



Unterrichtungsvorlage

Vorlage-Nr.:	UV/0120/2014		Datum:	12.05.2014			
Baudezernent							
Verfasser:	61-Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung	Az:	61.1/Sb				
Gremienweg:							
20.05.2014	Fachbereichsausschuss IV	<input type="checkbox"/>	einstimmig	<input type="checkbox"/>	mehrheitlich	<input type="checkbox"/>	ohne BE
		<input type="checkbox"/>	abgelehnt	<input type="checkbox"/>	Kenntnis	<input type="checkbox"/>	abgesetzt
		<input type="checkbox"/>	verwiesen	<input type="checkbox"/>	vertagt	<input type="checkbox"/>	geändert
	TOP	<input type="checkbox"/>	Enthaltungen	<input type="checkbox"/>	Gegenstimmen		
Betreff:	Buslinien- und -fahrplanänderungen ab 14.12.2014						

Unterrichtung:

Zwei Anlässe bedingen bei einigen Buslinien Änderungen im Linien- und Fahrplangefüge des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) auf den für die KVS GmbH konzessionierten Linien in Koblenz, die am 14. Dezember 2014 mit dem anstehenden Fahrplanwechsel wirksam werden:

1. Kündigung der seit 2005 erfolgten Kooperation zwischen den Busunternehmen RMV und KEVAG Verkehrs-Service (KVS) durch die RMV
2. Gestiegene Anforderungen zur ÖPNV-Erschließung der Hochschule/Karthause

Die daraus resultierenden Fahrplan- und Linienänderungen müssen kurzfristig mit dem Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz abgestimmt werden, was die Zustimmung der Stadt Koblenz als Aufgabenträgerin voraussetzt. Häufig ergeben sich Anpassungen im Minutenbereich. Darüber hinaus sind einzelne Optimierungen geplant.

Zu Punkt 1.:

Die von der RMV im Dezember 2013 ausgesprochene Kündigung ihrer Kooperation mit der KVS führt dazu, dass der Wagentdurchlauf zwischen den Linien 5/15 (KVS, Hbf von/nach Metternich) und 570/571 (RMV, Zentralplatz – Hbf - von/nach Lahnstein bzw. Braubach) entfällt.

Seit 9 Jahren werden die genannten Linien gemischt von KVS- und RMV-Bussen bedient, die nach dem Wechsel der Liniennummer in der Innenstadt weiterfahren. Würden die Fahrten der Linien 5 und 15 künftig einfach in der heutigen Fahrplanlage am Hauptbahnhof (Hbf) enden und beginnen, ergäbe sich ein Mehrbedarf an Fahrzeugen und Fahrkräften (ca. 5 Personen), der die Wirtschaftlichkeit für die KVS GmbH merklich beeinträchtigen würde. Grund dafür wären die langen Standzeiten am Hbf zwischen Ankunft und Rückfahrt der Linien 5 und 15.

Die KVS hat daher verschiedene Varianten durchgeplant, um die unproduktiven Standzeiten zu minimieren und die vorhandenen Busse und Personale effektiver einzusetzen. Wenn bei den betroffenen Linien 5 und 15 sowie bei den Linien 1 und 3 gewisse zeitliche Verschiebungen und / oder Anpassungen am Linienverlauf erfolgen, gelingt eine Optimierung, die enorme Verbesserungen bzw. eine Erhöhung der Fahrplanproduktivität schafft, ohne dass sich das ÖPNV-Angebot vermindert.

Es werden zum einen unproduktive Leerkilometer eingespart und dadurch die Wirtschaftlichkeit verbessert, Luftschadstoffe vermieden und das Klima geschützt; zum anderen gelingt es,

den Komfort und die Kapazität auf nachfragestarken Linien zu erhöhen (z.B. weil nun der Einsatz von 12- und 18-Meter-Bussen besser auf die linienbezogene Nachfrage abgestimmt werden kann).

Die wesentlichen Anpassungen im Einzelnen:

- *Linie 15 Metternich Oberdorf – Zentralplatz u.z. – Mo-Fr tagsüber*

Wegfall der Durchbindung von/nach Lahnstein / Braubach. Die Linie beginnt und endet nun am Zentralplatz; ab/bis Hbf bestehen Anschlüsse mit anderen Linien. Die Wendefahrt erfolgt als Zentralplatz-Umfahrung. Voraussichtlich mindestens jede zweite Fahrt hat Anschlüsse von/nach Lahnstein. Die Bedienung erfolgt zumeist mit 12-Meter-Bussen (Busse normaler Größe, sog. „Solobusse“).

- *Linie 5 Metternich Uni – Hbf – Oberwerth u.z. – täglich*

Wegfall der Durchbindung von/nach Lahnstein / Braubach. Da ein Start/Ende am Hbf mit langen Standzeiten verbunden wäre, beginnt und endet die Linie nun an der Conlog-Arena. Sie übernimmt also den südlichen Ast der bisherigen Linie 1. Die bisher von der Linie 8 durchgeführten Spätfahrten werden nun ebenfalls von der Linie 5 übernommen. Zu/aus der Altstadt sowie von/nach Lahnstein bestehen i.d.R. Anschlüsse. Durch eine Verschiebung der Fahrtrahen verkehrt die Linie 5 nun abgestimmt auf die Vorlesungszeiten der Uni. Die Bedienung erfolgt zumeist mit 18-Meter-Bussen (Gelenkbusse).

Abends sowie am Wochenende ab Samstagnachmittag bedient wie bisher eine modifizierte Linie 5/15 mit einem kombinierten Linienweg alle betreffenden Metternicher Teilräume.

- *Linie 1 Altstadt – Hbf – Goldgrube u.z. – täglich*

Die Linie 1 behält ihren nördlichen Ast zwischen Altstadt und Hauptbahnhof. Dabei wird nun in beiden Richtungen die Haltestelle Löhr-Center / Bahnhof Mitte bedient. Die abendliche Bedienung der Altstadt wird ausgeweitet. Anstatt bisher auf Oberwerth beginnt und endet die Linie künftig in der Goldgrube. Dadurch erhält dieser Stadtteil wieder eine Direktanbindung an den Zentralplatz sowie – seit langem gewünscht – an den Hauptbahnhof. Die Bedienung erfolgt zumeist mit 12-Meter-Bussen.

- *Linie 3 Güls – Hbf u.z. – täglich*

Der „Kurzläufer“ der Linie 3 zwischen der Haltestelle Löhr-Center und dem Stadtteil Goldgrube entfällt. Die Stammlinie Güls- Hbf bleibt erhalten. Die Bedienung erfolgt zumeist mit 18-Meter-Bussen.

- *Linie 13 Bisholder – Hbf u.z. – täglich*

Zur Verbesserung der Orientierung werden die Fahrten der bisherigen Linie 3, die ab/bis Bisholder verkehren, durch die Umbenennung in „Linie 13“ besonders kenntlich gemacht. Die Bedienung erfolgt grundsätzlich mit 12-Meter-Bussen und endet / beginnt im Süden weiterhin am Hbf.

- *Linie 8: Sayn – Bendorf - Vallendar – Ehrenbreitstein - Hbf (– Oberwerth) u.z. – täglich*

Die Spätfahrten zwischen Hbf und Conlog-Arena, die bisher nach der Betriebsruhe der Linie 1 zwischen Hbf und Conlog-Arena erfolgten – werden künftig der Linie 5 zugeordnet. (Zur Linie 8 werden keine Anlagen beigefügt, weil nur ihre abendlichen Verlängerungen verlagert werden).

Bewertung durch die Verwaltung: Für einzelne Fahrgäste ergeben sich Komfortnachteile, weil nun z.B. ein zusätzlicher Umstieg erforderlich ist. Dafür profitieren andere von neuen Erschließungsoptionen. Insgesamt gesehen sind die geplanten Veränderungen positiv zu werden.

Zu Punkt 2.:

Die gestiegenen Anforderungen zur ÖPNV-Erschließung der Hochschule bezüglich Fahrtenhäufigkeit, Kapazität und den Fahrzeiten veranlasst die KEVAG Verkehrs-Service, auch Ver-

besserungen bei den Linien 2 und 12 vorzunehmen.

Die wesentlichen Anpassungen im Einzelnen:

- *Linie 2* Wallersheim - Hbf West - Karthause (Am Löwentor/Hochschule/Karl-Härle-Str.)
u.z.:

Im Bereich der östlichen Altkarthause wird diese Linie auf dem bisherigen Weg der Linie 12 geführt (Straßenzug „Am Löwentor“ / „Am Spitzberg“), also ca. 100 m parallel verschoben zur bisherigen Route über die Simmerner Straße. Die dort befindliche Haltestelle gleichen Namens entfällt und wird durch die nahe gelegene Bestandshaltestelle „Am Falkenhorst“ ersetzt. Zur Fahrzeitverkürzung wird geprüft, die Linie stadteinwärts über die Karthäuserstraße zu führen. Damit entfielen nur in dieser Richtung bediente Halt Waisenhausstraße. Für die Haltestelle Brüderhaus würde ein dritter, neuer Halteplatz notwendig, dessen verkehrs- und bautechnische Machbarkeit noch nicht abschließend untersucht werden konnte. Die Bedienung erfolgt zumeist mit 18-Meter-Bussen.

- *Linie 12* Neuendorf - Hbf West - Karthause (Hüberlingsweg/Hochschule/Karl-Härle-Str.)
u.z.

Zur Verdichtung der Hochschul-Erschließung verkehrt diese Linie künftig - wie bereits die Linie 2 heute - ab/bis Karl-Härle-Straße. Im Bereich Altkarthause wird von dieser Linie nun der Hüberlingsweg auf ganzer Länge befahren (auch zwischen Friedhof und Justizvollzugsanstalt). Im zentralen Bereich der Karthause kann von dieser Linie künftig nur noch entweder die Straße „Am Flugfeld“ (Vorzugslösung der Verwaltung, Haltestellen Am Flugfeld und Cottbusser Straße) oder der nördliche Berliner Ring (Vorzugslösung der KEVAG Verkehrs-Service; Haltestellen Bundesarchiv und Magdeburger Straße) bedient werden. Die Bedienung erfolgt zumeist mit 18-Meter-Bussen.

Abends sowie am Wochenende ab Samstagnachmittag bedient eine modifizierte Linie 2/12 mit einem kombinierten Linienweg alle Teilräume wie bisher auch.

Bewertung durch die Verwaltung: Die Verwaltung befürwortet die geplanten Änderungen mit Ausnahme der vom Verkehrsunternehmen angestrebten Aufhebung der Haltestellen Cottbusser Straße und Flugfeld auf der Straße „Am Flugfeld“. Hierzu werden kurzfristig noch weitere Abstimmungen erfolgen, um schließlich die beste Lösung für die Fahrgäste zu realisieren. Es ist zu entscheiden, ob die gute Erreichbarkeit der Dienstleistungseinrichtungen parallel zum Berliner Ring einschließlich des Bundesarchivs wichtiger ist als die eine gute Zugänglichkeit des östlich davon gelegenen Wohnquartiers.

Weitere Verbesserungen zum Fahrplanwechsel 14.12.2014

- *Linie 16* Moselweiß – Zentralplatz u.z. – *Mo-Fr tagsüber*

Beschleunigung der Linie 16 zwischen Löhr-Center und Zentralplatz durch Führung über die Pfuhlgasse und Wende durch Blockumfahrung am Zentralplatz. Dies spart ca. 200 m Strecke pro Fahrt ein, entlastet die Luft und das Klima sowie den Friedrich-Ebert-Ring in beiden Fahrtrichtungen. Die Bedienung erfolgt mit 12-Meter-Bussen.

- *Benennung von Haltestellennamen*

Schritt für Schritt werden Haltestellennamen aktualisiert, wo sich Veränderungen ergeben haben (z.B. neu „Löhr-Center/Bahnhof Mitte“ anstatt alt „Löhr-Center“). Außerdem erfolgen Klarstellungen, die die Orientierung erleichtern, eingeführt (z.B. einheitliche Basisbezeichnung der verschiedenen Haltestellen an der Uni und der Hochschule in Verbindung mit ordnenden Buchstaben-Zusätzen „A“, „B“, „C“ usw. für die einzelnen Abfahrtsplätze). Es handelt sich um ein Geschäft der laufenden Verwaltung. Hierzu wurden umfangreiche Abstimmungen zwischen der Stadt, SPNV Nord als weiterem Aufgabenträger, dem Verkehrsverbund Rhein-Mosel und den Verkehrsunternehmen geführt. Um den Umrüstaufwand für die Verkehrsunternehmen in Grenzen zu halten und die Nachvollziehbarkeit für die Fahrgäste zu

gewährleisten, werden die Anpassungen über mehrere Jahre verteilt.

Fazit und Ausblick

Die vorgenannten Änderungen führen für die Mehrzahl der Fahrgäste zu Verbesserungen; Verschlechterungen im Einzelfall sind von akzeptablen Umfang. Ausnahme ist möglicherweise die beabsichtigte Herausnahme der Linienbusfahrten aus der Straße Am Flugfeld, die noch näher analysiert und ggf. nicht umgesetzt wird. Ungeachtet dessen führt das neue Linien- und Fahrplankonzept zur Verminderung des Fahrzeugbedarfs sowie des Leerfahrtenumfangs. Dies führt zu Verbesserungen bezüglich der Wirtschaftlichkeit, des Klimaschutzes und – insgesamt betrachtet – zur Verminderung der Luftschadstoffe, nicht zuletzt von Feinstaub und Stickstoffdioxid.

Die KEVAG Verkehrs-Service und die Verwaltung prüfen, ob die vorgenannten Änderungen sowie bereits erfolgte Änderungen (z.B. die schon vor einem halben Jahr realisierte Direktanbindung der Linie 3 an den Hauptbahnhof) die *Anpassung des Verkehrsvertrages* von 2009 erfordern. Wenn ja, würden die Gremien dazu noch gesondert befasst. Die Vorgaben zum Bedienungsangebot aus den Linienkonzessionen in Verbindung mit dem bestehenden Verkehrsvertrag KVS/Stadt Koblenz werden erfüllt.

Ein Vertreter der KVS wird in der Sitzung des FBA IV anwesend sein, um die geplanten Änderungen bei Bedarf zu erläutern. Bis zur Sitzung bemüht sich die Verwaltung um Klärung der wenigen noch offenen Details. Zu Ergebnissen wird die Verwaltung ergänzend mündlich berichten.

Anlagen:

- Vor-/Nachteil-Übersicht zum Entwurf 2015 der Linien 1, 2/12, 3/13, 5/15, 6/16, 8
- Streckenkarten zum Entwurf 2015 der Linien 1, 2/12, 3/13, 5/15, 6/16
- Entwurf Fahrplan 2015 der Linien 1, 2/12, 3/13, 5/15, 6/16
- Kartierung Ist 2014 und Entwurf 2015 der Linien 1, 2/12, 3/13, 5/15, 6/16