30-00:30 60' Verkehrt auch am 24.12. 16:30-00:30, am 25.12. 08:00-12:00, am 31.12. 23:30-02:30 sowie am 01.01. 02:30-04:30 und 06:00-12:00	<ul style="list-style-type: none"> • Ersetzt Linie N7 • Ausdehnung Nachtverkehr: Mo-Do, So bis 00:30, Fr/Sa bis 02:30 (letzte Abfahrten am Zentralplatz: 23:30 bzw. 01:30)
N6	Zentralplatz – Rauental – Moselweiß – Lay Mo-Do Bus 23:30-00:30 60'-Takt Fr/Sa Bus 23:30-02:30 60' So/F Bus 23:30-00:30 60' Verkehrt auch am 24.12. 16:30-00:30, am 25.12. 08:00-12:00, am 31.12. 23:30-02:30 sowie am 01.01. 02:30-04:30 und 06:00-12:00	<ul style="list-style-type: none"> • Ersetzt Linie N6 • Ausdehnung Nachtverkehr: Mo-Do, So bis 00:30, Fr/Sa bis 02:30 (letzte Abfahrten am Zentralplatz: 23:30 bzw. 01:30)
N7	Zentralplatz > Lützel > Neuendorf > Wallersheim > Kesselheim > Lützel > Zentralplatz Mo-Do Bus 23:30-00:30 60'-Takt Fr/Sa Bus 23:30-02:30 60' So/F Bus 23:30-00:30 60' Verkehrt auch am 24.12. 16:30-00:30, am 25.12. 08:00-12:00, am 31.12. 23:30-02:30 sowie am 01.01. 02:30-04:30 und 06:00-12:00	<ul style="list-style-type: none"> • Neue Linie • Ausdehnung Nachtverkehr: Mo-Do, So bis 00:30, Fr/Sa bis 02:30 (letzte Abfahrten am Zentralplatz: 23:30 bzw. 01:30)
N9	Zentralplatz > Ehrenbreitstein > Arzheim > Arenberg > Immendorf > Ehrenbreitstein > Zentralplatz Mo-Do Bus 23:30-00:30 60'-Takt Fr/Sa Bus 23:30-02:30 60' So/F Bus 23:30-00:30 60' Verkehrt auch am 24.12. 16:30-00:30, am 25.12. 08:00-12:00, am 31.12. 23:30-02:30 sowie am 01.01. 02:30-04:30 und 06:00-12:00	<ul style="list-style-type: none"> • Ersetzt Linie N9 • Ausdehnung Nachtverkehr: Mo-Do, So bis 00:30, Fr/Sa bis 02:30 (letzte Abfahrten am Zentralplatz: 23:30 bzw. 01:30)
E	Einsatzwagen im Stadtgebiet Koblenz Mo-Fr Bus 06:00-17:00 V* * Nur an Schultagen Ausbildungsverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Entspricht den bisherigen E-Wagen; Änderungen nach Anforderung der Schulen
Linienbündel Lahnstein		
1	Braubach – Oberlahnstein – Niederlahnstein – Horchheim – Koblenz Mo-Fr Bus 05:00-00:00 60'-Takt+V Sa Bus 05:00-00:00 60' So/F Bus 08:00-00:00 60' Zusätzliches Fahrtenangebot in den Nächten Fr/Sa und Sa/So/F	<ul style="list-style-type: none"> • Ersetzt Linie 570 • Entspricht Linie 1 zwischen Zentralplatz und Altstadt • In Niederlahnstein Linienführung über Koblenzer Straße und Bahnhof • Anbindung Didierstraße über neuen Stadtverkehr Lahnstein

Linie	Konzeptvorschlag	Änderungen zum Bestand
11	Lahnstein Auf der Höhe – Oberlahnstein – Niederlahnstein – Horchheim – Koblenz Mo-Fr Bus 05:00-00:00 60'-Takt+V Sa Bus 05:00-00:00 60' So/F Bus 08:00-00:00 60'	<ul style="list-style-type: none"> • Ersetzt Linie 571 • Ersetzt Linie 1 zwischen Zentralplatz und Altstadt • Ausdehnung des Angebotes am Abend • In Niederlahnstein Linienführung über Koblenzer Straße und Bahnhof • Anbindung Kaserne und Friedland (Linie 573) über neuen Stadtverkehr Lahnstein • Linienführung über Horchheim • In Koblenz Linienführung über Hohenzollernstraße
527	Pfaffendorf – Horchheim – Niederlahnstein – Oberlahnstein Mo-Fr Bus 06:00-17:00 V* * Nur an Schultagen Ausbildungsverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Änderungen nach Anforderung der Schulen
Linienbündel Linke Rheinseite		
30	Mülheim-Kärlich – Urmitz Bahnhof – Urmitz – Kaltenengers – St. Sebastian – Kesselheim – Lützel – Koblenz Mo-Fr Bus 05:00-19:00 30'-Takt+V Bus 19:00-00:00 60' Sa Bus 06:00-00:00 60' So/F Bus 08:00-00:00 60' Zusätzliches Fahrtenangebot in den Nächten Fr/Sa und Sa/So/F	<ul style="list-style-type: none"> • Ersetzt Linie 354 • Neue Linienführung Zentralplatz – Stadttheater – Rhein-Mosel-Halle – Marktbildchenweg – Ev. Stift – Hbf • Haltestelle Ev. Stift ersetzt Kaiserin-Augusta-Denkmal
330	Neuwied – Weißenthurm – Kettig – Mülheim-Kärlich – Bubenheim – Lützel – Koblenz Mo-Fr Bus 05:00-20:00 30'-Takt+V Bus 20:00-00:00 60' Sa Bus 06:00-09:00 60' Bus 09:00-18:00 30' Bus 18:00-00:00 60' So/F Bus 08:00-00:00 60' Zusätzliches Fahrtenangebot in den Nächten Fr/Sa und Sa/So/F	<ul style="list-style-type: none"> • RegioLinie • Ersetzt Linie 357 • Neue Linienführung Bubenheim – IKEA – Lützel • Neue Haltestellen Bubenheim In den Wiesen und Ferdinand-Nebel-Straße
331	(Bassenheim –*) Mülheim-Kärlich – Urmitz Bahnhof – Gewerbepark Mülheim-Kärlich – Bubenheim Mo-Fr Bus 05:00-21:00 60'-Takt+V Sa Bus 06:00-21:00 60'	<ul style="list-style-type: none"> • Ersetzt Linie 370 zwischen Bubenheim und Mülheim-Kärlich • Anbindung IKEA
Linienbündel Rechte Rheinseite		
33	Koblenz – Urbar – Mallendarer Berg – Vallendar Mo-Fr Bus 05:00-20:00 60'-Takt+V Bus 20:00-00:00 120'+V Sa Bus 06:00-20:00 60' Bus 20:00-00:00 120'+V So/F Bus 08:00-00:00 120'+V Wagendurchlauf auf Linie 35 Zusätzliches Fahrtenangebot in den Nächten Fr/Sa und Sa/So/F	<ul style="list-style-type: none"> • Ersetzt Linie 358 zwischen Koblenz und Mallendarer Berg • Verlängerte Linienführung von Mallendarer Berg bis Vallendar (Zentrum)

Linie	Konzeptvorschlag	Änderungen zum Bestand
35	Vallendar – Bubenheim Globus – IKEA (– Metternich – Verwaltungszentrum*) Mo-Fr Bus 05:00-20:00 60'-Takt+V Bus 20:00-00:00 120'+V Sa Bus 06:00-20:00 60' Bus 20:00-00:00 120'+V So/F Bus 08:00-00:00 120'+V * Abschnitt Bubenheim – Verwaltungszentrum Mo-Fr Bus 05:00-20:00 60'+V Wagendurchlauf auf Linie 33	<ul style="list-style-type: none"> • Neue Linie • Neue Streckenführung von Vallendar (über die A48) nach Bubenheim Globus/IKEA und Verwaltungszentrum über Metternich • Neue Haltestellen: Ferdinand-Nebel-Straße, Weinackerweg, Metternicher Feld, Verwaltungszentrum Mitte • Anbindung Globus
Linienbündel Maifeld		
340	Mayen – Hausen – Trimbs – Polch – Ruitsch – Kerben – Minkelfeld – Lonngig – Wolken – IP A61 – GVZ – Metternich – Lützel – Koblenz Mo-Fr Bus 05:00-20:00 60'-Takt+V Bus 20:00-00:00 120' Sa Bus 06:00-00:00 120' So/F Bus 08:00-00:00 120' Zusätzliches Fahrtenangebot in den Nächten Fr/Sa und Sa/So/F auf dem Abschnitt Koblenz – Polch	<ul style="list-style-type: none"> • RegioLinie • Ersetzt Linie 380 zwischen Lonngig und Koblenz • Ausdehnung des Angebotes abends und am Wochenende
350	(Mayen – Hausen – Welling –**) Ochtendung – (Saffig –*) Bassenheim – Rübenach – Metternich – Lützel – Koblenz Mo-Fr Bus 05:00-20:00 30'-Takt+V Bus 20:00-00:00 60' Sa Bus 06:00-09:00 60' Bus 09:00-18:00 30' Bus 18:00-00:00 60' So/F Bus 08:00-00:00 60' * Bedienung Saffig: Mo-Fr (S) Bus 06:00-17:00 V ** Abschnitt Mayen – Ochtendung: Mo-Fr Bus 05:00-20:00 60'+V, Bus 20:00-00.00 120', Sa Bus 06:00-00:00 120', So/F Bus 08:00-00:00 120' Zusätzliches Fahrtenangebot in den Nächten Fr/Sa und Sa/So/F	<ul style="list-style-type: none"> • RegioLinie • Ersetzt Linien 350/353/359
Linienbündel Vordereifel		
370	(Ulmen – Kaisersesch –*) Polch – Koblenz Mo-Fr Bus 05:00-20:00 120'-Takt+V * Abschnitt Ulmen – Polch: Mo-Fr Bus 05:00-20:00 V	<ul style="list-style-type: none"> • ExpressBus • Ersetzt Linie 342 zwischen Ulmen und Koblenz • Taktverkehr zwischen Polch und Koblenz
Linienbündel Raiffeisen-Region Süd		
110	Dierdorf – Großmaischeid – Isenburg – Sayn – Bendorf – Vallendar – Urbar – Ehrenbreitstein – Koblenz Mo-Fr Bus 05:00-20:00 120'+V Bus 20:00-00:00 120' Sa Bus 06:00-00:00 120' So/F Bus 09:00-00:00 120'	<ul style="list-style-type: none"> • RegioLinie • Entsetzt Linie 160 • Taktfahrplan
Linienbündel Kannenbäckerland		
430	Montabaur – Wirges – Siershahn – Ransbach-Baumbach – Höhr-Grenzhausen – Weitersburg – Vallendar – Urbar – Ehrenbreitstein – Koblenz Mo-Fr Bus 05:00-00:00 60'+V Sa Bus 06:00-00:00 60'+V So/F Bus 09:00-00:00 60'+V	<ul style="list-style-type: none"> • RegioLinie • Entsetzt Linie 485 • Taktfahrplan

Linie	Konzeptvorschlag	Änderungen zum Bestand
Linienbündel Südlicher Westerwald		
460	(Westerburg –)* Montabaur – Neuhäusel – Immendorf – Arenberg – Niederberg – Ehrenbreitstein – Koblenz Mo-Fr Bus 05:00-20:00 60'-Takt+V Bus 20:00-00:00 60'+V Sa Bus 06:00-00:00 60'+V So/F Bus 08:00-00:00 60'+V * Abschnitt Westerburg – Montabaur Mo-Fr 20:00-00:00, Sa, So ganztägig 120'-Takt Zusätzliches Fahrtenangebot in den Nächten Fr/Sa und Sa/So/F	<ul style="list-style-type: none"> • RegioLinie • Entspricht Linie 460 • Regelmäßige Bedienung der Niederberger Höhe • Regelmäßige Durchbindung ab/bis Westerburg • Taktfahrplan
Linienbündel Hunsrückhöhenstr. Nord		
615	(Flughafen Hahn –*) Kastellaun – Emmelshausen – Koblenz Mo-Fr Bus 05:00-00:00 120'-Takt+V Sa Bus 06:00-00:00 120' So/F Bus 08:00-00:00 120' * Abschnitt Flughafen Hahn – Kastellaun: Fahrplanangebot orientiert sich am jeweils aktuellen Flugangebot am Flughafen Hahn	<ul style="list-style-type: none"> • RegioLinie • ExpressBus
620	Simmern – Niederkumbd – Klosterkumbd – Laubach – Gammelshausen – Kastellaun – Gödenroth – Braunshorn – Niedert – Emmelshausen – Halsenbach – Ehr – Buchholz – Udenhausen – Pfaffenheck – Naßheck – Waldesch – Karthause – Koblenz Mo-Fr Bus 05:00-19:00 60'-Takt+V Bus 19:00-00:00 120' Sa Bus 06:00-00:00 120' So/F Bus 08:00-00:00 120' * Abschnitt Flughafen Hahn – Kastellaun: Fahrplanangebot orientiert sich am jeweils aktuellen Flugangebot am Flughafen Hahn	<ul style="list-style-type: none"> • RegioLinie • Ersetzt Linie 621 • Taktfahrplan
621	Waldesch – Karthause – Koblenz Mo-Fr Bus 06:00-19:00 120'-Takt+V Außerhalb der Hauptverkehrszeiten: Fahrtenangebot nur innerhalb von Waldesch mit Anschluss an Linie 620	<ul style="list-style-type: none"> • Ersetzt Linie 621 • Taktfahrplan
Linienbündel Oberes Mittelrheintal		
670	Koblenz – Stolzenfels – Rhens – Brey – Spay – Boppard Hbf (– Buchenau*) Mo-Fr Bus 05:00-20:00 30'-Takt+V Bus 20:00-00:00 60' Sa Bus 06:00-00:00 60' So/F Bus 08:00-00:00 60' * Abschnitt Boppard – Buchenau: Mo-Fr 05:00-19:00 60'+V, 19:00-00:00 60' Zusätzliches Fahrtenangebot in den Nächten Fr/Sa und Sa/So/F	<ul style="list-style-type: none"> • Ersetzt Linie 650 • Verlängerte Linienführung bis Boppard-Buchenau
Einzellinien		
31	(Macken –*) Burgen – Brodenbach – Alken – Oberfell – Niederfell – Dieblich – Lay – Moselweiß – Koblenz Mo-Fr Bus 05:00-20:00 60'-Takt+V Bus 20:00-00:00 120' Sa Bus 06:00-00:00 120' So/F Bus 08:00-00:00 120' * Abschnitt Macken – Burgen Mo-Fr (S)	<ul style="list-style-type: none"> • Ersetzt Linie 301 • Zwischen Lay und Moselweiß zusätzliche ALFA-Fahrten

Linie	Konzeptvorschlag	Änderungen zum Bestand
610	<p>Koblenz – Dörth Industriegebiet – Kastellaun – Flughafen Hahn Mo-So Bus *</p> <p>* Fahrplanangebot orientiert sich am jeweils aktuellen Flugangebot am Flughafen Hahn</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Entspricht Linie 610
994	<p>Neuwied – Engers – Vallendar – Urbar – Ehrenbreitstein – Niederlahnstein – Oberlahnstein Mo-Fr Bus 06:00-17:00 V*</p> <p>* Nur an Schultagen Ausbildungsverkehr</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Entspricht Linie 994 • Änderungen nach Anforderung der Schulen