

Stadtverwaltung Koblenz
Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung

**Aktualisierter
Nahverkehrsplan 2018
für die Stadt Koblenz**

**Entwurf inkl. Anhörungsrückläufe,
Stand: 14.01.2019**

- Entwurf -

Stand: 14.01.2019

Inhaltsverzeichnis

1.	Grundlagen und Rahmenbedingungen.....	11
1.1	Zuständige Institutionen	11
1.2	Rechtliche Grundlagen	11
1.3	Grundlagen der Nahverkehrsplanung	13
1.3.1	Aufgaben des Nahverkehrsplans	13
1.3.2	Anmerkungen zum methodischen Vorgehen	15
1.4	Abgrenzung des Nahverkehrsraums	16
2.	Bestandsanalyse	21
2.1	Strukturdaten	21
2.1.1	Raumstruktur	21
2.1.2	Bevölkerung und Demografie	24
2.1.3	Bevölkerungsentwicklung	28
2.1.4	Schul- und Ausbildungsstruktur	31
2.1.5	Verkehrsstruktur	34
2.1.6	Pendlerverflechtung	36
2.1.7	Motorisierungsgrad	38
2.1.8	Wirtschafts- und Versorgungsinfrastruktur	40
2.1.9	Erwerbsstruktur	43
2.1.10	Freizeit- und Tourismusinfrastruktur	44
2.2	ÖPNV-Daten	47
2.2.1	Angebot im SPNV	47
2.2.2	Angebot im ÖSPV - Busverkehr	48
2.2.3	Leistung im ÖSPV	49
2.2.4	Standards im ÖSPV	52
2.2.5	Weitere Angebote zur Personenbeförderung	53
2.2.6	Tarif, Vertrieb, Kommunikation	56
2.2.7	Nachfragesituation	59
3.	Anforderungsprofil.....	60
3.1	Verkehrspolitische Ziele	60
3.1.1	Gesetzliche Zielvorgaben	60
3.1.2	Ziele aus übergeordneten Planungen	62
3.1.3	Grundlegende kommunalpolitische Zielsetzungen.....	62
3.1.4	Klimaschutzkonzept 2011	63
3.1.5	Lärmaktionsplan der Stufe 2 für die Stadt Koblenz	63
3.1.6	Luftreinhalteplan Koblenz - Fortschreibung 2016 bis 2020	64
3.1.7	Verkehrsentwicklungsplan Koblenz 2030	65

3.2	Grundsätzliche Festlegungen	67
3.3	Bildung einer Netzstruktur	70
3.3.1	Netzhierarchisierung.....	71
3.3.2	Verknüpfungs- und Umsteigepunkte.....	73
3.3.3	Schnittstellen zum Individualverkehr	73
3.4	Angebotsstandards im straßengebundenen ÖPNV	75
3.5	Qualitätsstandards im straßengebundenen ÖPNV	76
3.5.1	Fahrzeugqualität	77
3.5.2	Betriebs- und Umweltqualität	78
3.5.3	Haltestellenausstattung	79
3.5.4	Fahrgastinformation, Marketing, Vertrieb.....	81
3.6	Verbundorganisation und Tarifierung	82
3.7	Sozialstandards	83
4.	Mängelanalyse.....	85
4.1	Erschließungsqualität	86
4.2	Bedienungsqualität	89
4.3	Verbindungsqualität.....	93
5.	Maßnahmenkonzept.....	96
5.1	Fortschreibung des Linienbündelungskonzepts.....	96
5.1.1	Bildung von Linienbündeln	96
5.1.2	Linienbündelung in der Stadt Koblenz	97
5.1.3	Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten	99
5.2	Netz- und Linienkonzept für den Stadtbusverkehr	100
5.2.1	Konzeptentwicklung	101
5.2.2	Linienkonzeption Stadtbus Koblenz 2020.....	101
5.2.3	Anschlussverknüpfungen und Fahrtendurchbindung.....	108
5.2.4	Zusätzliche, anlassbezogene ÖPNV-Leistungen.....	110
5.2.5	Wirkung des Linienkonzepts Stadtbus Koblenz 2020	113
5.3	Netz- und Linienkonzept für den Regionalbusverkehr.....	119
5.4	Veränderungen des ÖPNV-Angebotes in den Stadtteilen.....	123
5.5	Übergangsregelungen für das Fahrplanjahr 2020/2021	128
5.6	Konzept Haltestelleninfrastruktur.....	129
5.6.1	Anzahl der Haltestellen im Stadtgebiet	130
5.6.2	Kategorisierung der Haltestellen	130
5.6.3	Ausstattungsstandards	131
5.6.4	Umsetzung Beschilderung und Fahrgastinformation	132
5.6.5	Umsetzung barrierefreier Haltestellenausbau.....	133

5.6.6	Organisation und Umsetzung der Haltestellenmodernisierung	134
5.7	Konzept Fahrpreis und Tarife	135
5.8	Konzept alternative Antriebstechnologien im ÖPNV	136
5.9	Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes	139
5.10	Strategische Umweltprüfung	140
6.	Organisation und Finanzierung	141
6.1	Zuständigkeiten (Federführungen)	141
6.2	Benennung der Finanzierungsträger	142
6.3	Künftige Vergabe der Busverkehrsleistungen	143
6.4	Aufstellung eines Finanzierungsplans	144
Anhang A	Haltestellenverzeichnis für die Stadt Koblenz	145
Anhang B	VEP-Prüfaufträge ÖPNV+SPNV 2018-2030.....	153
Anhang C	Linienkonzept 2020 - Einzelübersichten.....	156
Anhang D	Qualitätsanforderungen im ÖPNV.....	168
Anhang E	Stellungnahmen im Rahmen der Anhörung.....	169

Kontakt:

Stadt Koblenz
Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung
Bahnhofstraße 47
56068 Koblenz
Telefon (02 61) 1 29-3195
nahverkehrsplan@stadt.koblenz.de

BPV Consult GmbH
Gesellschaft für Beratung und Projektmanagement im Verkehr
Löhrstraße 113
56068 Koblenz
Telefon (02 61) 20 16 50-0
dialog@bpv-consult.de

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Lage Stadt Koblenz	22
Abbildung 2: Bevölkerungsrückgang 2000 bis 2060	29
Abbildung 3: Entwicklung der Bevölkerungszahl in Koblenz bis 2030.....	30
Abbildung 4: Änderung der Altersstruktur von 2013 auf 2030 (%)	30
Abbildung 5: Tarifübersicht Koblenz 2018.....	57
Abbildung 6: Standorte ZIMEN-Messstationen	65
Abbildung 7: Szenarien des VEP	67
Abbildung 8: Carsharing Stadt Koblenz.....	74
Abbildung 9: Beispiel barrierefreier Aus-/Neubau bzgl. Haltestellen-Wartefläche.....	81
Abbildung 10: Überschreitung des NO ₂ -Jahresgrenzwertes 2016.....	137

Kartenverzeichnis

Karte 1: Räumliche Abgrenzung und Gliederung der Stadt Koblenz	17
Karte 2: Raum- und Siedlungsstruktur.....	23
Karte 3: Einwohnerdichte der Stadt Koblenz (EW/km ²)	26
Karte 4: Schulstandorte	33
Karte 5: Verteilung Schüler im Stadtgebiet Koblenz.....	34
Karte 6: Verkehrsinfrastruktur.....	36
Karte 7: Pendlerverflechtung.....	38
Karte 8: Pkw-Bestand.....	40
Karte 9: Industrielle und gewerbliche Schwerpunkte der Stadt Koblenz	41
Karte 10: Top-Arbeitgeber der Stadt Koblenz.....	42
Karte 11: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte	44
Karte 12: Sehenswürdigkeiten der Stadt Koblenz	45
Karte 13: Städtische Freizeit- und Sportinfrastruktur.....	46
Karte 14: Linienübersicht Status quo 2018.....	48
Karte 15: Linienübersicht Status quo 2018 - Innenstadt	49
Karte 16: Erschließungsqualität - Haltestelleneinzugsbereiche 300m und 500m	87
Karte 17: Linienkonzept Stadtbus Koblenz 2020 - Verkehrsnetz.....	107
Karte 18: Linienkonzept Stadtbus Koblenz 2020 - Auszug Innenstadt	108

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Bundesrechtliche Anforderungen an den NVP	14
Tabelle 2: Landesrechtliche Anforderungen an den NVP	15
Tabelle 3: Linienübersicht Stadtbusverkehr Koblenz.....	18
Tabelle 4: Linienübersicht Regionalbusverkehr Koblenz	19
Tabelle 5: Flächennutzung nach Anteilen in den Stadtteilen	24
Tabelle 6: Einwohner der größten Städte in Rheinland-Pfalz.....	25
Tabelle 7: Bevölkerung in Koblenz nach Altersgruppen (eigene Auswertung).....	28
Tabelle 8: Liste der Schulen in Koblenz	31
Tabelle 9: Angebot im SPNV (Haltestelle: Koblenz Hbf)	47
Tabelle 10: Angebotsleistung im Stadtverkehr (Fahrplan 2018)	50
Tabelle 11: Angebotsleistung im Regionalverkehr (Fahrplan 2018).....	51
Tabelle 12: Übersicht Schiff- und Fährverbindungen	54
Tabelle 13: Park & Ride Stadt Koblenz.....	55
Tabelle 14: Ziele und Leitlinien für den ÖPNV in Rheinland-Pfalz	61
Tabelle 15: Netzhierarchie und Angebotskategorien im Koblenzer Stadtnetz.....	72
Tabelle 16: ÖPNV-Verknüpfungspunkte und Schnittstellen zu MIV/Rad	75
Tabelle 17: Standards zur Bemessung der Erschließungsqualität	85
Tabelle 18: Definition der Verkehrszeiten und Betriebszeitfenster	85
Tabelle 19: Standards zur Bemessung der Bedienungsqualität.....	89
Tabelle 20: Bedienungsqualität Mo-Fr (NVZ)	90
Tabelle 21: Bedienungsqualität Sa und So (NVZ).....	92
Tabelle 22: Qualitätsstufenklassifizierung Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV	93
Tabelle 23: Reisezeiten zwischen Innenstadtzentrum und Koblenzer Stadtteilen.....	94
Tabelle 24: Harmonisierungszeitplan	100
Tabelle 25: Leistungsangebot Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“.....	101
Tabelle 26: Umfang der Fahrleistungen im Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“	106
Tabelle 27: Anschlussverknüpfungen (Taglinien) an der Haltestelle Zentralplatz/Forum	109
Tabelle 28: Anlassbezogene ÖPNV-Mehrleistungen im Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“.....	111
Tabelle 29: Reisezeiten und Umsteigehäufigkeiten - Status quo (Fahrplan 2017/2018)	114
Tabelle 30: Reisezeiten und Umsteigehäufigkeiten - Linienkonzept Stadtbus Koblenz 2020	116
Tabelle 31: Fahrzeiteinsparungen, annähernd subjektive Wahrnehmung.....	118
Tabelle 32: Leistungsangebot ein- und ausbrechender Linien benachbarter Linienbündel	121

Tabelle 33: Mengenverteilung der Bussteige zu Haltestellenkategorien	131
Tabelle 34: Anwendung der Ausstattungselemente nach Haltestellenkategorien	132
Tabelle 35: Neubeschilderung der Bushaltestellen bis Ende 2024	133
Tabelle 36: Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen bis Ende 2030	134

Festlegungen

<i>Festlegung 1: Rolle des ÖPNV als Mobilitätsträger</i>	67
<i>Festlegung 2: Wahrnehmung der Aufgabenträgerfunktion</i>	68
<i>Festlegung 3: ÖPNV und städtische Planung</i>	69
<i>Festlegung 4: Grundsatz der vollständigen Barrierefreiheit</i>	70
<i>Festlegung 5: Definition der Netzstruktur</i>	71
<i>Festlegung 6: Definition der Netzhierarchie</i>	72
<i>Festlegung 7: Verknüpfungs- und Umsteigepunkte</i>	73
<i>Festlegung 8: Schnittstellen zum Individualverkehr</i>	73
<i>Festlegung 9: Ausreichende Verkehrsbedienung im ÖPNV</i>	75
<i>Festlegung 10: Qualitätssicherung im ÖPNV</i>	76
<i>Festlegung 11: Eingesetzte Fahrzeuge</i>	77
<i>Festlegung 12: Betriebsdurchführung und Fahrgastinformation</i>	78
<i>Festlegung 13: Haltestelleneinrichtungen</i>	79
<i>Festlegung 14: Anforderungen an Information, Marketing, Vertrieb</i>	81
<i>Festlegung 15: Anwendung des abgestimmten (Verbund-)Tarifs</i>	82
<i>Festlegung 16: Anwendung Landestariftreuegesetz</i>	83
<i>Festlegung 17: Sozial- und arbeitsrechtliche Verpflichtungen</i>	83
<i>Festlegung 18: Linienbündelung und Linienzuordnung</i>	98
<i>Festlegung 19: Begrenzung der Genehmigungslaufzeiten</i>	99
<i>Festlegung 20: Angebotsumfang Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“</i>	100
<i>Festlegung 21: Angebot und Umfang in den Regionalnetzen</i>	120
<i>Festlegung 22: Modernisierung und Umbau der Haltestellen</i>	134
<i>Festlegung 23: Fahrpreise und Tarife im Stadtgebiet Koblenz</i>	135
<i>Festlegung 24: Alternative Antriebstechnologien im ÖPNV</i>	138
<i>Festlegung 25: Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes</i>	139

Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AFZS	Automatisches Fahrgastzählsystem
ALF	Anruf-Linien-Fahrt
AST	Anruf-Sammel-Taxi
AT	Aufgabenträger
B+R	Bike & Ride
BinSchG	Binnenschiffahrtsgesetz
BImSchG	BundesImmissionsschutzgesetz
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
E-Wagen	Einsatzwagen
EBO	Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung
EMS	Rhein-Lahn-Kreis (Bad Ems)
EU-VO	EU-Verordnung
EW	Einwohner
FäV	Fährenbetriebsverordnung
HVZ	Hauptverkehrszeit
IHK	Industrie- und Handelskammer
ITF	Integraler Taktfahrplan
KBS	Kursbuchstrecke
KO	Stadt Koblenz
LBM	Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz
LPIG	Landesplanungsgesetz
LSA	Lichtsignalanlage
LTTG	Landestariftreuegesetz
LUVPG	Landesgesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MYK	Landkreis Mayen-Koblenz
NVG	Nahverkehrsgesetz Rheinland-Pfalz
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Normalverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
P+R	Park & Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RBL/ITCS	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem/Intermodal Transport Control System
RegG	Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs
SchulG	Schulgesetz Rheinland-Pfalz
SIM	Rhein-Hunsrück-Kreis (Simmern)
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SVZ	Schwachverkehrszeit
UVPG	Bundesgesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VDV-KA	VDV-Kernapplikation
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VRM	Verkehrsverbund Rhein-Mosel
VU	Verkehrsunternehmen
WW	Westerwaldkreis
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
ZV SPNV Nord	Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord
(Z)VRT	(Zweckverband) Verkehrsverbund Region Trier

1. Grundlagen und Rahmenbedingungen

1.1 Zuständige Institutionen

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

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

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

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

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

1.2 Rechtliche Grundlagen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Gemäß NVG Rheinland-Pfalz¹² muss, sofern für den NVP die Pflicht zur Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung besteht¹³, das Verfahren den Anforderungen des Landesgesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung entsprechen.

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; durch Verordnung (EU) 2016/2338 vom 14. Dezember 2016 geänderte Fassung der Verordnung (EG) 1370/2007, in Kraft getreten am 24. Dezember 2017.

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

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

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

⁷ Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (Nahverkehrsgesetz - NVG) vom 17. November 1995. Letzte berücksichtigte Änderung: § 8 geändert § 12 des Gesetzes vom 22. Dezember 2015 (GVBl. S. 516).

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

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

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

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

¹² § 8 (3) Absatz 2 NVG Rheinland-Pfalz

¹³ nach § 3 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 Landesgesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung

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

Die jeweiligen rechtlichen Grundlagen sind:

- Landesplanungsgesetz (LPIG)¹⁴,
- Schulgesetz Rheinland-Pfalz (SchulG)¹⁵,
- Satzung der Stadt Koblenz über die Schülerbeförderung¹⁶ und
- Allgemeine Vorschrift über einen einheitlichen Verbundtarif im VRM¹⁷.

1.3 **Grundlagen der Nahverkehrsplanung**

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

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

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

1.3.1 **Aufgaben des Nahverkehrsplans**

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

Die novellierte Fassung der EU-VO 1370/2007¹⁸ ist zum 24.12.2017 in Kraft getreten. Darin enthalten sind nun Anforderungen zur Festlegung „gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen“ im ÖPNV. Diese besagen, dass gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen

¹⁴ 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).

¹⁵Schulgesetz 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).

¹⁶ Richtlinien der Stadt Koblenz über die Schülerbeförderung mit Gültigkeit ab Schuljahr 2017/18; Satzung der Stadt Koblenz über die Schülerbeförderung vom 01.08.2017.

¹⁷ Als Satzung vom Stadtrat der Stadt Koblenz im September 2014 beschlossen.

¹⁸ gemäß Änderungsverordnung (EU) 2016/2338

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

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

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

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

Tabelle 1: Bundesrechtliche Anforderungen an den NVP

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

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

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

Tabelle 2: Landesrechtliche Anforderungen an den NVP

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

1.3.2

Anmerkungen zum methodischen Vorgehen

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

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

Die wesentlichen statistischen Informationen und sonstigen Grundlagendaten wurden aus den aktuellen, umfassenden Datenbeständen des Koblenzer Statistischen Information-Systems (KoStatIS)¹⁹ herangezogen. Ergänzend dienten die rheinland-pfälzische Landesstatistik²⁰, das Ministerium des Innern und für Sport²¹ und das statistische Bundesamt sowie das Statistikportal des Bundes und der Länder²² als Datenquellen. Sowie Informationsbereitstellungen des ZV SPNV-Nord, des VRM und der Verkehrsunternehmen.

1.4 *Abgrenzung des Nahverkehrsraums*

Der Zuständigkeitsbereich der Stadt Koblenz als Aufgabenträger für den allgemeinen ÖPNV lässt sich zum einen räumlich durch Rhein und Mosel, zum anderen organisatorisch bzw. nach zugeordneten Linien abgrenzen. Die räumliche Abgrenzung als Planungsgebiet umfasst das gesamte Stadtgebiet von Koblenz, statistisch untergliedert in 30 Stadtteile²³ (Karte 1).

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

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

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

¹⁹ Statistisches Jahrbuch der Stadt Koblenz - KoStatIS: https://www.koblenz.de/bilder/Statistik/Statistisches_Jahrbuch/statistisches_jahrbuch_2017.pdf (letzter Abruf September 2018).

²⁰ Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz: http://www.statistik.rlp.de/no_cache/de/regional/datenkompass/ (letzter Abruf September 2018).

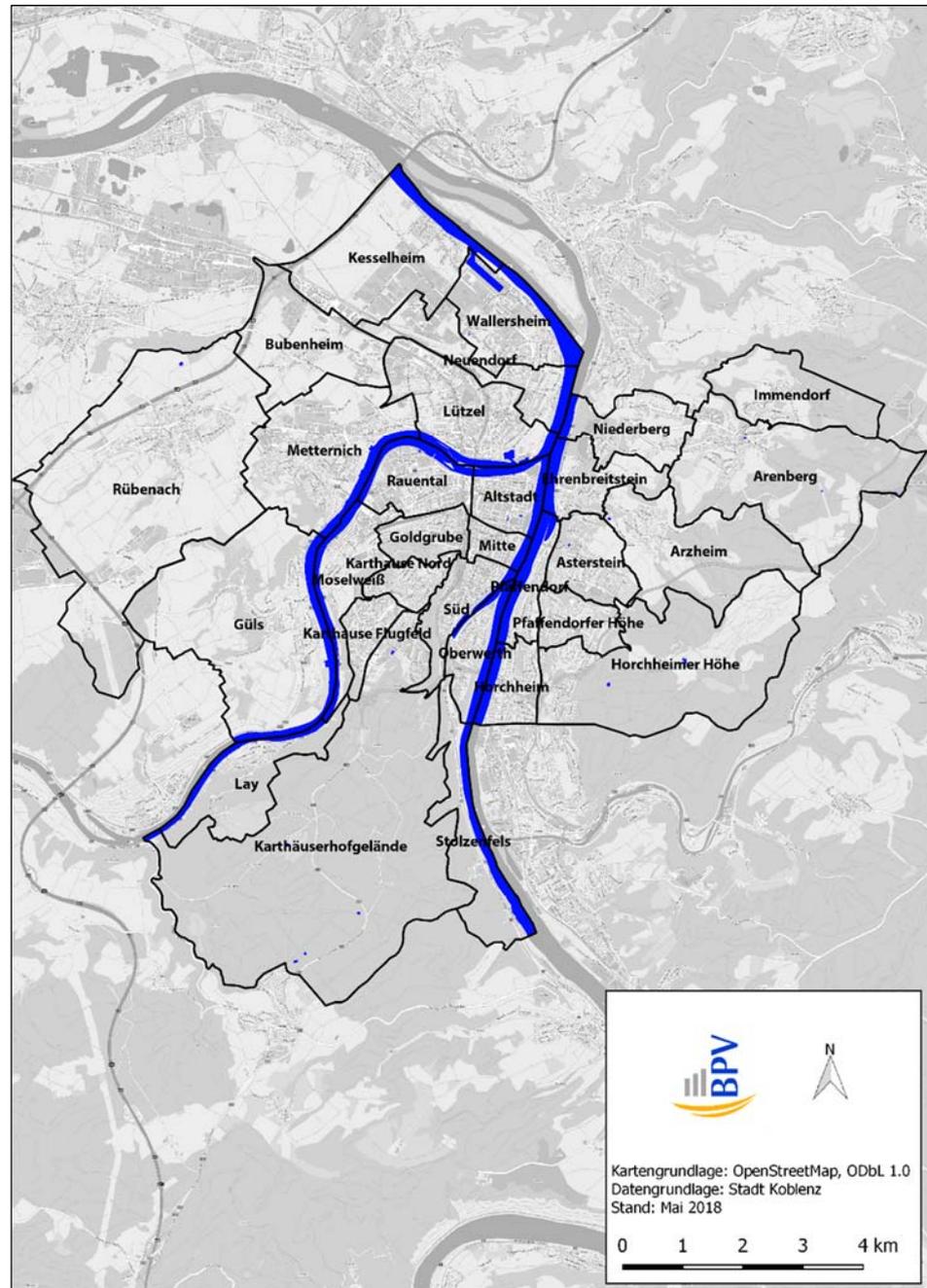
²¹ Ministerium des Innern und für Sport: <https://mdi.rlp.de/de/startseite/> (letzter Abruf September 2018).

²² Statistisches Bundesamt: <https://www.destatis.de/DE/Startseite.html> (letzter Abruf September 2018) und Statistische Ämter des Bundes und der Länder – Gemeinsames Statistikportal: <https://www.statistikportal.de/> (letzter Abruf September 2018).

²³ Statistisches Jahrbuch der Stadt Koblenz 2017 – KoStatIS: Kapitel Kleinräumige Gliederung.

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

Karte 1: Räumliche Abgrenzung und Gliederung der Stadt Koblenz



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

Einvernehmens abzustimmen, ebenso Maßnahmen innerhalb des Koblenzer Stadtgebietes auf Linien, die in der federführenden Zuständigkeit anderer Aufgabenträger liegen²⁴.

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

Tabelle 3: Linienübersicht Stadtbusverkehr Koblenz

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

* weiterer beteiligter AT: MYK

²⁴ Die Aufgabenträgerzuordnung einzelner Linien bezieht sich zunächst nur auf die federführende organisatorische Betreuung jeder Linie durch die öffentliche Hand (auch: Definition der „zuständigen Behörde“ nach EU-Recht), z.B. die Zusammenfassung zu Linienbündeln.

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

Im Einvernehmen mit der Verwaltung des Landkreises Mayen-Koblenz²⁵ liegt die Linie 8 (inkl. N 8) in der federführenden Zuständigkeit der Stadt Koblenz als Aufgabenträgerin.

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

Tabelle 4: Linienübersicht Regionalbusverkehr Koblenz

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

²⁵ Abstimmungstermin bei der Kreisverwaltung Mayen-Koblenz am 15.02.2013

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

* neue Liniennummer ab 01.08.2019

2. Bestandsanalyse

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

2.1 *Strukturdaten*

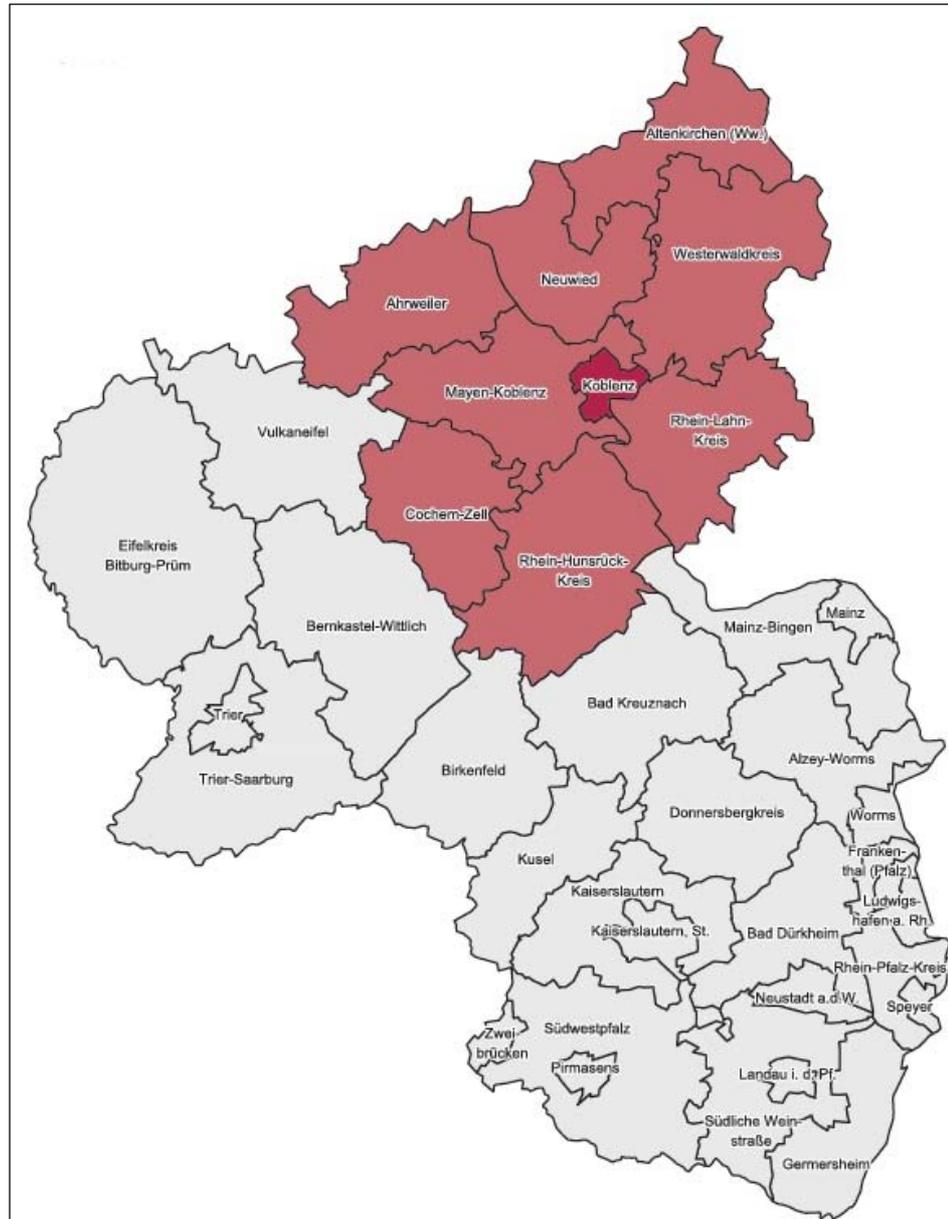
Im folgenden Kapitel werden die Bestandsinformationen zur Raum- und Verkehrsstruktur der Stadt Koblenz übergreifend ermittelt und zusammengefasst.

2.1.1 **Raumstruktur**

Die Stadt Koblenz (Lage: nördliche Breite 50°21' N / östliche Länge 7°35' E)²⁶ liegt als nördlichstes Oberzentrum von Rheinland-Pfalz am Zusammenfluss von Mosel und Rhein. Das Stadtgebiet grenzt nordöstlich an den Westerwaldkreis, östlich an den Rhein-Lahn-Kreis und ist ansonsten größtenteils vom Landkreis Mayen-Koblenz umgeben (vgl. Abbildung 1).

²⁶ Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz – KoStatIS: Kapitel Lage und Flächennutzung.

Abbildung 1: Lage Stadt Koblenz²⁷



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

²⁷ Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz – KoStatIS: www.statistik.rlp.de/fileadmin/dokumente/datenkompass/ergebnisse/datenblatt/bev/111.pdf (letzter Abruf September 2018).

Karte 2: Raum- und Siedlungsstruktur



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

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

Tabelle 5: Flächennutzung nach Anteilen in den Stadtteilen²⁸

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

* Erholungsflächen inkl. Wald-, Wasserflächen

2.1.2

Bevölkerung und Demografie

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

²⁸ Statistisches Jahrbuch der Stadt Koblenz 2017 - KoStatIS: https://www.koblenz.de/bilder/Statistik/Sonstiges/infoblatt_17_2016.pdf (letzter Abruf September 2018).

aktuellen Bericht der monatlichen Bevölkerungszahlen von 2018 leben in der Stadt Koblenz am 30.09.2018 um die 113.642 EW²⁹.

Tabelle 6: Einwohner der größten Städte in Rheinland-Pfalz³⁰

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

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

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

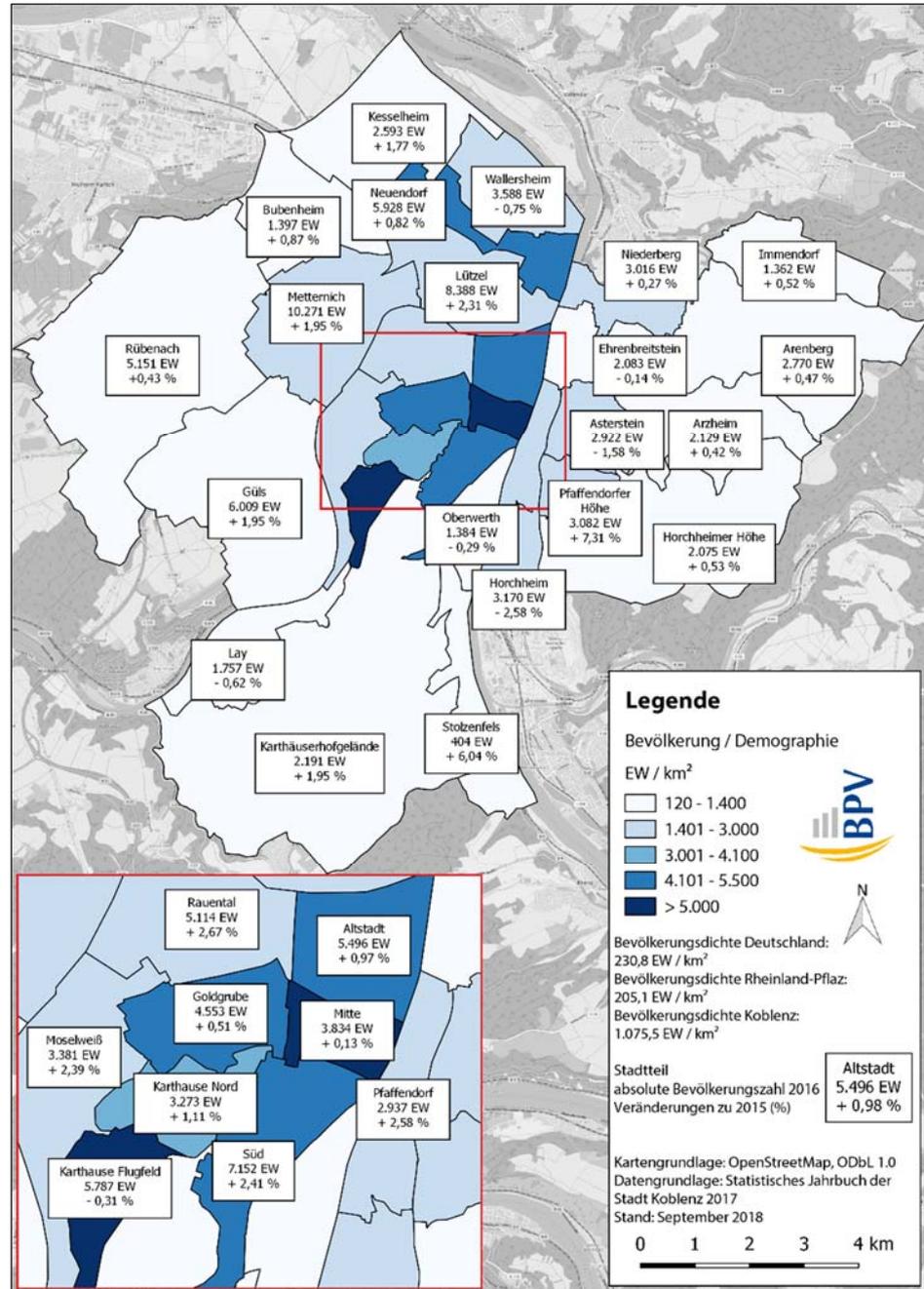
In den meisten Koblenzer Stadtteilen ist in den vergangenen Jahren ein anhaltender Bevölkerungszuwachs zu beobachten. Spitzenreiter in der positiven Entwicklung waren 2016 im Vergleich zu 2015 die Stadtteile Pfaffendorfer Höhe mit einem Zuwachs von knapp über 4 % und das benachbarte Asterstein mit ca.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

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

²⁹ Monatliche Bevölkerungszahlen 2018 (Stand Oktober 2018).

³⁰ Statistisches Jahrbuch der Stadt Koblenz 2017 - KoStatIS: Kapitel Lage und Flächennutzung.

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



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

- **Neuendorf**
 unter 3: **3,8%**
 3-6: **3,4%**
 6-15: **11,5%**
- **Pfaffendorfer Höhe**
 unter 3: **3,6%**
 3-6: **3,9%**
 6-15: **3,9%**

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

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

Tabelle 7: Bevölkerung in Koblenz nach Altersgruppen (eigene Auswertung)³¹

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

Anteile:

 unterdurchschnittlich

 überdurchschnittlich

2.1.3

Bevölkerungsentwicklung

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

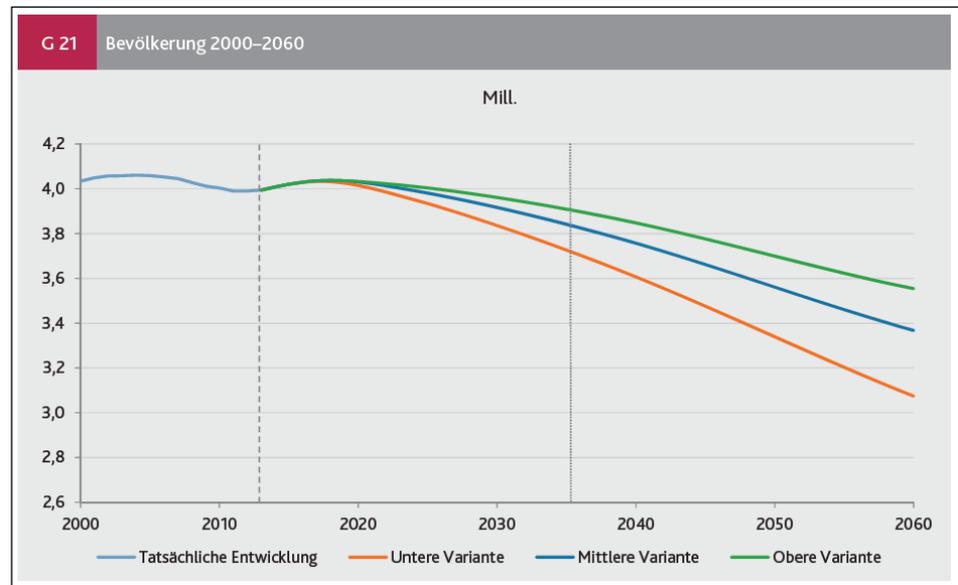
- Betrachtung des mittelfristigen Zeitraums bis 2035 und

³¹ Statistisches Jahrbuch der Stadt Koblenz 2017 - KoStatIS: Kapitel Bevölkerung.

- langfristige Projekthorizonte bis 2060³².

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

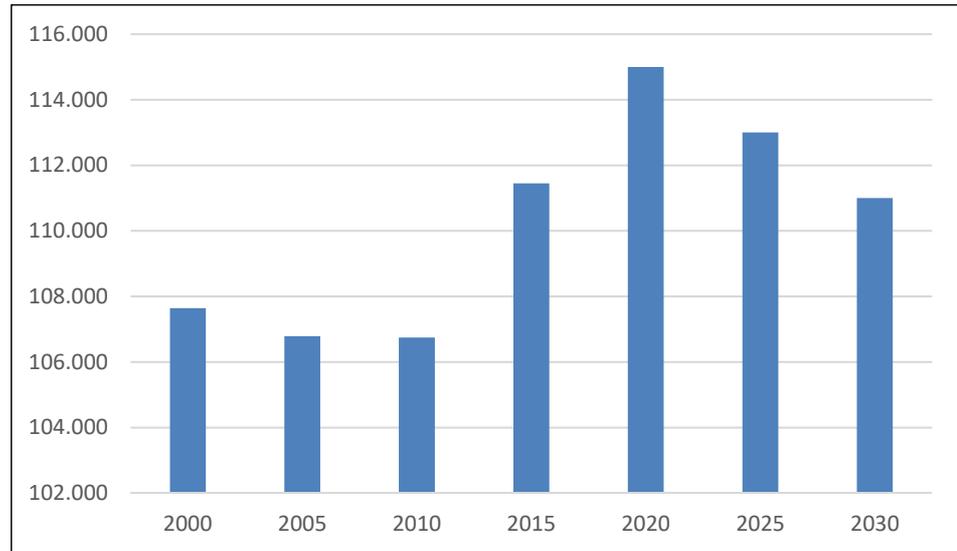
Abbildung 2: Bevölkerungsrückgang 2000 bis 2060



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

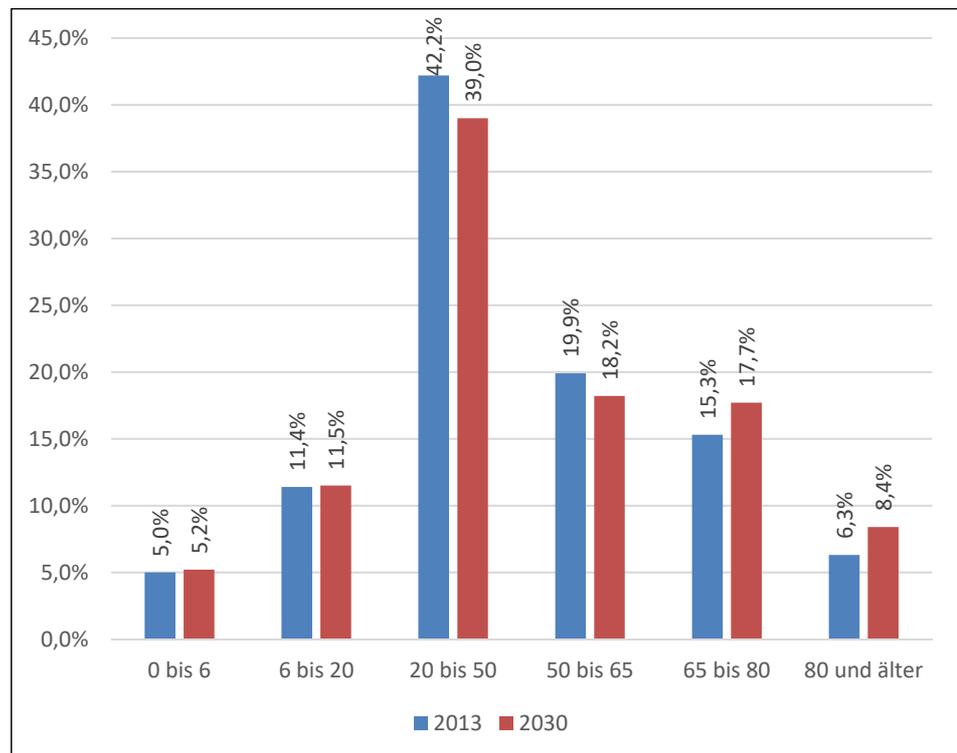
³² Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz: <https://www.statistik.rlp.de/de/publikationen/analysen/demografische-entwicklung/> (letzter Abruf September 2018).

Abbildung 3: Entwicklung der Bevölkerungszahl in Koblenz bis 2030³³



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

Abbildung 4: Änderung der Altersstruktur von 2013 auf 2030 (%)³⁴



³³ Stadt Koblenz: Verkehrsentwicklungsplan Koblenz 2030. Ziele, Szenarien und integriertes Handlungskonzept (Stand Mai 2018).

³⁴ Stadt Koblenz: Verkehrsentwicklungsplan Koblenz 2030. Ziele, Szenarien und integriertes Handlungskonzept (Stand Mai 2018).

2.1.4

Schul- und Ausbildungsstruktur

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

Tabelle 8: Liste der Schulen in Koblenz ^{35 36 37 38}

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

³⁵ Schulentwicklungsbericht 2017/2018 – KoStatIS: Grundschulen (https://www.koblenz.de/bilder/Statistik/Bildung_und_Kultur/infoblatt_17_2018.pdf (letzter Abruf September 2018)).

³⁶ Schulentwicklungsbericht 2017/2018 – KoStatIS: Weiterführende Schulen https://www.koblenz.de/bilder/Statistik/Bildung_und_Kultur/infoblatt_19_2018.pdf (letzter Abruf September 2018).

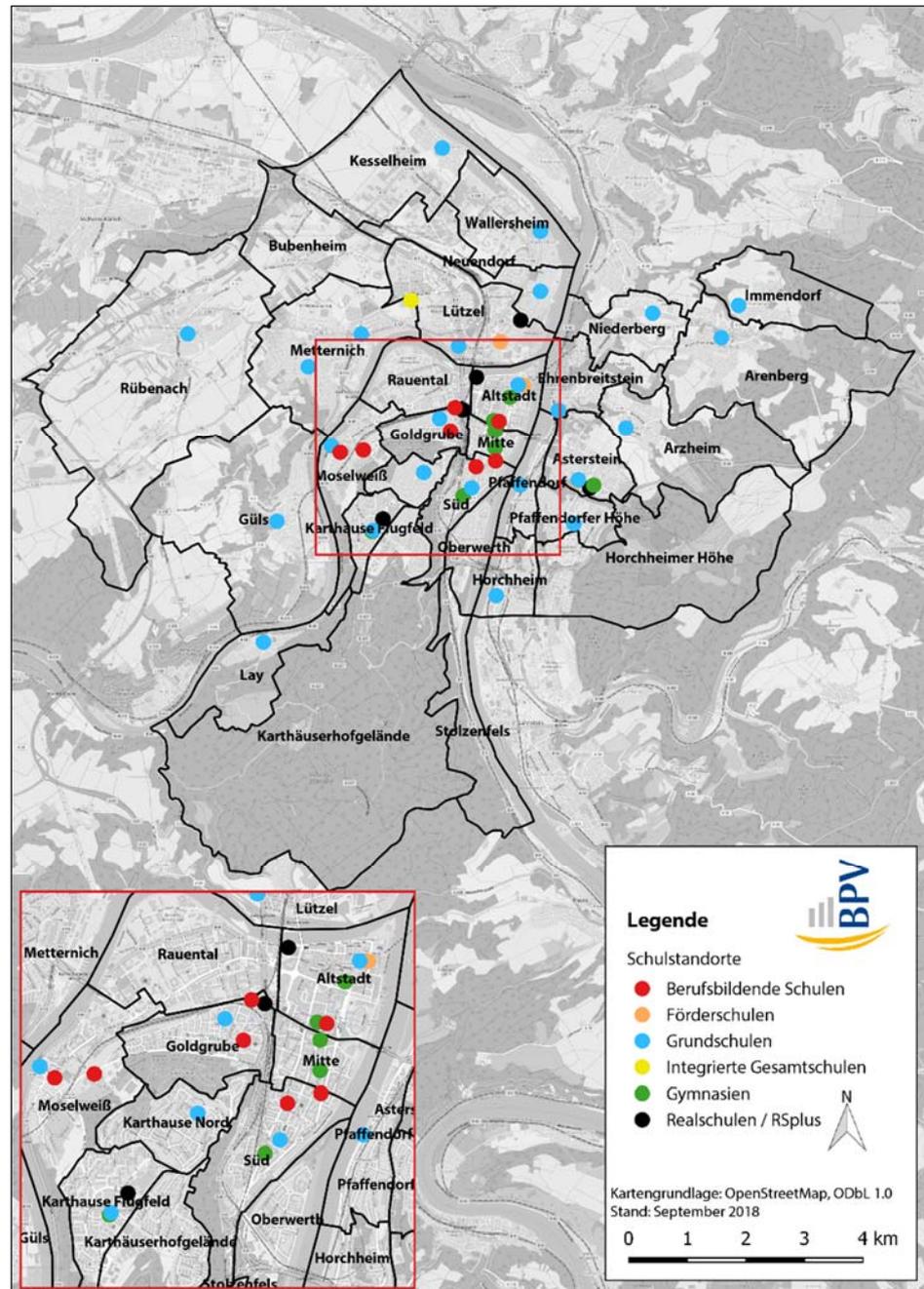
³⁷ Schulentwicklungsbericht 2017/2018 – KoStatIS: https://www.koblenz.de/bilder/Statistik/Bildung_und_Kultur/infoblatt_28_2018.pdf (letzter Abruf September 2018).

³⁸ Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz: <https://infothek.statistik.rlp.de/MeineHeimat/bil-Schulen.aspx?id=101&l=1&g=071111&tp=1029&sch=schueler&s=1> (letzter Abruf September 2018).

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

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

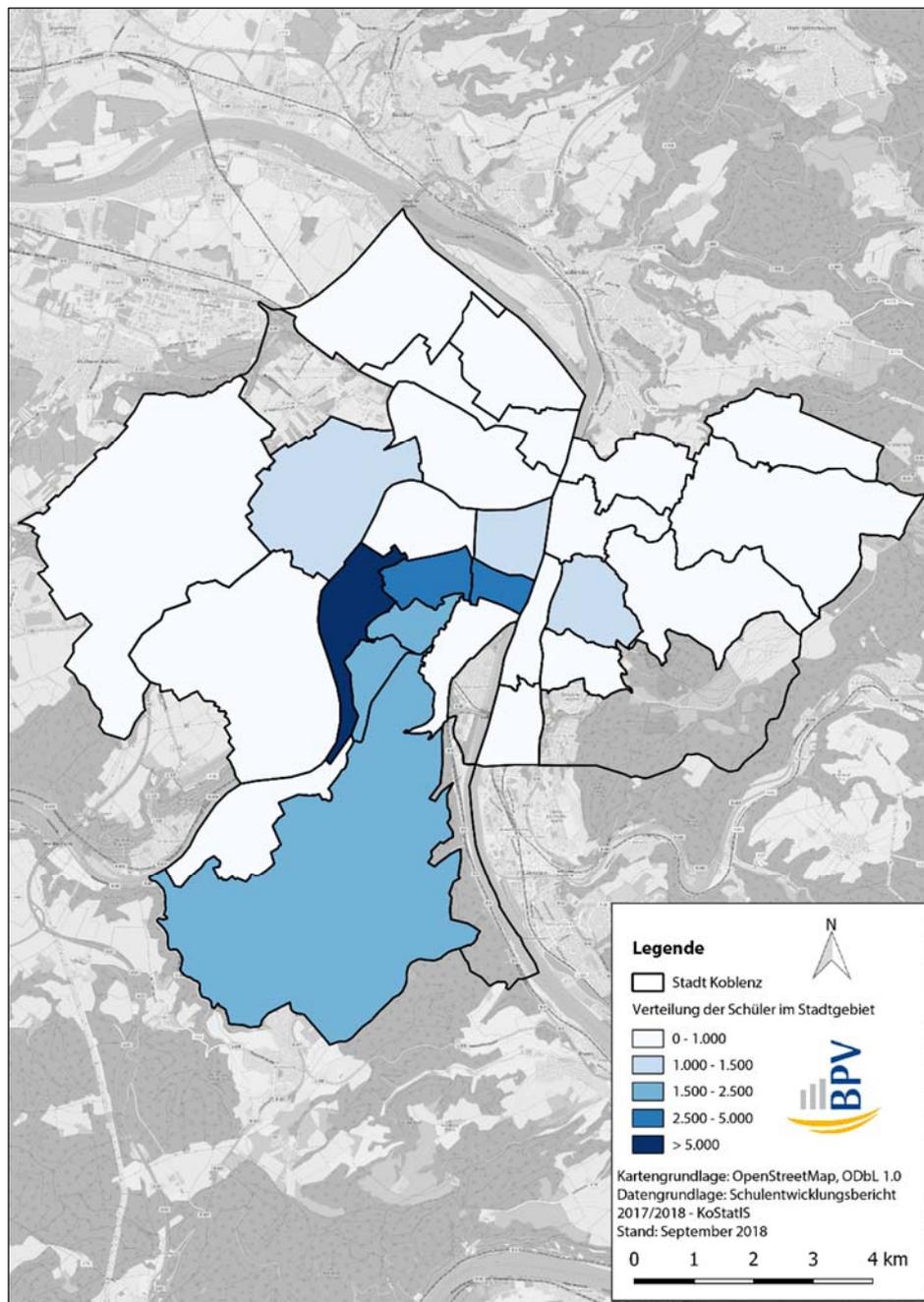
Karte 4: Schulstandorte



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

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

Karte 5: Verteilung Schüler im Stadtgebiet Koblenz



2.1.5

Verkehrsstruktur

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

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

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

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

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

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

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

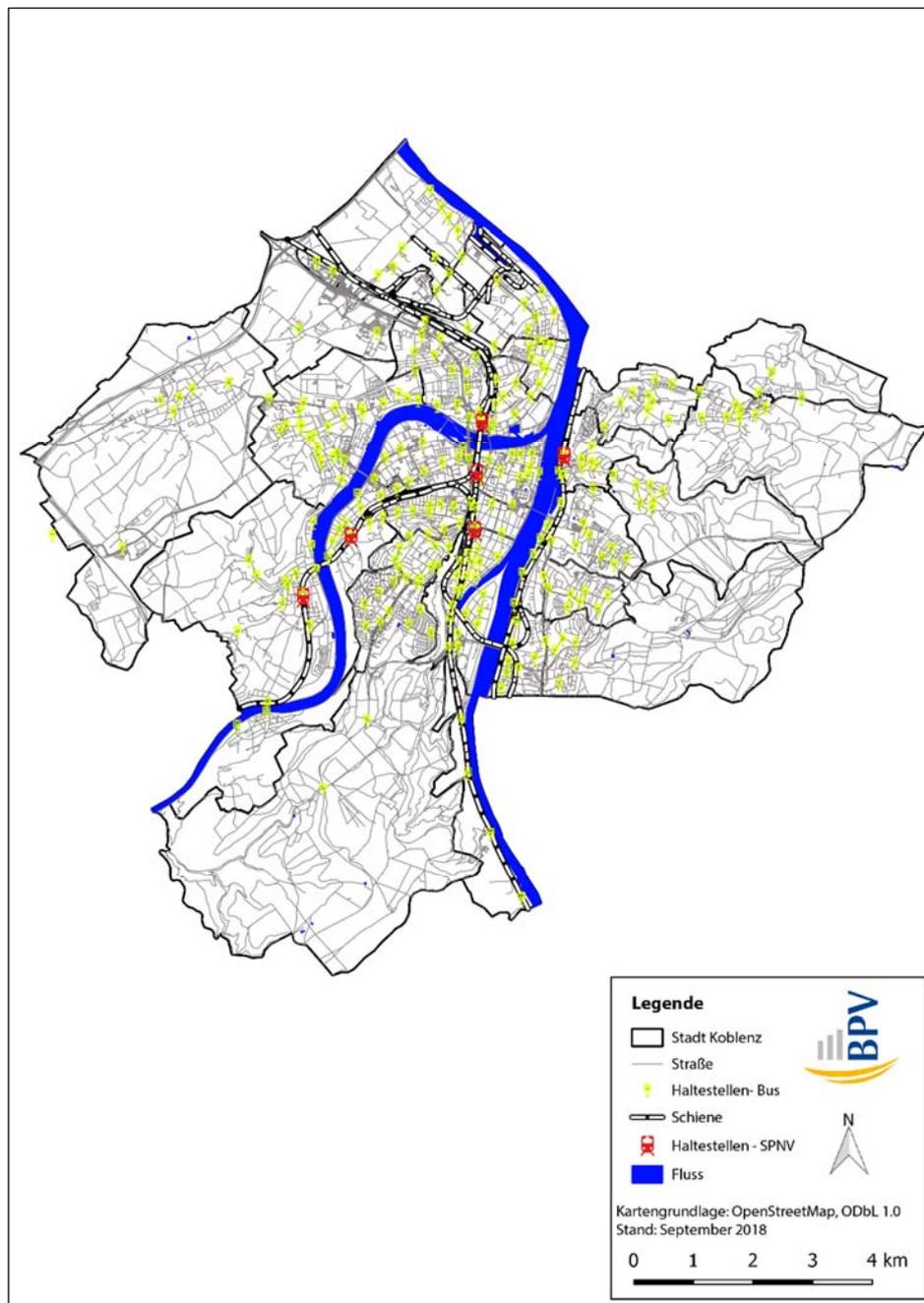
Parkhäuser

Die Stadt Koblenz verfügt insgesamt über 12 Parkhäuser im Stadtgebiet. Dazu gehören die folgenden Parkhäuser³⁹:

	Stellplätze insgesamt	Behinder-tenpark-plätze	Mutter-Kind
Altlörrtor-Parkhaus	370	8	k.A.
Am Saarpfatz-Parkhaus	520	4	5
Am Stadttheater-Parkplatz	150	k.A.	k.A.
Forum Mittelrhein - Parkhaus	750	k.A.	k.A.
Görresplatz-Tiefgarage	386	4	2
Hauptbahnhof-Tiefgarage	450	15	k.A.
Löhr-Center-Parkhaus	1400	23	20 (+14 Frauenparkplätze)
Obere-Löhr-Parkhaus	338	k.A.	k.A.
Parkplatz Am Schloss	k.A.	k.A.	k.A.
Rhein-Mosel-Halle-Tiefgarage	461	12	k.A.
Schängel-Center-Tiefgarage	150	k.A.	k.A.
Schloss - Tiefgarage	446	k.A.	k.A.
Rizza Carré	100		
Ehrenbreitstein Parkdeck	119		
Weißer Höfe	330		

³⁹ Stadt Koblenz: https://www.koblenz.de/wirtschaft_verkehr/parkhaueser_neu.html (letzter Abruf September 2018).

Karte 6: Verkehrsinfrastruktur



2.1.6

Pendlerverflechtung

Die maßgeblichen Pendlerströme von und nach Koblenz aus den benachbarten Kreisen bzw. umliegenden Oberzentren, jeweils mit Salden (Pendlerverflechtung positiv = Einpendlerüberschuss, Pendlerverflechtung negativ = Auspendlerüberschuss), sind in Karte 7 dargestellt⁴⁰.

⁴⁰ Statistisches Jahrbuch der Stadt Koblenz 2017 – KoStatIS: Kapitel Wirtschaft und Arbeit.

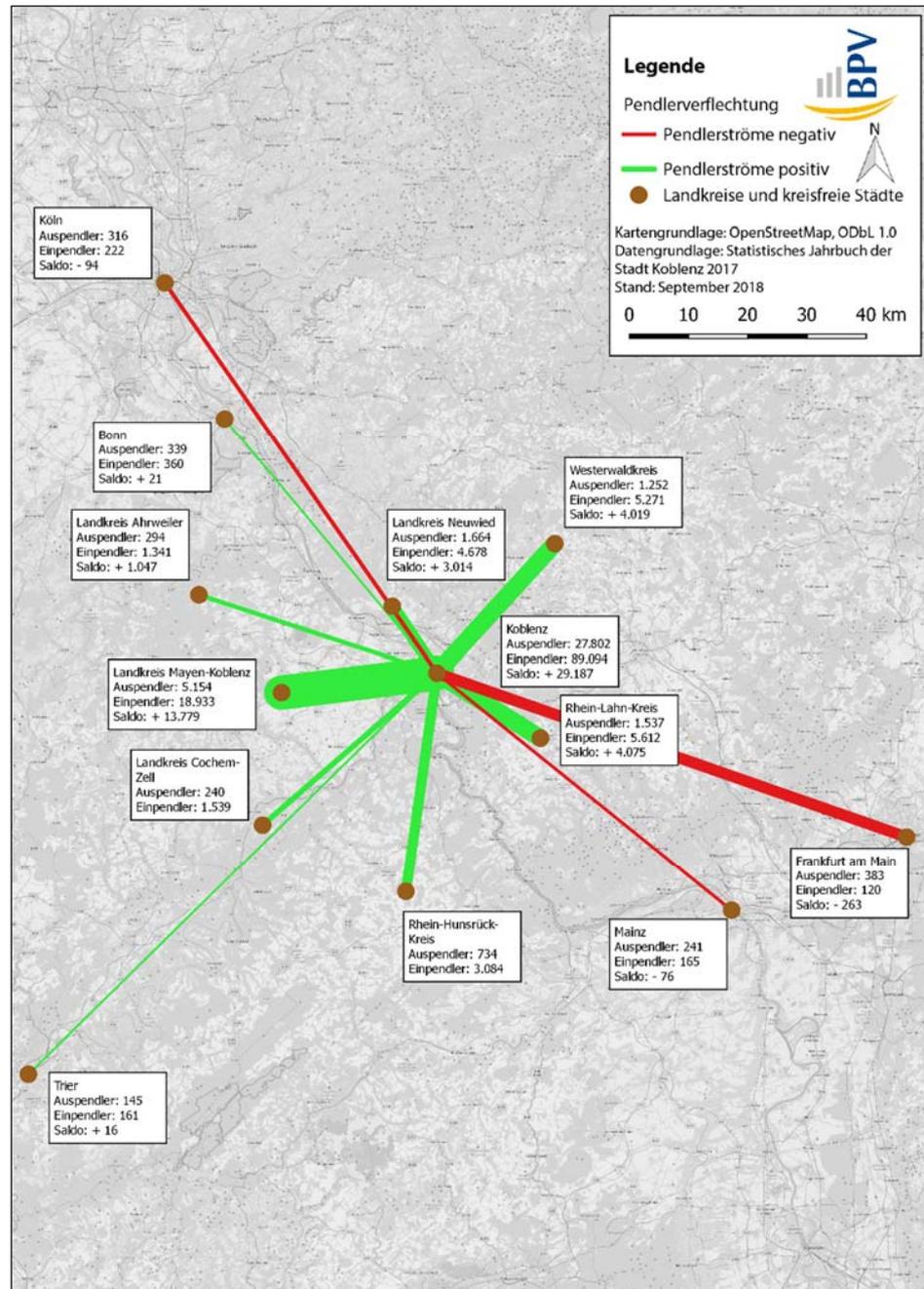
Koblenz hat eine große Bedeutung als Arbeitsplatzstandort. Die Pendlerbilanz fällt mit einem Überschuss von ca. 32.000 Einpendlern sehr hoch aus. Der größte Anteil an Pendlern stammt aus

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

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

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

Karte 7: Pendlerverflechtung



2.1.7

Motorisierungsgrad

Der Kraftfahrzeugbestand und die Pkw-Dichte im Stadtgebiet Koblenz sind in Karte 8 dargestellt⁴¹. Insgesamt weist die Stadt Koblenz einen Pkw-Bestand von 60.060 Pkws auf. Dabei beläuft sich die Pkw-Dichte auf 530 Pkw je 1.000 EW. Im Vergleich zum Pkw-Bestand und der Pkw-Dichte von Rheinland-Pfalz liegt Koblenz nur knapp darunter:

- 2.449.404 Pkw und
- 603 Pkw je 1.000 EW.

⁴¹ Statistisches Jahrbuch der Stadt Koblenz 2017 – KoStatIS: Kapitel Verkehr.

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

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

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

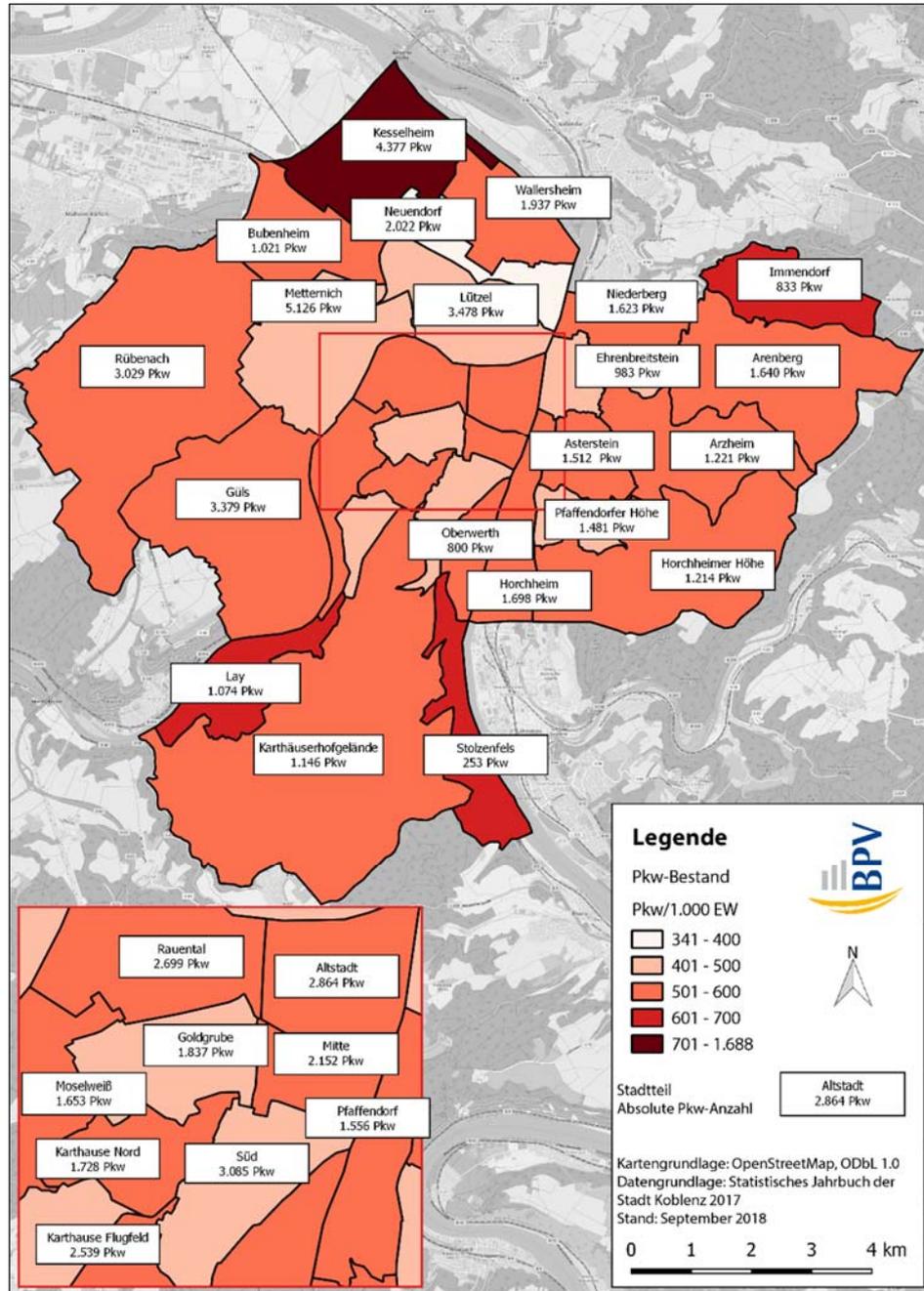
- Kesselheim (1.688 Pkw/1.000 EW)⁴² und
- Bubenheim (731 Pkw/1.000 EW).

Die geringsten Anteile weisen die Stadtteile

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

⁴² inkl. gewerblicher Zulassungen.

Karte 8: Pkw-Bestand



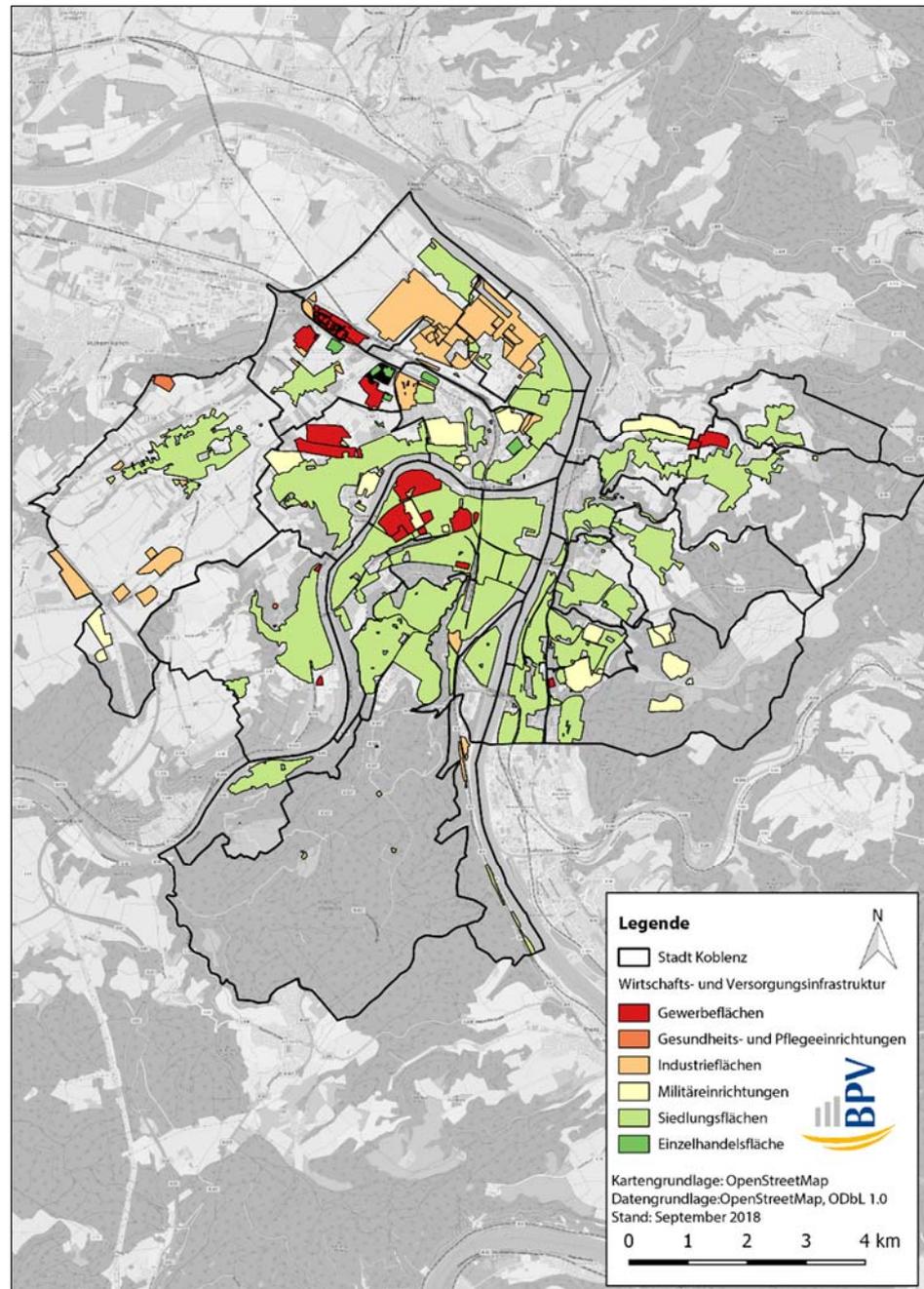
2.1.8

Wirtschafts- und Versorgungsinfrastruktur

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

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

Karte 9: Industrielle und gewerbliche Schwerpunkte der Stadt Koblenz



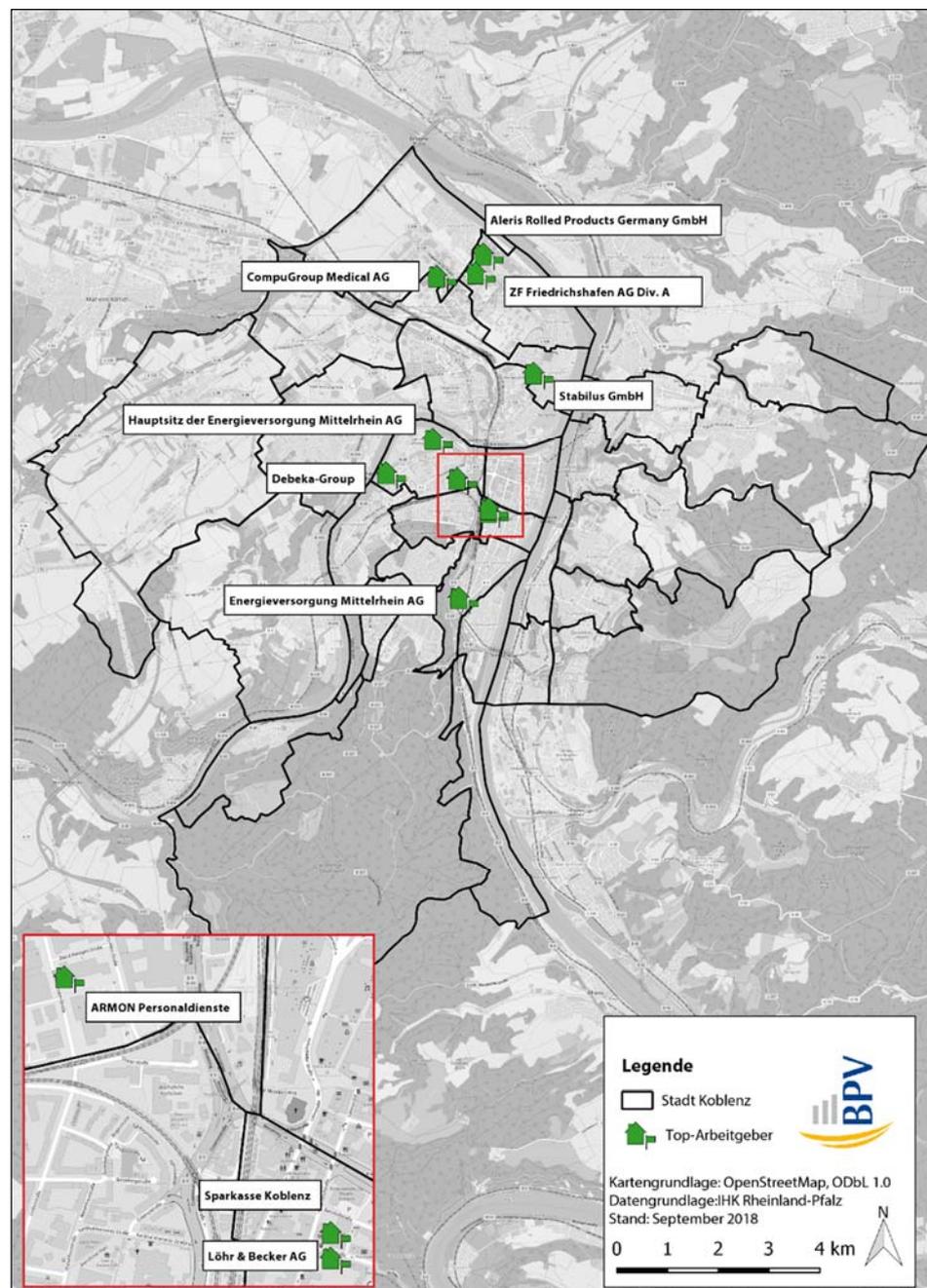
Dieser industrielle und gewerbliche Schwerpunkt im Stadtgebiet führt zu einer Fülle an Arbeitsmöglichkeiten und Arbeitgebern. Zu den größten in Koblenz ansässigen privatwirtschaftlichen Arbeitgebern gehören die folgenden Betriebe mit an die insgesamt 10.000 Beschäftigten⁴³ (vgl. Karte 10):

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

⁴³ IHK Rheinland-Pfalz (Stand 2014): https://www.pfalz.ihk24.de/blob/luihk24/standortpolitik/Zahlen_und_Fakten/Pfaelzische_wirtschaft/downloads/1289434/9f3e2ee38718de1c37e2d3dd411a9131/Top-Arbeitgeber_Rheinland-Pfalz-data.pdf (letzter Abruf September 2018).

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

Karte 10: Top-Arbeitgeber der Stadt Koblenz



2.1.9 Erwerbsstruktur

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

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

Die größte Dichte an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten besteht in den Stadtteilen:

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

Die geringste Dichte an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten besteht in den Stadtteilen:

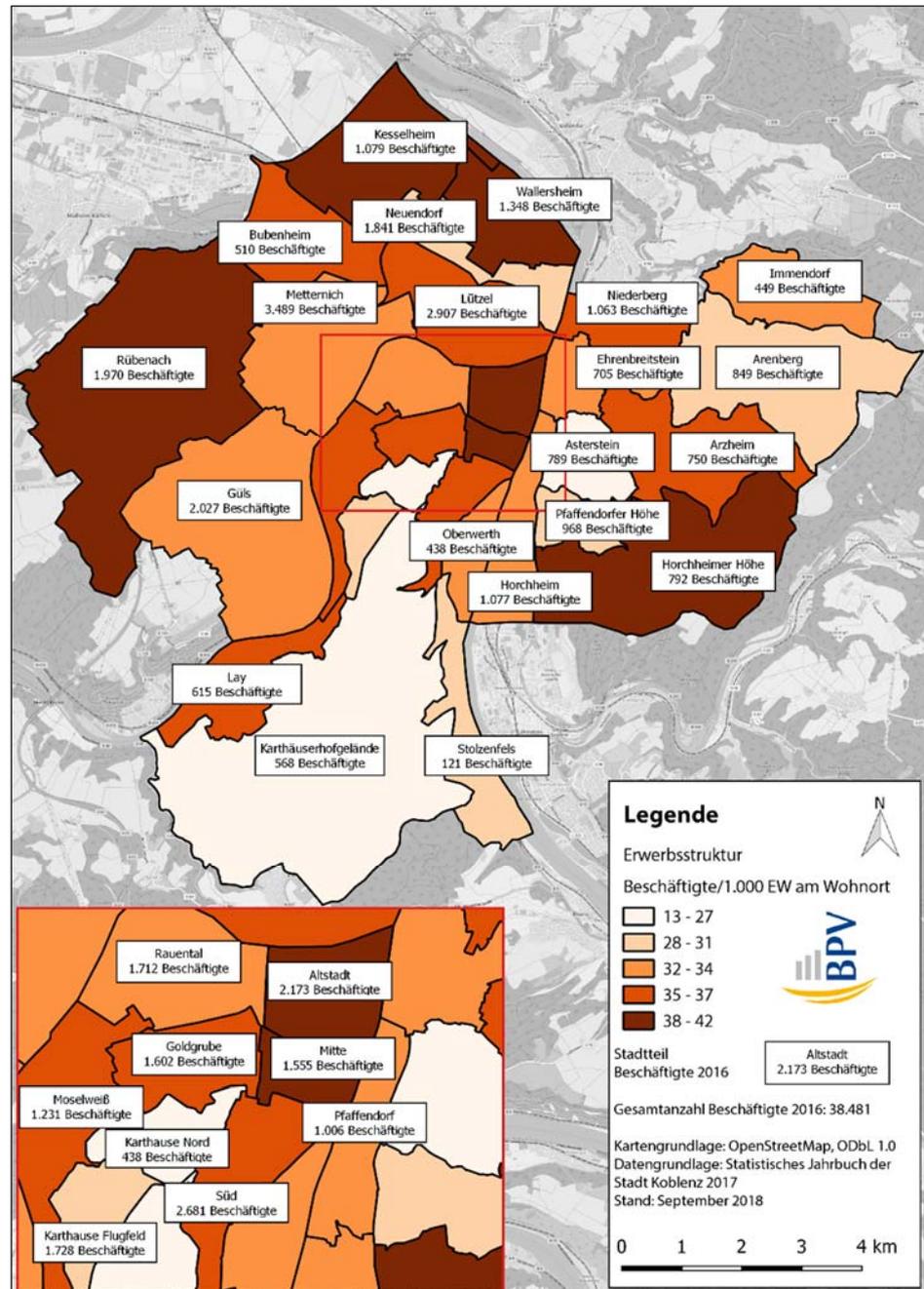
- Karthause Nord mit 13 Beschäftigten am Wohnort (je 100 EW),
- Karthäuserhofgelände mit 26 Beschäftigten am Wohnort (je 100 EW) und
- Asterstein mit 27 Beschäftigten am Wohnort (je 100 EW) vorzufinden.

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

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

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

Karte 11: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte

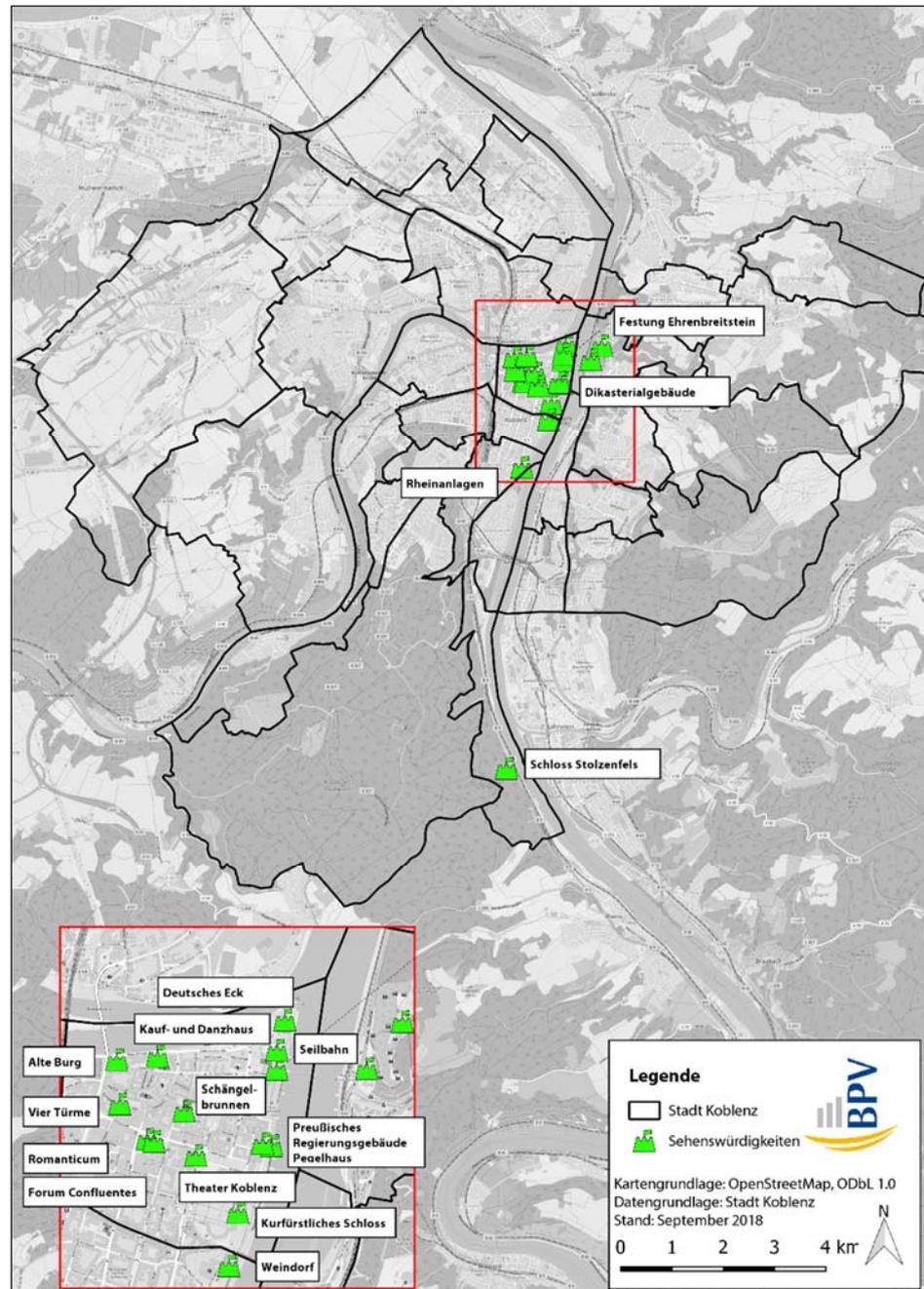


2.1.10 Freizeit- und Tourismusinfrastruktur

Insgesamt bietet die Stadt Koblenz ein breites Spektrum städtischer Freizeit- und Sporteinrichtungen an⁴⁴. Koblenz zählt zu den ältesten Städten Deutschlands und bietet neben Kirchen auch Burgen, Schlösser und historische Stadthäuser an (vgl. Karte 12).

⁴⁴ Stadt Koblenz: https://www.koblenz.de/freizeit_sport/k52_sport-_und_baederamt.html (letzter Abruf September 2018)

Karte 12: Sehenswürdigkeiten der Stadt Koblenz⁴⁵



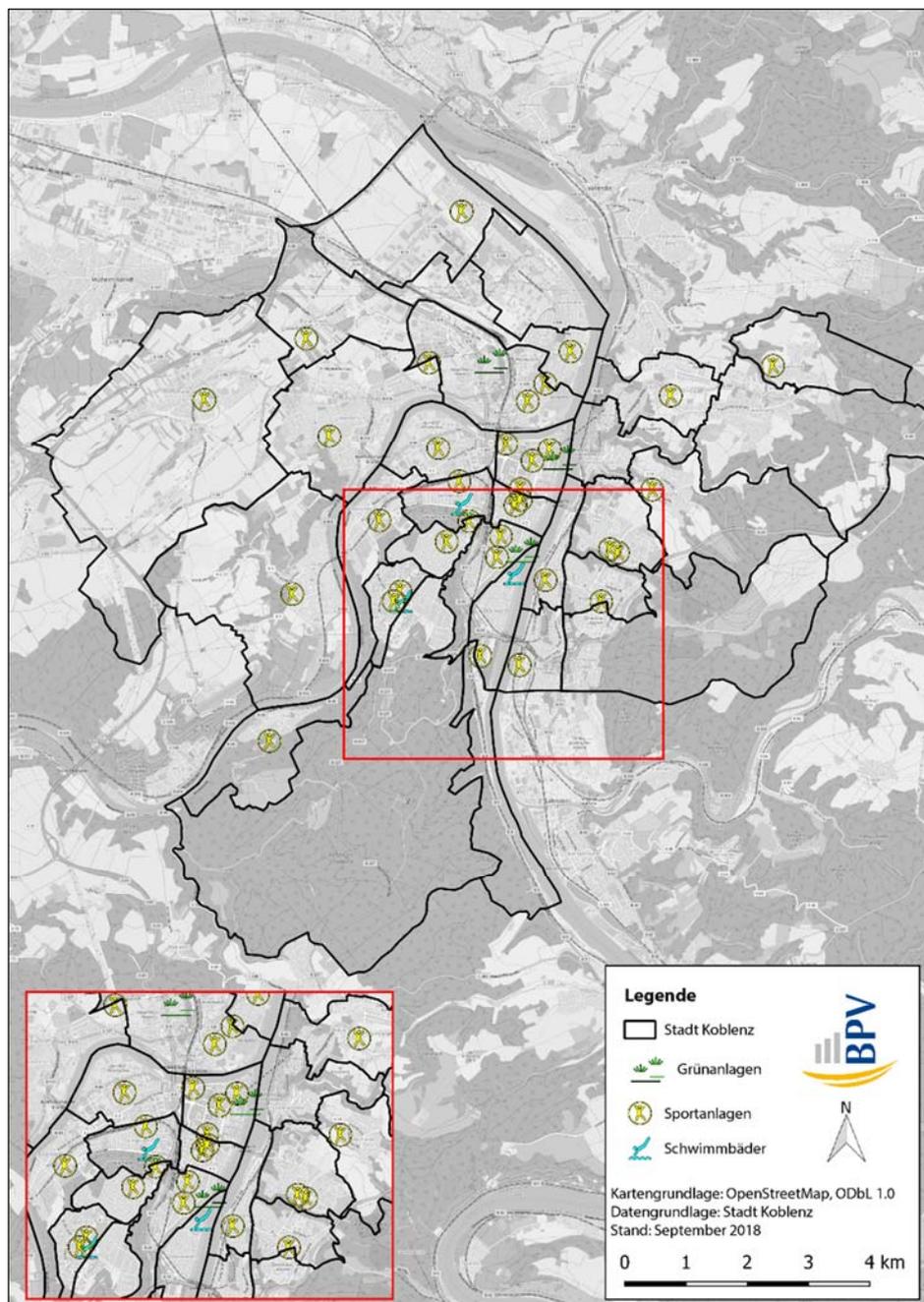
Aber auch der sportliche Aspekt in der Stadt Koblenz ist breit aufgestellt. Es steht ein umfassendes Angebot an Sporteinrichtungen zur Verfügung:

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

⁴⁵ Stadt Koblenz: www.koblenz-touristik.de/kultur/sehenswertes-koblenz.html (letzter Abruf September 2018)

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

Karte 13: Städtische Freizeit- und Sportinfrastruktur



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

Insgesamt wurden 675.756 Übernachtungen erfasst, wovon rund 114.604 Übernachtungen auf ausländische Gäste zurückfielen. Im Durchschnitt verweilen die Gäste 1,91 Tage in Koblenz (Anteil ausländischer Gäste: 1,77 Tage)⁴⁶ (Stand: 1. Juli 2016).

2.2 ÖPNV-Daten

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

2.2.1 Angebot im SPNV

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

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

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

Zugangsstellen zum SPNV im Stadtgebiet sind die folgenden Bahnstationen:

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

⁴⁶ Statistisches Jahrbuch der Stadt Koblenz 2017 – KoStatIS: Kapitel Tourismus.

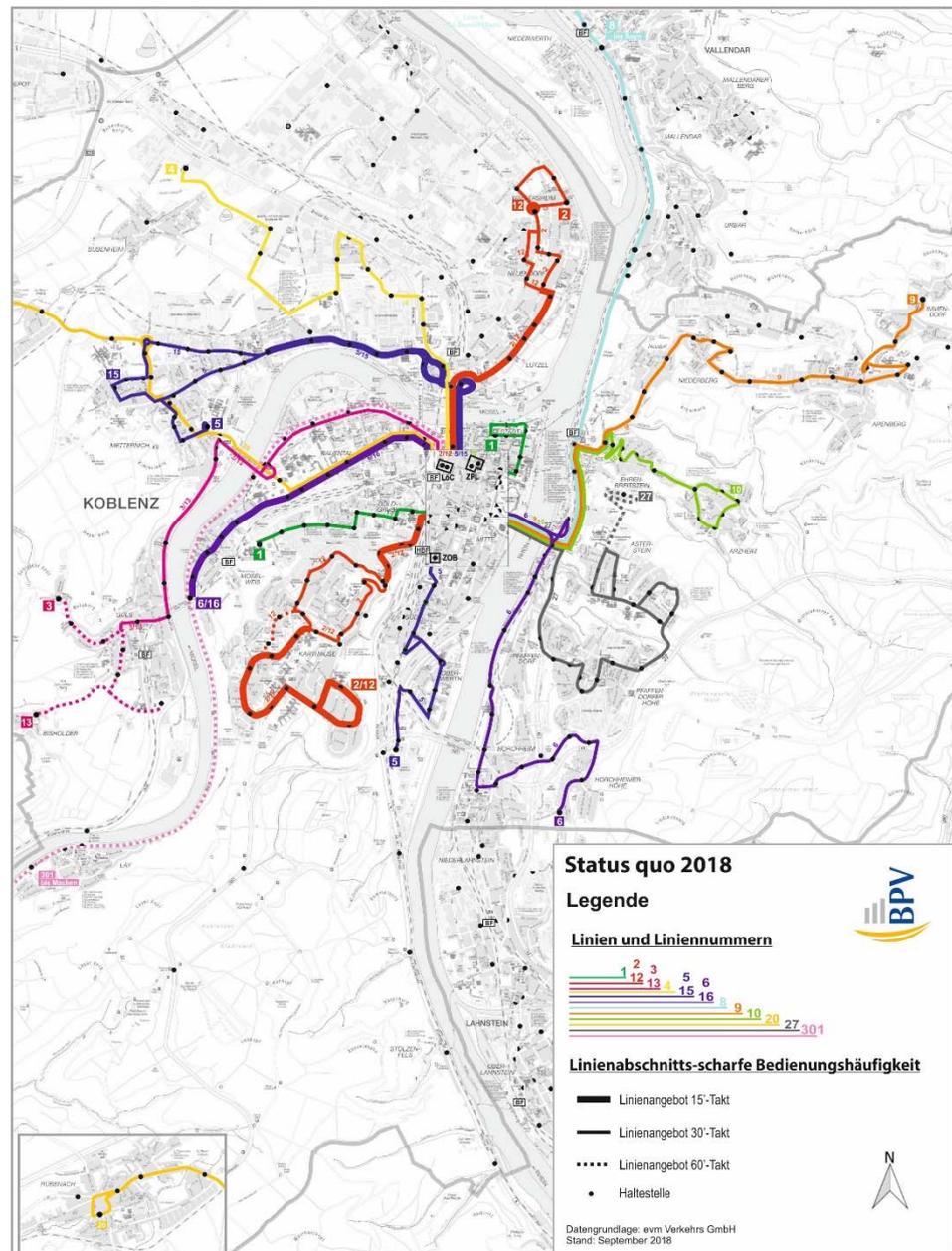
2.2.2 Angebot im ÖSPV - Busverkehr

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

- 1, 2/12, 3/13, 4, 5/15, 6/16, 8, 9, 10, 20, 27 und 356.

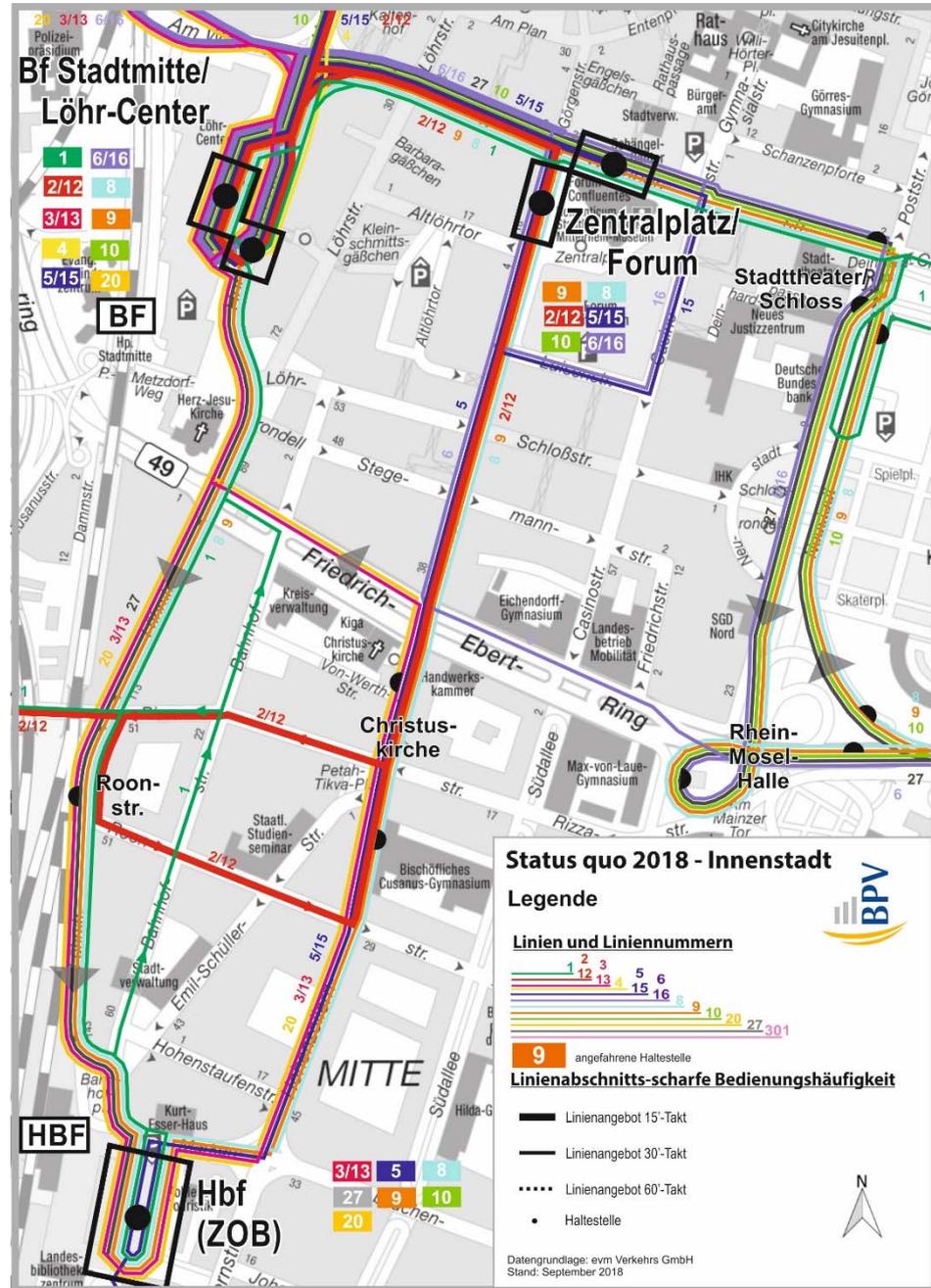
Darüber hinaus verkehren aber auch regionale Buslinien im Koblenzer Stadtverkehr, deren Angebote von unterschiedlichen Betreibern betrieben wird.

Karte 14: Linienübersicht Status quo 2018



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

Karte 15: Linienübersicht Status quo 2018 - Innenstadt



2.2.3

Leistung im ÖSPV

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

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

- Bubenheim,
- Kesselheim,

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

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

Tabelle 10: Angebotsleistung im Stadtverkehr (Fahrplan 2018)

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

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

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

Tabelle 11: Angebotsleistung im Regionalverkehr (Fahrplan 2018)

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

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

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

2.2.4 Standards im ÖSPV

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

Fahrzeuge

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

- 105 Standardlinienbusse und
- 45 Gelenklinienbusse⁴⁷.

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

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

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

Haltestellen

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

Für die Beschilderung, Kennzeichnung und den Informationsaushang an den Haltestellen sind die Verkehrsunternehmen verantwortlich, wobei an zahlreichen Haltestellen mit Bedienung durch mehrere Verkehrsunternehmen die Infrastruktur gemeinsam genutzt werden kann. Die Beschilderung der Haltestellen im Stadtgebiet inkl. der Informationsaushänge entspricht den gesetzlichen Mindestanforderungen⁴⁸.

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

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

2.2.5

Weitere Angebote zur Personenbeförderung

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

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

- Personen-Linienschiffahrt,

⁴⁷ Angaben grob geschätzt auf Basis von Einzelmeldungen von Verkehrsunternehmen und Berechnungen der Fahrpläne.

⁴⁸ nach § 40 (4) PBefG und § 32 BOKraft.

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

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

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

Fähr- und Schiffsverbindungen

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

Tabelle 12: Übersicht Schiff- und Fährverbindungen

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

Seilbahn

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

Schrägaufzug/Festungsaufzug

Der Schrägaufzug Ehrenbreitstein verkehrt zwischen der Bushaltestelle Festungsaufzug/DJH und der Festung Ehrenbreitstein (Eingang Jugendherberge) ganzjährig und täglich. Betreiberin ist die Ehrenbreitsteiner Schrägaufzug GmbH. Inhaber einer gültigen VRM-Fahrkarte wie beispielsweise Tages-, Wochen-, Monatskarte im Abo, Rheinland-Pfalz-Ticket oder BahnCard 100 können den Schrägaufzug kostenlos nutzen⁴⁹.

P+R

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

⁴⁹ VRM: <http://www.vrm.info.de/service/infos-download/besondere-fahrangebote/> (letzter Abruf September 2018).

Tabelle 13: Park & Ride Stadt Koblenz⁵⁰

P+R	Linie
CGM-Arena, Oberwerth	5
Rüsternallee, Karthause	2/12, 620/621
Kurt-Schumacher-Brücke/Winninger Str. Metternich	20, 3/13
Kurt-Schumacher-Brücke, Moselweiß	20, 3/13, 301

Taxibeförderung

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

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

An Veranstaltungen werden zusätzlich die CGM-Arena, Messeplatz, Café-Hahn und die Rhein-Mosel-Halle als Halteplätze angefahren⁵¹. Darüber hinaus gibt es weiterer Personbeförderungsanbieter (Funkmietwagen) in der Stadt Koblenz.

Carsharing

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

Anbieter von Carsharing-Dienstleistungen in Koblenz ist seit Juli 2017 vorrangig **book-n-drive Carsharing**. Dieser Anbieter ist der größte aus dem Rhein-Main Gebiet und hat den Bereich des Carsharings von „Teil-Auto“ des Vereins Ökostadt Koblenz e.V., die das Projekt bereits seit 1993 betrieben hat, übernommen. Insgesamt sind 7 Stationen im Stadtgebiet von Koblenz verteilt und es stehen 14 Fahrzeuge zur Verfügung. Die Kosten belaufen sich auf 1,-€ die Stunde und 0,25€ pro gefahrenen Kilometer⁵². In Koblenz wird bisher nur die ökologisch sinnvolle Variante des stationsgebundenen Carsharing angeboten.

Carsharing-Stellplätze befinden sich:

- Hauptbahnhof Frankenstraße: 2 Autos (davon 1 Wasserstoffauto),
- Hauptbahnhof West: 1 Auto,
- Hoevelstraße: 4 Autos (Station),

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

⁵¹ Stadt Koblenz: <https://taxi-koblenz.org/index.php/halteplaetze.html> (letzter Abruf September 2018).

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

- Hoevelstraße: 3 Autos (cF),
- In der Lach: 1 Auto (cF),
- Moltkestraße: 1 Aut (Station),
- Otto-Falkenberg-Straße: 1 Auto (Station),
- Osterhausstraße: 2 Autos (Station),
- Rathaus: 2 Autos (davon 1 E-Auto) (Station),
- Im Raental: 1 Auto (Station) und
- Schlachthofstraße: 1 Autp (cF).

Ebenfalls haben die Carsharing-Anbieter **book-n-drive** und **KM-Autovermietung** eine Station in der Stadt Koblenz⁵³. Die Fahrzeuge beider Anbieter können über das DB-Car-sharingportal „Flinkster“ gebucht werden.

2.2.6 **Tarif, Vertrieb, Kommunikation**

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

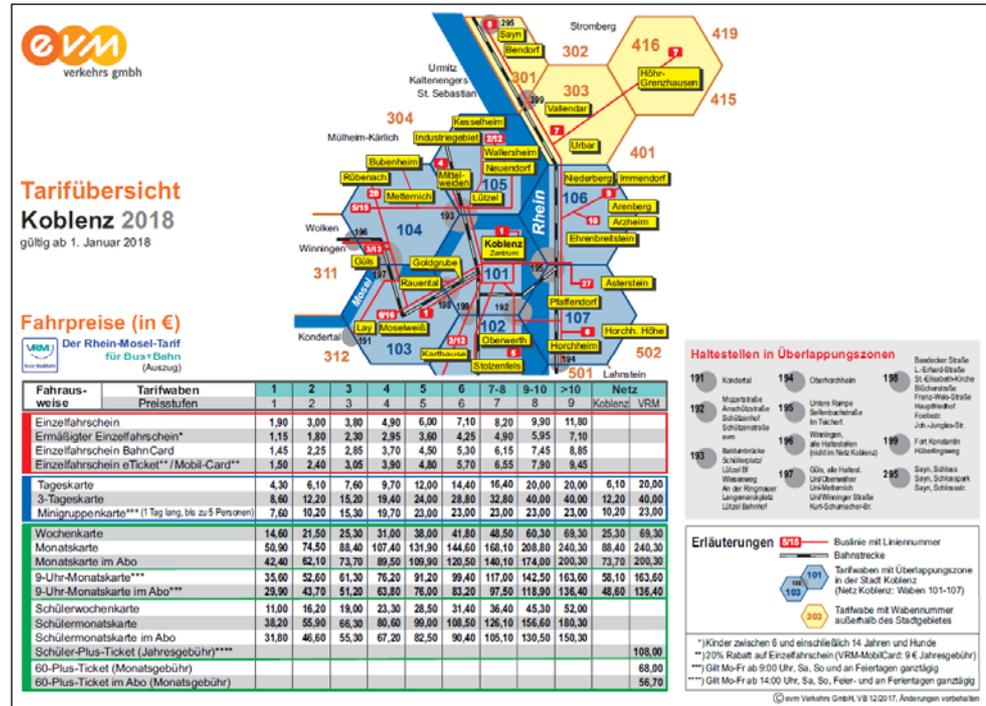
Der VRM-Tarif ist ein Wabentarif (vgl. Abbildung 5). Grundsätzlich gilt zur Preisbildung die Anzahl der durchzufahrenden Waben (= Preisstufen). Dabei werden die Einstiegs- und Ausstiegswabe mitgezählt. Für die Zielhaltestelle gilt jeweils der Preis der zuletzt durchfahrenen Wabe.

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

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

⁵³ book-n-drive mobilitätssysteme GmbH: <https://aktion.book-n-drive.de/Koblenz> (letzter Abruf September 2018).

Abbildung 5: Tarifübersicht Koblenz 2018⁵⁴



Das „eTicket“ der evm Verkehrs GmbH stellt eine elektronische Geldbörse zum Erwerb von vergünstigten Einzelfahrschein dar. Das eTicket selbst wird kostenlos gegen einen Pfandbetrag abgegeben. Inhaber können damit an Terminals in den Bussen oder beim Fahrpersonal Fahrtberechtigungen erwerben. Es wird ein Rabatt von 20 % eingeräumt. Das Angebot und die Gültigkeit des eTickets beschränken sich zzt. auf die Verkehrslinien der evm Verkehrs GmbH und die KVG-Linie 301, letztere nur innerhalb des Stadtgebietes Koblenz⁵⁵.

Über die Koblenz-Touristik bietet die Stadt mit der „KoblenzCard“ eine Vorteilskarte an, die Besuchern 24 Stunden freie Fahrt in allen Bussen, Bahnen und Fähren innerhalb des Stadtgebietes sowie im Schrägaufzug Ehrenbreitstein gewährt. Darüber hinaus kann man vergünstigt Museen besuchen und erhält Nachlässe für diverse Schifffahrten sowie die Koblenzer Seilbahn⁵⁶.

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

⁵⁴ evm Verkehrs GmbH: <https://www.evm.de/evm/Homepage/Verkehr/Fahrkarten%20und%20Tarife/> (letzter Abruf September 2018)

⁵⁵ Evm Verkehrs GmbH: <https://www.evm.de/evm/Homepage/Verkehr/eTicket/> (letzter Abruf September 2018).

⁵⁶ Stadt Koblenz: <https://www.koblenz-touristik.de/koblenz-card.html> (letzter Abruf September 2018).

01.08.2018 können Einzel- und Freizeittickets des VRM über die DB-Navigator-App (Handyticket) erworben werden⁵⁷.

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

- Bus-Infozentrum Löhr-Center (Innenstadt),
- Meilenstein, DG Mittelrhein (Mitte),
- Drogerie Bachir Yousif (Wallersheim),
- Forum Confluentes (Altstadt),
- Kiosk „de Pfau“ Riccardo Pavone (Horchheim),
- Zeitschriften Peter Höfer (Bendorf) und
- Lehrmittel Köhler (Karthause)⁵⁸.

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

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

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

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

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

Die evm Verkehrs GmbH veröffentlicht für jedes Fahrplanjahr einen schematischen Liniennetzplan mit nahezu allen Haltestellen, der außer dem eigenen Linienangebot auch eine Darstellung der Stadt-Umland-Linien sowie Hinweise auf Zugangsstellen zum SPNV enthält. Zusätzlich wird ein gemeinsamer Übersichtsplan der Verkehrsunternehmen für den Nachtbusverkehr in und um Koblenz herausgegeben⁵⁹. Außerdem wird ein Tarifübersichtsplan mit Fahrpreisen für das betreffende Bedienungsgebiet aufgelegt.

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

⁵⁷ VRM: http://www.vrminfo.de/fahrplan/verkehrsmeldungen/aktuelle-verkehrsmeldungen/verkehrsmeldungsdetail/?no_cache=1&tx_ttnews%5Btt_news%5D=4743&cHash=72645358f7aab2440d10e0592198c2de (letzter Abruf September 2018).

⁵⁸ evm Verkehrs GmbH: <https://www.evm.de/evm/Homepage/Verkehr/Fahrkarten%20und%20Tarife/> (letzter Abruf September 2018).

⁵⁹ evm Verkehrs GmbH: <https://www.evm.de/evm/Homepage/Verkehr/Liniennetz%20und%20Umsteigehaltstellen/> (letzter Abruf September 2018).

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

2.2.7

Nachfragesituation

Pro Jahr sind im Stadtverkehrsnetz Koblenz allein auf den Linien der evm Verkehrs GmbH rund 9 Millionen Fahrgäste unterwegs. Dies entspricht im Mittel ca. 25.000 Reisenden im Busverkehr pro Tag⁶⁰.

Die am stärksten frequentierten Haltestellen sind:

- Bf Stadtmitte/Löhr-Center,
- Zentralplatz/Forum und
- Hauptbahnhof⁶¹.

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

⁶⁰ Auswertung der automatischen Fahrgastzählung für das Jahr 2017-18, am 30. Juli 2018.

⁶¹ Angaben der evm Verkehrs GmbH.

3. Anforderungsprofil

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

3.1 Verkehrspolitische Ziele

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

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

3.1.1 Gesetzliche Zielvorgaben

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

Das Landesplanungsgesetz (LPIG) verweist zur Festsetzung und Begründung der räumlich und sachlich gebotenen Ziele auf die übergeordneten Planungen des Landesentwicklungsprogrammes und der regionalen Raumordnungspläne (RRÖP) der Planungsgemeinschaften⁶².

⁶² vgl. § 5 - Ziele der Landesplanung LPIG

Tabelle 14: Ziele und Leitlinien für den ÖPNV in Rheinland-Pfalz⁶³

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

⁶³ Nahverkehrsgesetz - NVG vom 17. November 1995.

3.1.2 Ziele aus übergeordneten Planungen

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

Im Landesentwicklungsprogramm⁶⁴ werden im Abschnitt **V. Sicherung und Fortentwicklung der Infrastruktur**, unter dem **Kapitel Verkehr**, das folgende übergreifende Leitbild mit Zielstellungen definiert:

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

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

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

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

Konkretisierte Aussagen zur ÖPNV-Entwicklung sind im Regionalen Raumordnungsplan von 2017 der Planungsgemeinschaft Mittelrhein/Westerwald⁶⁵ innerhalb des Kapitels **Verkehr und Mobilität** festgeschrieben und betreffen die folgenden Themenbereich:

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

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

3.1.3 Grundlegende kommunalpolitische Zielsetzungen

Die folgenden kommunalpolitischen Zielsetzungen, wie bereits im NVP 2015 aufgeführt, wurden als Rahmenbedingungen für den ÖPNV am 10.11.2010 durch den Stadtrat beschlossen⁶⁶:

⁶⁴ 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.

⁶⁵ RROP Regionaler Raumordnungsplan Mittelrhein, verbindlich seit 11. Dezember 2017.

⁶⁶ Übernommen aus dem Beschluss des NVP 2015 (soweit auf heutiger gesetzlicher Grundlage des ÖPNV noch anwendbar).

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

Weitere kommunalpolitische und fachliche Vorgaben für den ÖPNV liefern die in den nachfolgenden Kapiteln aufgeführten Konzepte und Pläne.

3.1.4 **Klimaschutzkonzept 2011**

Ein erstes Klimaschutzkonzept der Stadt Koblenz stammt aus dem Jahr 2001. Auf Basis der Klimaschutzinitiative des Bundes hat der Stadtrat 2009 eine Fortschreibung des Konzeptes beschlossen. Aus dieser Fortschreibung hat sich das Klimaschutzkonzept aus dem Jahr 2011 hervorgetan, das insgesamt 45 Maßnahmen umfasst. 32 Maßnahmen betreffen den Bereich „Energie“ und 13 Maßnahmen den Bereich „Verkehr“⁶⁷.

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

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

- übergreifende Maßnahmen,
- Maßnahmen private Haushalte,
- Maßnahmen Industrie und Gewerbe,
- Maßnahmen Stadtverwaltung,
- Maßnahmen Energieversorgung und
- Maßnahmen Verkehr⁶⁸.

3.1.5 **Lärmaktionsplan der Stufe 2 für die Stadt Koblenz**

Die Stadt Koblenz ist mit über 100.000 Einwohnern und 1.000 Einwohner pro km² Ballungsraum der Stufe 2 entsprechend EG Umgebungslärmrichtlinie. Als solcher ist sie verpflichtet, eine Lärmaktionsplanung mit Information und Beteiligung der Öffentlichkeit durchzuführen. Der Lärmaktionsplan⁶⁹ enthält Maßnahmenempfehlungen zur Minde-

⁶⁷ Stadt Koblenz: https://www.koblenz.de/gesundheits_und_umwelt/klimaschutz_in_koblenz_klimaschutzkonzept2011.html (letzter Abruf September 2018).

⁶⁸ Ifeu – Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg GmbH (2011): Integriertes Klimaschutzkonzept für die Stadt Koblenz.

⁶⁹ Stadt Koblenz: https://www.koblenz.de/gesundheits_und_umwelt/laermaktionsplanstufe2.html (letzter Abruf Dezember 2018).

rung des Umgebungslärms in den Bereichen in Koblenz, die in besonderem Maße betroffen sind. Der Lärmaktionsplan Stufe 2 für Koblenz wurde am 16.12.2016 vom Stadtrat einstimmig beschlossen.

Mit den Ergebnissen der Lärmkartierung wird deutlich, dass die vom Straßenverkehrslärm ausgehenden Lärmbelastungen ein erhebliches Problem darstellen. Dagegen erzeugt der Lärm der kartierten Gewerbebetriebe keine Lärmbetroffenheiten. Der von den Eisenbahnstrecken ausgehende Lärm stellt ein weiteres, z.T. noch erheblicheres Problem für die Stadt Koblenz dar. Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans befasst sich schwerpunktmäßig mit dem Straßenverkehr und den von diesem ausgehenden Lärmemissionen. Maßnahmen zur Reduzierung des Schienenverkehrslärms liegen nicht in der Zuständigkeit der Stadt Koblenz. Unabhängig davon bemüht sich die Stadt Koblenz um die Reduzierung der von den Schienenverkehrsstrecken ausgehenden Lärmbelastungen. Unter Einbindung der bereits bestehenden Planungen und der Vorschläge aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung werden Strategien und Maßnahmen zur Lärminderung im Straßenverkehr entwickelt. Mit dem Maßnahmenplan 2020 werden das Vorgehen und die Aktivitäten der Stadt Koblenz für die nächsten 5 Jahre konkretisiert.

3.1.6 **Luftreinhalteplan Koblenz - Fortschreibung 2016 bis 2020**

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

Ein erster Luftreinhalteplan wurde im Mai 2009 veröffentlicht. Dabei stand die Reduzierung von Stickstoffdioxiden und Feinstaub im Vordergrund⁷⁰. In der Fortschreibung des Luftreinhalteplans der Stadt Koblenz von 2016 ist primär die Reduzierung der Luftbelastung durch Stickstoffdioxid (NO₂) aufgeführt⁷¹.

Derzeit sind in der Stadt Koblenz zwei Messstationen aufgestellt (vgl. Abbildung 6):

- die Messstation **Hohenfelder-Straße** (seit Januar 2006) und
- die Messstation **Friedrich-Ebert-Ring**.

⁷⁰ Landesamt für Umwelt, Wasserwirtschaft und Gewerbeaufsicht (2009): https://www.koblenz.de/bilder/luftreinhalteplan_koblenz_verbindlich_seit_08062009.pdf (letzter Abruf September 2018).

⁷¹ Stadt Koblenz – Umwelt (2016): https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=2ahUKewib-hbbu_8HdAhXpoosKHcdVCnEQFjAAegQIBRAC&url=http%3A%2F%2Flebenswertes-rueben-ach.de%2Fwp-content%2Fuploads%2F2017%2F05%2F2017_05_30_Ko_Luftreinhalteplan.pdf&usg=AOvVaw2RJveQfCJFQ6uPwZzQEkTa (letzter Abruf September 2018).

Abbildung 6: Standorte ZIMEN-Messstationen



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

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

3.1.7

Verkehrsentwicklungsplan Koblenz 2030

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

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

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

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

- **Mit hoher Priorität:**
 - zusätzliche Bahnstationen insbesondere auch in Stadtteilen,
 - Optimierung und Verknüpfung zwischen Bus und Bahn,
 - Instandhaltung und Weiterentwicklung der Haltepunkte für Bus und Bahn,
 - Bus-Tangential- und Durchmesserlinien und

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

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

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

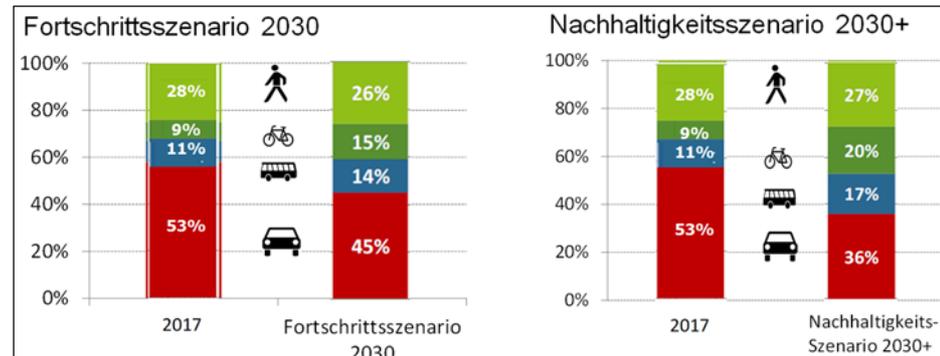
- Gleichberechtigte Verkehrsteilhabe sichern,
- Verkehrslagerung zu Gunsten des Umweltverbundes,
- Sicherung der Erreichbarkeit,
- Abwicklung des MIV,
- Verträgliche Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs,
- Verkehrssicherheit erhöhen und
- Bestandssicherung und Effizienzsteigerung im Verkehrssystem.

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

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

Demgegenüber wurde ein „Nachhaltigkeits-Szenario“ aufgestellt. In diesem Szenario soll der MIV-Anteil zukünftig um ca. 15 Prozentpunkte abnehmen (Minderung um zwei Fünftel), wodurch die Klimaschutzziele von 2011 der Stadt Koblenz und auch auf globaler Ebene eingehalten werden können (vgl. VEP, Kap. 4.2.2) (vgl. Abbildung 7).

Abbildung 7: Szenarien des VEP



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

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

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

3.2 Grundsätzliche Festlegungen

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

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

Festlegung 1: Rolle des ÖPNV als Mobilitätsträger

- a) Der ÖPNV hat als Teil der Daseinsvorsorge eine ausreichende Verkehrsbedienug der Bevölkerung sicherzustellen.

- b) **Innerhalb des Stadtgebietes und entlang der stark frequentierten Verkehrsachsen nimmt der ÖPNV die Rolle eines Vorrangsystems vor dem motorisierten Individualverkehr wahr.**
- c) **Das ÖPNV-Angebot hat den wesentlichen Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung und der Gäste zu entsprechen.**

Erläuterung: Der ÖPNV in der Stadt Koblenz ist dahingehend zu gestalten, dass eine ausreichende Verkehrsbedienungs der Bevölkerung im Rahmen der Daseinsvorsorge für das gesamte Stadtgebiet sichergestellt ist (vgl. Festlegung 9). Innerhalb des Stadtgebietes und entlang der Verkehrskorridore, vor allem zwischen Koblenz, Andernach und Neuwied, ist der ÖPNV mit dem Ziel zu fördern und auszubauen, dass er hinsichtlich Wirtschaftlichkeit und Nachfrage für eine Bewältigung des Verkehrsaufkommens (vor allem in den Spitzenzeiten) vorrangig vor dem motorisierten Individualverkehr sorgen kann. Grundsätzlich sind neben der Bewältigung des Berufs- und Ausbildungsverkehrs auch attraktive ÖPNV-Verbindungen zwischen Wohnbereichen und Versorgungsschwerpunkten, sozialen und kulturellen Einrichtungen sowie Freizeit- und Erholungsstätten und -bereichen herzustellen.

Festlegung 2: Wahrnehmung der Aufgabenträgerfunktion

- a) **Als Aufgabenträgerin für den ÖSPV sichert die Stadt Koblenz Planung, Gestaltung und Finanzierung des Verkehrsangebotes im Rahmen des gesetzlichen Erfordernisses⁷² sowie ihrer Einflussmöglichkeiten und Zuständigkeiten.**
- b) **Die Stadt Koblenz vertritt das gesamtgesellschaftliche Interesse bei der Gestaltung des ÖSPV im Stadtgebiet in enger Abstimmung mit den konzessionierten bzw. beauftragten Verkehrsunternehmen.**
- c) **Als Mitglied des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV Nord) vertritt die Stadt Koblenz ihre Interessen an der Gestaltung und Entwicklung des SPNV sowie der ergänzenden Regio-Bus-Linien.**
- d) **Als Gesellschafterin des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel (VRM) vertritt die Stadt Koblenz gemeinsam mit anderen Aufgabenträgern der Region das Interesse nach einer einheitlichen und abgestimmten Gestaltung des ÖPNV (u.a. Tarife und Marketing).**
- e) **Mit den benachbarten und sonstigen Aufgabenträgern der Region kooperiert die Stadt Koblenz je nach Linie bzw. Linienbündel mit dem Ziel einer integrierten Gestaltung des ÖSPV über Stadt- und Kreisgrenzen hinweg.**
- f) **Zur Regelung der Aufgabenwahrnehmung bei Stadtgrenze-überschreitenden Linien im Zuge der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge wird die Stadt Koblenz mit dem jeweils anderen zuständigen Aufgabenträger entsprechende Zweckvereinbarungen schließen auf Basis des Gesetzes über die kommunale Zusammenarbeit (KomZG)⁷³.**

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

⁷² Gem. § 4 (1) und § 5 (1) NVG Rheinland-Pfalz

⁷³ Gem. §§ 12 und 13 KomZG

und der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV durch Erhalt und Steigerung der Fahrgastnachfrage.

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

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

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

Festlegung 3: ÖPNV und städtische Planung

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

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

Festlegung 4: Grundsatz der vollständigen Barrierefreiheit

- a) Ziel der Stadt Koblenz ist es den ÖSPV im Stadtgebiet grundsätzlich barrierefrei im Sinne des PBefG zu gestalten (siehe auch Festlegung 11 und Festlegung 13).
- b) Beim Neubau von ÖPNV-Stationen sind diese barrierefrei auszuführen, einschließlich der Zugänglichkeit. Beim barrierefreien Ausbau bestehender Haltestellen sind hochfrequentierte Stationen und Verknüpfungspunkte vorrangig umzurüsten.
- c) Zur Ausgestaltung der vollständigen Barrierefreiheit gem. PBefG⁷⁴ sind entsprechende Maßnahmen und definierte Ausnahmeregelungen festzuschreiben (vgl. Kapitel 5.5).
- d) Hinsichtlich der Finanzierung von Haltestellenausbauten sind verlässliche Aussagen für künftige Maßnahmen und Prioritäten zu treffen. Die (ggf. anteilig) dem ÖPNV zuzuordnenden Kostenbestandteile sind im Rahmen der Projekte transparent auszuweisen.

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

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

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

3.3

Bildung einer Netzstruktur

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

Der Rheinland-Pfalz-Takt greift diese Anforderung auf und entwickelt sie als „integralen Taktfahrplan“ (ITF) räumlich weiter. So können an den ITF-Knoten nicht nur Anschlüsse einzelner Relationen in beiden Richtungen mit jeweils ähnlichen Umsteigezeiten gewährleistet werden, es entsteht vielmehr regelmäßig ein „Rundum-Anschluss“ zwischen allen beteiligten Linien unter- und miteinander. Im SPNV hat sich der Rheinland-Pfalz-

⁷⁴ § 8 - Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge.

Takt inzwischen etabliert. Ende des Jahres 2014 wurde die 2. Ausbaustufe des Taktsystems landesweit erfolgreich eingeführt. Der Busverkehr war und ist bisher nur eingeschränkt in die Taktstruktur eingebunden. Diese Trennung soll durch die konzeptionelle Weiterentwicklung des regionalen Busnetzes künftig reduziert werden, damit auch „schienenferne“ Gemeinden und Stadtteile künftig am ITF partizipieren.

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

Festlegung 5: Definition der Netzstruktur

- a) Der ÖPNV in der Stadt Koblenz ist als Gesamtnetz der Verkehrsträger (Schiene, Straße, Wasser etc.) bzw. Verkehrsmittel (Bahn, Bus, Schiff, Schrägaufzug etc.) zu begreifen. Das Gesamtnetz besteht aus lokalen und regionalen Linien.
- b) Das regionale Teilnetz umfasst den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und den regionalen Busverkehr. Das lokale Teilnetz umfasst den stadtinternen Busverkehr und Buslinien zur Stadt- und 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 ÖPNV ergänzen, sind die Fährverbindung über den Rhein und der Schrägaufzug in Ehrenbreitstein.
- e) Vorwiegend Bedürfnisse des Freizeit- und touristischen Verkehrs erfüllen die Linienschiffahrt auf den Flüssen, die Rhein- und Moselfähren sowie die Rheinseilbahn vom Deutschen Eck zur Festung Ehrenbreitstein.
- f) Alle Linienverkehre des ÖSPV in der federführenden Zuständigkeit der Aufgabenträgerin Stadt Koblenz werden dem lokalen Netz zugeordnet.

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

3.3.1 Netzhierarchisierung

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

Festlegung 6: Definition der Netzhierarchie

- a) Das Gesamtnetz des straßengebundenen ÖPNV gliedert sich hierarchisch in die Netzebenen Hauptliniennetz und Ergänzungsnetz.
- b) Je nach Art und Funktion des einzelnen Linienangebotes werden den Netzebenen bestimmte Angebotskategorien („Produkte“) zugeordnet.
- c) Für die Linien im Stadtnetz in Koblenz erfolgt die Zuordnung von Angebotskategorien je Netzebene gemäß der Aufstellung in Tabelle 15.
- d) Für die übrigen Linien zwischen Koblenz und den Nachbarregionen erfolgt die Zuordnung durch den jeweils federführenden Aufgabenträger. Diese wird nachrichtlich im NVP Koblenz aufgeführt, soweit bekannt.

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

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

Tabelle 15: Netzhierarchie und Angebotskategorien im Koblenzer Stadtnetz⁷⁵

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

⁷⁵ Zuordnung basierend auf: ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord, Produktkonzept, Planerische Leitplanken (Baustein 3).

3.3.2 Verknüpfungs- und Umsteigepunkte

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

Festlegung 7: Verknüpfungs- und Umsteigepunkte

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

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

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

3.3.3 Schnittstellen zum Individualverkehr

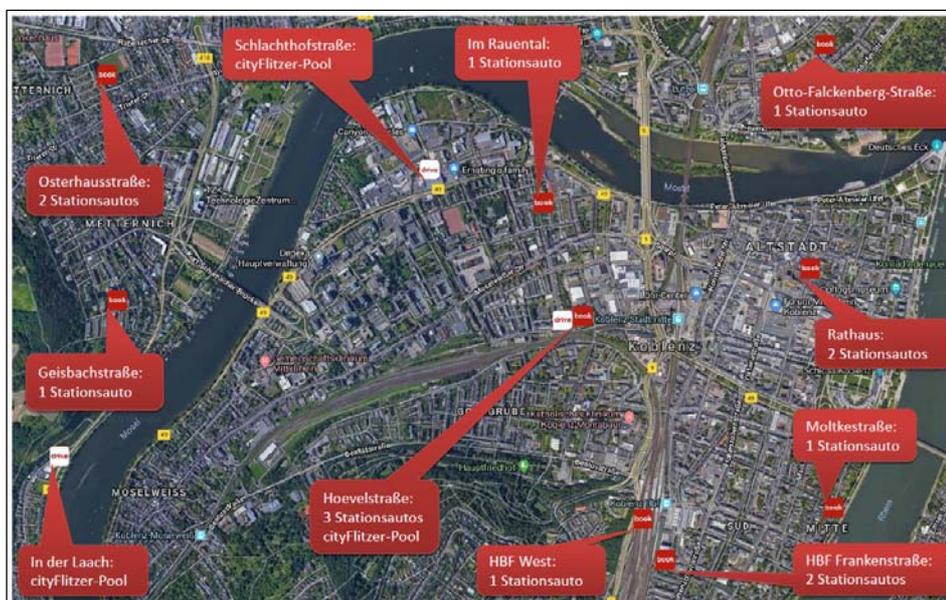
Das nachfolgende Kapitel definiert die Schnittstellen zwischen dem ÖPNV und dem motorisierten Individualverkehr bzw. Fahrradverkehr in der Stadt Koblenz.

Festlegung 8: Schnittstellen zum Individualverkehr

- a) Zum einfachen Übergang zwischen motorisiertem Individualverkehr (MIV) und Radverkehr (Rad) gemäß Anforderungen an eine attraktive Verkehrsbedienung sind entsprechende Schnittstellen zu erhalten und weiter zu stärken.
- b) Wichtige Schnittstellen zwischen dem ÖPNV und dem motorisierten Individualverkehr bzw. dem Fahrradverkehr im Stadtgebiet sind die in Tabelle 13 aufgeführten Park+Ride- (P+R) bzw. Bike+Ride-Anlagen (B+R).

- c) Für die genannten Anlagen im Stadtgebiet sind die zugeordneten Haltestellen mit zeitgemäßen Einrichtungen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität für Fahrgäste und der Fahrgastinformation (z.B. Echtzeitsysteme) auszurüsten.
- d) Zusätzlich sind weitere P+R-Plätze an folgenden Bahnstationen im näheren Umland von Koblenz von besonderer Bedeutung: *Vallendar Bf, Braubach Bf, Winnigen Bf, Kobern-Gondorf Bf, Urmitz Rheinbrücke*⁷⁶.
- e) Im Sinne der Förderung stadt- und umweltverträglicher Verkehrsmittel ist eine Stärkung der Verknüpfung des Fahrradverkehrs mit dem ÖPNV zu prüfen durch die Konzeption geeigneter Strategien und Maßnahmen.
- f) Als ideale Ergänzung zum ÖPNV sollen auch Carsharing-Angebote weiter gefördert und kommuniziert werden. An allen zentralen Verknüpfungshaltestellen und an geeigneten Haltestellen in den Höhenstadtteilen sollen Carsharing-Stellplätze ausgewiesen werden (vgl. Abbildung 8).

Abbildung 8: Carsharing Stadt Koblenz⁷⁷



Erläuterung: Mit der in Tabelle 16 vorgenommenen Kategorisierung (A, B, C) soll die Bedeutung der einzelnen Verknüpfungs- bzw. Schnittstellenpunkte grob gewichtet werden. Es lassen sich die Kategorien wie folgt abgrenzen:

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

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

⁷⁶ book-n-drive Team, Stand November 2018.

⁷⁷ book-n-drive: <https://web.book-n-drive.de/@50.3807151,7.6165413,13z> (letzter Abruf September 2018).

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

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

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

3.4

Angebotsstandards im straßengebundenen ÖPNV

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

Festlegung 9: Ausreichende Verkehrsbedien im ÖPNV

- a) Die ausreichende Verkehrsbedien der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen ist dann gewährleistet, wenn zu den definierten Betriebszeiten (vgl. Tabelle 18) die Erschließungs- und Bedienungsstandards (vgl. Tabelle 19) erfüllt werden.

- b) Die bestehende Angebotsqualität ist grundsätzlich auch in Zukunft als Mindeststandard zu gewährleisten, sofern nicht Anpassungsbedarf in Folge der Festlegungen weiterer Maßnahmen (s. Kapitel 5) besteht.

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

3.5

Qualitätsstandards im straßengebundenen ÖPNV

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

Festlegung 10: Qualitätssicherung im ÖPNV

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

Erläuterung: Neue gesetzliche Rahmenbedingungen sind insbesondere der Wettbewerb um das „beste Konzept“ bzw. das „wirtschaftlichste Angebot“, der erweiterte Verantwortungsbereich der Aufgabenträger sowie generell gestiegene Anforderungen an den ÖPNV seitens Politik und Gesellschaft (etwa bei Themen wie Barrierefreiheit, „Alternative Antriebe“ und Information). Deshalb hat der Verkehrsverbund Rhein-Mosel seinen Mitgliedern - den lokalen ÖSPV-Aufgabenträgern - im Sinne einer regional harmonisierten Vergabe- und Vertragsgestaltung umfassende Empfehlungen zur Erweiterung und Vereinheitlichung der Qualitätskriterien sowie zur Qualitätssicherung zur Verfügung gestellt⁷⁸. Im Sinne der rechtlichen Vorgaben besteht für den Aufgabenträger künftig auch die Möglichkeit zur Pönalisierung bei Nichterfüllung der Qualitätsvorgaben.

Die Qualitätssicherung umfasst Regelungen zu Fahrzeug- und Haltestellenausstattung, zur Fahrplantreue, zu Fahrgastinformation, zur Qualifikation des Fahrpersonals, zur Kommunikation und zum Vertrieb. Zur Vereinheitlichung der Kommunikation zwischen den verschiedenen Verkehrsunternehmen, zwischen den Verkehrsunternehmen und der Stadt Koblenz bzw. Nachbargaufgabenträgern und Verkehrsverbund, der Gestaltung eines einheitlichen Marktauftritts gegenüber den ÖPNV-Kunden und der Optimierung

⁷⁸ Qualitätsanforderungen der Stadt Koblenz auf Basis des Verbundstandards (VRM).

von Infrastrukturinvestitionen der Verkehrsunternehmen sollen zukünftig Qualitätssicherungsverträge für die einzelnen Linien bzw. Linienbündel in und um Koblenz einen wichtigen Beitrag leisten.

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

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

3.5.1 Fahrzeugqualität

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

Festlegung 11: Eingesetzte Fahrzeuge

- a) Es sind die Mindestanforderungen an Linienfahrzeuge gemäß BOKraft, §§ 16-22 und 33-35, jederzeit zu gewährleisten. Die Ausstattung der Fahrzeuge orientiert sich an den Empfehlungen der VDV-Schrift 230 (bzw. 231 im Regionalverkehr)⁷⁹.
- b) Die geforderte Fahrzeugqualität mit
 - zulässigen Fahrzeugkategorien und –typen,
 - Vorgaben zum Fahrzeugalter,
 - zu technischen Merkmalen sowie
 - zu Wartung und Sauberkeit

wird in Anhang D „Qualitätsanforderungen im ÖPNV Koblenz“ (dort Kapitel 1 und für das Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ zusätzlich Kapitel 6) detailliert beschrieben.
- c) Zur Minimierung der durch den ÖPNV verursachten Emissionen wird ein Konzept zur Einführung alternativ angetriebener Busse zum Einsatz im Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ vorgelegt (vgl. Kapitel 5.7)
- d) Zusätzlich gelten die nachfolgenden, ergänzend herausgehobenen Qualitätsanforderungen Linienbündel-übergreifend für alle in Koblenz eingesetzten Fahrzeuge:
 - 1) Einsatz ausschließlich von **Niederflurbussen** oder Low-Entry-Bussen, jeweils mit Absenkvorrichtung (Kneeling) und mechanischer Einstiegs- hilfe (Klapprampe) auf allen Linienfahrten im Stadtgebiet.
 - 2) Bei **ALF- bzw. AST-Angeboten** Einsatz rollstuhlgerechter Fahrzeuge auf Anforderung eines Fahrgasts bei Voranmeldung einer Fahrt.
 - 3) Übersichtliche und helle Gestaltung der ÖPNV-Fahrzeuge und **Freihalten der Fensterscheiben** von großflächigen Werbefolien (Gewährleistung eines ungehinderten Blicks durch die Seitenscheiben zwecks besserer Orientierung und Lichteinfall).

⁷⁹vgl. VDV-Schrift 230: Rahmenempfehlungen für Stadt-Niederflur-Linienbusse, 07/2014; VDV-Schrift 231: Rahmenempfehlungen für Überland-Niederflur-Linienbusse, 06/2004

- 4) Sicherstellung **möglichst geringer Schadstoffemissionen** – Mindeststandard ist die jeweils strengste serienmäßig verfügbare Abgasnorm (oder vergleichbar bei alternativen Antriebstechniken); Sicherstellung mindestens der Euro VI-Norm spätestens ab dem Fahrplanjahr 2020/2021 durch alle Fahrzeuge des ÖPNV.
- 5) Ausstattung aller Fahrzeuge **mit Bordrechnern** zur Integration in ein intermodales RBL-/ITCS-System u. a. zur Ansteuerung der ÖPNV-Bevorrechtigung an einzelnen Lichtsignalanlagen (zusätzliche Anforderungen für das Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ s. Anhang D, Kap. 6).
- 6) Gewährleistung eines **laufenden Daten- und Sprachfunkkontakts** bei den Verkehrsunternehmen zwischen Betriebsleitstelle und eingesetzten Fahrzeugen.

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

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

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

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

3.5.2 **Betriebs- und Umweltqualität**

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

Festlegung 12: Betriebsdurchführung und Fahrgastinformation

a) Die geforderte Betriebsqualität mit

- **Betriebs- und Meldepflichten,**
- **Beschwerdemanagement,**
- **Qualitätskontrolle und Qualitätssicherung,**
- **Fortschreibung der Fahrpläne,**
- **Ersatzbeförderung,**

- **Fahrbetrieb,**
- **Verhalten bei Betriebsstörungen und Verspätungen,**
- **Umweltqualität und**
- **Erhebung der Fahrgastnachfrage**

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

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

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

3.5.3 Haltestellenausstattung

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

Festlegung 13: Haltestelleneinrichtungen

- a) Es sind die gesetzlichen Anforderungen an Haltestellen gemäß § 32 BOKraft für den Orts- und Nachbarortslinienverkehr jederzeit zu erfüllen.
- b) Die für die Haltestellenausstattung geforderte Qualität, bezogen auf die Beschilderung und Kennzeichnung der Haltestelle, die ausgeschilderten Fahrgastinformationen sowie die Fahrplan- und Informationsaushangmöglichkeiten, wird in

Anhang D „Qualitätsanforderungen im ÖPNV Koblenz“ (dort Kapitel 3 und für das Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ zusätzlich Kapitel 6) detailliert beschrieben.

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

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

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

Die im Stadtbereich Koblenz derzeit noch verbreitet vorhandene Haltestellenbeschilderung (mit reduzierter Information, u. a. ohne Darstellung des Stadtteilnamens und der

Linienziele) kann bis spätestens 31.12.2024 weiterverwendet werden, sofern sich Schilder, Masten und Aushangkästen in einem guten, gepflegten Gesamtzustand befinden und die Beschriftung die Bezeichnung und die jeweils aktuelle Linienbedienung der Haltestelle korrekt wiedergibt.

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

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

Abbildung 9: Beispiel barrierefreier Aus-/Neubau bzgl. Haltestellen-Wartefläche



3.5.4

Fahrgastinformation, Marketing, Vertrieb

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

Festlegung 14: Anforderungen an Information, Marketing, Vertrieb

- a) Die geforderte Qualität für die Fahrgastinformation, für Marketing und Vertrieb inkl. der Fahrplandatenbereitstellung und dem Umgang mit Werbung für Dritte wird in Anhang D „Qualitätsanforderungen im ÖPNV Koblenz“ (dort Kapitel 4 und für das Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ zusätzlich Kapitel 6) detailliert beschrieben.

- b) Die zur Nutzung des ÖPNV wesentlichen Informationen betreffend die Linien in, von und nach Koblenz sind durch die Verkehrsunternehmen via Internet-Auftritt für internationale Gäste der Stadt zusätzlich auch auf Englisch darzustellen.

3.6 *Verbundorganisation und Tarifierung*

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

Festlegung 15: Anwendung des abgestimmten (Verbund-)Tarifs

- a) Auf den Bahn- und Buslinien in Koblenz kommt der Tarif des Verkehrsverbundes VRM zur Anwendung, ebenso auf den grenzüberschreitenden Linien in die Landkreise Mayen-Koblenz, Rhein-Lahn-Kreis und Westerwaldkreis.
- b) Der Verbundtarif wird darüber hinaus in folgenden Verkehrsmitteln anerkannt: Schrägaufzug Ehrenbreitstein (Obertal - Festung), Rheinfähre Altstadt - Ehrenbreitstein und Moselfähre Lay - Güls.
- c) In der Stadt Koblenz kommt der VRM-Verbundtarif als Höchsttarif im Sinne der VO (EG) 1370/2007 zur Anwendung. Ab dem jährlichen VRM-Tarifwechsel zum 01.01.2021 will die Stadt Koblenz die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen einschließlich des Höchsttarifs für das Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag festlegen. Ausgleichsleistungen soll es ab diesem Zeitpunkt grundsätzlich nur noch auf der Grundlage öffentlicher Dienstleistungsaufträge geben.
- d) Das Angebot eTicket ist im Stadtgebiet Koblenz zu erhalten und künftig linienbündelübergreifend (zumindest) innerhalb des Stadtgebietes auf allen Bus- und Bahnlinien sowie den Fähren und dem Schrägaufzug anzubieten bzw. anzuerkennen. Die technischen Voraussetzungen (VDV-KA-Standard) sind zu erfüllen. Ebenfalls soll das eTicket zukünftig als personalisiertes Ticket Anwendung finden.
- e) Für die Möglichkeiten der künftigen Tarifgestaltung und Weiterentwicklung des Tarifsystems in Koblenz wird ein Konzept erstellt, insbesondere mit dem Ziel von mehr Transparenz und einer Vereinfachung der ÖPNV-Nutzung im Stadtgebiet Koblenz (vgl. Kapitel 5.6).

Erläuterung: Grundlage für die Festsetzung des Höchsttarifs ist aktuell die „Allgemeine Vorschrift über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Mosel“. Danach dürfen Personenverkehrsleistungen des ÖPNV im gesamten Verbundgebiet nur zum VRM-Verbundtarif in seiner jeweils gültigen und genehmigten Fassung angeboten werden.

Die „Allgemeine Vorschrift über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Mosel“ gewährt einen Ausgleich von Mindererlösen aus der Einhaltung des Höchsttarifs maximal nur in dem der VRM GmbH jährlich zur Verfügung stehenden Ausgleichsmittel. Darüber hinaus gibt es keinen Anspruch der Verkehrsunternehmen auf Ausgleich von Mindererlösen.

Bei einer Kündigung einzelner Verträge zwischen Verkehrsunternehmen und VRM sichert die Stadt Koblenz hierdurch auch in solchen Fällen die Anwendung des VRM-Tarifsystems auf allen Linien. Haustarife würden dann keine Anwendung finden.

Das eTicket, das derzeit auf den Linien der evm Verkehrs GmbH und der KVG (im Stadtgebiet) genutzt werden kann, soll als nicht personalisiertes, übertragbares Ticketangebot - insbesondere für Gelegenheitsnutzer - mit dem Ziel einer betreiberübergreifenden Anerkennung im gesamten Stadtgebiet weiter gefördert werden. Das eTicket soll darüber hinaus als personalisiertes Ticket Anwendung finden. Hierbei soll eine automatische Buchung des Tickets per Lastschrift erfolgen.

3.7 *Sozialstandards*

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

Festlegung 16: Anwendung Landestariftreuegesetz

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

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

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

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

Festlegung 17: Sozial- und arbeitsrechtliche Verpflichtungen

- a) **Die Stadt Koblenz legt fest, dass bei der Erteilung von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen und personenbeförderungsrechtlichen Liniengenehmigungen für die im Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ erfassten öffentlichen Personenbeförderungsdienste die nachfolgenden sozialen Mindeststandards gelten.**

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

Erläuterung: Verkehrsunternehmen als Betreiber eines öffentlichen Dienstes müssen bei der Ausführung von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen die nach dem EU-Recht, dem nationalen Recht oder gemäß Tarifverträgen geltenden sozial- und arbeitsrechtlichen Verpflichtungen einhalten⁸⁰. Die Stadt Koblenz als zuständige Behörde für den Betrieb im Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ kann den ausgewählten Betreiber eines öffentlichen Dienstes zudem verpflichten, den Arbeitnehmern, die zuvor zur Erbringung der Dienste eingestellt wurden, die Rechte zu gewähren, auf die sie Anspruch hätten, wenn ein Übergang im Sinne der Richtlinie 2001/23/EG erfolgt wäre⁸¹.

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

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

⁸⁰ Gem. Art. 4 Abs. 4a der VO (EG) Nr. 1370/2007 in Gestalt der Änderungsverordnung (EU) 2016/2338 vom 14.12.2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, verbindlich in Kraft getreten am 24.12.2017

⁸¹ Gem. Art. 4 Abs. 5 der VO (EG) Nr. 1370/2007

4. Mängelanalyse

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

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

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

Tabelle 17: Standards zur Bemessung der Erschließungsqualität

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

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

Tabelle 18: Definition der Verkehrszeiten und Betriebszeitfenster⁸²

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

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

⁸² *Betriebszeitfenster*: Zeitlicher Rahmen zur groben Abgrenzung der Verkehrszeiten in einem Stunden-Raster (im Unterschied zu: *Betriebszeiten*, die den Zeitraum zwischen der frühesten Abfahrt und der spätesten Ankunft, z. B. einer Linie, in einem Viertelstunden-Raster beschreiben).

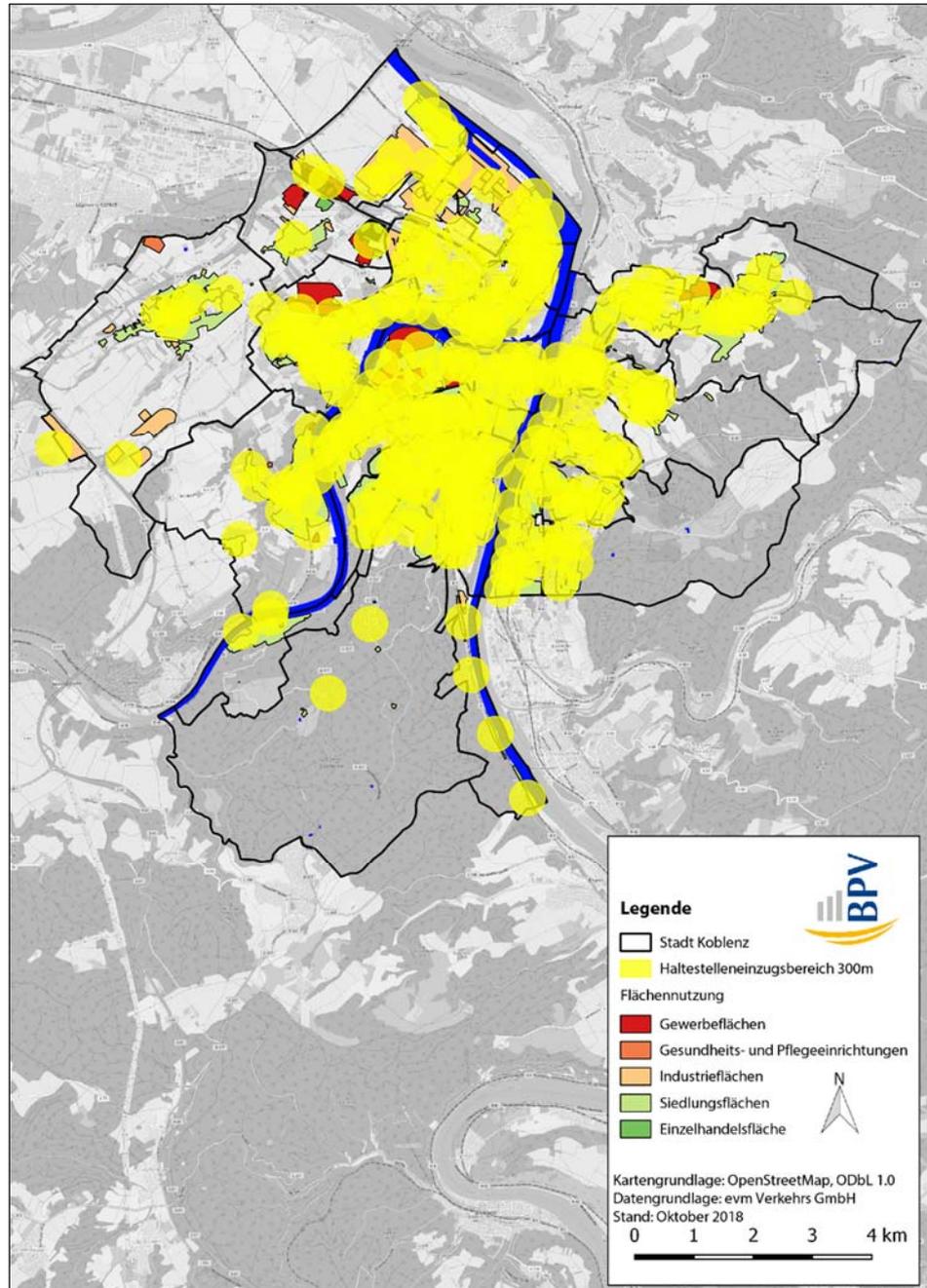
4.1

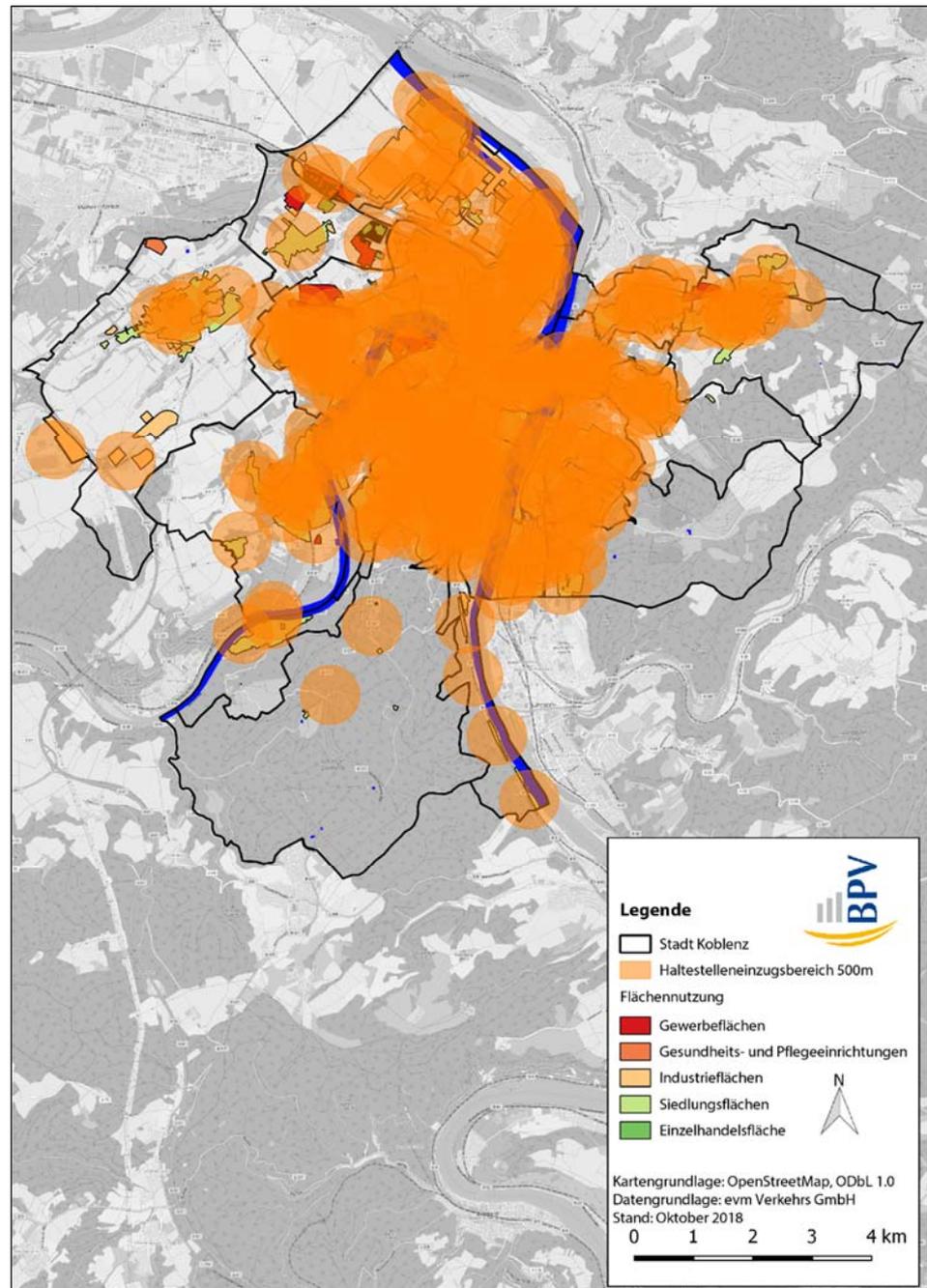
Erschließungsqualität

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

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

Karte 16: Erschließungsqualität - Haltestelleneinzugsbereiche 300m und 500m





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

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

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

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

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

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

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

4.2 *Bedienungsqualität*

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

Daraus lassen sich die Anforderungen an die Bedienungsqualität auf Basis der VDV-Empfehlung⁸³ ableiten (vgl. Tabelle 19):

Tabelle 19: Standards zur Bemessung der Bedienungsqualität

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

⁸³ Verglichen wurde das NVZ-Angebot (Taktverkehr) Mo-Fr und Sa/So. Kriterien der Angebotsgestaltung, aus Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, VDV-Schriften Nr. 4, 6/2001.

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

* Im Nachtverkehr 60 Min.-Takt

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

Die Betrachtung der Bedienungsqualität wurde je Stadtteil an den festgelegten Referenzhaltestellen und dazugehörigen Referenzlinien vorgenommen. Es handelt sich dabei um ausgewählte „Haupthaltestellen“ mit den Eigenschaften der zentralen Lage und/oder mit besonderer Anbindungsfunktion und einem für den jeweiligen Stadtteil bestmöglichen Linienangebot. Da die Nutzungsdichte zwischen den Stadtteilen differiert, nicht alle Haltestellen eines Stadtteils in der gleichen Qualität bedient werden müssen bzw. können und auch die Linienangebote unterschiedlich sind, ist es zweckmäßig, die Stadtteile nach Gebietstypen (Dichte) zu gliedern⁸⁴. Daher werden je Stadtteil eine oder mehrere Referenzhaltestellen und Referenzlinien zur Bewertung definiert. Es werden jeweils die Angebote von Montag bis Freitag und Samstag und Sonntag in der NVZ mit den VDV-Vorgaben abgeglichen und analysiert (vgl. Tabelle 20+21).

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

Tabelle 20: Bedienungsqualität Mo-Fr (NVZ)

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

⁸⁴ VDV-Schriften Nr. 4, 6/2001: Räumliche Bezugsbasis.

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

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

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

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

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

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

Tabelle 21: Bedienungsqualität Sa und So (NVZ)

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

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

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

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

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

-/- verkehrt nur Mo-Fr

4.3 Verbindungsqualität

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

Verglichen wird die Reisezeit zwischen ÖPNV und MIV. Die beiden Werte werden zueinander ins Verhältnis gesetzt (Reisezeit ÖPNV zu Reisezeit MIV) und das Ergebnis stellt das Reisezeitverhältnis dar. Die Werte der Reisezeitverhältnisse werden zu einem vordefinierten Cluster zusammengefasst, welche eine Zuordnung in Qualitätsstufen ermöglicht.⁸⁵ Die Klassifizierung ist der nachstehenden Tabelle 22 zu entnehmen:

Tabelle 22: Qualitätsstufenklassifizierung Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV⁸⁶

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

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

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

⁸⁵ <https://www.forschungsinformationssystem.de> Mobilität und Verkehr, Sb/Syntheseberichte: Verbindungsqualität des ÖPNV (Wissensstand 10.04.2017).

⁸⁶ <https://www.forschungsinformationssystem.de> Mobilität und Verkehr, Sb/Syntheseberichte: Verbindungsqualität des ÖPNV (Wissensstand 10.04.2017).

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

Tabelle 23: Reisezeiten zwischen Innenstadtzentrum und Koblenzer Stadtteilen

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

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

5. Maßnahmenkonzept

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

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

5.1 Fortschreibung des Linienbündelungskonzepts

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

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

5.1.1 Bildung von Linienbündeln

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

Bildung wirtschaftlicher Linienbündel

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

Ermessensspielraum

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

Rechtsfehlerhafte Kriterien

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

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

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

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

5.1.2 Linienbündelung in der Stadt Koblenz

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

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

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

Festlegung 18: Linienbündelung und Linienzuordnung

- a) **Auf der Grundlage der Prinzipien und Kriterien zur Bildung von Linienbündeln sind die überwiegend stadtbezogenen ÖPNV-Linien in einem**
- **Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“**
- zusammengefasst.**
- b) **Die einzelnen ÖPNV-Linien in Koblenz werden gemäß der Linienkonzeption Stadtbus Koblenz 2020 (siehe Tabelle 25) dem Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ zugeordnet.**
- c) **Sonstige stadtgrenzüberschreitende Linien zwischen Koblenz und den Nachbarkreisen (siehe Tabelle 32) werden dann nicht dem Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ zugeordnet, wenn die federführende Zuständigkeit bei benachbarten Aufgabenträgern liegt und diese Linien als Einzellinien oder im Rahmen von Linienbündeln diesen Aufgabenträgern zugewiesen und diese Zuordnung mit der Stadt Koblenz abgestimmt wurde.**

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

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

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

Für die in Koblenz relevanten Linien im Regionalbusverkehr bestehen bislang folgende Linienbündelzuordnungen (Stand Fahrplan 2017/2018), bei denen sich ebenfalls im Rahmen von Neukonzeptionen der jeweiligen Liniennetze Änderungen ergeben werden bzw. möglich sind:

- Linien 570, 571, 573, N3, 956, 994: Linienbündel „Lahnstein“
- Linien 354, 357, 370, N4: Linienbündel „Linke Rheinseite“
- Linien 358, 969: Linienbündel „Rechte Rheinseite“
- Linien 350, 353, 359, 380, 988: Linienbündel „Maifeld“
- Linie 342: Linienbündel „Vordereifel“
- Linie 621: Linienbündel „Hunsrückhöhenstraße Nord“
- Linie 650: Linienbündel „Oberes Mittelrheintal“

- Linien 160, 301, 319, 355, 460, 485 und 610: Einzellinien bzw. bisher keinem Linienbündel zugeordnet.

5.1.3 Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten

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

- Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten der im Linienbündel zusammengefassten Linien untereinander,
- Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten eines gesamten Linienbündels mit den international vereinbarten Fahrplanwechsel-Terminen⁸⁷.

Festlegung 19: Begrenzung der Genehmigungslaufzeiten

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

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

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

Nachfolgende Tabelle definiert die Harmonisierungszeitpunkte der Linienbündel.

⁸⁷ 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.

Tabelle 24: Harmonisierungszeitplan

Linienbündel	Harmonisierungsdatum
Hunsrückhöhenstraße Nord	01.08.2019
Oberes Mittelrheintal	Seit 01.08.2018
Stadtverkehr Koblenz	13.12.2020
Lahnstein	13.12.2020
Linke Rheinseite	12.12.2021
Rechte Rheinseite	12.12.2021
Maifeld	12.12.2021
Vordereifel	12.12.2021

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

Im Stadtgebiet Koblenz enden die laufenden Konzessionen der für das Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ vorgesehenen Linien mit Ausnahme der Linie 27/N7 am Freitag, 11.12.2020⁸⁸. Die Genehmigung der Linie 27/N7 läuft am 12.12.2020 aus.

5.2

Netz- und Linienkonzept für den Stadtbusverkehr

Es wird das für den Gültigkeitszeitraum dieses NVP vorgesehene Leistungsangebot auf den Buslinien im Stadtverkehr linienweise festgelegt.

Festlegung 20: Angebotsumfang Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“

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

⁸⁸ Da der Zeitpunkt des Fahrplanwechsels jedoch erst 24 Stunden nach Ablauf der Konzession ist, und die Linie 27/N7 bis einschließlich 12.12.2020 genehmigt ist, muss für den Betrieb am Samstag, 12.12.2020, zwischen 0 und 24 Uhr eine „Zwischenlösung“ gefunden werden.

5.2.1 Konzeptentwicklung

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

- Optimierung Gelenkbuseinsatz vor dem Hintergrund von Nachfragezuwächsen, insbesondere auf den Linienästen Richtung Güls und Bubenheim/Globus,
- verbesserte Anbindung der Dienstleistungs-, Gewerbe- und Industriegebiete,
- verbesserte Anbindung neuer Hallenbad-Standort Raentaler Moselstausee,
- Einrichtung von Tangential- und Höhenverbindungen zwischen den rechtsrheinischen Stadtteilen.

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

5.2.2 Linienkonzeption Stadtbus Koblenz 2020

Die folgende Tabelle 25 fasst die Angebotsparameter für das Linienkonzept Stadtbus Koblenz 2020 zusammen. Dargestellt sind Verkehrstage, Takt (zzgl. Hinweis auf weitere Verstärkerfahrten ergänzend zum Taktfahrplan), Betriebszeiten (Zeitfenster von der ersten Abfahrt bis zur letzten Ankunft je Linie, auf volle 15 Minuten ab- bzw. aufgerundet), der auf den Linienfahrten (mindestens) einzusetzende Fahrzeugtyp, die Netz- und Linienkategorie (vgl. Tabelle 15) und ggf. weitere Bemerkungen.

Die grafischen Linienverläufe je Linie des Linienbündels „Stadtverkehr Koblenz“ sind in Anhang C dargestellt.

Tabelle 25: Leistungsangebot Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“

Linie	Linienverlauf (hin und zurück)	Verkehrstag, Takt, Betriebszeiten, Fahrzeugtyp	Netzkategorie, Bemerkungen
2	Wallerstheim Deutschherrenstr. – Neuendorf – Lützel – Bf Stadtmitte/Löhr-Center – Zentralplatz/Forum – Koblenz Hbf West – Karthause Hochschule/Schulzentrum – Karl-Härle-Str.	Mo-Fr 30' 05:15-20:30	Hauptliniennetz Stadtverkehrslinie * jede 2. Fahrt (60') über Neuendorf Herberichstr. und Karthause Friedhof Süd ** jede 4. Fahrt (120') über Karthause Am Flugfeld
		30'* 20:30-23:30	
		Sa 60' 05:15-07:15	
		30' 07:15-20:30	
		30'* 20:30-23:30	
		So/Ftg 60' 09:00-11:45	
30'*/** 11:45-20:30			
30'* 20:30-23:30			
		Fahrzeugtyp: GBn (So/Ftg: Bn)	
12	Kesselheim Hintermark – Wallerstheim – Neuendorf – Lützel – Bf Stadtmitte/Löhr-Center – Zentralplatz/Forum – Koblenz Hbf West – Karthause Hochschule/Schulzentrum – Karl-Härle-Str.	Mo-Fr 30'* 05:45-20:30	Ergänzungsnetz Ergänzungslinie 1. O. * jede 4. Fahrt (120') über Karthause Am Flugfeld
		Sa 30'* 06:45-20:30	
		Fahrzeugtyp: GBn	

Linie	Linienverlauf (hin und zurück)	Verkehrstag, Takt, Betriebszeiten, Fahrzeugtyp	Netzkategorie, Bemerkungen
3	Güls Bisholder – Universität Metternich – Moselweiß – Rauental – Bf Stadtmittel/Löhr-Center – Zentralplatz/Forum – Markenbildchenweg – Koblenz Hbf	Mo-Fr 60' 05:15-20:30 60'* 20:30-23:30 Sa 60' 05:15-20:30 60'* 20:30-23:30 So/Ftg 60'* 09:00-12:00 60' 12:00-20:30 60'* 20:30-23:30 Zusatzfahrten gemäß Tabelle 28 Fahrzeugtyp: GBn (abends und So/Ftg: Bn)	Hauptliniennetz Stadtverkehrslinie * in Rauental nicht über Karl-Tesche-Str., in Güls über Bisholder und Kapelle
13	Güls Kapelle – Universität Metternich – Moselweiß – Rauental - Bf Stadtmittel/Löhr-Center – Zentralplatz/Forum – Markenbildchenweg – Koblenz Hbf	Mo-Fr 60' 05:45-19:45 Sa 60' 07:45-19:45 So/Ftg 60' 12:45-19:45 Zusatzfahrten gemäß Tabelle 28 Fahrzeugtyp: GBn (So/Ftg: Bn)	Hauptliniennetz Stadtverkehrslinie
4	Metternich Gewerbepark – Universität Metternich – Moselweiß – Rauental – Bf Stadtmittel/Löhr-Center – Koblenz Hbf	Mo-Fr 15'* 05:30-20:00 Fahrzeugtyp: GBn	Ergänzungsnetz Ergänzungslinie 1. O. * jede 4. Fahrt (60') als Linie 14
14	Rübenach Industriepark A61 – Rübenach – Metternich – Universität Metternich – Moselweiß – Rauental – Bf Stadtmittel/Löhr-Center – Koblenz Hbf	Mo-Fr 60' 05:30-20:00 Fahrzeugtyp: GBn	Ergänzungsnetz Ergänzungslinie 1. O.
5	Universität Metternich – Metternich – Lützel – Bf Stadtmittel/Löhr-Center – Zentralplatz/Forum – Koblenz Hbf – Rhein-Mosel-Halle – Pfaffendorfer Höhe – Asterstein Goebensiedlung	Mo-Fr 30'* 05:15-20:30 30'*/** 20:30-23:30 Sa 60' 05:15-07:15 30'* 07:15-20:30 30'*/** 20:30-23:30 So/Ftg 60'*** 09:00-11:45 30'*/** 11:45-23:30 Fahrzeugtyp: GBn (abends und So/Ftg: Bn)	Hauptliniennetz Stadtverkehrslinie * Fahrten abwechselnd über Asterstein Fritz-von-Unruh-Str. oder Rottmannstr. ** in Metternich über Bienenstück und Universität
15	Metternich Bienenstück – Lützel – Bf Stadtmittel – Löhr-Center – Zentralplatz/Forum – Koblenz Hbf – Rhein-Mosel-Halle – Pfaffendorfer Höhe** - Asterstein Lullo-Reinhardt-Platz	Mo-Fr 30'* 06:00-06:30 30'*** 06:30-08:30 30'* 08:30-16:30 30'*** 16:30-20:30 Sa 30'* 07:00-20:30 Fahrzeugtyp: Bn	Ergänzungsnetz Ergänzungslinie 1. O. * nur Metternich – KO Hbf und zurück ** fährt jeweils entgegen der Lastrichtung über „Auf der Fußsohl“
6	(Universität Metternich -) Moselweiß Gülser Brücke – Rauental – Bf Stadtmittel/Löhr-Center – Zentralplatz/Forum – Pfaffendorf – Horchheim – Horchheimer Höhe Im Baumgarten	Mo-Fr 30'* 05:15-19:30 30' 19:30-23:30 Sa 60' 05.15-07.15 30' 07:15-23:30 So/Ftg 60' 09:00-11:45 30' 11:45-23:30 Fahrzeugtyp: Bn	Hauptliniennetz (Metternich – Moselweiß: Ergänzungslinie 1. O.) Stadtverkehrslinie * fährt ab/bis Moselweiß Gülser Brücke
16	Moselweiß Gülser Brücke – Rauental – Bf Stadtmittel/Löhr-Center – Zentralplatz/Forum	Mo-Fr 30' 06:00-20:30 Sa 30' 07:00-20:30 Fahrzeugtyp: Bn	Ergänzungsnetz Ergänzungslinie 1. O.

Linie	Linienverlauf (hin und zurück)	Verkehrstag, Takt, Betriebszeiten, Fahrzeugtyp	Netzkategorie, Bemerkungen
7	Oberwerth CGM-Arena/Stadion – Koblenz Hbf – Zentralplatz/Forum – Bf Stadtmitte/Löhr-Center – Lützel – Mittelweiden In der Rothenlänge – Bubenheim Globus	Mo-Fr 30' 05:15-20:00 60' 20:00-23:30 Sa 60' 05:15-07:15 30' 07:15-20:00 60' 20.00-23:30 So/Ftg 60'* 09:00-23:30 Zusatzfahrten gemäß Tabelle 28 Fahrzeugtyp: GBn (abends, Sa, So/Ftg: Bn)	Hauptliniennetz Stadtverkehrslinie * nur Oberwerth – Mittelweiden und zurück
17	Oberwerth CGM-Arena/Stadion – Koblenz Hbf – Zentralplatz/Forum	Mo-Fr 60' 20:30-23:30 Sa 60' 20:30-23:30 So/Ftg 60' 06:00-23:30 Fahrzeugtyp: Bn	Ergänzungsnetz Ergänzungslinie 1. O.
8	Koblenz Hbf – Zentralplatz/Forum – Ehrenbreitstein – Urbar/B42 – Vallendar – Bendorf – Sayn Schloss	Mo-Fr 30'+V 05:15-20:30 Mo-Do 60' 20:30-00:30 Fr 60' 20:30-04:15 Sa 60' 05:30-08:15 30' 08:15-20:30 60' 20:30-04:15 So/Ftg 60' 05:45-12:15 30' 12:15-20.30 60' 20:30-00:30 Zusatzfahrten gemäß Tabelle 28 Fahrzeugtyp: GBn (abends, nachts und am Wochenende frühmorgens: Bn)	Hauptliniennetz Stadt-Umland-Linie
9	Immendorf Quellenweg – Niederberger Höhe/Arenberg – Niederberg – Ehrenbreitstein – Zentralplatz/Forum – Bf Stadtmitte/Löhr-Center – Koblenz Hbf – Goldgrube – Moselweiß BBS/Beatusstr.	Mo-Fr 30'* 05:15-20:15 30'*** 20:15-23:30 Sa 60'*** 05:15-07:15 30'* 07:15-20.15 30'*** 20:15-23:30 So/Ftg 60'*** 09:00-11:45 30'*** 11.45-23:30 Fahrzeugtyp: Bn	Hauptliniennetz Stadtverkehrslinie * stadteinwärts über Niederberger Höhe, stadtauswärts über Arenberg ** in beiden Richtungen über Niederberg Kaserne u. Arenberg
19	Immendorf Quellenweg – Arenberg/Niederberger Höhe – Niederberg – Ehrenbreitstein – Zentralplatz/Forum	Mo-Fr 30' 06:00-20:30 Sa 30' 07:00-20:30 Fahrzeugtyp: Bn	Ergänzungsnetz Ergänzungslinie 1. O. Stadteinwärts über Arenberg, stadtauswärts über Niederberger Höhe
10	Arzheim In der Strenge – Ehrenbreitstein – Pfaffendorf – Zentralplatz/Forum – Bf Stadtmitte/Löhr-Center	Mo-Fr 30' 05:00-20:30 60' 20:30-23:30 Sa 60' 05:00-07:45 30' 07:45-20:30 60' 20:30-23:30 So/Ftg 60' 08:45-23:30 Zusatzfahrten gemäß Tabelle 28 Fahrzeugtyp: Bn	Hauptliniennetz Stadtverkehrslinie
26	Pfaffendorf Kirche – Ehrenbreitstein – Asterstein – Pfaffendorfer Höhe – Horchheimer Höhe	Mo-Fr 60' 06:00-20:00 60'* ALF 20:00-23:00 Sa 60' 07:00-20:00 60'* ALF 20:00-23:00 So/Ftg 60'* ALF 09:00-23:00 Fahrzeugtyp: NBn (ALF: KB)	Hauptliniennetz Stadtverkehrslinie ALF = Anruf-Liniens-Fahrt, fährt nach Voranmeldung per Telefon oder online * nur Pfaffendorf – Asterstein u. zurück

Linie	Linienverlauf (hin und zurück)	Verkehrstag, Takt, Betriebszeiten, Fahrzeugtyp	Netzkategorie, Bemerkungen
27	Rübenach Grabenstr. – Bubenheim – Globus – Kesselheim Ernst-Abbe- Str. - Hintermark	Mo-Fr 60' 06:00-20:00 Sa 60' 07:00-20:00 Fahrzeugtyp: Bn	Ergänzungsnetz Ergänzungslinie 1. O.
29	Asterstein – Arzheim – Arenberg – Niederberger Höhe	Mo-Fr 60' 06:00-20:15 Sa 60' 07:00-20:15 Fahrzeugtyp: NBn	Ergänzungsnetz Ergänzungslinie 1. O.
N2	Zentralplatz/Forum – Kob- lenz Hbf – Goldgrube – Koblenz Hbf West - Kart- hause Hochschule/Schul- zentrum – Karl-Härle-Str. – Koblenz Hbf – Zentral- platz/Forum (Ringlinie)	Mo-Do 60' 23:30-00:30 Fr 60' 23:30-04:30 Sa 60' 23:30-04:30 So/Ftg 60' 06:00-09:00 60' 23:30-00:30 Tägl.* 60' 00:30-04:30 Zusatzfahrten gemäß Tabelle 28 Fahrzeugtyp: Bn	Ergänzungsnetz Nacht-/Frühlinie * in Nächten auf Fei- ertage in Rheinland- Pfalz, außer vor 25. und 26.12.
N3	Zentralplatz/Forum – Bf Stadtmitte/Löhr-Center – Lützel – Metternich – Uni- versität Metternich – Güls – Moselweiß – Rauental – Bf Stadtmitte/Löhr-Center – Zentralplatz/Forum (Ringlinie)	Mo-Do 60' 23:30-00:30 Fr 60' 23:30-04:30 Sa 60' 23:30-04:30 So/Ftg 60' 06:00-09:00 60' 23:30-00:30 Tägl.* 60' 00:30-04:30 Zusatzfahrten gemäß Tabelle 28 Fahrzeugtyp: Bn	Ergänzungsnetz Nacht-/Frühlinie * in Nächten auf Fei- ertage in Rheinland- Pfalz, außer vor 25. und 26.12.
N5	Zentralplatz/Forum – Kob- lenz Hbf – Rhein-Mosel- Halle – Pfaffendorf – Horchheim – Horchhei- mer Höhe – Pfaffendorfer Höhe – Asterstein – Rhein-Mosel-Halle – Kob- lenz Hbf – Zentral- platz/Forum (Ringlinie)	Mo-Do 60' 23:30-00:45 Fr 60' 23:30-04:45 Sa 60' 23:30-04:45 So/Ftg 60' 06:00-09:00 60' 23:30-00:45 Tägl.* 60' 00:30-04:45 Zusatzfahrten gemäß Tabelle 28 Fahrzeugtyp: Bn	Ergänzungsnetz Nacht-/Frühlinie * in Nächten auf Fei- ertage in Rheinland- Pfalz, außer vor 25. und 26.12.
N6	Zentralplatz/Forum – Bf Stadtmitte/Löhr-Center – Rauental – Moselweiß – Universität Metternich	Mo-Do 60' 23:30-00:30 Fr 60' 23:30-04:30 Sa 60' 23:30-04:30 So/Ftg 60' 06:00-09:00 60' 23:30-00:30 Tägl.* 60' 00:30-04:30 Zusatzfahrten gemäß Tabelle 28 Fahrzeugtyp: Bn	Ergänzungsnetz Nacht-/Frühlinie * in Nächten auf Fei- ertage in Rheinland- Pfalz, außer vor 25. und 26.12.
N7	Zentralplatz/Forum – Bf Stadtmitte/Löhr-Center – Lützel – Neuendorf – Wallerheim – Kesselheim – Mittelweiden – Lützel – Bf Stadtmitte/Löhr-Center – Zentralplatz/Forum (Ringlinie)	Mo-Do 60' 23:30-00:30 Fr 60' 23:30-04:30 Sa 60' 23:30-04:30 So/Ftg 60' 06:00-09:00 60' 23:30-00:30 Tägl.* 60' 00:30-04:30 Zusatzfahrten gemäß Tabelle 28 Fahrzeugtyp: Bn	Ergänzungsnetz Nacht-/Frühlinie * in Nächten auf Fei- ertage in Rheinland- Pfalz, außer vor 25. und 26.12.
N9	Zentralplatz/Forum – Eh- renbreitstein – Nieder- berg – Arenberg – Immen- dorf – Niederberg – Eh- renbreitstein – Zentral- platz/Forum	Mo-Do 60' 23:30-00:30 Fr 60' 23:30-04:30 Sa 60' 23:30-04:30 So/Ftg 60' 06:00-09:00 60' 23:30-00:30 Tägl.* 60' 00:30-04:30 Zusatzfahrten gemäß Tabelle 28 Fahrzeugtyp: Bn	Ergänzungsnetz Nacht-/Frühlinie * in Nächten auf Fei- ertage in Rheinland- Pfalz, außer vor 25. und 26.12.

Linie	Linienverlauf (hin und zurück)	Verkehrstag, Takt, Betriebszeiten, Fahrzeugtyp	Netzkategorie, Bemerkungen
E	Einsatzwagen aus Stadtteilen sowie aus Ri. Bendorf zu den Ausbildungsstandorten in Koblenz	Mo-Fr* V 06:45-17:30 Fahrzeugtyp: GBn/Bn * an Schultagen in Rheinland-Pfalz	Ergänzungsnetz Ergänzungslinie 2. O.

Folgende Einsatzwagen (E-Wagen) werden im Fahrplanjahr 2017/2018 zusätzlich zum Taktverkehr der einzelnen Linien während den Spitzenzeiten des Ausbildungs- und Berufsverkehrs eingesetzt. Die Fahrpläne richten sich nach den Anfangs- und Endzeiten der Schul- und Ausbildungsstandorte und sind an den jeweils aktuellen Bedarf anzupassen.

- Morgens von Arenberg, Arzheim, Ehrenbreitstein, Horchheim, Horchheimer Höhe, Immendorf, Niederberg, Niederberger Höhe und Pfaffendorf zum Schulzentrum Asterstein und nachmittags zurück (E-Wagen zu Linien 6, 9 und 10)
- Morgens von Horchheim, Pfaffendorf und der Innenstadt zur BBS Moselweiß und nachmittags zurück bis KO Hauptbahnhof (E-Wagen zu Linie 6)
- Morgens von Arenberg, Ehrenbreitstein und Niederberg durch die Innenstadt bis KO Hauptbahnhof und nachmittags zurück (E-Wagen zu Linie 9)
- Morgens und nachmittags von Bendorf, Vallendar und Urbar/B42 über Ehrenbreitstein durch die Innenstadt bis KO Hauptbahnhof sowie morgens von Ehrenbreitstein, Urbar/B42 und Vallendar nach Bendorf (E-Wagen zu Linie 8)
- Morgens von Lützel, Metternich, Neuendorf und Wallersheim durch die Innenstadt zur Hochschule und zum Schulzentrum Karthause sowie von der Kartause morgens zurück in die Innenstadt und nachmittags durch die Innenstadt zurück in die morgens bedienten Stadtteile (E-Wagen zu Linien 2/12 und 5/15)
- Morgens von Güls über die Kurt-Schumacher-Brücke in die Innenstadt bis KO Hauptbahnhof und nachmittags zurück (E-Wagen zu Linien 3/13)
- Morgens von Arzheim und Ehrenbreitstein durch die Innenstadt und Lützel zur IGS Koblenz und nachmittags zurück bis zur Innenstadt (E-Wagen zu Linie 10)
- An Schultagen der HWK morgens ab KO Hbf und Löhr-Center direkt zum HWK-Ausbildungszentrum Kesselheim und nachmittags zurück (zzt. Linie 356, künftig E-Wagen zu Linie 7)
- Mo-Fr frühmorgens ab KO Hauptbahnhof, Bahnhofstraße und Löhr-Center über Langemarckplatz, Closterbrauerei, BW-Krankenhaus bis Industriepark A 61.

Zukünftig ergibt sich für das Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ eine Fahrleistung von insgesamt rund 3,5 Mio. Fahrplan-km pro Jahr. Die nachfolgende Tabelle stellt die geforderte Fahrleistung der einzelnen Linien bzw. „Linienpaare“ für das Fahrplanjahr 2020/2021 dar, jeweils gerundet auf volle 500 Kilometer.

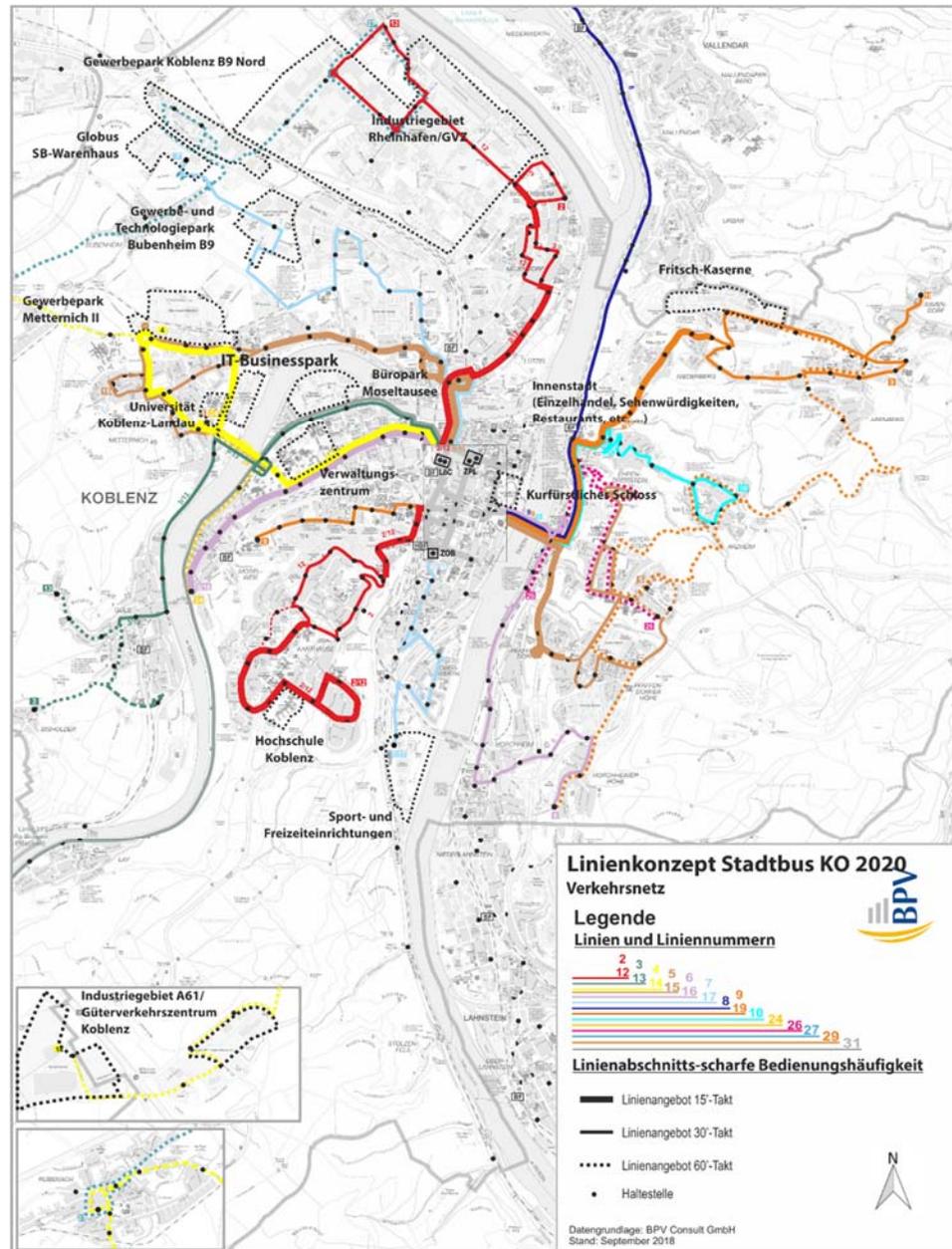
Tabelle 26: Umfang der Fahrleistungen im Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“

Linien	Fahrleistung pro Jahr (Fpl-km)	
2/12	522.500	
3/13	228.500	
4/14	220.500	
5/15	515.500	
6/16	356.800	
7/17	271.000	
8	374.000	
9/19	451.000	
10	138.500	
26	79.000	
27	83.500	
29	68.000	
N2	15.500	
N3	20.500	
N5	23.000	
N6	13.500	
N7	16.500	* Fahrleistung der E-Wagen entsprechend
N9	22.000	Fahrplan 2017/2018
E-Wagen	74.000*	vorbehaltlich Anpassungsbedarf
Summe	3.494.000	im Rahmen der Schülerbeförderung

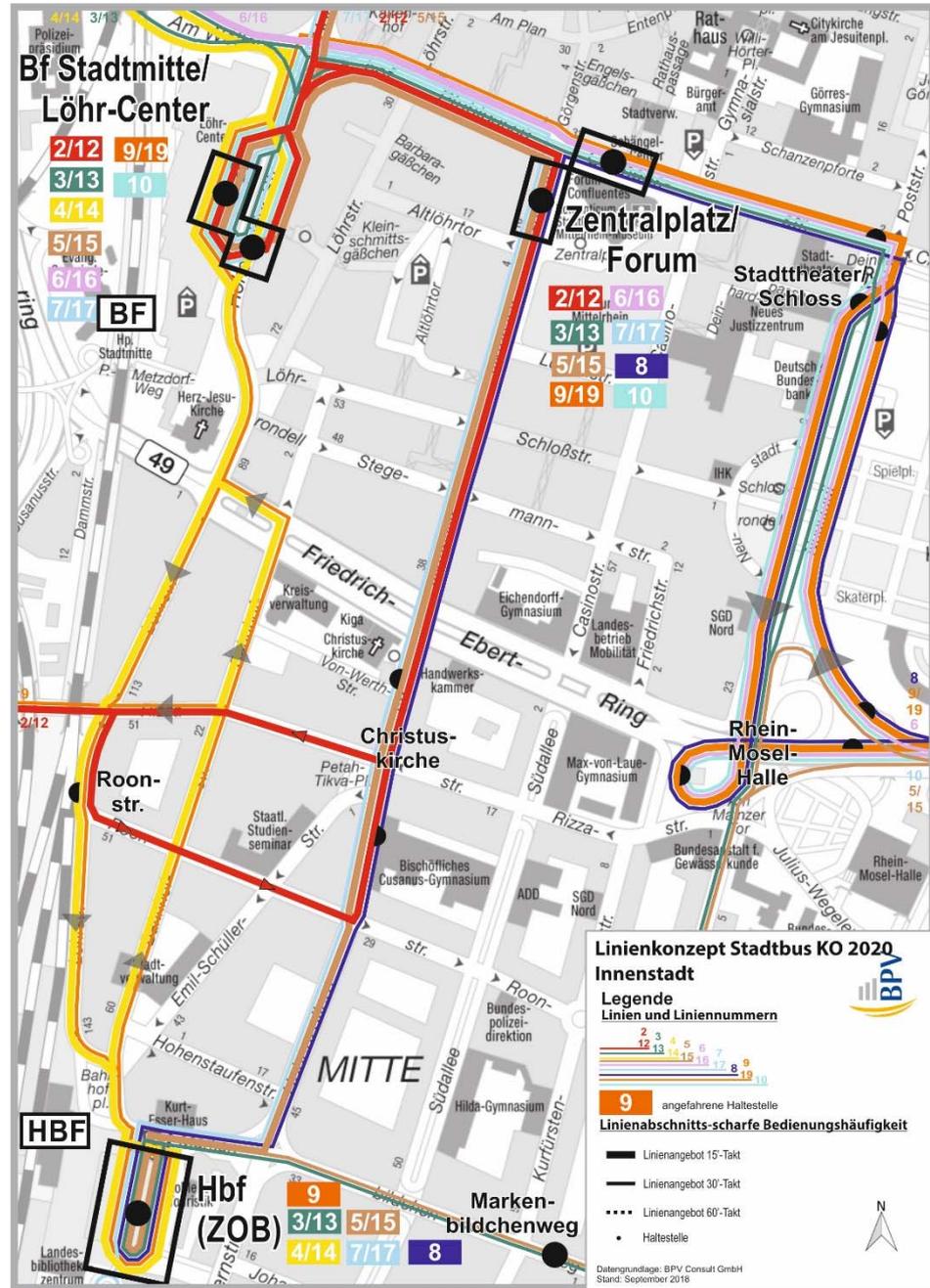
Bei Vergleich des Liniennetzes im Status quo (Fahrplan 2017/2018, vgl. Karte 14 und Karte 15) und dem Linienkonzept ab Dezember 2020 (vgl. Karte 21 und Karte 22) werden die Veränderungen innerhalb des Koblenzer Stadtverkehrs aufgezeigt. Dadurch stellen sich die wesentlichen Angebotsverbesserungen für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

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

Karte 17: Linienkonzept Stadtbus Koblenz 2020 - Verkehrsnetz



Karte 18: Linienkonzept Stadtbus Koblenz 2020 - Auszug Innenstadt



5.2.3

Anschlussverknüpfungen und Fahrtendurchbindung

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

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

- Umsteigeanschlüsse der Taglinien siehe Tabelle 26

Tabelle 27: Anschlussverknüpfungen (Taglinien) an der Haltestelle Zentralplatz/Forum

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

* Linie des Linienbündels „Lahnstein“

** Linie des Linienbündels „Oberes Mittelrheintal“

X = Umsteigeverbindung am Zentralplatz/Forum (Anschlussvorgabe)

L = alternative Umsteigemöglichkeit am Bf Stadtmitte/Löhr-Center

H = alternative Umsteigemöglichkeit am Hauptbahnhof

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

- Umsteigeanschlüsse der Nachtlinien N1* (von/nach Braubach), N2, N3, N5, N6, N7 und N9
 - täglich um 23:30 Uhr mit den am Zentralplatz ankommenden Taglinien
 - in den Nächten von Freitag auf Samstag, von Samstag auf Sonntag und täglich vor Feiertagen (außer vor den Weihnachtstagen) 0:30-3:30 Uhr stündlich untereinander
 - Sonn- und Feiertage frühmorgens 6:30-8:30 Uhr stündlich untereinander
 - An Heiligabend nach Betriebsende der Taglinien (letzter Knoten Zentralplatz im Hauptnetz um 15:45 Uhr) und Betriebsbeginn der Nachtlinien um 16:30 Uhr am Zentralplatz 17:30-22:30 Uhr stündlich untereinander.

* Linie des Linienbündels „Lahnstein“

- Fahrtendurchbindung Linie 1 – nur zusätzliche Taktfahrten morgens und nachmittags – von/nach Oberlahnstein über KO Hbf ↔ Linie 21 von/nach Oberlahnstein über Pfaffendorf/B42
- Fahrtendurchbindung Linie 16 von/nach Moselweiß ↔ Linie 19 von/nach Immendorf (Fahrgäste können im Bus verbleiben)

Arenberg Silberstr. (Umsteigezeit mind. 4 Minuten)

- Linie 9 von Moselweiß BBS → stündlich Linie 29 nach Asterstein
- Linie 9/19 von/nach Immendorf ↔ stündlich Linie 29 von/nach Asterstein
- Stündlich Linie 29 von Asterstein → Linie 19 nach KO-Zentrum

Bubenheim Globus (Umsteigezeit mind. 3 Minuten)

- Linie 7 von/nach Oberwerth ↔ stündlich Linie 27 von/nach Rübenach
- Linie 7 von/nach Oberwerth ↔ stündlich Linie 27 von/nach Kesselheim

Bubenheim Jakob-Hasslacher-Str.

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

Horchheim Mendelssohn (Umsteigezeit mind. 3 Minuten)

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

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

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

Metternich Gewerbepark (Umsteigezeit mind. 3 Minuten)

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

Pfaffendorf Kirche (Umsteigezeit mind. 3 Minuten)

- Linie 6 von/nach Horchheimer Höhe ↔ stündlich Linie 26 von/nach Asterstein/Horchheimer Höhe

5.2.4

Zusätzliche, anlassbezogene ÖPNV-Leistungen

Über das in Tabelle 25 aufgeführte Leistungsangebot hinaus sind an bestimmten Tagen anlässlich von Einkaufs- oder Festveranstaltungen zusätzliche Leistungen in den Fahr-

plan der Linien im Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ aufzunehmen. Die erforderlichen Mehrleistungen werden, soweit sie periodisch wiederholend anzubieten sind, nachfolgend beschrieben.

Tabelle 28: Anlassbezogene ÖPNV-Mehrleistungen im Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“

Anlass (Anzahl Tage)	Linie: Maßnahme	Betriebszeiten/ Zusatzleistungen
„Schwerdonnerstag“ (Donnerstag vor Rosenmontag) / Nachfrage in der Nacht zum Folgetag (1 Donnerstag/Jahr)	8: längere Betriebszeiten N2, N3, N5, N6, N7, N9: zusätzlicher Betriebstag	00:30-04:15 Uhr 4 Fahrten hin und 3 Fahrten zurück (letzte Abfahrt KO Hbf nach 03:30 Uhr) 00:30-04:30 Uhr 4 Fahrten je Linie hin und zurück bzw. im Ring (letzte Abfahrt Zentralplatz nach 03:30 Uhr)
Rosenmontag / Nachfrage abends und in der Nacht zum Folgetag (1 Montag/Jahr)	3 (Zentralplatz – Güls), 7 (Zentralplatz – Mittelweiden): abends verlängerter 30'-Takt 8: abends verlängerter 30'-Takt 8: längere Betriebszeiten 10: abends verlängerter 30'-Takt N2, N3, N5, N6, N7, N9: zusätzlicher Betriebstag	21:00-23:00 Uhr 2 Fahrten je Linie hin und zurück (letzte Zusatzabfahrt Zentralplatz nach 22:00 Uhr) 20:00-23:00 Uhr 3 Fahrten hin und zurück (letzte Zusatzabfahrt KO Hbf nach 22:00 Uhr) 00:30-04:15 Uhr 4 Fahrten hin und 3 Fahrten zurück (letzte Abfahrt KO Hbf nach 03:30 Uhr) 21:00-23:00 Uhr 2 Fahrten hin und zurück (letzte Zusatzabfahrt Löhr-Center nach 22:00 Uhr) 00:30-04:30 Uhr 4 Fahrten je Linie hin und zurück bzw. im Ring (letzte Abfahrt Zentralplatz nach 03:30 Uhr)
„Rhein in Flammen“ (Veranstaltung in Koblenz) / Nachfrage abends und in der Nacht zum Folgetag (1 Samstag/Jahr)	3 (Zentralplatz – Güls), 7 (Zentralplatz – Mittelweiden): abends verlängerter 30'-Takt 8: abends (und nachts) verlängerter 30'-Takt 8: abends zusätzliche Fahrt 10: abends verlängerter 30'-Takt	21:00-23:00 Uhr 2 Fahrten je Linie hin und zurück (letzte Zusatzabfahrt Zentralplatz nach 22:00 Uhr) 20:00-02:45 Uhr 7 Fahrten hin (letzte Zusatzabfahrt KO Hbf nach 02:00 Uhr) und 4 Fahrten zurück (letzte Zusatzabfahrt Sayn nach 23:15 Uhr) 23:45-00:30 Uhr 1 Fahrt hin (Zusatzabfahrt KO Hbf nach 23:45 Uhr) 21:00-23:00 Uhr 2 Fahrten je Linie hin und zurück (letzte Zusatzabfahrt Löhr-Center nach 22:00 Uhr)

Anlass (Anzahl Tage)	Linie: Maßnahme	Betriebszeiten/ Zusatzleistungen
	<p>N2, N3, N5, N6, N7, N9: Nachtbusse im 30'-Takt</p> <p>N2, N3, N5, N6, N7, N9: abends zusätzliche Fahrten</p> <p>Alle Linien, soweit betrieblich und verkehrlich möglich: Einsatz von Gelenkbussen</p>	<p>23:00-03:00 Uhr 4 Fahrten je Linie hin und zurück bzw. im Ring (letzte Zusatzabfahrt Zentralplatz nach 02:00 Uhr)</p> <p>23:45-00:45 Uhr 1 Fahrt je Linie hin und zurück bzw. im Ring (Zusatzabfahrt Zentralplatz nach 23:45 Uhr)</p> <p>18:00-03:00 Uhr</p>
<p>„Sternen-Shopping“ bzw. „Lange Shoppingnacht“ / Nachfrage abends und in der Nacht (4 Samstage/Jahr)</p>	<p>3 (Zentralplatz – Güls), 7 (Zentralplatz – Mittelweiden): abends verlängerter 30'-Takt</p> <p>8: nachts zusätzliche Fahrten</p> <p>10: abends verlängerter 30'-Takt</p> <p>N2, N3, N5, N6, N7, N9: zusätzliche Fahrten</p>	<p>21:00-23:00 Uhr 2 Fahrten je Linie hin und zurück (letzte Zusatzabfahrt Zentralplatz nach 22:00 Uhr)</p> <p>20:00-00:45 Uhr 5 Fahrten hin (letzte Zusatzabfahrt KO Hbf nach 00:00 Uhr)</p> <p>21:00-23:00 Uhr 2 Fahrten je Linie hin und zurück (letzte Zusatzabfahrt Löhr-Center nach 22:00 Uhr)</p> <p>23:00-01:00 Uhr 2 Fahrten je Linie hin und zurück bzw. im Ring (letzte Zusatzabfahrt Zentralplatz nach 00:00 Uhr)</p>
<p>Verkaufsoffener Sonntag / Nachfrage tagsüber (4 Sonntage/Jahr)</p>	<p>7/17: alle Regelfahrten als Linie 7 im 30'-Takt und bis/ab Bubenheim Globus</p> <p>10: Fahrplan erweitert auf 30'-Takt</p> <p>27: Fahrten nach Samstagfahrplan</p>	<p>11:45-19:45 Uhr 7 Fahrten hin und zurück verlängert von Mittelweiden bis/ab Globus (erste Abfahrt CGM-Arena vor 12:00 Uhr, 6 Fahrten hin und zurück verlängert von Zentralplatz bis/ab Globus (erste Abfahrt CGM-Arena vor 12:30 Uhr)</p> <p>12:15-19:15 Uhr 7 Fahrten hin und zurück (letzte Zusatzabfahrt Löhr-Center nach 18:15 Uhr)</p> <p>12:00-19:00 Uhr 7 Fahrten hin und zurück (erste Abfahrt Hintermark nach 12:00 Uhr, letzte Abfahrt Hintermark nach 18:00 Uhr)</p>

Über die genannten ÖPNV-Mehrleistungen hinaus können zu bestimmten Anlässen (z. B. Schängelmarkt, „Rhein in Flammen“ sowie verkaufsoffene Samstage im Advent) Park+Ride-Shuttlevetehre eingerichtet werden, die jeweils 17:00-01:00 Uhr im 15'-Takt zwischen den P+R-Plätzen Karthause Hochschule/Schulzentrum, Metternich Uni/Winninger Str., Moselweiß Kurt-Schumacher-Brücke und Oberwerth CGM-Arena einerseits und dem Löhr-Center andererseits pendeln. Diese Fahrten werden mit Bussen aus dem ÖPNV-Fuhrpark durchgeführt.

5.2.5 **Wirkung des Linienkonzepts Stadtbus Koblenz 2020**

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

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

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

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

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

Tabelle 29 zeigt die Reisezeiten und Umsteigehäufigkeiten auf Basis der Analyse des derzeitigen aktuellen Fahrplans (Stand 2017/2018).

Tabelle 29: Reisezeiten und Umsteighäufigkeiten - Status quo (Fahrplan 2017/2018)

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

Daraus lässt sich das folgende Ergebnis ableiten:

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

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

Durch die Einführung des Linienkonzepts Stadtbus Koblenz 2020 werden dagegen positive Auswirkungen auf Reisezeiten und Umsteigehäufigkeiten erwartet. Insgesamt hat sich, vornehmlich durch die Systematik des Vollknotens nach dem „Rendezvous“-Prinzip an der Haltestelle Zentralplatz/Forum, eine durchschnittlichen Umsteigedauer von einer bis 5 Minuten ergeben. Somit konnten alle 28 Verbindungen, **100%**, als „sehr gute“ Relationen eingestuft werden (vgl. Tabelle 30). Dadurch ergibt sich für den ÖPNV-Nutzer in den meisten Anwendungsfällen eine „sehr gute“ Reisekette mit einer geringen Umsteigedauer.

Tabelle 30: Reisezeiten und Umsteighäufigkeiten - Linienkonzept Stadtbus Koblenz 2020

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

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

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

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

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

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

- im Mittel, bei Gleichgewichtung, minus 6 Minuten schneller und
- im Mittel, bei subjektiver Wahrnehmung inkl. Faktor 2, um minus 12 Minuten schneller (vgl. Tabelle 31).

Tabelle 31: Fahrzeiteinsparungen, annähernd subjektive Wahrnehmung

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

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

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

- Linie 2: Wallersheim – KO-Zentrum – Karthause
- Linie 12: Kesselheim – KO-Zentrum – Karthause (Mo-Sa)

- Linie 6: (Metternich –) Moselweiß – KO-Zentrum – Horchheim
 - Linie 5: Metternich – KO-Zentrum – Hbf – Asterstein
 - Linie 15: Metternich – KO-Zentrum – Hbf (– Asterstein)
 - Linie 7: Bubenheim/Mittelweiden – KO-Zentrum – Hbf – Oberwerth
 - Linie 9: Moselweiß BBS – Hbf – KO-Zentrum – Immendorf
 - Linien 16, 19*: Moselweiß – KO-Zentrum – Immendorf (Mo-Sa).
- * Linien verkehren umsteigefrei als Wagendurchlauf am Zentralplatz/Forum

5.3 *Netz- und Linienkonzept für den Regionalbusverkehr*

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

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

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

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

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

Festlegung 21: Angebot und Umfang in den Regionalnetzen

- a) Es wird das in Tabelle 32 dargestellte Leistungsangebot als ausreichende Verkehrsbedienung im Sinne des PBefG definiert. Dieses ist nach Abstimmung zwischen den beteiligten Nachbараufgabenträgern ab sofort bzw. ab dem Harmonisierungszeitpunkt der jeweiligen Linienbündel verbindlich zu gewährleisten.
- b) Bis zu den Harmonisierungszeitpunkten erfüllt der Leistungsumfang des Status quo (s. Kapitel 2.2.3) die ausreichende Verkehrsbedienung.
- c) **KO-Lay:** Zur Gewährleistung der festgelegten Bedienungsstandards für den Stadtteil Lay ist dieser zur HVZ und NVZ Mo-Sa im 30'-Takt und sonntags mindestens im 60'-Takt zu bedienen. Abends ist an allen Wochentagen mindestens ein 60'-Takt bis nach 23 Uhr anzubieten.
- d) **KO-Lay:** In den Nächten vor Samstagen, Sonn- und Feiertagen sind stündliche Nachtbus-Fahrten nach Betriebsschluss des Tagesverkehrs (s. o.) bis/ab Koblenz Zentralplatz mindestens bis nach 3:30 Uhr stadtauswärts und mindestens bis nach 1:00 Uhr stadteinwärts anzubieten.
- e) **KO-Rübenach:** Zur Gewährleistung der festgelegten Bedienungsstandards für den Stadtteil Rübenach ist dieser zur NVZ samstags mindestens im 30'-Takt und sonntags mindestens im 60'-Takt zu bedienen. Abends ist an allen Wochentagen mindestens ein 60'-Takt bis nach 23 Uhr anzubieten. Dies gilt für die Haltestellen im Zuge der Aachener Straße und die Haltestelle *Grabenstraße*.
- f) **KO-Lützel:** Zur Beschleunigung der Regionalbuslinien entfällt die Bedienung der Haltestellen *Langemarckplatz* und *Wiesenweg* bzw. *An der Ringmauer*. Zur besseren Verknüpfung mit dem SPNV in Lützel bedienen die Regionalbuslinien zusätzlich die Haltestelle *Schüllerplatz/Bf Lützel*.
- g) **KO-Bubenheim:** Aufgrund der Infrastrukturmaßnahme Nordtangente wird ein geänderter Linienweg bei der Linie 357 erforderlich. Dieser ist durch den Gewerbepark zu führen. Dabei sind zusätzlich die neuen Haltestellen *In den Wiesen* und *Jakob-Hasslacher-Str.* zu bedienen.
- h) **KO-Bubenheim:** Zur Gewährleistung der festgelegten Bedienungsstandards für den Stadtteil Bubenheim (Ortslage) ist dieser zur NVZ Mo-Fr ganztägig im 30'-Takt und sonntags ganztägig mindestens im 60'-Takt zu bedienen.
- i) **KO-Kesselheim:** Zur Gewährleistung der festgelegten Bedienungsstandards für den Stadtteil Kesselheim ist dieser zur NVZ samstags im 30'-Takt und sonntags ganztägig mindestens im 60'-Takt zu bedienen.
- j) **Im Rahmen der Umsetzung abgestimmter Neuplanungen bei beteiligten Aufgabenträgern werden die Vorgaben dieses NVP möglichst zeitnah angepasst.**

Die folgende Tabelle 32 stellt die Angebotsparameter für die ein- und ausbrechenden Linien benachbarter Linienbündel bzw. unter Federführung benachbarter Aufgabenträger dar. Unter der Angabe „Takt“ wird jeweils der Grundtakt angegeben, dieser kann abends oder frühmorgens zum Teil reduziert werden.

Tabelle 32: Leistungsangebot ein- und ausbrechender Linien benachbarter Linienbündel

Linie	Linienverlauf (hin und zurück)	Verkehrstag/ Takt/Betriebszeit	Linienbündel (Betriebsbeginn)
1	Braubach – Lahnstein – Horchheim – Koblenz Hbf – Zentralplatz/Forum – Altstadt/Deutsches Eck	Mo-Fr 60'+V 05:00-00:00 Sa 60' 05:00-00:00 So/Ftg 60' 06:00-00:00 Zusätzliche Taktfahrten bis/ab Zentralplatz/Forum Mo-Fr mor- gens und nachmittags in Last- richtung (15' mit Linie 11)	Lahnstein (ab 13.12.2020)
11	Lahnstein Auf der Höhe – Horchheim – Koblenz Hbf – Zentralplatz/Forum – Altstadt/Deutsches Eck	Mo-Fr 60' 05:15-00:15 Sa 60' 05:15-00:15 So/Ftg 60' 06:00-00:15	Lahnstein (ab 13.12.2020)
21	Koblenz Zentralplatz/Fo- rum – Pfaffendorf (B42) – Lahnstein	Mo-Fr 30' 06:00-10:00 Mo-Fr 30'+V 13:00-18:30 Betrieb morgens nur in Richtung Lahnstein, nachmittags nur in Richtung Koblenz	Lahnstein (ab 13.12.2020)
N1	Braubach – Lahnstein – Horchheim – Koblenz Hbf – Zentralplatz/Forum – Altstadt/Deutsches Eck	Fr 60' 23:15-04:15 Sa 60' 23:15-04:15 vor Ftg 60' 23:15-04.15	Lahnstein (ab 13.12.2020)
515	Vallendar – KO-Ehren- breitstein – Lahnstein	Mo-Fr(S) 4 FP 07:00-16:45	Lahnstein (ab 13.12.2020)
516	KO-Pfaffendorf – Aster- stein – Horchheim – Lahn- stein	Mo-Fr(S) * 07:00-16:45 *1 Fahrt hin, 3 Fahrten zurück	Lahnstein (ab 13.12.2020)
615	Flughafen Hahn – Kas- tellaun – Emmelshausen – Karthause Hochschule/ Schulzentrum – Koblenz Hbf West – Bf Stadtmitte/ Löhr-Center (ExpressBus, RegioLinie)	Mo-Fr 120'+V 05:45-23:00 Sa 120' 07:00-23:00 So/Ftg 120' 07:45-23:00 Zusätzliches Fahrtenpaar als ALF täglich 00:30-04:45	Hunsrückhöhen- straße Nord (ab 01.08.2019)
620	Simmern – Kastellaun – Emmelshausen – Wal- desch – Karthause – Kob- lenz Hbf West – Bf Stadt- mitte/Löhr-Center (Regio- Linie)	Mo-Fr 60'+V 04:30-00:30 Sa 60'/120' 05:15-01:00 So/Ftg 60'/120' 07:15-00:00	Hunsrückhöhen- straße Nord (ab 01.08.2019)
621	Waldesch – Karthause – Koblenz Hbf West – Bf Stadtmitte/Löhr-Center	Mo-Fr(S) 5,5 FP 06:45-17:15 Mo-Fr(F) 3 FP 08:30-17:15 Zusätzliche Fahrten als Ortsbus Waldesch Mo-Fr 06:00-20:15	Hunsrückhöhen- straße Nord (ab 01.08.2019)
N20	Emmelshausen – Wal- desch – Koblenz Hbf West – Zentralplatz/Forum	Fr 120' 22:30-04:30 Sa 120' 22:30-04:30 vor Ftg 120' 22:30-04:30	Hunsrückhöhen- straße Nord (ab 01.08.2019)
670	Boppard – Spay – Rhens – Stolzenfels – Koblenz Hbf – Zentralplatz/Forum	Mo-Do 30'+V 05:00-00:45 Fr 30'+V 05:00-04:30 Sa 30' 04:45-04:30 So/Ftg 30' 07:45-00:45 Nachtfahrten auch vor Feiertag- en 00:30-04:30	Oberes Mittelrheini- tal (neues Angebot ab 01.08.2019)

Linie	Linienverlauf (hin und zurück)	Verkehrstag/ Takt/Betriebszeit	Linienbündel (Betriebsbeginn)
30	Mülheim-Kärlich – Urmitz – Kesselheim – Industriegebiet – Lützel – Bf Stadtmitte/Löhr-Center – Koblenz Hbf	Mo-Fr 30' 05:00-00:00 Sa 60' 06:00-00:00 So/Ftg 60' 08:00-00:00 Zusätzliches Fahrtenangebot in den Nächten Fr/Sa, Sa/So und vor Feiertagen	Linke Rheinseite (vsl. ab 12.12.2021); gem. Planung ÖPNV-Konzept RLP Nord
31	(Macken –) Burgen – Alken – Dieblich – Lay – Moselweiß – Rauental – Bf Stadtmitte/Löhr-Center – Koblenz Hbf	Mo-Fr 60'+V 05:00-00:00 Sa 120' 06:00-00:00 So/Ftg 120' 06:00-00:00 Abschnitt Macken – Burgen nur Mo-Fr(S)	Einzellinie (vsl. ab 03.01.2024) gem. Planung ÖPNV-Konzept RLP Nord
33	Koblenz Hbf – Zentralplatz/Forum – Ehrenbreitstein – Urbar – Mallendarer Berg - Vallendar	Mo-Fr 60'+V 05:00-00:00 Sa 60' 06:00-00:00 So/Ftg 120'+V 08:00-00:00 Zusätzliches Fahrtenangebot in den Nächten Fr/Sa, Sa/So und vor Feiertagen	Rechte Rheinseite (vsl. ab 12.12.2021); gem. Planung ÖPNV-Konzept RLP Nord
35	Vallendar – Bubenheim Gewerbepark (– Metternich – KO-Rauental)	Mo-Fr 60'+V 05:00-00:00 Sa 60' 06:00-00:00 So/Ftg 120'+V 08:00-00:00 Abschnitt Bubenheim – Rauental nur Mo-Fr 05:00-20:00	Rechte Rheinseite (vsl. ab 12.12.2021); gem. Planung ÖPNV-Konzept RLP Nord
110	Dierdorf – Großmaischeid – Sayn – Bendorf – Vallendar – Urbar – Ehrenbreitstein – Koblenz Hbf (RegioLinie)	Mo-Fr 120'+V 05:00-00:00 Sa 120' 06:00-00:00 So/Ftg 120' 09:00-00:00	Einzellinie (vsl. ab 11.08.2024) gem. Planung ÖPNV-Konzept RLP Nord
330	Neuwied – Weißenthurm – Mülheim-Kärlich – Bubenheim – Lützel – Bf Stadtmitte/Löhr-Center – Koblenz Hbf (RegioLinie)	Mo-Fr 30'+V 05:00-00:00 Sa 30' 06:00-00:00 So/Ftg 60' 08:00-00:00 Zusätzliches Fahrtenangebot in den Nächten Fr/Sa, Sa/So und vor Feiertagen	Linke Rheinseite (vsl. ab 12.12.2021); gem. Planung ÖPNV-Konzept RLP Nord
331	(Bassenheim -) Mülheim-Kärlich – Gewerbepark Mülheim-Kärlich – KO-Bubenheim	Mo-Fr 60'+V 05:00-21:00 Sa 60' 06:00-21:00 Bassenheim – Mülheim-Kärlich nur Mo-Fr	Linke Rheinseite (vsl. ab 12.12.2021); gem. Planung ÖPNV-Konzept RLP Nord
340	Mayen – Polch – Wolken – Industriepark A61 – Metternich – Lützel – Bf Stadtmitte/Löhr-Center – Koblenz Hbf (RegioLinie)	Mo-Fr 60'+V 05:00-00:00 Sa 120' 06:00-00:00 So/Ftg 120' 08:00-00:00 Zusätzliches Fahrtenangebot in den Nächten Fr/Sa, Sa/So und vor Feiertagen	Maifeld (vsl. ab 12.12.2021); gem. Planung ÖPNV-Konzept RLP Nord
350	(Mayen -) Ochtendung – Bassenheim – Rübenach – Metternich – Lützel – Bf Stadtmitte/Löhr-Center – Koblenz Hbf (RegioLinie)	Mo-Fr 30'+V 05:00-00:00 Sa 30' 06:00-00:00 So/Ftg 60' 08:00-00:00 Zusätzliches Fahrtenangebot in den Nächten Fr/Sa, Sa/So und vor Feiertagen Abschnitt Mayen – Ochtendung Mo-Fr 60'+V, Sa/So 120'	Maifeld (vsl. ab 12.12.2021); gem. Planung ÖPNV-Konzept RLP Nord
370	(Ulmen -) Polch – Koblenz Hbf (ExpressBus)	Mo-Fr 120'+V 05:00-20:00 Abschnitt Ulmen – Polch nur Einzelfahrten	Vordereifel (vsl. ab 12.12.2021); gem. Planung ÖPNV-Konzept RLP Nord

Linie	Linienverlauf (hin und zurück)	Verkehrstag/ Takt/Betriebszeit	Linienbündel (Betriebsbeginn)
430	Montabaur – Siershahn – Ransbach-Baumbach – Höhr-Grenzhausen – Weikersburg – Vallendar – Urbar – Ehrenbreitstein – Koblenz Hbf (RegioLinie)	Mo-Fr 60'+V 05:00-00:00 Sa 60'+V 06:00-00:00 So/Ftg 60'+V 08:00-00:00 Zusätzliches Fahrtenangebot in den Nächten Fr/Sa, Sa/So und vor Feiertagen	Einzellinie (vsl. ab 02.06.2021) gem. Planung ÖPNV-Konzept RLP Nord
460	(Westerburg -) Montabaur – Neuhäusel – Immendorf – Arenberg – Niederberg – Ehrenbreitstein – Koblenz Hbf (RegioLinie)	Mo-Fr 60'+V 05:00-00:00 Sa 60'+V 06:00-00:00 So/Ftg 60'+V 08:00-00:00 Zusätzliches Fahrtenangebot in den Nächten Fr/Sa, Sa/So und vor Feiertagen Abschnitt Westerburg – Montabaur Sa/So 120'	Einzellinie (vsl. ab 17.02.2024) gem. Planung ÖPNV-Konzept RLP Nord

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

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

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

5.4

Veränderungen des ÖPNV-Angebotes in den Stadtteilen

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

Altstadt

- Rundum-Anschluss am Zentralplatz/Forum an allen Tagen jede Stunde zu den Minuten :15 und :45 – Umsteigemöglichkeiten zwischen den Linien 2, 5, 6, 7/17, 9 jeweils in/aus beiden Richtungen, 1/11 in/aus Richtung Deutsches Eck, 3/13 in/aus Richtung Güls, 10 in/aus Richtung Arzheim und 670 in/aus Richtung Boppard.
- Weiterer Rundum-Anschluss am Zentralplatz/Forum Montag bis Samstag jede Stunde zu den Minuten 00 und 30 – Umsteigemöglichkeiten zwischen den Linien 12, 15 jeweils in/aus beiden Richtungen, 8 in/aus Richtung Sayn, 16 in/aus Richtung Moselweiß und 19 in/aus Richtung Immendorf.
- Linie 1/11 ersetzt bisherige Linien 570, 571 und 573 sowie bisherige Linie 1 auf dem Abschnitt Zentralplatz/Forum Richtung Deutsches Eck; deutlich erweitertem Angebot mit 30'-Takt an allen Wochentagen von frühmorgens bis spät-abends und überwiegender Einsatz von Gelenkbussen.
- Deutlich attraktiveres Koblenzer Nachtbusnetz mit mindestens vier Abfahrten ab Zentralplatz/Forum nach Mitternacht jede Stunde bis in den frühen Morgen – Rundum-Anschluss am Zentralplatz/Forum zwischen den Linien N1 in/aus Richtung Braubach, N2 in/aus Richtung Karthause, N3 in/aus Richtung Güls, N5 in/aus Richtung Asterstein, N6 in/aus Richtung Lay, N7 in/aus Richtung Kesselheim und N9 in/aus Richtung Immendorf; Betrieb außer an den Wochenendenächten auch in Nächten vor Feiertagen (mit Ausnahme der Weihnachtstage), auch frühmorgens an Sonn- und Feiertagen sowie am 24.12. ab Nachmittags.

- Bedienung Linie N1 zusätzlich in einer Schleife durch die Altstadt über Altengraben, Florinsmarkt und Deutsches Eck.

Arenberg, Immendorf, Niederberg

- Neues Linienkonzept mit Linien 9/19 und Bedienung Montag bis Samstag tagsüber als Ringverkehr im Bereich der Stadtteile:
- Linie 9 stadtauswärts kommend ab Niederberg Kirche über Arenberg nach Immendorf und nach kurzer Pause über L 127 und Niederberger Höhe zurück in Richtung Zentrum (Ring gegen Uhrzeigersinn).
- Linie 19 stadtauswärts kommend ab Niederberg Kirche über Niederberger Höhe und L 127 nach Immendorf und nach kurzer Pause über Arenberg zurück in Richtung Zentrum (Ring im Uhrzeigersinn).
- Neue Linie 29 von Montag bis Samstag tagsüber mit Niederflur-Minibus (ca. 15 Sitzplätze) zur Schließung der Netzlücke zwischen Arenberg und Arzheim bzw. Asterstein, ÖPNV-Erschließung des südlichen Arenberger Wohngebiets sowie Verbindung zwischen Arenberg und Immendorf untereinander.
- Durch Linien 19 und 29 Sicherung Erreichbarkeit der Nahversorgungseinrichtungen auf der Niederberger Höhe und Anbindung des künftigen Baugebiets im Bereich der ehemaligen Fritsch-Kaserne an den ÖPNV.
- Erweiterte Nachtbus-Anbindung mit Linie N9, künftig auch frühmorgens an Sonn- und Feiertagen sowie am 24.12. ab Nachmittag.

Arzheim

- Endpunkt Linie 10 künftig am Bf Stadtmitte/Löhr-Center, somit künftig auch Hin- und Rückfahrt vom Löhr-Center von/nach Arzheim ohne Umsteigen möglich.
- Anschlussverknüpfung Linie 10 am Zentralplatz/Forum zum Umstieg in nahezu alle Richtungen des Stadtgebiets.
- Neue Linie 29 von Montag bis Samstag tagsüber mit Niederflur-Minibus (ca. 15 Sitzplätze) zur Schließung der Netzlücken zwischen Arzheim/Niederberg und Asterstein (mit Nahversorgungsmöglichkeiten); Möglichkeit für Kurzstreckenfahrten innerhalb Arzheims über die Linienschleife der Linie 10 hinaus (z. B. von Haltestelle „In der Strenge“ zum „Spillesje“).
- Erweiterte Nachtbus-Anbindung mit Linie N9, künftig auch frühmorgens an Sonn- und Feiertagen sowie am 24.12. ab Nachmittag.

Asterstein, Pfaffendorfer Höhe

- Linie 5 als künftig maßgebliche Bedienung für Asterstein und Pfaffendorfer Höhe, Ersatz der heutigen Linie 27, Ende und Beginn grundsätzlich an der Goebensiedlung.
 - Aufgrund der neuen Durchmesserlinie von und nach Metternich geänderte Fahrtroute durch die Innenstadt ab Rhein-Mosel-Halle zunächst über Mainzer Str. und Markenbildchenweg zum Hauptbahnhof, dann zum Zentralplatz/Forum, weiter über Bf Stadtmitte/Löhr-Center Richtung Metternich.
 - Fahrzeit bis zum Hauptbahnhof reduziert sich um ca. 10 Minuten, Fahrzeiten zum Zentralplatz und Löhr-Center verlängern sich um jeweils ca. 5 Minuten.
- Linie 15 als zusätzliche Verdichtung der Linie 5 Mo-Fr zu den Hauptverkehrszeiten (15'-Takt für den Asterstein durch Linien 5 und 15 gemeinsam), Ende und Beginn grundsätzlich am Lullo-Reinhardt-Platz.
- Linie 26 als neue Stadtteilverbindung von Pfaffendorf über Ehrenbreitstein nach Asterstein, Pfaffendorfer Höhe und weiter zur Horchheimer Höhe im 60'-

Takt Mo-Sa tagsüber als Linienverkehr mit Niederflur-Minibus (ca. 15 Sitzplätze), spätabends sowie sonn- und feiertags Betrieb mit Anruf-Linien-Fahrten (ALF) nach Voranmeldung.

- Ganztägige Anbindung des unteren Astersteins mit Linie 26 (neben der Linie 15 zu den Hauptverkehrszeiten).
- Anschlüsse von der Linie 26 Richtung Innenstadt in Ehrenbreitstein und Asterstein, Richtung Horchheim in Pfaffendorf.
- Linie 29 als neue Stadtteilverbindung zwischen den Höhenstadtteilen von Asterstein über Arzheim und Arenberg zur Niederberger Höhe (künftiges Baugebiet ehemalige Fritsch-Kaserne und neuer Nahversorgungsstandort) im 60'-Takt Mo-Sa tagsüber mit Niederflur-Minibus (ca. 15 Sitzplätze).
- Nachtbus-Anbindung mit Linie N5, künftig auch frühmorgens an Sonn- und Feiertagen sowie am 24.12. ab Nachmittag.

Bubenheim

- Linie 7 über Gewerbepark Bubenheim bis Globus mit gegenüber der bisherigen Linie 4 erweiterter Linienführung als Durchmesserlinie durch die Innenstadt über Hauptbahnhof bis Oberwerth/CGM-Arena und zurück.
- Neue Linie 27 im 60'-Takt zwischen Kesselheim, Bubenheim und Rübenach über Globus-Markt (dort mit Anschluss an Linie 7).
- Ab 2021 Einrichtung Regio-Linie 330 (statt bisher Linie 357) mit erweitertem Taktfahrplan geplant.
- Ab 2021 Einrichtung Linie 331 (statt bisher Linie 370 zwischen Mülheim-Kärlich und Bubenheim) mit Taktfahrplan geplant.
- Ab 2021 Einrichtung neue Linie 35 zwischen Vallendar und Moselweiß Verwaltungszentrum über Bubenheim und Metternich mit Taktfahrplan geplant.
- Einrichtung einer neuen Knotenhaltestelle in der Jakob-Hasslacher-Str. zur regelmäßigen Umsteigeverknüpfung der Linien 35, 330 und 331 ab 2021
- Nachtfahrplan für Bubenheim im Rahmen der regionalen Linien geplant.

Ehrenbreitstein

- Zusätzliche Linie 19 ermöglicht besseres Angebot der Linien 9/19 im 15'-Takt von Montag bis Samstag.
- Linie 26 als neue rechtsrheinische Stadtteilverbindung zwischen Horchheimer Höhe bzw. Asterstein, Ehrenbreitstein und Pfaffendorf (mit Anschluss an Linie 6 in und aus Richtung Horchheim) im 60'-Takt mit Einsatz eines Niederflur-Minibusses (ca. 15 Sitzplätze).
- Zusätzlicher Bussteig für die Linie 26 an der Haltestelle Kapuzinerplatz/Fähre (im Bereich Hofgasse/Unterführung mit Zugang Fähre).
- Dauerhafte Bedienung der Haltestelle Im Teichert durch Linien 10 und 26; Linie 6 nach Neubau der Pfaffendorfer Brücke wieder auf ursprünglichem Weg.
- Erweiterter Nachtfahrplan der Linie 8 und erweiterte Nachtbus-Anbindung mit Linie N9, künftig auch frühmorgens an Sonn- und Feiertagen sowie am 24.12. ab Nachmittag.

Goldgrube

- Linie 9 verkehrt anstelle Linie 1 durch die Goldgrube mit leicht erweiterten Betriebszeiten frühmorgens und am späten Abend.
- Neue und erweiterte Nachtbus-Anbindung mit Linie N2, auch Frühmorgens an Sonn- und Feiertagen sowie am 24.12. ab Nachmittag.

Güls

- Nummerntausch bei Linien 3 und 13.
- Erweiterte Bedienung durch Linie 3 in Güls Süd (Bereich Laubenhof).
- Ausweitung des Angebots Linie 3/13 am Sonntagnachmittag.

- Direktverbindung Linie 3/13 zum Stadtbusknoten am Zentralplatz/Forum; umsteigefreie Verbindung zum Hauptbahnhof bleibt weiterhin bestehen.
- Räumlich (um Güls Süd) und zeitlich erweiterte Nachtbus-Anbindung mit Linie N3, künftig auch frühmorgens an Sonn- und Feiertagen sowie am 24.12. ab Nachmittag.

Horchheim, Horchheimer Höhe

- Linie 1/11 verkehrt anstelle Linie 570 mit deutlich erweitertem Angebot im 15'/30'-Takt zwischen Koblenz und Braubach bzw. Lahnstein auf der Höhe; in Niederlahnstein mit direkter Anbindung der Einkaufsmärkte.
- Anschlussverknüpfung zwischen der Linie 6 (von/nach Horchheimer Höhe) und der Linie 1/11 (nach/von Lahnstein und Koblenz) an der Haltestelle Mendelssohn.
- Linie 26 als neue rechtsrheinische Stadtteilverbindung zwischen Horchheimer Höhe (Montag bis Samstag), Asterstein, Ehrenbreitstein und Pfaffendorf (mit Anschluss an Linie 6 in und aus Richtung Horchheim) im 60'-Takt mit Einsatz eines Niederflur-Minibusses (ca. 15 Sitzplätze).
- Erweiterte Nachtbus-Anbindung mit den Linien N1 (über Hbf/Südbrücke) und N5 (über Pfaffendorf), Linie N5 künftig auch frühmorgens an Sonn- und Feiertagen sowie am 24.12. ab Nachmittag.

Karthause

- Ausweitung des Abendangebots Linie 2 im 30'-Takt.
- Ab August 2019 neue ExpressBus-Linie 615 vom Flughafen Hahn mit Halt an der Hochschule.
- Ab August 2019 neuer Taktfahrplan auf den Regionalbuslinien 620 Richtung Emmelshausen/Simmern und ergänzend 621 Richtung Waldesch.
- Erweiterte Nachtbus-Anbindung mit Linie N2, künftig auch immer in die Innenstadt zurück, auch frühmorgens an Sonn- und Feiertagen sowie am 24.12. ab Nachmittag.

Kesselheim

- Verlängerung der Linie 12 im 30'-Takt von Wallersheim bis Kesselheim.
- Neue Linie 27 im 60'-Takt zwischen Kesselheim, Bubenheim und Rübenach über Globus-Markt.
- Anschlussverknüpfung stündlich zwischen den Linien 12 und 27.
- Ab 2021 Einrichtung Linie 30 (statt bisher Linie 354) mit erweitertem Taktfahrplan geplant.
- Wegfall der bisherigen Linie 356 (Ersatz durch Linien 12 und 27).
- Neue Haltestellen: Hans-Böckler-Str. (Linie 12) und Zur Bergpflege (Linien 12, 27).
- Erweiterte Nachtbus-Anbindung mit Linie N7 (über Neuendorf hin, über Mittelweiden zurück in die Innenstadt), künftig auch frühmorgens an Sonn- und Feiertagen sowie am 24.12. ab Nachmittag.

Lay

- Ab 2021 Einrichtung Linie 31 (statt bisher Linie 301) mit erweitertem Taktfahrplan geplant.
- Ab 2021 erweiterte Nachtbus-Anbindung mit Linie N31 geplant.

Lützel

- Ausweitung der Abendangebote Linie 2 und 5 im 30'-Takt.
- Wegfall der bisherigen Linien 356 und 370, Wegfall der Haltestellen Henriette-Sonntag-Str., Meyer-Alberti-Str., Lützel Friedhof, Andernacher Str. und Otto-Schönhagen-Str.

- Erweiterte Nachtbus-Anbindung mit Linien N3 (über Metternich/Güls) und N7 (über Neuendorf/Kesselheim), künftig auch frühmorgens an Sonn- und Feiertagen sowie am 24.12. ab Nachmittag.

Metternich

- Linie 4/14 im 15'-Takt zwischen Hauptbahnhof, Universität und Metternich (Linie 14 weiter nach Rübenach) anstelle der bisherigen Linie 20; Bedienung alter Ortskern Metternich künftig im Ringverkehr, d. h. nur in Nordrichtung; Rückfahrt in Südrichtung über Rübenacher Str. und Winninger Str. zur Universität und weiter Richtung KO-Zentrum.
- Anschlussmöglichkeit zwischen Linie 4/14 und Regionalbus-Linien Richtung Rübenach, Bassenheim und Mayen an der Haltestelle Metternich Gewerbepark.
- Linie 6 verkehrt abends und am Wochenende, wenn Linie 4/14 nicht fährt, als Linienverlängerung von Moselweiß (über B49) weiter bis Universität Metternich und wieder zurück.
- Ausweitung der Abendangebote Linien 5 und 6 im 30'-Takt.
- Ab 2021 neue Linie 35 von Vallendar über Bubenheim, durch den Metternicher Gewerbepark (zwei neue Haltestellen im Bereich Metternicher Feld) und über Universität bis zum Verwaltungszentrum geplant.
- Erweiterte Nachtbus-Anbindung mit den Linien N3 und N6, künftig auch frühmorgens an Sonn- und Feiertagen sowie am 24.12. ab Nachmittag.

Mitte

- Einbindung der Quartiere entlang der nördlichen Mainzer Straße und Markenbildchenweg in das Stadtbusnetz mit den Linien 3/13 und 5/15.
- Zusätzliche Haltestelle Bahnhofstr. (in Höhe Rizzastraße) für die Linien 4/14 und 9 sowie zahlreiche Regionalbuslinien vorgesehen – als „Gegenhaltestelle“ zur Roonstr. und zur Entlastung der Haltestelle Christuskirche.
- Erweiterte Nachtbus-Anbindung mit Linien N1, N2 und N5, künftig auch frühmorgens an Sonn- und Feiertagen sowie am 24.12. ab Nachmittag.

Moselweiß

- Linie 6 verkehrt abends und am Wochenende, wenn Linie 4/14 nicht fährt, als Linienverlängerung von Moselweiß (über B49) weiter bis Universität Metternich und wieder zurück.
- Ausweitung des Abendangebotes Linie 6 im 30'-Takt.
- Erweiterte Nachtbus-Anbindung mit Linie N6, künftig auch frühmorgens an Sonn- und Feiertagen sowie am 24.12. ab Nachmittag.

Neuendorf, Wallersheim

- Ausweitung des Abendangebotes Linie 2 im 30'-Takt.
- Verlängerung der Linie 12 im 30'-Takt von Wallersheim bis Kesselheim, dort besteht stündlich Anschluss an neue Linie 27 Richtung Bubenheim (Globus-Markt) und Rübenach.
- Wegfall der bisherigen Linie 356 (Ersatz durch Linien 12 und 27).
- Erweiterte Nachtbus-Anbindung mit Linie N7 (über Kesselheim und Mittelweiden), künftig auch frühmorgens an Sonn- und Feiertagen sowie am 24.12. ab Nachmittag.

Oberwerth

- Ausweitung des Abendangebotes Linie 7/17 (bisher Linie 5) im 30'-Takt
- Zusätzliche Fahrten frühmorgens an Sonn- und Feiertagen mit Linie 17.

Pfaffendorf

- Ausweitung des Abendangebotes Linie 6 im 30'-Takt.

- Linie 26 als neue rechtsrheinische Stadtteilverbindung zwischen Horchheimer Höhe bzw. Asterstein, Ehrenbreitstein und Pfaffendorf Kirche (mit Anschluss an Linie 6) im 60'-Takt mit Einsatz eines Niederflur-Minibusses (ca. 15 Sitzplätze).
- Neue Linie 21 Montag bis Freitag im 30'-Takt zu den Hauptverkehrszeiten für Auszubildende und Berufspendler vom Zentralplatz/Forum über Pfaffendorf (B42) in Richtung Lahnstein.
- Erweiterte Nachtbus-Anbindung mit Linie N5, künftig auch frühmorgens an Sonn- und Feiertagen sowie am 24.12. ab Nachmittag.

Raental

- Ausweitung des Abendangebotes Linie 6 im 30'-Takt.
- Linie 4/14 im 15'-Takt zwischen Hauptbahnhof, Verwaltungszentrum, Universität und Metternich (Linie 14 weiter nach Rübenach) anstelle der bisherigen Linie 20.
- Führung Linie 3/13 über Moselstausee mit neuer Haltestelle Karl-Tesche-Str. (Zugang künftiges Hallenbad).
- Erweiterte Nachtbus-Anbindung mit Linien N3 und N6, künftig auch frühmorgens an Sonn- und Feiertagen sowie am 24.12. ab Nachmittag.

Rübenach

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

Stolzenfels

- Ab August 2019 neuer Taktfahrplan auf der Linie 670 (statt bisher Linie 650) mit erweitertem Angebot abends, am Wochenende und im Nachtverkehr.

Südliche Vorstadt

- Ausweitung des Abendangebotes Linie 7/17 (bisher Linie 5) im 30'-Takt.
- Linie 1/11 verkehrt anstelle Linie 570 mit deutlich erweitertem Angebot im 15'/30'-Takt zwischen Koblenz und Braubach bzw. Lahnstein auf der Höhe.
- Ab August 2019 neuer Taktfahrplan auf der Linie 670 (statt bisher Linie 650) mit erweitertem Angebot abends, am Wochenende und im Nachtverkehr.
- Erweiterte Nachtbus-Anbindung mit Linien N1 und N5, künftig auch frühmorgens an Sonn- und Feiertagen sowie am 24.12. ab Nachmittag.

5.5 Übergangsregelungen für das Fahrplanjahr 2020/2021

Der neue Betrieb der Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ und „Lahnstein“ startet zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020. Das neue Linienkonzept des Landkreises Mayen-Koblenz mit den Linienbündeln „Maifeld“, „Linke Rheinseite“ und „Rechte Rheinseite“ wird, bedingt durch die zunächst erforderliche Harmonisierung der Genehmigungslauf-

zeiten, erst ein Jahr später, zum Fahrplanwechsel 2021 starten. Da die Linien der Linienbündel des Landkreises Mayen-Koblenz auch maßgeblich die ÖPNV-Angebotsleistung in bestimmten Koblenzer Stadtteilen prägen, bedarf es übergangsweise für die Dauer des Fahrplanjahres 2020/2021 einzelner Abweichungen vom zuvor dargestellten Linienkonzept, um wesentliche Verschlechterungen in den betroffenen Stadtteilen während des genannten Zeitraums zu vermeiden. Folgende vorübergehende Abweichungen sind vorgesehen:

Übergangsregelung Linie 6 / Stadtteile Lay, Metternich

Die Linie 6 verkehrt im Fahrplanjahr 2020/2021 mit 2 Fahrtenpaaren, Abfahrten nach 21:30 und 22:30 Uhr (täglich) ab Zentralplatz/Forum, ab Moselweiß Gülser Brücke nicht bis Universität Metternich und zurück, sondern bis Lay Obermark und zurück.

Bei den Fahrten zwischen Moselweiß und Metternich handelt es sich um eine zusätzliche Verbindung im Linienkonzept, insofern kommt es im Fahrplanjahr 2020/2021 zu keiner Verschlechterung gegenüber dem Bestand. Ab Dez. 2021 ist geplant, Lay abends durch die neue Linie 31 (bisher Linie 301) zu bedienen, dann tritt die Übergangsregelung außer Kraft.

Übergangsregelung Linie N6 / Stadtteile Lay, Metternich

Die Linie N6 verkehrt im Fahrplanjahr 2020/2021 nicht bis/ab Universität Metternich, sondern nur bis/ab Moselweiß Gülser Brücke. 3 Fahrtenpaare mit Abfahrten nach 23:30 Uhr (täglich), 00:30 und 01:30 Uhr (in den „Nachtbus-Nächten“) ab Zentralplatz/Forum verkehren darüber hinaus bis/ab Lay Obermark und zurück.

Bei den Nachtbus-Fahrten zwischen Moselweiß und Metternich handelt es sich um eine zusätzliche Verbindung im Linienkonzept, insofern kommt es im Fahrplanjahr 2020/2021 zu keiner Verschlechterung gegenüber dem Bestand. Ab Dez. 2021 ist geplant, Lay im Nachtverkehr durch die neue Linie N31 zu bedienen, dann tritt die Übergangsregelung außer Kraft.

Übergangsregelung Linie 8 / Gemeinde Urbar

Die Linie 8 verkehrt im Fahrplanjahr 2020/2021 mit 2 Fahrten in Fahrtrichtung Sayn, Abfahrten nach 00:30 und 01:30 Uhr (in den „Nachtbus-Nächten“) ab Zentralplatz/Forum, im Bereich Urbar nicht entlang der B42, sondern über den Ortskern Urbar mit den Haltestellen „Rheineck“, „Alter Kirchplatz“ und „Arenberger Str.“ und weiter zur B42 in Richtung Sayn. Ab Dez. 2021 ist geplant, Urbar durch einen Nachtverkehr im Rahmen der Linie 33 zu bedienen, dann tritt die Übergangsregelung außer Kraft.

Übergangsregelung Linien 350, 353, 359 / Stadtteil Rübenach

Die Linien verkehren im Fahrplanjahr 2020/2021 stadteinwärts und stadtauswärts über die Haltestelle „Grabenstraße“ (mit Mo-Fr mindestens 2 Fahrten je Stunde und Richtung, Samstag, Sonn- und Feiertag allen Fahrten), sofern die Haltestelle in dem Zeitraum (nach Abschluss von Straßenbaumaßnahmen) anfahrbar ist und die Stadt Koblenz die Aufhebung des Durchfahrtsverbots in der Lambertstraße zur Aachener Straße für stadtauswärts fahrende Busse veranlasst haben wird. Das ab Dez. 2021 geplante Linienkonzept im Rahmen der neuen Linie 350 wird diese Linienführung vsl. dauerhaft vorsehen.

5.6

Konzept Haltestelleninfrastruktur

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

5.6.1 Anzahl der Haltestellen im Stadtgebiet

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

- Das Haltestellennetz in Koblenz umfasst im Status quo insgesamt 273 Haltestellen bzw. 557 Bussteige.
- Mit der Umsetzung des Linienkonzepts Stadtbus Koblenz 2020 sowie der für Koblenz relevanten Teile der Angebotskonzeption im Linienbündel „Lahnstein“ werden ab Dezember 2020 weitere 17 Haltestellen (35 Bussteige) neu eingerichtet und 4 bestehende Haltestellen (8 Bussteige) nicht mehr bedient.
- Mit der Umsetzung der Angebotskonzeptionen in den Linienbündeln des Landkreises Mayen-Koblenz vsl. im Dezember 2021 sind 4 weitere Haltestellen (7 Bussteige) neu einzurichten, 3 bestehende Haltestellen (5 Bussteige) entfallen dann.
- Der Busverkehr in Koblenz wird dann perspektivisch ca. 290 Haltestellen bzw. rund 590 Bussteige umfassen.

5.6.2 Kategorisierung der Haltestellen

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

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

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

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

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

Tabelle 33: Mengenverteilung der Bussteige zu Haltestellenkategorien

Kategorie Nummer	Anzahl Bussteige, bestehende HST	Anzahl Bussteige, künftige neue HST	Anzahl Bussteige, künftig wegfallend	Summe Bussteige je Kategorie
1	40	---	---	40
2	11	2	---	13
3	85	3	---	88
4	409	21	13	417
5	12	16	---	28
Summe Kat. 1-5	557	42	13	586

5.6.3

Ausstattungsstandards

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

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

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

Tabelle 34: Anwendung der Ausstattungselemente nach Haltestellenkategorien

Ausstattungsmerkmale	Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Kat. 5
H-Schild, Mast, Fahrplanaushang (BO-Kraft/NVP/VRM)	X	X	X	X	X
Beleuchtung (25-50 lux)	X	X	X	X	(X)
Erhöhte Bordsteine (16-20 cm)	X	X	X	X	
Boden- und Leitelemente	X	X	X	X	
Sitzgelegenheit und Abfallbehälter	X	X	X	X	(X)
Witterungsschutz mit Fahrplanvitrine(n)	X	X	X	X	(X)
Fahrgastinformationssäule	X	X	(X)		
Echtzeitinformationen für Haltestellen via Handy-App	X	X	X	X	X
Dynamische Fahrgastinformation (DFI „light“)			X		
Dynamische Fahrgastinformation (Netzstrom)	X	X			

5.6.4

Umsetzung Beschilderung und Fahrgastinformation

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

Eine Neubeschilderung zum Betriebsstart im Dezember 2020 ist mindestens erforderlich für

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

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

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

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

Tabelle 35: Neubeschilderung der Bushaltestellen bis Ende 2024

Fertigstellung bis	Maßnahme Beschilderung	Anzahl Bussteige	Bemerkungen
Dez. 2020	Neubeschilderung HST Kat. 1 und 2	51	davon 12 mit DFI
Dez. 2020	Neue und geänderte Haltestellen	30	
Dez. 2020	Neue und geänderte Haltestellen	55	H-Schilder privater VU
Dez. 2020	Neuausschreibungen Regionalbus	20	
Dez. 2020	Erneuerung Folien evg-Altschilder	---	rd. 400 Bussteige
Dez. 2021-2024	Neuausschreibungen Regionalbus	50	Prio. 1
Dez. 2021-2024	Neubeschilderung sonst. HST Kat. 3	80	Prio. 2, davon 50 mit DFI
Dez. 2021-2024	Neubeschilderung sonst. Haltestellen	300	Prio. 3
Summe	Alle Bussteige der Haltestellen	586	

5.6.5 Umsetzung barrierefreier Haltestellenausbau

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

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

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

Noch nicht mit erhöhten Bordsteinen und weiteren barrierefreien Ausstattungselemen-
ten ausgebaut sind derzeit ca. 353 Bussteige. Zusätzlich müssen noch 28 Bussteige neu
einrichtender Haltestellen barrierefrei ausgebaut werden.

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

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

- **Balduinbrücke:** barrierefreier Ausbau der Bussteige und der Zuwegung

Folgende weiteren Maßnahmen sind zu planen und umzusetzen:

- Neubau der Haltestelle Jakob-Hasslacher-Str. im Bubenheimer Gewerbepark als Umsteigeknoten für Stadt-Umland-Linien (2 Bussteige für jeweils 2-3 Busse und barrierefreie Fahrbahnquerung (Kategorie 2-Haltestelle!))
- Umbau noch nicht barrierefreier Haltestellen der Kategorie 3
- Umbau ausgewählter, noch nicht barrierefreier Haltestellen der Kategorie 4
- Umbau übriger, noch nicht barrierefreier Haltestellen der Kategorie 4 (bzw. nur „weitgehend“ barrierefrei, wenn nicht alle Merkmale der Barrierefreiheit an Ort und Stelle technisch umsetzbar sind)
- Sukzessive Erneuerung barrierefrei ausgebauter Haltestellen der „1. Generation“ (von vor 2015).

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

Tabelle 36: Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen bis Ende 2030

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

5.6.6 Organisation und Umsetzung der Haltestellenmodernisierung

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

Festlegung 22: Modernisierung und Umbau der Haltestellen

- a) Die Stadt Koblenz beabsichtigt, die Verpflichtung für den Ausbau und die Instandhaltung der Infrastruktur aller Haltestellen im gesamten Stadtgebiet Koblenz zum Gegenstand des öffentlichen Dienstleistungsauftrags für den Betrieb des Linienbündels „Stadtverkehr Koblenz“ ab Fahrplanwechsel 2020/2021 zu machen.

- b) Dies beinhaltet die Übernahme sämtlicher erforderlichen operativen Leistungen für Planung und Projektmanagement durch das künftig das Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ betreibende Verkehrsunternehmen. Die entsprechenden Kapazitäten sind seitens des neuen Betreibers ab Betriebsaufnahme unverzüglich bereitzustellen.
- c) Für die Realisierung der Aus- und Umbaumaßnahmen an Haltestellen wird ein Zeitraum von 10 Jahren, beginnend zum 01.01.2021 festgelegt. Wenn und soweit einzelne Maßnahmen unabhängig davon zu realisieren sind, werden diese bedarfsgerecht umgesetzt. Die Einrichtung und Kennzeichnung von Haltestellen mit den geforderten aktuellen Fahrgastinformationen und Aushangmöglichkeiten ist nach den festgelegten Standards bei Erfordernis jederzeit zu gewährleisten.
- d) Für Planung und Umsetzung des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen im Stadtgebiet – inkl. der „großen“ Umbaumaßnahmen am Busbahnhof Löhr-Center, am Hauptbahnhof/ZOB und der Hauptbahnhof Westseite – sowie die Modernisierung und Instandhaltung der Haltestelleneinrichtungen inkl. Fahrgastinformation wird für den genannten Zeitraum ein Finanzierungsbedarf von ca. 20 Mio. € veranschlagt.

Die Übersicht aller Haltestellen im Stadtgebiet Koblenz mit Zuordnung zu Haltestellen-Kategorien sowie den derzeit und künftig dort abfahrenden Linien ist im Anhang A zu finden.

5.7 *Konzept Fahrpreis und Tarife*

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

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

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

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

Festlegung 23: Fahrpreise und Tarife im Stadtgebiet Koblenz

- a) Für Netzfahrscheine des Verkehrsverbunds Rhein-Mosel (VRM) im Stadtgebiet Koblenz sollen die Preise ab dem 12.12.2020 bis zu rd. 30% bei den Barverkäufen und der Wochenkarte sowie um 15% bis 20% bei den Monatskarten gesenkt werden.
- b) Das sogenannte eTicket der evm Verkehrs GmbH soll auch zukünftig weiter angeboten und auf ein Preisniveau von 30% unter dem Regelpreis für 1 Zone, 2 Zonen

und 3 Zonen des VRM abgesenkt werden und somit für den zukünftigen Betreiber des Stadtverkehrs im Koblenz verpflichtend gelten.

- c) **Eine exakte Festlegung wird im VRM und erst im Frühjahr 2020 erfolgen, weil erst dann die Preisbasis für das Jahr 2020 und die zu erwartenden Regelpreisanpassungen für das Jahresende zum Fahrplanwechsel 2020/2021 bekannt sein werden.**
- d) **Die Stadtverwaltung wird ermächtigt, die notwendigen Festlegungen im Kreis der Gesellschafter der VRM GmbH herbeizuführen.**

Erläuterung: Gemessen an den Preisen in anderen Städten und Verkehrsverbänden ist der Preis in Koblenz überdurchschnittlich hoch, was sowohl Fachgutachter als auch die in den letzten Jahren durchgeführten Erhebungen und Kundenbefragungen bestätigen. Deshalb soll der Fahrpreis/Tarif wie dargelegt erheblich reduziert werden.

Angestrebt ist dabei ein Preisniveau, welches eine wirksame Preiselastizität (durch die Preissenkung) und eine deutliche Nachfragesteigerung nicht zuletzt auch in Verbindung mit der Angebotsverbesserung durch das Linienkonzept Stadtbus Koblenz 2020 erwarten lässt. Gemäß dem sog. Fortschritts-Szenario des Verkehrsentwicklungsplans⁸⁹ soll damit der Modal Split des ÖPNV im Stadtgebiet von Koblenz auf 12% (Stand: 2017) auf 14% (Ziel: 2030) erhöht werden.

Die Reduzierung soll zunächst für die sogenannten Netzkarten des VRM im Stadtgebiet von Koblenz greifen. Dadurch profitieren die Inhaber von Wochenkarten, Monatskarten usw. aber auch diejenigen, die nur sporadisch an einem Tag eine Hin- und Rückfahrt (Tageskarte) tätigen. Mit der neuen Preisstruktur werden im Vergleich zum derzeit gültigen Fahrpreis Senkungen von bis zu 31% vorgenommen.

Darüber hinaus werden über das sog. eTicket der evm Verkehrs GmbH Rabattierungen für Einzelfahrscheine um bis zu 33% vorgesehen (aktuell: 20%). Bei diesem Konzept werden vorerst nur die Preise/Tarife für Busfahrten in Koblenz reduziert. Durch diese Reduzierung wird es zu Einnahmeverlusten kommen. Diese sollen in den Folgejahren durch erhöhte Nachfrage kompensiert werden. Die dazu durchgeführten Plankalkulationen zeigen, dass dies realistisch ist.

Die nur für das Stadtgebiet Koblenz geltende Reduzierung bedarf der Zustimmung der VRM-Gesellschafterversammlung.

5.8

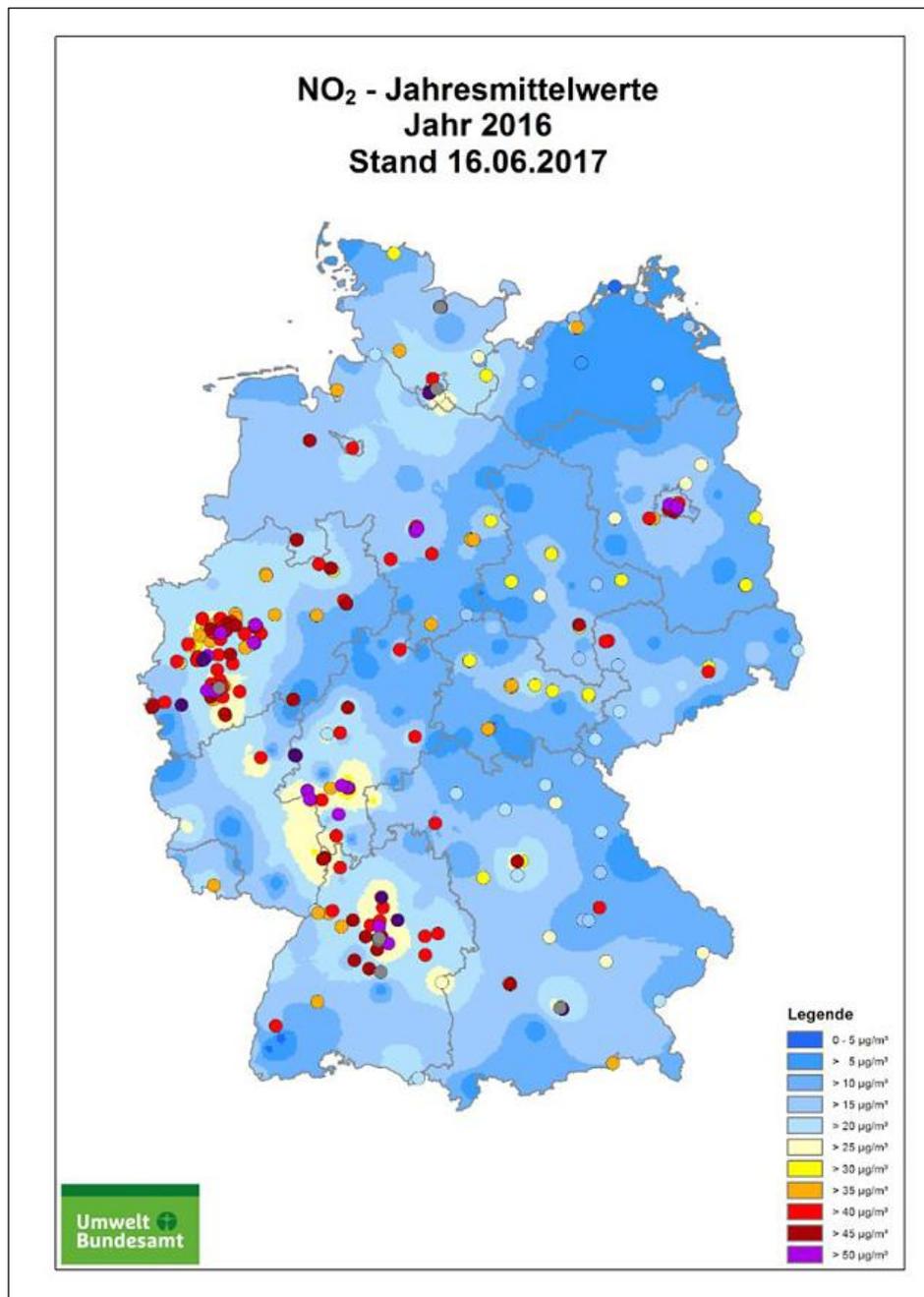
Konzept alternative Antriebstechnologien im ÖPNV

Stickoxide gehören zu den reaktiven Stickstoffverbindungen und führen zu einer Vielzahl von negativen Gesundheits- und Umweltwirkungen. Die Stadt Koblenz lag im Jahr 2016 laut des Umweltbundesamtes mit seinem NO₂-Jahresmittelwert bei einem Jahresmittelwert von 43 µg/m³ und zählt damit zu den Städten in Deutschland, die das Jahresmittel von 40 µg/m³ überschreiten⁹⁰ (vgl. Abbildung 10).

⁸⁹ gem. VEP, vgl. Beschluss Stadtrat vom 30.08.2018

⁹⁰ Umweltbundesamt: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/370/dokumente/no2_2016.pdf (letzter Abruf Oktober 2018).

Abbildung 10: Überschreitung des NO₂-Jahresgrenzwertes 2016⁹¹



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

⁹¹ Umweltbundesamt: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/3593/dokumente/no2_2017.pdf (letzter Abruf Oktober 2018).

Festlegung 24: Alternative Antriebstechnologien im ÖPNV

- a) Bei allen ab dem 12.12.2020 in Koblenz im ÖPNV erstmalig im Regelbetrieb eingesetzten Bussen der Fahrzeugtypen Niederflur-Gelenkbus (GBn) und Niederflur-Solobus (Bn) wird als alternative Antriebstechnologie der Gasantrieb vorgegeben.
- b) Der Einsatz von Bussen mit Gasantrieb wird unter die folgenden Bedingungen gestellt: Zum 12.12.2020 sind 27 Gelenkbusse und 2 Solobusse als Neufahrzeuge mit Gasmotor zum Einsatz zu bringen.
- c) Es sind nur Busse zulässig, die dem neuesten Stand der Technik entsprechen, eine serielle Mild-Hybrid-Komponente zur Gewinnung, Speicherung und Rückspeisung von Bremsenergie aufweisen und nach dem aktuellen Stand der Novellierung der „Clean-Vehicle-Richtlinie“ der Europäischen Union, so wie im Entwurf COM (2017) 653 final abgebildet, auch langfristig zum Einsatz kommen können.
- d) In den ersten 2 Jahren, also bis zum 11.12.2022, kann CO₂-neutrales Gas mit Zertifizierung zum Einsatz gebracht werden. Ab dem 12.12.2022 sind diejenigen Gase zum Einsatz zu bringen, die im Ergebnis zu einer Klassifizierung der Busse als „lokal emissionsfrei“ nach der dann verabschiedeten Novelle der „Clean-Vehicle-Richtlinie“ der EU ermöglichen.
- e) Die Stadt Koblenz geht davon aus, dass Biomethan und Gase nach dem Power-to-Gas-Ansatz mit Biomethan (PtG BMG) zulässig sein werden. Wenn und soweit andere Gase ebenfalls diese Klassifizierung erreichen, gelten auch diese als zulässig. Gleiches gilt, wenn in der finalen Fassung der neuen Richtlinie CO₂-neutrale Gase als gleichwertig zugelassen werden.
- f) Zusätzlich wird das im Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ tätige Verkehrsunternehmen verpflichtet, mindestens einen rein elektrisch angetriebenen Linienbus ab 12.12.2020 zum Einsatz zu bringen. Dabei können auch Busse zum Einsatz kommen, die ab Juni 2019 (oder später) zugelassen wurden und vor dem 12.12.2020 bereits im Einsatz waren.

Erläuterung: Die Stadt Koblenz lag im Jahr 2016 laut Umweltbundesamt mit seinem NO₂-Jahresmittelwert über den zulässigen Grenzwerten. Nach entsprechenden Untersuchungen des Umweltbundesamtes werden hierbei durch die Linienbusse im Nahverkehr pro Verkehrsträger in Gramm pro Personenkilometer die höchsten Belastungen verursacht.

Daraus leitet die Stadt Koblenz die Verpflichtung ab, die Ausrüstung aller in Koblenz im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge mit Dieselmotoren, wie sie ab dem 12.12.2020 zum Einsatz kommen, mit den dann gültigen strengsten Abgasnormen umzusetzen. Folglich wird bei Altfahrzeugen, die insbesondere auf den Linien des Linienbündels „Stadtverkehr Koblenz“ eingesetzt werden, die verpflichtende Nachrüstung mit SCR-Filtern zur Bedingung gemacht. Dadurch wird zum derzeitigen Standard ein wirksamer Beitrag zum Klimaschutz und zur Luftreinhaltung geleistet. Gleichzeitig ist dies für viele Fahrgäste ein weiteres Element eines attraktiven ÖPNV-Angebotes.

Nach dem Vorschlag zur Novellierung der RiLi 2009/33/EG „Clean Vehicle Directive“ vom Oktober 2018 (gem. COM (2017) 653 final) gelten als alternative bzw. lokal emissionsfreie Antriebe Batterie-elektrische Busse, Busse mit Wasserstoff und Brennstoffzelle sowie Busse mit Gasantrieb unter Verwendung von Biomethan bzw. nach dem Power-to-Gas-Konzept.

Unter Berücksichtigung der lokalen Emissionen, dem CO₂-Minderungspotential, der Lade- bzw. Tankzeit, dem technischen Reifegrad sowie dem Infrastrukturaufwand und den Kosten wird die Stadt Koblenz den Einsatz von Bussen mit Gasantrieb im Nahverkehrsplan bis auf weiteres vorgeben.

Im Zuge der Einführung von Bussen mit Elektroantrieb wird zunächst der Einsatz eines Fahrzeugs für den Linienbetrieb realisiert. Die Beschaffung einer größeren Anzahl an Elektrobussen ist zu einem späteren Zeitpunkt vorgesehen, wenn die notwendige technische Reife und die wirtschaftlichen Bedingungen kalkulierbar sind.

5.9 *Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes*

Für die Weiterentwicklung des Koblenzer ÖPNV spielen neben dem Linienkonzept für das Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ ab Dezember 2020 sowie der Linienkonzeptionen für die nach Koblenz ein- und ausbrechenden Linien bzw. Linienbündel unter der Federführung benachbarter Aufgabenträger weitere Themen eine Rolle, die für eine zukünftige Implementierung geprüft werden sollen.

Die nachfolgende Festlegung von Prüfaufträgen zeigt die Erfordernisse auf, welche Sachverhalte ergebnisoffen zu prüfen sind mit der Option einer späteren Realisierung so oder in ähnlicher Form.

Festlegung 25: Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes

- a) Es ist die Weiterentwicklung der ÖPNV-Anbindung des Areals „Kemperhof - Gemeinschaftsklinikum Mittelrhein“ unter den Aspekten der barrierefreien Busanbindung und Möglichkeit der Verknüpfung MIV und ÖPNV zu prüfen, dies auch und vor allem im Zusammenhang mit den Planungen zum Bau eines Bahnhofpunkts Raental/Verwaltungszentrum.
- b) Hinsichtlich der multimodalen Vernetzung verschiedener Verkehrsträger im Stadtverkehr ist die Möglichkeit der stärkeren Verzahnung zwischen einzelnen Angeboten mit dem ÖPNV und als Teil des ÖPNV-Angebots zu prüfen. Dies betrifft etablierte Angebote, wie Carsharing, ebenso wie neue Mobilitäts- und Serviceleistungen, wie den Aufbau eines Mietfahrradsystems oder Bus- und Bahnlinien ergänzender App-basierter On-Demand-Mitfahrgelegenheiten im Stadtgebiet Koblenz.
- c) Es ist die Erprobungs- und Marktreife der Anwendung autonomer ÖPNV-Betriebskonzepte im Stadtgebiet Koblenz zu prüfen, z. B. mittels autonom fahrender Shuttle-Verkehre als Ergänzung zu den klassischen ÖPNV-Linien.
- d) Die Verlängerung der Linie 10 vom Bf Stadtmitte/Löhr-Center bis zum Hauptbahnhof und zurück soll geprüft werden. Aufgrund der Erfordernis eines zusätzlichen Fahrzeugs inkl. Personal für diese Maßnahme unter den Rahmenbedingungen des neuen Linienkonzepts ist zu prüfen, ob und wie dieser Mehrbedarf wirtschaftlich gerechtfertigt werden kann.
- e) Die Einrichtung zusätzlicher Haltestellen in Niederberg Friesenstraße (für Linien 9/19, nördlich des Kreisels L 127), Arenberg Pater-Fröhlich-Str. (für Linien 9/19 und 29, im Zuge der L 127) sowie in Arenberg Kirche (zusätzlicher Bussteig für die Linien 19 und 29 gegenüber der bestehenden Halteposition) soll geprüft werden.
- f) Die Möglichkeit der Einrichtung einer Busspur (ggf. mit Fahrradstreifen) im Zuge Bahnhofstraße und der dort neu einzurichtenden Haltestelle für die Linien 4/14, 9 und mehrere vertaktete Regionalbuslinien (u. a. in Richtung Rübenach, Bubenheim und Kesselheim) ist zu prüfen.
- g) Übergangsweise bis zur baulichen Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit im Stadtgebiet Koblenz soll geprüft werden, wie und mit welchem Aufwand ergänzende Maßnahmen umgesetzt werden können, um die Mobilität behinderter Menschen in der Stadt Koblenz (kurzfristig) zu verbessern.

5.10 *Strategische Umweltprüfung*

Nach dem Landesgesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (LUVPG) ist für den NVP⁹² eine Strategische Umweltprüfung durchzuführen, wenn dieser einen Rahmen über die Zulässigkeit von Vorhaben setzt, d. h. Festlegungen trifft mit Bedeutung für spätere Zulassungsentscheidungen, insbesondere zum Bedarf, zur Größe, zum Standort, zur Beschaffenheit, zu Betriebsbedingungen dieser Vorhaben oder zur Inanspruchnahme von Ressourcen⁹³. Gemeint sind solche Vorhaben für den öffentlichen Verkehr,

- die in Anlage 1 des LUVPG aufgeführt sind oder
- die nach Bundesrecht einer Umweltverträglichkeitsprüfung oder Vorprüfung des Einzelfalls bedürfen.

In Anlage 1 des LUVPG sind unter Nr. 3 Verkehrsvorhaben keine Vorhaben aufgeführt, die in die Zuständigkeit der Stadt Koblenz als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV fallen.

Nach Bundesrecht sind in Anlage 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) unter Nr. 14 Verkehrsvorhaben folgende Vorhaben aufgeführt, die in die Zuständigkeit der Stadt Koblenz als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV fallen können:

- Bau einer anderen Bahnstrecke für den öffentlichen spurgeführten Verkehr⁹⁴ mit den dazugehörigen Betriebsanlagen,
- Bau einer Bahnstrecke für Straßenbahnen, Stadtschnellbahnen in Hochlage, Untergrundbahnen oder Hängebahnen im Sinne des PBefG, jeweils mit den dazugehörigen Betriebsanlagen.

Der vorliegende NVP der Stadt Koblenz enthält keinerlei Rahmensetzungen für Vorhaben im o. g. Sinne. Eine strategische Umweltprüfung im Rahmen des vorliegenden NVP ist demnach nicht vorzunehmen.

⁹² vgl. Anlage 2 Nr. 2.1 LUVPG vom 22. Dezember 2015

⁹³ vgl. § 3 (2) Satz 2 LUVPG vom 22. Dezember 2015

⁹⁴ welche nicht unter das Eisenbahnrecht fällt

6. Organisation und Finanzierung

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

6.1 Zuständigkeiten (Federführungen)

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

Die Stadt Koblenz ist Aufgabenträgerin für den straßengebundenen ÖPNV im Stadtgebiet gemäß § 5 Abs. 1 Nahverkehrsgesetz Rheinland-Pfalz (NVG). Sie ist auch zuständig für alle anderen öffentlichen Verkehrsangebote, die sowohl im Stadtverkehr als auch anteilig im Regionalverkehr fahren. Die Abgrenzung erfolgt nach dem verkehrlichen Gewicht⁹⁵ 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 Verkehre⁹⁶. Für diese Verkehre ist die Stadt aber nicht als Aufgabenträgerin, sondern in ihrer Funktion als Schulträgerin und damit als Schulwegkostenträger gemäß § 69 Schulgesetz Rheinland-Pfalz (SchulG) zuständig. Als Schulwegkostenträgerin kauft die Stadt zudem in größerem Umfang Schülerfahrkarten im ÖPNV bei den Verkehrsunternehmen, die zum überwiegenden Anteil unentgeltlich an die Schülerinnen und Schüler ausgegeben werden.

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

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

⁹⁵ Hier sind v. a. die Anteile der Verkehrsleistung, die wesentlichen Verkehrsfunktionen jeweils, in Kombination und in Verbindung mit dem Bezugsgebiet sowie betriebsspezifische Anforderungen ausschlaggebend.

⁹⁶ Es handelt sich dabei um Verkehre, die freigestellt sind von den Pflichten im Linienverkehr und nur nach Bedarf durchgeführt werden und damit nicht für die Allgemeinheit zugänglich sind

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

6.2 *Benennung der Finanzierungsträger*

Der SPNV als Rückgrat des regionalen ÖPNV sowie künftig wettbewerblich zu vergebende Regio(bus)linien werden aus den Mitteln des Zweckverbandes SPNV Nord finanziert. Diese Mittel werden seitens des Landes aus der Zuweisung von Bundesmitteln nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG) getragen. Dieses gilt ausschließlich der Finanzierung des SPNV und des sonstigen ÖPNV⁹⁷ und ist insofern die zentrale gesetzliche Finanzierungsgrundlage für den übergeordneten Nahverkehr.

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

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

Mit den Ausgaben als **Schulwegkostenträgerin** leistet die Stadt Koblenz einen wichtigen Beitrag zur Finanzierung des ÖSPV im Stadtgebiet. Die Stadt erhält dazu jährlich eine Landeszuweisung, im Jahr 2017 einen Betrag von 2.849.795 €. Zusätzlich werden 69.236 € durch Elternbeiträge zur Schülerbeförderung vereinnahmt. Die Ausgaben für die Schülerbeförderung im Bezugsjahr stellen sich wie folgt dar:

- 3.196.161 € für Schülerfahrkarten im ÖPNV,
- 299.216 € für den freigestellten Schülerverkehr.

Damit verbleibt für die Schülerbeförderung eine Kostenunterdeckung (in 2017) in Höhe von 576.346 € bei der Stadt, davon 277.130 € für ÖPNV-Fahrkarten.

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

- 252.107 € Verbundumlage und Ausgleichszahlung⁹⁸ an die VRM GmbH,
- 61.635 € sonstige Zuschüsse und Ausgleichszahlungen für einzelne Linienfahrten für Taktverdichtung und Nachtbus-Verkehre.

Im Saldo dieser Leistungen bleiben bei der Stadt bereits heute ÖPNV-Ausgaben in Höhe von 176.601 € jährlich, die aus eigenen Mitteln bestritten werden (davon 114.966 € verpflichtend).

⁹⁷ Die Mittel werden in Rheinland-Pfalz auch zur Finanzierung nicht kostendeckender Regionalbuslinien, die eine SPNV ergänzende Funktion im bzw. zum SPNV-Netz haben, verwendet.

⁹⁸ Mindererlösausgleich für die VRM-Tarifanerkennung im Schrägaufzug und auf der Fähre Ehrenbreitstein

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 455.000 € 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 Gemeindegewerung GmbH (Koblenz) unentgeltlich aufgestellt, gereinigt und gewartet. Diese werden durch Werbeeinnahmen mit der in die Wartehalle integrierten Leuchtvitrine finanziert. Weitere Zuständigkeiten der Stadt beziehen sich auf Bau, Installation und Unterhalt von Busspuren bzw. Sonderspuren für den ÖSPV und Maßnahmen zur ÖPNV-Beeinflussung von Lichtsignalanlagen.

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

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

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

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

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

6.3

Künftige Vergabe der Busverkehrsleistungen

Die Stadt Koblenz als Aufgabenträger für den lokalen ÖSPV hat die künftigen Vergabeoptionen gemäß Verordnung (EG) 1370/2007 nach Ablauf des überwiegenden Teils an Liniengenehmigungen im innerstädtischen ÖSPV (Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“)

zum 11.12.2020 geprüft. Es wird dabei eine Direktvergabe nach Artikel 5 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007 an einen internen Betreiber angestrebt.

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

6.4 ***Aufstellung eines Finanzierungsplans***

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

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

Anhang A Haltestellenverzeichnis für die Stadt Koblenz

Das nachfolgende Verzeichnis enthält die künftig einheitlich zu verwendenden Haltestellenbezeichnungen für das Koblenzer Stadtgebiet, sortiert nach Ortsteilen und den Haltestellen-Bezeichnungen. Neu einzurichtende Haltestellen sind mit Sternchen (*) gekennzeichnet. Zusätzlich sind die Zuordnung zur Haltestellen-Kategorie (Kat.) gemäß Kapitel 5.5.2 ausgewiesen sowie die abfahrenden Linien lt. Status quo (Fahrplanjahr 2017/2018) und gemäß Maßnahmenkonzept (Fahrplanjahr 2020/2021).

Ortsteil	Haltestellen-Bezeichnung	Kat.	Linien im Fahrplan 2017/18	Linien im Fahrplan 2020/21
Arenberg	Alte Emser Str.	4	9, N9	9, 19, N9
Arenberg	Auf dem Forst	4	9, N9	9, 19, N9
Arenberg	Dahlienweg	3	9, N9	9, 19, N9
Arenberg	Fichtenweg *	5	---	29
Arenberg	Kirche	4	9	9, 19, 29
Arenberg	Kloster	4	460	19, 29, 460
Arenberg	Pfarrer-Kraus-Str.	4	9, N9, 460	9, 19, 460, N9
Arenberg	Silberstr.	4	9, N9	9, 19, 29, N9
Arenberg	Falkenweg *	5	---	29
Arzheim	Am Kapellchen	4	10, N9	10, 29, N9
Arzheim	Arzheimer Schanze	4	10, N9	10, N9
Arzheim	Griesenbachstr. *	5	---	29
Arzheim	Hermann-Löns-Str.	4	10, N9	10, 29, N9
Arzheim	Im Pelzer	4	10, N9	10, 29, N9
Arzheim	In der Strenge	3	10, N9	10, 29, N9
Arzheim	Mühlental/Hinterdorfstr. *	5	---	29
Arzheim	Schulplatz	4	10, N9	10, 29, N9
Arzheim	Spillesje	4	10, N9	10, 29, N9
Asterstein	Feuerwehrfachschule	4	27, N7	5, 15, 26, N5
Asterstein	Fritz-von-Unruh-Str.	4	27, N7	5, N5
Asterstein	Goebensiedlung	4	27, N7	5, 15, 26, 29, N5
Asterstein	Lindenallee	4	27, N7	5, 15, 26, N5
Asterstein	Lullo-Reinhardt-Platz	4	27, N7	15, 26, N5
Asterstein	Rottmannstr.	4	27	5, 15, 516
Asterstein	Schulzentrum	3	27, N7	5, 15, 26, 29, 516, N5
Asterstein	Seniorenzentrum	4	27, N7	5, 29, N5
Asterstein	Sophie-von-La-Roche-Str. *	5	---	29
Bubenheim	Ferdinand-Nebel-Str	4	4	7
Bubenheim	Globus	4	4	7, 27
Bubenheim	IKEA	4	4, 357	7
Bubenheim	In den Wiesen *	4	---	27, 357
Bubenheim	Jakob-Hasslach-Str. *	2	---	357
Bubenheim	Mailust *	5	---	27
Bubenheim	St.-Maternus-Str. *	3	---	27
Bubenheim	Weißenthurmer Str.	3	357, N4	357

Ortsteil	Haltestellen- Bezeichnung	Kat.	Linien im Fahr- plan 2017/18	Linien im Fahrplan 2020/21
Ehrenbreit- stein	Auf der Eich	4	10	10
Ehrenbreit- stein	Bahnhof	2	8, 9, 10, 160, 319, 358, 460, 485, N8, N9	8, 9, 19, 10, 160, 319, 358, 460, 485, N9
Ehrenbreit- stein	Brentanostr.	4	10, N9	10, N9
Ehrenbreit- stein	Festungsaufzug/ DJH	4	9, 10, 460, N9	9, 19, 10, 460, N9
Ehrenbreit- stein	Im Teichert	5	6	10, 26
Ehrenbreit- stein	Kapuziner- platz/Fähre	3	8, 9, 10, 319, 358, 460, N8, N9	8, 9, 19, 10, 26, 319, 358, 460, N9
Ehrenbreit- stein	Klausenbergweg	4	10, N9	10, N9
Ehrenbreit- stein	Mühlental	4	9, N9	9, 19, N9
Ehrenbreit- stein	Von-Hommer- Str.	4	10, N9	10, N9
Güls	Alte Schule/ Bahnhof	3	3, 13, N5	3, 13, N3
Güls	Bienengarten	4	3, N5	3, 13, N3
Güls	Bisholder	4	3, 13	3
Güls	Bisholderweg	4	3, 13	3, N3
Güls	Busparkplatz	5	355	3, 355
Güls	Friedhof	4	3, N5	3, 13, N3
Güls	In der Laach	4	3, 13, 355, N5	3, 13, 355, N3
Güls	Kapelle	4	3, N5	3, 13, N3
Güls	Karl-Mannheim- Str.	4	13	3, N3
Güls	Keltenring	4	13	3, N3
Güls	Laubenhof	4	13	3, N3
Güls	Moselbrücke	4	3, 13, 355, N5	3, 13, 355, N3
Güls	Moselfähre	5	355	355
Güls	Über'm Rath	4	3, 13, 355, N5	3, 13, 355, N3
Güls	Wendeplatz	5	3, N5	3, 13, N3
Horchheim	Alte Heerstr.	4	570, N3	1, 11, N1
Horchheim	Alter Weg	4	6	6, N5
Horchheim	Bächelstr.	4	6, N3	6, N5
Horchheim	Gneisenau-Ka- serne	4	6	6, N5
Horchheim	Im Baumgarten	4	6, N7	6, 26, 516, N5
Horchheim	Im Junkerstück	3	6, N7	6, 26, 516, N5
Horchheim	Im Keitenberg	4	6	6, N5
Horchheim	Mendelssohn	2	6, 570, N3	1, 11, 6, N1, N5
Horchheim	Niederfelder Weg	4	6	6, N5
Horchheim	Oberhorchheim	4	570, N3	1, 11, N1
Horchheim	Ravensteynstr.	4	6, N3	6, N5
Horchheim	Von-Galen-Str.	4	6	6, N5
Immendorf	Quellenweg	3	9, N9	9, 19, N9
Immendorf	Reuschweg	4	460	460
Immendorf	Ringstr./Kloster	4	9, N9	9, 19, N9
Karthause	Akazienweg	4	2, 12	2, 12, N2
Karthause	Am Falkenhorst	4	2, N2	2, N2
Karthause	Am Flugfeld	4	2, 12	2, 12

Ortsteil	Haltestellen- Bezeichnung	Kat.	Linien im Fahr- plan 2017/18	Linien im Fahrplan 2020/21
Karthause	Am Vogelschutz- park	4	2, 12	2, 12
Karthause	Bundesarchiv	3	2, 12, N2	2, 12, N2
Karthause	Cottbuser Str.	4	2, 12	2, 12
Karthause	Fort Konstantin	4	2, 12, N2	2, 12, N2
Karthause	Friedhof Süd	4	2, 12	2, 12
Karthause	Friedhofskapelle	4	2, 12	2, 12
Karthause	Greifswalder Str.	3	2, 12, N2	2, 12, N2
Karthause	Hochschule/Kon- rad-Zuse-Str.	3	2, 12, 621	2, 12, 620, 621, N2, N20
Karthause	Hochschule/ Schulzentrum	3	2, 12, 621	2, 12, 615, 620, 621, N2, N20
Karthause	Hüberlingsweg	4	2, 12, 621, N2	2, 12, 620, 621, N2, N20
Karthause	Karl-Härle-Str.	4	2, 12	2, 12, N2
Karthause	Karhäuserhof- weg	4	2, 12	2, 12, N2
Karthause	Kuckucksweg	4	2, 12	2, 12
Karthause	Kühkopf	5	621, N2	620, 621, N20
Karthause	Löwentor	3	2, N2	2, N2
Karthause	Magdeburger Str.	3	2, 12, N2	2, 12, N2
Karthause	Meißener Str.	4	2, 12, N2	2, 12, N2
Karthause	Pionierhöhe	4	2, 621, N2	2, 620, 621, N2, N20
Karthause	Remstecken	5	621, N2	620, 621, N20
Karthause	Schweriner Str.	4	2, 12	2, 12
Karthause	Simmerner Str.	4	621	620, 621, N20
Karthause	Zeisigstr.	4	2, N2	2, N2
Karthause	Zeppelinstr.	4	2, N2	2, N2
Kesselheim	Aluminiumwerk	4	354, 356	12, 27, 354
Kesselheim	August-Horch- Str. Ost	4	356	27, N7
Kesselheim	August-Horch- Str. West	4	356	27, N7
Kesselheim	Carl-Spaeter-Str.	4	354	354
Kesselheim	Carl-Zeiss-Str.	4	370	27, 370
Kesselheim	Ernst-Abbe-Str.	4	370	27, 370
Kesselheim	Friedhof	4	354, N4	354
Kesselheim	Hans-Böckler- Str.	* 4	---	12, N7
Kesselheim	Hintermark	4	354, N4	12, 27, 354, N7
Kesselheim	HWK-Ausbil- dungszentrum	5	160, 356	E, 160
Kesselheim	Kirche	3	354, N4	12, 27, 354, N7
Kesselheim	Maria Trost	4	354	354
Kesselheim	Mittelrhein-Ver- lag	4	356	12, 27
Kesselheim	Schule	4	354, N4	12, 27, 354, N7
Kesselheim	Zur Bergpflege	* 4	---	12, 27, N7
Koblenz	Altengraben	3	2, 12, 4, 5, 15, 350, 353, 354, 356, 357, 359, 370, 380	2, 12, 5, 15, 7, 350, 353, 354, 357, 359, 370, 380
Koblenz	Altstadt/Korn- pfortstr.	4	1	1, 11, N1
Koblenz	Anschützstr.	4	5, 570, N1	1, 11, 7, 17, N1

Ortsteil	Haltestellen-Bezeichnung	Kat.	Linien im Fahrplan 2017/18	Linien im Fahrplan 2020/21
Koblenz	Bahnhof Stadtmitte/Löhr-Center	1	1, 2, 12, 3, 13, 4, 5, 15, 6, 16, 8, 9, 10, 20, 27, 301, 342, 350, 353, 354, 355, 356, 357, 359, 370, 380, 570, 571, 573, 621, N5, N6, N8, N9	2, 12, 3, 13, 4, 14, 5, 15, 6, 16, 7, 9, 10, 301, 350, 353, 354, 355, 357, 359, 370, 380, 615, 620, 621, N3, N6, N7
Koblenz	Bahnhofstr. *	3	---	4, 14, 9
Koblenz	Brüderkrankenhaus	3	1, 2, 12, 621, N2	2, 12, 9, 615, 620, 621, N2, N20
Koblenz	CGM ARENA/B 9	4	650, N1	670
Koblenz	Chlodwigstr.	4	650	670
Koblenz	Christuskirche	3	1, 2, 12, 3, 13, 5, 8, 9, 10, 20, 160, 319, 358, 460, 570, 571, 573, 650, N1, N2, N3, N4, N5, N6, N7, N8, N9, N10, N11	1, 11, 2, 12, 5, 15, 7, 17, 8, 160, 319, 358, 460, 670, N1, N2, N5, N11, N20
Koblenz	Deutsches Eck/Seilbahn	4	1	1, 11, N1
Koblenz	Eltzerhofstr.	4	1	1, 11, N1
Koblenz	evm	4	650	670
Koblenz	Foelixstr.	4	1	9
Koblenz	Görresplatz	4	1	1, 11, N1
Koblenz	Hauptbahnhof	1	1, 3, 13, 5, 8, 9, 10, 20, 27, 160, 301, 319, 342, 350, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 370, 380, 460, 485, 570, 571, 573, 610, 621, 650, N1, N2, N3, N4, N5, N6, N7, N8, N9, N10, N11	1, 11, 3, 13, 4, 14, 5, 15, 7, 17, 8, 9, 160, 301, 319, 342, 350, 353, 354, 355, 357, 358, 359, 370, 380, 460, 485, 670, N1, N2, N5, N10, N11, N20
Koblenz	Hauptbahnhof West	1	2, 12, 621, N2	2, 12, 615, 620, 621, N2, N20
Koblenz	Hauptfriedhof	4	1	9, N2
Koblenz	In der Goldgrube	3	1	9, N2
Koblenz	Johannes-Junglas-Str.	4	1	9
Koblenz	Kaiserin-Augusta-Denkmal	4	571, 573	vsl. kein Betrieb
Koblenz	Laubach	4	650	670
Koblenz	Markenbildchenweg	3	571, 573	3, 13, 5, 15, N5
Koblenz	Merowingerstr.	4	650	670
Koblenz	Mozartstr.	4	571, 573	vsl. kein Betrieb
Koblenz	Overbergplatz	4	1	9, N2
Koblenz	Rhein-Mosel-Halle	3	6, 8, 9, 10, 27, 160, 319, 358, 460, N3, N7, N8, N9, N11	3, 13, 5, 15, 6, 8, 9, 19, 10, 21, 160, 319, 358, 460, N5, N9, N11
Koblenz	Rheinstr./Fähre	4	1	1, 11, N1

Ortsteil	Haltestellen-Bezeichnung	Kat.	Linien im Fahrplan 2017/18	Linien im Fahrplan 2020/21
Koblenz	Roonstr.	3	1, 2, 12, 3, 13, 8, 9, 10, 20, 27, 350, 353, 354, 355, 356, 357, 359, 370, 380, 621, N5, N6, N8, N9	2, 12, 4, 14, 9, 350, 353, 354, 355, 357, 359, 370, 380, 615, 620, 621, N2, N20
Koblenz	Saarplatz	4	6, 16, 20, N6	4, 14, 6, 16, N6
Koblenz	Sachsenstr.	4	5, 570, N1	1, 11, 7, 17, N1
Koblenz	Salierstr.	4	650	670
Koblenz	Schenkendorfplatz	3	5, 570, 621, N1	1, 11, 7, 17, N1
Koblenz	Schenkendorfschule	5	650	vsl. kein Betrieb
Koblenz	Schützenhof	4	5, 570, 621, N1	1, 11, 7, 17, N1
Koblenz	Schützenstr.	4	650	670
Koblenz	Stadttheater/Schloss	4	1, 6, 8, 9, 10, 27, 160, 319, 358, 460, N3, N7, N8, N9, N11	1, 11, 3, 13, 6, 8, 9, 19, 10, 21, 160, 319, 358, 460, N1, N5, N9, N11
Koblenz	Waisenhausstr.	4	1	9, N2
Koblenz	Zentralplatz/Forum	1	1, 2, 12, 5, 15, 6, 16, 8, 9, 10, 160, 319, 358, 460, 485, 570, 571, 573, 650, N1, N2, N3, N4, N5, N6, N7, N8, N9, N10, N11	1, 11, 2, 12, 3, 13, 5, 15, 6, 16, 7, 17, 8, 9, 19, 10, 160, 319, 358, 460, 485, 670, N1, N2, N3, N5, N6, N7, N9, N10, N11, N20
Lay	Moselfähre	3	6, 301, N6	301, N6
Lay	Obermark	4	6, 301, N6	301, N6
Lützel	Am Güterbahnhof	4	354, 356, 370	354, 370
Lützel	Am Petersberg	4	4	7
Lützel	An der Ringmauer	4	4, 5, 15, 350, 353, 357, 359, N5, N10	5, 15, 7, N3
Lützel	Andernacher Str.	5	370	370
Lützel	Bahnhof/Schülerplatz	2	4, 5, 15, 380, N5, N10	5, 15, 7, 350, 353, 357, 359, 380, N5, N10
Lützel	Balduinbrücke	2	2, 12, 4, 5, 15, 350, 353, 354, 356, 357, 359, 380, N4, N5, N10	2, 12, 5, 15, 7, 350, 353, 354, 357, 359, 380, N3, N7, N10
Lützel	Bodelschwingerstr.	4	4	7
Lützel	DB-Museum	4	354	354
Lützel	Falckenstein-Kaserne	4	4	7
Lützel	Friedhof	4	370	370
Lützel	Henriette-Sonntag-Str.	4	356	vsl. kein Betrieb
Lützel	IGS Koblenz	4	4	7, N7
Lützel	In der Rothenlänge	4	4	7
Lützel	In der Wehring	4	4, 370, N4	7, 370, N7
Lützel	Kesselheimer Weg	4	354	354

Ortsteil	Haltestellen- Bezeichnung	Kat.	Linien im Fahr- plan 2017/18	Linien im Fahrplan 2020/21
Lützel	Langemarckplatz	3	5, 15, 350, 353, 357, 359, N5, N10	5, 15, N3, N7
Lützel	Mayer-Alberti- Str.	4	356	vsl. kein Betrieb
Lützel	Memeler Str.	4	2, 12, N4	2, 12, N7
Lützel	Otto-Falcken- berg-Str.	4	2, 12, N4	2, 12, N7
Lützel	Otto-Schönha- gen-Str.	5	370	370
Lützel	Rhein-Kaserne	4	354, 370	354, 370
Lützel	Von-Kuhl-Str.	4	4, N4	7, N7
Lützel	Wiesenberg	4	5, 15, 350, 353, 357, 359	5, 15, N7
Metternich	Am alten Schüt- zenplatz	4	5, N5	5, N3
Metternich	Am Metterni- cher Bahnhof	4	15, 380	4, 14, 15, 350, 353, 359, 380, N10
Metternich	Bienenstück	4	5, 15, N5	5, 15, N3
Metternich	Bubenheimer Weg	4	5, 15, N5, N10	5, 15, N3
Metternich	BW-Kranken- haus	4	20, 350, 353, 359, 380, N10	14, 350, 353, 359, 380, N10
Metternich	Carl-Welty-Str.	4	357	357, N7
Metternich	Closterbrauerei	3	5, 15, 350, 353, 359, 380, N5, N10	5, 15, 350, 353, 359, 380, N3, N10
Metternich	Eisbreche	4	5, 15, N5, N10	5, 15, N3, N7
Metternich	Fährhaus	4	3, 13, 355, N5	3, 13, 355, N3
Metternich	Gewerbepark	4	15, 380	4, 14, 15, 350, 353, 359, 380, N10
Metternich	Im Acker	4	5, N5	5, N3
Metternich	Im Eulenhorst	4	5, N5	5, N3
Metternich	In der Weglänge	4	15, 350, 353, 359, 380, N10	15, 350, 353, 359, 380, N10
Metternich	Johannesstr.	4	5, 15, 350, 353, 357, 359, 380, N5, N10	5, 15, 350, 353, 357, 359, 380, N5, N7, N10
Metternich	Kirmesplatz	4	5, N5	5, N3
Metternich	Metternicher Feld *	5	---	vsl. Betrieb ab Dez. 2021
Metternich	Neugasse	4	20	4, 14
Metternich	Raiffeisenstr.	4	5, N5	5, N3
Metternich	Rübenacher Str.	4	5, N5	5, N3
Metternich	Schmetterlings- weg	4	5, 15, N5	5, 15, N3
Metternich	Sportplatz	4	5, N5	5, N3
Metternich	St. Johannes Kir- che	4	5, 15, 20, N5	4, 14, 5, 15, N3
Metternich	Trifter Weg	4	15, 20	4, 14, 15
Metternich	Uni/Oberweiher	4	5, 20, N5	4, 14, 5, N3
Metternich	Uni/Winninger Str.	3	3, 13, 20, 355, N5	3, 13, 4, 14, 6, 355, N3, N6
Metternich	Universität	2	5	4, 14, 5, 6, N6
Metternich	Wahlsweg	4	15, 350, 353, 359, 380, N10	4, 14, 15, 350, 353, 359, 380, N10
Metternich	Weinackerweg *	5	---	vsl. Betrieb ab Dez. 2021
Moselweiß	Bahnhofsweg	4	6, 16, N6	6, 16, N6

Ortsteil	Haltestellen- Bezeichnung	Kat.	Linien im Fahr- plan 2017/18	Linien im Fahrplan 2020/21
Moselweiß	BBS/Beatusstr.	4	1	9
Moselweiß	Burgweg	4	6, 16, N6	6, 16, N6
Moselweiß	Friedhof West	4	1	9
Moselweiß	Gülser Brücke	4	6, 16, 301, N6	6, 16, 301, N6
Moselweiß	Heiligenweg	3	6, 16, N6	6, 16, N6
Moselweiß	Im Fronwingert	4	6, 16, N6	6, 16, N6
Moselweiß	Kemperhof	4	6, 16, N6	6, 16, N6
Moselweiß	Kemperhof/Mo- selufer	4	301	6, 301, N6
Moselweiß	Kurt-Schuma- cher-Brücke	4	3, 13, 20, 301, 355, N5	3, 13, 4, 14, 6, 301, 355, N3, N6
Moselweiß	Verwaltungs- zentrum Süd	4	6, 16, 20, N6	4, 14, 6, 16, N6
Moselweiß	Verwaltungs- zentrum Mitte *	4	---	vsl. Betrieb ab Dez. 2021
Moselweiß	Verwaltungs- zentrum/B49	4	3, 13, 301, 355, N5	3, 13, 301, 355, N3
Neuendorf	Brenderweg	3	2, 12, N4	2, 12, N7
Neuendorf	Fritz-Michel-Str.	3	12	12
Neuendorf	Herberichstr.	4	12, N4	2, 12, N7
Neuendorf	Hüttenstück	3	2, 12, N4	2, 12, N7
Neuendorf	Max-Bär-Str.	4	12	12
Neuendorf	Nauweg	4	2, 356, N4	2, N7
Neuendorf	Plankenweg Nord	4	2	2
Neuendorf	Plankenweg Süd	4	2	2
Niederberg	Am Brunnen	4	9, N9	9, 19, N9
Niederberg	Friesenstr.	4	9, N9	9, 19, N9
Niederberg	Im Weeling	4	9, N9	9, 19, N9
Niederberg	In den Sieben Morgen	4	460	9, 19, 29
Niederberg	Jägerhaus	4	9, N9	9, 19, N9
Niederberg	Kaserne	4	460	9, 19, 29, N9
Niederberg	Kirche	3	9, 460, N9	9, 19, 460, N9
Niederberg	Neudorf Bergstr.	4	9, 460, N9	9, 19, 460, N9
Niederberg	Neudorfer Weg	4	9, 460, N9	9, 19, 460, N9
Niederberg	Niederberger Höhe	4	460	9, 19, 29
Oberwerth	CGM ARENA/Stadion	4	5	7, 17
Oberwerth	Händelplatz	4	5	7, 17
Oberwerth	Jahnstr.	4	5	7, 17
Oberwerth	Mozartplatz	3	5	7, 17
Oberwerth	Schillerstr.	4	5	7, 17
Oberwerth	Weberplatz	4	5	7, 17
Pfaffendorf	Altenberger Hof	4	27, N7	5, 15, N5
Pfaffendorf	Augusta-Kaserne	3	27, N7	5, 15, 26, N5
Pfaffendorf	Balthasar- Neumann-Schule	4	27, N7	5, 15, N5
Pfaffendorf	Balthasar- Neumann-Str./B 42	4	27, N7	5, 15, 21
Pfaffendorf	Bastion	4	27, N7	5, 15
Pfaffendorf	Brückenstr.	4	zzt. kein Betrieb	6, 10
Pfaffendorf	Emser Str.	4	6, N3	6, N5
Pfaffendorf	Kirche	4	6, N3	6, 26, N5
Pfaffendorf	Kratzkopfer Hof	4	27, N7	5, 15, 516, N5

Ortsteil	Haltestellen- Bezeichnung	Kat.	Linien im Fahr- plan 2017/18	Linien im Fahrplan 2020/21
Pfaffendorf	Mitte	4	6, N3	6, N5
Pfaffendorf	Schützenplatz	4	27, N7	5, 15, 21, N5
Pfaffendorf	Seifenbachstr.	3	6, 9, N3	6, 10, 26, N5
Pfaffendorf	Seizstr.	4	6, N3	6, N5
Pfaffendorf	Untere Rampe	4	6, 9	10, 26
Pfaffendorf	Von-Witzleben- Str.	4	N7	26, 516, N5
Pfaffendorf	Wilhelm-Leusch- ner-Str.	4	27, N7	5, 15, N5
Rauental	Baedekerstr.	4	3, 13, 301, 355, N5	3, 13, 301, 355, N3
Rauental	Blücherstr.	3	6, 16, 20, N6	4, 14, 6, 16, N6
Rauental	Franz-Weis-Str.	4	6, 16, 20, N6	4, 14, 6, 16, N6
Rauental	Karl-Tesche-Str. *	5	---	3, 13
Rauental	Ludwig-Erhard- Str.	3	3, 13, 301, 355, N5	3, 13, 301, 355, N3
Rauental	Marienhof	3	6, 16, 20, N6	4, 14, 6, 16, N6
Rauental	Peter-Klößner- Str.	4	3, 13, 301, 355, N5	3, 13, 301, 355, N3
Rauental	St.-Elisabeth-Kir- che	3	6, 16, 20, N6	4, 14, 6, 16, N6
Rübenach	Aachener Str.	4	350, 353, 359, N10	350, 353, 359, N10
Rübenach	Amazon	4	380	14, 380
Rübenach	Autohof A 61	5	380	14, 380
Rübenach	Brückerbach	4	20, 350, 353, 359, N10	14, 350, 353, 359, N10
Rübenach	Grabenstr.	4	20, 350, 353, 359	14, 27, 350, 353, 359, N10
Rübenach	Im Sinderfeld *	5	---	14
Rübenach	Kilianstr.	4	20, 350, 353, 359, N10	14, 27, 350, 353, 359, N10
Rübenach	Kriegerdenkmal	3	20, 350, 353, 359, N10	14, 27, 350, 353, 359, N10
Rübenach	Im Rübenacher Gesetz *	4	---	27
Rübenach	Lambertistraße *	4	---	14
Rübenach	Rosenbornstr. *	4	---	14
Rübenach	Zaunheimer Str. *	5	---	14
Stolzenfels	Königsbach	4	650	670
Stolzenfels	Kripp	4	650	670
Stolzenfels	Schlossweg	3	650	670
Stolzenfels	Siechhaustal	4	650	670
Wallers- heim	August-Borsig- Str./TÜV	4	2, 356, N4	2, 12, N7
Wallers- heim	Deutschher- renstr.	4	2	2
Wallers- heim	Fritz-Ludwig-Str.	4	356, N4	12, N7
Wallers- heim	Kammertsweg	4	2	2
Wallers- heim	Langenastr.	4	2	2
Wallers- heim	Messeplatz	3	2, 12, N4	2, 12, N7

Anhang B VEP-Prüfaufträge ÖPNV+SPNV 2018-2030

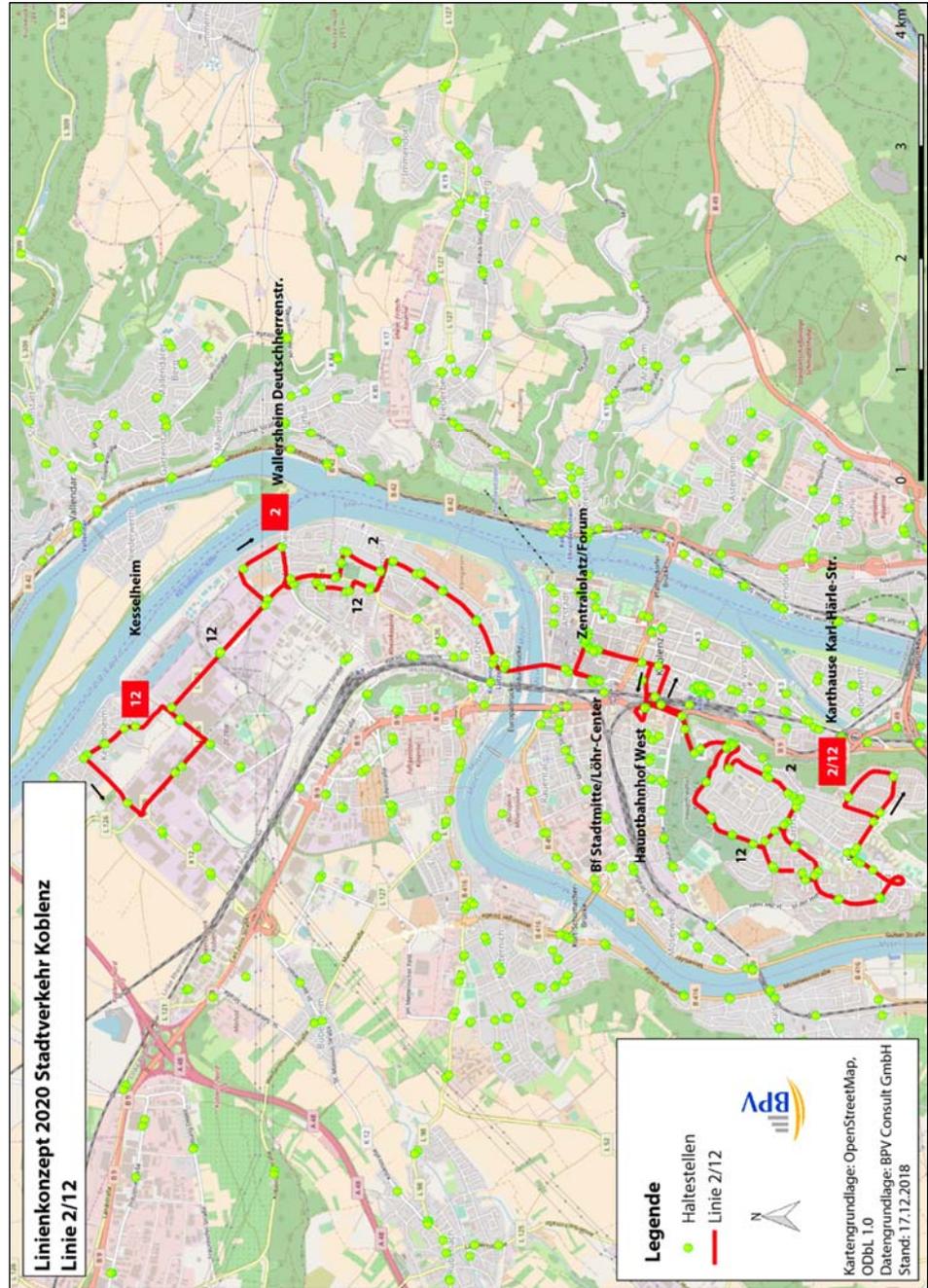
ÖPNV/SPNV: Übersicht über Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans Koblenz 2030 (über den Nahverkehrsplan hinausgehend)

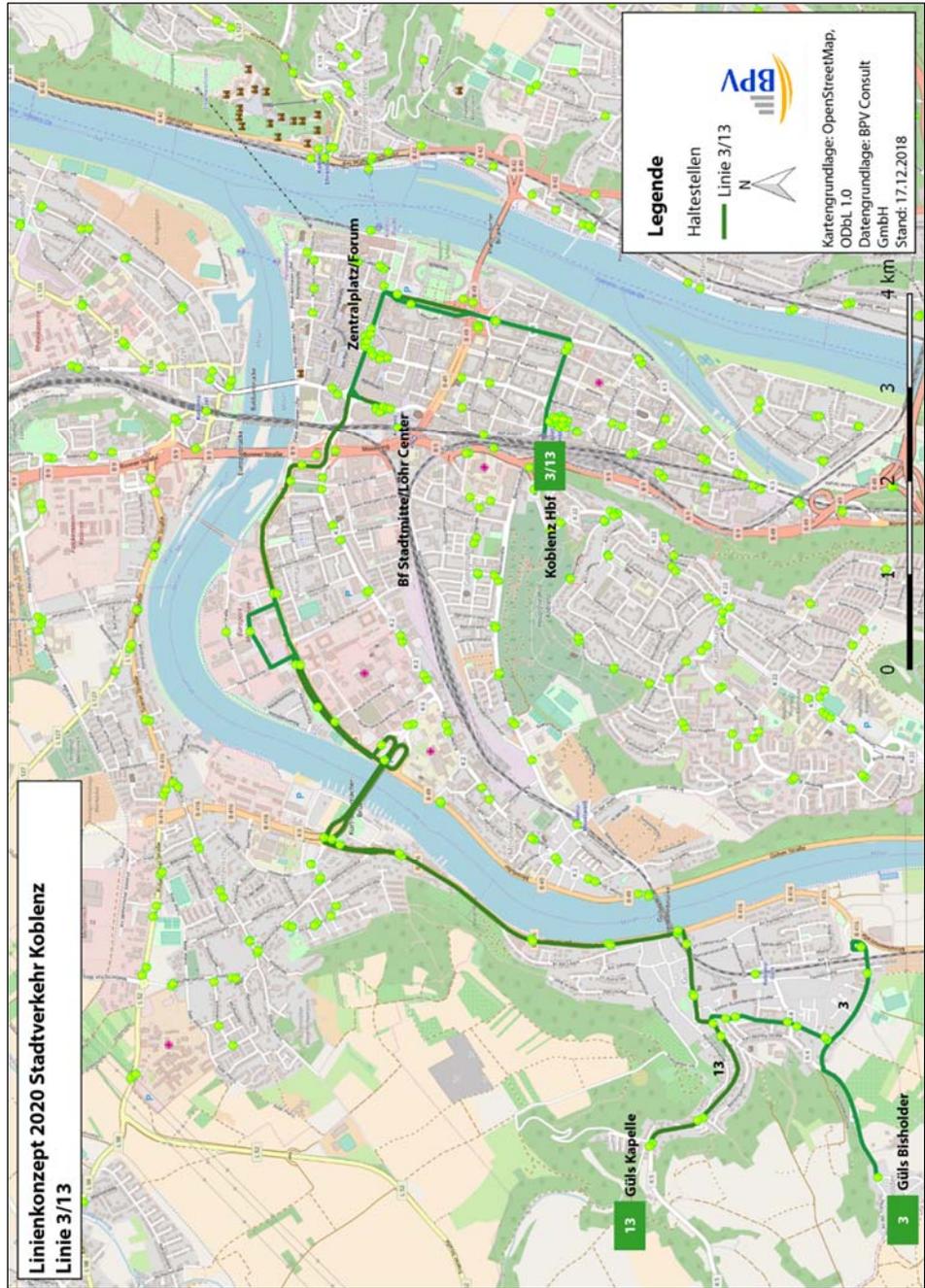
2.1 Optimierung des Bus- und Bahnnetzes	
<p>2.1.1 Umsetzung des NVP, Maßnahmenprüfung + Umsetzung des ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Symmetrischer Taktknoten am Zentralplatz ▪ Harmonisierung der Betriebszeiträume ▪ Optimierung des Fahrzeugeinsatzes nach Linienästen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

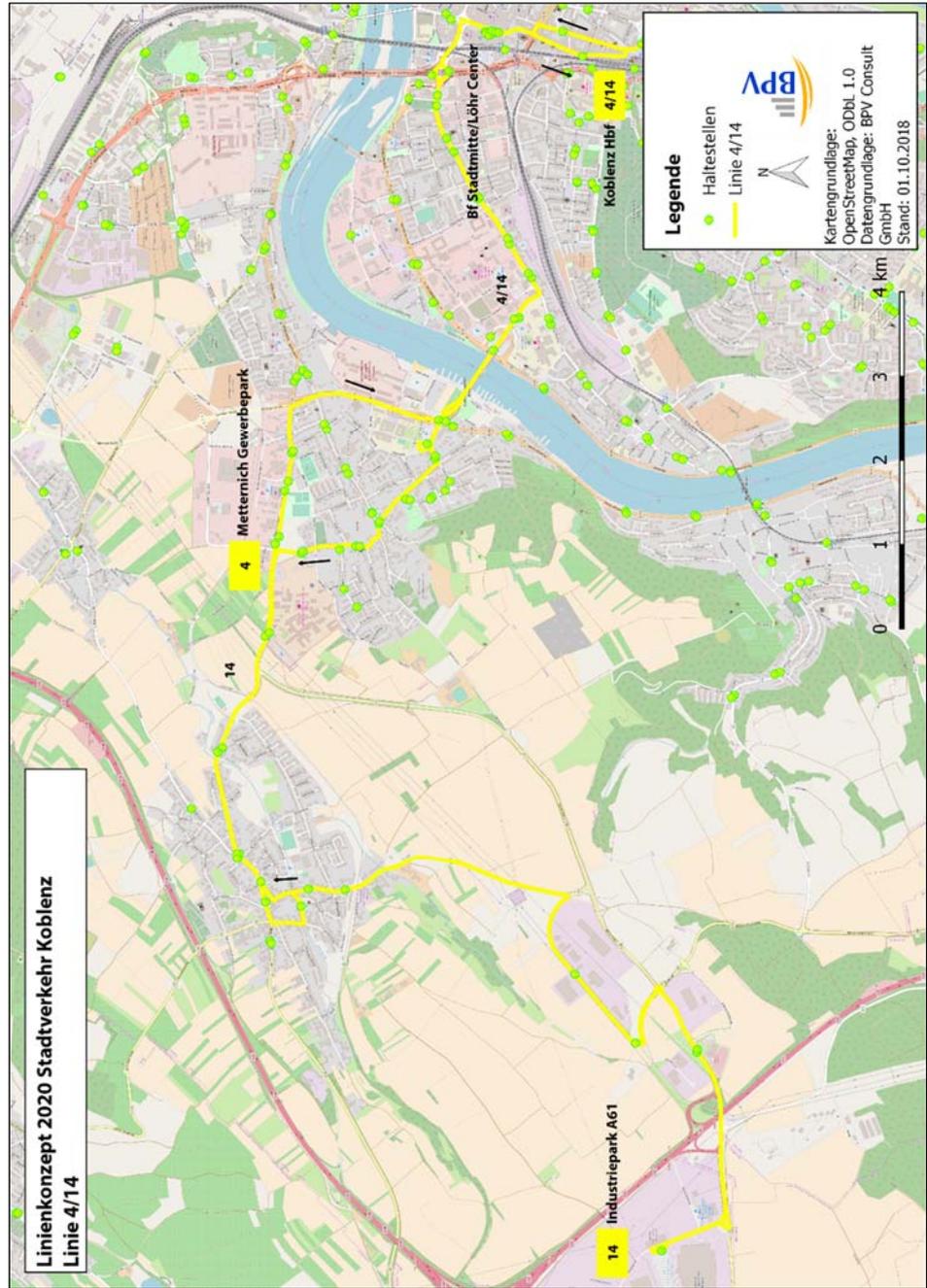
und Nachtverkehre	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rufbus-Systems
2.1.6 Netzergänzungen im regionalen Busverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stärkung der Regionalbusverbindungen in den Rhein-Lahn-Kreis, den Westerwaldkreis, den Landkreis Mayen-Koblenz sowie in Richtung Hunsrück
2.1.7 Erweiterung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

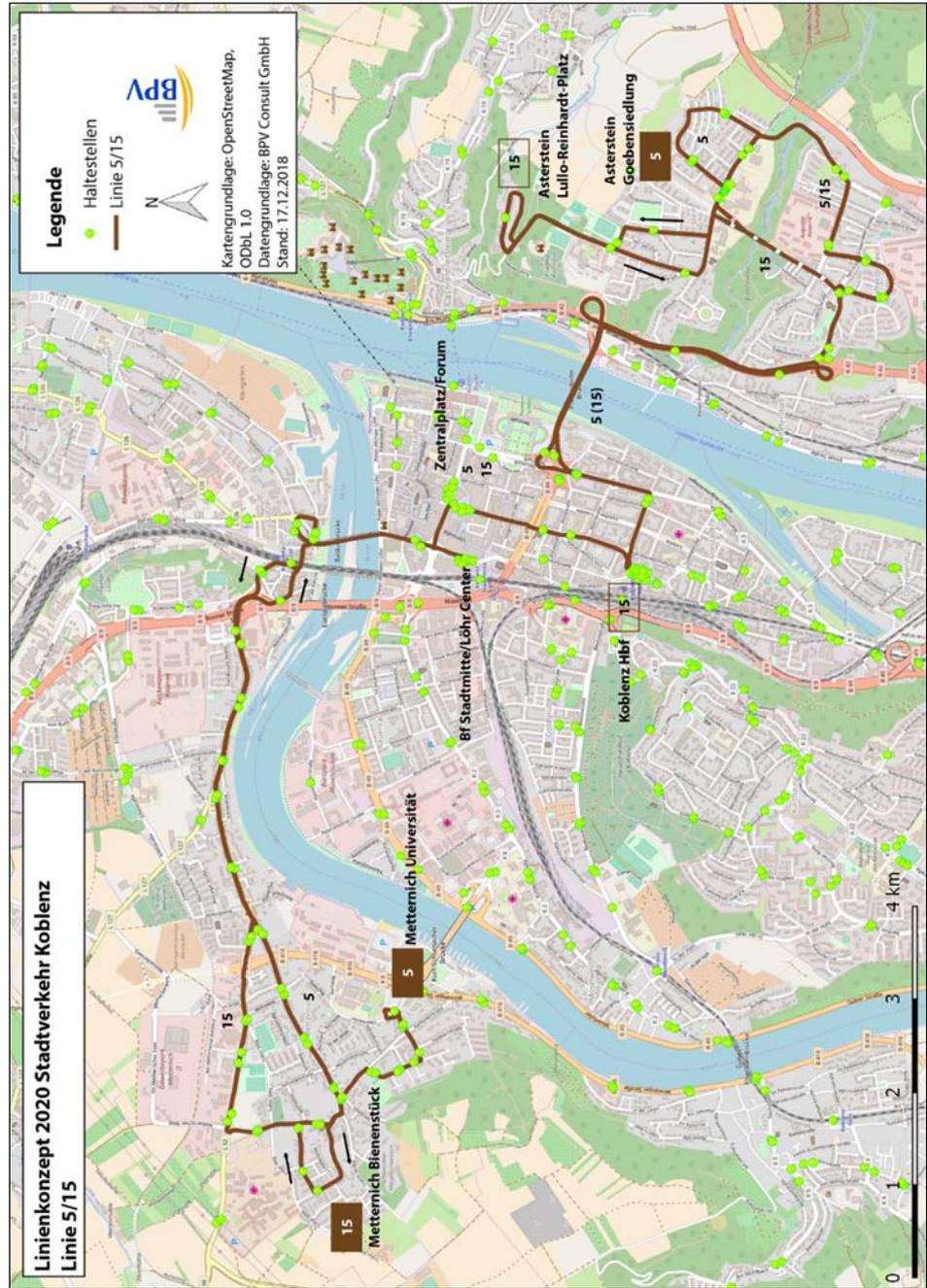
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schienenverkehr: optische und akustische Information auf dem Bahnsteig ▪ Busverkehr: optische (z.B. TFT-Bildschirme) und akustische Information an den Bussteigen Verbesserung der Schnittstellen zwischen Verkehrsunternehmen (z. B. rechnergestütztes Betriebsleitsystem),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

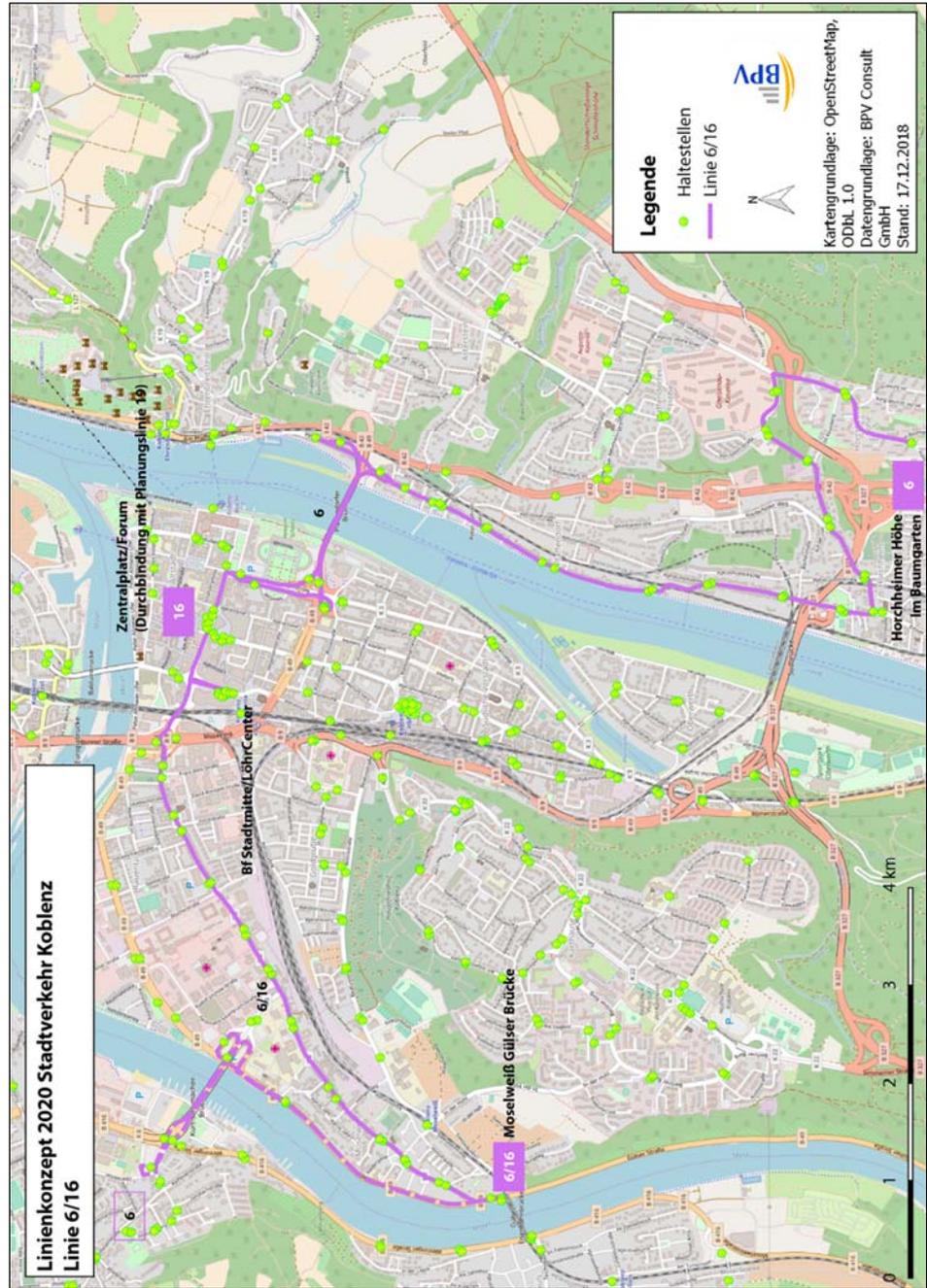
Anhang C Linienkonzept 2020 - Einzelübersichten

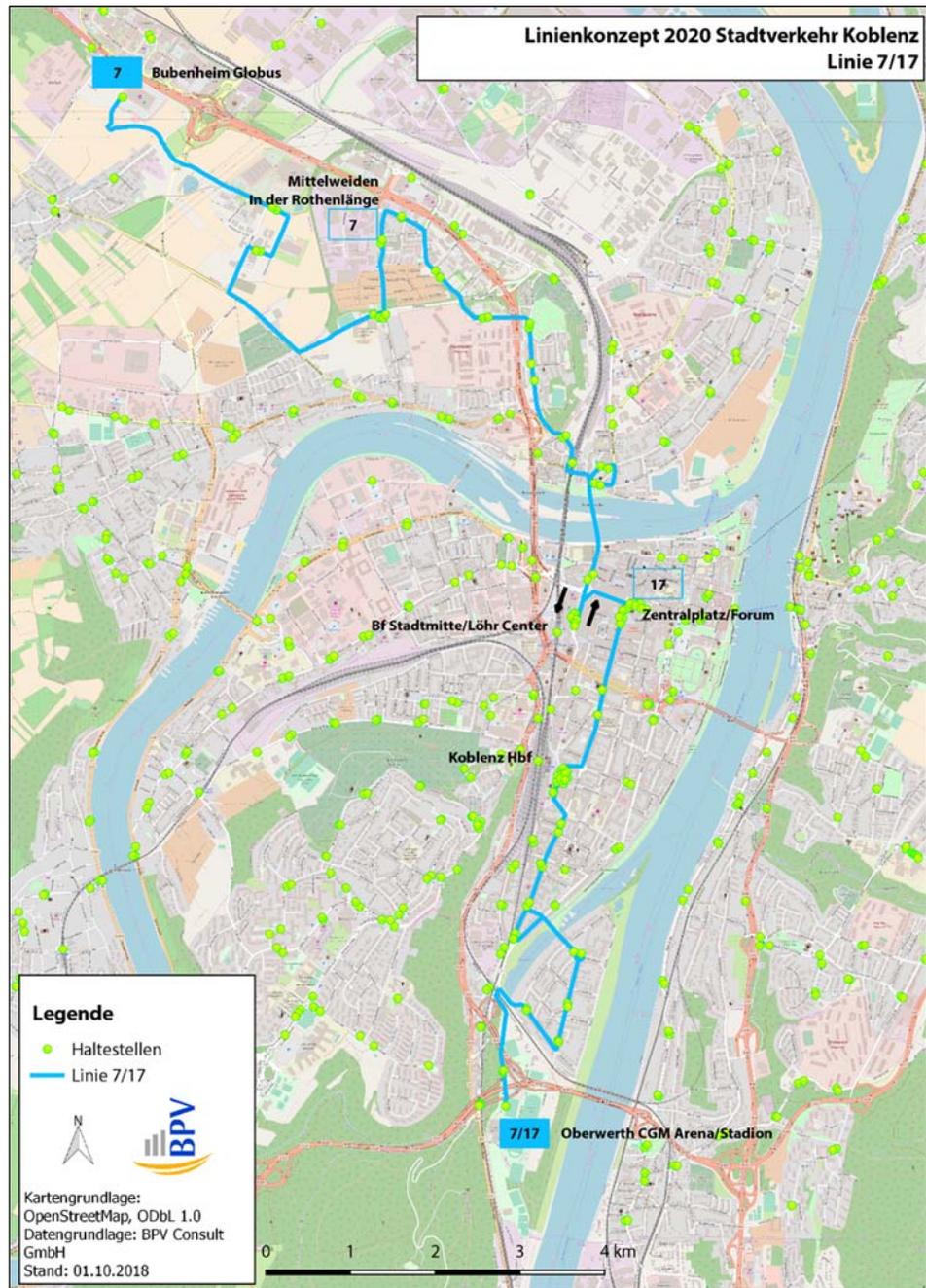


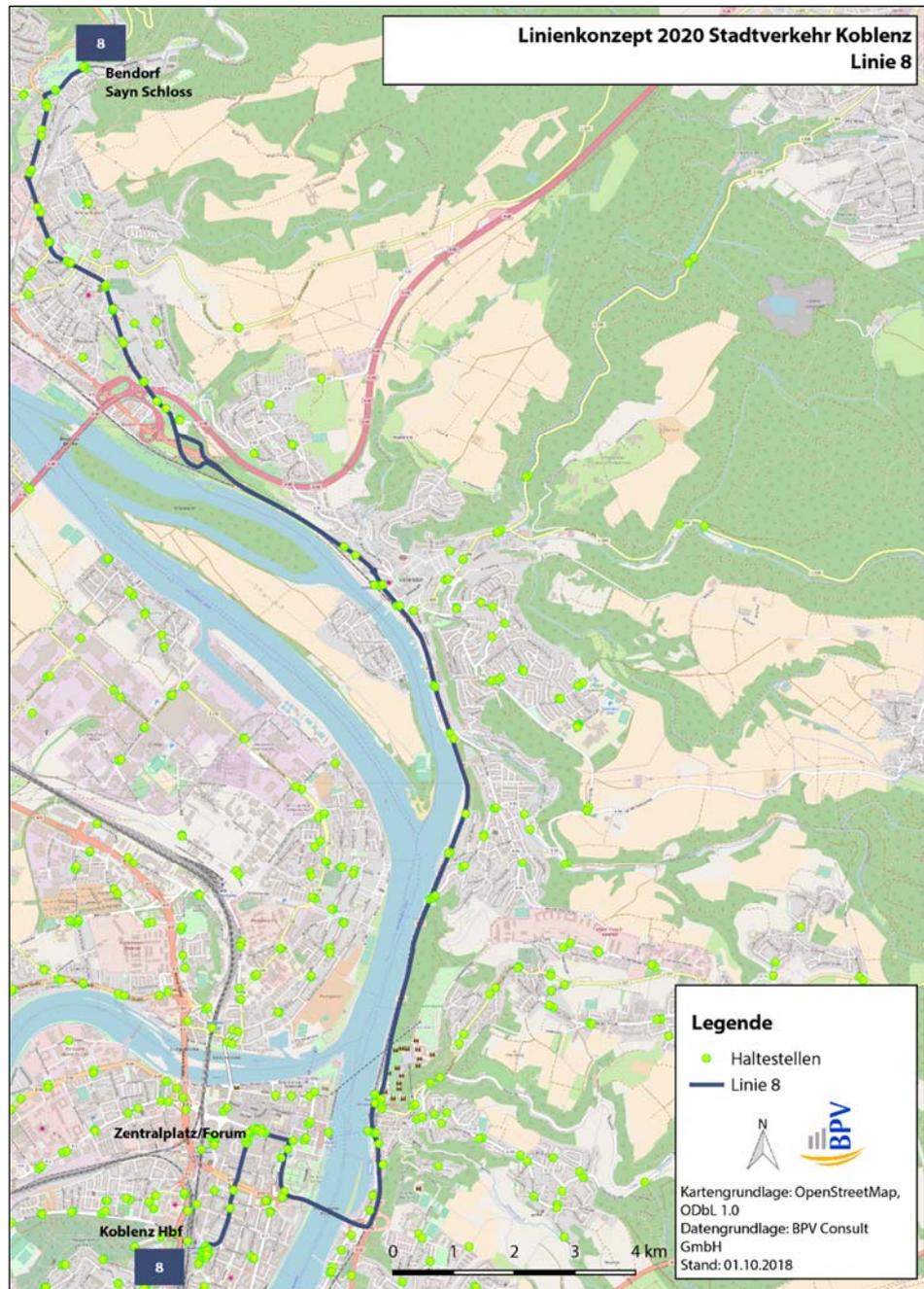


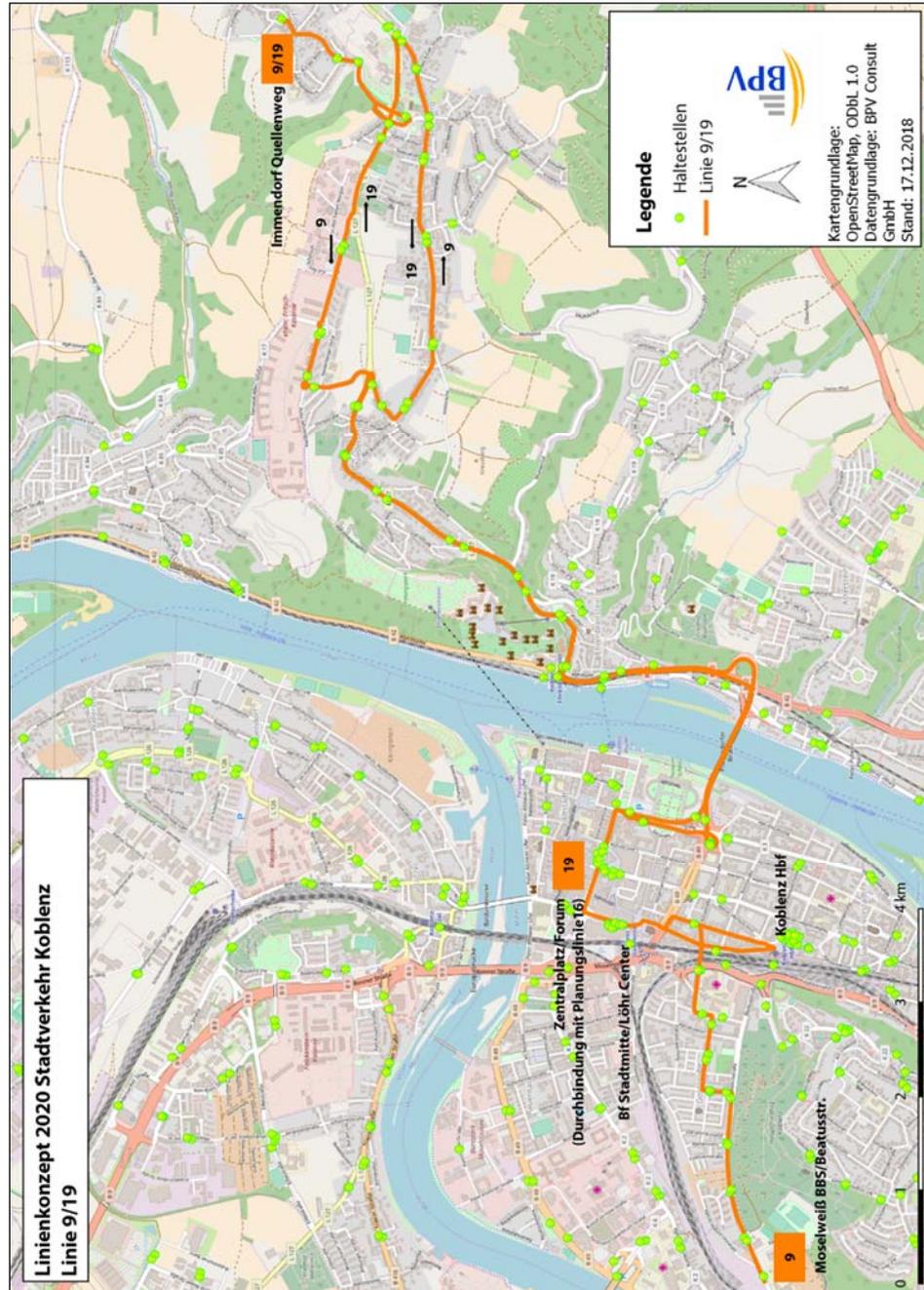


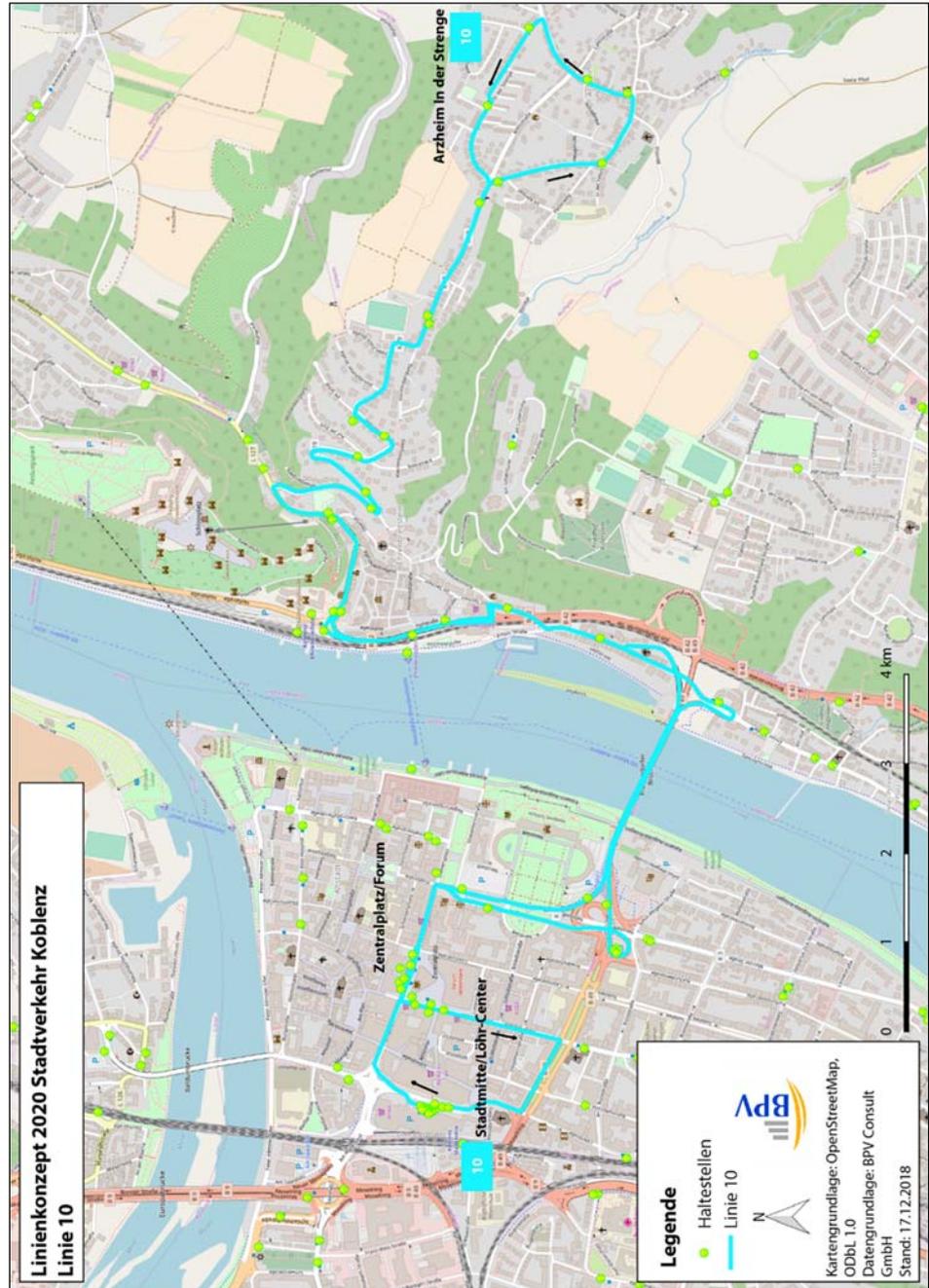




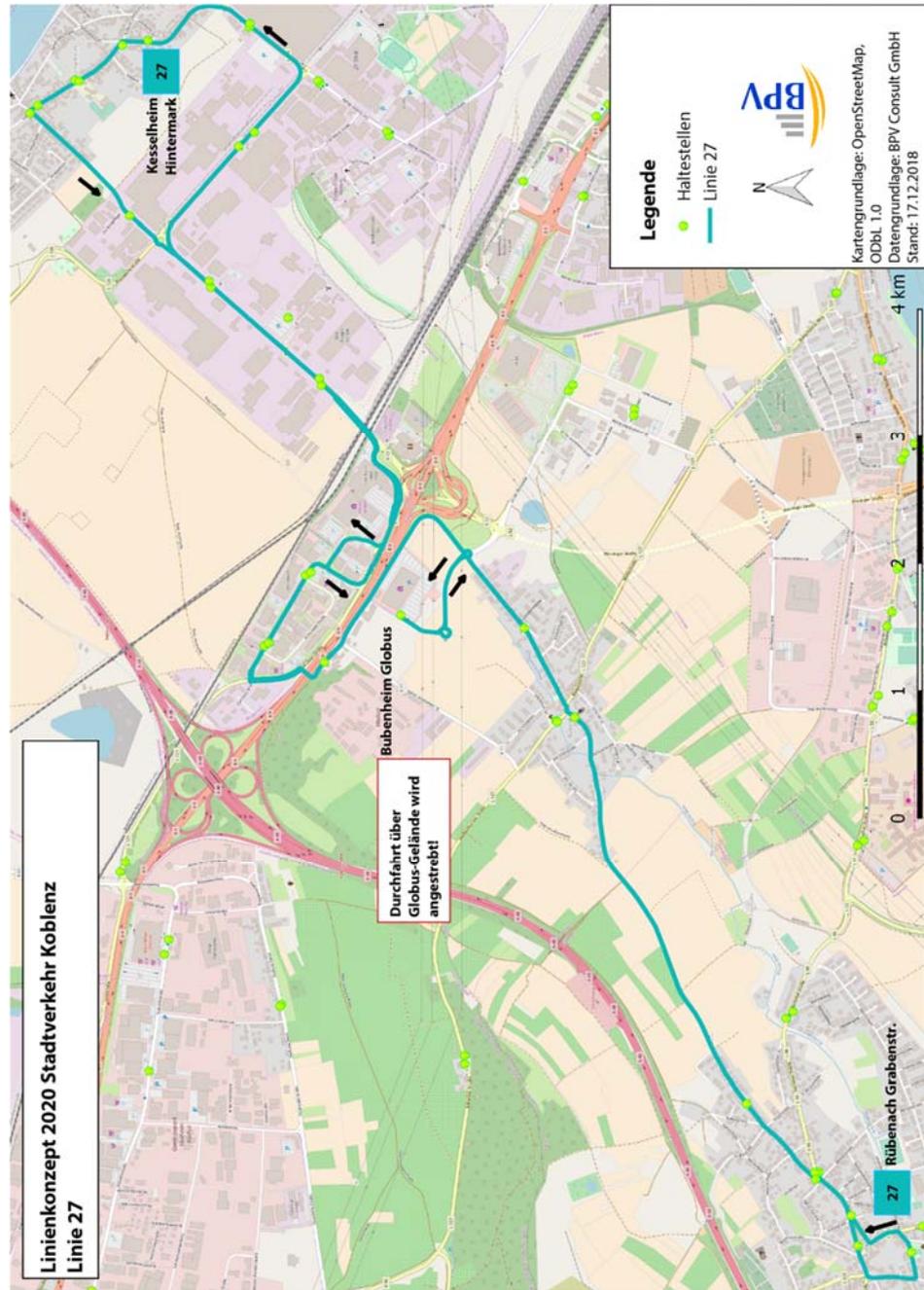


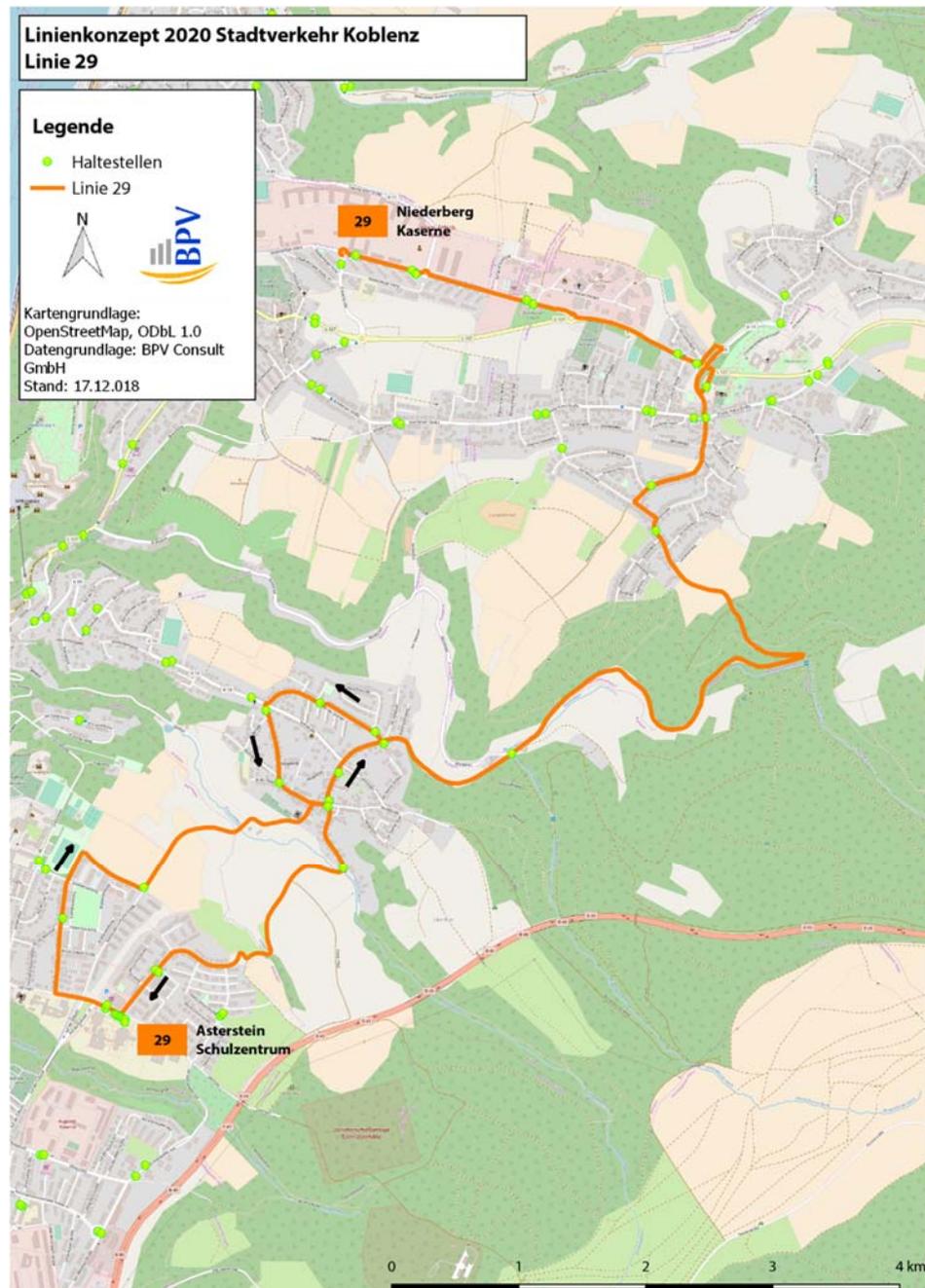












Anhang D Qualitätsanforderungen im ÖPNV

QUALITÄTSANFORDERUNGEN IM ÖPNV KOBLENZ

auf Basis des Verbundstandards (VRM)



KOBLENZ
VERBINDET.

Amt für Stadtentwicklung
und Bauordnung

Qualitätsanforderungen

Die nachfolgenden Qualitätsanforderungen gelten im Stadtgebiet Koblenz für die ein- und ausbrechenden Linien und Linienbündel (Stadt-Umland- und Regionallinien) unter der Federführung der Aufgabenträger in den umliegenden Landkreisen vollumfänglich.

Für rein innerstädtische Linien bzw. das Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ unter der Federführung der Stadt Koblenz können sich hiervon abweichende Regelungen und/oder zusätzliche Anforderungen ergeben (siehe Kapitel 6).

Die Einhaltung der nachfolgend definierten Qualitätsstandards ist dauerhaft zu gewährleisten. Sofern die Qualitätsstandards schuldhaft nicht gewährleistet werden, fallen die unter Punkt 5 dargestellten Pönalen an.

Die Beweislast für das nicht schuldhafte Handeln des Verkehrsunternehmens trägt das Verkehrsunternehmen. Die Pönalen können nur angesetzt werden, wenn die Vorfälle durch Mitarbeiter der Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH (VRM GmbH) bzw. der Stadt Koblenz oder von diesen ausdrücklich mit der Qualitätsüberwachung beauftragten Dritten festgestellt sind oder wenigstens zwei Zeugenaussagen zum Vorfall vorliegen oder beim Verkehrsunternehmen aktenkundig sind (z. B. Fahrzeugausfälle). Werden Verstöße gegen die Qualitätsvorgaben mehrfach festgestellt, so können die Pönalen auch mehrfach angesetzt werden.

Werden Verstöße gegen die Qualitätsvorgaben vom Verkehrsunternehmen innerhalb von 48 Stunden nach Auftreten per E-Mail an die VRM GmbH und den Aufgabenträger gemeldet, werden die entsprechenden Pönalen nur mit 25 % des veranschlagten Betrages angesetzt.

Die Vorgaben zur Qualitätssicherung betreffen hinsichtlich Fahrzeug- und Betriebsqualität (Punkte 1. bis einschl. 2.6.) nicht Buslinienbündel oder Einzellinien, welche auf Grundlage von Inhouse-Vergaben oder des Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 betrieben werden und deshalb einem besonderen System der Qualitätsvorgabe und –kontrolle unterliegen.

1. Fahrzeugqualität

Zulässige Fahrzeugtypen und Mindestanforderungen bezüglich des Platzangebotes sind in der Kategorie **A**:

- **KB** – Pkw/Kleinbus mindestens 7 Sitzplätze, Mitnahmemöglichkeit für einen Kinderwagen und einen Rollator
- **NBn** – Niederflur-Minibus bis 8 m, max. 2,35 m breit: mindestens 13 Sitzplätze, Stehperron mit Klappsitz
- **MBn** – Niederflur-Midibus, auch als Low-Entry-Variante: mindestens 19 Sitzplätze, Stehperron mit Klappsitz
- **Bn** – Niederflur-Solobus, auch als Low-Entry-Variante: mindestens 30 Sitzplätze, Stehperron mit Klappsitz
- **MXn** – Niederflur-15m-Bus, 14,5 m bis 15 m: mindestens 45 Sitzplätze, Stehperron mit Klappsitz
- **GBn** – Niederflur-Gelenkbus: mindestens 45 Sitzplätze, Stehperron mit Klappsitz

Zulässige Fahrzeugtypen und Mindestanforderungen bezüglich des Platzangebotes sind in der Kategorie **B**:

- **NBn** – Niederflur-Minibus bis 8 m, max. 2,35 m breit: mindestens 13 Sitzplätze, Stehperron mit Klappsitz
- **MBn** – Niederflur-Midibus, auch als Low-Entry-Variante: mindestens 19 Sitzplätze, Stehperron mit Klappsitz
- **Bn** – Niederflur-Solobus, auch als Low-Entry-Variante: mindestens 30 Sitzplätze, Stehperron mit Klappsitz
- **MXn** – Niederflur-15m-Bus, 14,5 m bis 15 m: mindestens 45 Sitzplätze, Stehperron mit Klappsitz
- **GBn** – Niederflur-Gelenkbus: mindestens 45 Sitzplätze, Stehperron mit Klappsitz
- zulässig bis 31.12.2021: **NB** –Minibus bis 8 m, max. 2,35 m breit: mindestens 13 Sitzplätze, Stehperron
- zulässig bis 31.12.2021: **MB** –Midibus, auch als Low-Entry-Variante: mindestens 19 Sitzplätze, Stehperron
- zulässig bis 31.12.2021: **B** –Solobus, auch als Low-Entry-Variante: mindestens 30 Sitzplätze, Stehperron
- zulässig bis 31.12.2021: **MX** –15-Bus, 14,5m bis 15m: mindestens 50 Sitzplätze, Stehperron
- zulässig bis 31.12.2021: **GB** –Gelenkbus: mindestens 55 Sitzplätze, Stehperron

Qualitätsanforderungen im ÖPNV Koblenz

Nr.	Ausstattungskriterien und Mindestanforderungen Fahrzeuge	Kategorie A	Kategorie B
1.1.	Fahrzeugalter (bezogen auf das jeweilige Fahrplanjahr, maßgeblich ist der Monat der Erstzulassung)		
1.1.1.	Maximales Alter¹		
	10 Jahre	X	
	20 Jahre		X
1.1.2.	Maximales Durchschnittsalter		
	8 Jahre. Das Erfordernis der Einhaltung des Durchschnittsalters von 8 Jahren entfällt, sofern bei Betriebsaufnahme die im regelmäßigen Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge Neufahrzeuge sind. Dies soll es ermöglichen, eine für das Linienbündel bzw. die nichtgebündelte Einzellinie neu angeschaffte Fahrzeugflotte über die gesamte Vertragslaufzeit ohne Ersatzinvestition einsetzen zu können.	X	
1.2.	Technische Merkmale		
1.2.1.	Motor		
	Angemessene Motorleistung (gem. § 35 StVZO) entsprechend den topographischen Anforderungen einer im Mittelgebirge liegenden Region und betrieblichen Gegebenheiten sowie den Fahrplanvorgaben	X	X
	Motorraumkapselung zur Dämpfung der Fahrgeräusche. Für Fahrzeuge, bei denen bauartbedingt eine Motorraumkapselung nicht möglich ist, wird zur Fahrgeräuschkapselung eine Begrenzung der Dezibelzahl auf 80 dB (A) nach § 49 StVZO gefordert.	X ²	X
1.2.2.	Türen		
	Anzahl: mindestens 2, für Gelenkfahrzeuge mindestens 3, für Klein- und Minibusse mindestens 1	X	X
	Breite: mindestens eine doppeltbreite Tür mit einer lichten Durchgangsbreite von 1250 mm (+/- 50 mm) sowie ³ eine Tür einflügelig, mind. 850 mm Durchgangsbreite	X ²	X

¹ sofern sich aus dem Nahverkehrsplan des Aufgabenträgers nichts anderes ergibt

² gilt nicht für Fahrzeugtyp **KB**

³ gilt nicht für Fahrzeugtyp **NBn** oder **NB**

Qualitätsanforderungen im ÖPNV Koblenz

Nr.	Ausstattungskriterien und Mindestanforderungen Fahrzeuge	Kategorie A	Kategorie B
1.2.3	Ein- und Ausstieg		
	Bei Niederflurfahrzeugen (vgl. Nr. 1.): Absenkvorrichtung (Kneeling) als elektropneumatisches System zur Fahrzeugabsenkung an der Einstiegsseite; Absenkbarkeit der Einstiegs-kante um 60-80 mm aus der Fahrstellung von 320 mm bis 360 mm	X	
	Bei Niederflurfahrzeugen (vgl. Nr. 1.): Rampe für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste und/oder Kinderwagen an der doppeltbreiten Tür. Diese ist an den Haltestellen auf Anforderung durch mobilitätseingeschränkte Personen einzusetzen.	X	X ab 01.01.2022
	Podestloser Durchgang zwischen den Türen (stufenloser Mittelgang einschließlich Stehperron)	X ²	X ab 01.01.2022
	Gut erreichbare Haltewunschtaster (innen). Die Farbgestaltung der Haltewunschtasten muss kontrastreich ausgeführt sein, damit diese für sehbehinderte Fahrgäste erkennbar sind (vgl. VDV-Richtlinie 230 oder vergleichbar)	X ²	X
	Haltewunschtaster (innen), an jeder vorhandenen vertikalen Haltestange und im Bereich des Stehperrons	X ²	
	„Wagen hält“-Anzeige: muss im gesamten Fahrgastraum gut einsehbar sein	X ²	X
	akustische Bestätigung des Haltewunsches für das Fahrpersonal	X ²	X
1.2.4.	Fahrgastkomfort- und Sicherheit		
	Sitzplätze		
	Sitzabstand mindestens 680 mm	X	X
	Überland-Ausstattung mit entsprechender Polsterung ¹	X	
	Die Fahrgastsitze sind mit Polster und Stoffbezügen in einem einheitlichen Design zu versehen.	X	X
	Sondernutzungsflächen, Stehperron²		
	Ausgewiesene Sondernutzungsfläche mit Einstiegshilfe für Rollstühle/Kinderwagen/Fahrräder nach VDV-Richtlinie 230/231	X	X ab 01.01.2022
	Ausgewiesene Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste	X	X
	Kontrastreiche Farbgestaltung oder Farbmarkierung von orientierungsrelevanten Einrichtungselementen des Innenraums	X	X ab 01.01.2022

¹ sofern sich aus dem Nahverkehrsplan des Aufgabenträgers nichts anderes ergibt

² gilt nicht für Fahrzeugtyp **KB**

Qualitätsanforderungen im ÖPNV Koblenz

Nr.	Ausstattungskriterien und Mindestanforderungen Fahrzeuge	Kategorie A	Kategorie B
1.2.4.	Fahrgastkomfort- und Sicherheit (Fortsetzung)		
	Sicherheit		
	Ausreichende Innenraumbeleuchtung, der Türbereich ist bei geöffneten Türen zusätzlich auszuleuchten.	X	X
	Wegfahrsperr (Türsicherung)	X ²	X
	Längs des Ganges ist mindestens eine horizontale Haltestange in Deckennähe anzubringen (bei Low-Entry-Fahrzeugen nur im Niederflur-Bereich).	X ²	X ab 01.01.2022
	An den Fahrgastsitzen, an denen keine Haltestangen vorhanden sind, sind gangseitig auf beiden Seiten des Ganges Haltegriffe vorzuhalten, die von den im Gang stehenden Fahrgästen gut erreicht werden können.	X ²	X
	Fensterschutzstange oberhalb der Fensterbrüstung im Bereich der Sondernutzungsfläche	X ²	X ab 01.01.2022
	Winterbereifung auf der Antriebsachse in der Zeit vom 01.11. bis 01.04. des Folgejahres und zusätzlich bei entsprechender Witterung (Allwetterreifen nicht zulässig)	X	X
	Gilt nur für Fahrzeugtyp KB : Winterbereifung in der Zeit vom 01.11. bis 01.04. des Folgejahres und zusätzlich bei entsprechender Witterung (Allwetterreifen nicht zulässig)	X	
	Mindestens ein Abfallbehälter im Fahrzeug	X ²	X
	Heizung, Lüftung, Klimatisierung		
	Heizung (Fahrgastraum und Fahrerplatz)	X	
	Klimaanlage (Fahrgastraum und Fahrerplatz), die folgende Vorgaben erfüllt: Temperatur- und Regelungsvorgaben bei Heiz- und Kühlbetrieb gemäß ² VDV-Schrift 236, gleichmäßige Temperaturverteilung im Bus (vorne-mitte-hinten)	X	X ab 01.01.2022
	Ausreichende Belüftung von Fahrgastraum und Fahrerplatz, auch bei Ausfall der Klimaanlage	X	X

1.2.5.	Fahrgastinformation im Fahrzeug²		
	Optische Haltestellenanzeige (elektronische Anzeige der nächsten Haltestelle) im Wageninnenraum	X	X ab 01.01.2022
	Akustische Haltestellen- und Umsteigeansage über Sprachspeicher (digitales Ansagegerät)	X	X
	Bordmikrofon für Ansagen an die Fahrgäste im Wageninneren	X	X
	Über der Sondernutzungsfläche ist ausreichend Platz für das Anbringen eines Liniennetzplanes vorzusehen.	X	X ab 01.01.2022
	Bereitstellung von zwei Dispensern (Plexidisplays) im Format DIN-lang (hoch) für Marketingaktionen des VRM	X	

² gilt nicht für Fahrzeugtyp **KB**

Nr.	Ausstattungskriterien und Mindestanforderungen Fahrzeuge	Kategorie A	Kategorie B
1.2.6.	Fahrgastinformation am Fahrzeug		
	Linienbeschilderung außen (frei programmierbar und alphanumerisch) als elektronische Vollmatrixanzeige: Fahrzeugfront: Fahrtziel, Linienbezeichnung Einstiegsseite: Linienverlauf, Linienbezeichnung Fahrzeugheck: Linienbezeichnung	X ²	X ab 01.01.2022
	Linienbeschilderung außen (Fahrtziel, Linienbezeichnung) gemäß § 33 BOKraft		X zulässig bis 31.12.2021
	Gilt nur für Fahrzeugtyp KB : Linienbeschilderung außen, an der Frontseite (Fahrtziel, Linienbezeichnung)	X	
	Das VRM-Logo ist am Fahrzeug gut sichtbar an der Front oder an der ersten Tür anzubringen.	X ²	
1.2.7.	Bordrechner/Fahrkartenverkaufsgerät		
	Bordrechner zur Lieferung von Echtzeitdaten an die VRM GmbH und LSA-Beeinflussung ⁴	X ²	X
	Funkgerät (Sprechfunk, Bündelfunk, Mobiltelefon o.ä.) zur Kommunikation zwischen Fahrpersonal und Betriebsleitung	X	X
	Verkaufsbereiter elektronischer Fahrkartendrucker	X	X

² gilt nicht Fahrzeugtyp **KB**

⁴ LSA-Beeinflussung nur auf ausgewählten Relationen im Stadtgebiet Koblenz; Details sind bei der Stadtverwaltung Koblenz abzufragen

1.3. Wartung und Sauberkeit

Die Fahrzeuginstandhaltung und -wartung unterliegt der Aufsichts- und Sorgfaltspflicht des Verkehrsunternehmens. Das Verkehrsunternehmen verpflichtet sich, die Fahrzeuge stets im verkehrs- und betriebssicheren sowie ordnungsgemäßen, sauberen und gepflegten Zustand zu halten.

Zum täglichen Betriebsbeginn haben die Fahrzeuge innen und außen sauber zu sein. Klebrige oder abfärbende Rückstände und entfernbar Schmierereien des Vortags sind bis spätestens Betriebsbeginn des Folgetages zu entfernen. Das Fahrzeug hat gut gelüftet zu sein, die Sitze müssen trocken sein.

Starke Verunreinigungen im Fahrgastraum (z.B. durch Erbrochenes) und Quellen unangenehmer Gerüche sind unverzüglich - soweit möglich - bereits durch das Fahrpersonal zu beseitigen. Auf den Fahrzeugen sind entsprechend Reinigungsgeräte und Reinigungsmittel vorzuhalten, damit das Fahrpersonal die genannten punktuellen Reinigungsmaßnahmen durchführen kann.

Die Abfallbehältnisse werden spätestens zum nächsten täglichen Betriebsbeginn geleert. Während des Betriebes ist durch etwaige Zwischenleerungen sicherzustellen, dass die Abfallbehältnisse nicht überlaufen.

Die Fahrzeuge müssen innen und außen schadensfrei sein. Etwaige Unfallschäden an Karosserie und Lack sind binnen zwei Wochen zu beseitigen. Kaugummis, Schmierereien, aufgeschlitzte Sitze,

Beschädigungen von Wand- und Deckenverkleidungen sowie sonstige Schäden im Fahrgastraum sind binnen sieben Tagen zu beheben.

Um das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste positiv zu beeinflussen, sind die Fahrzeuge übersichtlich und hell zu gestalten. Im Interesse der Fahrgastinformation sind die Fensterscheiben von großflächigen Werbefolien freizuhalten. Der ungehinderte Durchblick durch die Fensterscheiben ist zur besseren Orientierung der Fahrgäste und für einen optimalen Lichteinfall zu gewährleisten.

2. Betriebsqualität

2.1. Betriebs- und Meldepflichten

Das Verkehrsunternehmen hat unverzüglich zumindest mündlich/telefonisch den Aufgabenträger oder von diesen benannten Dritten über alle auftretenden gravierenden Störungen bei den Fahrzeugen und im Betriebsablauf sowie über gravierende Abweichungen von den definierten Standards zu unterrichten. Diese Meldung muss in Textform bis spätestens 10.00 Uhr des nachfolgenden Arbeitstages vorliegen, bzw. nach Wochenenden bis spätestens Montag 10.00 Uhr.

Darüber hinaus hat das Verkehrsunternehmen vierteljährlich zum 10.01., 10.04., 10.07. und 10.10. einen kurz gefassten Qualitätsbericht mit folgenden Inhalten an den Aufgabenträger zu senden:

- Dokumentation der beim Verkehrsunternehmen eingegangenen Beschwerden
- Probleme mit der Pünktlichkeit (z.B. regelmäßige Verkehrsbehinderungen und damit verbundene regelmäßige Verspätungen mit mehr als 3 Minuten)
- Auffälligkeiten in der Auslastung der Kapazitäten (Über- und Unterauslastungen)
- größere Beschädigungen bzw. Reparaturen bei den Fahrzeugen
- ausgefallene Fahrten sowie sonstige Unregelmäßigkeiten und Besonderheiten
- Teilnahme an Ortsterminen und sonstigen Abstimmungsterminen mit dem Aufgabenträger oder Dritten sowie Testfahrten

Ferner hat das Verkehrsunternehmen jährlich zum 10.01. die eingesetzten Fahrzeuge mit Kennzeichen, Monat und Jahr der Erstzulassung, Abgasnorm (Euro-Norm), Anzahl der Sitz- und Stehplätze an den Aufgabenträger zu melden.

2.2. Beschwerdemanagement

Die Annahme und Bearbeitung von Beschwerden liegt im Verantwortungsbereich des Verkehrsunternehmens. Im Beschwerdemanagement sind die nachfolgend definierten Qualitätsanforderungen zu erfüllen:

- Es sind alle in Textform, telefonisch und mündlich eingehenden Beschwerden aufzunehmen und zu bearbeiten. Bei telefonischen und mündlichen Beschwerden sind grundsätzlich Name, Anschrift und Telefonnummer des Beschwerdeführers zu erfragen.
- Beschwerden sind innerhalb von zwei Wochen zu bearbeiten. Dem Beschwerdeführer ist die Antwort in kunden- und serviceorientierter Form mitzuteilen. Die Beantwortung einer Beschwerde in Textform ist, sofern sie Aspekte der Angebotskonzeption betrifft, vorab mit dem Aufgabenträger abzustimmen. Ist für die Bearbeitung der Beschwerde im Ausnahmefall ein längerer Zeitraum notwendig, ist dem Beschwerdeführer ein Zwischenbescheid mit Erläuterung des Verzögerungsgrundes zuzustellen. Grundsätzlich sind Beschwerden innerhalb von vier Wochen abschließend zu bearbeiten. Ausnahmen bedürfen der Zustimmung des Aufgabenträgers.
- Der Aufgabenträger behält sich vor und ist berechtigt, direkt Rücksprache mit dem Fahrpersonal zu halten oder dort bzw. beim Verkehrsunternehmen Stellungnahmen einzufordern. Ebenso behält sich der Aufgabenträger vor und ist berechtigt, Beschwerden eigenverantwortlich zu beantworten.
- Vom Verkehrsunternehmen sind die Beschwerden und Hinweise EDV-gestützt in der Aufnahme und Bearbeitung zu dokumentieren. Vorzusehen ist eine Kategorisierung in der Dokumentation (z.B. Fahrplan, Liniennetz, Haltestellen, Fahrzeuge, Fahrpersonal, Pünktlichkeit, Anschlussicherung). Die Kategorisierung ist mit dem Aufgabenträger abzustimmen.
- Bei groben Verstößen des Fahrpersonals behält sich der Aufgabenträger vor und ist berechtigt, das Verkehrsunternehmen zu verpflichten, den betreffenden Fahrer vom künftigen Einsatz auf einer Einzellinie oder in einem Linienbündel auszuschließen.
- Beschwerden, die beim Aufgabenträger eingehen, werden zur Bearbeitung an das Verkehrsunternehmen innerhalb von drei Arbeitstagen weiter geleitet. Es gelten die gleichen Bearbeitungsgrundsätze wie bei Kundenbeschwerden.
- Bei der Antwort auf personalbezogene Beschwerden ist gegenüber dem Aufgabenträger der Name des betroffenen Mitarbeiters zu nennen.
- Der Aufgabenträger behält sich grundsätzlich das Recht einer Überprüfung der Einhaltung der Bearbeitungsfristen und der Qualität der Beantwortung der Beschwerden durch unangemeldete Einsicht in die EDV-gestützte Dokumentation vor und ist berechtigt, diese vorzunehmen.

Das Verkehrsunternehmen muss für Kundenanfragen zu den Themenbereichen Fundsachen, Fahrtausfälle und Verspätungen telefonisch montags bis freitags von 7.00 bis 17.00 Uhr (ausgenommen Wochenfeiertage sowie 24.12. und 31.12.) erreichbar sein.

2.3. Qualitätskontrolle und Qualitätssicherung

Die Qualitätsstandards sind durch das Verkehrsunternehmen selbständig zu überwachen. Es sind Maßnahmen zur Sicherung und ggf. zur Erhöhung der Qualität zu ergreifen.

Der Aufgabenträger behält sich vor und ist berechtigt, jederzeit ohne Voranmeldung offene oder verdeckte Kontrollen bezüglich der Einhaltung der definierten Qualitätsvorgaben durchzuführen. Personen, die im Linienverkehr im Besitz eines Berechtigungs- oder Kontrollausweises des Aufgabenträgers oder der VRM GmbH sind, ist deren kostenfreie Beförderung und Durchführung ihrer Arbeit zu gestatten, zum Beispiel zum Zwecke der Fahrgastzählung, Fahrgastbefragung u. Ä..

Zu Kontrollen, Zählungen und Erhebungen berechtigt sind alle Mitarbeiter der VRM GmbH sowie des Aufgabenträgers bzw. von diesen beauftragte Dritte.

2.4. Fortschreibung der Fahrpläne

Zur Gewährleistung eines integrierten Angebotes entwickelt das Verkehrsunternehmen die Fahrpläne in Abstimmung mit dem Aufgabenträger weiter bzw. passt diese den sich verändernden Rahmenbedingungen an.

Das Verkehrsunternehmen legt dem Aufgabenträger bis spätestens 31.7. jeden Jahres eine Analyse möglicher Schwachstellen des aktuellen Fahrplanes vor und unterbreitet gleichzeitig entsprechende Anpassungsvorschläge.

Das Verkehrsunternehmen hat sich bei Fahrplanänderungen frühzeitig mit allen Betreibern benachbarter Verkehre abzustimmen.

2.5. Ersatzbeförderung

Bei Liegenbleiben eines Fahrzeuges wegen technischen Defektes oder Unfall ist eine Ersatzbeförderung der betroffenen Fahrgäste auf Kosten des Verkehrsunternehmens zu gewährleisten. Eine entsprechende Ersatzbeförderung ist auch zu gewährleisten, wenn an Haltestellen ohne Halt vorbeigefahren wird, obwohl ein- oder ausstiegswillige Fahrgäste vorhanden sind oder fahrplanmäßig anzudienende Haltestellen oder Teilstrecken nicht bedient werden.

Die Ersatzbeförderung gilt als ordnungsgemäß erbracht, wenn sich dadurch die Ankunft der Fahrgäste an ihrem gewünschten Zielort bei einer planmäßigen Gesamt-Reisedauer (innerhalb des VRM) von bis zu einer Stunde um nicht mehr als 30 Minuten, bei höheren Gesamt-Reisedauern (innerhalb des VRM) um nicht mehr als eine Stunde verlängert.

Bei Verspätungen, Anschluss-Verlusten und Fahrtausfällen aufgrund dem Verkehrsunternehmen nicht zurechenbaren Ereignissen, wie unpassierbarer Straßen wegen Unwetter, Vereisung, starkem Schneefall, Überschwemmung, örtlichen Veranstaltungen und sonstiger ungeplanter kurzfristiger

Straßensperrungen wegen Unfall, Einsatz von Polizei, Rettungsdienst, Feuerwehr usw. erlischt die Verpflichtung zu einer zeitnahen Ersatzbeförderung. Das Verkehrsunternehmen sorgt in diesem Falle für eine größtmögliche Sicherstellung des Fahrplanangebotes auf den betroffenen Linien bzw. Streckenabschnitten, ggf. auch über Umwegfahrten.

2.6. Fahrbetrieb

Die Fahrpläne sind verbindlich einzuhalten. Insbesondere sind die Fahrten pünktlich anzutreten, soweit keine verspäteten Anschlüsse abzuwarten sind. Fahrten, die über 30 Minuten verspätet sind, gelten als ausgefallen, ebenso Fahrten, bei denen an drei aufeinanderfolgenden oder sämtlichen Haltestellen früher als vor der im Fahrplan angegebenen Zeit abgefahren wird bzw. regulär zu bedienende Haltestellen ausgelassen wurden.

Das Fahrpersonal muss der deutschen Sprache mächtig sein und Streckenkunde besitzen.

2.7. Verhalten bei Betriebsstörungen und Verspätungen

Das Verkehrsunternehmen hat für die vertrags- und ordnungsgemäße Durchführung des Betriebes zu sorgen. Es ist für die Behebung der Betriebsstörungen direkt zuständig. Die Kosten für Planungen trägt das Verkehrsunternehmen.

Bei absehbaren, d.h. planbaren Betriebsstörungen werden die Fahrgäste durch das Verkehrsunternehmen informiert.

Bei nicht planbaren Betriebsstörungen ist der Aufgabenträger über die Ursachen und die verkehrlichen Auswirkungen der Störungen zu informieren. Das Fahrpersonal informiert die Fahrgäste über die Art der Störung, ihre voraussichtliche Dauer und Auswirkung sowie insbesondere über alternative Bedienungen.

Zur Sicherung der Durchführung des Betriebes hat das Verkehrsunternehmen ein Notfall- und Störungsmanagement vorzuhalten, das im Bedarfsfall den kurzfristigen Einsatz von Ersatzfahrzeugen ermöglicht.

Bei geplanten Straßensperrungen, absehbaren Fahrzeitverlängerungen durch Baumaßnahmen u.ä. werden Ersatzfahrpläne durch das Verkehrsunternehmen erarbeitet und mit dem Aufgabenträger abgestimmt.

Die Fahrplanänderungen sind rechtzeitig, d.h. mindestens fünf Tage vor Inkrafttreten der Änderungen bzw. bei kurzfristig angekündigten Maßnahmen einen Tag nach Bekanntwerden des Ereignisses durch das Verkehrsunternehmen an die Fahrgäste zu kommunizieren. Die VRM-GmbH gibt für die Veröffentlichung entsprechende einheitliche Textbausteine bzw. Formulierungen vor.

Damit sich die Nutzer von öffentlichen Verkehrsmitteln frühzeitig darüber informieren können, wo mit wetterbedingten Beeinträchtigungen zu rechnen ist, sind auf der VRM-Internet-Seite in der Rubrik „Extremwetter“ im Falle von betrieblichen Einschränkungen entsprechende Meldungen direkt von den Verkehrsunternehmen zu veröffentlichen. Ziel ist, dass bereits sehr früh durch die Betriebsleitungen

Informationen für die Fahrgäste bereitgestellt werden. Bei extremen Wetterverhältnissen stehen auf diese Art und Weise alle Informationen gebündelt und mit einer Aktualität zur Verfügung, die den Kunden erlaubt, sich rechtzeitig auf die Situation einzustellen. Für jeden Eintrag auf der Extremwetterseite wird zudem automatisiert ein entsprechender „Tweet“ erzeugt und über den Twitter-Account des VRM veröffentlicht. Die VRM-GmbH gibt für die Veröffentlichung entsprechende einheitliche Textbausteine bzw. Formulierungen vor.

3. Haltestellenausstattung

Die Haltestellen haben folgende Mindestanforderungen, je Abfahrtsstelle:

- Haltestellenzeichen nach StVO (Zeichen 224) und VwV-StVO
- Haltestellenbezeichnung gemäß VRM-Vorgabe
- Liniennummer, Linienverlauf und Zielangabe gemäß VRM-Vorgabe
- aktuelles VRM-Logo
- für jede Linie und Richtung eine Aushangmöglichkeit des Fahrplans in DIN-A3 hoch
- Aushangmöglichkeit für ein VRM-Werbeplakat DIN-A3 hoch. Dieses kann zeitweise zur Information über Fahrplanänderungen, Umleitungen, etc. genutzt werden.
- Aushangmöglichkeit für einen VRM-Liniennetzplan DIN-A3 hoch⁶
-

Das Verkehrsunternehmen ist für die ordnungsgemäße Beschilderung der jeweiligen Haltestelle mit Haltestellenbezeichnung, Liniennummer, Linienverlauf und Zielangabe sowie VRM- Logo zuständig. Es gelten die in der Anlage „Haltestellenschilder“ dargestellten Standards. Sofern als Aushangmöglichkeit Fahrplandisplays (und keine Vitrinen) genutzt werden, sind diese bei Neu-/Ersatzbeschaffungen in der RAL-Farbe 5002 (Ultramarinblau) auszuführen.

Das Verkehrsunternehmen ist für das Aushängen der jeweils aktuellen Haltestellenfahrpläne, VRM-Liniennetzpläne, VRM-Werbeplakate und Fahrplanänderungen zuständig. Es hat dafür Sorge zu tragen, dass bei Fahrplanänderungen die Aushänge bis zum Inkrafttreten des neuen Fahrplanes ausgewechselt werden. Die Fahrplanaushänge werden dem Verkehrsunternehmen von der VRM GmbH als PDF-Datei zur Verfügung gestellt, sind in Farbe auszudrucken (Qualität: Laserdruck) und wasserfest zu laminieren. Die VRM-Liniennetzpläne und VRM-Werbeplakate werden dem Verkehrsunternehmen von der VRM GmbH auf Papier zur Verfügung gestellt und sind wasserfest zu laminieren.

Während der gesamten Betriebsdauer müssen die Angaben an den Haltestellen auf dem jeweils aktuellen Stand gehalten werden.

⁶ nur in den Städten/Gemeinden: Andernach, Altenkirchen (Westerw), Bad Ems, Bad Neuenahr-Ahrweiler, Bendorf, Vallendar, Urbar (b Koblenz), Betzdorf, Boppard, Cochem, Diez, Koblenz, Lahnstein, Mayen, Neuwied, Nastätten und Simmern (Hunsr)

Bei Ablauf des Vertrags/der Liniengenehmigung ist das Verkehrsunternehmen verpflichtet, die Masten zum nachgewiesenen Restbuchwert an das Nachfolgeverkehrsunternehmen abzugeben. Die Restbuchwerte sind dem Aufgabenträger rechtzeitig auf Anforderung bekannt gegeben.

4. Fahrgastinformation, Marketing, Vertrieb

4.1. Fahrplandaten

Zur Gewährleistung einer betreiberübergreifenden Information der Bevölkerung über das Fahrplanangebot unterhält die VRM GmbH ein elektronisches Informationssystem über das Internet und erstellt verschiedene gedruckte Fahrplanveröffentlichungen. Das Verkehrsunternehmen stellt zu diesem Zweck der VRM GmbH unter Mitteilung etwaiger Änderungen die Fahrplandaten [elektronisch im VDV-Format (erweitert aus VDV 451 / VDV 452, ÖPNV-Datenmodell 5.0)] rechtzeitig unentgeltlich zur Verfügung. Das Verkehrsunternehmen stimmt der Weitergabe der Daten in elektronischer Form an die VRM GmbH, an andere Betreiber von Fahrplanauskunftssystemen sowie der Veröffentlichung der Fahrplandaten als offene Daten unentgeltlich zu.

Die VRM GmbH betreibt zum Zwecke der Fahrgastinformation und Anschlusssicherung ein System zur Übermittlung und Darstellung von Echtzeitdateninformation. Das Verkehrsunternehmen ist verpflichtet für alle zu veröffentlichenden Verkehre Echtzeitinformationen unentgeltlich zu übermitteln. Das Verkehrsunternehmen verpflichtet sich die Daten gemäß den VDV-Schriften 452, 453 und 454 an die VRM GmbH oder eine von dieser zu benennende Stelle zu übermitteln. Es übermittelt und empfängt hierbei Daten zur Fahrplanauskunft, zur Anschlusssicherung und zur Dynamischen Fahrgastinformation. Die VRM GmbH ist berechtigt Echtzeitdaten zu speichern und zu verarbeiten.

Das Verkehrsunternehmen liefert in einem mit der VRM GmbH abzustimmenden Layout und DV-Format die zur Veröffentlichung im Fahrplanbuch und/oder -faltblättern vorgesehenen Fahrpläne.

4.2. Marketing

Das Verkehrsunternehmen unterstützt Werbeaktionen des VRM, indem es Plakate, Linienverlaufspläne, Broschüren, etc., die es vom VRM zur Verfügung gestellt bekommt, in den Fahrzeugen zeitnah auslegt bzw. anbringt. Das Verkehrsunternehmen gestattet dem VRM bzw. Dritten, die vom VRM dazu beauftragt wurden, unentgeltlich Marketing-Aktionen in den Fahrzeugen durchzuführen.

Das Verkehrsunternehmen ist für das Aushängen der Informationen an den Haltestellen zuständig (siehe Punkt 3).

Jedes Verkehrsunternehmen zahlt für Verbundmarketing einen Beitrag von 0,25 % des im Vorjahr für das Einnahmenaufteilungsverfahren festgestellten bzw. testierten Fahrausweiserlöses, mindestens jedoch 5000,00 Euro.

Bis zum Vorliegen eines Testats der Jahreseinnahmen für das erste Jahr, erfolgt die fiktive Festlegung des Fahrausweiserlöses des Vorjahres durch die VRM GmbH. Die Abrechnung auf Basis der realen Fahrausweiserlöse erfolgt, sobald der VRM GmbH das Testat der Jahreseinnahmen vorliegt.

Die Zahlung des Verbundmarketingbeitrags erfolgt Quartalsweise jeweils zum 10.02., 10.05., 10.08. und 10.11. eines Jahres zu je einem Viertel des Jahreswertes, eingehend auf einem Konto der VRM GmbH. Im Interesse aller Beitragszahler ist die VRM GmbH berechtigt, bei Zahlungsverzug nach einmaliger Mahnung ein gerichtliches Mahnverfahren einzuleiten.

Der vom Verkehrsunternehmen an die VRM GmbH zu zahlende Marketingbeitrag für von der VRM GmbH vertriebene Tickets gemäß Punkt 4.4. und Anlage „Fahrkartenvertrieb“ beträgt 5,0 % des im Einnahmenaufteilungsverfahren festgestellten bzw. testierten Fahrausweiserlöses.

Der VRM gibt für jeden zu veröffentlichenden Fahrplan die Verkehrsmittel- und Produktbezeichnungen, die Liniennummer sowie die Haltestellen- und Bussteigbezeichnungen verbindlich vor. Das Verkehrsunternehmen hat diese Bezeichnungen zu nutzen.

Das Verkehrsunternehmen stellt der VRM GmbH für Linienbündel mit mehr als neun Fahrzeugen die Flächen von Fahrzeugen für Verbund-Eigenwerbung kostenfrei zur Verfügung: Für Linienbündel mit 10 bis 20 Fahrzeugen werden die Gesamtflächen von einem Fahrzeug, für Linienbündel mit mehr als 20 Fahrzeugen werden die Gesamtflächen von zwei Fahrzeugen zur Verfügung gestellt. Die Kosten für Beklebung und Entfernung der Verbund-Eigenwerbung trägt die VRM-GmbH.

4.3. Werbung für Dritte

Eine Außenwerbung am Fahrzeug und Werbung im Innenraum von und für Dritte ist nur in Abstimmung mit dem Aufgabenträger zulässig. Die Zustimmung wird insbesondere versagt, wenn die Werbung zum Verkleben der Fensterflächen und damit zu einer Sichtbehinderung führt oder die Wahrnehmbarkeit der Fahrgastinformationen beeinträchtigt. Die Werbegegenstände dürfen in keinem Widerspruch zu den Geschäftsinteressen des Aufgabenträgers und des Verkehrsverbundes stehen, müssen politisch und religiös neutral sein und müssen berücksichtigen, dass die Fahrzeuge auch von Kindern und Jugendlichen genutzt werden. Es darf deshalb z.B. nicht für Alkoholika, Tabakwaren und in freizügiger Darstellung von Körpern geworben werden. Außerdem legt der Aufgabenträger insgesamt Wert auf ein die Fahrgäste ansprechendes Erscheinungsbild der Fahrzeuge. Die vorzunehmende Einzelfallprüfung wird sich an diesen Leitlinien orientieren.

4.4. Vertrieb

Das Verkehrsunternehmen ist verpflichtet, auf Grundlage der von der Gesellschafterversammlung der VRM GmbH als Gruppe zuständiger Behörden erlassenen Allgemeinen Vorschrift, den jeweils gültigen VRM-Verbundtarif - bestehend aus den Gemeinsamen Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des VRM inklusive der besonderen Bedingungen und den Regelungen zu Übergangstarifen zwischen Verbund-/ Kooperationsräumen sowie der Tarifdaten- und Haltestellendatenbank inklusive der darin enthaltenen Sonderregelungen - anzuwenden.

Der Vertrieb ist Aufgabe des Verkehrsunternehmens und der VRM GmbH. Das Verkehrsunternehmen gestattet der VRM GmbH oder von dieser ermächtigten Dritten den Verkauf von VRM-Fahrkarten im Namen und auf Rechnung des Verkehrsunternehmens. Es ist das gesamte Fahrkartensortiment des VRM-Verbundtarifes (inklusive der Übergangstarife der Nachbarverbände, soweit diese im Einzugsbereich der Verkehrsleistung gelten) anzubieten. Die Fahrkarten müssen vom Verkehrsunternehmen nach den jeweils gültigen Regelungen des Verkehrsverbundes selbst oder in Kooperation mit anderen Verkehrsunternehmen ausgestellt werden. Der Vertrieb der einzelnen Fahrkartensorten und die Anforderungen an die Fahrkartensicherheit, -inhalte und -layout sind in der jeweils aktuellen Fassung der Anlage „Fahrkartenvertrieb“ dargestellt und anzuwenden.

Zur Kontrolle der Fahrausweise sind die in der Anlage „Grundsätze für die Durchführung von Fahrkartenprüfungen“ aufgestellten Anforderungen im Rahmen des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel anzuwenden.

Je Linienbündel ist mindestens eine Verkaufsstelle im Bedienungsgebiet des Linienbündels einzurichten. Bei Überschneidung kann für mehrere Bündel eine Verkaufsstelle ausreichend sein. Die Öffnungszeiten bedürfen der Zustimmung des Aufgabenträgers.

Der VRM stellt den Verkehrsunternehmen die Unterlagen für die Tarifierung zur Verfügung. Das Verkehrsunternehmen benennt einen Tarifbeauftragten, der bei Bedarf durch den VRM beraten wird. Der Tarifbeauftragte schult alle im Vertrieb eingesetzten Mitarbeiter des Verkehrsunternehmens.

Die Meldung von Verkaufsdatensätzen ist die Grundlage für alle Einnahmenmeldungen und das Einnahmenaufteilungsverfahren im VRM. Die Verkaufsdatensätze sind gemäß den DV-Vorgaben in Anlage „Verkaufsdatenmeldungen“ vom Verkehrsunternehmen für jeden Kalendermonat bis spätestens zum Ende des nächsten Monats an die VRM GmbH zu übermitteln. Die VRM GmbH akzeptiert nur vollständige und DV-technisch korrekte Datenlieferungen. Das Verkehrsunternehmen ist verpflichtet unkorrekte Datenlieferungen unverzüglich nachzubessern. Die VRM GmbH und die Aufgabenträger nutzen die Verkaufsdaten für die Weiterentwicklung des Verbundtarifs sowie zu verkehrsplanerischen Zwecken. Die VRM GmbH gibt die Verkaufsdaten an die mit der Einnahmenaufteilung betraute Stelle für die Nutzung zur Einnahmenaufteilung frei. Die VRM GmbH, die Aufgabenträger und die mit der Einnahmenaufteilung betraute Stelle sind verpflichtet, diese Informationen vertraulich zu behandeln.

5. Anforderungs- und Pönalekatalog

In der folgenden Tabelle werden Anforderungen an die zu erbringende Leistung definiert. Ferner werden Pönalen für den Fall eines schuldhaften Verstoßes gegen die Anforderungen festgelegt.

Die Pönalen werden für jeden einzelnen Vorfall fällig. Sofern sich aus der Natur des Vorfalls nichts anderes ergibt, liegt im Zweifel mit Beginn eines neuen Betriebstages ein neuer Vorfall vor, bspw. beim Einsatz eines Fahrzeugs ohne elektronisches Fahrkartenverkaufsgerät. Bei Vorfällen wie bspw. „Rauchen im Fahrzeug“ handelt es sich bei jeder Zuwiderhandlung um einen Vorfall.

Nr.	Anforderung	Vorfall	Euro je Vorfall	Ergänzungen
5.1.	Fahrzeug			
5.1.1.	elektronisches Fahrkartenverkaufsgerät und/oder Fahrscheinentwerter funktionieren	nicht-funktionieren des elektronischen Fahrkartenverkaufsgeräts und/oder des Fahrscheinentwerter	150,00	
5.1.2.	Haltewunschanmeldung und / oder der „Wagen hält“-Anzeige sind vorhanden und funktionieren	nicht-funktionieren / fehlende Haltewunschanmeldung und / oder der „Wagen hält“-Anzeige	50,00	
5.1.3.	Fahrzeugeinsatz entsprechend den unter Punkt 1 beschriebenen Standards	Einsatz eines nicht den vereinbarten Standards entsprechenden Fahrzeugs	150,00	pro Einsatztag (Fahrzeugalter, kein podestloser Durchgang, Nicht-Niederflur, fehlende Rampe, keine Sondernutzungsfläche, etc.)
5.1.4.	VRM-Liniennetzplan ist über der Sondernutzungsfläche angebracht	fehlender VRM-Liniennetzplan über der Sondernutzungsfläche	20,00	
5.1.5.	VRM-Werbepplakat ist im Plakatrahmen ausgehängt	fehlendes VRM-Werbepplakat im Plakatrahmen	10,00	
5.1.6.	Anbringung des VRM-Logos am Fahrzeug gemäß den Vorgaben unter Punkt 1.	fehlende/ veraltete VRM-Logos	10,00	
5.1.7.	Beschilderung des Fahrzeugs gemäß den Vorgaben unter Punkt 1	fehlende, unzureichende, falsche Beschilderung eines Fahrzeugs	50,00	
5.1.8.	Haltestelle wird im Fahrzeug richtig über Sprachspeicher gemäß den Vorgaben unter Punkt 1 angesagt	nicht-erfolgte / falsche Haltstellenansage	5,00	pro Haltestelle
5.1.9.	nächste Haltestelle wird im Fahrzeug gemäß den Vorgaben unter Punkt 1 angezeigt	nicht erfolgte / falsche Haltstellenanzeige im Fahrzeug	5,00	pro Haltestelle

Qualitätsanforderungen im ÖPNV Koblenz

Nr.	Anforderung	Vorfall	Euro je Vorfall	Ergänzungen
5.1.	Fahrzeug (Fortsetzung)			
5.1.10.	Inneneinrichtung des Fahrzeugs weist keine gravierenden Schäden auf	gravierende Schadhafteit der Inneneinrichtung des Fahrzeugs	100,00	z.B. aufgeschlitzte Sitze, grobe Schmierereien, großflächige Graffiti, defekte Haltestangen und –griffe, zerstörte oder stark beschädigte Wand- oder Deckenverkleidungen, gravierende Defekte der Innenbeleuchtung – wie Ausfall der Innenbeleuchtung für mehrere Sitzreihen oder der gesamten Ein-/Ausstiegsbeleuchtung
5.1.11.	das Fahrzeuginnere weist keine gravierenden Verschmutzungen auf	gravierende Verschmutzung im Fahrzeuginneren	100,00	klebende oder abfärbende Rückstände an Sitzen, Griffen, Wänden, Gepäckablagen oder Scheiben; Fenster, die kaum Durchsicht bieten; übel riechende bzw. ekelerregende Verschmutzungen
5.1.12.	Ausreichende Belüftung im Fahrzeug gemäß den Vorgaben unter Punkt 1.	fehlende / unzureichende Belüftung im Fahrzeug	100,00	

Qualitätsanforderungen im ÖPNV Koblenz

Nr.	Anforderung	Vorfall	Euro je Vorfall	Ergänzungen
5.2.	Betriebsablauf			
5.2.1.	Fahrt wird gemäß Fahrplan durchgeführt	Fahrtausfall (ganz oder auf Teilstrecken) ohne Ersatzbeförderung	500,00	Fahrten mit einer Verspätung ab 31 Minuten, jeweils zu frühe Abfahrt von mindestens 1,5 Min. an 3 aufeinander folgenden Haltestellen oder 3 regulär zu bedienende Haltestellen ausgelassen, gelten als Fahrtausfall
5.2.2.	Fahrt wird gemäß Fahrplan durchgeführt	Fahrtausfall (ganz oder auf Teilstrecken) mit Ersatzbeförderung	250,00	Fahrten mit einer Verspätung ab 31 Minuten, jeweils zu frühe Abfahrt von mindestens 1,5 Min. an 3 aufeinander folgenden Haltestellen oder 3 regulär zu bedienende Haltestellen ausgelassen, gelten als Fahrtausfall
5.2.3.	Fahrt wird gemäß Fahrplan durchgeführt	zu frühe Abfahrt an der Haltestelle	250,00	Abfahrt mindestens 3 Min. vor Fahrplan
5.2.4.	Fahrt wird gemäß Fahrplan durchgeführt	verspätete Abfahrt an der Starthaltestelle oder verspätete Ankunft an der Endhaltestelle, ohne dass eine Anschlussaufnahme dies erforderlich macht	ab 5 Min.: 10,00 ab 10 Min.: 20,00 ab 15 Min.: 30,00	ab 30 Minuten: zusätzlich Wertung als Fahrtausfall
5.2.5	Fahrt wird gemäß Fahrplan durchgeführt	Nicht-Bedienen einer Haltestelle trotz ein- oder ausstiegswilliger Fahrgäste	100,00	für die betroffenen Fahrgäste ist eine Ersatzbeförderung sicher zu stellen, Haftung und Kostenlast beim Verkehrsunternehmen
5.2.6.	Fahrpersonal ist streckenkundig	Einsatz streckenunkundigen Fahrpersonals	250,00	
5.2.7.	Personal raucht nicht im Fahrzeug	Personal raucht im Fahrzeug	50,00	
5.2.8	Fahrpersonal leistet Hilfestellung für hilfsbedürftige Personen	unterlassene Hilfestellung für hilfsbedürftige Personen	50,00	

Qualitätsanforderungen im ÖPNV Koblenz

Nr.	Anforderung	Vorfall	Euro je Vorfall	Ergänzungen
-----	-------------	---------	-----------------	-------------

5.2.	Betriebsablauf (Fortsetzung)			
5.2.9.	Informationen werden vom Fahrpersonal an die Kunden erteilt und Informationsmedien liegen im Fahrzeug aus	Fehlen der Informationsmedien oder Verweigern der gewünschten Information durch den Fahrer	10,00	
5.2.10	Fahrpersonal telefoniert während der Fahrt nur mit Freisprecheinrichtung	Personal telefoniert während der Fahrt ohne Freisprecheinrichtung	50,00	
5.2.11.	rechtzeitige Vorlage von Meldungen gemäß Punkt 2.1.	nicht rechtzeitige Vorlage von Meldungen gemäß Punkt 2.1.	500,00 je Monat	

Nr.	Anforderung	Vorfall	Euro je Vorfall	Ergänzungen
-----	-------------	---------	-----------------	-------------

5.3.	Haltestellenausstattung			
5.3.1.	aktueller VRM-Haltestellenfahrplan hängt an der Haltestelle gemäß den Vorgaben unter Punkt 3. aus	fehlender Haltestellenfahrplan	50,00	
5.3.2.	aktueller VRM-Liniennetzplan hängt an der Haltestelle gemäß den Vorgaben unter Punkt 3. aus	fehlender Liniennetzplan	20,00	
5.3.3.	Haltestellenzeichen gemäß den Vorgaben unter Punkt 3. ist an der Haltestelle angebracht	fehlendes Haltestellenzeichen	20,00	
5.3.4.	aktuelles VRM-Werbeplakat hängt an der Haltestelle gemäß den Vorgaben unter Punkt 3. aus	fehlendes Werbeplakat	10,00	
5.3.5.	Haltestellenbezeichnung ist gemäß den Vorgaben unter Punkt 3. an der Abfahrtsstelle angebracht	fehlende/falsche Haltestellenbezeichnung	20,00	gilt nur, wenn das Unternehmen für die Haltestelle zuständig ist
5.3.6.	aktuelle Liniennummer, Linienvorlauf, Zielangabe sind an der Haltestelle gemäß den Vorgaben unter Punkt 3. angebracht	fehlende/falsche Liniennummer, Linienvorlauf, Zielangabe	20,00	
5.3.7.	aktuelles VRM-Logo ist an der Haltestelle gemäß den Vorgaben unter Punkt 3. angebracht	fehlendes/veraltetes VRM-Logo	10,00	

Qualitätsanforderungen im ÖPNV Koblenz

Nr.	Anforderung	Vorfall	Euro je Vorfall	Ergänzungen
5.4.	Fahrgastinformation, Marketing, Vertrieb			
5.4.1.	Fahrkartenverkauf in personenbedienter Verkaufsstelle gemäß den Anforderungen unter Punkt 4.4.	Fahrkartenverkauf in personenbedienter Verkaufsstelle findet nicht statt	1000,00 je Monat	ab dem 2. Monat
5.4.2.	Fahrkartenverkauf gemäß den in Anlage der „Fahrkartenvertrieb“ geregelten Vertriebswegen und Zuständigkeiten	Fahrkartenverkauf findet statt, jedoch nicht auf dem in der Anlage „Fahrkartenvertrieb“ geregelten Vertriebsweg	100% der Ein- nahmen	aus diesen Verkäufen; die Reduzierung der Pönale auf 25 % findet keine Anwendung
5.4.3.	Fahrkartenverkauf gemäß Punkt 2 der Anlage „Fahrkartenvertrieb“	Fahrkartenverkauf findet nicht gemäß Punkt 2 der Anlage „Fahrkartenvertrieb“ statt	500,00 je Monat	ab dem 2. Monat
5.4.4.	Fahrkartenverkauf gemäß Punkt 3 der Anlage „Fahrkartenvertrieb“	Fahrkartenverkauf findet nicht gemäß Punkt 3 der Anlage „Fahrkartenvertrieb“ statt	500,00 je Monat	ab dem 2. Monat
5.4.5.	Vorlage der Prüfstatistik gemäß der Anlage „Grundsätze für die Durchführung von Fahrkartenprüfungen“ für das vorangegangene Kalenderjahr bis 31.03.	nicht bis 31.03. vorgelegte Prüfstatistik für das vorangegangene Kalenderjahr	100,00	
5.4.6.	Abschlagszahlung für Beitrag Verbundmarketing oder Ticket gem. Punkt 4.2	verspätete Zahlung von Marketingbeiträgen	2% des aus- stehenden Betrages, höchstens 50,00 je Tag	jeweils
5.4.7.	Rechtzeitige Information der Fahrgäste bei planbaren Betriebsstörungen (spätestens 5 Tage vor Inkrafttreten) gemäß Punkt 2.7.	keine oder nicht-rechtzeitige Information der Fahrgäste bei planbaren Betriebsstörungen	50,00 je Vorfall	
5.4.8.	Nutzung der „Extremwetterseite“ bei wetterbedingten Beeinträchtigungen gemäß Punkt 2.7.	„Extremwetterseite“ wird vom Verkehrsunternehmen bei wetterbedingten Beeinträchtigungen nicht genutzt	200,00 je Tag	

Qualitätsanforderungen im ÖPNV Koblenz

Nr.	Anforderung	Vorfall	Euro je Vorfall	Ergänzungen
5.4.	Fahrgastinformation, Marketing, Vertrieb (Fortsetzung)			
5.4.9.	Nutzung von Textbausteinen bzw. einheitlichen Formulierungsvorgaben des VRM gemäß Punkt 2.7.	Formulierungsvorgaben des VRM werden nicht genutzt	20,00 je Vorfall	
5.4.10.	Lieferung von Echtzeitinformationen gemäß Punkt 4.1.	Lieferung der Echtzeitinformationen für weniger als 90 % aller Fahrten mit Bordrechner (gemäß Punkt 1.2.7), bezogen auf die Anzahl aller Fahrten eines Monats	1.500,00 je Monat	Begrenzung auf maximal 15.000,00 Euro/pro Jahr je Linienbündel bzw. nichtgebündelter Einzellinie
5.4.11.	Einzelverkaufsdatensätze aus Busdruckern auslesen und bis Ende des folgenden Monats an VRM liefern	Verspätete Lieferung von Einzelverkaufsdatensätzen	0,50 je Datensatz und angefangener Woche der Verspätung	Begrenzung auf maximal 9.000,00 Euro/pro Jahr je Linienbündel bzw. nichtgebündelter Einzellinie
5.4.12.	Korrekte Lieferung von Einzelverkaufsdatensätzen gemäß den Vorgaben unter Punkt 4.4.	nicht-korrekt gelieferter Einzelverkaufsdatensatz (unvollständig oder nicht-korrekte Wiedergabe des konkreten Verkaufsvorgangs)	0,50 je Datensatz	Begrenzung auf maximal 9.000,00 Euro/pro Jahr je Linienbündel bzw. nichtgebündelter Einzellinie

6. Besondere Qualitätsanforderungen für das Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“

Nachfolgend werden ergänzende oder abweichende Regelungen zu den Qualitätsanforderungen gemäß Kapitel 1 bis 5 aufgeführt, die für alle im Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ zusammengefassten Linien gültig sind. Federführender Aufgabenträger ist die Stadt Koblenz.

Zu 1. Fahrzeugqualität:

Zulässig sind nur Fahrzeugtypen und Mindestanforderungen wie beschrieben für die Fahrzeugkategorie A. Die Kategorie B mit den entsprechenden Fahrzeugtypen, Ausstattungskriterien und Mindestanforderungen ist im Linienbündel Stadtverkehr Koblenz nicht zulässig.

Die sogenannten Low-Entry-Varianten für Niederflurbusse sind nicht zulässig, mit Ausnahme der Fahrzeugtypen Niederflur-Midibus (MBn) und Niederflur-Minibus (NBn).

Im Linienbündel Stadtverkehr Koblenz sind zusätzlich zur Fahrzeugkategorie A weitere Fahrzeugkategorien zugelassen, die wie folgt definiert werden:

- Kategorie A1: zulässig nur an Schultagen in Rheinland-Pfalz für Verstärkerfahrten zusätzlich zum Taktverkehr bzw. als „E-Wagen“; Spezifikationen wie Kategorie A, jedoch maximales Fahrzeualter bis 15 Jahre,
- Kategorie A2: zulässig bis 31.12.2024 für alle Fahrplanleistungen; Spezifikationen wie Kategorie A, jedoch maximales Fahrzeualter bis 12 Jahre.

Beim Außenanstrich der Fahrzeuge müssen Grundierung und Lackierung die aktuellen Vorgaben des „Blauen Umweltengel“ (RAL Umweltzeichen) erfüllen.

Zu 1.1.2. Maximales Durchschnittsalter

Das maximale Durchschnittsalter der im Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ eingesetzten Fahrzeuge beträgt 6,5 Jahre.

Zu 1.2.1. Motor:

Der maximale Schallpegel des Fahrgeräuschs von Fahrzeugen der Typen GBn, Bn, MBn und MXn, die ab Fahrplanjahr 2020/2021 als Neu- oder Gebrauchtfahrzeuge für den Einsatz im Linienbündel Stadtverkehr Koblenz beschafft werden, soll bei einer Motorleistung unter 150 kW möglichst nicht größer als 73 dB (A) und über 150 kW nicht größer als 76 dB (A) sein.

Für alle auf den Linien des Linienbündels Stadtverkehr Koblenz eingesetzten Fahrzeuge gelten hinsichtlich der Fahrgeräuschentwicklung mindestens die Anforderungen nach VDV-Schrift 230, Kap. 3.2.3.

Für alle im Stadtgebiet Koblenz eingesetzten Busse im ÖPNV sind möglichst geringe Schadstoffemissionen sicherzustellen. Mindeststandard ist die jeweils strengste serienmäßig verfügbare Abgasnorm. Alle im Stadtgebiet eingesetzten Linienfahrzeuge müssen somit spätestens ab dem Fahrplanjahr 2020/2021 mindestens die Euro VI-Norm erfüllen.

Zudem ist bei künftigen Fahrzeugbeschaffungen der Anteil emissionsfrei angetriebener Busse an der gesamten Flotte sukzessive zu erhöhen.

Die Busflotte ist zu 100% mit automatischen Brandlöschanlagen auszustatten.

Zu 1.2.2. Türen:

Hinsichtlich der Türbreite gelten die Anforderungen nach VDV-Schrift 230, Kap. 6.3. Ein Teil der Busflotte im Linienbündel Stadtverkehr Koblenz ist mit jeweils einer zusätzlichen Tür auszustatten. Somit haben ab Fahrplanwechsel 2020/2021 mindestens 40% der Niederflur-Solobusse (Bn) über eine 3. Tür und mindestens 40% der Niederflur-Gelenkbusse (GBn) über eine 4. Tür zu verfügen. Abweichend von Kap. 1 gelten für die mit zusätzlicher Tür ausgestatteten Fahrzeuge folgende Sitzplatzvorgaben:

Fahrzeugtyp Bn mit 3 Türen: Mindestens 29 Sitzplätze, Stehperron mit mindestens 2 Klappsitzen,

Fahrzeugtyp GBn mit 4 Türen: Mindestens 39 Sitzplätze, Stehperron mit mindestens 4 Klappsitzen.

Zu 1.2.3. Ein- und Ausstieg:

Hinsichtlich der Absenkvorrichtung gelten, insbesondere für die Absenkbarkeit, die Anforderungen nach VDV-Schrift 230, Kap. 6.4.1.

Hinsichtlich der Rampe für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste und/oder Kinderwagen gelten die Anforderungen nach VDV-Schrift 230, Kap. 6.4.2.

Die Haltewunschtaster (innen) sind gemäß VDV-Schrift 230, Kap. 7.3.2 auszuführen.

Die „Wagen hält“-Innenanzeige muss in Niederflur-Gelenkbussen (GBn) mindestens zweifach vorhanden sein.

Zu 1.2.4. Fahrgastkomfort und Sicherheit:

Die Anforderung „Überland-Ausstattung mit entsprechender Polsterung“ entfällt.

Die Ausführung der Fahrgastsitze mit Polster und Stoffbezügen erfolgt gemäß VDV-Schrift 230, Kap. 7.2.2. Hartschalensitze sind als Alternative nicht zugelassen.

Die Sondernutzungsfläche wird nach VDV-Schrift 230, Kap. 7.7 ausgeführt. Für die Fahrzeugtypen Bn, MXn und GBn soll bei Neufahrzeugen eine Zulassung zur Mitnahme von 2 Rollstühlen gewährleistet werden. Ansonsten sowie beim Einsatz von Minibussen (NBn) ist 1 Platz für Rollstühle vorzuhalten.

Die Innenraumbelichtung inkl. der Ausleuchtung des Türbereichs erfolgt nach VDV-Schrift 230, Kap. 5.2. Für den Fahrzeugtyp GBn ist bei Neufahrzeugen eine zusätzliche Beleuchtung im Bereich des Drehgelenks vorzusehen.

Die im Linienbündel Stadtverkehr Koblenz eingesetzten Fahrzeuge der Typen GBn und Bn sind darüber hinaus mit einer Außenbeleuchtung im Bereich der Tür 1 auszustatten. Ab dem Fahrplanjahr 2020/2021 gilt diese Anforderung für 100% der Busse der genannten Fahrzeugtypen.

Bezüglich der Anordnung von Haltestangen gelten die Anforderungen der VDV-Schrift 230, Kap. 7.3.1.

Hinsichtlich der Winterbereifung können im angegebenen Zeitraum (und darüber hinaus) alternativ Reifen mit der Kennzeichnung „M+S“ verwendet werden.

Hinsichtlich der Klimatisierung von Fahrgastraum und Fahrerplatz ist alternativ auch der Einsatz einer LCC-optimierten, dezentralen, elektrischen Klimaanlage nach VDV-Schrift 236/1 zugelassen. Es sind umweltverträgliche Kältemittel, z. B., z. B auf CO₂-Basis (höchster verfügbarer Produktstandard), zu verwenden.

Zur ausreichenden Belüftung, insbesondere bei Ausfall der Klimaanlage, sind im vorderen und hinteren Bereich des Fahrzeugs, beim Fahrzeugtyp GBn zusätzlich im mittleren Bereich des Fahrzeugs, jeweils 2 durch das Fahrpersonal verschließbare Klappfenster anzuordnen.

Zu 1.2.5. Fahrgastinformation im Fahrzeug:

Im Wageninnenraum sind neben der optischen Haltestellenanzeige zusätzlich weitere Fahrgastinformationen elektronisch auf übersichtlichen TFT-Displays darzustellen. Für diese bestehen folgende Anforderungen: Es sind zwei unabhängige Bildschirm-Darstellungsflächen („doppelt breiter“ TFT-Bildschirm) hinter der Fahrerkabine in der Fahrzeugmitte (über dem Gang) zu platzieren, für den Fahrzeugtyp GBn außerdem zusätzlich in der Fahrzeugmitte hinter dem Drehgelenk.

- TFT-Display bzw. -Darstellungsfläche 1 zeigt permanent die nächste und die nachfolgenden 2 Haltestellen an. Zusätzlich werden dynamische Umsteigehinweise an definierten Verknüpfungshaltestellen, die Linienbezeichnung und das Fahrtziel sowie Datum/Uhrzeit und „Wagen hält“ angezeigt.
- TFT-Display bzw. -Darstellungsfläche 2 zeigt bei Bedarf Sonderhinweise (z.B. zum Fahrgastverhalten, bei Betriebsstörungen, zu Fahrplanabweichungen) an, die vom Fahrerplatz oder seitens der Betriebsleitstelle gesteuert werden können. Sofern kein akuter Bedarf für Sonderhinweise besteht, wird ein Infotainment-Programm mit ÖPNV-Informationen (z.B. Tarifhinweise), Nachrichten, Eigen- oder Fremdwerbung kommerzieller Drittanbieter gezeigt.

Im Wageninnenraum sind akustische Fahrgastinformationen (nächste Haltestelle und Umsteigehinweise) an Verknüpfungshaltestellen der Kategorie A sowie an weiteren, touristisch bedeutenden Haltestellen – in Abstimmung mit der Stadt Koblenz – zusätzlich englischsprachig anzusagen.

Neben dem Bordmikrofon für das Fahrpersonal ist auch die Durchsagemöglichkeit seitens der Betriebsleitstelle direkt in den Fahrgastraum vorzusehen.

Das Fahrpersonal muss über den Bordrechner vorgegebene Ansagetexte bei Bedarf für die Ansage auslösen können.

Akustische Ansage von Liniennummer und Linienziel im Außenbereich (Ansagelautstärke tageszeitabhängig regelbar).

Abweichend ist der Liniennetzplan zusammen mit Tarifinformationen sowie bei Bedarf weiteren ÖPNV-Informationen in einer Vitrine im Bereich der Sondernutzungsfläche auszuhängen.

Qualitätsanforderungen im ÖPNV Koblenz

Die Bereitstellung von Dispensern (Plexidisplays) im Format DIN-lang (hoch) und Nutzung im Rahmen von Marketingaktionen hat nach Anforderung und in Abstimmung mit der Stadt Koblenz zu erfolgen.

Zu 1.2.6. Fahrgastinformation am Fahrzeug:

Die elektronische Linienbeschilderung außen erfolgt auf LED-Vollmatrixanzeigen. Angezeigt wird

- auf der Fahrzeugfront: Linienbezeichnung und Fahrtziel,
- auf der Einstiegsseite: Linienbezeichnung und Fahrtverlauf,
- auf dem Fahrzeugheck: Linienbezeichnung,
- zusätzlich auf der linken Fahrzeugseite: Linienbezeichnung.

Für den Fahrzeugtyp KB erfolgt abweichend eine auch bei Dunkelheit erkennbare Linienbeschilderung nur außen an der Frontseite (Linienbezeichnung, Fahrtziel).

Zu 1.2.7. Bordrechner/Fahrkartenverkaufsgerät:

Das Kapitel wird um den Unterpunkt ITCS ergänzt.

Es erfolgt die Einrichtung eines Intermodal Transport Control System (ITCS) – als Weiterentwicklung eines rechnergestützten Betriebsleitsystems – zur Integration der Bordrechner in den Fahrzeugen und zur Daten- und Sprechfunk-Kommunikation mit der Betriebsleitstelle bzw. der mobilen Leitstelle und bei Bedarf mit Drittmandanten (z.B. externe Datendrehzscheibe). Folgende Anforderungen bestehen an das ITCS:

- Monitoring (für Fahrzeugstandort, Betriebszustand und Fahrplanlage) einschließlich geographisches Informationssystem (GIS),
- Linien- und Streckendarstellung,
- Dispositive Maßnahmen (Kurzwende/Langwende, Zusatzfahrten, Fahrtverkürzungen u.a.) durch die Betriebsleitstelle,
- Störungsüberwachung,
- Verarbeitung der Echtzeitinformationen und Ansteuerung von DFI-Anlagen,
- Lieferung von Echtzeitdaten an eine Datendrehzscheibe (Verbundauskunft),
- LSA-Beeinflussung nach den Spezifikationen der Stadt Koblenz,
- Automatische Anschlussinformation und automatische Anschlusssicherung,

Qualitätsanforderungen im ÖPNV Koblenz

- Verarbeitung statistischer Betriebsdaten (z.B. zur Pünktlichkeit),
- Visualisierung und Betriebsunterstützung von Engpassstellen (z.B. Ortskern Metternich, Moselweiß, Neuendorf),
- Navigationshilfe im Bordrechner auf Basis des Stadtplans,
- Ortsbezogene Fahrerinformationen, um Besonderheiten im Linienverlauf dem Fahrpersonal automatisiert anzeigen zu können,
- Zwischen Betriebsleitstelle und Bus: Einzelruf, Gruppenruf oder Linienruf,
- Automatisierte Nachricht von der Betriebsleitstelle an die Busse und von den Bussen an die Betriebsleitstelle,
- Bus-zu-Bus-Kommunikation,
- Nahbereichsruf,
- Verarbeitung und Darstellung von Videosignalen.

Zur Kommunikation zwischen Fahrpersonal und Betriebsleitung ist neben der ITCS-Einrichtung in jedem Fahrzeug eine zusätzliche Mobilfunkeinrichtung (z. B. GSM-Kommunikation) (z. B. GSM-Kommunikation) als Rückfallebene bei Ausfall des ITCS vorzusehen.

Die Nutzung von eTickets ist auf dem Bordrechner (Aufbuchen und Lesen) als auch über Selbstbedienterminals (Tür 2) für das Abbuchen sicher zu stellen.

Die Drucker müssen in der Lage sein, einen 2D-Barcode z.B. für Handytickets lesen/prüfen zu können.

In allen Fahrzeugen erfolgt die Überwachung des Fahrgastraums über eine Videoeinrichtung (drei Kameras im Solobus, vier Kameras im Gelenkbus). Die aufgezeichneten Videodaten sind im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen für 48 Stunden zu speichern.

Am Fahrerplatz befindet sich ein Überfalltaster, der im Notfall die Verständigung der Betriebsleitstelle durch den Fahrer ermöglicht.

Zu 1.3. Wartung und Sauberkeit:

Die Fahrzeugreinigung ist für den Fahrgastinnenraum täglich besenrein durchzuführen. Die Außen- und Innenreinigung ist mindestens wöchentlich durchzuführen. Die Reinigungsvorgänge sind zu dokumentieren und auf Verlangen des Aufgabenträgers vorzuzeigen.

Bei starken Verunreinigungen im Fahrgastraum (z. B. durch Erbrochenes) und Quellen unangenehmer Gerüche ist das Fahrzeug unverzüglich zwecks Reinigung auf dem Betriebshof durch ein gleichwertiges Reservefahrzeug auszutauschen.

Qualitätsanforderungen im ÖPNV Koblenz

Die eingesetzten Fahrzeuge müssen innen und außen schadensfrei sein. Um bei Unfallschäden, Beschädigungen oder starken Verunreinigungen sofort einen Fahrzeugtausch vornehmen zu können, ist eine ausreichend bemessene Fahrzeugreserve von mindestens 10% der für den fahrplanmäßigen Betrieb maximal benötigten Fahrzeuge vorzuhalten.

Das Kapitel wird um den Unterpunkt Erscheinungsbild ergänzt.

Die im Linienbündel Stadtverkehr Koblenz eingesetzte Fahrzeugflotte muss technisch und vom äußeren Erscheinungsbild her einheitlich gestaltet und erkennbar sein. In allen Fahrzeugen soll den Fahrgästen die gleiche Nutzung und Handhabung möglich sein bei gleicher Servicequalität.

Zu 2.1. Betriebs- und Meldepflichten:

Das Verkehrsunternehmen dokumentiert alle auftretenden gravierenden Störungen bei den Fahrzeugen und im Betriebsablauf sowie gravierende Abweichungen von den definierten Standards in einem „Dienstbuch“ und gibt der Stadt Koblenz kurzfristig in Textform Kenntnis über diese Vorfälle.

Darüber hinaus hat das Verkehrsunternehmen bei Bedarf und auf Anforderung der Stadt Koblenz einen kurz gefassten Qualitätsbericht (Art und Anzahl differenzierter Vorkommnisse/Störfälle; Pünktlichkeitsanalyse, Umleitungen, Unfälle) an den Aufgabenträger zu senden.

Das Kapitel wird um den Unterpunkt Betriebsleitstelle ergänzt.

Als zentrale Organisationseinrichtung für den gesamten Verkehrsablauf unterhält das Verkehrsunternehmen eine Betriebsleitstelle, die auf dem Betriebshof angesiedelt und während der gesamten Betriebszeiten an 7 Tagen in der Woche besetzt ist. Die Betriebsleitstelle überwacht den Betriebsablauf, unterstützt durch die Daten-, Audio- und Videoinformationen im Rahmen des ITCS, und ist jederzeit für das Fahrpersonal ansprechbar.

An den Standorten Zentralplatz/Forum, Bf Stadtmitte/Löhr-Center, Hauptbahnhof, an den Bushaltestellen Universität Metternich, Universität/Winninger Straße und Hochschule/Schulzentrum Bussteig B sowie CGM Arena/Stadion, Knotenpunkte Wöllershof und Friedrich-Ebert-Ring/Löhrstraße sind für die Verkehrsüberwachung und Disposition Videokameras zu installieren und mit der Betriebsleitstelle zu verbinden.

Die Stadt Koblenz erhält für den Bedarfsfall eine direkte Durchwahlmöglichkeit zur Leitstelle. Die Betriebsleitstelle nimmt außerhalb der Kerngeschäftszeiten auch Anrufe über die Servicrufnummer des Verkehrsunternehmens (z. B. für Fahrplanauskünfte) entgegen, sofern die jeweilige Betriebslage dies zulässt.

Die Leitstelle organisiert die Einsätze der Bereitschaftsdienste und der Verkehrsaufsicht. Die vorzuhaltende Betriebsbereitschaft muss bei Fahrzeugausfällen und in Notsituationen schnell eingreifen können (Möglichkeit der Anfahrt bis Koblenz Hauptbahnhof innerhalb von 10 Minuten). Die Verkehrsaufsicht im Außendienst muss über mobile Kommunikationsgeräte verfügen („mobile Leitstelle“), um z. B. im Rahmen von Großveranstaltungen, Sonderverkehrssituationen am Ort des Geschehens gezielt und selektiv Fahrpersonal erreichen zu können (Anfahrt zu einem beliebigen Einsatzort im Stadtgebiet Koblenz innerhalb von 30 Minuten, auch während der Hauptverkehrszeit).

Qualitätsanforderungen im ÖPNV Koblenz

Die Mitarbeiter der Leitstelle müssen über fundierte Ortskenntnisse verfügen, insbesondere innerhalb des Liniennetzes der Stadt Koblenz und in den benachbarten Regionen (mit Anschlussbeziehungen zum Stadtverkehr Koblenz).

Die Fahrdienstleitung ist während der gesamten Einsatzzeit für wichtige Anliegen (z. B. schwere Unfälle) erreichbar.

Darüber hinaus ist für die technischen Ausfälle seitens der Werkstatt eine entsprechende Bereitschaft während der gesamten Einsatzzeit zur Verfügung zu stellen.

Zu 2.2. Beschwerdemanagement:

Das Verkehrsunternehmen muss für Kundenanfragen zu den Themenbereichen Fundsachen, Fahrtausfälle und Verspätungen telefonisch montags bis freitags von 8.00 bis 20.00 Uhr (ausgenommen Wochenfeiertage) sowie samstags von 8:00 bis 14:00 Uhr (am 24.12. und 31.12. von 8:00 bis 12:00 Uhr) erreichbar sein.

Zu 2.6. Fahrbetrieb:

Das Fahrpersonal muss der deutschen Sprache mächtig sein und Streckenkunde besitzen. Darüber hinaus sind ausreichende Kenntnisse des Fahrpersonals über Tarif, Fahrpläne und Anschlüsse der Linien im Stadtgebiet Koblenz und in Nachbarorten sicherzustellen. Das Fahr- und Servicepersonal ist mit Dienstkleidung (Jacke und Hose für Sommer und Winter, Hemd, Krawatte, Weste, Wetterjacke) auszustatten, welche die Unternehmenszugehörigkeit erkennen lässt. Neue Fahrdienstmitarbeiter sind gründlich einzuarbeiten und theoretisch wie praktisch auf ihren Einsatz vorzubereiten. Eine kontinuierliche Mitarbeiterfortbildung – für Fahr- und Servicepersonal, insbesondere im Hinblick auf Fachkunde, Servicequalität, Kundenfreundlichkeit, Sicherheit und Deeskalation – ist sicherzustellen. Hierzu ist ein innerbetriebliches Aus- und Weiterbildungskonzept dem Aufgabenträger vorzulegen. Für die Ausbildung ist ein im Busbereich ausgebildeter und mit geeigneter Qualifikation versehener Fahrlehrer (mit entsprechendem Ausbildungszertifikat) vorzuhalten. Nach der Einarbeitungszeit ist die Eignung des eingestellten Fahrpersonals durch eine betriebsinterne Prüfung nachzuweisen.

Betriebsdaten wie Fahrplan, Umlauf-, Dienst- und ITCS-Daten werden auf Verlangen des Aufgabenträgers von Mitarbeitern des Verkehrsunternehmens bereitgestellt und den Erfordernissen (u.a. Baustellen/Umleitungen, Sonderveranstaltungen) entsprechend angepasst sowie zeitnah für den Betriebsprozess zur Verfügung gestellt.

Zu 2.7. Verhalten bei Betriebsstörungen und Verspätungen:

Zur möglichst verzögerungsfreien Information der Fahrgäste bei allen Betriebsstörungen und witterungsbedingten Einschränkungen nutzt das Verkehrsunternehmen außer seiner Internet-Präsenz auch soziale Netzwerke (z. B. Twitter) und ggf. geeignete Apps (Push-Nachricht) zur Verbreitung der Meldungen.

Qualitätsanforderungen im ÖPNV Koblenz

Bei besonderen Ereignissen wie beispielsweise Hochwasserereignisse oder Bombenentschärfung ist ein individuelles Einsatzkonzept in Abstimmung mit dem Aufgabenträger umzusetzen (Umleitungen und Ersatzverkehre). Es ist ein IT-Sicherheitskonzept umzusetzen.

Zusätzliches Kapitel 2.8. Umweltqualität:

Zur Sicherstellung der Umsetzung ihrer Klima- und Umweltschutzziele vor Ort legt die Stadt Koblenz zusätzliche Anforderungen hinsichtlich der Umweltqualität des ÖPNV-Betriebs fest.

Busse der Abgasnorm Euro 4 und 5, die mit einem SCR-Katalysator nachgerüstet wurden und über eine EBE verfügen, werden der Abgasnorm Euro 6 gleichgestellt.

Das Verkehrsunternehmen verfügt über ein Umweltmanagementsystem gemäß ISO 14001.

Zwecks Reduzierung erforderlicher Leerfahrten in der Region Koblenz ist der Betriebshofstandort des Verkehrsunternehmens im Stadtgebiet Koblenz, möglichst nahe gelegen an den zentralen Einsatzpunkten im Liniennetz, anzusiedeln. Die Abstellung und Versorgung aller eingesetzten Fahrzeuge hat an einem zentralen Standort zu erfolgen. Außerdem ist auf dem Betriebshof eine Tankstelle zur Treibstoffversorgung der Fahrzeuge vorzuhalten, um Leerfahrten zu vermeiden.

Das Betriebshofgelände erfüllt folgende umweltrelevanten Anforderungen:

- Versiegelte und überdachte Abstellflächen (Vermeidung von Verunreinigungen des Erdreichs),
- Verfügbarkeit einer witterungsgeschützten Überdachung zur zentralen, Abstellung von mindestens 70% der eingesetzten Fahrzeugflotte (schnee- und eisfreie Einsatzbereitschaft vor Betriebsbeginn),
- Externe Versorgung zur CO₂-neutralen Fahrzeugeinspeisung (Strom und Druckluft) zur Reduzierung der Emissionen der Fahrzeuge (Vermeidung unnötigen Warmlaufenlassens der Motoren)
- Energetischer Zustand der Anlage nach dem Mindeststandard „modernisierter Altbau“,
- Vorhaltung einer Werkstatt am Betriebshofstandort, um zusätzliche Werkstattfahrbewegungen zu vermeiden,
- Vorhaltung einer zentralen Fahrzeugwaschanlage mit ressourcenschonender Wasserversorgung (Brunnen- oder Regenwasser).

Die Maßnahmen zugunsten eines umweltschonenden und energiesparenden Fahrweise sowie eines entsprechenden Betriebshofmanagements sind im Rahmen unabhängiger Audits zertifizieren zu lassen. Für die Energieversorgung ist zu 100 % Ökostrom (anbieterseitig zertifiziert) zu nutzen.

Um bei Busunfällen umweltrelevante Auswirkungen (z.B. Auslaufen von Treibstoff) zu minimieren, sind im Rahmen des Notfallmanagements geeignete Vorkehrungen zu treffen. Dazu gehört die ständige Vorhaltung eines Abschleppwagens.

Qualitätsanforderungen im ÖPNV Koblenz

Das Fahrpersonal ist regelmäßig – mindestens alle 2 Jahre – hinsichtlich umweltschonender Fahrweise zu schulen.

Die Busflotte ist zu 100% mit einem geeigneten Fahrerassistenzsystem auszustatten, dass das Fahrpersonal zu einer verbrauchsarmen und fahrzeugschonenden Fahrweise anhält und entsprechende Daten für die Fortbildung im Fahrdienst bereitstellt.

Für das Fahrpersonal hat das Verkehrsunternehmen den Zugang zu externen oder die Bereitstellung eigener Toilettenstandorten an den Endhaltestellen zu gewährleisten. Mobile Toilettenkabinen müssen über Stromversorgung (Beleuchtung/Frostschutz) sowie über mindestens einen Frischwassertank verfügen. Derzeit befinden sich mobile Toilettenkabinen an folgenden Endhaltestellen:

- Moselweiß: BBS/Beatusstraße
- Karthause: Hochschule Konrad-Zuse-Straße
- Güls: Wendehammer
- Güls: Bisholder
- Metternich: Bienenstück
- Metternich: Uni-Metternich
- Moselweiß: Gülser Brücke
- Arzheim: In der Strenge

Bei betrieblichen Änderungen können die o. g. Standorte auch durch andere Standorte getauscht werden.

Zusätzliches Kapitel 2.9. Erhebung der Fahrgastnachfrage:

Automatisches Fahrgastzählsystem (AFZS)

Es sind mindestens 50% der Busflotte mit AFZS-Zählgeräten auszustatten. Für den Betrieb des AFZS ist eine fortlaufende Zertifizierung nach den Anforderungen des VRM durchzuführen. Zur Auswertung der AFZS-Daten ist ein geeignetes Softwareprogramm vorzuhalten, das auch eine Hochrechnung der Zählraten auf jeweilige Linien oder Zeiträume für die Gesamtflotte ermöglicht.

Zu 3. Haltestellenausstattung:

Für die Haltestellenbeschilderung im gesamten Stadtgebiet Koblenz werden außer den in Kap. 3 und Anlage 1 aufgeführten VRM-Vorgaben folgende spezifische Standards festgelegt:

- Neben der Darstellung der Liniennummer erfolgt die Darstellung der Zielangabe der jeweiligen Linien auf dem Haltestellenschild. Die Darstellung des weiteren Linienvverlaufs („Zwischenziele“) ist nicht erforderlich. Die Zielangabe umfasst bei Zielen innerhalb des Stadtgebiets Koblenz im Regelfall den Zielstadtteil sowie den Namen der Zielhaltestelle. Bei eingeschränkter verfügbarer Darstellungsfläche auf dem Haltestellenschild kann im Einzelfall auf den Namen der Zielhaltestelle verzichtet werden.
- Auf die Darstellung von Logos des/der die Haltestelle bedienenden Verkehrsunternehmen/s auf dem Haltestellenschild wird verzichtet, da die Unternehmenslogos auf den einzelnen Linienfahrplanaushängen platziert werden. Außer dem Verbundlogo wird das Logo des Eigners und zuständigen Organisation der Haltestelle auf dem Schild platziert.
- Alternativ zu den Standard-Vorgaben des VRM können im Rahmen eines Corporate-Identity- bzw. Corporate-Design-Konzepts im Einvernehmen mit der Stadt Koblenz eigene Darstellungsstandards entwickelt und festgesetzt werden. Es gelten dabei die VRM-Vorgaben für Schriftgrößen als Mindeststandard, und das VRM-Logo ist auf allen Vorlagen erkennbar zu platzieren. Dies umfasst:
 - o Fahrplanaushänge für die Linien innerhalb des Linienbündels Stadtverkehr Koblenz mit Darstellung mindestens in Schriftgröße 12 Punkt bezogen auf die kleinste Schriftdarstellung aller zur Fahrgastinformation relevanten Angaben;
 - o adäquate Vorlagen für Werbeplakatmotive (auch als Platzhalter für Sonderausshänge) und Liniennetzplan anstelle der VRM-Vorlagen;
 - o zusätzlicher Aushang mit Tarif-/Fahrpreisinformation. Auf die separate Darstellung der Tarifwaben-Nummer auf dem Haltestellenschild wird verzichtet;
 - o eigene Farb- und Schriftstandards für die Haltestellen im Stadtgebiet Koblenz alternativ zu den Farb- und Schriftvorgaben des VRM.

Die im Stadtgebiet Koblenz derzeit vorhandene Haltestellenbeschilderung kann – soweit im Verfügungsbereich der Stadt Koblenz und/oder der aktuell konzessionierten Verkehrsunternehmen – bis spätestens 31.12.2024 weiterverwendet werden, sofern sich Schilder, Masten und Fahrplanaushangkästen in einem guten, gepflegten Gesamtzustand befinden und die Beschriftung die Bezeichnung und die jeweils aktuelle Linienbedienung der Haltestelle korrekt wiedergibt.

Zu 4. Fahrgastinformation, Marketing, Vertrieb:

Das Kapitel wird um den Unterpunkt Internet-Präsenz ergänzt.

Das Verkehrsunternehmen führt eine kontinuierliche Medienarbeit zur Förderung des ÖPNV durch und stellt die zur Benutzung des ÖPNV erforderlichen Informationen umfassend im Rahmen einer Internet-Präsenz (Liniennetz, Fahrplan, Beförderungs- und Tarifinfos, Fundsachenservice, aktuelle Verkehrsinformationen, etc.) zusammen. Die wesentlichen Informationsinhalte sind zusätzlich auch in englischer Sprache (betrifft nicht „aktuelle Verkehrsinformationen“) bereitzustellen, um der

Qualitätsanforderungen im ÖPNV Koblenz

Bedeutung der Stadt Koblenz als internationales touristisches Reiseziel auch bei der Nutzung seiner Verkehrsmittel gerecht zu werden.

Die Busflotte ist zu 100% mit kostenlosem WLAN-Zugang auszustatten. USB-Ladestationen sind in mindestens 50% der Busflotte und in 100% der Neufahrzeuge anzubieten (4 Buchsen/Bus).

Für das Linienbündel Koblenz sowie alle ein- und ausbrechenden Linien ist ein eigenständiges Fahrplanheft vom Verkehrsunternehmen zu erstellen und gegen eine Schutzgebühr zu verteilen.

Für die Einhaltung der DSGVO-Anforderungen ist dem Aufgabenträger ein entsprechendes Konzept vorzulegen.

Zu 4.2. Marketing:

Das Verkehrsunternehmen unterstützt nach Anforderung der Stadt Koblenz Werbeaktionen des VRM, indem es Plakate, Linienverlaufspläne, Broschüren, etc., die es vom VRM zur Verfügung gestellt bekommt, in den Fahrzeugen zeitnah auslegt bzw. anbringt.

Anstelle von Fahrgastinformationen, Werbemedien und Marketing-Aktionen des Verkehrsverbundes können auch adäquate Medien und Aktionen der Stadt Koblenz bzw. in Abstimmung durch das Verkehrsunternehmen realisiert werden, um den besonderen Ansprüchen eines städtisch geprägten ÖPNV-Angebotes auch in der Kommunikation und Werbung Rechnung tragen zu können.

Im Vorfeld der Markteinführung des neuen Linienkonzepts im Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ ist ab Herbst 2020 in enger Abstimmung mit dem Aufgabenträger Stadt Koblenz eine professionelle und zielgerichtete Informations- und Marketingkampagne durchzuführen, die die Bevölkerung umfassend über das neue Angebot, über die Vorteile und Änderungen im Einzelfall in Kenntnis setzt und potenzielle Neukunden auf das Busangebot aufmerksam macht. Gleichmaßen sind die Kommunikationskanäle zu den Fahrgästen vor und nach Betriebsaufnahme dahingehend zu stärken, dass Anregungen und evtl. Kritiken zum neuen Busangebot seitens der Bevölkerung offensiv und wohlwollend entgegengenommen und in geordneter Weise geprüft werden (z. B. durch Ankündigung eines „kleinen Fahrplanwechsels“ ca. 6 Monate nach Betriebsaufnahme, um bei Bedarf kleinere Anpassungen am neuen Angebot – soweit möglich – vornehmen zu können).

Zu 4.3. Werbung für Dritte:

Eine Werbegestaltung der Fahrzeuge hat sich am beigefügten Muster (s. Anlage 5) zu orientieren und ist im Zweifelsfall mit der Stadt Koblenz abzustimmen.

Die Fahrzeugfront hat zugunsten der Wiedererkennbarkeit (Design) des Fahrzeugs grundsätzlich frei von Fremdwerbung zu sein.

Zu 4.4 Vertrieb:

Qualitätsanforderungen im ÖPNV Koblenz

Es ist eine Verkaufsstelle mit eigenem Vertriebspersonal in zentraler Lage der Innenstadt einzurichten. Folgende Öffnungszeiten sind mindestens einzuhalten: Mo-Fr, 09:00 Uhr bis 18:00 Uhr, Sa, 09:00 Uhr bis 14:00 Uhr.

Darüber hinaus hat das Verkehrsunternehmen mindestens 5 weitere Vertriebsstandorte (Öffnungszeiten mindestens 20 Stunden pro Verkaufsstelle in der Kalenderwoche) im Stadtgebiet Koblenz in Kooperation mit anderen Dienstleistern/Unternehmen anzubieten.

Das Fahrpersonal muss Fahrkarten gem. Anlage 3, Vertriebsweg „Verkauf im Fahrzeug“, in den Omnibussen über ein elektronisches Verkaufssystem anbieten.

Das Unternehmen muss mindestens vier mobile Verkaufsgeräte vorhalten und bei Bedarf einsetzen – z. B. bei Großveranstaltungen. Darüber hinaus sind in Fahrzeugen des Typs KB mobile Verkaufsgeräte vorzuhalten (z. B. für den Einsatz auf AnrufLinienFahrten).

Die Fahrausweiskontrolle hat durch permanente Kontrolle beim Einstieg zu erfolgen. Durch den Einsatz von besonderen Fahrkartenprüfern sind mindestens 0,5% der nach der unternehmensspezifischen Statistik jährlich pro Unternehmen beförderten Fahrgäste (Prüfquote) auf eigene Kosten des Unternehmens zu prüfen. Dabei sind die Prüfungen zu 70% an Schultagen, zu 20% zu den übrigen Betriebstagen und zu 10% nach 18.00 Uhr durchzuführen. Die Erfassung des Erhöhten Beförderungsentgeltes ist über die o.a. mobilen Verkaufsgeräte abzuwickeln.

Für den Vertrieb von Abokarten/Daueraufträgen ist ein leistungsfähiges zertifiziertes IT-System/Aboverwaltungssystem einzusetzen.

Zusätzliche Anlagen:

- Spezifikationen für die LSA-Beeinflussung durch Fahrzeuge im ÖPNV (gilt für alle ÖPNV-Linien im Stadtgebiet Koblenz gemäß Kapitel 1.2.7.).
- Muster für die Gestaltung der Fahrzeuge mit Außenwerbung (Anwendungsbeispiel als Orientierungshilfe)

Haltestellenbeschilderung im VRM

Stand: August 2014

Standard für Haltestellenschilder im VRM

Erscheinungsbild und Ausstattung der Haltestellen beeinflussen wesentlich die Entscheidung des Kunden zur Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs. Sie stellen für den Kunden den ersten „Berührungspunkt“ mit dem ÖV-System dar, womit ihnen eine wichtige Funktion im Hinblick auf den ersten Eindruck zukommt. Die Vielfalt der Erscheinungsbilder von Haltestellen im Verbundgebiet erschwert die Orientierung der Fahrgäste. Deshalb hat der VRM Vorgaben für eine einheitliche Gestaltung und Beschriftung der Haltestellenpositionen erarbeitet und auf den nachfolgenden Seiten dokumentiert.

Die Standardisierung der Haltestellenschilder soll die Kundenorientierung verbessern (durch Festlegung der Art der Information und deren Platzierung auf dem Schild) und die einheitliche Verwendung von Namens- und Mastbezeichnungen sicherstellen.

1. Verpflichtende Elemente

Insbesondere die Anordnung der Einzelinformationen und bestimmte Größen-verhältnisse sind verpflichtend einzuhalten:

1.1.	Montage des Haltestellenschildes, weiß, im rechten Winkel zur Fahrtrichtung - Ausnahmen nur durch örtlich begründbare Zwänge. Damit wird eine von beiden Seiten einsehbare Fahrgastinformation sichergestellt. Alle nachfolgend genannten Informationen sind identisch auf beiden Seiten des Haltestellenschildes anzubringen.
1.2.	Haltestellenzeichen (StVO-Zeichen 224) gemäß VwV-StVO, reflektierend Typ 2, Durchmesser mindestens 300 mm, mittig angebracht
1.3.	Aktuelles Verbundlogo gemäß VRM-Vorgabe, rechts unterhalb des Haltestellenzeichens
1.4.	Darunter: Name der Gemeinde und Name des Stadtteils/Ortsteils (gemäß VRM-Haltestellenkataster), mit Bindestrich getrennt. Der Ortsteilname entfällt, wenn Gemeinde und Stadt-/Ortsteilname identisch sind. Schriftgröße mindestens 30 mm, Schriftfarbe schwarz. Zu lange Gemeinde- und Ortsteilnamen sind zweizeilig zu schreiben.
1.5.	Darunter: Name der Haltestelle (gemäß VRM-Haltestellenkataster) sowie die Mastbezeichnung (sofern Bussteige gemäß VRM-Haltestellenkataster vorgegeben sind). Schriftgröße mindestens 30 mm, Schriftfarbe schwarz. Zu lange Haltestellennamen sind zweizeilig zu schreiben.
1.6.	Darunter: Liniennummer und Linienziel der Linie gemäß Vorgabe VRM. Schriftgröße der Liniennummer mindestens 30 mm. Schriftgröße des Linienziels mindestens 18 mm. Schriftfarbe schwarz. Zu lange Zielangaben sind zweizeilig zu schreiben. Bei zwei und mehr Linien an einer Haltestelle ist ein separates Schild mit den Linienangaben oder ein Wechselschildsystem zulässig. Wenn mehrere Linien über den identischen Linienweg (z.B. Richtung Innenstadt etc.) fahren, kann die Linienbeschilderung zusammengefasst werden, ist aber <u>in jedem Einzelfall mit dem VRM abzustimmen</u> .
1.7.	Darunter: Logo des Verkehrsunternehmens. Die Angabe des Unternehmenslogos kann entfallen, sofern es in den Aushangfahrplänen enthalten ist.

Zum schnelleren Verständnis der Proportionen dient die nachfolgende Musterabbildung:



2. Optionale Elemente

Darüber hinaus empfiehlt der VRM die folgenden Gestaltungselemente:

2.1.	Falls keine konkrete Farbvorstellung für den Schildhalter besteht, empfiehlt der VRM die RAL-Farbe 5002 (Ultramarinblau). Es existieren jedoch keine verbindlichen Farbvorgaben seitens des VRM.
2.2.	Als Schriftart wird Frutiger57Condensed empfohlen, in Vergabeverfahren ist diese Schriftart vorgegeben. Sonstige Schriftarten, vor allem in Kommunen mit eigenen Haltestellen, nach Absprache mit dem VRM.

Grundsätze für die Durchführung von Fahrkartenprüfungen im VRM

Stand: August 2014

Die Verkehrsunternehmen sind zur Durchführung von Fahrkartenprüfungen nach folgenden Grundsätzen verpflichtet:

- Die Fahrkartenprüfung ist, im Sinne der Gleichbehandlung aller Kunden, das geeignete Mittel zur Durchsetzung der Entgeltverpflichtung bei der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel.
- Die Fahrkartenprüfung ist ein wesentliches Instrument zur Sicherung der Einnahmen aus der Personenbeförderung.
- Die Fahrkartenprüfung ist Bestandteil der Vertriebsaktivitäten der einzelnen Verkehrsunternehmen und als solche auch von den einzelnen Verkehrsunternehmen auf ihren Fahrzeugen und ihren Linien eigenverantwortlich und auf eigene Kosten durchzuführen.
- Durch Einsatz von besonderen Fahrkartenprüfern sind mindestens 1,0 % der nach der unternehmensspezifischen Statistik jährlich pro Unternehmen beförderten Fahrgäste (Prüfquote) auf eigene Kosten zu prüfen. Bei Unternehmen mit permanenter Einstiegsprüfung ermäßigt sich diese Prüfquote auf 0,2 %. Diese Prüfungsquote ist einmal jährlich durch die Vorlage der Prüfstatistik durch die einzelnen Verkehrsunternehmen gegenüber der Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH (VRM GmbH) nachzuweisen. Sollte ein Verkehrsunternehmen diesen Prüfungsumfang auf eigene Kosten über einen Zeitraum von mehr als einem Jahr nicht erfüllen, so kann die VRM GmbH auf Kosten und zu Lasten des jeweiligen Verkehrsunternehmens die Fahrkartenprüfungen selbst durchführen oder Dritte damit beauftragen. Für die Verkehrsunternehmen im Schienenpersonennahverkehr gelten abweichend die in den jeweiligen Verkehrsverträgen mit den Aufgabenträgern vereinbarten Bestimmungen.
- Die Einnahmen aus dem erhöhten Beförderungsentgelt sind nicht Bestandteil der Fahrgeldeinnahmen und verbleiben bei dem prüfenden Verkehrsunternehmen oder der VRM GmbH.
- Zur gleichartigen Durchführung von Fahrkartenprüfungen werden die Verkehrsunternehmen die Prüfmethoden aufeinander abstimmen und die Aus- und Fortbildung der Fahrkartenprüfer vereinheitlichen bzw. gemeinsam durchführen. Der Austausch von Prüfpersonal ist anzustreben.
- Zur Erfüllung der vorgenannten Grundsätze haben die Verkehrsunternehmen die Möglichkeit neben eigenem Prüfpersonal auch das Personal anderer Verkehrsunternehmen im Verkehrsnetz einzusetzen.
- Die Verkehrsunternehmen und die VRM GmbH erklären sich bereit, im Rahmen des rechtlich zulässigen Umfangs, die Zusammenarbeit in der Bearbeitung der Forderungen aus dem erhöhten Fahrgeld und der damit sich ergebenden rechtlichen Verfahren anzustreben.

Fahrkartenvertrieb im VRM

Stand: August 2014

1. Fahrkartensorten und Vertrieb

Die Zuständigkeit für den Vertrieb von VRM-Fahrkarten im Gebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel ergibt sich aus der nachfolgenden Tabelle.

Fahrkartensorte	Vertriebsweg	vertriebsberechtigt
Einzelfahrschein, Ermäßigter Einzelfahrschein (Kind, Hund, 1. Klasse-Zuschlag), Einzelfahrschein BahnCard, Einzelfahrschein MobilCard, Einzelfahrschein Komfortzuschlag, Anschlussfahrschein zu Zeitkarte, Ermäßigter Anschlussfahrschein (Kind, Hund, 1. Klasse-Zuschlag) zu Zeitkarte, Anschlussfahrschein BahnCard zu Zeitkarte, Anschlussfahrschein MobilCard zu Zeitkarte Fahrradkarte	Verkauf im Fahrzeug durch Personal oder Automaten ¹	Verkehrsunternehmen
	Automat an der Haltestelle	Verkehrsunternehmen
	Personenbediente Verkaufsstelle	Verkehrsunternehmen
	Handyticket (via Mobiltelefon)	VRM GmbH
	Onlineticket (via Internet)	VRM GmbH
Gruppenfahrschein	Verkauf im Fahrzeug durch Personal oder Automaten ¹	Verkehrsunternehmen
	Automat an der Haltestelle	Verkehrsunternehmen
	Personenbediente Verkaufsstelle	Verkehrsunternehmen, VRM GmbH
	Handyticket (via Mobiltelefon)	VRM GmbH
	Onlineticket (via Internet)	VRM GmbH
Tageskarte, 3-Tageskarte, Minigruppenkarte, 3-Tages-Minigruppenkarte	Verkauf im Fahrzeug durch Personal oder Automaten ¹	Verkehrsunternehmen
	Automat an der Haltestelle	Verkehrsunternehmen
	Personenbediente Verkaufsstelle	Verkehrsunternehmen, VRM GmbH
	Handyticket (via Mobiltelefon)	VRM GmbH
	Onlineticket (via Internet)	VRM GmbH
Rheinland-Pfalz-Ticket, Rheinland-Pfalz-Ticket Nacht	Verkauf im Fahrzeug durch Personal oder Automaten ¹	Verkehrsunternehmen
	Automat an der Haltestelle	Verkehrsunternehmen
	Personenbediente Verkaufsstelle	Verkehrsunternehmen, VRM GmbH
	Handyticket (via Mobiltelefon)	DB Vertrieb GmbH
	Onlineticket (via Internet)	DB Vertrieb GmbH

¹ im Schienenpersonennahverkehr ist der Verkauf im Fahrzeug nur in Einzelfällen auf Grundlage des mit dem Aufgabenträger geschlossenen Verkehrsvertrages zulässig

Fahrkartensorte	Vertriebsweg	vertriebsberechtigt
Wochenkarte, Monatskarte, 9-Uhr-Monatskarte, Schülerwochenkarte, Schülermonatskarte, 60-Plus-Ticket, Zuschlag-Wochenkarte 1. Klasse; Zuschlag-Monatskarte 1. Klasse	Verkauf im Fahrzeug durch Personal oder Automaten ¹	Verkehrsunternehmen
	Automat an der Haltestelle	Verkehrsunternehmen
	Personenbediente Verkaufsstelle	Verkehrsunternehmen, VRM GmbH
Monatskarte im Abo, 9-Uhr-Monatskarte im Abo, Schülermonatskarte im Abo, Schüler-Plus-Ticket, 60-Plus-Ticket im Abo, Zuschlag-Monatskarte 1. Klasse im Abo	Personenbediente Verkaufsstelle	Verkehrsunternehmen
Schülerjahreskarte (Abgabe an Fahrtkostenträger)	Personenbediente Verkaufsstelle	Verkehrsunternehmen
Kindergartenjahreskarte (Abgabe an Fahrtkostenträger)	Personenbediente Verkaufsstelle	Verkehrsunternehmen
IC-Aufpreis zu Wochenkarte, IC-Aufpreis zu Schülerwochenkarte, IC-Aufpreis zu Monatskarte, IC-Aufpreis zu 9-Uhr-Monatskarte, IC-Aufpreis zu Schülermonatskarte	Personenbediente Verkaufsstelle	DB Vertrieb
	Automat an der Haltestelle	DB Vertrieb
IC-Aufpreis zu Monatskarte im Abo, IC-Aufpreis zu 9-Uhr-Monatskarte im Abo, IC-Aufpreis zu Schülermonatskarte im Abo	Personenbediente Verkaufsstelle	DB Vertrieb
Kombiticket (bspw. KoblenzCard, Gäste-Ticket, Veranstaltungsticket, Schülerpraxistag, Gästekarte, Dienst-/Prüfausweis)	nach besonderer Vereinbarung	VRM GmbH
Job-Ticket	nach besonderer Vereinbarung	VRM GmbH
Semester-Ticket	nach besonderer Vereinbarung	VRM GmbH

¹ im Schienenpersonennahverkehr ist der Verkauf im Fahrzeug nur in Einzelfällen auf Grundlage des mit dem Aufgabenträger geschlossenen Verkehrsvertrages zulässig

2. Anforderungen an die Fahrkartensicherheit

Für die Fahrkartensicherheit im VRM gelten folgende Mindestanforderungen:

- Verwendung dokumentenechter Fahrkartenpapiere
- Sensibilisierung der Mitarbeiter durch schriftliche Anweisung über den Wert und die Behandlung von Fahrkartenpapier (Fahrkartenpapier = „Wertpapier“)
- Aufbewahrung nur in verschlossenen Schränken (möglichst mit Alarmanlage und Transponder)
- Exakte Buchführung über sämtliche Fahrkartenpapiere, z.B. sollte auch der Ort der Verwendung schriftlich festgehalten werden
- Regelung der Zugriffsrechte zu den Fahrkartenpapieren
- Fahrkartenpapierausgabe nur gegen Quittung
- Ausgabe von Fahrkartenpapier an Vorverkaufsstellen und Fahrpersonal nur in geringen Mengen
- Regelungen zur Vernichtung und Aufbewahrung stornierter Fahrkarten (mindestens 2 Jahre Aufbewahrungsfrist)
- Fahrkartenpapierverluste zeitnah an VRM GmbH, Fahrausweisprüfer und Fahrpersonal melden
- Fahrkartenpapierreste innerhalb des Verkehrsunternehmens zentral vernichten oder entwerten
- Fahrkartenpapierverbrauch stichprobenartig auf Plausibilität prüfen und dokumentieren (mindestens Stichproben)
- Einstellung der Ticketmuster in die VRM-Datenbank

Für Fahrkartenpapier gelten folgende Anforderungen²:

- Auf der Vorder- oder Rückseite muss ein Guilloche-Balken, ein Verkehrsmittelpiktogramm oder ein Unternehmenslogo in „Leuchtorange“ aufgedruckt sein. Bei Abo-Karten kann alternativ auch die Nummer des Gültigkeitsmonats in „Leuchtorange“ auf der Vorderseite ausgeführt werden.
- Bei Fahrkartenrollen sind Rollenummer, Fahrkartennummern und Herstellerkürzel fortlaufend aufzudrucken.
- Auf der Vorder- oder Rückseite muss der Text „Es gelten die Gemeinsamen Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen“ aufgedruckt sein.

Für die Fahrkartenbewertung gelten folgende Anforderungen:

- Der Druck muss satt schwarz, gut lesbar, schnell trocknend, lichtecht, wisch- und wasserfest und mit chemischen Mitteln nicht spurlos zu beseitigen sein. Des Weiteren muss der Druck nach zwei Jahren noch mindestens einen Kontrast von 50 % zur optimalen Druckdichte (Schwärzungsgrad) aufweisen.

² im Schienenpersonennahverkehr können auf Grundlage des mit dem Aufgabenträger geschlossenen Verkehrsvertrages weitere/abweichende Standards zur Anwendung kommen

3. Fahrkarteninhalte und -layout

Die exakten, vertriebsspezifischen Text- und Dateninhalte auf VRM-Fahrkarten sowie deren Anordnung sind den folgenden Tabellen/Beispielen zu entnehmen. Die Vorgaben zur Programmierung bzw. Ausstellung der räumlichen Gültigkeit auf VRM-Fahrkarten sind der VRM-Tarif-CD zu entnehmen.

Fahrkartensorte	Einzelfahrschein, Ermäßigter Einzelfahrschein (Kind, Hund, 1. Klasse-Zuschlag), Einzelfahrschein BahnCard, Einzelfahrschein MobilCard, Einzelfahrschein Komfortzuschlag, Fahrradkarte
Inhalte	Klartext
Fahrkartenart (vgl. Tabelle FK-Texte)	Klartext
Datum	ja, und Uhrzeit
Verkaufsdatum, -uhrzeit	ja
Von (Starttarifgebiet)	Quellname (gemäß VRM-Tarifmatrix)
Starthaltestelle (an der die Fahrkarte verkauft wird)	Klartext (VRM-FGI-Abkürzung oder Bahnhofname oder VRM-Ortsteilname+Haltestellenname)
Nach (Zieltarifgebiet)	Zielname (gemäß VRM-Tarifmatrix)
Über (Wegwahl)	Übername (gemäß VRM-Tarifmatrix)
Linie, Richtung (nur Busdrucker)	ja, Richtung „H“ oder „R“
Anzahl Personen	-
Name, Vorname (Nutzer)	-
Preis (€, EUR)	ja
Preisstufe (2-stellig)	ja
Modul-Nr. (nur Busdrucker)	ja
Laufende Nr./Fahrschein-Nr.	ja
Automaten-/Geräte-Nr.	ja

Musterbeispiel: Ermäßigter Einzelfahrschein Kind

VU-Name oder -Logo		
Erm. Einzelfahrschein		
Kind		
gültig ab	01.02.13	17:05
von	101	Koblenz-City
nach	106	KO-Arenberg
über	000	ohne Umweg
Preis	0,00 €	Preisstufe 02
incl. gesetzl. MwSt.		
994 H Koblenz Hbf		
01.02.13 17:05 1234 5678 901		

Fahrkartensorte	Anschlussfahrchein zu Zeitkarte, Ermäßigter Anschlussfahrchein (Kind, Hund, 1. Klasse-Zuschlag) zu Zeitkarte, Anschlussfahrchein BahnCard zu Zeitkarte, Anschlussfahrchein MobilCard zu Zeitkarte
Inhalte	
Fahrkartenart (vgl. Tabelle FK-Texte)	Klartext
Datum	ja, und Uhrzeit
Verkaufsdatum, -uhrzeit	ja
Von (Starttarifgebiet)	Sondertext: Anzahl Tarifwaben
Starthaltestelle (an der die Fahrkarte verkauft wird)	Klartext (VRM-FGI-Abkürzung oder Bahnhofname oder VRM-Ortsteilname+Haltestellenname)
Nach (Zieltarifgebiet)	-
Über (Wegwahl)	-
Linie (nur Busdrucker)	ja
Anzahl Personen	-
Name, Vorname (Nutzer)	-
Preis (€, EUR)	ja
Preisstufe (2-stellig)	-
Modul-Nr. (nur Busdrucker)	ja
Laufende Nr./Fahrchein-Nr.	ja
Automaten-/Geräte-Nr.	ja

Musterbeispiel: Ermäßigter Einzelfahrchein Kind


VU-Name oder -Logo
Anschlussfahrchein MobilCard zu Zeitkarte
gültig ab 01.02.13 17:05
5 Tarifwaben
Preis 4,50 € incl. gesetzl. MwSt.
994 Koblenz Hbf
01.02.13 17:05 1234 5678 901

Fahrkartensorte	Gruppenfahrchein
Inhalte	
Fahrkartenart (vgl. Tabelle FK-Texte)	Klartext
Datum	ja, und Uhrzeit
Verkaufsdatum, -uhrzeit	ja
Von (Starttarifgebiet)	Quellname (gemäß VRM-Tarifmatrix)
Starthaltestelle (an der die Fahrkarte verkauft wird)	Klartext (VRM-FGI-Abkürzung oder Bahnhofname oder VRM-Ortsteilname+Haltestellenname)
Nach (Zieltarifgebiet)	Zielname (gemäß VRM-Tarifmatrix)
Über (Wegwahl)	Übername (gemäß VRM-Tarifmatrix)
Linie (nur Busdrucker)	ja
Anzahl Personen	ja
Name, Vorname (Nutzer)	-
Preis (€, EUR)	ja
Preisstufe (2-stellig)	ja
Laufende Nr./Fahrschein-Nr.	ja
Modul-Nr. (nur Busdrucker)	ja
Automaten-/Geräte-Nr.	ja

Musterbeispiel: Gruppenfahrchein

VU-Name oder -Logo	
Gruppenfahrchein	
14 Personen	
gültig ab	01.02.13 17:05
von	101 Koblenz-City
nach	106 KO-Arenberg
über	000 ohne Umweg
Preis	0,00 €
	incl. gesetzl. MwSt.
	994 Koblenz Hbf
	Preisstufe 02
01.02.13 17:05 1234 5678 901	

Fahrkartensorte	Tageskarte, Minigruppenkarte
Inhalte	
Fahrkartenart (vgl. Tabelle FK-Texte)	Klartext
Datum	ja, gültig am TT.MMM.JJ
Verkaufsdatum, -uhrzeit	Ja
Von (Starttarifgebiet)	Quellname (gemäß VRM-Tarifmatrix)
Starthaltestelle (an der die Fahrkarte verkauft wird)	-
Nach (Zieltarifgebiet)	Zielname (gemäß VRM-Tarifmatrix)
Über (Wegwahl)	Übername (gemäß VRM-Tarifmatrix)
Linie (nur Busdrucker)	-
Anzahl Personen	-
Name, Vorname (Nutzer)	-
Preis (€, EUR)	ja
Preisstufe (2-stellig)	ja
Laufende Nr./Fahrschein-Nr.	ja
Modul-Nr. (nur Busdrucker)	ja
Automaten-/Geräte-Nr.	ja

Musterbeispiel: Tageskarte

VU-Name oder -Logo	
Tageskarte	
gültig am	01. Feb. 2013
von	101 Koblenz-City
nach	106 KO-Arenberg
über	000 ohne Umweg
Preis	0,00 €
	incl. gesetzl. MwSt.
	Preisstufe 02
31.01.13 16:01 1234 5678 901	

Fahrkartensorte	3-Tageskarte, 3-Tages-Minigruppenkarte
Inhalte	
Fahrkartenart (vgl. Tabelle FK-Texte)	Klartext
Datum	ja, gültig ab TT.MMM.JJ ... gültig bis TT.MMM.JJ
Verkaufsdatum, -uhrzeit	ja
Von (Starttarifgebiet)	Quellname (gemäß VRM-Tarifmatrix)
Starthaltestelle (an der die Fahrkarte verkauft wird)	-
Nach (Zieltarifgebiet)	Zielname (gemäß VRM-Tarifmatrix)
Über (Wegwahl)	Übername (gemäß VRM-Tarifmatrix)
Linie (nur Busdrucker)	-
Anzahl Personen	-
Name, Vorname (Nutzer)	-
Preis (€, EUR)	ja
Preisstufe (2-stellig)	ja
Laufende Nr./Fahrschein-Nr.	ja
Modul-Nr. (nur Busdrucker)	ja
Automaten-/Geräte-Nr.	ja

Musterbeispiel: 3-Tageskarte

VU-Name oder -Logo		
3-Tageskarte		
gültig ab	01. Feb. 2013	
gültig bis	03. Feb. 2013	
von	101 Koblenz-City	
nach	106 KO-Arenberg	
über	000 ohne Umweg	
Preis	0,00 €	Preisstufe 02
	incl. gesetzl. MwSt.	
31.01.13 16:01 1234 5678 901		

Fahrkartensorte	Rheinland-Pfalz-Ticket, Rheinland-Pfalz-Ticket Nacht
Inhalte	
Fahrkartenart (vgl. Tabelle FK-Texte)	Klartext
Datum	ja, gültig am TT.MMM.JJ
Verkaufsdatum, -uhrzeit	ja
Von (Starttarifgebiet)	Sondertext (bei DB Vertrieb zu erfragen)
Starthaltestelle (an der die Fahrkarte verkauft wird)	-
Nach (Zieltarifgebiet)	Sondertext (bei DB Vertrieb zu erfragen)
Über (Wegwahl)	Sondertext (bei DB Vertrieb zu erfragen)
Linie (nur Busdrucker)	-
Anzahl Personen	ja
Name, Vorname (Nutzer)	-
Preis (€, EUR)	ja
Preisstufe (2-stellig)	-
Laufende Nr./Fahrschein-Nr.	ja
Modul-Nr. (nur Busdrucker)	ja
Automaten-/Geräte-Nr.	ja

Musterbeispiel: Rheinland-Pfalz-Ticket


VU-Name oder -Logo
Rheinland-Pfalz-Ticket 2 Personen
gültig am 02. Feb. 2013
Sondertext (bei DB Vertrieb zu erfragen)
Preis 25,00 € incl. gesetzl. MwSt.
31.01.13 16:01 1234 5678 901

Inhalte	Fahrkartensorte	Wochenkarte, Monatskarte, 9-Uhr-Monatskarte, Zuschlag-Wochenkarte 1. Klasse, Zuschlag-Monatskarte 1. Klasse
Fahrkartenart (vgl. Tabelle FK-Texte)		Klartext
Datum		ja, gültig ab TT.MMM.JJ ... gültig bis TT.MMM.JJ
Verkaufsdatum, -uhrzeit		ja
Von (Starttarifgebiet)		Quellname (gemäß VRM-Tarifmatrix)
Starthaltestelle (an der die Fahrkarte verkauft wird)		-
Nach (Zieltarifgebiet)		Zielname (gemäß VRM-Tarifmatrix)
Über (Wegwahl)		Übername (gemäß VRM-Tarifmatrix)
Linie (nur Busdrucker)		-
Anzahl Personen		-
Name, Vorname (Nutzer)		-
Preis (€, EUR)		ja
Preisstufe (2-stellig)		ja
Laufende Nr./Fahrschein-Nr.		ja
Modul-Nr. (nur Busdrucker)		ja
Automaten-/Geräte-Nr.		ja

Musterbeispiel: Wochenkarte

VU-Name oder -Logo			
Wochenkarte			
von	101	Koblenz-City	
nach	106	KO-Arenberg	
über	000	ohne Umweg	
gültig ab	11. Mrz. 2013		
gültig bis	17. Mrz. 2013		
Preis	56,70 €	Preisstufe	09
	incl. gesetzl. MwSt.		
31.01.13 16:01 1234 5678 901			

Fahrkartensorte	Schülerwochenkarte, Schülermonatskarte
Inhalte	
Fahrkartenart (vgl. Tabelle FK-Texte)	Klartext
Datum	ja, gültig ab TT.MMM.JJ ... gültig bis TT.MMM.JJ
Verkaufsdatum, -uhrzeit	ja
Von (Starttarifgebiet)	Quellname (gemäß VRM-Tarifmatrix)
Starthaltestelle (an der die Fahrkarte verkauft wird)	-
Nach (Zieltarifgebiet)	Zielname (gemäß VRM-Tarifmatrix)
Über (Wegwahl)	Übername (gemäß VRM-Tarifmatrix)
Linie (nur Busdrucker)	-
Anzahl Personen	-
Name, Vorname (Nutzer)	-
Preis (€, EUR)	ja
Preisstufe (2-stellig)	ja
Laufende Nr./Fahrschein-Nr.	ja
Modul-Nr. (nur Busdrucker)	ja
Automaten-/Geräte-Nr.	ja

Musterbeispiel: Schülerwochenkarte

		
VU-Name oder -Logo		
Schülerwochenkarte		
gültig nur in Verbindung mit einer Schülerkundenkarte		
von	101	Koblenz-City
nach	106	KO-Arenberg
über	000	ohne Umweg
gültig ab	11. Mrz. 2013	
gültig bis	17. Mrz. 2013	
Name, Vorname	_____	
Preis	45,60 €	Preisstufe 07
	incl. gesetzl. MwSt.	
	31.01.13 16:01 1234 5678 901	

Fahrkartensorte	60-Plus-Ticket
Inhalte	
Fahrkartenart (vgl. Tabelle FK-Texte)	Klartext
Datum	ja, gültig ab TT.MMM.JJ ... gültig bis TT.MMM.JJ
Verkaufsdatum, -uhrzeit	ja
Von (Starttarifgebiet)	Quellname (gemäß VRM-Tarifmatrix)
Starthaltestelle (an der die Fahrkarte verkauft wird)	-
Nach (Zieltarifgebiet)	Zielname (gemäß VRM-Tarifmatrix)
Über (Wegwahl)	Übername (gemäß VRM-Tarifmatrix)
Linie (nur Busdrucker)	-
Anzahl Personen	-
Name, Vorname (Nutzer)	ja
Preis (€, EUR)	ja
Preisstufe (2-stellig)	-
Laufende Nr./Fahrschein-Nr.	ja
Modul-Nr. (nur Busdrucker)	ja
Automaten-/Geräte-Nr.	ja

Musterbeispiel: 60-Plus-Ticket

	
VU-Name oder -Logo	
60-Plus-Ticket	
VRM-Gesamtnetz	
gültig ab	11. Mrz. 2013
gültig bis	10. Apr. 2013
Name, Vorname	_____
	gültig nur in Verbindung mit einem amtlichen Lichtbildausweis
Preis	63,60 € incl. gesetzl. MwSt.
	31.01.13 16:01 1234 5678 901

Fahrkartensorte	Schüler-Plus-Ticket
Inhalte	
Fahrkartenart (vgl. Tabelle FK-Texte)	Klartext
Datum	ja, gültig für Monat, Jahr
Verkaufsdatum, -uhrzeit	-
Von (Starttarifgebiet)	Quellname (gemäß VRM-Tarifmatrix)
Starthaltestelle (an der die Fahrkarte verkauft wird)	-
Nach (Zieltarifgebiet)	Zielname (gemäß VRM-Tarifmatrix)
Über (Wegwahl)	Übername (gemäß VRM-Tarifmatrix)
Linie (nur Busdrucker)	-
Anzahl Personen	-
Name, Vorname (Nutzer)	ja
Preis (€, EUR)	ja, (auf Monatsabschnitten Bewertung mit 1/12 von X,XX EUR)
Preisstufe (2-stellig)	ja
Laufende Nr./Fahrschein-Nr.	ja
Modul-Nr. (nur Busdrucker)	-
Automaten-/Geräte-Nr.	ja

Musterbeispiel: Schüler-Plus-Ticket

	
VU-Name oder -Logo	
<h3>Schüler-Plus-Ticket</h3> <p>VRM-Gesamtnetz</p>	
gültig ab 14.00 Uhr und an Samstagen, Sonn- und Feiertagen sowie in den RLP-Schulferien ganztägig. Bewegliche Ferientage gelten als Schultage.	
gültig für Monat	März 2013
Mustermann, Max	
Ein Zwölftel von	
Preis	98,60 € incl. gesetzl. MwSt.
5678 901	

Fahrkartensorte	Monatskarte im Abo, 9-Uhr-Monatskarte im Abo, Schülermonatskarte im Abo, 60-Plus-Ticket im Abo, Zuschlag-Monatskarte 1.Klasse im Abo
Inhalte	
Fahrkartenart (vgl. Tabelle FK-Texte)	Klartext
Datum	ja, gültig für Monat, Jahr
Verkaufsdatum, -uhrzeit	-
Von (Starttarifgebiet)	Quellname (gemäß VRM-Tarifmatrix)
Starthaltestelle (an der die Fahrkarte verkauft wird)	-
Nach (Zieltarifgebiet)	Zielname (gemäß VRM-Tarifmatrix)
Über (Wegwahl)	Übername (gemäß VRM-Tarifmatrix)
Linie (nur Busdrucker)	-
Anzahl Personen	-
Name, Vorname (Nutzer)	nur bei persönlicher Karte
Preis (€, EUR)	ja, (auf Monatsabschnitten Bewertung mit 1/12 von X,XX EUR)
Preisstufe (2-stellig)	ja
Laufende Nr./Fahrschein-Nr.	ja
Modul-Nr. (nur Busdrucker)	-
Automaten-/Geräte-Nr.	-

Musterbeispiel:
Monatskarte im Abo, übertragbar

	
VU-Name oder -Logo	
Monatskarte Abo	
von	101 Koblenz-City
nach	106 KO-Arenberg
über	000 ohne Umweg
an Samstagen, Sonn- und Feiertagen im VRM-Gesamtnetz gültig	
gültig für Monat	März 2013
Preis	Ein Zwölftel von 1234,50 € Preisstufe 02 incl. gesetzl. MwSt.
5678 901	

Musterbeispiel:
Monatskarte im Abo, persönlich

	
VU-Name oder -Logo	
Monatskarte Abo	
von	101 Koblenz-City
nach	106 KO-Arenberg
über	000 ohne Umweg
an Samstagen, Sonn- und Feiertagen im VRM-Gesamtnetz gültig	
gültig für Monat	März 2013
Preis	Mustermann, Max Ein Zwölftel von 1234,50 € Preisstufe 02 incl. gesetzl. MwSt.
5678 901	

Inhalte	Fahrkartensorte	Schülerjahreskarte (Abgabe an Fahrtkostenträger), Kindergartenjahreskarte (Abgabe an Fahrtkostenträger)
Fahrkartenart (vgl. Tabelle FK-Texte)		Klartext
Datum		ja, gültig für Monat, Jahr
Verkaufsdatum, -uhrzeit		-
Von (Starttarifgebiet)		Quellname (gemäß VRM-Tarifmatrix)
Starthaltestelle (an der die Fahrkarte verkauft wird)		-
Nach (Zieltarifgebiet)		Zielname (gemäß VRM-Tarifmatrix)
Über (Wegwahl)		Übername (gemäß VRM-Tarifmatrix)
Linie (nur Busdrucker)		-
Anzahl Personen		-
Name, Vorname (Nutzer)		ja
Preis (€, EUR)		-
Preisstufe (2-stellig)		-
Laufende Nr./Fahrschein-Nr.		ja
Modul-Nr. (nur Busdrucker)		-
Automaten-/Geräte-Nr.		-
weitere Angaben		Wohnort des Nutzers, Bestell-Nr. des Kostenträgers, Name und Ort der Bildungseinrichtung

Musterbeispiel: Schülerjahreskarte

	
VU-Name oder -Logo	
Schülerjahreskarte	
von	521 Diez
nach	522 Hahnstätten
über	000 ohne Umweg
gültig für Monat	März 2013
Nutzer/in	Mustermann, Max
	Holzheim 123456/10 Realschule Plus Hahnstätten
	5678 901

Fahrkartenklartexte:

Fahrkartensorte	Fahrkartenklartext Standard	Fahrkartenklartext Abkürzungsvariante 1	Fahrkartenklartext Abkürzungsvariante 2
Einzelfahrschein	Einzelfahrschein		
Ermäßigter Einzelfahrschein Kind	Ermäßigter Einzelfahrschein Kind	Erm. Einzelfahrschein Kind	Erm. Einzelfahrt Kind
Ermäßigter Einzelfahrschein Hund	Ermäßigter Einzelfahrschein Hund	Erm. Einzelfahrschein Hund	Erm. Einzelfahrt Hund
Ermäßigter Einzelfahrschein 1. Klasse	Ermäßigter Einzelfahrschein 1. Kl.	Erm. Einzelfahrschein 1. Kl.	Erm. Einzelfahrt 1. Kl.
Einzelfahrschein BahnCard	Einzelfahrschein BahnCard	Einzelfahrschein BC	
Einzelfahrschein MobilCard	Einzelfahrschein MobilCard	Einzelfahrschein MC	
Einzelfahrschein Komfortzuschlag	Einzelfahrschein Komfortzuschlag	Einzelfahrt Komfortzuschlag	Komfortzuschlag
Anschlussfahrschein zu Zeitkarte	Anschlussfahrschein zu Zeitkarte	Anschlussfahrschein zu ZK	Anschlussfahrt zu ZK
Ermäßigter Anschlussfahrschein (Kind, Hund, 1.Klasse-Zuschlag) zu Zeitkarte	Ermäßigter Anschlussfahrschein zu Zeitkarte	Erm. Anschlussfahrschein zu ZK	Erm. Anschlussf. zu ZK
Anschlussfahrschein BahnCard zu Zeitkarte	Anschlussfahrschein BahnCard zu Zeitkarte	Anschlussfahrschein BC zu ZK	Anschlussf. BC zu ZK
Anschlussfahrschein MobilCard zu Zeitkarte	Anschlussfahrschein MobilCard zu Zeitkarte	Anschlussfahrschein MC zu ZK	Anschlussf. MC zu ZK
Fahrradkarte	Fahrradkarte, im SPNV Mo-Fr vor 9 Uhr	Fahrradkarte, Mo-Fr vor 9 Uhr	Fahrrad, Mo-Fr vor 9 Uhr
Gruppenfahrschein	Gruppenfahrschein		
Tageskarte	Tageskarte		
3-Tageskarte	3-Tageskarte		
Minigruppenkarte	Minigruppenkarte bis zu 5 Personen	Minigruppenkarte 5 Pers.	Minigruppenkarte 5 P.
3-Tages-Minigruppenkarte	3-Tages-Minigruppenkarte bis zu 5 Personen	3-Tages-Minigruppenkarte 5 Pers.	3-Tag-Minigruppe 5 P.
Rheinland-Pfalz-Ticket, 1 Person (für 2. bis 5. Person ist analog zu verfahren)	Rheinland-Pfalz-Ticket 1 Person ³	RLP-Ticket 1 P. ³	
Rheinland-Pfalz-Ticket Nacht, 1 Person (für 2. bis 5. Person ist analog zu verfahren)	Rheinland-Pfalz-Ticket Nacht 1 Person ³	RLP-Ticket Nacht 1 P. ³	

³ weitere Textvorgaben sind bei DB Vertrieb abzufragen

Fahrkartensorte	Fahrkartentext Standard	Fahrkartentext Abkürzungsvariante 1	Fahrkartentext Abkürzungsvariante 2
Wochenkarte	Wochenkarte		
Monatskarte	Monatskarte		
9-Uhr-Monatskarte	9-Uhr-Monatskarte	9-Uhr-Monat	
Schülerwochenkarte	Schülerwochenkarte	Schüler Woche	
Schülermonatskarte	Schülermonatskarte	Schüler Monat	
60-Plus-Ticket	60-Plus-Ticket		
Zuschlag-Wochenkarte 1. Klasse	Zuschlag-Wochenkarte 1. Kl.	Zuschlag Woche 1. Kl.	Zuschlag Woche
Zuschlag-Monatskarte 1. Klasse	Zuschlag-Monatskarte 1. Kl.	Zuschlag Monat 1. Kl.	Zuschlag Monat
Monatskarte im Abo	Monatskarte Abo	Monat Abo	
9-Uhr-Monatskarte im Abo	9-Uhr Monatskarte Abo	9-Uhr-Monat Abo	
Schülermonatskarte im Abo	Schülermonatskarte Abo	Schülermonat Abo	
Schüler-Plus-Ticket	Schüler-Plus-Ticket		
60-Plus-Ticket im Abo	60-Plus-Ticket Abo		
Zuschlag-Monatskarte 1. Klasse im Abo	Zuschlag-Monatskarte 1.Kl. Abo	Zuschlag Monat 1.Kl. Abo	Zuschlag Monat Abo
Schülerjahreskarte (Abgabe an Fahrtkostenträger)	Schülerjahreskarte	Schüler Jahr	
Kindergartenjahreskarte (Abgabe an Fahrtkostenträger)	Kindergartenjahreskarte	Kindergarten Jahr	

Verkaufsdatenmeldungen im VRM

Stand: August 2014

Tabelle: Datenformat Meldung der Verkaufsdaten

Pos.	Feldname	Datentyp	Feldlänge	Format	Wertebereich	Lieferant VRM GmbH	Lieferant Verkehrsunternehmen	Bemerkung
1	IdentNr	Integer	12		-kein Wertebereich-		X	Identifizierer des Schnittstellensatzes (zusammen mit Abrechnungskennung eindeutig über alle während der Genehmigungslaufzeit jemals gelieferten Datensätze)
2	Abrechnungskennung	Alphanumerisch	7		Kodierung wird von der VRM GmbH vorgegeben	X		Abrechnungskennung des VRM
3	Unternehmen	Alphanumerisch	7		Kodierung wird von der VRM GmbH vorgegeben	X		Verkehrsunternehmen in dessen Name die Fahrkarte verkauft wurde
4	Lokales Teillos	Alphanumerisch	7		Kodierung wird von der VRM GmbH vorgegeben	X		Füllung nur in besonderen Fällen; Feld bleibt i.d.R. leer
5	Verkaufstechnik	Integer	2	X	Kodierung wird von der VRM GmbH vorgegeben	X		
6	Anzahl	Integer	7	X*	-9.999.999 bis 9.999.999		X	ganzzahlig, auch negativ
7	Verkaufsdatum	Alphanumerisch	8	JJMMTT	-kein Wertebereich-		X	gültiges Datum
8	Verkaufsuhrzeit	Alphanumerisch	4	SSMM	0000 bis 2359		X	gültige Uhrzeit
9	Preisstufe	Integer	2	X*	lt. Tarif-CD VRM GmbH	X		
10	Sortenschlüssel	Integer	6	X*	Kodierung wird von der VRM GmbH vorgegeben	X		
11	Universal	Alphanumerisch	40	AAAAA:xxx...xxx	zu definieren	X		bleibt zur Zeit leer
12	Gerätenummer	Alphanumerisch	20		-kein Wertebereich-		X	wird vom Verkehrsunternehmen vergeben
13	Zahlungsart	Integer	2	X	Kodierung wird von der VRM GmbH vorgegeben	X		
14	Preis	Dezimal	12,2	€,cc*	-999.999.999.999,99 bis 999.999.999.999,99	X		Kundenabgabepreis, 2 Nachkommastellen
15	Subvention	Dezimal	12,2	€,cc*	-999.999.999.999,99 bis 999.999.999.999,99	X		Subventionsbetrag, 2 Nachkommastellen
16	Tarifversion	Alphanumerisch	5		Kodierung wird von der VRM GmbH vorgegeben	X		
17	Von	Integer	5	X*	Quellzone lt. VRM-Tarifmatrix	X		
18	Nach	Integer	5	X*	Zielzone lt. VRM-Tarifmatrix	X		
19	Über	Integer	5	X*	Überzone lt. VRM-Tarifmatrix	X		
20	Starthaltestelle	Integer	8	X*	HstNr. lt. VRM-Haltestellen-datenbank	X		
21	Linie	Alphanumerisch	8		Kodierung wird von der VRM GmbH vorgegeben	X		i.d.R. öffentliche Liniennummer
22	Richtung	Alphanumerisch	5		-kein Wertebereich-		X	siehe Erläuterung
23	Fahrtnummer	Alphanumerisch	6		-kein Wertebereich-		X	siehe Erläuterung
24	Gültig ab	Alphanumerisch	8	JJJMMTT	-kein Wertebereich-		X	gültiges Datum

25	Fahrten	Alphanumerisch	10	AAAAAAAAA		X		bleibt leer, außer bei besonderer Vereinbarung
26	Zielhaltestelle	Integer	8	X*	HstNr. lt. VRM-Haltestellen-datenbank	X		i.d.R. nur bei Einzel- und Tageskarten; nur wenn im Verkaufsgerät verfügbar
27	AGS	Alphanumerisch	11		11-stelliger AGS gemäß VRM-Vorgabe	X		siehe Erläuterung

Erläuterungen zur Tabelle: Datenformat Meldungen der Verkaufsdaten

Bei negativen Zahlen kommt das Vorzeichen zusätzlich als mögliches Zeichen zur hier angegebenen Feldlänge hinzu.

Tausender-Trennpunkte sind hier nur zur besseren Lesbarkeit dargestellt. Geliefert wird eine Zeichenfolge ohne Tausender-Trennzeichen.

* Die Lieferung von Zahlen mit führender „0“ ist für eine Übergangszeit zulässig.

Beispiel für eine Verkaufsdatenmeldung (Feldnamen nicht zu liefern), auf Leerzeichen in einer Zeile kann verzichtet werden:

ID;Abrechnungskennung;Unternehmen;Lokales Teillos;Verkaufstechnik;Anzahl;
Verkaufsdatum;Verkaufsuhrzeit;Preisstufe;Sortenschlüssel;Universal;Gerätenummer;
Zahlungsart;Preis;Subvention;Tarifversion;Von;Nach;Über;Starthaltestelle;Linie;
Richtung;Fahrtnummer;Gültig ab;Fahrten;Zielhaltestelle;AGS

6140000001;EMSAAR;BusGmbH;;11;1;20130201;1442;2;30001;;367;1;8,65;;20131;634;635;;10117;2
;1;;20130204;;;;

Beschreibung der einzelnen Felder der Verkaufsdatensätze im Detail

1 IdentNr

Eine fortlaufende Identifikationsnummer des Datensatzes, die vom Verkehrsunternehmen nur ein einziges Mal zu vergeben ist.

Zusammen mit dem Feld Abrechnungskennung ergibt sich eine eindeutige Kennzeichnung des Datensatzes. Die IdentNr muss über alle Datenlieferungen, die an die VRM GmbH erfolgen, auf Abrechnungskennungsebene eindeutig sein! Eine Datenlieferung darf keine Datensätze beinhalten, die bereits an die VRM GmbH versandt wurden - weder unter der alten IdentNr noch unter einer neuen IdentNr. Somit darf ein an die VRM GmbH übergebener Datensatz in keiner Folgelieferung erneut übergeben werden, ausgenommen bei Korrekturen in Form von Neulieferungen für eine bereits gelieferte Meldeperiode (Zähler im Dateinamen ungleich 0). Diese Neulieferungen müssen immer den gesamten Datenbestand einer Meldeperiode umfassen, also insbesondere auch die bereits gelieferten (korrekten) Daten.

2 Abrechnungskennung

Bei einem Linienbündel ist dies die Abkürzung des Linienbündels oder einer nichtgebündelten Einzellinie. Bei Teilnetzen im SPNV ist dies die Abkürzung des Teilnetzes. Die Angabe erfolgt gemäß Vorgabe der VRM GmbH. Der Inhalt wird dem Verkehrsunternehmen bekannt gegeben. In einer Verkaufsmeldungsdatei muss in allen Datensätzen die gleiche Abrechnungskennung enthalten sein.

3 Unternehmen

Verkehrsunternehmen, in dessen Namen die Fahrkarte verkauft wurde, Kodierung gemäß Vorgabe der VRM GmbH.

4 Lokales Teillos

Das Feld wird nur in besonderen Fällen befüllt; Kodierung gemäß Vorgabe der VRM GmbH. Im SPNV bleibt das Feld leer.

5 Verkaufstechnik

Identifikation der genutzten Verkaufstechnik gemäß einer tabellarischen Vorgabe der VRM GmbH.

6 Anzahl

Verkaufte Stückzahl von Fahrkarten. Es können nur ganzzahlige Werte eingegeben werden.

Ist im Regelfall 1, kann jedoch bei Abgabe gleichartiger Fahrkarten wie z.B. beim JobTicket deutlich höher sein. Hier sind auch Stornos bzw. Teilstornierung als negative Zahl einzutragen. Bei Stornos bzw. Teilstornierungen einzelner Fahrkarten bei denen die Zahl der Fahrkarten nicht bekannt ist, muss im Feld Anzahl die Zahl 0 eingegeben werden.

7 Verkaufsdatum

Datum des Verkaufs bzw. der Rücknahme der Fahrkarte.

8 Verkaufsuhrzeit

Uhrzeit des Verkaufs bzw. der Rücknahme der Fahrkarte (auch bei Zeitkarten).

9 Preisstufe

Das Feld Preisstufe enthält die Preisstufe einer verkauften Fahrkarte. Sofern keine Preisstufe zuzuordnen ist, ist der Wert 00 zu verwenden. Für einzelne Preisstufen (Übergangstarife, räumlich begrenzte Angebote) besteht die Notwendigkeit, die Preisstufe und den Sortenschlüssel gemäß einer Tabelle umzuwandeln, die die VRM GmbH rechtzeitig dem Verkehrsunternehmen vor Gültigkeitsbeginn der entsprechenden Regelung zur Verfügung stellt.

10 Sortenschlüssel

Der Sortenschlüssel ist eine sechsstellige Zahl gemäß einer tabellarischen Vorgabe der VRM GmbH.

11 Universal

Das Feld bleibt zur Zeit leer.

12 Gerätenummer

Bei personalbedienten Verkaufsgeräten ist die Gerätenummer mit der Nummer des Fahrermoduls zu füllen. Falls es keine Fahrermodule gibt, sind die Gerätenummern zu liefern, die je Unternehmen eindeutig für das genutzte Verkaufsgerät sind. Bei Verkäufen an kundenbedienten Verkaufsgeräten ist die Gerätenummer die Nummer des Verkaufsgeräts. Diese Nummern müssen je Unternehmen eindeutig sein. Bei Verkäufen über einen PC-Arbeitsplatz ist pro Partner und PC-Arbeitsplatz eine eindeutige numerische Kennziffer zu verwenden. Hinweis: Namen von Fahrern oder Verkäufern dürfen nicht geliefert werden.

13 Zahlungsart

Basisangabe zur Zahlungsart gemäß einer von der VRM GmbH zur Verfügung gestellten Tabelle.

14 Preis

Preis der Fahrkarte(n) gemäß VRM-Preisliste (Tarifdaten) beim Regelpreis, Kundenabgabepreis bei subventionierten Fahrkarten bzw. Preis gemäß vertraglicher Regelung.

Bei Job-Tickets wäre hier z.B. das Produkt aus Anzahl und Einzelpreis pro Monat und Mitarbeiter anzugeben.

Im Feld Preis ist auch dann der Geldwert der durch das Unternehmen im Verkaufszeitraum für den Sortenschlüssel und ggf. die weiteren Differenzierungen verkauften Stückzahlen zu melden, wenn es sich um einen pauschalen Betrag handelt, für den keine Stückzahl vorliegt, wenn also das Feld Anzahl den Inhalt 0 hat. Die letzten beiden Stellen enthalten grundsätzlich EuroCent.

Bei Jahreskarten, die im Abonnement vertrieben werden, ist der jeweils vom Kunden gezahlte (abgebuchte) Preis einzutragen. Für die Monate, für die der Kunde zwar eine Fahrtberechtigung hat, aber nicht zahlt (z.B. bei der Kindergartenjahreskarte der Monat 12) ist dies unter einem besonderen Sortenschlüssel mit dem Preis 0 zu melden.

Stornos und Teilstornierungen einzelner Fahrkarten sind mit einem negativen Preis einzutragen.

15 Subvention

Bei subventionierten Preisen steht hier der Subventionsbetrag, also die Differenz zwischen Regelpreis und dem Kundenabgabepreis als positiver Wert.

Es gelten analog die Bemerkungen für Preis.

Bei einem Verkauf gemäß Regelpreis bzw. speziellem Vertrag mit dem Kunden (JobTicket, SemesterTicket, o.a.) ist der Inhalt 0,00.

16 Tarifversion

Gemäß VRM-Tarifdaten. Zur Zeit wird die Version als 2-stellige, numerisch interpretierbare Zahl abgebildet: z. B. ab Januar 2015 die Zeichenfolge "10".

17 Von

Das Feld enthält den Startort (also das Tarifgebiet) des verkauften Fahrausweises gemäß VRM-Tarifmatrix (Feld „Quellzone“ der Tarifdaten).

Undefinierte Startorte führen dazu, dass das Feld leer bleibt.

18 Nach

Das Feld enthält den Zielort (also das Tarifgebiet) des verkauften Fahrausweises gemäß VRM-Tarifmatrix (Feld „Zielzone“ der Tarifdaten).

Undefinierte Zielorte führen dazu, dass das Feld leer bleibt.

19 Über

Das Feld enthält eine für die Verbindung charakteristische Über-Tarifgebiet) des verkauften Fahrausweises gemäß VRM-Tarifmatrix (Feld „Überzone“ der Tarifdaten).

Undefinierte Überorte führen dazu, dass das Feld leer bleibt.

20 Starthaltestelle

Dieses Feld bezeichnet die Haltestelle, an der die Fahrkarte verkauft wird.

Dieses Feld darf nur für Fahrkarten gefüllt werden, deren Verkaufsort eindeutig einer Haltestelle zugeordnet werden kann. Es wird dabei die VRM-Haltestellennummer gemäß dem Feld „HstNr“ der VRM-Haltestellendatenbank verwendet.

Falls die Fahrkarte nicht an einer Haltestelle verkauft wird, ist zwingend das Feld AGS (Feld 27) zu füllen.

21 Linie

Die VRM GmbH gibt auf Anfrage die zutreffenden Liniennummern bekannt. Diese Angabe ist in der Regel nur für Einzelkarten und Tageskarten verfügbar, wenn sie im Verkehrsmittel verkauft werden. Wenn im Verkehrsmittel verkauft wird, ist zwingend die Linie anzugeben. Erfolgt die Lieferung nicht nach Linien differenziert, ist der Wert 0 zu verwenden.

22 Richtung

Das Feld wird mit dem Wert 1 gefüllt, wenn die Richtung mit der ersten schriftlichen Beschreibung der Linie im Fahrplanbuch übereinstimmt. Fährt das Transportmittel in der Richtung, die der ersten schriftlichen Beschreibung entgegengesetzt steht, ist der Wert 2 im Feld einzustellen. Wenn keine sinnvolle Richtungsangabe möglich ist (z. B. bei Schleifenfahrten), kann entweder der Wert 3 im Feld eingestellt werden oder der Wert, der sonst für diese Fahrt zur Anwendung kommt. Falls die Fahrtnummer geliefert wird, ist die Angabe der Richtung entbehrlich - das Feld kann in diesem Fall leer bleiben. Wenn dennoch ein Inhalt geliefert wird, muss er den o. g. Richtlinien entsprechen.

23 Fahrtnummer

Die Fahrtnummer ist die betriebsinterne Nummer der einzelnen Fahrt, also einer Haltestellenfolge zu einem bestimmten Zeitpunkt (z.B. die Zugnummer im SPNV, die Busfahrtnummer im BPNV).

Wenn das Verkaufsgerät die Daten liefern kann, ist dieses Feld zu füllen.

24 Gültig ab

Datum, ab dem die Fahrkarte gültig ist.

25 Fahrten

Dieses Feld ist für besondere Verwendung vorgesehen und ist leer zu lassen (Keine „0“), ausgenommen es ist in gesonderter Vereinbarung definiert.

26 Zielhaltestelle

Dieses Feld bezeichnet die Haltestelle, die der Kunde beim Verkauf im Verkehrsmittel als Ziel nennt bzw. die der Fahrgast sonst eindeutig angibt. Das Feld ist daher nur für Fahrkarten zum sofortigen Fahrtantritt zu füllen. Es wird dabei die VRM-Haltestellennummer gemäß dem Feld „HstNr“ der VRM-Haltestellendatenbank verwendet.

Wenn das Verkaufsgerät die Daten liefern kann, ist dieses Feld zu füllen.

27 AGS (Amtlicher Gemeindeschlüssel)

Mit dem Amtlichen Gemeindeschlüssel (teilweise auch noch als GKZ: ‚Gemeidekennzahl‘ bekannt) wird eine Verkaufsstelle (z. B. Reisebüro, Mobilitätszentrale, sonstige Verkaufsstellen), die nicht an einer Haltestelle liegt, beschrieben.

Die Schlüsselliste wird von der VRM GmbH auf Anforderung dem Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt. Das Verkehrsunternehmen liefert der VRM GmbH vorab eine Liste und Beschreibung der Verkaufsorte, die nicht mit Feld 20 befüllt werden können.

Wenn dieses Feld leer bleibt, ist zwingend Feld 20 zu füllen.

Notfahrkarten

Für Notfahrkarten, d.h. Fahrkarten, die bei Ausfall eines elektronischen Verkaufsgerätes von Hand ausgestellt werden, gilt:

Im Vergleich zu den oben geschilderten Angaben können einzelne Felder entfallen bzw. verändert dargestellt werden. Im Grundsatz gilt dabei, dass zwar Inhalte einzelner Felder wegfallen dürfen, dass aber niemals falsche Angaben gespeichert werden dürfen (z. B. statt des Verkaufsdatums das Datum der nachträglichen Buchung). Eine vollständige Lieferung wird für den Fall erwartet, dass die Notfahrkarten direkt oder später in ein elektronisches Verkaufsgerät / elektronisches Speichersystem eingegeben werden.

Bei den entfallenden bzw. veränderbaren Feldern handelt es sich um:

- Verkaufstechnik (hier muss zwingend der Code für Notfahrkarten erscheinen, auch dann, wenn die Fahrkarten nachträglich in einem elektronischen Verkaufsgerät gebucht werden.)
- Verkaufsuhrzeit (Lieferung gewünscht, falls möglich)
- Zahlungsart (Lieferung gewünscht, falls möglich)
- Von (Lieferung gewünscht, falls möglich)
- Nach (Lieferung gewünscht, falls möglich)
- Über (Lieferung gewünscht, falls möglich)
- Starthaltestelle (Lieferung gewünscht, falls möglich)
- Zielhaltestelle (Lieferung gewünscht, falls möglich)
- Richtung (Lieferung gewünscht, falls möglich)
- Fahrtnummer (Lieferung gewünscht, falls möglich)
- Gültig ab (Lieferung gewünscht, falls möglich; in jedem Fall ist mindestens der Verkaufsmonat einzusetzen)
- Amtlicher Gemeindeschlüssel (Lieferung gewünscht, falls möglich)

Alle anderen Felder sind wie oben dargestellt zu liefern.

Aggregierter Inhalt

Zusätzlich zu den einzelnen Verkaufsmeldungen muss die Verkaufsmeldung eine zusammengefasste Darstellung ihres Inhaltes enthalten. Diese ist als gesonderter Datensatz am Ende der Datei anzufügen. Dabei müssen folgende Felder ausgefüllt werden:

- IdentNr (Inhalt dieses Feldes ist die Gesamtzahl aller Datensätze dieser Lieferung, ohne den aggregierten Datensatz selbst)
- Abrechnungskennung
- Unternehmen (füllen, wenn die Meldung für genau ein Unternehmen abgegeben wird, sonst leer)
- Lokales Teillos
- Verkaufstechnik (fest auf ,00' gesetzt, so dass dieser Datensatz identifiziert werden kann)
- Anzahl (Gesamtanzahl aller verkauften Fahrkarten, abzüglich Stornos)
- Preis (Summe der Werte aller verkauften Fahrkarten dieses Feldes unter Berücksichtigung der Stornos)
- Subvention (Summe aller Subventionierungen unter Berücksichtigung der Stornos)
- Gültig ab (Beginn der Meldungsperiode - es ist nicht schädlich, wenn einzelne Fahrkarten früher verkauft wurden, weil z.B. ein Fahrermodul später ausgelesen wurde).

Alle anderen Felder dieses Datensatzes bleiben leer.

Referenzdaten

Die Gerätenummern (Feld 12), die Liniennummern (Feld 21), die Richtung (Feld 22) und die Fahrtnummern (Feld 23) sind der VRM GmbH zum Datum des jeweiligen Beginns der Gültigkeit (d.h. stets auch dann, wenn sie sich ändern) und zum Fahrplanwechsel als vollständige Liste im .csv-Format zu melden. Eine von der VRM GmbH nicht veränderbare pdf- Datei mit gleichem Inhalt darf beigefügt sein.

Sofern für die Referenzdaten von der VRM GmbH Vorgaben vorliegen, sind diese zu übernehmen.

Folgende Formate sind bei der Referenzdatenlieferung einzuhalten:

Gerätenummer: Für alle beim VU verwendeten Geräte

1 Datenfeld je Datensatz: Gerätenummer

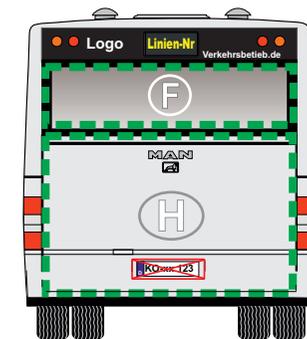
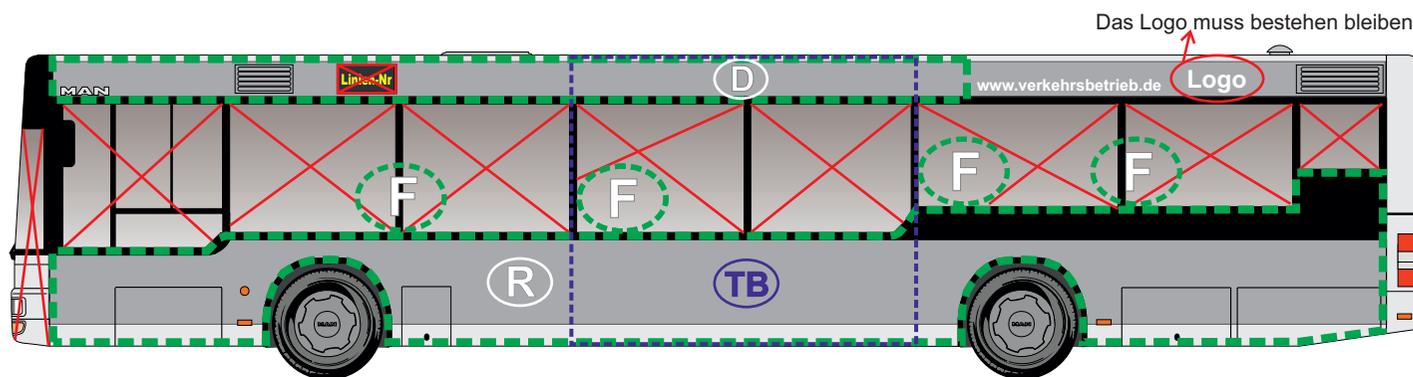
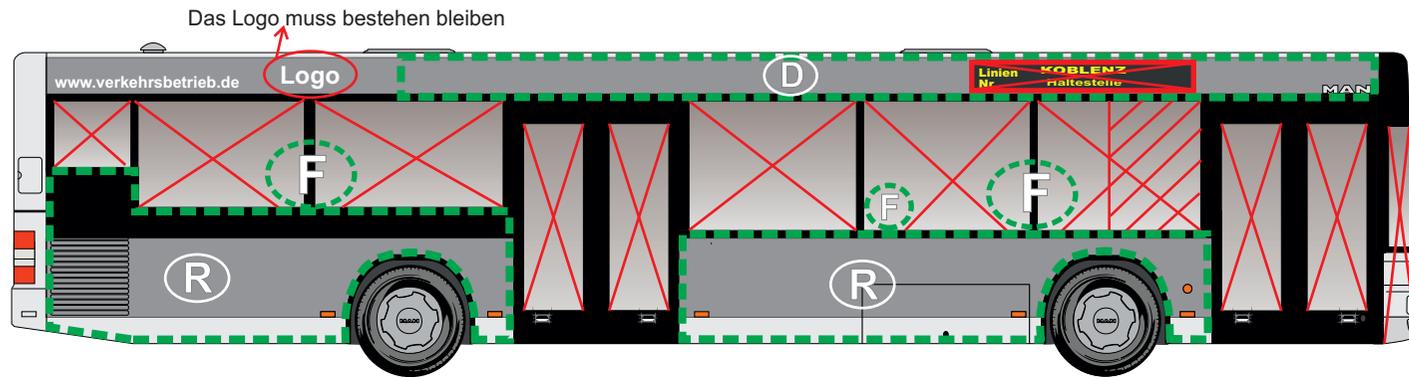
Spezifikationen für die LSA-Beeinflussung durch Fahrzeuge im ÖPNV

In der Stadt Koblenz wird der ÖPNV an einzelnen Lichtsignalanlagen (LSA) beschleunigt. Hierbei werden die einzelnen LSA durch die Aussendung von auswertbaren Funk-Datentelegrammen gemäß VDV-Norm R09.16 beeinflusst.

Alle Verkehrsunternehmen, die Busvorrangspuren und LSA-Beeinflussung in Anspruch nehmen, müssen in der Lage sein, diese Technik im alltäglichen Linienbetrieb anzuwenden, da nur damit die Funktionsweise der ÖPNV-Beschleunigung ohne Behinderung nachfolgender Linienfahrzeuge sichergestellt werden kann.

Werbeflächen Omnibusse

Beispiel:
Fahrzeuginnenlänge: 12 m, Fahrzeugbreite: 2,50 m
Stand November 2015



Flächen R = Rumpf: (grün umrandert) können beklebt werden

Fläche H = Heck: (grün umrandert) kann beklebt werden

Front, Fenster und rot markierte Felder: keine Beklebung (nur in Ausnahmen möglich)

Auf den Seiten muss verpflichtend das Logo und dargestellt werden.

Flächen F = Fenster: (grün umrandert) eingeschränkte Beklebung Fenster können beklebt werden

Nach Absprache kann im unteren und hinteren Bereich bis zu maximal 1/3 freigestellt beklebt werden.

Flächen D = Dach (grün umrandert) eingeschränkte Beklebung nach Absprache

Fläche TB = Traffic Board: (blau umrandert) kurzfristige Aktionswerbung (maximal 1/2 Jahr)

Die Werbung muss vom jeweiligen Verkehrsbetrieb geprüft und freigegeben werden.

Anhang E **Stellungnahmen im Rahmen der Anhörung**

Für die Aktualisierung des Nahverkehrsplans 2018 für die 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 Oktober 2018 nachfolgende Stellen angesprochen, 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. Der Anhörungszeitraum wurde vom 22. Oktober 2018 bis 19. November 2018 festgelegt.

Folgende Stellen und Organisationen wurden um Stellungnahme gebeten:

- Stadtratsfraktionen
- Ortsbeiräte
- 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.
- Mitglieder des Fahrgastbeirates
- Lokale Agenda 21 Arbeitsgruppe Verkehr
- Oekostadt Koblenz e. V.
- Koblenz-Stadtmarketing GmbH
- VCD-Kreisverband Mittelrhein e. V.
- ADFC KV Koblenz/Untermosel
- BUND
- NABU Rheinland-Pfalz
- Zweckverband SPNV Nord
- Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH
- Landesbetrieb Mobilität
- evm Verkehrs GmbH
- KVG
- Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH
- KVG Zickenheiner GmbH
- Zickenheiner GmbH
- Omnibusbetrieb Jörg Orthen GmbH
- Griesar Reisedienst GmbH
- FriBus
- DB Regio Südwest AG
- Martin Becker GmbH & Co.KG
- transregio Deutsche Regionalbahn GmbH
- VIAS GmbH
- vlexx
- Kreisverwaltung Mayen-Koblenz
- Kreisverwaltung Rhein-Lahn-Kreis
- Kreisverwaltung Westerwaldkreis
- Kreisverwaltung Rhein-Hunsrück-Kreis
- Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald
- Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord
- IHK Koblenz
- Einzelhandelsverband Mittelrhein-Rheinessen-Pfalz 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

Nachfolgende Rückmeldungen sind fristgemäß eingegangen:

- Privatpersonen
- Gewerbe/Einzelhandel
- Ortsbeirat Arenberg
- Ortsvorsteher Arenberg
- Ortsvorsteher Arzheim
- Ortsbeirat Arenberg
- Ortsvorsteher Bubenheim
- Arbeitsgemeinschaft Immendorfer Vereine e.V.
- Bürgerinitiative Arenberg 2000 e.V.
- SPD Metternich-Bubenheim
- Kreisverwaltung des Rhein-Lahn-Kreises
- Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH
- evm Verkehrs GmbH
- Griesar Reisedienst GmbH
- Behindertenbeauftragter
- der kreis – Club Behinderter und ihrer Freunde e.V.
- Hochschule Koblenz
- Koblenz Stadtmarketing GmbH
- VCD Kreisverband Mittelrhein
- IHK

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

Privatperson, vom 30.10.2018		
	Anmerkung/Stellungnahme	Kommentar der Stadt Koblenz
1	Haltestelle B42/Im Plonzert: Wünschenswert ist eine „Reaktivierung“ der Haltestelle in Fahrtrichtung Lahnstein für die künftige Linie 21 aus dem Linienbündel Lahnstein. In Fahrtrichtung Norden wird die Haltestelle aktuell nur durch die Schulbuslinie 956 (Koblenz – Pfaffendorfer Höhe – Horchheim – Lahnstein) bedient.	Die Bedienung der Haltestelle ist auf Grund von Fahrzeugrestriktionen momentan nicht vorgesehen. Da es sich um eine stark eingeschränkte Bedienung in der „Schwachlastrichtung“ handeln würde, wäre auch eine äußerst geringe Nachfrage zu erwarten. Hinzu kommt die schwierige Fußwegsituation, die ebenfalls gegen diese Haltestelle spricht. Die Haltestelle gibt es derzeit nur in Fahrtrichtung Koblenz. Aktuell hält dort die Linie 956, die vorrangig zum Zweck der Schülerbeförderung dient. Die Linie wird mit Aufnahme des Linienbündels Lahnstein (Dezember 2020) durch die Linie 516 (ebenfalls vorrangig Schülerverkehr) ersetzt. Die Haltestelle entfällt dann allerdings, aufgrund einer angepassten Linienführung der Linie 516.

Privatperson, vom 30.10.2018		
	Anmerkung/Stellungnahme	Kommentar der Stadt Koblenz
2	<p>Anbindung Urbar:</p> <p>a) Fehlende Nachtbuslinie als Pendant zur Linie 8</p> <p>b) Langfristiges Ziel der Stadt Koblenz Fahrradverkehr zu verdoppeln</p> <p>c) Urbar - SPNV-Anschluss</p> <p>d) Preisstruktur des ÖPNV in Koblenz</p>	<p>a) Die Nachtbuslinie 8 verkehrt wie im Tagverkehr. Die Bedienung von Urbar im Nachtverkehr erfolgt über eine Nachtbuslinie, die in der Aufgabenträgerschaft des Landkreis Mayen-Koblenz liegt.</p> <p>b) Verweis auf VEP 2018</p> <p>c) Stadt Koblenz nicht bekannt; Verweis auf Stationsoffensive der Deutschen Bahn AG; Zuständigkeit/Ansprechpartner Zweckverband SPNV Nord</p> <p>d) Verweis auf Kapitel 5.6. des Nahverkehrsplanes</p>
Privatperson, vom 02.11.2018		
	Anmerkung/Stellungnahme	Kommentar der Stadt Koblenz
3	<p>a) Einführung der Minibus-Linie zwischen den Höhenstadtteilen wird begrüßt</p> <p>b) Wünschenswert ist die Weiterführung der Linie 10 bis zum Hauptbahnhof</p>	<p>a) Kenntnisnahme</p> <p>b) Linie 10 verkehrt erst seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2016 wieder bis zum Hauptbahnhof.</p> <p>Im April 2011 wurde der Bahnhofsteil Koblenz-Stadtmitte in Betrieb genommen. Es bestehen Fahrmöglichkeiten mit RB/RE Richtung Norden und Süden.</p> <p>Weder aktuell noch künftig werden alle Stadtteile umsteigefrei an den Hauptbahnhof angebunden sein.</p> <p>Gute Umsteigemöglichkeiten in Richtung Hbf am Zentralplatz und Löhr-Center.</p> <p>Planerischer Grundsatz ist es, mindestens zwei der drei im Stadtgebiet vorhandenen großen Verknüpfungspunkte (Zentralplatz, Löhr-Center, Hauptbahnhof) anzubinden.</p> <p>Verlängerung zum Hbf würde ein weiteres Fahrzeug erfordern. Es ist zu prüfen, wie der wirtschaftliche Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeuges gerechtfertigt werden kann (Prüfauftrag)</p>
Privatperson, vom 10.11.2018		
	Anmerkung/Stellungnahme	Kommentar der Stadt Koblenz
4	<p>a) Umfrage zur Direktverbindung der Höhenstadtteile mit dem Verwaltungszentrum bereits vor Jahren durchgeführt. Danach ist nichts passiert.</p>	<p>a) Die Linie 19 wird mit der Linie 16 am Zentralplatz zum Verwaltungszentrum durchgebunden; Umsteigemöglichkeiten zum Hbf am Zentralplatz und Löhr-Center.</p>

	b) Forderung attraktiverer Busverbindungen von Immendorf nach Arenberg	b) Die Linie 9/19 wird im Sinne der vielfachen Forderungen neu konzipiert. Es entsteht: <ul style="list-style-type: none"> - Regelmäßige Direktverbindungen zwischen Arenberg und Immendorf im 30'-Takt - Anbindung Arenberg/Immendorf Richtung Innenstadt ganztägig 4xstündlich - Das neue Versorgungszentrum Niederberger Höhe ist mindestens durch einen 30'-Takt erreichbar; zusätzlich Minibuslinie 29 (Verbindung Höhenstadtteile) im 60'-Takt
Privatperson; 3 Schreiben, vom 12.11.2018		
	Anmerkung/Stellungnahme	Kommentar der Stadt Koblenz
5+6+7	<p>a) Forderung eines Ringverkehrs der Linien 9 und 19 ab oberhalb des Niederberger Kreisels</p> <p>b) Linie 29 in Arenberg/Immendorf und Niederberger Höhe wird nicht für erforderlich erachtet.</p> <p>c) Einführung von zusätzlichen Haltestellen (Friesenstraße, Pater-Fröhlich-Straße, Arenberg Kirche)</p> <p>d) Verlängerung der Linie 19 bis Hbf</p> <p>e) Haltestelle Christuskirche wird künftig nicht mehr von der Linie 9 bedient (Schülerverkehr)</p>	<p>a) Die Linie 9/19 wird im Sinne der vielfachen Forderungen neu konzipiert. Es entsteht: <ul style="list-style-type: none"> - Regelmäßige Direktverbindungen zwischen Arenberg und Immendorf im 30'-Takt - Anbindung Arenberg/Immendorf Richtung Innenstadt ganztägig 4xstündlich - Das neue Versorgungszentrum Niederberger Höhe ist mindestens durch einen 30'-Takt erreichbar; zusätzlich Minibuslinie 29 (Verbindung Höhenstadtteile) im 60'-Takt </p> <p>b) Die Linie dient der Ortsverbindung Asterstein, Arzheim mit Arenberg/Immendorf und dem Versorgungszentrum auf der Niederberger Höhe</p> <p>c) Prüfauftrag</p> <p>d) Linie 19 wird mit der Linie 16 am Zentralplatz zum Verwaltungszentrum durchgebunden; Umsteigemöglichkeiten zum Hbf am Zentralplatz und Löhr-Center.</p> <p>e) Einrichtung einer neuen Haltestelle in der Bahnhofstraße (u. a. für Linie 9)</p>
Bürgerinitiative Arenberg 2000 e.V., vom 12.11.2018		
	Anmerkung/Stellungnahme	Kommentar der Stadt Koblenz
8	a) Vorschlag, über die Einführung einer Schleifenlösung	<p>a) Schleifenlösung betrifft nur die Linie 9; damit verbunden wären längere Reisezeiten für die Fahrgäste aus Arenberg und Immendorf</p> <p>Die Linie 9/19 wird im Sinne der vielfachen Forderungen neu konzipiert. Es entsteht: <ul style="list-style-type: none"> - Regelmäßige Direktverbindungen zwischen Arenberg und Immendorf im 30'-Takt - Anbindung Arenberg/Immendorf Richtung Innenstadt ganztägig 4xstündlich - Das neue Versorgungszentrum Niederberger Höhe ist mindestens durch einen 30'-Takt erreichbar; zusätzlich Minibuslinie 29 (Verbindung Höhenstadtteile) im 60'-Takt </p>

	<ul style="list-style-type: none"> b) Forderung der Beibehaltung der bisherigen Taktung zu den Hauptverkehrszeiten c) Wegfall der Haltestelle Christuskirche auf der Linie 9 d) Möglichkeit für P+R auf der rechten Rheinseite 	<ul style="list-style-type: none"> b) Forderung wird erfüllt c) Einrichtung einer neuen Haltestelle in der Bahnhofstraße (u. a. für Linie 9) d) Bedarf für Alltags-P+R ist nicht gegeben, da die Pendler im Stadtgebiet in zeitlicher Nähe des Arbeits-/Ausbildungsplatzes einen Stellplatz vorfinden (preislich günstig oder kostenlos); P+R ist mit grundsätzlichem Aufwand (Umfahrt, zusätzliche Fußwege, Wartezeiten, ggf. zusätzlichen Kosten) verbunden, Funktioniert nur, wenn das Autofahren und Parken aufgrund der Gegebenheiten sehr unattraktiv ist; Flächenverfügbarkeit ist an den ÖPNV-Achsen nicht gegeben.
Kreisverwaltung des Rhein-Lahn-Kreises, vom 07.11.2018		
	Anmerkung/Stellungnahme	Kommentar der Stadt Koblenz
9	<ul style="list-style-type: none"> a) Die Belange des Rhein-Lahn-Kreises und die Buslinien des Bündels Lahnstein, die künftig bis in die Altstadt von Koblenz fahren, sind entsprechend dokumentiert und gewürdigt b) Bei der Aufzählung der Linien zum jeweiligen Bündel auf Seite 96 bitten wir beim Linienbündel Lahnstein folgende Liniennummern zu ergänzen: Linie 574 und Linie 994 	<ul style="list-style-type: none"> a) Kenntnisnahme b) Linie 994 wird ergänzt, Linie 574 betrifft nicht das Stadtgebiet KO
Ortsvorsteher Arzheim, vom 07.11.2018		
	Anmerkung/Stellungnahme	Kommentar der Stadt Koblenz
10 + 11	<ul style="list-style-type: none"> a) Für die Linie 10 wird der Hauptbahnhof als Endhaltestelle und Wendepunkt gefordert 	<ul style="list-style-type: none"> a) Linie 10 verkehrt erst seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2016 wieder bis zum Hauptbahnhof. <p>Im April 2011 wurde der Bahnhaltepunkt Koblenz-Stadtmitte in Betrieb genommen. Es bestehen Fahrmöglichkeiten mit RB/RE Richtung Norden und Süden.</p> <p>Weder aktuell noch künftig werden alle Stadtteile umsteigefrei an den Hauptbahnhof angebunden sein.</p> <p>Gute Umsteigemöglichkeiten in Richtung Hbf am Zentralplatz und Löhr-Center.</p> <p>Planerischer Grundsatz ist es, mindestens zwei der drei im Stadtgebiet vorhandenen großen Verknüpfungspunkte (Zentralplatz, Löhr-Center, Hauptbahnhof) anzubinden.</p> <p>Verlängerung zum Hbf würde ein weiteres Fahrzeug erfordern. Es ist zu prüfen, wie der wirtschaftliche</p>

	<p>b) Linie soll auf der Hin- und Rückfahrt über das Löhr-Center verkehren</p> <p>c) Rechtsrheinische Linie als Verbindung zwischen den Stadtteilen fehlt</p> <p>d) Benutzerfreundlichere Fahrpreise</p>	<p>Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeuges gerechtfertigt werden kann (Prüfauftrag)</p> <p>b) Löhr-Center wird ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 durch die Linie 10 in beide Richtung bedient</p> <p>c) Rechtsrheinische Stadtteilverbindung ist berücksichtigt</p> <p>d) Verweis auf Kapitel 5.6 des Nahverkehrsplanes</p>
Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH, vom 13.11.2018		
	Anmerkung/Stellungnahme	Kommentar der Stadt Koblenz
12	Die vorgesehenen Festlegungen werden begrüßt. Keine Einwände oder Ergänzungen.	Kenntnisnahme
Privatperson/Einzelhandel, vom 12.11.2018		
	Anmerkung/Stellungnahme	Kommentar der Stadt Koblenz
13	Widerspruch gegen die Buslinienänderung ab Dezember 2020 in Arenberg. Durch die Buslinienänderung Verschlechterung der Erreichbarkeit für Kunden.	<p>Die Linie 9/19 wird im Sinne der vielfachen Forderungen neu konzipiert. Es entsteht:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Regelmäßige Direktverbindungen zwischen Arenberg und Immendorf im 30'-Takt - Anbindung Arenberg/Immendorf Richtung Innenstadt ganztägig 4xstündlich - Das neue Versorgungszentrum Niederberger Höhe ist mindestens durch einen 30'-Takt erreichbar; zusätzlich Minibuslinie 29 (Verbindung Höhenstadtteile) im 60'-Takt
Privatperson, vom 15.11.2018		
	Anmerkung/Stellungnahme	Kommentar der Stadt Koblenz
14	<p>a) Über die geplante Linienführung der beiden Linien 9/19 sollte nochmals nachgedacht werden.</p> <p>b) Der neue Stadtteil Fritsch-Kaserne scheint zu wenig in die Überlegungen mit integriert worden zu sein.</p>	<p>a) Die Linie 9/19 wird im Sinne der vielfachen Forderungen neu konzipiert. Es entsteht:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Regelmäßige Direktverbindungen zwischen Arenberg und Immendorf im 30'-Takt - Anbindung Arenberg/Immendorf Richtung Innenstadt ganztägig 4xstündlich - Das neue Versorgungszentrum Niederberger Höhe ist mindestens durch einen 30'-Takt erreichbar; zusätzlich Minibuslinie 29 (Verbindung Höhenstadtteile) im 60'-Takt <p>b) Die Anbindung der ehemaligen Fritsch-Kaserne wird folgendermaßen ausfallen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Linie 19 30'-Takt - Linie 29 60'-Takt - abends/So durch die Linie 9 - nachts durch die N9
Privatperson, vom 15.11.2018		
	Anmerkung/Stellungnahme	Kommentar der Stadt Koblenz
15	Durch die Einführung der neuen Linienführung wird für die Anwohner eine Verschlechterung der Anbindung erwartet	<p>Die Linie 9/19 wird im Sinne der vielfachen Forderungen neu konzipiert. Es entsteht:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Regelmäßige Direktverbindungen zwischen Arenberg und Immendorf im 30'-Takt

		<ul style="list-style-type: none"> - Anbindung Arenberg/Immendorf Richtung Innenstadt ganztägig 4xstündlich - Das neue Versorgungszentrum Niederberger Höhe ist mindestens durch einen 30'-Takt erreichbar; zusätzlich Minibuslinie 29 (Verbindung Höhenstadtteile) im 60'-Takt
evm Verkehrs GmbH, vom 16.11.2018		
	Anmerkung/Stellungnahme	Kommentar der Stadt Koblenz
16	<ul style="list-style-type: none"> a) Ergänzung des Schulstandorts Kart-hause/BBS und der jeweiligen Schüleranzahl b) Alle Standorte der Parkhäuser mit Stellplatzanzahl ausweisen; Parkhausstandorte ergänzen c) Alle Standorte der Park+Ride-Anlagen mit Stellplatzanzahl ergänzen d) Festlegung 2: Unterpunkt um Einnahmeaufteilung ergänzen e) Unter den Verknüpfungs- und Umsteigepunkten sollte auch Ikea (Anmerkung: Jakob-Haslacher-Str.) aufgeführt werden f) Einrichtung eines Buswendebereichs im Bereich Kemperhof g) Anwendung des eTickets mindestens auf allen Linien im Stadtlinienbündel Koblenz sowie auf den Linien 1/11 innerhalb der Stadtgrenzen; personalisierte Anwendung h) Für die Linie 1/11 ist sicherzustellen, dass im Stadtgebiet die Qualitätsstandards der Stadtlinien Anwendung finden i) Gewährleistung Anschlusssicherung der Linien 1/11 zu den städtischen Linien am Verknüpfungspunkt Mendelssohn j) Linie 2/12: Vorschlag Buswendeanlage im Bereich der Hochschule/Karthause k) Linie 10: Löhr-Center aus Platzgründen nicht als Endpunkt geeignet 	<ul style="list-style-type: none"> a) wird ergänzt b) Standorte werden ergänzt, Stellplatzzahlen werden ergänzt soweit vorhanden c) Stellplatzzahlen werden ergänzt soweit vorhanden d) Wird ergänzt e) Es wird an dieser Stelle nur der Bestand aufgeführt; Verweis auf Kapitel 5.2.3 f) Ist unter Festlegung 23 a aufgeführt g) Verweis auf Festlegung 15 d; personalisierte Anwendung wird aufgenommen h) Verweis Anhang D „Qualitätsanforderungen“; doppelte Bildschirmdarstellung beim Infotainment auf Linien 1/11 wird vorgegeben i) Verweis auf Kapitel 5.2.3 sowie Anhang D, „Qualitätsanforderungen“, Kapitel 4.1 (S. 13 von 33) j) Die Erforderlichkeit wird nach Inkrafttreten des NVP entschieden k) Linie 10: Wird im Rahmen der Detailplanung entsprechend berücksichtigt. Endpunkt auf der gegenüberliegenden Seite vom Löhr-Center (Hohenfelder Str.)

	<p>l) Fahrtendurchbindung der Linien 16 Linie 19 sollte konzeptionell als durchgehende Linie geplant werden</p> <p>m) Anbindung des neuen Hallenbades über Karl-Tesche-Straße, nicht über Pastor-Klein-Straße und Ludwig-Erhard-Str.</p> <p>n) Die neue Wagendurchbindung der Linien 6 und 24 von Moselweiß (Gülser Brücke) zur Universität erfordert eine verständliche Kommunikation gegenüber dem Fahrgast</p> <p>o) Kapitel 5.5.1, dritter Spiegelpunkt: Der Bau weiterer Haltestellen sollte namentlich und hinsichtlich des zu erwartenden Investitionsvolumens genannt werden</p> <p>p) Umsetzung Neubeschilderung und Fahrgastinformation als Liste</p>	<p>l) Wird im Rahmen der Detailplanung berücksichtigt</p> <p>m) befindet sich noch in Klärung</p> <p>n) wird in der Detailplanung berücksichtigt</p> <p>o) Kenntnisnahme; Klarheit kommt mit Detailplanung Landkreis Mayen Koblenz</p> <p>p) Wird im Rahmen der Vorbekanntmachung als Liste mit aufgenommen</p>
der kreis – Club Behinderter und ihrer Freunde e.V., vom 16.11.2018		
	Anmerkung/Stellungnahme	Kommentar der Stadt Koblenz
17	<p>a) Unzureichende Beteiligung bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes gemäß UN -Behindertenrechtskonvention und EU-Verordnung 181/2011</p> <p>b) Es fehlt jeglicher Hinweis auf die entsprechenden DIN-Normen, die angewendet werden müssen. Es ist festzustellen, dass die Stadt Koblenz derzeit über keine barrierefreien Bushaltestellen nach DIN verfügt. Von Seiten der Sehbehinderten liegen Beschwerden vor.</p>	<p>a) Die EU VO 181/2011 beschäftigt sich mit den Fahrgastrechten im Kraftomnibusverkehr, insbesondere dem Fernlinienbusverkehr sowie dem Gelegenheitsverkehr. Die Beteiligung bei der Erstellung von Nahverkehrsplänen sieht die Verordnung nicht vor. Auch die UN-Behindertenrechtskonvention sieht keine Beteiligung bei der Erstellung von Nahverkehrsplänen vor. Der Punkt Haltestelleninfrastruktur und das damit verbundene Thema Barrierefreiheit wurde im Rahmen einer Besprechung am 30.07.2018 unter Teilnahme des Vorsitzenden „Der Kreis“ behandelt.</p> <p>b) Der Stadtrat hat 2015 (mit Änderungen 2017) die Straßenbaudetails der Stadt Koblenz beschlossen. Dabei handelt es sich um einen Katalog, der zusätzlich zu den geltenden Regelwerken Regelungen festlegt, die u. a. auch die Bushaltestellen berücksichtigen (Kap 2.8.; 3.1.4.; 4.6). Bei der Erstellung wurde der „Der Kreis“, der Behindertenbeauftragte sowie der Blinden- und Sehbehindertenverein für Koblenz und Umgebung e. V. mit eingebunden. Letzterer wurde auch im Rahmen der Anhörung zum Nahverkehrsplan beteiligt. Es wurde keine Stellungnahme abgegeben. Die Nennung einzelner Normen ist kein zwingender Bestandteil des Nahverkehrsplanes. Die hier in Frage kommenden DIN-Normen gelten für den</p>

	<p>c) Die Anforderungen an Busse findet unter Kapitel 3.5.1 keinerlei Erwähnung</p> <p>d) Insgesamt ist zu erwähnen, dass der vorliegende NVP-Entwurf nicht ausreichend auf die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderung eingeht</p> <p>e) Der Plan zeigt, dass wir noch weit davon entfernt sind, einen Nahverkehr, wie er für 2022 gesetzlich vorgeschrieben ist, zu erreichen</p>	<p>Neubau von Anlagen und sollten sinngemäß für Aus-, Umbauten etc. angewendet werden.</p> <p>c) Kenntnisnahme und Verweis auf Anhang D „Qualitätsanforderungen“</p> <p>d) Kenntnisnahme; kann nicht bestätigt werden</p> <p>e) Die Herstellung der Barrierefreiheit ist ein dynamischer Prozess, der nur schrittweise und unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes vollzogen werden kann.</p>
Privatperson, vom 10.11.2018		
	Anmerkung/Stellungnahme	Kommentar der Stadt Koblenz
18	Die neue Linienführung der 9/19 führt dazu, dass die Ortsteile Arenberg und Immendorf voneinander abgetrennt werden.	<p>Die Linie 9/19 wird im Sinne der vielfachen Forderungen neu konzipiert. Es entsteht:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Regelmäßige Direktverbindungen zwischen Arenberg und Immendorf im 30'-Takt - Anbindung Arenberg/Immendorf Richtung Innenstadt ganztägig 4xstündlich - Das neue Versorgungszentrum Niederberger Höhe ist mindestens durch einen 30'-Takt erreichbar; zusätzlich Minibuslinie 29 (Verbindung Höhenstadtteile) im 60'-Takt
Privatperson/Einzelhandel, vom 15.11.2018		
	Anmerkung/Stellungnahme	Kommentar der Stadt Koblenz
19	Ablehnung der geplanten Führung der Linien 9/19 in Arenberg/Immendorf	<p>Die Linie 9/19 wird im Sinne der vielfachen Forderungen neu konzipiert. Es entsteht:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Regelmäßige Direktverbindungen zwischen Arenberg und Immendorf im 30'-Takt - Anbindung Arenberg/Immendorf Richtung Innenstadt ganztägig 4xstündlich - Das neue Versorgungszentrum Niederberger Höhe ist mindestens durch einen 30'-Takt erreichbar; zusätzlich Minibuslinie 29 (Verbindung Höhenstadtteile) im 60'-Takt
Ortsvorsteher Arenberg/Immendorf und Arbeitsgemeinschaft Immendorfer Vereine e.V.; vom 16.11.2018		
	Anmerkung/Stellungnahme	Kommentar der Stadt Koblenz
20	Ablehnung der geplanten Führung der Linien 9/19 in Arenberg/Immendorf	<p>Die Linie 9/19 wird im Sinne der vielfachen Forderungen neu konzipiert. Es entsteht:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Regelmäßige Direktverbindungen zwischen Arenberg und Immendorf im 30'-Takt - Anbindung Arenberg/Immendorf Richtung Innenstadt ganztägig 4xstündlich - Das neue Versorgungszentrum Niederberger Höhe ist mindestens durch einen 30'-Takt erreichbar; zusätzlich Minibuslinie 29 (Verbindung Höhenstadtteile) im 60'-Takt

Hochschule Koblenz, vom 18.11.2018		
	Anmerkung/Stellungnahme	Kommentar der Stadt Koblenz
21	<p>a) Die Ausweitung der Linie 2 im 30'-Takt in den Abendstunden wird ausdrücklich befürwortet</p> <p>b) Die direkte Anbindung der Haltestelle Hochschule mit der künftigen Express-Bus-Linie 615 (Flughafen Hahn) sowie den Linien 620, N2 und N20 wird ausdrücklich unterstützt</p> <p>c) Unverständnis darüber, dass die künftigen Linien 2/12 und die Linien 620/621 nicht über den Hauptbahnhof, sondern nur über die Haltestelle Hauptbahnhof West geführt werden sollen (fehlende Barrierefreiheit)</p> <p>d) Beim Neubau/Umbau von Haltestellen ist darauf zu achten, dass der Spalt zwischen der mittleren bzw. hinteren Bustür und dem Busbordstein ein Maß von jeweils 5 cm nicht überschreiten darf</p>	<p>a) Kenntnisnahme</p> <p>b) Kenntnisnahme</p> <p>c) Verweis auf Kapitel 5.5.5 „Hauptbahnhof West Seite“ (Prüfung einer Verlegung des Bussteigs in Richtung Karthause in die Beatusstr. mit neuer Führung einer Busspur bergwärts; barrierefreier Ausbau beider Bussteige und der Zuwegung zum Bahnsteigtunnel, optional mit Fahrstuhl für eine geschlossene barrierefreie Wegekette Fahrzeit zwischen Hochschule und Innenstadt über Hauptbahnhof nicht ausreichend; Kapazität am Hbf bei acht zusätzlichen Fahrten/Stunde durch die Linien 2/12 ist kritisch.</p> <p>d) Kenntnisnahme</p>
Behindertenbeauftragter der Stadt Koblenz, vom 18.11.2018		
	Anmerkung/Stellungnahme	Kommentar der Stadt Koblenz
22	<p>a) Fehlende Regelung im vorliegenden Entwurf des Nahverkehrsplan zur Beteiligung der Interessenorganisationen der Menschen mit Behinderung bei der Umsetzung des Nahverkehrsplanes und beim Betrieb des ÖPNV</p> <p>b) Planung zur Barrierefreiheit zeigt, dass der Ausbau der Haltestellen erst weit nach 2022 einen Stand erreichen wird, der es erlaubt, von vollständiger Barrierefreiheit zu sprechen. Der Gesetzgeber erlaubt</p>	<p>a) Die Beteiligung bei der Aufstellung von Nahverkehrsplänen ist über das Personenbeförderungsgesetz § 8 Abs. 3 sowie Nahverkehrsgesetz Rheinland-Pfalz § 8 geregelt; Interessenvertreter der Menschen mit Behinderung werden seitens der Verwaltung in erforderlichem Maße einbezogen.</p> <p>Der Punkt Haltestelleninfrastruktur und das damit verbundene Thema Barrierefreiheit wurde im Rahmen einer Besprechung am 30.07.2018 unter Teilnahme des Behindertenbeauftragten sowie des Vorsitzenden von „Der Kreis“ behandelt.</p> <p>b) Der Stadtrat hat in seiner Sitzung am 27.09.2018 die Haltestellenkategorien, die damit verbundenen Ausstattungsstandards sowie die Umsetzungszeit-schiene beschlossen. Die Verwaltung kommt ihrer Pflicht zur Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV gemäß PBefG §8 nach.</p>

	<p>zwar begründete Ausnahmen beim Ausbau der Haltestellen, die nun vorliegende Planung macht aber die Regel zur Ausnahme. Im NVP müssen daher begleitende Maßnahmen verbindlich vorgeschrieben werden, mit denen die vollständige Barrierefreiheit bis zur abgeschlossenen Ertüchtigung der Haltestellen gewährleistet wird.</p> <p>c) Es wird nicht ausreichend deutlich, nach welchen technischen Normen die Haltestellen barrierefrei ausgebaut werden sollen.</p> <p>d) Bei der Prüfung der Ausbauplanung sind die Interessenorganisationen der Behinderten zu beteiligen.</p> <p>e) Um den Nutzern Echtzeitinformationen verfügbar zu machen, ist zu gewährleisten, dass diese im gesamten Geltungsbereich des Nahverkehrsplanes online verfügbar sind. er die hierzu benötigte Netzwerkverbindung bereitzustellen hat wird im Nahverkehrsplan nicht festgelegt.</p> <p>f) Zugang zu Informationen über das Zwei-Sinne-Prinzip. Verbindliche Regelungen mit Zuständigkeiten und Pflichten sind im Nahverkehrsplan vorzusehen</p> <p>g) Unklarheiten über den Ausbau der Haltestelle Löhr-Center hinsichtlich Barrierefreiheit</p>	<p>c) Der Rat hat 2015 (mit Änderungen 2017) die Straßenbaudetails der Stadt Koblenz beschlossen. Dabei handelt es sich um einen Katalog, der zusätzlich zu den geltenden Regelwerken Regelungen festlegt, die u. a. auch die Bushaltestellen berücksichtigen (Kap 2.8.; 3.1.4.; 4.6). Bei der Erstellung wurde der „Der Kreis“, der Behindertenbeauftragte sowie der Blinden- und Sehbehindertenverein für Koblenz und Umgebung e. V. mit eingebunden. Die Nennung einzelner Normen ist kein zwingender Bestandteil des Nahverkehrsplanes.</p> <p>d) Wird bereits praktiziert. Der Behindertenbeauftragte wird bei den Planungen von Umbau-/Neubaumaßnahmen von Haltestellenanlagen beteiligt</p> <p>e) Verweis auf Anhang D „Qualitätsanforderungen“, S. 31 von 33; <i>Die Busflotte ist zu 100% mit kostenlosem WLAN-Zugang auszustatten.</i> Eine flächendeckende Versorgung (außerhalb der Busse) mit freiem WLAN ist möglicherweise irgendwann vorhanden. Die Nutzer von Smartphones verfügen i. d. R. über ein gewisses Datenvolumen, um an jedem Ort Informationen jeglicher Art einzuholen. Eine Verpflichtung, ein flächendeckendes WLAN im gesamten Bedienungsgebiet des Stadtbus-Linienbündels Koblenz anzubieten, besteht nicht.</p> <p>f) Verweis auf Kapitel 5.5.2. „Kategorisierung der Haltestellen“. Verbindliche Regelungen mit Zuständigkeiten und Pflichten werden im Nahverkehrsplan nicht berücksichtigt.</p> <p>g) Kenntnisnahme</p>
--	--	--

Stadtmarketing GmbH, vom 19.11.2018

Anmerkung/Stellungnahme **Kommentar der Stadt Koblenz**

23	Wünschenswert wäre eine größere Anzahl an P+R Standorten (z.B. Firma Globus)	Bedarf für Alltags-P+R ist nicht gegeben, da die Pendler im Stadtgebiet in zeitlicher Nähe des Arbeits-/Ausbildungsplatzes einen Stellplatz vorfinden (preislich günstig oder
----	--	---

		<p>kostenlos); P+R ist mit grundsätzlichem Aufwand (Umwegfahrt, zusätzliche Fußwege, Wartezeiten, ggf. zusätzlichen Kosten) verbunden, Funktioniert nur, wenn das Autofahren und Parken aufgrund der Gegebenheiten sehr unattraktiv ist; Flächenverfügbarkeit ist an den ÖPNV-Achsen nicht gegeben. Geschäftszeiten Globus 08:00-22:00 Uhr (Mo-Sa); P+R käme daher nur an Sonntagen/Feiertagen in Frage</p>
Ortsvorsteher Bubenheim und SPD Metternich-Bubenheim, vom 19.11.2018		
	Anmerkung/Stellungnahme	Kommentar der Stadt Koblenz
24	<p>a) die Verbesserungen für den Stadtteil Bubenheim werden grundsätzlich unterstützt, insbesondere die neu geplante Linie 27</p> <p>b) Führung der Linie 357 durch In den Wiesen und Jakob-Hasslacher-Str. im 30'-Takt wird ebenfalls begrüßt</p> <p>c) Forderung der Zusammenfassung einer Wabe für die Stadt Koblenz</p> <p>d) Aufgabe der Anbindung Bubenheim durch die Regionallinie 357 und eine neue Anbindung von Bubenheim an den Stadtbusverkehr.</p> <p>e) Barrierefreie Haltestellen/Bereitstellung von Echtzeitinformationen</p> <p>f) Umweltaspekte stärker in den Fokus stellen, d. h., eine schnellere Bereitstellung alternativer Antriebstechnik</p> <p>g) Standards der zum Einsatz kommenden Busse – auch bei Auftragnehmern – festlegen, z. B. Klimatisierung</p>	<p>a) Kenntnisnahme</p> <p>b) Kenntnisnahme</p> <p>c) Verweis auf Kapitel 5.6 „Fahrpreis und Tarife“</p> <p>d) Ab 2021 ist die Einrichtung der Linie 330 (heute 357) mit erweitertem Taktfahrplan geplant. Fahrgäste aus dem Umland haben auch den Gewerbepark Bubenheim als Ziel.</p> <p>Ab 2021 Einrichtung der Linie 331 (statt bisher Linie 370 zwischen Mülheim-Kärlich und Bubenheim) mit Taktfahrplan geplant</p> <p>Ab 2021 Einrichtung der neuen Linie 35 zwischen Vallendar und Moselweiß (Verwaltungszentrum) über Bubenheim und Metternich mit Taktfahrplan geplant.</p> <p>Einrichtung einer neuen Knotenhaltestelle in der Jakob-Hasslacher-Str. zur regelmäßigen Umsteigeverknüpfung der Linien 35, 330, 331 ab 2021</p> <p>e) Verweis auf Kapitel 5.5 „Konzept Haltestelleninfrastruktur“ und Anhang A</p> <p>f) Verweis auf Kapitel 5.7</p> <p>g) Verweis auf Anhang D „Qualitätsanforderungen“</p>

VCD Kreisverband Mittelrhein, vom 20.11.2018		
	Anmerkung/Stellungnahme	Kommentar der Stadt Koblenz
25	<p>a) Tabelle 23, Reisezeitvergleiche ÖPNV/Kfz fallen zu optimistisch aus, es werden weder die Zu- und Abwege zu Fuß noch die taktbedingten Wartezeiten berücksichtigt.</p> <p>b) Zurzeit sind die Kommunikationssysteme zwischen Bus und Leistelle verschiedener Leistungserbringer nicht untereinander kompatibel</p> <p>c) Vollintegration der Seilbahn in den VRM und hinsichtlich der Betriebszeiten auch für Berufspendler attraktiv gestaltet werden</p> <p>d) Forderung einer attraktiveren rein rechtsrheinischen Busverbindung zwischen Lahnstein und Vallendar über Horchheim und Ehrenbreitstein</p> <p>e) Integration aller Fähren in Koblenz in den Verkehrsverbund und Ausdehnung der Betriebszeiten, so dass sie nicht nur von Touristen, sondern auch Pendlern genutzt werden können. Die Fähren in Lay und Stolzenfels sind wiederzubeleben.</p> <p>f) Mehr Menschen sollen von den Vorteilen des ÖPNV erfahren und diese dann nutzen. Die Stadt Koblenz möge die Koblenzer Unternehmen intensiv über Angebote und Tarife informieren (Jobticket, Car-Sharing) und eine Mobilitätszentrale einrichten.</p> <p>g) 30-Min-Taktes bis Mitternacht sollte die Regel sein.</p>	<p>a) Die Ermittlung der durchschnittlichen Reisezeit im Bus erfolgte anhand des aktuellen Fahrplans. Betrachtet wurden Fahrzeiten im Taktverkehr von Montag bis Freitag exklusive Nachtbusse, Schülerverkehre, Verstärkerfahrten.</p> <p>b) Verweis Auf Anhang D „Qualitätsanforderungen“, S. 25 von 33; Die Möglichkeit zum Austausch von Daten (z. B. Anschlussverbindungen) zwischen verschiedenen Verkehrsunternehmen ist heute bereits technisch möglich, ist aber noch nicht umgesetzt.</p> <p>c) ÖPNV-Integration ist tariflich und betrieblich bis auf weiteres unrealistisch: Seilbahnbetriebszeit müsste bei ÖPNV-Integration massiv ausgeweitet werden (Verdreifachung Betriebskosten). Das erschließbare Berufsverkehrspotenzial ist deutlich zu gering, da nicht alle Einpendler ein Ziel in der Altstadt haben und es hinreichend Parkmöglichkeiten für Autoeinpender gibt. Auch nach vollständiger Besiedlung der ehemaligen Fritsch-Kaserne nicht ausreichendes Potential zur Finanzierung der vorgenannten Betriebszeitausweitung.</p> <p>d) Kenntnisnahme; Linie läge nicht in der Aufgabenträgerschaft der Stadt Koblenz</p> <p>e) Kenntnisnahme</p> <p>f) Kenntnisnahme</p> <p>g) Das Angebotskonzept ab Dezember sieht eine Ausweitung des 30-Min-Taktes am Abend vor. Eine Ausweitung des 30-Min-Taktes bis Mitternacht ist</p>

<p>h) Das Nachtbusangebot sollte ausgeweitet werden</p> <p>i) Die Linien 460 / 116 sollen besser an den ICE-Verkehr in Montabaur angebunden werden.</p> <p>j) Zeitnahe und flächendeckende Einrichtung von DFI</p> <p>k) Beschleunigung des Busverkehrs soll fortgeführt werden. Vor allen dürfen die Busse möglichst nicht durch Fahrkartenverkauf aufgehalten werden.</p> <p>l) Vermeidung von alternativen Bedienformen (bspw. AST) zugunsten eines regelmäßigen und verlässlichen Busangebots.</p> <p>m) Ausbau der Bike+Ride-Stationen zur Verbesserung der Intermodalität</p> <p>n) Führung der Linie 1 zurück an die Rheinuferspromenade mit direktem Anschluss an die Seilbahn und die Fähre</p> <p>o) Barrierefreier Zugang zum Bahnhofsteilpunkt Stadtmitte aus Richtung der Altstadt. Bau der Brücke von der Fischelstraße zum Bahnhofsteilpunkt Stadtmitte</p> <p>p) Führung aller Linien über den Zentralplatz, zumindest sonntags und abends im Rendez-Vous-Prinzip</p> <p>q) Verdichtung und bessere Verknüpfung der Fahrten in den Abend-/Nachtstunden</p> <p>r) Verbesserung der Fahrgastinfo bei Fernbussen (v. a. bei den Osteuropa-Linien)</p>	<p>grundsätzlich nicht ausgeschlossen. Dies muss zu gegebener Zeit in den politischen Gremien behandelt werden.</p> <p>h) Ab Fahrplanwechsel im Dezember 2020 Ausweitung des Nachtbusangebotes an Wochenenden und vor allen Feiertagen. Ab Zentralplatz: 00:32, 01:32, 02:32, 03:32 Uhr; Verweis auf Kapitel 5.2.2 „Linienkonzeption“</p> <p>i) Die Linie liegt in der Aufgabenträgerschaft des Westerwaldkreises</p> <p>j) Verweis auf Kapitel 5.5.3 „Ausstattungsstandards“</p> <p>k) Kenntnisnahme</p> <p>l) Kenntnisnahme</p> <p>m) Kenntnisnahme</p> <p>n) Führung der Buslinie 1 entlang des Rheinufers wird nach derzeitigem Stand nicht weiter verfolgt. Die Seilbahn müsste angehalten werden, wenn der Bus diesen Bereich passiert (Poller). Fußläufige Entfernung von der Bushaltestelle Deutsches Eck zur Seilbahn ca. 230 m.</p> <p>o) Bau der Brücke ist nicht vorgesehen.</p> <p>p) Planerischer Grundsatz ist zwei der drei Verknüpfungspunkte (Zentralplatz, Löhr-Center, Hauptbahnhof) mit einer Linie anzubinden. Täglicher Vollknoten („Rendez-Vous“) am Zentralplatz tagsüber zu den Minuten 15 und 45, abends zu den Minuten 00 und 30, nachts und am Sonntagmorgen zur Min 30.</p> <p>q) Siehe p)</p>
--	--

	<p>s) Verdichtung und touristische Aufwertung der Linie 1 und Verbesserung des Angebots und Bewerbung eines alltäglichen P+R auf dem Sportpark Oberwerth</p> <p>t) Bereitstellung von größeren Mehrzweckflächen für Fahrräder, Rollstühle und Kinderwagen in den Bussen</p> <p>u) Integration der Linienschiffahrt in die DFI- und Ankunftssysteme</p>	<p>r) Für die Fahrgastinformation sind die jeweiligen Verkehrsunternehmen (z. B. Flixbus, Sindbad etc.) verantwortlich. Fahrplanaushänge sind an der Fernbus-haltestelle vorhanden.</p> <p>s) Bedarf für Alltags-P+R ist nicht gegeben; Die Bedienung der Altstadt erfolgt ab Dezember 2020 durch die Linien 1/11 aus dem Linienbündel Lahnstein mit einem deutlich ausgeweiteten Angebot.</p> <p>t) Kenntnisnahme</p> <p>u) Zunächst hat die Einführung eines DFI-Systems für die Bushaltestellen Priorität; verweis auf Kapitel 5.5.</p>
Griesar Reisen GmbH, vom 20.11.2018		
	Anmerkung/Stellungnahme	Kommentar der Stadt Koblenz
26	<p>a) Es bestehen Bedenken zum Rendez-Vous-Punkt an der Haltestelle Zentralplatz/Forum</p> <p>b) Linie 8 als stadtinterne Linie aufgeführt wird als nicht plausibel und anfechtbar angesehen</p> <p>c) Linie 485 (Anmerkung: Fa. Griesar); neue Linie 430; Tabelle 32; S. 119-121</p> <p>d) Die aufgeführten Betriebszeiten erscheinen für die Linie 485 und für andere ein- und ausbrechenden Linien erscheinen unverhältnismäßig und würden außerhalb der üblichen Schul- und Geschäftszeiten zu erheblichen Leerfahrten führen, die wiederum hohe Kosten produzieren und eine unnötige Belastung für die Umwelt bedeuten.</p>	<p>a) Die Kapazität des Verknüpfungspunktes Zentralplatz wurde geprüft und nachgewiesen.</p> <p>b) Linie 8 wurde in Abstimmung mit dem LK MYK und VRM als abgehende Linie in das Stadbuslinien-Bündel Koblenz integriert, siehe auch Festlegung 18</p> <p>c) Die Angaben in der Tabelle geben den aktuellen Planungsstand gemäß ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord wieder.</p> <p>d) Die ÖPNV-Aufgabenträger in den Landkreisen haben Linienbündel gebildet und beschlossen. Diese bilden die Grundlage für die Ausgestaltung der Verkehre. Verantwortlich sind die jeweiligen Aufgabenträger</p>
Ortsbeirat Arenberg/Immendorf vom 06.11.2018		
	Anmerkung/Stellungnahme	Kommentar der Stadt Koblenz
27	<p>a) Der Ortsbeirat Arenberg/Immendorf spricht sich gegen die vorgestellten Änderungen in der Linienführung 9/19 aus. Arenberg/Immendorf ist ein Ortsbezirk (Doppelstadtteil) und die geplante Trennung der einzelnen Ortsteile im ÖPNV nicht vertretbar.</p>	<p>a) Die Linie 9/19 wird im Sinne der vielfachen Forderungen neu konzipiert. Es entsteht:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Regelmäßige Direktverbindungen zwischen Arenberg und Immendorf im 30'-Takt - Anbindung Arenberg/Immendorf Richtung Innenstadt ganztägig 4xstündlich - Das neue Versorgungszentrum Niederberger Höhe ist mindestens durch einen 30'-Takt erreichbar; zusätzlich Minibuslinie 29 (Verbindung Höhenstadtteile) im 60'-Takt

	<p>b) Der Ortsbeirat fordert, die bisherige Linienführung der Linie 9 beizubehalten und zusätzlich ab Kreisel Niederberg eine Schleife über die Niederberger-Höhe zu fahren.</p> <p>c) Die vorgesehene Verbindung von Arenberg und Immendorf durch die Linie 29 im Stundentakt ist nicht ausreichend</p> <p>d) Die Haltestelle Christuskirche soll wie bisher angefahren werden.</p> <p>e) Einbindung von P&R Parkplätze auf der rechten Rheinseite in dieverkehrliche Erschließung.</p> <p>f) Zudem sollte im laufenden Verfahren eine mögliche Bebauung des Reuschweges in Immendorf und damit eine Linienführung über die 2. Anbindung in Immendorf berücksichtigt werden.</p> <p>g) Das Caritashaus Arenberg sowie das Kloster finden im Nahverkehrsplan keine Berücksichtigung (S. 41)</p> <p>h) vergleichbare Institutionen im Bereich Koblenz werden mit einer ¼ stündlichen Taktung berücksichtigt.</p> <p>i) Eine gegenläufige Linienführung der neuen Linie 9 und 19, ab dem Kreisel Niederberg, ist zu prüfen, da damit die alte Taktung und auch die alte Linie 9 vom Grundsatz her erhalten bliebe</p>	<p>b) Schleifenlösung betrifft nur die Linie 9; damit verbunden wären längere Reisezeiten für die Fahrgäste aus Arenberg und Immendorf siehe Ausführungen unter a)</p> <p>c) siehe Ausführungen unter a) Die Linie dient der Ortsverbindung Asterstein, Arzheim mit Arenberg/Immendorf und dem Versorgungszentrum auf der Niederberger Höhe</p> <p>d) Einrichtung einer neuen Haltestelle in der Bahnhofstraße (u. a. für Linie 9)</p> <p>e) Bedarf für Alltags-P+R ist nicht gegeben, da die Pendler im Stadtgebiet in zeitlicher Nähe des Arbeits-/Ausbildungsplatzes einen Stellplatz vorfinden (preislich günstig oder kostenlos); P+R ist mit grundsätzlichem Aufwand (Umfahrt, zusätzliche Fußwege, Wartezeiten, ggf. zusätzlichen Kosten) verbunden, Funktioniert nur, wenn das Autofahren und Parken aufgrund der Gegebenheiten sehr unattraktiv ist; Flächenverfügbarkeit ist an den ÖPNV-Achsen nicht gegeben.</p> <p>f) Kenntnisnahme</p> <p>g) wird durch die „Siedlungsfläche“ überdeckt; betrifft auch andere Standorte von Gesundheits- und Pflegeeinrichtungen</p> <p>h) Siehe Ausführungen unter a)</p> <p>i) Siehe Ausführungen unter a)</p>
IHK vom 21.11.2018		
	Anmerkung/Stellungnahme	Kommentar der Stadt Koblenz
28	<p>c) Anpassung des Nahverkehrsplanes wird begrüßt</p> <p>d) Für die regionalen Wirtschaftsunternehmen erhoffen wir uns (...) eine</p>	<p>a) Kenntnisnahme</p> <p>b) Kenntnisnahme</p>

	<p>Verbesserung der Personenverkehrsanbindung mit Steigerung der Standortqualität. Wir gehen davon aus, dass die Interessen der Unternehmen im Stadtgebiet Koblenz, insbesondere für den Berufsverkehr, entsprechend (...) berücksichtigt wurden.</p> <p>e) Es wird empfohlen, die Vorgaben zur Sicherung und zum Ausbau des ÖPNV noch stärker mit den Planungen des ÖPNV-Konzeptes Rheinland-Pfalz-Nord abzustimmen.</p> <p>f) 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. (Darüber hinaus wird auf die Stellungnahme vom 01.06.2015 verwiesen).</p>	<p>c) Die Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern (Linienbündel in den Landkreisen) erfolgt anlassbezogen; die entsprechende Berücksichtigung des ÖPNV-Konzeptes ist gegeben.</p> <p>d) Die Abwägung und Prüfung zur Bildung des Linienbündels Stadtverkehr Koblenz erfolgt mit Kapitel 5.1.1 und 5.1.2.</p>
--	--	--