



Beschlussvorlage

Vorlage: BV/0280/2026/1						Datum: 20.08.2026					
Dezernat 4											
Verfasser:		04-Baudezernent/in						Az.: 61/Dö			
Betreff:											
Nahverkehrsplan 2025 für die Stadt Koblenz -- hier: Anpassungen											
Gremienweg:											
03.09.2026	Stadtrat										
TOP	öffentlich										
		Enthaltungen				Gegenstimmen					

Beschlussentwurf:

Der Stadtrat beschließt, das im Nahverkehrsplan 2025 der Stadt Koblenz festgelegte Höchstalter für Busse der Kategorie 1 von 10 auf 12 Jahre anzuheben.

Begründung:

Die Stadt Koblenz ist gemäß § 5 Abs. 1 des Landesgesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr (Nahverkehrsgesetz - NVG) Aufgabenträgerin des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) für das Stadtgebiet. Der aktuell gültige Nahverkehrsplan (NVP) wurde am 5. Februar 2026 durch den Stadtrat beschlossen und gilt bis zum Jahr 2030.

Mit der Rekommunalisierung der koveb im Jahr 2019 wurde im Nahverkehrsplan 2018 die künftige Antriebstechnologie festgelegt und mit dem Fahrplanwechsel 2020 umgesetzt. Die bestehende Dieselbusflotte wurde mit SCR-Filtern nachgerüstet, außerdem wurde ein Elektrobus zu Testzwecken angeschafft. Als Übergangstechnologie für Neubeschaffungen bis 2030 – mit Ausnahme der Minibusse – wurde die Biogastechnologie in Kombination mit Mild-Hybrid-Antrieben als Standard definiert. Für deren Betrieb wurde eine eigene Gastankstelle errichtet, die rund 1,5 Millionen Euro kostete.

Aktuell hat die koveb 53 gasbetriebene Busse im Einsatz. Ergänzend dazu werden 2026 weitere 12 Fahrzeuge sowie 2027 nochmals 6 Busse an die koveb ausgeliefert. Die Bilanz fällt dabei sowohl wirtschaftlich als auch ökologisch positiv aus. Die Investitionskosten lagen nur geringfügig über denen vergleichbarer Dieselbusse.

Auch aus Klimasicht zeigt sich die Umstellung deutlich wirksam. Jedes Fahrzeug vermeidet im Vergleich zu einem konventionell betriebenen Dieselbus rund 50 Tonnen CO₂ pro Jahr. Insgesamt ergibt sich daraus eine jährliche Einsparung von etwa 2.650 Tonnen CO₂.

Der Fahrzeugmarkt sowie die rechtlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen haben sich in den letzten Jahren deutlich verändert. Neben der Richtlinie 2009/33/EG vom 20.06.2019 und der Clean Vehicle Directive (CVD), die weiterhin vor allem die lokalen CO₂-Emissionen des Antriebs bewertet, gewinnen insbesondere die CO₂-Flottengrenzwerte zunehmend an Bedeutung. Sie führen dazu, dass Hersteller beim Verkauf konventioneller Busse mit Strafzahlungen rechnen müssen. Ergänzend wirkt das Saubere-Fahrzeug-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG) auf die Beschaffung im ÖPNV ein.

Zudem gilt ab dem 29.05.2029 die Euro-7-Norm, wonach Niederflur-Stadtlinienbusse der Klasse M3 I nur noch zugelassen werden, wenn sie einen Euro-7-konformen Verbrennungsmotor haben. Angesichts der hohen Entwicklungskosten, der drohenden Strafzahlungen aus den CO₂-Flottengrenzwerten ist derzeit jedoch nicht zu erwarten, dass Hersteller solche Euro-7-Stadtbusse anbieten werden.

Daher kann die ursprünglich vorgesehene Übergangstechnologie mit einer jährlichen Beschaffung von sechs biogasbetriebenen Bussen nach aktuellem Stand nicht wie geplant bis zum Ende der Konzession im Jahr 2030 fortgeführt werden. Die koveb steht vielmehr vor der Aufgabe, die Transformation hin zu einem möglichst „CVD-neutralen“ Antriebssystem zügig zu prüfen und umzusetzen.

Dies erfordert jedoch einen erheblichen Vorlauf: Die Auswahl eines geeigneten Antriebssystems, der Aufbau der notwendigen Infrastruktur sowie die Durchführung von Genehmigungsverfahren und die begrenzte Verfügbarkeit geeigneter Grundstücke machen eine mehrjährige Transformationsphase unvermeidlich. Gleichzeitig ist der Markt bereits heute stark angespannt. Konventionelle Busse sind entsprechend stark nachgefragt, die Lieferzeiten für Euro-6-Fahrzeuge – deren Zulassung nur noch bis zum 28.05.2029 möglich ist – verlängern sich deutlich, und die Produktionskapazitäten der Hersteller sind für 2027 weitgehend ausgelastet. Parallel dazu führen zusätzliche EU-Anforderungen zu weiter steigenden Fahrzeugpreisen.

Die koveb prüft gemeinsam mit der Firma BLIC das geeignetste CVD-neutrale Antriebskonzept sowie die hierfür erforderliche Infrastruktur. Die Untersuchungen haben ergeben, dass für das Liniennetz der Stadt Koblenz Elektrobusse gegenüber Wasserstoffbussen die vorteilhaftere Lösung darstellen. Diese Erkenntnisse sind im künftigen Nahverkehrsplan 2030–2045 entsprechend zu berücksichtigen. Lediglich im Bereich der Minibusse ist eine Elektrifizierung aufgrund der derzeit noch begrenzten Reichweiten weiterhin nur eingeschränkt möglich.

Der derzeit von koveb genutzte Betriebshof des Verpächters evm erfüllt die infrastrukturellen und energietechnischen Anforderungen für den Betrieb einer vollelektrischen Busflotte nicht. Vor diesem Hintergrund sucht die koveb seit mehr als einem Jahr intensiv nach einem geeigneten Ersatzstandort. Die Suche gestaltet sich insbesondere aufgrund der begrenzten Verfügbarkeit geeigneter Flächen als herausfordernd. Zwischenzeitlich konnte ein potenziell geeigneter Standort identifiziert werden, der über die für den Aufbau und Betrieb eines E-Betriebshofs mindestens erforderliche elektrische Anschlussleistung von 2 Megavoltampere (MVA) verfügt. Ob eine tatsächliche Nutzung und Bebauung dieses Grundstücks durch die koveb realisiert werden kann, ist derzeit jedoch noch Gegenstand laufender Prüfungen und Abstimmungen und kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschließend bewertet werden. Eine Inbetriebnahme des neuen E-Betriebshofs wäre frühestens ab dem Jahr 2032 realistisch.

Unter Berücksichtigung aller Erkenntnisse hat die koveb eine Übergangsstrategie für Infrastruktur und Fahrzeugflotte entwickelt (siehe Anlage). Vor dem Hintergrund der vertraglichen Rahmenbedingungen – insbesondere der lediglich einmaligen Verlängerungsoption um weitere 10 Jahre – ist vorgesehen, den bestehenden Betriebshof bis 2040 weiter anzupachten und zugleich einen neuen Betriebshof zu errichten.

Sollte der bisherige Standort künftig nur noch in reduziertem Umfang oder nicht mehr benötigt werden, besteht die Möglichkeit einer Verpachtung oder einer einvernehmlichen Rückgabe an die evm. Dieses Vorgehen schafft ein hohes Maß an Flexibilität, insbesondere auch im Hinblick auf eine mögliche Ausweitung der Verkehrsleistungen.

Hinsichtlich der Fahrzeugstrategie für die Übergangsphase wurde eine Lösung entwickelt, die den Betrieb unter Einhaltung der Vorgaben des Nahverkehrsplans – insbesondere des maximal zulässigen

Fahrzeugalters – zugleich wirtschaftlich wie auch umweltverträglich absichert. Eine Fortführung des Einsatzes der bestehenden Flotte im Zeitraum 2029 bis 2032 würde der Vorgabe des Nahverkehrsplanes hinsichtlich des maximalen Fahrzeugalters widersprechen und ist darüber hinaus teuer und nicht sicherzustellen. Vor diesem Hintergrund ist es sinnvoll, im Jahr 2028 nochmals Diesel- oder Gasbusse zu beschaffen, um die nicht mehr mögliche Beschaffung bzw. Zulassung der folgenden Jahre bis zur Inbetriebnahme des zu bauenden E-Betriebshofs zu überbrücken.

Beide Antriebskonzepte können zudem mit Biokraftstoffen wie HVO100 oder Biogas betrieben werden und sind damit in der Gesamtbetrachtung nahezu CO₂-neutral. Unter Zugrundelegung des im am 05. Februar 2026 beschlossenen Nahverkehrsplans vorgesehenen maximalen Fahrzeugalters von zehn Jahren ergäbe sich – bei einer angenommenen Inbetriebnahme des künftigen E-Betriebshofs im Jahr 2032 – ein Beschaffungsbedarf von rund 40 Bussen im Jahr 2028. Um die Zahl der im Übergang erforderlichen Busse zu reduzieren, ist vorgesehen, das zulässige Höchstalter der Kategorie 1-Busse im Nahverkehrsplan von zehn auf zwölf Jahre anzuheben. Dadurch würde sich der Bedarf im Übergangszeitraum auf etwa 17 Busse verringern.

Da jedoch aus Sicht der koveb in den kommenden Jahren verschiedene Unsicherheiten bestehen, plant die Gesellschaft einen entsprechenden Fahrzeugpuffer vorzuhalten und die für das Jahr 2028 vorgesehene Beschaffung von 17 Dieselnissen um 13 Fahrzeuge auf insgesamt 30 Fahrzeuge zu erhöhen sowie zusätzlich sechs Minibussen zu beschaffen. So soll die Bereitstellung des notwendigen ÖPNV-Angebots gesichert werden, da vonseiten der koveb derzeit nicht absehbar ist,

- ob der neue Betriebshof wie vorgesehen im Jahr 2032 in Betrieb genommen werden kann,
- wie sich die Fahrzeugverfügbarkeit entwickelt,
- ob steigende Fahrgastzahlen einen zusätzlichen Fahrzeugbedarf verursachen und ob
- mit Inkrafttreten der neuen Konzession bzw. des neuen Nahverkehrsplans weitere Leistungsmehrungen, beispielsweise aufgrund entsprechender Prüfaufträge im NVP, erforderlich werden.

Wenn die Beschaffung der 30 Busse im Jahr 2028 nicht gelingt oder der Bau eines E-Betriebshofs nicht umgesetzt werden kann, kann die im Nahverkehrsplan (Kapitel 5.5.9, S. 166) vorgesehene Notfalloption greifen. In diesem Fall wäre alternativ die Beschaffung von Dieselnissen der Klasse M3 A II (Low Entry) möglich.

Eine Ausweitung der Gasbusflotte über die bereits bestellten Fahrzeuge hinaus würde eine Erweiterung der koveb-Gastankstelle erforderlich machen (ca. 1 Mio. €). Diese Anlage müsste später am neuen, räumlich begrenzten Betriebshof entweder umgebaut oder vollständig erneuert werden, was zusätzliche Kosten von rund 2,1 Mio. € verursachen würde. Die Kostenentwicklung für Strom und Kraftstoffe ist derzeit kaum abzuschätzen.

Vor diesem Hintergrund stellt die Beschaffung von 30 **Dieselnissen** die wirtschaftlich und betrieblich sinnvollste Lösung für den Übergang dar. Ergänzend ist kurzfristig auch die Ersatzbeschaffung von sechs Diesel-Minibussen erforderlich, da diese derzeit und absehbar nicht elektrifizierbar sind.

Die Erhöhung des Maximalalters von 10 auf 12 Jahre entspricht im Übrigen auch den Vorgaben des Landesnahverkehrsplans.

Anlage:

Konzept Umstieg auf Elektrobusse

Finanzielle Auswirkungen:

Auswirkungen auf den Klimaschutz:

Historie:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität hat der Vorlage BV/0280/2026 in seiner Sitzung am 19.06.2026 einstimmig mit vier Enthaltungen zugestimmt.

Der Haupt- und Finanzausschuss hat der Vorlage BV/0280/2026 in seiner Sitzung am 24.08.2026 mit vier Gegenstimmen mehrheitlich zugestimmt.