

Stadtverwaltung Koblenz
Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung



Nahverkehrsplan 2015
für die Stadt Koblenz

- Schlussbericht -

Stand: 17.11.2015

Inhaltsverzeichnis

1	Grundlagen und Rahmenbedingungen.....	5
1.1	Zuständige Institutionen	5
1.2	Rechtliche Grundlagen	5
1.3	Grundlagen der Nahverkehrsplanung.....	7
1.3.1	Aufgaben des Nahverkehrsplans	7
1.3.2	Bisherige Nahverkehrsplanung	9
1.3.3	Anmerkungen zum methodischen Vorgehen	10
1.4	Abgrenzung des Nahverkehrsraums	11
2	Bestandsanalyse	15
2.1	Strukturdaten.....	15
2.1.1	Raumstruktur	15
2.1.2	Bevölkerung und Demografie	17
2.1.3	Erwerbsstruktur	19
2.1.4	Schul- und Ausbildungsstruktur	21
2.1.5	Wirtschafts-, Versorgungs- und Freizeitstruktur	23
2.1.6	Verkehrsstruktur und Tourismus	26
2.1.7	Pendlerverflechtung	29
2.1.8	Motorisierungsgrad	29
2.2	ÖPNV-Daten	31
2.2.1	Angebote im Fernverkehr (nachrichtlich).....	31
2.2.2	Angebot im SPNV	31
2.2.3	Angebot im ÖSPV (Busverkehr)	32
2.2.4	Leistung im ÖSPV	32
2.2.5	Standards im ÖSPV	37
2.2.6	Weitere Angebote zur Personenbeförderung	39
2.2.7	Tarif, Vertrieb, Kommunikation	40
2.2.8	Nachfragesituation	43
2.3	Mängelanalyse	43
2.3.1	Erschließungsqualität.....	44
2.3.2	Bedienungsqualität	46
2.3.3	Verbindungsqualität	48
2.3.4	Sonstige Mängel und Schwachstellen.....	50

3	Prognose voraussichtlicher Entwicklungen	52
3.1	Bevölkerungsentwicklung	52
3.2	Verkehrsprognose	54
3.3	Kostenentwicklung	55
4	Zielvorgaben und Rahmenkonzeption	56
4.1	Verkehrspolitische Ziele	56
4.1.1	Gesetzliche Zielvorgaben	56
4.1.2	Ziele aus übergeordneten Planungen	57
4.1.3	Kommunalpolitische Zielsetzungen	58
4.1.4	Weitere Ziele und Anregungen	59
4.2	Grundsätzliche Festlegungen	61
4.3	Bildung einer Netzstruktur	64
4.3.1	Netzhierarchisierung	65
4.3.2	Verknüpfungs- und Umsteigepunkte	66
4.3.3	Schnittstellen zum Individualverkehr	67
4.4	Übergeordneter Öffentlicher Verkehr	69
4.4.1	Schienenpersonennahverkehr	69
4.4.2	Fernverkehr auf Schiene und Straße	70
4.5	Angebotsstandards im straßengebundenen ÖPNV	70
4.6	Qualitätsstandards im straßengebundenen ÖPNV	71
4.6.1	Fahrzeugausstattung	72
4.6.2	Haltestellenausstattung	74
4.6.3	Betrieb und Fahrpersonal	76
4.6.4	Umweltqualität	77
4.7	Verbund- und Tariforganisation	78
5	Maßnahmenkonzeption	80
5.1	Linienbündelungskonzept	80
5.1.1	Bildung von Linienbündeln	80
5.1.2	Linienbündelung in der Stadt Koblenz	81
5.1.3	Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten	83
5.2	Netz- und Linienkonzept für den Stadtverkehr	85
5.3	Netz- und Linienkonzept für den Regionalverkehr	88
5.4	Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes	93
5.4.1	Prüfaufträge	93
5.4.2	ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord	96
6	Organisation und Finanzierung	99
6.1	Zuständigkeiten (Federführungen)	99

6.2	Benennung der Finanzierungsträger	100
6.3	Aufstellung eines Finanzierungsplans	102
6.4	Künftige Vergabe der Busverkehrsleistungen	103
6.5	Umsetzungszeitplan	103
	Verzeichnis der Festlegungen im NVP	105
	Tabellenverzeichnis	106
	Kartenverzeichnis	107
	Abbildungsverzeichnis	108
	Abkürzungen	109
Anhang A	Haltestellenverzeichnis für die Stadt Koblenz	111
Anhang B	Übersicht ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord.....	116
Anhang C	Rückmeldungen aus dem Anhörungsverfahren	125

Anlagen zum Nahverkehrsplan (als separate Dokumente):

- Qualitätsanforderungen im ÖPNV Koblenz auf Basis des Verbundstandards (VRM) (zu Festlegung 12 b))
- ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord – Planung – Liniennetze Tag und Nacht (Stand: 26.05.2015) (zu Festlegung 23 und Anhang B)

Kontakt:

Stadt Koblenz

Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung

Bahnhofstraße 47

56068 Koblenz

Telefon (02 61) 1 29-3195

nahverkehrsplan@stadt.koblenz.de

BPV Consult GmbH

Gesellschaft für Beratung und Projektmanagement im Verkehr

Löhrstraße 91a

56068 Koblenz

Telefon (02 61) 20 16 50-12

dialog@bpv-consult.net

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

- Die **Genehmigungsbehörde** (in Rheinland-Pfalz: der Landesbetrieb Mobilität [LBM]), 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 (LPIG)¹²,
- Schulgesetz Rheinland-Pfalz (SchulG)¹³,
- Satzung der Stadt Koblenz über die Schülerbeförderung¹⁴,
- Allgemeine Vorschrift über einen einheitlichen Verbundtarif im VRM¹⁵.

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

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

¹⁵ als Satzung vom Stadtrat der Stadt Koblenz im September 2014 beschlossen

Tabelle 1: Bundesrechtliche Anforderungen an den NVP

Rechtsquelle	Aufgaben/Anforderungen an NVP
PBefG § 8 (3)	Der AT definiert i.d.R. in einem NVP: - Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, - Anforderungen an die Umweltqualität, - Vorgaben für verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen.
	Der NVP hat zu berücksichtigen: - 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: - 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 die konkrete Fahrplangestaltung, die Fahrzeugumlauf- und Dienstplanung oder tarifliche 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 Nahverkehrsbedienungs (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, 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)¹⁶ herangezogen. Ergänzend dienten die rheinland-pfälzische Landesstatistik¹⁷, das Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur (ISIM)¹⁸ und

¹⁶ Stadt Koblenz, KoStatIS (abgerufen November 2014):
http://www.koblenz.de/verwaltung_politik/k10stat_statistische_informationen.html

¹⁷ Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz (abgerufen November 2014):
<http://www.statistik.rlp.de/regionaldaten/meine-heimat/>

¹⁸ 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 Bundesamt¹⁹ 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 Verkehrsverbände 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.

1.4 *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 Stadtteile²⁰ (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.

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

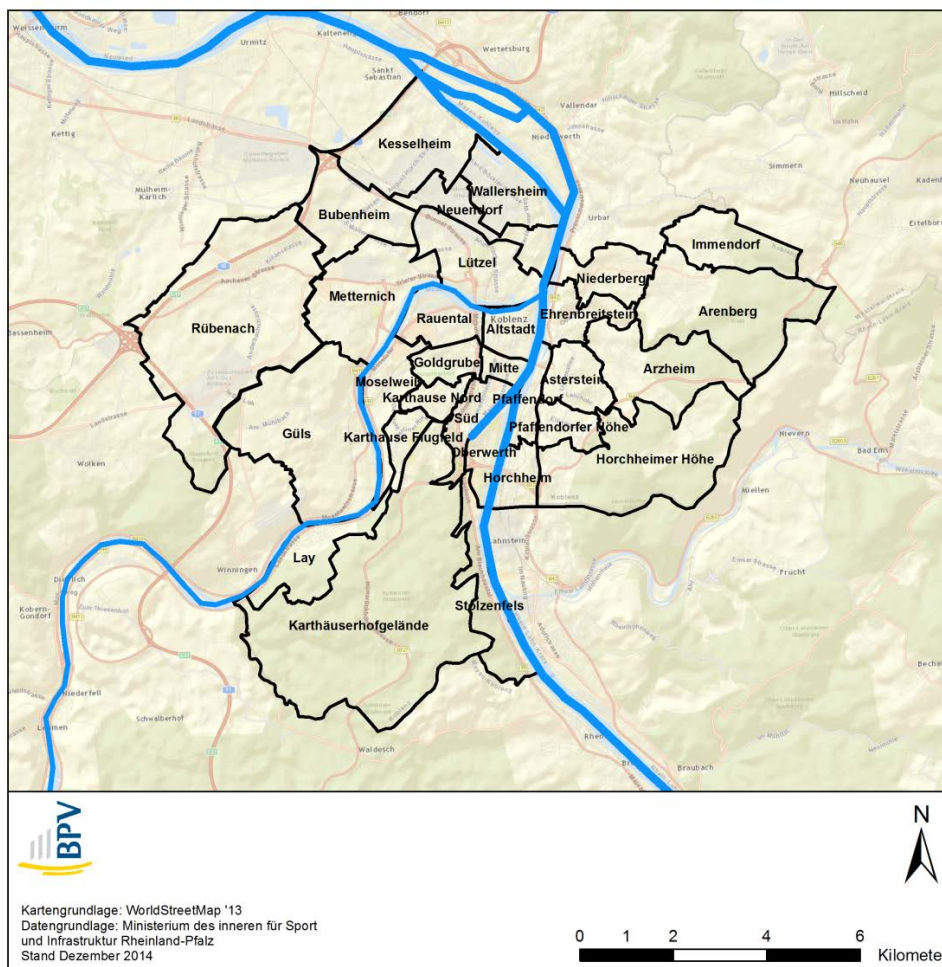
Darüber hinaus werden die Bedienungskorridore der Stadtgrenzen überschreitenden Linien, für die die Stadt Koblenz als Aufgabenträgerin federführend zuständig ist, auch außerhalb des Stadtgebietes in die verkehrliche Betrachtung mit einbezogen. Maßnahmen in diesen Bereichen sind mit den benachbarten Aufgabenträgern mit dem Ziel des Einvernehmens abzustimmen, ebenso Maßnahmen innerhalb des Koblenzer Stadtgebietes auf Linien, die in der federführenden Zuständigkeit anderer Aufgabenträger liegen²¹.

¹⁹ 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/>

²⁰ statistische Gliederung in 30 Stadtteile gemäß KoStatIS

²¹ 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 Aufgabenträgerzuordnung²² enthalten die nachfolgenden Tabellen (siehe Tabelle 3 und Tabelle 4). Eine nähere Untersuchung der einzelnen Linien erfolgt darüber hinaus im Rahmen der ÖPNV-Analyse.

²² 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 GmbH²³ – mit Ausnahme der Linie 7 Vallendar – Höhr-Grenzhausen, die das Koblenzer Stadtgebiet nicht bedient – sind zwei weitere innerstädtische Linien (27 und 356) der Aufgabenträgerin Stadt Koblenz zugeordnet, die zzt. durch andere Betreiber bedient werden. Die Linie 301 der KVG liegt in der federführenden Zuständigkeit des Landkreises Mayen-Koblenz als Aufgabenträger.

Im Einvernehmen mit der Verwaltung des Landkreises Mayen-Koblenz²⁴ 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.

²³ bis Juni 2014: KEVAG Verkehrs-Service GmbH (KVS)

²⁴ 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 – Westerburg – 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 Fribus**	30.06.2016 31.07.2018	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	31.07.2016	MYK	KO, SPNV Nord
460/N11	Koblenz - Montabaur	RMV		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 ** ab 01.07.2016
 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 von 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.

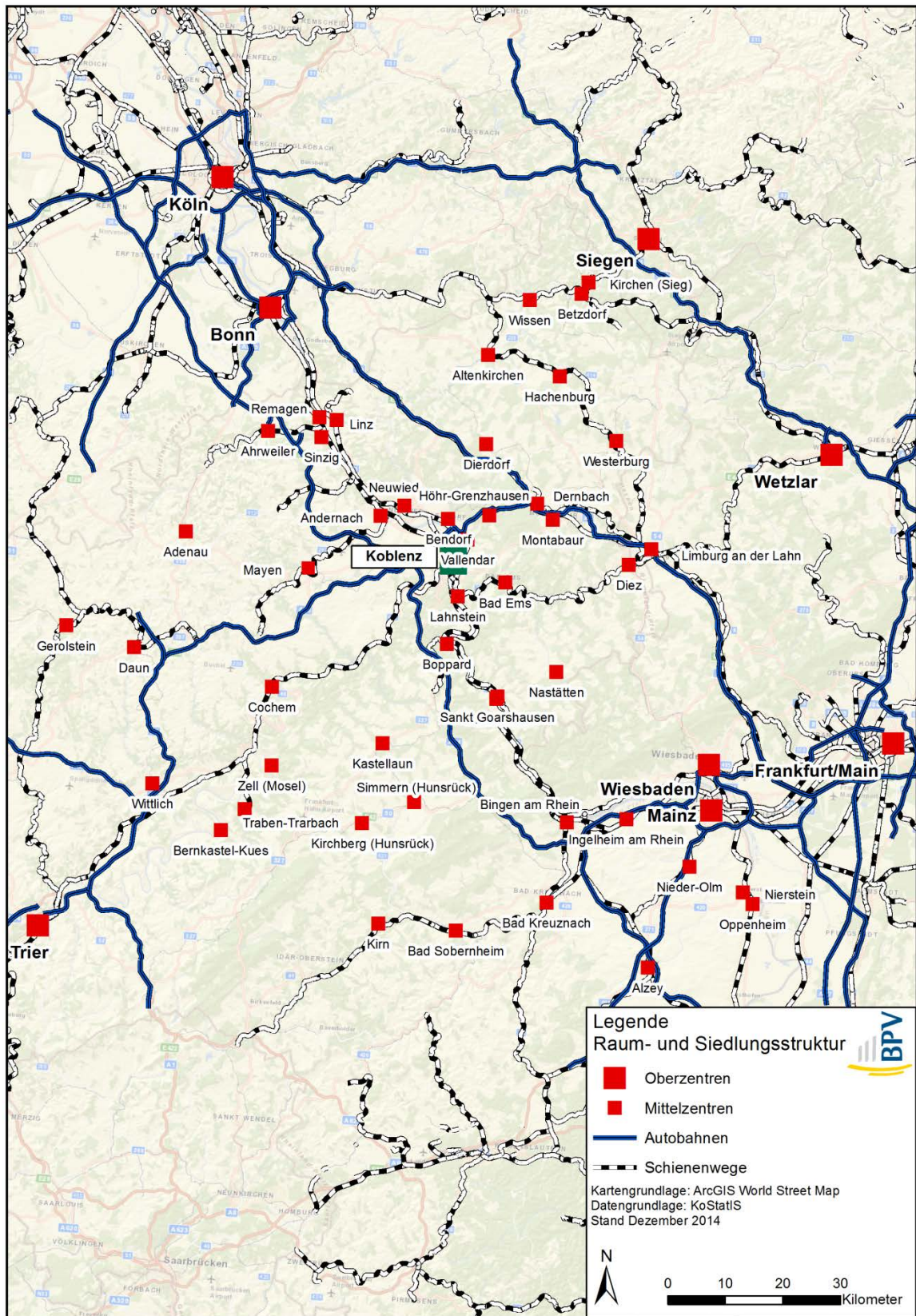
Tabelle 5: Flächenausdehnungen in Koblenz nach Gemarkungen und Nutzungen (Auswahl)

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 trotz der besonderen Lage an zwei Flüssen und der starken Höhenunterschieden sehr typisch gegliedert:

- 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 Koblenzer Stadtteilen ist in den vergangenen Jahren ein anhaltender Bevölkerungszuwachs zu beobachten. Spitzenreiter in der positiven Entwicklung sind 2013 im Vergleich zu 2012 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 Demografiespiegel – 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

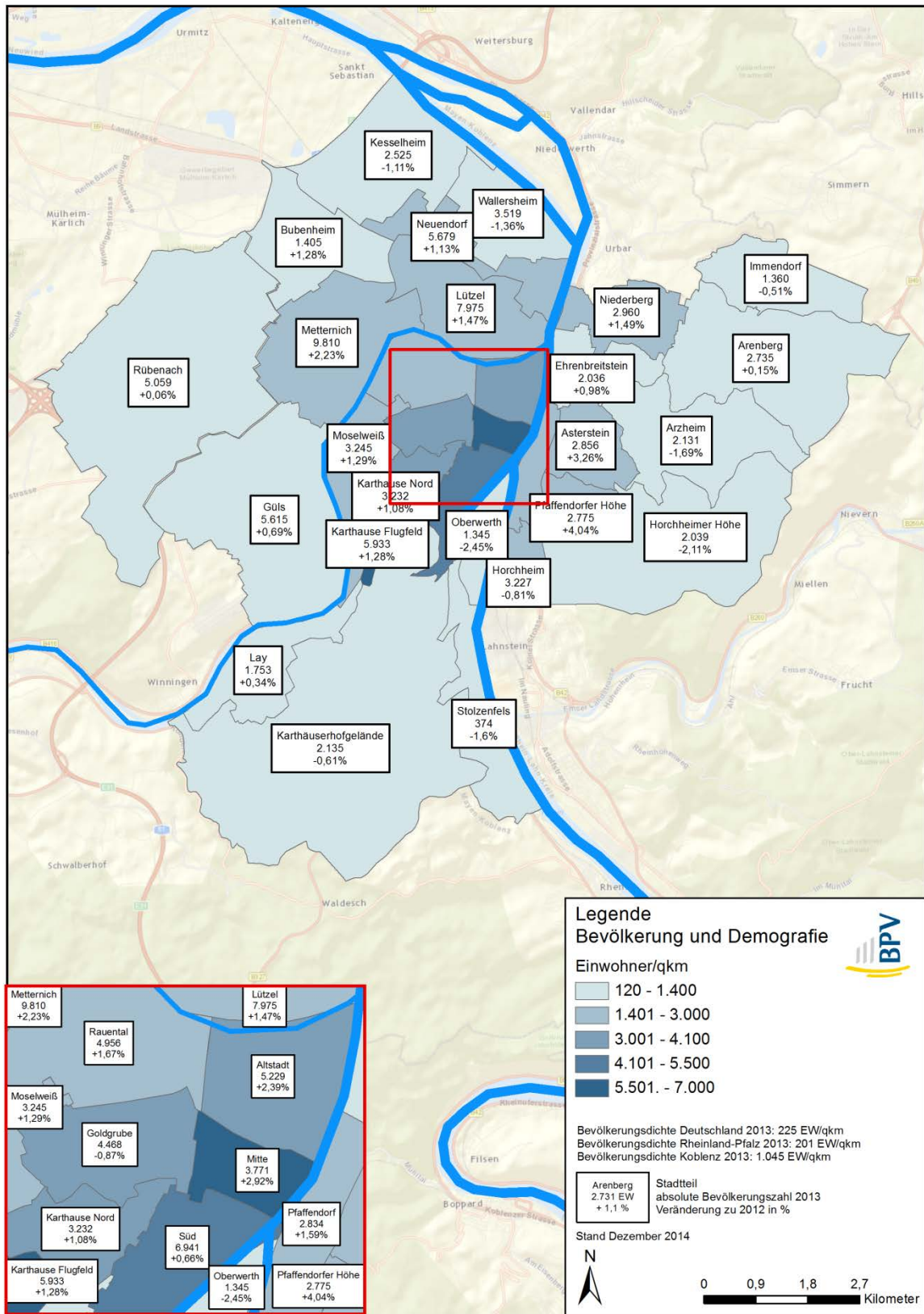


Tabelle 7: Bevölkerung in Koblenz nach Altersgruppen (Demografie)

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%
Karhäuserhofgelände	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%
Raumental	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 in Bezug auf das Durchschnittsalter „älteste“ Stadtteil von Koblenz ist das Karthäuserhofgelände, gefolgt von Stolzenfels. Dort ist allerdings auch ein höherer Anteil an Kleinkindern zu verzeichnen. Eine zunehmende Veralterung weist der Stadtteil Immendorf auf, 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 Raumental.

2.1.3

Erwerbsstruktur

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

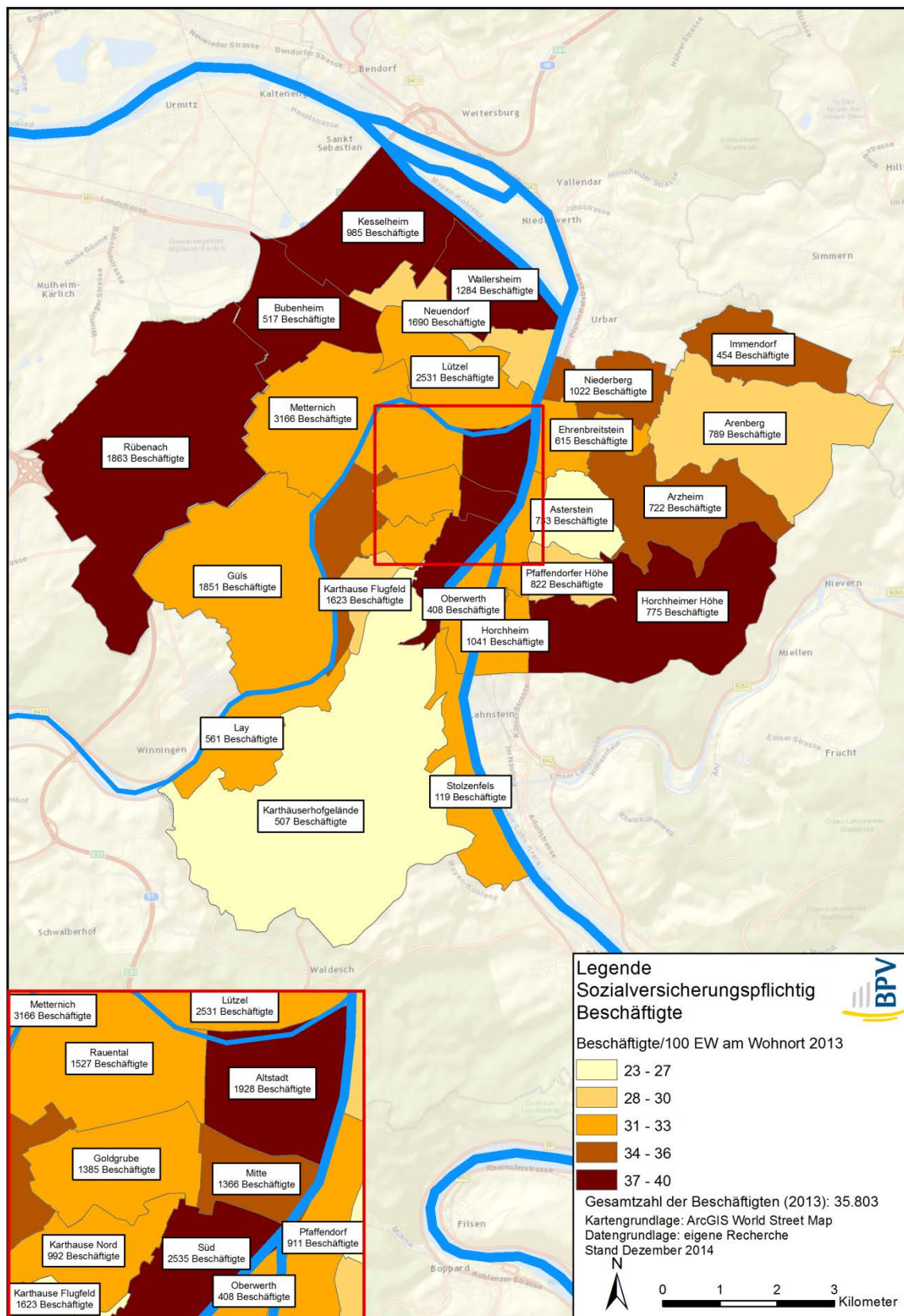
Im gesamten Stadtgebiet von Koblenz liegt der Anteil der Arbeitnehmer bei 33 Personen je 100 EW. Zum Vergleich:

- 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 ist 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 ist 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 der Schulen im Stadtgebiet, nach Schulformen, Stadtteilen, Schülerzahl und Anteil der Einpendler von außerhalb Koblenz.

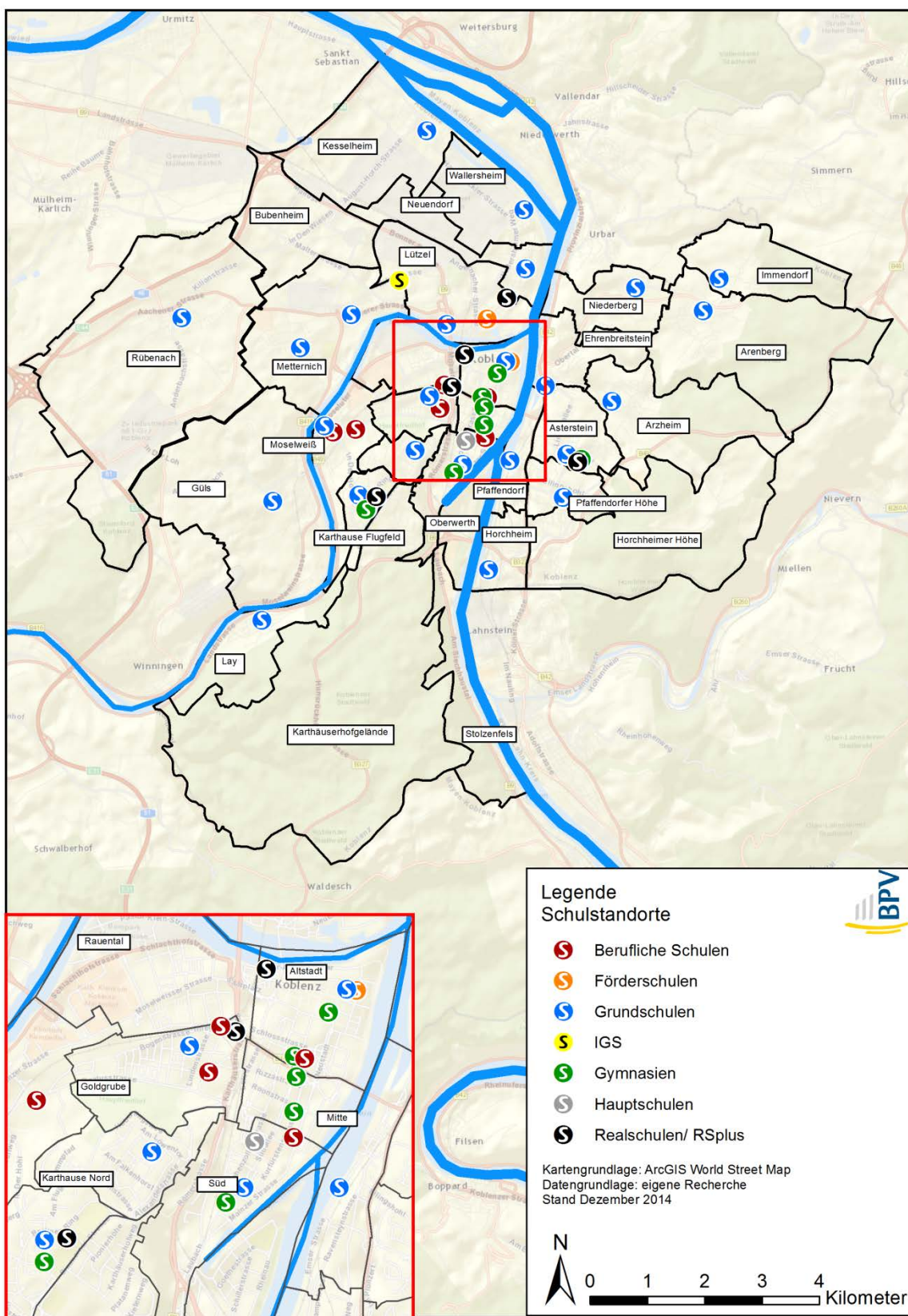
Tabelle 8: Liste der Schulen in Koblenz

Stadtteil	Schulform	Name	Anzahl Schüler (Schulj. 2014/15)	davon Einpendler	
Altstadt	Grundschule	GS St. Castor	116	31	
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		229
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		68
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, Karthäuserhofgelände, Stolzenfels und der Horchheimer 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.

Des Weiteren unterhält die Handwerkskammer Ausbildungsstätten in Koblenz an mehreren Standorten (HWK-Zentrale im Friedrich-Ebert-Ring, August-Horch-Straße, David-Roentgen-Straße und St.-Elisabeth-Straße). Die Arbeitgeber des Metallgewerbes (vem) betreiben eine Industrie- und Lehrwerkstatt (Technologiepark Bubenheim, In den Weniken) und eine Akademie (Ferdinand-Sauerbruch-Straße). Als Ausbildungsorte sind außerdem das Zentrum Innere Führung der Bundeswehr (Von-Witzleben-Straße) sowie Standorte der Industrie- und Handelskammer und der Volkshochschule zu nennen.

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 an behördlichen Einrichtungen sowie eine vielfältige, 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)²⁵:

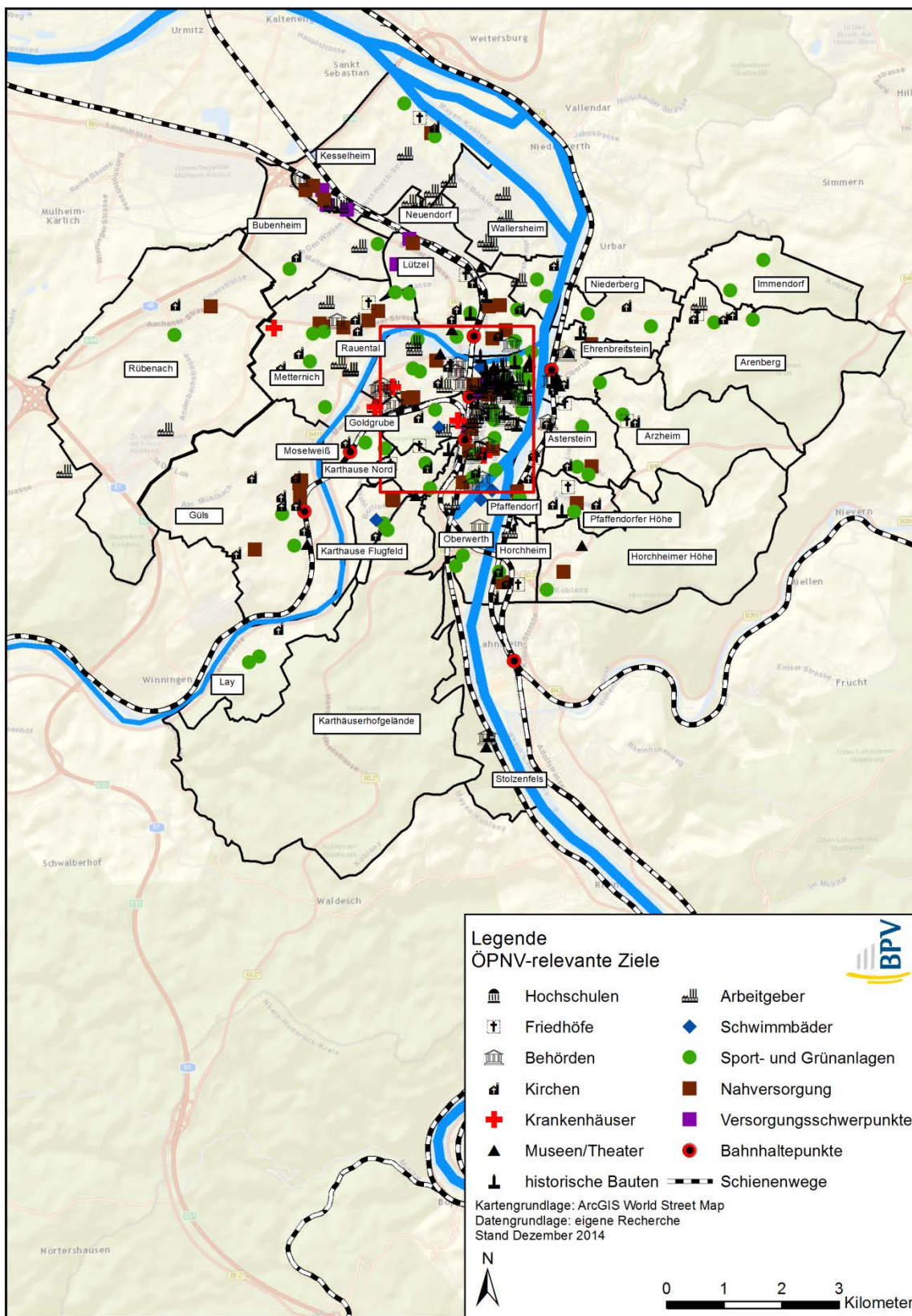
- Aleris Rolled Products Germany GmbH (Aluminiumerzeugnisse),
- CompuGroup Medical Deutschland GmbH (IT-Dienstleistungen im Gesundheitswesen)
- Debeka-Gruppe (Versichern und Bausparen),
- evm Energieversorgung Mittelrhein AG (Energie-/Verkehrsdienstleistungen)
- Sparkasse Koblenz (Finanzdienstleistungen),
- 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 Teilzeit²⁶.

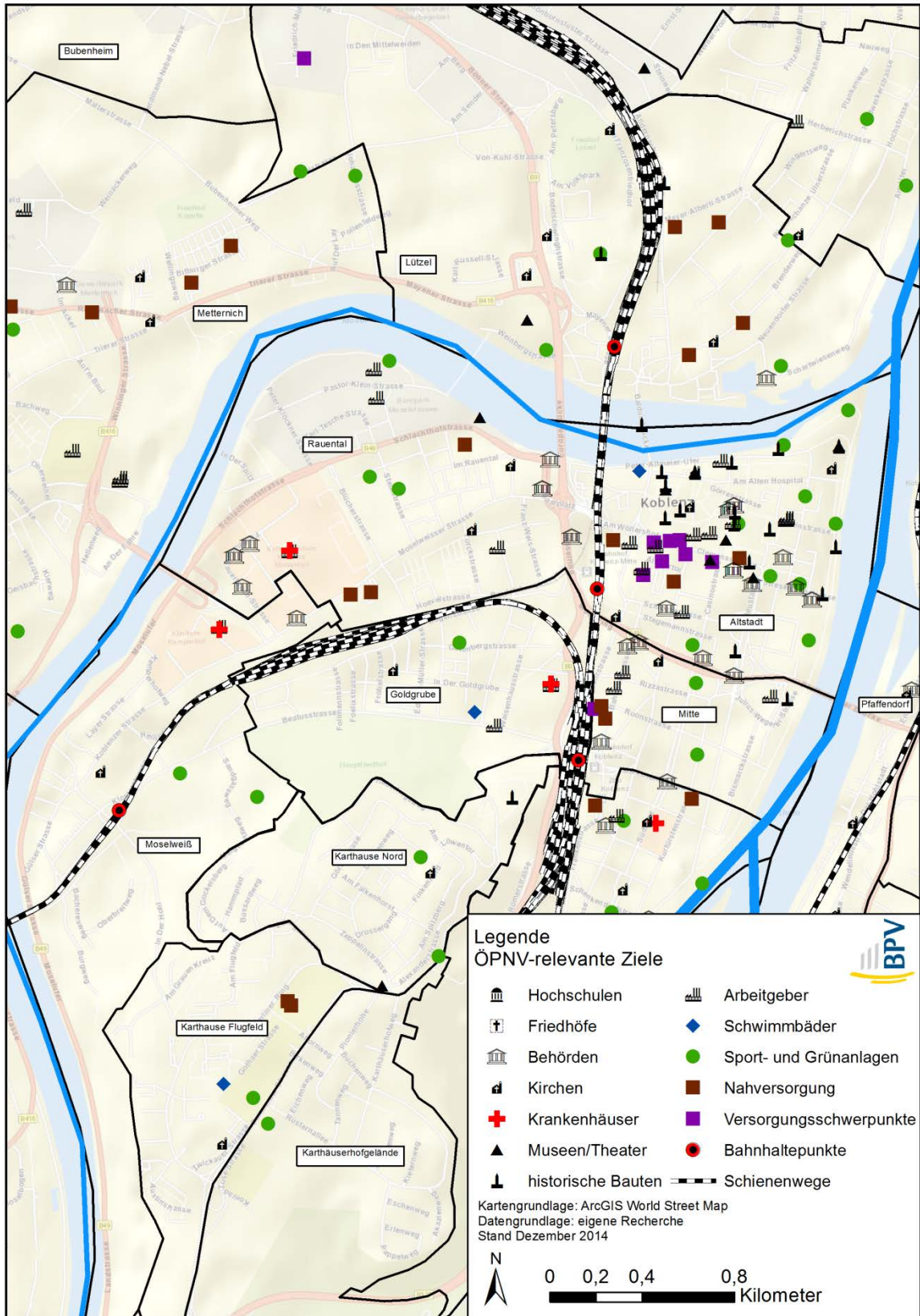
²⁵ erstellt anhand eigenen Recherchen und: IHK Rheinland-Pfalz: Die größten Arbeitgeber in Rheinland-Pfalz, Herbst 2014

²⁶ 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 von 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 dient die Balduinbrücke zwischen Altstadt und Lützel dem Stadt(teil)verkehr und als zentrale ÖPNV-Achse über die Mosel.

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 Schienenregional- und -fernverkehrsnetz. Folgende Kursbuchstrecken (KBS) verlaufen von/nach bzw. über Koblenz:

- KBS 465/466, Rechte Rheinstrecke (Mönchengladbach – Köln – Neuwied – Koblenz – Rüdeshcim – Wiesbaden), Regionalverkehr²⁷, elektrifiziert,
- KBS 470/471, Linke Rheinstrecke (Köln – Bonn – Remagen – Koblenz – Bingen – Mainz – Frankfurt am Main), Regional- und Fernverkehr, elektrifiziert,
- KBS 625, Lahntalstrecke (Gießen – Limburg – Bad Ems – Koblenz), Regionalverkehr, nicht elektrifiziert und
- KBS 690, Moselstrecke (Trier – Cochem – Koblenz), Regionalverkehr, elektrifiziert.

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

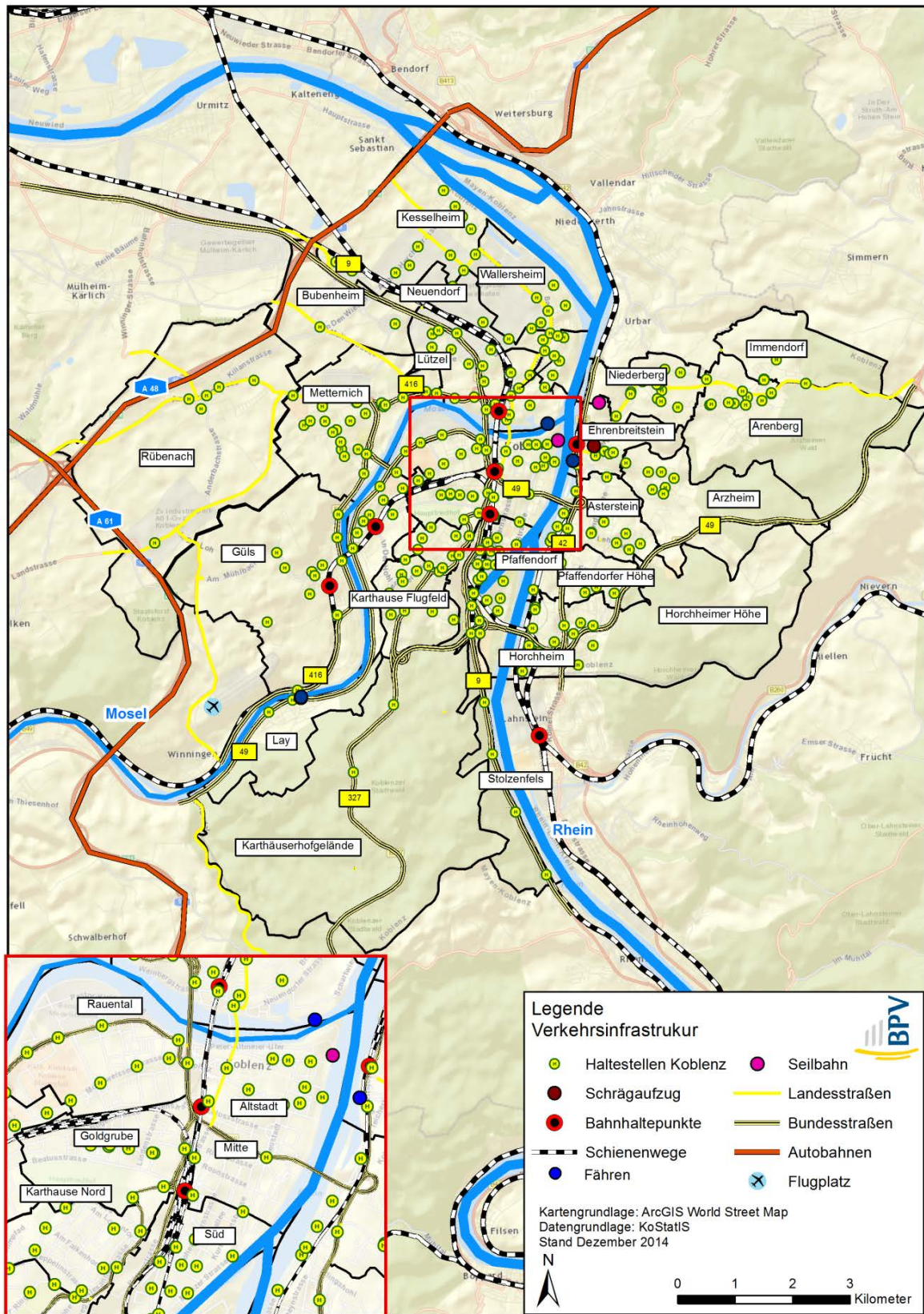
Die Strecke KO-Lützel – Rübenach – Bassenheim ist für den Gesamtverkehr stillgelegt. Es besteht die Planungsoption einer zukünftigen Schienenanbindung für das im Aufbau befindliche Güterverkehrszentrum (GVZ) über die noch vorhandene Trasse²⁸.

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.

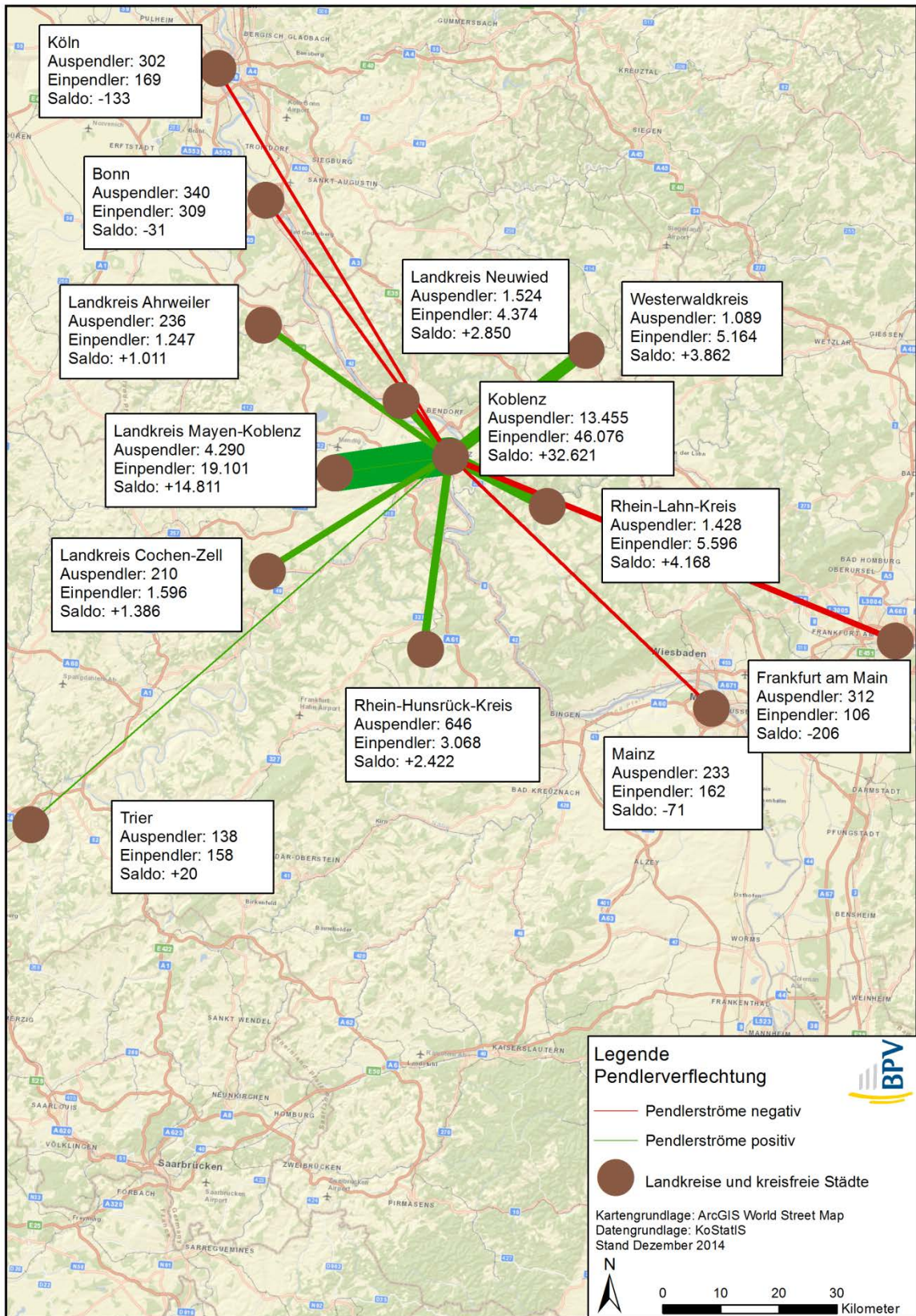
²⁷ Fernverkehr nur saisonal (einzelne Züge)

²⁸ 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 in Karte 9 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 Pendlern kommt

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

Eine negative Bilanz (Auspenderüberschuss) 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).

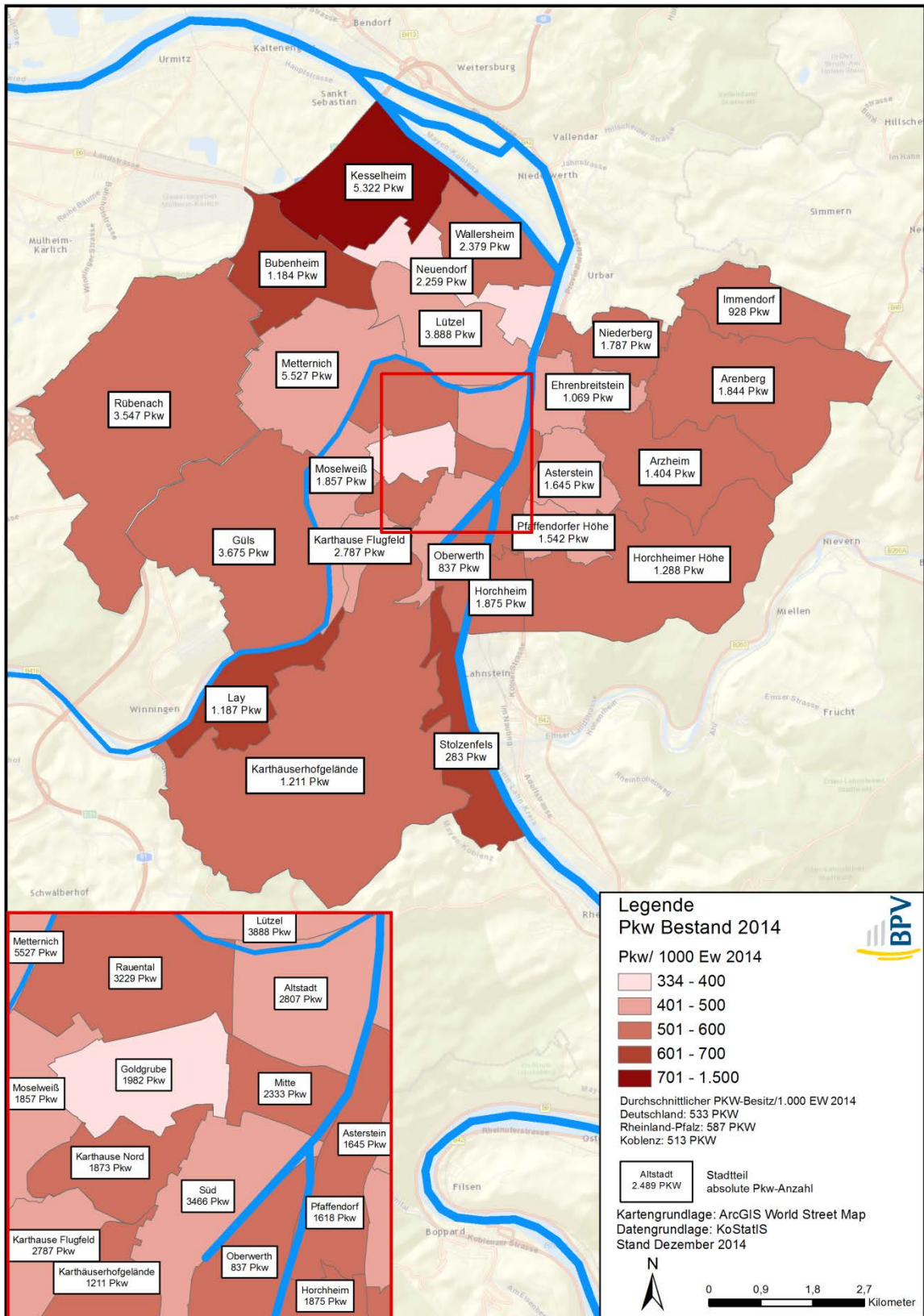
2.1.8 Motorisierungsgrad

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: 461 Pkw/1.000 EW,
- Ludwigshafen: 479 Pkw/1.000 EW,
- Kaiserslautern: 497 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 (398 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 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	
EN	Düsseldorf - Köln - Koblenz - Mainz - Frankfurt Süd - Passau - Wien	Einzelzüge

Die Einzelzüge (Tageszüge) 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 Dynamik²⁹.

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).

²⁹ 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 - Rudesheim - 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)

* RE 1 und 11 bis/ab Trier vereint, Zugteilung in Trier
 ** Einzelfahrten als Linie RB 48

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

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 im Tagesverkehr bzw. zur Normalverkehrszeit (NVZ), Zusatzangebote zur Hauptverkehrszeit (HVZ) wurden aus Gründen der Lesbarkeit nicht gesondert dargestellt³⁰. Die Linienführung des Stadtverkehrs in der Innenstadt (zuzüglich Kennzeichnung der Endhaltestellen der Regionallinien in grau) ist in Karte 12 hervorgehoben.

2.2.4 Leistung im ÖSPV

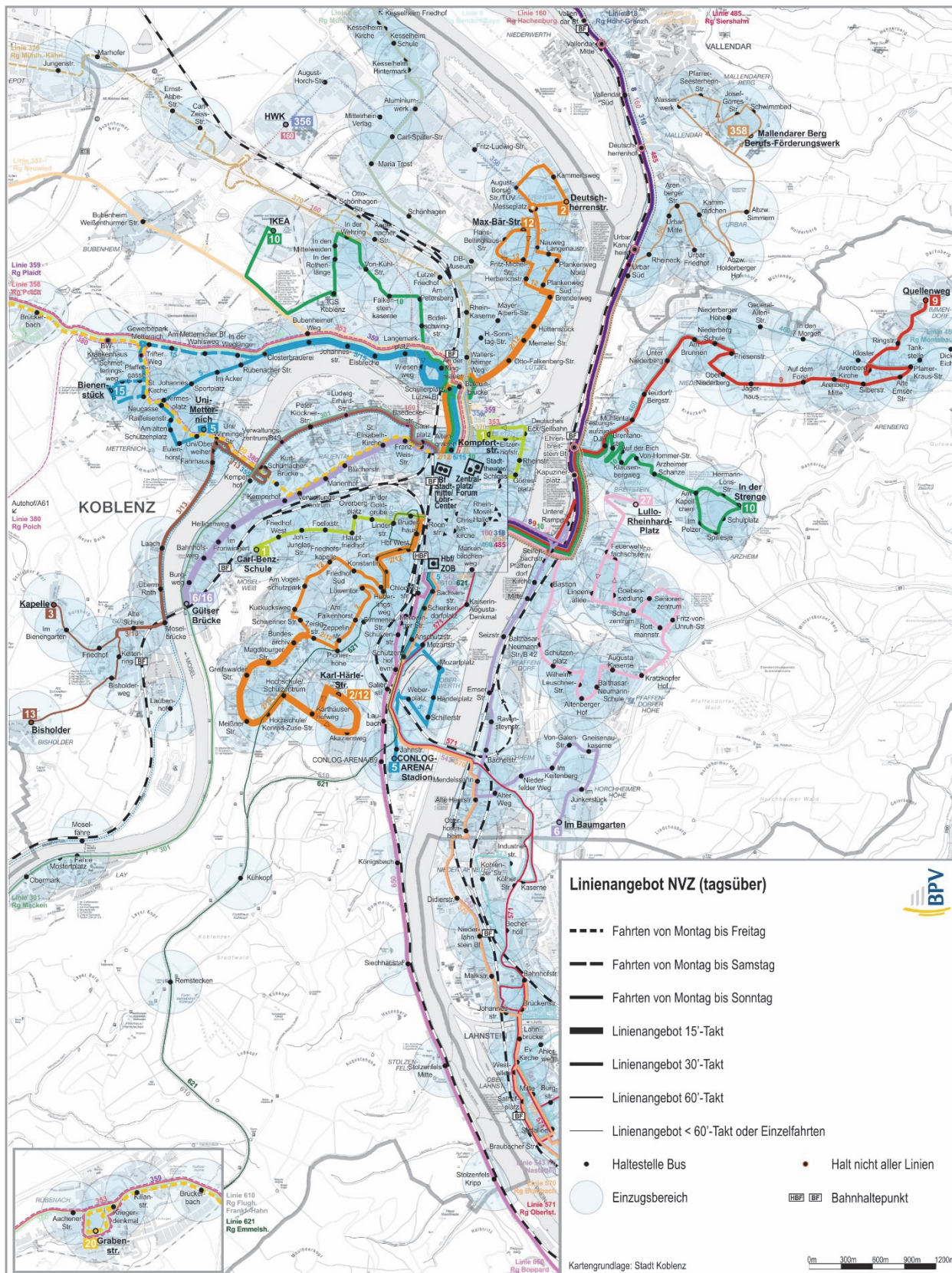
Die Angebotsleistung des Busverkehrs in Koblenz, bezogen auf das Fahrplanjahr 2014/2015, sowie weitere Betriebsparameter sind in der nachfolgenden Tabelle 11 (Stadtverkehr) und Tabelle 12 (Regionalverkehr) dargestellt. Die dargestellten Linien im Stadtverkehr sichern die tägliche ÖPNV-Versorgung für die meisten Koblenzer Stadtteile. Zu den Betriebszeiten werden diese Stadtteile weitgehend mindestens stündlich, an Wochentagen tagsüber halbstündlich angefahren.

Nicht durch die Linien im Stadtverkehr angebunden sind zzt. die Stadtteile Bubenheim, Kesselheim, Lay (mit Ausnahme Abend- und Nachtverkehr) und Stolzenfels, Teile der Stadtteile Horchheim und Niederberg sowie weite Bereiche vom 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 Wochenendanbindung 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 Stadtlinienverkehr 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.

³⁰ zur genauen Definition bzw. Abgrenzung von HVZ, NVZ und SVZ siehe Tabelle 16.

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



Karte 12: ÖPNV-Netz Koblenz – Innenstadtangebot Stadtverkehr (Bestand)

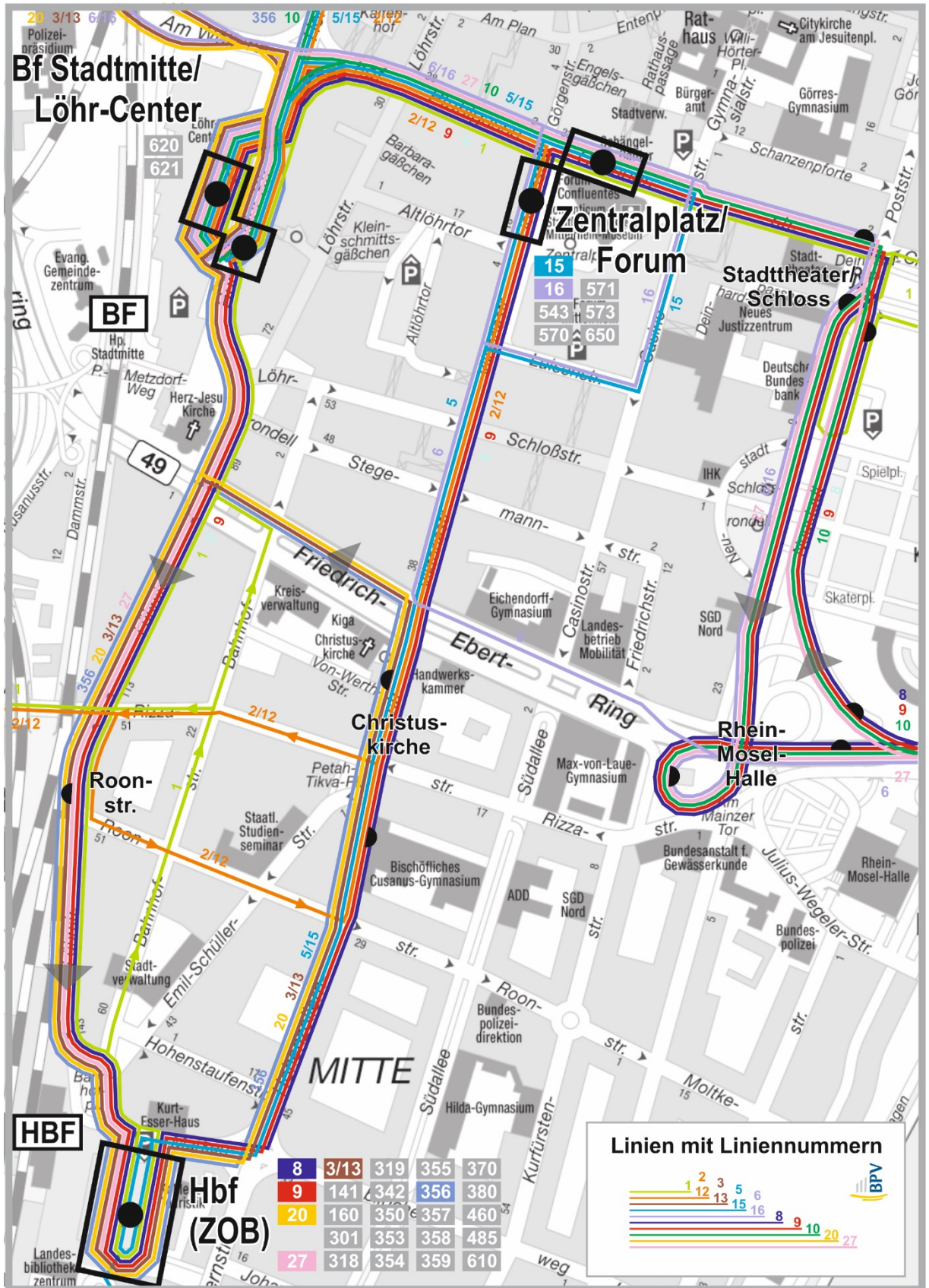


Tabelle 11: Angebotsleistung Bus im Stadtverkehr (Bestand lt. Fahrplan 2014/15)

Linie	Betriebstage/-zeiten			Fahrtenpaare			Verkehrszeiten (gem. Tabelle 16)/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
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'	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'	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	---	---	---	---	---	---	---	2	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	---	---	---	---	---	---	---	2	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)	---	248	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	---	---	---	---	---	---	---	2	Bn
356	06:45-17:15	---	---	S 5 F 4	---	---	---	---	---	---	---	---	---	16	Bn
E	06:45-17:00	---	---	S 20	---	---	---	---	---	---	---	---	---	62 (KO: 57)	Bn

S an Schultagen (KO: x) x=Anteil Fpl-km/Jahr x1.000 im Stadtgebiet
 F an schulfreien Tagen
 V Einzelfahrten in Lastrichtung (Schul-/Berufsverkehr) GBn Niederflur-Gelenkbus
 Bn Niederflur-Solobus

- 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 lt. Fahrplan 2014/15)

Linie	Betriebstage/-zeiten			Fahrtenpaare			Verkehrszeiten (gem. Tabelle 16)/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	---	---	---	---	---	---	---	---	---	32 (KO: 4)	NB	
160	05:45-18:15	---	---	S 4 F 3	---	---	---	---	---	---	---	---	---	109 (KO: 18)	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	---	---	---	---	---	---	---	---	182 (KO: 21)	B	
319	05:45-18:45	---	---	2	---	---	---	---	---	---	---	---	---	94 (KO: 5)	B	
342	06:15-17:45	---	---	S1,5 F 1	---	---	---	---	---	---	---	---	---	38 (KO: 7)	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	---	---	---	---	---	---	---	3 (KO: 1)	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	
N4 5)	---	01:00-02:00	01:00-02:00	---	0,5	0,5	---	---	---	---	---	---	---	3 (KO: 2)	Bn	
355	07:45-16:45	---	---	S3,5 F 3	---	---	---	---	---	---	---	---	---	48 (KO: 18)	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'	---	---	---	100 (KO: 49)	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	---	---	---	---	---	---	---	---	110 (KO: 33)	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	---	---	---	---	---	---	---	4 (KO: 1)	Bn	
485	06:00-19:45	07:15-15:30	---	S 7 F 6	3	---	---	---	---	---	---	---	---	142 (KO: 18)	B	
570	04:45-00:15	05:45-00:15	08:15-00:15	34	32	16	30'	30'	60'	30'	60'	120' +V	60'	263 (KO: 113)	GBn Bn	

Linie	Betriebstage/-zeiten			Fahrtenpaare			Verkehrszeiten (gem. Tabelle 16)/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
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	---	---	---	---	---	---	---	292 (KO: 44)	B
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	---	---	---	---	---	---	---	4 (KO: 1)	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	---	---	---	---	---	---	---	2 (KO: 1)	Bn
956	07:15-08:00	---	---	S 0,5	---	---	---	---	---	---	---	---	---	10 (KO: 5)	B
969	07:00-17:00	---	---	S 1,5	---	---	---	---	---	---	---	---	---	24 (KO: 3)	B
988	07:30-16:30	---	---	S 1,5	---	---	---	---	---	---	---	---	---	35 (KO: 3)	B
994	07:00-17:00	---	---	S 3	---	---	---	---	---	---	---	---	---	26 (KO: 6)	B

S an Schultagen (KO: x) x=Anteil Fpl-km/Jahr x1.000 im Stadtgebiet
 F an schulfreien Tagen
 V Einzelfahrten in Lastrichtung (Schul-/Berufsverkehr)
 Bn Niederflur-/Low-Entry-Solobus
 GBn Niederflur-Gelenkbus
 NB Minibus (bis 8 m Länge)
 B Solobus

- 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 Gelenklinienbusse³¹.

³¹ Angaben grob geschätzt auf Basis von Einzelmeldungen der Verkehrsunternehmen und Berechnungen anhand der Fahrpläne.

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 Folge³².

Für den Stadtverkehr in Koblenz sind 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.

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

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

Haltestellen

Das Stadtgebiet Koblenz verfügt über ein Netz aus ca. 260 Haltestellen mit jeweils einer, zwei oder mehreren Halteposition(en). Dies entspricht im Mittel rund 2,4 Haltestellen je 1.000 Einwohner oder 2,5 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 Mindestanforderungen³³.

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 ein Drittunternehmen aufgestellt und mittels Werbeeinnahmen in Aushangvitriolen finanziert. Dadurch entstanden der Stadt Koblenz bislang keine Kosten für die Beschaffung und den Unterhalt von Wartehallen.

³² 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).

³³ nach § 40 (4) PBefG und § 32 BOKraft

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) (im Frühjahr 2015 eingestellt),
- Shuttleverkehr zwischen Bahnhof Stadtmitte/Löhr-Center und Bubenheim Globus (seit Herbst 2014 bis Fahrplanwechsel im Dez. 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 Personen-Schiffahrt, April – Oktober)
- Linie 10200 Köln – Bonn – Linz – Koblenz – Boppard – St. Goarshausen – Kaub – Rudesheim 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 Bushaltestelle Obertal/DJH und der Festung Ehrenbreitstein (Eingang 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, außer-

dem an folgenden Stellen³⁴: Altstadt Altengraben und Am Wöllershof, Deutsches Eck/Talstation Seilbahn, Konrad-Adenauer-Ufer (KD-Anleger), Mitte Rhein-Mosel-Halle/Hotel Mercure, Lützel Bf/Schüllerplatz, an allen Krankenhäusern und veranstaltungsabhängig an weiteren Standorten.

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

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; grundsätzlich gilt zur Preisbildung die Anzahl der durchzufahrenden Waben (= Preisstufen)³⁵. 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.

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.

³⁴ Die Taxistände Altstadt Altlöhrtor und Ehrenbreitstein Hofstraße sind im Sommer 2015 zur Streichung vorgesehen.

³⁵ 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.

Tabelle 13: VRM-Tariftabelle 2015

VRM-Tarif gültig ab 01.01.2014 bis 31.12.2015
(Preise in €)

Fahrausweise	Tarifwaben	Preisstufen									Netzfahrscheine		
	Preisstufen	1	2	3	4	5	6	7-8	9-10	>10	VRM	Neuwied	Koblenz
Einzelfahrschein		1,80	2,90	3,65	4,65	5,75	6,75	7,90	9,50	11,30			
Ermäßigter 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	15,80	18,50	18,50	18,50	5,80	5,80
3-Tageskarte		8,20	11,60	14,60	18,60	23,00	27,60	31,60	37,00	37,00	37,00	11,60	11,60
Minigruppenkarte***		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-Tages-Minigruppenkarte***		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	29,80	36,50	40,10	46,50	57,90	66,60	66,60	20,60	24,30
Monatskarte		48,90	71,60	84,90	103,20	126,70	139,00	161,40	200,60	230,90	230,90	71,60	84,90
Monatskarte im Abo		40,80	59,70	70,80	86,00	105,60	115,80	134,50	167,20	192,40	192,40	59,70	70,80
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	79,90	93,70	114,20	131,10	131,10	38,60	46,60
Schülerwochenkarte		10,40	15,30	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	79,20	86,80	100,70	125,60	144,30			
Schüler-Plus-Ticket (verbundweit gültig)****		99,90 (Jahresgebühr)											
60-Plus-Ticket (verbundweit gültig)		65,30 (Monatsgebühr)											
60-Plus-Ticket im Abo (verbundweit gültig)		54,40 (Monatsgebühr)											
Zuschlagkarten für regelmäßige 1. Klasse-Benutzung													
Wochenkarte		7,00	10,30	12,20	14,90	18,30	20,10	23,30	29,00	33,30	33,30	10,30	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	57,90	67,30	83,60	96,20	96,20	29,90	35,40

Es gelten die Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen des VRM. VRM-MobilCard (20% Rabatt auf Einzelfahrschein): Jahresgebühr 9€

(*) Kinder zwischen 6 und 14 Jahren/ Zuschlagkarte 1 Klasse-Fahrscheine

(**) Fahrpersonalerstattung Bus & Bahn werktags nach 9 Uhr sowie samstags, sonntags und Feiertagen gem. d. gültigen Tarifverträgen. Bahn werktags vor 9 Uhr ermäßigter Einzelfahrschein Preisstufe 4 Bus vor 9 Uhr nicht möglich

(***) Preise gelten ebenfalls für den Einzelfahrschein eTicket über bei der evm Verkehrsbetriebe und bei der KVG KVG nur im Stadtgebiet Koblenz; Einzelfahrschein Chip-Karte nur bei der SWSB in den Stadtgebieten Neuwied und Badstuber

(****) gilt Mo-Fr ab 9 Uhr ausserhalb geschäftl. Nfz bis zu 5 Personen bis Betriebschluss gültig

(*****) gilt Mo-Fr ab 14 Uhr an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen sowie in den Rheinland-pfälzischen Schiffern geschäftl.

Rosenmontag (Feiertag) und Silvester werden tariflich wie die gesetzlichen Feiertage behandelt

InterCity-Züge (IC) sind im Verkehrsverbund Rhein-Mosel nur für VRM-Zahrfahrscheinhaber bei Zahlung eines IC-Aufpreises oder mit Fahrausweisen des DB-Tarifs nutzbar!

IC-Aufpreise
Schülerwochenkarte: €30,-
Wochenkarte: 7,50,-
Schülermonatskarte, Schülermonatskarte im Abo: 13,90,-
Monatskarte im Abo, 9-Uhr-Monatskarte im Abo: 19,90,-
Monatskarte, 9-Uhr-Monatskarte: 23,90,-

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

Über die Koblenz-Touristik bietet die Stadt mit der „KoblenzCard“ eine Vorteilskarte an, die Besuchern 24 Stunden freie Fahrt in allen Bussen, Bahnen und Fähren innerhalb des Stadtgebietes sowie im Schrägaufzug Ehrenbreitstein gewährt, darüber hinaus die kostenlose Teilnahme an einer Altstadtführung, Ermäßigungen auf Museumseintritte und Nachlässe bei der Benutzung der Seilbahn und der Schifffahrt.

Auf allen Direktverbindungen zwischen Koblenz und dem Westerwaldkreis kommen Haustarife der einzelnen Verkehrsunternehmen zur Anwendung, da der Westerwaldkreis den VRM-Tarif bisher nicht anwendet. Die einzelnen Haustarife berechtigen nicht zum Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsunternehmen.

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

Die evm Verkehrs GmbH unterhält neben dem InfoZentrum am Löhr-Center weitere Verkaufsstellen für Wochen- und Monatszeitkarten im Stadtgebiet:

- Digital Foto Shop V. Chea, Bahnhofplatz (Hauptbahnhof),
- Koblenz Touristik Forum Confluentes (Zentralplatz, Innenstadt),
- Drogerie B. Yousfi, Büngertsweg (Wallerstheim),
- 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 betreiberübergreifende Kommunikation, Information und Werbung für den ÖPNV. Zentrale Elemente der Kommunikation mit den Fahrgästen sind die Info-Hotline des VRM unter 0800 5 986 986 sowie die VRM-Webseite unter www.vrm.info.de.

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

- evm Verkehrs GmbH, 0261/402-20000, www.evm-verkehr.de,
- RMV Rhein-Mosel-Verkehrsgesellschaft mbH, 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)³⁶. 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 Werbung bestimmter Fahrkartenangebote für unterschiedliche Zielgruppen befassen.

Die evm Verkehrs GmbH legt für Koblenz jährlich einen schematischen Liniennetzplan mit nahezu allen Haltestellen auf, der u. a. außer dem eigenen Linienangebot auch eine Darstellung der Stadt-Umland-Linien sowie Hinweise auf Zugangsstellen zum SPNV enthält³⁷. 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 sowie die Regiobuslinien mit entsprechenden Informationen und Aktionen beworben. Weitere

³⁶ Die Verbindungen und Betriebszeiten der Angebote Seilbahn und Schrägaufzug waren im VRM-Fahrplanbuch Nr. 1+3 2014/2015 jedoch nicht enthalten.

³⁷ Abrufbar unter:
<http://www.evm.de/evm/Homepage/Verkehr/Liniennetz%20und%20Umsteigehaltestellen/linienubersichtsplan-evm-verkehrs-gmbh-2015.pdf>

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 konnte³⁸.

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 Verkehrs GmbH rund 11 Millionen Fahrgäste unterwegs³⁹. Dies entspricht im Mittel ca. 30.000 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 sind im Rahmen bestehender 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 (Umsteigeerfordernisse 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 gliedern⁴⁰, je Stadtteil eine oder mehrere Referenzhaltestellen und Referenzlinien zur Bewertung zu definieren. Die jeweiligen Zuordnungen gehen aus Tabelle 14 hervor.

³⁸ Angaben aus dem ReisendenErfassungssystem der DB (Tagesmittelwerte für 2013 und 2014)

³⁹ nach eigenen Angaben der evm Verkehrs GmbH unter https://www.evm.de/evm/Homepage/Verkehr/Service,Leistungen_und_Werbung/#buswerbung

⁴⁰ 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).

Tabelle 14: Zuordnung Gebietstypen und Referenzhaltestellen je Stadtteil

Stadtteil	Gebietstyp/Nutzungsdichte			Referenzhaltestelle(n)	Referenzlinie(n)
	Kernzone	hoch	gering		
Altstadt	X			Zentralplatz/ Forum, Bf Stadt- mitte/ Löhr-Center	2/12, 5/15
Arenberg			X	Silberstraße	9
Arzheim			X	Am Kapellchen	10
Asterstein			X	Schulzentrum	27
Bubenheim			X	Weißenthumer Str.	357
Ehrenbreitstein		X		Bahnhof	8, 9, 10
Goldgrube			X	Overbergplatz	1
Güls			X	Alte Schule/Bahnhof	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	Moselfähre	301
Lützel		X		Balduinbrücke, Schüllerplatz/ Lützel Bf	5/15
Metternich		X		Uni/Oberweiher, Uni/Winninger Str., Closterbraue- rei	3/13, 5/15, 20
Mitte	X			Hauptbahnhof, Christuskirche	5, 570/571/573
Moselweiß		X		Bahnhofsweg, Verwaltungszen- trum Süd	6/16
Neuendorf		X		Brenderweg	2/12
Niederberg			X	Kirche	9
Oberwerth			X	Mozartplatz	5
Pfaffendorf			X	Seifenbachstraße	6
Pfaffendorfer Höhe			X	Schützenplatz	27
Raental		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. wurden für Gebiete mit geringer Nutzungsdichte nur 500 Meter statt der empfohlenen 600 Meter maximaler Einzugsradius je Haltestelle festgelegt). 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).
- In Moselweiß liegt der südöstliche Bereich (In der Hohl) außerhalb der Haltestelleneinzugsbereiche, hat aber eine direkte Anbindung an den Bahnhof.

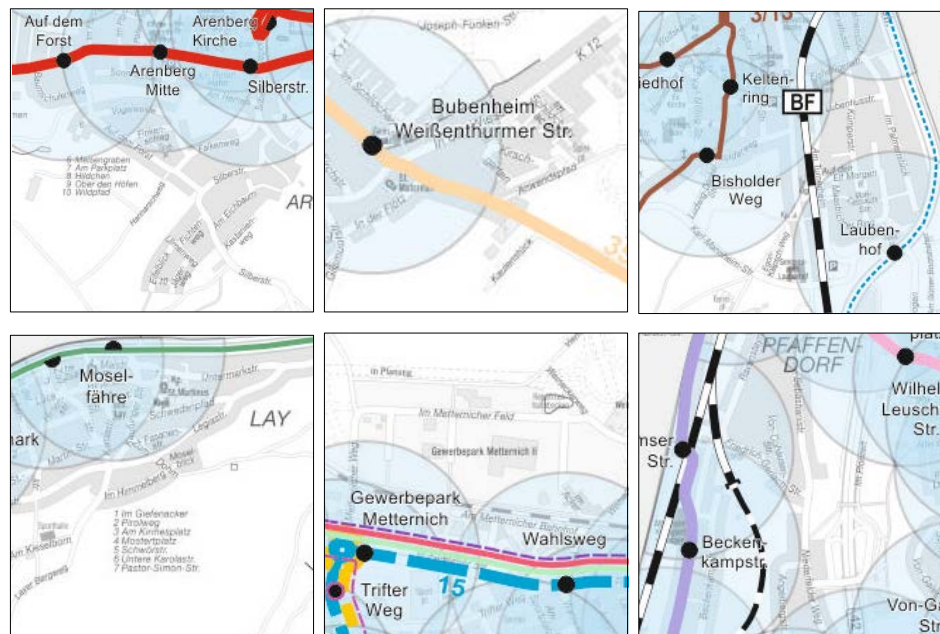
- In Metternich ist der Gewerbepark II teilweise nicht im 500 Meter-Einzugsbereich erschlossen (Im Metternicher Feld).
- Erschließungsdefizite bestehen, wenn auch bei zum Teil geringer Nutzungsintensität, in größeren Teilen des Industriegebietes im Norden der Stadt (v. a. Kesselheimer Weg/ Marienfelder Straße).

Weitere Erschließungsmängel betreffen:

- Den Bereich Industriegebiet A61/GVZ Koblenz an der Stadtgrenze zur Verbandsgemeinde Rhein-Mosel (z. B. Amazon),
- den Moselbogen in Rauental (u. a. mit geplantem Schwimmbad-Neubau).

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

Karte 13 (a-f): Erschließungsmängel im Stadtgebiet (Auswahl)



2.3.2

Bedienungsqualität

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

Tabelle 16: Definition der Verkehrszeiten und Betriebszeitfenster⁴¹

Verkehrst- tage	Hauptverkehrs- zeit (HVZ)	Normalverkehrs- zeit (NVZ)	Schwachverkehrs- zeit (SVZ)	Nachtverkehr
Mo-Do	06:00-09:00*, 16:00-19:00	05:00-06:00, 09:00-16:00*, 19:00-20:00	20:00-24:00	---
Fr	06:00-09:00*, 16:00-19:00	05:00-06:00, 09:00-16:00*, 19:00-20:00	20:00-24:00	00:00-02:00
Sa	---	06:00-20:00	20:00-24:00	00:00-02:00
So/Ftg.	---	12:00-20:00	07:00-12:00, 20:00-24:00	---

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

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-Empfehlung⁴² zusammen.

Tabelle 17: Standards zur Bemessung der Bedienungsqualität

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

* Im Nachtverkehr 60 Min.-Takt

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

Die 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

⁴¹ *Betriebszeitfenster*: Zeitlicher Rahmen zur groben Abgrenzung der Verkehrszeiten in einem Stunden-Raster (im Unterschied zu: *Betriebszeiten*, die den Zeitraum zwischen der frühesten Abfahrt und der spätesten Ankunft, z. B. einer Linie, in einem Viertelstunden-Raster beschreiben).

⁴² 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

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 Rübenach und Stolzenfels wird samstags während der NVZ kein 30'-Takt gewährleistet. Während der SVZ sonntags besteht in Rübenach kein 60'-Takt.
- 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.

Die Bedienung von Stolzenfels und Bubenheim (Ortskern) samstags während der NVZ unterhalb des Standards (60'-Takt statt 30'-Takt) kann vor dem Hintergrund der geringen Bevölkerungszahl und des somit begrenzten Nachfragepotenzials toleriert werden.

Bedienungsqualitäten, die über dem VDV-Standard liegen, bestehen nur in geringem Maße und nur montags bis freitags. Dies gilt für den Stadtteil Rübenach für den gemeinsamen Abschnitt der Linie 20 mit den Linien 350/353/359).

2.3.3

Verbindungsqualität

Im Rahmen der Verbindungsanalyse erfolgt für die schnellsten verkehrüblichen ÖPNV- bzw. Straßenverbindungen zwischen den einzelnen Koblenzer Stadtteilen (Referenzhaltestellen) und dem Zentralplatz bzw. Bahnhof Stadtmitte/Löhr-Center.

- ein Vergleich der Reisezeit zwischen ÖPNV und MIV,
- eine Prüfung auf Umsteigeerfordernisse im ÖPNV.

Die Ergebnisse der Reisezeitermittlung werden in nachfolgender Tabelle zusammengefasst.

Tabelle 18: Reisezeiten zwischen Koblenzer Stadtteilen und Innenstadtzentrum

Stadtteil	Referenzhaltestelle	Reisezeit in Minuten (einfacher Weg)		Reisezeitverhältnis ÖPNV zu MIV
		ÖPNV (Bus) ⁴³	MIV (PKW) ⁴⁴	$t_{\text{ÖPNV}}/t_{\text{MIV}}$
Arenberg	Silberstraße	19	12	1,6
Arzheim	Am Kapellchen	14	11	1,3
Asterstein	Schulzentrum	14	8	1,8
Bubenheim	Weißenthurmer Str.	12	10	1,2
Ehrenbreitstein	Bahnhof	6	5	1,2
Goldgrube	Overbergplatz	11	5	2,2
Güls	Alte Schule/Bahnhof	13	11	1,2
Horchheim	Mendelssohn	13	8	1,6
Horchheimer Höhe	Im Baumgarten	25	10	2,5
Immendorf	Quellenweg	24	13	1,8
Karthause Flugfeld	Bundesarchiv	14	11	1,3
Karthause Nord	Hüberlingsweg	8	6	1,3

⁴³ gemäß Fahrplanauskunft unter www.vrminfo.de.

⁴⁴ gemäß Routenplaner unter maps.google.de; die Fahrtzeiten setzen geringes Verkehrsaufkommen voraus.

Stadtteil	Referenzhaltestelle	Reisezeit in Minuten (einfacher Weg)		Reisezeitverhältnis ÖPNV zu MIV
		ÖPNV (Bus) ⁴³	MIV (PKW) ⁴⁴	$t_{\text{ÖPNV}}/t_{\text{MIV}}$
Karthäuserhofgelände	Hochschule/Schulzentrum	18	10	1,8
Kesselheim	Kirche	17	11	1,5
Lay	Moselfähre	13	11	1,2
Lützel	Balduinbrücke	3	3	1,0
Metternich	Uni/Oberweiher	10	7	1,4
Mitte	Hauptbahnhof	4	6	0,7
Moselweiß	Bahnhofsweg	13	8	1,6
Neuendorf	Brenderweg	8	6	1,3
Niederberg	Kirche	13	9	1,4
Oberwerth	Mozartplatz	12	7	1,7
Pfaffendorf	Seifenbachstraße	8	8	1,0
Pfaffendorfer Höhe	Schützenplatz	5	5	1,0
Raumental	Blücherstraße	6	4	1,5
Rübenach	Kriegerdenkmal	17	12	1,4
Stolzenfels	Kripp	14	10	1,4
Süd	Schenkendorfplatz	8	5	1,6
Wallersheim	Messeplatz	13	7	1,5

Die Bewertung des Reisezeitverhältnisses zwischen ÖPNV und MIV erfolgt auf Basis der Qualitätsstufenklassifizierung für ÖPNV-Angebote.⁴⁵ Demnach weisen die meisten der betrachteten innerstädtischen Fahrbeziehungen ein insgesamt günstiges (Faktor 1,0 bis <1,5) oder zufriedenstellendes (Faktor 1,5 bis <2,1) Reisezeitverhältnis zugunsten des ÖPNV auf.

Für die Verbindung Hauptbahnhof – Zentralplatz kann sogar ein sehr günstiges Reisezeitverhältnis (Faktor <1,0) festgestellt werden, bedingt durch die auf diesem Abschnitt vorhandene separate Busspur mit Lichtsignalbeeinflussung.

Folgende Verbindungen können nur mit einem gerade noch akzeptablen Reisezeitverhältnis (Faktor 2,1 bis <2,8) eingestuft werden:

- Goldgrube – Bahnhof Stadtmitte/Löhr-Center, bedingt durch die „Umwegfahrt“ der Linie 1 über Hauptbahnhof bei relativ kurzer (direkter) Wegstrecke,
- Horchheimer Höhe – Zentralplatz, bedingt durch den feinerschließenden Verlauf der Linie 6 im Bereich der Ortslage Horchheim und dem anschlussbedingten Aufenthalt an der Haltestelle Mendelssohn.

Keine der untersuchten ÖPNV-Verbindungen im Stadtgebiet Koblenz weist ein schlechtes oder sehr schlechtes Reisezeitverhältnis zum MIV auf.

Notwendige Umsteigevorgänge im Rahmen der ÖPNV-Nutzung wirken sich negativ auf die Verbindungsqualität aus, da sie zum einen den Raumwiderstand erhöhen, zum anderen ein stärkeres Informations- und Zuverlässigkeitsbedürfnis bei den Fahrgästen hervorrufen. Der planmäßige Anschluss soll stets funktionieren, andernfalls müssen Betroffene über Wartezeiten und mögliche Alternativen beraten werden.

Alle Koblenzer Stadtteile, bezogen zumindest auf die jeweiligen Referenzhaltestellen, sind mit dem Innenstadtzentrum umsteigefrei verbunden.

Für innerstädtische Verbindungen mit Ziel Hauptbahnhof muss maximal einmal, vorzugsweise an den Haltestellen Bahnhof Stadtmitte/Löhr-Center, Zentralplatz/Forum

⁴⁵ vgl. Verbindungsqualität des ÖPNV unter: www.forschungsinformationssystem.de.

oder Mendelssohn umgestiegen werden. Betroffen sind hiervon die Stadtteile Arzheim, Horchheimer Höhe und teilweise Pfaffendorf.

2.3.4 Sonstige Mängel und Schwachstellen

Im Rahmen der schriftlichen Auftaktbeteiligung der Adressaten aus dem Kreis der Anhörungsberechtigten wurden im Rücklauf zusammenfassend folgende Mängel und Schwachstellen, den Koblenzer ÖPNV betreffend, genannt (ohne weitere Kommentierung und Bewertung).

Anmerkungen allgemeiner Art bzw. stadtteilübergreifend betreffen folgende Aspekte:

- Für eine Großstadt nicht genügend attraktives ÖPNV-Angebot am Abend nach 20 Uhr (zu geringe Taktfrequenz auf allen Linien),
- Busse zu bestimmten Zeiten im Abendverkehr auf der Linie 2 (dennoch) überfüllt,
- Rückfahrmöglichkeiten von der Universität und Erreichbarkeit der Studierendenwohnungen abends bzw. am Wochenende eingeschränkt (kein Betrieb der Linie 20),
- Fahrmöglichkeiten in der Nacht nur eingeschränkt (keine Rückfahrten nach 1 Uhr),
- Rendezvous-/Umsteigezeiten am Zentralplatz (planmäßig 2 Minuten) sind zu knapp,
- Haltestellen-Schilder häufig unvollständig gekennzeichnet (z.B. fehlende Liniennummern),
- Tarifsystem unsozial und ungerecht, Ticketpreise zu teuer, Kurzstreckentarif fehlt,
- Behinderung und Zeitverlust der Busfahrten durch parkende Kfz und Staus, aber auch durch langwierige Fahrkartenverkaufsvorgänge,
- Fahrpersonal teilweise unzureichend geschult bei Fahrscheinangebot, Tarifbestimmungen, Verbindungen und Anschlüssen.

Folgende stadtteilbezogene Mängel wurden genannt:

- Anbindung der Universität in Metternich aus Richtung Pfaffendorf und Horchheim kommend unattraktiv (kurze Umsteigezeiten von den Linien 6, 570),
- Stadtteilverbindung auf der rechten Rheinseite (zwischen Horchheim, Pfaffendorf und Ehrenbreitstein) fehlt,
- Direktverbindung von der rechten Rheinseite (Ehrenbreitstein) zum Stadion Oberwerth fehlt,
- Anbindung von Arzheim im Abendverkehr unzureichend (Linie 10 fährt nicht stündlich und nicht in beide Richtungen),
- Erschließung des südlichen Teils von Arenberg mangelhaft,
- Hochbordsteine an den Haltestellen in Arenberg und Immendorf zur leichteren Nutzung durch mobilitätseingeschränkte Personen fehlen oft,
- Situation in Arenberg bzw. Immendorf an den Haltestellen Tankstelle und Dicke Eiche unsicher durch mangelhafte Ausleuchtung; an der Haltestelle Tankstelle unzureichende Aufstellfläche für Fahrgäste,
- Ausbau und Kennzeichnung der Haltestelle Quellenweg in Immendorf unzureichend („Fremdparker“ zu Lasten des Busverkehrs).
- Zugang Hauptbahnhof Westseite und Bushaltestelle nicht barrierefrei nutzbar,
- Regenschutz fehlt an den Haltestellen Bahnhof Stadtmitte/Löhr-Center (Richtung Rübenach), in Rübenach und Metternich an mehreren Haltestellen, z.B. Grabenstraße und Rübenacher Straße,
- Witterungs- und Vandalismusschutz fehlt an der Fahrradabstellanlage am Bahnhof Stadtmitte,

- Querungsmöglichkeit in Karthause an der Haltestelle Simmerner Straße nicht sicher,
- Fehlende ausreichende Beleuchtung und Beschilderung an der Buswendeanlage Güls (Linie 3),

Schwachstellen, die den Stadt-Umland-Verkehr betreffen, sind wie folgt geäußert worden:

- Anbindung der Universität in Metternich unattraktiv vom linksrheinischen Mittelrhein (knappe Umsteigezeiten von Linie 650), aus Richtung Hunsrück (lange Fahrtzeiten der Linie 621 und Umsteigeaufenthalt), von der Südseite des Moseltals (längere Wartezeiten beim Umstieg von Linie 301), aus dem linksrheinischen nördlichen Umland (keine Direktverbindung) und von der linken Rheinstrecke aus Süden und Norden (Mängel bei der Abstimmung der Übergänge zwischen Bahn und Bus am Hbf, am Bf Stadtmitte/Löhr-Center und am Bf Lützel)
- Angebotsverschlechterungen im Abendverkehr zwischen Koblenz und Lahnsstein (Linie 570),
- Angebotsverschlechterungen im Fahrplan zwischen Koblenz und Wolken (Linie 380),
- Fahrplanangebot am frühen Abend (19 bis 21 Uhr) zwischen Koblenz, Vallendar und Bendorf unzureichend (Linie 8),
- Wartezeiten bei Anschlüssen von der Linie 357 aus Mülheim-Kärlich am Koblenzer Hauptbahnhof zu lang.

3 Prognose voraussichtlicher Entwicklungen

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

3.1 Bevölkerungsentwicklung

Laut „Regionalisierter Bevölkerungsvorausberechnung“ des Statistischen Landesamtes aus dem Jahr 2010 ist der Zuzug aus dem Umland nach Koblenz momentan noch ausgeprägter, als der Wegzug in die umliegenden Landkreise. Im gesamten Stadtgebiet ist dabei mit einer rückläufigen Bevölkerungsentwicklung um etwa -2,45% bis zum Jahr 2020 und -7,55% bis zum Jahr 2030 zu rechnen. Bezogen die Altersstruktur der Koblenzer Bevölkerung werden sich bis 2020 Veränderungen ergeben, die hinsichtlich der Ausgestaltung des ÖPNV relevant sind. Dem demografischen Wandel entsprechend fallen besonders die abnehmende Zahl Jugendlicher, das zunehmende Alter Erwerbstätiger und eine rasant wachsende Zahl „Hochbetagter“ ins Gewicht

Die Anzahl der Kinder im schulpflichtigen Alter hat sich mittlerweile stabilisiert. In der Altersgruppe der Schulabgänger, d.h. der 15- bis unter 18-jährigen Jugendlichen, wird der Rückgang jedoch noch anhalten. Hier wird bis 2020 eine Abnahme um rund -20 % prognostiziert. In der Altersgruppe der 18- bis unter 25-jährigen ist die Entwicklung ähnlich, aber weniger stark ausgeprägt. Durch die Funktion der Stadt Koblenz als höherem Ausbildungs- bzw. Studienort, und dem damit verbundenen Zuzug, kommt es zu einem Rückgang von „nur“ -7 % im Jahr 2020. In der Altersgruppe der 25- bis unter 35-jährigen werden zunächst noch keine merklichen Veränderungen erwartet.

Für die erwerbstätige Bevölkerung ist eine, je nach Altersgruppe, unterschiedliche Entwicklung abzusehen. Während die Zahl der 35- bis unter 55-jährigen insgesamt um -7 % abnehmen wird, wird die Zahl der über 55-jährigen um etwa 10 % zunehmen. Die Gruppe der Erwerbstätigen wird damit kleiner, und im Durchschnitt älter.

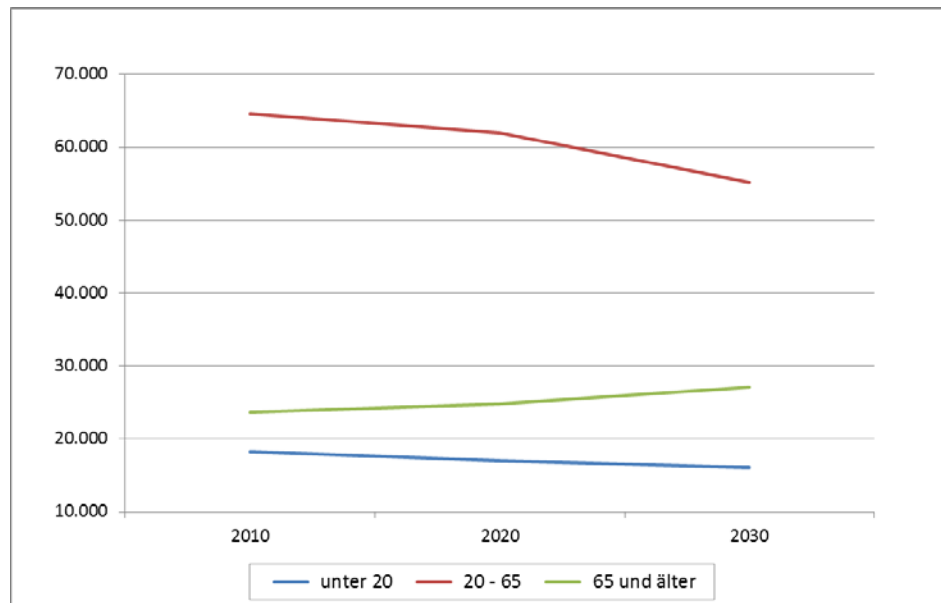
Auch bei den Senioren wird keine einheitliche Entwicklung gesehen. Die Zahl der jüngeren Senioren (65 bis unter 75-jährige) bleibt weiterhin rückläufig, während die Bevölkerungsgruppe der Hochbetagten (85+) die größte positive Wachstumsdynamik erwarten lässt. Im Jahr 2020 werden ca. 23% der gesamten Koblenzer Bevölkerung älter als 65 Jahre sein.

Die Prognose⁴⁶ bezieht sich auf das Basisjahr 2010. Die nachfolgende Abbildung stellt die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung in Koblenz dar⁴⁷.

⁴⁶ Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz

⁴⁷ Am 01.06.2012 wurde in der Stadt Koblenz eine **Zweitwohnsitzsteuer** eingeführt. In diesem Zusammenhang meldeten bis Oktober 2013 ca. 1.000 Personen ihren Wohnstatus von Neben- zu Hauptwohnsitz um, was die Bevölkerungszahl entsprechend deutlich erhöhte. Dieser Effekt ist in der aktuellsten Bevölkerungsvorausberechnung 2030 der Stadt (Stand: 30.06.2010) noch nicht berücksichtigt und muss bei Fortbestand der derzeitigen steuerlichen Rahmenbedingungen zu den ausgewiesenen Werten der Einwohnerprognose hinzugerechnet werden.

Abbildung 1: Bevölkerungsprognose 2010 – 2020/2030 der Stadt Koblenz



Die Stadt Koblenz kommt in ihrer Bevölkerungsvorausberechnung „Koblenz 2030“ auf ähnliche Ergebnisse wie das Statistische Landesamt Rheinland-Pfalz. Dabei geht die Verwaltung in der gemittelten „Basisvariante“ von einem Bevölkerungsrückgang um -1,51% bis zum Jahr 2020 aus. Nach diesem Zeitraum wird mit einem deutlich stärkeren Rückgang der Bevölkerungszahl, aufgrund des abnehmenden „Wanderungsüberschuss“ ausgegangen. Bezogen auf die sieben Planungsbezirke der Stadt ergibt dabei sich nachfolgendes Bild.

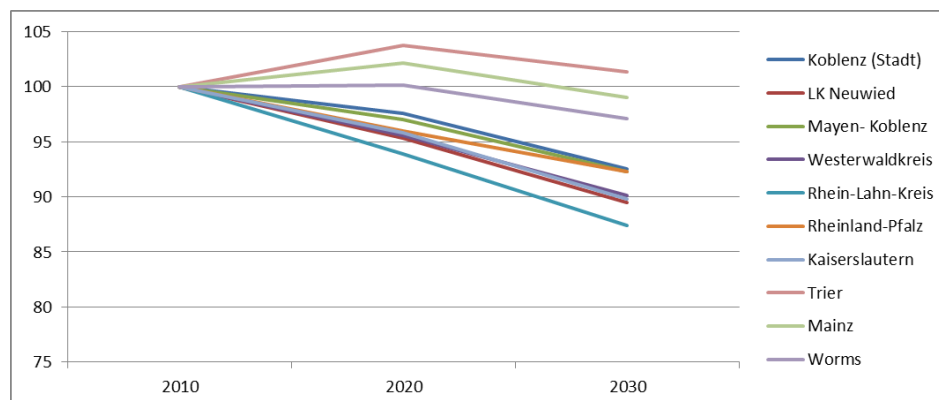
Tabelle 19: Vorausberechnung Bevölkerungsentwicklung nach Planungsbezirken in Koblenz

Stadtteile	Bestand		Vorausberechnung Basismodell		Veränderung	
	2005	2010	2015	2020	2010 bis 2020	
	Anzahl				Anzahl	Prozent
Altstadt, Mitte, Süd, Oberwerth, Stolzenfels	16.253	16.735	16.687	16.624	-111	-0,7
Lützel, Neuendorf, Wallersheim, Kesselheim	20.017	19.279	19.222	19.076	-203	-1,1
Metternich, Rübenach, Bubenheim, Güls	21.410	21.405	21.122	20.799	-606	-2,8
Goldgrube, Rauental, Moselweiß, Lay	13.729	14.141	14.082	14.015	-126	-0,9
Karthause Nord, Karthäuserhofgelände, Karthause Flugfeld	10.903	10.837	10.527	10.379	-458	-4,2
Asterstein, Pfaffendorf, Pfaffendorfer Höhe, Horchheim, Horchheimer Höhe	13.113	13.347	13.410	13.213	-134	-1,0
Ehrenbreitstein, Niederberg, Arzheim, Arenberg, Immendorf	11.357	10.998	11.139	11.026	28	+0,3
SUMME Koblenz	106.782	106.742	106.189	106.132	-1.610	-1,5

Prognostiziert wird ein Rückgang für den überwiegenden Teil der Koblenzer Stadtteile. Besonders stark wird dieser Rückgang, mit ca. -4%, für die Stadtteile Karthause Nord, Karthäuserhofgelände und Karthause Flugfeld vorhergesagt. Für die Stadtteile Ehrenbreitstein, Niederberg, Arzheim, Arenberg und Immendorf wird im Schnitt mit einem minimalen Zuwachs von ca. 0,3% gerechnet.

Bezogen auf andere Landkreise und Städte, speziell in der Region Mittelrhein-Westerwald zeichnet sich eine durchweg ähnliche Entwicklung in ab. Die folgende Abbildung stellt anhand einiger Beispiele die tendenzielle Entwicklung dar.⁴⁸

Abbildung 2: Vergleich der voraussichtlichen Bevölkerungsentwicklung 2010 – 2020/2030



Andere Städte in Rheinland-Pfalz wie Mainz, Trier, mit Einschränkungen auch Worms, können in den nächsten Jahren zunächst mit einem Bevölkerungszuwachs rechnen. Für das Land Rheinland-Pfalz wird ein Bevölkerungsrückgang von -4% bis zum Jahr 2020 und -8% bis zum Jahr 2030 prognostiziert.

3.2 Verkehrsprognose

Im gesamten Stadtgebiet konnten auf Basis vorliegender Untersuchungen zur Verkehrsentwicklung nachfolgende Hinweise für den motorisierten Individualverkehr (MIV) gewonnen werden:

- Auf Kreisstraßen konnte eine minimale, aber kaum wahrnehmbare Steigerung des Verkehrs verzeichnet werden.
- Auf Landesstraßen wiederum ist die Zahl leicht rückläufig.
- Auf Bundesstraßen war ein hoher Anstieg zwischen den Jahren 2000 und 2005 zu verzeichnen. Bis zum Jahr 2010/11 wiederum ist die Zahl leicht rückläufig.

Auf Basis dieser vorangegangenen Erhebung und der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung kann grundsätzlich weiterhin mit einer leicht rückläufigen Entwicklung des Verkehrsaufkommens gerechnet werden. Dem gegenüber steht aber das sich verändernde Verkehrsverhalten der Altersgruppe ab 65 Jahren.

- Anstieg der Anzahl der Wege pro Tag,
- Höhere PKW-Nutzung als bisher auch bzw. besonders im hohen Alter.

Diese Erkenntnisse und der gleichzeitig fortführende demographische Veränderung wirken dem Effekt der bisher rückläufigen Entwicklung des Verkehrsaufkommens ent-

⁴⁸ Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz

gegen, sodass letztendlich mit einer Stagnierung bzw. einem leichten Anstieg des gesamten Verkehrsaufkommens im MIV zu rechnen ist.

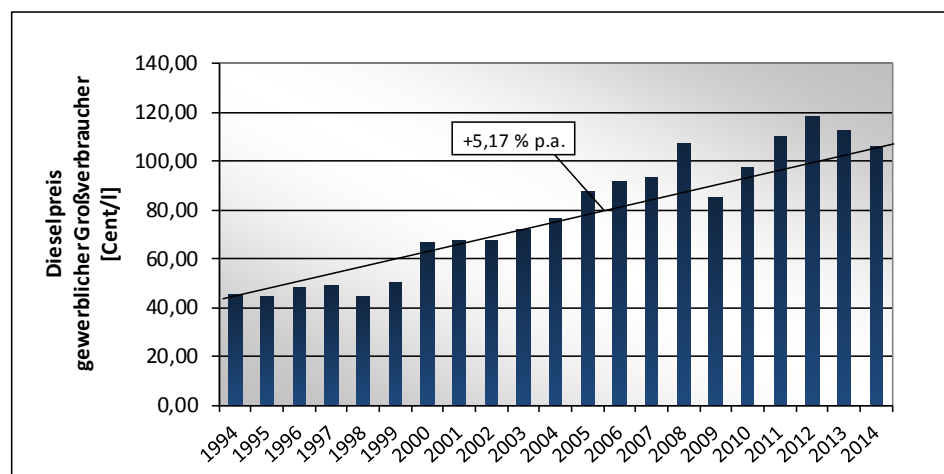
3.3 *Kostenentwicklung*

Die Leistungen im straßengebundenen ÖPNV sind bisher ohne größere Zuzahlungen durch die Stadt Koblenz erbracht worden. In ihrer Verantwortung als Schulwegkostenträgerin, im Rahmen der Mitgliedschaft im Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM) und für „freiwillige“ Leistungsergänzungen lediglich in geringem Umfang trägt die Stadt heute einen Aufwand für den ÖPNV in Höhe von jährlich insgesamt rund 500.000 €⁴⁹.

Aus den mittel- und langfristigen wirtschaftlichen Entwicklungen und politischen Anforderungen an den ÖPNV kann jedoch abgeleitet werden, dass das Angebot vieler Unternehmen künftig nicht mehr ohne (weitere) zusätzliche Gelder erbracht werden kann.

Bei den Wegekosten schlagen sich v. a. die Kraftstoffpreise nieder. So hat der Dieselpreis in den vergangenen 20 Jahren insgesamt eine Aufwärtsentwicklung von durchschnittlich über 5 % pro Jahr genommen, wenn auch gerade in den vergangenen Jahren mehr oder weniger stark schwankend, beeinflusst durch weltweit bedeutende politische und wirtschaftliche Großereignisse, wie Abbildung 3 verdeutlicht⁵⁰.

Abbildung 3: Dieselpreisentwicklung in Deutschland (1994-2014)



Die Zeit bis 2020 wird vsl. weiterhin von globalen Unsicherheitsfaktoren geprägt sein. Es ist von einer weiterhin anhaltenden Preissteigerung, abgeschwächt, auszugehen. Ähnlich verhält es sich mit der zukünftigen Entwicklung der zeitbezogenen Kosten, hier im Wesentlichen die Fahrerlöhne. Diese schwankt, je nach zugrunde liegendem Tarif. Im Mittel wird hier ein Anstieg von 2,5 % in den Folgejahren zu berücksichtigen sein.

Insofern müssen im Rahmen der Maßnahmenkonzeption und den Vorbereitungen zur Weiterentwicklung des ÖPNV diesbezüglich Vorkehrungen seitens der öffentlichen Hand getroffen werden (z.B. betriebliche und wirtschaftliche Optimierung des Angebotes, Schaffung einer kommunalen Finanzierungsbasis). Im Rahmen der Maßnahmenkonzeption bzw. der daraus resultierenden Prüfaufträge muss daher eine Prognose der resultierenden Kosten bzw. des Zuschussbedarfs zu einzelnen Vorhaben bzw. die erforderlichen Prüfaufträge dazu abschließend mit berücksichtigt werden.

⁴⁹ nähere Angaben siehe Kapitel 6.2

⁵⁰ eigene Darstellung; Datengrundlage: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden – Erzeugerpreise gewerblicher Produkte (Inlandsabsatz) / Lange Reihe Preise für Dieselpreis

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 neben den bundesweiten Vorgaben im PBefG (siehe Tabelle 1) die Ziele und allgemeinen Leitlinien für den ÖPNV in Rheinland-Pfalz von Belang, die sich aus dem Nahverkehrsgesetz (NVG) ableiten. Die für die Stadt Koblenz relevanten gesetzlichen Aspekte sind in nachfolgender Tabelle 20 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 Planungsgemeinschaften⁵¹.

Tabelle 20: 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."

⁵¹ 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 Landesentwicklungsprogramm⁵² 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 dort 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,

⁵² 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/Westerwald⁵³ 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 verkehrsträgerübergreifend einheitlich (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 erfolgt durch den Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord. Die Planung und Umsetzung des regionalen und lokalen Busverkehrs ist Aufgabe der Stadt Koblenz und der Landkreise, die sich im Verkehrsverbund Rhein-Mosel zusammengeschlossen haben und für ihre Zuständigkeitsbereiche Nahverkehrspläne aufstellen.

4.1.3 **Kommunalpolitische Zielsetzungen**

Die folgenden kommunalpolitischen Zielsetzungen wurden als Rahmenbedingungen für den ÖPNV am 10.11.2010 durch den Stadtrat („vorläufiger Nahverkehrsplan“) beschlossen⁵⁴:

- 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.

⁵³ RROP S. 63 G 117, S. 64 G 119, G 120, S. 65 G 124, G 125 (gemäß Entwurf 2014, letztverbindlicher RROP von 2006)

⁵⁴ Übernommen aus dem Beschluss des vorläufigen Nahverkehrsplanes (soweit auf heutiger gesetzlicher Grundlage des ÖPNV noch anwendbar).

- Der ÖPNV soll die Umsetzung der umweltpolitischen Ziele der Stadt Koblenz sowohl direkt als auch indirekt unterstützen (insbesondere Klimaschutz, 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 Zielsetzungen im vorläufigen NVP betreffend die eigenwirtschaftliche Erbringung von Verkehrsleistungen⁵⁵ sowie der Linienbündelung⁵⁶ werden entsprechend der geänderten Rahmenbedingungen modifiziert (siehe unter Kapitel 6.2 bzw. 5.1).

4.1.4 Weitere Ziele und Anregungen

Im Rahmen einer schriftlichen Auftaktbeteiligung der Adressaten aus dem Kreis der anhörungsberechtigten Träger öffentlicher Belange wurden im Rücklauf, zusammengefasst, nachfolgende Anregungen und Forderungen zum Koblenzer ÖPNV geäußert.

Anregungen allgemeiner Art bzw. stadtteilübergreifend betreffen folgende Aspekte:

- Linienführungen grundsätzlich geradlinig ohne Umwege, bei der Planung möglichst Vermeidung von Ringlinien und Parallelverkehren,
- Konzentration der Halte regionaler Linien auf zentrale Bushaltestellen zur Ermöglichung kurzer Reisezeiten,
- Ausbau Bike and Ride (B+R) zur Verbesserung der Intermodalität: Einrichtung sicherer und witterungsgeschützter Fahrradabstellanlagen an den Umsteigehaltestellen,
- Ausbau Park and Ride (P+R) mit täglicher Verfügbarkeit und verkehrsgünstiger Lage am Koblenzer Stadtrand zum Umstieg auf vorhandene Busverbindungen in die Innenstadt und das Industriegebiet Rheinhafen,
- Umsetzung eines vollständig barrierefreien ÖPNV, betreffend die Zuwege, Haltestellen, Informationen und Fahrzeuge, im Rahmen eines ausreichend und zunehmend dichten Haltestellennetzes im Stadtgebiet,
- Ausstattung aller Bushaltestellen mit ausreichender Beschilderung (inkl. Kennzeichnung der Zuwege), Darstellung der Grundinformationen des ÖPNV (einheitlich gestaltete, aussagekräftige Fahrplandarstellungen, Linien- und Tarifübersicht, Umgebungsplan, Hotline-Nummer), gute Beleuchtung, regelmäßige Reinigung und Wartung sowie Sitzgelegenheiten und/oder Witterungsschutz, sofern Flächen verfügbar,
- Förderung der Dynamischen Fahrgastinformation (DFI): Anzeige der Busabfahrten in Echtzeit an Verknüpfungspunkten und sonstigen stark frequentier-

⁵⁵ Die Zielsetzung wird dahingehend präzisiert, dass der ÖPNV, soweit möglich, ohne Zuschüsse der Stadt Koblenz erbracht werden soll. Mögliche Zuschüsse von Dritten, z.B. dem Land oder dem Zweckverband SPNV Nord, etwa zur Finanzierung von Regiobuslinien zwischen dem Koblenzer Umland und dem Stadtgebiet, sind von dieser Aussage nicht betroffen. Der bundesrechtliche Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit für die Erbringung von Verkehrsleistungen bleibt hiervon unberührt.

⁵⁶ Das im vorläufigen NVP definierte Bündel wird um die ebenfalls stadtinternen Linien 27 und 356 sowie die Linie 8 bzw. N8 erweitert.

ten Haltestellen sowie an weiteren publikumsträchtigen Orten (z.B. Hochschulen, Krankenhäuser, Einkaufspassagen),

- Erhöhung der Wirtschaftlichkeit des Busverkehrs durch weitere Beschleunigungsmaßnahmen (Bussonderspuren, Busschleusen und Lichtsignalbeeinflussung) nach heute üblichen technischen Standards,
- Einsatz eines geeigneten rechnergestützten Betriebssystems (z.B. ITCS) in allen Linienfahrzeugen zur Bereitstellung von Echtzeit-Fahrplandaten, zur Anschlusssicherung, zur schnellen Disposition bei Betriebsstörungen und zur Ansteuerung der Lichtsignalanlagen,
- Vorhaltung einer täglich und ganztägig mit fachkundigem Personal besetzten Leitstelle bei den Verkehrsunternehmen als Überwachungs-, Dispositions- und Auskunftseinrichtung für Fahrpersonal und Fahrgäste,
- Berücksichtigung der Verpflichtung der Stadt – durch Mitgliedschaft im Klimabündnis seit 1997 – CO₂-Emissionen alle 5 Jahre um 10% zu reduzieren, auch bei Verkehrsmittelwahl und Schadstoffausstoß des Busverkehrs,
- Umstellung der gesamten Fahrzeugflotte auf emissionsarme Fahrzeuge, v.a. zur deutlichen Senkung von Feinstaubbelastung und NO_x-Ausstoß,
- Ansage und Anzeige der nächsten Haltestelle(n) in allen Linienfahrzeugen mit Gewährleistung einer ständigen und korrekten Funktionsweise,
- Verbesserung der Informations- und Serviceangebote für Einzelkunden und Unternehmen über Angebote, Tarife und Kooperationen; Auf- bzw. Ausbau einer Mobilitätszentrale,
- Förderung flexibler Angebote (Anruf-Verkehre) als Ergänzung des klassischen Linienverkehrs in verkehrsschwachen Räumen und Zeiten, dabei Kooperation mit örtlichem Taxi- und Mietwagengewerbe,
- Förderung des Schiffs- und Fährverkehrs, Sicherung der vorhandenen Fährverbindungen und Prüfung einer Einrichtung von Linienschiffen für Pendler/innen, Freizeitnutzer/innen und Tourist(inn)en im Rahmen des ÖPNV,
- Stärkere Verzahnung von städtebaulicher Planung und ÖPNV-Planung, um optimale und wirtschaftlich durchführbare Mobilität für Bewohner und Gäste bei Wohnbauprojekten und Publikumseinrichtungen gewährleisten zu können.

Folgende stadtteilbezogene Ziele wurden genannt:

- Verbesserung der ÖPNV-Verbindung zwischen den Hochschulstandorten Karthause und Metternich für Studierende, die an beiden Standorten Veranstaltungen besuchen bzw. am jeweils anderen Ort wohnen,
- Verbesserung der ÖPNV-Verbindung des Verwaltungszentrums in Rautental/Moselweiß, v.a. von der rechten Rheinseite her; zusätzliche Direktverbindung oder Optimierung der Anschlüsse,
- Verbesserung der Anbindung des Gewerbegebietes Nord von Kesselheim sowie Anbindung des Einkaufsstandortes Globus Bubenheim,
- Erschließung des Neubaugebietes „Südliches Güls“ mit neuen bzw. verlegten Haltestellen,
- Sperrung der Clemensstraße zwischen Casinostraße und Pfulhgasse/Görgenstraße für den MIV, wie im Zuge der Zentralplatz-Neugestaltung geplant,
- Einrichtung von Bussonderspuren zusätzlich in Pfulhgasse und Clemensstraße (Richtung Zentralplatz), Andernacher Straße (stadteinwärts) und an der Kreuzung vor der Balduinbrücke,
- Einrichtung zusätzlicher Lichtsignalbeeinflussungen an folgenden Kreuzungen und Abschnitten: Rübenacher Str./Trierer Str., Rübenacher Str./B416, Trierer Str./Bubenheimer Weg, Verlauf Schlachthofstraße, Ehrenbreitstein Bahnhof, Wallersheimer Weg/Nauweg, Kardinal-Krems-Str./K22/Simmerner Str., Rizzastr./Löhrstr., Bahnhofstr./Rizzastr. und Bahnhofstr./Roonstraße.

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

Festlegung 1: Rolle des ÖPNV als Mobilitätsträger

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

Erläuterung: Der ÖPNV in der Stadt Koblenz ist dahingehend zu gestalten, dass eine ausreichende Verkehrsbedien-
ung 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 Spitzenzei-
ten) vorrangig vor dem motorisierten Individualverkehr sorgen kann. Grundsätzlich
sind neben der Bewältigung des Berufs- und Ausbildungsverkehrs auch attraktive
ÖPNV-Verbindungen zwischen Wohnbereichen und Versorgungsschwerpunkten, sozia-
len 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 ÖSPV sichert die Stadt Koblenz Planung, Gestaltung
und Finanzierung des Verkehrsangebotes im Rahmen des gesetzlichen Erforder-
nisses⁵⁷ sowie ihrer Einflussmöglichkeiten und Zuständigkeiten.**
- b) **Die Stadt Koblenz vertritt das gesamtgesellschaftliche Interesse bei der Gestal-
tung des ÖSPV im Stadtgebiet in enger Abstimmung mit den konzessionierten
bzw. beauftragten Verkehrsunternehmen.**

⁵⁷ gemäß § 4 (1) und § 5 (1) NVG Rheinland-Pfalz

- 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 ÖSPV über Stadt- und Kreisgrenzen hinweg.

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

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

- in der Zweckverbandsversammlung und in Abstimmung mit der Geschäftsstelle des SPNV Nord,
- in der Gesellschafterversammlung des VRM und in Abstimmung mit der Verbundgeschäftsstelle hinsichtlich Tarif und Vertrieb, Fahrplänen und Anschlüssen, Beförderungsqualität sowie Information und Kommunikation,
- in bilateralen Abstimmungen mit Nachbaraufgabenträgern zur Vereinbarung der federführenden Zuständigkeiten 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 Aufgabenträger, hier die Landkreise Mayen-Koblenz, Westerwald und Rhein-Lahn sowie für einzelne Linien auch Rhein-Hunsrück und Neuwied, sich in ihren Aussagen nicht widersprechen.

Festlegung 3: ÖPNV und städtische Planung

- a) Die Gestaltung des ÖPNV muss mit den Zielen der 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 mit hoher ÖPNV-Affinität ist die Verfügbarkeit bzw. Realisierbarkeit des ÖPNV frühzeitig zu prüfen. Es ist sicherzustellen, dass dort ÖPNV-Angebote rechtzeitig zum Erstbezug bzw. der Inbetriebnahme vorhanden sind.
- d) Zugunsten einer kleinräumigen Erschließung durch den ÖSPV sind bei neuen Sammel- und Erschließungsstraßen die Befahrbarkeit zumindest mit Standardlinienbussen und ggf. geeignete Buswendemöglichkeiten sicherzustellen.

- e) **Die städtebauliche Verdichtung ist vorrangig an den Hauptverkehrsachsen und Knotenpunkten des ÖPNV auszurichten bzw. dort zu stärken. Bei der Standortwahl für Baumaßnahmen ist das vorhandene ÖPNV-Netz bereits in der Vorauswahl zu berücksichtigen.**

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

Festlegung 4: Grundsatz der vollständigen Barrierefreiheit

- a) **Ziel der Stadt Koblenz ist es, den ÖSPV im Stadtgebiet grundsätzlich barrierefrei im Sinne des PBefG zu gestalten (siehe auch Festlegung 14 und Festlegung 13).**
- b) **Beim Neubau von ÖPNV-Stationen sind diese barrierefrei auszuführen, einschließlich der Zugänglichkeit. Beim barrierefreien Ausbau bestehender Haltestellen sind hochfrequentierte Stationen und Verknüpfungspunkte vorrangig umzurüsten.**
- c) **Die Ausgestaltung der vollständigen Barrierefreiheit und eventueller Ausnahmeregelungen sind in den kommenden Jahren zu prüfen und konzeptionell vorzubereiten zwecks vollständiger Umsetzung bis 01.01.2022.**
- d) **Hinsichtlich der Finanzierung von Haltestellenausbauten sind verlässliche Aussagen für künftige Maßnahmen und Prioritäten zu treffen. Die (ggf. anteilig) dem ÖPNV zuzuordnenden Kostenbestandteile sind im Rahmen der Projekte transparent auszuweisen.**

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

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

Die konkreten Ziele, Maßnahmen und Ausnahmen zur Ausgestaltung eines barrierefreien ÖPNV in der Stadt Koblenz sind 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 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 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 lokale Netz des ÖSPV (Busnetz) ergänzen, sind die Fährverbindungen (Rhein und Mosel) sowie der Schrägaufzug in Ehrenbreitstein.
- e) Vorwiegend Bedürfnisse des Freizeit- und touristischen Verkehrs erfüllen die (regionale) Linienschifffahrt auf den Flüssen sowie die (lokale) Rheinseilbahn vom Deutschen Eck zur Festung Ehrenbreitstein.
- f) Alle Linienverkehre des ÖSPV in der federführenden Zuständigkeit der Aufgabenträgerin Stadt Koblenz werden dem lokalen Netz zugeordnet.

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

4.3.1 **Netzhierarchisierung**

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

Festlegung 6: Definition der Netzhierarchie

- a) **Das Gesamtnetz des straßengebundenen ÖPNV gliedert sich hierarchisch in die Netzebenen Hauptliniennetz und Ergänzungsnetz.**
- b) **Je nach Art und Funktion des einzelnen Linienangebotes werden den Netzebenen bestimmte Angebotskategorien („Produkte“) zugeordnet.**
- c) **Für die Linien im Stadtnetz in Koblenz erfolgt die Zuordnung von Angebotskategorien je Netzebene gemäß der Aufstellung in Tabelle 21.**
- d) **Für die übrigen Linien zwischen Koblenz und den Nachbarregionen erfolgt die Zuordnung durch den jeweils federführenden Aufgabenträger. Diese wird nachrichtlich im NVP Koblenz aufgeführt, soweit bekannt.**

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

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

Tabelle 21: Netzhierarchie und Angebotskategorien im Koblenzer Stadtnetz⁵⁸

Netzebene	Angebotskategorie	Merkmale
Hauptliniennetz	Stadtverkehrslinie	Tägliche Bedienung (Mo-So), Taktverkehr, Angebotsorientierung
	Stadt-Umland-Linie	
	Regionallinie	
Ergänzungsnetz	Ergänzungslinie 1. Ordnung	Bedienung Mo-Fr oder Mo-Sa, bedarfsorientiertes Grundangebot bzw. Ergänzung zu Hauptlinien, ggf. Taktverkehr, ggf. bedarfsgesteuerte Bedienung
	Ergänzungslinie 2. Ordnung	Mo-Fr, rein bedarfsorientierter Verkehr, Schul-/Ausbildungsverkehr, ggf. bedarfsgesteuerte Bedienung
	Freizeitlinie	saisonales oder wochentagabhängiges Angebot zu touristischen Zielen
	Nachtlinie	saisonales oder wochentagabhängiges Angebot im Nachtverkehr (sofern nicht Teil einer Hauptlinie)
	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.**
- b) **Weitere Verknüpfungspunkte mit Anschlussabstimmung sind Horchheim Mendelssohn, Ehrenbreitstein Bahnhof und Lützel Balduinbrücke bzw. Lützel Bahnhof/Schüllerplatz.**
- c) **Die Kategorisierung und Linienzuordnung der unter a) genannten wie auch der sonstigen Verknüpfungspunkte ohne Anschlussabstimmung ist Tabelle 22 zu entnehmen.**
- d) **Die wichtigsten Verknüpfungspunkte wie unter a) genannt sind bevorzugt mit zeitgemäßen Einrichtungen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität für Fahrgäste und der Fahrgastinformation (z.B. Echtzeitsysteme) auszurüsten.**
- e) **Zur Verbesserung der Verknüpfung mit dem SPNV in Lützel aus Richtung Rübenach/Metternich ist die Definition und bauliche Ertüchtigung einer Verknüpfungshaltestelle Bus/Bahn (inkl. der Wegeverbindung zum Umsteigen) zu prüfen, z. B. Balduinbrücke, Bahnhof/Schüllerplatz oder An der Ringmauer.**

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

⁵⁸ Zuordnung basierend auf: ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord, Produktkonzept, Planerische Leitplanken (Baustein 3).

halten aber im Regelfall an mindestens zwei der drei genannten primären Verknüpfungspunkte.

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

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 22 aufgeführten Park+Ride- (P+R) bzw. Bike+Ride-Anlagen (B+R)⁵⁹.
- 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*⁶⁰.
- 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.
- e) Im Sinne der Förderung stadt- und umweltverträglicher Verkehrsmittel ist eine Stärkung der Verknüpfung des Fahrradverkehrs mit dem ÖSPV zu prüfen durch die Konzeption geeigneter Strategien und Maßnahmen.
- f) Als ideale Ergänzung zum ÖPNV sollen auch Carsharing-Angebote weiter gefördert und kommuniziert werden. An allen zentralen Verknüpfungshaltestellen und an geeigneten Haltestellen in den Höhenstadtteilen sollen Carsharing-Stellplätze ausgewiesen werden.

Erläuterung: Mit der in Tabelle 22 vorgenommenen Kategorisierung (A, B, C) soll die Bedeutung der einzelnen Verknüpfungs- bzw. Schnittstellenpunkte grob gewichtet werden. Es lassen sich die Kategorien wie folgt abgrenzen:

Kategorie A: Zentrale Haltestelle mit räumlicher und zeitlich abgestimmter ÖPNV-Netzverknüpfung und/oder dichter Fahrtenfolge auf den Hauptlinien (mit oder ohne Schnittstelle zum Individualverkehr),

Kategorie B: Haltestelle mit räumlicher ÖPNV-Verknüpfung, zeitlich i.d.R. nicht abgestimmt (mit oder ohne Schnittstelle zum Individualverkehr),

Kategorie C: Haltestelle ohne Bedeutung als ÖPNV-Verknüpfungspunkt, aber mit Schnittstelle zum Individualverkehr.

⁵⁹ gemäß evm-Linienübersichtsplan Koblenz, 12/2014

⁶⁰ Auswahl basierend auf: Übersichtskarte Park+Ride im VRM, evm-Linienübersichtsplan Koblenz, 12/2014

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

Tabelle 22: 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		X
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/ Winninger Straße	3/13, 5*, 20	X	X
B	Rauental	Kurt-Schumacher-Brücke	3/13, 20, 301	X	
B	Wallersheim	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, 7, 8	X	

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

Die heute bestehenden P+R-Anlagen im Stadtgebiet dienen vorwiegend anlassbezogenen Verkehrsspitzen, z.B. bei Großveranstaltungen oder zur Bewältigung des Einkaufsverkehrs an Adventssamstagen. Die tägliche Nutzung im Alltag, d.h. zum Umsteigen auf den ÖPNV bei innenstadtorientierten Wegen, kann bisher nicht offensiv beworben werden, da mit den vorhandenen P+R-Standorten von Lage und Ausstattung her ein nur lückenhaftes und eingeschränktes Umsteigeangebot ermöglicht wird. Weiterhin werden P+R-Plätze derzeit zum Teil nur im 30-Minuten-Takt bedient, was wiederum für vom PKW umsteigende Fahrgäste zu unattraktiven Wartezeiten führen kann. Daher sind die Möglichkeiten und Anforderungen für Ausbau und Verbesserung der P+R-Angebote zu prüfen.

Umso mehr gilt dies auch für B+R, wobei in diesem Fall dezentrale, kleinteilige Stellplatzlösungen an vorhandenen Haltestellen stärker zu entwickeln sind. Weitere Stichworte im Rahmen der Prüfung zur Stärkung der Verknüpfung Rad/ÖSPV sind:

- Leistungsfähige Fahrradmitnahme in den Bussen (insb. zu den höher gelegenen Stadtteilen),
- Dezentrale Ausweitung von Wetter- und Vandalismus-geschützten B+R-Stellplätzen an Bushaltestellen,
- Einführung eines Fahrradverleihsystems (ggf. Pedelecs) bzw. Bereitstellung von Miet-(Falt-)fahrrädern für (Abo-)Kundinnen und -Kunden.

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.

4.4.1 **Schienerpersonennahverkehr**

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 Schienerpersonennahverkehr

- a) **Die technische Infrastruktur der Eisenbahnstrecken rund um Koblenz ist in einem Zustand zu erhalten, der die Betriebssicherheit und die Regelgeschwindigkeiten jederzeit gewährleistet.**
- b) **Die Realisierung des Rheinland-Pfalz-Taktes 2015 wird ausdrücklich begrüßt. Bisher noch nicht verwirklichte Einzelmaßnahmen (Taktverdichtung RE 2, vollständige Durchbindung RB 23) sind baldmöglichst umzusetzen.**
- c) **Mittelfristig sind folgende weitere Stationsneubauprojekte zu forcieren: Koblenz-Raumental (Nähe Verwaltungszentrum), Koblenz Nord (Gewerbegebiet, an der August-Horch-Straße) und Koblenz-Horchheim (an der Horchheimer Brücke).**

Erläuterung: Die Planung und Organisation des Schienerpersonennahverkehrs (SPNV) obliegt dem Zweckverband Schienerpersonennahverkehr 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 in systematischer Abstimmung mit dem Integralen Taktfahrplan (hier: Rheinland-Pfalz-Takt) des SPNV zu gestalten.

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

Festlegung 11: Ausreichende Verkehrsbedienung im ÖPNV

- a) 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.
- b) Die bestehende Angebotsqualität, wie in den Kapiteln 2.2.3 bis 2.2.8 beschrieben, ist grundsätzlich auch in Zukunft zu gewährleisten, sofern nicht Anpassungsbedarf aufgrund weiterer Festlegungen besteht.

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 ist die geforderte Bedienungsqualität zu erfüllen. Zur Zuordnung der Gebietstypen (Nutzungsdichte) zu den einzelnen Stadtteilen und Definition von Referenzhaltestellen bzw. Referenzlinien siehe Tabelle 14.

4.6 *Qualitätsstandards im straßengebundenen ÖPNV*

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

Festlegung 12: Qualitätssicherung im ÖSPV

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

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

Die Qualitätssicherung umfasst Regelungen zu Fahrzeug- und Haltestellenausstattung, zu Fahrgastinformation, zur Qualifikation des Fahrpersonals, zur Kommunikation und zum Vertrieb. Zur Vereinheitlichung der Kommunikation zwischen den verschiedenen Verkehrsunternehmen, zwischen den Verkehrsunternehmen und der Stadt Koblenz bzw. Nachbaraufgabenträgern und Verkehrsverbund, der Gestaltung eines einheitlichen Marktauftritts gegenüber den ÖPNV-Kunden und der Optimierung von Infrastrukturinvestitionen der Verkehrsunternehmen sollen zukünftig Qualitätssicherungsverträge für die einzelnen Linien bzw. Linienbündel in und um Koblenz einen wichtigen Beitrag leisten⁶¹.

Zudem ist die regionale Standardisierung und Vernetzung von Daten zu Haltestellen, Fahrplänen und Ticketangeboten die Voraussetzung für integrierte Informations- und Vertriebsangebote (z.B. für Echtzeitdaten in der Fahrplanauskunft, für evtl. künftige

⁶¹ Der Qualitätsanforderungen der Stadt Koblenz dienen als Vorgabe und Grundlage der Genehmigung bzw. Vergabe künftiger Linien bzw. Linienbündel im Verantwortungsbereich der Stadt. Zum Zweck der erforderlichen Harmonisierung mit den Nachbaraufgabenträgern bei übergreifenden Verkehren basiert dieser auf einem Entwurf des VRM.

Mobile Ticketing- und Print@home-Lösungen), um die Kundenbedürfnisse besser befriedigen zu können.

4.6.1 **Fahrzeugausstattung**

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

Festlegung 13: 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)⁶² sowie an den Qualitätsanforderungen dieses NVP zu orientieren.
- b) Zum Einsatz im Stadtverkehr Koblenz können folgende Fahrzeugtypen kommen: Gelenkbus (GBn), Solobus (Bn), Midibus (MBn), Minibus (NBn, bis 8 m Länge) – jeweils in Niederflur-Ausführung, sowie Pkw/ Kleinbusse (KB) für bedarfsgesteuerte Angebote (ALF/AST).
- c) Im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr – hier: Linien in der Federführung benachbarter Aufgabenträger – sind die zuvor genannten Fahrzeugtypen außerdem auch in der sogenannten Low-Entry-Variante zulässig⁶³.
- d) Ausschließlich im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr auf Ergänzungslinien sowie Verstärkerfahrten (z. B. für den Schülerverkehr) sind außer den zuvor genannten Fahrzeugtypen die entsprechenden Hochflurbus-Varianten für den ÖSPV-Einsatz zulässig, jedoch maximal nur bis 31.12.2021.
- e) Das Maximalalter der Busse im Stadtverkehr Koblenz beträgt 10 Jahre. Es kann bis zu 16 Jahre betragen, wenn nach spätestens 10 Jahren das betroffene Fahrzeug grundhaft modernisiert wird, d.h. alle technischen Verschleißteile ausgetauscht und die Inneneinrichtung zeitgemäß erneuert werden.
- f) Das Maximalalter der Busse, die ausschließlich auf Ergänzungslinien im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden, kann bis zu 20 Jahre betragen, wenn eine grundlegende Modernisierung nach max. 10 Jahren (s. o.) erfolgt.
- g) 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.
- h) Um die Anforderungen an Fahrzeuge im Hinblick auf Barrierefreiheit zu erfüllen, sind auf allen Linien unter der Federführung der Stadt Koblenz – außer ALF/AST-Angeboten – ausschließlich Niederflurbusse mit Absenkvorrichtung („Kneeling“) und mechanischer Einstiegshilfe (Klapprampe) einzusetzen.
- i) Bei Neufahrzeugen sind möglichst geringe Schadstoffemissionen sicherzustellen. Maßgeblich als Standard ist die jeweils strengste serienmäßig verfügbare Abgasnorm (zzt. Euro VI) oder vergleichbar bei alternativen Antriebstechniken. Altfahrzeuge müssen mindestens die Kriterien der grünen Umweltplakette erfüllen.

⁶² vgl. VDV-Schrift 230: Rahmenempfehlungen für Stadt-Niederflur-Linienbusse, 07/2014; VDV-Schrift 231: Rahmenempfehlungen für Überland-Niederflur-Linienbusse, 06/2004

⁶³ Auf regionalen Linien (nicht im Stadtverkehr Koblenz vorgesehen) kann zusätzlich zum Einsatz kommen: 15-m-Bus (MXn) analog der Festlegung in Niederflur-/LE-Ausführung.

- j) Die gute Versorgung der Fahrgäste mit Frischluft und Temperatur ist stets sicherzustellen. Bei Neufahrzeugen ist eine Vollklimatisierung vorzusehen⁶⁴, im Stadtverkehr Koblenz (Stadtlinien) können alternativ dazu Fahrerarbeitsplatz vollklimatisiert und Fahrgastraum teilklimatisiert ausgestattet werden⁶⁵.
- k) Alle Fahrzeuge sind außen mit programmierbaren, alphanumerischen elektronischen LED-Linienanzeigen auszurüsten. Anzuzeigen sind an der Fahrzeugfront: Linienbezeichnung und Fahrtziel; an der Einstiegsseite: Linienbezeichnung und Verlauf; am Fahrzeugheck: Linienbezeichnung.
- l) Bei auch oder ausschließlich im innerstädtischen Verkehr eingesetzten Solo- und Gelenkbussen ist zusätzlich auf der linken Fahrzeugseite die Linienbezeichnung anzuzeigen. Außerdem sind diese Busse mit großen Mehrzweckflächen (Zulassung zur Beförderung von mindestens 2 Rollstühlen) zu beschaffen.
- m) Für den Fahrzeugtyp KB genügt abweichend von Festlegung 13 k) eine Linienbeschilderung an der Fahrzeugfront (Linienbezeichnung, Fahrtziel).
- n) Alle im Stadtgebiet Koblenz eingesetzten Linienbusse sind mit Bordrechnern auszustatten, die in ein RBL-/ITCS-System integriert werden.
- o) Die Fahrzeuginstandhaltung und -wartung liegt in der Verantwortung der Verkehrsunternehmen. Diese stellen stets sicher, die eingesetzten Fahrzeuge im verkehrs- und betriebssicheren sowie ordnungsgemäßen, sauberen und gepflegten Zustand zu halten.
- p) Zur positiven Beeinflussung des subjektiven Sicherheitsempfindens der Fahrgäste sind die Fahrzeuge übersichtlich und hell zu gestalten sowie die Fensterscheiben von großflächigen Werbefolien freizuhalten. Der ungehinderte Blick durch die Scheiben ist zwecks besserer Orientierung und Lichteinfall zu gewährleisten.

Erläuterung: In der Stadt Koblenz wird der ÖPNV an einzelnen Lichtsignalanlagen (LSA) beschleunigt. Hierbei werden die einzelnen LSA durch die Aussendung von auswertbaren Funk-Datentelegrammen gemäß VDV-Norm R09.16 beeinflusst. Bei älteren Systemen erfolgt die LSA-Beeinflussung über ein induktives Anforderungssystem⁶⁶. Alle Verkehrsunternehmen, die Busvorrangspuren und LSA-Beeinflussung in Anspruch nehmen, müssen in der Lage sein, diese Technik im alltäglichen Linienbetrieb anzuwenden, da nur damit die Funktionsweise der ÖPNV-Beschleunigung sichergestellt werden kann.

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

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

⁶⁴ Vollklimatisierung gemäß VDV-Schrift 236: Klimatisierung von Linienbussen, 04/1996 (die VDV-Spezifikationen kommen zur Anwendung bei allen Linienfahrzeugen mit Ausnahme von Pkw/Kleinbussen mit bis zu 12 Fahrgastsitzplätzen)

⁶⁵ Umweltfreundliche, sog. „Life-Cycle-Cost-optimierte“ Klimatisierung des Fahrgastraumes (im Kühlbetrieb zur automatischen Regulierung der Temperatur im Kopfbereich sitzender Fahrgäste auf mindestens 3 Kelvin [3 °C] unterhalb der Außentemperatur) und Vollklimatisierung des Fahrerarbeitsplatzes gemäß VDV-Schrift 236/1: Life-Cycle-Cost-optimierte Klimatisierung von Linienbussen, 08/2009

⁶⁶ Hierbei werden die jeweiligen Signale von den Sendern im Bereich der Induktionsschleifen ausgesendet.

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 und dokumentierten alle Abweichungen oder Fahrzeugausfälle – auch zur Kenntnis des Aufgabenträgers auf dessen Anforderung.

Das RBL-/ITCS-System muss darüber hinaus verschiedene Optionen automatisierter und persönlicher Kommunikation (Fahrpersonal, Leitstelle) gewährleisten können (z. B. zur Anschlusssicherung, für Fahrzeugbegegnungen an Engstellen), statistische Daten liefern (z. B. Pünktlichkeit) und Videobilder aus dem Fahrzeug aufzeichnen und visuell darstellen können. Das System hat mandantenfähig zu sein im Hinblick auf die Übermittlung von Echtzeitdaten zu einer zentralen Datendrehscheibe und der Integration z.B. der Fahrzeuge von Subunternehmen.

4.6.2 Haltestellenausstattung

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

Festlegung 14: Haltestelleneinrichtungen

- a) Es sind die gesetzlichen Anforderungen an Haltestellen gemäß BOKraft, § 32, jederzeit zu gewährleisten. Die Ausstattung der Haltestellen hat sich außerdem an den Qualitätsanforderungen dieses NVP zu orientieren.
- b) Gefordert sind: H-Zeichen 224 nach StVO, Haltestellenbezeichnung, Liniennummer, Fahrtziel je Linie (Endpunkt) gem. Abbildung 4, 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 der Stadt Koblenz festgelegt. Sofern nicht anders vereinbart, gilt das Format DIN A3 hoch.
- d) Die Haltestellenbezeichnungen und -schreibweisen in der Stadt Koblenz werden im NVP verbindlich festgelegt (siehe Anhang A), um bei Verkehrsunternehmen, Aufgabenträgern und beim Verkehrsverbund eine unternehmensübergreifende Bezeichnung in den unterschiedlichen Informationsmedien sicherzustellen.
- e) Um die Anforderungen an Haltestellen im Hinblick auf Barrierefreiheit zu erfüllen, sind diese im Stadtgebiet Koblenz sukzessive mit längs anfahrbaren Hochborden, kontrastreicher Oberflächengestaltung, Bodenindikatoren, ausreichender Beleuchtung und taktiler bzw. akustischer Fahrgastinformation auszustatten.
- f) Sofern ausreichend Platz vorhanden ist, sind Haltestellen mit Sitzgelegenheit, Wetterschutz, Abfallbehälter und sicheren Fahrradabstellmöglichkeiten (Bike+Ride) auszurüsten.
- g) Die Haltestelleneinrichtungen sind regelmäßig zu warten und zu reinigen. Bauliche/technische Anlagen und Möblierung werden durch die Stadt Koblenz betreut, die Ausschilderung und Fahrgastinformationsaushänge, sofern nichts anderes vereinbart, durch die verantwortlichen Verkehrsunternehmen.
- h) Die Verkehrsunternehmen sind für die ordnungsgemäße Haltestellenbeschilderung mit stets aktuellen Angaben zuständig. Masten, Rahmen, Fahrplankästen und Mobiliar sind farblich einheitlich zu beschaffen. Sofern nicht anders vereinbart, gilt im Stadtgebiet Koblenz RAL-Farbe 5017 (Verkehrsblau) als Standard.

- i) **Es soll geprüft werden, inwieweit ein optimiertes Haltestellenmanagement und ggf. organisatorische Veränderungen (z. B. Zuständigkeiten) dazu beitragen können, das Qualitätsniveau der Haltestelleneinrichtungen und der Fahrgastinformationen im gesamten Stadtgebiet nachhaltig zu verbessern.**

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

Die nachfolgende Abbildung zeigt Prinzipdarstellungen für die in Koblenz vorhandene bzw. vorgesehene Ausschilderung von Haltestellen. Das kleinere Schild links gibt zzt. den Standard wieder. Diese Schilder können, sofern in gutem, gepflegtem Zustand und aktuell beschriftet, weiter verwendet werden. Das größere Schild rechts erweitert die Information um den Orts(teil)namen und die Fahrtziele der einzelnen Linien. Die Darstellung der Liniennummern erfolgt in größerer Schrift (wichtig für Sehbehinderte). Schilder nach diesem Prinzip sollen künftig bei Ersatz- und Neubeschaffungen, vor allem bei Haltestellen mit höherem Verkehrsaufkommen, Verwendung finden.

Abbildung 4: Haltestellenbeschilderung im Stadtgebiet Koblenz – Musterdarstellung



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

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

Abbildung 5: Referenzhaltestelle für barrierefreie Aus- und Neubauten



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, sowie die begleitende Fahrgastinformation.

Festlegung 15: Betriebsdurchführung und Fahrgastinformation

- a) Die Verkehrsunternehmen dokumentieren alle gravierenden Störungen an Fahrzeugen und im Betriebsablauf und geben der Stadt Koblenz kurzfristig Kenntnis über diese Vorfälle. 1x jährlich informieren die Unternehmen den Aufgabenträger über die eingesetzten Fahrzeuge und deren Kenn- und Zulassungsdaten.
- 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) In der Verantwortung der Verkehrsunternehmen liegen die Annahme und Bearbeitung von Beschwerden. Diese sind innerhalb von 2 Wochen zu bearbeiten, im Ausnahmefall nach Zwischenbescheid innerhalb von 4 Wochen. Alle Vorgänge sind EDV-gestützt zu dokumentieren und der Stadt zugänglich zu machen.
- d) Die Verkehrsunternehmen melden mindestens 1x jährlich durch automatisches Fahrgastzählssystem oder in vergleichbarer Qualität erhobene Daten zur Fahrgastnachfrage (Ein-/Aussteiger je Fahrt und Haltestelle für zwei Schulwerkstage, je einen Samstag und Sonntag) zur vertraulichen Nutzung an die Stadt Koblenz.
- e) Zur Gewährleistung eines integrierten Angebotes entwickeln die Verkehrsunternehmen die Fahrpläne in Abstimmung mit der Stadt Koblenz weiter bzw. passen diese sich verändernden Rahmenbedingungen an. Fahrplanänderungen sind den Betreibern benachbarter (Anschluss-)Verkehre frühzeitig zur Kenntnis zu geben.
- f) Die Fahrpläne sind verbindlich einzuhalten. Insbesondere sind die Fahrten pünktlich anzutreten, soweit keine verspäteten Anschlüsse abzuwarten sind.

- g) Bei Betriebsstörungen werden die Fahrgäste durch das Fahrpersonal über Art der Störung, voraussichtliche Dauer und Auswirkung sowie über alternative Fahrtmöglichkeiten informiert. Bei vorhersehbaren Störungen (z. B. Baustellen) erfolgt die Fahrgastinformation frühzeitig durch das Verkehrsunternehmen.
- h) 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.
- i) Die Verkehrsunternehmen stellen zur Gewährleistung einer betreiberübergreifenden Information über das Fahrplanangebot die jeweils aktuellen Fahrplandaten (elektronisch im VDV-Format⁶⁷) rechtzeitig unentgeltlich der Stadt Koblenz bzw. einer von ihr zu benennenden ausführenden Stelle zur Verfügung.
- j) Verkehrshinweise (Betriebsstörungen durch Witterung, Hochwasser, Unfälle etc.) sind ohne Zeitverlust den Fahrgästen gegenüber über geeignete Kanäle zu kommunizieren, z. B. über soziale Netzwerke oder als Push-Nachricht einer eigenen oder verbundweiten Smartphone-Anwendung (App).
- k) Grundlegende Informationen zur ÖPNV-Nutzung in Koblenz sind im Internet auch fremdsprachig, mindestens in englischer Sprache, zu veröffentlichen.
- l) Bei Ausfall oder Überlastung einer Busfahrt ist den betroffenen Fahrgästen kurzfristig eine Ersatzbeförderung anzubieten, sofern nicht Witterungseinflüsse oder polizeiliche Maßnahmen dem entgegen stehen. Dazu ist eine Notfallvereinbarung mit einem geeigneten Transportunternehmen (Taxidienst) abzuschließen.

4.6.4

Umweltqualität

Der ÖSPV hat gerade in den verkehrsmäßig stark belasteten Kernbereichen der Innenstadt seine höchste Linien- und Taktdichte. Es tragen Linienbusse in diesen Bereichen wesentlich zu Lärm und Schadstoffen bei. Daher sind zukünftig Maßnahmen zur Reduzierung der Emissionen vorzunehmen. Es erfolgt somit im Sinne der Anforderung von § 8 (3) Satz 2 PBefG die Festlegung von Umweltschutzanforderungen an die Fahrzeuge und die Betriebsdurchführung im ÖSPV.

Festlegung 15.1: Anforderungen an die Umweltqualität

- a) Die betriebliche Abwicklung des ÖSPV soll in der Gesamtheit einem hohen Umweltanspruch gerecht werden. Dies umfasst die Leistungserbringung selbst, die erforderlichen Einsatzwege und die Organisation des Betriebsstandortes.
- b) Die Verkehrsunternehmen im Stadtverkehr Koblenz belegen Ihre Bemühungen für eine umweltfreundliche Betriebsführung im Umwelt- und Energiebereich im Sinne der Klimaschutzziele der Stadt Koblenz durch entsprechende Zertifizierungen unabhängiger Institutionen.
- c) Die Einsatzmöglichkeiten und Rahmenbedingungen alternativer Antriebstechnologien für die Busflotte im Stadtverkehr Koblenz mit dem Ziel einer deutlichen Verringerung der Schadstoffemissionen sind zu prüfen.
- d) Die weitere konkrete Entwicklung des ÖPNV in Koblenz im Hinblick der Umsetzung von Umweltmaßnahmen (gem. Lärmaktionsplanung, Luftreinhalteplanung, Klimaschutzkonzept und Masterplan), die eine Stärkung des Umweltverbundes (ÖPNV/Rad-/Fußverkehr) vorsehen, und deren Finanzierung ist zu prüfen.

⁶⁷ erweitert aus VDV 451/452, ÖPNV-Datenmodell 5.0

Erläuterung: Die Stadt Koblenz beabsichtigt mit diesen Vorgaben sicherzustellen, dass die lokalen Klima- und Umweltschutzziele auch im ÖPNV-Bereich wirksam Anwendung finden.

4.7 **Verbund- und Tariforganisation**

Als Aufgabenträger für den ÖPNV ist die Stadt Koblenz zugleich Gesellschafterin 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).

Nachfolgend werden die Themen Tarifierung und Tariftreue im NVP mit berücksichtigt. Diese dienen als Grundlagen für eine strukturelle Neuordnung der Busverkehre im Norden von Rheinland-Pfalz, im Bereich des VRM und in der Zuständigkeit der Stadt Koblenz. In diesem Zusammenhang besteht ebenfalls Regelungsbedarf bei den Themen Linienbündelung und Laufzeitharmonisierung, welche im Rahmen der Maßnahmenkonzeption (siehe Kapitel 5.1) aufgegriffen werden.

Festlegung 16: Anwendung des abgestimmten (Verbund)Tarifs

- a) **Auf den Bahn- und Buslinien in Koblenz kommt der Tarif des jeweiligen Verkehrsverbundes zur Anwendung, ebenso auf den grenzüberschreitenden Linien in den Landkreis Mayen-Koblenz und den Rhein-Lahn-Kreis.**
- b) **Der Verbundtarif wird darüber hinaus in folgenden Verkehrsmitteln anerkannt: Schrägaufzug Ehrenbreitstein (Obertal – Festung), Rheinfähre Altstadt – Ehrenbreitstein und Moselfähre Lay – Güls.**
- c) **Auf den grenzüberschreitenden Linien in den Westerwaldkreis kommen zzt. Haustarife der Unternehmen zur Anwendung. Die Stadt Koblenz würde die Anwendung eines gemeinsamen Tarifs mit dem Westerwaldkreis begrüßen.**
- d) **In der Stadt Koblenz kommt der Verbundtarif⁶⁸ als Höchstarif im Sinne der EU-VO 1370/2007 zur Anwendung. Grundlage ist die „Allgemeine Vorschrift über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Mosel“.**
- e) **Das Angebot eTicket ist im Stadtgebiet Koblenz zu erhalten und künftig linienbündelübergreifend (zumindest) innerhalb des Stadtgebietes auf allen Bus- und Bahnlinien sowie den Fähren und dem Schrägaufzug anzubieten bzw. anzuerkennen. Die technischen Voraussetzungen (VDV-KA-Standard) sind zu erfüllen.**
- f) **Möglichkeiten der künftigen Tarifgestaltung und Weiterentwicklung des Tarifsystems in Koblenz ist im Rahmen eines Prüfauftrages zu diskutieren und konzeptionell vorzubereiten, insbesondere mit dem Ziel von mehr Transparenz und einer Vereinfachung der ÖPNV-Nutzung im Stadtgebiet Koblenz.**

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

Im Rahmen der Prüfung einer Weiterentwicklung des Tarifsystems sind vor allem folgende Aspekte zu erörtern:

⁶⁸ zzt. (Stand: Oktober 2015) der Tarif der Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH (VRM)

- Zusammenfassung der Tarifwaben 101-107 zu weniger Preisstufen, z. B. zu einer Großwabe „Stadt Koblenz“,
- Einführung eines Kurzstreckentickets,
- Harmonisierung der Rabattstufen (zzt. 20 % oder 25 %),
- Möglichkeiten der transparenten Darstellung und zeitgemäßen Kommunikation des Tarifsystems,
- Ausweitung von Kombiangeboten inkl. Nutzung des ÖPNV, z. B. Veranstaltungs- oder Hoteltickets.

Festlegung 17: Anwendung Landestariftreugesetz

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

Erläuterung: Das seit dem 1. März 2011 geltende Landestariftreugesetz 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 werden 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 soll die Linienbündelung vor „Rosinenpickerei“ schützen, bei der sich Verkehrsunternehmen die Konzessionen für rentable Linien sichern, indem sie Angebote abgeben, diese kommerziell – also eigenwirtschaftlich – betreiben, während die verbleibenden, weniger rentablen Verkehre allein der Öffentlichen Hand überlassen werden.

5.1.1 Bildung von Linienbündeln

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

Bildung wirtschaftlicher Linienbündel

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

Ermessensspielraum

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

Rechtsfehlerhafte Kriterien

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

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

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

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

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

5.1.2 **Linienbündelung in der Stadt Koblenz**

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

- Möglichkeit einer integrierten Planung (Abbau von Parallelverkehren, Durchbindung von Linien zur Schaffung von mehr umsteigefreien Direktverbindungen für Fahrgäste),
- Betriebsplanerische Aspekte (optimierte Umlaufbildung und Personaleinsatz),
- Verkehrsfunktion der Linien (Produkthierarchien mit entsprechender Angebotsdefinition),
- Einheitlicher Auftritt des ÖPNV gegenüber dem Kunden (Marketing, Kommunikation, Information),
- 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 18: 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 Koblenz werden gemäß Aufstellung in Tabelle 23 dem Linienbündel Stadtverkehr Koblenz 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 23) werden dann nicht dem Linienbündel Stadtverkehr Koblenz 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 Zuord- nung mit der Stadt Koblenz abgestimmt wurde.**

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

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

Tabelle 23: Zuordnung der Linien zu Linienbündeln

Linie	Verlauf (und zurück)	Laufzeit bis	Bemerkungen
Linienbündel Stadtverkehr Koblenz			
1	Goldgrube – KO-Zentrum – Deutsches Eck - Altstadt	11.12.2020	
2	Karthause – KO-Zentrum – Neuendorf – Wallersheim	11.12.2020	inkl. E-Wagen
12		11.12.2020	
3	KO-Zentrum – Rauental – Uni – Güls	11.12.2020	inkl. Linie 13 und E-Wagen
5	Oberwerth – KO-Zentrum – Lützel – Metternich	11.12.2020	inkl. E-Wagen
15		11.12.2020	
6	Horchheimer Höhe – KO-Zentrum – Rauental – Moselweiß	11.12.2020	inkl. E-Wagen
16		11.12.2020	
8	KO-Zentrum – Urbar – Vallendar – Bendorf - Sayn	11.12.2020	inkl. E-Wagen
9	KO-Zentrum – Arenberg – Immendorf	11.12.2020	inkl. E-Wagen
10	IKEA – Mittelweiden – KO-Zentrum – Arzheim	11.12.2020	inkl. E-Wagen
20	KO-Zentrum – Rauental – Uni – Metternich - Rübenach	11.12.2020	
27	Koblenz Asterstein – Koblenz Hbf	31.07.2018	inkl. Linie N7
356	Koblenz – Industriegebiet – HWK	11.12.2020	
N5	KO-Zentrum > Lützel > Metternich > Güls > Rauental > KO-Zentrum	11.12.2020	
N6	KO-Zentrum – Rauental – Moselweiß – Lay	11.12.2020	
N8	KO-Zentrum – Urbar – Vallendar – Bendorf – Sayn	11.12.2020	
N9	KO-Zentrum > Arzheim > Arenberg > Immendorf > KO-Zentrum	11.12.2020	
Linienbündel Lahnstein (Auszug)			
570	Koblenz – Lahnstein – Braubach	11.12.2020	
571	Koblenz – Lahnstein – Lahnstein Auf der Höhe	11.12.2020	
573	Koblenz – Lahnstein – Friedland/Friedrichsseggen – Frücht	11.12.2020	
956	Koblenz – Pfaffendorfer Höhe – Horchheim – Lahnstein	11.12.2020	
N3	Koblenz – Pfaffendorf – Lahnstein – Braubach	11.12.2020	

Linie	Verlauf (und zurück)	Laufzeit bis	Bemerkungen
Linienbündel Linke Rheinseite (Auszug)			
354	Koblenz – Rheindörfer – Mülheim-Kärlich	11.12.2020	
357	Koblenz – Mülheim-Kärlich – Neuwied	11.12.2020	
370	Koblenz Hbf – Gewerbepark – Mülheim-Kärlich	01.10.2021	ggf. Teilstrecke innerhalb KO nach 2021 zu Linienbündel Stadtverkehr Koblenz
N4	Koblenz > Mülheim-Kärlich > Bubenheim > Koblenz	11.12.2020	
Linienbündel Rechte Rheinseite (Auszug)			
358	Koblenz – Vallendar Mallendarer Berg	01.10.2021	
969	Koblenz – Urbar/ Höhr-Grenzhausen – NR-Niederbieber	31.08.2020	
Linienbündel Maifeld (Auszug)			
350	Koblenz – Ochtendung – Mayen	11.12.2020	inkl. Linie N10
353	Koblenz – Rübenach – Bassenheim – Ochtendung – Polch	11.12.2020	
359	Koblenz – Rübenach – Bassenheim – Saffig – Plaidt	11.12.2020	
380	Polch – Münstermaifeld – Lonnig – Wolken – Koblenz	31.07.2016	
988	Hatzenport / Koblenz-Güls – Löf – Kobern-Gondorf	01.10.2021	
Linienbündel Vordereifel (Auszug)			
342	Koblenz – Polch – Kaisersesch – Ulmen	31.08.2021	
Linienbündel Hunsrückhöhenstraße Nord (Auszug)			
621	Koblenz – Waldesch – Buchholz – Emmelshausen	31.07.2018	inkl. Linien 620 und N2
Linienbündel Oberes Mittelrheintal (Auszug)			
650	Koblenz – Stolzenfels – Rhens – Spay – Boppard	31.07.2018	inkl. Linie N1
Einzellinien bzw. bisher nicht Linienbündeln zugeordnet			
141	Koblenz – Dierdorf – Puderbach – Altenkirchen	31.12.2015	
160	Hachenburg – Marienhausen – Dierdorf - Koblenz	10.08.2024	Zuordnung gepl. zum Linienbündel Raiffeisen-Region Süd
301	Koblenz – Dieblich – Brodenbach – Burgen – Macken	02.01.2024	
318	Höhr-Grenzhausen – Stromberg – Koblenz	01.11.2018	Zuordnung geplant zu Linienbündel(n) des Westwaldkreises
319	Siershahn – Deesen – Koblenz / Ransbach – Neuwied	30.04.2024	
355	Gappelnach – Münstermaifeld – Kobern-Gondorf – Winnigen – Güls – Koblenz	31.07.2018	
460	Koblenz – Montabaur	16.02.2024	Linie 460 inkl. Linie N11
485	Koblenz – Weitersburg – Höhr-Grenzhausen – Wirges – Siershahn	01.06.2021	Zuordnung geplant zu Linienbündel(n) des Westwaldkreises
610	Koblenz Hbf – Flughafen Hahn	14.12.2018	Fernbuslinie

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-Terminen⁶⁹.

⁶⁹ Seit 2002 erfolgt der Fahrplanwechsel gemäß Festlegung der europäischen Fahrplankonferenz Mitte Dezember – in Anlehnung an das Kalenderjahr. Genauer Zeitpunkt des Fahrplanwechsels ist jeweils der 2. Samstag im Dezember, 24 Uhr. Die EU-Kommission hat diesen Termin mit der Entscheidung 2002/844/EG (Aktenzeichen K(2002) 3997) für allgemeingültig erklärt.

Festlegung 19: 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 am 2. Dezemberwochenende, Samstag, 24 Uhr).
- c) Aufgrund der Aussagen im NVP bzw. bei Vorliegen eines substantiierten ÖPNV-Konzepts kann für einzelne Linien/Teilnetze von der maximalen Genehmigungslaufzeit zugunsten verkürzter Genehmigungen abgewichen werden.

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

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

Die nachfolgende Tabelle definiert die Harmonisierungszeitpunkte der einzelnen Linienbündel.

Tabelle 24: Harmonisierungszeitplan

Linienbündel	Harmonisierungsdatum
Hunsrückhöhenstraße Nord	01.08.2018
Oberes Mittelrheintal	01.08.2018
Stadtverkehr Koblenz	12.12.2020
Lahnstein	12.12.2020
Linke Rheinseite	12.12.2021
Rechte Rheinseite	12.12.2021
Maifeld	12.12.2021
Vordereifel	12.12.2021

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

Im Stadtgebiet Koblenz tritt die Problematik nur eingeschränkt auf, da die laufenden Konzessionen die für das Linienbündel Koblenz Stadt vorgesehenen Linien einheitlich

am Freitag, 11.12.2020 enden⁷⁰. 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), der Anzahl der je Verkehrstag anzubietenden Fahrtenpaare, dem Taktintervall (sofern ein vertakteter Fahrplan gefordert ist), der zu erbringenden Jahresleistung in Fahrplan-Kilometern (gerundet) und den auf den Linienfahrten einzusetzenden Fahrzeugen.

Festlegung 20: Angebot und Umfang im Stadtnetz Koblenz

- a) Es wird das in Tabelle 25 dargestellte Leistungsangebot im Rahmen der ausreichenden Verkehrsbedienung im Stadtverkehr Koblenz definiert. Dieses ist verbindlich zu gewährleisten.
- b) Bubenheim/Linie 10: Diese oder eine andere Linie mit vergleichbarem Leistungsangebot im Rahmen eines neuen Konzepts ist während der Ladenöffnungszeiten Mo-Sa bis/ab Bubenheim Globus zu verlängern mit erster Ankunft vor Ladenöffnung (zzt. 8:00 Uhr) und letzter Abfahrt nach Ladenschluss (zzt. 22:00 Uhr).
- 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) 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.

Tabelle 25: Verbindliches Leistungsangebot im Stadtverkehr Koblenz

Linie	Linienverlauf	Angebotsparameter	Anmerkungen/Maßnahmen
Hauptliniennetz			
1	Moselweiß BBS/Beatusstr. – Goldgrube – Hbf – Bf Stadtmitte/Löhr-Center – Zentralplatz/Forum – Altstadt/Kornpfortstraße	Mo-Fr 06:00-21:45 Uhr Sa 07:00-21:45 Uhr So/Ftg. 08:00-20:45 Uhr Takt: HVZ, NVZ 30', SVZ 60' Fahrzeug (HVZ): Bn	Stadtverkehrslinie
2	Karthause Karl-Härle-Str. – Löwentor – Hbf West – Zentralplatz/ Forum – Bf Stadtmitte/ Löhr-Center – Lützel – Neuendorf – Wallersheim Deutschherrenstr.	Mo-Fr 05:15-24:00 Uhr Sa 06:00-24:00 Uhr So/Ftg. 07:00-24:00 Uhr Takt: HVZ, NVZ 30', SVZ 60' Fahrzeug (HVZ): GBn	Stadtverkehrslinie Zur NVZ So/Ftg. verläuft jede 2. Fahrt über <i>Karthause Friedhofskapelle</i> (Weg Linie 12) statt über <i>Löwentor</i> .

⁷⁰ Da der Zeitpunkt des Fahrplanwechsels jedoch erst 24 Stunden nach Ablauf der Konzeption ist, muss für den Betrieb am Samstag, 12.12.2020, zwischen 0 und 24 Uhr eine „Zwischenlösung“ gefunden werden.

Linie	Linienverlauf	Angebotsparameter	Anmerkungen/Maßnahmen
3	Koblenz Hbf – Bf Stadtmitte/ Löhr-Center – Rauental – Uni Metternich – Güls Bf/Alte Schule – Kapelle	Mo-Fr 05:15-00:15 Uhr Sa 06:00-00:15 Uhr So/Ftg. 08:15-00:15 Uhr Takt: HVZ, NVZ, SVZ 60' Fahrzeug (HVZ): GBn (an vorlesungsfreien Tagen: Bn)	Stadtverkehrslinie Zur NVZ So/Ftg. und zur SVZ täglich verläuft jeder Umlauf zusätzlich 1x über <i>Bisholder</i> (Weg Linie 13).
5	Oberwerth CONLOG-ARENA/ Stadion – Hbf – Zentral- platz/Forum – Bf Stadtmit- te/Löhr-Center – Lützel – Metternich – Uni Metternich	Mo-Fr 05:15-00:30 Uhr Sa 05:45-00:30 Uhr So/Ftg. 07:45-00:30 Uhr Takt: HVZ, NVZ 30', SVZ 60' Fahrzeug (HVZ): GBn	Stadtverkehrslinie Zur NVZ So/Ftg. und zur SVZ täglich verläuft jeder Umlauf zusätzlich 1x über <i>Bienenstück</i> (Weg Linie 15).
6	Horchheimer Höhe Im Baumgarten – Horchheim – Pfaffendorf – Zentral- platz/Forum – Bf Stadtmitte/ Löhr-Center – Rauental – Moselweiß Gülser Brücke (– Lay Obermark)	Mo-Fr 05:00-00:15 Uhr Sa 05:45-00:15 Uhr So/Ftg. 08:00-00:15 Uhr Takt: HVZ, NVZ 30', SVZ 60' Fahrzeug (HVZ): Bn	Stadtverkehrslinie Zur SVZ Mo-Sa ab 21:00 Uhr verkehren die Fahrten ab <i>Gülser Brücke</i> weiter bis <i>Lay</i> <i>Obermark</i> und zurück
8	Koblenz Hbf – Zentralplatz/ Forum – Ehrenbreitstein – <i>Urbar – Vallendar – Bendorf</i> – <i>Sayn Schloss</i>	Mo-Fr 05:30-24:00 Uhr Sa 06:15-24:00 Uhr So/Ftg. 08:10-24:00 Uhr Takt: HVZ 30'+V, NVZ 30', SVZ 60' Fahrzeug (HVZ): GBn/Bn	Stadt-Umland-Linie Linie fährt in Richtung KO Hbf zusätzlich über Bf Stadtmitte/ Löhr-Center. Zur HVZ verkehren zusätzlich Verstärkerfahrten im Berufs- verkehr Richtung Koblenz. Mo-Fr an Schultagen (mittags) verkehren zusätzlich Verstär- kerfahrten ab Koblenz und Vallendar.
9	Koblenz Hbf – Zentralplatz/ Forum – Ehrenbreitstein – Niederberg – Arenberg – Immendorf Quellenweg	Mo-Fr 05:15-00:15 Uhr Sa 06:15-00:15 Uhr So/Ftg. 07:15-00:15 Uhr Takt: HVZ 15', NVZ 30', SVZ 60' Fahrzeug (HVZ): Bn	Stadtverkehrslinie Linie fährt in Richtung Immen- dorf zusätzlich über Pfaffen- dorf. Linie fährt in Richtung KO Hbf zusätzlich über Bf Stadtmitte/ Löhr-Center. Zur SVZ nach 23:00 Uhr ver- kehrt die Fahrt stadtauswärts über <i>Arzheim In der Strenge</i> (Weg Linie 10).
10	Bubenheim Globus – IKEA – Mittelweiden – Lützel – Bf Stadtmitte/Löhr-Center – Zentralplatz/ Forum – Ehrenbreitstein – Arzheim In der Strenge	Mo-Fr 05:15-22:30 Uhr Sa 06:15-22:30 Uhr So/Ftg. 09:15-22:15 Uhr Takt: HVZ, NVZ Mo-Sa 30', NVZ So/Ftg. 60' Fahrzeug (HVZ): Bn	Stadtverkehrslinie Linie fährt in Richtung KO Hbf zusätzlich über Bf Stadtmitte/ Löhr-Center. So/Ftg. beginnt der 60'-Takt um 9:15 Uhr. <u>Linienverlängerung:</u> Linie wird Mo-Sa 8-22 Uhr ab IKEA bis Bubenheim Globus und zurück verlängert (So/Ftg. Mittelweiden – Globus kein Betrieb). Fpl-km-Mehrleistung: ca. 13 %
27	Koblenz Hbf – Bf Stadtmitte/ Löhr-Center – Zentralplatz/ Forum – Pfaffendorfer Höhe – Asterstein Feuerwehrfachschule (– Lullo-Reinhard-Platz)	Mo-Fr 05:15-24:00 Uhr Sa 05:45-24:00 Uhr So/Ftg. 08:15-24:00 Uhr Takt: HVZ 30'+V, NVZ Mo-Sa 30', NVZ So/Ftg. 60', SVZ 60' Fahrzeug (HVZ): GBn/Bn	Stadtverkehrslinie Mo-Fr an Schultagen verkeh- ren zusätzlich Verstärkerfahr- ten ab/bis <i>Koblenz Hbf</i> und <i>Schulzentrum Asterstein</i> . Sa geht der 30'-Takt bis 17:00 Uhr, danach 60'-Takt.

Linie	Linienverlauf	Angebotsparameter	Anmerkungen/Maßnahmen
Ergänzungsnetz			
12	Karthause Karl-Härle-Str. – Friedhofskapelle – Hbf West – Zentralplatz/ Forum – Bf Stadtmitte/Löhr-Center – Lützel – Neuendorf Max-Bär-Str.	Mo-Fr 06:00-20:30 Uhr Sa 07:15-20:30 Uhr Takt: HVZ, NVZ 30' (Verdichtung der Linie 2 zum 15'-Takt) Fahrzeug (HVZ): GBn	Ergänzungslinie 1. Ordnung
13	Koblenz Hbf – Bf Stadtmitte/Löhr-Center – Rauental – Uni Metternich – Güls Bf/Alte Schule – Bisholder	Mo-Fr 05:45-20:45 Uhr Sa 06:45-20:45 Uhr Takt: HVZ, NVZ: 60' (Verdichtung der Linie 3 zum 30'-Takt) Fahrzeug (HVZ): GBn (an vorlesungsfreien Tagen: Bn)	Ergänzungslinie 1. Ordnung
15	Koblenz Zentralplatz/ Forum – Bf Stadtmitte/Löhr-Center – Lützel – Metternich Bienenstück	Mo-Fr 06:30-19:45 Uhr Sa 08:00-19:15 Uhr Takt: HVZ, NVZ: 30' (Verdichtung der Linie 5 zum 15'-Takt) Fahrzeug (HVZ): Bn	Ergänzungslinie 1. Ordnung
16	Koblenz Zentralplatz/ Forum – Bf Stadtmitte/Löhr-Center – Rauental – Moselweiß Gülser Brücke	Mo-Fr 06:15-19:15 Uhr Sa 08:15-19:15 Uhr Takt: HVZ, NVZ: 30' (Verdichtung der Linie 6 zum 15'-Takt) Fahrzeug (HVZ): Bn	Ergänzungslinie 1. Ordnung
20	Koblenz Hbf – Bf Stadtmitte/Löhr-Center – Rauental – Uni Metternich – Metternich – Rübennach Grabenstr.	Mo-Fr 06:00-20:30 Uhr Takt: HVZ 30'+V, NVZ 30' Fahrzeug (HVZ): GBn (an vorlesungsfreien Tagen: Bn)	Ergänzungslinie 1. Ordnung Zur HVZ verkehren zusätzlich Verstärkerfahrten im Berufs- und Hochschulverkehr.
356	Koblenz Hbf – Bf Stadtmitte/Löhr-Center – Lützel - Neuendorf – Wallersheim – Industriegebiet – HWK	Mo-Fr 06:45-17:15 Uhr 3,5 Fahrtenpaare; +1 Fahrtenpaar an Unterrichtstagen ab Hbf und Bf Stadtmitte/Löhr-Center direkt zum HWK Ausbildungszentrum u. z.; kein Takt Fahrzeug (HVZ): Bn	Ergänzungslinie 2. Ordnung Linie dient überwiegend dem Ausbildungsverkehr bis/ab HWK und dem Berufsverkehr.
N5	Koblenz Hbf > Zentralplatz/ Forum > Bf Mitte/Löhr-Center > Lützel > Metternich > Uni Metternich > Güls > Rauental > Bf Mitte/Löhr-Center > Hbf	Fr>Sa 01:00-02:00 Uhr Sa>So 01:00-02:00 Uhr Einzelfahrt Fahrzeug: Bn	Nachtlinie
N6	Koblenz Hbf > Zentralplatz/ Forum – Bf Mitte/Löhr-Center – Rauental – Moselweiß – Lay	Fr>Sa 01:00-01:45 Uhr Sa>So 01:00-01:45 Uhr 1 Fahrtenpaar Fahrzeug: Bn	Nachtlinie
N7	Koblenz Hbf > Zentralplatz/ Forum > Pfaffendorfer Höhe > Asterstein > Zentralplatz/ Forum > Hbf	Fr>Sa 01:00-01:45 Uhr Sa>So 01:00-01:45 Uhr Einzelfahrt Fahrzeug: Bn	Nachtlinie
N8	Koblenz Hbf – Zentralplatz/ Forum – Ehrenbreitstein – <i>Urbar – Vallendar – Bendorf – Sayn Schloss</i>	Fr>Sa 01:00-02:15 Uhr Sa>So 01:00-02:15 Uhr 1 Fahrtenpaar Fahrzeug: Bn	Nachtlinie
N9	Koblenz Hbf > Zentralplatz/ Forum > Pfaffendorf > Ehrenbreitstein > Niederberg > Arenberg > Immendorf > Zentralplatz/ Forum > Hbf	Fr>Sa 01:00-02:00 Uhr Sa>So 01:00-02:00 Uhr Einzelfahrt Fahrzeug: Bn	Nachtlinie

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

Alle weitergehenden Anforderungen an die künftige Gestaltung des ÖSPV für den Stadtverkehr Koblenz inkl. der 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 je nach Linienverlauf weiterhin beteiligten Aufgabenträgern. Dabei wurden die Festlegungen in den zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses dieses NVP bereits beschlossenen Nahverkehrsplänen der Nachbarlandkreise berücksichtigt.

Festlegung 21: Angebot und Umfang in den Regionalnetzen

- a) Es wird das in Tabelle 26 dargestellte Leistungsangebot im Rahmen der ausreichenden Verkehrsbedienung auf den Stadt-Umland-Linien und Regionallinien von, nach und innerhalb Koblenz definiert. Dieses ist nach Abstimmung mit den beteiligten Nachbaraufgabenträgern verbindlich zu gewährleisten.
- b) Lay/Linie 301: Zur Gewährleistung der festgelegten Bedienstungsstandards für den Stadtteil Lay ist dieser zur NVZ samstags im 30-Minuten-Takt und sonntags im 60-Minuten-Takt zu bedienen. Zur SVZ sonntags ist Lay nach 21 Uhr durch die Linie 6 im 60-Minuten-Takt zu bedienen (analog Bestand Mo-Sa).
- c) Rübenach/Linien 350 und/oder 353: Zur Gewährleistung der festgelegten Bedienstungsstandards für den Stadtteil Rübenach ist dieser zur NVZ samstags im 30 Minuten-Takt zu bedienen. Sonntagabends ist eine Spätfahrt nach 23 Uhr in beiden Richtungen (analog Bestand Mo-Sa) einzurichten.
- d) Lützel/Linien 350, 353, 357 und 359: Zur Beschleunigung der Linien entfällt die Bedienung der Haltestellen *Langemarckplatz* und *Wiesenweg* bzw. *An der Ringmauer*. Zur besseren Verknüpfung mit dem SPNV in Lützel ist eine räumlich und baulich geeignete Haltestelle fahrplanmäßig zu bedienen (s. Festlegung 7 e).
- e) Bubenheim/Linie 357: Aufgrund der Infrastrukturmaßnahme Nordtangente wird ein geänderter Linienweg erforderlich (siehe Karte 14. Dabei sind zusätzlich die neuen Haltestellen *In den Wiesen* und *Ferdinand-Nebel-Str.* sowie die Haltestelle *IKEA* (Möglichkeit der Verknüpfung mit Linie 10) zu bedienen.
- f) Bubenheim/Linie 357: Zur Gewährleistung der festgelegten Bedienstungsstandards für den Stadtteil Bubenheim (Ortslage) ist dieser zur NVZ Mo-Fr vormittags im 30-Minuten-Takt und sonntags ganztägig im 60-Minuten-Takt zu bedienen.

- g) Kesselheim/Linie 354: Zur Gewährleistung der festgelegten Bedienstungsstandards für den Stadtteil Kesselheim ist dieser zur NVZ samstags im 30-Minuten-Takt und sonntags ganztägig im 60-Minuten-Takt zu bedienen.
- h) Im Rahmen der Umsetzung abgestimmter Neuplanungen bei beteiligten Aufgabenträgern werden die Vorgaben dieses NVP möglichst zeitnah angepasst.

Karte 14: Bubenheim/Linie 357 – Neue Linienführung und zusätzliche Haltestellen⁷¹

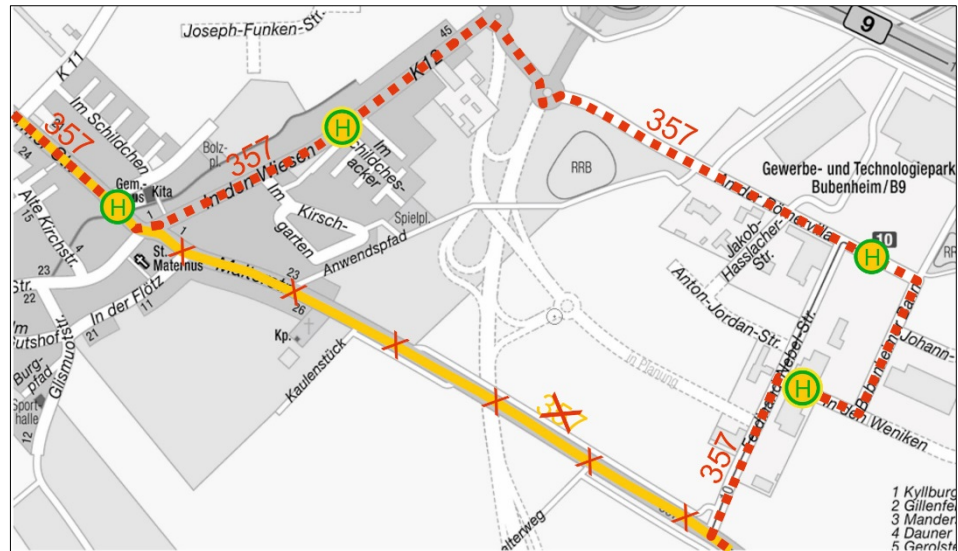


Tabelle 26: Verbindliches Leistungsangebot auf den Regionallinien

Linie	Linienverlauf	Angebotsparameter	Anmerkungen/Maßnahmen
Hauptliniennetz			
301	Koblenz Hbf – Bf Stadtmitte/ Löhr-Center – Raudental – Moselweiß – Lay – Dieblich (– Kobern-Gondorf) – Niederfell – Oberfell – Alken – Löf – Brodenbach – Burgen Wintgertsweg (– Macken Hauptstraße)	Mo-Fr 05:00-22:00 Uhr Sa 06:45-22:00 Uhr So/Ftg. 08:00-22:00 Uhr Takt: HVZ, NVZ Mo-Sa 30', NVZ So/Ftg. 60' (SVZ-Bedienung Lay durch Linie 6) Fahrzeug (HVZ): GBn	Stadt-Umland-Linie Zur HVZ morgens verkehren Verstärkerfahrten in Lastrichtung nach Koblenz und an Schultagen bis/ab Koblenz. Kobern-Gondorf und Macken werden nur von Einzelfahrten im Schülerverkehr bedient. <u>Taktverdichtung:</u> Zusätzliche Fahrten Koblenz – Lay u. z. zur NVZ (Mo-Fr 11 Fahrtenpaare, Sa 16 Fahrtenpaare, So 6 Fahrtenpaare) Verlängerung der Abendfahrten Linie 6 (So 3 Fahrtenpaare) analog Mo-Sa (siehe Linie 6)
350	Koblenz Hbf – Bf Stadtmitte/ Löhr-Center – Lützel – Metternich – Rübenach – Basenheim – Ochtendung – Hausen – Mayen Obertor	Mo-Fr 04:30-23:30 Uhr Sa 05:30-00:30 Uhr So/Ftg. 06:30-23:30 Uhr Takt: HVZ 60'+V, NVZ Mo-Sa 60', NVZ So/Ftg. 120', SVZ 120' Fahrzeug (HVZ): Bn	Regionallinie Zur HVZ morgens verkehren Verstärkerfahrten in Lastrichtung nach Koblenz.
353	Koblenz Hbf – Bf Stadtmitte/	Mo-Fr 05:00-00:15 Uhr	Regionallinie

⁷¹ Kartenausschnitt: Stadtplan Koblenz, unter: www.koblenz.de (2. April 2015)

Linie	Linienverlauf	Angebotsparameter	Anmerkungen/Maßnahmen
	Löhr-Center – Lützel - Metternich – Rübenach – <i>Bassenheim – Ochtendung – Lonnig – Kerben – Polch Markt</i>	Sa 06:00-00:15 Uhr So/Ftg. 07:00-00:15 Uhr Takt: HVZ+NVZ Mo-Sa 60', NVZ So+Ftg. 120', SVZ 120' (Verdichtung der Linie 350 zum 30'- bzw. 60'-Takt) Fahrzeug (HVZ): GBn/Bn	Taktverdichtung: Zusätzliche Fahrten Koblenz – Rübenach u. z. zur NVZ (Sa 9 Fahrtenpaare). Zusätzliche Spätfahrt Koblenz – Rübenach u. z. zur SVZ (So/Ftg. 1 Fahrtenpaar)
354	Koblenz Hbf – Bf Stadtmitte/ Löhr-Center – Lützel - Industriegebiet – Kesselheim – <i>St. Sebastian – Kaltenengers – Urmitz – Mülheim-Kärlich Rathaus</i>	Mo-Fr 04:45-24:00 Uhr Sa 05:00-24:00 Uhr So/Ftg. 09:00-23:45 Uhr Takt: HVZ 30'+V, NVZ Mo-Sa 30', NVZ So/Ftg. 60', SVZ 60' Fahrzeug (HVZ): GBn/Bn	Stadt-Umland-Linie Zur HVZ morgens verkehren Verstärkerfahrten in Lastrichtung nach Koblenz. An Schulwerktagen morgens und mittags verkehrt je eine Verstärkerfahrt zur IGS Koblenz und zurück. Taktverdichtung: Zusätzliche Fahrten Koblenz – Kesselheim u. z. zur NVZ und SVZ (Sa 12 Fahrtenpaare, So/Ftg. 6 Fahrtenpaare)
357	Koblenz Hbf – Bf Stadtmitte/ Löhr-Center – Lützel – Bubenheim – <i>Mülheim-Kärlich – Kettig – Weißenthurm – Neuwied Bf</i>	Mo-Fr 06:00-00:15 Uhr Sa 06:00-00:15 Uhr So/Ftg. 08:00-24:00 Uhr Takt: HVZ 30'+V, NVZ Mo-Fr 30', NVZ Sa, So/Ftg. 60', SVZ 60' Fahrzeug (HVZ): GBn/Bn	Stadt-Umland-Linie Zur HVZ morgens verkehren Verstärkerfahrten in Lastrichtung nach Koblenz. Taktverdichtung: Zusätzliche Fahrten Koblenz – Bubenheim u. z. zur NVZ und SVZ (Mo-Fr 3 Fahrtenpaare, So 6 Fahrtenpaare) Linienwegänderung: Von Metternich nach Bubenheim über Ferdinand-Nebel-Straße, IKEA und In den Wiesen, 3 zusätzliche Haltestellen (siehe Karte 14).
358	Koblenz Hbf – Zentralplatz/ Forum – Ehrenbreitstein – <i>Urbar – Mallendarer Berg Berufsförderungswerk</i>	Mo-Fr 05:30-21:30 Uhr Sa 08:15-21:30 Uhr So+Ftg. 10.15-21:30 Uhr Takt: HVZ 60'+V, NVZ Mo-Sa 120', NVZ So/Ftg. 4 Fahrtenpaare Fahrzeug (HVZ): Bn	Stadt-Umland-Linie An Schulwerktagen morgens verkehrt je eine Verstärkerfahrt von/nach Koblenz.
460	Koblenz Hbf – Zentralplatz/ Forum – Ehrenbreitstein – <i>Niederberg – Arenberg – Neuhäusel – Montabaur ICE-Bf</i>	Mo-Fr 05:15-24:00 Uhr Sa 06:30-24:00 Uhr So/Ftg. 08:30-23:15 Uhr Takt: HVZ 60'+V, NVZ Mo-Sa 60' NVZ So/Ftg. 120', SVZ 120' Fahrzeug (HVZ): Bn	Regionallinie An Schulwerktagen morgens verkehren Verstärkerfahrten von/nach Koblenz.
570	Koblenz Zentralplatz/ Forum – Hbf – <i>Horchheim - Niederlahnstein – Oberlahnstein – Braubach Bf</i>	Mo-Fr 04:45-00:15 Uhr Sa 05:45-00:15 Uhr So/Ftg. 08:15-00:15 Uhr Takt: HVZ 30', NVZ Mo-Sa 30', NVZ So/Ftg. 60', SVZ 60' Fahrzeug (HVZ): GBn/Bn	Stadt-Umland-Linie
571	Koblenz Zentralplatz/ Forum – Hbf – <i>Niederlahnstein – Oberlahnstein Kliniken Lahnhöhe</i>	Mo-Fr 06:15-20:45 Uhr Sa 07:45-20:45 Uhr So/Ftg. 09:00-20:45 Uhr Takt: HVZ 60', NVZ Mo-Sa 60', NVZ So/Ftg. 120' Fahrzeug (HVZ): GBn/Bn	Stadt-Umland-Linie

Linie	Linienverlauf	Angebotsparameter	Anmerkungen/Maßnahmen
620	Koblenz Bf Stadtmitte/ Löhr-Center – Hbf – Karthause – Waldesch – Buchholz – Ehr – Kratzenburg – Ney – Halsenbach – Emmelshausen – Kastellaun – Simmern Bf	Mo-Fr 05:30-22:30 Uhr Sa 08:00-01:15 Uhr So/Ftg. 08:15-01:15 Uhr Takt: HVZ, NVZ, SVZ: 120' Fahrzeug (HVZ): Bn	Regionallinie
650	Koblenz Zentralplatz/ Forum – Hbf – Stolzenfels – Rhens – Brey – Spay – Boppard Bf	Mo-Fr 05:30-00:15 Uhr Sa 06:00-00:15 Uhr So/Ftg. 09:00-00:15 Uhr Takt: HVZ 30'+V, NVZ Mo-Fr 30', NVZ Sa, So/Ftg. 60', SVZ 60' Fahrzeug (HVZ): GBn/Bn	Stadt-Umland-Linie Zur HVZ morgens verkehren Verstärkerfahrten in Lastrichtung nach Koblenz. An Schulwerktagen mittags Verstärkerfahrt ab Koblenz.
Ergänzungsnetz			
160	Hachenburg Markt – Herschbach – Selters – Marienhäuser – Dierdorf – Kleinmaischheid – Isenburg – Sayn – Bendorf – Vallendar – Urbar – Koblenz-Ehrenbreitstein – Zentralplatz/ Forum – Hbf	Mo-Fr 05:45-18:15 Uhr 2,5 Fahrtenpaare; an Schultagen +1 Fahrt ab Hachenburg nach Koblenz und +2 Fahrten ab KO nach Herschbach bzw. Hachenburg Fahrzeug (HVZ): B (ab 2022: Bn)	Ergänzungslinie 2. Ordnung
318	Höhr-Grenzhausen – Grenzau – Alsbach – Wirscheid – Sessenbach – Nauort – Stromberg – Sayn – Engers – Bendorf – Vallendar – Urbar – Koblenz-Ehrenbreitstein – Zentralplatz/ Forum – Hbf	Mo-Fr 05:45-20:15 Uhr Sa 08:15-14:15 Uhr Mo-Fr 8 Fahrtenpaare, Sa 1 Fahrtenpaar Fahrzeug (HVZ): B	Ergänzungslinie 1. Ordnung
319	Siershahn – Sessenbach – Grenzau – Nauort – Stromberg – Sayn – Engers – Bendorf – Vallendar – Urbar – Koblenz-Ehrenbreitstein – Zentralplatz/ Forum – Hbf	Mo-Fr 05:45-18:45 Uhr 2 Fahrtenpaare Fahrzeug (HVZ): B (ab 2022: Bn)	Ergänzungslinie 2. Ordnung
342	Koblenz Hbf – Bf Stadtmitte/ Löhr-Center – Polch – Kaisersesch – Ulmen Bf	Mo-Fr 06:15-17:45 Uhr 1 Fahrtenpaar+V Fahrzeug (HVZ): B	Ergänzungslinie 2. Ordnung An Schulwerktagen morgens verkehrt eine Verstärkerfahrt ab Polch nach KO.
355	Gappelnach – Münstermaifeld – Kobern-Gondorf – Winnigen – Koblenz-Güls – Bf Stadtmitte/ Löhr-Center – Hbf	Mo-Fr 07:45-16:45 Uhr 3 Fahrtenpaare Fahrzeug (HVZ): Bn	Ergänzungslinie 2. Ordnung An Schulwerktagen mittags verkehrt eine zusätzliche Fahrt ab Koblenz bis Kobern-Gondorf/Rüber.
359	Koblenz Hbf – Bf Stadtmitte/ Löhr-Center – Lützel – Metternich – Rübenach – Basenheim – Saffig – Plaidt Dorfplatz	Mo-Fr 06:45-19:15 Uhr Sa 06:45-12:30 Uhr Mo-Fr 4 Fahrtenpaare, Sa 2 Fahrtenpaare Fahrzeug (HVZ): Bn	Ergänzungslinie 1. Ordnung
370	Koblenz Hbf – Bf Stadtmitte/ Löhr-Center – Lützel – Gewerbepark – Mülheim-Kärlich Rheinlandhalle	Mo-Fr 05:45-21:15 Uhr Sa 06:30-21:15 Uhr Takt: HVZ 60'+V, NVZ 60' Fahrzeug (HVZ): GBn/Bn	Ergänzungslinie 1. Ordnung Zur HVZ morgens verkehren Verstärkerfahrten in beiden Richtungen.
380	Polch Markt – Gappelnach – Münstermaifeld – Lonnig – Wolken – Koblenz Autohof/ A61 – Metternich – Rauental – Bf Stadtmitte/ Löhr-Center – Hbf	Mo-Fr 06:15-20:00 Uhr Sa 08:15-14:15 Uhr Mo-Fr 4,5 Fahrtenpaare+V, Sa 1 Fahrtenpaar Fahrzeug (HVZ): B/NB	Ergänzungslinie 1. Ordnung An Schulwerktagen morgens verkehrt eine zusätzliche Fahrt nach Koblenz, mittags 2 zusätzliche Fahrten ab Koblenz.

Linie	Linienverlauf	Angebotsparameter	Anmerkungen/Maßnahmen
485	Koblenz Hbf – Zentralplatz/ Forum – Ehrenbreitstein – <i>Urbar – Vallendar – Weiters- burg – Höhr-Grenzhausen – Hilgert – Baumbach – Rans- bach – Ebernhahn – Wirges (– Siershahn)</i>	Mo-Fr 06:00-19:45 Uhr Sa 07:15-15:30 Uhr Mo-Fr 6 Fahrtenpaare, Sa 3 Fahrtenpaare Fahrzeug (HVZ): B	Ergänzungslinie 1. Ordnung An Schulwerktagen verkehrt 1 zusätzliches Fahrtenpaar morgens nach Koblenz und mittags ab Koblenz.
573	Koblenz Zentralplatz/ Forum – Hbf – <i>Niederlahnstein – Oberlahnstein – Friedland / Friedrichslegen</i>	Mo-Fr 06:15-20:00 Uhr Takt: HVZ, NVZ 60' Fahrzeug (HVZ): Bn	Ergänzungslinie 1. Ordnung Nachrichtlich: zusätzliche Fahrten im Schülerverkehr außerhalb Koblenz (bis Frücht)
621	Koblenz Bf Stadtmitte/ Löhr- Center – Hbf – <i>Karthause – Waldesch – Udenhausen – Nörtershausen – Buchholz – Ehr – Kratzenburg – Ney – Halsenbach – Emmelshausen Zentrum am Park</i>	Mo-Fr 04:45-00:30 Uhr Sa 05:30-00:30 Uhr Takt: HVZ 120'+V, NVZ, SVZ 120' Fahrzeug (HVZ): Bn	Ergänzungslinie 1. Ordnung An Schulwerktagen zahlreiche Verstärkerfahrten nach/von Koblenz Weitere Schüler- und Kinder- gartenfahrten außerhalb Koblenz (Buchholz, Halsen- bach, Emmelshausen)
N1	Koblenz Zentralplatz/ Forum > Hbf > <i>Stolzenfels > Rhens > Brey > Spay Mainzer Str.</i>	Fr>Sa 01:00-01:45 Uhr Sa>So 01:00-01:45 Uhr Einzelfahrt Fahrzeug: Bn	Nachtlinie
N2	Koblenz Bf Stadtmitte/ Löhr- Center > Zentralplatz/Forum > Hbf > <i>Karthause > Wald- esch > Buchholz > Ehr > Halsenbach > Emmelshausen Schulzentrum</i>	Fr>Sa 01:00-02:15 Uhr Sa>So 01:00-02:15 Uhr Einzelfahrt Fahrzeug: Bn	Nachtlinie
N3	Koblenz Hbf – Zentralplatz/ Forum – <i>Pfaffendorf – Horchheim – Niederlahnstein – Oberlahnstein – Braubach Bf</i>	Fr>Sa 01:00-02:15 Uhr Sa>So 01:00-02:15 Uhr 1 Fahrtenpaar Fahrzeug: Bn	Nachtlinie
N4	Koblenz Hbf > Zentralplatz/ Forum > <i>Neuendorf > Wallersheim > Kesselheim > St. Sebastian > Kaltenengers > Urmitz > Mülheim-Kärlich > Koblenz-Bubenheim > Mit- telweiden > Zentralplatz/ Forum > Hbf</i>	Fr>Sa 01:00-02:00 Uhr Sa>So 01:00-02:00 Uhr Einzelfahrt Fahrzeug: Bn	Nachtlinie
N10	Koblenz Hbf > Zentralplatz/ Forum > <i>Lützel > Metternich > Rübenach > Bassenheim > Ochtendung > Hausen > Mayen Obertor</i>	Fr>Sa 01:00-02:00 Uhr Sa>So 01:00-02:00 Uhr Einzelfahrt Fahrzeug: Bn	Nachtlinie
N11	Koblenz Hbf > Zentralplatz/ Forum > <i>Neuhäusel > Mon- tabaur ICE-Bahnhof</i>	Fr>Sa 01:00-02:00 Uhr Sa>So 01:00-02:00 Uhr Einzelfahrt Fahrzeug: Bn	Nachtlinie

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.

Im Rahmen künftig anstehender Liniengenehmigungen bzw. -vergaben sind die aus der Analyse der Bedienungsqualität einzelner Koblenzer Stadtteile (die zzt. ausschließlich

durch Stadt-Umland-Linien oder Regionallinien angefahren werden) hervorgegangenen Mängel durch Ergänzung von Fahrten zur Taktverdichtung zu beheben.

Soweit sich auf der Grundlage von Beschlüssen in den Nachbarlandkreisen (anlässlich Fortschreibung der Nahverkehrspläne, davon abgeleiteten Detailkonzepten 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.

Festlegung 22: 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 ausgewertet.
- 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 oder neue Linie: Die Erschließung und Bedienung des Stadtteils Lay ist zu verbessern (alternativ zur Taktverdichtung der bestehenden Linie 301).
- d) Arenberg/Linie 9: Die Anbindung der südlichen Wohnbereiche ist zu verbessern.
- e) Rübenach/Linie 20: Die Bedienung des Stadtteils Rübenach am Wochenende ist zu verbessern, insbesondere an Samstagen (Prüfung einer Einrichtung der Linie 20 samstags alternativ zur Verdichtung der Regionallinien im gleichen Korridor).
- 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. Es sind Alternativen ohne eine Schwächung der Verkehrsfunktion radialer Hauptlinien (z. B. der Linie 6) bevorzugt zu entwickeln.
- 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.
- l) Aufgrund der Verkehrsbelastung soll die Erschließung des Innenstadtbereichs über den „Mindeststandard“ hinaus verbessert werden. Dazu ist die Einrichtung zusätzlicher Haltestellen an bestehenden Linien zu prüfen, z. B. Friedrich-Ebert-Ring/Viktoriastr., Viktoriastr./Schlossstr. oder Bahnhofstr./Kreisverwaltung.
- m) Bei dem vorgesehenen Umbau des sog. IKEA-Kreisels (Bubenheim) zu einem LSA-geregelten Knoten im Zuge des Baus der Nordtangente ist ein weitestgehend störungsfreier ÖPNV-Betrieb für die Verbindung zwischen IKEA und Globus zu gewährleisten, z. B. durch eine LSA-Beeinflussung.
- n) Zur verlässlichen Planung, Finanzierung und Umsetzung weiterer Busbeschleunigungsmaßnahmen ist nach Abstimmung der beteiligten Ämter und der Verkehrsunternehmen ein Maßnahmen- und Zeitplan (Prioritäten) aufzustellen. Die ÖPNV-spezifischen Kosten sind in den Projekten transparent auszuweisen.

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 die vorhandene Linie 301 zu verdichten (zumindest im Abschnitt Koblenz – Lay), oder es sind alternativ Fahrten der Linien 6/16 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 15). 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 15: Prüfauftrag Arenberg: Alternative innerörtliche Führung als Linie 9/19⁷²



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 Linie bislang nicht am Abend und am Wochenende. Zu prüfen wäre primär eine Aufnahme des Betriebs an Samstagen während der Ladenöffnungszeiten. Samstags könnte auf eine Bedienung des Hauptbahnhofs durch diese Linie verzichtet und diese nur zwischen Bf Stadtmitte/Löhr-Center und Rübenach eingesetzt werden, wenn sich dadurch wirtschaftliche Vorteile hinsichtlich Wageneinsatz und Dienstplan ergeben.

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*) 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.

Die **Verbesserung des Abendangebotes** erfolgt zur Gewährleistung eines 30-Minuten-Taktes für die Innenstadtbereiche auch am Abend und zur verbesserten Bedienung wachsender Nachfragepotenziale, etwa im Kontext der wachsenden Hochschulstand-

⁷² Kartenausschnitt: Stadtplan Koblenz, unter: www.koblenz.de (2. April 2015)

orte und zunehmend studentisch geprägten Stadtbezirke. Es 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 von Studierenden und Besuchern in Koblenz wird auch 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 zeitlich ausdehnt werden kann (Abfahrten nach 2:00 Uhr) und 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 Wendepunkt 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 seit Dezember 2014 – aufgrund der notwendigen Taktverdichtung zur Hochschule bei gleichzeitigem Erhalt der Bedienungsqualität am Bundesarchiv – weggefallene Feinerschließung der Siedlung Am Flugfeld im Rahmen dieser Querverbindung wieder eingerichtet werden. Aufgrund der Topographie und der zum Teil 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**

Das ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord ist ein Gemeinschaftsprojekt des Landes Rheinland-Pfalz (vertreten durch das Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur), des Zweckverbandes SPNV Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord), des Zweckverbandes Verkehrsverbund Region Trier (ZV VRT) und des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel (VRM), letztere stellvertretend für die betroffenen lokalen Aufgabenträger. Anlass ist

die Absicht der Beteiligten, die Planungen für den Straßenpersonennahverkehr untereinander und mit dem Rheinland-Pfalz-Takt 2015 künftig stärker zu verzahnen.

Im Fokus steht dabei der Wunsch nach einer Sicherung und Weiterentwicklung vor allem des regionalen und ländlichen ÖPNV auf der Straße. Dabei sind im Rahmen der Konzeption verkehrliche wie wirtschaftliche Belange gleichermaßen zu berücksichtigen. Folgende der vorab definierten Anforderungen an das Konzept („Planerische Leitplanken“) sind für das Stadtgebiet Koblenz von besonderer Relevanz:

- Der Bestand bestimmt nicht das neue Angebot; verkehrsunternehmensneutrale Planung,
- symmetrische Angebotsgestaltung (Schaffung von „Vollknoten“),
- einheitliche Linienwege,
- Einsatz / Ausbau bedarfsorientierter Systeme,
- intensivere Verknüpfung Schiene / Bus,
- Verzahnung von Stadtverkehren mit Stadt-Umland-Verkehren,
- Verbesserung der Einbindung wichtiger Ziele (Gewerbe, Ausbildung,...) in den größeren Städten.⁷³

Die Konzeption für den Stadtverkehr Koblenz⁷⁴ berücksichtigt außerdem die Zielsetzungen und Anforderungen für den NVP aus dem Aufstellungsprozess.

Festlegung 23: Umsetzung des ÖPNV-Konzepts Rheinland-Pfalz Nord

- a) Das ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord wird als Planungsinitiative wohlwollend zur Kenntnis genommen. Es liefert zum einen grundsätzliche Leitlinien für die weitere ÖPNV-Planung („planerische Leitplanken“), zum anderen konkrete Ansätze für die mittelfristig mögliche Weiterentwicklung des ÖPNV in Koblenz.
- b) Nach Vorlage der Schlussfassung werden für den Stadtverkehr Koblenz das Konzept als Ganzes und die vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen im Sinne eines Prüfungsauftrages hinsichtlich ihrer vollständigen oder teilweisen Umsetzbarkeit nach verkehrlichen und wirtschaftlichen Kriterien näher untersucht.
- c) Die Konzeptvorschläge für den Stadt-Umland- und Regionalverkehr von und nach Koblenz werden in Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern und dem Zweckverband SPNV Nord entsprechend geprüft.
- d) Künftige alternative Planungs- und Betriebskonzepte zur Weiterentwicklung des Stadtverkehrs in Koblenz sollen sich eng an den grundsätzlichen Leitlinien bzgl. Verknüpfung/Abstimmung von Stadt- und Regionalverkehr sowie dem Einsatz bedarfsgesteuerter Bedienungssysteme bei schwacher Nachfrage orientieren.

Erläuterung: Die Liniensteckbriefe zur Netzkonzeption für Koblenz im ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord sowie die wesentlichen Änderungsvorschläge gegenüber dem heutigen Angebot (Bestand) sind in Anhang B zusammengestellt.

Das Konzept sieht u.a. die **Einrichtung eines Verknüpfungspunktes** für den Stadt-Umland-Verkehr (bis zu 5 Busse) **im Bereich Bubenheim/Gewerbepark** vor (präferiert wird die Nutzung der Haltestelle IKEA mit entsprechendem Ausbau). Dort wird die stündliche Verknüpfung einer Radiallinie (heutige Linie 357: Koblenz – Bubenheim – Mülheim-Kärlich – Neuwied) und einer neu geplanten Tangentiallinie über den Rhein (Vallendar – Bubenheim – KO-Metternich – Verwaltungszentrum), jeweils in beiden

⁷³ vgl. Präsentation des VRM zum ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord (allgemein) vom 22.04.2015 im Rahmen der AG NVP

⁷⁴ Die Konzeption des ÖPNV-Konzeptes Rheinland-Pfalz Nord liegt zzt. (Mai 2015) im Entwurfsstadium vor. Die Schlussfassung ist für Ende 2015 geplant.

Richtungen sowie einer neuen Gewerbeparklinie (ersetzt teilweise bisherige Linie 370: Bassenheim – Mülheim-Kärlich – Urmitz Bahnhof – Gewerbepark Mülheim-Kärlich – KO-Bubenheim), die dort beginnen und enden soll, vorgeschlagen.

6 Organisation und Finanzierung

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

6.1 Zuständigkeiten (Federführungen)

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

Die Stadt Koblenz ist Aufgabenträgerin für den straßengebundenen ÖPNV im Stadtgebiet gemäß § 5 Abs. 1 Nahverkehrsgesetz Rheinland-Pfalz (NVG). Sie ist auch zuständig für alle anderen öffentlichen Verkehrsangebote, die sowohl im Stadtverkehr als auch anteilig im Regionalverkehr fahren. Die Abgrenzung erfolgt nach dem verkehrlichen Gewicht⁷⁵ der Linien; ist dieses der Stadt zuzurechnen, liegt auch bei der Stadt die federführende Zuständigkeit. Im Ergebnis trägt die Stadt die Verantwortung für die Grunderschließung im ÖPNV, soweit sich dieser Bedarf für die Stadt Koblenz in ihrer Funktion als Oberzentrum begründet (Gewährleistung der Daseinsvorsorge).

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

Neben der Schülerbeförderung im Linienverkehr organisiert die Stadt auch Schülertransporte als freigestellte Verkehre⁷⁶. Für diese Verkehre ist die Stadt aber nicht als Aufgabenträgerin, sondern in ihrer Funktion als Schulträgerin und damit als Schulwegkostenträger gemäß § 69 Schulgesetz Rheinland-Pfalz (SchulG) zuständig. Als Schulwegkostenträgerin kauft die Stadt zudem in größerem Umfang Schülerfahrkarten im ÖPNV bei den Verkehrsunternehmen, die zum überwiegenden Anteil unentgeltlich an die Schülerinnen und Schüler ausgegeben werden.

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

⁷⁵ Hier sind v. a. die Anteile der Verkehrsleistung, die wesentlichen Verkehrsfunktionen jeweils, in Kombination und in Verbindung mit dem Bezugsgebiet sowie betriebspezifische Anforderungen ausschlaggebend.

⁷⁶ Es handelt sich dabei um Verkehre, die freigestellt sind von den Pflichten im Linienverkehr und nur nach Bedarf durchgeführt werden und damit nicht für die Allgemeinheit zugänglich sind

Jahren gewährt werden. Die zuständige Genehmigungsbehörde in Rheinland-Pfalz ist der Landesbetrieb für Mobilität (LBM).

Die Interessen der Aufgabenträger in der Region an einem einheitlichen Tarif und Marketing werden zurzeit im Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM) operativ umgesetzt. Gleichzeitig sind im VRM die Verkehrsunternehmen organisiert, die für den Vertrieb der Fahrausweise verantwortlich sind. Da die Fahrausweise im gesamten Verbundraum bei jedem Unternehmen Gültigkeit haben, muss bei Reisen mit Umstieg (z. B. vom Bus zur Bahn oder umgekehrt) nur ein Fahrausweis gekauft werden⁷⁷. Die Unternehmen regeln untereinander die Aufteilung der Einnahmen mittels eines Einnahmeaufteilungsvertrags (EAV).

6.2 *Benennung der Finanzierungsträger*

Der SPNV als Rückgrat des regionalen ÖPNV wird aus den Mitteln des Zweckverbandes SPNV Nord finanziert. Diese Mittel werden seitens des Landes aus der Zuweisung von Bundesmitteln nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG) getragen. Dieses gilt ausschließlich der Finanzierung des SPNV und des sonstigen ÖPNV⁷⁸ und ist insofern die zentrale gesetzliche Finanzierungsgrundlage für den übergeordneten Nahverkehr.

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

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

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

3.615.546 € für Schülerfahrkarten*,
für den freigestellten Schülerverkehr*.

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

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

⁷⁷ Ausnahme sind die Haustarife der Verkehrsunternehmen für Verkehre zwischen Koblenz und dem Westerwaldkreis bzw. Zielen außerhalb des Verbundraumes. Ausnahme ist ebenfalls das unternehmenseigene Tarifangebot eTicket der evm Verkehrs GmbH, das zzt. nur auf deren Linien und der KVG-Linie 301 (hier nur im Stadtgebiet) Gültigkeit hat.

⁷⁸ Die Mittel werden in Rheinland-Pfalz auch zur Finanzierung nicht kostendeckender Regionalbus-Linien, die eine SPNV ergänzende Funktion im bzw. zum SPNV-Netz haben, verwendet.

Die Stadt Koblenz erhält zudem vom Land im Jahr 2014 eine Zuwendung in Höhe von 126.765 € zur **Wahrnehmung der ÖPNV-Aufgaben** gemäß § 10 NVG. Dem gegenüber stehen im Bezugsjahr folgende Ausgaben:

200.190 €	Verbundumlage an die VRM GmbH,
74.340 €	sonstige Zuschüsse und Ausgleichszahlungen für einzelne Linienfahrten zur Taktverdichtung, Nachtbus-Verkehre und Anerkennung von VRM-Tickets im Schrägaufzug Ehrenbreitstein und auf bestimmten Rhein- und Moselfähren.

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

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

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

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

Für den Gültigkeitszeitraum dieses NVP ist davon auszugehen, dass seitens der Stadt Koblenz über das zuvor benannte Engagement hinaus keine weiteren eigenen Mittel zur Finanzierung des ÖPNV bereitgestellt werden können.

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

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

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

Ergänzungsmaßnahmen finanziert (z. B. Anlagen zu dynamischen Fahrgastinformation (DFI) mit Echtzeitauskunft).

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

6.3 *Aufstellung eines Finanzierungsplans*

Das Gesamtvolumen des straßengebundenen ÖPNV beträgt innerhalb der Stadt Koblenz rund 4,1 Mio. Fahrplan-Kilometer (Fpl-km) pro Jahr⁷⁹, davon 2,4 Mio. Fpl-km für Stadtverkehrsleistungen (Linien im Linienbündel Stadtverkehr Koblenz) und 1,7 Mio. Fpl-km im Regionalverkehr (alle anderen Linien).

Die Kosten des ÖSPV differieren stark; sie werden ganz entscheidend von der Effizienz des Einsatzes von Fahrern und Bussen bestimmt. Diesbezüglich weist der Stadtverkehr im Regelfall günstigere Bedingungen auf. Da der ÖSPV im Stadtverkehr jedoch eine niedrigere Durchschnittsgeschwindigkeit aufweist (im Vergleich zum Regionalverkehr) und anteilig größere Fahrzeuge (Gelenkbusse) zum Einsatz kommen, sind die spezifischen Kosten etwas höher. Kalkuliert man die Kosten in einer Bandbreite von 3,50 bis 4,50 €/Fpl-km, so ergibt sich – grob überschlägig – ein Gesamtkostenvolumen für den ÖPNV in der Stadt Koblenz von rund 16,4 Mio. € (in Preisen von 2014).

Nachdem in der Vergangenheit verschiedene Maßnahmen zur Steigerung der betrieblichen Effizienz von den Verkehrsunternehmen noch realisiert werden konnten, können die Verkehre heute als weitgehend optimiert eingeschätzt werden. Insofern wird der allgemeine Kostenanstieg, insbesondere bei Diesel und bei Löhnen, sich zukünftig vollständig in den laufenden Kosten niedergeschlagen sein. Im Ergebnis muss mit einer Kostensteigerung über alle Kostenkomponenten von 2,5 % bis 3,0 % pro Jahr gerechnet werden. Unterstellt man im Mittel 2,75 % pro Jahr, so steigen die Kosten von 16,4 Mio. € für 2015 auf ca. 19 Mio. € im Jahr 2020 an (bei konstantem Leistungsvolumen).

Der Kostendeckungsgrad des ÖSPV in Koblenz kann gegenwärtig nicht abgeleitet werden, weil die Entwicklung der Erlöse und des Erlösanteils der evm an den VRM-Gesamterlösen nicht abschließend geplant werden können; gleichzeitig ist die zukünftige Entwicklung der Ausgleichsleistungen nach dem Preis-Kosten-Ausgleich nicht planbar. Realistischer Weise werden daher die Kosten des Stadtverkehrs im ÖPNV nach derzeitigem Stand zukünftig nicht vollständig durch den ÖSPV-Betrieb erwirtschaftet werden können. Insofern werden derzeit Lösungen gesucht, wie das ÖSPV-Angebot langfristig gegenfinanziert werden kann.

Die aktuell gültigen, eigenwirtschaftlichen Liniengenehmigungen laufen weitgehend noch bis Ende 2020. Außerdem, wie zuvor erwähnt, verbietet die momentane Haushaltssituation weiteres Engagement der Stadt zu Gunsten des ÖPNV. Daher werden die in diesem NVP festgelegten Maßnahmen als unter den gegebenen Mitteln der ÖPNV-Finanzierung realisierbar betrachtet. Andernfalls sind sie als Prüfaufträge zur Vorbereitung und Präzisierung verbindlicher Vorgaben gemäß § 8 Absatz 3 Satz 2 PBefG im Rahmen anstehender Neugenehmigungen und -vergaben – überwiegend erst Ende 2020 – zu verstehen.

⁷⁹ Bei stadtgrenzüberschreitenden Linien wurde die Kilometerleistung jeweils anteilig für das Stadtgebiet Koblenz ermittelt.

Anlässlich der konzeptionellen Weiterentwicklung des ÖSPV im Norden von Rheinland-Pfalz ist zu erwarten, dass in den nächsten Jahren auch die künftige Finanzierungsverantwortung und praktikable Finanzierungsoptionen grundsätzlich überdacht und neu geregelt werden. Vor allem im Großstadtverkehr werden die Anforderungen hinsichtlich Angebot, Qualität und Verlässlichkeit weiter steigen – auch um eine wirksame Entlastung der Innenstadtbereiche vom zunehmenden motorisierten Verkehrsaufkommen zu erreichen. Für den lokalen ÖSPV sind daher gangbare Wege aufzuzeigen, um insbesondere in schwieriger Haushaltslage und bei nur begrenzt möglichem zusätzlichem Engagement der Verkehrsunternehmen – in eigenwirtschaftlichem Rahmen – den Erhalt und die Weiterentwicklung der gewachsenen ÖPNV-Struktur sicherstellen zu können.

6.4 *Künftige Vergabe der Busverkehrsleistungen*

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

Das formale Vergabeverfahren beginnt mittels Vorinformation im EU-Amtsblatt spätestens im September 2018. Bis dahin müssen alle erforderlichen Arbeiten zur Vorbereitung mit Klärung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, der betrieblichen Ausgestaltung, der organisatorischen und rechtlichen Abstimmung mit den beteiligten Nachbareaufgabenträgern und Verkehrsunternehmen sowie den erforderlichen Ratsbeschlüssen inkl. Anpassung des NVP an die Ergebnisse der Vorarbeiten abgeschlossen sein.

6.5 *Umsetzungszeitplan*

In Abhängigkeit zu den festliegenden Genehmigungslaufzeiten und den gesetzlichen Fristen für Genehmigungs- bzw. Vergabeverfahren wird zur Umsetzung des NVP folgender Zeitplan vorgesehen:

2016:

August Beginn neue Genehmigungs- bzw. Vertragslaufzeit der Linie 380 (befristet)

2017:

Juli Ablauf Antragsfrist zur Neugenehmigung der Linie 27, danach Prüfung und Genehmigungsentscheidung durch den LBM

2018:

Januar Vorlage der Ergebnisse nach Abschluss Bearbeitung der Prüfaufträge im NVP zur Befassung der städtischen Gremien

Juni Beschlussfassungen des Stadtrates Koblenz zu anstehenden Vergabeverfahren inkl. der Finanzierungsgrundlagen für den ÖPNV ab dem Fahrplanjahr 2020/2021 und ggf. relevanten Anpassungen/ Ergänzungen des NVP (spätester Termin)

August Beginn neue Genehmigungslaufzeit der Linie 27 (befristet)
 Beginn neue Genehmigungs- bzw. Vertragslaufzeit der Linie 355 (befristet)
 Beginn neue Genehmigungs- bzw. Vertragslaufzeit der Linienbündel Hunsrückhöhenstraße Nord und Oberes Mittelrheintal

September	Beginn des Vergabe- bzw. Genehmigungsverfahrens für das Linienbündel Stadtverkehr Koblenz; Federführung: Stadt Koblenz
2020:	
Dezember	Beginn neue Genehmigungs- bzw. Vertragslaufzeit des Linienbündels Stadtverkehr Koblenz
	Beginn neue Genehmigungs- bzw. Vertragslaufzeit des Linienbündels Lahnstein
	Beginn neue Genehmigungs- bzw. Vertragslaufzeit der Linien 350, 353, 354, 357 und 359 (befristet)
2021:	
Dezember	Beginn neue Genehmigungs- bzw. Vertragslaufzeit der Linienbündel Maifeld, Linke Rheinseite und Rechte Rheinseite
2022:	
Januar	„Vollständige Barrierefreiheit“ im ÖPNV gemäß § 8 (3) Satz 3 PBefG
2024:	
Januar	Beginn neue Genehmigungs- bzw. Vertragslaufzeit der Linie 301
Februar	Beginn neue Genehmigungs- bzw. Vertragslaufzeit der Linie 460

Verzeichnis der Festlegungen im NVP

Festlegung 1: Rolle des ÖPNV als Mobilitätsträger	61
Festlegung 2: Wahrnehmung der Aufgabenträgerfunktion	61
Festlegung 3: ÖPNV und städtische Planung	62
Festlegung 4: Grundsatz der vollständigen Barrierefreiheit.....	63
Festlegung 5: Definition der Netzstruktur	64
Festlegung 6: Definition der Netzhierarchie.....	65
Festlegung 7: Verknüpfungs- und Umsteigepunkte	66
Festlegung 8: Schnittstellen zum Individualverkehr	67
Festlegung 9: Anforderungen an den Schienenpersonennahverkehr	69
Festlegung 10: Anforderungen an den Personenfernverkehr	70
Festlegung 11: Ausreichende Verkehrsbedienung im ÖPNV.....	70
Festlegung 12: Qualitätssicherung im ÖSPV.....	71
Festlegung 13: Eingesetzte Fahrzeuge.....	72
Festlegung 14: Haltestelleneinrichtungen	74
Festlegung 15: Betriebsdurchführung und Fahrgastinformation	76
Festlegung 16: Anwendung des abgestimmten (Verbund)Tarifs	78
Festlegung 17: Anwendung Landestariftreuegesetz	79
Festlegung 18: Linienbündelung und Linienzuordnung.....	81
Festlegung 19: Begrenzung der Genehmigungslaufzeiten	84
Festlegung 20: Angebot und Umfang im Stadtnetz Koblenz	85
Festlegung 21: Angebot und Umfang in den Regionalnetzen	88
Festlegung 22: Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes.....	93
Festlegung 23: Umsetzung des ÖPNV-Konzepts Rheinland-Pfalz Nord.....	97

Ergänzung:

Festlegung 15.1: Anforderungen an die Umweltqualität

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Bundesrechtliche Anforderungen an den NVP	8
Tabelle 2: Landesrechtliche Anforderungen an den NVP	9
Tabelle 3: Linienübersicht Koblenz (mit Federführung als Aufgabenträger)	13
Tabelle 4: Linienübersicht Koblenz (mit Beteiligung als weiterer Aufgabenträger)	14
Tabelle 5: Flächenausdehnungen in Koblenz nach Gemarkungen und Nutzungen (Auswahl)	15
Tabelle 6: Einwohner der größten Städte in Rheinland-Pfalz	17
Tabelle 7: Bevölkerung in Koblenz nach Altersgruppen (Demografie)	19
Tabelle 8: Liste der Schulen in Koblenz	21
Tabelle 9: Angebot im Schienenpersonenfernverkehr über Koblenz Hbf (Bestand)	31
Tabelle 10: Angebot im Schienenpersonennahverkehr über Koblenz Hbf (Bestand) ...	32
Tabelle 11: Angebotsleistung Bus im Stadtverkehr (Bestand lt. Fahrplan 2014/15)	35
Tabelle 12: Angebotsleistung Bus im Regionalverkehr (Bestand lt. Fahrplan 2014/15)	36
Tabelle 13: VRM-Tariftabelle 2015	41
Tabelle 14: Zuordnung Gebietstypen und Referenzhaltestellen je Stadtteil	44
Tabelle 15: Standards zur Bemessung der Erschließungsqualität	45
Tabelle 16: Definition der Verkehrszeiten und Betriebszeitfenster	47
Tabelle 17: Standards zur Bemessung der Bedienungsqualität	47
Tabelle 18: Reisezeiten zwischen Koblenzer Stadtteilen und Innenstadtzentrum	48
Tabelle 19: Vorausberechnung Bevölkerungsentwicklung nach Planungsbezirken in Koblenz	53
Tabelle 20: Ziele und Leitlinien für den ÖPNV in Rheinland-Pfalz (Auswahl)	56
Tabelle 21: Netzhierarchie und Angebotskategorien im Koblenzer Stadtnetz	66
Tabelle 22: ÖPNV-Verknüpfungspunkte und Schnittstellen zu MIV/Rad	68
Tabelle 23: Zuordnung der Linien zu Linienbündeln	82
Tabelle 24: Harmonisierungszeitplan	84
Tabelle 25: Verbindliches Leistungsangebot im Stadtverkehr Koblenz	85
Tabelle 26: Verbindliches Leistungsangebot auf den Regionallinien	89

Kartenverzeichnis

Karte 1: Räumliche Abgrenzung und Gliederung der Stadt Koblenz	12
Karte 2: Raum- und Siedlungsstruktur.....	16
Karte 3: Bevölkerung und Demografie	18
Karte 4: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte	20
Karte 5: Schulstandorte	22
Karte 6: ÖPNV-relevante Ziele (Stadtgebiet)	24
Karte 7: ÖPNV-relevante Ziele (Vergrößerung Innenstadt).....	25
Karte 8: Verkehrsinfrastruktur.....	27
Karte 9: Pendlerverflechtung.....	28
Karte 10: Pkw-Bestand	30
Karte 11: ÖPNV-Liniennetz Koblenz – Grundangebot NVZ tagsüber (Bestand)	33
Karte 12: ÖPNV-Netz Koblenz – Innenstadtangebot Stadtverkehr (Bestand)	34
Karte 13 (a-f): Erschließungsmängel im Stadtgebiet (Auswahl)	46
Karte 14: Bubenheim/Linie 357 – Neue Linienführung und zusätzliche Haltestellen ...	89
Karte 15: Prüfauftrag Arenberg: Alternative innerörtliche Führung als Linie 9/19	95

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Bevölkerungsprognose 2010 – 2020/2030 der Stadt Koblenz	53
Abbildung 2: Vergleich der voraussichtlichen Bevölkerungsentwicklung 2010 – 2020/2030	54
Abbildung 3: Dieselpreisentwicklung in Deutschland (1994-2014)	55
Abbildung 4: Haltestellenbeschilderung im Stadtgebiet Koblenz – Musterdarstellung	75
Abbildung 5: Referenzhaltestelle für barrierefreie Aus- und Neubauten	76

Abkürzungen

Abkürzung	Bedeutung
AEg	Allgemeines Eisenbahngesetz
AG	Auftraggeber
AT	Aufgabenträger (zuständige Behörde nach EU-Verordnung 1370/2007)
B+R	Bike and Ride
BinSchG	Binnenschiffahrtsgesetz
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftunternehmen im Personenverkehr
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
EBO	Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung
EU- VO	EU-Verordnung
evm	Energieversorgung Mittelrhein AG
EW	Einwohner
FäV	Fährenbetriebsordnung
Fpl-km	Fahrplan-Kilometer
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GVZ	Güterverkehrszentrum
HVZ	Hauptverkehrszeit
HWK	Handwerkskammer
IHK	Industrie- und Handelskammer
ISIM	Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur
ITCS	Intermodal Transport Control System (auch: RBL - rechnergestütztes Betriebsleitsystem)
ITF	Integraler Taktfahrplan
KEVAG	Koblenzer Elektrizitätswerk und Verkehrs-AG
KoStatIS	Koblenzer Statistisches Informations-System
LBM	Landesbetrieb Mobilität
LEP IV	Landesentwicklungsprogramm
LPIG	Landesplanungsgesetz
LSA	Lichtsignalanlage
LTTG	Landestariftrüegegesetz
MBn	Midibus
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NBn	Minibus
NVG	Nahverkehrsgesetz
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Normalverkehrszeit/ Nebenverkehrszeit
ÖDA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher straÙengebundener Personenverkehr
P+R	Park and Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Rad	Radverkehr
RegG	Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs
RLP	Rheinland-Pfalz
RROP	Regionaler Raumordnungsplan

Fortsetzung siehe nächste Seite

Fortsetzung

Abkürzung	Bedeutung
SchulG	Schulgesetz
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SVZ	Schwachverkehrszeit
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VRM	Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH
VRT	Verkehrsverbund Region Trier
VU	Verkehrsunternehmen
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
ZV SPNV-Nord	Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland- Pfalz Nord

Anhang A Haltestellenverzeichnis für die Stadt Koblenz

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

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

Fortsetzung siehe nächste Seite

Fortsetzung

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

Fortsetzung siehe nächste Seite

Fortsetzung

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

Fortsetzung siehe nächste Seite

Fortsetzung

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

Fortsetzung siehe nächste Seite

Fortsetzung

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

Anhang B Übersicht ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord

Nachfolgende Tabelle fasst die Liniensteckbriefe für den Stadtverkehr Koblenz und für die Stadt relevante Stadt-Umland-Linien gemäß dem Stand des ÖPNV-Konzepts⁸⁰ zusammen. Im Anschluss an die tabellarische Darstellung werden die entsprechenden Netzpläne für den Tag- und Nachtverkehr beigelegt. Eine größere Darstellung dieser Pläne liegt als Anlage zu diesem NVP bei (Quelle: IGDB).

Hinweis: Da das Konzept teilweise eine andere Liniennummernsystematik als im Bestand vorsieht, werden nachfolgend die Bezeichnungen der „neuen“ Linien gemäß der Planung **blau unterlegt in weißer Schrift** dargestellt.

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/Ftg. 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/Ftg. 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

⁸⁰ Bearbeitungsstand bei Redaktionsschluss des NVP: 26.05.2015

Linie	Konzeptvorschlag	Änderungen zum Bestand
4	Metternich – Universität – Raualtal – 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 – Raualtal – 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/Ftg. 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 6 von/nach Horchheimer Höhe	<ul style="list-style-type: none"> • Neue Linie • Direktverbindung zwischen Moselweiß und Metternich/ Universität
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/Ftg. 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/Ftg. 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

Linie	Konzeptvorschlag	Änderungen zum Bestand
<p>6</p> <p>16</p>	<p>Moselweiß – Raental – Zentralplatz – Pfaffendorf – Horchheim – Horchheimer Höhe</p> <p>Mo-Fr Bus 05:15-22:30 30'-Takt Sa Bus 05:15-07:15 60' Bus 07:15-22:30 30' So/Ftg. 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'</p> <p>Während der Betriebszeiten der Linie 24 Wagendurchlauf auf Linie 24 von/nach Universität</p> <p>Moselweiß – Raental – Zentralplatz</p> <p>Mo-Fr Bus 06:00-19:00 30'-Takt Sa Bus 08:30-19:00 30'</p> <p>Während der Betriebszeiten der Linie 19 Wagendurchlauf auf Linie 19 von/nach Immendorf</p>	<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) • Entspricht Linie 16
<p>7</p> <p>17</p> <p>27</p>	<p>Moselweiß – Goldgrube – Zentralplatz – Lützel – Bubenheim Globus</p> <p>Mo-Fr Bus 06:15-18:15 30'-Takt</p> <p>Während der Betriebszeiten der Linie 27 Wagendurchlauf auf Linie 27 von/nach Kesselheim</p> <p>Goldgrube – Zentralplatz – Lützel – Bubenheim Globus</p> <p>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/Ftg. 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'*</p> <p>* keine Bedienung der Teilstrecke Lützel In der Rothenlänge – Bubenheim Globus</p> <p>Bubenheim Globus – Kesselheim</p> <p>Mo-Fr Bus 05:45-18:15 60'-Takt</p> <p>Während der Betriebszeiten der Linie 7 Wagendurchlauf auf Linie 7 von/nach Moselweiß</p>	<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/Ftg. • Ersetzt Linie 1 zwischen Goldgrube und Zentralplatz (jedoch nicht über Hbf) • Ersetzt Linie 10 zwischen Zentralplatz und IKEA • Verlängerung der Linie bis Bubenheim Globus • Neue Linie • Direktverbindung zwischen Bubenheim Globus und Kesselheim • Anbindung HWK (ersetzt Linie 356)
<p>8</p>	<p>Koblenz – Urbar – Vallendar – Bendorf-Sayn</p> <p>Mo-Fr Bus 05:00-20:15 30'-Takt+V Sa Bus 06:00-07:15 60' Bus 07:15-20:15 30' So/Ftg. Bus 08:00-11:45 60' Bus 11:45-20:15 30' Mo-So Bus 20:15-00:00 60'</p> <p>Zusätzliches Fahrtenangebot in den Nächten Fr/Sa und Sa/So/Ftg. ggf. auch über Linie 33</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Entspricht Linie 8

Linie	Konzeptvorschlag	Änderungen zum Bestand
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/Ftg. 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/Ftg. 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)
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/Ftg. 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/Ftg. 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/Ftg. 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)

Linie	Konzeptvorschlag	Änderungen zum Bestand
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/Ftg. 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/Ftg. 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/Ftg. Bus 08:00-00:00 60' Zusätzliches Fahrtenangebot in den Nächten Fr/Sa und Sa/So/Ftg.	<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
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/Ftg. 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/Ftg. Bus 08:00-00:00 60' Zusätzliches Fahrtenangebot in den Nächten Fr/Sa und Sa/So/Ftg.	<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

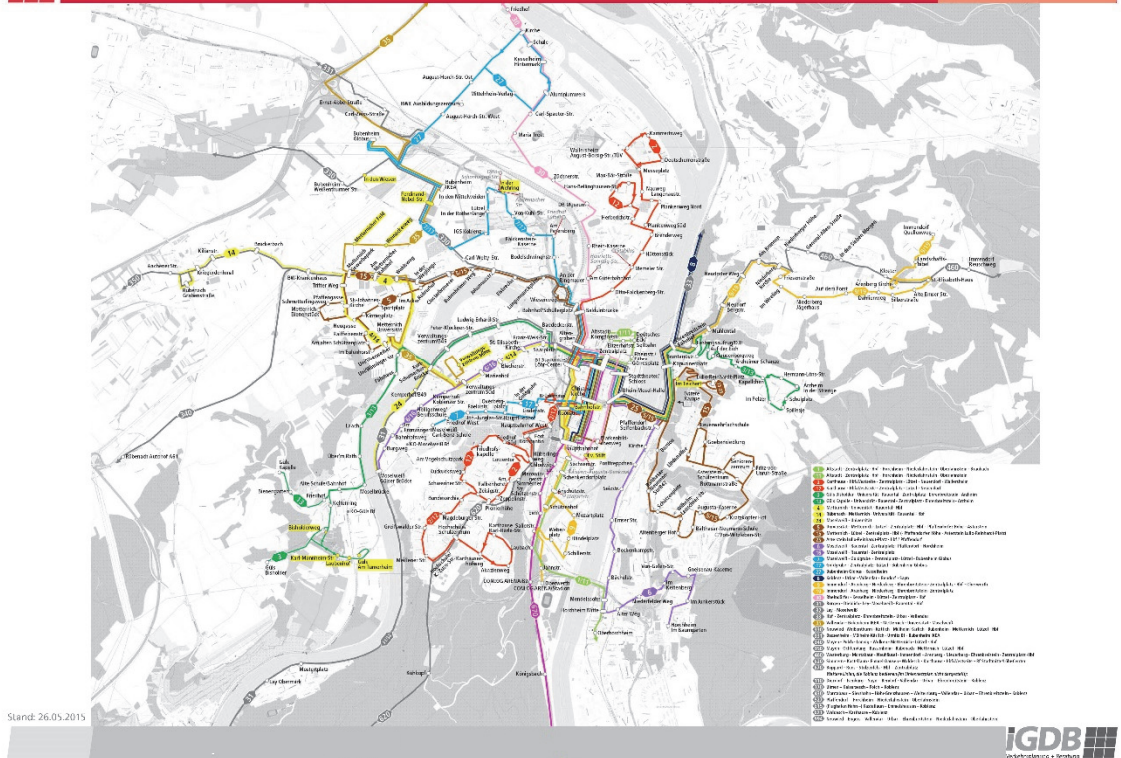
Linie	Konzeptvorschlag	Änderungen zum Bestand
330	Neuwied – Weißenthurm – Kettig – Mülheim-Kärlich – Bubenheim – Lützel – Koblenz Mo-Fr Bus 05:00-20:00 30'-Takt+V Bus 20:00-00:00 60' Sa Bus 06:00-09:00 60' Bus 09:00-18:00 30' Bus 18:00-00:00 60' So/Ftg. Bus 08:00-00:00 60' Zusätzliches Fahrtenangebot in den Nächten Fr/Sa und Sa/So/Ftg.	<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/Ftg. Bus 08:00-00:00 120'+V Wagendurchlauf auf Linie 35 Zusätzliches Fahrtenangebot in den Nächten Fr/Sa und Sa/So/Ftg.	<ul style="list-style-type: none"> • Ersetzt Linie 358 zwischen Koblenz und Mallendarer Berg • Verlängerte Linienführung von Mallendarer Berg bis Vallendar (Zentrum)
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/Ftg. 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 – Lonnig – 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/Ftg. Bus 08:00-00:00 120' Zusätzliches Fahrtenangebot in den Nächten Fr/Sa und Sa/So/Ftg. auf dem Abschnitt Koblenz – Polch	<ul style="list-style-type: none"> • RegioLinie • Ersetzt Linie 380 zwischen Lonnig und Koblenz • Ausdehnung des Angebotes abends und am Wochenende

Linie	Konzeptvorschlag	Änderungen zum Bestand
350	<p>(Mayen – Hausen – Welling –**) Ochtendung – (Saffig –*) Bassenheim – Rübenach – Metternich – Lützel – Koblenz</p> <p>Mo-Fr Bus 05:00-20:00 30'-Takt+V Bus 20:00-00:00 60'</p> <p>Sa Bus 06:00-09:00 60' Bus 09:00-18:00 30' Bus 18:00-00:00 60'</p> <p>So/Ftg. Bus 08:00-00:00 60'</p> <p>* Bedienung Saffig: Mo-Fr (S) Bus 06:00-17:00 V</p> <p>** 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/Ftg. Bus 08:00-00:00 120'</p> <p>Zusätzliches Fahrtenangebot in den Nächten Fr/Sa und Sa/So/Ftg.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • RegioLinie • Ersetzt Linien 350/353/359
Linienbündel Vordereifel		
370	<p>(Ulmen – Kaisersesch –*) Polch – Koblenz</p> <p>Mo-Fr Bus 05:00-20:00 120'-Takt+V</p> <p>* Abschnitt Ulmen – Polch: Mo-Fr Bus 05:00-20:00 V</p>	<ul style="list-style-type: none"> • ExpressBus • Ersetzt Linie 342 zwischen Ulmen und Koblenz • Taktverkehr zwischen Polch und Koblenz
Linienbündel Hunsrückhöhenstr. Nord		
615	<p>(Flughafen Hahn –*) Kastellaun – Emmelshausen – Koblenz</p> <p>Mo-Fr Bus 05:00-00:00 120'-Takt+V</p> <p>Sa Bus 06:00-00:00 120'</p> <p>So/Ftg. Bus 08:00-00:00 120'</p> <p>* Abschnitt Flughafen Hahn – Kastellaun: Fahrplanangebot orientiert sich am jeweils aktuellen Flugangebot am Flughafen Hahn</p>	<ul style="list-style-type: none"> • RegioLinie • ExpressBus
620	<p>Simmern – Niederkumbd – Klosterkumbd – Laubach – Gammelshausen – Kastellaun – Gödenroth – Braunshorn – Niedert – Emmelshausen – Halsenbach – Ehr – Buchholz – Udenhausen – Pfaffenheck – Naßheck – Waldesch – Karthause – Koblenz</p> <p>Mo-Fr Bus 05:00-19:00 60'-Takt+V Bus 19:00-00:00 120'</p> <p>Sa Bus 06:00-00:00 120'</p> <p>So/Ftg. Bus 08:00-00:00 120'</p> <p>* Abschnitt Flughafen Hahn – Kastellaun: Fahrplanangebot orientiert sich am jeweils aktuellen Flugangebot am Flughafen Hahn</p>	<ul style="list-style-type: none"> • RegioLinie • Ersetzt Linie 621 • Taktfahrplan
621	<p>Waldesch – Karthause – Koblenz</p> <p>Mo-Fr Bus 06:00-19:00 120'-Takt+V</p> <p>Außerhalb der Hauptverkehrszeiten: Fahrtenangebot nur innerhalb von Waldesch mit Anschluss an Linie 620</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ersetzt Linie 621 • Taktfahrplan
Linienbündel Oberes Mittelrheintal		
670	<p>Koblenz – Stolzenfels – Rhens – Brey – Spay – Boppard Hbf (– Buchenau*)</p> <p>Mo-Fr Bus 05:00-20:00 30'-Takt+V Bus 20:00-00:00 60'</p> <p>Sa Bus 06:00-00:00 60'</p> <p>So/Ftg. Bus 08:00-00:00 60'</p> <p>* Abschnitt Boppard – Buchenau: Mo-Fr 05:00-19:00 60'+V, 19:00-00:00 60'</p> <p>Zusätzliches Fahrtenangebot in den Nächten Fr/Sa und Sa/So/Ftg.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ersetzt Linie 650 • Verlängerte Linienführung bis Boppard-Buchenau

Linie	Konzeptvorschlag	Änderungen zum Bestand
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/Ftg. Bus 08:00-00:00 120' * Abschnitt Macken – Burgen Mo-Fr (S)	<ul style="list-style-type: none"> • Ersetzt Linie 301 • Ausdehnung des Angebotes abends
110	Dierdorf – Großmaiseid – 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/Ftg. Bus 09:00-00:00 120'	<ul style="list-style-type: none"> • RegioLinie • Entsetzt Linie 160 • Taktfahrplan
430	Montabaur – Wirges – Siershahn – Ransbach-Baumbach – Höhr-Grenzhausen – Weikersburg – Vallendar – Urbar – Ehrenbreitstein – Koblenz Mo-Fr Bus 05:00-00:00 60'+V Sa Bus 06:00-00:00 60'+V So/Ftg. Bus 09:00-00:00 60'+V	<ul style="list-style-type: none"> • RegioLinie • Entsetzt Linie 485 • Taktfahrplan
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/Ftg. 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/Ftg.	<ul style="list-style-type: none"> • RegioLinie • Entspricht Linie 460 • Regelmäßige Bedienung der Niederberger Höhe • Regelmäßige Durchbindung ab/bis Westerburg • Taktfahrplan
610	Koblenz – Dörth Industriegebiet – Kastellaun – Flughafen Hahn Mo-So Bus * * Fahrplanangebot orientiert sich am jeweils aktuellen Flugangebot am Flughafen Hahn	<ul style="list-style-type: none"> • Entspricht Linie 610
994	Neuwied – Engers – Vallendar – Urbar – Ehrenbreitstein – Niederlahnstein – Oberlahnstein Mo-Fr Bus 06:00-17:00 V* * Nur an Schultagen Ausbildungsverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Entspricht Linie 994 • Änderungen nach Anforderung der Schulen

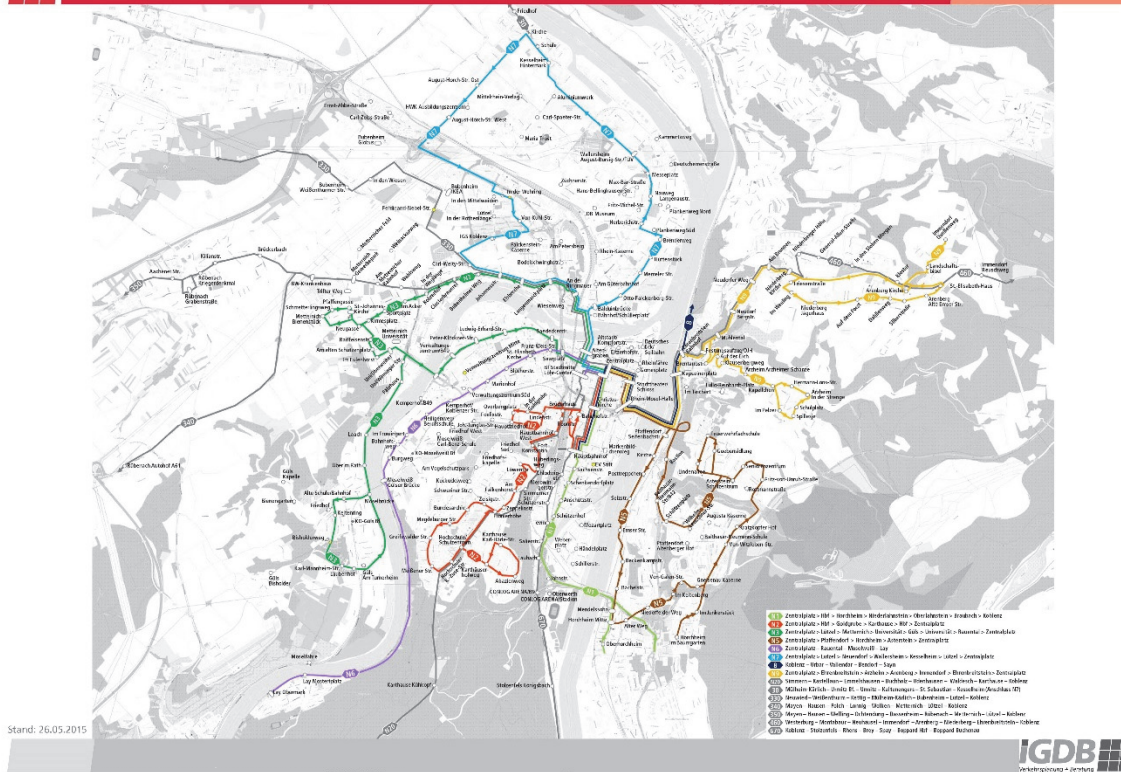
ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord, Liniennetz Tag (Planungsstand: 26.05.2015)

Stadt Koblenz – Planung – Liniennetz Tag



ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord, Liniennetz Nacht (Planungsstand: 26.05.2015)

Stadt Koblenz – Planung – Liniennetz Nacht



Anhang C Rückmeldungen aus dem Anhörungsverfahren

Vor der Beschlussfassung des NVP 2015 der Stadt Koblenz wurde auf Basis von § 8 (3) des NVG Rheinland-Pfalz den Trägern öffentlicher Belange sowie den an der Nahverkehrsplanung interessierten regionalen Stellen und Unternehmen (Anhörungsberechtigten) die Gelegenheit zur Kenntnisnahme und Stellungnahme gegeben.

Im Rahmen dieses Anhörungsverfahrens wurden im August 2015 nachfolgende Stellen angeschrieben, über den Entwurf des NVP zur Anhörung informiert und um Stellungnahme gebeten. Der Anhörungsentwurf selbst konnte als PDF-Dokument von der Webseite der Stadt Koblenz heruntergeladen werden.

Folgende Stellen und Organisationen wurden um Stellungnahme gebeten:

- Stadtratsfraktionen
- Ortsbeiräte
- Umweltamt
- Tiefbauamt
- Kultur- und Schulverwaltungsamt
- Seniorenbeirat der Stadt Koblenz
- Jugendrat Koblenz
- Behindertenbeauftragter Stadt Koblenz
- Der Kreis – Club Behinderter und Ihrer Freunde
- Blinden- und Sehbehindertenverein für Koblenz und Umgebung e. V.
- Lokale Agenda 21 Arbeitsgruppe Verkehr
- Oekostadt Koblenz e. V.
- VCD-Kreisverband Mittelrhein e. V.
- ADFC KV Koblenz/Untermosel
- BUND
- NABU Rheinland Pfalz
- Pro Bahn Regionalverband Mittelrhein-Westerwald
- Zweckverband SPNV Nord
- Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH
- Landesbetrieb Mobilität
- evm Verkehrs GmbH
- KVG
- Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH
- rheinhunsrückbus GmbH
- Zickenheiner GmbH
- Omnibusbetrieb Jörg Orthen GmbH
- Griesar Reisedienst GmbH
- Stadtwerke Bonn Verkehrs GmbH
- DB Regio Südwest AG
- transregio Deutsche Regionalbahn GmbH
- VIAS GmbH
- vectus verkehrsgesellschaft mbH
- Kreisverwaltung Mayen-Koblenz
- Kreisverwaltung Rhein-Lahn-Kreis
- Kreisverwaltung Westerwaldkreis
- Kreisverwaltung Rhein-Hunsrück-Kreis
- Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald
- Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord
- IHK Koblenz

- Einzelhandelsverband Mittelrhein e. V.
- Straßenverkehrsgenossenschaft Rheinland eG
- ADAC Mittelrhein
- Ver.di Bezirk Koblenz
- dbb-Kreisverband Koblenz-Stadt
- Komba Rheinland-Pfalz
- Universität Koblenz-Landau/Campus Koblenz
- AStA der Universität Koblenz-Landau
- Hochschule Koblenz
- AStA der Hochschule Koblenz

Der Anhörungszeitraum wurde vom 24. August 2015 bis 16. Oktober 2015 festgelegt. Auf Antrag einzelner Stellen wurde die Antwortfrist verlängert.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Rückmeldungen nach Absendern sinngemäß zusammengefasst dargestellt und kommentiert worden mit Hinweis, inwieweit eine Berücksichtigung im NVP vorgesehen ist.

Verweise auf Kapitel, Seiten, Tabellen, Karten oder Festlegungen beziehen sich auf den Anhörungsentwurf des NVP, Stand 24.08.2015.

Anhörungs- verfahren Absender Rückmeldung	Kommentar, Anregung, Kritik	Abwägung/Antwort der Stadt Koblenz
ADFC Koblenz	Titelseite: (...) Der nun vorliegende Bericht wird 2016 in Kraft gesetzt. Er soll per Definition 5 Jahre umfassen. Vorschlag: Titelseite entsprechend anpassen.	Der NVP gilt mit dem Stadtratsbeschluss, vsl. ab 18.12.2015. Er ist spätestens nach 5 Jahren fortzuschreiben.
ADFC Koblenz	(...) Dem Bericht [soll] eine Kurzfassung [vorangestellt] (...) werden mit einer Schwachstellenanalyse des bestehenden Angebotes, den zukünftig angestrebten Zielen, den zu deren Abstellung erforderlichen Maßnahmen, deren Bewertung und einem Termin-/ Finanzierungsplan.	Für diese Aufstellung des NVP wird von einer Kurzfassung abgesehen.
ADFC Koblenz	Viele unnötige Zitate, z. B. aus dem NVG (...), viele statistische Daten, die nicht in einem direkten Zusammenhang zur Aufgabe des NVP stehen und die inhaltlichen Wiederholungen machen den Bericht umfangreich. Das erschwert die Beschäftigung und das Verständnis. Vorschlag: Alles an Text, was nicht unbedingt im Zusammenhang erforderlich ist, ersatzlos streichen.	Die Benennung rechtlicher und statistischer Grundlagen im NVP ist für den Gesamtzusammenhang erforderlich.
ADFC Koblenz	Der Bericht enthält Aussagen zum Personenverkehr, bei dem die Entscheidungskompetenz nicht bei Koblenz liegt. Vorschlag: Im Bericht nur die Aussagen aufnehmen, die Koblenz entscheiden kann. Sind informative Aussagen zu Themen, auf die Koblenz keinen Einfluss hat, wichtig, muss deutlich werden, dass es sich dabei um „Bemühungen“ handelt.	Wichtige Aussagen zum Personenverkehr, die jedoch nicht in der Entscheidungskompetenz von Koblenz liegen, werden im NVP nachrichtlich dargestellt.

Anhörungs- verfahren Absender Rückmeldung	Kommentar, Anregung, Kritik	Abwägung/Antwort der Stadt Koblenz
ADFC Koblenz	Tarif: Das engmaschige Tarifwaben-System im Stadtgebiet ist kompliziert und führt teilweise zu ungerechten Fahrpreisen. Vorschlag: Radikale Vereinfachung (...), ein Einheitsfahrchein für das Stadtgebiet. Kompromiss: Bis zu 3 Tarifen mit City und max. zwei ringförmigen Außenbereichen.	Wird im Rahmen eines Prüfauftrages zur künftigen Tarifgestaltung berücksichtigt.
ADFC Koblenz	Erschließungsqualität: Ist zu grob charakterisiert. Es sollte klar erkennbar werden, welche urbanen Einzugsbereiche noch nicht die Mindeststandards erfüllen, wie man das bewertet und wo dringender Handlungsbedarf besteht.	Die Analyse der Erschließungsqualität erfolgte auf Basis der VDV-Schrift Nr. 4 aus 6/2001.
ADFC Koblenz	Zur realistischen Beurteilung der Verbindungsqualität ist Tabelle 18 ungeeignet. Es werden weder Umsteigebeziehungen noch typische Start-Ziel-Beziehungen dargestellt. Vorschlag: Typische Fahr- und Reisezeiten Start – Ziel (...) zusätzlich zur Beurteilung und Bewertung heranziehen. Auch die Aufnahme einiger Vergleichsdaten zu „komplexen Reisezeiten“ mit Takteinflüssen etc. ergeben erst den zu einer ehrlichen Beurteilung erforderlichen Vergleich.	Die Analyse der Verbindungsqualität entspricht dem Charakter des NVP als Rahmenplan.
ADFC Koblenz	[Die Aussage] „Keine der untersuchten ÖPNV-Verbindungen im Stadtgebiet Koblenz weist ein schlechtes oder sehr schlechtes Reisezeitverhältnis zum MIV auf.“ Diese Aussage ist (...) nicht zutreffend. Vorschlag: (...) [Es] ist deutlich zu machen, was man daraus entnehmen kann und was nicht.	Die Herangehensweise und Gewichtung entspricht den Vorgaben zur Verbindungsqualität des ÖPNV unter www.forschungsinformationssystem.de
ADFC Koblenz	Bei der Kostenentwicklung wird die Dieselpreisentwicklung in der Vergangenheit als Fahrpreis bestimmend herangezogen. Vorschlag: Aus repräsentativen statistischen Daten sollten Schätzstützdaten zur Preisentwicklung im ÖSPV abgeleitet werden und zusätzliche sollten die zu erwartenden Kostensteigerungen durch neue bzw. angehobene Qualitätsanforderungen zur Prognose der Fahrpreisentwicklung herangezogen werden.	Seriöse Prognosen zur Dieselpreisentwicklung für die folgenden 5 Jahre sind nicht möglich.
ADFC Koblenz	In den Buslinien, zumindest in denen zu den Höhenstadtteilen, soll zukünftig eine den politischen Vorgaben zur Förderung des Radverkehrs angemessene Fahrradmitnahme möglich sein. Die Anregungen der LA21 AG Verkehr für einen Probebetrieb wurden von der evm Verkehr abgelehnt, ohne auf die konkreten Anregungen einzugehen. Vorschlag: Regelungen mit einer für Busfahrer und Radler stressfreien Fahrradmitnahme sind in den Bericht aufzunehmen. (...)	Wird im Rahmen eines Prüfauftrages zur erweiterten Verknüpfung von Fahrrad & ÖSPV berücksichtigt.
ADFC Koblenz	(...) In den Bericht [sollten] verbindliche Aussagen mit Beispielen zu erforderlichen Verstärkung der Fahrgastkapazität (...) [aufgenommen werden mit] Nennung von Veranstaltungsbeispielen, wo und wann die Verstärkungsmaßnahmen sinnvoll sind.	Wird als Anforderung im Rahmen der Vorabbekanntmachung (Art. 7 Abs. 2 EU-VO 1370/2007) berücksichtigt.

Anhörungs- verfahren Absender Rückmeldung	Kommentar, Anregung, Kritik	Abwägung/Antwort der Stadt Koblenz
ADFC Koblenz	(...) [Es] gibt viele Bereiche, in denen (...) der ÖSPV durch parkende oder andienende Kfz eingeengt wird und den zur zügigen Bewegung notwendigen Verkehrsraum nicht hat. Vorschlag: (...) In allen städtischen Verkehrsplanungen und verkehrsrechtlichen Anordnungen [ist] sicherzustellen, dass die Linienbusse zügig ihre Linien befahren können und auch die fahrplanmäßigen Busbegegnungen reibungslos verlaufen.	Wird im Rahmen der planerischen und technischen Möglichkeiten berücksichtigt.
ADFC Koblenz	(...) [Es] werden P+R- und B+R-Haltestellen an Bedeutung gewinnen. Vorschlag: (...) Dem Trend [ist] bei der zukünftigen Gestaltung der Haltestellen Rechnung zu tragen.	Wird im Rahmen eines Prüfauftrages zur erweiterten Verknüpfung von Fahrrad & ÖSPV berücksichtigt. Siehe auch Festlegung 8 .
ADFC Koblenz	Die Umsetzung der Vorgabe ‚Barrierefreiheit‘ zieht sich über viele Jahre hin. Vorschlag: (...) Die hochfrequentierten Haltestellen [sollen] zuerst barrierefrei werden.	Siehe Festlegung 4 c) . Wird im Rahmen der Bearbeitung des Prüfauftrages berücksichtigt.
ADFC Koblenz	(...) Angebot der Verkehrsleistung im erforderlichen Umfang [kann] künftig nicht mehr betriebswirtschaftlich gerechnet erbracht werden (...). Vorschlag: In den Bericht ist aufzunehmen, welche Maßnahmen zur Finanzierung herangezogen werden sollen oder generell in Betracht kommen. (...)	Finanzierungsoptionen und Finanzierungsrahmen sind zunächst landesseitig zu regeln.
ADFC Koblenz	Festlegung 3 a): (...) Konkret anführen, in welchen (...) [maßgeblichen Dokumenten zu finden ist], was [an Zielen der Landes-, Regional- und Bauleitplanung sowie des Klimaschutzes bei der Gestaltung des ÖPNV] beachtet werden muss.	Die Ziele sind in den entsprechenden Planwerken hinreichend dokumentiert.
ADFC Koblenz	Die Tarifbedingungen im Verbundgebiet sind schwer zu verstehen. (...) Im gesamten [Tarif-]Verbundgebiet [ist] bei der Konzessionsvergabe [zu] vereinbaren, dass einheitliche und verständliche Tarifbedingungen und alle fahrplanmäßig im Verbundgebiet verkehrenden Personentransportmittel mit einheitlichen Bedingungen in den Verbund – einschließlich der Seilbahn und Fähren – eingeschlossen sind. Es gibt (...) unterschiedliche Rabattstufen : [eTicket, VRM-Card] 20 % oder [Bahncard] 25 % (...). Vorschlag. Harmonisierung auf 25 %.	Wird im Rahmen eines Prüfauftrages zur künftigen Tarifgestaltung berücksichtigt.
ADFC Koblenz	Das Reisen mit dem Bus (...) in den Westerwaldkreis ist tariflich eine Zumutung. Vorschlag: (...) [Es] sollte das (...) Bemühen des Verbundes um eine Einigung mit Anwendung der VRM-Tarife auch dort in die NVP-Ziele aufgenommen werden.	Es wird auf den künftigen NVP des Westerwaldkreises verwiesen.

Anhörungs- verfahren Absender Rückmeldung	Kommentar, Anregung, Kritik	Abwägung/Antwort der Stadt Koblenz
ADFC Koblenz	(...) Die Systeme zur Kommunikation zwischen den Bussen der diversen Konzessionsinhaber (...) [sind] nicht kompatibel. Vorschlag: (...) [Es] muss (...) ein harmonisiertes System gefordert werden (Durchgabe von Fahrgastinformationen, Umsteigebeziehungen bei Verspätungen...).	Wird als Anforderung im Rahmen der Vorabbekanntmachung (Art. 7 Abs. 2 EU-VO 1370/2007) berücksichtigt.
ADFC Koblenz	(...) Statt der Altersvorgabe [für Fahrzeuge] sind eindeutige, verbindliche Ziel-Vorgaben, die alle Forderungen hinsichtlich der technischen Ausrüstung und des Komforts an die Fahrzeugflotte definieren, zu vereinbaren. Die Formulierung z.B. in Festlegung 13 f) weist den richtigen Weg. Alle detaillierten technischen Forderungen sollten durch Wirksamkeits-Forderungen ersetzt werden, die (...) vom Konzessionsnehmer [zu erfüllen sind]. [Bei] Forderungen mit dem Zusatz „...sofern nichts anderes vereinbart wurde“ (...) handelt es sich um „unbestimmte Forderungen“, weil unter Vorbehalt stehend. Vorschlag: Konkret angeben, was und wo das vereinbart ist, was der Konzessionsnehmer (...) zu beachten hat.	Gemäß den vergabe- und genehmigungsrechtlichen Anforderungen sind konkrete Zielvorgaben stets hinreichend präzise vom Aufgabenträger zu beschreiben.
ADFC Koblenz	Tabelle 23: Bei den Linienbündeln [sind] unterschiedliche Laufzeiten angegeben, die harmonisiert werden. Vorschlag: Angaben, wie die Harmonisierung erfolgt.	Das Vorgehen bei der Harmonisierung wird in Kapitel 5.1.3 beschrieben.
ADFC Koblenz	Die Attraktivität des ÖSPV muss durch ein Maßnahmenbündel so angehoben werden, das mehr Reisende auf den Linienbus umsteigen, um den MIV in der Stadt zu reduzieren. Linienoptimierung, Einsatz komfortabler, nutzfrequenter Linienbusse, Verkürzung der Fahrzeiten, Anpassen der Taktfrequenzen, Nachtbusse, interessante Abo-Angebote, ein Jobticket (...), gute Infos zum ÖSPV und den Vorteilen seiner Nutzung im Stadtgebiet.	Vorschläge in diesem Sinn werden im Rahmen der Maßnahmenplanung und Prüfaufträge berücksichtigt.
ADFC Koblenz	(...) ÖPNV hat im Verkehrsraum Vorrang. Die Aussage ist wichtig. Vorschlag: Kernaussage deutlicher hervorheben, damit die Entscheidungsträger in Politik und Verwaltung in Sachen Verkehr das erkennen und (...) beherzigen.	Aussage wird im Rahmen der Festlegung 1 b) hervorgehoben.
ADFC Koblenz	Verknüpfung Preis-, Veranstaltungsticket, Hotelübernachtung etc. mit einem integrierten Fahrschein für das Verbundgebiet wäre wünschenswert. Vorschlag: Zumindest für den Bereich der evm Verkehr ist zu versuchen, mit Veranstaltern, Übernachtungsbetrieben (...) eine Einigung herbeizuführen.	Wird im Rahmen eines Prüfauftrages zur künftigen Tarifgestaltung berücksichtigt.
ADFC Koblenz	Linienbusse [verkehren] in verkehrsmäßig stark belasteten Bereichen und tragen wesentlich zu Lärm und Schadstoffen im Kernbereich der Stadt bei. [Es sind] (...) zukünftig Maßnahmen zur Reduzierung (...) [zu ergreifen]. Vorschlag: (...) Nennung der Umweltaforderungen an die Linienbusse, die die City befahren.	Hinweis wird im Rahmen der Qualitätssicherung berücksichtigt.

Anhörungs- verfahren Absender Rückmeldung	Kommentar, Anregung, Kritik	Abwägung/Antwort der Stadt Koblenz
ADFC Koblenz	(...) Über Querfinanzierungen [sollte] ein Weg zum besseren ÖSPV (...) gefunden werden (...), z. B. durch eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung (...) mit kostendeckenden Gebühren – auch für das Anwohnerparken (...).	Siehe dazu Kapitel 6.3.
ADFC Koblenz	Eine Verbesserung der Fahrgastinformation ist unerlässlich. Vorschlag: Haltestellenangaben, Umstiegsbeziehungen, nächste Fahrgelegenheit (...) müssen in den Linienbussen und an den Haltestellen angezeigt werden (...). Anforderungen an und geeignete Maßnahmen zur Einführung eines Fahrgastinformationssystems sind genauer zu beschreiben.	Siehe dazu Festlegungen 13 und 14.
Behinderten- beauftragter der Stadt Koblenz	Eine Betrachtung zur Lage von Menschen mit Behinderungen , aktuelle Situation der Nutzungsmöglichkeiten, Zielsetzung, fehlt im jetzigen Planungswerk.	Die Betrachtung ist in vertiefenden Studien zum Thema bzw. im Rahmen der Prüfaufträge vorzusehen.
Behinderten- beauftragter der Stadt Koblenz	Kapitel 2.1.4: (...) Zum Schluss des Abschnitts [zu den Förderschulen] (...) wäre zu ergänzen, dass im Zuge der Inklusion gemäß der Neufassung des Landesschulgesetzes davon auszugehen ist, dass künftig an allen Schulen auch Schülerinnen und Schüler mit Beeinträchtigungen unterrichtet werden und zu befördern sind.	Wird zur Kenntnis genommen.
Behinderten- beauftragter der Stadt Koblenz	Kapitel 2.1.5: Hier wäre zu prüfen, ob die Einrichtungen, in denen Asylbewerber untergebracht sind, ebenfalls in die Übersicht der ÖPNV-relevanten Ziele aufzunehmen sind.	Die Standorte, sofern nicht temporär, werden analog zu z. B. Senioreneinrichtungen im Rahmen der Erschließungsanalyse berücksichtigt.
Behinderten- beauftragter der Stadt Koblenz	Kapitel 2.2.5: Hier wäre zu ergänzen, dass nur Niederflurfahrzeuge barrierefrei für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind. Weiterhin (...) ist zu ergänzen, dass die Prüfung, welche Haltestellen (...) barrierefrei sind, noch andauert und der entsprechende Sachstand daher erst zu einem späteren Zeitpunkt in den Nahverkehrsplan eingearbeitet werden kann. Der Satz „In der Regel werden jährlich einige Haltestellen vorrangig im Zuge von Straßenbaumaßnahmen, barrierefrei ausgebaut“ gibt den aktuellen Sachstand nicht wieder und kann entfallen. (...) Da Wartehallen durch ein Drittunternehmen mittels Werbeeinnahmen finanziert werden, wird die Ortsauswahl stark durch werbliche Abwägungen bestimmt. Um Haltestellen für Menschen mit Behinderungen barrierefrei zu machen, ist grundsätzlich davon auszugehen, dass diese auch einen Witterungsschutz sowie eine Sitzmöglichkeit benötigen.	Siehe Festlegung 4 c) . Wird im Rahmen der Bearbeitung des Prüfauftrages berücksichtigt.

Anhörungs- verfahren Absender Rückmeldung	Kommentar, Anregung, Kritik	Abwägung/Antwort der Stadt Koblenz
Behinderten- beauftragter der Stadt Koblenz	<p>Kapitel 2.3.1: Die Erschließungsqualität mittels eines Luftlinie-Radius von 300 bis 1.000 Metern zu erschließen wird den Anforderungen eines barrierefreien ÖPNV nicht gerecht. [Es] ist das tatsächlich nutzbare Wegenetz zur jeweiligen Haltestelle hinsichtlich der barrierefreien Strecken zu betrachten. Die Bewertung, dass die Erschließungsqualität (...) als gut bis sehr gut bezeichnet werden kann, halte ich vor diesem Hintergrund als nicht nachgewiesen.</p>	Die Analyse der Erschließungsqualität erfolgte auf Basis der VDV-Schrift Nr. 4 aus 6/2001.
Behinderten- beauftragter der Stadt Koblenz	<p>Kapitel 2.3.3: [Es] fehlt die Betrachtung der Verbindungsqualität bei Umsteigeerfordernissen für Menschen mit Behinderungen, die für Umsteigevorgänge mehr Zeit als dort angenommen benötigen.</p> <p>Kapitel 2.3.4: Bitte (...) ergänzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nicht barrierefreie Haltestellen • Informationen, die nicht nach dem Zwei-Sinne-Prinzip übermittelt werden • Schlecht lesbare Informationen an Haltestellen • Nicht barrierefreie Busse (s. o. Anmerkung zu Niederflurbussen) • Lange Wartezeiten für Menschen, die einen Rollstuhl nutzen, da die wenigen rollstuhlgerechten Plätze durch andere Fahrgäste, Gepäck oder Kinderwagen belegt sind 	Kapitel 2.3.4 dokumentiert die im Rahmen der Auftaktbeteiligung eingegangenen Rückmeldungen zu Mängeln und Schwachstellen. Die Hinweise können bei der Bearbeitung des entsprechenden Prüfauftrages berücksichtigt werden.
Behinderten- beauftragter der Stadt Koblenz	<p>Kapitel 4.1.1: [Es] fehlt § 8 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes, wonach „der Nahverkehrsplan (...) die Belange der in Ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen [hat], (...) bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. (...)“</p>	Wird ergänzt.
Behinderten- beauftragter der Stadt Koblenz	<p>Kapitel 4.2, Festlegung 4: Der letzte Absatz kann zu dem Eindruck führen, dass im entstehenden Nahverkehrsplan noch keine konkreten Ziele und Maßnahmen vorzusehen sind. Angesichts des kurzen Zeitraums bis zum Jahr 2022 ist es nicht ausreichend, diese in den kommenden Jahren zu diskutieren. Bereits für die Laufzeit des jetzt in Arbeit befindlichen Nahverkehrsplans sind erste Ziele und Maßnahmen konkret festzulegen und zu planen.</p>	Erste Ziele und Maßnahmen (Anforderungen z. B. an Fahrzeuge und Haltestellen), sind in den Festlegungen 13 und 14 konkret benannt.
Behinderten- beauftragter der Stadt Koblenz	<p>Kapitel 4.2, Festlegung 7 c): Hinsichtlich der primären Verknüpfungs- und Umsteigepunkte wäre (...) zu ergänzen, dass insbesondere der Bf Stadtmitte/Löhr-Center derzeit nicht über ausreichende Flächen verfügt, um für alle Buslinien, die diesen anfahren, barrierefrei erreichbare Haltestellen auszuweisen. Dieser Verknüpfungspunkt muss daher insgesamt ausgebaut werden.</p>	Siehe Festlegung 4 c) . Wird im Rahmen der Bearbeitung des Prüfauftrages berücksichtigt.

Anhörungs- verfahren Absender Rückmeldung	Kommentar, Anregung, Kritik	Abwägung/Antwort der Stadt Koblenz
Behinderten- beauftragter der Stadt Koblenz	<p>Kapitel 4.6.1, Festlegung 13 g): Dieser Absatz lässt den Eindruck aufkommen, dass ALF-/AST-Angebote nicht barrierefrei sein müssen. Dies wäre eine zu pauschale Ausnahme von der Zielvorgabe eines barrierefreien ÖPNV.</p> <p>Es fehlt in der Festlegung, wie die Fahrzeuge auszustatten sind, um Menschen mit sensorischen Beeinträchtigungen zu informieren – Übermittlung von Informationen nach dem Zwei-Sinne-Prinzip.</p> <p>Übermittlung der Informationen über einfahrende Busse für Blinde und Sehbehinderte durch eine Smartphone-Applikation, Beispiel <i>Soest Bus Guide</i> (...)</p>	<p>Bisher gibt es in der Stadt Koblenz keine entsprechenden Angebote.</p> <p>Üblicherweise wird bei diesen Angeboten auf Anforderung (z. B. „mit Rollstuhl“) ein entsprechendes Fahrzeug bereitgestellt.</p>
Behinderten- beauftragter der Stadt Koblenz	<p>Kapitel 4.6.2: (...) Informationen wie Fahrplan und Liniennetzplan [sind] so zu gestalten und auszuleuchten (...), dass auch Menschen mit Sehbeeinträchtigungen sie noch gut lesen können. Punkt e) ergänzen: „(...) Bodenindikatoren, Wetterschutz mit Stellmöglichkeit für Rollstuhlnutzer und Sitzgelegenheit (...)“</p>	<p>Siehe Festlegung 4 c). Wird im Rahmen der Bearbeitung des Prüfauftrages berücksichtigt.</p>
Behinderten- beauftragter der Stadt Koblenz	<p>Kapitel 4.6.3, Festlegung 15: (...) Gerade bei Betriebsstörungen sind Menschen mit sensorischen Beeinträchtigungen besonders darauf angewiesen, nach dem Zwei-Sinne-Prinzip informiert zu werden.</p> <p>Das Fahrpersonal sollte regelmäßig im Umgang mit Menschen mit Behinderungen geschult und sensibilisiert werden. Entsprechende Seminare/Schulungen sind verbindlich vorzusehen und in die Qualitätssicherung aufzunehmen.</p>	<p>Wird als Anforderung im Rahmen der Vorabbekanntmachung (Art. 7 Abs. 2 EU-VO 1370/2007) berücksichtigt.</p>
Bürgerinitia- tive Zukunft für Koblenz	<p>Mit dem (...) eTicket kann pro Fahrt nur eine Person zum ermäßigten Fahrpreis fahren. Eine Mitnahme weitere Personen ist nicht möglich. Es wird daher die Erweiterung der Nutzungsmöglichkeit des (...) eTickets um eine Mitnahmeregelung für weitere Personen angeregt. Die (...) Anregung könnte (...) aufgenommen werden unter 2. Bestandsanalyse – 2.3.4 Sonstige Mängel und Schwachstellen (Seite 49 ff.).</p>	<p>Anforderung zur Weiterentwicklung des eTickets wird ergänzt.</p>
CDU-Fraktion im Stadtrat	<p>Kapitel 4.5: Die Haltestellen sind als „Visitenkarten“ des gesamten ÖPNV (...) zu verstehen. Sie sollen (...) funktional und übersichtlich gestaltet sowie in möglichst sauberem und schadenfreiem Zustand gehalten werden. Information und Beschilderung sind (...) unternehmensübergreifend einheitlich und gut verständlich darzustellen (...). Die Verkehrsunternehmen sind für die (...) Haltestellenbeschilderung (...) zuständig. (...)</p> <p>Vorschlag [zur Neufassung]: Die Stadt Koblenz ist für die (...) Haltestellenbeschilderung (...) zuständig. (...) Die Kosten tragen die Verkehrsunternehmen.</p>	<p>Wird im Rahmen eines Prüfauftrages zum Haltestellenmanagement berücksichtigt.</p>

Anhörungs- verfahren Absender Rückmeldung	Kommentar, Anregung, Kritik	Abwägung/Antwort der Stadt Koblenz
CDU-Fraktion im Stadtrat	<p>Kapitel 5.2, Festlegung 20 c), Seite 82: (...) 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. Dies steht im Widerspruch zu Kapitel 5.4.1, Festlegung 22 j), Seite 91 und 93: (...) Die Verbindung und Erschließung zwischen den Stadtteilen Horchheim und Ehrenbreitstein ist zu verbessern. Die Tangentialverbindung entlang der rechten Rheinseite ist heute nur in Fahrtrichtung Norden (...) (mit Umstieg an der Haltestelle Seifenbachstraße) möglich. In der Gegenrichtung besteht diese Verknüpfung, bedingt durch die Straßenerführungen im Bereich der Pfaffendorfer Brücke, nicht. Dieser im NVP erwähnte Mangel wurde und wird durch die CDU-Fraktion immer wieder aufgezeigt und eine Verbesserung gefordert (...).</p>	<p>Festlegung 22 i) wird ergänzt: „Es sind entsprechende Alternativen ohne Schwächung radialer Hauptlinien (z.B. Linie 6) zu entwickeln.“</p>
evm Verkehrs GmbH	<p>Kapitel 2.1.5, Seite 23/25: Es fehlen z. B. Krankenhäuser, Hochschulen, Bundeswehreinrichtungen als größere Arbeitgeber. Die Karte auf Seite 25 ist unvollständig bzw. überholt.</p>	<p>Karte wird im Rahmen der NVP-Fortschreibung konzeptionell neu aufgelegt.</p>
evm Verkehrs GmbH	<p>Kapitel 2.2.4, Tabelle 11, Seite 36: Basis (...) stellt der Fahrplan 2015 dar.</p>	<p>Hinweis auf Fahrplan 2014/2015 wird ergänzt.</p>
evm Verkehrs GmbH	<p>Kapitel 2.2.7: Die Verkaufsstelle Forum Confluentes liegt in der Innenstadt.</p> <p>Das Verkehrsunternehmen sollte für die externe Kommunikation neben Internet auch Pushfunktionen wie Twitter o. ä. anbieten (Unterrichtung über Glatteis und Betriebseinstellung im Winter, bei Hochwasser).</p> <p>Für Touristen sind die Internetdarstellungen in den wesentlichen Bereichen in englischer Sprache darzustellen.</p> <p>Ein mobiler Ticketverkauf bei Großveranstaltungen, die Prüfmöglichkeit für das eTicket und ein eigenes Geldeinzahlungssystem (Erlössicherheit und Reduzierung Missbrauch) sind vorzuhalten.</p>	<p>Hinweis wird in Klammern ergänzt.</p> <p>Wird als Anforderung in den Qualitätsstandards ergänzt.</p> <p>Wird als Anforderung in den Qualitätsstandards ergänzt.</p> <p>Wird als Anforderung im Rahmen der Vorabbekanntmachung (Art. 7 Abs. 2 EU-VO 1370/2007) berücksichtigt.</p>
evm Verkehrs GmbH	<p>Kapitel 2.2.6: Der Werksbus Amazon wurde im Frühjahr 2015 eingestellt.</p>	<p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
evm Verkehrs GmbH	<p>Kapitel 2.3: Hier sollte der Stadtteil Metternich (Eulendorst, Oberdorf, Unterdorf) stärker differenziert werden.</p>	<p>Möglichkeiten statistischer Grundlagen zur stärkeren Differenzierung werden für die Fortschreibung des NVP mit der Statistikstelle abgestimmt.</p>

Anhörungs- verfahren Absender Rückmeldung	Kommentar, Anregung, Kritik	Abwägung/Antwort der Stadt Koblenz
evm Verkehrs GmbH	<p>Kapitel 2.3.1: Max. Einzugsbereiche von Haltestellen im ÖPNV: 400 Meter bei „hohe Nutzungsdichte“.</p> <p>Es werden ergänzend folgende Erschließungsmängel im Stadtgebiet Koblenz festgestellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anbindung Industriegebiet A 61/GVZ Koblenz (Amazon u. a.), • Buswendemöglichkeit Karthause (Hochschule, Rüsternallee), • Geplanter Schwimmbad-Neubau in Rauental, • Bf Lützel mit Anbindung zur Haltestelle „An der Ringmauer“ (Tunnel?), • Zusätzlicher Haltepunkt im Bereich Viktoriastraße/Friedrich-Ebert-Ring. 	<p>Zur Verknüpfung Bf Lützel wird ein Prüfauftrag ergänzt, Festlegung 21 d) wird entsprechend geändert.</p> <p>Zu weiteren Haltestellen im Innenstadtbereich wird ein zusätzlicher Prüfauftrag ergänzt.</p>
evm Verkehrs GmbH	<p>Kapitel 2.3.2, Seite 45: Fußnote 40 auf Folgeseite verschieben.</p>	<p>Fußnote wird verschoben.</p>
evm Verkehrs GmbH	<p>Festlegung 3, Seite 61: Es sollte als Ziel die städtebauliche Verdichtung an den Hauptverkehrsachsen und Knotenpunkten des ÖPNV aufgenommen werden. Bereits bei der Standortwahl soll auf das vorhandene ÖPNV-Netz geachtet werden. Es ist weder wirtschaftlich darstellbar noch technisch immer machbar, dass die Buslinienführungen später den neuen Standorten der jeweiligen Einrichtungen/Einzelnutzungen folgen.</p>	<p>Zielsetzung wird ergänzt.</p>
evm Verkehrs GmbH	<p>Kapitel 4.3.2, Seite 65: Ehrenbreitstein Bf sollte als Verknüpfungspunkt aufgenommen werden.</p>	<p>Wird ergänzt.</p>
evm Verkehrs GmbH	<p>Kapitel 4.6, Seite 69: Der Qualitätssicherungsvertrag [des VRM] liegt als Entwurf vor. Hier gibt es weiteren Abstimmungsbedarf. Diverse Anpassungen werden u. E. notwendig.</p>	<p>Die abweichenden Anforderungen für das Linienbündel Stadtverkehr Koblenz werden gesondert festgelegt.</p>
evm Verkehrs GmbH	<p>Kapitel 4.6.1, Seite 71: Zu b): Für den Stadtverkehr müssen reguläre Niederflurbusse zum Einsatz kommen. Die sog. Low-Entry-Ausführung genügt nicht den Anforderungen im Stadtverkehr.</p> <p>Zu d): (...) „grundhaft modernisiert“ statt „saniert“.</p> <p>Zu j): Linienbezeichnung auch auf der linken [Fahrzeug-]Seite.</p>	<p>Wird ergänzt bzw. geändert.</p>

Anhörungs- verfahren Absender Rückmeldung	Kommentar, Anregung, Kritik	Abwägung/Antwort der Stadt Koblenz
evm Verkehrs GmbH	<p>Kapitel 4.6.1, Seite 71: Folgende Punkte sollten ergänzt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zur verbesserten Fahrgastinformation muss der Haltestellenverlauf mit mindestens 3-4 Haltestellen und das Fahrziel angezeigt werden. • Der Haltestellenverlauf darf durch Werbung, Verkehrshinweise und andere Informationen nicht unterbrochen werden. • Umsteigeinformationen im Zulauf von Haltestellen sind darzustellen. Verkehrshinweise sowie ÖPNV-Informationen sind darzustellen. • Zur Realisierung der Anforderung sollen TFT-Bildschirme mit jeweils zwei unabhängigen Darstellungsflächen zum Einsatz kommen. • Für Normalbusse ist ein Bildschirm, bei Gelenk-omnibussen sollen zwei Bildschirme eingesetzt werden. <p>Die jeweils nächste Haltestelle muss in allen Omnibussen akustisch angesagt werden. Für die Hauptumsteigebereiche sind Ansagetexte in englischer Sprache zusätzlich anzusagen. Sondertexte sollten vom Fahrpersonal akustisch angesagt werden können.</p> <p>Eine Fahrgastdurchsage muss von der Leitstelle in den Fahrgastraum möglich sein.</p>	<p>Die Merkmale werden, soweit dem aktuellen Bestand entsprechend, in die ÖPNV-Analyse eingearbeitet.</p> <p>Die Festlegung 11 wird um den Hinweis zur Sicherung der aktuellen Angebotsstandards ergänzt.</p>
evm Verkehrs GmbH	<p>Kapitel 4.6.1, Seite 71: Das vom Verkehrsunternehmen eingesetzte ITCS muss ermöglichen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • die Ansteuerung von DFI-Anlagen, • die Steuerung von Engpassstellen (siehe Metternich), • Einzelruf, Gruppenruf, Linienruf zwischen Leitstelle und Bus, • Bus zu Bus-Kommunikation, • Nahbereichsruf, • Visuelle Darstellung von Videosignalen, • Echtzeit, • Pünktlichkeitsstatistik, • Anschlusssicherung, • automatisierte Nachricht an die Busse, • Echtzeitdatenübermittlung an die zentrale Datendrehscheibe, • Mandantenfähigkeit ermöglichen. 	<p>Punkte werden ergänzt, soweit noch nicht im NVP aufgenommen.</p>

Anhörungs- verfahren Absender Rückmeldung	Kommentar, Anregung, Kritik	Abwägung/Antwort der Stadt Koblenz
evm Verkehrs GmbH	<p>Kapitel 4.6.1, Seite 71: Aus Sicherheitsaspekten müssen alle Omnibusse mit Videokameras ausgestattet werden (Datenspeicherung 48 Stunden).</p> <p>Die Omnibusse müssen (...) mit einem Überfalltaster ausgestattet sein, die mit der Leitstelle in Verbindung stehen.</p> <p>Die im Stadtgebiet eingesetzte Fahrzeugflotte muss technisch und vom äußeren Erscheinungsbild einheitlich sein. Die Fahrgäste sollen in allen Omnibussen eine gleiche Servicequalität und Handhabung vorfinden.</p> <p>Alle neu zu beschaffenden Fahrzeuge müssen über eine Vollklimatisierung nach VDV-Schrift 236 verfügen, die den Fahrkomfort für die Fahrgäste nachhaltig verbessert.</p>	<p>Punkte werden angepasst bzw. ergänzt, soweit noch nicht im NVP aufgenommen.</p>
evm Verkehrs GmbH	<p>Kapitel 4.6.3, Seite 74: Verkehrsleitstelle – folgende Anforderungen sind u. E. zu erfüllen:</p> <p>Die Leitstelle (möglichst in Koblenz) muss über die gesamte Betriebszeit besetzt sein.</p> <p>Die (...) Mitarbeiter der Leitstelle müssen über hervorragende Ortskenntnisse, insbesondere im Liniennetz der Stadt Koblenz sowie über Kenntnisse der für Koblenz relevanten Anschlussbeziehungen verfügen.</p> <p>Die Kommunikation muss Einzelruf, Gruppenruf, Liniennruf, Bus zu Bus-Kommunikation unterstützen.</p> <p>Für Engpässe im Koblenzer Stadtgebiet ist ein Engpassmanagement bereitzustellen.</p> <p>Zur Sicherung von Anschlüssen muss eine automatisierte Anschlusssicherung bereitgestellt werden.</p> <p>Es muss eine Betriebsbereitschaft vorgehalten werden, um bei Ausfällen und Notsituationen rasch eingreifen zu können. Der Umfang wäre im Vertrag zur Qualitätssicherung festzulegen.</p> <p>Die im Außendienst eingesetzte Verkehrsaufsicht muss über mobile Kommunikationsgeräte verfügen, um gezielt und selektiv Fahrzeuge erreichen zu können (u. a. bei Großeinsätzen/-veranstaltungen und Sonderverkehrssituationen). [Sie] (...) muss in der Hauptverkehrszeit innerhalb von 30 Minuten an einem beliebigen Einsatzort im Liniennetz Koblenz sein [können].</p>	<p>Punkte werden angepasst bzw. ergänzt, soweit noch nicht im NVP aufgenommen.</p>

Anhörungs- verfahren Absender Rückmeldung	Kommentar, Anregung, Kritik	Abwägung/Antwort der Stadt Koblenz
<p>evm Verkehrs GmbH</p>	<p>Die betriebliche Abwicklung der ÖPNV-Leistung soll in der Gesamtheit einem hohen Umweltanspruch gerecht werden. Hierzu zählen die Leistungserbringung selbst, der Fahrweg zum Einsatzort sowie die Depot- und Werkstattleistung.</p> <p>Der Aspekt Umwelt sollte daher unbedingt als (...) Festlegung im NVP ergänzt werden. Hierzu zählen im Weiteren:</p> <p>Nahegelegener Betriebshof zu allen Einsatzorten (Fahrweg zu allen Einsatzorten max. 7 Kilometer, max. Fahrweg zu einem der Umsteigepunkte im Zentrum (Hbf, Löhr-Center, Zentralplatz). 1 Kilometer. Auf diese Weise werden unnötige Leerkilometer vermieden.</p> <p>Um unnötiges Warmlaufenlassen der Busmotoren zu vermeiden und damit den Schadstoffausstoß zu reduzieren, muss eine externe Versorgung mit Druckluft und Strom zum (...) Aufladen der Batterien in den Bussen zur Verfügung stehen. Auf dem Betriebshof sind diesbzgl. fest installierte Versorgungsleitungen mit Luftdruck > 8 bar (Betriebsdruck) und mit Strom (220 V) zur Batterieladung für jeden Omnibus vorzuhalten. Die Versorgung mit Strom und Druckluft muss nachweislich CO₂-neutral erfolgen.</p> <p>Die Fahrzeuge werden unter Dach abgestellt, damit die Fahrzeuge im Winter auch in den frühen Morgenstunden einsatzbereit bzw. schnee- und eisfrei sind.</p> <p>Auf dem Betriebshof werden die Fahrzeuge auf einer geschlossenen Oberfläche abgestellt, um ein Auslauf von div. Flüssigkeiten ins Erdreich zu vermeiden. Ein „wildes Abstellen“ bzw. Abstellen von Fahrzeugen „auf der „grünen Wiese“ wird nicht gestattet.</p> <p>Die Omnibuswartung, Betankung und Reinigung erfolgt in der eigenen Werkstatt, um unnötige Leerfahrten zu vermeiden.</p> <p>Für das Abschleppen von Bussen ist ein eigener Abschleppwagen vorzuhalten. Damit wird die Behinderung des übrigen Straßenverkehrs minimiert und ein rasches Eingreifen sichergestellt.</p> <p>Der eingesetzte Betriebshof soll energetisch mindestens den Standard „sanierter Altbau“ erfüllen. Die vorzuhaltende Waschanlage muss mit Brunnen- oder Regenwasser versorgt werden.</p> <p>Die Anstrengungen für den Umweltschutz und für die Energieeffizienz sind durch eine unabhängige Institution zu zertifizieren (Audits für Umwelt- und Energiemanagement). Damit stellt die Stadt Koblenz sicher, dass ihre Umwelt- und Klimaziele auch vor Ort umgesetzt werden.</p>	<p>Hinweise werden im Rahmen der Qualitätssicherung berücksichtigt.</p>

Anhörungs- verfahren Absender Rückmeldung	Kommentar, Anregung, Kritik	Abwägung/Antwort der Stadt Koblenz
evm Verkehrs GmbH	Der Anteil der mit eigenen Mitarbeitern und eigenen Fahrzeugen erbrachten Leistung muss 80 % übersteigen.	Wird als Anforderung im Rahmen der Vorabbekanntmachung (Art. 7 Abs. 2 EU-VO 1370/2007) berücksichtigt.
evm Verkehrs GmbH	Für den Ausfall einer Busverbindung (Vollsperrung einer Straße) und für den Fall, dass Fahrgäste nicht mitgenommen werden können, muss eine „Notfallvereinbarung“ mit einem Taxiunternehmen abgeschlossen werden. Die Fahrgastbeförderung muss spätestens nach 20 Minuten erfolgen (Ausnahme Betrieb aufgrund Witterungsverhältnissen, z. B. Eis, nicht möglich).	Wird ergänzt.
evm Verkehrs GmbH	Kapitel 4.7, Festlegung 16, Seite 75: Der letzte Absatz sollte gestrichen werden.	Diese Festlegung gibt die derzeitige Sachlage wieder, solange hierzu kein Änderungsbeschluss erfolgt.
evm Verkehrs GmbH	<p>Kapitel 4.7, Festlegung 16, Seite 75: Da das eTicket für das Stadtgebiet eine wichtige Rolle im Tarifsegment bereits eingenommen hat und bei den Kunden sehr beliebt ist, soll es unbedingt in den NVP aufgenommen, erhalten und ggf. intensiviert werden. Das eTicket ist in der heutigen Ausgestaltung keine unternehmensspezifische Lösung. (...) [Es] basiert auf dem für ÖPNV üblichen VDV-KA-Standard. Das eTicket ist heute eine Prepaid-Karte für das Kundensegment Gelegenheitsnutzer, sie ist nicht personalisiert und frei übertragbar (siehe Diskussion Datenschutz und Bewegungsprofil).</p> <p>Eine Mitnahmeregelung ist anzubieten (Buchung mehrerer Fahrgäste auf demselben eTicket). Es entlastet den Fahrer vom Bargeldverkehr und sorgt für einen verbesserten Fahrgastfluss.</p> <p>Es ist ein Prüfvolumen (x Prozent der Fahrgäste) für die Fahrausweisprüfung festzulegen.</p>	Anforderung zur Weiterentwicklung des eTickets wird ergänzt.
evm Verkehrs GmbH	Es ist ein Prüfvolumen (x Prozent der Fahrgäste) für die Fahrausweisprüfung festzulegen.	Wird als Anforderung im Rahmen der Vorabbekanntmachung (Art. 7 Abs. 2 EU-VO 1370/2007) berücksichtigt.
evm Verkehrs GmbH	Kapitel 5.1.2, Seite 79: Die Festlegung des Markennamens „Stadtbus Koblenz“ soll gestrichen werden. Die Ausgestaltung des Namens kann später erfolgen.	Bezeichnung wird gestrichen.

Anhörungs- verfahren Absender Rückmeldung	Kommentar, Anregung, Kritik	Abwägung/Antwort der Stadt Koblenz
evm Verkehrs GmbH	<p>Kapitel 5.3, Festlegung 21, Seite 85: Eine Kannibalisierung der Linie 357 mit der neuen Linie 4 (Zentrum – IKEA – Globus) muss vermieden werden.</p> <p>Bezüglich der Linienführung sollte auch die Variante der Querungstrasse aus dem Bereich DLZ/IKEA über die stillgelegte Bahntrasse zur Friedrich-Mohr-Straße geprüft werden.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
evm Verkehrs GmbH	<p>Kapitel 6.1, Seite 96: Die Interessen der Aufgabenträger in der Region an einem einheitlichen Tarif und Marketing werden zurzeit im Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM) umgesetzt. Hier fehlt u. E. die Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen.</p> <p>Die Unternehmen regeln untereinander die Aufteilung der Einnahmen mittels eines Einnahmeaufteilungsvertrags (EAV). Die evm Verkehrs GmbH sieht die Zuständigkeit der Einnahmeaufteilung zukünftig beim Verbund oder einer unabhängigen Stelle.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
evm Verkehrs GmbH	<p>Kapitel 6.3, Seite 98: Bei der Kostenbetrachtung sollte eine Bandbreite von 3,50 € bis 4,50 € in Betracht gezogen werden.</p>	<p>Wird entsprechend geändert.</p>
evm Verkehrs GmbH	<p>Kapitel 6.4, Seite 99: Die Festlegung auf eine Direktvergabe schränkt weitere Alternativen ggf. vorzeitig ein. Aus diesem Grund sollte das Verfahren der Vergabe noch offen gehalten werden.</p> <p>Da sich die Problematik der ggf. möglichen Personalüberleitung vom Altunternehmer auf den/einen neuen Konzessionär noch in der rechtlichen Entwicklung befindet, sollte die Stadt über die Rahmenbedingungen für eine mögliche Betriebsübernahme (Sicherstellung von Sozialstandards für die Beschäftigten im ÖPNV) zur gegebenen Zeit entscheiden bzw. vorgeben.</p>	<p>Der entsprechende Absatz wird gestrichen.</p> <p>Die Thematik wird im Rahmen der Vergabevorbereitungen behandelt.</p>
evm Verkehrs GmbH	<p>Anhang A: Hierzu hatten wir bereits (...) auf Differenzen hingewiesen. Wir bitten um weitere Abstimmung in dieser Angelegenheit.</p>	<p>Abstimmung ist erfolgt.</p>
evm Verkehrs GmbH	<p>Weitere Anmerkungen: (...) Folgende Aspekte (...) [sollten] noch beachtet werden (...):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Notfallmanagement (Erfahrung bei Hochwasser, Bombenentschärfung) • Störungsmanagement (Erfahrungen bei Unfällen, Sperrungen etc.) • Ausreichende Reserven (Fahrzeuge, Fahrpersonal) • Dienstkleidung, mit CI-Konzept • Mitarbeiterfortbildung • Toilettenkonzept für das Fahrpersonal an Busendhaltestelle • Ticketverkauf: Verkaufs- und Beratungsstellen im Stadtgebiet (Mobilitätsmanagement) • Service-Hotline (ist Teil des Servicevertrags) • Betriebssicherheit (u. a. Sicherheitsgesetz, Datensicherung) • Betriebserfahrung 	<p>Anforderungen werden, soweit noch nicht festgeschrieben, im Rahmen der Vorabkennzeichnung (Art. 7 Abs. 2 EU-VO 1370/2007) berücksichtigt.</p>

Anhörungs- verfahren Absender Rückmeldung	Kommentar, Anregung, Kritik	Abwägung/Antwort der Stadt Koblenz
evm Verkehrs GmbH	(...) Wir [weisen] darauf hin, dass die neue große Ampelanlage im Zuge der im Bau befindlichen L52 neu/ Nordtangente im Bereich des sog. „IKEA-Kreisels“ mit einer LSA-Beeinflussung ausgestattet werden sollte, damit die Busse zwischen IKEA und Bubenheim bei Bedarf bevorrechtigt die Kreuzung L52 neu/[An der Römervilla] queren können.	Wird im Rahmen der Festlegungen 21 bzw. 22 berücksichtigt.
IHK Koblenz	Für die regionalen Wirtschaftsunternehmen erhoffen wir uns (...) eine Verbesserung der Personenverkehrs-anbindung mit Steigerung der Standortqualität . Wir gehen davon aus, dass die Interessen der Unternehmen im Stadtgebiet Koblenz, insbesondere für den Berufsverkehr, entsprechend (...) berücksichtigt werden.	Wird zur Kenntnis genommen.
IHK Koblenz	Eine Bündelung der Linien auf nur ein Linienbündel , wie aktuell vorgesehen, verhindert unseres Erachtens die Beteiligung von mittelständischen Verkehrsunternehmen am Wettbewerb. (...) [Es] sollten die Linien so gebündelt werden, dass sich auch mittelständische Unternehmen beteiligen können. (...) Unseres Erachtens sollte der Gedanke der Bildung mehrerer tragfähiger Bündel noch einmal ernsthaft geprüft werden. Darum regen wir an, jetzt mit den Verkehrs- und Busunternehmen die Bündelgröße und -zuschnitt eingehend zu diskutieren und zu überarbeiten. (...)	Das Stadtgebiet Koblenz umfasst insgesamt 5 Linienbündel und eine Einzellinie, die die Versorgung sämtlicher Koblenzer Stadtteile sicherstellen. Die Abwägung und Prüfung zur Bildung des Linienbündels Stadtverkehr Koblenz erfolgt mit Kapitel 5.1.1 und 5.1.2 .
IHK Koblenz	[Es] wurden die Planungsstände des in Arbeit befindlichen ÖPNV-Konzepts RLP Nord mit der Aufstellung des Nahverkehrsplans inhaltlich abgestimmt. Da die finale Fassung (...) noch aussteht, liegen noch keine Erkenntnisse bezüglich der Finanzierung der zusätzlichen Leistungen vor. Um eine sorgfältige Finanzierungsplanung zu gewährleisten und eine Parallelbedienung, die erhebliche Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit der betroffenen Linien haben würde, auszuschließen, empfehlen wir hier das endgültige Konzept des Landes abzuwarten.	Siehe Festlegung 23 b) .
IHK Koblenz	Nach Festlegung 12 c) (...) fallen Pönale an, wenn die Einhaltung der Qualitätsstandards nicht gewährleistet werden kann. In § 8 des (...) [NVG Rheinland-Pfalz] werden die in einem Nahverkehrsplan darzulegenden Inhalte und Aussagen definiert (...). Pönalen, die auf die Nichteinhaltung der Qualitätsstandards erhoben werden, werden dabei nicht aufgeführt. Da ein Nahverkehrsplan (...) als Rahmenplan einzuordnen ist, geht die Festsetzung von Pönalen über den Aufgabenbereich eines Nahverkehrsplans hinaus. Dementsprechend bitten wir um die Streichung der Pönalefestsetzung (...).	Im Rahmen der Qualitätssicherung kann der Aufgabenträger ein angemessenes Kontroll- und Sanktionierungssystem festlegen. Die Festsetzung kann als Teil des NVP vorgenommen werden.

Anhörungs- verfahren Absender Rückmeldung	Kommentar, Anregung, Kritik	Abwägung/Antwort der Stadt Koblenz
IHK Koblenz	<p>Bezüglich der zum 01.01.2022 zu erreichenden vollständigen Barrierefreiheit bei der Nutzung des ÖPNV (...) gehen wir davon aus, dass erst zu diesem Datum eine entsprechende Ausstattung der Busse festgeschrieben wird, um den Unternehmen einen entsprechenden Fahrzeugtausch zu ermöglichen.</p> <p>Weiterhin ist unseres Erachtens (...) auch die Finanzierung der Umbauten von Haltestellen und -zugängen zu berücksichtigen, die zur Herstellung der Barrierefreiheit vorzunehmen sind. (...)</p>	<p>Näheres regelt der Qualitätssicherungsvertrag bzw. wird im Prüfauftrag zu Festlegung 4 c) berücksichtigt.</p> <p>Es gelten zudem die im Stadtgebiet Koblenz bereits erreichten Qualitätsstandards als Anforderung weiter.</p>
Der Landrat des Landkreises Mayen- Koblenz	<p>Inhaltlich stimmen die (...) definierten Qualitätsstandards für Fahrzeuge, Haltestellen und Betrieb mit den Qualitätsanforderungen überein, die durch den Verkehrsverbund Rhein-Mosel erarbeitet wurden. Da die Qualitätsanforderungen (...) verbundweit einheitlich Anwendung finden sollten, ist es erforderlich, dass sie in den Nahverkehrsplan aller betreffenden Gebietskörperschaften zugrunde gelegt werden.</p>	<p>Die Qualitätsanforderungen werden als Anlage zum NVP übernommen.</p>
Der Landrat des Landkreises Mayen- Koblenz	<p>Bei Linienverkehren, die mehrere Gebietskörperschaften tangieren, ist die Abstimmung zwischen den beteiligten Aufgabenträgern von grundlegender Bedeutung. Insofern stimme ich den Ausführungen (...) auf Seite 11 (u. a.) zu.</p> <p>Dem auf Seite 86 benannten Automatismus, dass im Falle eines Widerspruchs bei einzelnen NVP die Vorgaben des jeweils federführend zuständigen Aufgabenträgers maßgebend sind, kann nicht uneingeschränkt zugestimmt werden. Dem jeweiligen Aufgabenträger muss für die Verkehrsabschnitte im eigenen Zuständigkeitsbereich ein gewichtiges Mitspracherecht eingeräumt werden und im Einzelfall eine Abstimmung mit dem Ziel der Einigung vorgenommen werden.</p>	<p>Der entsprechende Satz wird gestrichen.</p>
Der Landrat des Landkreises Mayen- Koblenz	<p>(...) Die im Umsetzungszeitplan aufgeführten Termine zum Beginn des jeweiligen Vergabe- bzw. Genehmigungsverfahrens können als Orientierung dienen, verbindliche Aussagen hierzu sind derzeit jedoch nicht abschließend möglich. Der voraussichtliche Verfahrensbeginn kann anhand gesetzlicher Vorgaben abgeschätzt werden, häufig wird jedoch eine zeitliche Verschiebung aufgrund weiterer Faktoren erforderlich. Daher bitte ich Sie, die Aussagen zum Verfahrensbeginn für Linien in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Mayen-Koblenz zu streichen.</p>	<p>Die aufgeführten Termine zum Verfahrensbeginn in den Landkreisen werden gestrichen.</p>

Anhörungs- verfahren Absender Rückmeldung	Kommentar, Anregung, Kritik	Abwägung/Antwort der Stadt Koblenz
Der Landrat des Landkrei- ses Mayen- Koblenz	An verschiedenen Stellen [Tabelle 4, Seite 14; Tabelle 23, Seite 80; Übersicht, Seite 100] werden Linien aufgeführt, die das Stadtgebiet Koblenz tangieren und für die der Landkreis Mayen-Koblenz federführend zuständig ist. Ich bitte Sie folgende Korrekturen vorzunehmen: (...) Linie 355 , Konzessionslaufzeit bis 31.07.2018; hierbei handelt es sich um eine Einzellinie, die keinem Linienbündel zugeordnet ist. Linie 370 , Konzessionslaufzeit bis 01.10.2021. Linie 380 , Konzessionslaufzeit bis 31.07.2016. Die Linien 350, 353, 354, 357 und 359 sind bis 11.12.2020 konzessioniert. Linie 301 , Konzessionslaufzeit bis 02.01.2024.	Die entsprechenden Textstellen werden geprüft und korrigiert.
Der Landrat des Landkrei- ses Mayen- Koblenz	Seitens unseres Planungsbüros [wurden im NVP LK MYK] Defizite hinsichtlich der Bedienungshäufigkeit auf den Verbindungsachsen Koblenz – Vallendar und Koblenz – Bendorf festgestellt. Dies betrifft Fahrten der Linie 8 (...) wochentags im Zeitraum 19:00-21:00 Uhr . Wir würden eine entsprechende Erweiterung des bisherigen Angebotes begrüßen.	Wird im Rahmen des Prüfauftrags zu Festlegung 22 g) berücksichtigt.
Der Landrat des Landkrei- ses Mayen- Koblenz	Der Ausbau von Park + Ride-Angeboten oder aber auch der Ausbau von Parkflächen an den Stadtgrenzen wird (...) befürwortet (...). Ergänzend zu den Tabelle 22, Seite 66 aufgeführten P+R-Angeboten bestehen weitere mit Bedeutung für das Stadtgebiet Koblenz [Verweis auf VRM-Übersicht]. (...)	Wird zur Kenntnis genommen.
Der Landrat des Landkrei- ses Mayen- Koblenz	Der Ausbau der bestehenden Haltestelle Bubenheim IKEA im Rahmen der Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes Rheinland-Pfalz Nord zu einem neuen zentralen Verknüpfungspunkt wird ausdrücklich befürwortet.	Wird zur Kenntnis genommen.
Lokale Agen- da 21, AG Verkehr	Ein nur teilklimatisierter Fahrgastraum reicht für die (...) Stadtbusse nicht: Sie bewirken nur Abkühlung um 3 Grad auf Kopfhöhe erwachsener Fahrgäste. (...) [Es] müssen genug Fenster zum Lüften bei Ausfall der Klimaanlage während großer Hitze vorhanden sein.	Festlegung 13 i) wird angepasst.
Lokale Agen- da 21, AG Verkehr	Haltestellen (...) müssen mit ausreichender Beleuchtung ausgestattet sein. [Vorschlag:] (...) Straßenbeleuchtung in Höhe einer Haltestelle [mit spezieller, abweichender] Lichtfarbe (...) [als] Erkennungsmerkmal (...) [zur] Erleichterung für Ortsfremde (...).	Siehe Festlegung 14 e) .
Lokale Agen- da 21, AG Verkehr	Busbeschleunigungen (...) müssen ausgeweitet werden, um Fahrplanstabilität und attraktive Reisezeiten zu erhalten.	Festlegung zur Busbeschleunigung wird ergänzt.
Lokale Agen- da 21, AG Verkehr	Neue attraktive Haltestellen sollten an wichtigen Zielen eingerichtet werden, z. B. Viktoriastraße/Ecke Schloßstraße, Obere Löhr (Durchgang zur Kreisverwaltung) statt Rizzastraße für die Busse zum Hbf, Bahnhofstraße (Kreisverwaltung) für die Busse zum Bf Stadtmitte/Löhr-Center.	Zu weiteren Haltestellen im Innenstadtbereich wird ein zusätzlicher Prüfauftrag ergänzt.

Anhörungs- verfahren Absender Rückmeldung	Kommentar, Anregung, Kritik	Abwägung/Antwort der Stadt Koblenz
Lokale Agen- da 21, AG Verkehr	Der [Bahn-]Haltepunkt Verwaltungszentrum soll priorisiert vorangetrieben werden. (...) Als Alternative sollte eine Stadtbahntrasse freigehalten werden, die von der KBS 470/471 abzweigt und zum Verwaltungszentrum führt mit später möglicher Verlängerung über die Kurt-Schumacher-Brücke zur Universität (...) sowie evtl. einem Abzweig zur Karthause.	Siehe Festlegung 9 c) . Der Grundsatzbeschluss zur Vorhaltung einer Stadtbahntrasse ist nicht Aufgabe des NVP.
Lokale Agen- da 21, AG Verkehr	Im Briefkopf aller von der Stadt Koblenz ausgehenden offiziellen Schreiben [sollte] der Hinweis auf die jeweilige ÖPNV-Anbindung zu finden sein, mit Angabe der Haltestelle(n) und Liniennummer(n). Diese Angaben sollten auch für den Einzelhandel für dessen Werbedrucke verpflichtend gemacht werden neben der Verpflichtung, nicht nur Pkw-Parkplätze vorzuhalten, sondern auch eine angemessene Zahl von (...) Fahrradparkern.	Wird (erneut) in der Verwaltung angeregt. Regelung durch den NVP nicht möglich.
Lokale Agen- da 21, AG Verkehr	(...) [Es] sollen für Veranstaltungen die jeweiligen Orte stets mitsamt ihrer ÖPNV-Anbindung veröffentlicht werden sowie die Zeiten auf die vorhandene ÖPNV-Anbindung abgestimmt sein.	Regelung durch den NVP nicht möglich.
Lokale Agen- da 21, AG Verkehr	Für eine verbesserte Verknüpfung der Verkehrsmittel soll die Stadt Koblenz Carsharing-Stellplätze in unmittelbarer Nähe der bedeutenden Schnittstellen Hbf und Bf Stadtmitte/Löhr-Center zur Verfügung stellen.	Siehe Kapitel 2.2.6 .
Lokale Agen- da 21, AG Verkehr	Der ÖSPV muss den Erfordernissen aus Luftqualitätsplan (hier insbesondere hinsichtlich NO _x) und Lärm-minderungsplan vorbildhaft nachkommen.	Hinweis wird im Rahmen der Qualitätssicherung berücksichtigt.
Lokale Agen- da 21, AG Verkehr	Verkehrsunternehmen sollen ihr Angebot hinsichtlich Umweltverbund-Verkehrsmittel ausweiten, so um vergünstigt zu erwerbende oder für Abo-Kunden günstig zu mietende Faltfahrräder für den Vor- und Nachlauf der Busnutzenden.	Wird im Rahmen eines Prüfauftrages zur erweiterten Verknüpfung von Fahrrad & ÖSPV berücksichtigt.
Lokale Agen- da 21, AG Verkehr	Ein Mobilitätsmanagement-Angebot fehlt im VRM und insb. für Koblenz mit seiner hohen Einpendler-Rate.	Wird zur Kenntnis genommen.
Lokale Agen- da 21, AG Verkehr	Im SPNV braucht es mehr Fahrrad- bzw. Mehrzweckabteile in den Doppelstockzügen.	Regelung durch den NVP nicht möglich.
Lokale Agen- da 21, AG Verkehr	Das Angebot Buskuriergut muss in der Region erhalten bleiben.	Dieses Angebot besteht lt. NVP nicht.
Lokale Agen- da 21, AG Verkehr	Alle Busse sollten auf der linken Seite ebenfalls eine Liniennummernanzeige haben.	Festlegung 13 j) wird ergänzt.
Lokale Agen- da 21, AG Verkehr	Anschlussicherheit und hinreichende Umschlusszeitdauer sind mit von höchster Wichtigkeit für die Kund(inn)enbindung und Zunahme der ÖPNV-Anteils (...)	Wird zur Kenntnis genommen.

Anhörungs- verfahren Absender Rückmeldung	Kommentar, Anregung, Kritik	Abwägung/Antwort der Stadt Koblenz
Lokale Agen- da 21, AG Verkehr	Informationen zu ausfallenden Fahrten bei Schneeglätte oder zu sonstigen größeren Störungen im Betrieb sollten linienbezogen per SMS abonniert werden können.	Wird als Anforderung in den Qualitätsstandards ergänzt.
Lokale Agen- da 21, AG Verkehr	Informationen im Fahrzeug zu Verkehrsträger übergreifenden Anschlussmöglichkeiten (Bus – Bahn – Seilbahn – Schrägaufzug – Linienschiffahrt – Fähren) mitsamt Richtungsangabe und wo möglich mit Abfahrtszeiten wären sehr werbewirksam für die stärkere Nutzung des Umweltverbundes.	Wird zur Kenntnis genommen.
Lokale Agen- da 21, AG Verkehr	Für die nächste Fortschreibung des NVP sollte auf jeden Fall eine Abfrage der Bürger/innen erfolgen, ähnlich wie bei der Abfrage „Wohnwünsche in Koblenz“.	Wird zur Kenntnis genommen.
Ortsbeirat Arenberg/ Immendorf	Das Wabensystem und deren Tarifpreise/-zonen sollten überprüft werden. Die rechtsrheinischen Ortsteile werden durch die 2 Waben benachteiligt.	Wird im Rahmen eines Prüfauftrages zur künftigen Tarifgestaltung berücksichtigt.
Ortsbeirat Arenberg/ Immendorf	Kapitel 2.2.7: Die Verkaufsstelle für Tickets (...) [„Zeitschriften M. Berg“] ist geschlossen. Tickets können nach unseren Erkenntnissen beim Arenberger Reisebüro erworben werden.	Wird zur Kenntnis genommen.
Ortsbeirat Arenberg/ Immendorf	Kapitel 4.6.2: Die Haltestellen in Arenberg „Silberstr.“ (stadtauswärts) und „Auf dem Forst“ (stadteinwärts) sollten mit einem Wetterschutz und Sitzgelegenheit ausgestattet werden. Die „weißen Flächen“ – Wohnbereiche, die z.T. außerhalb der Erreichbarkeit einer Haltestelle liegen – sollten ebenfalls an den ÖPNV angeschlossen werden.	Es besteht zurzeit keine Finanzierungsgrundlage für zusätzliche Wartehallen. Siehe Festlegung 22 d).
Ortsbeirat Arenberg/ Immendorf	Kapitel 5.4.1: Die weitere Erschließung der Niederberger Höhe soll keinesfalls zum Nachteil von den Ortsteilen Arenberg und Immendorf gehen. (...) [Es soll (...) in der Busverbindung der Linie 9 keine Einschränkungen/Veränderungen für Arenberg/Immendorf geben. Eine Erweiterung der Transportkapazitäten in den frühen Morgenstunden (vor Schulbeginn) der Linie 9 nach Koblenz ist zu prüfen, insbesondere die Kapazität bis zur Umsteigemöglichkeit in Ehrenbreitstein.	Wird zur Kenntnis genommen.

Anhörungs- verfahren Absender Rückmeldung	Kommentar, Anregung, Kritik	Abwägung/Antwort der Stadt Koblenz
Seniorenbeirat der Stadt Koblenz	<p>Die nachfolgenden Bemerkungen bitte ich (...) als Ergänzung zu Kapitel 4 (...) einzufügen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Erhaltung der Mobilität ist eine wesentliche Voraussetzung für ein selbstbestimmtes Leben im Alter; hierzu leistet der ÖPNV einen wichtigen Beitrag. 2. Die Aufrechterhaltung und Entwicklung des ÖPNV ist eine wichtige Aufgabe der Daseinsvorsorge (...), die jeweilige kommunale Gebietskörperschaft hat ein ausreichendes Angebot zu gewährleisten. Die Finanzierung des ÖPNV sollte dementsprechend einen hohen Stellenwert im Rahmen der öffentlichen Aufgaben erhalten. 3. Die erforderlichen Aufwendungen für den ÖPNV sollen nach § 9 NVG lediglich „soweit als möglich“ erwirtschaftet werden; volle Kostendeckung ist demnach nicht zwingend. 4. Für die Anbindung wirtschaftlich nicht geeigneter Räume oder Einrichtungen (...) sollen alternative Bedienungsformen wie Kleinbus oder Taxi (...), die außerdem vom Land finanziell gefördert werden können (...), geprüft werden. 5. Ebenso zu prüfen ist die kreative Erschließung neuer Finanzierungsquellen, z. B. durch Beteiligung gewinnorientierter Alten- und Pflegeeinrichtungen. 6. Der ÖPNV ist nicht nur als Kostenfaktor zu betrachten, sondern auch in seiner Bedeutung für Kommunikation, Kultur und Wirtschaft zu sehen. 7. Im Mittelpunkt der Nahverkehrsplanung muss der Mensch stehen, die Belange aller betroffenen Bevölkerungsgruppen sind daher weiterhin bereits bei Planungen und Änderungen (...) zu berücksichtigen. 	<p>Siehe Festlegung 1 a).</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird im Rahmen des ÖPNV-Konzepts RLP Nord geprüft, siehe Festlegung 23.</p> <p>Finanzierungsoptionen und Finanzierungsrahmen sind zunächst landesseitig zu regeln.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
Seniorenbeirat der Stadt Koblenz	<p>Ergänzungen/Vorschläge zu Kapitel 2.3.4 (Seite 49 ff.):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Modernisierung des Tarifsystems – Abschaffung der nicht mehr zeitgemäßen Wabenstruktur 2. Einführung eines Kurzstreckentickets 3. Stadtteilbezogene Mängel: <ul style="list-style-type: none"> • auf der Karthause der Wegfall der Bushaltestellen Cottbuser Straße und Am Flugfeld, der zu längeren Wegstrecken führt und vor allem Menschen mit Mobilitätseinschränkungen trifft (...). • Im Stadtteil Güls (...) das nicht in einer zumutbaren Weise an den ÖPNV angebundene Seniorenheim Laubenhof; die Buslinie 3/13 ist nur auf längerer und beschwerlicher Wegstrecke zu erreichen (...). 	<p>Wird im Rahmen eines Prüfauftrages zur künftigen Tarifgestaltung berücksichtigt.</p> <p>Gebiet gilt als erschlossen gemäß VDV-Standards.</p> <p>Siehe Festlegung 22 b).</p>

Anhörungs- verfahren Absender Rückmeldung	Kommentar, Anregung, Kritik	Abwägung/Antwort der Stadt Koblenz
SPD-Fraktion im Stadtrat	Um der zunehmenden Dynamik im Alltag durch Nutzung der neuen Medien und einer allgemeinen Beschleunigung der Abläufe Rechnung zu tragen, erscheint es uns zeitgemäß und auch sinnvoll, eine Anzeige der Ankunfts- und Abfahrtszeiten an den Haltestellen in Echtzeit zu realisieren. Hierdurch würden Verspätungen frühzeitig erkannt und könnten durch Nutzung anderer Linien abgedeckt werden. Auch könnten dadurch evtl. noch Anschlussverbindungen erreicht werden. Darüber hinaus würde sich Koblenz als attraktiver, wachsender Tourismusmagnet und als IT-Stadt durch die Nutzung moderner Technologien positiv präsentieren.	Es besteht zurzeit keine Finanzierungsgrundlage für ortsfeste Echtzeit-Monitore.
VCD Mittel- rhein	Tabelle 18: Die Reisezeitvergleiche ÖPNV/Kfz fallen zu optimistisch aus, da weder die Zu- und Abwege zu Fuß noch die taktbedingten Wartezeiten berücksichtigt sind.	Wird zur Kenntnis genommen.
VCD Mittel- rhein	(...) Kommunikationssysteme Bus – Leitstelle verschiedener Leistungsträger [sind] nicht untereinander kompatibel. Das muss behoben werden.	Wird als Anforderung im Rahmen der Vorabbekanntmachung (Art. 7 Abs. 2 EU-VO 1370/2007) berücksichtigt.
VCD Mittel- rhein	Die Seilbahn sollte in den VRM integriert werden und hinsichtlich der Betriebszeiten auch für Berufspendler attraktiv gestaltet werden.	Wird zur Kenntnis genommen.
VCD Mittel- rhein	Es sollte eine attraktive rechtsrheinische Busverbindung zwischen Lahnstein und Vallendar über Horchheim und Ehrenbreitstein eingerichtet werden, um der Verkehrsnachfrage rein rechtsrheinisch entgegen zu kommen.	Siehe Festlegung 22 i) .
VCD Mittel- rhein	Alle Fähren in Koblenz gehören in den VRM[-Tarif] (...). Die Bedienungszeiten sollten derart ausgedehnt werden, dass sie nicht nur von Touristen, sondern auch von Pendlern genutzt werden können.	Wird zur Kenntnis genommen.
VCD Mittel- rhein	Busneuanschaffungen müssen mit Klimaanlage ausgestattet sein. Diese müssen eine Businnentemperatur von nicht mehr als 26 Grad gewährleisten und mit einem klimafreundlichen Kältemittel betrieben werden (z. B. R744).	Festlegung 13 i) wird angepasst.
VCD Mittel- rhein	(...) Alle neuen Busse [müssen] mit klimafreundlichem Antrieb [z. B. Hybrid] angeschafft werden (...), um die Klimabeeinträchtigung und die Belastung (...) hinsichtlich Feinstaub und NO _x zu verringern.	Wird im Rahmen eines Prüfauftrages zum Einsatz alternativer Antriebstechnologien aus Gründen des Klimaschutzes berücksichtigt.

Anhörungs- verfahren Absender Rückmeldung	Kommentar, Anregung, Kritik	Abwägung/Antwort der Stadt Koblenz
VCD Mittel- rhein	(...) Die Stadt Koblenz (...) [soll] die (...) Unternehmen intensiv über Angebote und Tarife informieren , z. B. über das Jobticket und die Carsharing-Kooperation, und eine Mobilitätszentrale einrichten, in der alle Angebote und Nachfragen zusammenlaufen.	Wird zur Kenntnis genommen.
VCD Mittel- rhein	Halbstundentakt bis Mitternacht sollte die Regel sein. Der verlorengegangene Takt auf der Achse Koblenz – Lahnstein – Braubach (Linie 570 etc.) sollte rückgängig gemacht werden.	Siehe Festlegung 22 g) .
VCD Mittel- rhein	Das Nachtbus-Angebot sollte ausgeweitet werden.	Siehe Festlegung 22 h) .
VCD Mittel- rhein	Die Linie 460/116 sollte attraktiv an den ICE-Verkehr in Montabaur angeschlossen werden. (...) Züge [fahren] im Knoten 00 und die Busse im Knoten 30.	Wird im Rahmen des ÖPNV-Konzeptes RLP Nord geprüft, siehe Festlegung 23 .
VCD Mittel- rhein	Die Information der Bürger über das ÖPNV-Angebot muss als grundlegende Pflicht der Stadt verstanden werden. (...) [z. B.] Mobilitätszentrale, Rundschreiben, stetige Veröffentlichungen zu Angeboten, Kombitickets, Mobilcard etc.	Die Aufgabe des Marketings ist an den VRM übertragen.
VCD Mittel- rhein	Ein DFI (Dynamisches Fahrgastinformationssystem) sollte flächendeckend und zeitnah eingerichtet werden.	Es besteht zurzeit keine Finanzierungsgrundlage für ortsfeste Echtzeit-Monitore.
VCD Mittel- rhein	Die Beschleunigung des Busverkehrs sollte fortgeführt werden. Vor allem sollen die Busse möglichst nicht durch Fahrkartenverkauf aufgehalten werden.	Festlegung zur Busbeschleunigung wird ergänzt.
VCD Mittel- rhein	Alternative Bedienformen (AST, ALT etc.) sollen nach Möglichkeit zugunsten eines regelmäßigen und verlässlichen Busangebotes vermieden werden .	Wird im Rahmen des ÖPNV-Konzepts RLP Nord geprüft, siehe Festlegung 23 .
VCD Mittel- rhein	Förderung der Nutzung des ÖPNV bei Dienstfahrten innerhalb der Stadtverwaltung und Schaffen von Angeboten für die Koblenzer Unternehmen (Jobticket o. ä.)	Wird zur Kenntnis genommen.
VCD Mittel- rhein	Ausbau von Bike+Ride-Stationen zur Verbesserung der Intermodalität. Die Fahrradstellplätze müssen wettergeschützt und Vandalismus sicher sein.	Wird im Rahmen eines Prüfauftrages zur erweiterten Verknüpfung von Fahrrad & ÖSPV berücksichtigt. Siehe auch Festlegung 8 .
VCD Mittel- rhein	Verbesserung des Carsharing-Angebotes als ideale Ergänzung zum ÖPNV. Alle zentralen Bus-/ Bahnstationen sollten auch über Carsharing-Parkplätze verfügen, ebenso wie die Höhenstadtteile.	Festlegung zum Carsharing wird ergänzt.
VCD Mittel- rhein	Bessere Vernetzung der (...) öffentlichen Verkehrsmittel (...), Beschilderung der Umsteigebeziehungen.	Siehe Festlegung 7 .

Anhörungs- verfahren Absender Rückmeldung	Kommentar, Anregung, Kritik	Abwägung/Antwort der Stadt Koblenz
VCD Mittel- rhein	(...) Haltestellen in der Innenstadt müssen verdichtet werden [zwischen Hauptbahnhof und Zentralplatz].	Zu weiteren Halte- stellen im Innen- stadtbereich wird ein zusätzlicher Prüfauf- trag ergänzt.
VCD Mittel- rhein	Führung der Linie 1 zurück an die Rheinuferpromena- de mit direktem Anschluss an die Seilbahn und die Fähre.	Nicht vorgesehen, solange die Seilbahn- station in der jetzigen Form existiert.
VCD Mittel- rhein	Bau eines barrierefreien Ausganges am Hbf , Ausgang West.	Es besteht zurzeit keine Finanzierungs- grundlage seitens der Stadt Koblenz für den Einbau eines Fahr- stuhls.
VCD Mittel- rhein	Bf Stadtmittel: Barrierefreier Zugang aus Richtung der Altstadt. Bau der Brücke Fichelstraße war (...) geplant.	Es besteht zurzeit keine Finanzierungs- grundlage.
VCD Mittel- rhein	Bau weiterer Bahnstationen zur Umsetzung eines Regio-/S-Bahnverkehrs mit innerstädtischen Bahn- verbindungen: Goldgrube/ Rauental/ Verwaltungs- zentrum, Industriegebiet [Nord], Oberwerth, Stolzen- fels, Pfaffendorf.	Siehe Festlegung 9 c).
VCD Mittel- rhein	Führung aller Linien über den Zentralplatz , zumindest Sonntag und abends im Rendezvous.	Wird im Rahmen des ÖPNV-Konzepts RLP Nord geprüft, siehe Festlegung 23.
VCD Mittel- rhein	Bessere Fahrplanabstimmung mit Zügen in den Nachtstunden.	Wird im Rahmen des ÖPNV-Konzepts RLP Nord geprüft, siehe Festlegung 23.
VCD Mittel- rhein	Verdichtung und bessere Verknüpfung der Fahrten in den Abend- und Nachtstunden.	Wird im Rahmen des ÖPNV-Konzepts RLP Nord geprüft, siehe Festlegung 23.
VCD Mittel- rhein	Verbesserung der Fahrgastinfo bei Fernbussen (...) und Bündelung am ZOB Hbf.	Regelung durch den NVP nicht möglich.
VCD Mittel- rhein	Verdichtung und touristische Aufwertung der Linie 1 , Verbesserung der Angebots und Bewerbung eines alltäglichen P+R auf dem Sportpark Oberwerth.	Wird im Rahmen des ÖPNV-Konzepts RLP Nord geprüft, siehe Festlegung 23.
VCD Mittel- rhein	Bereitstellung von größeren Mehrzweckflächen für Fahrräder, Rollstühle und Kinderwagen. Für den Transport der Fahrräder zu den Höhenstadttei- len sollen spezielle Busse ggf. mit weniger Haltestellen für die Benutzung mit Fahrrädern erprobt werden.	Wird in Festlegung 13 ergänzt. Wird im Rahmen eines Prüfauftrages zur erweiterten Verknüpfung von Fahrrad & ÖSPV berücksichtigt.

Anhörungs- verfahren Absender Rückmeldung	Kommentar, Anregung, Kritik	Abwägung/Antwort der Stadt Koblenz
VCD Mittel- rhein	Wiederinbetriebnahme der Rheinfähre Stolzenfels im VRM-Tarif.	Es besteht zurzeit keine Finanzierungsgrundlage für die Förderung der Fähren. Abstimmung mit der Stadt Lahnstein bzw. dem Rhein-Lahn-Kreis erforderlich.
VCD Mittel- rhein	Integration der Linienschifffahrt in die DFI- und Auskunftssysteme.	Wird zur Prüfung an den VRM – nach Betriebsaufnahme des DFI-Systems – weitergegeben.
VCD Mittel- rhein	Einführung eines Kombitickets für das VRM-Netz bei Übernachtungen in der Region.	Wird durch den VRM bearbeitet.
ver.di Landesbezirksbereich Verkehr Rheinland-Pfalz-Saarland	<p>(...) [Wir] empfehlen (...), die verbindliche Überleitung des mit der Erbringung der Leistungen eingesetzten Personals des jetzigen Betreibers auf einen ggf. neuen Betreiber einzufordern. Hierzu haben sich die Bieter schriftlich zu verpflichten, den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern, die bislang mit der Durchführung des (...) Verkehrsangebotes beschäftigt waren, die Rechte zu gewähren, auf die sie Anspruch hätten, wenn ein Übergang im Sinne der Richtlinie 2001/23/EG erfolgen würde.</p> <p>Ziel der Personalüberleitung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sicherstellung des reibungslosen Leistungsübergangs bei Betreiberwechsel, • faire Wettbewerbsbedingungen, die nicht zu Lasten des Altbetreibers gehen. Dieser hat i. d. R. höhere Personalkosten alleine schon dadurch, dass das Personal länger im Betrieb ist und höhere Erfahrungsstufen hat, • sozialer Schutz der „Alt“-Beschäftigten, die während ihres Arbeitslebens ohne eigenes Verschulden alle 8 bis 10 Jahre systembedingt von einem, Betreiber- und damit Arbeitgeberwechsel betroffen sein können. <p>Wir begrüßen außerordentlich, wenn die Personalüberleitung bereits im Nahverkehrsplan enthalten ist und dann Bestandteil der darauf fußenden Ausschreibung wird.</p>	Die Thematik wird im Rahmen der Vergabevorbereitungen behandelt.

Anhörungs- verfahren Absender Rückmeldung	Kommentar, Anregung, Kritik	Abwägung/Antwort der Stadt Koblenz
<p>Verband des Verkehrsge- werbes Rheinland e.V. (für die Stra- ßenverkehrs- genossen- schaft Rhein- land e.G.)</p>	<p>Wir möchten (...) darauf (...) [hinweisen], dass die Nahverkehrsangebote so ausgestaltet werden sollten, dass ein ausreichendes eigenwirtschaftliches Angebot auch zukünftig möglich ist. Es sollte unseres Erachtens vermieden werden, dass der Schwerpunkt bei der Nahverkehrsplanung seitens der Aufgabenträger darin liegt, eigenwirtschaftliche Verkehre zum Zwecke der Ausschreibung zu Linienbündeln so zusammenzufassen, dass diese Verkehre in die Gemeinwirtschaftlichkeit überführt werden.</p> <p>Hinsichtlich der Linienbündelung im Nahverkehrsplan bekennt sich auch das novellierte PBefG zum Grundsatz der Einzelgenehmigung. Eine Linienbündelung muss stets das Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit berücksichtigen, da anderenfalls der Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit gegenüber gemeinwirtschaftlichen Verkehren ausgehebelt würde. Könnten Aufgabenträger rentable und damit eigenwirtschaftlich betreibbare Linien indes beliebig mit unrentablen Linien bündeln, würde der Grundsatz und Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit (...) vielfach ins Leere laufen. Es bestünde die Gefahr, dass der vom Gesetz postulierte Regelfall – Eigenwirtschaftlichkeit – zur Ausnahme degradiert wird, da die Aufgabenträger ein Interesse daran haben werden, die Kosten gemeinwirtschaftlicher Verkehre durch den Ertrag von grundsätzlich eigenwirtschaftlichen bedienbaren Linien zu reduzieren. Bei der Linienbündelung ist daher das Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit als (...) ausdrücklich normierter Rechtsgrundsatz zu berücksichtigen.</p> <p>Wir begrüßen ausdrücklich, dass diese Grundsätze in dem Nahverkehrsplan 2015 für die Stadt Koblenz (Seite 77 ff.) aufgegriffen werden und bei dem Bündelungsvorhaben für die Stadt Koblenz beachtet wurden.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>VRM GmbH</p>	<p>Kapitel 1.2: Bitte ergänzen Sie in der Aufzählung der rechtlichen Grundlagen auf Seite 7 die „Allgemeine Vorschrift über einen einheitlichen Verbundtarif im VRM“. Die Allgemeine Vorschrift wurde vom Stadtrat der Stadt Koblenz im September 2014 als Satzung beschlossen.</p>	<p>Wird ergänzt.</p>
<p>VRM GmbH</p>	<p>Kapitel 2.2.7: Die VRM-Hotline hat eine neue Rufnummer erhalten. Bitte ersetzen sie auf Seite 41 die bisherige Nummer durch „0800 5 986 986“.</p> <p>Bitte ergänzen Sie auf Seite 41 den ersten Absatz um die Möglichkeit zum Herunterladen von Abo-Anträgen auf den Internetseiten des VRM (www.vrminfo.de).</p>	<p>Wird geändert.</p>

Anhörungs- verfahren Absender Rückmeldung	Kommentar, Anregung, Kritik	Abwägung/Antwort der Stadt Koblenz
VRM GmbH	Kapitel 4.5: Bitte verweisen Sie für die Linien/-bündel, die nicht in der fachlichen Verantwortung der Stadt Koblenz liegen, auf die Qualitätsstandards im VRM und fügen Sie diese als Anlage nachrichtlich dem Nahverkehrsplan bei. In der 4. Sitzung der Arbeitsgruppe Nahverkehrsplan wurde beschlossen, die VRM-Qualitätsvorgaben als Anlage im Nahverkehrsplan darzustellen.	Qualitätsstandards werden als Anlage dem NVP beifügt.
VRM GmbH	Kapitel 4.6.2, Festlegung 14 h), Seite 72: Zur Vermeidung von Zusatzinvestitionen der Verkehrsunternehmen außerhalb der Stadt Koblenz empfehlen wir (...) für Neu- und Ersatzbeschaffungen die verbundweite RAL-Farbe 5002 (ultramarinblau) vorzugeben. Auf die Angabe der Tarif-Wabenummer im Haltestellenschild (Seite 73) kann verzichtet werden, da diese Information bereits in den Aushangfahrplänen enthalten ist. Ebenso kann aus Verbundsicht auf die Unternehmenslogos verzichtet werden, wenn diese in den Aushangfahrplänen dargestellt werden.	Im Stadtgebiet Koblenz wird die RAL-Farbe 5017 (verkehrsblau) verwendet. Wird zur Kenntnis genommen.
VRM GmbH	Kapitel 4.7, Festlegung 16 h), Seite 75: [Es] kann die Fußnote 67 entfallen. Die Erläuterung unterhalb der Festlegung 16 h) stellt die Rechtsgrundlage präzise dar.	Wird geändert.
VRM GmbH	Kapitel 5.3, Festlegung 21 h), Seite 86: Bitte streichen Sie (...) den letzten Satz. Blicke der Satz bestehen, würden die jeweiligen Aufgabenträger – insbesondere die Stadt Koblenz – durch Beschlüsse benachbarter Aufgabenträger in Ihren Rechten beschränkt. Dies halten wir für unzulässig.	Der entsprechende Satz wird gestrichen.
VRM GmbH	Kapitel 5.4.2: Bitte ersetzen Sie den ersten Satz des Kapitels durch folgende Formulierung: „Das ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord ist ein Gemeinschaftsprojekt des Landes Rheinland-Pfalz (vertreten durch das Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur), des Zweckverbandes SPNV Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord), des Zweckverbandes Verkehrsverbund Region Trier (ZV VRT) und des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel (VRM), letztere stellvertretend für die betroffenen lokalen Aufgabenträger.“	Der entsprechende Satz wird geändert.
VRM GmbH	Kapitel 6.4: Wir empfehlen den zweiten Absatz des Kapitels auf Seite 99 zu streichen. Die jetzige Formulierung begründet eine Vergabe an einen internen Betreiber mit dem Wechsel von Unternehmensbeteiligungen im Energiesektor. Dies halten wir für nicht zielführend. Die konkrete Vergabeabsicht erfolgt ohnehin auf den im Jahr 2018/2019 geltenden rechtlichen Grundlagen.	Der entsprechende Absatz wird gestrichen.
VRM GmbH	Anhang B: Die Karten auf Seite 121 wurden von A3 auf A5 verkleinert und sind nicht lesbar. Bitte fügen Sie dem NVP die Karten in Originalgröße A3 bei.	Die Karten werden in A3 als (gesonderte) Anlage dem NVP beifügt.