

Stadt Koblenz
Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung

**Fortschreibung
Nahverkehrsplan 2025
für die Stadt Koblenz**

Beschlossen durch den Stadtrat am 05.02.2026

A stylized, red silhouette of the Koblenz skyline, including the iconic silhouette of the 'Herrn auf dem Roß' (Horseman on the Horse) statue in the center. The silhouette is set against a white background and is partially overlaid by a white, curved shape that resembles a road or a path leading towards the city.

KOBLENZ
VERBINDET.

Inhaltsverzeichnis

1.	Grundlagen und Rahmenbedingungen.....	11
1.1	Rechtliche Grundlagen für den ÖPNV	11
1.1.1	Europaweiter Rechtsrahmen	12
1.1.2	Rechtsrahmen in Deutschland	12
1.1.3	Nahverkehrsgesetz des Landes Rheinland-Pfalz	13
1.2	Zuständigkeiten und Aufgabenwahrnehmung.....	13
1.2.1	Rolle der Stadt Koblenz.....	13
1.2.2	Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH (VRM).....	13
1.2.3	Zweckverband Schienenpersonennahverkehr RLP Nord (SPNV-Nord).....	14
1.2.4	Land Rheinland-Pfalz.....	14
1.2.5	Künftige ÖPNV-Organisationsstruktur	14
1.2.6	Verkehrsunternehmen (Betreiber)	15
1.3	Grundlagen des Nahverkehrsplans	16
1.3.1	EU-weite Anforderungen	16
1.3.2	Bundesweite Anforderungen.....	17
1.3.3	Landesweite Anforderungen	17
1.3.4	Konsequenz für die Stadt Koblenz	18
1.3.5	Strategische Umweltprüfung	18
1.4	Beteiligung und Kooperation	18
1.4.1	Vorgaben zur Beteiligung.....	18
1.4.2	Ausgestaltung der Beteiligung durch die Stadt Koblenz.....	18
1.4.3	Ablauf der Beteiligung zur Fortschreibung des NVP	19
2.	Bestandsanalyse	20
2.1	Abgrenzung des Nahverkehrsraums	20
2.2	Strukturdaten.....	21
2.2.1	Raumstruktur.....	21
2.2.2	Bevölkerung	24
2.2.3	Schule und Ausbildung.....	28
2.2.4	Erwerbsbeschäftigung	31
2.2.5	Nutzungsstruktur (Wohnen, Arbeiten, Ausbildung)	35
2.2.6	Wirtschaft und Versorgung.....	37
2.2.7	Freizeit und Tourismus.....	39
2.2.8	Verkehr	42
2.2.9	Pendlerbewegungen.....	44
2.2.10	Motorisierung	47

2.3	Statistische Trends und Prognosen	49
2.3.1	Bevölkerungsentwicklung 2022 bis 2042.....	49
2.3.2	Bevölkerungsprognose bis 2040	49
2.3.3	Bevölkerungsprognose 2040 bis 2070	50
2.4	Personenverkehrsangebot	51
2.4.1	Fernverkehr.....	51
2.4.2	Schienenpersonennahverkehr	51
2.4.3	ÖSPV im Überblick	52
2.4.4	Umfang des ÖSPV in Koblenz.....	58
2.4.5	Ausgestaltung und Qualität des ÖSPV	64
2.4.6	Tarif, Vertrieb und Kommunikation im ÖPNV.....	65
2.4.7	Sonstige Mobilitätsangebote	68
2.5	Fahrgastaufkommen	72
2.5.1	Liniennachfrage im Stadtverkehr	72
2.5.2	Haltestellennachfrage im Stadtverkehr	74
2.6	Erhebungen/Befragungen im Rahmen der Bedarfsanalyse	75
2.6.1	Studie „Mobilität in Deutschland“	75
2.6.2	Bürgerpanel	77
2.6.3	Fahrgastbefragungen der koveb.....	78
3.	Anforderungsprofil.....	80
3.1	Verkehrspolitische Rahmenvorgaben	80
3.1.1	Bundes- und landesweite Zielvorgaben.....	80
3.1.2	Landesplanung und Landesentwicklung	82
3.1.3	Landesnahverkehrsplan	83
3.1.4	Grundlegende kommunalpolitische Zielsetzungen.....	83
3.2	Konzeptionelle und planerische Anforderungen	86
3.2.1	Verkehrsentwicklungsplan Koblenz 2030	86
3.2.2	Klimaschutz und Klimaanpassung.....	88
3.2.3	Lärmaktionsplan	89
3.2.4	Luftreinhalteplanung	89
3.3	Netzstruktur	90
3.3.1	Definition	91
3.3.2	Netzhierarchisierung.....	91
3.3.3	Verknüpfungs- und Umsteigepunkte im ÖPNV	93
3.3.4	Intermodale Verknüpfung.....	95
3.3.5	Multimodale Angebote	96
3.4	Definition des Mindestbedienungsangebots	97

3.4.1	Erschließung / Zugang zum ÖPNV.....	98
3.4.2	Betriebszeiten und Bedienungshäufigkeit	98
3.4.3	Reisezeiten und Umstiege	99
3.5	Ziel der vollständigen Barrierefreiheit zur ÖPNV-Nutzung	100
3.5.1	Einsatz barrierefreier Fahrzeuge.....	101
3.5.2	Ausbau der Haltestellen zur barrierefreien Nutzung des ÖPNV	102
3.5.3	Zuwege im Umfeld von Haltestellen des ÖPNV.....	103
3.5.4	Gewährleistung einer barrierefreien Fahrgastinformation	103
3.6	Rahmenvorgaben zum Verkehrsangebot.....	104
3.6.1	Verbundweite und Linienbündel-übergreifende Qualitätsstandards	104
3.6.2	Corporate Design-Konzept für den Stadtverkehr Koblenz.....	106
3.6.3	Besondere Fahrzeugstandards im Stadtverkehr Koblenz	109
3.6.4	Besondere betriebliche Standards des Stadtverkehrs Koblenz .	112
3.6.5	Besondere Haltestellenstandards im Stadtgebiet Koblenz.....	115
3.6.6	Besondere Standards zu Fahrgastinformation, Marketing, Vertrieb	116
3.7	Anwendung des Verbundtarifs	117
3.8	Personal und Beschäftigung im ÖPNV	118
3.8.1	Anwendung Landestariftreugesetz	118
3.8.2	Standards zu den Beschäftigungsbedingungen	119
3.8.3	Überleitung des Personals bei Betreiberwechsel	120
4.	Mängelanalyse.....	121
4.1	Erschließungsqualität	121
4.2	Bedienungsqualität	123
4.3	Verbindungsqualität.....	125
4.4	Zufriedenheit der Kundinnen und Kunden.....	130
5.	Maßnahmenkonzept.....	133
5.1	Fortschreibung des Linienbündelungskonzepts.....	133
5.1.1	Linienbündelung in der Stadt Koblenz	134
5.1.2	Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten	135
5.2	Netz- und Linienkonzept für den Stadtbusverkehr	136
5.2.1	Konzeptentwicklung	136
5.2.2	Linienkonzeption Stadtbus Koblenz 2025-2030.....	137
5.2.3	Anschlussverknüpfungen und Fahrtendurchbindung.....	146
5.2.4	Zusätzliche, anlassbezogene ÖPNV-Leistungen	148
5.3	Netz- und Linienkonzept für den Regionalbusverkehr.....	150
5.4	Fortschreibung Konzept Haltestelleninfrastruktur	154

5.4.1	Anzahl der Haltestellen im Stadtgebiet	154
5.4.2	Kategorisierung der Haltestellen	154
5.4.3	Ausstattungsstandards	155
5.4.4	Weitere Umsetzung des barrierefreien Haltestellenausbaus....	155
5.4.5	Ausbau des Busbahnhofs Stadtmitte/Löhr-Center	157
5.5	Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes	157
5.5.1	Kundenbefragung im Stadtverkehr Koblenz	158
5.5.2	ÖPNV-Anbindung Baugebiet Rosenquartier (Lützel)	159
5.5.3	ÖPNV-Anbindung Baugebiet Ellinger Höhe (Niederberg)	159
5.5.4	Fertigstellung Baumaßnahme Pfaffendorfer Brücke	161
5.5.5	ÖPNV-Verknüpfung Bahnhofpunkt „Verwaltungszentrum“ (Rauental).....	162
5.5.6	ÖPNV-Verknüpfung Bahnstrecke Lützel – Rübenach (– Bassenheim).....	163
5.5.7	Einbindung Altstadt/Deutsches Eck in das Stadtverkehrs-Netz.	163
5.5.8	Weiterer Prüfbedarf aus den Stellungnahmen der Anhörung...	165
5.5.9	Künftige Antriebsstrategie und Infrastruktur für emissionsfreien ÖPNV.....	166
5.5.10	Mittel- bis langfristige Liniennetzentwicklung nach 2030	167
6.	Organisation und Finanzierung	169
6.1	Zuständigkeiten (Federführungen)	169
6.2	Benennung der Finanzierungsträger	169
6.3	Künftige Vergabe der Busverkehrsleistungen.....	171
6.4	Aufstellung eines Finanzierungsplans	171
Anhang A	Haltestellenverzeichnis Stadt Koblenz	172
Anhang B	Linienkonzept 2025-2030 – Verlaufspläne Stadtverkehr Koblenz	180
Anhang C	Verbundweite Qualitätsstandards	198
Anhang D	Stellungnahmen aus der Anhörung	215

Kontakt

Stadt Koblenz

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

BPV Consult GmbH

Löhrstraße 113, 56068 Koblenz
Telefon (02 61) 20 16 50-0, dialog@bpv-consult.de
www.bpv-consult.de

Abbildungen

Abbildung 1: Entwicklung des Bevölkerungsbestands 2022 bis 2042	49
Abbildung 2: Mittelfristige Bevölkerungsentwicklung 2011 bis 2040 in RLP.....	50
Abbildung 3: Langfristige Bevölkerungsentwicklung von 2040 - 2070 in RLP	50
Abbildung 4: Linienübersicht Status quo 2024 Tagnetz	57
Abbildung 5: Linienübersicht Status quo 2024 Nachtnetz.....	58
Abbildung 6: Tarifübersicht Koblenz 2025.....	66
Abbildung 7: Modal Split in Koblenz im Vergleich zu 2017 und mit anderen Städten ..	76
Abbildung 8: Differenzierte Bewertung des ÖPNV	78
Abbildung 9: Zufriedenheitswerte koveb in 2021 und Entwicklung seit 2020	79
Abbildung 10: Szenarien des VEP (Stand: 2018).....	88
Abbildung 11: Standorte ZIMEN-Messstationen	90
Abbildung 12: Beispiele ÖPNV-Design Stadt Koblenz / Fahrzeuge.....	107
Abbildung 13: Beispiele ÖPNV-Design Stadt Koblenz / Haltestellen und DFI-Anzeiger	108
Abbildung 14: Musterskizze für den Rahmen möglicher Bus-Werbeflächen	112
Abbildung 15: Beispiel barrierefreier Haltestellen-Ausbau in Koblenz.....	116
Abbildung 16: Matrix zur erweiterten Verbindungsanalyse zwischen allen Stadtteilen	129
Abbildung 17: Zufriedenheit mit den koveb Buslinien	130
Abbildung 18: Zufriedenheit mit der Fahrgastinformation	131
Abbildung 19: Zufriedenheit mit den Haltestellen	131
Abbildung 20: Zufriedenheit mit den Verbindungen.....	132
Abbildung 21: Zufriedenheit mit den Fahrzeugen	132
Abbildung 22: Zufriedenheit mit dem Fahrpersonal	132

Karten

Karte 1: Räumliche Abgrenzung und Gliederung der Stadt Koblenz	20
Karte 2: Lage Stadt Koblenz	22
Karte 3: Raum- und Siedlungsstruktur.....	23
Karte 4: Einwohnerdichte der Stadt Koblenz (EW/km ²)	26
Karte 5: Schulstandorte	30
Karte 6: Verteilung Schüler im Stadtgebiet Koblenz.....	31
Karte 7: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort.....	33
Karte 8: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort	34
Karte 9: Nutzungsdichte (EAA) nach Stadtteilen [EAA/km ²].....	36
Karte 10: Industrielle und gewerbliche Schwerpunkte der Stadt Koblenz	37

Karte 11: Top-Arbeitgeber der Stadt Koblenz.....	38
Karte 12: Sehenswürdigkeiten der Stadt Koblenz	39
Karte 13: Städtische Freizeit- und Sportinfrastruktur.....	41
Karte 14: Verkehrsinfrastruktur.....	43
Karte 15: Einpendlerverflechtung.....	45
Karte 16: Auspendlerverflechtung.....	46
Karte 17: Pkw-Bestand	48
Karte 18: Erschließungsqualität - Haltestelleneinzugsbereiche 300m, 400m und 600m	122
Karte 19: Verbindungsqualität von den Stadtteilen zum Innenstadtzentrum.....	128

Tabellen

Tabelle 1: Bundesrechtliche Anforderungen an den NVP	17
Tabelle 2: Übersicht Arbeits- und Beteiligungstermine.....	19
Tabelle 3: Flächennutzung nach Anteilen in den Stadtteilen	24
Tabelle 4: Einwohner der größten Städte in Rheinland-Pfalz 2023	25
Tabelle 5: Bevölkerung in Koblenz nach Altersgruppen	27
Tabelle 6: Liste der Schulen in Koblenz	28
Tabelle 7: Pkw-Parkmöglichkeiten in Koblenz	44
Tabelle 8: Angebot im SPNV, Fahrplanjahr 2023/2024 (ab/bis/über Koblenz Hbf)	51
Tabelle 9: Buslinien im Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“	52
Tabelle 10: Buslinien aus den umliegenden Kreisen	54
Tabelle 11: Betriebszeiten, Fahrtenzahl, Takte im Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“	59
Tabelle 12: Betriebszeiten, Fahrtenzahl, Takte sonstige regionale und lokale Buslinien	60
Tabelle 13: Übersicht Schiffs- und Fährverbindungen.....	69
Tabelle 14: Park+Ride-Möglichkeiten im Stadtgebiet Koblenz.....	69
Tabelle 15: Carsharing Stellplätze in Koblenz	71
Tabelle 16: Fahrgastzahlen je Linie im Stadtverkehr Koblenz	73
Tabelle 17: „Top 30“ Haltestellen Koblenz (Einsteiger im Stadtverkehr)	75
Tabelle 18: Vorgaben und Anforderungen für den ÖPNV in Rheinland-Pfalz	81
Tabelle 19: Netzhierarchie und Angebotskategorien im Koblenzer Stadtnetz.....	92
Tabelle 20: Verknüpfungs- und Umsteigepunkte im ÖPNV-Netz	94
Tabelle 21: Standards zur Erschließungsqualität im ÖPNV/SPNV	98
Tabelle 22: Definition der Betriebszeitfenster und Verkehrszeiten	99
Tabelle 23: Standards zur Bedienungsqualität im ÖPNV	99
Tabelle 24: Bedienungsqualität Mo-Fr (NVZ)	123

Tabelle 25: Bedienungsqualitäten Sa und So (NVZ).....	124
Tabelle 26: Qualitätsstufenklassifizierung Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV	126
Tabelle 27: Reisezeiten von den Koblenzer Stadtteilen zum Innenstadtzentrum	127
Tabelle 28: Harmonisierungszeitplan	136
Tabelle 29: Leistungsangebot Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“.....	139
Tabelle 30: Umfang der Soll-Fahrleistungen im Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“	145
Tabelle 31: Umfang zusätzliche jährliche Fahrleistungen ab Fahrplanjahr 2027	145
Tabelle 32: Anschlussverknüpfungen (Taglinien) an Haltestelle Zentralplatz/Forum .	147
Tabelle 33: Anlassbezogene ÖPNV-Mehrleistungen im Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“.....	148
Tabelle 34: Leistungsangebot ein- und ausbrechender Linien benachbarter Linienbündel	152
Tabelle 35: Anwendung der Ausstattungselemente nach Haltestellenkategorien	155
Tabelle 36: Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen bis Ende 2030	156

Festlegungen

<i>Festlegung 1: Rolle des ÖPNV als Mobilitätsträger</i>	83
<i>Festlegung 2: Wahrnehmung der Aufgabenträgerfunktion</i>	84
<i>Festlegung 3: ÖPNV und städtische Planung.....</i>	85
<i>Festlegung 4: Definition der Netzstruktur.....</i>	91
<i>Festlegung 5: Definition der Netzhierarchie</i>	91
<i>Festlegung 6: Verknüpfungs- und Umsteigepunkte.....</i>	93
<i>Festlegung 7: Schnittstellen zum Individualverkehr.....</i>	95
<i>Festlegung 8: Angebote zur multimodalen Mobilität</i>	96
<i>Festlegung 9: Ausreichende Verkehrsbedienung im ÖPNV.....</i>	97
<i>Festlegung 10: Ziel der vollständigen Barrierefreiheit</i>	100
<i>Festlegung 11: Anforderungen an barrierefreie Fahrzeuge.....</i>	101
<i>Festlegung 12: Anforderungen an barrierefreie Haltestellen</i>	102
<i>Festlegung 13: Anforderungen an barrierefreie Informationen</i>	103
<i>Festlegung 14: Anwendung der VRM-Qualitätskriterien</i>	104
<i>Festlegung 15: Linienbündel-übergreifende Qualitätsanforderungen.....</i>	105
<i>Festlegung 16: Fahrzeugstandards im Stadtverkehr Koblenz.....</i>	109
<i>Festlegung 17: Standards der Betriebsdurchführung im Stadtverkehr</i>	112
<i>Festlegung 18: Haltestellenstandards in Koblenz</i>	115
<i>Festlegung 19: Standards Information, Marketing, Vertrieb in Koblenz</i>	117
<i>Festlegung 20: Anwendung des abgestimmten (Verbund-)Tarifs.....</i>	118
<i>Festlegung 21: Anwendung Landestariftreuegesetz.....</i>	118
<i>Festlegung 22: Sozial- und arbeitsrechtliche Verpflichtungen</i>	119

<i>Festlegung 23: Beratender AK NVP zur kontinuierlichen Beteiligung</i>	133
<i>Festlegung 24: Linienbündelung und Linienzuordnung</i>	134
<i>Festlegung 25: Begrenzung der Genehmigungslaufzeiten</i>	135
<i>Festlegung 26: Angebotsumfang Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“</i>	137
<i>Festlegung 27: Angebot und Umfang in den Regionalnetzen.....</i>	151
<i>Festlegung 28: Modernisierung und Umbau der Haltestellen</i>	156
<i>Festlegung 29: Prüfauftrag regelmäßige Kundenbefragungen</i>	158
<i>Festlegung 30: Prüfauftrag ÖPNV-Entwicklung in Lützel.....</i>	159
<i>Festlegung 31: Prüfauftrag ÖPNV-Anbindung der Ellinger Höhe</i>	160
<i>Festlegung 32: Prüfauftrag ÖPNV-Verbindung rechtsrheinisch.....</i>	161
<i>Festlegung 33: Prüfauftrag ÖPNV-Entwicklung in Raumental.....</i>	162
<i>Festlegung 34: Prüfauftrag SPNV-/ÖPNV-Entwicklung im Nordwesten</i>	163
<i>Festlegung 35: Prüfauftrag ÖPNV-Entwicklung in der Altstadt</i>	164
<i>Festlegung 36: Weitere Prüfaufträge im Ergebnis der Anhörung.....</i>	165
<i>Festlegung 37: Prüfauftrag Antriebsstrategie ÖPNV in Koblenz.....</i>	166
<i>Festlegung 38: Prüfauftrag Angebotsentwicklung ÖPNV in Koblenz.....</i>	167

Abkürzungen

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AFZS	Automatisches Fahrgastzählsystem
ALF	Anruf-Linien-Fahrt
AST	Anruf-Sammel-Taxi
AT	Aufgabenträger
B+R	Bike & Ride
BEV	Battery Electric Vehicle („Elektrobus“)
Bn	Solobus (12 m Länge)
BnmFA	Solobus mit Fahrradanhänger
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
CVD	Clean Vehicles Directive (EU-Richtlinie)
DDn	Doppelstockbus
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DHID	Deutschlandweit einheitliche Haltestellen-ID
D-Ticket	Deutschlandticket
EAA	Einwohner, Arbeitsplätze, Ausbildungsplätze (Kennwert für die Nutzungsdichte)
E-Wagen	Einsatzwagen
EBO	Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung
EMS	Rhein-Lahn-Kreis (Bad Ems)
EU-VO	Verordnung der Europäischen Union (EU)
EW	Einwohner
GBn	Gelenkbus (18 m Länge)
HVZ	Hauptverkehrszeit
IHK	Industrie- und Handelskammer
ITF	Integraler Taktfahrplan
KB	Pkw/Kleinbus

KBS	Kursbuchstrecke
KO	Stadt Koblenz
KomZG	Kommunale Zusammenarbeit-Gesetz
LBM	Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz
LEP	Landesentwicklungsplan
LNVP	Landesnahverkehrsplan
LPIG	Landesplanungsgesetz
LSA	Lichtsignalanlage
LTTG	Landestariftreuegesetz
LUVPG	Landesgesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
MBn	Midibus (ca. 10 m Länge)
MiD	Mobilität in Deutschland (Studie)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MKUEM	Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie u. Mobilität (RLP)
MYK	Landkreis Mayen-Koblenz
NaVZ	Nachtverkehrszeit
NBn	Minibus (ca. 8 m Länge)
NVG	Nahverkehrsgesetz Rheinland-Pfalz
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Normalverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park & Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RBL/ITCS	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem/Intermodal Transport Control System
RegG	Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs
RLP	Rheinland-Pfalz
RMV	Rhein-Main-Verkehrsbund
RROP	Regionaler Raumordnungsplan
SaubFahrzeugBeschG	Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz
SchulG	Schulgesetz Rheinland-Pfalz
SIM	Rhein-Hunsrück-Kreis (Simmern)
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVG	Straßenverkehrsgesetz
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
SVZ	Schwachverkehrszeit
VCD	Verkehrsclub Deutschland e.V.
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VDV-KA	VDV-Kernapplikation
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VREM	Verkehrsbetrieb Rhein-Eifel-Mosel GmbH
VRM	Verkehrsverbund Rhein-Mosel
VRW	Verkehrsbetrieb Rhein-Westerwald GmbH
VU	Verkehrsunternehmen
VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung
WW	Westerwaldkreis
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
ZÖPNV-Nord	Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord
(ZV) SPNV-Nord	(Zweckverband) Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord
(Z) VRT	(Zweckverband) Verkehrsverbund Region Trier

1. Grundlagen und Rahmenbedingungen

Der Nahverkehrsplan (NVP) ist das zentrale Planungsinstrument zur Organisation und Gestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Er dient der Vorgabe von Anforderungen und Mindeststandards an den ÖPNV aufgrund festgelegter politischer Ziele. Zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen als Aufgabe im Rahmen der Daseinsvorsorge sowie aufgrund sich wandelnder Bedingungen bzw. verändernder Verkehrsstrukturen ist dieser kontinuierlich weiterzuentwickeln.

1.1 Rechtliche Grundlagen für den ÖPNV

Die Fortschreibung des NVP basiert auf 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).

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

- EU-Verordnung VO (EG) Nr. 1370/2007¹,
- Personenbeförderungsgesetz (PBefG)²,
- Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)³,
- Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG)⁴,
- Nahverkehrsgesetz – NVG (Rheinland-Pfalz)⁵.

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

- Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO)⁶,
- Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft)⁷.

¹ 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.

² Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz: Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 7 Absatz 4 des Gesetzes vom 11. April 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 119) geändert worden ist.

³ Allgemeines Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409) geändert worden ist.

⁴ Regionalisierungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20. April 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 107) geändert worden ist.

⁵ Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (Nahverkehrsgesetz - NVG) vom 3. Februar 2021. Letzte berücksichtigte Änderung: geändert durch § 85 des Gesetzes vom 7. Dezember 2022 (GVBl. S. 413).

⁶ Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 8. Mai 1967 (BGBl. 1967 II S. 1563), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 5. April 2019 (BGBl. I S. 479) geändert worden ist.

⁷ Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr vom 21. Juni 1975 (BGBl. I S. 1573), die zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822) geändert worden ist.

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

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)⁸,
- Schulgesetz Rheinland-Pfalz (SchulG)⁹,
- Satzung der Stadt Koblenz über die Schülerbeförderung¹⁰ und
- Allgemeine Vorschrift über einen einheitlichen Verbundtarif im VRM¹¹.

In der Bundes- und Landesgesetzgebung ist der NVP rechtlich verankert. Er stellt darüber hinaus das Strategiepapier für den öffentlichen Verkehr in Deutschland gemäß der europäischen Definition dar. Damit sind die nachfolgend benannten Rechtsgrundlagen maßgebend für die Funktion und Inhalte des NVP.

1.1.1 Europaweiter Rechtsrahmen

Die EU-Verordnung VO (EG) Nr. 1370/2007 – in der durch die Änderungsverordnung Nr. 2016/2338 novellierten Fassung – ist das für den europäischen Binnenmarkt geltende Regelwerk zur Vergabe und Finanzierung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten, d. h. die Gewährung von Ausgleichsleistungen oder ausschließliche Rechte an Verkehrsunternehmen für die Erbringung von Verkehrsleistungen. Die Verordnung beschreibt u. a. Anforderungen zur Festlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im ÖPNV. Diese besagen, dass diese Verpflichtungen

- nur von „zuständigen Behörden“ festgelegt werden können (in Deutschland die jeweiligen 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 die Nahverkehrspläne).

Es sind außerdem Veröffentlichungspflichten hier festgelegt:

- für den Gesamtbericht über die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen
- für die Vorabkennzeichnung der Vergabeabsicht von Personenverkehrsleistungen.

1.1.2 Rechtsrahmen in Deutschland

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) regelt den Marktzugang für Dienste zur Personenbeförderung in Deutschland. Zur Förderung des ÖPNV und dem Ausgleich der Verkehrsinteressen siedelt das PBefG die Zuständigkeit zur Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung im ÖPNV bei den von den Bundesländern benannten Behörden als den Aufgabenträgern an. Die Aufgabenträger haben dabei die jeweiligen Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes im NVP festzulegen.

⁸ Landesplanungsgesetz (LPIG) vom 10. April 2003, letzte berücksichtigte Änderung: zuletzt geändert durch § 54 des Gesetzes vom 06.10.2015 (GVBl. S. 283, 295).

⁹ Schulgesetz Rheinland-Pfalz (SchulG) vom 30. März 2004, letzte berücksichtigte Änderung: zuletzt geändert durch § 80 des Gesetzes vom 07.12.2022 (GVBl. S. 413).

¹⁰ Richtlinien der Stadt Koblenz über die Schülerbeförderung mit Gültigkeit ab Schuljahr 2017/18; Satzung der Stadt Koblenz über die Schülerbeförderung vom 01.08.2017.

¹¹ Als Satzung vom Stadtrat der Stadt Koblenz im September 2014 beschlossen.

Im PBefG sind seit 2021 außerdem Klimaschutz und Nachhaltigkeit als Ziele für die Gestaltung des ÖPNV verankert. Im Rahmen der Genehmigungsarten wurden flexible Ridepooling-Dienste¹² als Teil des gemeinwirtschaftlichen ÖPNV ergänzend zum Linienverkehr (Linienbedarfsverkehr) oder als kommerzielle Angebote des Gelegenheitsverkehrs (gebündelter Bedarfsverkehr) zusätzlich aufgenommen. Des Weiteren wurden Regelungen über Mitwirkungs- und Berichtspflichten bei der Bereitstellung, Verarbeitung und Löschung von Mobilitätsdaten getroffen.

Das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) und das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG) geben keinen unmittelbaren Bezug zum NVP. Sie sind jedoch für den grundlegenden Gesamtkontext bei der ÖPNV-Planung zu berücksichtigen. Als wesentliche Vorgabe an die Nahverkehrsplanung ist in § 1 des RegG die ausreichende Verkehrsbedienung als öffentliche Aufgabe der Daseinsvorsorge verankert.

1.1.3 **Nahverkehrsgesetz des Landes Rheinland-Pfalz**

Das Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr, kurz: Nahverkehrsgesetz (NVG), liegt seit 2021 in novellierter Fassung vor. Es definiert die Landkreise und kreisfreien Städte in Rheinland-Pfalz als Aufgabenträger für den ÖPNV, welche diese Aufgaben als **Pflichtaufgabe „in den Grenzen ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit“** zu erfüllen haben. Dies umfasst die Planung, Gestaltung und Finanzierung des ÖPNV nach Maßgabe des Gesetzes.

Das Land Rheinland-Pfalz erarbeitet und erlässt auf Grundlage des NVG den Landesnahverkehrsplan, welcher die Mindeststandards zur Erfüllung der Pflichtaufgabe für das gesamte Landesgebiet definieren soll.

1.2 **Zuständigkeiten und Aufgabenwahrnehmung**

1.2.1 **Rolle der Stadt Koblenz**

Der Stadt Koblenz obliegt die **Aufgabenträgerschaft** für den 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)¹³ mit Sitz und Stimme in dessen Verbandsversammlung.

Die Stadt Koblenz stellt als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV den NVP für die Linienverkehre im eigenen Wirkungsbereich auf und schreibt diesen (nach Möglichkeit) alle fünf Jahre oder bei Bedarf fort.

1.2.2 **Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH (VRM)**

Im VRM haben sich neben der kreisfreien Stadt Koblenz die Landkreise Altenkirchen, Ahrweiler, Cochem-Zell, Mayen-Koblenz, Neuwied, Rhein-Hunsrück, Rhein-Lahn und Westerwaldkreis zu einem kommunalen Verkehrsverbund zusammengeschlossen. Zweck der Gründung des VRM im Jahr 1996 ist das Angebot eines einheitlichen Verbundtarifs im ÖPNV der Region. Der VRM grenzt an benachbarte Verkehrsverbände in Rhein-

¹² Mit Ridepooling-Diensten werden Fahrtanfragen gebündelt. Somit teilen sich mehrere Fahrgäste ein Fahrzeug bei ähnlichem Routenverlauf.

¹³ bzw. künftig Mitglied des Zweckverbandes Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz

land-Pfalz (Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbund, Verkehrsverbund Region Trier), Nordrhein-Westfalen (Verkehrsverbund Rhein-Sieg, Verkehrsverbund Westfalen-Süd) und Hessen (Rhein-Main-Verkehrsverbund).

1.2.3 Zweckverband Schienenpersonennahverkehr RLP Nord (SPNV-Nord)

Der für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Norden von Rheinland-Pfalz zuständige Aufgabenträger ist der SPNV-Nord. Mitglieder des Zweckverbands sind neben dem Land, der Stadt Koblenz und den im VRM zusammengeschlossenen Landkreisen auch die Stadt Trier und Landkreise Bernkastel-Wittlich, Eifelkreis Bitburg-Prüm, Trier-Saarburg und Vulkaneifel. Die Zuständigkeit des Zweckverbandes SPNV-Nord umfasst bisher neben den Verkehrsleistungen im SPNV auch bestimmte, regional bedeutsame Buslinien („Regiolinien“).

1.2.4 Land Rheinland-Pfalz

Zuständig für den ÖPNV innerhalb der rheinland-pfälzischen Landesregierung ist das **Ministerium** für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität (MKUEM). Das MKUEM ist u. a. verantwortlich für die Aufstellung und Fortschreibung des Landesnahverkehrsplanes.

Die **Genehmigungsbehörde** (in Rheinland-Pfalz: der Landesbetrieb Mobilität [LBM]) entscheidet im Genehmigungswettbewerb über Zulässigkeit sowie Vorrang der eingegangenen eigenwirtschaftlichen Anträge¹⁴, erteilt Liniengenehmigungen (Konzessionen) und agiert als Aufsichtsbehörde für die gesetzliche und technische ordnungsgemäße Durchführung der Verkehre. Ein beschlossener NVP ist dabei im Rahmen der Abwägung als zentrales fachliches Instrument bei der Neu- oder Wiedererteilung von Liniengenehmigungen zu berücksichtigen. Außerdem hat die Genehmigungsbehörde für eine integrierte Nahverkehrsbedienung (Verkehrskooperationen, Fahrplanabstimmung, Tarifverbund) zu sorgen. Bei seitens der Aufgabenträger initiierten gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen konzentrieren sich die Aufgaben der Genehmigungsbehörde auf die Erteilung und Koordinierungen der Liniengenehmigungen.

1.2.5 Künftige ÖPNV-Organisationsstruktur

Gemäß Nahverkehrsgesetz soll die Wahrnehmung der Aufgaben zur Planung, Gestaltung und Finanzierung des ÖPNV im Norden des Landes dem Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord übertragen werden, der dazu in „Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord“ (ZÖPNV-Nord) umbenannt werden soll¹⁵. Die Mitglieder des neuen ZÖPNV-Nord entsprechen dabei den bisherigen Mitgliedern des SPNV-Nord.

Die nachfolgend beschriebenen Schritte zur Neustrukturierung der ÖPNV-Organisation im Norden von Rheinland-Pfalz erfolgen nach in Kraft setzen der Verbandsordnung:

- Der ZÖPNV-Nord führt u. a. als Vergabestelle – ggf. operativ umgesetzt durch eine regionale Geschäftsstelle – die Vergaben öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Namen der Verbandsmitglieder durch und wickelt die öffentlichen Dienstleistungsaufträge mit den Verkehrsunternehmen ab, wobei Direktvergaben an eigene Unternehmen der Verbandsmitglieder (wie z. B. in der Stadt Koblenz) hiervon unberührt bleiben sollen.

¹⁴ 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.

¹⁵ gem. § 6 Abs. 1 NVG Rheinland-Pfalz

- Innerhalb des ZÖPNV-Nord sollen zwei Regionalausschüsse gebildet werden, Rhein-Mosel und Region Trier. Die Stadt Koblenz wird dann dem Regionalausschuss Rhein-Mosel angehören, zusammen mit den Kreisen Ahrweiler, Altkirchen, Cochem-Zell, Mayen-Koblenz, Neuwied, Rhein-Hunsrück-Kreis, Rhein-Lahn-Kreis und Westerwaldkreis. Die Regionalausschüsse werden zuständig sein für die Gestaltung von Verbundtarifen, den Vertrieb, die Einnahmenaufteilung, Fahrgastinformation, Marketing und die Verkehrsplanung für den Zweckverband sowie ggf. weitere Aufgaben nach Maßgabe der Verbandsordnung des ZÖPNV-Nord.
- Die VRM GmbH soll (analog zum VRT in der Region Trier) künftig auf Basis von Kooperationsverträgen mit dem ZÖPNV-Nord, welche die Zusammenarbeit regeln, als regionale Geschäftsstelle für den Vollzug der Aufgaben des Regionalausschusses Rhein-Mosel zuständig sein.
- Außer der gegenseitigen (obligatorischen) Abstimmung benachbarter Aufgabenträger bei der Erstellung der lokalen Nahverkehrspläne besteht nach dem Nahverkehrsgesetz ein Kooperationsgebot zur Gewährleistung der Koordination, Organisation und Finanzierung des ÖPNV auch über die örtlichen Grenzen der jeweiligen Aufgabenträger hinaus.¹⁶ Dazu sind die Landkreise und kreisfreien Städte zur kooperativen Mitwirkung bei betroffenen Verkehren verpflichtet – mit dem Ziel, Bedienungslücken zu vermeiden bzw. zu schließen.
- Wesentliche übergeordnete Grundlagen der Aufgabenwahrnehmung des ZÖPNV-Nord und des Regionalausschusses Rhein-Mosel bilden der Landesnahverkehrsplan (LNVP) in Verbindung mit dem zugrunde liegenden Finanzierungsrahmen, der insbesondere den Aufgabenträgern eine zukünftig planbare Ausgestaltung des ÖPNV als Pflichtaufgabe ermöglicht.

1.2.6 Verkehrsunternehmen (Betreiber)

Die Verkehrsunternehmen (VU) führen die Leistungen im straßengebundenen ÖPNV auf konzessionierten Linien bzw. im Rahmen genehmigter Linienbündel durch. Dies erfolgt entweder in eigener Verantwortung und auf eigenes unternehmerisches Risiko (eigenwirtschaftliche Verkehre) oder auf Bestellung im Auftrag eines oder mehrerer Aufgabenträger (gemeinwirtschaftliche Verkehre).

Die Verkehrsleistungen des ÖSPV im eigenen Wirkungsbereich der Stadt Koblenz (Linienbündel Stadtverkehr Koblenz) betreiben seit 13.12.2020 die Koblenzer Verkehrsbetriebe GmbH (koveb) als hundertprozentige Tochtergesellschaft der Stadtwerke Koblenz GmbH. Zum Linienbündel Stadtverkehr Koblenz gehört auch die abgehende Linie nach Vallendar und Bendorf bis zum Schloss Sayn (vgl. Tabelle 9). Seit August 2021 ist die koveb auch für den Betrieb des Festungsaufzuges Ehrenbreitstein verantwortlich.

Die übrigen aus den umliegenden Landkreisen nach Koblenz einbrechenden ÖPNV-Linien wurden – von einzelnen Ausnahmen abgesehen – durch die benachbarten Aufgabenträger im Ergebnis EU-weiter Ausschreibungen an unterschiedliche, regional tätige Verkehrsunternehmen vergeben (vgl. Tabelle 10).

Gemäß dem novellierten NVG Rheinland-Pfalz soll ein regelmäßiger Austausch zwischen dem Land und den Zweckverbänden mit den Interessensverbänden der Verkehrsunternehmen mit mindestens zwei Treffen pro Jahr institutionalisiert werden, um Expertise und Erfahrungen der Betreiber für Zusammenarbeit und Weiterentwicklung des ÖPNV besser nutzen zu können. Die Verkehrsunternehmen sollen im Rahmen der Verkehrsdurchführung Land, Zweckverbände und Aufgabenträger insbesondere hinsichtlich neuer Technologien und bei der Optimierung des Gesamtsystems ÖPNV unterstützen.

¹⁶ gem. § 14 Abs. 1 NVG Rheinland-Pfalz

1.3 Grundlagen des Nahverkehrsplans

Mit Hilfe des NVP positioniert sich die Stadt Koblenz sowohl im Innenverhältnis (z.B. innerhalb der Stadtverwaltung, der koveb als dem eigenem Verkehrsunternehmen und den politischen Gremien) als auch gegenüber Dritten (z.B. weiteren Verkehrsunternehmen, LBM, Nachbargaufgabenträgern, VRM, Zweckverband, Land Rheinland-Pfalz, sonstigen öffentlichen und privaten Organisationen sowie Bürgerinnen und Bürgern).

Die Anforderungen der Aufstellung bzw. Fortschreibung des NVP ergeben sich aus den EU-weiten, bundesweiten und landesweiten rechtlichen Grundlagen. Darüber hinaus erfüllt der NVP in der Alltagspraxis die Aufgabe, als zentrales Instrument zur Argumentations- und Entscheidungsfindung, etwa durch Genehmigungsbehörden, eingesetzt werden zu können.

Ein rechtskräftig beschlossener NVP kann während seiner Laufzeit im Bedarfsfall durch erneuten Beschluss der entsprechenden Gremien in bestimmten Punkten geändert oder ergänzt werden – bei wesentlichen Veränderungen in der Regel nach einer vorausgegangenen Anhörung zum jeweiligen Sachverhalt. Hierdurch kann der NVP auf einem aktuellen Stand gehalten werden, sollten sich kurzfristig zusätzliche oder andere Rahmenbedingungen ergeben. Die während der Laufzeit des NVP vorgenommenen Änderungen oder Ergänzungen sind im Rahmen der nächsten umfassenden Fortschreibung zu berücksichtigen.

1.3.1 EU-weite Anforderungen

Mit den neuen Auslegungsleitlinien der EU-Kommission¹⁷ zu der Verordnung über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (VO (EG) Nr. 1370/2007) werden Entscheidungsgrundlagen und Erwägungen, wie die Kommission die Bestimmungen der Verordnung rechtlich auslegt, zusammengefasst. Diese schaffen per se kein „neues Recht“, sind aber in Form der amtlichen Mitteilung der EU-Kommission als Hilfestellung für die Entscheidungspraxis der Gerichte und Vergabekammern zu verstehen und zu beachten.

Hieraus ergeht die Kernaussage, dass Aufgabenträger bei künftigen Marktinterventionen, d. h. der Definition von Anforderungen an Umfang und Qualität der Verkehrsleistungen, die durch Verkehrsunternehmen nicht im eigenen wirtschaftlichen Interesse angeboten würden und der Gewährung von Ausgleichsleistungen oder ausschließlichen Rechten bedürfen, den Nachweis des **Marktversagens** zu erbringen haben. Zur Feststellung von Marktversagen ist zumindest eine **Bedarfsanalyse** bzgl. der bestehenden und zukünftigen Nachfrage der ÖPNV-Nutzer obligatorisch erforderlich. Weitergehende **Marktanalysen** sind nur dann erforderlich, soweit für die zu analysierenden Verkehrsdienste das „Recht auf freien Zugang“ für die Verkehrsunternehmen besteht. Dies ist in Deutschland aufgrund des Verbots der Doppelgenehmigungen gemäß PBefG („Konzessionsschutz“, auch bei eigenwirtschaftlichen Liniengenehmigungen) – was aus Sicht der EU-Kommission bereits eine Marktregulierung darstellt – in der Regel nicht der Fall.¹⁸

Die Bedarfsanalyse soll Bestandteil von Strategiepapieren der Politik für den öffentlichen Verkehr sein, entsprechend dem qualifizierten Nahverkehrsplan. Methodisch können die Erwartungen der ÖPNV-Nutzer auf Basis bisher vorliegender Daten, durch repräsentative Umfragen oder durch öffentliche Konsultationen festgestellt werden. Zu berücksichtigen sind sowohl die gegenwärtige als auch die künftige (prognostizierte)

¹⁷ Veröffentlicht am 26.06.2023 im EU-Amtsblatt (2023/C 222/01), ersetzen Leitlinien aus 2014

¹⁸ vgl. Dr. Deuster, Jan: Marktversagen als neue Voraussetzung für ÖPNV-Interventionen – Was hat es damit auf sich? Vortrag beim 15. Deutschen Nahverkehrstag, Koblenz, 2024, unter: https://www.deutschernahverkehrstag.de/wp-content/uploads/2024/04/DNT2024_Vortrag_Deuster_Jan_EU-Auslegungsleitlinien.pptx (abgerufen am 11.11.2024)

ÖPNV-Nachfrage der Nutzer sowie die Nachfrage, die sich nach vernünftigem Ermessen aus politischen Zielen zusätzlich ergeben kann (z. B. der Förderung des Klima- und Umweltschutzes, der regionalen Kooperation, der öffentlichen Gesundheit oder des sozialen Zusammenhalts).

Bei der Vorabkennzeichnung einer Vergabeabsicht, aber auch bei Erlass einer (neuen) allgemeinen Vorschrift **muss die Bedarfsanalyse bereits vor der Entscheidung** (dem förmlichen Gremienbeschluss) **vorliegen**. Insofern muss i. d. R. der Nahverkehrsplan (inkl. der Bedarfsanalyse) vor einer solchen Entscheidung mindestens aktualisiert werden!

1.3.2 Bundesweite Anforderungen

Mit dem Nahverkehrsplan (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.

Der NVP bildet somit den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV. Die bundesweiten Aufgabenstellungen an den NVP sind der folgenden Tabelle 1 zu entnehmen.

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.

1.3.3 Landesweite Anforderungen

Darüber hinaus werden die Aufgaben und Anforderungen an den NVP im landesrechtlichen Rahmen konkretisiert. Das novellierte Nahverkehrsgesetz (NVG Rheinland-Pfalz) setzt hierzu Leitziele und macht nähere Vorgaben in den Themenfeldern Grundversorgung, Barrierefreiheit, ÖPNV und Klimaschutz, Vorrangsystem in der Mobilität, Raum- und Landesplanung, landesübergreifende Angebote, Entwicklung und Ausbau des ÖPNV, Leistungsmerkmale und Verbundtarife (s. Kap. 3.1.1).

1.3.4 Konsequenz für die Stadt Koblenz

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 nicht weiter auf betriebliche Einzelheiten, wie die konkrete Fahrplangestaltung, die Fahrzeugumlauf- und Dienstplanung sowie tarifliche Details, ein. Erst im Fall von Vergabeverfahren werden Fahrplan- und Qualitätsvorgaben i. d. R. als verbindlicher Teil der Leistungsbeschreibung durch die Vergabestelle konkretisiert.

1.3.5 Strategische Umweltprüfung

Unter bestimmten Umständen ist für den lokalen Nahverkehrsplan eine strategische Umweltprüfung gemäß Landesgesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen¹⁹. Dies betrifft im Bereich der Nahverkehrsplanung ausschließlich rahmensetzende Festlegungen zum Bau von Bahnstrecken für den Öffentlichen Verkehr außerhalb des Eisenbahnrechts oder i. S. d. PBefG mit jeweils zugehörigen Betriebsanlagen²⁰.

Für die Stadt Koblenz ist diese mögliche Anforderung nach aktuellem Stand nicht von Bedeutung. Eine strategische Umweltprüfung ist daher im Rahmen des vorliegenden NVP nicht vorzunehmen.

1.4 Beteiligung und Kooperation

1.4.1 Vorgaben zur Beteiligung

Entsprechend den bundes- und landesrechtlichen Vorgaben hat der Aufstellungs- bzw. Fortschreibungsprozess des NVP unter Beteiligung der örtlich tätigen Verkehrsunternehmen. Die Beteiligung umfasst außerdem die Anhörung des Behindertenbeauftragten bzw. des Behindertenbeirates sowie der Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände. Des Weiteren werden benachbarte Aufgabenträger, der Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord) sowie der Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM) in die Beteiligung mit einbezogen.

1.4.2 Ausgestaltung der Beteiligung durch die Stadt Koblenz

Der Beteiligungsprozess wurde in mehreren Schritten und Phasen durchgeführt:

- Während der Bearbeitungsphase regelmäßiger Austausch (Arbeitstreffen) zwischen der Stadtverwaltung Koblenz und der koveb als eigenem Verkehrsunternehmen (zu den Schwerpunktthemen betreffend das Linienbündel Stadtverkehr Koblenz sowie den barrierefreien Ausbau und die Gestaltung der Haltestelleninfrastruktur im Stadtgebiet);
- zu einem noch frühen Zeitpunkt der Bearbeitungsphase die Beteiligung mit den örtlich tätigen Verkehrsunternehmen (DB Regio Bus Mitte GmbH / Scherer Reisen Omnibusgesellschaft mbH, DB Regio Bus Rhein-Mosel GmbH, Dillschnitter GmbH & Co. KG, Griesar Reisen GmbH, koveb, KVG Zickenheiner GmbH, Rhein-Mosel-Verkehrsgesellschaft mbH (RMV), Verkehrsbetriebe Mittelrhein – Verkehrsbetrieb Rhein-Eifel-Mosel (VREM), Verkehrsbetrieb Rhein-Westerwald GmbH (VRW)), den benachbarten lokalen Aufgabenträgern (Landkreis Mayen-Koblenz, Landkreis Neuwied, Rhein-Hunsrück-Kreis, Rhein-Lahn-Kreis, Westerwaldkreis), dem SPNV-Nord der VRM GmbH;

¹⁹ vgl. Anlage 2 Nr. 2.1 LUVPG vom 22. Dezember 2015

²⁰ vgl. § 3 Abs. 2 Satz 2 LUVPG vom 22. Dezember 2015

- im weiteren Verlauf der Bearbeitungsphase die Beteiligung mit dem Behindertenbeauftragten der Stadt Koblenz, je einem Mitglied des Seniorenbeirates und des Jugendrates, der Lokalen Agenda 21 der Stadt Koblenz und des Fahrgastbeirates, je einer Vertreterin/einem Vertreter des „Der Kreis Club Behinderter und ihrer Freunde e.V.“, des Verkehrsclub Deutschland KV Mittelrhein e.V. (VCD) und der Industrie- und Handelskammer (IHK), des SPNV-Nord und der VRM GmbH sowie mit Vertreterinnen und Vertretern der Stadtratsfraktionen in der Zahl entsprechend der Fraktionsstärke und gemäß der Besetzung im Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität;
- nach Vorlage des Anhörungsentwurfs zunächst eine interne Beteiligungsrunde mit den beim Thema ÖPNV betroffenen Fachämtern sowie dem städtischen Verkehrsunternehmen koveb;
- anschließend ein Anhörungsverfahren zur Beteiligung der für das Stadtgebiet Koblenz zuständigen Organisationseinheiten und Beauftragte der kommunalen Spitzenverbände, der Unternehmensverbände, der Fahrgast- und Umweltverbände, der Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen, dem Behindertenbeauftragten der Stadt Koblenz, den Gewerkschaften, der Industrie- und Handelskammer, der regionalen Planungsgemeinschaft, dem Seniorenbeirat und Jugendrat der Stadt²¹ sowie zusätzlich der Öffentlichkeit via Webseite der Stadt Koblenz (Möglichkeit zum Download des Anhörungsentwurfs und Abgabe von Lob, Kritik und Anregungen für alle Bürgerinnen und Bürger der Stadt sowie weitere Interessierte).

Alle im Rahmen des Anhörungsverfahrens kontaktierten Stellen und Organisationen sind im Anhang D aufgeführt. Im Vorfeld des Anhörungsverfahrens sowie der Beschlussfassung des NVP erfolgen jeweils Vorstellung und Beratung im Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität.

1.4.3 Ablauf der Beteiligung zur Fortschreibung des NVP

Nachfolgend aufgelistete Arbeits- und Beteiligungstermine wurden während der Bearbeitungsphase durchgeführt (s. Tabelle 2).

Tabelle 2: Übersicht Arbeits- und Beteiligungstermine

Datum	Termin	Teilnehmerkreis
23.05.2023	Auftaktbesprechung	koveb
18.07.2023	Abstimmungstermin	koveb
26.09.2023	Abstimmungstermin	koveb
30.11.2023	Abstimmungstermin	koveb
12.03.2024	Abstimmungstermin	koveb
14.05.2024	Beteiligungstermin	Verkehrsunternehmen, Nachbar-Aufgabenträger, SPNV-Nord und VRM
18.07.2024	Abstimmungstermin	koveb
05.09.2024	Abstimmungstermin	koveb
24.09.2024	Beteiligungstermin	Beauftragte, Beiräte, Verbände, Stadtratsfraktionen, koveb und VRM
05.02.2025	Abstimmungstermin	koveb
12.03.2025	Abstimmungstermin	koveb
04.06.2025-09.07.2025	Anhörungsverfahren	Anzuhörende Stellen bzw. Organisationen, weitere Öffentlichkeit via Webseite der Stadt Koblenz
15.07.2025	Abstimmungstermin	koveb
29.07.2025	Abstimmungstermin	koveb
26.08.2025	Abstimmungstermin	koveb

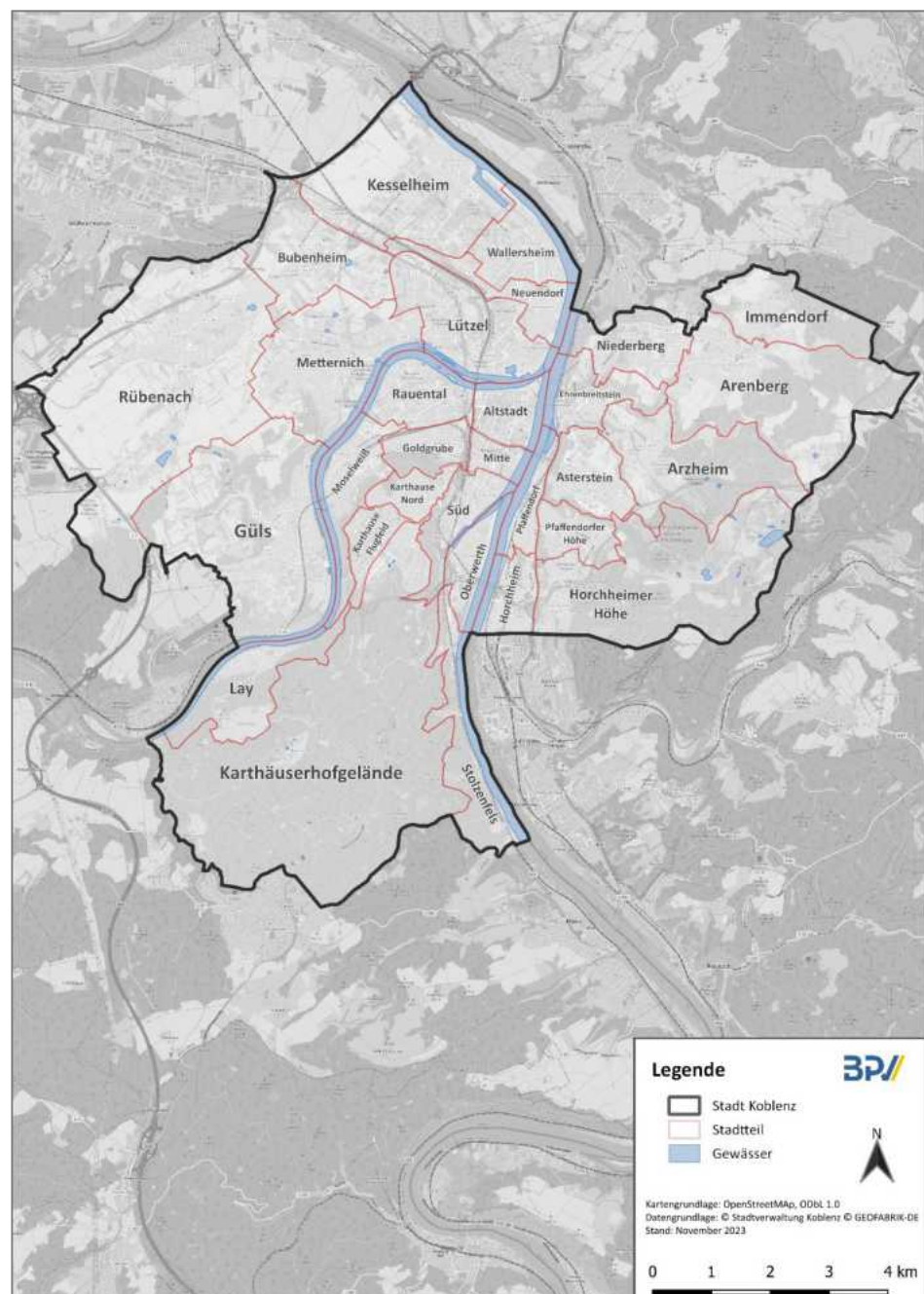
²¹ gem. § 12 Abs. 2 i. V. m. § 11 Abs. 5 NVG Rheinland-Pfalz

2. Bestandsanalyse

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

2.1 Abgrenzung des Nahverkehrsraums

Karte 1: Räumliche Abgrenzung und Gliederung der Stadt Koblenz



Der eigene Wirkungsraum der Stadt Koblenz als ÖPNV-Aufgabenträger lässt sich zum einen räumlich gliedern, insbesondere durch Rhein und Mosel, zum anderen organisatorisch bzw. nach zugeordneten Linien abgrenzen. Die räumliche Abgrenzung umfasst das gesamte Stadtgebiet von Koblenz, statistisch untergliedert in 30 Stadtteile²² (siehe Karte 1).

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

2.2 Strukturdaten

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

2.2.1 Raumstruktur

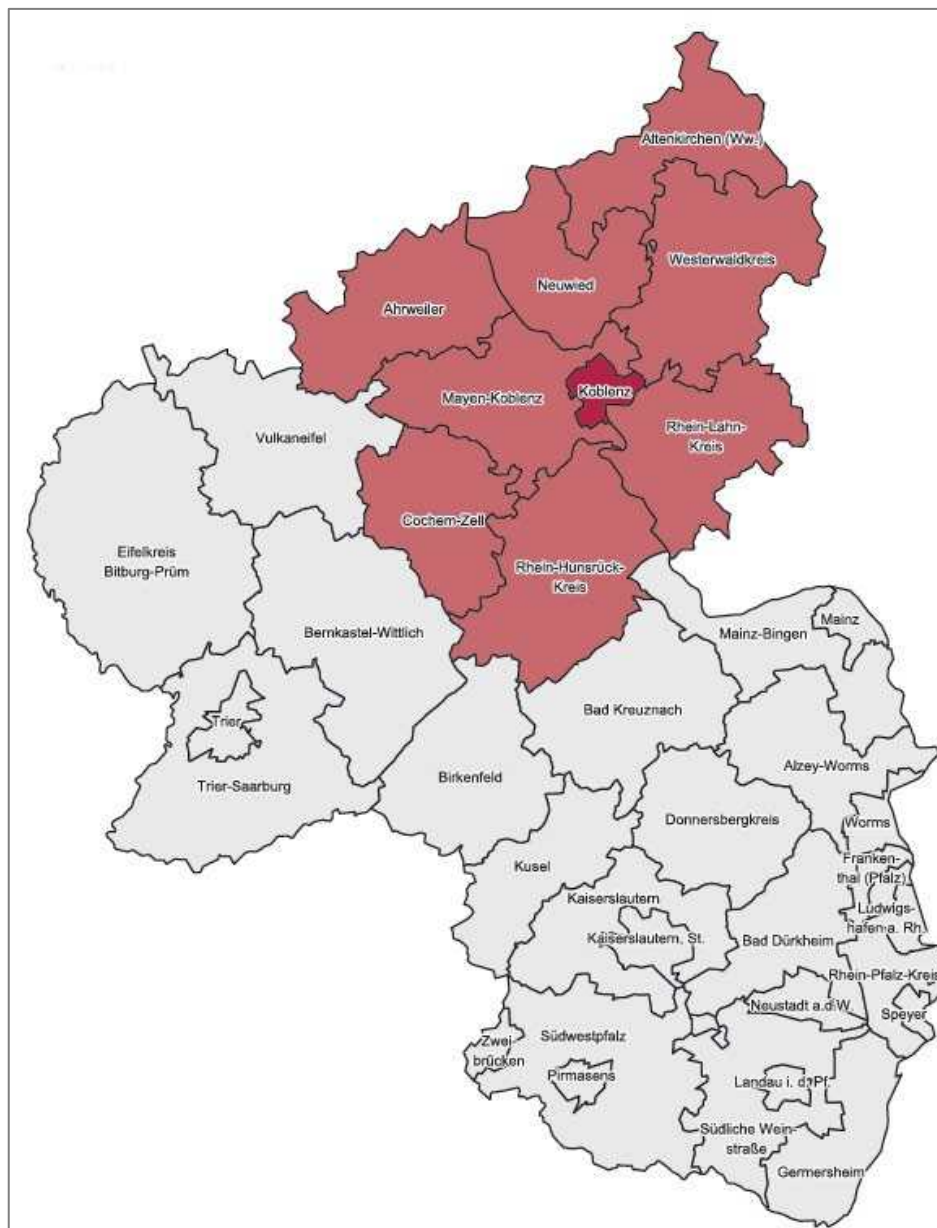
Die Stadt Koblenz (Lage: nördliche Breite 50°21' N / östliche Länge 7°35' E)²³ liegt als nördlichstes Oberzentrum von Rheinland-Pfalz am Zusammenfluss von Mosel und Rhein. Das Stadtgebiet grenzt nordöstlich an den Westerwaldkreis, östlich an den Rhein-Lahn-Kreis und ist ansonsten größtenteils vom Landkreis Mayen-Koblenz umgeben (vgl. Karte 2).

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 3 stellt die wesentlichen Merkmale der Lage von Koblenz und der überregionalen Raumstruktur dar.

²² Statistisches Jahrbuch der Stadt Koblenz 2023 – KoStatIS: Kapitel Kleinräumige Gliederung.

²³ KoStatIS: Kapitel Lage und Flächennutzung. <https://www.koblenz.de/downloads/aemter-und-eigenbetriebe/statistikstelle/querschnitt/jahrbuch/jahrbuch-2023.pdf?cid=356x> (letzter Abruf 12.04.2024)

Karte 2: Lage Stadt Koblenz²⁴



²⁴ Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz – KoStatIS: www.statistik.rlp.de/fileadmin/dokumente/datenkompass/ergebnisse/datenblatt/bev/111.pdf (letzter Abruf März 2024).

Karte 3: 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 3 gibt einen Überblick zur Flächennutzung in der Stadt Koblenz.

Tabelle 3: Flächennutzung nach Anteilen in den Stadtteilen²⁵

Stadtteil	z - Fläche [km ²]	Wohnen	Industrie, Gewerbe	Verkehr	Erholung	Landwirtschaft	Wald	Wasser
Altstadt	1,3	26 %	7,1 %	16,7 %	18,4 %	x	0,1 %	22,5 %
Arenberg	6,5	10,4 %	1,2 %	2,7 %	4,9 %	32,8 %	47,2 %	0,1 %
Arzheim	4,3	10,8 %	0,1 %	2,7 %	4,9 %	29,5 %	49,4 %	0,4 %
Asterstein	1,7	30 %	0,6 %	9,2 %	13,0 %	21,1 %	15,4 %	0,0 %
Bubenheim	3,3	12,1 %	7,1 %	7,4 %	14,1 %	54,5 %	3,6 %	0,1 %
Ehrenbreitstein	1,7	17,2 %	1,0 %	9,4 %	8,0 %	21,2 %	18,2 %	14,1 %
Goldgrube	1,1	24,9 %	3,7 %	26,9 %	34,0 %	0,7 %	2,4 %	x
Güls	8,3	12,9 %	2,0 %	3,7 %	7,2 %	43,9 %	24,4 %	5,7 %
Horchheim	1,2	38,3 %	0,9 %	16,7 %	18,2 %	0,4 %	7,0 %	17,1 %
Horchheimer Höhe	7,5	6,0 %	3,2 %	2,1 %	4,4 %	17,1 %	58,8 %	0,0 %
Immendorf	2,5	11,0 %	0,2 %	1,3 %	3,5 %	36,1 %	47,2 %	0,2 %
Karthause Flugfeld	0,9	48,5 %	0,5 %	12,9 %	15,4 %	x	9,0 %	x
Karthause Nord	0,8	62,4 %	0,3 %	13,1 %	17,8 %	x	2,9 %	x
Karthäuserhofgelände	17,3	2,9 %	0,3 %	1,5 %	2,4 %	1,8 %	90,5 %	0,3 %
Kesselheim	6,0	9,6 %	32,0 %	8,0 %	8,3 %	30,0 %	4,0 %	8,0 %
Lay	2,6	12,1 %	0,1 %	3,5 %	4,2 %	23,3 %	44,5 %	11,9 %
Lützel	3,5	20,7 %	15,5 %	15,4 %	18,7 %	0,4 %	2,7 %	10,4 %
Metternich	4,7	26,7 %	5,0 %	6,6 %	12,3 %	26,0 %	7,8 %	7,3 %
Mitte	0,6	38,8 %	6,3 %	22,7 %	8,6 %	0,2 %	0,0 %	16,3 %
Moselweiß	2,0	20,6 %	2,8 %	8,8 %	16,8 %	12,2 %	14,8 %	21,1 %
Neuendorf	1,4	32,7 %	13,7 %	17,8 %	12,0 %	3,0 %	5,9 %	12,1 %
Niederberg	2,0	21,8 %	1,5 %	7,9 %	11,5 %	19,9 %	17,4 %	6,1 %
Oberwerth	1,3	18,6 %	6,7 %	9,1 %	25,4 %	0,3 %	7,7 %	29,8 %
Pfaffendorf	1,0	30,4 %	5,0 %	14,8 %	10,5 %	0,7 %	1,1 %	36,4 %
Pfaffendorfer Höhe	1,2	38,6 %	0,7 %	11,5 %	9,2 %	7,9 %	18,6 %	0,2 %
Raental	1,8	25,0 %	17,2 %	16,3 %	11,4 %	x	0,0 %	18,9 %
Rübenach	12,9	8,9 %	3,1 %	3,4 %	7,6 %	65,4 %	10,3 %	0,1 %
Stolzenfels	2,6	5,2 %	2,0 %	5,3 %	6,2 %	1,0 %	58,3 %	22,1 %
Süd	1,4	25,5 %	5,5 %	23,0 %	10,4 %	1,0 %	24,0 %	5,9 %
Wallerstheim	1,9	22,3 %	32,8 %	8,0 %	9,4 %	1,7 %	4,3 %	19,7 %
Stadt Koblenz	105,3	13,9 %	5,3 %	6,1 %	8,4 %	33,7 %	5,5 %	23,7 %

2.2.2

Bevölkerung

Im Jahr 2024 lebten laut KoStatIS insgesamt 115.030 Einwohner (EW) in der Stadt Koblenz. Dies entspricht einer Bevölkerungsdichte von ca. 1.095 EW/km². Damit liegt die Stadt Koblenz unter den größten Städten des Landes auf dem 3. Rang (vgl. Tabelle 4).

²⁵ Strukturatlas 2020 - KoStatIS: <https://www.koblenz.de/rathaus/verwaltung/statistische-informationen/strukturatlas/> (letzter Abruf Dezember 2023).

Tabelle 4: Einwohner der größten Städte in Rheinland-Pfalz 2023²⁶

Stadt	Einwohner	Veränderung zum NVP 2018 (gerundet in %)	Fläche [km ²]	EW-Dichte [EW/km ²]
Mainz	222.889	4,95%	97,73	2280,7
Ludwigshafen	176.110	6,27%	77,43	2274,4
Koblenz	115.097	1,51%	105,25	1093,6
Trier	112.737	3,24%	117,06	963,1
Kaiserslautern	101.486	2,62%	139,7	726,5

Zu den absoluten Bevölkerungszahlen je Stadtteil (2024), mit der Veränderung gegenüber dem Vorjahr 2023 und den jeweiligen Werten der Einwohnerdichte, s. Karte 4.

Bei Betrachtung der einzelnen Stadtteile weist Metternich mit rd. 10.400 Personen die meisten Einwohner auf, während mit rd. 380 die wenigsten Einwohner im Stadtteil Stolzenfels zu verzeichnen sind. Am dichtesten besiedelt sind die Stadtteile Güls (ca. 5.600 EW/km²) und Goldgrube (ca. 5500 EW/km²). Die geringste Siedlungsdichte weisen die Stadtteile Ehrenbreitstein (ca. 120 EW/km²) und Stolzenfels (ca. 90 EW/km²) auf.

In den meisten Koblenzer Stadtteilen ist in den vergangenen Jahren ein anhaltender Bevölkerungszuwachs zu beobachten. Spitzenreiter in der positiven Entwicklung waren 2024 im Vergleich zu 2023 die Stadtteile Oberwerth mit einem Zuwachs von gut 14,0 % und Niederberg mit 12,0 % Zuwachs. Einen Bevölkerungsrückgang von ca. -5,0 % verzeichneten dagegen die Stadtteile Immendorf und Wallersheim.

Wie sich der Demografiespiegel, also die Klassifizierung der Bevölkerung nach Altersgruppen, für die einzelnen Stadtteile darstellt, kann Tabelle 5 entnommen werden.

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

- **Neuendorf:** unter 3 Jahre: **3,2%**, 3-6 Jahre: **3,3%**, 6-15 Jahre: **11,1%**
- **Pfaffendorfer Höhe:** unter 3 Jahre: **3,0%**, 3-6 Jahre: **3,6%**, 6-15 Jahre: **11,5%**.

Zu den weiteren Stadtteilen mit höheren Anteilen von Kindern und Jugendlichen gehören Asterstein, Arzheim, Bubenheim, Horchheimer Höhe, Karthause Flugfeld, Niederberg und Oberwerth. Typisch „mittlere“ Stadtteile mit starken Anteilen an Erwachsenen im berufsfähigen Alter sind die Altstadt (42,3%), Ehrenbreitstein (31,5%), Lützel (34,7%), Mitte (42,1%) und Süd (36,5%). Stadtteile mit einer „älteren“ Bevölkerungsstruktur sind die Stadtteile Karthäuserhofgelände (31,1%) und Stolzenfels (32,7%).

Eine zunehmende Alterung der Gesellschaft weisen die Stadtteile Stolzenfels und Karthäuserhofgelände auf. Hier dominiert mit überdurchschnittlichen Werten der Anteil der über 65-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.

²⁶ Kommunalstatistik und Stadtforschung Koblenz – Stand 2025

Karte 4: Einwohnerdichte der Stadt Koblenz (EW/km²)

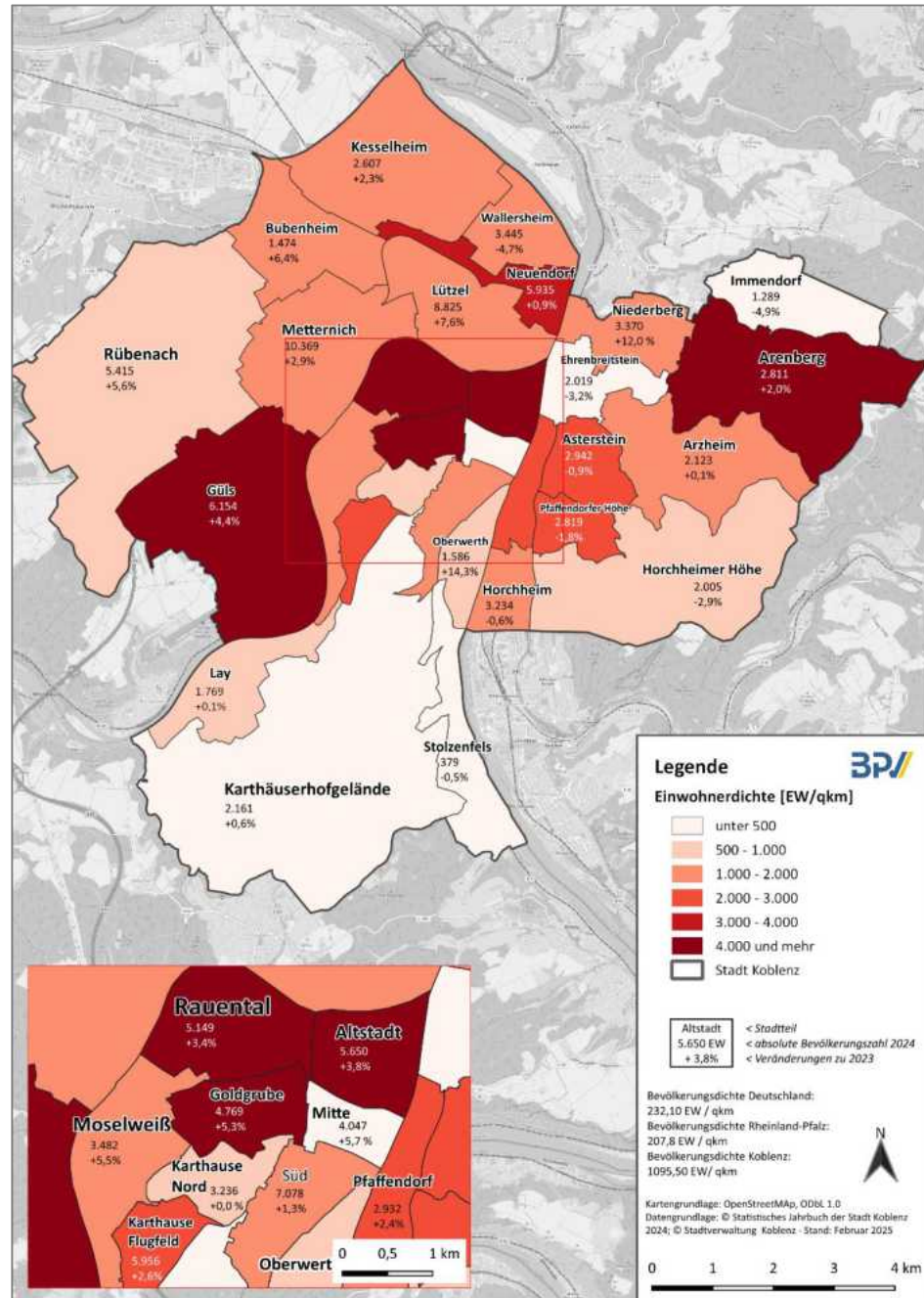


Tabelle 5: Bevölkerung in Koblenz nach Altersgruppen²⁷

Stadtteil	Einwohner (31.12.2024)	in %*	0-3	3-6	6-15	15-25	25-45	45-65	> 65
			davon in %						
Altstadt	5.650	6,7%	2,0%	1,6%	4,2%	13,3%	42,3%	20,6%	16,0%
Arenberg	2.811	1,5%	2,1%	2,4%	8,9%	11,6%	20,4%	27,2%	27,5%
Arzheim	2.123	-0,3%	2,6%	3,0%	9,5%	8,3%	23,6%	27,2%	25,8%
Asterstein	2.942	0,7%	1,9%	2,5%	9,9%	9,7%	20,5%	26,9%	28,7%
Bubenheim	1.474	5,5%	2,8%	2,1%	9,1%	9,6%	26,2%	27,7%	22,5%
Ehrenbreitstein	2.019	-3,1%	2,3%	2,2%	7,6%	9,9%	31,5%	29,0%	17,5%
Goldgrube	4.769	4,7%	2,3%	2,9%	6,7%	9,0%	30,9%	23,3%	24,8%
Güls	6.154	2,4%	2,3%	2,4%	7,7%	10,4%	25,9%	27,0%	24,3%
Horchheim	3.234	2,0%	1,8%	2,3%	6,9%	7,8%	26,5%	28,9%	25,8%
Horchheimer Höhe	2.005	-3,4%	2,1%	2,2%	5,9%	6,9%	25,9%	29,3%	27,6%
Immendorf	1.289	-5,4%	1,9%	2,7%	8,7%	8,5%	21,5%	28,7%	27,9%
Karthause Flugfeld	5.956	2,9%	2,6%	3,7%	10,5%	12,2%	25,1%	21,7%	24,3%
Karthause Nord	3.236	-1,1%	1,9%	2,3%	7,3%	9,9%	27,2%	27,3%	24,1%
Karhäuserhofgelände	2.161	-1,4%	1,9%	2,3%	7,4%	9,5%	21,1%	26,6%	31,1%
Kesselheim	2.607	0,5%	2,0%	3,1%	7,7%	9,6%	26,6%	28,8%	22,1%
Lay	1.769	0,7%	2,8%	2,8%	8,4%	8,0%	26,0%	24,9%	27,2%
Lützel	8.825	5,2%	2,8%	3,0%	8,8%	12,8%	34,7%	21,8%	16,2%
Metternich	10.369	1,0%	2,1%	2,1%	6,0%	12,8%	32,1%	22,6%	22,4%
Mitte	4.047	5,6%	2,1%	2,0%	4,6%	13,6%	42,1%	20,1%	15,4%
Moselweiß	3.482	3,0%	2,6%	2,1%	6,7%	13,2%	32,4%	22,6%	20,4%
Neuendorf	5.935	0,1%	3,2%	3,3%	11,1%	13,3%	28,4%	24,1%	16,7%
Niederberg	3.370	11,7%	3,0%	2,8%	8,8%	11,1%	31,6%	24,2%	18,5%
Oberwerth	1.586	14,6%	3,1%	2,8%	7,0%	7,4%	23,8%	30,6%	25,3%
Pfaffendorf	2.932	-0,2%	2,6%	1,9%	7,2%	8,0%	29,6%	27,2%	23,5%
Pfaffendorfer Höhe	2.819	-8,5%	3,0%	3,6%	11,5%	9,7%	23,9%	27,4%	21,0%
Rauental	5.149	0,7%	2,2%	1,9%	6,3%	10,5%	32,0%	23,7%	23,4%
Rübenach	5.415	5,1%	2,8%	3,2%	8,4%	10,4%	29,8%	25,6%	19,9%
Stolzenfels	379	-6,2%	1,6%	1,3%	7,1%	6,1%	25,6%	25,6%	32,7%
Süd	7.078	-1,0%	2,2%	2,1%	6,1%	10,6%	36,5%	23,6%	18,9%
Wallerstheim	3.445	-4,0%	1,9%	2,4%	7,8%	10,9%	25,5%	27,1%	24,4%
Stadt Koblenz	115.030	1,6%	2,3%	2,5%	7,8%	10,2%	28,3%	25,7%	23,2%

*Veränderung im Vergleich zu 2016

²⁷ Eigene Auswertung auf Grundlage Kommunalstatistik und Stadtforschung Koblenz – Stand 2024

2.2.3 Schule und Ausbildung

Die Tabelle 6 enthält eine Auflistung der Schulen im Stadtgebiet Koblenz, unterteilt nach Schulform, Stadtteil und Anzahl der Schülerinnen und Schüler.

Tabelle 6: Liste der Schulen in Koblenz^{28 29}

Stadtteil	Schulform	Name	Schuljahr 2017/2018	Schuljahr 2023/2024
Altstadt	Grundschule	GS St. Castor	110	120
Arenberg	Grundschule	GS Arenberg	73	127
Arzheim	Grundschule	GS Arzheim	84	87
Asterstein	Grundschule	GS Asterstein	149	144
Ehrenbreitstein	Grundschule	GS Ehrenbreitstein	57	51
Goldgrube	Grundschule	GS Pestalozzi	120	173
Güls	Grundschule	GS Koblenz-Güls	177	202
Horchheim	Grundschule	GS Horchheim (Joseph-Mendelssohn-Schule)	95	107
Immendorf	Grundschule	GS Immendorf (St. Christophorus)	56	47
Karthause	Grundschule	GS am Löwentor	93	104
Karthause	Grundschule	GS Neukarthause	296	336
Kesselheim	Grundschule	GS Kesselheim	79	90
Lay	Grundschule	GS Lay	51	66
Lützel	Grundschule	GS Lützel (Regenbogen Grundschule)	213	267
Metternich	Grundschule	GS Metternich-Oberdorf	168	150
Metternich	Grundschule	GS Metternich-Rohrerhof	71	97
Moselweiß	Grundschule	GS Moselweiß	109	136
Neuendorf	Grundschule	GS Neuendorf (Willi-Graf-Grundschule)	328	339
Niederberg	Grundschule	GS Niederberg	94	129
Pfaffendorf	Grundschule	GS Pfaffendorf	81	89
Pfaffendorfer Höhe	Grundschule	GS Pfaffendorfer Höhe (Balthasar-Neumann-Schule)	154	189
Raumental	Grundschule	GS Freiherr vom Stein	183	153
Rübenach	Grundschule	GS Rübenach	202	240
Süd	Grundschule	GS Schenkendorf	322	333
Wallerstheim	Grundschule	GS Wallerstheim	163	137
Zwischensumme Grundschule			3.528	3.913

²⁸ Stadt Koblenz: KoStatIS (Stand Februar 2025)

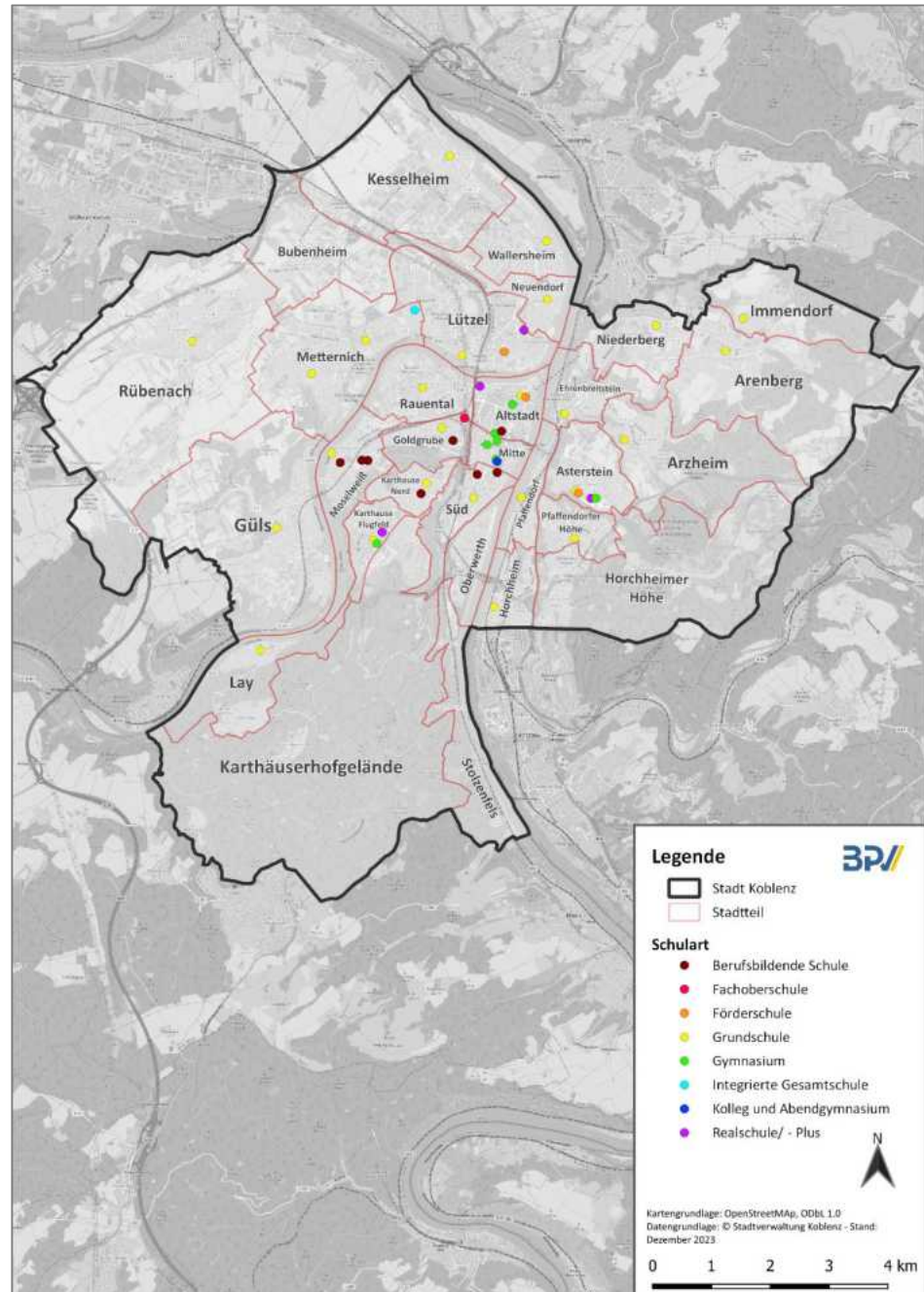
²⁹ Schulentwicklungsberichte: <https://www.koblenz.de/rathaus/verwaltung/statistische-informationen/bildung-und-kultur/#accordion-1-0> (letzter Abruf Februar 2025, aktuellste öffentlich zugängliche Berichte für das Schuljahr 2023/2024)

Stadtteil	Schulform	Name	Schuljahr 2017/2018	Schuljahr 2023/2024
Altstadt	Realschule plus	Clemens-Brentano-/Overberg RS plus	562	524
Asterstein	Realschule plus	Albert-Schweitzer-RS plus	205	226
Goldgrube	Realschule	St. Franziskus Schule	517	516
Karthause	Realschule plus	RS plus auf der Karthause	519	536
Neuendorf	Realschule plus	Goethe-RS plus	400	380
Zwischensumme Realschule (plus)			2.203	2.182
Altstadt	Gymnasium	Görres-Gymnasium	561	577
Asterstein	Gymnasium	Gymnasium auf dem Asterstein	639	661
Innenstadt	Gymnasium	Bischöfliches Cusanus-Gymnasium	871	845
Innenstadt	Gymnasium	Eichendorf-Gymnasium	774	758
Innenstadt	Gymnasium	Hilda-Gymnasium	979	886
Innenstadt	Gymnasium	Max-von-Laue-Gymnasium	860	770
Karthause	Gymnasium	Gymnasium auf der Karthause	909	904
Zwischensumme Gymnasium			5.593	5.401
Metternich	IGS	IGS Koblenz	767	827
Asterstein	Förderschule	FS am Bienhorntal	133	178
Innenstadt	Förderschule	FS Diesterweg	102	104
Neuendorf	Förderschule	FS Hans-Zulliger	83	125
Zwischensumme Förderschule			318	407
Goldgrube	BBS öffentlich	BBS Wirtschaft	3.288	2.939
Moselweiß	BBS öffentlich	BBS Technik Carl-Benz	2.524	2.460
Moselweiß	BBS öffentlich	BBS Gewerbe und Haushalt Julius-Wegeler mit Außenstelle Karthause	2.968	2.815
Zwischensumme BBS öffentlich*			8.780	8.214
Goldgrube	BBS privat	DAA Private Fachhochschule	52	0
Innenstadt	BBS privat	Hildegard-von-Bingen-Schule	215	224
Innenstadt	BBS privat	Fachoberschule an der Realschule plus St. Franziskus	105	91
Moselweiß	BBS privat	Ludwig-Fresenius-Schulen	57	77
Südliche Vorstadt	BBS privat	Dr. Zimmermannsche Wirtschaftsschule	215	152
Zwischensumme BBS privat*			644	544

*Schuljahr 2020/2021

Die Schulstandorte innerhalb der Stadt Koblenz sind, farblich unterteilt nach Schulform, in der nachfolgenden Karte 5 dargestellt.

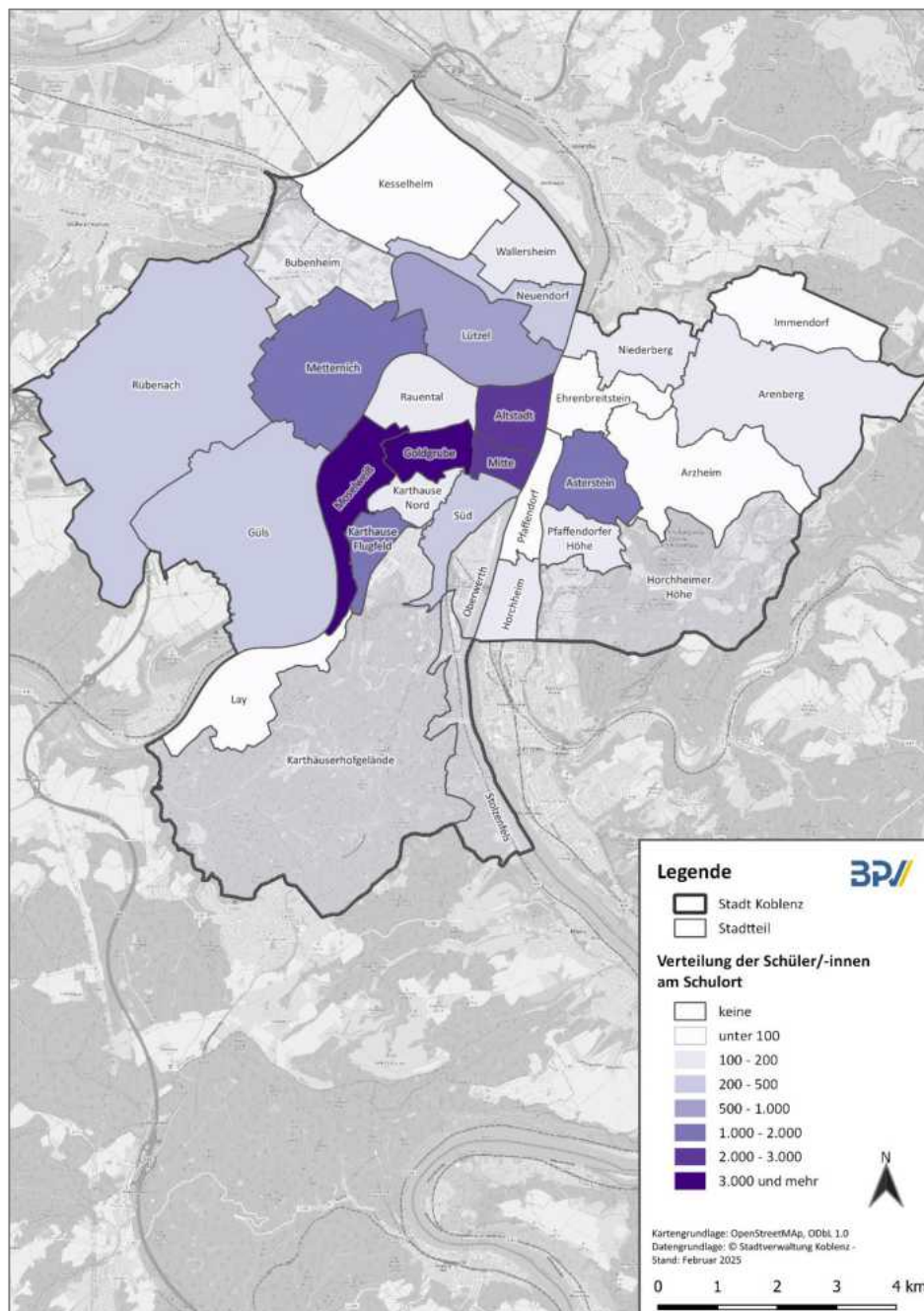
Karte 5: Schulstandorte



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 Förderungsbedarf für Grundschulkinder entsteht.

Der Schulstandort Moselweiß verfügt über den größten Anteil an Schülerinnen und Schülern. Dicht gefolgt von den Schulstandorten Goldgrube und Mitte. Die Schulstandorte Altstadt, Karthause Flugfeld und Asterstein verfügen über die nächst größeren Zahlen (vgl. Karte 6).

Karte 6: Verteilung Schüler im Stadtgebiet Koblenz



2.2.4 Erwerbsbeschäftigung

Insgesamt liegt der Anteil der Arbeitnehmer innerhalb der Bevölkerung (am Wohnort) im Stadtgebiet von Koblenz bei 41,5 Personen je 100 EW. Zum Vergleich³⁰:

- der Bundesdurchschnitt liegt bei 41 Beschäftigten je 100 EW und
- in Rheinland-Pfalz sind 39 Menschen je 100 EW beschäftigt.

³⁰ <https://statistik.arbeitsagentur.de/DE/Navigation/Footer/Top-Produkte/Gemeindedaten-sozialversicherungspflichtig-Beschaeftigter-Nav.html> (Letzter Abruf: Februar 2025)

Die größte Dichte an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten besteht in den Stadtteilen wie nachfolgend dargestellt, jeweils in Bezug auf den Wohnort als auch den Arbeitsort der Beschäftigten.

Beschäftigte Bevölkerung (am Wohnort):

- Altstadt mit 47 Beschäftigten (je 100 EW),
- Mitte und Süd mit 45 Beschäftigten (je 100 EW)
- Kesselheim mit 42 Beschäftigten (je 100 EW).

Ein- und Binnenpendelnde (am Arbeitsort):

- Kesselheim mit 480 Beschäftigten (je 100 EW)
- Bubenheim mit 216 Beschäftigten (je 100 EW)
- Rauental mit 196 Beschäftigten (je 100 EW).

Die geringste Dichte an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten besteht in den Stadtteilen wie im Folgenden dargestellt, wiederum in Bezug auf den Wohnort und den Arbeitsort der Beschäftigten.

Beschäftigte Bevölkerung (am Wohnort):

- Asterstein mit 30 Beschäftigten (je 100 EW),
- Karthäuserhofgelände mit 31 Beschäftigten (je 100 EW) und
- Arenberg mit 32 Beschäftigten (je 100 EW).

Ein- und Binnenpendelnde (am Arbeitsort):

- Arzheim mit 1,2 Beschäftigten (je 100 EW)
- Lay mit 2,5 Beschäftigten (je 100 EW)
- Niederberg mit 2,6 Beschäftigten (je 100 EW).

Im Vergleich zur Dichte an sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten sind die meisten Arbeitnehmer in den nachfolgenden aufgeführten Stadtteilen zu verzeichnen.

Beschäftigte Bevölkerung (am Wohnort):

- Metternich (4.027)
- Lützel (3.475)
- Süd (3.270)
- Altstadt (2.656).

Ein- und Binnenpendelnde (am Arbeitsort):

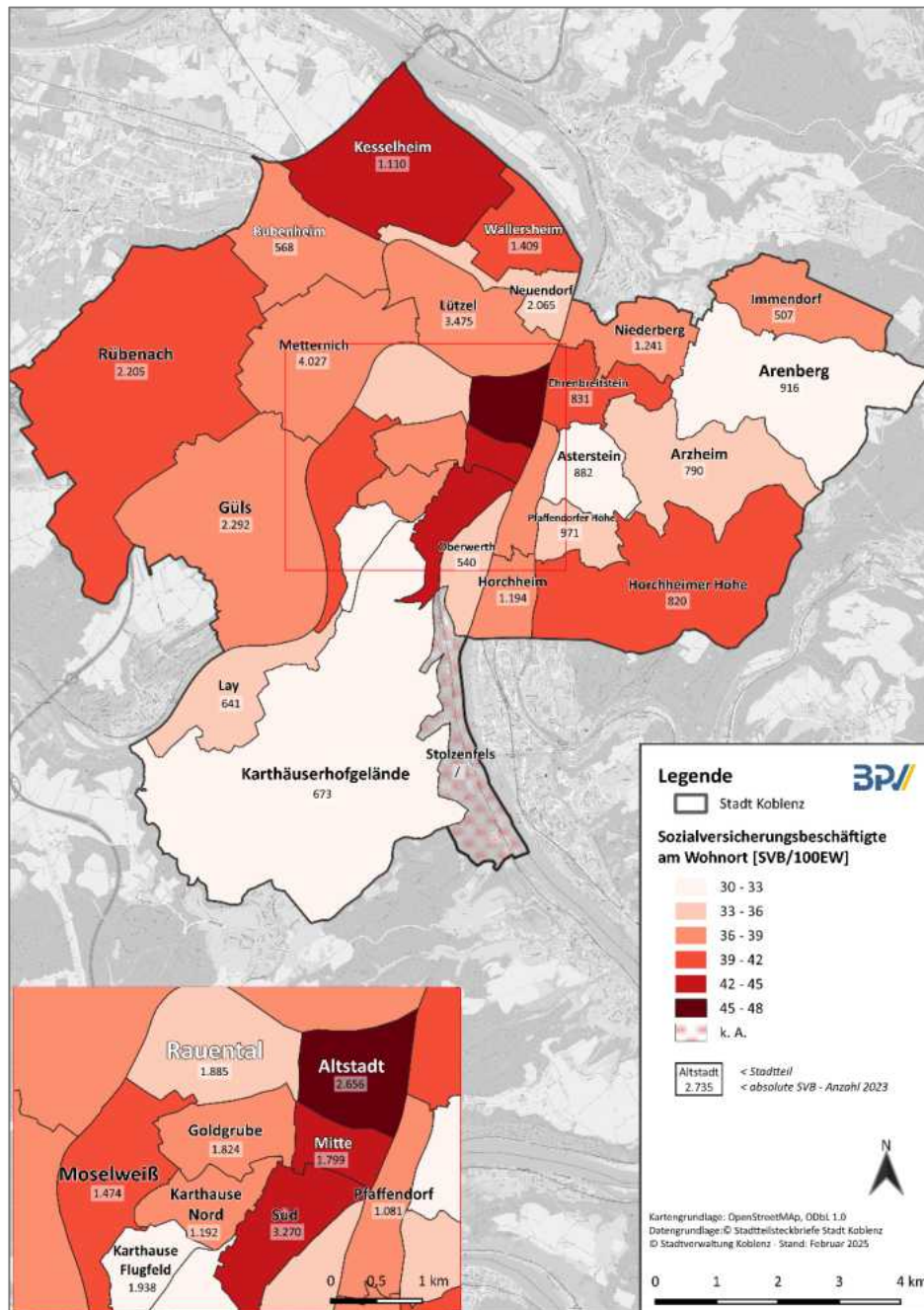
- Kesselheim (12.581)
- Rauental (10.177)
- Altstadt (9.708)
- Süd (4.838).

Die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohnort, sowie der jeweilige Anteil Beschäftigter je 100 EW sind in Karte 7 dargestellt. Die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort, sowie der jeweilige Anteil Beschäftigter je 100 EW sind in der Karte 8 dargestellt.^{31 32}

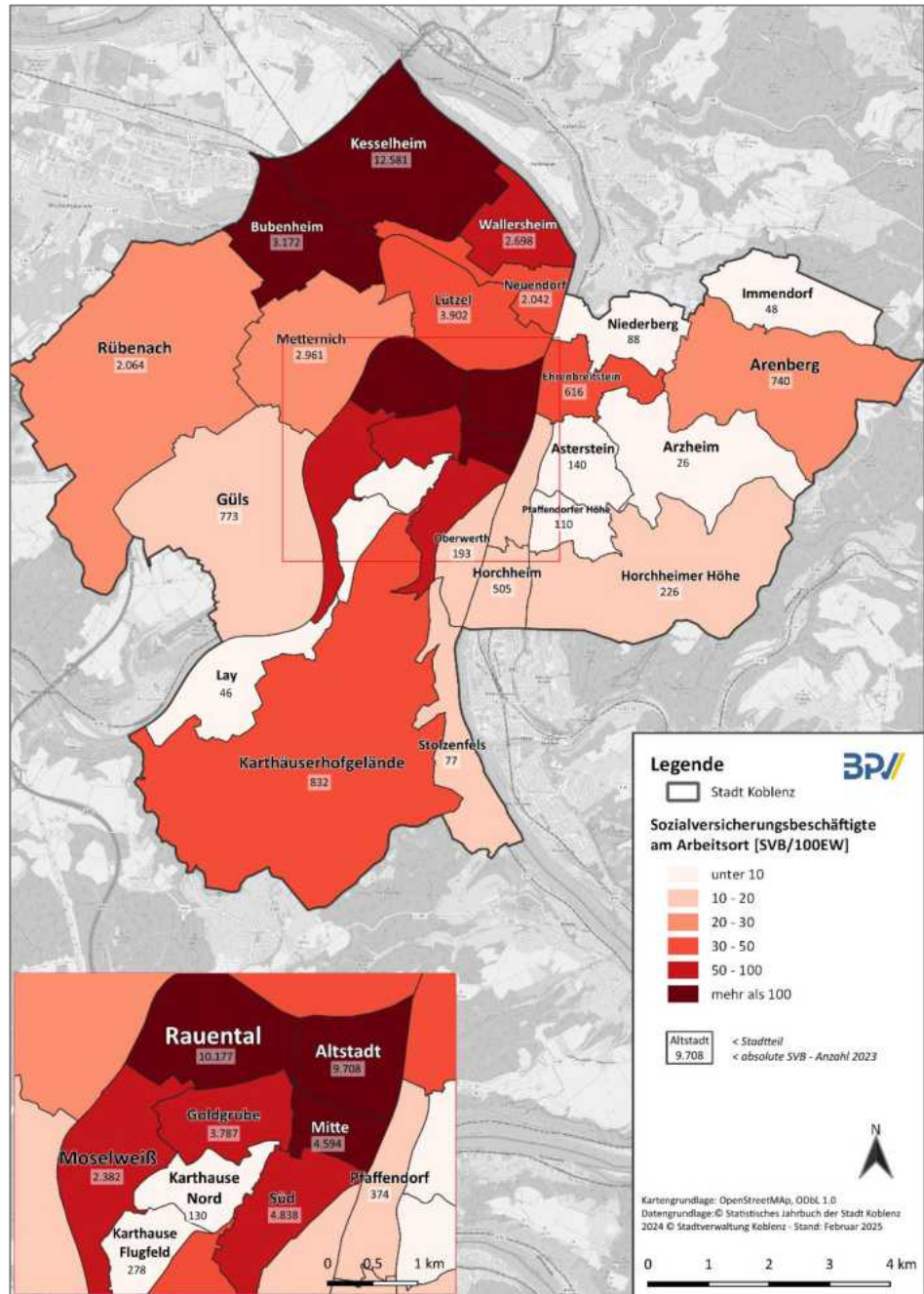
³¹ Arbeitnehmer am Wohnort: <https://www.koblenz.de/rathaus/verwaltung/statistische-informationen/stadtteilsteckbriefe/> (letzter Abruf Februar 2025, Daten 2023)

³² Arbeitnehmer am Arbeitsort: Stadt Koblenz - Statistik (letzter Abruf August 2025, Daten 2023)

Karte 7: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort



Karte 8: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort



2.2.5 Nutzungsstruktur (Wohnen, Arbeiten, Ausbildung)

Als Bezugsbasis zur Ableitung von Empfehlungen zur ÖPNV-Erschließungsqualität und Angebotsgestaltung in einem Verkehrsraum bietet sich eine Unterteilung nach räumlicher Dichteniveaus an. Die Nutzungsdichte je Stadt oder Gemeinde wird nach dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) in Einwohnern, Beschäftigten sowie Schülern und Studierenden (Einwohner, Arbeitsplätze und Ausbildungsplätze, kurz EAA) pro km² angegeben.³³ Diese statistischen Größen werden bundesweit einheitlich für alle Städte und Gemeinden erfasst und liegen somit als vergleichbare Werte vor. Nicht herangezogen werden weitere Kennwerte wie z. B. Kaufkraft (Einzelhandel), Besucherzahlen von Freizeiteinrichtungen oder Übernachtungszahlen, die bisher nicht einheitlich erhoben werden.

Demnach verfügt die Stadt Koblenz insgesamt über einen Nutzungsdichte-Wert von rd. 2.131 EAA/km², dies entspricht in Bezug auf die Gesamtstadt einer „hohen bis sehr hohen Nutzungsdichte“.

Im Maßstab des (groß-)städtischen Umfelds wurde für die kleinräumigere Betrachtung und den Vergleich der Nutzungsdichte die Skalierung gegenüber der vom VDV vorgenommenen Einteilung³⁴ angepasst und auf die Stadtteilebene übertragen. Demnach werden folgende Dichtestufen abgeleitet:

- Geringe Nutzungsdichte: < 150 EAA/km² (entfällt für Stadt Koblenz, da alle Stadtteile über diesem Wert liegen)
- Mittlere Nutzungsdichte: 150 bis < 1.000 EAA/km²
- Hohe Nutzungsdichte: 1.000 bis 12.000 EAA/km²
- Sehr hohe Nutzungsdichte: > 12.000 EAA/km² (Kernzone).

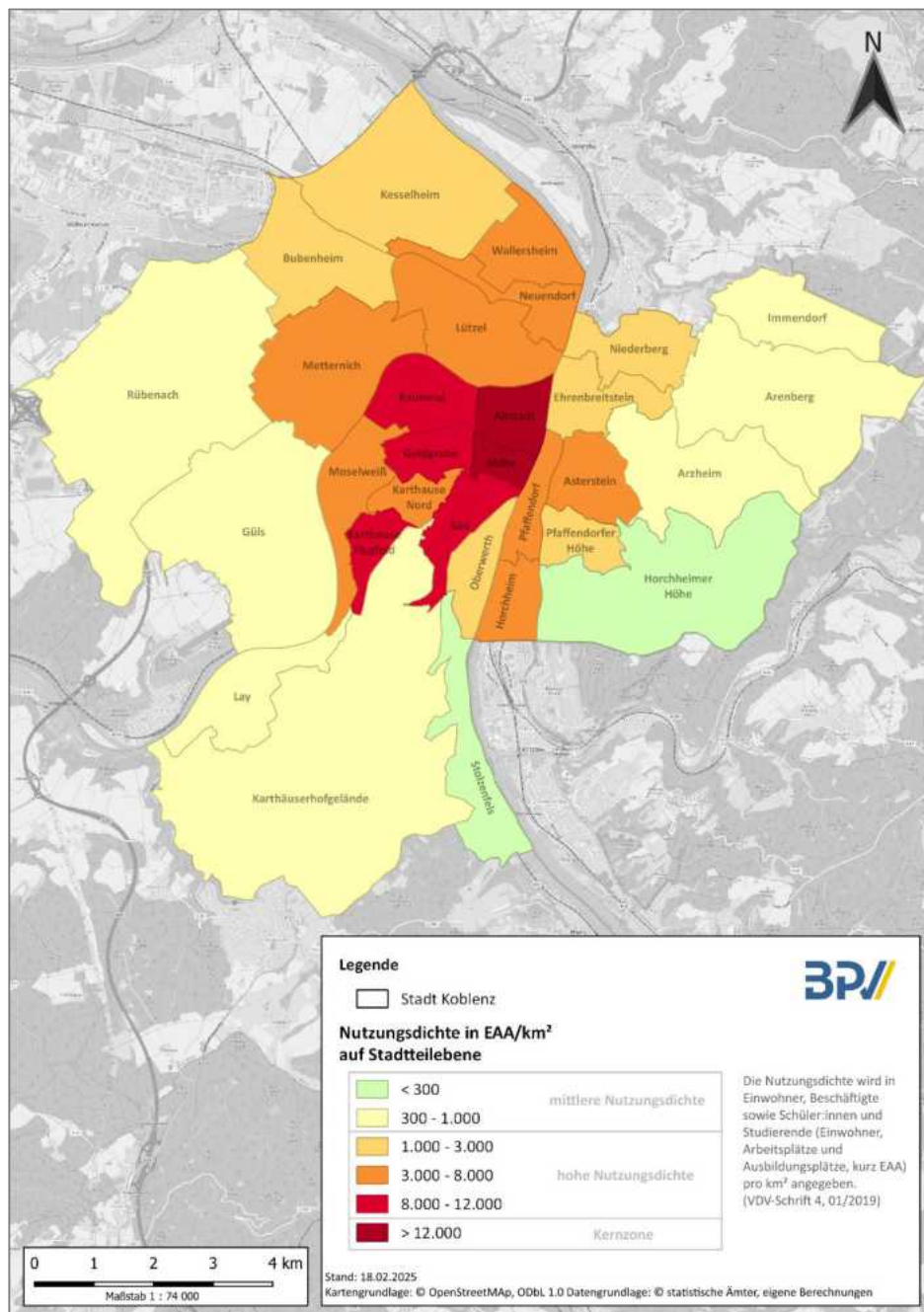
Mit nachfolgender Karte 9 wird auf Basis dieser Skalierung das ermittelte Niveau der Nutzungsdichte jedes statistischen Stadtteils der Stadt Koblenz dargestellt.

Ergänzend wurden in einer weiteren Analyse für alle Stadtteile auch die EAA-Werte ermittelt, die sich nicht auf die Gesamtfläche jedes Stadtteils gemäß dem VDV-Ansatz beziehen, sondern auf die jeweils tatsächlich genutzten Flächen. Insgesamt zeigen sich dabei nur bei einzelnen Stadtteilen leichte Schwankungen (geringe Auf- oder Abwertungen) mit Ausnahme des **Karthäuserhofgeländes**. Hier besteht nur ein geringer Anteil des Gesamtgebiets aus genutzter Fläche, darunter die Hochschule Koblenz. Daher ist hier bei entsprechenden Schlussfolgerungen von einer Bedeutung auszugehen, die einer höheren Einstufung entspricht als in der Karte angegeben.

³³ VDV-Schrift 4 - 01/2019 Verkehrserschließung, Verkehrsangebot und Netzqualität im ÖPNV - Kapitel 3 Kriterien der Erschließung.

³⁴ Der VDV unterteilt nach Werten kleiner 150 EAA/km² (geringe Nutzungsdichte), 150 bis 300 EAA/km² (mittlere Nutzungsdichte) und größer 300 EAA/km² (hohe bis sehr hohe Nutzungsdichte). Diese Skalierung ist auf die Betrachtung und den Vergleich eher ländlich geprägter Regionen mit kleinen und mittelgroßen Städten und Gemeinden hin ausgerichtet.

Karte 9: Nutzungsdichte (EAA) nach Stadtteilen [EAA/km²]

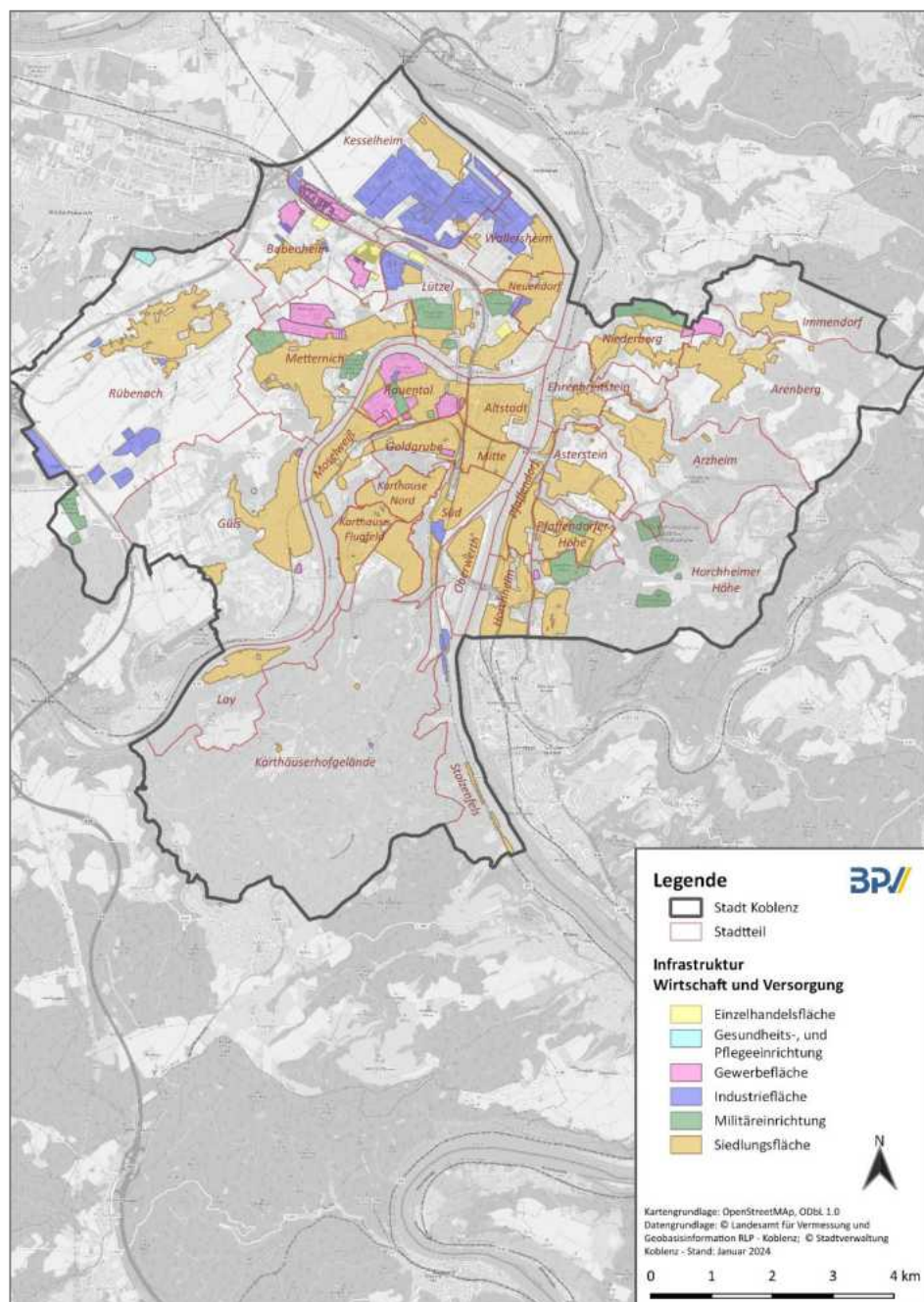


2.2.6 Wirtschaft und Versorgung

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

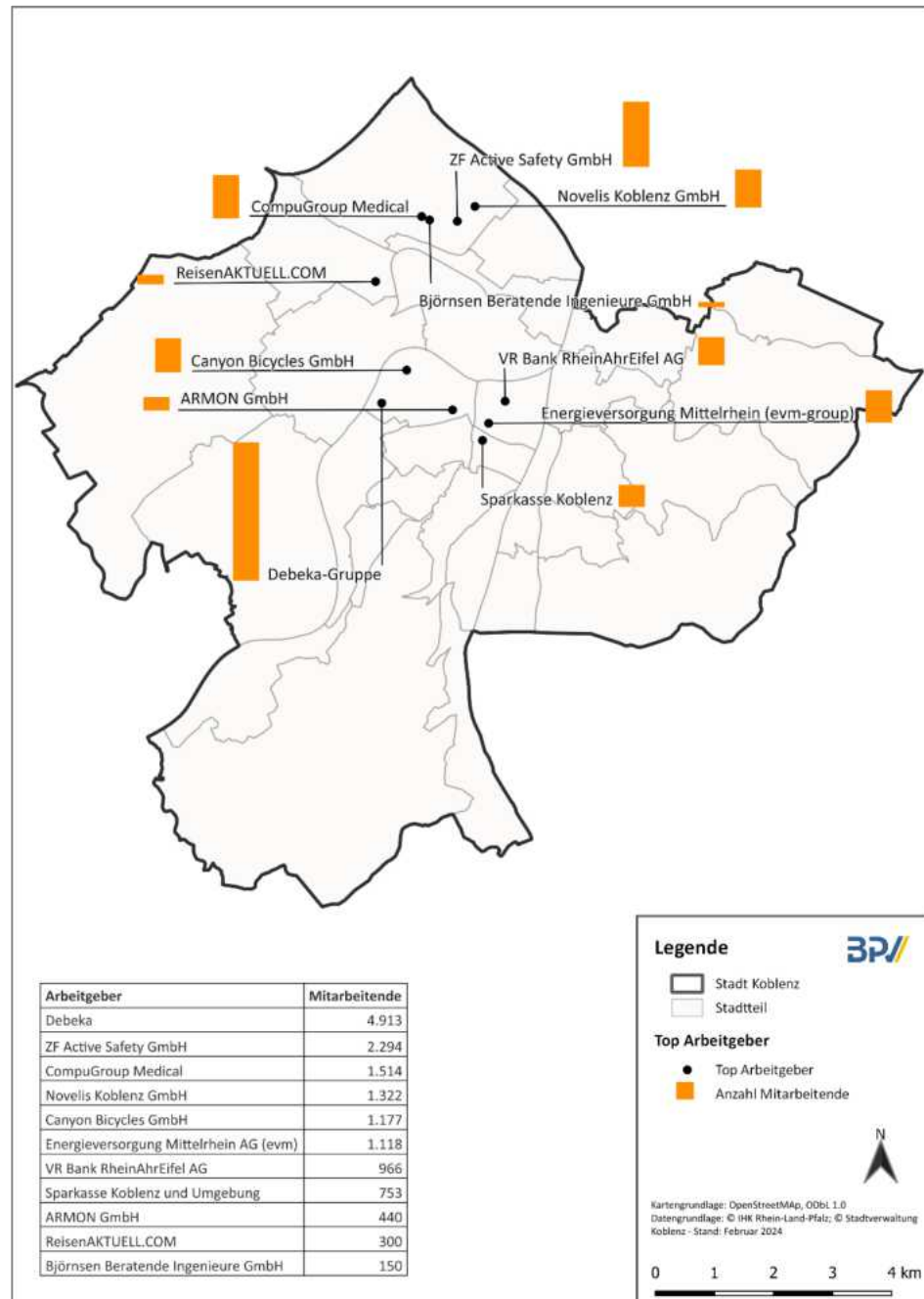
Die gewerblichen Schwerpunkte im Stadtgebiet befinden sich im Norden und Nordosten der Stadt jeweils in den Stadtteilen Rübenach, Metternich, Bubenheim, Kesselheim, Neuendorf, Wallersheim und Lützel. In Bubenheim und Lützel sind zudem zahlreiche Großverbrauchermärkte und Fachmarktzentren angesiedelt. Nördlich an das Stadtgebiet angrenzend beherrschen ebenfalls großflächige Industrie-, Gewerbe- und Einzelhandelsbetriebe die Nutzungen. In der Innenstadt werden Einzelhandelsflächen nicht gesondert aufgelistet. (siehe Karte 10).

Karte 10: 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 15.000 Beschäftigten³⁵ (siehe Karte 11):

Karte 11: Top-Arbeitgeber der Stadt Koblenz

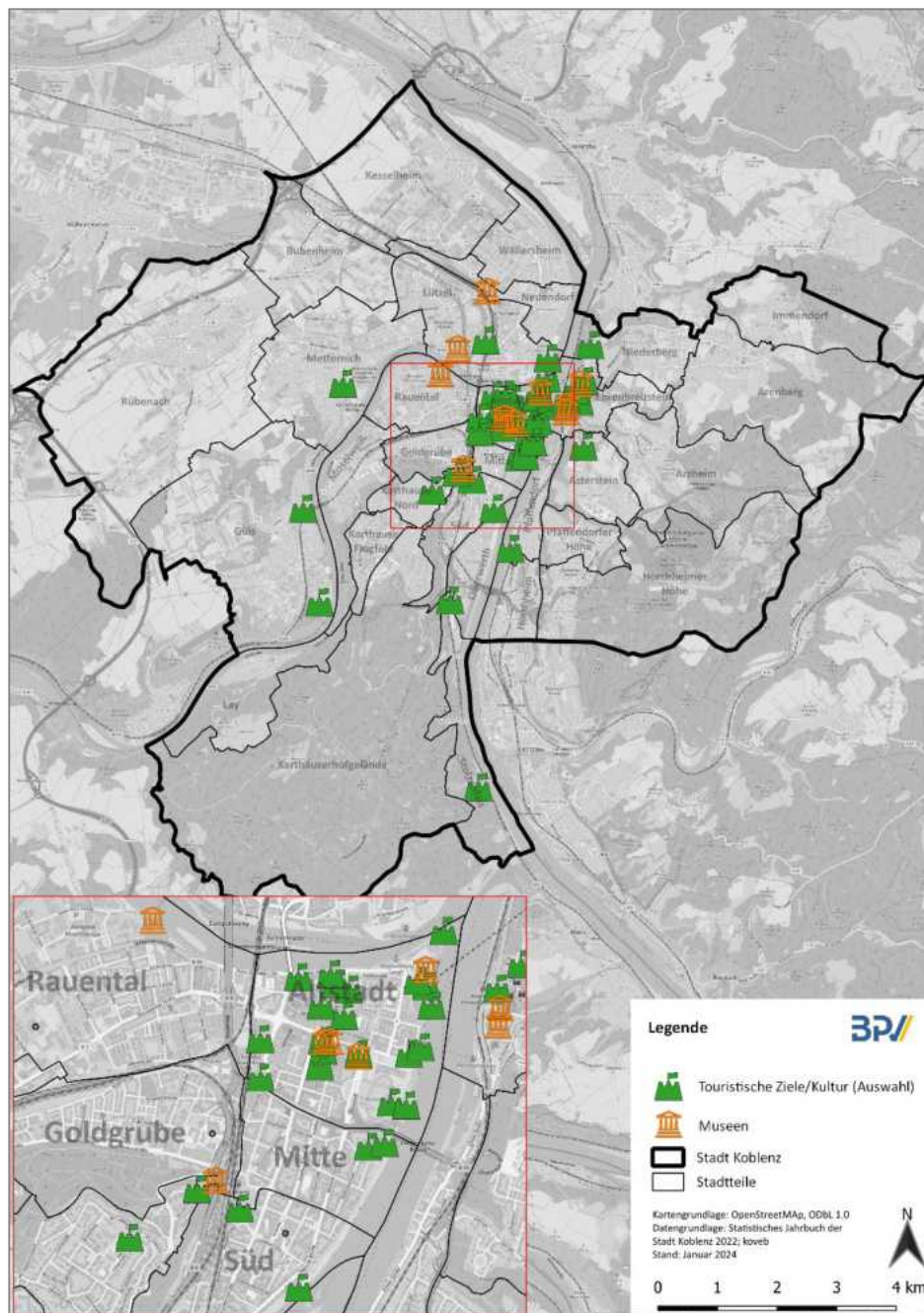


³⁵ IHK Rheinland-Pfalz (Daten 2023): <https://www.ihk.de/blueprint/servlet/re-source/blob/6012530/d6cb29a45ad167b7cca80d59169e6a25/groesste-arbeitgeber-bezirk-koblenz-data.pdf> (Letzter Abruf März 2024).

2.2.7 Freizeit und Tourismus

Insgesamt bietet die Stadt Koblenz ein breites Spektrum städtischer Freizeit- und Sporteinrichtungen an³⁶. Koblenz zählt zu den ältesten Städten Deutschlands und bietet neben Kirchen auch Burgen, Schlösser und historische Stadthäuser an (siehe Karte 12).

Karte 12: Sehenswürdigkeiten der Stadt Koblenz³⁷



³⁶ Stadt Koblenz: https://www.koblenz.de/freizeit_sport/k52_sport-_und_baederamt.html (letzter Abruf März 2024)

³⁷ Stadt Koblenz: <https://www.koblenz.de/leben-in-koblenz/sport/sport-und-baederverwaltung/> (letzter Abruf März 2024)

Das Festungssystem in Koblenz ist Teil des UNESCO-Welterbes Oberes Mittelrheintal und im UNESCO-Förderprogramm für Welterbestätten aufgenommen. Das Projekt „Festungsstadt Koblenz“ setzt sich als Ziel das militärhistorische Erbe für eine zeitgemäße Nutzung, auch in Hinblick auf die kommende Bundesgartenschau (BUGA) 2029, herzurichten.

Umfassende Maßnahmen zum Erhalt und zur Erschließung der Festung Ehrenbreitstein und dessen Umfeld wurden bereits um das BUGA-Jahr 2011 erfolgreich realisiert.

Seit dem Jahr 2018 sind folgende weiteren Projekte im Rahmen der „Festungsstadt Koblenz“ umgesetzt worden bzw. befinden sich in der (weiteren) Umsetzung:

- Fort Asterstein und Festungspark in Asterstein
- Feste Kaiser Franz mit Festungspark in Lützel
- Fort Konstantin, Teil des Festungssystems Kaiser Alexander, auf der Karthause.

Somit bilden sich die Stadtteile Asterstein, Lützel und Karthause als dezentrale Entwicklungsstandorte auch für den kulturhistorisch-touristischen Bereich sowie zum Zweck der Naherholung aus.

Auch der sportliche Aspekt in der Stadt Koblenz ist breit aufgestellt. Es steht ein umfassendes Angebot an Sporteinrichtungen zur Verfügung (siehe Karte 13):

- Stadion Oberwerth
- Fechthalle
- 40 Sporthallen
- neun vereinseigene Turnhallen
- 28 Sportplätze
- 75 Tennisplätze
- neun Schützenplätze
- fünf Bootshäuser
- Reitsportanlage
- zwei Hallenbäder
- ein Freibad und die
- EPG Arena (bis 31.12.2024: CGM Arena).

Zusätzlich zu den oben genannten Hallenbädern wurde das neue Hallenbad „Moselbad“ in der Pastor-Klein-Straße in Raental am 25.08.2024 eröffnet. Hierzu werden zwei neue Bushaltestellen eingerichtet (Inbetriebnahme vsl. im Jahr 2025) und rund 96 Stellplätze für Fahrräder zur Verfügung gestellt.

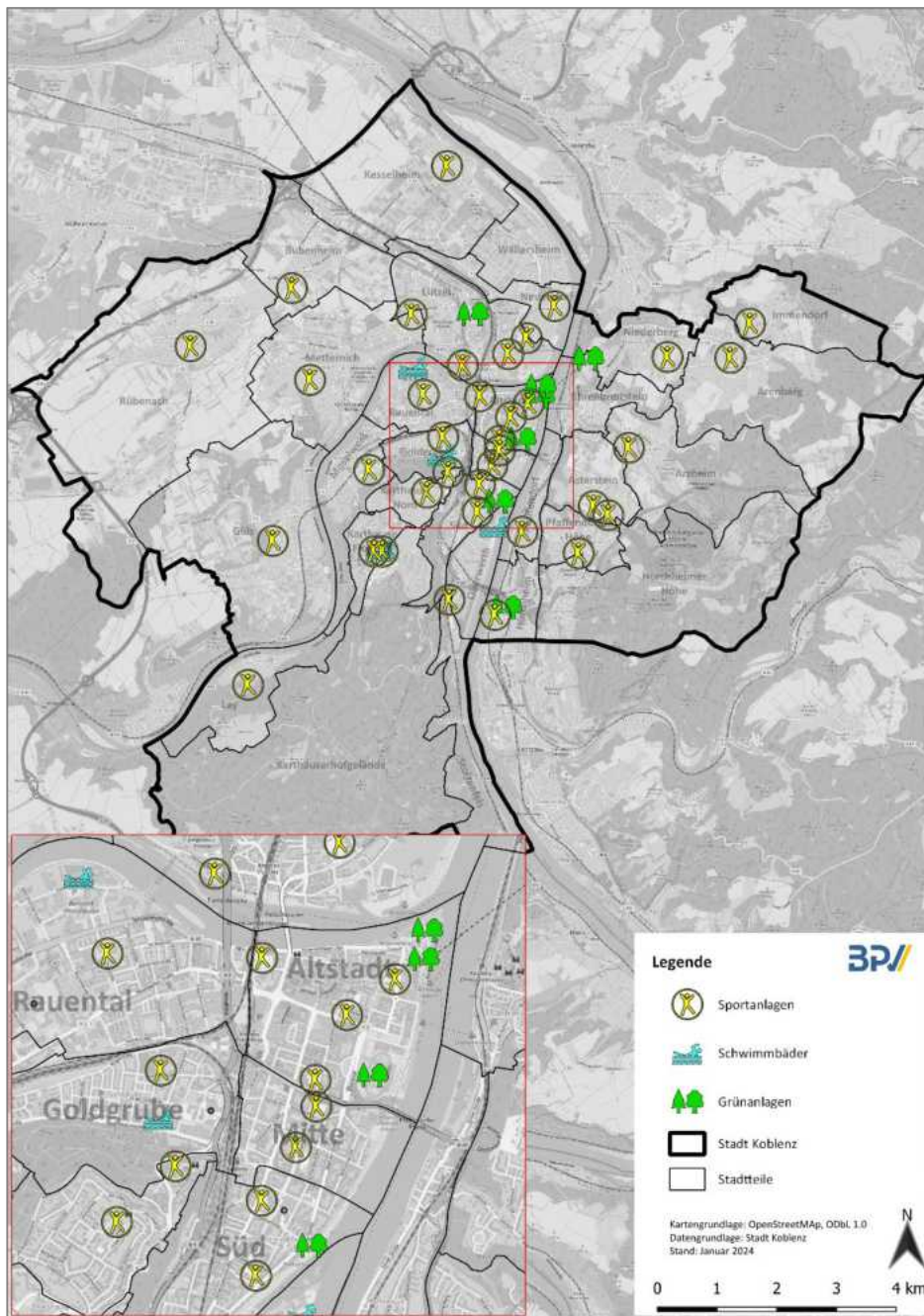
Weiterhin schreitet die Entwicklung des Sport- und Freizeitparks „Uferpark Schartwiesenweg“ in Lützel voran. Die Schwerpunkte werden auf eine Bezirkssportanlage und Kleingartenanlage gesetzt. Momentan befinden sich an diesem Standort in die Jahre gekommene Sportanlagen, die lediglich den Vereinsmitgliedern zur Verfügung stehen, und private Kleingärten.

Genauso vielfältig wie das touristische Angebot stellt sich das Angebot an Übernachtungsmöglichkeiten in Koblenz dar. Bei den Übernachtungen im Jahr 2023 verhält es sich folgendermaßen:

- Die Stadt Koblenz verfügt über 51 Beherbergungsstätten mit 5.723 Betten. Darin sind ab dem Jahr 2020 Campingplätze mit ihren Stellplätzen inbegriffen.
- Betrachtet man nur die Hotellerie, beläuft sich die Summe auf 23 Betriebe und 2.115 Betten.
- In der Sommersaison stieg die Bettenauslastung bis zu 60 % an. (Stand: Dezember 2024).

- Insgesamt wurden 891.227 Übernachtungen erfasst, wovon rund 158.003 Übernachtungen auf ausländische Gäste zurückfielen. Im Durchschnitt verweilen die Gäste 2,05 Tage in Koblenz (Anteil ausländischer Gäste: 1,91 Tage)³⁸ (Stand: Dezember 2024).

Karte 13: Städtische Freizeit- und Sportinfrastruktur



³⁸ Statistisches Jahrbuch der Stadt Koblenz 2024: <https://www.koblenz.de/rathaus/verwaltung/statistische-informationen/jahrbuch/> (letzter Abruf 13.02.2025)

2.2.8 Verkehr

Die Zugangspunkte zum öffentlichen Verkehr im Stadtgebiet (Bus, Bahn, Schiff/Fähre, Seilbahn, Festungsaufzug), multimodale Angebote (Taxi, Carsharing, Bikesharing) sowie die übergeordneten und wichtigen regionalen Verkehrswege in und um Koblenz sind in Karte 14 dargestellt.

Koblenz verfügt mit dem **Hauptbahnhof** über einen Knotenpunkt im nationalen und internationalen Schienenregional- und -fernverkehrsnetz. Zusätzlich stellt der **Bahnhof Stadtmitte** einen bedeutenden Anschluss der Altstadt an den Regionalverkehr her. Des Weiteren bestehen regionale Bahnhaltepunkte in den Stadtteilen Ehrenbreitstein, Güls, Lützel und Moselweiß. Von Bedeutung für die Stadtteile Horchheim und Horchheimer Höhe ist außerdem der nahegelegene Bahnhof Niederlahnstein. Folgende Kursbuchstrecken (KBS) verlaufen von/nach bzw. über Koblenz:

- **Rechte Rheinstrecke (Nord)** (KBS 465): (Mönchengladbach –) Köln – Neuwied – Koblenz; Regionalverkehr
- **Rechte Rheinstrecke (Süd)** (KBS 466): Neuwied – Koblenz – Kaub – Wiesbaden; Regionalverkehr
- **Linke Rheinstrecke (Nord)** (KBS 470): Köln – Bonn – Remagen – Koblenz; Regional- und Fernverkehr
- **Linke Rheinstrecke (Süd)** (KBS 471): Koblenz – Bingen – Mainz (– Frankfurt am Main), Regional- und Fernverkehr
- **Lahntal-Strecke (KBS 625)**: Koblenz – Bad Ems – Limburg (– Gießen), Regionalverkehr
- **Mosel-Strecke (KBS 690)**: Trier – Cochem – Koblenz, Regionalverkehr.

Die Stadt Koblenz ist über die **Bundesautobahnen A 48** Trier – Koblenz – Montabaur und **A 61** Venlo (Grenze NL) – Mönchengladbach – Koblenz – Ludwigshafen – Hockenheim an das Bundesfernstraßennetz angeschlossen. Weitere **Bundesstraßen**, die das Stadtgebiet tangieren, sind:

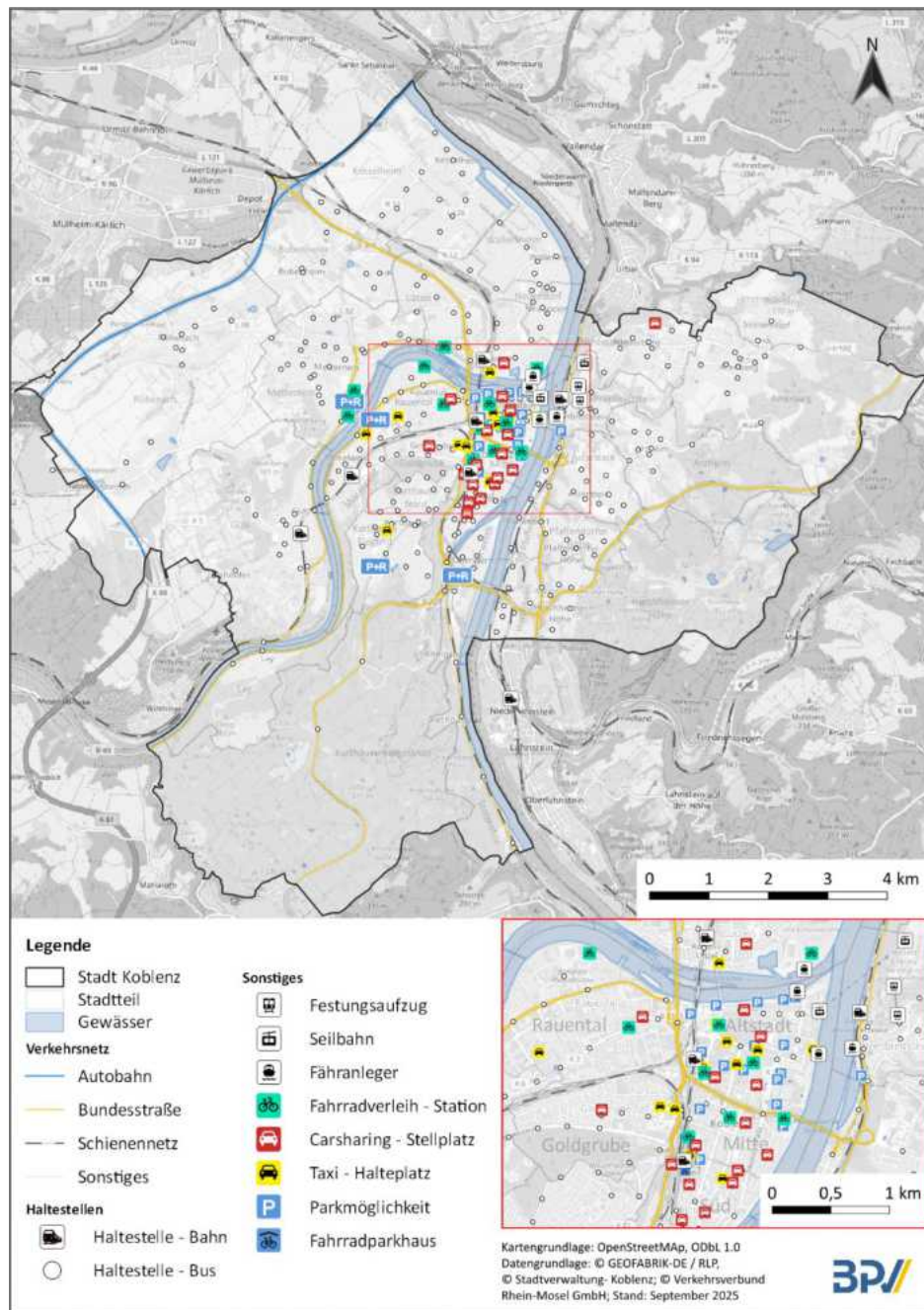
- **B 9**: Kranenburg (Grenze NL) – Köln – Bonn – Koblenz – Mainz – Worms – Lauterbourg (Grenze F)
- **B 42**: Bonn – Koblenz – Rüdesheim – Wiesbaden – Darmstadt
- **B 49**: Wasserbilligerbrück (Grenze L) – Trier – Moseltal – Koblenz – Gießen – Alsfeld
- **B 327**: Koblenz – Kastellaun – Hermeskeil
- **B 416**: Koblenz – Treis-Karden.

Die Verkehrsinfrastruktur wird stark durch die Lage von Koblenz an zwei Flüssen geprägt:

- Wichtigste Moselquerung ist die Europabrücke (B 9). Entlastet wird diese durch die Kurt-Schumacher-Brücke (Verbindung zwischen B 49 in Raental und B 416 in Metternich). Als innerstädtische Querung, parallel zur Europabrücke, dient die Balduinbrücke zwischen Altstadt und Lützel, die auch die zentrale ÖPNV-Achse über die Mosel bildet.
- Es gibt drei Rheinbrücken zentral bzw. im Süden von Koblenz: die Pfaffendorfer Brücke (B 49) und die Südbrücke (B 327).
- Derzeit wird die Pfaffendorfer Brücke neu gebaut und die alte Brücke abgerissen. Im Jahr 2029 soll die neue Pfaffendorfer Brücke mit allen Zufahrtsrampen fertiggestellt sein.³⁹

³⁹ <https://www.koblenz-baut.de/grossprojekte/pfaffendorfer-bruecke/>

Karte 14: Verkehrsinfrastruktur



Die Stadt Koblenz verfügt insgesamt über 12 Parkhäuser im Stadtgebiet. Dazu gehören die in Tabelle 7 aufgelisteten Parkmöglichkeiten für Pkw.⁴⁰

Tabelle 7: Pkw-Parkmöglichkeiten in Koblenz

	Stellplätze insgesamt	Behinderten-Parkplätze	Mutter-Kind-Stellplätze	E-Auto Ladesäulen
Altlöhrtor-Parkhaus	370	8	k.A.	4
Am Saarplatz-Parkhaus	520	4	5	k.A.
Am Stadttheater-Parkplatz	150	k.A.	k.A.	k.A.
Ehrenbreitstein Parkdeck	119	k.A.	k.A.	k.A.
Forum Mittelrhein-Parkhaus	750	k.A.	k.A.	k.A.
Görresplatz-Tiefgarage	386	4	2	k.A.
Hauptbahnhof-Tiefgarage	450	15	k.A.	k.A.
Löhr-Center-Parkhaus	1.400	23	20 (+19 Frauenparkplätze)	k.A.
Obere-Löhr-Parkhaus	338	2	8	k.A.
Rhein-Mosel-Halle-Tiefgarage	461	12	k.A.	k.A.
Rizza-Carrée-Tiefgarage	100	k.A.	k.A.	k.A.
Schlängel-Center-Tiefgarage	150	k.A.	k.A.	k.A.
Schloss-Tiefgarage	446	k.A.	k.A.	k.A.
Weisser Höfe-Tiefgarage	330	k.A.	k.A.	k.A.

Seit März 2023 betreibt die Stadt Koblenz ein öffentliches **Fahrradparkhaus** am Koblenzer Hauptbahnhof

- mit 244 einfachen Radstellplätzen
- mit 22 Fahrradboxen, 11 davon ebenerdig und mit E-Bike-Ladefunktion
- mit 34 Schließfächern und E-Bike-Ladefunktion.

Im Fahrradparkhaus befindet sich eine rund um die Uhr nutzbare Fahrrad-Reparatur-Säule, außerdem eine montags bis freitags (10-17 Uhr) geöffnete Servicewerkstatt eines örtlichen Fahrradhändlers.

2.2.9 Pendlerbewegungen

Die Pendlerströme von und nach Koblenz aus den benachbarten Landkreisen sind in Karte 15 und Karte 16 dargestellt⁴¹.

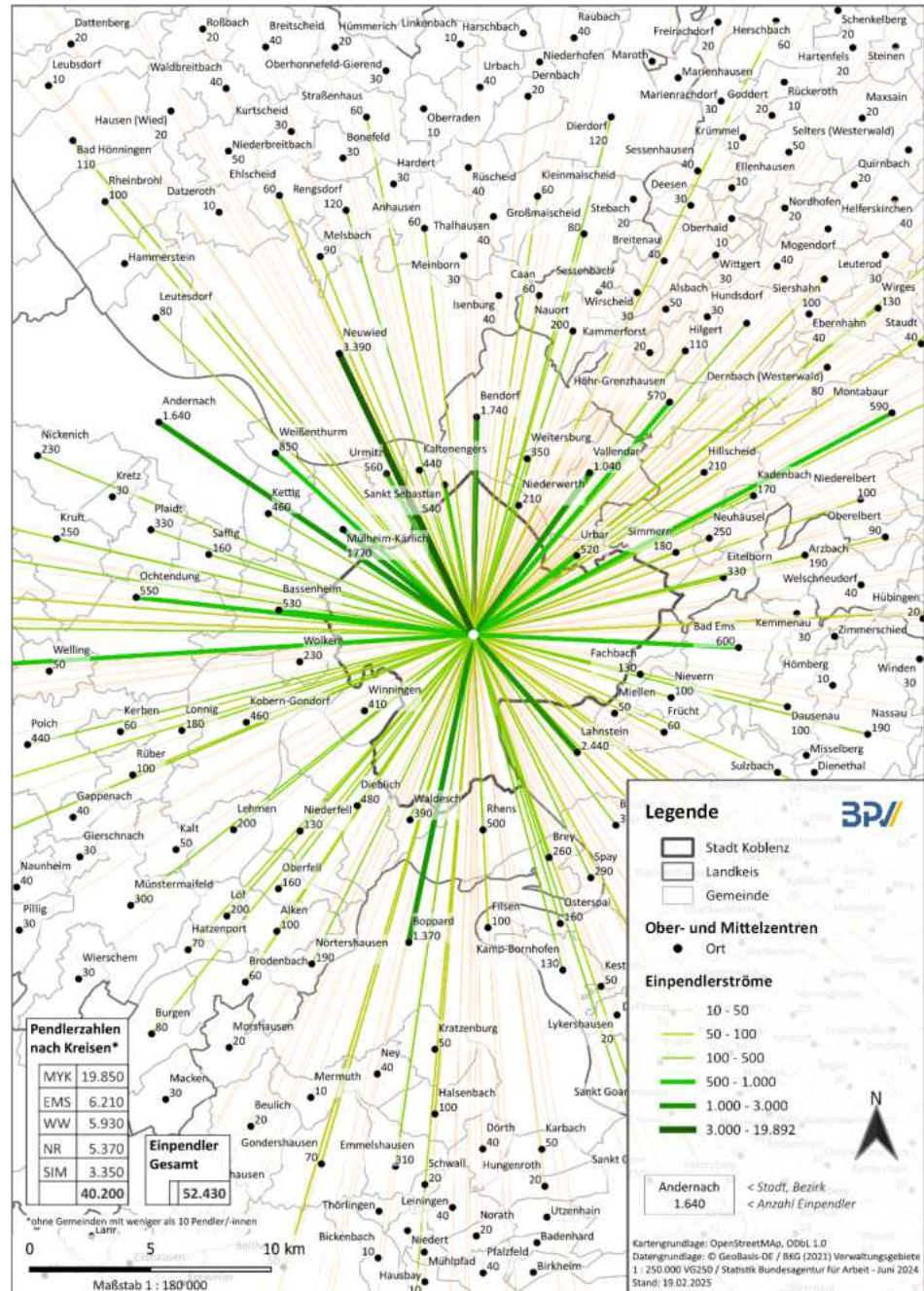
Koblenz hat eine große Bedeutung als Arbeitsplatzstandort. Die Pendlerbilanz fällt mit einem Überschuss von ca. 35.000 Einpendlern sehr hoch aus. Der größte Anteil an Pendlern stammt aus den folgenden Kreisen:

- Landkreis Mayen-Koblenz (+19.850 Einpendler)
- Rhein-Lahn-Kreis (+6.210 Einpendler)
- Westerwaldkreis (+5.930 Einpendler).

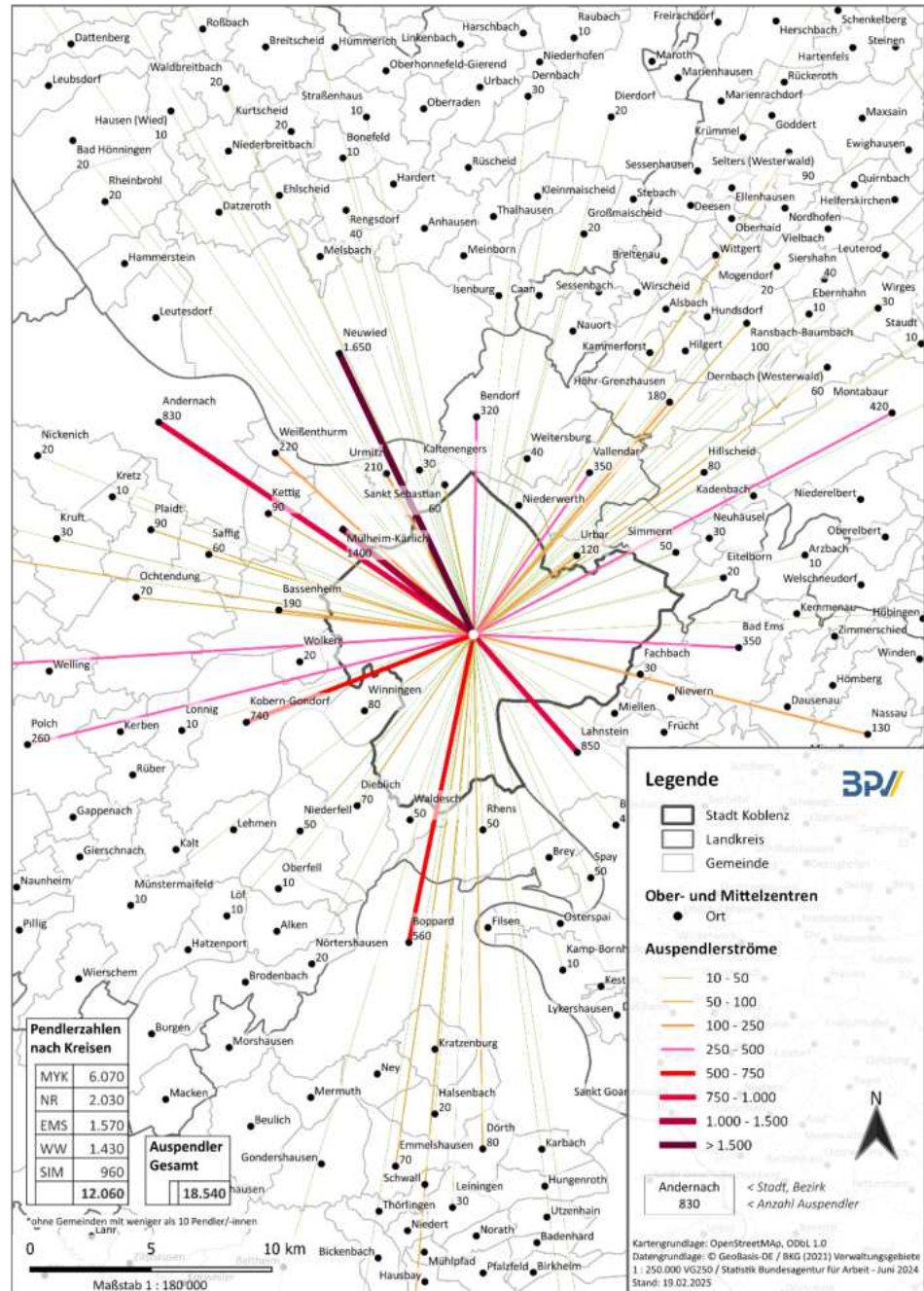
⁴⁰ Stadt Koblenz: <https://www.koblenz.de/umwelt-und-planung/mobilitaet/parken-in-koblenz/parkhaeuser/#accordion-1-0> (letzter Abruf Dezember 2023).

⁴¹ Agentur für Arbeit – Statistik – Juni 2024

Karte 15: Eimpdlerverflechtung



Karte 16: Auspendlerverflechtung



2.2.10 Motorisierung

Im Vergleich der Pkw-Dichte von Rheinland-Pfalz lag Koblenz im Jahr 2024 nur knapp darunter. Unter den größten Städten (Oberzentren) von Rheinland-Pfalz wies Koblenz jedoch den höchsten Pkw-Anteil auf⁴²:

- Rheinland-Pfalz: 641,1 Pkw/1.000 EW

Oberzentren (Veränderung zu 01.01.2020):

- | | |
|--------------------------------------|----------|
| • Mainz: 457,6 Pkw/1.000 EW | (-0,4 %) |
| • Ludwigshafen: 481,9 Pkw/1.000 EW | (-0,7 %) |
| • Trier: 519,6 Pkw/1.000 EW | (+9,9 %) |
| • Kaiserslautern: 502,4 Pkw/1.000 EW | (+1,9 %) |
| • Koblenz: 574 Pkw/1.000 EW | (+0,1 %) |

Der Kraftfahrzeugbestand und die Pkw-Dichte im Stadtgebiet Koblenz werden in Karte 17 dargestellt⁴³. Abweichungen gegenüber den im Regioatlas Deutschland ausgewiesenen Werten können auftreten, da bei der Statistikstelle Koblenz eine unterschiedliche Erhebungsmethodik angewandt wird.

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

- Kesselheim (2.496 Pkw/1.000 EW)⁴⁴ und
- Bubenheim (1.415 Pkw/1.000 EW).

Die geringsten Anteile weisen die Stadtteile

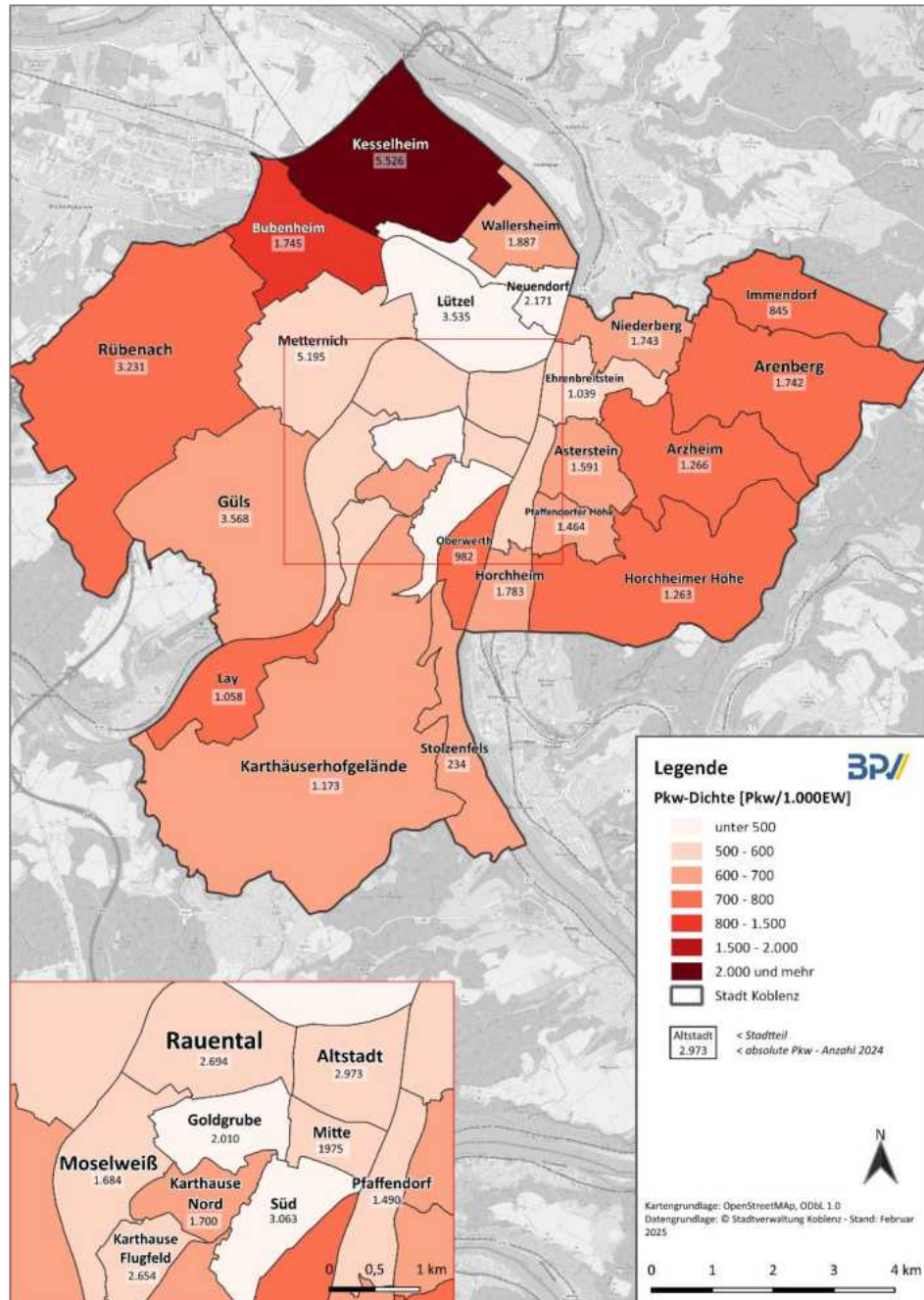
- Neuendorf (466 Pkw/1.000 EW) und
- Lützel (483 Pkw/1.000 EW) auf.

⁴² Regioatlas Deutschland – Statistische Ämter des Bundes und des Landes – Stand 01.01.2025

⁴³ KoStatIS: (Stand Februar 2025); Statistisches Bundesamt: <https://regionalatlas.statistikportal.de/?BL=DE&TCode=AI013-1&ICode=AI1301>

⁴⁴ inkl. gewerblicher Zulassungen, die insb. im Bereich Kesselheim (Industriegebiet) ins Gewicht fallen.

Karte 17: Pkw-Bestand



2.3 Statistische Trends und Prognosen

2.3.1 Bevölkerungsentwicklung 2022 bis 2042

Im Bericht der aktuellen Bevölkerungsvorausberechnung Koblenz 2022/2042 vom 15.06.2023 werden die Ergebnisse zum Basisjahr 2022 dokumentiert.⁴⁵

Insgesamt ist laut der Bevölkerungsberechnung ein Bevölkerungsrückgang von 115.049 auf 114.323 Einwohnern zu erwarten, wobei das Jahr 2027/2028 erstmals einen Rückgang markiert. (vgl. Abbildung 1)

Abbildung 1: Entwicklung des Bevölkerungsbestands 2022 bis 2042



2.3.2 Bevölkerungsprognose bis 2040

Als Basisjahr der sechsten regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung von Rheinland-Pfalz wurde das Jahr 2020 herangezogen. Um einen stabilen Ergebniskorridor für die Vorausberechnung zu erhalten, wurden zwei Modellvarianten für die Berechnung der demographischen Entwicklung herangezogen:

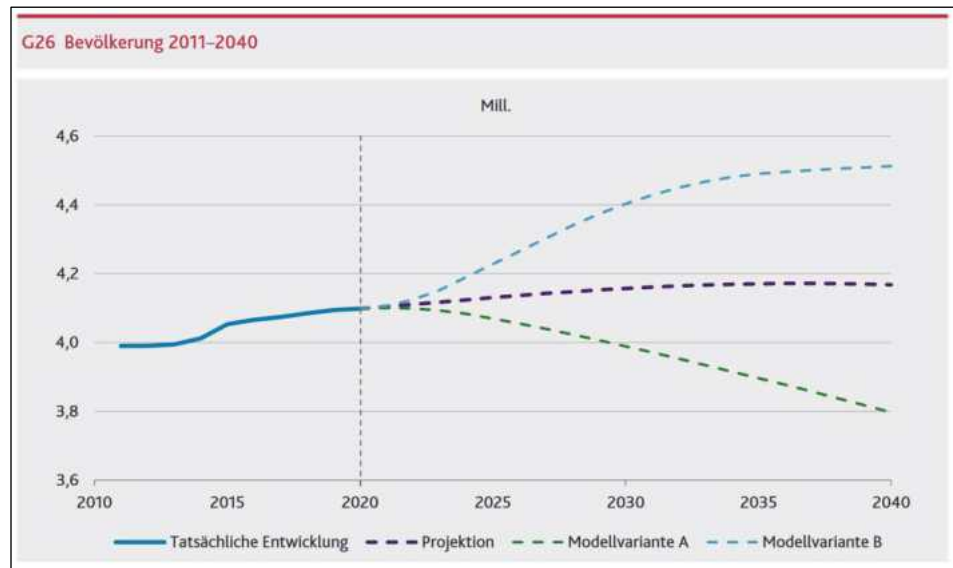
- Betrachtung des mittelfristigen Zeitraums bis 2040 und
- langfristige Projekthorizonte bis 2070⁴⁶.

Mittelfristig ist, laut der regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Landesamts von Rheinland-Pfalz, bis 2040 für Rheinland-Pfalz ein Bevölkerungszuwachs von bis zu 1,4 % zu erwarten. Dabei ist zu erwarten, dass die Bevölkerung von 4,098 Mio. auf 4,168 Mio. Menschen steigt. (vgl. Abbildung 2)

⁴⁵ <https://www.koblenz.de/rathaus/verwaltung/statistische-informationen/bevoelkerung/bevoelkerungsprognose/>

⁴⁶ Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz: https://www.statistik.rlp.de/fileadmin/dokumente/stat_analysen/RP_2070/2022/Demografischer_Wandel.pdf - Kapitel: Ergebnisse der Projektion für den Zeitraum 2040 bis 2070 (letzter Abruf März 2024)

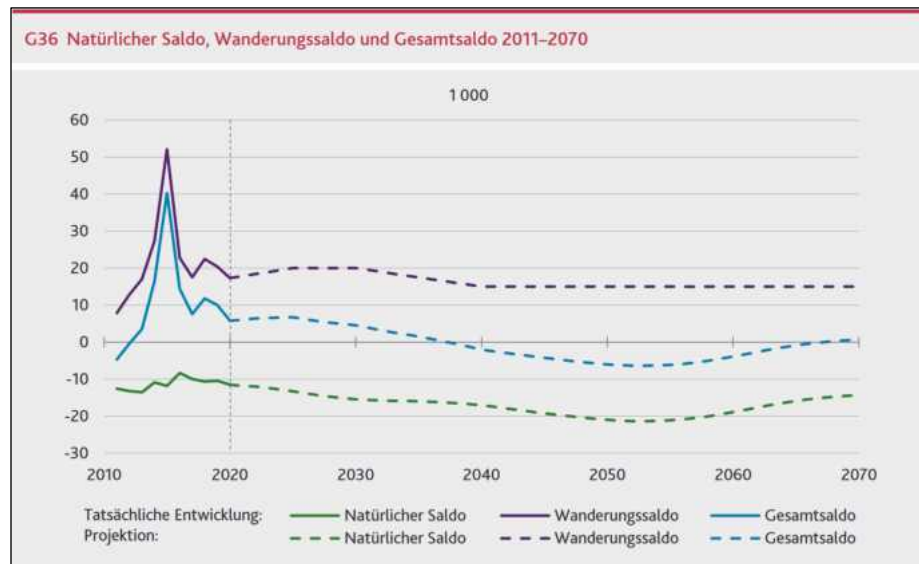
Abbildung 2: Mittelfristige Bevölkerungsentwicklung 2011 bis 2040 in RLP



2.3.3 Bevölkerungsprognose 2040 bis 2070

Langfristig ist laut der regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Landesamts von Rheinland-Pfalz ein Rückgang von 2,6 % zu erwarten. Das bedeutet, dass die Anzahl an Menschen insgesamt auf 4,06 Mio. sinkt. Diese Zahl entspricht ungefähr der Einwohnerzahl aus 2015. Erklären lässt sich diese Entwicklung durch das errechnete kontinuierliche Sinken der Geburten und dem unterstellten Wanderungssaldo.

Abbildung 3: Langfristige Bevölkerungsentwicklung von 2040 - 2070 in RLP



2.4 Personenverkehrsangebot

Im nachfolgenden Abschnitt werden neben der Darstellung und Bewertung des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs (ÖSPV) mit der Leistung und Qualität im Busverkehr der Stadt Koblenz sowie von aus dem Umland nach Koblenz einbrechenden Buslinien auch relevante Angaben zusammengefasst bzgl. der Verkehrsangebote im Fernverkehr auf Schiene und Straße sowie im Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Zusätzlich werden weitere innerstädtische Angebote zur regelmäßigen Personenbeförderung abgebildet.

2.4.1 Fernverkehr

Am Hauptbahnhof in Koblenz halten im Schienenpersonenfernverkehr zahlreiche **ICE-, IC- und EC-Züge** sowie einzelne Nachtverbindungen als **Nightjet**, betrieben durch die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB), welche Reisende von und nach Koblenz über längere Strecken befördern.

Bedeutende Fernziele über die Schiene mit zurzeit täglicher Erreichbarkeit ohne Umstieg (ein- oder mehrmals) sind zum Beispiel: Amsterdam, Basel, Bern, Berlin, Bremen, Brüssel, Dortmund, Dresden, Freiburg (Breisgau), Hamburg, Hannover, Innsbruck, Karlsruhe, Klagenfurt, Luxembourg, München, Münster (Westfalen), Nürnberg, Osnabrück, Salzburg, Stuttgart, Wien und Zürich.

Für den **Fernbus-Linienverkehr** stellt die Stadt Koblenz die Haltestelle in der Neversstraße nahe Hauptbahnhof zur Verfügung, um Reisen von und zu zahlreichen Fernzielen über die Straße zu ermöglichen.

2.4.2 Schienenpersonennahverkehr

Zuständig für die Bestellung und Organisation des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) ist der Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Nord, in dem die Stadt Koblenz Mitglied ist. Die derzeitigen SPNV-Linien (ohne Baustellen-bedingte Abweichungen) sind in der nachfolgenden Tabelle 8 dargestellt:

Tabelle 8: Angebot im SPNV, Fahrplanjahr 2023/2024 (ab/bis/über 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	national express	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 – Mönchengladbach	5:30-21:00	6:45-20:00	8:45-21:00	60'
RB 10	VIAS	Neuwied – Koblenz – Rüdesheim – 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 – Mönchengladbach	5:15-23:30	5:15-23:30	7:15-23:30	60'
RB 81	DB	Koblenz – Cochem – Trier	6:15-22:30	6:15-22:30	6:15-22:30	60'

2.4.3 ÖSPV im Überblick

Auf Grundlage der im Gebiet des VRM vereinbarten Zuschnitte der Linienbündel (vgl. Kap. 5.1) wurden dem Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“, welches seit Dezember 2020 in Folge einer Inhouse-Vergabe durch die Koblenzer Verkehrsbetriebe GmbH (koveb) bedient wird, die vollständig innerhalb der Stadtgrenzen von Koblenz verlaufenden Buslinien sowie eine abgehende Linie nach Bendorf und Sayn über Urbar und Vallendar⁴⁷ zugeordnet.

Die Darstellung des ÖSPV-Liniennetzes in Koblenz mit allen Buslinien innerhalb des Stadtgebiets sowie von und nach Koblenz zeigen die nachfolgenden Tabellen und Abbildungen.

Eine Auflistung der Buslinien in der federführenden Aufgabenträgerschaft der Stadt Koblenz im Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ ist Tabelle 9 zu entnehmen.

Tabelle 9: Buslinien im Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“

Linie	Verlauf (HIN + RÜCK)	Betreiber	Konzession bis	AT federführend
2	Karthause – KO-Zentrum – Neuendorf – Wallersheim	koveb	12.12.2030	KO
12	Karthause – KO-Zentrum – Neuendorf – Wallersheim – Kesselheim	koveb	12.12.2030	KO
3	Oberwerth – KO-Zentrum – Rauental – Universität – Güls	koveb	12.12.2030	KO
13	Oberwerth – KO-Zentrum – Rauental – Universität – Güls – Bisholder	koveb	12.12.2030	KO
4	KO-Zentrum – Rauental – Metternich	koveb	12.12.2030	KO
14	KO-Zentrum – Rauental – Metternich – Rübenach – Industriepark A61	koveb	12.12.2030	KO
5	Metternich – Lützel – KO-Zentrum – Pfaffendorfer Höhe – Asterstein	koveb	12.12.2030	KO
15	Metternich – Lützel – KO-Zentrum – Pfaffendorfer Höhe – Asterstein	koveb	12.12.2030	KO
6	Moselweiß – Rauental – KO-Zentrum – Pfaffendorf – Horchheimer Höhe	koveb	12.12.2030	KO
16	Moselweiß – Rauental – KO-Zentrum	koveb	12.12.2030	KO
7	KO-Zentrum – Lützel – Mittelweiden – Bubenheim IKEA – Globus	koveb	12.12.2030	KO
8	KO-Zentrum – Ehrenbreitstein – Urbar – Vallendar – Bendorf – Sayn	koveb	12.12.2030	KO*

⁴⁷ Im Einvernehmen mit der Verwaltung des Landkreises Mayen-Koblenz (Abstimmung am 15.02.2013 im Rahmen eines Termins bei der Kreisverwaltung Mayen-Koblenz erfolgt) wurde für die Linie 8 die federführende Zuständigkeit der Stadt Koblenz als Aufgabenträger festgelegt.

Linie	Verlauf (HIN + RÜCK)	Betreiber	Konzession bis	AT federführend
9	Moselweiß – Goldgrube – KO-Zentrum – Ehrenbreitstein – Arenberg – Immendorf	koveb	12.12.2030	KO
19	KO-Zentrum – Ehrenbreitstein – Niederberger Höhe – Immendorf	koveb	12.12.2030	KO
10	KO-Zentrum – Ehrenbreitstein – Arzheim	koveb	12.12.2030	KO
26	Pfaffendorf – Ehrenbreitstein – Asterstein – Horchheimer Höhe	koveb	12.12.2030	KO
27	Rübenach – Bubenheim – Globus – Kesselheim	koveb	12.12.2030	KO
29	Asterstein – Arzheim – Arenberg – Niederberger Höhe	koveb	12.12.2030	KO
N2	KO-Zentrum – Goldgrube – Karthause – KO-Zentrum (Ringlinie)	koveb	12.12.2030	KO
N3	KO-Zentrum – Lützel – Metternich – Güls – Rauental – KO-Zentrum (Ringlinie)	koveb	12.12.2030	KO
N5	KO-Zentrum – Pfaffendorf – Horchheim – Asterstein – KO-Zentrum (Ringlinie)	koveb	12.12.2030	KO
N6	KO-Zentrum – Rauental – Moselweiß – Universität	koveb	12.12.2030	KO
N7	KO-Zentrum – Neuendorf – Wallersheim – Kesselheim – Lützel – KO-Zentrum (Ringlinie)	koveb	12.12.2030	KO
N9	KO-Zentrum – Ehrenbreitstein – Arzheim – Niederberg – Arenberg – Immendorf – Niederberg – Ehrenbreitstein – KO-Zentrum (Ringlinie)	koveb	12.12.2030	KO
E	Einsatz- und Verstärkerfahrten, v. a. im Schul- und Ausbildungsverkehr	koveb	den o. g. Linien zugeordnet	KO*

* weiterer beteiligter AT: MYK

Eine Auflistung der Buslinien von und nach Koblenz im Rahmen von Linienbündeln bzw. Einzellinien unter Federführung benachbarter Aufgabenträger (Rhein-Lahn-Kreis, Rhein-Hunsrück-Kreis, Kreis Mayen-Koblenz, Kreis Neuwied und Westerwaldkreis) ist Tabelle 10 zu entnehmen.

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

Tabelle 10: Buslinien aus den umliegenden Kreisen

Linie	Verlauf (HIN + RÜCK)	Betreiber	Linienbündel/ Konzession bis	AT federführend
1	Braubach – Oberlahnstein – Niederlahnstein – KO-Horchheim – KO-Zentrum – Deutsches Eck/Seilbahn	DB Regio Bus	Lahnstein 12.12.2030	EMS
11	Lahnstein auf der Höhe – Oberlahnstein – Niederlahnstein – KO-Horchheim – KO-Zentrum – Deutsches Eck/Seilbahn	DB Regio Bus	Lahnstein 12.12.2030	EMS
21	Oberlahnstein – Niederlahnstein – KO-Zentrum	DB Regio Bus	Lahnstein 12.12.2030	EMS
30	Mülheim-Kärlich – Urmitz – Kaltenengers – St. Sebastian – KO-Kesselheim – KO-Lützel – KO-Zentrum	KVG Zickenheiner	Linke Rheinseite 13.12.2031	MYK
31	Burgen – Brodenbach – Alken – Oberfell – Niederfell – Diebrich – KO-Lay – KO-Moselweiß – KO-Rauental – KO-Zentrum	VMR/VREM	Maifeld 12.12.2030	MYK
33	Vallendar – Mallendarer Berg – Urbar – KO-Ehrenbreitstein – KO-Zentrum	KVG Zickenheiner	Rechte Rheinseite 13.12.2031	MYK
35	Vallendar – Bendorf – KO-Bubenheim – KO-Metternich – KO-Moselweiß	KVG Zickenheiner	Rechte Rheinseite 13.12.2031	MYK
110	Dierdorf – Großmaischheid – Kleinmaischheid – Sayn – Bendorf – Vallendar – Urbar – KO-Ehrenbreitstein – KO-Zentrum	VRW	Raiffeisen-Region Süd 09.12.2028	NR
150	Höhr-Grenzhausen – Weitersburg – Vallendar – Urbar – KO-Ehrenbreitstein – KO-Zentrum	Dillschnitter	Einzellinie 09.12.2028	WW
166	Vallendar – Urbar – KO-Niederberg – KO-Arenberg (– KO-Immendorf)	KVG Zickenheiner	Rechte Rheinseite 13.12.2031	MYK
301	Neuwied – Andernach – Plaidt – Bassenheim – KO-Rübenach Amazon	VMR/VREM	Maifeld 13.12.2031	MYK
327	KO-Bubenheim – Mülheim-Kärlich – Weißenthurm	KVG Zickenheiner	Linke Rheinseite 13.12.2031	MYK
330	Neuwied – Weißenthurm – Mülheim-Kärlich – KO-Bubenheim – KO-Metternich – KO-Lützel – KO-Zentrum	KVG Zickenheiner	Linke Rheinseite 13.12.2031	MYK
331	Bassenheim – Mülheim-Kärlich – KO-Kesselheim Gewerbepark – KO-Bubenheim Gewerbepark	KVG Zickenheiner	Linke Rheinseite 13.12.2031	MYK
338	Weißenthurm / Mülheim-Kärlich – Urmitz – Kaltenengers – St. Sebastian – KO-Kesselheim – KO-Lützel IGS (nur Schulverkehr)	KVG Zickenheiner	Linke Rheinseite 13.12.2031	MYK
339	Mülheim-Kärlich – KO-Bubenheim – KO-Lützel – KO-Zentrum	KVG Zickenheiner	Linke Rheinseite 13.12.2031	MYK
340	Polch – Lonngig – Wolken – KO-Rübenach Amazon – KO-Industriepark A 61 – KO-Metternich – KO-Lützel – KO-Zentrum	VMR/VREM	Maifeld 13.12.2031	MYK
343	Kobern-Gondorf – Winnigen – KO-Güls – KO-Metternich – KO-Rauental – KO-Zentrum	VMR/VREM	Maifeld 13.12.2031	MYK

Linie	Verlauf (HIN + RÜCK)	Betreiber	Linienbündel/ Konzession bis	AT federführend
350	Mayen – Hausen – Ochtendung – Bassenheim – KO-Rübenach – KO-Metternich – KO-Lützel – KO-Zentrum	VMR/VREM	Maifeld 13.12.2031	MYK
352	KO-Rübenach – KO-Lützel (nur Schulverkehr)	KVG Zickenheiner	Linke Rheinseite 13.12.2031	MYK
370	(Ulmen – Kaisersesch –) Polch – KO-Bubenheim – KO-Zentrum (ExpressBus)	VMR/VREM	Maifeld 13.12.2031	MYK
419	Höhr-Grenzhausen – Wirscheid – Nauort – Stromberg – Sayn – Engers – Bendorf – KO-Bubenheim (Gewerbepark) – KO-Zentrum	Griesar	Einzellinie 09.12.2028	WW
439	Hachenburg – Höchstebach – Herschbach (Unterwesterwald) – Selters (Westerw) – Dierdorf – Kleinmaischeid – Bendorf – KO-Kesselheim (HWK) – KO-Zentrum	FriBus/ Orthen	Einzellinie 09.12.2028	WW
460	Westerburg – Meudt – Montabaur – Neuhäusel – KO-Ehrenbreitstein – KO-Zentrum	Griesar	Südlicher Westerwald 31.07.2032	WW
466	Rennerod – Gemünden – Westerburg – Kölbingen – Montabaur – Neuhäusel – KO-Oberwerth – Koblenz Hbf (RadBus)	Griesar	Südlicher Westerwald 31.07.2032	WW
469	(Arzbach – Kadenbach –) Neuhäusel – Eitelborn – Simmern (Westerw) – KO-Asterstein / KO-Ehrenbreitstein – KO-Zentrum	Griesar	Südlicher Westerwald 31.07.2032	WW
485	(Siershahn –) Wirges – Ebernhahn – Ransbach-Baumbach – Höhr-Grenzhausen – Weitersburg – Vallendar – Urbar – KO-Ehrenbreitstein – KO-Zentrum	Griesar	Einzellinie 09.12.2028	WW
515	Block – Engers – Vallendar – Urbar – KO-Ehrenbreitstein – Niederlahnstein – Oberlahnstein (nur Schulverkehr)	DB Regio Bus	Lahnstein 12.12.2030	EMS
516	KO-Pfaffendorf – KO-Asterstein – KO-Pfaffendorfer Höhe – KO-Horchheimer Höhe – Niederlahnstein – Oberlahnstein (nur Schulverkehr)	DB Regio Bus	Lahnstein 12.12.2030	EMS
615	Flughafen Hahn – Kastellaun – Emmelshausen – KO-Karthause Hochschule – KO-Zentrum (ExpressBus)	KVG Zickenheiner	Hunsrückhöhenstr. Nord 31.07.2029	SIM
620	Simmern (Hunsr.) – Laubach – Kastellaun – Emmelshausen – Buchholz – Waldesch – KO-Karthause – KO-Zentrum	KVG Zickenheiner	Hunsrückhöhenstr. Nord 31.07.2029	SIM
621	Waldesch – KO-Karthause – KO-Zentrum	KVG Zickenheiner	Hunsrückhöhenstr. Nord 31.07.2029	SIM
670	Boppard – Spay – Rhens – KO-Stolzenfels – KO-Süd – KO-Zentrum	DB Regio Bus & Scherer	Oberes Mittelrheintal 31.07.2034	SIM
N1	Braubach – Oberlahnstein – Niederlahnstein – KO-Horchheim – KO-Oberwerth – KO-Süd (– KO-Zentrum – KO-Altstadt) – KO-Zentrum	DB Regio Bus	Lahnstein 12.12.2030	EMS
N20	Emmelshausen – Buchholz – Waldesch – KO-Karthause – KO-Zentrum	KVG Zickenheiner	Hunsrückhöhenstr. Nord 31.07.2029	SIM

Linie	Verlauf (HIN + RÜCK)	Betreiber	Linienbündel/ Konzession bis	AT federführend
N21	Andernach – KO-Zentrum	KVG Zickenheiner	Linke Rheinseite 13.12.2031	MYK
N22	Neuwied – Weißenthurm – Mülheim-Kärlich – KO-Bubenheim – KO-Metternich – KO-Lützel – KO-Zentrum	KVG Zickenheiner	Linke Rheinseite 13.12.2031	MYK
N24	Münstermaifeld – Polch – Lonnig – Wolken – KO-Rübenach Amazon – KO-Industriepark A 61 – KO-Metternich – KO-Lützel – KO-Zentrum	VMR/VREM	Maifeld 13.12.2031	MYK
N25	Mayen – Hausen – Ochtendung – Saffig – Bassenheim – KO-Rübenach – KO-Metternich – KO-Lützel – KO-Zentrum	VMR/VREM	Maifeld 13.12.2031	MYK
N30	Andernach – Weißenthurm – Urmitz – Kaltenengers – St. Sebastian (– KO-Altstadt) – KO-Zentrum	KVG Zickenheiner	Linke Rheinseite 13.12.2031	MYK
N31	Burgen – Brodenbach – Alken – Oberfell – Niederfell – Diebrich – KO-Lay – KO-Moselweiß – KO-Raumental – KO-Zentrum	VMR/VREM	Maifeld 13.12.2031	MYK
N32	(Treis-Karden –) Kobern-Gondorf – Winningen – KO-Güls – KO-Metternich – KO-Raumental – KO-Zentrum	VMR/VREM	Maifeld 13.12.2031	MYK
N33	Mallendarer Berg – Urbar – KO-Ehrenbreitstein – KO-Zentrum	KVG Zickenheiner	Rechte Rheinseite 13.12.2031	MYK
N35	Neuwied – KO-Zentrum	KVG Zickenheiner	Linke Rheinseite 13.12.2031	MYK
N40	Weitersburg – Vallendar – Urbar – KO-Ehrenbreitstein – KO-Zentrum	Dillschnitter	Einzellinie 09.12.2028	WW
N46	Westerburg – Meudt – Montabaur – Neuhäusel – (Eitelborn – Simmern (Ww) –) KO-Zentrum	Griesar	Südlicher Westerwald 31.07.2032	WW

Das im Fahrplanjahr 2023/2024 bestehende ÖPNV-Angebot im sogenannten „Tagnetz“ mit Hervorhebung der Linien des Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ sowie mit Darstellung der weiteren Bus- und Bahnlinien im Stadtgebiet Koblenz und nahegelegenen Umlandorten ist in Abbildung 4 dargestellt.

Das im Fahrplanjahr 2023/2024 bestehende ÖPNV-Angebot im sogenannten „Nachtnetz“ mit allen Bus- und Bahnlinien, welche im Stadtgebiet Koblenz und den umliegenden Orten auch nach Mitternacht betrieben werden – überwiegend in den Nächten auf Samstag, Sonntag und Feiertag – ist in Abbildung 5 dargestellt.

Abbildung 4: Linienübersicht Status quo 2024 Tagnetz

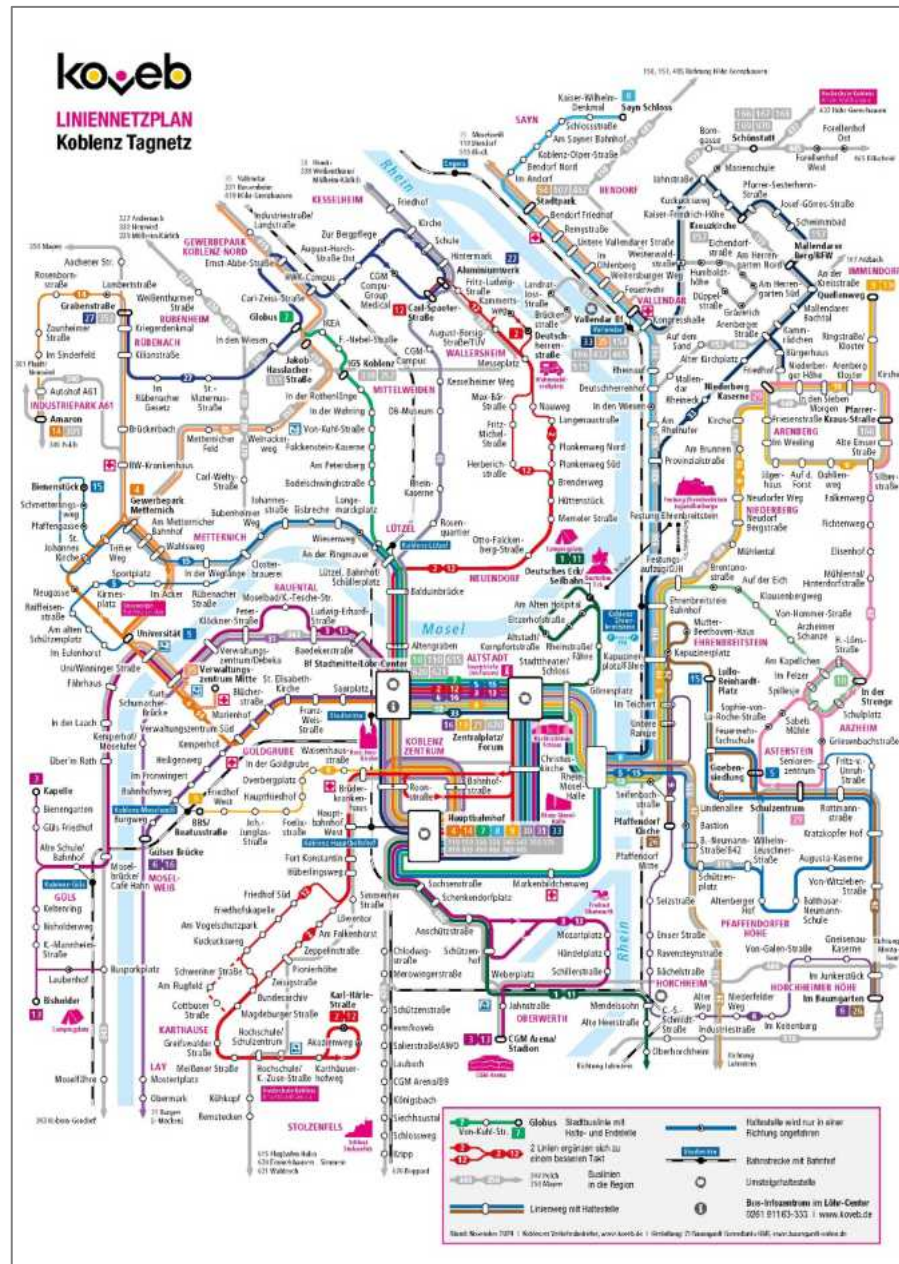
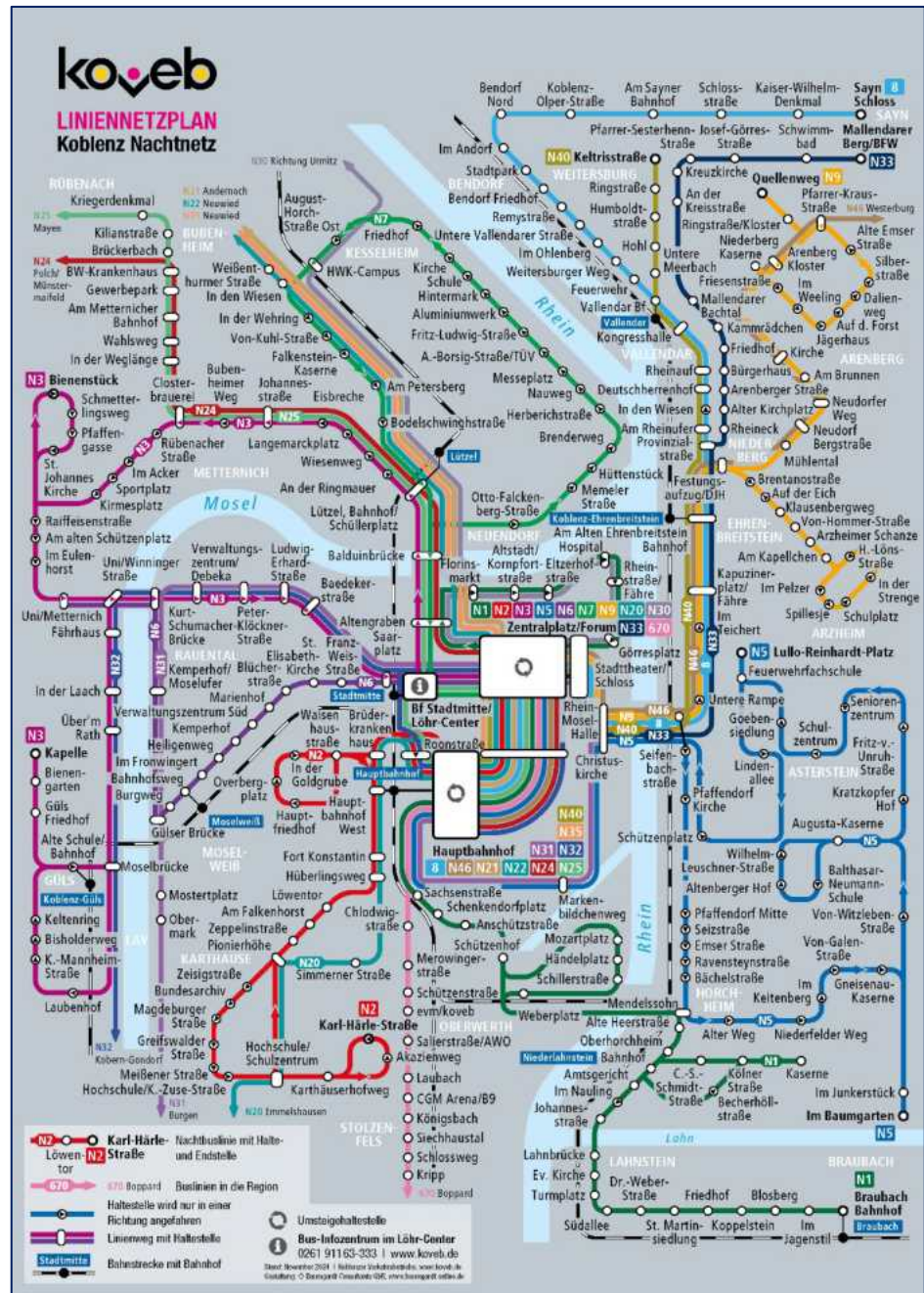


Abbildung 5: Linienübersicht Status quo 2024 Nachtnetz



2.4.4

Umfang des ÖSPV in Koblenz

Unter dem Begriff „Stadtnetz Koblenz“ werden alle SPNV-Verbindungen innerhalb von Koblenz sowie sämtliche Stadtbuslinien, Umland- und Regionalbuslinien im ÖSPV auf ihren jeweiligen (Teil-)Strecken innerhalb des Stadtgebiets Koblenz zusammengefasst.

Die Angebotsumfang des Busverkehrs in Koblenz ist, bezogen auf das Fahrplanjahr 2024, mit Angabe der Betriebszeiten, der Anzahl an Fahrtenpaaren und der Taktung in Tabelle 11 (Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“) und Tabelle 12 (sonstige regionale und lokale Buslinien aus den umliegenden Kreisen) dargestellt (Legende für beide Tabellen siehe im Anschluss nach Tabelle 12).

Tabelle 11: Betriebszeiten, Fahrtenzahl, Takte im Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“

Linie	Betriebs- tage/-zeiten			Fahrtenpaare			Bedienungsfolge / Takt						
	Mo - Fr	Sa	So	Mo - Fr	Sa	So	Mo - Fr HVZ	Mo-Fr NVZ	Mo - Fr SVZ*	Sa NVZ	Sa SVZ*	So NVZ	So SVZ*
2	05:15 23:30	05:15 23:30	07:00 23:30	35	33	27	30' + V	30'	30'	30'	30'	30'/60'	30'/60'
12	05:00 20:30	05:00 20:30	-	28,5	26,5	-	30' + V	30'	-	30'	30'	-	-
3	05:45 23:45	05:15 23:45	07:00 23:45	18	17,5	17	60'	60'	60'	60'	60'	60'	60'
13	05:15 22:30	05:15 22:30	11:00 22:30	17	16	11	60'	60'	60'	60'	60'	60'	60'
4	05:45 20:00	-	-	42	-	-	15'/30'	15'/30'	15'/30'	-	-	-	-
14	05:30 20:15	-	-	15	-	-	60'	60'	-	-	-	-	-
5	05:15 23:30	05:15 23:30	07:00 23:30	35	28	27	30'	30'	30'	30'	30'	60'/30'	30'
15	06:00 20:30	07:00 20:30	-	28	26	-	30' + V	30'	-	30'	-	-	-
6	05:15 23:30	05:15 23:30	07:00 23:30	35	33	27	30'	30'	30'	30'	30'	60'/30'	30'/60'
16	06:00 20:30	07:00 20:30	-	28	26	-	30'	30'	-	30'	-	-	-
7	05:30 23:30	05:30 23:30	07:15 23:30	S34,5 F32,5	30,5	17	30'	30'	60'	30'	60'	60'/30'	60'
8*	05:15 00:15	05:30 04:15	05:45 00:15	S42,5 F39	34,5	30	30' + V	30'	60'	30'	60'	60'/30'	60'
9	05:15 23:30	05:15 23:30	07:00 23:30	S37,5 F35	33	27	30'	30'	30'	30'	30'	60'/30'	30'
19	06:00 20:30	07:00 20:30	-	28	26	-	30'	30'	-	30'	30'	-	-
10	05:00 23:30	05:00 23:30	06:45 23:30	34	32	17	30' + V	30'	60'	30' + V	60'	60' + V	60'
26	06:00 23:15	07:00 23:15	09:00 23:15	S17,5 F17,5	17	15	60'	60'	60'	60'	60'	60'	60'
27	06:00 20:00	07:00 20:00	-	14	13	-	60'	60'	-	60'	-	-	-
29	06:15 20:00	07:15 20:00	-	14	13	-	60'	60'	-	60'	-	-	-
N2 *	23:30 00:30 (bzw. 04:30*)			1 (+4*)	5	1 (+4*)	-	-	60'*	-	60'	-	60'*

Linie	Betriebs- tage/-zeiten			Fahrtenpaare			Bedienungsfolge / Takt						
	Mo - Fr	Sa	So	Mo - Fr	Sa	So	Mo - Fr HVZ	Mo-Fr NVZ	Mo - Fr SVZ*	Sa NVZ	Sa SVZ*	So NVZ	So SVZ*
N3 *	23:30 00:30 (bzw. 04:30*)			1 (+4*)	5	1 (+4*)	-	-	60'*	-	60'	-	60'*
N5 *	23:30 00:30 (bzw. 04:30*)			1 (+4*)	5	1 (+4*)	-	-	60'*	-	60'	-	60'*
N6 *	23:30 00:30 (bzw. 04:30*)			1 (+4*)	5	1 (+4*)	-	-	60'*	-	60'	-	60'*
N7 *	23:30 00:30 (bzw. 04:30*)			1 (+4*)	5	1 (+4*)	-	-	60'*	-	60'	-	60'*
N9 *	23:30 00:30 (bzw. 04:30*)			1 (+4*)	5	1 (+4*)	-	-	60'*	-	60'	-	60'*
E	06:45 17:30	-	-	S24	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Tabelle 12: Betriebszeiten, Fahrtenzahl, Takte sonstige regionale und lokale Buslinien

Linie	Betriebs- tage/-zeiten			Fahrtenpaare			Bedienungsfolge / Takt						
	Mo - Fr	Sa	So	Mo - Fr	Sa	So	Mo - Fr HVZ	Mo-Fr NVZ	Mo - Fr SVZ*	Sa NVZ	Sa SVZ*	So NVZ	So SVZ*
1	05:00 00:00	05:00 00:00	06:00 00:00	S28 F27	28,5	17,5	60' + V	60' + V	60'	30'/60' + V	60'	60'	60'
11	05:15 00:15	05:15 00:15	06:15 00:15	18,5	18,5	17	60'	60'	60'	60'	60'	60'	60'
21	06:00 18:30	-	-	S8,5 F8	-	-	30'	30'/60'	-	-	-	-	-
30	04:30 00:00	04:30 00:00	05:30 00:00	S50,5 F49	34,5	29	15'	30'	30'	30'	30'	60'/30'	30'
31	05:30 23:15	05:00 23:15	06:00 23:15	S35,5 F32,5	30	28,5/ 17	30'	30'	30'/60'	30'	60'	30'/60'	60'
33	05:15 00:15	05:15 00:15	07:15 00:15	S30,5 F27	19	16,5	30'	30'/60'	60'	60'	60'	60'	60'
35	05:00 23:30	05:00 23:30	09:00 23:30	33,5	29,5	14,5	30'	30'	30'/60'	30'	60'	60'	60'
110	05:00 00:00	07:00 00:00	07:00 00:00	12	8	8	60'	60'	60'	60'	60'	60'	60'
150	04:45 23:30	04:45 23:30	06:45 23:30	S16,5 F17	15,5	16,5	120' 60'	60'	60'	60'	60'	60'	60'
166	06:45 18:30	-	-	S19,5 F6	-	-	60' 120'	60' + V 120'	-	-	-	-	-

Linie	Betriebs- tage/-zeiten			Fahrtenpaare			Bedienungsfolge / Takt						
	Mo - Fr	Sa	So	Mo - Fr	Sa	So	Mo - Fr HVZ	Mo-Fr NVZ	Mo - Fr SVZ*	Sa NVZ	Sa SVZ*	So NVZ	So SVZ*
301	04:30 00:30	05:00 00:00	07:30 00:00	33,5	32,5	16	30'	30'	60'	30'	30'/60'	60'	60'
327	07:15 13:45	-	-	S1	-	-	ohne Takt	ohne Takt	-	-	-	-	-
330	05:00 00:00	05:15 00:00	06:15 00:00	S50,5 F50	36	31,5	30' + V	15'/30'	30'/60'	30'	30'/60'	30'	30'/60'
331	05:00 21:30	06:00 21:30	-	32	30	-	30'	30'	30'	30'	30'	-	-
338	07:15 17:00	-	-	S4	-	-	ohne Takt	ohne Takt	-	-	-	-	-
339	07:00 16:00	-	-	S3,5	-	-	ohne Takt	ohne Takt	-	-	-	-	-
340	04:45 00:00	04:45 22:45	07:15 22:45	S24 F21,5	21,5	8	60' + V	60'	60'	60'	30'/60'	120'	120'
343	08:45 18:15	-	-	S5 F4	-	-	ohne Takt	ohne Takt	-	-	-	-	-
350	05:30 23:30	06:00 22:00	07:00 23:30	S78,5 F75	58,5	30,5	30' + V	30' + V	30'/60'	30' + V	30'/60'	30'	30'/60'
352	07:15 16:30	-	-	S2	-	-	ohne Takt	ohne Takt	-	-	-	-	-
370	05:45 22:30	08:00 22:30	07:30 22:30	21,5	14	13	60' + V	60'	60'	60'	60'	60'	60'
419	05:00 20:00	-	-	6	-	-	60'	-	-	-	-	-	-
439	07:15 18:15	-	-	1,5	-	-	ohne Takt	-	-	-	-	-	-
460	05:00 00:00	06:00 00:00	08:00 00:00	S24 F21	18	16	60' + V	60' + V	60'	60'	60'	60'	60'
466 **	-	08:45 19:15	08:45 19:15	-	4	4	-	-	-	ohne Takt	ohne Takt	ohne Takt	ohne Takt
469	06:15 17:45	-	-	S7,5 F1,5	-	-	ohne Takt	ohne Takt	ohne Takt	-	-	-	-
485	07:00 20:00	08:00 15:30	-	S7 F6	3	-	ohne Takt	ohne Takt	-	ohne Takt	-	-	-
515	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
516	07:00 17:00	-	-	S2	-	-	ohne Takt	ohne Takt	-	-	-	-	-
615	06:00 23:00	07:45 23:00	08:00 23:00	11,5	8	7,5	60'	120' 60'	120'	120'	120'	120'	120'

Linie	Betriebs- tage/-zeiten			Fahrtenpaare			Bedienungsfolge / Takt						
	Mo - Fr	Sa	So	Mo - Fr	Sa	So	Mo - Fr HVZ	Mo-Fr NVZ	Mo - Fr SVZ*	Sa NVZ	Sa SVZ*	So NVZ	So SVZ*
620	05:15 00:30	06:00 00:30	08:00 00:00	S28 F21	15,5	13,5	60' + V	60'	60'/ 120'	60'	120'	60'	120'
621	07:00 17:15	-	-	S5,5 F3	-	-	ohne Takt	ohne Takt	-	-	-	-	-
670*	05:15 00:30	05:45 04:15	07:30 00:30	S33,5 F33*	23	15,5*	30' + V	30'	60'*	30'	60'*	30'	60'*
N1*	23:30 00:30 (bzw. 04:15*)			1 (+4*)	4,5	0,5 (+4*)	-	-	60'*	-	60'	-	60'*
N20*	23:00 00:30 (bzw. 04:30*)			1 (+2*)	3	1 (+2*)	-	-	120'*	-	120'	-	120'*
N21*	00:30 03:00*			3*	3	3*	-	-	60'*	-	60'*	-	60'*
N22*	23:30 00:30 (bzw. 04:30*)			0,5 (+4*)	4,5	0,5 (+4*)	-	-	60'*	-	60'*	-	60'*
N24*	23:30 00:30 (bzw. 04:30*)			1 (+3,5*)	4,5	1 (+3,5*)	-	-	60'*/ 120'*	-	60'*/ 120'*	-	60'*/ 120'*
N25*	04:45 00:00 (bzw. 04:30*)	05:45 00:00 (*)		1 (+4*)	5	2 (+4*)	-	-	60'*	-	60'*	-	60'*
N30*	23:30 00:30 (bzw. 04:30*)			1 (+4*)	5	1 (+4*)	-	-	60'*	-	60'*	-	60'*
N31*	22:30 00:30 (bzw. 04:30*)			1 (+3*)	4	1 (+3*)	-	-	60'*	-	60'*	-	60'*
N32*	23:30 00:00 (bzw. 04:00*)			0,5 (+3*)	3,5	0,5 (+3*)	-	-	60'*	-	60'*	-	60'*
N33*	00:00 04:00*			4*	4	4*	-	-	60'*	-	60'*	-	60'*
N35*	00:30 04:00*			3,5*	3,5	3,5*	-	-	60'*	-	60'*	-	60'*
N40*	23:45 00:30 (bzw. 03:30*)			0,5 (+3,5*)	4	0,5 (+3,5*)	-	-	60'*	-	60'*	-	60'*
N46*	23:30 03:30*			3*	3	3*	-	-	60'*	-	60'*	-	60'*

Legende Tabelle 11 und Tabelle 12:

- S an Schultagen
- F an schulfreien Tagen
- V Verstärkerfahrten (Einzelfahrten in Lastrichtung)
- * Verkehrszeit: NachtVZ; Verkehrt in den Nächten Fr auf Sa, Sa auf So und in den Nächten vor Feiertagen zusätzlich von ca. 00:30 bis 04:30 Uhr (außer an den Weihnachtsfeiertagen)
- ** verkehrt saisonal an Samstagen, Sonn- und Feiertagen (1. April bis 1. November bzw. bereits ab dem Osterwochenende, falls dieses im März liegt, mit Start am Karfreitag)

Die dargestellten Buslinien des Linienbündels „Stadtverkehr Koblenz“ sichern die tägliche ÖPNV-Versorgung für die meisten der Koblenzer Stadtteile.

- Dazu bilden die Linien 2, 3/13, 5, 6, 7, 8, 9, 10 und 26 die Netzebene der „Hauptlinien“ (abends und sonntags z. T. mit erweitertem Bedienungsbereich).
- Die Linien 12, 4, 14, 15, 16, 19, 27 und 29 bilden die Netzebene der „Ergänzungslinien 1. Ordnung“. Diese verdichten den Takt der Hauptlinien und/oder erweitern die Erschließung durch zusätzliche Haltestellen.
- Eine Sonderrolle als Nachtlinie nehmen die Ringverkehre der Linien N2, N3, N5, N6, N7 und N9 ein.

Zur Definition der Netzebenen und Festlegung der Netzhierarchie siehe auch Kap. 3.3.2.

Nachfolgend aufgeführte Koblenzer Stadtteile bzw. -bereiche sind zurzeit nicht oder nicht täglich während der gesamten Betriebszeit an die Buslinien des Stadtverkehrs angebunden. Diese werden aber täglich von früh bis spät im Taktverkehr durch regionale oder lokale Linien der umliegenden Kreise bedient, die Mindestanforderungen an die Bedienungsqualität werden dabei in allen Fällen erfüllt.

- **Bubenheim:** Anbindung Mo-Sa tagsüber ergänzend durch tangentielle Linie 27; tägliche Anbindung im Hauptliniennetz grundsätzlich durch regionale Linie 330
- **Kesselheim:** Anbindung Mo-Sa tagsüber ergänzend durch tangentielle Linie 27 sowie peripher am Übergang Wohn- und Industriegebiet ergänzend durch Linie 12; tägliche Anbindung im Hauptliniennetz grundsätzlich durch Stadt-Umland-Linie 30
- **Lay:** tägliche Anbindung im Hauptliniennetz grundsätzlich durch Stadt-Umland-Linie 31
- **Stolzenfels:** tägliche Anbindung im Hauptliniennetz grundsätzlich durch Stadt-Umland-Linie 670
- weite Bereiche des **Industriegebietes/Rheinhafen** und der **Gewerbeparke** Bubenheim und Kesselheim: Anbindung Mo-Sa tagsüber ergänzend durch Linien 12 und 27, tägliche Anbindung im Hauptliniennetz grundsätzlich durch regionale Linie 330 und Stadt-Umland-Linie 30.

Für die **Niederberger Höhe** erfolgt seit Dezember 2020 die Anbindung Mo-Sa durch die Linie 19 an drei Haltestellen; abends und sonntags bedient die Linie 9 die Haltestelle „Niederberg Kaserne“ zusätzlich.

Insgesamt konnte die Anbindung **aller benannten Stadtteile** gegenüber dem Bestand zum Nahverkehrsplan Koblenz 2018 durch längere Betriebszeiten und Taktverdichtungen auf regionalen und lokalen Linien und zum Teil ergänzenden Linien im Stadtverkehr Koblenz (z. B. Linien 12, 19 und 27) deutlich verbessert werden.

Wichtige **Verknüpfungspunkte im Stadtgebiet Koblenz** mit regelmäßiger fahrplanmäßiger Abstimmung von zwei oder mehreren Linien sind u. a. folgende Haltestellen:

- Bahnhof Stadtmitte/Löhr-Center (Stadtverkehr, weitere Buslinien, Regionalzugverkehr)
- Hauptbahnhof/ZOB (Stadtverkehr, weitere Buslinien, Regional- und Fernzugverkehr)
- Zentralplatz/Forum (Stadtverkehr, weitere Buslinien)
- Ehrenbreitstein Bahnhof (Stadtverkehr, weitere Buslinien, Regionalzugverkehr)
- Asterstein Schulzentrum (Stadtverkehr)
- Bubenheim Globus (Stadtverkehr)
- Bubenheim Jakob-Hasslacher-Straße (weitere Buslinien)
- Ehrenbreitstein Kapuzinerplatz/Fähre (Stadtverkehr)

- Horchheim Mendelssohn (Stadtverkehr, weitere Buslinien)
- Kesselheim Aluminiumwerk (Stadtverkehr, weitere Buslinien)
- Lützel Balduinbrücke (Stadtverkehr, weitere Buslinien, Regionalzugverkehr)
- Metternich Gewerbepark (Stadtverkehr, weitere Buslinien)

2.4.5 Ausgestaltung und Qualität des ÖSPV

Infolge der Umsetzung des neuen Busnetzes im Koblenzer Stadtgebiet zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 sowie der inzwischen weitgehend erfolgten Linienausschreibungen durch die umliegenden Landkreise wurde der ÖSPV im gesamten Stadtgebiet in den vergangenen Jahren neu aufgestellt und deutlich modernisiert.

Fahrzeuge:

Es kommen (nahezu) vollständig Niederflurfahrzeuge mit Klapprampe und Absenkeinrichtung (Kneeling) zum Einsatz. Auch auf den Stadt-Umland-Linien und regionalen Buslinien verkehren zu 100% niederflurige Busse oder Busse mit Niederflurbereich zwischen der vorderen und mittleren Tür (sogenannte „Low-Entry-Busse“).

Alle Fahrzeuge verfügen zur Fahrgastinformation außen über LED-Anzeigen (Liniennummer auf mindestens 3 Fahrzeugseiten, zusätzlich vorne Fahrziel und seitlich Fahrziel oder Fahrtverlauf. Im Innenraum werden die nachfolgenden Haltestellen weitgehend auf doppeltbreiten Bildschirmen angezeigt. Es erfolgt zudem eine akustische Ansage der jeweils nächsten Haltestelle.

Die in Koblenz im ÖPNV regelmäßig eingesetzten Busse (auf Stadt-, Umland- und Regionallinien) erfüllen mittlerweile fast ausschließlich mindestens die Schadstoffnorm Euro VI und verfügen über eine Klimaanlage.

Die Busflotte der Koblenzer Verkehrsbetriebe GmbH umfasste im Dezember 2024 insgesamt **103 Niederflurbusse**, darunter

- **1 Solobus mit batterieelektrischem Antrieb (BEV):** Dieser wird mit 100% Ökostrom geladen. Somit gilt dieses Fahrzeug als „sauber“ und „emissionsfrei“ im Sinne der Clean Vehicles Directive (CVD) der EU.
- **53 Busse (32 Gelenk- und 21 Solobusse) mit Gasantrieb:** Diese werden mit Biomethan betankt. Somit gelten diese Fahrzeuge als „sauber“ im Sinne der CVD.
- **49 Busse (25 Gelenk-, 19 Solo- und 5 Minibusse) mit Dieselantrieb:** welche alle zumindest die Abgaswerte gemäß der Euro-Norm VI bzw. 6 d (oder gleichwertig) erfüllen, teilweise durch Nachrüstungen von SCR-Katalysatoren. Sie werden mit Dieselmotoren betankt, gelten somit als „konventionell“ im Sinne der CVD.

Alle koveb-Busse verfügen über ein einheitliches Ausstattungspaket hinsichtlich Fahrgastinformation und -komfort. Dazu gehören u. a. LED-Anzeigen außen, u. a. mit Liniennummern auf allen 4 Fahrzeugseiten, breite TFT-Bildschirme innen mit Anzeige von Liniennummer, Fahrtziel, Datum, Uhrzeit und den nächsten Haltestellen sowie einem Infotainment-Programm mit ÖPNV-Informationen, Baustellenhinweisen, Veranstaltungstipps und Werbung, Fahrgast-WLAN, USB-Ladesteckdosen an vielen Sitzplätzen sowie ein automatisches Fahrgastzählsystem (AFZS).

Haltestellen:

In den vergangenen Jahren wurden fast alle Haltestellen im Stadtgebiet sichtbar modernisiert, zumindest mit neuer Beschilderung und erweiterter Fahrgastinformation sowie Fahrplanaushangkästen im neuen, einheitlichen koveb-Design ausgerüstet. Viele Bussteige wurden zudem mit neuen Sitzgelegenheiten und Abfallbehältern ausgestattet.

Im Jahr 2024 waren von den rund 600 Haltepunkten (Bussteigen) im Stadtgebiet ca. 100 Haltepunkte vollständig barrierefrei und ca. 175 Haltepunkte mit Einschränkungen („bedingt“) barrierefrei gestaltet. Ein Verzeichnis der Haltestellen im Stadtgebiet und Angabe weiterer Ausstattungsmerkmale findet sich in Anhang A.

Für den barrierefreien Ausbau, die Haltestellenausstattung (Beschilderung, Fahrplankästen bzw. -vitriolen) sowie Reinigung, Wartung und Unterhalt der Haltestellen im gesamten Koblenzer Stadtgebiet ist die koveb verantwortlich. Die koveb bewirtschaftet ebenfalls die Wartehallen (Fahrgastunterstände), nachdem ein Vertrag zwischen der Stadt Koblenz und einem Drittunternehmen, das die Infrastruktur mittels Werbeeinnahmen finanziert hatte, ausgelaufen war und nicht verlängert wurde.

Ausgewählte Haltestellen wurden bereits und werden künftig vermehrt mit dynamischen Fahrgastinformations-Anzeigern (DFI-Anzeiger) ausgerüstet, die auf einen Blick die folgenden Abfahrten an dem betroffenen Bussteig in Echtzeit (also gemäß Betriebslage und inkl. möglicher Verspätungen) anzeigen.

Die ÖPNV-Betreiber der aus dem Umland einbrechenden Linien beteiligen sich mit Beiträgen je angefahrener Haltestelle am Ausbau und dem Erhalt der Haltestelleninfrastruktur. Das Anbringen der Abfahrtspläne und weiteren Linieninformationen an den Haltestellen verbleibt in der Verantwortung der jeweiligen Verkehrsunternehmen.

Der barrierefreie Ausbau von Bushaltestellen mit erhöhten Bordsteinen und kontrastreicher Bodengestaltung mit taktilen Elementen bleibt eine „Daueraufgabe“ und soll in den kommenden Jahren schrittweise weiter umgesetzt werden.

2.4.6

Tarif, Vertrieb und Kommunikation im ÖPNV

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 6). 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 190 bis 199.

Gemäß der Festlegung im NVP 2018 hat die Stadt Koblenz die Senkung der Preise um durchschnittlich 25% für die Netzfahrscheine des VRM im Stadtgebiet Koblenz (mit Zusammenfassung der o. g. Tarifwaben zum „Netz Koblenz“) seit 2021 umgesetzt. Dies betrifft die Tageskarte, 3-Tageskarte, Minigruppenkarte, Wochenkarten, Monatskarte (mit und ohne Abo) und 9-Uhr-Monatskarte (mit und ohne Abo), jeweils als Fahrkarten mit Gültigkeit für das gesamte Stadtgebiet.

Abbildung 6: Tarifübersicht Koblenz 2025

TARIFÜBERSICHT Koblenz 2025

gültig ab 1. Januar 2025

Fahrtreise (in Euro)

Der Rhein-Mosel-Tarif
für Bus+Bahn
(Auszug)

Fahrtreise	Tarifwaben Preisstufen	Zonen										Netz	
		1	2	3	4	5	6	7-8	9-10	9-10	>10	Koblenz	VRM
Einzelfahrt		2,50	4,00	5,10	6,50	8,00	9,50	11,00	13,20	15,80			
Ermäßigter Einzelfahrt*		1,50	2,40	3,10	3,90	4,80	5,70	6,60	7,90	9,50			
Einzelfahrt BahnCard		1,90	3,00	3,80	4,90	6,00	7,10	8,30	9,90	11,90			
Einzelfahrt eTicket**/VRM-MobilCard**		1,90	3,00	3,80	4,90	6,00	7,10	8,30	9,90	11,90			
Tageskarte		5,40	8,00	10,20	13,00	16,00	19,30	21,90	26,60	26,60	5,50	26,60	
3-Tageskarte		10,80	16,00	20,40	26,00	32,00	38,60	43,80	53,20	53,20	11,00	53,20	
Minigruppenkarte (ein Tag, bis zu 5 Personen)		9,70	13,30	20,50	26,30	30,50	30,50	30,50	30,50	30,50	9,90	30,50	
Wochenkarte		19,70	28,80	33,70	41,50	50,70	55,70	64,60	80,50	92,50	20,00	92,50	
Monatskarte		68,10	99,30	118,00	143,40	176,20	193,10	224,50	278,80	321,00	96,20	321,00	
Monatskarte im Abo		56,80	82,80	98,30	119,50	146,80	160,90	187,10	232,30	267,50	59,30	267,50	
Deutschlandticket (Monatsgebühr)					58,00 (gilt deutschlandweit im ÖPNV und SPNV)								
9-Uhr-Monatskarte***		47,60	70,40	81,90	101,80	121,70	132,90	156,20	190,30	218,40	64,20	218,40	
9-Uhr-Monatskarte im Abo***		39,10	58,40	68,30	85,30	101,60	111,20	130,20	158,90	182,20	39,30	182,20	
Schülerwochenkarte		14,80	21,60	25,30	31,10	38,00	41,80	48,50	60,40	69,40			
Schülermonatskarte		58,60	74,50	88,50	107,60	132,10	144,80	168,40	209,20	240,70			
Schülermonatskarte im Abo		58,30	62,00	73,80	89,70	110,10	120,60	140,40	174,30	200,60			
Schüler-Plus-Ticket (Jahresgebühr)****												116,00	
60-Plus-Ticket (Monatsgebühr)												85,40	
60-Plus-Ticket im Abo (Monatsgebühr)												71,20	

Haltestellen Überlappungszonen

190 Glocken Koo	193 Wissenweg An der Ringmauer Lützel Bahnhof Schülerplätze Baldurbrücke	196 Beekeler Straße L.-Ordn.-Straße St.-Elisabeth-Kirche Blücherstraße Franz-Wilhe.-Straße Hauptfriedhof Fossilstr.
191 Kondertal	194 Oberhorchheim	199 Fort Konstantin Hilberlingweg
192 Mozartstraße Anschützstraße Schützenhof Schützenstraße em/Kovob	195 Mutter-Boeth.-Haus Kapuzinplatz im Veichert Untere Rampe Sellenbachstraße	295 Sayn, Schloss Sayn, Schloss Kaiser-Wilhelm-Denkmal Sayn, Schlossstr.
193 Am Petersberg Bodenschwingplatz Langackerplatz	196 Winningen, alle Haltestellen (nicht im Netz Koblenz)	

5/15 Buslinie mit Nummer

— Bahnstrecke

101 Tarifwabe mit Überlappungszone in der Stadt Koblenz
(Netz Koblenz: Waben 101-107)

303 Tarifwabe mit Wabenummer außerhalb des Stadtgebietes

*Kinder zwischen 6 und einschließlich 14 Jahren
**25% Rabatt auf Einzelfahrt (VRM-MobilCard: 9 € Jahresgebühr)
***Gilt Mo.-Fr. ab 9.00 Uhr, Sa., So. und an Feiertagen ganztägig
****Gilt Mo.-Fr. ab 14.00 Uhr, Sa., So. und an Feiertagen ganztägig

Stand 12/2024, Änderungen vorbehalten

Das „eTicket“ der Koblenzer Verkehrsbetriebe GmbH stellt eine elektronische Geldbörse zum Erwerb von vergünstigten Einzelfahrscheinen dar. Das eTicket selbst wird kostenlos gegen einen Pfandbetrag abgegeben. Inhaber können damit beim Fahrpersonal Fahrtberechtigungen erwerben. Es wird ein Rabatt von 25 % eingeräumt. Das Angebot und die Gültigkeit des eTickets beschränken sich zzt. auf die Verkehrslinien der Koblenzer Verkehrsbetriebe GmbH. Alle fünf Jahre erfolgt eine Ticketerneuerung des Koblenzer eTickets, zuletzt in 2024.⁴⁸

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 Seilbahn⁴⁹.

Der Vertrieb der Fahrkarten erfolgt zum einen über Fahrkartenautomaten (beim SPNV), zum anderen in den Fahrzeugen (Verkaufsdrucker beim Fahrpersonal). Seit Anfang 2025 kann in den Bussen auch bargeldlos gezahlt werden. Der Online-Erwerb von Verbundtickets ist über die VRM-App sowie die DB-Navigator-App möglich.

Fahrkarten im Abo können 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 koveb GmbH, im Kunden-Service-Center Koblenz von DB Regio Bus oder im DB-Reisezentrum (Koblenz Hbf).

Neben dem VRM und meist den überregionalen Verkehrsunternehmen, wie DB oder Transdev, vertreibt auch die koveb ein eigenes Deutschlandticket. Dieses ist sowohl als Handy-Ticket mittels einer dafür vorgesehenen App als auch als Chipkarte erhältlich.

Die Koblenzer Verkehrsbetriebe GmbH unterhalten darüber hinaus weitere Verkaufsstellen für Wochen- und Monatszeitkarten im Stadtgebiet:

- koveb Bus-Infozentrum im Löhr-Center (Innenstadt)
- Koblenz Touristik im Forum Confluentes (Innenstadt)
- Kioskbetriebe Groß (Asterstein)
- Lehrmittel Köhler (Karthause)
- Meilenstein, DG Mittelrhein (Mitte)
- „Quads am Eck“ (Moselweiß)⁵⁰

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. Für den Stadtverkehr Koblenz zuständig sind die Koblenzer Verkehrsbetriebe GmbH (0261/402-20000, 0261/91163-333, www.koveb.de).

⁴⁸ Koblenzer Verkehrsbetriebe GmbH: <https://www.koveb.de/verkehrs-infos/jetzt-tauschen-das-neue-eticket-der-koveb-ist-da/> (letzter Abruf April 2024).

⁴⁹ VRM: <https://www.vrminfo.de/fahrkarten/tickets/freizeit-tickets/koblenz-card/> (letzter Abruf April 2024).

⁵⁰ Koblenzer Verkehrsbetriebe GmbH: <https://www.koveb.de/tickets-tarife/#accordion-2-1> (letzter Abruf April 2024).

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 Koblenzer Verkehrsbetriebe GmbH veröffentlichen pro Fahrplanjahr für ihre eigenen Linien ein Fahrplanheft.

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

Die Koblenzer Verkehrsbetriebe GmbH veröffentlichen für jedes Fahrplanjahr je einen schematischen Liniennetzplan für das „Tagnetz“ und das „Nachtnetz“ mit nahezu allen Haltestellen, der außer dem eigenen Linienangebot auch eine Darstellung der Stadt-Umland-Linien sowie Hinweise auf Zugangsstellen zum SPNV enthält. Außerdem wird ein Tarifübersichtsplan mit Fahrpreisen für das betreffende Bedienungsgebiet aufgelegt.

Der überregional agierende Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Nord steht mit den Fahrgästen über www.spnv-nord.de in Kontakt und informiert über Fachthemen insbesondere zum SPNV. Auf der Seite www.radbusse.de werden Buslinien mit erweiterter und reservierbarer Fahrradmitnahme im Norden von Rheinland-Pfalz präsentiert sowie neben der Buchungsmöglichkeit über Ziele und touristische Highlights entlang der RadBus-Routen informiert. Koblenz ist seit Juli 2024 Ausgangs- und Endpunkt der RadBus-Linie 466 „Hoher Westerwald“.

2.4.7 **Sonstige Mobilitätsangebote**

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

Weitere alternative bzw. ergänzende Mobilitätsangebote in der Stadt Koblenz sind:

- Park+Ride-Angebote zum Umstieg zwischen Pkw und Bus/Bahn
- Veranstaltungsverkehre (bspw. Lange Nacht der Museen) und
- Taxi- und Mietwagenbeförderung
- Carsharing
- Fahrradverleihsystem.

Fähr- und Schiffsverbindungen

Im Bereich der Stadt Koblenz werden die nachfolgenden Fähr- und Schiffsverbindungen betrieben (vgl. Tabelle 13):

Tabelle 13: Übersicht Schiffs- und Fährverbindungen

Fähre	Beschreibung
Rheinfähre	Personenfähre Altstadt - Ehrenbreitstein u. z. (Fa. Gilles), Ostern – Oktober, Mi-So
Moselfähre	Personenfähre Deutsches Eck – Lützel (Campingplatz) u. z. („Liesel“) April – Oktober
Linie 10200	Koblenz - Boppard - St. Goarshausen - Kaub - Rüdesheim (- Mainz) und zurück (Köln-Düsseldorfer, April - Oktober)
Linie Goldstück	Brodembach - Koblenz und zurück (MS Goldstück, Mi April – Oktober)
Gilles PS	Koblenz – Vallendar
Linie PS	Cochem – Burgen - Koblenz und zurück (Personenschiffahrt Gebr. Kolb oHG, Mai - Oktober)

Auf der Rheinfähre zwischen der Altstadt und Ehrenbreitstein sind Tickets des VRM zur Mitfahrt gültig.

Schrägaufzug (Festungsaufzug)

Der Festungsaufzug Ehrenbreitstein verkehrt zwischen der Bushaltestelle Festungsaufzug/DJH und der Festung Ehrenbreitstein (Eingang Jugendherberge) ganzjährig und täglich zwischen 6:00 Uhr und 1:00 Uhr. Betreiberin ist die Koblenzer Verkehrsbetriebe GmbH. Im Festungsaufzug werden alle Fahrausweisarten mit Gültigkeit in der Tarifwabe 106 inkl. der Tarif- und Beförderungsbedingungen des VRM-Verbundtarifs anerkannt. Inhaber einer gültigen VRM-Fahrkarte wie beispielsweise Tages-, Wochen-, Monatskarte im Abo, eines Rheinland-Pfalz-/ Saarland-Tickets oder Deutschlandtickets können den Schrägaufzug kostenlos nutzen⁵¹.

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 März bis Oktober und ganzjährig an Samstagen, Sonn- und Feiertagen (9:30 Uhr bis 19:00 Uhr). An Groß- und Sonderveranstaltungen gelten zusätzliche Verkehrszeiten. Betreiberin ist die Fa. Skyglide Event Deutschland GmbH.

Park+Ride

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 14).

Tabelle 14: Park+Ride-Möglichkeiten im Stadtgebiet Koblenz⁵²

P+R	Linien
EPG Arena, Oberwerth	3/13, 670
Hochschule/Schulzentrum, Karthause	2/12, 615, 620, 621
Uni/Winninger Str., Metternich	3/13, 4/14, 35
Kurt-Schumacher-Brücke, Moselweiß	3/13, 4/14

⁵¹ koveb: <https://www.koveb.de/festungsaufzug/#accordion-1-5> (letzter Abruf April 2024)

⁵² Stadt Koblenz: <https://www.koblenz.de/umwelt-und-planung/mobilitaet/parken-in-koblenz/park-ride/> (letzter Abruf April 2024).

Taxi- und Mietwagenbeförderung

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

- Hauptbahnhof
- Löhr-Center
- Zentralplatz
- Forum Mittelrhein
- Altengraben
- Schüllerplatz
- Talstation Festungsaufzug
- Konrad-Adenauer-Ufer
- Hotel Mercure
- Potsdamer Straße
- an allen Krankenhäusern.

Bei Veranstaltungen werden zusätzlich die EPG Arena, Messeplatz, das Café Hahn und die Rhein-Mosel-Halle als Halteplätze angefahren⁵³.

Darüber hinaus gibt es weitere Personenbeförderungsanbieter (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**. Laut Stadt Koblenz sind insgesamt 14 Stationen im Stadtgebiet von Koblenz verteilt. Im Jahr 2023 sind zusätzliche Stationen dazugekommen, weshalb *momentan* 27 Fahrzeuge zur Verfügung stehen. Bis Ende 2025 sollen 60 Fahrzeuge in Betrieb genommen werden. Die Kosten belaufen sich ab 2,40 € die Stunde und 0,31 € pro gefahrenen Kilometer⁵⁴ ⁵⁵. In Koblenz wird die Variante des stationsgebundenen Carsharings angeboten. Die derzeitigen Carsharing-Stellplätze sind in Tabelle 15 aufgelistet⁵⁶.

⁵³ https://www.taxi-koblenz.org/?gad_source=1&gclid=EAlaIqOb-ChMI8v3976W8hQMvWORBAh0Lcg--EAAYASAAEgLB5fD_BwE (letzter Abruf April 2024).

⁵⁴ Stadt Koblenz: <https://www.koblenz.de/umwelt-und-planung/mobilitaet/carsharing-mitfahren/> (letzter Abruf April 2024).

⁵⁵ <https://www.book-n-drive.de/preise/> (letzter Abruf April 2024)

⁵⁶ <https://web.book-n-drive.de/station/406467/@50.34851,7.5900378,16z> (letzter Abruf 2024)

Tabelle 15: Carsharing Stellplätze in Koblenz

Ort	Anzahl	Typ
Altstadt		
Florinsmarkt 9	2	Verbrenner
Löhrondell 6	2	Verbrenner
Schloßstraße 5	1	Verbrenner
Willi-Hörter-Platz 1 (Rathaus)	2	E-Fahrzeug Verbrenner
Lützel		
Brenderweg 17-21	1	Verbrenner
Metternich		
Osterhausstraße 1	1	Verbrenner
Mitte		
Bahnhofstraße 47	4	Verbrenner
Moltkestraße 3	1	Verbrenner
Niederberg		
Niederberger Höhe 1 c	1	E-Fahrzeug
Rauental		
David-Roentgen-Straße 10	2	Verbrenner
Süd		
HBF, Frankenstraße 21	2	Verbrenner
HBF, Westseite	1	Verbrenner
Hohenzollernstraße 127	1	Verbrenner
Kurfürstenstraße 66	2	Verbrenner
Kurfürstenstraße 71	3	Verbrenner
St.-Josef-Straße 18	2	Verbrenner

Ebenfalls hat der Carsharing-Anbieter **KM-Autovermietung** eine Station in der Stadt Koblenz⁵⁷. Die Fahrzeuge des Anbieters können über das DB-Carsharing-Portal „Flinkster“ und direkt bei „book-n-drive“ gebucht werden.

Fahrradverleihsystem

Neben Carsharing entwickelt sich in Koblenz auch das „Bikesharing“ als relevante Ergänzung zum ÖPNV, nützlich vor allem für Gäste in der Stadt sowie für Gelegenheits-Radfahrende. In Koblenz hat der lokale Anbieter **Rhein Bike** ein Stationsnetz aufgebaut und weitet dieses und die Anzahl der schwarzen Fahrräder mit Korb am Lenker zzt. sukzessive aus. Verleihstationen bestehen zzt. an folgenden Standorten⁵⁸:

- Löhrstraße 139/Nähe Hauptbahnhof (Ladenlokal Rhein Bike)
- Forum Confluentes (Zentralplatz)
- Rizzastraße
- Löhrondell
- Hotel Mercure
- TZK an der Universität/Stattstrand
- Hohenzollernstraße/Neversstraße
- Am Wöllershof
- Knaus Campingpark in Lützel
- Moselweißer Straße/Bechelstraße
- Hotel Contel am Moselbogen
- Fährhaus am Moselstausee.

⁵⁷ <https://www.km-autovermietung.de/de/unternehmen/koblenz> (letzter Abruf Juni 2024)

⁵⁸ Jahresbericht 2024 „Radfahren in Koblenz“; unter: <https://www.koblenz.de/umwelt-und-planung/mobilitaet/radfahren-in-koblenz/aktuelles/jahresbericht-2024/>

2.5 **Fahrgastaufkommen**

Für die Sicherstellung und Weiterentwicklung eines bedarfsgerechten und nachfrageorientierten ÖPNV ermittelt die koveb die Fahrgastnachfrage auf den Linien im Stadtverkehr Koblenz mittels Automatischer Fahrgastzählssysteme (AFZS). Alle Regelfahrzeuge verfügen über entsprechende Einrichtungen, wobei die mittlere Zählquote real bei etwa 95 % liegt (Abweichungen entstehen z. B. durch Fehlfunktionen, äußere Störeinflüsse oder Einsatz eines Reservefahrzeugs).

Durch AFZS erfolgt die automatische Erfassung der Fahrgäste und Ableitung statistisch belastbarer Nachfragedaten. Somit liegen der Stadt Koblenz liniengenaue und kontinuierlich erhobene Daten der Fahrgastnachfrage vor.

Die Auswertung der Daten erfolgte für das Jahr 2019 – damals noch mit geringerer AFZS-Zählquote und durch ein externes Büro hochgerechnete Daten – sowie für die Jahre 2020 bis Ende 2023. Aufgrund der mit der Pandemie verbundenen Einschränkungen in den Jahren 2020 und 2021 war die Fahrgastnachfrage in beiden Jahren erkennbar abrupt eingebrochen und damit für längerfristige Aussagen zur Nachfrageentwicklung nicht geeignet. Im Jahr 2022 erholen sich die Fahrgastzahlen zunächst langsam, sind aber bald von einer deutlichen Steigerung geprägt.

Nachfolgend wird das Fahrgastaufkommen für das gesamte Jahr 2023 dargestellt sowie ein Vergleich zum Jahr 2019 gezogen, um die Entwicklung der Nachfrage mit dem seit Dezember 2020 in Betrieb befindlichen Busnetz zum vorhergehenden Angebot ableiten zu können.

Im Jahr 2023 sind im Stadtverkehrsnetz Koblenz allein auf den Linien der Koblenzer Verkehrsbetriebe rund 9,5 Millionen Fahrgäste unterwegs. Dies entspricht im Mittel ca. 26.000 Reisenden im Busverkehr pro Tag.

2.5.1 **Liniennachfrage im Stadtverkehr**

In Tabelle 16 werden die jährlich erhobenen Fahrgastzahlen je Liniengkorrridor aufgeführt.⁵⁹ Die Linie 2 beinhaltet beispielsweise ebenfalls die Nachfragewerte der Linie 12 sowie der Nachtlinie N2.

Hinweis: Der Vergleich für die einzelnen Liniengkorridore miteinander zum Jahr 2019 ist aufgrund der zum Teil deutlich abweichenden Linienvläufe zwischen dem alten und dem neuen Liniennetz (bis und ab Dezember 2020) trotz annähernder Zuordnung der Teilstrecken in einigen Fällen nur eingeschränkt aussagekräftig. Der Vergleich der gesamten Fahrgastzahlen und Fahrgastentwicklung über den Zeitraum ist jedoch möglich.

⁵⁹ Auswertung der automatischen Fahrgastzählung für die Jahre 2019 sowie 2022, 2023 und 2024. Die Fahrgastzahlen für die Jahre 2020 und 2021 sind aufgrund Pandemie-bedingter Angebotseinschränkungen und in Folge dessen geringerer Nutzung für den Vergleich nicht aussagekräftig.

Tabelle 16: Fahrgastzahlen je Linie im Stadtverkehr Koblenz⁶⁰

Tag- und Nachtlinien (Bezug: Netz ab Dezember 2020)	2019 (altes Netz)	2022	2023	2024
2/12	2.164.158	2.102.235	2.410.074	2.425.224
3/13	865.046	757.976	872.002	990.702
4/14	570.736	589.885	654.800	715.497
5/15	1.071.231	1.383.226	1.500.853	1.647.221
6/16	1.066.074	1.030.328	1.248.220	1.356.139
7	393.362	405.674	505.352	596.760
8	786.191	805.211	903.937	1.015.616
9/19	770.985	875.589	999.394	1.133.524
10	361.583	215.670	231.114	257.638
26	-	43.314	44.825	44.951
27	-	32.043	40.254	44.860
29	-	16.178	17.153	16.288
E-Wagen	408.820	373.262	417.294	437.267
N2	-	14.153	15.543	17.876
N3	-	19.967	21.943	25.779
N5	4.435	9.995	10.881	15.912
N6	2.827	10.606	12.906	15.339
N7	-	11.486	14.049	19.031
N8	4.343	-	-	-
N9	3.100	11.610	13.808	18.371
Gesamt	8.472.891	8.708.407	9.934.399	10.793.994
Anteil Taglinien (inkl. E)	8.458.186	8.630.590	9.845.270	10.681.687
Anteil Nachtlinien (N)	14.705	77.817	89.129	112.307

Im Jahr 2024 sind im Stadtverkehrsnetz Koblenz auf den Linien der Koblenzer Verkehrsbetriebe rund 10,8 Millionen Fahrgäste unterwegs. Dies entspricht im Mittel ca. 29.500 Reisenden im Busverkehr pro Tag.

Nach den Pandemie-bedingten Einschränkungen bei Angebot und Nachfrage in den Jahren 2020 und 2021 wurde im Jahr 2022 in etwa wieder das Nachfrageniveau des Jahres 2019 erreicht, allerdings mit einem in der Zwischenzeit neu konzipierten Busnetz. In den Folgejahren haben sich daher die Fahrgastzahlen deutlich erhöht: um rd. 14% im Jahr 2023 zu 2022 und nochmals um ca. 9% in 2024 zu 2023. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass das Fahrtenangebot im Verlauf des Jahres 2024 an mehreren Tagen aufgrund von Streikmaßnahmen eingeschränkt war, was auf den meisten Linien zu kurzzeitigen Nachfragerückgängen führte und sich in der Gesamtbilanz entsprechend niederschlägt.

Die **Linie 2/12** weist mit einem Wert von ca. 2,45 Millionen im Jahr 2024 die **deutlich meisten Fahrgäste** auf und verfügt an allen Verkehrstagen meist durchgehend über eine

⁶⁰ Werte gemäß koveb-Auswertung, Stand 25.04.2025, Abweichungen bei den Summen sind rundungsbedingt. Hinweis: Fahrten wurden nicht berücksichtigt, wenn Zählergebnisse nicht verwendbar waren oder Fahrzeuge ohne Zählgerät eingesetzt wurden. Die nicht vorhandenen Daten der betreffenden Fahrten wurden linear hochgerechnet.

hohe Auslastung. Die Tendenz zur Stagnation zeigt aber auch, dass aufgrund der Kapazitätsgrenzen größere dauerhafte Nachfragesteigerungen hier bei unverändertem Angebot in Zukunft nicht mehr zu erwarten sein dürften.

Bei den anderen Stadtverkehrslinien zeigt sich seit 2022 überwiegend ein **stetiges, mehr oder weniger starkes Fahrgastwachstum** im Jahresvergleich.

Die **Linie 5/15** konnte mit über 1,6 Millionen Fahrgästen in 2024 vor allem durch die Erweiterung auf die Pfaffendorfer Höhe und den Asterstein erheblich gestärkt werden. Ähnliches gilt für die **Linie 9/19** mit zuletzt über 1,1 Millionen jährlichen Fahrgästen nach Verdichtung zum 15-Minuten-Takt und Erweiterung um die Anbindung der Niederberger Höhe sowie Ausdehnung über die Goldgrube bis Moselweiß.

Der Rückgang der Fahrgastzahlen bei der **Linie 10** im Vergleich zu 2019, die im neuen Busnetz nicht mehr direkt bis zum Hauptbahnhof fährt, konnte durch Nachfragezuwächse u. a. bei den Linien 8 und 9/19 mehr als kompensiert werden.

Die neuen **Stadtteillinien 26, 27 und 29**, mit denen seit Dezember 2020 die vorher rein „sternförmig“ auf das Zentrum gerichtete Linienstruktur erstmals um Querverbindungen erweitert wurde, beförderten im Jahr 2024 zusammen insgesamt deutlich über 100.000 Fahrgäste. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass diese Linien jeweils nur montags bis samstags im 60-Minuten-Takt bedient werden. Positiv entwickelt haben sich dabei die Linien 26 und 27 mit jeweils rd. 45.000 Fahrgästen über das Jahr. Im Vergleich dazu fällt die Linie 29 als „Höhenverbindung“ auf der rechten Rheinseite mit rd. 16.000 Fahrgästen pro Jahr bisher zurück.

Für den Vergleich der Fahrgastentwicklung der **Nachtbuslinien N2 bis N9** ist die in 2019 noch erheblich geringere Ausprägung des Angebots zu beachten. Seit Dezember 2020 verkehren zwischen 23:30 und 0:30 Uhr die Nachtbusse täglich. Seit ca. 2022, nach Ende der Pandemie-bedingten Einschränkungen, ist das zusätzliche Angebot am Wochenende mit nunmehr 4 Fahrten statt 1 Fahrt pro Linie im alten Netz deutlich ausgeweitet worden. Hier zeigt sich im Vergleich der Jahre 2022, 2023 und 2024 ein anhaltend starkes Wachstum der Nachfrage im Nachtverkehr. Somit nutzen inzwischen über 110.000 Fahrgäste jährlich den Stadtverkehr für Fahrten nach 23:30 Uhr.

Grundsätzlich ist die **Vergleichbarkeit der absoluten Werte** zwischen den Linien innerhalb eines Jahres nur eingeschränkt sinnvoll, da sich die einzelnen Linien zum Teil erheblich um die Anzahl der Verkehrstage pro Jahr, Betriebsstunden bzw. Fahrten pro Tag, Linienlängen bzw. Anzahl Haltestellen sowie Kapazität der eingesetzten Fahrzeuge unterscheiden. Für vertiefende Analysen wären deshalb auch relative Vergleichsgrößen, z. B. Anzahl der Fahrgäste pro Betriebstag und Fahrt oder pro Fahrplan-Kilometer, heranzuziehen.

2.5.2 Haltestellennachfrage im Stadtverkehr

In Tabelle 17 werden die erhobenen Fahrgastzahlen der Haltestellen in Koblenz mit den meisten einsteigenden Fahrgästen im Jahr 2023 aufgeführt.⁶¹

⁶¹ Auswertung der automatischen Fahrgastzählung für die Jahre 2019 und 2023

Tabelle 17: „Top 30“ Haltestellen Koblenz (Einsteiger im Stadtverkehr)

Haltestellen „Top 30“ Koblenz	Einsteiger 2023	Einsteiger 2019	Platzierung 2023	Platzierung 2019	Einsteiger/Fahrt 2023
Zentralplatz/Forum	1.364.541	602.751	1	2	5,39
Bf. Mitte/Löhr-Center	1.319.087	891.512	2	1	5,54
Hauptbahnhof	586.591	283.817	3	4	3,63
Balduinbrücke	180.072	382.202	4	3	1,81
Universität	170.401	22.510	5	88	3,20
Bundesarchiv	115.269	79.497	6	23	3,15
Otto-Falckenberg-Str.	110.372	139.166	7	10	2,66
Christuskirche	109.983	219.788	8	5	0,86
Brüderkrankenhaus	104.608	115.130	9	16	1,65
Brenderweg	103.119	68.159	10	28	2,52
Rhein-Mosel-Halle	101.326	146.083	11	9	0,75
Marienhof	101.310	89.687	12	19	1,81
Kapuzinerplatz/Fähre	80.710	135.540	13	11	0,78
St.-Elisabeth-Kirche	84.761	116.485	14	15	1,49
Uni/Winninger Str.	77.846	167.371	15	6	1,46
Hauptbahnhof West	75.428	157.369	16	8	2,08
Blücherstr.	68.888	85.504	17	21	1,23
Stadttheater/Schloss	68.375	125.647	18	12	0,53
Hüttenstück	68.139	75.411	19	24	1,71
Heiligenweg	68.116	38.853	20	50	1,67
Ehrenbreitstein Bf.	65.238	60.837	21	33	0,75
Güls Alte Schule/Bf.	64.788	36.312	22	53	2,75
Hochschule/Schulz.	59.884	61.732	23	32	2,19
Kemperhof	57.043	43.494	24	44	1,39
Magdeburger Str.	56.623	45.234	25	41	1,75
Memeler Str.	55.187	105.796	26	17	1,35
Löwentor	53.089	51.719	27	37	2,36
Greifswalder Str.	52.985	40.916	28	48	1,28
Messeplatz	51.780	26.417	29	71	1,31
Kirmesplatz	50.930	32.074	30	58	2,17

2.6 Erhebungen/Befragungen im Rahmen der Bedarfsanalyse

2.6.1 Studie „Mobilität in Deutschland“

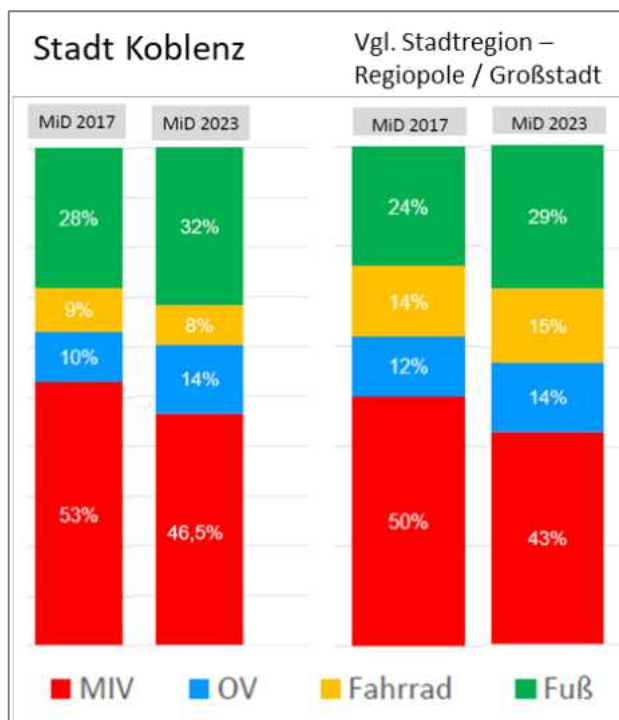
Die bundesweite Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) wird im Abstand von sechs Jahren fortgeschrieben. Nach der Basisstichprobe aus dem Jahr 2017 liegt nunmehr eine aktualisierte Studie aus dem Erhebungsjahr 2023 vor⁶². Die bundesweite Studie wird

⁶² Vgl. Publikationen unter: <https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/publikationen2023.html>; hier: MiD 2023 Regional – Wie fallen die regionalen Ergebnisse aus?

durch regionale Studien ausgestockt, die zeitgleich in teilnehmenden kleinen Städten, Regionen, Verkehrsverbänden, Landkreisen, mittleren und sehr großen Städten durchgeführt wird. Die kreisfreie Stadt Koblenz hat sich an den regionalen Studien beteiligt.

Die Ergebnisse der MiD-Auswertung für die Stadt Koblenz werden hier auszugsweise auf die Ermittlung des Modal Split, der Verteilung der Wege im Personenverkehr auf verschiedene Verkehrsmittel, wiedergegeben (s. Abbildung 7).

Abbildung 7: Modal Split in Koblenz im Vergleich zu 2017 und mit anderen Städten



Folgende Erkenntnisse lassen sich mit Bezug zum Öffentlichen Verkehr (ÖV) aus dem Modal Split-Vergleich ableiten:

- In Koblenz hat sich der ÖV-Anteil an allen Wegen in den Jahren 2017 bis 2023 um 40 % erhöht.
- Im Jahr 2023 wurden – im Gegensatz zu 2017 – mit 53,5 % mehr als die Hälfte aller Wege in Koblenz im Umweltverbund, d. h. zu Fuß, im Öffentlichen Verkehr oder mit dem Fahrrad, zurückgelegt. Eine maßgebliche Rolle spielt dabei die Entwicklung bei der Nutzung des ÖPNV und bei den zurückgelegten Fußwegen im Stadtgebiet.
- Die MiD-Werte am Modal Split für 2023 liegen bereits sehr nahe am „Fortschrittsszenario 2030“ gemäß dem Zielwert im Verkehrsentwicklungsplan Koblenz von 2018 (vgl. Abbildung 10 in Kap. 3.2.1).
- Auch im Vergleich mit anderen Städten der Größenordnung und Struktur ähnlich Koblenz (unter den Teilnehmerstädten der MiD-Regionalstudien) stellt sich der erreichte ÖV-Anteil am Modal Split in Koblenz gut dar, insbesondere als Großstadt, deren Öffentlicher Verkehr maßgeblich (vor allem) mit Bussen bedient wird, und nicht (in bedeutendem Anteil) mit Straßenbahnen oder dicht getakteten U- bzw. S-Bahn-Netzen.

2.6.2 Bürgerpanel

Das Koblenzer Bürgerpanel wird im zweijährigen Zyklus durchgeführt. Es dient der Erhebung und Analyse unterschiedlicher Meinungsbilder von Teilnehmenden zu zehn definierten Themenfeldern⁶³:

- Allgemeine Aspekte der Lebensqualität
- Zufriedenheit mit infrastrukturellen und Dienstleistungsangeboten, mit Umweltgegebenheiten und mit der Barrierefreiheit im Stadtgebiet
- Zufriedenheit mit den verschiedenen Aspekten des Verkehrs in Koblenz
- Verfügbarkeit von ÖPNV-Tickets und Verkehrsmittelnutzung im Alltag
- Wohnsituation und Umzugsperspektiven
- Stadtverwaltung, Kommunalpolitik und Bürgerbeteiligung
- Ehrenamtliches Engagement
- Einkaufsverhalten
- Image der Stadt
- Sonderthemen
- + 380 Einzelaspekte...

Im März 2024 veröffentlichte die Fachdienststelle Kommunalstatistik und Stadtforschung der Stadtverwaltung Koblenz die zum vierten Mal erfolgte Bürgerumfrage, bei der die Zahl der Befragten bei knapp 3.930 Personen lag. Das Ergebnis zeigt, dass eine deutliche Mehrheit der Befragten grundsätzlich mit dem Leben in der Stadt Koblenz zufrieden ist.

Die Zufriedenheit bezüglich „Öffentlicher Nahverkehr“ ist merklich gestiegen: Erstmals seit 2006 ist die Mehrheit der Befragten mit dem ÖPNV vor Ort zufrieden. Dies kann ein Indiz dafür sein, dass die mit dem letzten NVP beschlossenen und umgesetzten Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV damit verbundene Ziele erreichen und von der Bevölkerung augenscheinlich angenommen werden. Allerdings sind weiterhin ca. 70 % der Befragten mit dem Punkt *Preisgestaltung der Linienbusse* unzufrieden. Maßnahmen zur angestrebten Reduktion des motorisierten Individualverkehrs zeigen offenbar die gewünschte Wirkung, da sich die Bevölkerung insbesondere bei Fahrten in die Innenstadt zunehmend für den ÖPNV bzw. den Bus als Verkehrsmittel der Wahl entscheidet.

Bei den folgenden Themenfeldern wurde eine Steigerung der Zufriedenheit im Vergleich zur 2021 durchgeführten Befragung und eine hohe Zufriedenheit bei erstmalig abgefragten Sachverhalten registriert (s. Abbildung 8):

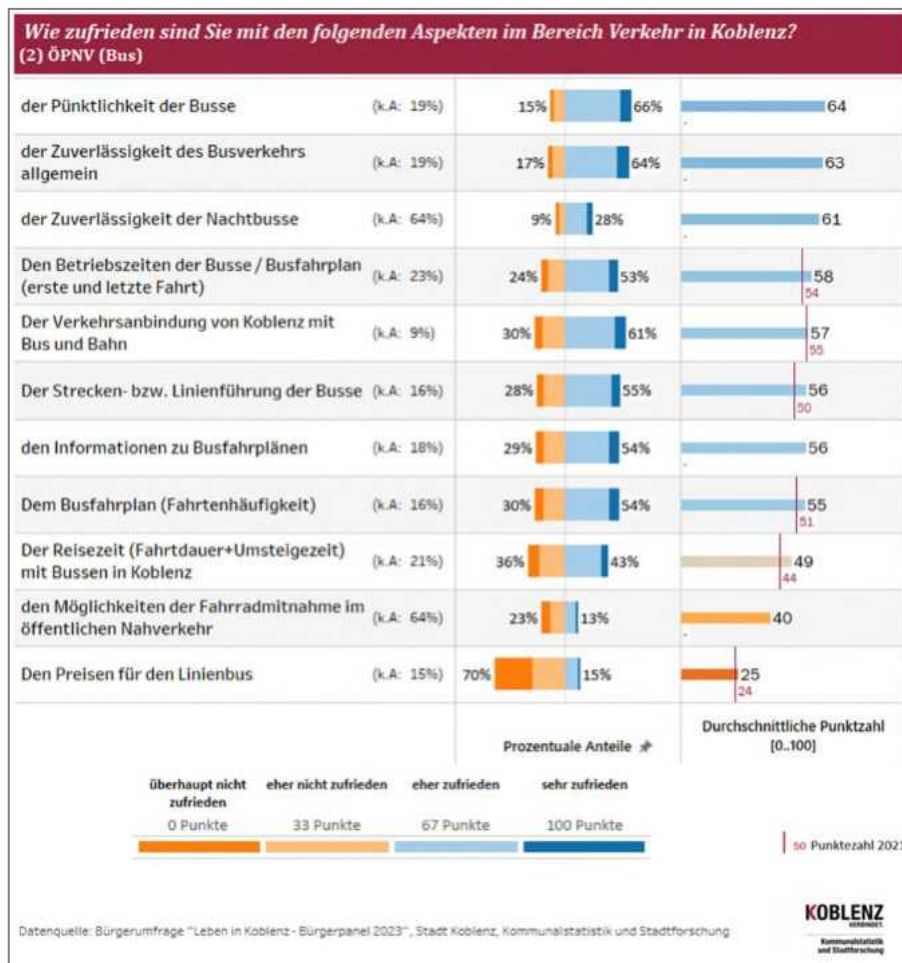
- Pünktlichkeit der Busse
- Zuverlässigkeit des Busverkehrs
- Strecken- bzw. Linienführung der Busse
- Verkehrsanbindung von Koblenz mit Bus und Bahn
- Barrierefreiheit an Bushaltestellen.

Folgende Themenbereiche sind (noch immer) von Unzufriedenheit geprägt:

- Preise für den Linienbus
- Möglichkeiten der Fahrradmitnahme
- Reisedauer (Fahrtdauer + Umsteigezeit).

⁶³ <https://www.koblenz.de/rathaus/verwaltung/statistische-informationen/umfragen/buergerpanel/> (letzter Abruf Mai 2024)

Abbildung 8: Differenzierte Bewertung des ÖPNV



2.6.3 Fahrgastbefragungen der koveb

In den Jahren 2020 und 2021 führten die Koblenzer Verkehrsbetriebe GmbH jeweils eine Fahrgastbefragung durch, in welcher folgende Punkte eine primäre Rolle spielen⁶⁴:

- Fahrgäste der koveb
- Bekanntheit der koveb
- Imagegewinn
- Zufriedenheitswerte
- Bewertung koveb-Buslinien
- Fahrgastinformation
- Haltestellen
- Tarife und Fahrkarten
- Verbindungen
- Fahrzeuge
- Fahrpersonal.

⁶⁴ <https://www.koveb.de/bilder-pdfs/ueber-uns/220330-praesentation-fahrgaststrukturana-lyse.pdf?cid=2ivt> (letzter Abruf Mai 2024)

Die Bekanntheit sowie der positive Eindruck des Unternehmens sind gestiegen. Hinsichtlich der Zufriedenheitswerte ist der Durchschnitt der Nutzerzufriedenheit um 12% gestiegen, sodass 2021 78% der Nutzer*innen zufrieden sind. Besonders in puncto Tarife und Fahrkarten, Serviceorientierung und Kundenservice macht sich dies bemerkbar. (Siehe Abbildung 9).

Abbildung 9: Zufriedenheitswerte koveb in 2021 und Entwicklung seit 2020

Fahrzeuge	1	12	58	28	↗	+15%
Erreichen der üblichen Ziele	1	13	60	23	↗	+ 4%
Fahrtenangebot	1	17	59	19	↗	+ 8%
Fahrpersonal	2	17	58	20	↗	+12%
Verbindungen	2	17	56	21	↗	+ 4%
Info zu Fahrplan/Verbindungen	1	20	53	22	↗	+ 8%
Haltestellen	1	20	56	20	↗	+ 7%
Kundenservice	1	19	51	13	↗	+18%
Serviceorientierung	1	25	53	11	↗	+23%
Tarifen und Fahrkarten	4	24	44	13	↗	+25%
Beitrag zum Klimaschutz	1	19	46	12	--	--
Insgesamt	3	18	65	13	↗	+12%

2020 wurden Linien mit hohem Besetzungsgrad zu den Stoßzeiten eher schlechter bewertet. Bei der vorliegenden Befragung wird deutlich, dass der punktuelle Betrieb von Einsatzwagen zu einer Entlastung führt und die Nutzerzufriedenheit angehoben werden konnte. Nun werden Linien bemängelt, die möglicherweise durch Baustellen beeinträchtigt werden.

Hinsichtlich der Fahrgastinformation stieg die Zufriedenheit in Bezug auf *Information über das Internet* um fast das Doppelte an. Auch die Nutzerzahlen des Interaktiven Liniennetzplans steigen. Weitere Verbesserungen werden durch dynamische Fahrgastinformation erwartet. Ebenso die Ausweitung von Linien, Fahrten und Verbindungen führte zu einer Verbesserung der Zufriedenheit.

Eine weitergehende Analyse und Bewertung der Fahrgastbefragungen ist in Kap. 4.4 zu finden.

3. Anforderungsprofil

Ausgehend von den verkehrspolitischen Ziel- und Rahmenvorgaben werden in diesem Kapitel grundsätzliche Vorgaben an den ÖPNV und der Mobilität im Stadtgebiet Koblenz verbindlich festgelegt. Diese umfassen die Definition der Netzstruktur, der Leistungs-, Qualitäts- und Organisationsvorgaben für den ÖPNV im Zuständigkeitsbereich der Stadt Koblenz sowie Anforderungen an den SPNV und ÖPNV im regionalen Kontext.

3.1 Verkehrspolitische Rahmenvorgaben

Die wesentlichen verkehrspolitischen Rahmenvorgaben für den NVP aus übergeordneten rechtlichen Vorgaben und Beschlüssen aus der Kommunalpolitik werden nachfolgend zusammengefasst. Die für den ÖPNV in der Stadt Koblenz maßgeblichen verkehrspolitischen Rahmenvorgaben leiten sich konkret ab

- aus bundes- und landesrechtlichen Vorgaben (PBefG, NVG Rheinland-Pfalz),
- übergeordneten Planwerken der Regional- und Landesplanung sowie
- kommunalpolitischen Konzepten und Zielvorstellungen, insbesondere der VEP 2030.

3.1.1 Bundes- und landesweite Zielvorgaben

Für die im NVP zu treffenden Aussagen und Festlegungen sind zunächst die bundesweiten Vorgaben im PBefG (vgl. Tabelle 1) zu beachten.

Mit dem Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz) zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (Clean-Vehicles-Directive) werden feste Quoten je nach Referenzzeitraum für die Beschaffung u. a. von ÖPNV-Bussen im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge vorgegeben. Die Mindestanforderungen für emissionsarme („saubere“) und emissionsfreie Busse im ÖPNV liegen für den ersten Referenzzeitraum bis Ende 2025 bei 45% aller neu beschafften Fahrzeuge. Für den zweiten Referenzzeitraum bis Ende 2030 liegt die entsprechende Quote bei 65%. Mindestens die Hälfte der Quote muss durch emissionsfreie Fahrzeuge erfüllt werden. Außerdem sind Öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber zur Dokumentation ihrer Beschaffungen im Sinne des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz verpflichtet.

Im Nahverkehrsgesetz des Landes Rheinland-Pfalz sind Zielvorgaben und allgemeine Leitlinien für den landesweiten ÖPNV festgelegt. Die für die Stadt Koblenz relevanten gesetzlichen Anforderungen sind in nachfolgender Tabelle 18 zusammengefasst.

Tabelle 18: Vorgaben und Anforderungen für den ÖPNV in Rheinland-Pfalz⁶⁵

Stichwort	§ 1 – Ziele
Ziel des NVG	Schaffung eines öffentlichen Mobilitätsangebotes über alle Verkehrsträger hinweg
Grundversorgung	Der öffentliche Personennahverkehr ist Hauptbestandteil moderner und umweltbewusster Mobilität. Er soll als Bestandteil der Daseinsvorsorge im gesamten Landesgebiet im Rahmen eines flächendeckenden, integrierten, vertakteten und angebotsorientierten Gesamtverkehrssystems mit aufeinander abgestimmten Fahrplänen als ein vollwertiges, attraktives, umweltfreundliches, barrierefreies und zukunftsfähiges Verkehrssystem zur Verfügung stehen, das gleichwertige Lebensverhältnisse im gesamten Landesgebiet unterstützt.
Barrierefreiheit	Die Belange von Menschen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind, sind nach Maßgabe des PBefG zu berücksichtigen und mit den dort genannten Fristen und Zielen umzusetzen.
Klimaschutz	Durch den Ausbau, die stärkere Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs und die Verwendung neuer Technologien wie den Einsatz umweltfreundlicher Antriebe, soll ein wichtiger Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität sowie zur Erreichung klimapolitischer Ziele geleistet werden.
Vorrangsystem	Beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur soll dem öffentlichen Personennahverkehr in den Verdichtungsräumen und großen Städten Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden, um letzteres zurückzuführen.
Raumplanung und Landesplanung	Die Erfordernisse der Raumordnung und die Ziele der Landesplanung sind im Anwendungsbereich dieses Gesetzes zu beachten. Im Rahmen der Bauleitplanung soll auf eine vorrangige und frühe Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr geachtet werden.
Landesübergreifende Angebote	Ein Tarif für das gesamte Landesgebiet und nach Möglichkeit für die angrenzenden Bereiche, unabhängig von bestehenden Verbundgrenzen, ist mittelfristig anzustreben. Ziel dieses Gesetzes ist die Schaffung eines öffentlichen Mobilitätsangebotes über alle Verkehrsträger hinweg.
Stichwort	§ 4 – Anforderungen an die Ausgestaltung von Nahverkehrsangeboten
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. Der Schülerverkehr soll nach Möglichkeit vollumfänglich in den Linienverkehr integriert werden. Das Angebot soll grundsätzlich an allen Wochentagen und abends vorgehalten werden. Das Weitere regelt der Landesnahverkehrsplan.
Entwicklung Ausbau	Neuinvestitionen sollen dem Stand der Technik, den Belangen des Umweltschutzes und den Anforderungen an Sicherheit und Barrierefreiheit entsprechen.
Leistungsmerkmale	Technische Lösungen zur Steigerung der Nutzerfreundlichkeit des Systems und zur Senkung bestehender Zugangshemmnisse sollen weiterentwickelt und eingesetzt werden. Kurze Reisezeiten, Anschlusssicherheit, kundenfreundliche Vertriebslösungen sowie aktuelle Fahrgastinformationen sind hier anzustreben.
Verbundtarif	In Verbundgebieten ist jeder Aufgabenträger dazu verpflichtet, mindestens einen rheinland-pfälzischen Verbundtarif anzuwenden.

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

⁶⁵ Landesgesetz über den ÖPNV: Nahverkehrsgesetz - NVG vom 13. Februar 2021.

3.1.2 Landesplanung und Landesentwicklung

Das Landesplanungsgesetz (LPIG) verweist zur Festsetzung und Begründung der räumlich und sachlich gebotenen Ziele auf die übergeordneten Planungen des Landesentwicklungsprogrammes und der regionalen Raumordnungspläne (RROP) der Planungsgemeinschaften⁶⁶.

Die Raumentwicklung ist so zu gestalten, dass sie den besonderen Möglichkeiten und Bedürfnissen älterer und behinderter Menschen gerecht wird⁶⁷. Durch eine Behinderung kann ein Mensch sowohl in der Mobilität als auch in der Sensorik eingeschränkt sein, welche unterschiedliche Auswirkungen haben würde.

Im Landesentwicklungsprogramm⁶⁸ 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/Westerwald⁶⁹ innerhalb des Kapitels **Verkehr und Mobilität** festgeschrieben und betreffen die folgenden Themenbereiche:

- Anbindung der Region
- Verkehrsnetzgestaltung
- Öffentlicher Verkehr
- Straßenverkehr
- Güterverkehr
- 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

⁶⁶ vgl. § 5 - Ziele der Landesplanung LPIG

⁶⁷ vgl. § 1 Abs. 1 Nr. 7 des Landesplanungsgesetzes (LPIG)

⁶⁸ 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.

⁶⁹ RROP Regionaler Raumordnungsplan Mittelrhein, verbindlich seit 11. Dezember 2017.

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 Landesnahverkehrsplan

Der Landesnahverkehrsplan (LNVP) ist das zentrale Instrument zur Entwicklung eines Nahverkehrssystems für das ganze Land und definiert die Qualitätsstandards in der Infrastruktur sowie das pflichtige Mindestbedienungsangebot.⁷⁰

Der LNVP für Rheinland-Pfalz wurde zum aktuellen Zeitpunkt der Fortschreibung des NVP für Koblenz noch nicht beschlossen. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die dort zukünftig zu treffenden Zielsetzungen und Mindeststandards für das Stadtgebiet Koblenz bereits erfüllt werden bzw. künftig erfüllt werden können.

3.1.4 Grundlegende kommunalpolitische Zielsetzungen

Bereits in 2010 hatte der Stadtrat kommunalpolitische Zielsetzungen als Rahmenbedingungen für die Entwicklung des ÖPNV beschlossen. Diese können nach heutigem Stand weiterhin so oder geringfügig modifiziert Gültigkeit behalten:

- Der ÖPNV sichert die Mobilität der Bevölkerung und der Gäste der Stadt Koblenz, unabhängig vom Alter, der Mobilität oder Sensorik eingeschränkter Menschen sowie der Verfügbarkeit eines eigenen Fahrzeugs. Er ist somit Bestandteil der Daseinsvorsorge 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 (korrespondierend zu Klimaschutzkonzept, Luftreinhalteplan Koblenz, Verkehrsentwicklungsplan).
- Die (jeweils) 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 Bahnhof Koblenz-Stadtmitte hat dem Bedarf entsprechend bei der Neugestaltung des Liniennetzes und der Linienverknüpfungen Berücksichtigung gefunden.
- Zusatzverkehre zur Schülerbeförderung („E-Wagen“) richten sich nach dem tatsächlichen Bedarf.

Weiterhin wurde mit der Integration der Vorgaben des ÖPNV-Konzeptes Rheinland-Pfalz Nord (als Prüfauftrag im NVP 2015 und als Maßnahmenkonzept zur Umsetzung im NVP 2018 ein weiterer Schritt hin zu qualitativen Verbesserung und Ausweitung des Angebotes erfolgreich abgeschlossen.

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.

⁷⁰ <https://www.landesnahverkehrsplan-rlp.de/vep.html> (abgerufen am 12.11.2024)

- c) **Das ÖPNV-Angebot hat den wesentlichen Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung und der Gäste zu entsprechen.**

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

Festlegung 2: Wahrnehmung der Aufgabenträgerfunktion

- a) **Als Aufgabenträger für den ÖSPV erfüllt die Stadt Koblenz Planung, Gestaltung und Finanzierung des Verkehrsangebotes als Pflichtaufgabe der Selbstverwaltung in den Grenzen der finanziellen Leistungsfähigkeit, im Rahmen des gesetzlichen Erfordernisses⁷¹ sowie ihrer Einflussmöglichkeiten und Zuständigkeiten.**
- b) **Die Stadt Koblenz vertritt das gesamtgesellschaftliche Interesse bei der Gestaltung des ÖSPV im Stadtgebiet in kontinuierlicher Zusammenarbeit mit dem eigenen Verkehrsunternehmen koveb sowie in enger Abstimmung mit den weiteren Betreibern von Linien aus den Nachbarregionen.**
- 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 regionalen Buslinien.**
- 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 arbeitet die Stadt Koblenz entsprechend dem Kooperationsgebot⁷² je nach Linie bzw. Linienbündel zusammen mit dem Ziel einer integrierten Gestaltung des ÖSPV über Stadt- und Kreisgrenzen hinweg.**
- f) **Zur Regelung der Aufgabenwahrnehmung bei Stadtgrenzen überschreitenden Linien im Zuge der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge wird die Stadt Koblenz mit dem jeweils anderen zuständigen Aufgabenträger entsprechende Zweckvereinbarungen schließen auf Basis des Landesgesetzes über die kommunale Zusammenarbeit (KomZG)⁷³.**

Erläuterung: Die Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft obliegt den beschlussfassenden städtischen Gremien, die Aufgabe der fachlichen Bearbeitung 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 Gewähr-

⁷¹ gem. § 5 Abs. 1 NVG Rheinland-Pfalz

⁷² gem. § 14 NVG Rheinland-Pfalz

⁷³ gem. §§ 12, 13 KomZG

leistung der Daseinsvorsorge sowie der Weiterentwicklung des gesellschaftlichen Nutzens und der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV durch Erhalt und Steigerung der Fahrgastnachfrage.

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

- in der Zweckverbandsversammlung 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 sicherzustellen, 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.

Wesentliche Angebotsveränderungen bzw. weitergehende Maßnahmen im Bereich der Bedienungskorridore abgehender Linien des Stadtverkehrs Koblenz sind mit den benachbarten Aufgabenträgern einvernehmlich abzustimmen. Dies gilt ebenso für Maßnahmen innerhalb des Koblenzer Stadtgebietes auf einbrechenden Linien, die in der federführenden Zuständigkeit umliegender oder übergeordneter Aufgabenträger liegen⁷⁴.

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 2020, Luftreinhalteplan Koblenz Fortschreibung ab 2019, VEP 2030).
- b) Im Rahmen städtebaulicher oder infrastruktureller Bauvorhaben sind die jeweiligen finanziellen Auswirkungen 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 möglichst mit Gelenklinienbussen, zumindest mit Sololinienbussen und ggf. geeigneten Buswendemöglichkeiten und Haltestellenstandorten sicherzustellen.

⁷⁴ Die Aufgabenträgerzuordnung einzelner Linien bezieht sich aktuell nur auf die federführende organisatorische Betreuung jeder Linie durch die öffentliche Hand, z. B. im Rahmen der vereinbarten Zusammenfassung zu Linienbündeln.

- 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 auch die SPNV-Stationen.**

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 oder dem Ausbau als Mobilitätsstation) an zentral gelegenen, gut erreichbaren Stellen vorzusehen.

3.2 **Konzeptionelle und planerische Anforderungen**

Es werden nachfolgend die Anforderungen zur Rolle, Planung und Ausgestaltung des ÖPNV in der Stadt Koblenz aufgeführt. 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.

3.2.1 **Verkehrsentwicklungsplan Koblenz 2030**

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Koblenz 2030 ist gemäß Ratsbeschluss vom 30.8.2018 der "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 zzt. noch niedriger Priorität (Stand 2018):

- Autonomes Fahren.

Mittlerweile, insbesondere nach Inbetriebnahme des neuen Busnetzes zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020, wurden zahlreiche Schlüsselmaßnahmen aus dem VEP vollständig oder zumindest in Teilen umgesetzt. Zum Umsetzungsstand der Prüfaufträge und Empfehlungen zum Umgang mit den noch offenen VEP-Maßnahmen siehe Kap. 5.2.1.

Grundlage für die Handlungsfelder und Maßnahmen ist das 2015 vom Stadtrat beschlossenen 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):

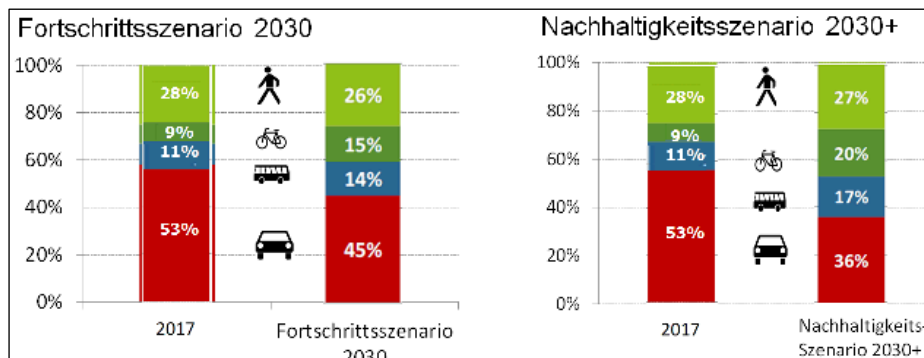
- Gleichberechtigte Verkehrsteilhabe sichern,
- Verkehrslagerung zu Gunsten des Umweltverbundes,
- Sicherung der Erreichbarkeit,
- Abwicklung des MIV,
- Verträgliche Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs,
- Verkehrssicherheit erhöhen und
- Bestandssicherung und Effizienzsteigerung im Verkehrssystem.

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 10).

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 10).

Abbildung 10: Szenarien des VEP (Stand: 2018)



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.

3.2.2 Klimaschutz und Klimaanpassung

2019 erklärte die Stadt Koblenz den Klimanotstand und setzte sich als Ziel die CO₂-Emissionen in ihrem Wirkungsbereich bis zum Jahr 2030 um 50,0% zu reduzieren. Eine Maßnahme war die Aktualisierung und Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes aus dem Jahr 2011.

Die Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes soll die in 2011 aufgeführten Maßnahmen weiterentwickeln und tiefgreifender forcieren. Insgesamt lassen sich acht Maßnahmen, inkl. Unterpunkte, für das Klimaschutzkonzept 2020 der Stadt Koblenz ableiten:

- übergreifende Maßnahmen
- Maßnahmen private Haushalte
- Maßnahmen Industrie und Gewerbe
- Maßnahmen Stadtverwaltung
- Maßnahmen Multiplikatoren
- Maßnahmen Verkehr
- Maßnahmen Konsum
- Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel⁷⁵.

⁷⁵ Stadt Koblenz: <https://www.koblenz.de/umwelt-und-planung/klimaschutz/klimaschutzkonzept-2020/#accordion-1-0> (letzter Abruf April 2024).

Darüber hinaus erstellt die Stadt Koblenz aktuell das Klimaanpassungsprojekt „DAS-A.1: Klimaresilientes Koblenz 2035“. Hier ist das Ziel, die Stadt Koblenz durch konkrete Anpassungsmaßnahmen widerstandsfähig gegen die Folgen des Klimawandels zu machen.⁷⁶

3.2.3 Lärmaktionsplan

Die Stadt Koblenz ist mit über 100.000 Einwohnern und 1.000 Einwohner pro km² Ballungsraum der Stufe 3 entsprechend EG Umgebungslärmrichtlinie. Als solcher ist sie verpflichtet, eine Lärmaktionsplanung mit Information und Beteiligung der Öffentlichkeit durchzuführen. Der Lärmaktionsplan⁷⁷ enthält Maßnahmenempfehlungen zur Minderung des Umgebungslärms in den Bereichen in Koblenz, die in besonderem Maße betroffen sind. Der Lärmaktionsplan Stufe 3 für Koblenz wurde am 08.11.2018 vom Stadtrat einstimmig beschlossen. Der Lärmaktionsplan Stufe 4 wurde am 14.11.2024 durch den Stadtrat beschlossen und folgt somit auf die Stufe 3.

Mit den Ergebnissen der Lärmkartierung zu Stufe 4 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 Stufe 4 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.

3.2.4 Luftreinhalteplanung

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 Vordergrund⁷⁸. In der Fortschreibung des Luftreinhalteplans der Stadt Koblenz von 2019 ist primär die Reduzierung der Luftbelastung durch Stickstoffdioxid (NO₂) aufgeführt.

Derzeit sind in der Stadt Koblenz zwei Messstationen aufgestellt (vgl. Abbildung 11)⁷⁹:

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

Die Stadt Koblenz liegt aktuell deutlich unterhalb der Grenzwerte (2024: NO₂ bei 21 µg/m³ Friedrich-Ebert-Ring, 24 µg/m³ Hohenfelder Straße). Ab dem Jahr 2030 werden vsl. deutlich strengere Grenzwerte gelten (ca. Halbierung gegenüber Status quo).

⁷⁶ <https://www.koblenz.de/umwelt-und-planung/klimaschutz/klimaanpassungskonzept/>

⁷⁷ Stadt Koblenz: <https://www.koblenz.de/umwelt-und-planung/umwelt/laermschutz/> (letzter Abruf April 2024).

⁷⁸ Stadt Koblenz – Umweltamt: <https://www.koblenz.de/downloads/aemter-und-eigenbetriebe/umweltamt/luft/luftreinhalteplan-koblenz-2008-2015.pdf?cid=ox1> (letzter Abruf April 2024).

⁷⁹ Stadt Koblenz Umwelt und Planung: <https://www.koblenz.de/umwelt-und-planung/umwelt/luftqualitaet/fortschreibung-des-luftreinhalteplans/> (letzter Abruf April 2024).

Abbildung 11: 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 folgenden Ebenen hervor getan:

- europäische Ebene
- nationale Ebene
- im Zuständigkeitsbereich der Landesregierung Rheinland-Pfalz
- regionale/lokale Ebene

3.3 **Netzstruktur**

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

Der Rheinland-Pfalz-Takt greift diese Anforderung auf und entwickelt sie als „integralen Taktfahrplan“ (ITF) räumlich weiter. So können an den ITF-Knoten nicht nur Anschlüsse einzelner Relationen in beiden Richtungen mit jeweils ähnlichen Umsteigezeiten gewährleistet werden, es entsteht vielmehr regelmäßig ein „Rundum-Anschluss“ zwischen allen beteiligten Linien unter- und miteinander. Im SPNV hat sich der Rheinland-Pfalz-Takt inzwischen etabliert. Ende des Jahres 2014 wurde die 2. Ausbaustufe des Taktsystems landesweit erfolgreich eingeführt. Aktuell arbeiten die SPNV-Aufgabenträger in RLP an einem neuen landesweiten Taktfahrplan. Dieser ist an den geplanten Deutschland-Takt angepasst und für den Zeitraum ab 2030 bestimmt. Der Busverkehr war 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 Integralen Takt-Fahrplan (ITF) partizipieren.

3.3.1 Definition

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 4: Definition der Netzstruktur

- a) Der ÖPNV in der Stadt Koblenz ist als Gesamtnetz der Verkehrsträger (Schiene, Straße, Wasser etc.) bzw. Verkehrsmittel (Bahn, Bus, Schiff, Festungsaufzug) 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 angepasst.
- 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 Festungsaufzug 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 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.

3.3.2 Netzhierarchisierung

Mit der Netzhierarchie wird das mit Bussen oder sonstigen Fahrzeugen auf der Straße betriebene ÖPNV-Netz nach unterschiedlichen Verkehrsfunktionen kategorisiert. Von dicht getakteten Linienachsen zwischen zentralen Orten und Gebieten mit hoher Leistungsfähigkeit über ergänzende Linienachsen, wie Tangentialverbindungen am Stadtrand bis hin zu sonstigen Linienangeboten für bestimmte Beförderungszwecke oder flexible Bedienungsangebote zur Grundversorgung bei geringer Nachfrage.

Festlegung 5: Definition der Netzhierarchie

- a) Das Gesamtnetz des straßengebundenen ÖPNV in Koblenz gliedert sich hierarchisch in die Netzebenen Tagnetz (mit Hauptliniennetz und Ergänzungsnetz) sowie Nachtnetz.
- b) Je nach Art und Funktion des einzelnen Linienangebotes werden den Netzebenen bestimmte Angebotskategorien („Produkte“) zugeordnet.

- c) Für die Linien im Stadtnetz in Koblenz erfolgt die Zuordnung von Angebotskategorien je Netzebene gemäß der Aufstellung in Tabelle 19.
- d) Für die übrigen Linien zwischen Koblenz und den Nachbarregionen erfolgt die Zuordnung durch den jeweils federführenden Aufgabenträger (vgl. Kap. 2.4.3).

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/Altstadt und den Hauptbahnhof ausgerichtet. Hauptlinien sorgen für die Anbindung aller Stadtteile und Verbindung in die Innenstadt. Ergänzungslinien 1. Ordnung sind als Taktverdichter zu den Hauptlinien oder als Tangentiallinien außerhalb der Innenstadt konzipiert. Ergänzungslinien 2. Ordnung sind zu den Schul- und Ausbildungsstandorten hin orientiert. Nachtlinien sind sternförmig um das Innenstadtzentrum und teilweise als Ringlinien angelegt.

Freizeitlinien ergänzen das Tagnetz zur ausgerichteten Erschließung von Naherholungsgebieten und/oder zu touristischen Schwerpunkten. On Demand-Dienste verkehren nur zu bestimmten Betriebszeiten nach vorheriger Anmeldung online oder telefonisch; sie ergänzen das Tag- oder Nachtnetz zur Feinerschließung sehr dicht besiedelter (Teil-)Bereiche oder dienen zur Grunderschließung anstelle des Linienverkehrs in (Teil-)Bereichen und zu Zeiten mit (sehr) schwacher Nachfrage.

Tabelle 19: Netzhierarchie und Angebotskategorien im Koblenzer Stadtnetz⁸⁰

Netzebene	Angebotskategorie	Merkmale
Tagnetz/ Hauptliniennetz	Stadtverkehrslinie	Tägliche Bedienung (Mo-So), Taktverkehr, Angebotsorientierung
	Stadt-Umland-Linie	
	Regionallinie	
Tagnetz/ Ergänzungsnetz	Ergänzungslinie 1. Ordnung/ E1-Netz	Bedienung Mo-Fr oder Mo-Sa, bedarfsorientiertes Grundangebot, Taktverkehr
	Ergänzungslinie 2. Ordnung/ E2-Netz	Mo-Fr, überwiegend Ausbildungsverkehr
Nachtnetz	Nachtlinie	saisonales und/oder wochentagabhängiges Angebot im Nacht-(und Früh-)Verkehr, ergänzt durch Nachtfahrten im Rahmen einzelner Hauptlinien
Sonstige ÖPNV-Angebote	Freizeitlinie*	saisonales und/oder wochentagabhängiges Angebot zu touristischen Zielen/Gebieten
	On Demand-Dienst*	bedarfsgesteuertes, flächenhaftes, nicht an einen festen Linienweg gebundenes Angebot

* Im Stadtgebiet Koblenz bestehen zzt. keine entsprechenden Angebote.

⁸⁰ Zuordnung basierend auf: ÖPNV-Konzept Rheinland-Pfalz Nord S. 16.

3.3.3 Verknüpfungs- und Umsteigepunkte im ÖPNV

Das Netz des ÖPNV ist grundsätzlich integriert zu planen, die einzelnen Linien sind – nach definierten Prioritäten – bestmöglich aufeinander abzustimmen. Neben den Hauptverknüpfungspunkten in der Koblenzer Innenstadt mit gleichzeitig hoher Zielfunktion bestehen in zweiter Priorität weitere Umsteigepunkte im Stadtgebiet von und zum SPNV oder mit abgestimmten Anschlüssen zwischen bestimmten Buslinien.

Festlegung 6: Verknüpfungs- und Umsteigepunkte

- a) **Verknüpfungs- und Umsteigepunkte im ÖPNV-Netz der 1. Priorität sind folgende Haltestellen: Bahnhof Stadtmitte/Löhr-Center (Übergang zum SPNV), Hauptbahnhof (inkl. Übergang zum Fernverkehr und SPNV) und Zentralplatz/Forum.**
- b) **Verknüpfungs- und Umsteigepunkte im ÖPNV-Netz der 2. Priorität mit Übergang zum SPNV sind folgende Haltestellen: Ehrenbreitstein Bahnhof und Lützel Bahnhof/Schüllerplatz.**
- c) **Weitere Verknüpfungs- und Umsteigepunkte im ÖPNV-Netz der 2. Priorität mit abgestimmten Anschlüssen zwischen bestimmten Linien sind folgende Haltestellen: Asterstein Schulzentrum, Bubenheim Globus, Bubenheim Jakob-Hasslacher-Straße, Ehrenbreitstein Kapuzinerplatz/Fähre, Horchheim Mendelssohn, Kesselheim Aluminiumwerk, Lützel Balduinbrücke, Metternich Gewerbepark, Metternich Uni/Winninger Straße und Rübenach Kriegerdenkmal. Diese sind, soweit noch nicht erfolgt, bevorzugt mit zeitgemäßen Einrichtungen zur barrierefreien Fahrgastinformation (DFI-Anzeiger) und zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität für Fahrgäste auszurüsten.**

Erläuterung: An den Verknüpfungspunkten der 1. Priorität sind zahlreiche Linien räumlich und teilweise zeitlich abgestimmt miteinander verknüpft, so dass hier im Wesentlichen alle erforderlichen Umsteigevorgänge für innerstädtische Verbindungen stattfinden, zu denen keine Tangentialverbindung besteht. Eine Haupthaltestelle für *alle Linien* im Stadtgebiet Koblenz gibt es nicht; alle Hauptnetzlinien halten aber im Regelfall an mindestens zwei der drei genannten Verknüpfungspunkte der 1. Priorität.

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

Die Haltestellen als Verknüpfungspunkte der 1. und 2. Priorität, mit SPNV-Zugang, abfahrenden Buslinien und abgestimmten Umsteigemöglichkeiten zwischen bestimmten Linien werden in Tabelle 20 dargestellt.

Tabelle 20: Verknüpfungs- und Umsteigepunkte im ÖPNV-Netz

Prio	Stadtteil	Haltestelle	SPNV	Buslinien (Tagnetz)	Umstieg
1.	Altstadt	Bahnhof Stadtmitte/ Löhr-Center	X	2/12, 3/13, 4/14, 5/15, 6/16, 7, 9/19, 10, 30, 31, 33, 110, 150, 330, 339, 340, 343, 350, 370, 419, 485, 615, 620, 621, 670	
1.	Mitte	Hauptbahnhof	X	1/11, 3/13, 4/14, 5/15, 7, 8, 9/19, 30, 31, 33, 110, 150, 330, 339, 340, 343, 350, 370, 419, 439, 460, 466, 469, 485, 620, 621, 670	
1.	Altstadt	Zentralplatz/ Forum		1/11, 2/12, 3/13, 5/15, 6/16, 7, 8, 9/19, 10, 21, 33, 150, 460, 469, 485, 670	
2.	Asterstein	Schulzentrum		5/15, 26, 29, 469, 516	5 ↔ 26, 29
2.	Bubenheim	Globus		7, 27	7 ↔ 27
2.	Bubenheim	Jakob-Hasslacher-Straße		35, 330, 331, 339, 370, 419	35, 330, 331 ↔ 35, 330, 331
2.	Ehrenbreitstein	Bahnhof	X	8, 9/19, 10, 33, 110, 150, 439, 460, 469, 485, 515	
2.	Ehrenbreitstein	Kapuzinerplatz/ Fähre		8, 9/19, 10, 26, 33, 110, 150, 460, 469, 485, 515	8, 9/19, 10 ↔ 26
2.	Horchheim	Mendelssohn*		1/11, 6	1/11 ↔ 6
2.	Kesselheim	Aluminiumwerk		12, 27, 30	12, 27, 30 ↔ 12, 27, 30
2.	Lützel	Bahnhof/Schülerplatz	X	5/15, 7, 330, 339, 340, 350	
2.	Lützel	Balduinbrücke	(X)	2/12, 5/15, 7, 30, 330, 339, 340, 350	2/12 ↔ 5/15
2.	Metternich	Gewerbepark		4/14, 15, 35, 340, 350	
2.	Metternich	Uni/Winninger Straße (P+R)		3/13, 4/14, 35, 343	
2.	Rübenach	Kriegerdenkmal		14, 27, 350, 352	14, 27 ↔ 350

* Umsteigefunktion wg. Baustelle Pfaffendorfer Brücke zzt. nur eingeschränkt möglich

3.3.4 Intermodale Verknüpfung

Neben den Verknüpfungen innerhalb des ÖPNV-Netzes für den Umstieg zwischen zwei Fahrten einer ÖPNV-Verbindung (s. Kap. 3.3.3) bestehen Anforderungen an die Verketzung mehrerer Verkehrsträger (Intermodalität⁸¹). Hierzu werden Schnittstellen insbesondere zum motorisierten Individualverkehr und zum Fahrradverkehr definiert.

Die heute bestehenden P+R-Anlagen im Stadtgebiet dienen vorwiegend anlassbezogenen Verkehrsspitzen, z.B. bei Großveranstaltungen oder zur Bewältigung des Einkaufsverkehrs an Adventssamstagen.

Festlegung 7: Schnittstellen zum Individualverkehr

- a) Zum einfachen Übergang zwischen motorisiertem Individualverkehr (MIV) und Fahrradverkehr (Rad) gemäß Anforderungen an eine attraktive Verkehrsbedingung sind entsprechende Schnittstellen zu erhalten und weiter zu stärken.
- b) Als bedeutende Schnittstellen zwischen MIV und ÖPNV im Stadtgebiet stehen die Park-and-Ride-Anlagen (P+R) an den Haltestellen Karthause Hochschule/Schulzentrum, Metternich Uni/Winninger Straße, Moselweiß Kurt-Schumacher-Brücke und Oberwerth EPG Arena/Stadion zur Verfügung (vgl. Tabelle 14).
- c) Haltestellen im Bereich von P+R-Anlagen sind bevorzugt mit zeitgemäßen Einrichtungen zur barrierefreien Fahrgastinformation (DFI-Anzeiger) und zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität für Fahrgäste auszurüsten.
- d) Zusätzlich sind weitere P+R-Plätze an folgenden SPNV-Stationen innerhalb von Koblenz und dessen näheren Umlands von besonderer Bedeutung: Koblenz Hbf und KO-Ehrenbreitstein (beide kostenpflichtig) sowie KO-Lützel, Kobern-Gondorf, Mülheim-Kärlich, Neuwied, Vallendar, Winningen, Kobern-Gondorf und Urmitz Rheinbrücke⁸².
- e) Der zentrale Verknüpfungspunkt zwischen Rad und ÖPNV ist das Fahrradparkhaus Koblenz Hauptbahnhof⁸³.
- f) Weitere wichtige Schnittstellen im Stadtgebiet sind u. a. die Rad-Abstellanlagen bzw. Bike-and-Ride-Anlagen (B+R) an den Haltestellen Bahnhof Stadtmitte/Löhr-Center, Deutsches Eck/Seilbahn, Rhein-Mosel-Halle, Stadttheater/Schloss, Waisenhausstraße, Zentralplatz/Forum, Ehrenbreitstein Festungsaufzug/DJH, Ehrenbreitstein Kapuzinerplatz/Fähre, Karthause Hochschule/Schulzentrum und Metternich Universität⁸⁴.
- g) Haltestellen im Bereich von B+R-Anlagen sind sukzessive mit zeitgemäßen Einrichtungen zur barrierefreien Fahrgastinformation (DFI-Anzeiger) und zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität für Fahrgäste auszurüsten.

⁸¹ vgl. „Intermodalität“ unter <https://www.mobi-wissen.de/Verkehr/Intermodalitaet> (letzter Abruf September 2025)

⁸² vgl. Übersichtskarte „Park & Ride 2024“ des VRM unter <https://www.vrm.info/de/fahrplan/uebersichtsplaene/park-ride/> (letzter Abruf September 2025)

⁸³ vgl. „Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof“ unter <https://www.koblenz.de/umwelt-und-planung/mobilitaet/radfahren-in-koblenz/fahrradparkhaus/> (letzter Abruf September 2025)

⁸⁴ vgl. Fahrradstadtplan als Thema im Geoportal Koblenz unter <https://geoportal.koblenz.de/geoportal-koblenz/gisclient/build/?applicationId=1646&token=8ecfaf65-f85e-42e7-a9a9-d536709afc22> (letzter Abruf September 2025)

h) Die Verknüpfung von Rad und ÖPNV ist zukünftig weiter zu stärken im Sinne der Umsetzung von Konzepten des VEP 2030 sowie des Radentscheids⁸⁵.

Erläuterung: Die als Schnittstellen der intermodalen Verknüpfung zuvor genannten Haltestellen (und evtl. weitere einbezogene Haltestellen im Rahmen zukünftig neuer Schnittstellen-Projekte) sollen mindestens der Haltestellen-Kategorie 3 mit den entsprechenden Ausstattungsstandards zugeordnet werden (vgl. Kap. 5.4.3).

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.

Für die Ausweisung von neuen Mobilitätsstationen bekommt die Stadt Koblenz Fördermittel (vgl. Kap. 5.2.1).

3.3.5 Multimodale Angebote

Während die Intermodalität (vgl. Kap. 3.3.4) eine Sonderform in Bezug auf Verkettung individueller Verkehrsmittel mit dem ÖPNV darstellt, steht bei der multimodalen Mobilität⁸⁶ die grundsätzliche Variation von Verkehrsmitteln im Mittelpunkt, d. h. der persönliche „Mobilitäts-Mix“, aus dem von Tag zu Tag, auch für ähnliche Wege, je nach Einsatzbedingung das jeweils „optimale“ Verkehrsmittel individuell ausgewählt werden kann.

Mit multimodalen Angeboten soll Mobilität mit unterschiedlichen Bedürfnissen ohne eigenes Auto ermöglicht und Ressourcen effektiv genutzt werden – als Beitrag zum Klimaschutz und zur Kostenersparnis, vor allem (aber nicht ausschließlich) in Ballungsräumen und Großstädten. Im Mittelpunkt und besonders im Fokus des NVP steht dabei die Ergänzung des ÖPNV-Netzes durch weitere Mobilitätsdienstleistungen.

Ein „klassisches“ Angebot im Sinne der ergänzenden Mobilität stellen die Taxi- und Mietwagendienste dar; ebenfalls seit längerem etabliert ist die gemeinschaftliche Autonutzung (Carsharing). Inzwischen ergänzen in größeren Städten häufig weitere Mobilitätsdienstleistungen, wie der Verleih von Fahrrädern (Bikesharing) und Elektrorollern (E-Scooter-Sharing), die Angebotspalette.

Mit Blick auf die multimodale Ergänzung des ÖPNV in Koblenz sind aktuell vor allem Taxi- und Mietwagen-Angebote, Carsharing-Dienstleistungen und der Fahrradverleih zu erwähnen (vgl. Kap. 2.4.7).

Festlegung 8: Angebote zur multimodalen Mobilität

- a) Nach dem PBefG zählt auch der Verkehr mit Taxen und Mietwagen zum öffentlichen Personennahverkehr, wenn er den Linien-ÖPNV im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr ersetzt, ergänzt oder verdichtet. Kooperationen zwischen dem Busverkehr und den örtlichen Taxi- bzw. Mietwagenbetrieben sind daher zu prüfen.
- b) Insbesondere bei der zukünftigen Prüfung und Einrichtung von Angeboten im Linienbedarfsverkehr (On-Demand-Verkehr), zeitlich/räumlich anstelle oder ergänzend zum Linien-ÖPNV, sind Kooperationen mit dem Taxi- und Mietwagengewerbe anzustreben.

⁸⁵ vgl. „Radfahren in Koblenz“ unter <https://www.koblenz.de/umwelt-und-planung/mobilitaet/radfahren-in-koblenz/> (letzter Abruf September 2025)

⁸⁶ vgl. „Multimodale Mobilität“ unter <https://www.mobi-wissen.de/Verkehr/Multimodale-Mobilitaet> (letzter Abruf September 2025)

- c) Als ideale Ergänzung zum ÖPNV sollen auch Carsharing-Angebote weiter gefördert und kommuniziert werden. Neben den ausgewiesenen Stellplätzen (vgl. Kap. 2.4.7) sind insbesondere an oder in der Nähe von geeigneten Haltestellen und Verknüpfungspunkten weitere Carsharing-Stellplätze auszuweisen.
- d) Für Fahrradverleih-Angebote („Bikesharing“) ist die Weiterentwicklung im Sinne der Ergänzung des ÖPNV durch die Stadt Koblenz zu unterstützen. Dazu gehört die Förderung des Ausbaus von Verleihstationen, auch zur Behebung von Verknüpfungsdefiziten im öffentlichen Verkehr, z. B. am Bahnhofpunkt Güls.
- e) Zur Information, Bewusstseinsbildung und Vermittlung finanzieller Vorteile der Kombination ÖPNV und multimodaler Angebote bei der Stadtbevölkerung ist die Öffentlichkeitsarbeit diesbezüglich zu intensivieren (vgl. Anforderung des VEP⁸⁷)

Erläuterung: Als Trend lässt sich beobachten, dass multimodale Angebote und innovative Mobilitätsdienstleistungen verstärkt nachgefragt werden. Insbesondere junge Menschen verhalten sich häufiger multimodal, nutzen je Gelegenheit Fahrrad, Bus, Bahn oder Carsharing-Fahrzeuge für ihre Mobilität⁸⁸.

3.4 **Definition des Mindestbedienungsangebots**

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 Verkehrsbedienung im ÖPNV

- a) Die ausreichende Verkehrsbedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen ist dann gewährleistet, wenn zu den definierten Verkehrs- und Betriebszeiten (vgl. Tabelle 22) die die vorgegebenen Erschließungsstandards (s. Tabelle 21) und Bedienungsstandards (s. Tabelle 23) mindestens erfüllt werden.
- b) Der bestehende Angebotsumfang ist als Maßstab für den Mindeststandard grundsätzlich auch in Zukunft zu erhalten, sofern nicht Anpassungsbedarf in Folge der Festlegungen weiterer Maßnahmen (s. Kap. 0) besteht.
- c) Hinsichtlich der ÖPNV-Reisezeiten zwischen den einzelnen Stadtteilen und dem Koblenzer Stadtzentrum soll den Empfehlungen gemäß Kap. 3.4.3 entsprochen werden können.

Erläuterung: Die Vorgaben zur verkehrlichen Erschließung und zur Bedienungshäufigkeit werden in Abhängigkeit von der jeweiligen räumlichen Nutzungsdichte definiert. Die Herleitung und Kategorisierung der Nutzungsdichte gemäß Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)⁸⁹ sowie die Zuordnung der Koblenzer Stadtteile zu den einzelnen Kategorien werden in Kap. 2.2.5 näher ausgeführt.

Unter Berücksichtigung der besonderen topographischen Bedingungen wie auch der durch die Fließgewässer bedingten Barrierewirkungen innerhalb des Stadtgebiets Koblenz sollen die Empfehlungen des VDV für die Reisezeit von ÖPNV-Verbindungen zum Stadtzentrum und zurück wenn möglich eingehalten werden.

⁸⁷ VEP der Stadt Koblenz 2030 (hier: Handlungsfeld 2.10, S. 106), 2018

⁸⁸ VEP der Stadt Koblenz 2030 (S. 16), 2018

⁸⁹ VDV-Schrift Nr. 4 Verkehrserschließung, Verkehrsangebot und Netzqualität im ÖPNV, 01/2019

3.4.1 Erschließung / Zugang zum ÖPNV

Die grundlegenden Standards für die Erschließung auf Basis der Empfehlungen des VDV werden für die Stadt Koblenz zum Teil angepasst:

- Einzugsradius ÖPNV für Gebiete mit geringer Nutzungsdichte 400 Meter statt der empfohlenen 600 Meter.
- Einzugsradius SPNV für alle Nutzungsdichten einheitlich 600 Meter statt wie empfohlen differenziert von 400 bis 1.000 Metern.
- Außerdem wurde der Umwegfaktor (berücksichtigt den Fußwegverlauf zur Haltestelle gegenüber der Luftlinie), aufgrund der deutlichen Höhenunterschiede im Stadtgebiet (insbesondere auf der rechten Rheinseite) und der Lage an zwei Flüssen, Gebietstyp-spezifisch angepasst (vgl. Tabelle 21).

Tabelle 21: Standards zur Erschließungsqualität im ÖPNV/SPNV

Gebietstyp	Sehr hohe Nutzungsdichte	Hohe Nutzungsdichte	Mittlere Nutzungsdichte
	Erschließungsqualität		
Max. Einzugsbereiche von Haltestellen ÖPNV (Luftlinie)	300 m	300 m	400 m
Max. Einzugsbereiche von Haltestellen SPNV (Luftlinie)	600 m	600 m	600 m
Umwegfaktor	1,1	1,2	1,4
Max. Fußwegzeiten zur ÖPNV-Haltestelle (bei 70 m/Min.)	4,75 Min.	5 Min.	8 Min.

3.4.2 Betriebszeiten und Bedienungshäufigkeit

Die definierten Betriebszeitfenster geben den zeitlichen Rahmen zur Abgrenzung der Verkehrszeiten in einem Stunden-Raster vor. Die Gliederung eines Verkehrstages erfolgt nach Hauptverkehrszeit (HVZ), Normalverkehrszeit (NVZ), Schwachverkehrszeit (SVZ) und der spezifischen Nachtverkehrszeit (NaVZ) (vgl. Tabelle 22):

- HVZ: Zeiten der Verkehrsspitzen Montag bis Freitag, insb. im Berufs- und Ausbildungsverkehr
- NVZ: Zeiten zwischen und nach den Verkehrsspitzen Montag bis Freitag, am Samstag während der Geschäftsöffnungszeiten sowie am Sonn- und Feiertag nachmittags
- SVZ: Zeiten vom Ende der Normalverkehrszeit bis zum späten Abend und frühmorgens vor Beginn der Normalverkehrszeit, am Samstag außerhalb der Geschäftsöffnungszeiten sowie am Sonn- und Feiertag vormittags
- NaVZ: Zeiten um oder nach Mitternacht bis Betriebsschluss.

Tabelle 22: Definition der Betriebszeitfenster und Verkehrszeiten

Verkehrstage Betriebszeit- fenster	Hauptverkehrs- zeit (HVZ)	Normalver- kehrszeit (NVZ)	Schwachver- kehrszeit (SVZ)	Nachtverkehrs- zeit (NaVZ)
Mo-Do 05:00-00:00**	06:00-09:00* 16:00-19:00	05:00-06:00 09:00-16:00* 19:00-20:00	20:00-23:00	23:00-00:00**
Fr 05:00-04:00	06:00-09:00* 16:00-19:00	05:00-06:00 09:00-16:00* 19:00-20:00	20:00-23:00	23:00-04:00
Sa 05:00-04:00	---	07:00-20:00	05:00-07:00 20:00-23:00	23:00-04:00
So/Feiertag 07:00-00:00**	---	12:00-20:00	07:00-12:00 20:00-23:00	23:00-00:00**

* an Schultagen zzgl. Verstärkerfahrten 06:00-08:00 und 12:00-17:00 **vor Feiertagen in RLP bis 04:00

Auf Basis der definierten Verkehrszeiten und der räumlichen Nutzungsdichte-Niveaus werden für das Stadtgebiet Koblenz die Bedienungshäufigkeiten und Takte festgelegt (vgl. Tabelle 23).

Tabelle 23: Standards zur Bedienungsqualität im ÖPNV

Verkehrszeit	Gebietstyp	Sehr hohe Nutzungsdichte	Hohe Nutzungsdichte	Mittlere Nutzungsdichte
Taktfolge HVZ		7,5 / 15 Min.	15 / 30 Min.	30 Min.
Taktfolge NVZ		7,5 / 15 Min.	15 / 30 Min.	30 / 60 Min.
Taktfolge SVZ		15 / 30 Min.	30 / 60 Min.	30 / 60 Min.
Taktfolge NaVZ		60 Min.	60 Min.	60 Min.

3.4.3 Reisezeiten und Umstiege

Ein bedeutendes Qualitätskriterium ist die Reisezeit. Diese umfasst nach VDV-Definition neben der eigentlichen Beförderungszeit (Fahr- und Umsteigezeiten) auch die Zu- und Abgangszeit sowie Wartezeit an Haltestellen im Verlauf einer gewählten Verbindung. Die Gesamtreisezeit, die sich aus genannten Anteilen zusammensetzt, ist dabei für die Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNV entscheidend.

Auf Basis der VDV-Empfehlung zur Anbindung von Ortsteilen an das zugehörige Zentrum ab einer Entfernung von 3 Kilometern⁹⁰ werden die Standards zur Verbindungsqualität im ÖPNV für Koblenz wie folgt festgelegt:

- Die Gesamtreisezeit einer ÖPNV-Verbindung zwischen Stadtteilen und dem Stadtzentrum soll **40 Minuten** nicht überschreiten.
- Bei einer angenommenen Fußwegzeit für den Zu- und Abgang von insgesamt 15 Minuten und einer Wartezeit an der Haltestelle von 5 Minuten soll die Beförderungszeit im ÖPNV inkl. notwendiger Umstiege somit **nicht mehr als 20 Minuten betragen**.

⁹⁰ VDV-Schrift Nr. 4 Verkehrserschließung, Verkehrsangebot und Netzqualität im ÖPNV, 01/2019

- Das Stadtzentrum (Haltestellen Bahnhof Stadtmitte/Löhr-Center, Hauptbahnhof/ZOB und/oder Zentralplatz/Forum) soll während der Verkehrszeiten HVZ und NVZ **umsteigefrei aus allen Koblenzer Stadtteilen** erreichbar sein.
- Für Verbindungen von allen ÖPNV-Haltestellen im Stadtgebiet Koblenz in das Stadtzentrum soll **nicht mehr als ein Umstieg erforderlich** sein.
- Die **umsteigebedingten Wartezeiten** (zzgl. erforderliche Fußwegezeiten an der Umsteigehaltestelle) bei Verbindungen zwischen einzelnen Stadtteilen sollen an den Verknüpfungspunkten im Stadtzentrum während der Verkehrszeiten HVZ und NVZ im Regelfall **unter 10 Minuten, maximal unter 15 Minuten** liegen.

3.5 **Ziel der vollständigen Barrierefreiheit zur ÖPNV-Nutzung**

Barrierefreiheit ermöglicht das Auffinden, den Zugang und die Nutzung des ÖPNV ohne Schwierigkeiten und grundsätzlich ohne fremde Hilfe. Die gesetzliche Zielvorgabe zur Erreichung der vollständigen Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr bis zum 1. Januar 2022 ist im Personenbeförderungsgesetz (PBefG)⁹¹ verankert.

Festlegung 10: Ziel der vollständigen Barrierefreiheit

- Ziel und Auftrag der Stadt Koblenz ist es, den ÖPNV im Stadtgebiet barrierefrei im Sinne des PBefG zu gestalten. Entsprechend den baulichen bzw. technischen Gegebenheiten soll eine vollständige Barrierefreiheit erreicht werden.**
- Zur Ausgestaltung der vollständigen Barrierefreiheit gem. PBefG sind entsprechende Maßnahmen sowie benannte und begründete Ausnahmen festzulegen und umzusetzen.**
- Beim Neubau von ÖPNV-Stationen sind diese barrierefrei auszuführen, einschließlich der Zugänglichkeit. Beim barrierefreien Ausbau bestehender Haltestellen sind hochfrequentierte Stationen und Verknüpfungspunkte vorrangig umzurüsten.**
- 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 sowie 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 Ausnahmeregeln 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.

⁹¹ § 8 Abs. 3 Satz 3ff PBefG

Die konkreten Ziele, Maßnahmen und benannten Ausnahmen zur Ausgestaltung eines barrierefreien ÖPNV in der Stadt Koblenz werden mit Blick auf die im PBefG geforderte „vollständige Barrierefreiheit“ schrittweise umgesetzt.

Im Mittelpunkt steht der Mensch und deren barrierefreie Mobilitäts- und Informationskette. Bund, Länder und Kommunen stellen sich insgesamt der Verantwortung für den ÖPNV und die umfassende Integration mobilitätseingeschränkter Fahrgäste.

Bei einem Anteil von etwa 20 % mobilitätseingeschränkter Personen (dazu zählen z.B. ältere Menschen, kleine Kinder, werdende Mütter, körper- oder wahrnehmungsbehinderte Menschen, Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck) an der Gesamtbevölkerung wird die wichtige Bedeutung dieses Integrationsziels auch im Verkehrsbereich deutlich.⁹²

3.5.1 Einsatz barrierefreier Fahrzeuge

Festlegung 11: Anforderungen an barrierefreie Fahrzeuge

- a) **Im Stadtgebiet Koblenz kommen ausschließlich Niederflurfahrzeuge im straßengebundenen ÖPNV zum Einsatz.**
- b) **Auf den Linien des Stadtverkehrs Koblenz kommen durchgehend in Niederflurbauweise gestaltete Busse zum Einsatz, soweit Bauart-bedingt möglich. Sonstige Busse im Stadtverkehr sind zumindest im Bereich der Einstiegstüren in Niederflurbauweise gestaltet.**
- c) **Auf den nach und durch Koblenz führenden Stadt-Umland- und Regionallinien kommen Busse zum Einsatz, die zumindest im Bereich jeder Einstiegstür und zwischen den Einstiegstüren in Niederflurbauweise gestaltet sind.**
- d) **Alle im Stadtgebiet Koblenz eingesetzten Busse verfügen über geeignete Einstiegshilfen wie z. B. hydraulische Fahrzeugabsenkung und mechanische Klapprampe, um vor allem bei nicht ausgebauten Haltestellen den niveaugleichen Ein- und Ausstieg gewährleisten zu können.**
- e) **Im Rahmen von Linienbedarfsverkehren (Rufbus, ALF, AST etc.) ist die Beförderung im Rollstuhl auf Anforderung eines Fahrgastes sicherzustellen.**
- f) **Die gewählte farbliche, kontrastreiche und haptisch vorteilhafte Gestaltung von Flächen, Sitzen, Haltegriffen und -stangen, Ausstiegswunschastern sowie die Beleuchtung im Innenraum der Busse unterstützen die verlässliche Orientierung und sichere Beförderung auch von in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgästen.**

Erläuterung: Die im Stadtverkehr Koblenz eingesetzten Busse verfügen über einen Niederfluranteil von 100%, soweit dies Bauart-bedingt möglich ist. Bei den übrigen Fahrzeugen sowie überwiegend bei Bussen des Umland- und Regionalverkehrs sind die Bereiche der Einstiegstüren sowie häufig der Bereich zwischen der ersten und zweiten Tür frei von Stufen, während die Sitzplätze der hinteren Fahrzeugbereiche über Stufen im Fahrzeug erreichbar sind (sogenannte „Low-Entry“-Bauweise).

⁹² VDV, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Alba Fachverlag: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Kapitel 3 „Rechtlicher Rahmen, technische Standards und Empfehlungen“, unter: https://www.mobi-wissen.de/files/barrierefreier_oepnv_in_deutschland.pdf (letzter Abruf April 2025)

3.5.2 Ausbau der Haltestellen zur barrierefreien Nutzung des ÖPNV

Festlegung 12: Anforderungen an barrierefreie Haltestellen

- a) Die modernisierte Gestaltung und Ausstattung von Haltestellen in Koblenz anlässlich Umsetzung der Barrierefreiheit richtet sich im Rahmen der baulichen, technischen und ökonomischen Möglichkeiten an den Interessen und Bedürfnissen aller Fahrgäste.
- b) Vorhandene Höhenunterschiede im Haltestellenbereich müssen auch für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste überwindbar gestaltet werden, z. B. durch abgesenkte Bordsteine bzw. Rampen, deren Neigung maximal 6 Prozent betragen soll.
- c) Die Busbordkante mit Mindesthöhe von 18 Zentimetern (Regelfall) soll zur leichten und passenden Anfahrbarkeit durch das Fahrpersonal mit einem Profilstein-System (z. B. Kasseler Sonderbord) ausgestattet werden.
- d) Haltestellenwarteflächen sollen ausreichenden Bewegungsraum für Rollstühle und Kinderwagen anbieten, die Fläche muss mindestens für eine 180-Grad-Wende mit dem Rollstuhl ausreichen. Die Durchgangsbreite soll mindestens 1,20 bis 1,50 Meter betragen.
- e) Bodenmaterialien sollen für Rollstühle und Kinderwagen leicht befahrbar und rutschhemmend sein. Taktile Bodenelemente und -indikatoren sollen korrekt verlegt werden und Orientierungshilfe geben. Die Materialien sollen visuelle Kontraste auf dem Boden ermöglichen und sich von der Umgebung abheben.
- f) Zur Grundausstattung der Haltestelle gehört eine ausreichende Beleuchtung (gemäß DIN 13201) sowie Sitzgelegenheiten. Weitere Ausstattungselemente (z. B. Witterungsschutz, Papierkörbe, dynamische Fahrgastinformation) werden nach Bedeutung (Kategorie) der Haltestelle realisiert (vgl. Kap. 5.4.2).
- g) Sollten besondere topographische oder städtebauliche Einschränkungen vor Ort dazu führen, dass Haltestellen mit verhältnismäßigem Aufwand nicht vollständig barrierefrei ausgebaut werden, sind unter den Gegebenheiten zumindest einige der o. g. Anforderungen zu verwirklichen (bedingte Barrierefreiheit).
- h) Das zur Modernisierung der Haltestelleninfrastruktur v. a. im Hinblick auf die Barrierefreiheit vorgelegte und fortzuschreibende Maßnahmenkonzept (vgl. Kap. 5.4) ist sukzessive umzusetzen mit dem Ziel, 50% der Haltestellen im Stadtgebiet Koblenz, bevorzugt diejenigen Standorte mit besonders hoher Nachfrage und/oder Bedeutung bzgl. barrierefreier Nutzung, bis zum Jahr 2030 barrierefrei zu gestalten (soweit möglich, ansonsten bedingt barrierefrei, s. o.).
- i) Alternativ zu einem nur bedingt barrierefreien Ausbau kann auch die Verlegung des Standorts der Haltestelle oder die Zusammenlegung zweier benachbarter Haltestellen an einem neuen Standort geprüft werden, wenn dadurch verbesserte Bedingungen für einen barrierefreien Ausbau geschaffen werden können.

Erläuterung und Ausblick: Unter anderem aufgrund der zusätzlichen zu berücksichtigenden Standards in Folge des barrierefreien Ausbaus der Haltestelle, welche sich auf die Wahl und Vielfalt der Baumaterialien auswirkt, hat die Stadt Koblenz Anfang 2024 einen Bericht „Straßenbaudetails der Stadt Koblenz“ als Handlungsanweisung für die Standardisierung von Fahrbahnoberbau und u. a. für Haltestellenausbauten mit dem Ziel eines „Corporate Design“ für den öffentlichen Straßenraum in Koblenz veröffentlicht.⁹³

⁹³ Stadt Koblenz (2024), Kap. 2.8. Bushaltestellen, S. 26f.

Bedingt barrierefrei sind Haltestellen, wenn ein Teil der o. g. Vorgaben erfüllt ist. Je nach topographischen oder städtebaulichen Gegebenheiten ist ein vollständig barrierefreier Ausbau nicht immer möglich. Das gilt z.B. für Steilstrecken mit einem vom Gelände vorgegebenen höheren Neigungswinkel oder für Bordsteine, die aufgrund von Regenwasserabfluss niedriger als 18 cm liegen müssen. **Grundsätzlich gilt: Dort, wo es baulich möglich ist, soll eine vollständige Barrierefreiheit erreicht werden.**

Nach den seit 2020 gemachten Erfahrungen erscheint eine vollständige Modernisierung der Haltestellen inklusive barrierefreiem Ausbau, dort wo möglich, bis Anfang der 2030er Jahre nicht realistisch. Durch die Menge und Komplexität der umzubauenden Haltestellen, wobei die örtlichen Besonderheiten in der Regel kein Vorgehen nach einem einheitlichen Schema ermöglichen, sondern jeweils individuell am Standort mit den betroffenen Behörden und benachbarten Grundstückseignern abgestimmt werden müssen, wird sich der Zeitplan für das ambitionierte Ziel auch bei stetig erkennbarem Baufortschritt vsl. erst bis in die zweite Hälfte der 2040er Jahre erreichen lassen. Somit ist der Bau, Ausbau und (langfristig) die Sanierung bereits früher ausgebauter Haltestellen faktisch als „Daueraufgabe“ der öffentlichen Hand anzusehen.

3.5.3 Zuwege im Umfeld von Haltestellen des ÖPNV

Nicht nur der barrierefreie Ausbau von Haltestellen ist entscheidend, inwieweit der ÖPNV eine geschlossene barrierefreie Beförderungskette zwischen Ausgang- und Zielort gewährleisten kann, sondern auch die Infrastruktur im Haltestellenumfeld bzw. auf den Zu- und Abgangswegen, etwa von der Wohnung zur Haltestelle oder von der Zielhaltestelle zum eigentlichen Ziel des Weges. Das betrifft vor allem Gehwege, Bordabsenkungen, Fußgängerüberwege, Leitstreifen, Lichtsignalanlagen und die Wegweisung.

In der bereits erwähnten Publikation „Straßenbaudetails der Stadt Koblenz“ wird neben den Standards für den Haltestellenausbau somit auch die örtliche Gestaltung der umgebenden Wegeverbindungen festgelegt und beschrieben:

- zum barrierefreien Ausbau von Gehwegen,
- zu barrierefreien Querungsstellen („Querungshilfen“) und Fahrbahnteilern („Mittelinseln“) in Verbindung mit der Verwendung von Bodenindikatoren und zu Teilaufpflasterungen für Geschwindigkeitsreduzierungen beim (kreuzenden) Fahrverkehr.

Weiterhin müssen die Zu- und Abgangswege einer Haltestelle nicht nur barrierefrei gestaltet sein, sie sollten auch nicht übermäßig lang sein, insbesondere für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen. Daher wird für die Stadt Koblenz ein Haltestelleneinzugsbereich im Busverkehr von maximal 300 Metern für die Bereiche mit hoher Nutzungsdichte und maximal 400 Metern für die Bereiche mit mittlerer Nutzungsdichte festgelegt (vgl. Tabelle 21).

3.5.4 Gewährleistung einer barrierefreien Fahrgastinformation

Festlegung 13: Anforderungen an barrierefreie Informationen

- a) **Wesentliche Fahrgastinformationen an der Haltestelle sowie im Innenraum der Fahrzeuge sollen nach dem Zwei-Sinne-Prinzip ausgestaltet und eingesetzt werden (z. B. visuell/akustisch oder visuell/taktil).**
- b) **Auch für die Information im Vorfeld einer ÖPNV-Nutzung sind geeignete Informationsquellen und -medien für die wichtigsten Auskünfte, wie z. B. Fahrpläne, nach dem Zwei-Sinne-Prinzip vorzuhalten. Dies betrifft z. B. Webseiten und PDF-Dokumente, aber auch das Angebot des Kundenzentrums im Stadtzentrum.**

- c) **Für die Beseitigung verbliebener Defizite beim barrierefreien Zugang zu wichtigen Fahrgastinformationen ist das Angebot einer Assistenz-App für mobile Endgeräte zur Nutzung in Koblenz, noch besser aber VRM- oder landesweit, zu prüfen.**

Erläuterung: Hinsichtlich barrierefrei nutzbarer Informationssysteme werden visuelle (sichtbare), auditive bzw. akustisch (hörbare) und taktile (fühlbare) Einrichtungen und Orientierungshilfen voneinander unterschieden.

Innovative Assistenz-Apps können in Zukunft dazu beitragen, noch verbliebene Defizite beim barrierefreien Zugang zu wichtigen Fahrgastinformationen zu beseitigen und die sichere und selbständige Nutzung von Bussen und Bahnen in Koblenz, noch besser verbund- oder landesweit, unterstützen.⁹⁴

3.6 **Rahmenvorgaben zum Verkehrsangebot**

Die für das Gebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel (VRM) definierten Qualitätskriterien sind für alle ÖPNV-Linien, die das Stadtgebiet Koblenz befahren, anzuwenden. Die Linienbündel-übergreifenden Qualitätsanforderungen der Stadt Koblenz sind nach Möglichkeit durch die federführenden regionalen und lokalen Aufgabenträger im Rahmen der Vergabe- bzw. Ausschreibungsverfahren zu berücksichtigen (s. Kap. 3.6.1).

Für die im Stadtverkehr Koblenz zusammengefassten Linien werden darüber hinaus spezifische Anforderungen („besondere Standards“) festgelegt, die sich an den Anforderungen des Stadtverkehrs über die VRM-Kriterien hinausgehen oder in einzelnen Punkten von diesen abweichen können (s. Kap. 3.6.3 und folgende).

3.6.1 **Verbundweite und Linienbündel-übergreifende Qualitätsstandards**

Festlegung 14: Anwendung der VRM-Qualitätskriterien

- 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 verbundweiten Qualitätsstandards sind im Anhang C als Bestandteil und somit Mindestanforderung dieses NVP aufgeführt.
- 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 der vertraglichen Vereinbarungen 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: Im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen zur Vergabe und Genehmigung des ÖPNV sowie dem in den letzten Jahren gewachsenen Verantwortungsbereich der Aufgabenträger und dessen politischen Gremien hat der VRM seinen Mitgliedern –

⁹⁴ Beispiel: „Custom-App“ des Hamburger Verkehrsverbunds (hvv) speziell für seh- und hörbehinderte Fahrgäste; Info unter: <https://vhh-mobility.de/custom-app/> (letzter Abruf April 2025)

den lokalen ÖSPV-Aufgabenträgern – Empfehlungen zur Erweiterung und Vereinheitlichung der Qualitätskriterien sowie zur Qualitätssicherung im Sinne einer regional harmonisierten Vergabe- und Vertragsgestaltung zur Verfügung gestellt (vgl. Anhang C).

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.

Auf vertraglicher Grundlage als Ergebnis eines wettbewerblichen Verfahrens haben Aufgabenträger die Möglichkeit zur Pönalisierung bei Nichterfüllung der Qualitätsvorgaben.

Festlegung 15: Linienbündel-übergreifende Qualitätsanforderungen

a) Es gelten die nachfolgenden, ergänzend herausgehobenen Qualitätsanforderungen Linienbündel-übergreifend für alle in Koblenz eingesetzten Fahrzeuge:

- **Sicherstellung möglichst geringer Schadstoffemissionen** – Alle eingesetzten Fahrzeuge müssen mindestens die Vorgaben der Abgasnorm „Euro VI“ bzw. „Euro 6d“ oder höher erfüllen oder „sauber“ im Sinne der Definitionen des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes (SaubFahrzeugBeschG)⁹⁵ sein.
- **Ausstattung aller Fahrzeuge mit Bordrechnern zur Integration in ein RBL-System bzw. ITCS** u. a. zur Übermittlung von Echtzeit-Fahrplandaten und Ansteuerung der ÖPNV-Bevorrechtigung an einzelnen Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet Koblenz (vgl. Anhang C, Ziffer 1.2.8)
- **Gewährleistung eines laufenden Daten- und Sprechfunkkontakts** bei den Verkehrsunternehmen zwischen Fahrzeugen und den jeweiligen Betriebsleitstellen
- Zur regelmäßigen Verfügbarkeit von Nachfragedaten u. a. zum Zweck der weiteren Verkehrsplanung: **Bereitstellung eines automatischen Fahrgastzählsystems (AFZS)** für 100% der Busse im Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ und – als Empfehlung – für mindestens 40% der auf den Linien in, von und nach Koblenz eingesetzten Busflotte unter Federführung anderer Aufgabenträger; geeignete Software zur Auswertung und Hochrechnung der Zählraten. Für die Hochrechnung kommt eine geeignete, mit dem jeweiligen Aufgabenträger abzustimmende Methode zur Anwendung. Dokumentation der Auswertung auf Anforderung der beteiligten Aufgabenträger (mind. 4 x pro Jahr).

b) Es gelten die nachfolgenden, ergänzend herausgehobenen Qualitätsanforderungen Linienbündel-übergreifend für die Betriebsqualität auf allen ÖPNV-Linien in und von/nach Koblenz:

- **Fahrpersonal mit freundlichem und fachkundigem Auftreten** gegenüber Fahrgästen sowie Rücksichtnahme und Hilfestellung bei älteren und/oder behinderten Fahrgästen; Möglichkeit der ausreichenden Verständigung auf Deutsch in Wort und Schrift, ausreichende Streckenkunde und Kenntnisse über Tarif, Fahrpläne und Verknüpfungshaltestellen zu anderen Linien im Stadtgebiet Koblenz
- **Gewährleistung einer kurzfristigen Ersatzbeförderung betroffener Fahrgäste** bei Ausfall oder Überlastung einer Busfahrt, sofern nicht Witterung oder polizeiliche Maßnahmen dem entgegenstehen (ggf. mit Abschluss einer Notfallvereinbarung mit einem geeigneten Transportunternehmen, z. B. Taxi/Mietwagen).

⁹⁵ vgl. § 2 SaubFahrzeugBeschG

- c) **Es gelten die nachfolgenden, ergänzend herausgehobenen Qualitätsanforderungen Linienbündel-übergreifend für die Ausstattung der Haltestellen für alle ÖPNV-Linien mit Einstiegshalten innerhalb des Stadtgebietes Koblenz:**
- Es sind die **Anforderungen an Haltestellen** gemäß StVO, VwV-StVO, PBefG und BOKraft für den Orts- und Nachbarortslinienverkehr jederzeit zu erfüllen.
 - Zur **Sicherstellung der Haltestellenanforderungen gemäß § 32 BOKraft** übernimmt die Stadt Koblenz (bzw. ein von dieser beauftragter Dritter) die Ausstattung der regulären Haltestellen im Stadtgebiet inkl. einer ausreichenden Zahl an Fahrplanaushangflächen (jeweils DIN A3 hoch) für alle dort verkehrenden Linien und Verkehrsunternehmen nach einem einheitlichen Erscheinungsbild.
 - An Haltestellen mit DFI-Anzeigern werden **Echtzeitinformationen aller abfahrenden Linien** dargestellt, sofern die erforderlichen Daten durch die jeweiligen Verkehrsunternehmen über eine geeignete Datendrehscheibe abrufbar und kostenfrei zur Verfügung gestellt werden.
 - Die Stadt Koblenz wird dafür periodisch **pauschale Beiträge für Ausstattung, Wartung und Pflege** je Haltestellenmast/Bussteig (zur Abfahrt) von den federführenden Aufgabenträgern (bzw. von deren Auftragnehmern im Rahmen der laufenden Verkehrsverträge) erheben.
 - Das **Drucken der Fahrplan- und Informationsdrucksachen** je Linie und **Aushängen oder Aktualisieren vor Ort an den Haltestellen** im Stadtgebiet Koblenz bleibt in der Zuständigkeit des jeweiligen Verkehrsunternehmens.

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 Lärm und Schadstoffen bei. Wirksame Maßnahmen zur Reduzierung der Emissionen wurden in den letzten Jahren umgesetzt bzw. erprobt und sollen in den kommenden Jahren weiterentwickelt werden.

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. Es besteht die Verpflichtung, die Technik in korrekter Form umzusetzen und auf Verlangen nachzuweisen.

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

Die 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 dokumentierten alle Abweichungen oder Fahrzeugausfälle - auch zur Kenntnis des Aufgabenträgers auf dessen Anforderung.

3.6.2

Corporate Design-Konzept für den Stadtverkehr Koblenz

In enger Zusammenarbeit mit dem Marketingteam der Koblenz-Touristik GmbH wurde im Jahr 2020 ein neues Corporate-Design-Konzept für das neue Verkehrsunternehmen entwickelt. Die gestalterische Grundlage bildet das Corporate Design der stadteigenen Dachmarke „Koblenz verbindet“. Ziel ist es, das Verkehrsunternehmen als mit der Stadt

verbundenes Unternehmen wahrzunehmen und einen einheitlichen Auftritt des ÖPNV im Stadtgebiet Koblenz für Bewohnerinnen und Bewohner sowie Gäste der Stadt sicherzustellen. Daher umfasst das Corporate Design nicht nur die das Unternehmen prägenden Elemente wie Logo und Bildmarke, Erscheinungsbild der eigenen Fahrzeuge sowie weiterer Designelemente im öffentlichen Auftritt, sondern auch das Haltestellendesign, dessen Infrastruktur im gesamten Stadtgebiet und einheitlich für alle ÖPNV-Linien, die in Koblenz verkehren, durch das Verkehrsunternehmen der Stadt Koblenz betreut wird.

Beispiele für die Umsetzung des Corporate Designs an Fahrzeugen und Haltestellen können den nachfolgenden Abbildungen entnommen werden.

Abbildung 12: Beispiele ÖPNV-Design Stadt Koblenz / Fahrzeuge



Abbildung 13: Beispiele ÖPNV-Design Stadt Koblenz / Haltestellen und DFI-Anzeiger



3.6.3 Besondere Fahrzeugstandards im Stadtverkehr Koblenz

In diesem Abschnitt sind die gegenüber den verbundweiten Standards (vgl. Anhang C) ergänzenden oder abweichenden Regelungen für auf Linien im **Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“** eingesetzte Linienfahrzeuge aufgeführt.

Festlegung 16: Fahrzeugstandards im Stadtverkehr Koblenz

- a) Es sind die Mindestanforderungen an Linienfahrzeuge gemäß BOKraft, §§ 16-22 und 33-35, jederzeit zu gewährleisten. Für die Ausstattung der Fahrzeuge sollen die Anforderungen nach der VDV-Schrift 230⁹⁶ gelten.
- b) Für auf den Linien im „Stadtverkehr Koblenz“ eingesetzte Fahrzeugtypen gelten grundsätzlich die Standards der Kategorie 1 als Mindestanforderungen. Der Einsatz von Fahrzeugtypen der Kategorie 2 ist auf diesen Linien nicht zulässig (vgl. Anhang C, Ziffer 1.2).
- c) Zusätzlich zur Fahrzeugkategorie 1 wird für den Einsatz im Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ die Fahrzeugkategorie 1A definiert. Diese ist zugelassen für Verstärkerfahrten zusätzlich zum Regeltakt, als „E-Wagen“ und als Fahrzeuersatz bei außergewöhnlichem Störungs- oder Wartungsaufkommen. Die Spezifikationen entsprechen der Kategorie 1, das maximale Fahrzeualter kann jedoch bis zu 16 Jahre betragen.
- d) Hinsichtlich des Fahrzeugantriebs erfolgt für die Laufzeit der aktuellen Liniengenehmigungen im „Stadtverkehr Koblenz“ (vgl. Tabelle 9) keine Festlegung auf eine bestimmte Antriebstechnologie. Es sind für die städtischen Linien „saubere“ Busse entsprechend der Mindestziele gemäß dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG)⁹⁷ neu zu beschaffen.
- e) Vorzugsweise sind zzt. weiterhin Busse mit Gasantrieb zu beschaffen (in Verbindung mit Betankung z. B. durch Biomethan). Optional können auch Dieselsebusse, die nur mit synthetischen Kraftstoffen aus nicht-fossilen Quellen betankt werden (z. B. HVO100), als „saubere“ Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Außerdem ist mindestens ein nach Definition des SaubFahrzeugBeschG „emissionsfreier“ Linienbus auf den städtischen Linien einzusetzen.
- f) Die im „Stadtverkehr Koblenz“ eingesetzten Fahrzeuge haben über einen Niederfluranteil von 100% zu verfügen. Sogenannte Low-Entry-Varianten für Niederflurbusse sind nicht zulässig – mit Bauart-bedingter Ausnahme bei den Fahrzeugtypen Midibus (MBn) und Minibus (NBn).
- g) Die im „Stadtverkehr Koblenz“ eingesetzten Solobusse (Bn) verfügen mindestens über 29 Sitzplätze zzgl. Stehperron mit 2 Klappsitzen. Die im „Stadtverkehr Koblenz“ eingesetzten Gelenkbusse (GBn) verfügen mindestens über 39 Sitzplätze zzgl. Stehperron mit 4 Klappsitzen.
- h) Die Ausführung der Fahrgastsitze mit Polster und Stoffbezügen erfolgt gemäß VDV-Schrift 230. Hartschalensitze sind als Alternative nicht zugelassen. Die Anforderungen an die Bestuhlung in „Überland-Bauweise mit Komfortpolsterung“ entfallen auf den Linien im „Stadtverkehr Koblenz“.
- i) Die Sondernutzungsfläche wird noch VDV-Schrift 230 ausgeführt. Für die Fahrzeugtypen Bn, MXn und GBn ist bei Neufahrzeugen eine Zulassung zur Beförderung von bis zu 2 Personen im Rollstuhl zu gewährleisten. Ansonsten sowie beim

⁹⁶ vgl. VDV-Schrift 230: Rahmenempfehlungen für Stadt-Niederflur-Linienbusse, 07/2014

⁹⁷ vgl. § 5, § 6 SaubFahrzeugBeschG

Einsatz von Midi- und Minibussen (MBn, NBn) ist mindestens 1 zugelassener Rollstuhlplatz vorzusehen.

- j) Die im „Stadtverkehr Koblenz“ eingesetzten Fahrzeuge sind zu 100% mit einer Außenbeleuchtung im Bereich der Tür 1 ausgestattet. Bei neu zu beschaffenden Gelenkbussen (GBn) ist im Bereich des Drehgelenks eine zusätzliche Beleuchtung vorzusehen.
- k) Winterbereifung gem. StVZO, im Übrigen gilt Anhang C, Ziffer 1.2.4.
- l) Bei der Klimatisierung von Fahrgastraum und Fahrerplatz gemäß Anhang C, Ziffer 1.2.4 ist alternativ auch der Einsatz einer Klimaanlage nach VDV-Schrift 236/1 zugelassen (Life-Cycle-Cost-optimierte, dezentrale und elektrische Variante). Es sind umweltverträgliche Kältemittel nach dem höchsten verfügbaren Produktstandard (z. B. auf CO₂-Basis) zu verwenden.
- m) Auf den zur visuellen Fahrgastinformation im Fahrzeug verfügbaren TFT-Stretchmonitoren sind zwei unabhängige Darstellungsflächen vorzusehen: mit Anzeige von Linienbezeichnung, Fahrtziel, Datum/Uhrzeit der nächsten Haltestelle und der nachfolgenden zwei Haltestellen bzw. Umsteigehinweisen in Echtzeit an Zentrums- und Verknüpfungshaltestellen (linke Fläche) sowie weitere ÖPNV-Informationen, Infotainment-Programm, Eigen- oder Fremdwerbung kommerzieller Drittanbieter (rechte Fläche). Auf den Darstellungsflächen kann auch die „Wagen hält“/„STOPP“-Anzeige integriert werden. In Gelenkbussen (GBn) mindestens muss diese Anzeige mindestens zweifach vorhanden sein.
- n) Im Wageninnenraum sind akustische Fahrgastinformationen (nächste Haltestelle) vorzunehmen. An Zentrums-/Verknüpfungshaltestellen soll die akustische Informationen um Verkehrsmittel-bezogene vorhandene Umsteigemöglichkeiten (z. B. Fernverkehr, Regionalverkehr, weitere Buslinien, Fähren) ergänzt werden. An touristisch bedeutenden Haltestellen – in Abstimmung mit der Stadt Koblenz – sind die Ansagen außerdem auch in englischer Sprache vorzusehen.
- o) Das Fahrpersonal muss über den Bordrechner voreingestellte Ansagetexte bei Bedarf für zur Durchsage auslösen können. Außerdem ist eine Durchsagemöglichkeit seitens der Betriebsleitstelle direkt in den Fahrgastraum vorzusehen.
- p) Im Bereich der Sondernutzungsfläche ist der Liniennetzplan mit Tarifhinweisen sowie bei Bedarf weiteren ÖPNV-Informationen in einer Vitrine auszuhängen. Die Bereitstellung von Dispensern und Nutzung im Rahmen von Marketingaktionen hat nach Anforderung und Abstimmung mit der Stadt Koblenz zu erfolgen.
- q) Auf der elektronischen LED-Vollmatrixanzeige außen am Fahrzeug erfolgt die Linienbeschilderung gemäß Anhang C, Ziffer 1.2.6, abweichend mit zusätzlicher Anzeige der Linienbezeichnung auf der linken Fahrzeugseite. Auf dem Fahrzeugheck kann auf die Anzeige des Fahrtziels verzichtet werden. Die Schriftfarbe kann alternativ auch weiterhin im bestehenden gelben Farbton gehalten werden.
- r) Die Bordrechner in allen Fahrzeugen des „Stadtverkehrs Koblenz“ sowie die Daten- und Sprechfunk-Kommunikation mit der Leitstelle und Drittmandanten (z. B. externe Datendrehscheibe) werden in ein ITCS⁹⁸ integriert. An dieses bestehen neben der Verarbeitung und Lieferung von Echtzeitdaten an die Verbundauskunft und der Lichtsignal-Beeinflussung – folgende Anforderungen:
 - Monitoring für alle relevanten Betriebszustände; Störungsüberwachung und Durchführung dispositiver Maßnahmen durch die Betriebsleitstelle
 - Automatische Anschlussinformation und Anschlusssicherung
 - Verarbeitung statistischer Betriebsdaten (z. B. der Pünktlichkeit)

⁹⁸ Intermodal Transport Control System

- Visualisierung und Betriebsunterstützung von Engpass-Streckenabschnitten; Navigationshilfe auf Stadtplanbasis mit ortsbezogenen Fahrerinformationen (z. B. Besonderheiten im Linienverlauf)
 - Kommunikationsmöglichkeiten zwischen Bus und Leitstelle (Sprache und Daten) bzw. von Bus zu Bus; Verarbeitung von Videosignalen in der Leitstelle; zusätzliche Mobilfunkeinrichtung zwischen Fahrpersonal und Leitstelle als Rückfallebene bei Ausfall des ITCS.
- s) Der elektronische Fahrkartendrucker muss in der Lage sein, Barcodes bzw. QR-Codes gültiger Fahrkarten und Handy-Tickets/App-Tickets lesen und prüfen zu können.
- t) In allen Fahrzeugen im „Stadtverkehr Koblenz“ erfolgt die Überwachung des Fahrgastraums über eine Videoeinrichtung (im Solobus mind. 3 Kameras im Gelenkbus mind. 4 Kameras). Die aufgezeichneten Daten sind im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen zu speichern (für 48 Stunden). Vom Fahrerplatz aus ist im Notfall die Möglichkeit zur Verständigung der Betriebsleitstelle durch das Fahrpersonal sicherzustellen.
- u) Alle Fahrzeuge (100% der Busflotte) verfügen über einen für Fahrgäste kostenlos nutzbaren WLAN-Zugang. USB-Ladebuchsen sind in mind. 50% der Busflotte und in allen Neufahrzeugen anzubieten (mind. 4 Doppelbuchsen Typ USB-C⁹⁹ je Bus)
- v) Die Fahrzeugreinigung innen ist täglich besenrein durchzuführen. Die Außen- und Innenreinigung der Fahrzeuge ist regelmäßig, bei Bedarf mindestens wöchentlich, durchzuführen. Die Reinigungsvorgänge sind zu dokumentieren und auf Verlangen der Stadt Koblenz vorzuzeigen. Bei starken Verunreinigungen bzw. unangenehmen Gerüchen im Fahrgastraum ist das Fahrzeug unverzüglich zwecks Reinigung auf dem Betriebshof durch ein gleichwertiges Fahrzeug zu tauschen.
- w) Die eingesetzten Fahrzeuge müssen innen und außen schadensfrei sein. Um bei Unfallschäden, Beschädigungen oder starken Verunreinigungen jederzeit einen Fahrzeugtausch vornehmen zu können, ist eine ausreichend bemessene Fahrzeugreserve von mindestens 10% der für den fahrplanmäßigen Betrieb maximal benötigten Fahrzeuge vorzuhalten.
- x) 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 bei gleicher Servicequalität möglich sein. Das gesamte optische und funktionale Fahrzeugdesign außen und innen erfolgt in einem einheitlichen Corporate Design auf Basis des Corporate Design-Konzepts nach Abstimmung mit der Stadt Koblenz.
- y) Zur Gewährleistung eines weitgehend ungehinderten Blicks durch die Seitenscheiben zwecks besserer Orientierung und Lichteinfall sind die im „Stadtverkehr Koblenz“ eingesetzten Fahrzeuge von großflächigen Werbefolien auf den Fensterscheiben freizuhalten. Evtl. Werbenutzungen der Busflächen haben sich an den Vorgaben gemäß Musterskizze (s. Abbildung 14) zu orientieren und erfolgen im Zweifelsfall nach Absprache mit der Stadt Koblenz. Die Fahrzeugfront hat grundsätzlich frei von Fremdwerbung zu sein (Wiedererkennbarkeit Design des Fahrzeugs).

⁹⁹ Bei Bestellung von Neufahrzeugen bis Ende 2026 alternativ auch Einbau von Kombibuchsen je 1x USB-A und USB-C zulässig

Abbildung 14: Musterskizze für den Rahmen möglicher Bus-Werbeflächen



3.6.4

Besondere betriebliche Standards des Stadtverkehrs Koblenz

In diesem Abschnitt sind die gegenüber den verbundweiten Standards (vgl. Anhang C) ergänzenden oder abweichenden Regelungen bei der Betriebsdurchführung des **Linienbündels „Stadtverkehr Koblenz“** aufgeführt.

Festlegung 17: Standards der Betriebsdurchführung im Stadtverkehr

- a) 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.
- b) Darüber hinaus hat das Verkehrsunternehmen bei Bedarf und/oder auf Anforderung der Stadt Koblenz einen kurz gefassten Qualitätsbericht (Art und Anzahl differenzierter Vorkommnisse/Störfälle; Pünktlichkeitsanalyse, Umleitungen, Unfälle) an den Aufgabenträger zu senden.
- c) Als zentrale Organisationseinrichtung für den gesamten Verkehrsablauf unterhält das Verkehrsunternehmen eine Betriebsleitstelle, die auf dem Betriebshof angesiedelt und an 7 Tagen in der Woche während der gesamten Betriebszeiten besetzt sein soll. Die Betriebsleitstelle überwacht den Betriebsablauf, unterstützt durch die Daten-, Audio- und Videoinformationen im Rahmen des ITCS, und ist jederzeit für das Fahrpersonal ansprechbar.
- d) Mindestens an den Standorten Zentralplatz/Forum, Bahnhof Stadtmitte/Löhr-Center, Hauptbahnhof, außerdem an den Bushaltestellen Metternich Universität, Uni/Winner Straße und Hochschule/Schulzentrum Bussteig B sowie den Knotenpunkten Wöllershof und Friedrich-Ebert-Ring/Löhrstraße haben für die Verkehrsüberwachung und Disposition Videokameras installiert und betriebsbereit mit der Betriebsleitstelle verbunden zu sein.

- e) Die Stadt Koblenz erhält für den Bedarfsfall eine direkte Durchwahlmöglichkeit zur Betriebsleitstelle. Die Leitstelle nimmt außerhalb der Kerngeschäftszeiten auch Anrufe über die Servicrufnummer des Verkehrsunternehmens (z. B. für Fahrplanauskünfte) entgegen, sofern die jeweilige Betriebslage dies zulässt.
- f) Die Leitstelle organisiert die Einsätze der Bereitschaftsdienste und der mobilen Verkehrsaufsicht. Die vorzuhaltende Betriebsbereitschaft muss bei Fahrzeugausfällen und in Notsituationen schnell eingreifen können (Möglichkeit der Anfahrt bis Koblenz Hauptbahnhof innerhalb von 10 Minuten).
- g) Die Verkehrsaufsicht im Außendienst muss über mobile Kommunikationsgeräte verfügen, 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).
- h) Das Personal der Leitstelle muss über fundierte Ortskenntnisse verfügen, insbesondere innerhalb des Linienbündels „Stadtverkehr Koblenz“ sowie zu den Hauptlinien in die benachbarten Regionen und insbesondere in die Koblenzer Stadtteile Bubenheim, Kesselheim, Lay, Rübenach, Stolzenfels (und mit Verknüpfungspunkten zum Stadtverkehr Koblenz).
- i) 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.
- j) Das Verkehrsunternehmen muss für Kundenanfragen zu den Themenbereichen Fundsachen, Fahrtausfälle und Verspätungen telefonisch montags bis freitags von 9:00 bis 18:00 Uhr (ausgenommen Wochenfeiertage) sowie samstags von 9:00 bis 14:00 Uhr (am 24.12. und 31.12. von 9:00 bis 12:00 Uhr) erreichbar sein.
- k) Das Fahrpersonal im „Stadtverkehr Koblenz“ 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, Weste, Wetterjacke) auszustatten, welche die Unternehmenszugehörigkeit erkennen lässt.
- l) Neue Fahrdienstmitarbeitende 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 der Stadt Koblenz vorzulegen.
- m) Für die Ausbildung im Busbereich ist eine qualifizierte Person vorzuhalten. Nach der Einarbeitungszeit ist die Eignung des eingestellten Fahrpersonals durch eine betriebsinterne Prüfung nachzuweisen.
- n) Betriebsdaten wie Fahrplan-, Umlauf-, Dienst- und ITCS-Daten werden auf Verlangen der Stadt Koblenz von Mitarbeitern des Verkehrsunternehmens bereitgestellt und den Erfordernissen (u. a. Baustellen/Umleitungen, Sonderveranstaltungen) entsprechend angepasst sowie zeitnah für den Betriebsprozess zur Verfügung gestellt.
- o) Zur möglichst verzögerungsfreien Information der Fahrgäste bei allen Betriebsstörungen und witterungsbedingten Einschränkungen nutzt das Verkehrsunternehmen außer seiner Internet-Präsenz mit einem Newsletter-Abonnement per E-Mail

auch soziale Netzwerke (z. B. Instagram) und geeignete Messenger-Dienste (z. B. Whatsapp) zur Verbreitung der Meldungen.

- p) Bei besonderen Ereignissen wie beispielsweise Hochwasser oder Bombenentschärfung ist ein individuelles Einsatzkonzept in Abstimmung mit der Stadt Koblenz umzusetzen (Umleitungen und Ersatzverkehre). Es ist ein IT-Sicherheitskonzept vorzuhalten und anzuwenden.
- q) 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 sind auf dem Betriebshof die erforderlichen Beteiligungs- und/oder Ladeeinrichtungen zur Versorgung der Fahrzeuge vorzuhalten, um Leerfahrten zu vermeiden.
- r) Das Betriebshofgelände erfüllt mindestens die folgenden 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)
 - Energetischer Zustand der Anlage mindestens nach dem Standard „modernisierter Altbau“
 - Vorhaltung einer Werkstatt am Betriebshofstandort, um zusätzliche Werkstattfahrbewegungen zu minimieren
 - Vorhaltung einer zentralen Fahrzeugwaschanlage mit ressourcenschonender Wasserversorgung (Brunnen- oder Regenwasser).
- s) 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.
- t) Für das Fahrpersonal hat das Verkehrsunternehmen den Zugang zu externen oder die Bereitstellung eigener Toilettenstandorten möglichst an allen Endhaltestellen, mindestens aber im Bereich jedes Linienverlaufs, zu gewährleisten. Mobile Toilettenkabinen müssen über Stromversorgung (Beleuchtung/Frostschutz) sowie über mindestens einen Frischwassertank verfügen.
- u) Mobile Toilettenkabinen befinden sich derzeit (Stand April 2025) an folgenden Endhaltestellen: Arzheim In der Strenge, Güls Bisholder, Güls Wendehammer (Betriebshaltestelle), Karthause Hochschule/Konrad-Zuse-Straße, Metternich Bienenstück, Metternich Universität, Moselweiß BBS/Beatusstraße und Moselweiß Güls Brücke. Bei betrieblichen Änderungen können die o. g. Standorte auch durch andere Standorte getauscht werden.
- v) Es ist ein Automatisches Fahrgastzählsystem (AFZS) auf allen Regelfahrten im „Stadtverkehr Koblenz“ vorzuhalten und kontinuierlich einzusetzen. Dazu sind 100% der Busflotte mit AFZS-Zählgeräten auszustatten. Zur Auswertung der AFZS-Daten ist eine geeignete Software vorzuhalten. Hochrechnungen auf alle Fahrten je Linie haben mit geeigneten und abgestimmten Maßnahmen zu erfolgen.

Erläuterung: im Sinne der Anforderung von § 8 (3) Satz 2 PBefG erfolgt im Rahmen der Qualitätsvorgaben auch die Festlegung von Umweltschutzanforderungen an die Betriebsdurchführung im ÖSPV, soweit diese nicht gesetzlich geregelt sind.

3.6.5 Besondere Haltestellenstandards im Stadtgebiet Koblenz

In diesem Unterkapitel werden die gegenüber den verbundweiten Standards (vgl. Anhang C) ergänzenden oder abweichenden Regelungen für die Vorgaben der Haltestellenstandards (insb. Beschilderung und Ausstattungselemente) aufgeführt.

Festlegung 18: Haltestellenstandards in Koblenz

- a) Die Haltestellenbezeichnungen in der Stadt Koblenz werden im NVP verbindlich festgelegt (s. Anhang A), um bei Verkehrsunternehmen, Aufgabenträgern und beim Verkehrsverbund eine unternehmensübergreifende Bezeichnung in den unterschiedlichen Informationsmedien zu erreichen.
- b) Die Haltestellen im Stadtgebiet Koblenz werden bestimmten Ausstattungskategorisierung zugeordnet, welche in Kap. 5.4.2 näher beschrieben werden.
- c) Wesentliche Ausstattungsmerkmale für die Haltestellen im Stadtgebiet Koblenz sind (vgl. auch Kap. 3.5.2 zur Barrierefreiheit) :
 - 1) längs anfahrbare **Hochbordsteine**, je nach Lage der Haltestelle und Anfahrtsituation im Regelfall 18 cm (ggf. zwischen 16 und 20 cm) hoch
 - 2) kontrastreiche **Oberflächengestaltung** mit Bodenindikatoren
 - 3) ausreichende **Beleuchtung** der Wartefläche und der Fahrplan- und Informationsaushänge
 - 4) **Sitzgelegenheit** und **Abfallbehälter** (soweit ausreichend Platz)
 - 5) Fahrgastunterstand als **Witterungs-, Wärme- und Sonnenschutz** mit Vitrine(n) für Fahrplan- und Informationsaushänge und mit integrierter Sitzgelegenheit; bei neu zu beschaffenden Fahrgastunterständen auch mit baulicher Eignung zur Dachbepflanzung bzw. -begrünung.
 - 6) einheitliches **Haltestellenschildsystem** sowie ausreichende Anzahl an Aushangflächen (innerhalb des Fahrgastunterstandes oder als Fahrplanaushangkästen) zur Aufnahme von Aushängen im Regelformat DIN A4 quer; Kompatibilität für DIN A3 hoch-Aushänge (z. B. für Aushangfahrpläne von Regionallinien) ist zu gewährleisten
 - 7) an stärker frequentierten bzw. besonders relevanten Haltestellen **Anzeige der nächsten Linienabfahrten und Fahrziele in Echtzeit** (DFI) mit Vorlesefunktion auf Knopfdruck nach dem „2-Sinne-Prinzip“.
- d) Im Rahmen der Haltestellenbeschilderung erfolgt im gesamten Stadtgebiet Koblenz neben den Liniennummern die Darstellung der jeweiligen Zielangabe. Die Zielangabe umfasst bei innerstädtischen Zielen im Regelfall den Zielstadtteil sowie den Namen der Zielhaltestelle. Optional (bei eingeschränkter verfügbarer Darstellungsfläche) kann auf den Namen der Zielhaltestelle verzichtet werden.
- e) Im Rahmen des Corporate-Design-Konzepts der Koblenzer Verkehrsbetriebe GmbH (koveb) wurden spezifische Darstellungsstandards (inkl. Farb- und Schriftstandards) festgelegt. Die VRM-Vorgaben für Schriftgrößen sind als Mindeststandard gewährleistet. Das VRM-Logo ist auf allen Vorlagen erkennbar zu platzieren.
- f) Die Darstellungsstandards umfassen weiterhin Fahrplanaushänge für die Linien innerhalb des Linienbündels Stadtverkehr Koblenz mit Darstellung mindestens in Schriftgröße 12 Punkt, bezogen auf die kleinste Schriftdarstellung aller zur Fahrgastinformation wesentlichen Angaben, sowie adäquate Vorlagen für Werbeplakatmotive (auch als Platzhalter für Sonderaushänge) und Liniennetzplan und zusätzlich einen Aushang mit Tarif-/Fahrpreisinformation.
- g) Die Stadt Koblenz hat die Zuständigkeit für Planung und Projektmanagement des Ausbaus und der Modernisierung aller Haltestellen und Haltestelleneinrichtungen

im Stadtgebiet Koblenz im Rahmen des Verkehrsvertrags operativ auf die koveb übertragen, die zzt. seit Ende des Jahres 2020 die im Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ zusammengefassten Linien betreibt. Seit 2023 (nach Ende des Vertrages der Stadt Koblenz mit dem Werbeunternehmen Süpla) ist die koveb auch für die Bewirtschaftung der Fahrgastunterstände und deren Erneuerung zuständig.

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.

Auf der nachfolgenden Abbildung 15 (Aufnahme: Koblenzer Verkehrsbetriebe GmbH (koveb), 2023) ist die standardisierte Gestaltung bei Aus- und Neubauten von Haltestellen (hier am Beispiel Lützel Bodelschwingstraße) 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 mit integrierten Rippenplatten als Auffindestreifen,
- rote Oberflächengestaltung und Einfassung in Anthrazit für besseren Kontrast zu Bordstein und Bodenindikatoren
- H-Schild, Witterungsschutz mit Sitzgelegenheit, Abfallbehälter und Anzeiger zur dynamischen Fahrgastinformation im Design von Stadt Koblenz und koveb.

Abbildung 15: Beispiel barrierefreier Haltestellen-Ausbau in Koblenz



3.6.6

Besondere Standards zu Fahrgastinformation, Marketing, Vertrieb

In diesem Abschnitt sind die gegenüber den verbundweiten Standards (vgl. Anhang C) ergänzenden oder abweichenden Vorgaben zur Fahrgastinformation, zum Marketing und zum Vertrieb für das **Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“** aufgeführt.

Festlegung 19: Standards Information, Marketing, Vertrieb in Koblenz

- a) Es ist eine kontinuierliche Medienarbeit zur Förderung des ÖPNV durchzuführen. Dazu werden alle zur Nutzung des ÖPNV in Koblenz relevanten Informationen im Rahmen einer Internet-Präsenz zusammengestellt (z. B. Liniennetz, Fahrplan, Beförderungs- und Tarifinfos, Fundsachenservice, aktuelle Verkehrsinformationen).
- b) Die wesentlichen grundsätzlichen Informationen sind zusätzlich auch in englischer Sprache (betrifft nicht „aktuelle Verkehrsinformationen“) bereitzustellen, um der Bedeutung der Stadt Koblenz als internationales touristisches Reiseziel auch bei der Nutzung seiner Verkehrsmittel gerecht zu werden.
- c) Für das Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ ist ein eigenständiges Fahrplanheft zu erstellen. Dieses kann, entsprechend der Kundenresonanz, zusätzlich oder alternativ zum Druck als barrierefreies PDF-Dokument zum Download über den Internet-Auftritt des Verkehrsunternehmens bereitgestellt werden. Für die Abgabe eines evtl. gedruckten Exemplars kann eine Schutzgebühr verlangt werden.
- d) Das Verkehrsunternehmen hat nach Anforderung der Stadt Koblenz Werbeaktionen der Stadt oder des VRM zu unterstützen, indem es geeignete Vorlagen zur digitalen Darstellung in allen Bussen im Rahmen des Infotainment-Systems zur Verfügung gestellt bekommt.
- e) Es ist eine Verkaufs- und Servicestelle mit eigenem Personal in zentraler Lage der Innenstadt vorzuhalten. Folgende Öffnungszeiten sind mindestens einzuhalten: Mo-Fr, 09:00 Uhr bis 18:00 Uhr, Sa, 09:00 Uhr bis 14:00 Uhr.
- f) Das Fahrpersonal muss Fahrkarten in den Fahrzeugen über ein elektronisches Verkaufssystem anbieten. Neben Barzahlung sollen auch gängige bargeldlose Zahlungsmöglichkeiten (z. B. Girocard, Debit- und Kreditkarten, Apple- bzw. Google-Pay) für den Fahrscheinkauf im Bus verfügbar sein.
- g) Das den „Stadtverkehr Koblenz“ betreibende Verkehrsunternehmen nimmt am Vertrieb des Deutschland-Tickets (D-Ticket) teil. Für den Vertrieb des D-Tickets und ggf. künftig weiteren digitalen Fahrkarten-Abos, sind geeignete und im Geltungsbereich zulässige Medien, wie Handy-App und Chip-Karte, nach den einheitlichen Standards vorzuhalten und den Fahrgästen anzubieten.
- h) Die Fahrausweiskontrolle hat durch permanente Kontrolle beim Einstieg zu erfolgen. Durch den Einsatz von zusätzlichem Prüfpersonal sind stichprobenartig die Fahrkarten der mitfahrenden Fahrgäste auf eigene Kosten des Unternehmens zu prüfen. Für das Prüfpersonal gelten im Rahmen der Kontrollen hinsichtlich der Serviceorientierung (z. B. Fachkunde, höfliches Auftreten gegenüber den Fahrgästen, Sicherheit und Deeskalation) vergleichbare Anforderungen wie an das Fahrpersonal.
- i) In den Fahrzeugen des „Stadtverkehrs Koblenz“ soll eine technisch verlässliche und ohne wesentliche Beeinträchtigung des Fahrgastflusses geeignete Kontrollmöglichkeit für digitale Tickets, wie dem D-Ticket, vorgehalten werden.

3.7 Anwendung des Verbundtarifs

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

Festlegung 20: 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 Landkreis Mayen-Koblenz, Rhein-Lahn-Kreis und Westerwaldkreis.
- b) Der Verbundtarif wird darüber hinaus in folgenden Verkehrsmitteln anerkannt: Festungsaufzug Ehrenbreitstein (Obertal – Festung) und Rheinfähre Altstadt – Ehrenbreitstein.
- c) In der Stadt Koblenz kommt der VRM-Verbundtarif als Höchsttarif im Sinne der VO (EG) 1370/2007 zur Anwendung. Seit 2021 legt die Stadt Koblenz die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen einschließlich des Höchsttarifs für das Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag fest. Ausgleichsleistungen gibt es seit diesem Zeitpunkt auf der Grundlage der öffentlichen Dienstleistungsaufträge.
- d) Das Angebot *eTicket* ist im Stadtgebiet Koblenz zu erhalten. Die technischen Voraussetzungen (VDV-KA-Standard) sind zu erfüllen.

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 Koblenzer Verkehrsbetriebe GmbH genutzt werden kann, soll weiterhin als personalisiertes Ticketangebot für Gelegenheitsnutzer auf den koveb-Linien im Stadtgebiet Koblenz angeboten werden.

3.8 Personal und Beschäftigung im ÖPNV

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

3.8.1 Anwendung Landestariftreuegesetz

Festlegung 21: 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. 12,82 €¹⁰⁰ (brutto) pro Stunde zahlen. Die Höhe des Mindestentgelts wird jährlich überprüft.

3.8.2 Standards zu den Beschäftigungsbedingungen

Festlegung 22: 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) 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,

¹⁰⁰ Stand Mai 2025

dem nationalen Recht oder gemäß Tarifverträgen geltenden sozial- und arbeitsrechtlichen Verpflichtungen einhalten¹⁰¹. 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 wäre¹⁰².

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.

3.8.3

Überleitung des Personals bei Betreiberwechsel

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.

¹⁰¹ 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

¹⁰² 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).

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% der Fläche innerhalb des definierten Haltestelleneinzugsbereichs angebunden sind.

In Karte 18 sind die Haltestelleneinzugsbereiche von 300 bzw. 400 Metern um das gesamte Haltestellennetz des ÖSPV dargestellt. Nachrichtlich sind zusätzlich die Einzugsbereiche von 600 Metern um die Stationen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) ausgewiesen. Zur Festlegung und Differenzierung der Einzugsbereiche nach Gebietstypen, Nutzungsdichte und Verkehrsmittel siehe Kap. 3.4.1 (vgl. dort Tabelle 21).

Die Kriterien der Haltestelleneinzugsbereiche werden in der Stadt Koblenz insgesamt, bezogen auf Kernzonen und Gebiete mit hoher Nutzungsdichte, in hohem Maße erfüllt. Innerhalb der meisten Stadtteile können gänzlich oder weitestgehend alle Siedlungsflächen und größere Gewerbestandorte als erschlossen gelten.

Folgende im NVP 2018 festgestellten Erschließungsdefizite konnten in den vergangenen Jahren behoben werden:

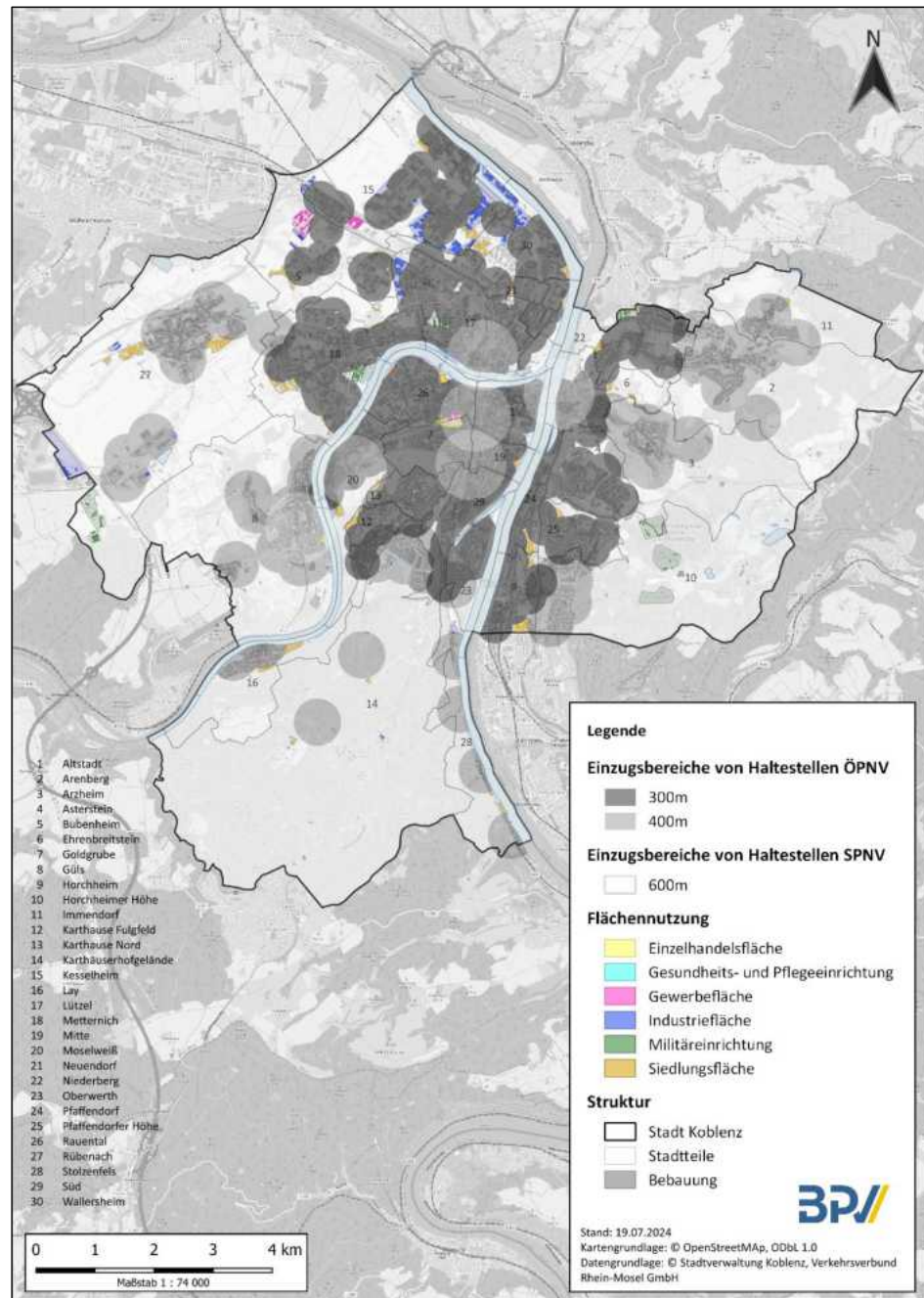
- **Arenberg**, südlicher Ortsbereich – zusätzliche Haltestellen „Falkenweg“ und „Fichtenweg“ eingerichtet (Erschließungsdefizit vollständig behoben)
- **Bubenheim**, westlicher Ortsbereich – zusätzliche Haltestelle „In den Wiesen“ eingerichtet (Erschließungsdefizit vollständig behoben)
- **Horchheim**, südlicher Ortsrand – zusätzliche Haltestelle „Christian-Seb.-Schmidt-Straße“ im unmittelbar angrenzenden Siedlungsbereich von Niederlahnstein eingerichtet (Erschließungsdefizit teilweise behoben)
- **Rübenach**, südlicher Ortsrand – zusätzliche Haltestelle „Rosenbornstraße“ (Erschließungsdefizit teilweise behoben).

Vereinzelte Stadtrandlagen und Straßenzüge gelten jedoch nach wie vor als nicht bzw. unzureichend erschlossen. Zum Teil sind hierbei bestimmte Industrie- und Gewerbeflächen, Gesundheits- und Pflegeeinrichtungen und Siedlungsflächen nicht in angemessener Entfernung an den ÖSPV angebunden (vgl. Karte 18).

Es werden die folgenden Erschließungsdefizite innerhalb der Haltestelleneinzugsbereiche von 300 bzw. 400 Metern festgestellt:

- **Bubenheim** und **Kesselheim**, Bereiche der Industrie- und Gewerbegebiete (v. a. entlang von Teilen des Kesselheimer Wegs und der Marienfelder Straße).
- **Goldgrube**, nördlicher Bereich (Bogenstraße, entlang der Bahntrasse)
- **Güls**, Bereich östlich der Bahn
- **Lay**, höher gelegene Siedlungsbereiche (entlang an Teilen der Legiastraße)
- **Pfaffendorf**, höher gelegener Siedlungsbereich (entlang der Sebastianistraße bis einschließlich Niederfelder Weg in Horchheim)
- **Metternich**, südwestlicher Bereich (am Ortsrand, entlang der Trierer Straße)
- **Moselweiß**, südlicher Bereich (entlang des südlichen Burgwegs)
- **Rübenach**, westlicher und südöstlicher Bereich (entlang des westlichen Sendnicher Straße und der mittleren Keltensstraße).

Karte 18: Erschließungsqualität - Haltestelleneinzugsbereiche 300m, 400m und 600m



Bei den festgestellten Erschließungsdefiziten handelt es sich überwiegend um peripher gelegene Siedlungsbereiche, die sich aufgrund der besonderen Straßenverhältnisse nicht oder nur sehr eingeschränkt für den konventionellen Busverkehr eignen (z. B. aufgrund von schmalen Straßenprofile oder Sackgassen ohne Wendemöglichkeit). Zum Teil beeinträchtigen zusätzlich die örtliche Topographie oder geringe Durchfahrtschöhen von Unterführungen die Befahrbarkeit. Abhilfe bei den Erschließungsdefiziten soll ggf. zukünftig im Rahmen der Weiterentwicklung des ÖPNV geleistet werden (s. Kap. 0).

4.2 *Bedienungsqualität*

Die Überprüfung und Analyse der Bedienungsqualität orientiert sich an den Vorgaben der einzelnen Verkehrstage und der Verkehrszeiten. Es werden jeweils die Angebote der täglichen Normalverkehrszeit (NVZ) jeweils für Montag bis Freitag und für Samstag/Sonntag entsprechend den definierten Vorgaben zur Bedienungsqualität abgeglichen und analysiert (vgl. Kap. 3.4.2, Tabelle 22 und Tabelle 23).

Die Betrachtung wurde je Stadtteil – zur Zuordnung der Stadtteile zu den einzelnen Gebietstypen und Dichtekategorien siehe Kap. 2.2.5 – anhand definierter Referenzhaltestellen (bis zu 2 je Stadtteil) und Referenzlinien (bis zu 3 je Stadtteil) vorgenommen. Es handelt sich bei den Referenzhaltestellen um Zugangspunkte in zentraler Lage und/oder mit besonderer Anbindungsfunktion und einem für den jeweiligen Stadtteil umfangreichen Linienangebot. Bei den Referenzlinien wurden die jeweils für den Stadtteil bedeutenden Hauptlinien ausgewählt.

Tabelle 24 zeigt je Stadtteil und Referenzhaltestelle(n) mit Referenzlinie(n) die Bedienungshäufigkeiten von Montag bis Freitag während der NVZ. Sofern mind. eine der Linien die Vorgaben zur Bedienungsqualität gem. Tabelle 23 erreicht oder übertrifft, gilt der Standard als erfüllt.

Tabelle 24: Bedienungsqualität Mo-Fr (NVZ)

Stadtteil	Gebietstyp/ Nutzungsdichte			Referenzhaltestelle(n)	Referenzlinie(n)	Takt NVZ Mo-Fr	Standard erfüllt
	sehr hoch	hoch	mittel				
Altstadt	X			Zentralplatz/Forum, Bf Stadtmitte/Löhr-Center	2/12	15'	●
					5/15	15'	
					6/16	15'	
Arenberg			X	Silberstraße	9	30'	●
Arzheim			X	In der Strenge	10	30'	●
Asterstein		X		Asterstein Schulzentrum	5	30'	●
Bubenheim		X		In den Wiesen	330	30'	●
Ehrenbreitstein		X		Kapuzinerplatz/Fähre	8	30'	●
					9/19	15'	
					10	30'	
Goldgrube		X		Brüderkrankenhaus	2/12	15'	●
					9	30'	
Güls			X	Güls Alte Schule/Bf	3/13	30'	●
Horchheim		X		Mendelssohn	1/11	30'	●
					6	30'	
Horchheimer Höhe			X	Im Junkerstück	6	30'	●
Immendorf			X	Quellenweg	9/19	15'	●
Karthause Flugfeld		X		Bundesarchiv	2/12	15'/30'	●
Karthause Nord		X		Hüberlingsweg	2/12	15'	●
Karthäuserhofgelände			X	Hochschule/Schulzentrum	2/12	15'	●
Kesselheim		X		Aluminiumwerk	30	30'	●
Lay			X	Mostertplatz	31	30'	●
Lützel		X		Balduinbrücke	2/12	15'	●
					5/15	15'	
Metternich		X		Universität, Uni/Winninger Straße	3/13	30'	●
					5	30'	

Stadtteil	Gebietstyp/ Nutzungsdichte			Referenzhaltestelle(n)	Referenz- linie(n)	Takt NVZ Mo-Fr	Standard erfüllt
	sehr hoch	hoch	mit- tel				
Mitte	X			Hauptbahnhof	5/15	15'	●
					350	15'	
Moselweiß		X		Heiligenweg, BBS/Beatusstraße	6/16	15'	●
					9	30'	
Neuendorf		X		Brenderweg	2/12	15'	●
Niederberg		X		Niederberg Kirche	9/19	15'	●
Oberwerth		X		Mozartplatz	3/13	30'	●
Pfaffendorf		X		Pfaffendorf Kirche	6	30'	●
Pfaffendorfer Höhe		X		Augusta-Kaserne, Kratzkopfer Hof	5	30'	●
Raumental		X		Marienhof	6/16	15'	●
Rübenach			X	Kriegerdenkmal	350	15'	●
Stolzenfels			X	Kripp	670	30'	●
Süd		X		Schenkendorfplatz	1/11	30'	●
					3/13	30'	
Wallerstheim		X		Messeplatz	2/12	15'	●

Die Standards der Bedienungsqualität **von Montag bis Freitag** während der NVZ, bezogen auf die definierten Referenzhaltestellen in Verbindung mit den Referenzlinien (ausgewählte Hauptlinien), werden zzt. in allen Koblenzer Stadtteilen erfüllt.

Tabelle 25 zeigt je Stadtteil und Referenzhaltestelle(n) mit Referenzlinie(n) die Bedienungshäufigkeiten Samstag und Sonn-/Feiertag während der NVZ. Sofern mind. eine der Linien die Vorgaben zur Bedienungsqualität gem. Tabelle 23 erreicht oder übertrifft, gilt der Standard als erfüllt.

Tabelle 25: Bedienungsqualitäten Sa und So (NVZ)

Stadtteil	Gebietstyp/ Nutzungsdichte			Referenzhaltestelle(n)	Referenz- linie(n)	Takt NVZ Sa, So	Standard erfüllt
	sehr hoch	hoch	mit- tel				
Altstadt	X			Zentralplatz/Forum, Bf Stadtmitte/Löhr-Center	2/12	15', 30'	●, ●
					5/15	15', 30'	
					6/16	15', 30'	
Arenberg			X	Silberstraße	9	30', 30'	●
Arzheim			X	In der Strenge	10	30', 60'	●
Asterstein		X		Asterstein Schulzentrum	5	30', 30'	●
Bubenheim		X		In den Wiesen	330	30', 30'	●
Ehrenbreitstein		X		Kapuzinerplatz/Fähre	8	30', 30'	●
					9/19	15', 30'	
					10	30', 60'	
Goldgrube		X		Brüderkrankenhaus	2/12	15', 30'	●
					9	30', 30'	
Güls			X	Güls Alte Schule/Bf	3/13	30', 30'	●
Horchheim		X		Mendelssohn	1/11	30', 30'	●
					6	30', 30'	
Horchheimer Höhe			X	Im Junkerstück	6	30', 30'	●
Immendorf			X	Quellenweg	9/19	15', 30'	●

Stadtteil	Gebietstyp/ Nutzungsdichte			Referenzhaltestelle(n)	Referenz- linie(n)	Takt NVZ Sa, So	Standard erfüllt
	sehr hoch	hoch	mit- tel				
Karthause Flugfeld		X		Bundesarchiv	2/12	15', 30'/60'	●, ●
Karthause Nord		X		Hüberlingsweg	2/12	15', 30'	●
Karthäuserhofgelände			X	Hochschule/Schulzentrum	2/12	15', 30'	●
Kesselheim		X		Aluminiumwerk	30	30', 30'	●
Lay			X	Mostertplatz	31	30', 60'	●
Lützel		X		Balduinbrücke	2/12	15', 30'	●
					5/15	15', 30'	
Metternich		X		Universität, Uni/Winninger Straße	3/13	30', 30'	●
					5	30', 30'	
Mitte	X			Hauptbahnhof	5/15	15', 30'	●, ●
					350	15', 30'	
Moselweiß		X		Heiligenweg, BBS/Beatusstraße	6/16	15', 30'	●
					9	30', 30'	
Neuendorf		X		Brenderweg	2/12	15', 30'	●
Niederberg		X		Niederberg Kirche	9/19	15', 30'	●
Oberwerth		X		Mozartplatz	3/13	30', 30'	●
Pfaffendorf		X		Pfaffendorf Kirche	6	30', 30'	●
Pfaffendorfer Höhe		X		Augusta-Kaserne, Kratzkopfer Hof	5	30', 30'	●
Rauental		X		Marienhof	6/16	15', 30'	●
Rübenach			X	Kriegerdenkmal	350	15', 30'	●
Stolzenfels			X	Kripp	670	30', 30'	●
Süd		X		Schenkendorfplatz	1/11	30', 30'	●
					3/13	30', 30'	
Wallerstheim		X		Messeplatz	2/12	15', 30'	●

Die Standards der Bedienungsqualität **am Samstag** während der NVZ, bezogen auf die definierten Referenzhaltestellen in Verbindung mit den Referenzlinien (ausgewählte Hauptlinien), werden zzt. in allen Koblenzer Stadtteilen erfüllt.

Die Standards der Bedienungsqualität **am Sonntag** während der NVZ, bezogen auf die definierten Referenzhaltestellen in Verbindung mit den Referenzlinien (ausgewählte Hauptlinien), werden zzt. in folgenden Koblenzer Stadtteilen **nicht** erfüllt:

- **Altstadt**
- **Karthause Flugfeld**
- **Hauptbahnhof.**

Aufgrund der auch sonntags hohen Anzahl an Verbindungen bei den Referenzlinien und weiteren, hier nicht dargestellten Linien in den Kernbereichen der Altstadt und des Stadtteils Mitte ist das hier festgestellte Defizit als geringfügig zu bewerten. Abhilfe soll zukünftig im Rahmen der Weiterentwicklung des ÖPNV geleistet werden (s. Kap. 0)

4.3 Verbindungsqualität

Verbindungen zwischen Stadtteilen und Stadtzentrum

Im Rahmen der Verbindungsanalyse erfolgt eine Übersicht der schnellsten verkehrsbetrieblichen ÖPNV- bzw. Straßenverbindungen zwischen den einzelnen Koblenzer Stadtteilen

(Referenzhaltestellen) und dem Innenstadtzentrum (Haltestellen Bahnhof Stadtmitte/Löhr-Center oder Zentralplatz/Forum).

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.¹⁰³ Die Klassifizierung ist der nachstehenden Tabelle 26 zu entnehmen:

Tabelle 26: Qualitätsstufenklassifizierung Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV¹⁰⁴

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.

Als Zielhaltestellen wurden Bahnhof Stadtmitte/Löhr-Center („B“) oder Zentralplatz/Forum („Z“) betrachtet. Der jeweils bessere Wert wurde in die Tabelle aufgenommen und mit „B“ oder „Z“ gekennzeichnet.

Die Ergebnisse der Reisezeitermittlung, die berechneten Reisezeitverhältnisse sowie die Zuordnung zu Qualitätsstufen sind in der nachfolgenden Tabelle 27 zusammengefasst:

- 26 von insgesamt 32 Verbindungen weisen die Qualitätsstufen A bis C auf. Dies entspricht bei den Innenstadtverbindungen einem relativen Anteil „sehr günstiger“ bis „zufrieden stellender“ Ergebnisse von 81,25%.
- Von den insgesamt 32 Verbindungen aus den Stadtteilen in die Innenstadt weist nur eine Verbindung eine „schlechte“ Verbindungsqualität auf.
- Als **Mittelwert aller Reisezeitverhältnisse ist der Wert 1,56** berechnet. Dies entspricht grundsätzlich einer „zufrieden stellenden“ Verbindungsqualität auf den Wegen in das Innenstadtzentrum.

Auf der nachfolgenden Karte 19 sind alle Referenzverbindungen aus den Stadtteilen von Koblenz zu den Zielhaltestellen Zentralplatz/Forum und Bahnhof Stadtmitte/Löhr-Center (und zusätzlich Hauptbahnhof) dargestellt.

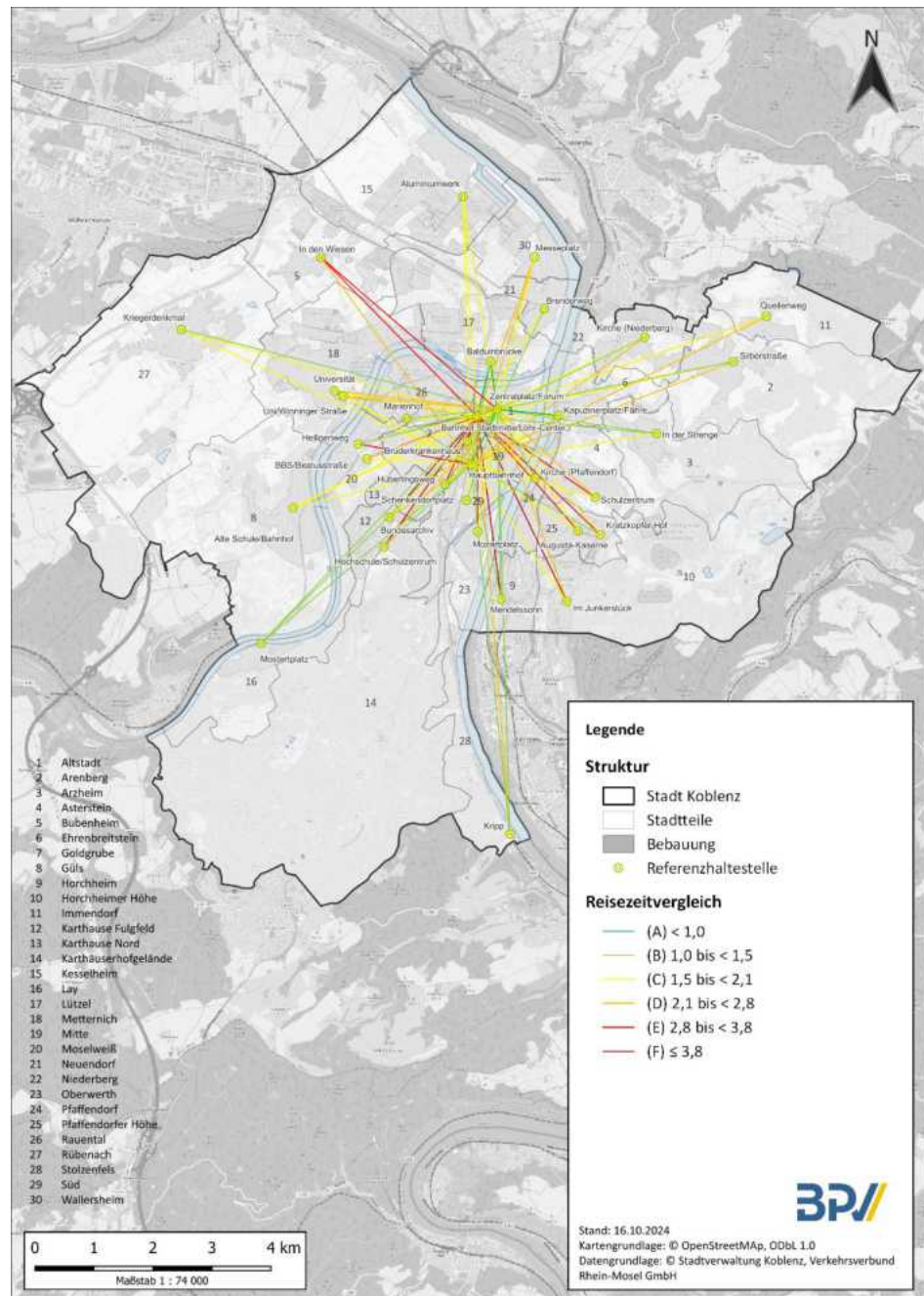
¹⁰³ <https://www.forschungsinformationssystem.de> Mobilität und Verkehr, Sb/Syntheseberichte: Verbindungsqualität des ÖPNV (Wissensstand 11.12.2023).

¹⁰⁴ <https://www.forschungsinformationssystem.de> Mobilität und Verkehr, Sb/Syntheseberichte: Verbindungsqualität des ÖPNV (Wissensstand 11.12.2023).

Tabelle 27: Reisezeiten von den Koblenzer Stadtteilen zum Innenstadtzentrum

Stadtteil	Referenzhaltestelle	Ziel-Haltestelle	Reisezeit in Minuten (einfacher Weg)		Reisezeitverhältnis ÖPNV zu MIV tÖPNV/tMIV	Qualitätsstufe
			ÖPNV (Bus)	MIV (PKW)		
Arenberg	Silberstraße	Z	20	14	1,43	B
Arzheim	In der Strenge	Z	16	15	1,07	B
Asterstein	Schulzentrum	Z	22	10	2,20	D
Bubenheim	In den Wiesen	Z	31	11	2,82	E
Ehrenbreitstein	Kapuzinerplatz/Fähre	Z	6	7	0,86	A
Goldgrube	Brüderkrankenhaus	Z	7	7	1,00	B
Güls	Alte Schule/Bahnhof	Z	22	14	1,57	C
Horchheim	Mendelssohn	Z	14	10	1,40	B
Horchheimer Höhe	Im Junkerstück	Z	24	10	2,40	D
Immeldorf	Quellenweg	Z	25	15	1,67	C
Karthause Flugfeld	Bundesarchiv	Z	16	10	1,60	C
Karthause Nord	Hüberlingsweg	Z	11	8	1,38	B
Karthäuserhofgelände	Hochschule/Schulzentrum	Z	22	10	2,20	D
Kesselheim	Aluminiumwerke	Z	22	13	1,69	C
Lay	Mostertplatz	B	13	10	1,30	B
Lützel	Balduinbrücke	Z	4	5	0,80	A
Metternich	Universität, Uni/Winninger Straße	B	11	6	1,83	C
		B	16	6	2,67	D
Mitte	Hauptbahnhof	Z	5	8	0,63	A
Moselweiß	Heiligenweg, BBS/Beatusstraße	Z	14	10	1,40	B
		Z	21	10	2,10	D
Neuendorf	Brenderweg	Z	13	10	1,30	B
Niederberg	Niederberg Kirche	Z	14	11	1,27	B
Oberwerth	Mozartplatz	Z	16	10	1,60	C
Pfaffendorf	Pfaffendorf Kirche	Z	11	10	1,10	B
Pfaffendorfer Höhe	Augusta-Kaserne, Kratzkopfer Hof	Z	18	9	2,00	C
		Z	19	10	1,90	C
Raental	Marienhof	B	11	8	1,38	B
Rübenach	Kriegerdenkmal	Z	20	15	1,33	B
Stolzenfels	Kripp	Z	21	15	1,40	B
Süd	Schenkendorfplatz	Z	8	8	1,00	B
Wallerstheim	Messeplatz	B	18	11	1,64	C

Karte 19: Verbindungsqualität von den Stadtteilen zum Innenstadtzentrum



Exkurs: Verbindungen zwischen allen Stadtteilen untereinander

Ergänzend zur Analyse der Reisezeiten MIV/ÖPNV aus den Stadtteilen in das Innenstadtzentrum wurde eine **erweiterte Verbindungsanalyse** Montag bis Freitag zur NVZ zwischen allen Koblenzer Stadtteilen durchgeführt. Das Ergebnis wird in Abbildung 16 als Matrix dargestellt. Die Qualitätsstufenklassifizierung (A-F) entspricht der Skala gemäß Tabelle 26.

Folgende Kriterien wurden dabei berücksichtigt:

- Direktverbindungen haben Vorrang
- Falls notwendig, maximal ein Umstieg mit höchstens 15 Minuten Umsteigezeit

- Im Stadtzentrum wird die Fahrzeit ab/bis zum früher erreichbaren Umsteige- punkt (Bahnhof Stadtmitte/Löhr-Center oder Zentralplatz/Forum) gewertet
- Zu- und Abgangszeiten wurden nicht mit eingerechnet, Umsteigezeiten schon.

Abbildung 16: Matrix zur erweiterten Verbindungsanalyse zwischen allen Stadtteilen

Stadtteil Von	Referenzhaltestelle	Stadtteil Nach																															
		Altstadt	Arenberg	Arzheim	Asterstein	Bubenheim	Ehrenbreitstein	Goldgrube	Güls	Horchheim	Horchheimer Höhe	Immendorf	Karthause Nord	Karthause-Flugfeld	Karthäuser Hofgelände	Kesselheim	Lay	Lützel	Metternich	Mitte	Moselweiß	Neuendorf	Niederberg	Oberwerth	Pfaffendorf	Pfaffendorfer Höhe	Raental	Rübenach	Stolzenfels	Süd	Wallersheim		
Altstadt	Stadtmitte/Löhr-Center o. Zentralplatz	C	C	D	D	A	B	C	B	D	C	C	C	D	B	B	B	B	A	B	B	B	B	C	A	D	A	C	D	B	D		
Arenberg	Silberstraße	B		F	F	F	C	D	E	E	F	E	D	E	E	D	E	D	D	D	D	D	C	E	E	F	D	D	D	D	D		
Arzheim	In der Strenge	B	C		F	E	B	D	C	F	F	F	E	E	F	E	C	C	C	D	D	D	E	E	F	D	D	E	D	E	D		
Asterstein	Asterstein Schulz.	D	C	A		F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	D	F	E	C	D	F	E	F	F	F	E	D	E	F	F		
Bubenheim	In den Wiesen	E	F	F	F		F	F	F	F	F	F	E	F	F	F	F	F	C	E	E	F	E	E	E	F	F	F	E	E	F		
Ehrenbreitstein	Kapuzinerplatz/Fähre	A	C	C	D	E		F	D	F	F	D	D	F	F	D	C	E	D	C	D	D	C	F	F	F	D	D	E	D	E		
Goldgrube	Brüderkrankenhaus	B	D	E	F	E	D		E	F	F	E	E	D	F	E	E	E	E	D	D	E	E	E	D	F	F	E	D	E	F		
Güls	Güls Alte Schule/Bf.	C	D	E	F	F	D		F	D	F	F	F	F	F	F	F	D	C	D	F	D	D	D	F	F	F	E	D	D	E		
Horchheim	Mendelssohn	B	E	E	F	F	D	F	F	C		F	F	F	F	F	F	F	E	E	B	F	E	E	F	B	F	F	D	F	C	F	
Horchheimer Höhe	Im Junkerstück	D	D	C	C	F	F	F	F	C		F	F	F	F	F	F	F	E	E	D	F	E	F	F	C	F	F	E	F	E	F	
Immendorf	Quellenweg	C	D	D	D	F	D	D	D	E	E		D	E	F	D	D	D	D	D	D	D	D	D	E	E	F	D	E	E	D	D	
Karthause Nord	Hüberlingsweg	B	D	E	F	F	E	C	E	F	F	C		F	C	F	F	F	F	B	F	E	D	F	D	F	F	E	E	D	F	F	
Karthause-Flugfeld	Bundesarchiv	C	D	E	F	F	E	D	F	F	F	E	F		D	E	F	D	F	A	F	D	D	F	E	F	F	F	F	F	F	E	
Karthäuser Hofgelände	Hochschule/Schulz.	D	E	E	F	F	E	F	F	F	F	F	C		F	F	F	F	D	F	F	E	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	
Kesselheim	Kesselheim Aluminiumwerk	C	D	E	F	E	E	F	F	F	F	D	F	F	E		E	B	E	C	D	D	D	F	E	F	D	E	D	F	C		
Lay	Mostertplatz	B	E	C	D	F	D	C	E	D	F	D	D	D	E	E		C	F	C	D	C	D	D	E	D	D	E	D	C	D		
Lützel	Balduinbrücke	A	C	D	E	C	F	C	D	D	E	D	F	E	F	C	C		D	B	C	F	C	D	C	E	C	B	D	C	D		
Metternich	Universität o. Uni/Winninger Straße	C	D	E	F	F	E	E	F	F	F	E	E	E	F	F	F	D		C	D	D	D	D	F	A	E	D	D	E			
Mitte	Hauptbahnhof	A	D	C	C	D	C	B	C	B	C	D	C	D	B	C	B	C		C	C	D	D	D	C	C	B	C	B	A	E		
Moselweiß	Heiligenweg o. BBS/Beatusstr.	B	C	D	F	F	D	D	F	F	F	D	E	F	F	F	D	D	F	C		E	D	E	C	D	E	F	E	D	F		
Neuendorf	Brenderweg	B	C	D	E	E	D	D	D	E	E	D	E	E	F	C	C	D	D	C	E		C	E	C	E	C	C	E	D	D		
Niederberg	Niederberg Kirche	B	C	D	F	F	C	D	D	E	E	D	D	D	F	D	E	D	D	D	D	C		D	E	F	D	E	E	D	D		
Oberwerth	Mozartplatz	C	E	E	F	E	F	F	D	F	F	E	F	F	F	D	D	E	D	C	D	C	D	F	E	F	F	E	F	C	F		
Pfaffendorf	Pfaffendorf Kirche	B	E	E	E	F	C	D	E	B	D	E	E	E	F	E	E	D	D	C	D	C	D	F	F	D	E	E	E	E	D		
Pfaffendorfer Höhe	Augusta-Kaserne o. Kratzkopfer Hof	C	D	B	C	F	F	F	F	C	E	E	F	F	F	F	D	E	B	F	D	E	F	D	F	D	E	D	F	F	E		
Raental	Marienhof	B	D	D	F	F	E	E	E	F	F	D	F	F	E	E	D	E	D	B	E	D	D	E	D	E	E	E	E	D	E		
Rübenach	Kriegerdenkmal	B	D	D	D	C	D	D	F	D	F	D	E	E	D	D	E	B	D	C	F	D	D	D	D	D	D	D	D	D	C	D	
Stolzenfels	Kripp	B	D	E	F	F	E	E	F	F	F	E	F	F	F	F	D	D	E	B	E	D	D	F	D	F	D	D		F	D		
Süd	Schenkendorplatz	B	D	F	E	D	E	D	C	E	D	F	E	F	F	C	C	E	A	F	D	D	D	C	E	F	E	D	E	E	D		
Wallersheim	Messeplatz	C	D	E	E	F	E	E	F	F	D	F	F	F	C	D	D	E	D	F	D	D	D	F	D	E	E	F	D	E	E		

Neben oft günstigen Verbindungen ab und zu den zentralen Haltestellen Hauptbahnhof, Bf Stadtmitte/Löhr-Center und Zentralplatz/Forum weisen im Verhältnis zum MIV häufig günstige, zufriedenstellende oder akzeptable ÖPNV-Reisezeiten auch Stadtteilverbindungen ab/bis **Immendorf** (Quellenweg), **Lay** (Mostertplatz), **Lützel** (Balduinbrücke), **Neuendorf** (Brenderweg), **Niederberg** (Kirche) und **Rübenach** (Kriegerdenkmal) auf.

Dagegen verzeichnen häufig schlechte oder sehr schlechte ÖPNV-Reisezeiten im Verhältnis zum MIV Stadtteilverbindungen ab/bis **Asterstein** (Schulzentrum), **Bubenheim** (In den Wiesen), **Goldgrube** (Brüderkrankenhaus), **Horchheim** (Mendelssohn), **Horchheimer Höhe** (Im Junkerstück), **Karthause** (Hüberlingsweg, Bundesarchiv, Hochschule/Schulzentrum), **Kesselheim** (Aluminiumwerk), **Metternich** (Universität bzw.

Uni/Winninger Straße), **Oberwerth** (Mozartplatz), Pfaffendorfer Höhe (Augusta-Kaserne bzw. Kratzkopfer Hof), **Stolzenfels** (Kripp) und **Wallerstein** (Messeplatz). In den übrigen Stadtteilen liegen die Reisezeiten überwiegend im „gerade noch akzeptablen“ Bereich.

Die im Rahmen des NVP erstmalige Auswertung der ÖPNV-Verbindungsqualität zwischen den Stadtteilen – neben der üblichen Analyse in Bezug auf die Verbindungen in das Stadtzentrum und zurück – zeigt Defizite gerade auch bei solchen Stadtteilen auf, die für die Gesamtstadt und darüber hinaus über bedeutende Arbeits- und Bildungseinrichtungen verfügen. Allen voran ist hier die Karthause (u. a. mit Hochschule und Bundesarchiv) zu nennen, der Stadtteil Metternich (mit Universität) und die Stadtteile (mit Gewerbegebieten) im Norden der Stadt. Insbesondere für diese Stadtteile sollten bei der mittelfristigen Weiterentwicklung des ÖPNV in Koblenz (vgl. Kap. 5.5.10) nicht nur bei der Bedienungsqualität, sondern auch beim Niveau der (innerstädtischen) Reisezeiten im Vergleich MIV/ÖPNV Möglichkeiten der Verbesserungen geprüft und entsprechende Maßnahmen realisiert werden.

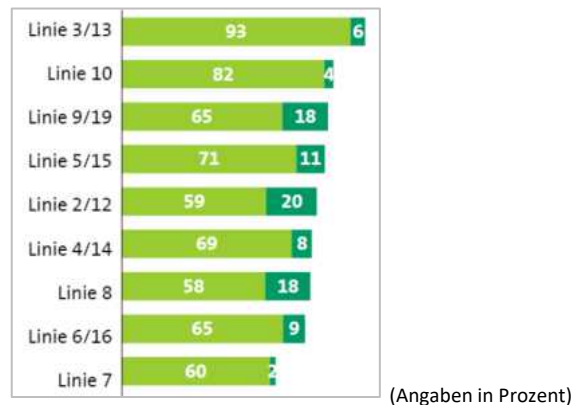
4.4 Zufriedenheit der Kundinnen und Kunden

Jeweils in den Jahren 2020 (vor Einführung des neuen Busnetzes) und 2021 (nach Einführung des neuen Busnetzes) befragte die koveb ihre Fahrgäste mit Hilfe des Institutes infas.¹⁰⁵ Befragt wurde die Zufriedenheit nach qualitativen Kriterien zum Stadtverkehr Koblenz grundsätzlich sowie bzgl. verschiedener Einzeldisziplinen. Nachfolgend werden die Ergebnisse der Befragung 2021 in Auszügen für die Kategorien Buslinien, Fahrgastinformation, Haltestellen, Verbindungen sowie Fahrpersonal und Fahrzeuge graphisch dargestellt.

Buslinien

Abbildung 17 zeigt die Gesamtbewertung mit den Buslinien der koveb.

Abbildung 17: Zufriedenheit mit den koveb Buslinien



Buslinien mit temporär hohem Besetzungsgrad zu den Zielen Universität, Hochschule und Berufsbildungszentrum wurden in 2021 besser bewertet als 2020. Offensichtlich konnte die Ergänzung von E-Wagen zu den Spitzenzeiten hier für Entlastung und höhere Zufriedenheit sorgen.

Die Bewertung der Linien 6/16, 7 und 8 hat sich im Jahr 2021 verschlechtert, möglicherweise aufgrund von Baustellen in Bendorf und Lützel.

¹⁰⁵ vgl. Zusammenfassung der Ergebnisse der Fahrgastbefragung 2021, unter: <https://www.koveb.de/bilder-pdfs/ueber-uns/220330-praesentation-fahrgaststrukturanalyse.pdf?cid=2ivt> (letzter Zugriff 18.10.2024)

Fahrgastinformation

Die Zufriedenheit der Fahrgäste mit dem Informationsangebot stellt Abbildung 18 dar.

Abbildung 18: Zufriedenheit mit der Fahrgastinformation



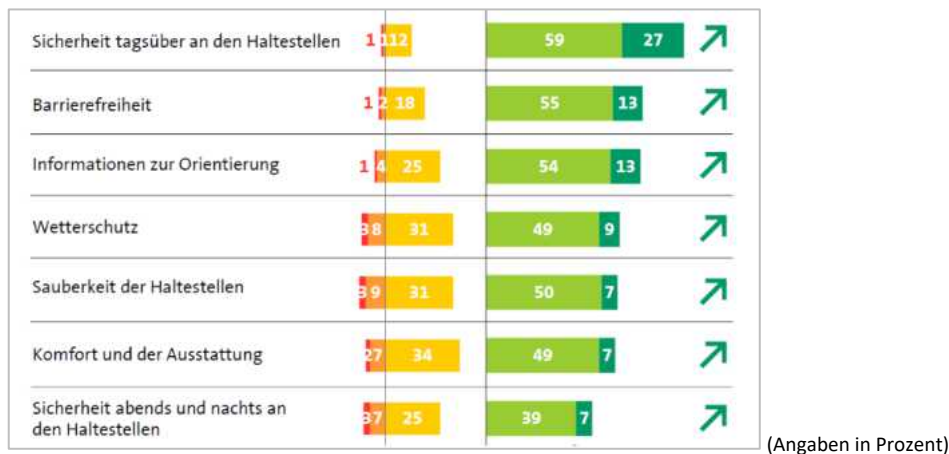
Mit den Informationen in den Fahrzeugen und an den Haltestellen waren rd. 75% der Fahrgäste zufrieden. Diese Werte hatten sich in 2021 gegenüber 2020 leicht verbessert. Insbesondere hatte sich die Zufriedenheit mit dem Internet-Auftritt des Verkehrsunternehmens inkl. dem interaktiven Liniennetzplan nahezu verdoppelt.

Die Zufriedenheit mit aktuellen Verkehrsinformationen bei Störungen (auch nach Einführung von Sofortmeldungen per Newsletter in 2021) war ebenfalls gestiegen.

Haltestellen

Die Ergebnisse der Befragung zur Qualität der Haltestellen zeigt Abbildung 19.

Abbildung 19: Zufriedenheit mit den Haltestellen

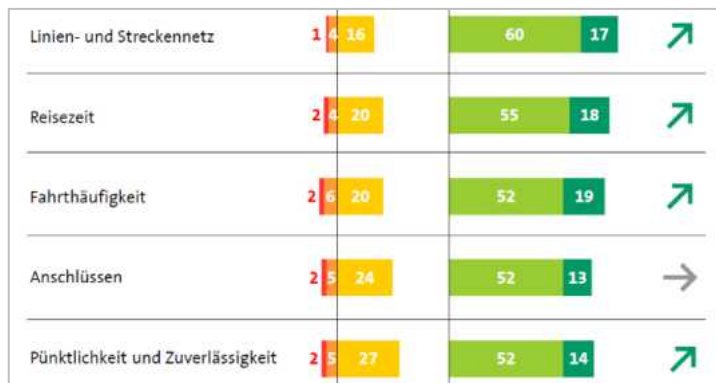


In allen Kriterien wurde eine Steigerung der Zufriedenheit von 2020 zu 2021 verzeichnet. Verhalten wurde dabei die Entwicklung der Beurteilung in den Kriterien Sauberkeit und Sicherheit bewertet, wo nach Ansicht der Befragten 2021 noch Verbesserungsbedarf bestand.

Verbindungen

Abbildung 20 stellt die Entwicklung der Zufriedenheit mit den Verbindungen dar.

Abbildung 20: Zufriedenheit mit den Verbindungen



(Angaben in Prozent)

Hier wurden die Leistungen in nahezu allen Kriterien besser beurteilt als 2021. Insbesondere die Zufriedenheit mit den Reisezeiten hat sich um 13% gesteigert. Generell ist eine Steigerung der Zufriedenheit nach der umfassenden Ausweitung der Linien, Fahrten und Verbindungen seit Ende 2020 zu verzeichnen.

Fahrzeuge und Fahrpersonal

Die Befragten waren in 2021 deutlich zufriedener zu Sicherheit, Sauberkeit und dem Platzangebot in den eingesetzten Bussen. Nach Beschaffung der ersten neuen Bussen mit Einführung des neuen Busnetzes hat sich die Zustimmung vor allem in Sachen Komfort und Bequemlichkeit der Fahrzeuge um 15% erhöht (s. Abbildung 21).

Abbildung 21: Zufriedenheit mit den Fahrzeugen



(Angaben in Prozent)

Auch das Fahrpersonal wurde hinsichtlich Freundlichkeit und Kompetenz besser bewertet als im Jahr 2020, wie Abbildung 22 ausweist.

Abbildung 22: Zufriedenheit mit dem Fahrpersonal



(Angaben in Prozent)

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.

Die Festlegungen des Maßnahmenkonzepts entsprechen den Anforderungen an die ausreichende Bedienung der Koblenzer Bevölkerung mit Verkehrsleistungen gemäß § 8 (3) Personenbeförderungsgesetz sichergestellt (vgl. Kap. 3.4). Diese werden im straßengebundenen ÖPNV überwiegend durch die städtischen Buslinien („Stadtbusverkehr“) erbracht, anteilig aber auch im Rahmen ein- und ausbrechender regionaler und lokaler Hauptlinien („Regionalbusverkehr“). Insbesondere gilt dies für die Stadtteile Bubenheim, Kesselheim, Lay, Rübenach und Stolzenfels, die überwiegend oder ausschließlich durch Hauptlinien unter der Federführung benachbarter Aufgabenträger bedient werden.

Festlegung 23: Beratender AK NVP zur kontinuierlichen Beteiligung

Zur Sicherstellung einer kontinuierlichen Beteiligung auch über den Zeitraum der Aufstellung und Fortschreibung des NVP hinaus bzw. im Vorfeld anstehender Aktualisierungen werden ab 2026 durch die Stadtverwaltung mindestens zweimal jährlich Treffen des Arbeitskreises Nahverkehrsplan (AK NVP) einberufen, bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern der Stadtratsfraktionen, der koveb, des Jugendrates und Seniorenbeirates, des Fahrgastbeirates, der IHK, der Behindertenbeauftragten, der Lokale-Agenda-21-Gruppe, des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel und des Zweckverbandes SPNV Nord.

Erläuterung: Die Umsetzung der einzelnen Festlegungen des Maßnahmenkonzepts sowie die Bearbeitung der unter Kap. 5.5 aufgeführten Prüfaufträge zur Weiterentwicklung des ÖPNV durch die Stadtverwaltung, insbesondere zur Vorbereitung der künftigen Verkehrsgestaltung im Zeitraum nach 2030, soll durch eine kontinuierliche Beteiligung des AK NVP flankiert werden.

5.1 Fortschreibung des Linienbündelungskonzepts

Entsprechend der laufenden Liniengenehmigungen sowie anstehender Neuvergaben der Liniennetze mehrerer Linienbündel in der Federführung von Nachbaraufgabenträgern mit nach Koblenz ein- und ausbrechenden Linien wird das 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 ertragsschwachen 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 Linienbündelung in der Stadt Koblenz

Im Stadtgebiet Koblenz besitzen folgende Kriterien für die Linienbündelung eine besondere 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),
- Im Dezember 2020 neu geknüpftes Liniennetz Stadtbus Koblenz sowie anstehende Neuvergaben der Linienbündel von Nachbargaufgabenträgern auf Basis der Vorplanungen gemäß ÖPNV-Konzept „Rheinland-Pfalz Nord“.

Festlegung 24: Linienbündelung und Linienzuordnung

- a) **Auf der Grundlage der Prinzipien und Kriterien zur Bildung von Linienbündeln sind die überwiegend stadtbezogenen ÖPNV-Linien 2, 12, 3, 13, 4, 14, 5, 15, 6, 16, 7, 8, 9, 19, 10, 26, 27, 29, N2, N3, N5, N6, N7 und N9 (vgl. Tabelle 29) im Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ zusammengefasst.**
- b) **Sonstige stadtgrenzüberschreitende Linien zwischen den Nachbarkreisen und der Stadt Koblenz (siehe Tabelle 34) werden dann nicht dem Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ zugeordnet, wenn die federführende Zuständigkeit bei benachbarten Aufgabenträgern liegt und diese Zuordnung mit der Stadt Koblenz einvernehmlich abgestimmt wurde.**

Erläuterung: Die o. g. 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). Das Gesamtnetz wurde betrieblich integrierte geplant und verknüpft. Ebenso besteht ein gemeinsamer und einheitlicher Markenauftritt gegenüber den Fahrgästen und der Öffentlichkeit.

Künftig aufgrund von veränderten Verkehrsverhältnissen und/oder Veränderungen der Fahrgastnachfrage neu einzurichtende rein innerstädtische verlaufende Linien sollen zusätzlich dem Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ zugeordnet werden.

Die für innerhalb von Koblenz relevante Linien im Regionalbusverkehr bestehenden Linienbündelzuordnungen (Stand Fahrplan 2024/2025) können der Tabelle 10 entnommen werden. Bei den folgenden derzeitigen Linien (soweit bekannt) können sich für den Zeitraum 2025 bis 2030 im Rahmen von Neukonzeptionen der jeweiligen Liniennetze Änderungen ergeben bzw. sind diese zu erwarten:

- Linie 110: Linienbündel „Raiffeisen-Region Süd“
- Linien 150, 419, 439, 485, N40: Einzellinien bzw. bisher keinem Linienbündel zugeordnet
- Linien 615, 620, 621, N20: Linienbündel „Hunsrückhöhenstraße Nord“.

5.1.2 Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten

Die Genehmigungslaufzeiten der Linien im Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ wurden zum Fahrplanwechsel am 13.12.2020 harmonisiert, d. h. deren Laufzeit wurde auf ein gemeinsames Start- und ein gemeinsames Ablaufdatum vereinheitlicht.

Festlegung 25: Begrenzung der Genehmigungslaufzeiten

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

Erläuterung: Die Zusammenfassung von Linien innerhalb eines Bündels – dort, wo dies noch nicht erfolgt ist – 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. Zwischenzeitlich zu beantragende neue Liniengenehmigungen sind ebenfalls an den Harmonisierungszeitpunkt anzupassen (d. h. Laufzeit der Genehmigung bis zum jeweiligen Vortag zum Harmonisierungsdatum).

Darüber hinaus stellt der Abgleich der Genehmigungslaufzeiten ganzer Linienbündel mit den Daten der international vereinbarten Fahrplanwechsel-Termine¹⁰⁶ ein Ziel dar, das vor allem für die Fahrplan- und Anschlussabstimmung mit dem SPNV und zwischen den einzelnen Linienbündeln von hoher Bedeutung ist. „Unterjährige“ Fahrplanwechsel bei einzelnen Linien können somit vermieden und somit die Verbindlichkeit und Transparenz des ÖPNV verbessert werden.

Nachfolgende Tabelle 28 definiert die Harmonisierungszeitpunkte der Linienbündel.

¹⁰⁶ Seit 2002 erfolgt der Fahrplanwechsel gemäß Festlegung der europäischen Fahrplankonferenz Mitte Dezember – in Anlehnung an das Kalenderjahr. Genauer Zeitpunkt des Fahrplanwechsels ist jeweils der zweite 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 28: Harmonisierungszeitplan

Linienbündel	Harmonisierungsdatum
Oberes Mittelrheintal	Seit 01.08.2018*
Hunsrückhöhenstraße Nord	Seit 01.08.2019
Stadtverkehr Koblenz	Seit 13.12.2020
Lahnstein	Seit 13.12.2020
Linke Rheinseite	Seit 12.12.2021
Rechte Rheinseite	Seit 12.12.2021
Maifeld	Seit 12.12.2021
Vordereifel	Seit 12.12.2021
Raiffeisen-Region Süd	Seit 10.12.2023
Südlicher Westerwald	Seit 14.07.2024
Kannenbäckerland	10.12.2028

* Folgevergabe der Linien im Linienbündel zum 01.08.2024 erfolgt

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.

5.2 **Netz- und Linienkonzept für den Stadtbusverkehr**

5.2.1 **Konzeptentwicklung**

Im 2019 beschlossenen Nahverkehrsplan für die Stadt Koblenz wurden **zehn Prüfaufträge zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes** formuliert. Drei dieser Prüfaufträge befinden sich weiterhin in der Diskussion bzw. Bearbeitung:

- **Multimodale Vernetzung verschiedener Verkehrsträger:** Das Projekt „Mobilitätsstationen“ (als Fördermaßnahme) ist in enger Abstimmung mit der ÖPNV-Planung angelaufen. Die sukzessive Einführung bzw. Umsetzung entsprechender Maßnahmen soll innerhalb der nächsten Jahre erfolgen.
- **Möglichkeit der Einrichtung einer Busspur (ggf. mit Fahrradstreifen) im Zuge der Bahnhofstraße:** In der Spitzenstunde befahren ca. 30 Linienbusse die Bahnhofstraße, was die Einrichtung einer separaten Busspur und eines Radstreifens rechtfertigt. Die Diskussion zur planerischen Umgestaltung der Fahrbahn läuft zzt. in Kooperation mit der Hochschule Koblenz.
- **Verbesserte Anbindung des Bereichs Hoevelstraße (Musikschule, VHS) in Raumental:** Eine geänderte Linienführung der Linien 4/14 und/oder 6/16 in die Hoevelstraße ist betrieblich nicht ohne Weiteres in die Umläufe der o. g. Linien zu integrieren. Außerdem würde die Linienwegänderung für die meisten Fahrgäste zu einer Fahrzeitverlängerung führen. Daher ist eine nähere Busanbindung der Musikschule und VHS kurzfristig nicht realisierbar. Im Rahmen der Linienverknüpfung am geplanten Bahnhofpunkt Raumental würde mittelfristig auch die unmittelbare Anbindung der Musikschule und VHS realisiert werden können, wofür dann eine Neuordnung des Busnetzes erforderlich wären.

Zusätzlich haben die Erfahrungen mit dem neuen Busnetz seit Dezember 2020 sowie Prüf- und Planungsvorgaben aus jüngerer Zeit seitens der Kommunalpolitik, der ÖPNV-

Betriebe und der Stadtentwicklung in die Fortschreibung des Linienkonzepts Eingang gefunden. Das Linienkonzept Stadtbus Koblenz 2025-2030 wird, wie nachfolgend beschrieben, Bestandteil des Nahverkehrsplans für die Stadt Koblenz.

Die Prüfaufträge aus dem Verkehrsentwicklungsplan Koblenz 2030 (VEP) werden, sofern nicht bereits umgesetzt (vgl. Kap. 3.2.1) im Rahmen der Weiterentwicklung des ÖPNV (s. Kap. 5.5) aufgegriffen und konkretisiert.

5.2.2 Linienkonzeption Stadtbus Koblenz 2025-2030

Nachfolgend wird das für den Gültigkeitszeitraum dieses NVP vorgesehene Leistungsangebot auf den Buslinien im Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ linienweise festgelegt.

Die grafischen Übersichtspläne je Linie des Linienbündels „Stadtverkehr Koblenz“ für die bestehenden bzw. künftig zu ändernden Linienführungen sind in Anhang B dargestellt.

Festlegung 26: Angebotsumfang Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“

a) Es wird das in Tabelle 29 dargestellte Linien- und Leistungsangebot entsprechend der definierten ausreichende Verkehrsbedienung im Sinne des PBefG festgelegt. Dieses umfasst das im Fahrplanjahr 2024/2025 bestehende Leistungsangebot des Linienbündels „Stadtverkehr Koblenz“ zzgl. der Umsetzung vorgesehener Maßnahmen zur Änderung beim Leistungsangebot bestimmter Linien zu den beabsichtigten Terminen wie angegeben:

- **Neuendorf/Linien 2/12:** Alle Fahrten mit Beginn nach 20 Uhr verkehren in beiden Richtungen über Haltestellen „Nauweg“ und „Herberichstraße“ im 30'-Takt. Die Haltestellen „Langenaustraße“ und „Plankenweg Nord/Süd“ werden nach 20 Uhr nicht mehr bedient (Umsetzung ab Dez. 2026, vgl. Anhang B, Linie 2/12).
- **Rauental/Linien 3/13:** Alle Fahrten verkehren in beiden Richtungen über die neuen Haltestellen „Moselbad“ und „Landwirtschaftskammer“ im 30'-Takt. Die bisherige Haltestelle „Karl-Tesche-Straße“ entfällt (Umsetzung ab Dez. 2026, vgl. Anhang B, Linie 3/13).
- **Asterstein/Linie 5:** Alle Fahrten verkehren in beiden Richtungen über Haltestelle „Rottmannstraße“ im 30'-Takt. Die Haltestellen „Seniorenzentrum“ und „Fritz-v.-Unruh-Straße“ werden stattdessen durch die Linien 15 und 26 bedient (Umsetzung ab Dez. 2026, vgl. Anhang B, Linie 5/15).
- **Asterstein/Linie 15:** Die Fahrten verkehren in beiden Richtungen über Haltestellen „Seniorenzentrum“ und „Fritz-v.-Unruh-Straße“ im 30'-Takt. Die Haltestelle „Rottmannstraße“ wird stattdessen durch die Linie 5 bedient (Umsetzung ab Dez. 2026, vgl. Anhang B, Linie 5/15).
- **Pfaffendorfer Höhe/Linie 15:** Die Fahrten verkehren in beiden Richtungen zwischen den Haltestellen „Augusta-Kaserne“ und „Wilhelm-Leuschner-Straße“ (mit zusätzlichem Bussteig C in Richtung stadteinwärts) auf direktem Weg im 30'-Takt. Die Haltestellen „Balthasar-Neumann-Schule“ und „Altenberger Hof“ werden weiterhin durch die Linie 5 bedient (Umsetzung ab Dez. 2026, vgl. Anhang B, Linie 5/15).
- **Bubenheim/Linie 7:** Die Fahrten Montag bis Samstag zwischen 6 und 20 Uhr verkehren zusätzlich ab der Haltestelle „Globus“ zur neuen Endhaltestelle „Am Bubenheimer Berg“ und zurück im 30'-Takt (Umsetzung ab Dez. 2026, vgl. Anhang B, Linie 7).

- **Asterstein/Linie 26:** Alle Fahrten zwischen Pfaffendorf und Horchheimer Höhe verkehren in beiden Richtungen über die Haltestellen „Seniorenzentrum“ und „Fritz-v.-Unruh-Straße“ im 60'-Takt. Die Haltestelle „Rottmannstraße“ wird stattdessen mit allen Fahrten der Linie 5 bedient. Abends und am Sonntagvormittag werden die Fahrten zwischen Pfaffendorf und Asterstein zusätzlich über die Haltestellen „Rottmannstraße“, „Fritz-von-Unruh-Straße“ und „Seniorenzentrum“ geführt (Umsetzung ab Dez. 2026, vgl. Anhang B, Linie 26).
 - **Asterstein, Pfaffendorfer Höhe/Linie N5:** Alle Fahrten verkehren über „Rottmannstraße“ und „Wilhelm-Leuschner-Straße“ (mit zusätzlichem Bussteig C in Richtung stadteinwärts). Die Haltestellen „Augusta-Kaserne“, „Balthasar-Neumann-Schule“, „Altenberger Hof“, „Fritz-v.-Unruh-Straße“ und „Seniorenzentrum“ werden durch die Linie N5 nicht mehr bedient (Umsetzung ab Dez. 2026, vgl. Anhang B, Linie N5).
- b) **Ebenso sind die geforderten Anschlussverknüpfungen und Fahrtendurchbindungen, wie in Kapitel 5.2.3 dargestellt, planerisch und betrieblich zu berücksichtigen.**
- c) **Pfaffendorf/Linie 6: Nach Abschluss der Baumaßnahme Pfaffendorfer Brücke (vsl. 2029) ist die Linie 6 in Richtung Moselweiß wieder auf dem ursprünglichen, regulären Linienweg über die Rampe Brückenstraße zu führen.**
- d) **Pfaffendorf/Linie 10: Nach Abschluss der Baumaßnahme Pfaffendorfer Brücke (vsl. 2029) ist die Linie 10 in Richtung Zentrum auf dem ursprünglich vorgesehenen Linienweg über Haltestelle „Untere Rampe“ und die Rampe 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.**

Erläuterung: Zum Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2026 sind mehrere Fahrplanänderungen und -erweiterungen vorgesehen, soweit ausstehende Straßenbaumaßnahmen termingerecht fertiggestellt werden können. Außerdem werden einzelne neue Haltestellen bzw. zusätzliche Bussteige an bestehenden Haltestellen eingerichtet.

Die **Linien 2/12** werden nach ca. 20 Uhr in Neuendorf mit allen Fahrten durch den Wallersheimer Weg geführt, mit Bedienung der Haltestelle Herberichstraße im 30'-Takt statt bisher im 60'-Takt, um in den Abendstunden mehr Verlässlichkeit für die ÖPNV-Nutzung im Stadtteil zu bieten. Alle künftig planmäßigen Haltestellen werden somit auch abends bis nach 22 Uhr im 30'-Takt angefahren. Die Haltestellen im Zuge des Plankenwegs werden dann nicht mehr bedient (die letzte Fahrt durch den Plankenweg erfolgt täglich mit Linie 2 Richtung Wallersheim, Abfahrt Zentralplatz/Forum um 19:47 Uhr). Somit ergibt sich in den Abendstunden auch eine Entlastung der engen Wohnstraßen.

Nach der Eröffnung des Moselbads und dem Abschluss der Straßenbaumaßnahmen in den Bereichen Ludwig-Erhard-Straße, Pastor-Klein-Straße und Peter-Klöckner-Straße verkehren die **Linien 3/13** wie vorgesehen über das neue Stadtbad und mit weiterer Haltestelle am neu entstehenden Wohnquartier in Höhe der Landwirtschaftskammer. Die temporär eingerichtete Haltestelle „Karl-Tesche-Straße“ entfällt dann wieder.

In den Wohnquartieren von Asterstein und der Pfaffendorfer Höhe erfolgt eine Neuordnung und Vereinheitlichung der Linienführungen bei **Linien 5/15**. Beide Linien verkehren künftig jeweils in beiden Richtungen immer auf dem gleichen Linienweg:

- Linie 5 verkehrt auf dem Asterstein mit allen Fahrten über Rottmannstraße und auf der Pfaffendorfer Höhe über die Siedlung am Altenberger Hof.

- Linie 15 verkehrt in Asterstein mit allen Fahrten über die Siedlung Fritz-von-Unruh-Straße und in der Pfaffendorfer Höhe auf dem „kurzen Weg“ über Ellingshohl und Balthasar-Neumann-Straße.

Da die Linie 15 auf der rechten Rheinseite nur von Montag bis Freitag zu den Hauptverkehrszeiten verkehrt, werden die Haltestellen „Seniorenzentrum“ und „Fritz-von-Unruh-Straße“ künftig ganztägig (inkl. abends/Wochenende) auch durch **Linie 26** bedient. Hierdurch wird außerdem die direkte Anbindung an Stadtteil Ehrenbreitstein erweitert.

In der Nacht wird die Linienführung der **Linie N5** in den Stadtteilen Asterstein und Pfaffendorfer Höhe vereinfacht, auch zur Steigerung der Pünktlichkeit dieser Linie. Für die künftigen Halte der Linien 15 und N5 in Richtung Zentrum wird ein zusätzlicher Bussteig C für die Haltestelle „Wilhelm-Leuschner-Straße“ (in der Balthasar-Neumann-Straße, Nähe Einmündung Lüderitzstraße) eingerichtet.

Anlässlich der Ansiedlung eines neuen Dienstleistungszentrums am Bubenheimer Berg entsteht dort eine neue Haltestelle, die durch die **Linie 7** von Montag bis Samstag zwischen ca. 6 und 20 Uhr im 30'-Takt angefahren wird. Der neue Halt wird als Endstation ausgebaut, so dass Busse auch für Warte- und Pausenzeiten dort stehen können. Es ist vorgesehen, den Fahrweg ab und bis zum Globus-Markt über das Betriebsgelände von Globus zu führen (wie bereits bei Linie 27).

Die Tabelle 29 fasst die Angebotsparameter für das Linienkonzept Stadtbus Koblenz 2025-2030 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 19) und ggf. weitere Bemerkungen.

Tabelle 29: Leistungsangebot Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“

Linie	Verlauf (HIN + RÜCK)	Verkehrstag, Takt, Betriebszeiten, Fahrzeugtyp	Linienkategorie, Bemerkungen
2	Wallersheim Deutschherrenstr. – Neuendorf – Lützel – Bf Stadtmitte/Löhr-Center – Zentralplatz/Forum – Hauptbahnhof 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 Flughafen
		30'* 20:30-23:30	
		Sa 60' 05:15-07:15	
		30' 07:15-20:30	
		30'* 20:30-23:30	
		So/Ftg 60' 07:00-11:45	
30'/** 11:45-20:30			
30'* 20:30-23:30			
		Fahrzeugtyp: GBn (So/Ftg: Bn)	
2	Maßnahme ab 13.12.2026: Wallersheim Deutschherrenstr. – Neuendorf – Lützel – Bf Stadtmitte/Löhr-Center – Zentralplatz/Forum – Hauptbahnhof West – Karthause Hochschule/Schulzentrum – Karl-Härle-Str.	Mo-Fr 30' 05:15-20:30	* jede Fahrt (30') über Neuendorf Herberichstr. und jede 2. Fahrt (60') über Karth. Friedhof Süd ** jede 2. Fahrt (60') über Neuendorf Herberichstr. und Karthause Friedhof Süd sowie jede 4. Fahrt (120') über Karthause Am Flughafen
		30'* 20:30-23:30	
		Sa 60' 05:15-07:15	
		30' 07:15-20:30	
		30'* 20:30-23:30	
		So/Ftg 60' 07:00-11:45	
30'*** 11:45-20:30			
30'* 20:30-23:30			
		Fahrzeugtyp: GBn (So/Ftg: Bn)	

Linie	Verlauf (HIN + RÜCK)	Verkehrstag, Takt, Betriebszeiten, Fahrzeugtyp	Linienkategorie, Bemerkungen
12	Kesselheim Carl-Spaeter-Straße – Wallersheim – Neuendorf – Lützel – Bf Stadtmitte/Löhr-Center – Zentralplatz/Forum – Hauptbahnhof West – Karthause Hochschule/Schulzentrum – Karl-Härle-Str.	Mo-Fr 30'* 05:45-20:30 Sa 30'* 06:45-20:30 Fahrzeugtyp: GBn	Ergänzungsnetz Ergänzungslinie 1. O. * jede 4. Fahrt (120') über Karthause Am Flugfeld
3	Güls Kapelle – Universität Metternich – Moselweiß – Raental Karl-Tesche Str. – Bf Stadtmitte/Löhr-Center – Zentralplatz/Forum – Koblenz Hbf – Oberwerth EPG ARENA/Stadion	Mo-Fr 60' 05:45-23:45 Sa 60' 06:15-23:45 So/Ftg 60'* 06:45-11:45 60' 11:45-23:45 Fahrzeugtyp: GBn (abends und So/Ftg: Bn) Zusatzfahrten gem. Tabelle 33	Hauptliniennetz Stadtverkehrslinie *In Güls über Bisholder und Kapelle
3	Maßnahme ab 13.12.2026**: Güls Kapelle – Universität Metternich – Moselweiß – Raental Moselbad – Bf Stadtmitte/Löhr-Center – Zentralplatz/Forum – Koblenz Hbf – Oberwerth EPG ARENA/Stadion	Mo-Fr 60' 05:45-23:45 Sa 60' 06:15-23:45 So/Ftg 60'* 06:45-11:45 60' 11:45-23:45 Fahrzeugtyp: GBn (abends und So/Ftg: Bn) Zusatzfahrten gem. Tabelle 33	*In Güls über Bisholder und Kapelle **Umsetzungszeitpunkt vorbehaltlich Fertigstellung der Straßeninfrastruktur im Bereich Moselbogen
13	Güls Bisholder – Universität Metternich – Moselweiß – Raental Karl-Tesche-Str. – Bf Stadtmitte/Löhr-Center – Zentralplatz/Forum – Koblenz Hbf – Oberwerth EPG ARENA/Stadion	Mo-Fr 60' 05:15-22:30 Sa 60' 05:15-22:30 So/Ftg 60' 12:15-22:30 Fahrzeugtyp: GBn (abends und So/Ftg: Bn) Zusatzfahrten gem. Tabelle 33	Hauptliniennetz Stadtverkehrslinie
13	Maßnahme ab 13.12.2026**: Güls Bisholder – Universität Metternich – Moselweiß – Raental Moselbad – Bf Stadtmitte/ Löhr-Center – Zentralplatz/Forum – Koblenz Hbf – Oberwerth EPG ARENA/Stadion	Mo-Fr 60' 05:15-22:30 Sa 60' 05:15-22:30 So/Ftg 60' 12:15-22:30 Fahrzeugtyp: GBn (abends und So/Ftg: Bn) Zusatzfahrten gem. Tabelle 33	**Änderungsdatum vorbehaltlich Fertigstellung der Straßeninfrastruktur im Bereich Moselbogen
4	Metternich Gewerbepark – Universität Metternich – Moselweiß – Raental – Bf Stadtmitte/Löhr-Center – Koblenz Hbf	Mo-Fr 15'* 05:30-20:00 Fahrzeugtyp: GBn	Ergänzungsnetz Ergänzungslinie 1. O. * jede 4. Fahrt (60') als Linie 14 (s. u.)
14	Rübenach Industriepark A61 – Rübenach – Metternich – Universität Metternich – Moselweiß – Raental – Bf Stadtmitte/ Löhr-Center – Koblenz Hbf	Mo-Fr 60' 05:30-20:00 Fahrzeugtyp: GBn	Ergänzungsnetz Ergänzungslinie 1. O.
5	Universität Metternich – Metternich – Lützel – Bf Stadtmitte/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'** 07:00-11:45 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

Linie	Verlauf (HIN + RÜCK)	Verkehrstag, Takt, Betriebszeiten, Fahrzeugtyp	Linienkategorie, Bemerkungen
5	Maßnahme ab 13.12.2026: Universität Metternich – Metternich – Lützel – Bf Stadtmitte/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'** 07:00-11:45 30'** 11:45-23:30 Fahrzeugtyp: GBn (abends und So/Ftg: Bn)	Alle Fahrten über Asterstein Rottmannstr. ** in Metternich über Bienenstück und Universität
15	Metternich Bienenstück – Lützel – Bf Stadtmitte/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“
15	Maßnahme ab 13.12.2026: Metternich Bienenstück – Lützel – Bf Stadtmitte/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	* nur Metternich – KO Hbf und zurück Alle Fahrten bis/ab Asterstein über Fritz-v.-Unruh-Str. und Seniorenzentrum
6	Moselweiß Gülser Brücke – Rauental – Bf Stadtmitte/Löhr-Center – Zentralplatz/Forum – Pfaffendorf – Horchheim – Horchheimer Höhe Im Baumgarten	Mo-Fr 30' 05:15-23:30 Sa 60' 05:15-07:15 30' 07:15-23:30 So/Ftg 60' 07:15-11:45 30' 11:45-23:30 Fahrzeugtyp: Bn	Hauptliniennetz Stadtverkehrslinie
16	Moselweiß Gülser Brücke – Rauental – Bf Stadtmitte/Löhr-Center – Zentralplatz/Forum*	Mo-Fr 30' 06:00-20:30 Sa 30' 07:00-20:30 Fahrzeugtyp: Bn	Ergänzungsnetz Ergänzungslinie 1. O. *Durchbindung aller Fahrten mit Linie 19 Richtung Immendorf
7	Koblenz Hbf – Rhein-Mosel-Halle – Zentralplatz/Forum – Bf Stadtmitte/Löhr-Center – Lützel – Mittelweiden – IGS – Bubenheim IKEA – Globus	Mo-Fr 30' 05:30-20:00 60'* 20:00-23:30 Sa 60' 05:30-07:30 30' 07:30-20:00 60'* 20:00-23:30 So/Ftg 60'** 07:00-19:30 30'*** 20:00-23:30 Fahrzeugtyp: GBn (abends, Sa, So/Ftg: Bn) Zusatzfahrten gem. Tabelle 33	Hauptliniennetz Stadtverkehrslinie * nur Bf Stadtmitte/Löhr-Center – Globus und zurück ** nur Hauptbahnhof – IGS und zurück *** nur Bf Stadtmitte/Löhr-Center – IGS und zurück
7	Maßnahme ab 13.12.2026**: Koblenz Hbf – Rhein-Mosel-Halle – Zentralplatz/Forum – Bf Stadtmitte/Löhr-Center – Lützel – Mittelweiden – IGS – Bubenheim IKEA – Globus – Bubenheimer Berg	Mo-Fr 30' 05:30-20:00 60'* 20:00-23:30 Sa 60' 05:30-07:30 30' 07:30-20:00 60'* 20:00-23:30 So/Ftg 60'** 07:00-19:30 30'*** 20:00-23:30 Fahrzeugtyp: GBn (abends, Sa, So/Ftg: Bn) Zusatzfahrten gemäß Tabelle 33	* nur Bf Mitte/Löhr-Center – Globus und zurück ** nur Hauptbahnhof – IGS und zurück *** nur Bf Mitte/Löhr-Center – IGS und zurück **Änderungsdatum vorbehaltlich Fertigstellung der Straßeninfrastruktur am Bubenheimer Berg

Linie	Verlauf (HIN + RÜCK)	Verkehrstag, Takt, Betriebszeiten, Fahrzeugtyp	Linienkategorie, Bemerkungen				
8 (N8)	Koblenz Hbf – Zentralplatz/Forum – Ehrenbreitstein – Urbar/B42 – Vallendar – Bendorf – Sayn Schloss	Mo-Fr 30'+V 05:15-20:30 60' 20:30-23:30	Hauptliniennetz Stadt-Umland-Linie * in Nächten auf Feiertage in Rheinland-Pfalz, außer vor 25. und 26.12. ** Nachfahrten werden im Rahmen von Marketing und Fahrgastinformation bei Verkehrsunternehmen und VRM unter Linie „N8“ kommuniziert				
		Mo-Do 60'** 23:30-00:30					
		Fr 60'** 23:30-04:15					
		Sa 60' 05:30-08:15 30' 08:15-20:30 60' 20:30-23:30 60'** 23.30-04:15					
		So/Ftg 60' 05:45-12:15 30' 12:15-20.30 60' 20:30-23:30 60'** 23:30-00:30					
		Tägl.* 60'** 00:30-04:15					
		Fahrzeugtyp: GBn (abends, nachts und am Wochenende frühmorgens: Bn) Zusatzfahrten gem. Tabelle 33					
		9		Immendorf Quellenweg – Arenberg Silberstr. – 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	Hauptliniennetz Stadtverkehrslinie * bedient zusätzlich Haltestelle Niederberg Kaserne	
					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		
					19		Immendorf Quellenweg – Niederberg Kaserne – Niederberg – Ehrenbreitstein – Zentralplatz/Forum*
Sa 30' 07:00-20:30							
Fahrzeugtyp: Bn							
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	Hauptliniennetz Stadtverkehrslinie				
		Sa 60' 05:00-07:45 30' 07:45-20:30 60' 20:30-23:30					
		So/Ftg 60' 06:30-23:30					
		Fahrzeugtyp: Bn Zusatzfahrten gem. Tabelle 33					
		26		Pfaffendorf Kirche – Ehrenbreitstein – Asterstein – Pfaffendorfer Höhe – Horchheimer Höhe	Mo-Fr 60' 06:00-19:30 60'* 19:30-23:15	Hauptliniennetz Stadtverkehrslinie * nur Pfaffendorf – Asterstein und zurück	
Sa 60' 07:00-19:30 60'* 19:30-23:15							
So/Ftg 60'* 09:00-12:15 60' 12:30-19:30 60'* 19:30-23:15							
Fahrzeugtyp: NBn							
26	Maßnahme ab 13.12.2026: Pfaffendorf Kirche – Ehrenbreitstein – Asterstein – Pfaffendorfer Höhe – Horchheimer Höhe		Mo-Fr 60' 06:00-19:30 60'* 19:30-23:15		Alle Fahrten über Asterstein Fritz-v.-Unruh-Str. und Seniorenzentrum * nur Pfaffendorf – Asterstein und zurück		
			Sa 60' 07:00-19:30 60'* 19:30-23:15				
		So/Ftg 60'* 09:00-12:15 60' 12:30-19:30 60'* 19:30-23:15					
		Fahrzeugtyp: NBn					

Linie	Verlauf (HIN + RÜCK)	Verkehrstag, Takt, Betriebszeiten, Fahrzeugtyp	Linienkategorie, Bemerkungen
27	Rübenach Grabenstr. – Bubenheim – Globus – Kesselheim Ernst-Abbe-Str. – Kesselheim Aluminiumwerk	Mo-Fr 60' 05:45-20:15 Sa 60' 06:45-20:15 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 – Koblenz Hbf – Goldgrube – Hauptbahnhof West – Karthause Hochschule/Schulzentrum – Karl-Härle-Str. – Koblenz Hbf – 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' 23:30-00:30 Tägl.* 60' 00:30-04:30 Fahrzeugtyp: Bn Zusatzfahrten gem. Tabelle 33	Ergänzungsnetz Nachtlinie * in Nächten auf Feiertage in Rheinland-Pfalz, außer vor 25. und 26.12.
N3	Zentralplatz/Forum – Bf Stadtmitte/Löhr-Center – Lützel – Metternich – Universität Metternich – Güls – Moselweiß – Raental – 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' 23:30-00:30 Tägl.* 60' 00:30-04:30 Fahrzeugtyp: Bn Zusatzfahrten gem. Tabelle 33	Ergänzungsnetz Nachtlinie * in Nächten auf Feiertage in Rheinland-Pfalz, außer vor 25. und 26.12.
N5	Zentralplatz/Forum – Koblenz Hbf – Rhein-Mosel-Halle – Pfaffendorf – Horchheim – Horchheimer Höhe – Pfaffendorfer Höhe – Asterstein – Rhein-Mosel-Halle – Koblenz Hbf – Zentralplatz/Forum (Ringlinie)	Mo-Do 60' 23:30-00:45 Fr 60' 23:30-04:45 Sa 60' 23:30-04:45 So/Ftg 60' 23:30-00:45 Tägl.* 60' 00:30-04:45 Fahrzeugtyp: Bn Zusatzfahrten gem. Tabelle 33	Ergänzungsnetz Nachtlinie * in Nächten auf Feiertage in Rheinland-Pfalz, außer vor 25. und 26.12.
N5	Maßnahme ab 13.12.2026: Zentralplatz/Forum – Koblenz Hbf – Rhein-Mosel-Halle – Pfaffendorf – Horchheim – Horchheimer Höhe – Pfaffendorfer Höhe – Asterstein** – Rhein-Mosel-Halle – Koblenz Hbf – Zentralplatz/Forum (Ringlinie)	Mo-Do 60' 23:30-00:45 Fr 60' 23:30-04:45 Sa 60' 23:30-04:45 So/Ftg 60' 23:30-00:45 Tägl.* 60' 00:30-04:45 Fahrzeugtyp: Bn Zusatzfahrten gem. Tabelle 33	* in Nächten auf Feiertage in Rheinland-Pfalz, außer vor 25. und 26.12. ** alle Fahrten über Rottmannstr. und Wilhelm-Leuschner-Str.
N6	Zentralplatz/Forum – Bf Stadtmitte/Löhr-Center – Raental – 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' 23:30-00:30 Tägl.* 60' 00:30-04:30 Fahrzeugtyp: Bn Zusatzfahrten gem. Tabelle 33	Ergänzungsnetz Nachtlinie * in Nächten auf Feiertage in Rheinland-Pfalz, außer vor 25. und 26.12.
N7	Zentralplatz/Forum – Bf Stadtmitte/Löhr-Center – Lützel – Neuendorf – Wallersheim – 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' 23:30-00:30 Tägl.* 60' 00:30-04:30 Fahrzeugtyp: Bn Zusatzfahrten gem. Tabelle 33	Ergänzungsnetz Nachtlinie * in Nächten auf Feiertage in Rheinland-Pfalz, außer vor 25. und 26.12.
N9	Zentralplatz/Forum – Ehrenbreitstein – Arzheim – Niederberg – Arenberg – Immendorf – Niederberg – Ehrenbreitstein – Zentralplatz/Forum	Mo-Do 60' 23:30-00:30 Fr 60' 23:30-04:30 Sa 60' 23:30-04:30 So/Ftg 60' 23:30-00:30 Tägl.* 60' 00:30-04:30 Fahrzeugtyp: Bn Zusatzfahrten gem. Tabelle 33	Ergänzungsnetz Nachtlinie * in Nächten auf Feiertage in Rheinland-Pfalz, außer vor 25. und 26.12.

Linie	Verlauf (HIN + RÜCK)	Verkehrstag, Takt, Betriebszeiten, Fahrzeugtyp	Linienkategorie, 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 2024/2025 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 mittags bzw. nachmittags zurück (E-Wagen zu Linien 6, 9 und 10)
- Morgens von der Innenstadt zur BBS Moselweiß und mittags bzw. nachmittags zurück bis KO Hauptbahnhof (E-Wagen zu Linie 9)
- Morgens vom Hauptbahnhof zum HWK-Ausbildungszentrum in Kesselheim, mittags und nachmittags wieder zurück (E-Wagen zu Linie 27)
- 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; mittags 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 mittags zurück (E-Wagen zu Linien 3/13)
- Morgens von Arzheim und Ehrenbreitstein durch die Innenstadt und Lützel zur IGS Koblenz und mittags zurück bis zur Innenstadt (E-Wagen zu Linien 7 und 10)
- Morgens und mittags von Bendorf, Vallendar und Urbar/B42 über Ehrenbreitstein durch die Innenstadt bis KO Hauptbahnhof (E-Wagen zu Linie 8)
- Morgens von Arenberg, Ehrenbreitstein und Niederberg durch die Innenstadt bis KO Hauptbahnhof und mittags zurück (E-Wagen zu Linie 9).

Aktuell ergibt sich für das Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ eine Fahrleistung von insgesamt rund 3,5 Mio. Fahrplan-km pro Jahr. Die nachfolgende Tabelle stellt die Soll-Fahrleistung der einzelnen Linien bzw. „Linienpaare“ für das Fahrplanjahr 2023/2024 dar, jeweils gerundet auf volle 1.000 Kilometer (Stand: Januar 2024).

Tabelle 30: Umfang der Soll-Fahrleistungen im Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“

Linien	Fahrleistung Fahrplanjahr 2024 (Fpl-km, gerundet)
2/12	520.000
3/13	327.000
4/14	226.000
5/15	527.000
6/16	369.000
7	201.000
8	381.000
9/19	466.000
10	143.000
26	87.000
27	75.000
29	74.000
N2	13.000
N3	18.000
N5	21.000
N6	12.000
N7	15.000
N9	19.000
E-Wagen	71.000
Summe	3.564.000

Für die Umsetzung der o. g. zusätzlichen Maßnahmen (wie in Tabelle 29 hervorgehoben) ergibt sich vsl. ab dem Fahrplanwechsel 2026/2027 eine geringfügige Steigerung der jährlichen Soll-Fahrleistung über die in Tabelle 30 für das Jahr 2024 genannten Leistungsmengen hinaus. Der zusätzliche Aufwand an Fahrplankilometern wird in nachfolgender Tabelle 31 zusammengefasst:

Tabelle 31: Umfang zusätzliche jährliche Fahrleistungen ab Fahrplanjahr 2027

Linien	Zusätzliche Fahrleistung ab Fahrplanjahr 2027 (Fpl-km, gerundet)	Bemerkungen
2/12	-100	Linienführung abends immer über Wallersheimer Weg statt anteilig über Plankenweg
3/13	8.400	Linienführung über Moselbad
5/15	-5.400	Neuordnung der Linienführung Asterstein/Pfaffendorfer Höhe
7	11.800	Linienverlängerung bis/ab Bubenheimer Berg
26	8.200	Neuordnung der Linienführung Asterstein
N5	-500	Neuordnung der Linienführung Asterstein/Pfaffendorfer Höhe
Summe	22.400	

Die wesentlichen (neuen) Angebotsmerkmale im Koblenzer Stadtbusverkehr seit Dezember 2020 stellen sich 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

- Mo-Sa Verbindung mit verlängerter Linie 12 von Wallersheim bis Kesselheim mit Anschluss Richtung Globus und Rübenach (Linie 27)
- Anbindung des Rauentaler Moselbogens (mit Moselbad) durch die Linie 3/13
- Stadtbuss-Angebot mit Linie 14 Mo-Fr ab Rübenach bis zum Industriepark A 61 (u. a. Amazon) und zurück
- Bedienung der östlichen und südlichen Innenstadt (Linienweg Rhein-Mosel-Halle – Markenbildchenweg – Hauptbahnhof) mit den Linien 5/15 und 7
- Anbindung des Baugebiets „Ellinger Höhe“ in Niederberg an den Stadtverkehr im Takt: Mo-Sa tagsüber mit Linie 19, abends und sonntags mit Linie 9, nachts mit Linie N9
- Mo-Sa Tangentialverbindung mit Linie 26 (Minibus) zwischen Pfaffendorf über Ehrenbreitstein, Asterstein und Pfaffendorfer Höhe bis Horchheimer Höhe
- Mo-Sa Tangentialverbindung mit Linie 27 zwischen Rübenach und Kesselheim über Bubenheim und Globus
- Mo-Sa Tangentialverbindung mit Linie 29 (Minibus) zwischen Asterstein, Arzheim, Arenberg und Niederberger Höhe.

5.2.3 Anschlussverknüpfungen und Fahrtendurchbindung

Die nachfolgend dargestellten regelmäßigen Umsteigeanschlüsse 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 32.
- 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
 - 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 von/nach Asterstein
- Linie 9/19 von/nach Immendorf ↔ stündlich Linie 29 von/nach Asterstein.

Tabelle 32: Anschlussverknüpfungen (Taglinien) an Haltestelle Zentralplatz/Forum

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

* Linie des Linienbündels „Lahnstein“

** Linie des Linienbündels „Oberes Mittelrheintal“

X = Umsteigeverbindung am Zentralplatz/Forum (Anschlussvorgabe)

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

H = Umsteigemöglichkeit am Hauptbahnhof

L = Umsteigemöglichkeit am Bf Stadtmitte/Löhr-Center

Bubenheim Globus (Umsteigezeit mind. 3 Minuten)

- Linie 7 von/nach Hauptbahnhof ↔ stündlich Linie 27 von/nach Rübenach
- Linie 7 von/nach Hauptbahnhof ↔ stündlich Linie 27 von/nach Kesselheim.

Bubenheim Jakob-Hasslacher-Str.

- Linie 330*** v/n Hauptbahnhof ↔ Linie 35**** v/n Vallendar u. Moselweiß
 - Linie 330*** v/n Hauptbahnhof ↔ Linie 331*** v/n Mülheim-Kärlich
 - Linie 330*** v/n Neuwied ↔ Linie 35**** von/nach Vallendar, Moselweiß
 - Linie 331*** v/n Mülheim-Kärlich ↔ Linie 35**** v/n Vallendar und Moselweiß
- *** Linie des Linienbündels „Linke Rheinseite“;
**** Linie des Linienbündels „Rechte Rheinseite“.

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 Aluminiumwerk (Umsteigezeit mind. 3 Minuten)

- Linie 12 von/nach Karthause ↔ stündlich Linie 27 von/nach Rübenach
- Linie 27 von/nach Rübenach ↔ Linie 30 von/nach Hauptbahnhof.

Metternich Gewerbepark (Umsteigezeit mind. 3 Minuten)

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

5.2.4

Zusätzliche, anlassbezogene ÖPNV-Leistungen

Über das in Tabelle 33 aufgeführte Leistungsangebot hinaus sind an bestimmten Tagen anlässlich von Einkaufs- oder Festveranstaltungen zusätzliche Leistungen in den Fahrplan der Linien im Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ aufzunehmen. Die erforderlichen Mehrleistungen werden, soweit sie periodisch wiederholend anzubieten sind, nachfolgend beschrieben.

Tabelle 33: 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)

Anlass (Anzahl Tage)	Linie: Maßnahme	Betriebszeiten/ Zusatzleistungen
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 N2, N3, N5, N6, N7, N9: Nachtbusse im 30'-Takt N2, N3, N5, N6, N7, N9: abends zusätzliche Fahrten Alle Linien, soweit betrieblich und verkehrlich möglich: Einsatz von Gelenkbussen	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) 23:00-03:00 Uhr 4 Fahrten je Linie hin und zurück bzw. im Ring (letzte Zusatzabfahrt Zentralplatz nach 02:00 Uhr) 23:45-00:45 Uhr 1 Fahrt je Linie hin und zurück bzw. im Ring (Zusatzabfahrt Zentralplatz nach 23:45 Uhr) 18:00-03:00 Uhr

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

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 wurden sämtliche Regionalbuslinien neu geplant. Im Rahmen der in den letzten Jahren erfolgten (und vereinzelt noch anstehenden) Vergaben einzelner Linienbündel durch die jeweils federführend zuständigen Aufgabenträger wurden diese Linien mit einem grundlegend neuen, erweiterten Verkehrsangebot auch im Bereich Koblenz ausgestattet und bilden eine wichtige Ergänzung zum Stadtbusverkehr.

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

Festlegung 27: Angebot und Umfang in den Regionalnetzen

- a) Es wird das in Tabelle 34 dargestellte Leistungsangebot entsprechend der definierten ausreichende Verkehrsbedienung im Sinne des PBefG als Mindeststandard festgelegt. Dieses ist nach Abstimmung zwischen den beteiligten Nachbaraufgabenträgern im laufenden Betrieb bzw. ab dem genannten Vergabezeitpunkt der jeweiligen Linienbündel verbindlich zu gewährleisten.
- b) KO-Bubenheim: Zur Gewährleistung der festgelegten Bedienungsstandards für den Stadtteil Bubenheim (Ortslage) ist dieser zur HVZ Mo-Fr und NVZ Mo-So im 30'-Takt und ansonsten mindestens im 60'-Takt zu bedienen.
- c) KO-Kesselheim: Zur Gewährleistung der festgelegten Bedienungsstandards für den Stadtteil Kesselheim ist dieser zur HVZ Mo-Fr und NVZ Mo-So im 30'-Takt und ansonsten mindestens im 60'-Takt zu bedienen.
- d) 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.
- e) KO-Rübenach: Zur Gewährleistung der festgelegten Bedienungsstandards für den Stadtteil Rübenach ist dieser zur HVZ und NVZ Mo-Sa 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-Stolzenfels: Zur Gewährleistung der festgelegten Bedienungsstandards für den Stadtteil Stolzenfels 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.
- g) KO-Bubenheim, KO-Lay, KO-Rübenach, KO-Stolzenfels: In den Nächten vor Samstagen, Sonn- und Feiertagen sind stündliche Nachtbus-Fahrten nach Betriebschluss des Tagesverkehrs (s. o.) bis/ab Koblenz Zentralplatz mindestens bis nach 3:00 Uhr stadtauswärts und mindestens bis nach 1:00 Uhr stadteinwärts anzubieten.
- h) Im Rahmen der Umsetzung abgestimmter Neuplanungen bei beteiligten Aufgabenträgern werden die Vorgaben dieses NVP möglichst zeitnah angepasst.

Die folgende Tabelle 34 stellt die seitens der Stadt Koblenz geforderten Angebotsparameter für die ein- und ausbrechenden Linien benachbarter Linienbündel bzw. unter Federführung benachbarter Aufgabenträger dar.

Tabelle 34: Leistungsangebot ein- und ausbrechender Linien benachbarter Linienbündel

Linie	Verlauf (HIN + RÜCK)	Verkehrstag, Takt, Betriebszeiten	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 morgens und nachmittags in Last- richtung (15' mit Linie 11). Zusätzliches Fahrtenangebot in den Nächten Fr/Sa, Sa/So und vor Feiertagen (Linie N1)	Lahnstein (seit 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 (seit 13.12.2020)
21	Koblenz Zentralplatz/Forum – 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 (seit 13.12.2020)
30	Mülheim-Kärlich – Urmitz – Kesselheim – Industriegebiet – Lützel – Bf Stadtmitte/Löhr-Center – Koblenz Hbf	Mo-Fr 30'+V 05:00-20:00 60' 20:00-23:00 Sa 60' 05:00-07:00 30' 07:00-20:00 60' 20:00-23:00 So/Ftg 60' 07:00-12:00 30' 12:00-20:00 60' 20:00-23:00 Zusätzliches Fahrtenangebot in den Nächten Fr/Sa, Sa/So und vor Feiertagen (Linie N30)	Linke Rheinseite (seit 12.12.2021)
31	Burgen – Alken – Dieblich – Lay – Moselweiß – Raumental – Bf Stadtmitte/Löhr-Center – Koblenz Hbf	Mo-Fr 30'+V 05:00-20:00 60' 20:00-00:00 Sa 60' 05:00-07:00 30' 07:00-20:00 60' 20:00-00:00 So/Ftg 60' 07:00-00:00 Zusätzliches Fahrtenangebot in den Nächten Fr/Sa, Sa/So und vor Feiertagen (Linie N31)	Maifeld (seit 12.12.2021)
33	Koblenz Hbf – Zentralplatz/Forum – Ehrenbreitstein – Urbar – Mal- lendarer Berg - Vallendar	Mo-Fr 60'+V 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 (Linie N33)	Rechte Rheinseite (seit 12.12.2021)
35	Vallendar – Bubenheim Jakob- Hasslacher-Str. (– Metternich – KO-Raumental)	Mo-Fr 60'+V 05:00-00:00 Sa 60' 06:00-00:00 So/Ftg 60' 08:00-00:00 Abschnitt Bubenheim – Raumental nur Mo-Fr 05:00-20:00	Rechte Rheinseite (seit 12.12.2021)
110	Dierdorf – Großmaiseid – 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	Raiffeisen-Region Süd (seit 10.12.2023)

Linie	Verlauf (HIN + RÜCK)	Verkehrstag, Takt, Betriebszeiten	Linienbündel (Betriebsbeginn)
150	Höhr-Grenzhausen – Weitersburg – Vallendar – Urbar – KO-Ehrenbreitstein – KO-Zentrum	Mo-Fr 60'+V 05:00-00:00 Sa 60' 06:00-00:00 So/Ftg 60' 09:00-00:00 Zusätzliches Fahrtenangebot in den Nächten Fr/Sa, Sa/So und vor Feiertagen (Linie N40)	Einzellinie (seit 02.06.2021)
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 (Linie N22)	Linke Rheinseite (seit 12.12.2021)
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 (seit 12.12.2021)
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 (Linie N24)	Maifeld (seit 12.12.2021)
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 (Linie N25). Abschnitt Mayen – Ochtendung Mo-Fr 60'+V, Sa/So 120'	Maifeld (seit 12.12.2021)
370	(Ulmen -) Polch – Koblenz Hbf (ExpressBus)	Mo-Fr 120'+V 05:00-20:00 Abschnitt Ulmen – Polch nur Einzelfahrten	Vordereifel (seit 12.12.2021)
419	Höhr-Grenzhausen – Wirscheid – Nauort – Stromberg – Sayn – Engers (– Bendorf – KO-Bubenheim Jakob-Hasslacher-Str. – Bf Stadtmitte/Löhr-Center – Koblenz Hbf)	Mo-Fr 120'+V 06:00-19:00 Abschnitt Höhr-Grenzhausen – Engers: Betrieb auch Sa, So/Ftg 120'	Kannenbäckerland (vsl. ab 10.12.2028) 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' 06:00-00:00 So/Ftg 60' 08:00-00:00 Zusätzliches Fahrtenangebot in den Nächten Fr/Sa, Sa/So und vor Feiertagen (Linie N46) Abschnitt Westerburg – Montabaur Sa, So/Ftg. 120'	Südlicher Westerwald (seit 14.07.2024)
466	Rennerod – Gemünden – Westerburg – Kölbingen – Montabaur – Neuhäusel – KO-Oberwerth – Koblenz Hbf (RadBus)	Sa V 09:00-18:00 So/Ftg. V 09:00-18:00 Betrieb nur während der Saison 01.04.-01.11.	Südlicher Westerwald (seit 14.07.2024)
615	Flughafen Hahn – Kastellaun – Emmelshausen – Karthause Hochschule/ Schulzentrum – Koblenz Hbf West – Bf Stadtmitte/ Löhr-Center (ExpressBus)	Mo-Fr 120'+V 05:45-23:00 Sa 120' 07:00-23:00 So/Ftg 120' 07:45-23:00	Hunsrückhöhenstraße Nord (seit 01.08.2019)

Linie	Verlauf (HIN + RÜCK)	Verkehrstag, Takt, Betriebszeiten	Linienbündel (Betriebsbeginn)
620	Simmern – Kastellaun – Emmelshausen – Waldesch – Karthause – Koblenz Hbf West – Bf Stadtmitte/Löhr-Center (RegioLinie)	Mo-Fr 60'+V 04:30-00:30 Sa 60' 05:15-01:00 So/Ftg 60' 07:15-00:00 Zusätzliches Fahrtenangebot in den Nächten Fr/Sa, Sa/So und vor Feiertagen (Linie N20)	Hunsrückhöhenstraße Nord (seit 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	Hunsrückhöhenstraße Nord (seit 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 Feiertagen 00:30-04:30	Oberes Mittelrheintal (seit 01.08.2024)

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 Fortschreibung Konzept Haltestelleninfrastruktur

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

5.4.1 Anzahl der Haltestellen im Stadtgebiet

Jede Haltestelle verfügt über eine oder mehrere (meist zwei gegenüberliegende) Haltepunkte („Bussteige“). Das Haltestellennetz in Koblenz umfasst zzt. insgesamt rund 290 Haltestellen bzw. knapp 600 Bussteige.

5.4.2 Kategorisierung der Haltestellen

Zur Gliederung und Bestimmung der Bedeutung und Priorität für den Umbau und die Modernisierung einzelner Haltestellen bzw. Bussteige wurden 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 Bahnhaltdepunkten gelegen.
- (3) Sonstige **Haupthaltestellen** 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 probeweise eingerichtet).

Jede Haltestelle verfügt über einen oder mehrere Haltepunkte. Die zugewiesene Haltestellenkategorie bezieht sich grundsätzlich auf alle Haltepunkte einer Haltestelle, verbunden mit der Beschreibung entsprechender Standards und Ausstattungselemente. Ungeachtet dessen kann bei einzelnen, bestimmten Haltepunkten einer Haltestelle auf Ausstattungselemente verzichtet werden, wenn der entsprechende Haltepunkt nur eine geringere Bedeutung im Vergleich zur gesamten Haltestelle an sich hat (z. B. geringe Frequentierung oder Nutzung nur als Ausstiegshaltepunkt).

5.4.3 **Ausstattungsstandards**

In der Festlegung gemäß Kap. 3.6.5 werden die maßgeblichen Ausstattungsmerkmale für die Haltestellen im Stadtgebiet beschrieben. Welche Ausstattungsmerkmale bei welcher Haltestellenkategorie mindestens oder (bei Kreuz in Klammern) optional bzw. an ausgewählten Standorten anzuwenden sind, kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Tabelle 35: 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)	
Echtzeitinformationen für Abfahrten an der Haltestelle und Verkehrshinweise via Handy-App	X	X	X	X	X
Dynamische Fahrgastinformation	X	X	(X)	(X)	

Haltestellen der (niedrigsten) Kategorie 5 benötigen im Regelfall keinen barrierefreien Ausbau nach den festgelegten Standards, da es sich um Haltestellen untergeordneter Bedeutung handelt und/oder ein Ausbau auch längerfristig nicht sinnvoll möglich ist.

5.4.4 **Weitere Umsetzung des barrierefreien Haltestellenausbaus**

Derzeit verfügen bereits ca. 250 von 600 Haltepunkten im Stadtgebiet über erhöhte Bordsteine von mindestens 16 cm Höhe oder mehr. Die vor 2020 umgebauten Bussteige mit erhöhten Bordsteinen werden teilweise nicht mehr allen heutigen Anforderungen an

den barrierefreien Ausbau gerecht (vgl. Kap. 3.5). So fehlen z. B. Bordabsenkungen, taktile Bodenbeläge, Aufenthaltsflächen sind zu eng oder der Zugang ist nicht ausreichend barrierefrei gestaltet. Noch nicht mit erhöhten Bordsteinen und weiteren barrierefreien Ausstattungselementen ausgebaut sind derzeit ca. 300 Haltepunkte.

Im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen, der technischen Rahmenbedingungen sowie der Sicherstellung der Daseinsvorsorge für die Bevölkerung inkl. der besonderen Anforderungen in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen wird der barrierefreie Ausbau von Haltestellen im Stadtgebiet Koblenz kontinuierlich weitergeführt.

Festlegung 28: Modernisierung und Umbau der Haltestellen

- a) Die mit dem Betrieb des Linienbündels „Stadtverkehr Koblenz“ seit Fahrplanwechsel 2020/2021 angestoßene Verpflichtung für den Ausbau und die Instandhaltung der Infrastruktur aller Haltestellen im gesamten Stadtgebiet Koblenz als Gegenstand des öffentlichen Dienstleistungsauftrags durch das den Stadtverkehr betreibende Verkehrsunternehmen wird in den Jahren bis 2030 entsprechend weitergeführt.
- b) Auf Basis der aktuell und in den ersten Jahren der Haltestellenmodernisierung gewonnenen Erkenntnisse unter Berücksichtigung äußerer besonderer Rahmenbedingungen wird der Zeitplan zum barrierefreien Um- und Ausbau der Haltestellen dahingehend modifiziert, dass für den festgelegten Zeitraum von 10 Jahren, ausgehend vom Jahr 2021, rund 50% der Haltestellenmaßnahmen barrierefrei/bedingt barrierefrei ausgebaut zu realisieren sind.
- c) Die übrigen Maßnahmen zur Haltestellenmodernisierung werden im folgenden Genehmigungs- und Vertragszeitraum für das Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ umzusetzen sein. Erforderlich ist eine Verlängerung des Realisierungszeitraums bis voraussichtlich ca. 2045.

Die nachfolgende Tabelle 36 zeigt den voraussichtlichen Umfang und vorgesehene zeitliche Abfolge der jeweils barrierefrei umzubauenden Bussteige für die Jahre 2025 bis 2030 (die Angaben zur Anzahl der Bussteige und Verteilung auf einzelne Maßnahmen wurden hier vorläufig ermittelt).

Tabelle 36: Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen bis Ende 2030

Jahr	Maßnahmen Haltestellenausbau/ Ausbau Haltepunkte	Anzahl Bussteige				Quote ausgebaute Haltestellen
		barrierefrei	bedingt barrierefrei	barrierefrei/ bedingt barrierefrei	nicht barrierefrei	
alle Haltepunkte		593				
Ende 2020		75	135	210	383	35%
2021	0	Ausbau abgeschlossen u. a.: Uni/Winner Straße, Balduinbrücke, Universität Bussteige B und C, Ehrenbreitstein Bf, Brüderrankenhaus, Altengraben, Langemarkplatz, Hochschule/Schulzentrum Bussteige B und C, Hochschule/Konrad-Zuse-Straße ...				
2022	10					
2023	18					
2024	18					
Ende 2024		121	127	248	345	42%
2025 (geschätzt)	5	Ausbau geplant: Bf Stadtmitte/Löhr-Center, Hauptbahnhof West u. a. (Kategorie 1), Mendelssohn, Universität Bussteig A u. a. (Kategorie 2), Rhein-Mosel-Halle, Niederberg Kirche, Seifenbachstraße, Schulzentrum Asterstein u. a. (Kategorie 3), mehrere weitere Haltestellen ... (Kategorie 4)				
2026 (geschätzt)	11					
2027 (geschätzt)	15					
2028 (geschätzt)	18					
2029 (geschätzt)	15					
2030 (geschätzt)	15					
Ende 2030		200	100	300	293	51%

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

5.4.5 **Ausbau des Busbahnhofs Stadtmitte/Löhr-Center**

Für folgende „große“ Maßnahmen an Haltestellen der Kategorien 1 und 2 ist die Umsetzung in Planung bzw. Vorbereitung:

- **Bahnhof Stadtmitte/Löhr-Center:** Barrierefreier Umbau von 10 Bussteigen und der Fußwegeverbindungen, Neubau mindestens eines zusätzlichen Bussteigs und technische Modernisierung
- **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; barrierefreier Ausbau beider Bussteige und – seitens DB InfraGO – der Zuwegung zum Bahnsteigtunnel mit Fahrstuhl für eine geschlossene barrierefreie Wegekette.

Als Projekt von herausragender Bedeutung ist dabei der Umbau und die Modernisierung des **Busbahnhofs Bf Stadtmitte/Löhr-Center** aufgrund der Bedeutung als städtische und regionale Verknüpfungsstation, Einkaufsschwerpunkt, Zugang zur Innenstadt und der damit verbundenen sehr hohen Fahrgastnachfrage. Vorgesehen sind u. a.

- ein barrierefreier Ausbau aller Bussteige mit ebenerdigen Zugängen aus der Innenstadt und dem Löhr-Center
- die Einrichtung zusätzlicher Bussteige im Bereich der Hohenfelder Straße für zukünftige Kapazitätssteigerungen
- Rückbau von nicht mehr heutigen barrierefreien Standards entsprechenden Anlagen und Neugestaltung des Umfelds von Busbahnhof Löhr-Center und Hohenfelder Straße.

Der Ausbau kann nach Abschluss von Planungen und Durchführung erforderlicher Ausschreibungen frühestens ab 2028 durchgeführt werden. Bedingt durch zeitlich überlagernde Baumaßnahmen und Veranstaltungen – hier die Sanierung der linken Rheinstrecke durch die DB InfraGO, geplant im 1. Halbjahr 2028, sowie der Bundesgartenschau im Frühjahr bis Herbst 2029 – sind Durchführung und Fertigstellung des Ausbaus erst nach der BUGA und im Lauf des Jahres 2030 wahrscheinlich.

5.5 **Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes**

Für die Weiterentwicklung des Koblenzer ÖPNV zeichnen sich über die Jahre 2025 bis 2030 hinaus neue Themen und Fragestellungen ab, die bereits im Vorfeld einer Neuvergabe der Leistungen nach dem Jahr 2030 geprüft, diskutiert und auf den Weg gebracht werden sollen. In diesem Zusammenhang werden vsl. auch die Festlegungen des künftigen Landesnahverkehrsplanes mit verbindlichen Standards bei der Angebotsgestaltung und der Finanzierung des ÖPNV von wesentlicher Bedeutung für die Rahmensezung der weiteren ÖPNV-Entwicklung sein.

Unterschiedliche Maßnahmen und Ereignisse geben in den nächsten Jahren – außer der allgemeinen Nachfrageentwicklung – Anlass zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes. Der Bezug neuer Wohn- und Mischgebiete in Lützel und Niederberg, die Fertigstellung der neuen Pfaffendorfer Brücke mit begleitenden Infrastrukturmaßnahmen, etwa dem neuen Kreisverkehr in der Seifenbachstraße in Pfaffendorf, die Eröffnung des neuen Bahnhalt punktes zwischen den Stadtteilen Raental und Goldgrube, die mögliche Reaktivierung der Bahnstrecke Lützel – Rübenach – Bassenheim im SPNV sind einige

der bedeutendsten Projekte. Zudem findet im Jahr 2029 die Bundesgartenschau im Mittelrheintal statt, an der auch die Stadt Koblenz wesentlich partizipieren wird.

Die ÖPNV-Entwicklung und das Leistungsangebot (mindestens) für das kommende Jahrzehnt muss bereits jetzt strategisch entworfen und im Vorfeld der kommenden Vergabeverfahren in Stadt und Umland im Dialog mit den verantwortlichen Stellen vorbereitet werden. Im Mittelpunkt des Stadtverkehrs Koblenz wird hierbei die schrittweise Umstellung der gesamten Busflotte auf lokal emissionsfreie Antriebe mitsamt der erforderlichen Lade- und Betriebseinrichtungen stehen. Auch der regionale Busverkehr wird bald mehr und mehr sauber bzw. emissionsfrei unterwegs sein (müssen).

Die nachfolgende Festlegung von Prüfaufträgen zeigt die Erfordernisse auf, welche Sachverhalte ergebnisoffen zu prüfen und zu bewerten sind – mit der Option einer späteren Realisierung in der beschriebenen oder ähnlichen Form. Im Zuge der Prüfungen sind auch der Finanzierungsbedarf für erforderliche Investitionen und den Betrieb möglicher Varianten abzuschätzen.

5.5.1 **Kundenbefragung im Stadtverkehr Koblenz**

Die Auslegungsleitlinien der EU-Verordnung 1370/2007 verlangen von den Aufgabenträgern (zuständige Behörde), vor der Festlegung der Spezifikationen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen zu prüfen, ob ein tatsächlicher Bedarf am geplanten ÖPNV-Angebot besteht. Obligatorisch ist hierbei eine Bedarfsanalyse zur Prüfung der Nachfrage seitens der Fahrgäste bzw. in der Bevölkerung. Die konkrete Ausgestaltung dieser Bedarfsanalyse liegt in der Verantwortung der Stadt Koblenz.

Festlegung 29: Prüfauftrag regelmäßige Kundenbefragungen

- a) Entsprechend der in den Jahren 2020 und 2021 durchgeführten Kundenbefragungen auf den Linien im Stadtverkehr Koblenz soll – bevorzugt im Jahr 2027 – eine erneute Befragung in gleicher oder ähnlicher Form durch die koveb durchgeführt werden.
- b) Im Ergebnis der Kundenbefragung kann die Festlegung des künftigen ÖPNV-Angebots (nach 2030) durch die Stadt Koblenz (Spezifikationen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen) durch diese Form der Bedarfsanalyse zur Prüfung der bestehenden Nachfrage seitens der Nutzenden untermauert werden, wie es die Auslegungsleitlinien zur EU-Verordnung 1370/2007 verlangen.¹⁰⁷
- c) Es ist zu prüfen, vergleichbare Befragungen künftig regelmäßig, möglichst alle 5 Jahre und idealerweise zwischen oder im Vorfeld von Fortschreibungen des NVP durchzuführen, um eine stets aktuelle Arbeitsgrundlage im Hinblick auf den Bedarf der Fahrgäste vorweisen und für die zielgerichtete Planung nutzen zu können.

Eine solche Befragung erfasst konkret die Nutzerinnen und Nutzer der Linien des Stadtverkehrs Koblenz und kann Themen detailliert ansprechen. Sie wird im persönlichen Gespräch während der Fahrt durchgeführt, oder der Fahrgast erhält auf Wunsch einen Link, mit dem er den Fragebogen zuhause und online ausfüllen kann.

Weiterhin Bestand hat auch das zweijährliche Koblenzer Bürgerpanel, das den gesamten ÖPNV im Stadtgebiet und die gesamte Bevölkerung (repräsentative Gruppe) abbildet, allerdings weniger detailliert mit Fragen ausgestaltet ist.

¹⁰⁷ Ziffer 2.2.3, 3. Anstrich („Tatsächlicher Bedarf an gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen“) der Auslegungsleitlinien zu der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße; 2023/C222/01

5.5.2 ÖPNV-Anbindung Baugebiet Rosenquartier (Lützel)

Für das Jahr 2028 wird seitens der Deutschen Bahn die Sanierung der linken Rheinstrecke unter einer ca. halbjährigen Vollsperrung des Schienenverkehrs vorgesehen. Als Alternative der reinen Bestandssanierung des Bahnhofpunkts Lützels (in jetziger Form) plant die Stadt Koblenz für dieses Zeitfenster die Errichtung einer barrierefreien Fußgänger- und Radunterführung zwischen den Lützeler Stadtquartieren links und rechts der Bahntrasse sowie neue Bahnsteigzugänge zu realisieren. Der Neubau der Unterführung würde eine stadtteilverbindende Wirkung entfalten sowie die Möglichkeiten des Zugangs zum SPNV und die Verknüpfung zwischen Bahn und Bus verbessern, vor allem durch die Anbindung der Haltestelle „An der Ringmauer“ als Umsteigehaltestelle zur Bahn.

Im SPNV wird der Bahnhofpunkt Lützel aktuell durch die Linien RE 8 (Mönchengladbach – Neuwied – Koblenz) und RB 26 (Köln – Koblenz – Mainz) bedient. Zusätzlich soll ab 2026 die neue RB 32 (Ahrbrück – Remagen – Koblenz – Boppard) im 120'-Takt in Lützel halten.

Zudem würde die Umfeldgestaltung die Stadtteilentwicklungsmaßnahmen links und rechts der Bahn (Gelände der ehemaligen Standortverwaltung der Bundeswehr, Festungspark Kaiser Franz und Rosenquartier) aufwerten und die Gebiete miteinander verknüpfen.

Das Neubaugebiet Rosenquartier liegt im Einzugsbereich der gleichnamigen Haltestelle (bisher: „Güterbahnhof“), die durch die Linie 30 im 15'-Takt zur HVZ, ansonsten im 30'-Takt bedient wird. Ebenfalls noch im Einzugsbereich liegt die Haltestelle „Balduinbrücke“ an der zahlreiche Stadt- und Regionalbuslinien in Richtung Zentrum/Hauptbahnhof halten, womit sich dort eine ganztägig dichte Taktfolge ergibt. Beide Haltestellen wurden bereits barrierefrei ausgebaut und modernisiert.

Festlegung 30: Prüfauftrag ÖPNV-Entwicklung in Lützel

- a) Im Zuge des barrierefreien Ausbaus, der Modernisierung und der vorgesehenen Rad- und Fußwegquerung im Bereich des Bahnhofs Lützel soll geprüft werden, wie die unmittelbar am geplanten Querungsbauwerk gelegenen Haltestelle „An der Ringmauer“ künftig ihrer (neuen) Bedeutung als nächstgelegene Verknüpfungshaltestelle gerecht werden kann und welche Maßnahmen bei Linienführungen bzw. Straßeninfrastruktur erforderlich sein könnten.
- b) Zur Verbesserung der Stadtteilverbindungen entlang von Rhein und Mosel, zur Aufhebung der Trennwirkung durch Bahntrasse und B9 und im Sinne der Handlungsempfehlung des VEP zur Stärkung von Tangentialverbindungen im Stadtgebiet soll der Aufbau einer neuen Linie zwischen Kesselheim/Neuendorf und Metternich über Lützel geprüft werden (Arbeitstitel: „Linie 25“). Diese Linie verbindet Einkaufs-, Gesundheits- und Freizeiteinrichtungen und würde auch zur Entlastung der nachfragestarken Buslinien in die Koblenzer Innenstadt dienen.

Die Prüfung ist in enger Abstimmung mit dem SPNV-Aufgabenträger und weiteren beteiligten Stellen vorgesehen. Die Umsetzung ist für 2030 vorgesehen, ggf. als „Zwischenstufe“ bereits nach 2028.

5.5.3 ÖPNV-Anbindung Baugebiet Ellinger Höhe (Niederberg)

Das Baugebiet Ellinger Höhe (als Konversionsprojekt der ehemaligen Fritsch-Kaserne) soll sich in den nächsten Jahren sukzessive zu einem neuen Quartier mit gemischten Nutzungen und Wohnraum für rund 2.000 Menschen entwickeln.

Bereits im Jahr 2020 wurde mit Einführung des neuen Busnetzes sowie im Vorgriff auf die Entwicklung der Fritsch-Kaserne zum Wohn- und Mischquartier die Linie 19 als Ergänzung und Taktverdichtung zur Linie 9 eingeführt. Die Linie 19 hat sich bereits ohne Bezug der Ellinger Höhe aufgrund des auf der Niederberger Höhe vorhandenen Fahrgastpotenzials in der Nachfrage positiv entwickelt.

Auf Basis des der Quartiersentwicklung zugrunde liegenden Mobilitätskonzepts ist es wesentliches Ziel, das künftige Quartier „autoarm“ zu entwickeln und Zuwächse im Pkw-Bestand gering zu halten. Daher sollen alternative Angebote zum privaten Pkw bereits für die Vermarktung zur Verfügung stehen, zumindest aber verbindlich angekündigt und ab Bezug der ersten Neubauten genutzt werden können.

Festlegung 31: Prüfauftrag ÖPNV-Anbindung der Ellinger Höhe

- a) Gemäß dem angestrebten höheren ÖPNV-Anteil bei der Verkehrsmittelwahl im Quartier Ellinger Höhe ist das Angebot analog zum Straßenausbau und Bezug des Areals schrittweise zu erweitern. Gleichzeitig ist auch eine regelmäßige ÖPNV-Anbindung des Festungsparks bzw. der Festung Ehrenbreitstein zu entwickeln.
- b) Innerhalb des Quartiers Ellinger Höhe soll eine neue Bushaltestelle in zentraler Lage entstehen mit zwei barrierefrei ausgebauten Bussteigen, jeweils mit Wetterschutz und DFI-Anzeigen. Der Bussteig in Richtung Innenstadt (zur östlichen Ausfahrt aus dem Quartier führend) soll auch für planmäßige Wartezeiten von Bussen sowie Pausen des Fahrpersonals ausgebaut und ausgestattet werden (z. B. Personal-WC). Die Aufnahme des planmäßigen Linienbetriebs an und ab dieser zentralen Haltestelle zum Zeitpunkt des Erstbezugs von Wohneinheiten im Quartier ist sicherzustellen.
- c) Für den ersten Ausbauschnitt ist zu prüfen, ob mittels Verlegung der Linie 19 die Ellinger Höhe und die Festung Ehrenbreitstein eingebunden werden können. Der Wegfall der Bedienung von Immendorf durch die Linie 19 – die Linie 9 hält dort weiterhin im 30'-Takt – könnte mit der zusätzlichen Bedienung Immendorfs mit der Linie 29 im 60'-Takt teilweise kompensiert werden, gleichzeitig würde die Linie 29 durch die zusätzliche Erschließungsaufgabe in ihrer Bedeutung gestärkt. Linien 19 und 29 sollen an geeigneter Stelle miteinander verknüpft werden (Anschlussicherung).
- d) In einem zweiten Ausbauschnitt ist die Entwicklung einer zusätzlichen Hauptlinie (Betrieb täglich, Mo-Sa 5:00-23:30 Uhr, So 7:00-23:30 Uhr) zur Erschließung der Ellinger Höhe und Anbindung der Festung Ehrenbreitstein zu prüfen (Arbeitstitel: „Linie 20“). Diese könnte mit weniger Zwischenhaltestellen und auf „kurzem Weg“ zum Hauptbahnhof geführt werden, dies zeitversetzt zur Linie 19, welche weiterhin mit allen Zwischenhaltestellen Richtung Zentralplatz/Forum fahren würde.
- e) Neben der unter c) skizzierten Variante ist für Linie 29 grundsätzlich zu prüfen, ob diese durch Erweiterung und/oder Veränderung der Linienführung mittelfristig erhalten und in ihrer Bedeutung gestärkt werden kann, insbesondere auf dem mittleren Abschnitt zwischen Arzheim und Arenberg, außer der unter c) skizzierten Lösung etwa durch
 - Wegfall des Abschnittes Asterstein – Arzheim, dafür Verlängerung um den Abschnitt von Haltestelle Niederberg Kaserne bis Festung/Seilbahn (Eingang Festung) mit Verknüpfung zur Linie 9/19 an den Haltestellen Niederberg Friesenstraße oder Kaserne

- Erweiterung der Linienführung auf die Abschnitte Horchheimer Höhe – Asterstein und Niederberg Kaserne – Festung/Seilbahn (durchgehende Linienführung); Prüfung der möglichen Auswirkungen auf die Linie 26
- Verknüpfung der Minibus-Linien 29 und 166 (Kreis MYK) zu einer durchgehenden Stadt-Umland-Linie über Urbar bis/ab Vallendar Bahnhof
- Zusammenlegung der Minibus-Linien 26 und 29 zu einer durchgehenden Linie mit 2 Bussen zwischen Horchheimer Höhe und Niederberg (Festung) über Ehrenbreitstein.

Die Umsetzung des ersten Ausbauschnittes kann bis Ende 2026 erfolgen. Der zweite Ausbauschnitt ist für Ende 2030 vorgesehen. Je nach Entwicklung der Wohnsituation dort wäre ggf. ein Vorziehen auf Ende 2028 denkbar.

Die im Rahmen der zur verbesserten Anbindung der Ellinger Höhe und der Festung Ehrenbreitstein skizzierten Varianten im Busbereich belassen volle Flexibilität hinsichtlich langfristiger Entwicklungsperspektiven bei einer evtl. Weiterentwicklung der Seilbahn über den Rhein oder des Festungsaufzugs.

Für die Prüfaufträge zur Erweiterung bzw. Veränderung ist jeweils zu betrachten

- unter welchen Bedingungen die geänderte Linienführung möglich ist,
- welche Auswirkungen auf die Fahrtzeiten zu erwarten sind,
- welche Änderungen sich bei den anzufahrenden Haltestellen ergeben,
- wie sich die Kosten – je nach Variante – gegenüber dem Bestand verändern,
- welche Änderung bei der Nutzung der Linie jeweils zu erwarten sind.

5.5.4 Fertigstellung Baumaßnahme Pfaffendorfer Brücke

Im Jahr 2025 Teile konnten Maßnahmen im Bereich Pfaffendorf (Südrampe, Kreisverkehrsplatz und Neubau Bushaltestelle Seifenbachstraße) fertiggestellt werden. Aufgrund mehrerer den Bauzeitplan beeinflussender Ereignisse und Vorgaben wird sich das ursprünglich kommunizierte Bauende in 2028 um vsl. ein halbes Jahr auf das Jahr 2029 verschieben.

Die spätere Fertigstellung der Pfaffendorfer Brücke wird auch zeitliche Auswirkungen auf damit verbundene Maßnahmen im ÖPNV haben. So wird die derzeit in Fahrtrichtung stadteinwärts über den Teichert umgeleitete Linie 6 wieder über den „kurzen Weg“, die Rampe Brückenstraße, in das Stadtzentrum verkehren, außerdem die Linie 10 gemäß dem ursprünglichen ÖPNV-Konzept in beiden Richtungen über Pfaffendorf „Untere Rampe“ geführt werden (vgl. Kap. 5.2, Festlegung 25 c) und d)).

Es eröffnen sich danach aber auch neue Optionen für die Betriebsabwicklung und Linienverknüpfung im ÖPNV insbesondere im Bereich Pfaffendorf, die es zu prüfen gilt.

Festlegung 32: Prüfauftrag ÖPNV-Verbindung rechtsrheinisch

- a) **Linien 6 und 10: Nach Fertigstellung aller Baumaßnahmen im Umfeld des rechtsrheinischen Brückenkopfes der Pfaffendorfer Brücke ist zu prüfen, ob der neue Kreisverkehr an der Emser Straße (Höhe Haltestelle Seifenbachstraße) dazu genutzt werden kann, um an der Haltestelle Seifenbachstraße einen regelmäßigen und verlässlichen Anschluss zwischen den Linien 6 aus/in Richtung Horchheimer Höhe und der Linie 10 in/aus Richtung Arzheim (in beiden Fahrtrichtungen) zu ermöglichen.**
- b) **Für die rechte Rheinseite sind grundsätzlich Möglichkeiten zur Stärkung tangentialer Verkehrsbeziehungen (als abgestimmte Umsteigeverbindungen oder als Di-**

rektverbindungen) zur mittelfristigen Realisierung zu prüfen, sowohl im innerstädtischen Kontext als auch bzgl. der Stadt-Umland-Beziehungen (z. B. zwischen Lahnstein, KO-Ehrenbreitstein und Vallendar).

Es geht hierbei einerseits um die Möglichkeit der Verknüpfung von Hauptlinien zwischen den rechtsrheinischen Stadtteilen und dem Stadtzentrum, um mit diesen Linien auch zusätzlich tägliche Verbindungen entlang der rechten Rheinseite zu allen Betriebszeiten zu ermöglichen – mit einem Umstieg bei gesicherten Anschlüssen.

Andererseits können tangentielle Verkehrsverbindungen auf direktem Weg tagsüber, wie derzeit ansatzweise mit Linie 26 realisiert, auf Möglichkeiten der Weiterentwicklung geprüft werden. Diese wären vor allem im Vorgriff auf die ÖPNV-Netzgestaltung nach 2030 näher zu betrachten.

5.5.5 **ÖPNV-Verknüpfung Bahnhofpunkt „Verwaltungszentrum“ (Rauental)**

Zwischen den Stadtteilen Rauental und Goldgrube entsteht derzeit eine Geh- und Radwegbrücke zur Querung der 12-gleisigen Eisenbahntrasse, die beide Stadtteile barrierefrei miteinander verbinden sowie Anbindungen an Nahversorgungs- und Gesundheitseinrichtungen sowie das Verwaltungszentrum deutlich erleichtern soll. Die Fertigstellung ist für den Winter 2026/2027 vorgesehen.

Gleichzeitig dient das Brückenbauwerk zu Erschließung der künftigen Bahnsteige des SPNV-Haltespunktes Koblenz-Rauental („Verwaltungszentrum“), der mittelfristig durch die Deutsche Bahn AG hier errichtet werden soll. Der Zweckverband SPNV-Nord als Aufgabenträger für den Schienenverkehr betreut dieses Vorhaben von Seiten der öffentlichen Hand.

In dem Zusammenhang soll geprüft werden, wie im Bereich des künftigen Bahnhofpunktes eine leistungsfähige Verknüpfung zwischen SPNV und Busnetz für die westlichen Koblenzer Stadtteile realisiert und die regionale Anbindung von Arbeitsplätzen, Bildungseinrichtungen, Kliniken und Freizeitzielen in und aus Richtung Cochem/Trier verbessert werden kann.

Festlegung 33: Prüfauftrag ÖPNV-Entwicklung in Rauental

- a) **Zur Realisierung einer Bahn-/Busverknüpfung am künftigen Bahnhofpunkt in Rauental („Verwaltungszentrum“) ist eine Haltestellenanlage mit möglichst 3 Bussteigen (mindestens 2 Gelenkbus-tauglichen Bussteigen), die aus jeder Richtung anfahrbar sind, sowie eine Wendemöglichkeit für Busse mit Abstellmöglichkeit von Bussen (Pausenplätze) vorzusehen.**
- b) **Geprüft werden soll primär eine mit dem Bahnverkehr abgestimmte Busanbindung von und zum Verwaltungszentrum und zur Universität Metternich mit 4 Fahrten pro Stunde (~ 15'-Takt), beispielsweise durch eine Verlegung der Linie 35 im 30'-Takt und/oder eine weitere Linie in den Zwischenzeitlagen.**
- c) **Anbindungen des Bahnhofpunktes vom Moselbad, aus Richtung Karthause und ggf. zusätzlich aus dem Stadtzentrum sollen geprüft werden. Gleichzeitig würden in diesem Rahmen auch die Bildungseinrichtungen VHS und Musikschule eine verbesserte ÖPNV-Anbindung erhalten.**

Die Prüfung und Vorbereitung entsprechender Maßnahmen soll in enger Abstimmung mit dem Landkreis Mayen-Koblenz, dem VRM und dem SPNV-Nord erfolgen; ein Termin zur Umsetzung ist noch offen, es wird nicht vor Ende 2030 mit einer Inbetriebnahme des Bahnhofpunktes gerechnet.

5.5.6 **ÖPNV-Verknüpfung Bahnstrecke Lützel – Rübenach (– Bassenheim)**

Für die mögliche Reaktivierung des SPNV auf insgesamt 12 Bahnstrecken in Rheinland-Pfalz wurden im Auftrag des rheinland-pfälzischen Mobilitätsministeriums (MKUEM) Nutzen-Kosten-Untersuchungen (NKU) durchgeführt. Davon wurden im Anschluss zunächst 8 Bahnstrecken in die nächsten Planungsphasen überführt, in denen belastbare Grundlagen und Daten für weitergehende Entscheidungen gewonnen werden sollten. Dies bedeutet noch nicht, dass alle 8 Strecken auch tatsächlich reaktiviert werden¹⁰⁸.

Das Stadtgebiet Koblenz betrifft diese Untersuchungen mit die Strecke KO-Lützel – Rübenach – Bassenheim (3015). Für diese Strecke hat sich ein positiver Nutzen-Kosten-Index (NKI) in Höhe von 2,63 ergeben, weswegen für diese Strecke die Reaktivierung des SPNV (zumindest) auf dem Abschnitt Koblenz Hbf – Lützel – Rübenach nun weiter untersucht wird. Vorgesehen wäre vorbehaltlich der Realisierung ein Betrieb mit batterieelektrischen Zügen im 30'-Takt während der Hauptverkehrszeit, ansonsten mindestens im 60'-Takt.

Es ist davon auszugehen, dass eine Reaktivierung der Strecke 3015 im SPNV Auswirkungen auf den umgebenden regionalen und städtischen Busverkehr haben wird und zudem besondere Anforderungen an die (barrierefreie) Bus/Bahn-Verknüpfung an geeigneten SPNV-Haltestellen mit sich bringen wird.

Festlegung 34: Prüfauftrag SPNV-/ÖPNV-Entwicklung im Nordwesten

- a) Bei einer Reaktivierung des SPNV-Betriebs zwischen in Lützel, Metternich und Rübenach sind an den künftig vorgesehenen Haltestellen geeignete Flächen für Verknüpfungshaltestellen zu untersuchen. Idealerweise sollte in Metternich ein solcher Verknüpfungspunkt entstehen (Höhe „Alter Metternicher Bahnhof“).
- b) Geprüft werden soll eine abgestimmte Weiterentwicklung des gesamten Busnetzes im Nordwesten von Koblenz mit Fokus auf die Verlagerung eines Teils der zum Zentrum gerichteten Verkehrsströme auf die Bahn – mit entsprechender Anpassung des Angebots – sowie Stärkung der Tangentialverkehre (z. B. auch die unter Festlegung 29 b) beschriebene „Linie 25“ und Stadtteilverbindungen.
- c) Linien 14 und 27: Bei Linie 14 ist zu prüfen, ob diese auf dem Abschnitt Metternich Gewerbepark – Rübenach Amazon entfallen kann. Anstelle dessen würde die Linie 27 um den Abschnitt Rübenach – Industriepark – Amazon erweitert. Dies würde bei gleichbleibendem Fahrtenangebot zu einer deutlichen Reduzierung von Kilometeraufwand führen, gleichzeitig würde die Linie 27 in ihrer Bedeutung gestärkt. Der Abschnitt Metternich – Rübenach würde im Stadtbusverkehr nicht mehr bedient. Hier verkehrt allerdings (neben dem möglichen SPNV-Angebot) die Linie 350 werktags ganztägig im 15'-Takt (zeitweise häufiger) und anteilig mit Gelenkbussen.

Die Prüfung und Vorbereitung entsprechender Maßnahmen soll in enger Abstimmung mit dem Landkreis Mayen-Koblenz, dem VRM und dem SPNV-Nord erfolgen; die Realisierung und Umsetzung ist noch nicht entschieden; es wird seitens der Stadt Koblenz nicht vor Ende 2032 mit einer möglichen Inbetriebnahme des SPNV gerechnet.

5.5.7 **Einbindung Altstadt/Deutsches Eck in das Stadtverkehrs-Netz**

Im Zuge der Direktvergabe des innerstädtischen ÖPNV an die Koblenzer Verkehrsbetriebe GmbH, der Einführung des neuen Busnetzes im Jahr 2020 und der gleichzeitigen

¹⁰⁸ Pressemitteilung MKUEM vom 30.06.2025; unter: <https://www.spnv-nord.de/artikel/pressemitteilung-katrin-eder-rheinland-pfalz-treibt-die-reaktivierung-von-bahnstrecken-voran-x>

Inbetriebnahme der neu ausgeschriebenen Busleistungen des Linienbündels Lahnstein wurde die Bedienung des Linienabschnitts in die Altstadt über das Deutsche Eck und die Talstation der Seilbahn aus dem koveb-Netz in das Lahnsteiner Netz eingegliedert. Damit konnten betriebliche wie wirtschaftliche Synergien genutzt werden, denn sowohl bei der Frage passender Wende- und Aufenthaltsmöglichkeit am Zentralplatz von Bussen aus und in Richtung Lahnstein als auch mit der Möglichkeit produktiver Nutzung auftretender Standzeiten bei den Fahrzeugen bis zur jeweils nächsten Abfahrt anstelle eines zusätzlichen, durch die Stadt Koblenz zu finanzierenden Busverkehrs in die Altstadt, konnte – auch bei geäußerten Vorbehalten – eine insgesamt pragmatische Lösung gefunden werden. Gleichzeitig wurde die Zahl der Busverbindungen von und zum Deutschen Eck erhöht und die Kapazität durch vermehrten Einsatz von Gelenkbussen gesteigert. Da die Linie in jedem Fall als „Linie 1“ Bestand haben sollte, wurde die Nummer sodann entsprechend im Linienbündel Lahnstein weitergenutzt.

Mit Blick auf die nächste Vertragsperiode nach Dezember 2030 soll rechtzeitig geprüft werden, in welcher Vertrags- und Netzkonstellation eine Weiterentwicklung dieser für die Bewohnerinnen und Bewohner der Koblenzer Altstadt, aber auch dem Stadtmarketing und dem Tourismus bedeutenden Linie möglich und realistisch ist. Dabei spielen für die Stadt Koblenz die stärkere Integration hinsichtlich Angebot und Kommunikation des Stadtverkehrs Koblenz, ebenso wie Publikumsattraktionen (z. B. Seilbahn über den Rhein) oder Veranstaltungen am Deutschen Eck, aber gleichermaßen auch die finanziellen Voraussetzungen und Spielräume im Hinblick auf eine dauerhafte Integration in das städtische Linienbündel eine Rolle.

Festlegung 35: Prüfauftrag ÖPNV-Entwicklung in der Altstadt

- a) Für die künftige Vergabe des Linienbündels Stadtverkehr Koblenz zum Dezember 2030 sind Voraussetzungen sowie Vor- und Nachteile der Neuauflage einer in das Stadtverkehrsnetz integrierten Linie zwischen (z. B.) Hauptbahnhof und der Altstadt mit Deutschem Eck und Seilbahn zu prüfen (Arbeitstitel: „Linie 1 neu“).
- b) Für die Linien in und aus Richtung Lahnstein bzw. Braubach sind Perspektiven einer sinnvollen (alternativen) Weiterführung über die Haltestelle Zentralplatz/Forum hinaus zu entwickeln, zumindest zu einem geeigneten Endpunkt (inkl. Wendemöglichkeit und Pausenplätzen für das Fahrpersonal).
- c) Die Vorbereitung soll nach Benennung grundlegender Ziele und Erwartungen seitens der Stadt Koblenz frühzeitig in enger Abstimmung mit dem Rhein-Lahn-Kreis als Aufgabenträger des Linienbündels Lahnstein sowie dem VRM sowie ggf. weiteren Stellen erfolgen – mit Blick auf eine Lösung zur Realisierung ab Ende 2030.
- d) Im Detail – ggf. auch zur früheren Realisierung – ist eine Führung der Linie 1/11 über die Haltestelle „Bahnhof Stadtmitte/Löhr-Center“ zu prüfen, um diese für die Bevölkerung in der Altstadt bedeutende innerstädtische Direktverbindung (Löhr-Center, Regionalbahnhof etc.) wieder anbieten zu können.
- e) Zur Aufwertung der Endhaltestelle „Deutsches Eck/Seilbahn“ inkl. Errichtung eines Fahrgastunterstandes sind die baulichen Gegebenheiten sowie die Möglichkeiten zeitlicher Priorisierung dieser Maßnahme durch die koveb zu prüfen.

Die Prüfung und Diskussion möglicher Strategien und konkreter Konzepte zur Weiterentwicklung der ÖPNV-Anbindung der Koblenzer Altstadt soll im Vorfeld weitergehender Entscheidungen seitens der Stadt Koblenz in enger Abstimmung v. a. mit dem Rhein-Lahn-Kreis und dem VRM erfolgen.

5.5.8 Weiterer Prüfbedarf aus den Stellungnahmen der Anhörung

Im Rahmen des formellen Anhörungsverfahrens vom 05.06.2025 bis 09.07.2025 – sowie aufgrund der Beratungen bei den Stadtratsfraktionen im Nachgang – sind zahlreiche Rückmeldungen mit Stellungnahmen, Hinweisen und Anregungen bei der Stadtverwaltung Koblenz eingegangen. Diese sind in Anhang D dokumentiert.

Einige der Rückmeldungen enthalten Maßnahmenvorschläge, für die nach Abwägung und Kommentierung durch die Stadtverwaltung im Ergebnis eine weitere Prüfung zur mittelfristigen Umsetzung empfohlen wurde. Im Übrigen wurden zusätzliche Sachverhalte seitens der Stadtverwaltung (aus aktuellem Anlass) und der koveb zur Prüfung angeregt.

Ein Teil dieser Prüfaufträge wurde thematisch zusammengefasst in den übrigen Unterpunkten des Kapitels 5.4. Die übrigen Prüfaufträge werden nachfolgend aufgeführt.

Festlegung 36: Weitere Prüfaufträge im Ergebnis der Anhörung

- a) Zur Verbesserung der Transfermöglichkeiten zwischen den Standorten der Hochschule Koblenz (Karthause) und der Universität Koblenz (Metternich) aufgrund gemeinsam angebotener Lehrveranstaltungen soll die Einrichtung direkter Einsatzwagen (E-Wagen) zu den relevanten Zeitlagen geprüft werden.
- b) Für die zzt. fehlende regelmäßige Verbindung zwischen dem Stadtteil Horchheimer Höhe und Niederlahnstein Bahnhof (mit SPNV-/ÖPNV-Verknüpfung und Nahversorgungsmöglichkeiten) soll die Verlängerung einer Linie aus den in Betracht zu ziehenden Linienbündeln geprüft werden.
- c) Zur Verbesserung der Angebotsqualität im Bereich Güls Süd ist zu prüfen, ob seitens der Linie 13 die Haltestelle „Laubenhof“ nicht nur stadteinwärts, sondern künftig auch stadtauswärts bedient werden kann (dann ggf. nur zum Aussteigen).
- d) Der Gewerbepark Mülheim-Kärlich ist derzeit aus Koblenz Innenstadt nur mittels Umstieg zu erreichen (entweder SPNV/Buslinie 331 am Bf Mülheim-Kärlich oder Linien 330/331 in Bubenheim „Jakob-Haslacher-Straße“. Die (Wieder-)Einrichtung einer umsteigefreien Verbindung soll geprüft werden.
- e) Es sind weitere Möglichkeiten zur Beschleunigung des ÖPNV zu prüfen, insbesondere die Reduzierung erkannter Langsamfahrstellen im Liniennetz. Ebenfalls sind Optionen für weitere Busspuren oder andere geeignete Vorrangstrecken zu untersuchen. Des Weiteren ist die LSA-Beeinflussung nach Möglichkeit zu erweitern, zu verbessern und zu modernisieren.
- f) Auf der Karthause sollen zur Voruntersuchung eines Mobilitätsknotenpunkts mögliche Standorte ermittelt und in zusammenhängender Betrachtung mit der künftigen Liniennetzstruktur innerhalb des Stadtteils auf Ihre Machbarkeit und Sinnhaftigkeit geprüft werden. Dabei sind spezifische Anforderungen und Erwartungen (ÖPNV-Fahrgäste, Anwohnerschaft, ÖPNV-Betreiber, örtliche Bildungs- und Pflegeeinrichtungen etc.) zu berücksichtigen und abzuwägen.
- g) Zur Zukunftssicherung der Fährverbindung zwischen Altstadt und Ehrenbreitstein sowie der zugehörigen Infrastruktur (Anleger) sind Möglichkeiten der Finanzierung für den Betrieb (auch als gemeinwirtschaftliche Leistung), dem Erhalt der (Teil-)Integration in den ÖPNV (VRM-Tarif und -Auskunftssysteme), der Fahrzeugneubeschaffung unter Aspekten des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit sowie der Unterstützung bei der Personal- und Nachwuchskräftegewinnung zu prüfen.

Die Prüfung und mögliche Umsetzung entsprechender Maßnahmen soll je nach Zuständigkeit und räumlicher Bedeutung in enger Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern, dem VRM und dem SPNV-Nord sowie weiteren, jeweils betroffenen Akteuren erfolgen. Hinsichtlich künftiger Vertragslaufzeiten bieten sich für die Umsetzung von Maßnahmen im Linienangebot innerhalb von Koblenz und im Korridor nach Lahnstein der Zeitpunkt Ende 2030, für Linienmaßnahmen in Verbindung mit Orten im Landkreis Mayen-Koblenz der Zeitpunkt Ende 2031 an.

5.5.9 **Künftige Antriebsstrategie und Infrastruktur für emissionsfreien ÖPNV**

Nach Vorgabe der EU müssen 90% der ab 2030 neu zu beschaffenden Stadtbussen emissionsfrei sein. Ab 2035 beträgt diese Quote 100%. Emissionsfrei sind Busse, die über keinen Verbrennungsmotor verfügen bzw. weniger als 1g CO₂ pro Kilometer emittieren. Nach dem derzeitigen Stand der Technik erfüllen diese Vorgaben nur Fahrzeuge mit Elektro- oder Brennstoffzellenantrieb.

Für den Stadtverkehr Koblenz ergibt sich dadurch nicht nur die Frage nach der künftigen Antriebstechnologie der Busse im engen Sinne, sondern auch die gesamte Organisation des vollständig emissionsfreien Betriebs, von der Energieversorgung, über die Abstellung, das Aufladen und die Wartung der Fahrzeuge, bis hin zu Ausbildung von Werkstatt- und Fahrpersonal. Da der bestehende Betriebsstandort der koveb in der Schützenstraße die künftigen Anforderungen absehbar nicht oder nur unzureichend erfüllt, wird sich auch die Frage nach geeigneten Standorten für einen künftigen Busbetriebshof stellen.

Festlegung 37: Prüfauftrag Antriebsstrategie ÖPNV in Koblenz

- a) Für die Zeit nach 2030 ist auf Basis der EU-Richtlinie „Clean-Vehicles-Direktive“, dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz des Bundes und weitergehenden gesetzlichen Anforderungen sowie im Einklang mit der Dekarbonisierungsstrategie des Landes Rheinland-Pfalz eine Antriebsstrategie für den künftigen Fahrzeugpark im ÖPNV unter der Federführung der Stadt Koblenz zu entwickeln.
- b) Die Antriebsstrategie ÖPNV sollte die bestehenden Klimaschutzziele der Stadt Koblenz für den ÖPNV im eigenen Wirkungsbereich konkretisieren, u. a. hinsichtlich der bevorzugten Antriebsarten, der erforderlichen Infrastrukturausstattung, der erforderlichen technischen Bedingungen (z. B. Energieversorgung), eines geeigneten Betriebsstandortes und der künftigen Fahrzeugbeschaffung, um für den nach 2030 folgenden Genehmigungs- und Vertragszeitraum die entsprechenden Anforderungen (Maßnahmen, Zeitplan, Finanzierung) festschreiben zu können.
- c) In Zusammenhang mit der Flottenumstellung auf emissionsfreie Fahrzeuge sowie dem Inkrafttreten der Euro 7-Norm für ab Mai 2029 neu zuzulassende Busse sind außerdem folgende möglichen Handlungsszenarien zu prüfen:
 - Aufbau geeigneter Infrastruktur zur Nutzung emissionsfreier Stadtbusse rechtzeitig zu einem geplanten Lieferzeitpunkt der entsprechenden Busse (ggf. mit räumlicher Zwischenlösung),
 - bevorratende Beschaffung von Gas- oder Dieselnissen unter Berücksichtigung begrenzter Fertigungskapazitäten der Hersteller in den Jahren 2028 und (Anfang) 2029,
 - anteiliger Einsatz von Low-Entry-Überlandbussen im Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ übergangsweise und als „Rückfallebene“ nach 2029.

Neben den EU-weiten Vorgaben hinsichtlich der Einsparung bis Vermeidung von CO₂-Emissionen sind bzgl. der Luftschadstoffe, die lokal vor Ort wirken, voraussichtlich ab dem Jahr 2030 ebenfalls neue und deutlich strengere Grenzwerte zu erwarten. Während

die gültigen Grenzwerte in Koblenz aktuell noch deutlich unterschritten werden können, werden die künftigen Grenzwerte auf die Hälfte des bestehenden Niveaus abgesenkt.

Da bereits in der Vergangenheit deutlich zu erkennen war, welchen Einfluss eine saubere Busflotte auf die Schadstoffkonzentration hat, ist es auch aus der „Koblenzer Perspektive“ dringend geboten, auch künftig sehr viel Wert auf die Beschaffung emissionsarmer bzw. emissionsfreier Fahrzeuge zu legen.

5.5.10 Mittel- bis langfristige Liniennetzentwicklung nach 2030

Der vorliegende Nahverkehrsplan setzt Ziele und Rahmenbedingungen zunächst für den Zeitraum 2025-2030 in konkrete Maßnahmen um. Gleichzeitig sind jedoch bereits in diesem Zeitraum bzw. „ab sofort“ die wesentlichen Aufgaben anzugehen, die nächste Vertragsperiode ab Ende 2030 und die Ausgestaltung des damit verbundenen ÖPNV-Angebots für die dann folgenden 10 bis 15 Jahren strategisch und strukturell vorzubereiten.

Dies betrifft zum einen konkret die Prüfung der noch offenen, bisher nicht umgesetzten Handlungsempfehlungen für den ÖPNV aus dem Verkehrsentwicklungsplan. Zum anderen geht es grundsätzlich um die zukünftige Entwicklung des ÖPNV in und um Koblenz unter der übergeordneten Zielsetzung der Branche, den gesamten ÖPNV „digitaler, effizienter, emissionsfrei und leistungsfähiger“¹⁰⁹ zu machen. Das bedeutet, mittels umfassender Modernisierung einen zuverlässigen, sicheren und bezahlbaren Öffentlichen Verkehr für die Menschen auch in Zukunft sicherzustellen und dabei sowohl die bestehende (zum Teil schwierige) Situation des ÖPNV als auch künftige zu erwartende (und evtl. auch unerwartete) Herausforderungen letztlich zu bewältigen.

Festlegung 38: Prüfauftrag Angebotsentwicklung ÖPNV in Koblenz

- a) **Unter Berücksichtigung der Handlungsempfehlungen des Verkehrsentwicklungsplans Koblenz 2030 ist zu prüfen, inwieweit durch die Schaffung neuer oder Erweiterung bestehender tangentialer Busverbindungen zwischen den Stadtteilen außerhalb des Innenstadtzentrums nicht nur neue Direktverbindungen für die Bevölkerung geschaffen werden können, sondern auch ein mittel- bis langfristiges Anwachsens des Kapazitätsbedarfs auf einigen Zentrums-orientierten Hauptlinien gebremst werden kann, da bisherige Umsteigeverbindungen über das Stadtzentrum künftig auf direkten tangentialen Verbindungen erfolgen können, die somit eine entlastende Wirkung auf die Hauptlinien hätten. Dies betrifft z. B. die Verbindungen Neuendorf – Lützel – Metternich (linke Rhein- und Moselseite) oder Karthause – Horchheim (Südtangente).**
- b) **Auf Basis langfristiger Ziele, insbesondere betreffend den Klimaschutz in übergeordnetem Zusammenhang, aber auch im Hinblick auf die Koblenzer Stadtentwicklung und die gesellschaftlichen Perspektiven in der Stadt sowie unter Berücksichtigung der durch die gesamte Branche des öffentlichen Verkehrs zu bewältigenden Transformationsaufgaben innerhalb der kommenden 10 bis 15 Jahre sind entsprechende Strategien und Maßnahmen zu entwickeln, zu diskutieren und zu konkretisieren zur mittelfristigen, schrittweisen Umsetzung in den Jahren ab Ende 2030. Diese sollen im Rahmen der nächsten Fortschreibung des NVP zur Beratung und Beschlussfassung vorliegen.**

¹⁰⁹ Vgl. „Das Deutschlandangebot – Transformationsfahrplan für modernen, effizienten und leistungsstarken ÖPNV für alle überall“ Kurzfassung des Gutachtens über die Finanzierung der Leistungskosten im deutschen ÖPNV 2024-2040, VDV 2025, unter: <https://www.vdv.de/kurzfassung-vdv-gutachten-zur-finanzierung-der-leistungskosten-im-oepnv-2024-2040.pdf> (abgerufen im September 2025)

Unter anderem folgende strategische Ansätze für die Angebotsentwicklung in Koblenz sind – hier beispielhaft, nicht abschließend – weiter zu prüfen und erste Vorschläge für Maßnahmen mit dem Zielhorizont bis 2035 abzuleiten:

- Struktur des Hauptliniennetzes zur Prüfung der Linienführungen, Anzahl und Lage der Haltestellen (je nach Frequentierung), Prüfung zur Schaffung weiterer umsteigefreier Verbindungen im Stadtgebiet (auch zur Verbesserung der Reisezeiten im Vergleich zum MIV für den Großteil der Fahrgäste);
- Möglichkeit und Sinnhaftigkeit der Integration zusätzlicher Stadt-Umland-Korridore in das Stadtverkehrsnetz (im Dialog mit benachbarten Aufgabenträgern);
- Differenzierung der Stadtteilbedienungen und Tangentialverbindungen abseits der Hauptlinien durch zusätzliche Stadtteillinien oder flexible Shuttle-Angebote (On-Demand-Verkehre) für die Naherschließung und als Zubringer zu übergeordneten ÖPNV-Verbindungen;
- Betrachtung der Netzstruktur im Zusammenspiel mit der künftigen Antriebsstrategie (s. Kap. 5.5.9) und z. B. neuen Betriebsstandorten;
- Fortführung der Transformation auf digitale Systeme im Betriebsablauf, insbesondere auch bei Fahrgastinformation und Vertrieb sowie Verkehrsplanung.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) stellt in dem im Frühjahr 2025 veröffentlichten Gutachten zwei Zielszenarien für den ÖPNV im Jahr 2040 vor: ein sogenanntes „Modernisierungsszenario“ und ein Szenario „Deutschlandangebot“.

- Das „Modernisierungsszenario“ des VDV konzentriert sich auf Sicherung und flächendeckende Modernisierung bestehender ÖPNV-Strukturen – mit Infrastrukturmodernisierung, Vollzug der Antriebswende, Investitionen in Digitalisierung und Automatisierung in größerem Maßstab, deutliche Qualitätsverbesserungen, aber keine erheblichen Netzerweiterungen. Es dient vorrangig dem Abbau des Rückstands bei Sanierungen und soll Zuwächse bei den Fahrgastzahlen wie auch der Effizienz im Betrieb bringen können.
- Das Szenario „Deutschlandangebot“ des VDV fokussiert neben den Maßnahmen des „Modernisierungsszenarios“ auf den Angebotsausbau im ÖPNV-System inkl. Erweiterung in die ländlichen Gebiete, womit Kapazitäten für „massives Wachstum“ in Bussen und Bahnen durch mehr Linien, dichtere Takte in den Ballungsräumen und flächendeckend erschlossene Regionen geschaffen werden soll. Diese „qualitative Komponente“ würde zu durchschnittlich rund 30% bis 80% mehr Fahrgästen bis 2040 gegenüber 2024 führen (Prognosen jeweils ohne oder mit Berücksichtigung parallel restriktiver Maßnahmen beim motorisierten Individualverkehr).

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)

Die Rolle der Stadt Koblenz mit Aufgabenträgerschaft für den straßengebundenen ÖPNV im Stadtgebiet bzw. dem eigenen Wirkungsbereich sowie weitere Funktionen, welche die Stadt im Rahmen übergeordneter Organisationen wahrnimmt, wird in Kap. 1.2.1 dargestellt. Die Stadt Koblenz trägt im Ergebnis die Verantwortung für die Gewährleistung der Daseinsvorsorge mit ÖPNV-Leistungen, soweit sich dieser Bedarf für die Stadt in ihrer Funktion als Oberzentrum begründet.

Neben der Schülerbeförderung im ÖPNV organisiert die Stadt Koblenz auch Schülertransporte als freigestellte Verkehre¹¹⁰. Für diese Verkehre ist die Stadt nicht als Aufgabenträger, sondern in der Funktion als Schulträger – und damit Schulwegkostenträger gemäß § 69 Schulgesetz Rheinland-Pfalz (SchulG) – zuständig. Als Schulwegkostenträger kauft die Stadt zudem in größerem Umfang Schülerfahrkarten im ÖPNV (in Form des Deutschlandtickets) beim eigenen Verkehrsunternehmen.

Die Interessen der Aufgabenträger in der Region an einem einheitlichen Tarif und abgestimmten Marketing werden im Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM) umgesetzt. Die Gesellschafter und der Zweck des VRM sind in Kap. 1.2.2 aufgeführt. Die Aufgabenträger (als Besteller gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen) sowie eigenwirtschaftlich tätige Verkehrsunternehmen regeln untereinander die Aufteilung der Einnahmen mittels eines Einnahmenaufteilungsvertrags (EAV).

6.2 Benennung der Finanzierungsträger

Der SPNV als Rückgrat des regionalen öffentlichen Verkehrs sowie im Rahmen der Verkehrsverträge für Bus-Linienbündel vergebene Regiolinien (im Rahmen des ÖPNV-Konzepts RLP Nord) werden aus 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 ÖPNV¹¹¹ und ist die zentrale Finanzierungsgrundlage für den übergeordneten Nahverkehr.

Die Verbundgesellschaft VRM wird aus Pauschalzuweisungen der Stadt Koblenz und der übrigen Landkreise finanziert. Die Verkehrsangebote im Verbund werden zunächst durch Erlöse aus dem Verkauf von Fahrausweisen finanziert. Ein Teil der Fahrkarten wird durch die Schulwegkostenträger, hier von der Stadt Koblenz, getragen.

Neben der Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV als Pflichtaufgabe (vgl. Kap. 1.1.3) ist die Stadt Koblenz gleichzeitig **Schulwegkostenträger**. Mit den hierfür vorgesehenen Ausgaben leistet die Stadt einen wichtigen Beitrag zur Finanzierung des

¹¹⁰ Es handelt sich um Verkehre, die nach Freistellungs-Verordnung (FrStllgV) von den Pflichten im Linienverkehr nach PBefG freigestellt sind, nur nach Bedarf durchgeführt werden und damit nicht für die Allgemeinheit (Öffentlichkeit) zugänglich sind.

¹¹¹ Die Mittel werden bisher in Rheinland-Pfalz auch zur Finanzierung gemeinwirtschaftlicher regionaler Buslinien („Regiolinien“), die eine das SPNV-Netz ergänzende Funktion haben, verwendet.

ÖSPV im Stadtgebiet. Die Stadt erhält dazu jährlich eine Landeszuweisung, im Jahr 2022 einen Betrag von 2.760.814 €. Zusätzlich werden 18.444 € durch Elternbeiträge zur Schülerbeförderung vereinnahmt. Die Ausgaben für die Schülerbeförderung im Bezugsjahr stellen sich wie folgt dar:

2.665.435 € für Schülerfahrkarten im ÖPNV,
568.381 € für den freigestellten Schülerverkehr.

Damit verbleibt für die Schülerbeförderung eine Kostenunterdeckung (in 2022) in Höhe von 454.558 € bei der Stadt.

Die Stadt Koblenz erhält zudem vom Land im Jahr 2024 eine Zuwendung in Höhe von 145.973 € zur **Wahrnehmung der ÖPNV-Aufgaben** gemäß Verwaltungsvorschrift des MKUEM zur Förderung der lokalen Nahverkehrsplanung. Dem gegenüber stehen im Bezugsjahr folgende Ausgaben:

500.755 € Verbundumlage und Ausgleichszahlung¹¹² an die VRM GmbH.

Im Saldo dieser Leistungen bleiben bei der Stadt im Jahr 2024 ÖPNV-Ausgaben in Höhe von 354.782 €, die aus eigenen Mitteln verpflichtend bestritten werden.

Die Finanzierung des ÖPNV-Angebotes im Linienbündel Stadtverkehr Koblenz wird für den Zeitraum vom 13.12.2020 bis zum 12.12.2030 durch den Verkehrsvertrag mit den Koblenzer Verkehrsbetrieben als Betreiber im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (öDA) geregelt. Die koveb betreibt das Angebot im Auftrag der Stadt Koblenz als gemeinwirtschaftlichen Verkehr. Das Erlösrisiko trägt dabei die Stadt Koblenz.

Die Stadt Koblenz hat die Aufgabe für den Bau und das Mobiliar von Haltestellen im gesamten Stadtgebiet inkl. Beschilderung mit Masten und Fahrplanaushangkästen, insbesondere auch den barrierefreien Ausbau der bestehenden Haltestellen, im Rahmen des Verkehrsvertrags an die koveb übertragen. Zusätzlich werden bestimmte Vorhaben zum Haltestellenausbau durch die Stadtverwaltung im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen „miterledigt“.

Die Aufgabenübertragung umfasst seit 2021 auch die Aufstellung, Reinigung und Wartung von Fahrgastunterständen („Wartehallen“) im Stadtgebiet. Im Auftrag der koveb betreibt das Unternehmen AWK die kommerzielle Vermarktung von Werbeflächen an Wartehallen.

In der Zuständigkeit der Stadt Koblenz liegen der Bau, die Installation und der Unterhalt von Busspuren bzw. Sonderspuren für den ÖSPV sowie Maßnahmen zur Beeinflussung von Lichtsignalanlagen durch den Busverkehr.

Als wichtige Finanzierungsquelle neben den erzielten Erlösen durch Fahrscheinverkäufe im „Jedermannverkehr“ gelten die Mittel nach § 45a PBefG bzw. einer künftigen Nachfolgeregelung, die zum Ausgleich der Rabattierung von Fahrausweisen im Auszubildendenverkehr (Schüler, Berufsschüler, Studenten) gewährt werden.

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 bislang Zuschüsse nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) für Investitionen in bauliche Anlagen des ÖPNV. Dies sind insbesondere

¹¹² Mindererlösausgleich für die VRM-Tariferkennung im Festungsaufzug und auf der Rheinfähre Ehrenbreitstein

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).

6.3 ***Künftige Vergabe der Busverkehrsleistungen***

Nach Ablauf des am 13.12.2020 in Kraft getretenen öffentlichen Dienstleistungsauftrags zum Betrieb der Verkehrsleistungen im Linienbündel Stadtverkehr Koblenz zum 12.12.2030 strebt die Stadt Koblenz als Aufgabenträger für den lokalen ÖSPV für die Folgeaufzeit erneut eine Direktvergabe an einen internen Betreiber, hier die Koblenzer Verkehrsbetriebe, an.

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

Zentrale Aspekte der folgenden Vergabe der Busverkehrsleistungen ab Ende 2030 werden neben der Erbringung des Leistungsangebotes sowie der Fortsetzung des für den ÖSPV-Betrieb barrierefreien Haltestellenausbaus im Stadtgebiet Koblenz wie bisher zusätzlich die Dekarbonisierung des Busbetriebs mittels Umstellung bzw. Ausweitung geeigneter Antriebstechnologien, die verstärkte digitale Transformation der Produktionsabläufe sowie die Umsetzung der mittel- bis langfristigen Angebotsstrategie (in Teilschritten) im Hinblick auf den Beitrag des ÖPNV zum Erreichen der EU-weiten und nationalen Klimaziele (Zielszenario: Fahrgastzuwachs von bis zu 80% gegenüber 2024 bis zum Jahr 2040¹¹³) und inkl. teilweisem Fahrbetrieb mit autonomen Fahrzeugen im ÖPNV.

Die Stadtverwaltung beabsichtigt daher, die erforderlichen Grundlagen mittels entsprechender Aktualisierung des NVP im Laufe des Jahres 2028 dem Rat zur Beschlussfassung vorzulegen.

6.4 ***Aufstellung eines Finanzierungsplans***

Die gegenwärtige Form der Direktvergabe an einen internen Betreiber mittels Beteiligung der Stadtwerke Koblenz GmbH (mit dem Koblenzer Verkehrsbetrieben GmbH als Tochterunternehmen der Stadtwerke) soll in Zukunft fortgeführt werden.

Die Bedingungen der notwendigen Ausgleichsleistungen für die Finanzierung der gemeinwirtschaftlichen Verkehre im Linienbündel Stadtverkehr Koblenz sind im öffentlichen Dienstleistungsauftrag mit dem beauftragten Verkehrsunternehmen geregelt.

¹¹³ Ausgehend vom Szenario des VDV „Deutschlandangebot 2040: Ein moderner, effizienter und leistungsstarker ÖPNV“, unter: <https://www.vdv.de/oePNV2040.aspx> (abgerufen im September 2025)

Anhang A Haltestellenverzeichnis Stadt Koblenz

Das nachfolgende Verzeichnis enthält die einheitlich zu verwendenden Haltestellenbezeichnungen für das Koblenzer Stadtgebiet, sortiert nach Stadtteilen und den Haltestellen-Bezeichnungen. Neu einzurichtende Haltestellen sind mit Sternchen (*) gekennzeichnet. Außerdem sind die deutschlandweite, einheitliche Haltestellen-Identifikation (DHID), die Zuordnung zur Haltestellen-Kategorie (Kat.) gemäß Kapitel 5.4.2 sowie die abfahrenden Linien lt. Status quo (Fahrplanjahr 2024/2025) ausgewiesen.

Zusätzlich wird für jede Haltestelle der Ausbauzustand der Haltestelle (Stand Ende 2024) angegeben, mit Anzahl barrierefreier bzw. bedingt barrierefreier Bussteige, vor Ort installierter DFI-Anzeiger, vorhandenem Wetterschutz und Personal-Toilette.

DHID	Stadtteil	Haltestellen-Bezeichnung	Kategorie	Linien im Fahrplan 2025	Ausbauzustand Haltestelle/Bussteige (Ende 2024)				
					barrierefrei	bedingt barrierefrei	DFI-Anzeiger	Wartehalle/Wetterschutz	Personal-Toilette
de:07111:010037	Arenberg	Alte Emser Str.	4	9, 29, 166, N9					
de:07111:010038	Arenberg	Arenberg Kirche	4	9, 19, 166					
de:07111:010039	Arenberg	Arenberg Kloster	4	19, 29, 166, 460, 469, N9, N46		2		2	
de:07111:010041	Arenberg	Auf dem Forst	4	9, 166, N9					
de:07111:010040	Arenberg	Dahlienweg	3	9, 166, N9		2		1	
de:07111:010280	Arenberg	Falkenweg	5	29					
de:07111:010281	Arenberg	Fichtenweg	5	29					
de:07111:010042	Arenberg	Pfarrer-Kraus-Str.	4	9, 29, 166, 460, 469, N9, N46				2	
de:07111:010043	Arenberg	Silberstr.	4	9, 29, 166, N9		1	1	1	
de:07111:010044	Arzheim	Am Kapellchen	4	10, 29, N9	1			1	
de:07111:010050	Arzheim	Arzheimer Schanze	4	10, N9					
de:07111:010302	Arzheim	Elisenhof	5	29					
de:07111:010282	Arzheim	Griesenbachstr.	5	29					
de:07111:010045	Arzheim	Hermann-Löns-Str.	4	10, 29, N9		1			
de:07111:010046	Arzheim	Im Pelzer	4	10, 29, N9		1			
de:07111:010047	Arzheim	In der Strenge	3	10, 29, N9		1	1	1	1
de:07111:010287	Arzheim	Mühlental/Hinterdorfstr.	5	29					
de:07111:010289	Arzheim	Sabelsmühle	5	29					
de:07111:010048	Arzheim	Schulplatz	4	10, 29, N9					
de:07111:010049	Arzheim	Spillesje	4	10, 29, N9				1	
de:07111:010277	Asterstein	Asterstein Grundschule	5	26					
de:07111:010052	Asterstein	Feuerwehrfachschule	4	5, 15, 26, N5				2	
de:07111:010053	Asterstein	Fritz-von-Unruh-Str.	4	5, N5					
de:07111:010054	Asterstein	Goebensiedlung	4	5, 15, 26, 29, N5				1	
de:07111:010055	Asterstein	Lindenallee	4	5, 15, 26, N5				1	
de:07111:010056	Asterstein	Lullo-Reinhardt-Platz	4	15, 26, N5		1			
de:07111:010057	Asterstein	Rottmannstr.	4	5, 15, 26, 516	2			1	
de:07111:010297	Asterstein	S.-von-La-Roche-Str.	5	29					
de:07111:010051	Asterstein	Schulzentrum Asterstein	3	5, 15, 26, 29, 469, 516, N5			1	2	
de:07111:010058	Asterstein	Seniorenzentrum	4	5, 29, N5				2	
de:07111:010273	Bubenheim	Ferdinand-Nebel-Str.	4	7					
de:07111:010274	Bubenheim	Globus	4	7, 27	2		1	1	1
de:07111:010060	Bubenheim	IKEA	4	7	2			2	

DHID	Stadtteil	Haltestellen-Bezeichnung	Kategorie	Linien im Fahrplan 2025	Ausbauzustand Haltestelle/Bussteige (Ende 2024)				
					barrierefrei	bedingt barrierefrei	DFI-Anzeiger	Wartehalle/Wetterschutz	Personal-Toilette
de:07111:010285	Bubenheim	In den Wiesen	4	27, 327, 330, 339, N22					
de:07111:010300	Bubenheim	Jakob-Hasslacher-Str.	2	35, 330, 331, 339, 370, 419					1
de:07111:010290	Bubenheim	St.-Maternus-Str.	4	27		2			
de:07111:010059	Bubenheim	Weißenthurmer Str.	3	327, 330, 339, N22				1	
de:07111:010061	Ehrenbreitstein	Auf der Eich	4	10, N9		1			
de:07111:010062	Ehrenbreitstein	Brentanostr.	5	10, N9					
de:07111:010063	Ehrenbreitstein	Ehrenbreitstein Bf.	2	8, 9, 19, 10, 33, 110, 150, 439, 460, 469, 485, 515, N9, N33, N40, N46	4		4	4	
de:07111:010067	Ehrenbreitstein	Festungsaufzug/DJH	3	9, 19, 10, 460, 469, N9, N46	2		2	2	
de:07111:010276	Ehrenbreitstein	Im Teichert	5	6, 26, N9					
de:07111:010293	Ehrenbreitstein	Kapuzinerplatz	4	26	1				
de:07111:010065	Ehrenbreitstein	Kapuzinerplatz/Fähre	3	8, 9, 19, 10, 33, 110, 150, 460, 469, 485, 515, N9, N33, N40, N46		2	2	2	
de:07111:010064	Ehrenbreitstein	Klausenbergweg	4	10, N9					
de:07111:010066	Ehrenbreitstein	Mühlental	4	9, 19, N9				1	
de:07111:010294	Ehrenbreitstein	Mutter-Beethoven-Haus	5	26					
de:07111:010076	Güls	Bienengarten	4	3, N3		2		1	
de:07111:010071	Güls	Bisholder	4	3, 13		1		1	
de:07111:010072	Güls	Bisholderweg	4	3, 13, N3					
de:07111:010079	Güls	Busparkplatz	5	13, 343					
de:07111:010069	Güls	Güls Alte Schule/Bahnhof	3	3, 13, N3		2	1	1	
de:07111:010074	Güls	Güls Friedhof	4	3, N3		2		1	
de:07111:010078	Güls	In der Laach	4	3, 13, 343, N3, N32		2		1	
de:07111:010075	Güls	Kapelle	4	3, N3		2		1	
de:07111:010272	Güls	Karl-Mannheim-Str.	4	3, 13, N3					
de:07111:010077	Güls	Keltenring	4	3, 13, N3					
de:07111:010275	Güls	Laubenhof	4	13, N3					
de:07111:010080	Güls	Moselbrücke/Café Hahn	4	3, 13, 343, N3, N32				1	
de:07111:010081	Güls	Über'm Rath	4	3, 13, 343, N3, N32		2			
de:07111:010082	Horchheim	Alte Heerstr.	4	1, 11, N1		2			
de:07111:010084	Horchheim	Alter Weg	4	6, N5		2		1	
de:07111:010085	Horchheim	Bächelstr.	4	6, N5	2				
de:07111:010086	Horchheim	Gneisenau-Kaserne	4	6, N5		2		1	
de:07111:010087	Horchheim	Im Baumgarten	4	6, 26, 516, N5	2			1	1
de:07111:010089	Horchheim	Im Junkerstück	3	6, 26, 516, N5			1	1	
de:07111:010088	Horchheim	Im Keitenberg	4	6, N5		2		1	
de:07111:010090	Horchheim	Mendelssohn	2	1, 11, 6, N1, N5		2	2	2	
de:07111:010091	Horchheim	Niederfelder Weg	4	6, N5		2			
de:07111:010092	Horchheim	Oberhorchheim	4	1, 11, N1	2				
de:07111:010093	Horchheim	Ravensteynstr.	4	6, N5	2				
de:07111:010094	Horchheim	Von-Galen-Str.	4	6, N5	1	1			
de:07111:010096	Immendorf	Quellenweg	3	9, 19, 166, N9			1	1	1
de:07111:010095	Immendorf	Reuschweg	4	460, 469, N46				1	

DHID	Stadtteil	Haltestellen-Bezeichnung	Kategorie	Linien im Fahrplan 2025	Ausbauzustand Haltestelle/Bussteige (Ende 2024)				
					barrierefrei	bedingt barrierefrei	DFI-Anzeiger	Wartehalle/Wetterschutz	Personal-Toilette
de:07111:010097	Immendorf	Ringstr./Kloster	4	9, 19, 166, N9				1	
de:07111:010098	Karthause	Akazienweg	4	2, 12, N2				1	
de:07111:010099	Karthause	Am Falkenhorst	4	2, N2					
de:07111:010100	Karthause	Am Flugfeld	4	12				1	
de:07111:010101	Karthause	Am Vogelschutzpark	4	12					
de:07111:010102	Karthause	Bundesarchiv	3	2, 12, N2	2		2		
de:07111:010103	Karthause	Cottbuser Str.	4	12		1			
de:07111:010105	Karthause	Fort Konstantin	4	2, 12, N2	1			1	
de:07111:010262	Karthause	Friedhof Süd	4	12					
de:07111:010106	Karthause	Friedhofskapelle	4	12				1	
de:07111:010107	Karthause	Greifswalder Str.	3	2, 12, N2			1	2	
de:07111:010110	Karthause	Hochschule/ Schulzentrum	3	2, 12, 615, 620, 621, N2, N20	5		1	3	
de:07111:010104	Karthause	Hochschule/Konrad-Zuse-Str.	3	2, 12, 620, 621, N2, N20	1		1		1
de:07111:010108	Karthause	Hüberlingsweg	4	2, 12, 620, 621, N2, N20	1			1	
de:07111:010109	Karthause	Karl-Härle-Str.	4	2, 12, N2	1			1	1
de:07111:010111	Karthause	Karthäuserhofweg	4	2, 12, N2				1	
de:07111:010112	Karthause	Kuckucksweg	4	12					
de:07111:010113	Karthause	Kühkopf	5	620, 621, N20					
de:07111:010114	Karthause	Löwentor	3	2, N2	2			1	
de:07111:010115	Karthause	Magdeburger Str.	3	2, 12, N2			1	2	
de:07111:010116	Karthause	Meißener Str.	4	2, 12, N2				2	
de:07111:010117	Karthause	Pionierhöhe	4	2, 620, 621, N2, N20		3		2	
de:07111:010118	Karthause	Remstecken	5	620, 621, N20				1	
de:07111:010268	Karthause	Schweriner Str.	4	2,12					
de:07111:010119	Karthause	Simmerner Str.	4	620, 621, N20				1	
de:07111:010120	Karthause	Zeisigstr.	4	2, N2		1		1	
de:07111:010121	Karthause	Zeppelinstr.	4	2, N2					
de:07111:010122	Kesselheim	Aluminiumwerk	3	12, 27, 30, N7					
de:07111:010123	Kesselheim	August-Horch-Str. Ost	4	27, N7					
de:07111:010124	Kesselheim	Carl-Spaeter-Str.	4	12, 27, 30				1	
de:07111:010125	Kesselheim	Carl-Zeiss-Str.	4	27, 331					
de:07111:010133	Kesselheim	CGM Compu-Group Medical	4	27	1				
de:07111:010132	Kesselheim	CGM-Campus	4	30					
de:07111:010126	Kesselheim	Ernst-Abbe-Str.	4	27, 331					
de:07111:010128	Kesselheim	Hintermark	4	27, 30, 338, N7				1	
de:07111:010130	Kesselheim	HWK-Ausbildungszentrum	5	439					
de:07111:010129	Kesselheim	HWK-Campus	4	27, 439, N7					
de:07111:010127	Kesselheim	Kesselheim Friedhof	4	30, 338, N7				1	
de:07111:010131	Kesselheim	Kesselheim Kirche	3	27, 30, 338, N7		2	1	1	
de:07111:010134	Kesselheim	Kesselheim Schule	4	27, 30, 338, N7				1	
de:07111:010292	Kesselheim	Zur Bergpflege	4	27					
de:07111:010004	Koblenz	Altengraben	3	2, 12, 5, 15, 7, 30, 330, 339, 340, 350, N1, N3, N7, N24, N25, N30	2		1	1	
de:07111:010005	Koblenz	Altstadt/Kornfortstr.	4	1, 11, N1, N30	1				
de:07111:010278	Koblenz	Am Alten Hospital	4	1, 11, N1, N30	1				
de:07111:010006	Koblenz	Anschützstr.	4	1, 11, 3, 13, N1		2		1	
de:07111:010279	Koblenz	Bahnhofstr.	3	4, 14, 9, 30, 31, 110, 330, 339, 340, 343, 350, 419, 620, 621					

DHID	Stadtteil	Haltestellen-Bezeichnung	Kategorie	Linien im Fahrplan 2025	Ausbauzustand Haltestelle/Bussteige (Ende 2024)				
					barrierefrei	bedingt barrierefrei	DFI-Anzeiger	Wartehalle/Wetterschutz	Personal-Toilette
de:07111:010003	Koblenz	Bf Stadtmitte/Löhr-Center	1	2, 12, 3, 13, 4, 14, 5, 15, 6, 16, 7, 9, 10, 30, 31, 33, 110, 150, 330, 339, 340, 343, 350, 370, 419, 485, 615, 620, 621, 670, N3, N6, N7, N25, N40		3	13	4 + Bauwerk	1
de:07111:010007	Koblenz	Brüderkrankenhaus	3	2, 12, 9, 615, 620, 621, N2, N20	3		2	1	
de:07111:010008	Koblenz	Chlodwigstr.	4	670					
de:07111:010009	Koblenz	Christuskirche	3	1, 11, 2, 12, 3, 13, 5, 15, 8, 33, 150, 439, 460, 469, 485, 670, N1, N2, N3, N5, N6, N7, N20, N21, N22, N24, N25, N32, N35, N40, N46	2		1	1	
de:07111:010010	Koblenz	Deutsches Eck/Seilbahn	4	1, 11	1				
de:07111:010012	Koblenz	Eltzerhofstr.	4	1, 11, N1, N30		1			
de:07111:010018	Koblenz	EPG ARENA/B 9	4	670					
de:07111:010015	Koblenz	evm/koveb	4	670					
de:07111:010295	Koblenz	Florinsmarkt	5	N1, N30					
de:07111:010264	Koblenz	Foelixstr.	4	9					
de:07111:010013	Koblenz	Görresplatz	4	1, 11, N1, N30	2				
de:07111:010001	Koblenz	Hauptbahnhof	1	1, 11, 3, 13, 4, 14, 5, 15, 7, 8, 9, 30, 31, 33, 110, 150, 330, 339, 340, 343, 350, 370, 419, 439, 460, 466, 469, 485, 620, 621, 670, N1, N2, N5, N20, N21, N22, N24, N25, N31, N32, N35, N40, N46		12	14	Bauwerk	1
de:07111:010016	Koblenz	Hauptbahnhof West	1	2, 12, 615, 620, 621, N2, N20				2	
de:07111:010261	Koblenz	Hauptfriedhof	4	9, N2					
de:07111:010019	Koblenz	In der Goldgrube	3	9, N2		2	1	1	
de:07111:010265	Koblenz	Johannes-Junglas-Str.	4	9					
de:07111:010017	Koblenz	Laubach	4	670					
de:07111:010021	Koblenz	Markenbildchenweg	3	5, 15, 7, 110, N5, N31					
de:07111:010022	Koblenz	Merowingerstr.	4	670					
de:07111:010011	Koblenz	Overbergplatz	4	9, N2					
de:07111:010027	Koblenz	Rhein-Mosel-Halle	3	5, 15, 6, 7, 8, 9, 19, 10, 21, 33, 110, 150, 439, 460, 469, 485, N5, N9, N31, N33, N40, N46,		4	5	1+ Bauwerk A-C	
de:07111:010025	Koblenz	Rheinstr./Fähre	4	1, 11, N1, N30	2				
de:07111:010028	Koblenz	Roonstr.	3	2, 12, 4, 14, 9, 30, 31, 33, 110, 150, 330, 339, 340, 343, 350, 419, 485, 615, 620, 621, N2, N9, N20, N25, N32, N40	1		1	1	
de:07111:010029	Koblenz	Saarplatz	5	4, 14, 6, 16, N6					

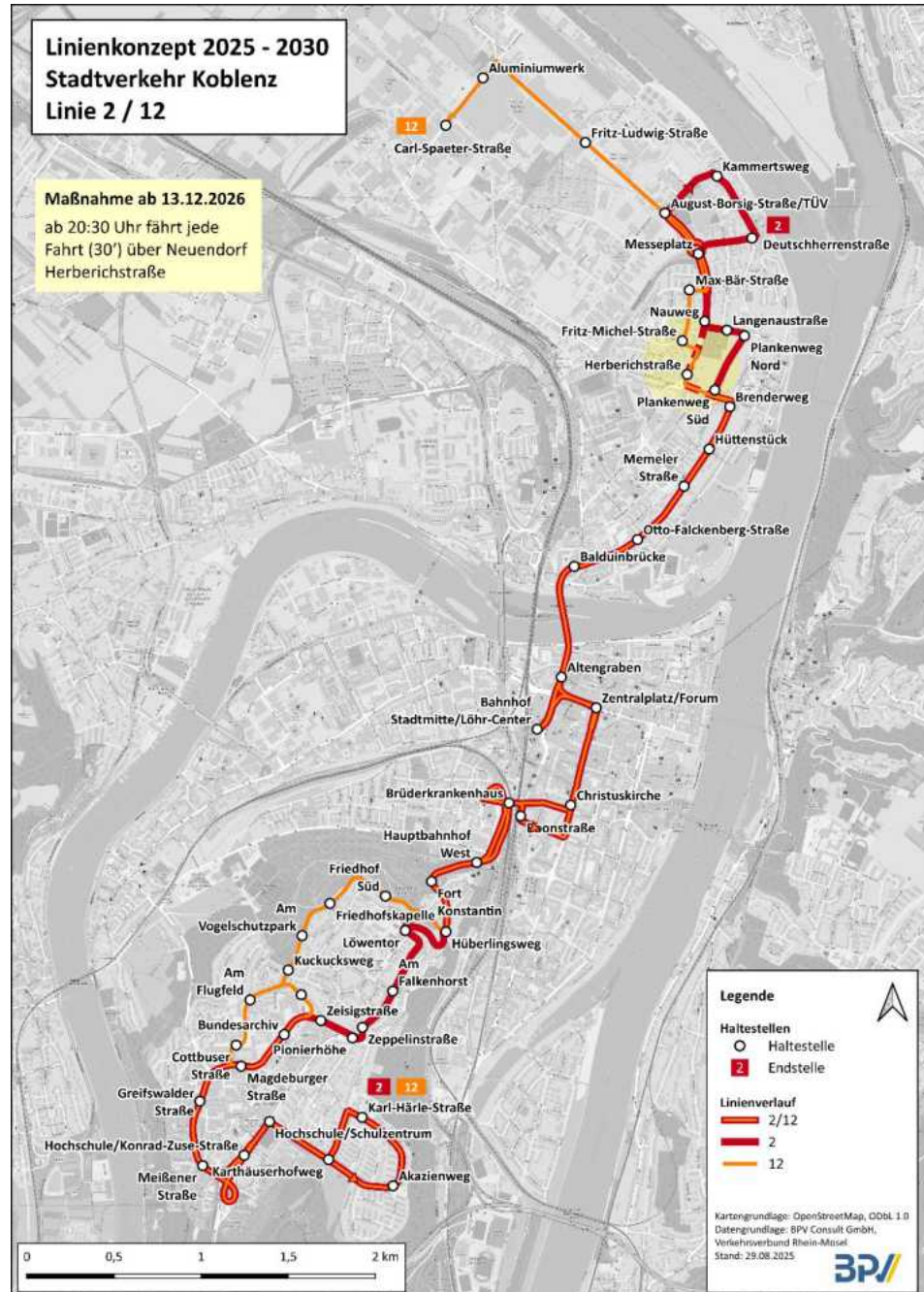
DHID	Stadtteil	Haltestellen-Bezeichnung	Kategorie	Linien im Fahrplan 2025	Ausbauzustand Haltestelle/Bussteige (Ende 2024)				
					barrierefrei	bedingt barrierefrei	DFI-Anzeiger	Wartehalle/Wetterschutz	Personal-Toilette
de:07111:010030	Koblenz	Sachsenstr.	4	1, 11, 3, 13, N1					
de:07111:010031	Koblenz	Salierstr./AWO	4	670					
de:07111:010032	Koblenz	Schenkendorfplatz	3	1, 11, 3, 13, N1		2	2		
de:07111:010034	Koblenz	Schützenhof	4	1, 11, 3, 13, N1		2		2	
de:07111:010035	Koblenz	Schützenstr.	4	670					
de:07111:010036	Koblenz	Stadttheater/Schloss	3	1, 11, 6, 7, 8, 9, 19, 10, 21, 33, 150, 460, 469, 485, N1, N9, N11, N30, N31, N33, N40, N46	2		2	1	
de:07111:010020	Koblenz	Waisenhausstr.	4	9, N2		1			
de:07111:010002	Koblenz	Zentralplatz/Forum	1	1, 11, 2, 12, 3, 13, 5, 15, 6, 16, 7, 8, 9, 19, 10, 21, 33, 150, 460, 469, 485, 670, N1, N2, N3, N5, N6, N7, N9, N20, N21, N22, N24, N25, N30, N31, N32, N33, N35, N40, N46	11	0	14	8	
de:07111:010135	Lay	Mostertplatz	3	31, N31	2			1	
de:07111:010136	Lay	Obermark	4	31, N31		1		1	
de:07111:010137	Lützel	Am Petersberg	4	7, N7					
de:07111:010138	Lützel	An der Ringmauer	4	5, 15, 7, N3, N7					
de:07111:010142	Lützel	Balduinbrücke	2	2, 12, 5, 15, 7, 30, 330, 339, 340, 350, N3, N7, N24, N25	2		2	2	
de:07111:010143	Lützel	Bodelschwinghstr.	4	7, N7	2		1	1	
de:07111:010140	Lützel	DB-Museum	4	30					
de:07111:010144	Lützel	Falckenstein-Kaserne	4	7, N7					
de:07111:010146	Lützel	IGS Koblenz	4	7, 338, 352				1	
de:07111:010147	Lützel	In der Rothenlänge	4	7	1				
de:07111:010149	Lützel	In der Wehring	4	7, N7					
de:07111:010156	Lützel	Kesselheimer Weg	4	30				1	
de:07111:010150	Lützel	Langemarkplatz	3	5, 15, 330, 339, 340, 350, N3	2		1	2	
de:07111:010157	Lützel	Lützel Bf/Schülerplatz	2	5, 15, 7, 330, 339, 340, 350, N3, N7, N24, N25		2			
de:07111:010152	Lützel	Memeler Str.	3	2, 12, N7		2		1	
de:07111:010153	Lützel	Otto-Falckenberg-Str.	3	2, 12, N7					
de:07111:010155	Lützel	Rhein-Kaserne	4	30				1	
de:07111:010160	Lützel	Rosenquartier	4	30			1		
de:07111:010159	Lützel	Von-Kuhl-Str.	4	7, N7		2		1	
de:07111:010161	Lützel	Wiesenweg	4	5, 15					
de:07111:010162	Metternich	Am alten Schützenplatz	4	5, N3					
de:07111:010270	Metternich	Am Metternicher Bahnhof	3	4, 14, 15, 35, 340, 350, N24, N25	2		2		
de:07111:010163	Metternich	Bienenstück	4	5, 15, N3				1	1
de:07111:010164	Metternich	Bubenheimer Weg	4	5, 15, N3	1			1	
de:07111:010166	Metternich	BW-Krankenhaus	4	14, 340, 350, N24, N25				2	
de:07111:010165	Metternich	Carl-Welty-Str.	4	330, 339	1				
de:07111:010167	Metternich	Closterbrauerei	3	5, 15, 340, 350, N3, N24, N25			2	1	
de:07111:010168	Metternich	Eisbreche	4	5, 15, N3					

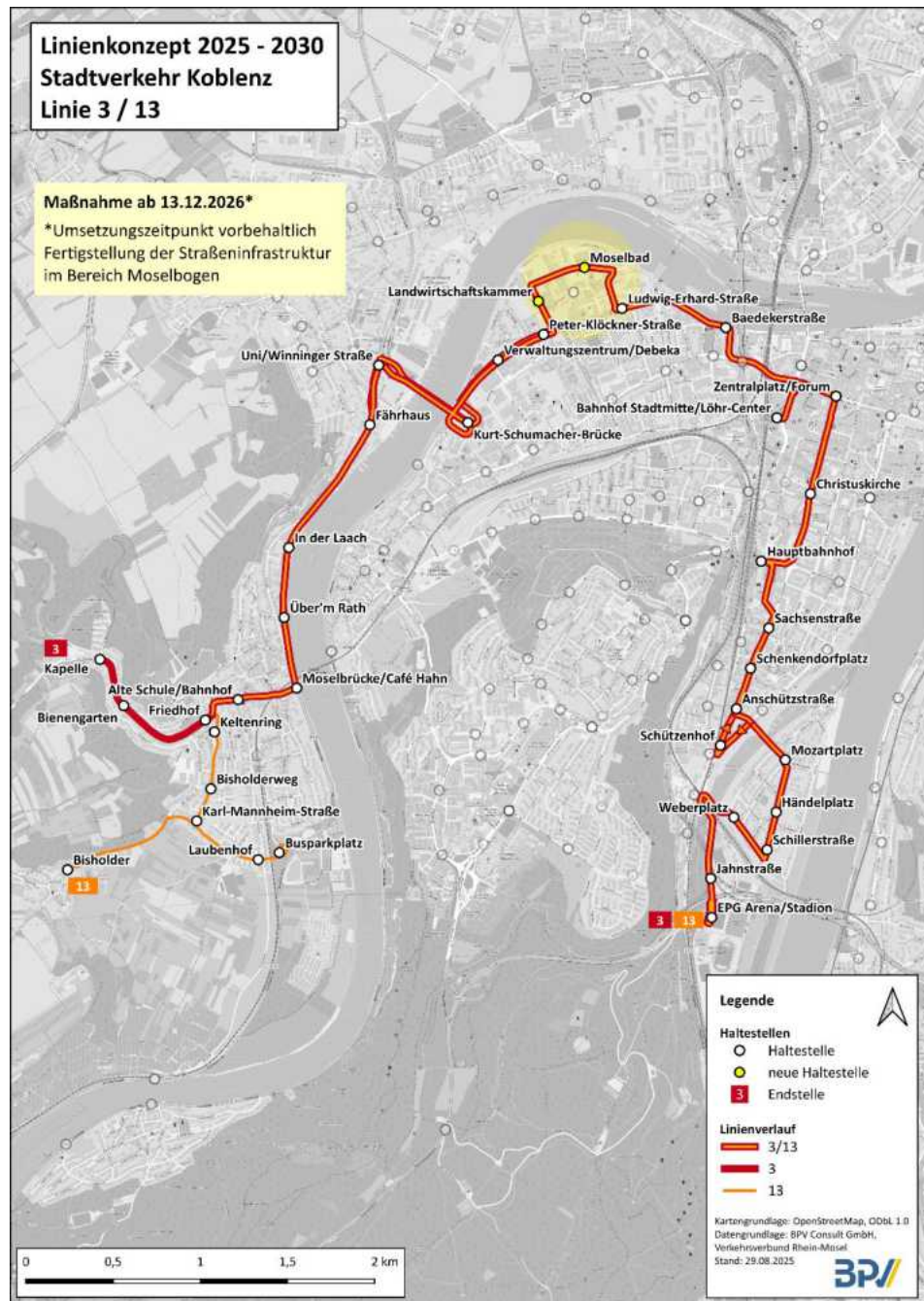
DHID	Stadtteil	Haltestellen- Bezeichnung	Kategorie	Linien im Fahrplan 2025	Ausbauzustand Haltestelle/Bussteige (Ende 2024)				
					barrierefrei	bedingt barrierefrei	DFI- Anzeiger	Wartehalle/ Wetterschutz	Personal - Toilette
de:07111:010170	Metternich	Fährhaus	4	3, 13, 343, N3, N32					
de:07111:010171	Metternich	Gewerbepark	4	4, 14, 15, 35, 340, 350, N24, N25	2		2		
de:07111:010172	Metternich	Im Acker	4	5, N3					
de:07111:010169	Metternich	Im Eulenhorst	4	5, N3	1			1	
de:07111:010299	Metternich	Im Metternicher Feld	5	35					
de:07111:010173	Metternich	In der Weglänge	4	15, 340, 350, N24, N25					
de:07111:010174	Metternich	Johannesstr.	4	5, 15, 330, 339, 340, 350, N3, N24, N25					
de:07111:010175	Metternich	Kirmesplatz	4	5, N3	2		1	1	
de:07111:010176	Metternich	Neugasse	4	4, 14					
de:07111:010179	Metternich	Raiffeisenstr.	4	5, N3					
de:07111:010180	Metternich	Rübenacher Str.	4	5, N3	2			1	
de:07111:010181	Metternich	Schmetterlingsweg	4	5, 15, N3					
de:07111:010182	Metternich	Sportplatz	4	5, N3					
de:07111:010267	Metternich	St. Johannes Kirche	4	4, 14, 5, 15, N3		2			
de:07111:010183	Metternich	Trifter Weg	4	4, 14, 15					
de:07111:010185	Metternich	Uni/Winninger Str.	2	3, 13, 4, 14, 35, 343, N3, N6, N32	3		2	2	
de:07111:010177	Metternich	Universität	2	4, 14, 5, 35, N3, N6	2	1	2	1	
de:07111:010184	Metternich	Wahlsweg	4	4, 14, 15, 35, 340, 350, N24, N25	2				
de:07111:010298	Metternich	Weinackerweg	5	35					
de:07111:010186	Moselweiß	Bahnhofsweg	4	6, 16, N6					
de:07111:010188	Moselweiß	BBS/Beatusstr.	3	9			1		1
de:07111:010189	Moselweiß	Burgweg	4	6, 16, N6					
de:07111:010263	Moselweiß	Friedhof West	4	9					
de:07111:010190	Moselweiß	Gülser Brücke	4	6, 16, 31, N6, N31		3		2	
de:07111:010191	Moselweiß	Heiligenweg	3	6, 16, N6		1	1	1	
de:07111:010192	Moselweiß	Im Fronwingert	4	6, 16, N6				1	
de:07111:010193	Moselweiß	Kemperhof	3	6, 16, N6		2	1	2	
de:07111:010194	Moselweiß	Kemperhof/Mosel- ufer	4	31, N6		2		1	
de:07111:010195	Moselweiß	Kurt-Schumacher- Brücke	4	3, 13, 4, 14, 35, 343, N3, N6, N32	2			2	
de:07111:010197	Moselweiß	Verwaltungszent- rum Süd	4	4, 14, 6, 16, N6		2	1	1	
de:07111:010196	Moselweiß	Verwaltungszent- rum/Debeka	4	3, 13, 31, 343, N3, N31, N32				2	
de:07111:010198	Neuendorf	Brenderweg	3	2, 12, N7		2	1	1	
de:07111:010199	Neuendorf	Fritz-Michel-Str.	4	12	2				
de:07111:010201	Neuendorf	Herberichstr.	4	12, N7	1			1	
de:07111:010202	Neuendorf	Hüttenstück	3	2, 12, N7		2	1	1	
de:07111:010203	Neuendorf	Max-Bär-Str.	4	12	2				
de:07111:010204	Neuendorf	Nauweg	4	2, N7	2			1	
de:07111:010205	Neuendorf	Plankenweg Nord	4	2	2				
de:07111:010206	Neuendorf	Plankenweg Süd	4	2	2				
de:07111:010207	Niederberg	Am Brunnen	4	9, 19, N9				1	
de:07111:010208	Niederberg	Friesenstr.	4	9, 19, 166, N9		2			
de:07111:010215	Niederberg	Im Weeling	4	9, 166, N9				1	
de:07111:010209	Niederberg	In den Sieben Mor- gen	4	19, 29, 166	1	1			
de:07111:010210	Niederberg	Jägerhaus	4	9, 166, N9					
de:07111:010211	Niederberg	Neudorf Bergstr.	4	9, 19, 460, 469, N9, N46		2		1	
de:07111:010216	Niederberg	Neudorfer Weg	4	9, 19, 460, 469, N9, N46					

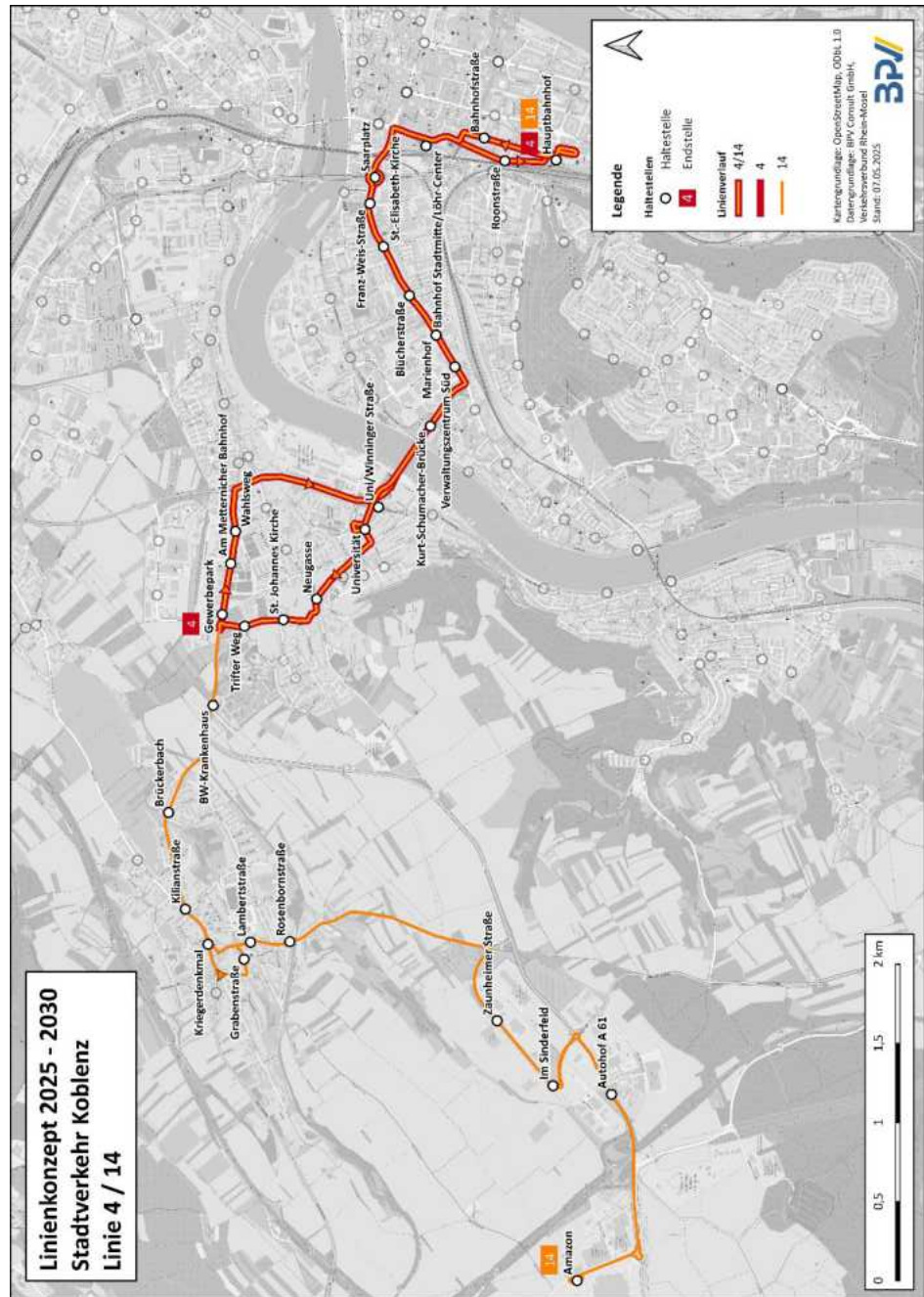
DHID	Stadtteil	Haltestellen- Bezeichnung	Kategorie	Linien im Fahrplan 2025	Ausbauzustand Haltestelle/Bussteige (Ende 2024)				
					barrierefrei	bedingt barrierefrei	DFI- Anzeiger	Wartehalle/ Wetterschutz	Personal - Toilette
de:07111:010212	Niederberg	Niederberg Kaserne	4	9, 19, 29, 166, N9	1	1	1	1	
de:07111:010214	Niederberg	Niederberg Kirche	3	9, 19, 460, 469, N9, N46				1	
de:07111:010213	Niederberg	Niederberger Höhe	4	19, 29, 166	2			1	
de:07111:010221	Oberwerth	EPG ARENA/Stadion	4	3, 13, 466				1	
de:07111:010217	Oberwerth	Händelplatz	4	3, 13, N1					
de:07111:010218	Oberwerth	Jahnstr.	4	3, 13				1	
de:07111:010219	Oberwerth	Mozartplatz	3	3, 13, N1				1	
de:07111:010220	Oberwerth	Schillerstr.	4	3, 13, N1					
de:07111:010222	Oberwerth	Weberplatz	4	3, 13, N1					
de:07111:010224	Pfaffendorf	Altenberger Hof	4	5, 15, N5				1	
de:07111:010225	Pfaffendorf	Augusta-Kaserne	3	5, 15, N5				1	
de:07111:010226	Pfaffendorf	B.-Neumann-Str./B 42	4	5, 15, 21					
de:07111:010237	Pfaffendorf	Balthasar-Neumann-Schule	4	5, 15, N5	1				
de:07111:010227	Pfaffendorf	Bastion	4	5, 15					
de:07111:010228	Pfaffendorf	Emser Str.	4	6, N5		2			
de:07111:010229	Pfaffendorf	Kratzkopfer Hof	4	5, 15, 26, 516, N5			1	1	
de:07111:010230	Pfaffendorf	Pfaffendorf Kirche	4	6, 26, N5		2			
de:07111:010231	Pfaffendorf	Pfaffendorf Mitte	4	6, N5					
de:07111:010232	Pfaffendorf	Schützenplatz	4	5, 15, 516, N5				1	
de:07111:010233	Pfaffendorf	Seifenbachstr.	3	6, 26, N5	1		1	1	
de:07111:010234	Pfaffendorf	Seizstr.	4	6, N5		2			
de:07111:010235	Pfaffendorf	Untere Rampe	4	6, 26					
de:07111:010236	Pfaffendorf	Von-Witzleben-Str.	4	26, 516, N5					
de:07111:010223	Pfaffendorf	W.-Leuschner-Str.	4	5, 15, 516, N5				1	
de:07111:010238	Rauental	Baedekerstr.	4	3, 13, 31, 343, N3, N31, N32		1			
de:07111:010239	Rauental	Blücherstr.	3	4, 14, 6, 16, N6		2	1		
de:07111:010240	Rauental	Franz-Weis-Str.	4	4, 14, 6, 16, N6					
de:07111:010241	Rauental	Ludwig-Erhard-Str.	3	3, 13, 31, 343, N3, N31, N32			2		
de:07111:010242	Rauental	Marienhof	3	4, 14, 6, 16, N6		2	2	2	
de:07111:010296	Rauental	Moselbad/K.-Tesche-Str.	4	3, 13			2		
de:07111:010243	Rauental	Peter-Klößner-Str.	4	3, 13, 31, 343, N3, N31, N32					
de:07111:010244	Rauental	St.-Elisabeth-Kirche	3	4, 14, 6, 16, N6		2	2	2	
de:07111:010245	Rübenach	Aachener Str.	4	350, N25	2				
de:07111:010269	Rübenach	Amazon	4	14, 301, 340, N24				1	
de:07111:010247	Rübenach	Autohof A 61	5	14, 340, N24					
de:07111:010246	Rübenach	Brückerbach	4	14, 350, 352, N25		2		1	
de:07111:010248	Rübenach	Grabenstr.	4	14, 27, 350, 352, N25	1				1
de:07111:010283	Rübenach	Im Rübenacher Gesetz	4	27					
de:07111:010284	Rübenach	Im Sinderfeld	5	14					
de:07111:010249	Rübenach	Kilianstr.	4	14, 27, 350, 352, N25		2			
de:07111:010250	Rübenach	Kriegerdenkmal	3	14, 27, 350, 352, N25		1	1		
de:07111:010286	Rübenach	Lambertstr.	4	14					
de:07111:010288	Rübenach	Rosenbornstr.	4	14					
de:07111:010291	Rübenach	Zaunheimer Str.	5	14					
de:07111:010251	Stolzenfels	Königsbach	4	670				1	
de:07111:010252	Stolzenfels	Kripp	4	670				1	
de:07111:010254	Stolzenfels	Schlossweg	3	670	2		1	2	

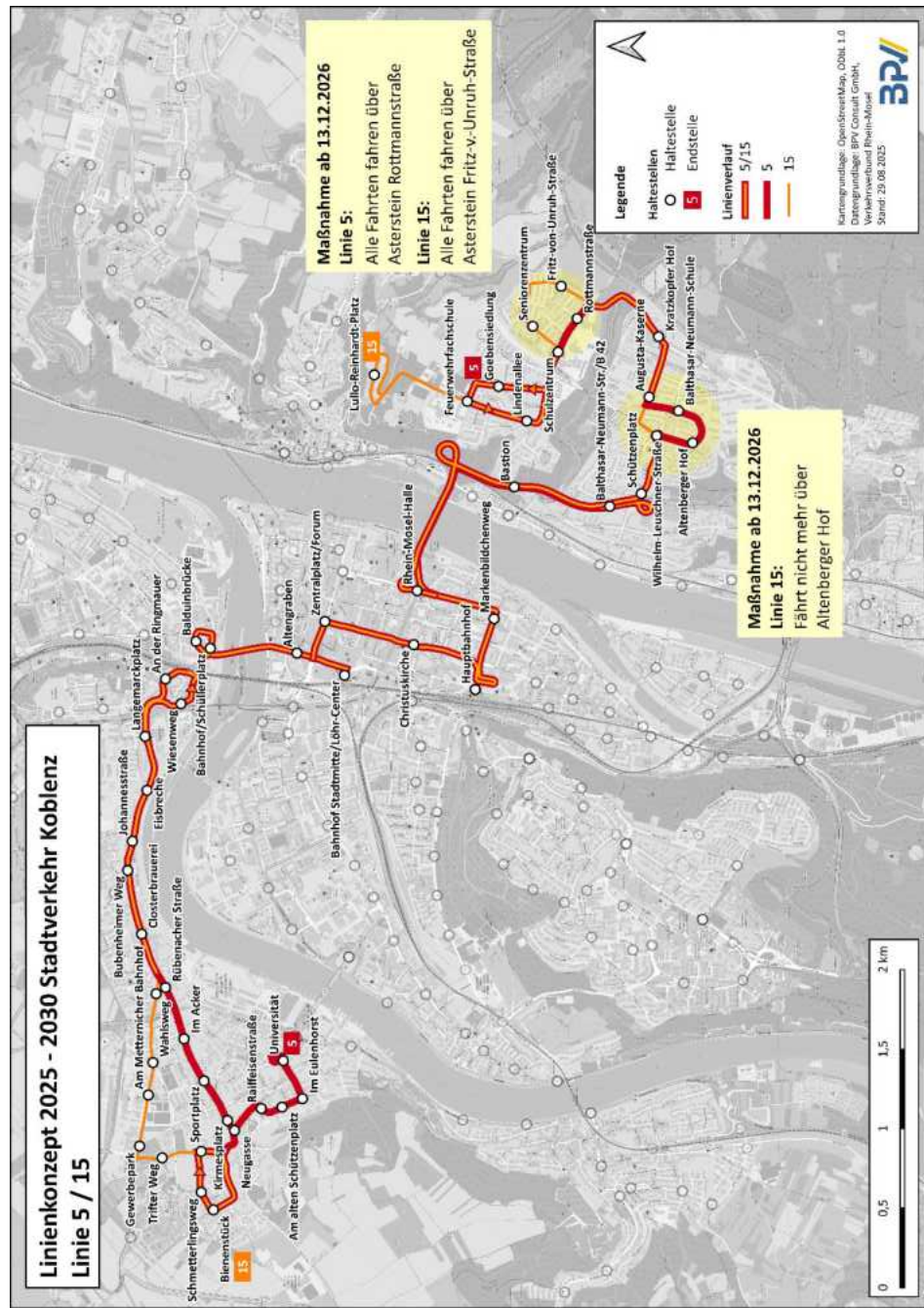
DHID	Stadtteil	Haltestellen- Bezeichnung	Kategorie	Linien im Fahrplan 2025	Ausbauzustand Haltestelle/Bussteige (Ende 2024)				
					barrierefrei	bedingt barrierefrei	DFI- Anzeiger	Wartehalle/ Wetterschutz	Personal - Toilette
de:07111:010253	Stolzenfels	Siechhaustal	4	670					
de:07111:010255	Wallersheim	August-Borsig- Str./TÜV	4	2, 12, N7				1	
de:07111:010256	Wallersheim	Deutscherrenstr.	4	2		1	1	1	
de:07111:010257	Wallersheim	Fritz-Ludwig-Str.	4	12, N7		2			
de:07111:010258	Wallersheim	Kammertsweg	4	2					
de:07111:010260	Wallersheim	Langenaustr.	4	2		2		1	
de:07111:010259	Wallersheim	Messeplatz	3	2, 12, N7		1	1	1	

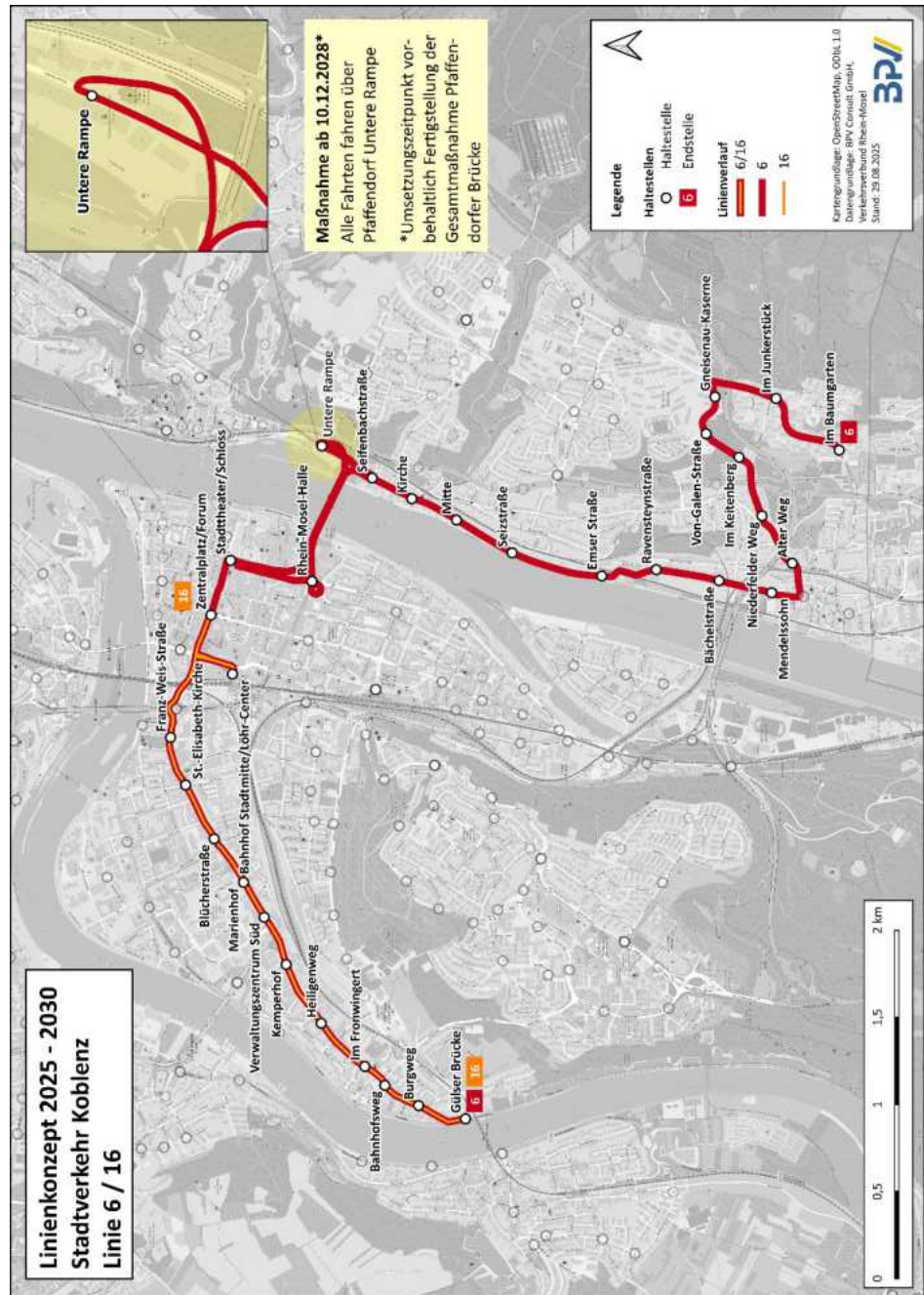
Anhang B **Linienkonzept 2025-2030 – Verlaufspläne Stadtverkehr Koblenz**

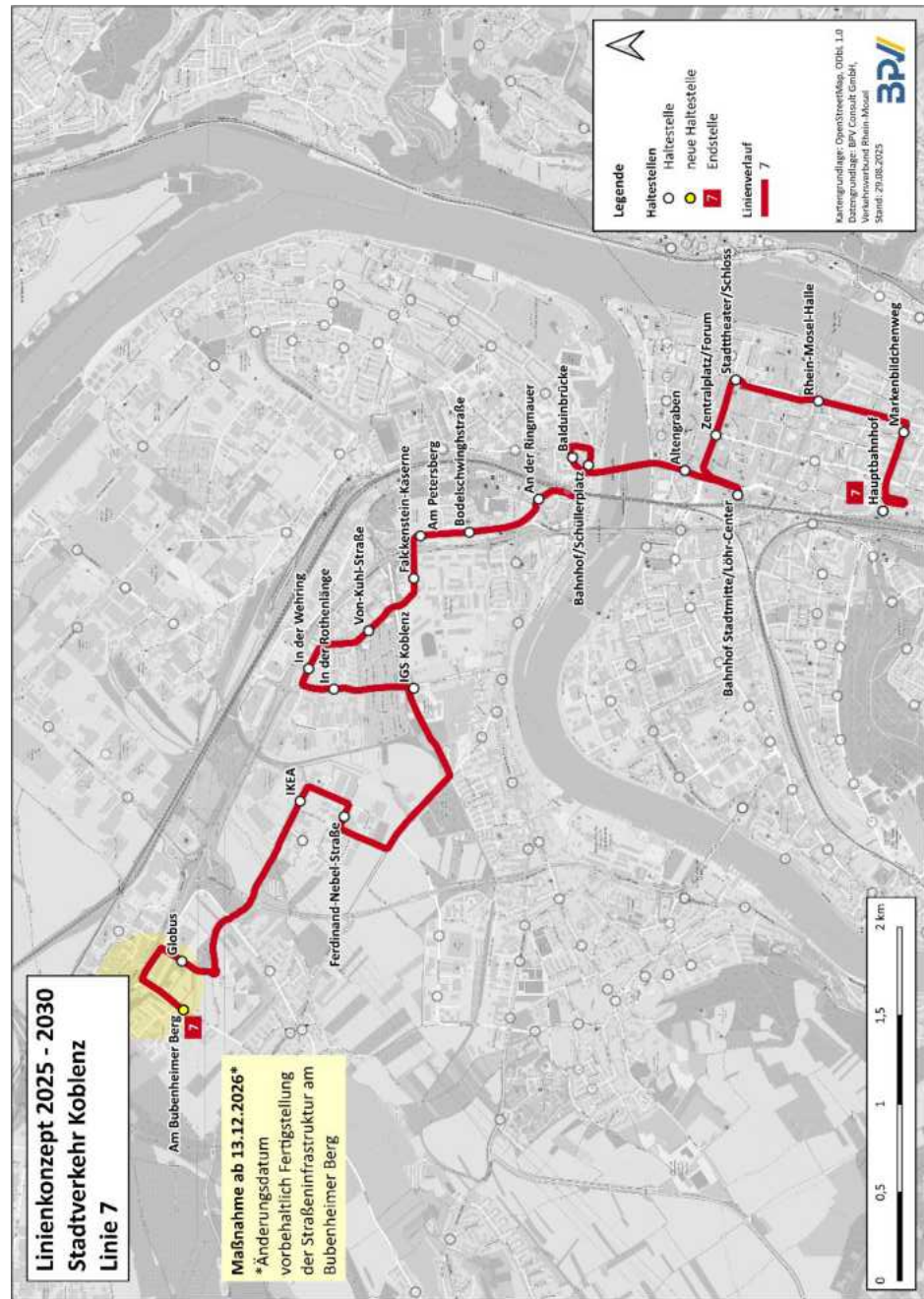


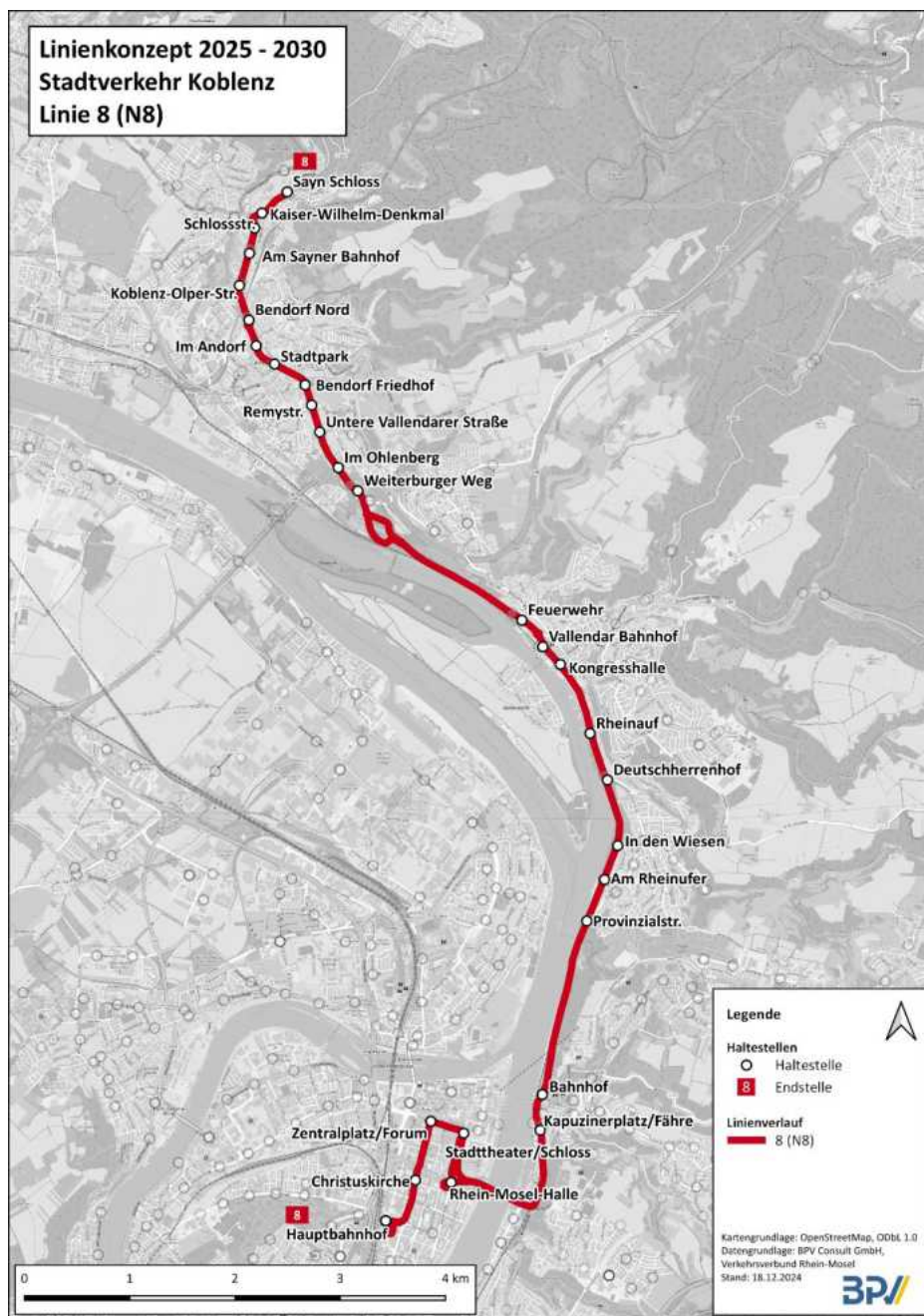


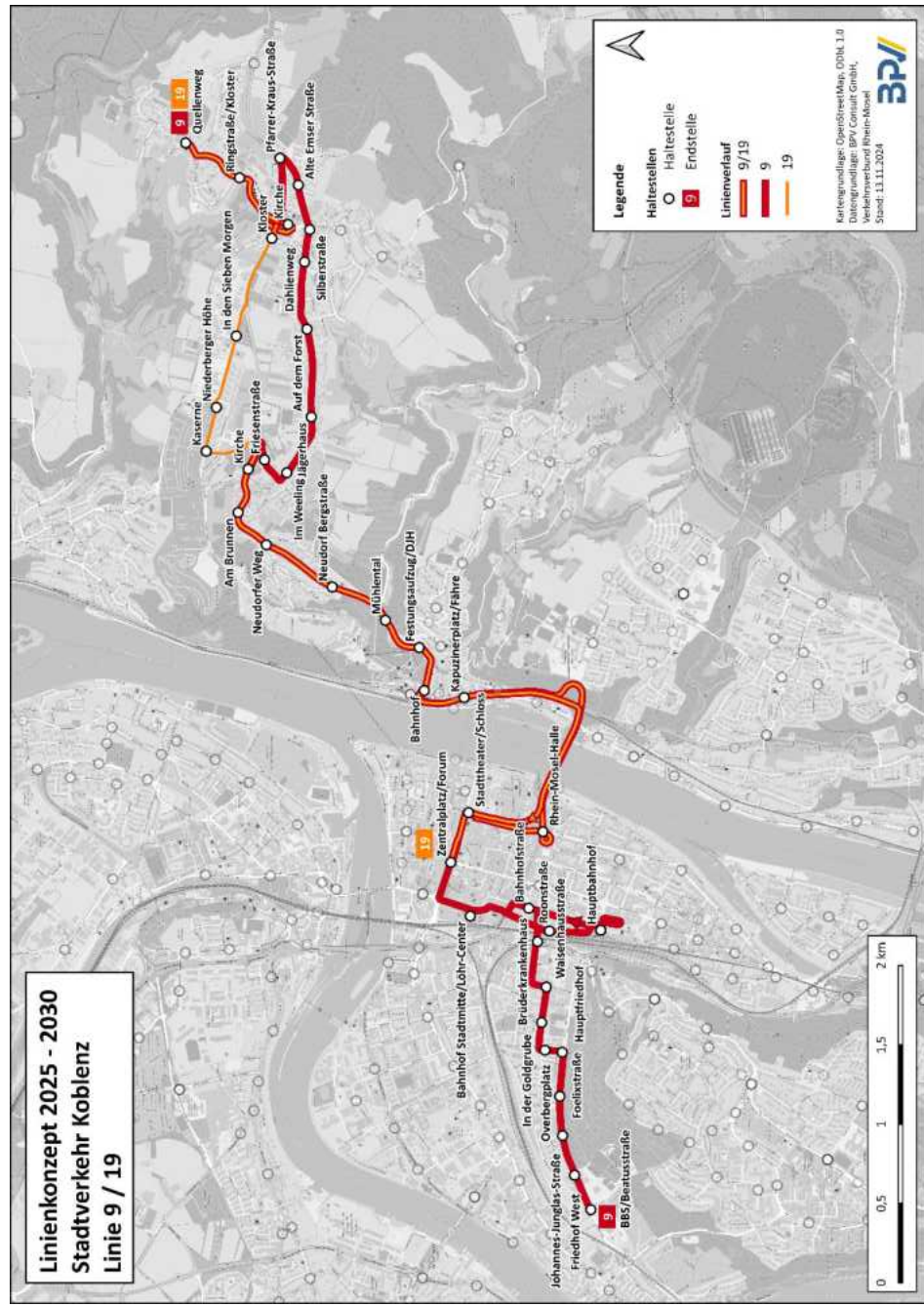


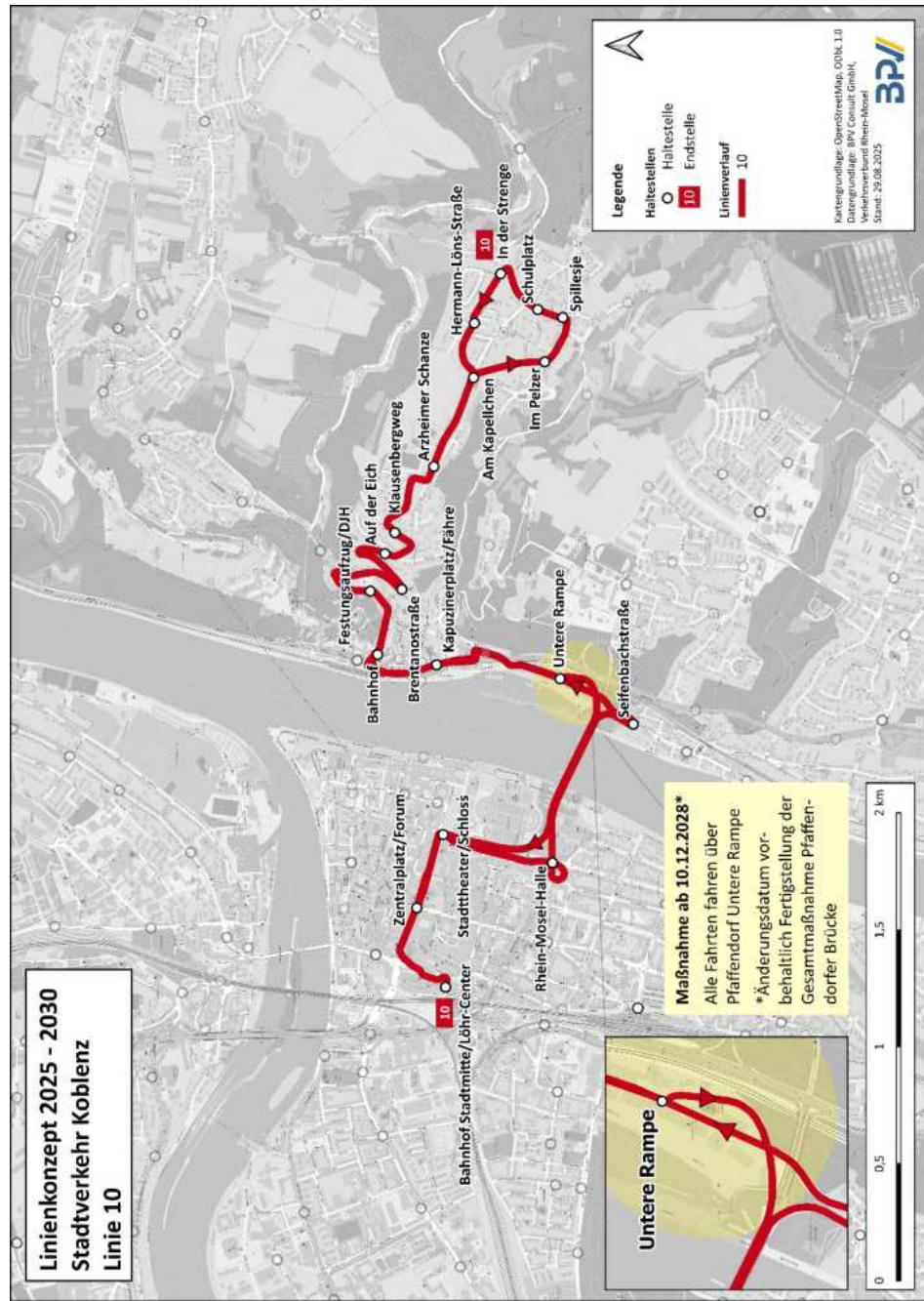


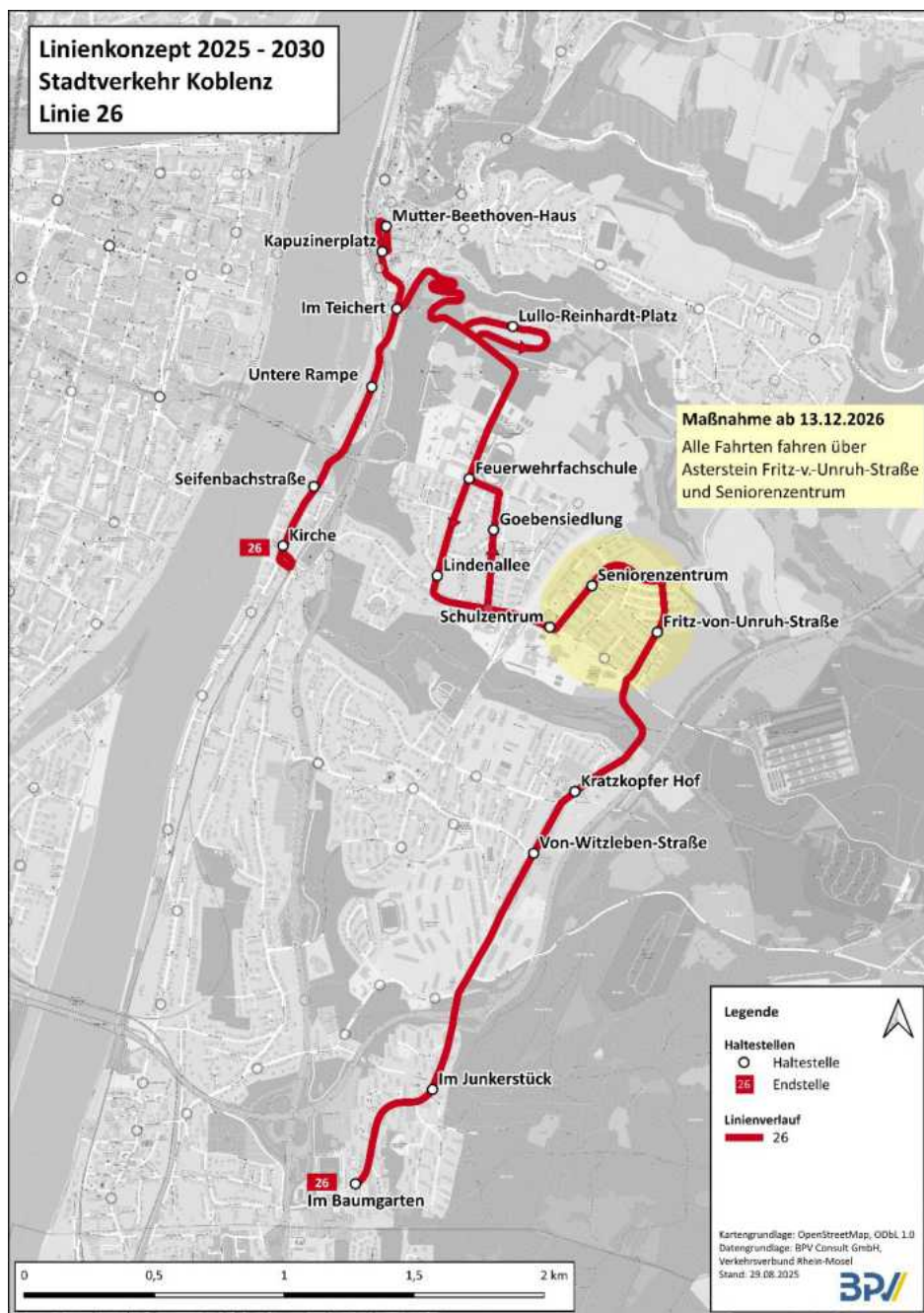


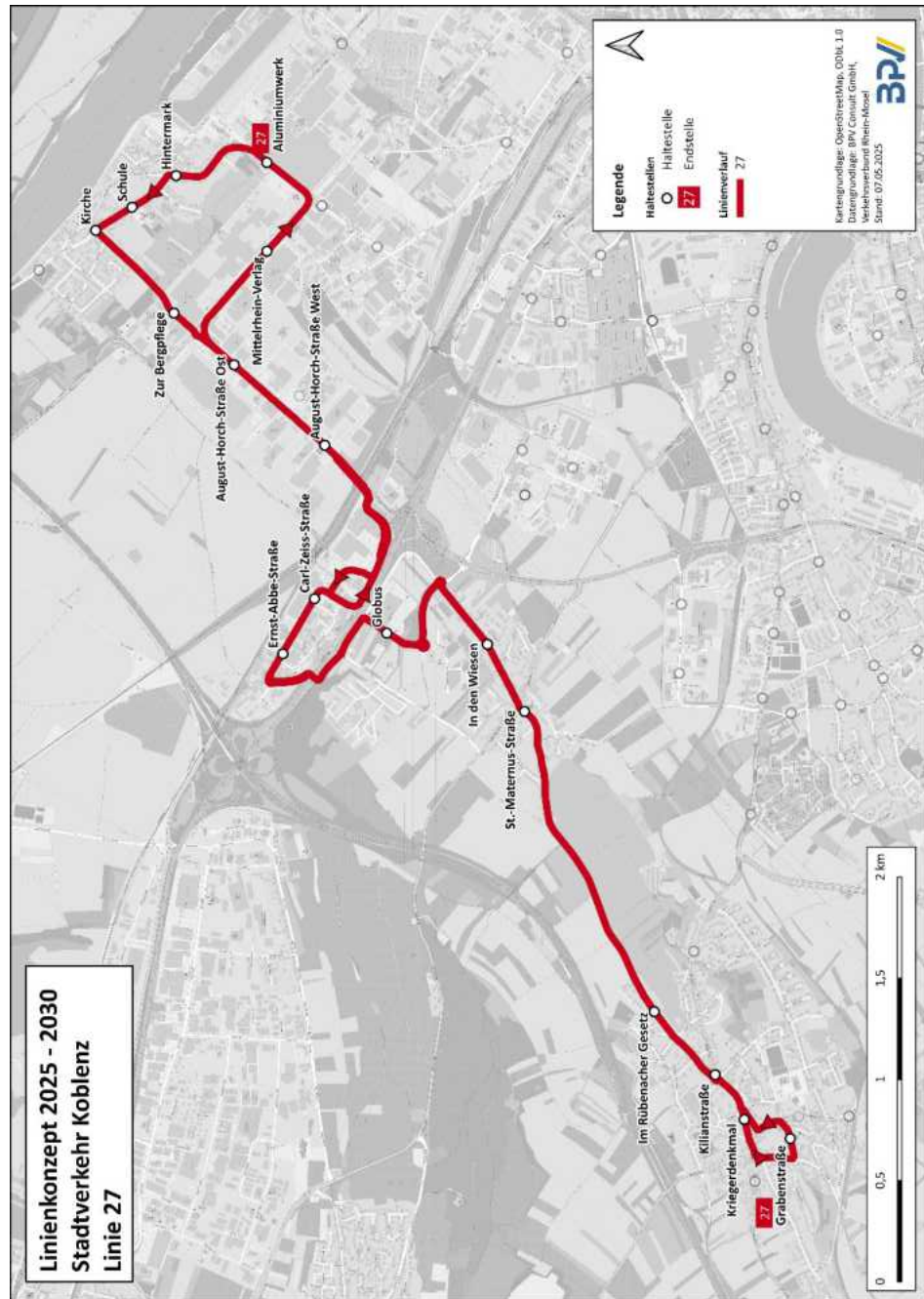


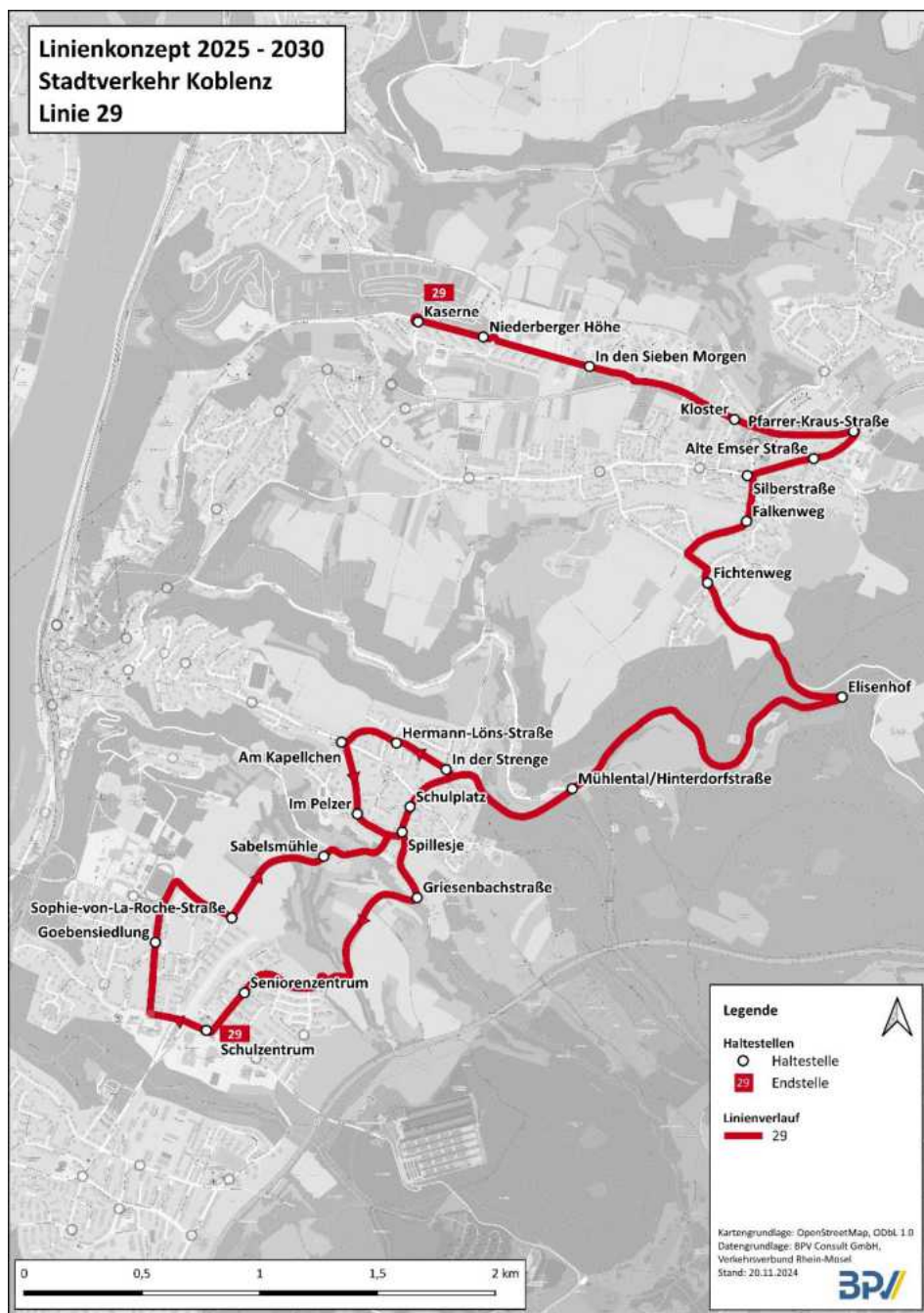


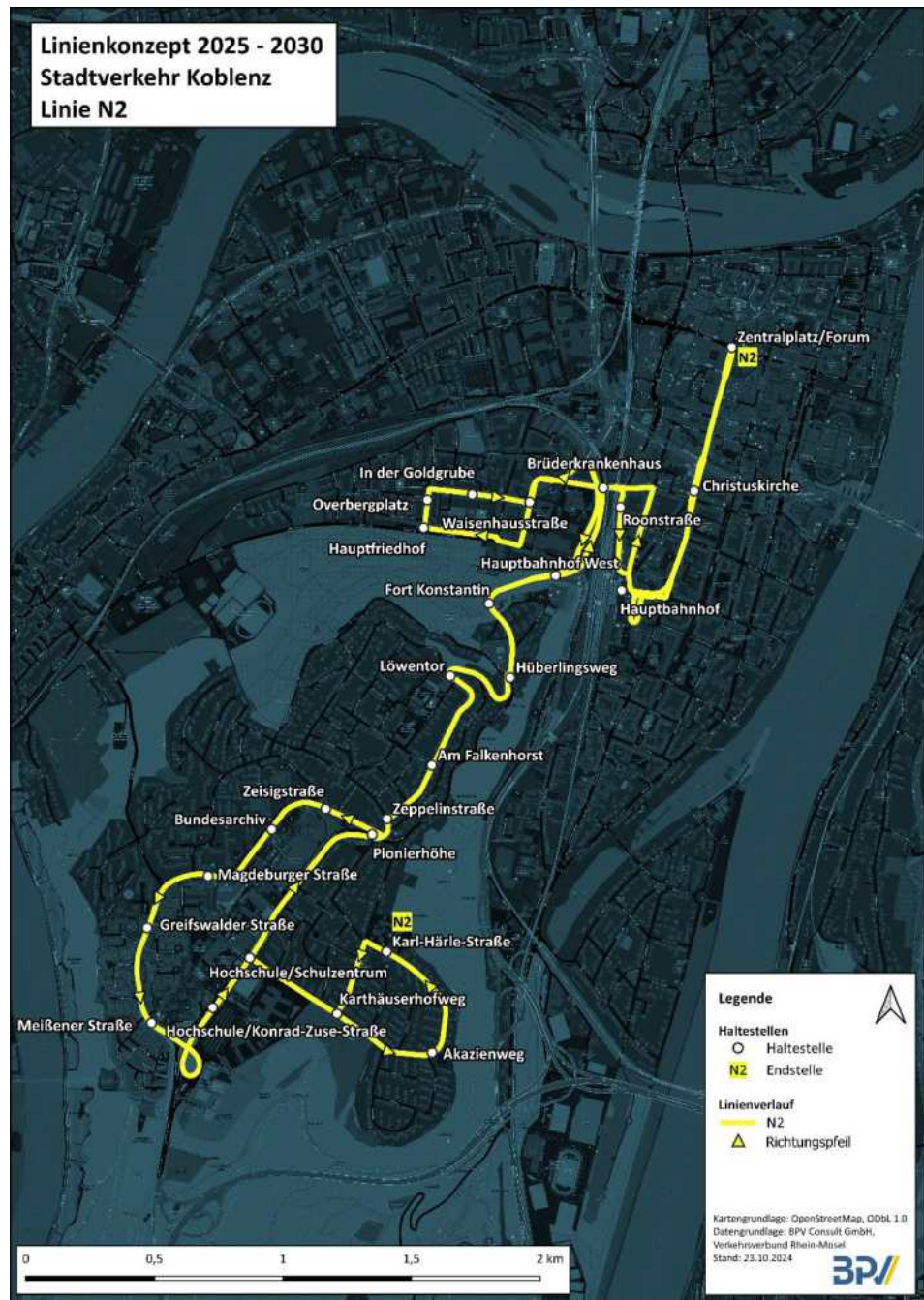


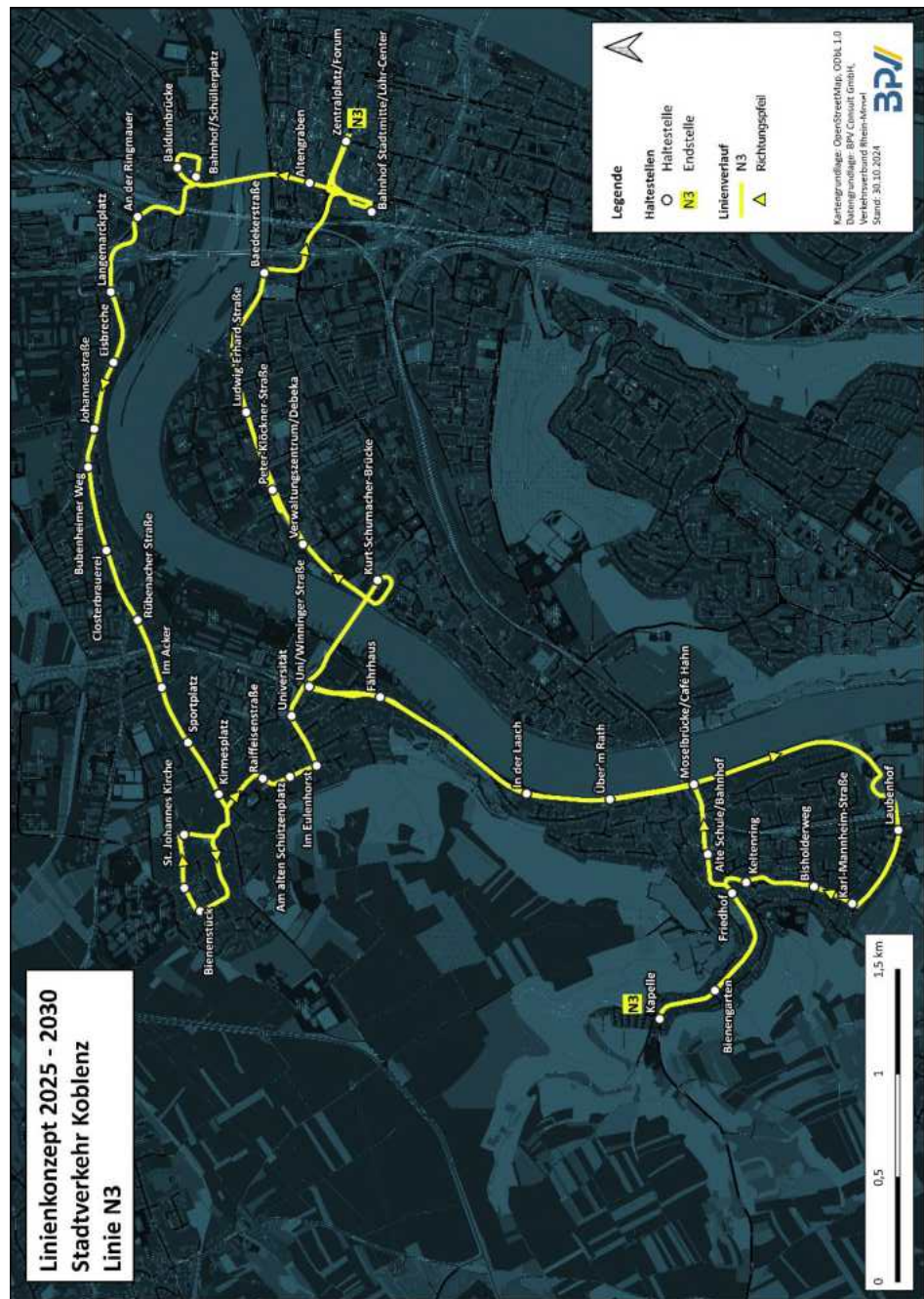


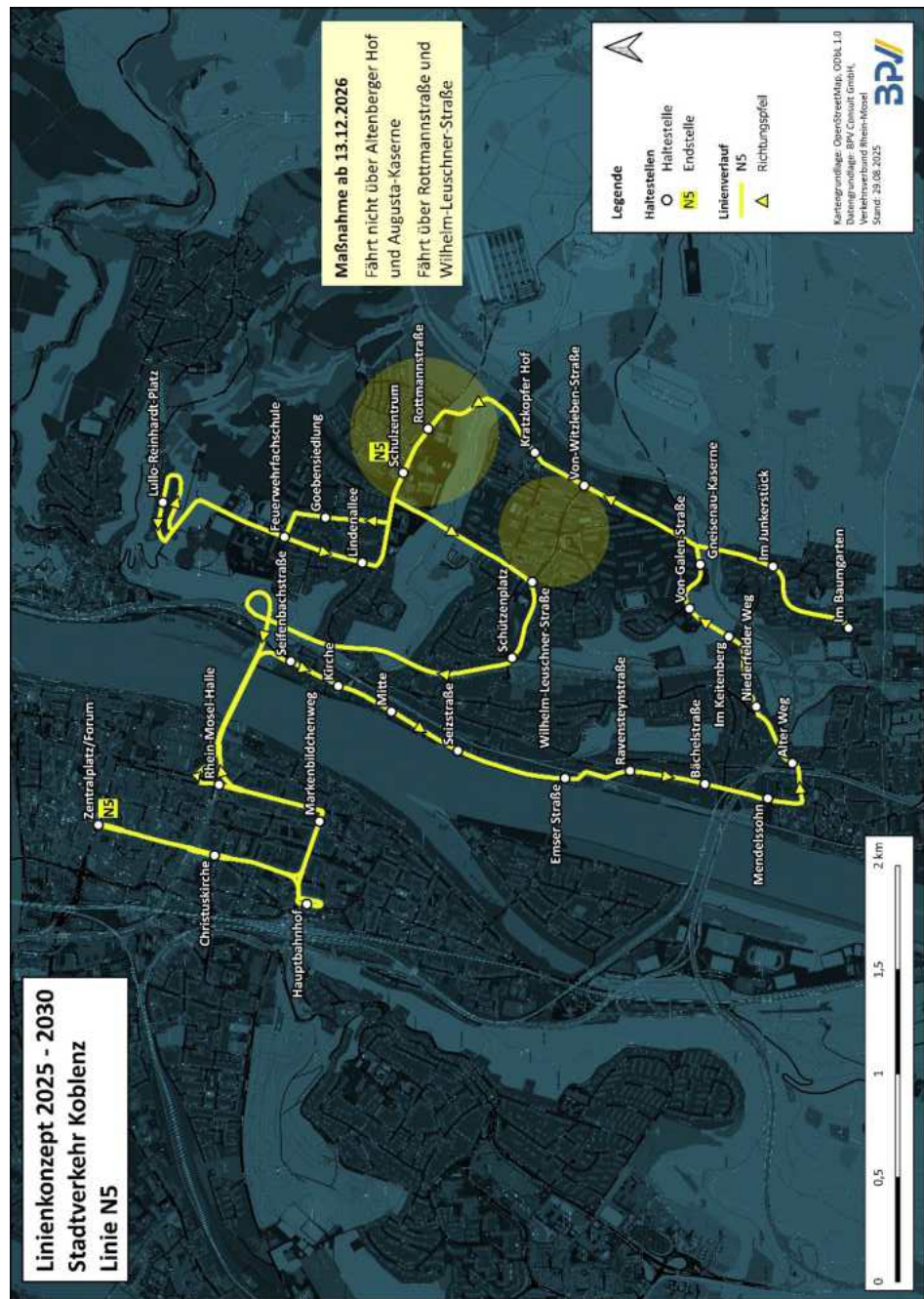


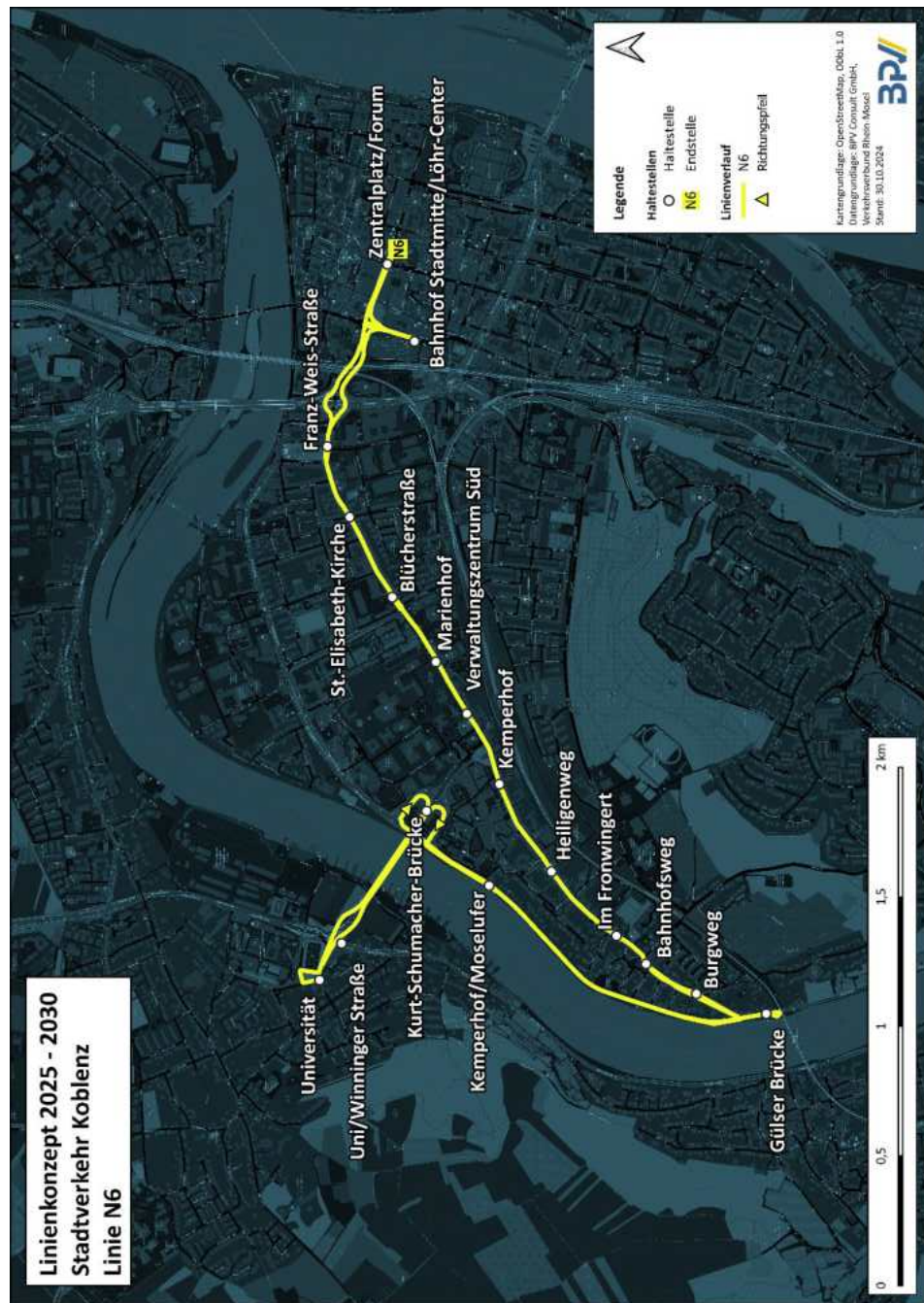


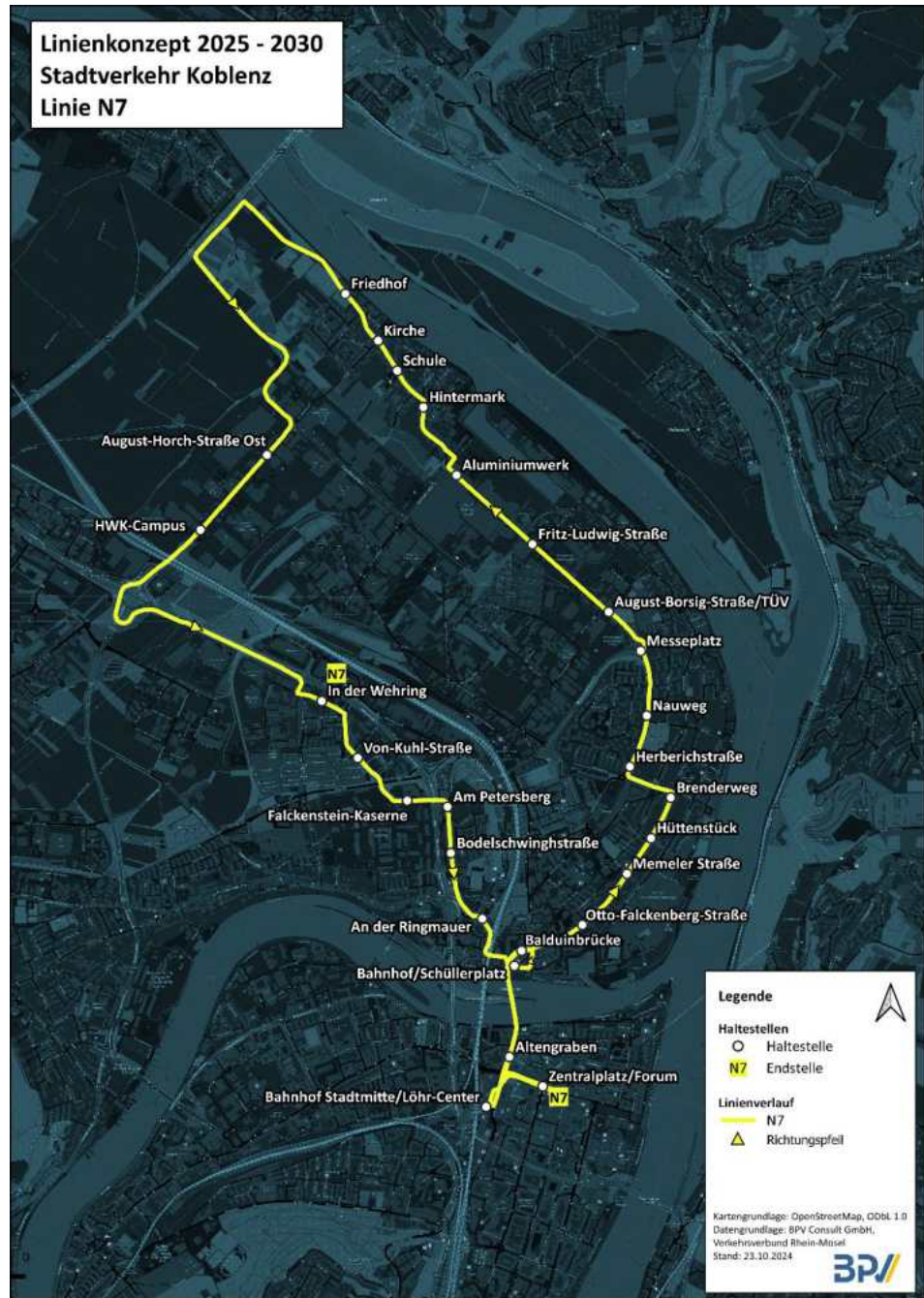












Anhang C **Verbundweite Qualitätsstandards**

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

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.

Für die im Linienbündel „Stadtverkehr Koblenz“ unter der Federführung der Stadt Koblenz zusammengefassten Linien ergeben sich teilweise hiervon abweichende Regelungen bzw. zusätzliche Anforderungen, welche in Kap. 3.6.3 bis 3.6.6 festgelegt werden.

Die Einhaltung der definierten Qualitätsstandards ist dauerhaft zu gewährleisten.

1 Fahrzeugqualität

1.1 Fahrzeugtypen und Mindestanforderungen

Alle eingesetzten Fahrzeuge haben den jeweils gültigen gesetzlichen Anforderungen, insbesondere dem gültigen StVG, der StVO und StVZO, dem PBefG und der BOKraft sowie den Unfallverhütungsvorschriften zu entsprechen. Alle eingesetzten Fahrzeuge müssen sich stets in verkehrssicherem Zustand befinden. Beim Einsatz der Fahrzeuge ist die Ausrüstung den jeweiligen Straßen- und Witterungsverhältnissen anzupassen. Die vorgeschriebenen Steuerungselemente und Sicherheitsausstattungen müssen stets funktionsfähig und gekennzeichnet sein.

Die Verkehrsunternehmen haften für den verkehrssicheren und ordnungsgemäßen Zustand und Einsatz der Fahrzeuge.

Die Ausstattung der eingesetzten Fahrzeuge unterliegt verbindlichen Mindestanforderungen, die durch den NVP der Stadt Koblenz grundsätzlich definiert werden.

Alle technischen Anlagen, wie z.B. Tür-Automatik, Zielanzeige, Funkanlage, Sprachspeicher, Fahrscheindrucker/Bordrechner, Lautsprecheranlage, Haltewunschtaaste und „Wagen hält“ – Anzeige, müssen stets funktionstüchtig und einsatzbereit sein. Bei Defekt erfolgt ein zügiger Austausch des Gerätes oder Fahrzeuges – spätestens jedoch bis zum nächsten Einsatztag nach Bekanntwerden des Schadens.

Das Schulbus-Symbol darf nicht angezeigt werden, sofern es sich um öffentliche Linienverkehre handelt.

Das Verkehrsunternehmen hat eine „Warnung für das Fahren ohne gültigen Fahrschein“ nach Vorgaben des Aufgabenträgers an gut sichtbarer Stelle anzubringen. Die Aushänge und angebrachten Informationen nach Vorgaben des Aufgabenträgers müssen unbeschädigt sein. Bei Beschädigung oder Verschmutzung der Aushänge und angebrachten Informationen sind diese unverzüglich zu erneuern.

Um Fahrgästen Auskünfte erteilen zu können, sind in den Fahrzeugen stets die aktuellen Fahrpläne des vertragsgegenständlichen Verkehrs und ein Tarifhandbuch mitzuführen.

Der Ansagetext des Sprachspeichers wird zwischen Aufgabenträger, ggf. in dessen Auftrag; der VRM GmbH, und Verkehrsunternehmen abgestimmt und ggf. unterjährig angepasst.

Die Klimaanlage der Fahrzeuge sind nach den Herstellervorgaben zu warten. Über die regelmäßige Wartung ist ein Nachweis zu führen.

Neben zuvor genannten enthaltenen Anforderungen an die einzusetzenden Fahrzeuge sind die folgenden Vorgaben einzuhalten.

Zulässige Fahrzeugtypen und Mindestanforderungen bezüglich des Platzangebotes sind:

- **KB** – Pkw/Kleinbus, max. 2,40 m breit: mindestens 7 Sitzplätze, Mitnahmemöglichkeit für einen Kinderwagen und einen Rollator
- **NBn** – Niederflur-Minibus bis 8 m, max. 2,35 m breit: mindestens 13 Sitzplätze, Mitnahmemöglichkeit für Kinderwagen/Rollstuhl/Fahrrad/Rollator nach VDV-Schrift 230/231
- **MBn** – Niederflur-Midibus, max. 2,40 m breit: mindestens 19 Sitzplätze, Mitnahmemöglichkeit für Kinderwagen/Rollstuhl/Fahrrad/Rollator nach VDV-Schrift 230/231
- **Bn** – Niederflur-Solobus: mindestens 30 Sitzplätze, Mitnahmemöglichkeit für Kinderwagen/Rollstuhl/Fahrrad/Rollator nach VDV-Schrift 230/231
- **BnmFA** – Niederflur-Solobus mit Fahrradanhänger: mindestens 30 Sitzplätze, Mitnahmemöglichkeit für Kinderwagen/Rollstuhl/Fahrrad/Rollator nach VDV-Schrift 230/231
- **MXn** – Niederflur-15m-Bus, 14,5 m bis 15 m: mindestens 44 Sitzplätze, Mitnahmemöglichkeit für Kinderwagen/Rollstuhl/Fahrrad/Rollator nach VDV-Schrift 230/231
- **GBn** – Niederflur-Gelenkbus: mindestens 44 Sitzplätze, Mitnahmemöglichkeit für Kinderwagen/Rollstuhl/Fahrrad/Rollator nach VDV-Schrift 230/231
- **DDn** – Niederflur-Doppelstockbus: mindestens 77 Sitzplätze, Mitnahmemöglichkeit für Kinderwagen/Rollstuhl/Fahrrad/Rollator nach VDV-Schrift 230/231

1.2 Mindestanforderungen je Fahrzeugkategorie:

Nr.	Ausstattungskriterien und Mindestanforderungen Fahrzeuge	Kategorie 1	Kategorie 2
1.1.	Fahrzeugalter (bezogen auf das jeweilige Fahrplanjahr, maßgeblich ist der Monat der Erstzulassung)		
1.1.1.	Maximales Alter		
	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 Genehmigungslaufzeit ohne Ersatzinvestition einsetzen zu können.	X	
1.1.3	Low-Entry-Fahrzeuge		
	Low-Entry-Variante zugelassen	X ¹¹⁴	X

¹¹⁴ nur bei Fahrzeugtyp **MBn** zulässig

Nr.	Ausstattungskriterien und Mindestanforderungen Fahrzeuge	Kategorie 1	Kategorie 2
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 ¹¹⁵	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 ¹¹⁶) sowie ¹¹⁷ eine Tür von mind. 790 mm Durchgangsbreite	X ¹¹⁸	X
1.2.3	Ein- und Ausstieg		
	Absenkvorrichtung (Kneeling) als elektropneumatisches System zur Fahrzeugabsenkung an der Einstiegsseite; Absenkbarkeit der Einstiegsseite um 60-80 mm aus der Fahrstellung von 320 mm bis 360 mm	X ¹¹⁹	
	Rampe für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste und/oder Kinderwagen an der doppeltbreiten Tür. Diese ist an den Haltestellen auf Anforderung durch mobilitätseingeschränkte Personen einzusetzen.	X ¹²⁰	X
	Podestloses Fahrzeug von Tür 1 bis nach Tür 2 (ausgenommen Sitze auf Podesten vor der Vorderachse)	X ¹²¹	

¹¹⁵ gilt nicht für Fahrzeugtyp **KB**

¹¹⁶ bei Fahrzeugtyp **DDn** abweichend: +/- 150 mm

¹¹⁷ gilt nicht für Fahrzeugtyp **NBn** oder **KB**

¹¹⁸ gilt nicht für Fahrzeugtyp **KB**

¹¹⁹ gilt nicht für Fahrzeugtyp **DDn**, **NBn** oder **KB**

¹²⁰ gilt nicht für Fahrzeugtyp **KB**

¹²¹ gilt nicht für Fahrzeugtyp **KB**, **NBn**, **MBn** und **DDn**

Nr.	Ausstattungskriterien und Mindestanforderungen Fahrzeuge	Kategorie 1	Kategorie 2
1.2.3.	Ein- und Ausstieg (Fortsetzung)		
	Gut erreichbare Haltewunschtaster (innen). Die Farbgestaltung der Haltewunschtasten muss kontrastreich ausgeführt sein, damit diese für sehbehinderte Fahrgäste erkennbar sind (vgl. VDV-Richtlinie 230/231)	X ¹²²	X
	Haltewunschtaster (innen), Tastenfarbe: rot, mit Blindenschrift; an jeder vorhandenen vertikalen Haltestange ¹²³ und im Bereich des Stehperrons	X ¹²⁴	
	„Wagen hält“/„STOPP“-Anzeige: muss im gesamten Fahrgastraum gut einsehbar sein	X ¹²⁵	X
	akustische Bestätigung des Haltewunsches für das Fahrpersonal und die Fahrgäste	X ¹²⁶	X
1.2.4.	Fahrgastkomfort- und Sicherheit		
	Sitzplätze		
	Sitzabstand mindestens 700 mm ¹²⁷	X	
	Sitzabstand mindestens 680 mm ¹²⁸		X
	Sitzabstand mindestens 680 mm ¹²⁹	X	X
	Die Bestuhlung ist in hochfester Überland-Bauweise zu wählen. Die Rückenlehnen müssen eine Höhe von mind. 700 mm aufweisen. Die Sitzflächen sind mit einer „Komfortpolsterung“ zu versehen. Die Höhe der Polsterung der Sitzfläche muss mindestens 80 mm betragen.	X ¹³⁰	
	Die Fahrgastsitze sind mit Polster und Stoffbezügen in einem einheitlichen Design je Fahrzeug zu versehen.	X	X
	Die Sitzplatzanordnung ist in Reihenbestuhlung, Sitzteilung 2+2 (wo möglich) und vis-à-vis-Bestuhlung vorgeschrieben. Eine Rundbestuhlung bzw. „Kommunikationsecke“ im Fahrzeugheck ist nicht gestattet.	X ¹³¹	
	Stoff-Fahrgastsitzbezug: „9067 Jolly_ECE/5621 blau bunt“/SV (Hersteller: Kneitz, Österreich) oder gleichwertig	X ¹³²	

¹²² gilt nicht für Fahrzeugtyp **KB**

¹²³ gilt nicht für Fahrzeugtyp **DDn**

¹²⁴ gilt nicht für Fahrzeugtyp **KB**

¹²⁵ gilt nicht für Fahrzeugtyp **KB**

¹²⁶ gilt nicht für Fahrzeugtyp **KB**

¹²⁷ gilt nicht für Fahrzeugtyp **NBn**

¹²⁸ gilt nicht für Fahrzeugtyp **NBn**

¹²⁹ gilt nur für Fahrzeugtyp **NBn**

¹³⁰ gilt nicht für Fahrzeugtyp **KB**

¹³¹ gilt nicht für Fahrzeugtyp **KB**

Nr.	Ausstattungskriterien und Mindestanforderungen Fahrzeuge	Kategorie 1	Kategorie 2
1.2.4.	Fahrgastkomfort- und Sicherheit (Fortsetzung)		
	Fußboden, Seitenwände, Decken¹³³		
	Bodenbelag: Gerflor Tarabus Gaya Wood NT 6057 Everglades oder gleichwertig; Seitenwandverkleidung in Nadelfilz dunkelgrau; Decken- und Dachwauten in heller Farbe	X ¹³⁴	
	Sondernutzungsflächen¹³⁵		
	Ausgewiesene Sondernutzungsfläche für 1 Rollstuhl, mit Einstiegshilfe für Rollstühle/Kinderwagen/Fahrräder nach VDV-Richtlinie 230/231.	X ¹³⁶	X
	Für Maxibusse, Standardbusse und Gelenkbusse gilt zusätzlich: Sondernutzungsfläche: Mindestlänge 2000 mm und mindestens 4 Klappsitze. Für Doppelstockbusse gilt zusätzlich: Sondernutzungsfläche: Mindestlänge 2000 mm und mindestens 2 Klappsitze.	X	
	Für Midibusse, Maxibusse, Standardbusse und Gelenkbusse gilt: Anlehnpolster, Fabrikat Compin oder gleichwertig, an Seitenwand im Stehbereich, mit Polsterstoff wie Fahrgastsitze bezogen	X	
	Ausgewiesene Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste	X	X
	Kontrastreiche Farbgestaltung oder Farbmarkierung von orientierungsrelevanten Einrichtungs-elementen des Innenraums		X

¹³² gilt nicht für Fahrzeugtyp **KB**

¹³³ gilt nicht für Fahrzeugtyp **KB**

¹³⁴ gilt nicht für Fahrzeugtyp **KB**

¹³⁵ gilt nicht für Fahrzeugtyp **KB**

¹³⁶ Bei Fahrzeugtyp **GBn** und **DDn**: 2 Rollstuhlplätze

Nr.	Ausstattungskriterien und Mindestanforderungen Fahrzeuge	Kategorie 1	Kategorie 2
1.2.4.	Fahrgastkomfort- und Sicherheit (Fortsetzung)		
	Sicherheit		
	Ausreichende Innenraumbeleuchtung, der Türbereich ist bei geöffneten Türen zusätzlich auszuleuchten.	X	X
	Gilt nur Fahrzeugtyp GBn : Im Drehkranz blaue LED-Beleuchtung. Diese blauen LEDs sind über die Innenbeleuchtung ein- und auszuschalten. Die blauen LEDs müssen auch bei Lichtstromabsenkung in Betrieb sein. Eine separate Schaltung der blauen LEDs ist nicht gestattet. Eine Nachtbeleuchtung (wie Reisebus) ist nicht vorzusehen.	X	
	Außenbeleuchtung für alle Türen	X ¹³⁷	
	Wegfahrsperr (Türsicherung)	X ¹³⁸	X
	Längs des Ganges ist mindestens eine horizontale Haltestange in Deckennähe anzubringen (bei Low-Entry-Fahrzeugen nur im Niederflur-Bereich).	X ¹³⁹	X
	Senkrechte Haltestangen an den Türen in taktiler Struktur	X ¹⁴⁰	
	Farbe der Haltestangen: RAL 1028, bei Fahrzeugtyp DDn abweichend: silber/Edelstahl	X ¹⁴¹	
	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 ¹⁴²	X
	Fensterschutzstange im Bereich der Sondernutzungsfläche	X ¹⁴³	X
	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 ¹⁴⁴	X

¹³⁷ gilt nicht für Fahrzeugtyp **KB**

¹³⁸ gilt nicht für Fahrzeugtyp **KB**

¹³⁹ gilt nicht für Fahrzeugtyp **KB**

¹⁴⁰ gilt nicht für Fahrzeugtyp **KB** und **DDn**

¹⁴¹ gilt nicht für Fahrzeugtyp **KB**

¹⁴² gilt nicht für Fahrzeugtyp **KB**

¹⁴³ gilt nicht für Fahrzeugtyp **KB**

Nr.	Ausstattungskriterien und Mindestanforderungen Fahrzeuge	Kategorie 1	Kategorie 2
1.2.4.	Fahrgastkomfort- und Sicherheit (Fortsetzung)		
	Heizung, Lüftung, Klimatisierung		
	Heizung (Fahrgastraum und Fahrerplatz)	X	X
	Klimaanlage (Fahrgastraum und Fahrerplatz), die folgende Vorgaben erfüllt: Temperatur- und Regelungsvorgaben bei Heiz- und Kühlbetrieb gemäß ¹⁴⁵ VDV-Schrift 236, gleichmäßige Temperaturverteilung im Bus (vorne-mitte-hinten)	X	X
	Ausreichende Belüftung von Fahrgastraum und Fahrerplatz, auch bei Ausfall der Klimaanlage	X	X
1.2.5.	Fahrgastinformation im Fahrzeug¹⁴⁶		
	Visuelle Fahrgastinformation: TFT-Stretchmonitor 29" (Querformat; Sichtbereich mindestens 698 mm x 222 mm) mit LED-Hintergrundbeleuchtung; bei Fahrzeugtyp GBn zweiter im TFT im hinteren Wagenteil; bei Fahrzeugtyp DDn zweiter TFT im oberen Wagenteil. Fabrikat LAWO oder gleichwertig. Fabrikat und Typ sind vom Auftragnehmer vor der Fahrzeugbeschaffung anzugeben und vom Auftraggeber genehmigen zu lassen. Auflösung 1920 x 610 Pixel. Inhalte und Layout der Fahrgastinformation sind gemäß der Anlage „Fahrgastinformation im Fahrzeug“ umzusetzen.	X	X
	Akustische Haltestellen- und Umsteigeansage über Bordrechner	X	X
	Bordmikrofon für Ansagen an die Fahrgäste im Wageninneren	X	X
	Bereitstellung und Anbringung von zwei Plakaträhmen DIN-A2 hoch für Marketingaktionen des VRM	X	X
	Bereitstellung und Anbringung von zwei Dispensern im Format DIN-lang (hoch) für Marketingaktionen des VRM	X	

¹⁴⁴ gilt nicht für Fahrzeugtyp **KB**
¹⁴⁵ gilt nicht für Fahrzeugtyp **KB**
¹⁴⁶ gilt nicht für Fahrzeugtyp **KB**

Nr.	Ausstattungskriterien und Mindestanforderungen Fahrzeuge	Kategorie 1	Kategorie 2
1.2.6.	Fahrgastinformation am Fahrzeug		
	Linienbeschilderung außen, (frei programmierbar und alphanumerisch) als elektronische Vollmatrixanzeige, Schriftfarbe weiß: Fahrzeugfront: Linienbezeichnung, Fahrtziel Einstiegsseite: Linienbezeichnung, Linienverlauf Fahrzeugheck: Linienbezeichnung, Fahrtziel ¹⁴⁷	X ¹⁴⁸	
	Linienbeschilderung außen (frei programmierbar und alphanumerisch) als elektronische Vollmatrixanzeige: Fahrzeugfront: Linienbezeichnung, Fahrtziel Einstiegsseite: Linienbezeichnung, Linienverlauf Fahrzeugheck: Linienbezeichnung		X
	Gilt nur für Fahrzeugtyp KB : Linienbeschilderung außen, an der Frontseite (Linienbezeichnung, Fahrtziel)	X	
	Das VRM-Logo ist am Fahrzeug gut sichtbar an der Front anzubringen.	X ¹⁴⁹	
	Der Inhalt der Linienbeschilderung ist gemäß der Anlage „Vorgaben zur Fahrgastinformation“ umzusetzen.	X	X
	Funkgerät (Sprechfunk, Bündelfunk, Mobiltelefon, Bordrechner o.ä.) zur Kommunikation zwischen Fahrpersonal und Betriebsleitung	X	X
	Verkaufsbereiter elektronischer Fahrkartendrucker/Bordrechner	X	X
1.2.7.	Fahrzeugaußendesign		
	Das Fahrzeugaußendesign ist gemäß Vorgaben im Rahmen der entsprechenden Vergabeverfahren umzusetzen.	X ¹⁵⁰	

¹⁴⁷ bei Fahrzeugtyp **DDn**: nur Linienbezeichnung

¹⁴⁸ gilt nicht für Fahrzeugtyp **KB**

¹⁴⁹ gilt nicht für Fahrzeugtyp **KB**

¹⁵⁰ gilt nicht für Fahrzeugtyp **KB und NBn**

Nr.	Ausstattungskriterien und Mindestanforderungen Fahrzeuge	Katego- rie 1	Katego- rie 2
1.2.8.	Bordrechner/Fahrkartenverkaufsgerät		
	<p>Bordrechner zur Lieferung von Echtzeitdaten und LSA-Beeinflussung¹⁵¹.</p> <p>Für die LSA-Beeinflussung im Stadtgebiet Koblenz gilt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das Verkehrsunternehmen rüstet seine Fahrzeuge zur Sicherung und kontinuierlichen Überwachung der Leistung mit einem rechnergestützten Betriebsleitsystem/ITCS zur Integration in ein intermodales RBL-/ ITCS-System u. a. zur Ansteuerung der ÖPNV-Bevorrechtigung an einzelnen Lichtsignalanlagen (LSA) aus. Dieses hat die vorhandene, von der Stadt Koblenz eingerichtete Lichtsignalbeeinflussung zu versorgen. - Die einzelnen LSA werden durch die Aussendung von auswertbaren Funk-Datentelegrammen gemäß VDV-Norm R09.16 beeinflusst; die Frequenz im 2 m-Band wird durch die Stadt Koblenz mitgeteilt. - Das Verkehrsunternehmen muss in der Lage sein, die Technik, die Busvorrangspuren und LSA-Beeinflussung in Anspruch nimmt, im alltäglichen Linienbetrieb anzuwenden. - Die Anforderungskriterien und die Telegrammformate an den einzelnen LSA sind vom Auftragnehmer beim Systemhersteller der LSA anzufordern. Ansprechpartner werden seitens der Stadt Koblenz mitgeteilt.¹⁵² - Das Verkehrsunternehmen hat für die Ersteinrichtung und den laufenden Betrieb geschultes Fachpersonal vorzuhalten und während des Betriebes regelmäßige und kontinuierliche Qualitätskontrollen durchzuführen. 	X ¹⁵³	X

¹⁵¹ LSA-Beeinflussung nur auf ausgewählten Relationen im Stadtgebiet Koblenz

¹⁵² Kontaktinformation unter: <https://www.koblenz.de/nvp>

¹⁵³ gilt nicht für Fahrzeugtyp **KB**

Nr.	Ausstattungskriterien und Mindestanforderungen Fahrzeuge	Kategorie 1	Kategorie 2
1.2.9.	WiFi (WLAN) / USB-Steckdosen		
	<p>WLAN-Betrieb durch den Aufgabenträger:</p> <p>Den Fahrgästen wird in den Fahrzeugen jeweils ein WLAN zur Verfügung gestellt. Die erforderliche Technik wird vom Aufgabenträger bzw. einem von diesem benannten Dritten zur Verfügung gestellt, eingebaut und betrieben. Hierbei wird zur Gewinnung von Telemetriedaten bezüglich der Netzabdeckung ein GPS-Modul installiert. Die Telemetriedaten werden vom Auftraggeber ausgewertet.</p> <p>Für den Ein- und Ausbau der technischen Geräte sind ggf. bauliche Veränderungen an den Fahrzeugen notwendig (z.B. Öffnungen für Kabel, Bohrungen für die Komponentenbefestigung usw.). Das Verkehrsunternehmen erklärt sich mit dem strukturellen Eingriff durch den Ein- und Ausbau der technischen Geräte in sein Fahrzeug einverstanden und verzichtet gegenüber dem Aufgabenträger oder einem von diesem beauftragten Dritten auf Ansprüche bezüglich der erforderlichen Veränderungen an seinem Fahrzeug; Ansprüche wegen Rechtsverletzungen auf Grund eines fehlerhaften Einbaus bleiben unberührt.</p> <p>Fahrzeuge, die über ein vom Aufgabenträger gestelltes WLAN verfügen, sind im Rahmen eines Verkehrsvertrags entsprechenden Verkehr einzusetzen.</p>	X ¹⁵⁴	
	Bei Neufahrzeugen: die Fahrzeuge müssen ab Werk über eine Verkabelung vom IBIS-Bus zum WLAN-Router verfügen	X ¹⁵⁵	
	Doppel-USB-Ladesteckdose für jeden Doppelsitz an der Seitenwand oder gut erreichbar und sichtbar unmittelbar unter der Sitzfläche sowie an der Mehrzweckfläche, Leistungsabgabe mindestens 400 mA je Ladesteckdose	X ¹⁵⁶	

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 entfernbare Schmierereien des Vortags sind

¹⁵⁴ gilt nicht für Fahrzeugtyp **KB**

¹⁵⁵ gilt nicht für Fahrzeugtyp **KB**

¹⁵⁶ gilt nicht für Fahrzeugtyp **KB**

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, Schmiereflecken, 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 (Muster siehe Anlage):

- 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, Anschlusssicherung). 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 der betroffenen Linie oder in einem Linienbündel auszuschließen.
- Beschwerden, die beim Aufgabenträger eingehen, werden zur Bearbeitung an das Verkehrsunternehmen innerhalb von drei Arbeitstagen weitergeleitet. 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 Fundaschen, 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 Beitrag erzeugt und über den Twitter-(X-)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 und Zielangabe(n) gemäß VRM-Vorgabe
- aktuelles VRM-Logo
- für jede Linie und Richtung eine Aushangmöglichkeit des Fahrplans in DIN-A3 hoch¹⁵⁷
- Aushangmöglichkeit für ein VRM-Werbeplakat DIN-A3 hoch. Dieses kann zeitweise zur Information über Fahrplanänderungen, Umleitungen, etc. genutzt werden
- Im Stadtgebiet Koblenz: Aushangmöglichkeit für einen VRM-Liniennetzplan DIN-A3 hoch.

Das Verkehrsunternehmen, das die Linien des Stadtverkehrs Koblenz betreibt, ist für die ordnungsgemäße Beschilderung aller Haltestellen im Stadtgebiet Koblenz mit Haltestellenbezeichnung, Liniennummer, Linienverlauf und Zielangabe sowie VRM- Logo zuständig. Es gelten die seit Dezember 2020 umgesetzten Standards oder gleichwertige Standards auf Basis des Corporate Design-Konzepts der Stadt Koblenz (Dachmarke „Koblenz verbindet“).

Das Verkehrsunternehmen übernimmt die Ausstattung von temporär eingerichteten Haltestellen (z.B. bei Umleitungen, Baustellen, kurzfristigen behördlichen Anordnungen) mit:

- Haltestellenzeichen nach StVO (Zeichen 224) und VwV-StVO
- für jede Linie u. Richtung eine Aushangmöglichkeit des Fahrplans in DIN-A3 hoch.

¹⁵⁷ Die Aushangmöglichkeit in DIN A3 hoch kann für die Linien des Stadtverkehr Koblenz alternativ auch für zwei Aushänge in DIN A4 quer – bei gleichwertiger Lesbarkeit der wesentlichen Informationen – genutzt werden.

Jedes im Stadtgebiet Koblenz tätige Verkehrsunternehmen ist für das Aushängen der jeweils aktuellen Haltestellenfahrpläne und Fahrplanänderungen sowie – sofern noch nicht vor Ort vorhanden – VRM-Liniennetzpläne und -Werbeplakate selbst zuständig. Es hat dafür Sorge zu tragen, dass bei Fahrplanänderungen die Aushänge bis zum Inkrafttreten des neuen Fahrplanes ausgewechselt werden. Sofern die Fahrplanaushänge dem Verkehrsunternehmen von der VRM GmbH als PDF-Datei zur Verfügung gestellt werden, sind ausschließlich diese zu verwenden, 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.

Für die Reihenfolge der Liniennummern bei der Befüllung der Fahrplanaushangkästen gelten die Grundregeln gem. der Anlage „Informationsaushang an Haltestellen“.

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 Anschlussicherung 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 Anschlussicherung 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, Linienerlaufspläne, 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 0,5 % des im Vorjahr für das Einnahmenaufteilungsverfahren festgestellten bzw. testierten Fahrausweiserlöses, mindestens jedoch 5.000,00 €.

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 Übergangs-

tarife 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 Einnahmeverfahren 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 Einnahmeverteilung betraute Stelle für die Nutzung zur Einnahmeverteilung frei. Die VRM GmbH, die Aufgabenträger und die mit der Einnahmeverteilung betraute Stelle sind verpflichtet, diese Informationen vertraulich zu behandeln.

Die nachfolgend aufgeführten Anlagen zu Anhang C werden als separates Dokument zusammengefasst und dann unter <https://www.koblenz.de/nvp> veröffentlicht.

Anlagendokument zu Anhang C

Fahrgastinformation im Fahrzeug*

VRM-Vorgaben zur Fahrgastinformation*

Informationsaushang an Haltestellen*

Fahrkartenvertrieb

Fahrkartenprüfungen

VRM-Einnahmeverteilung (Verkaufsdatenmeldungen)

Onboarding-Leitfaden v1.4 (eTicket Deutschland)

* Für das Linienbündel Stadtverkehr Koblenz sind Abweichungen gem. Vorgabe des NVP Koblenz zulässig.

Anhang D **Stellungnahmen aus der Anhörung**

Für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2025 für die Stadt Koblenz wurde gemäß § 12 Abs. 2 i. V. m. § 11 Abs. 5 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. Der Anhörungsentwurf selbst konnte als PDF-Dokument von der Website der Stadt Koblenz heruntergeladen werden. Der Anhörungszeitraum wurde vom 04. Juni 2025 bis 09. Juli 2025 festgelegt.

Folgende Stellen und Organisationen wurden um Stellungnahme gebeten:

- Stadtratsfraktionen
- Ortsbeiräte
- Seniorenbeirat der Stadt Koblenz
- Jugendrat Koblenz
- Behindertenbeauftragte Stadt Koblenz
- Der Kreis – Club Behinderter und ihrer Freunde e. V.
- Blinden- und Sehbehindertenverein für Koblenz und Umgebung e. V.
- Mitglieder des Fahrgastbeirates
- Lokale Agenda 21 – Arbeitsgruppe Verkehr
- Ökostadt Koblenz e. V.
- Koblenz Stadtmarketing GmbH
- Koblenz-Touristik
- VCD Kreisverband Mittelrhein e. V.
- ADFC Kreisverband Koblenz/Untermosel
- BUND Regionalbüro Koblenz
- Zweckverband SPNV Nord
- Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH
- Landesbetrieb Mobilität
- koveb
- DB Regio AG Mitte
- DB Regio Bus Mitte/Scherer Reisen
- DB Regio Bus Rhein-Mosel
- Dillschnitter GmbH & Co. KG
- FriBus
- Griesar Reisen GmbH
- KVG Zickenheiner GmbH
- National Express Rail GmbH
- Trans Regio Deutsche Regionalbahn GmbH
- Verkehrsbetrieb Rhein-Eifel-Mosel GmbH
- Verkehrsbetrieb Rhein-Westerwald GmbH
- VIAS GmbH
- VLEXX GmbH
- Kreisverwaltung Mayen-Koblenz
- Kreisverwaltung Neuwied
- Kreisverwaltung Rhein-Hunsrück-Kreis
- Kreisverwaltung Rhein-Lahn-Kreis
- Kreisverwaltung Westerwaldkreis
- Planungsgemeinschaft Mittelrhein Westerwald
- Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord

- IHK Koblenz
- Einzelhandelsverband Mittelrhein-Rhein Hessen-Pfalz e. V.
- SVG Rheinland e. V.
- ADAC Mittelrhein
- ver.di Bezirk Mittelrhein
- dbb Bezirksverband Koblenz
- Komba RLP
- Universität Koblenz
- AStA Universität Koblenz
- Hochschule Koblenz
- AStA Hochschule Koblenz

Nachfolgende Rückmeldungen sind fristgemäß eingegangen:

- Privatpersonen
- Kreisverwaltung Neuwied
- Kreisverwaltung Mayen-Koblenz
- Kreisverwaltung des Rhein-Lahn-Kreises
- Universität Koblenz
- Initiative „Verkehrswende Koblenz“
- Wählergruppe Schängel e.V.
- IHK Koblenz
- Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH
- Behindertenbeauftragte Stadt Koblenz
- Ortsring-Vereinigung Koblenz-Ehrenbreitstein e.V.
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. Kreisverband Koblenz / Untermosel
- Sozialverband VdK Rheinland-Pfalz e.V.
- Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord
- Verkehrsclub Deutschland Kreisverband Mittelrhein e.V.
- Koveb (Rückmeldung zur Stellungnahme ist im Rahmen der Abstimmungen gem. Kap. 1.4.3 erfolgt)

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

1. Universität Koblenz, der Präsident, vom 08.07.2025		
Anmerkung/Stellungnahme		Kommentar der Stadt Koblenz
1.1	Anbindung der Universität von der Kart-hause wird bemängelt, da Studierende zum Teil für Lehrveranstaltungen zwischen den Hochschul-Standorten wechseln müssen.	Es soll der Einsatz von direkten E-Wagen zwischen Hochschule und Universität zu den relevanten Zeitlagen mit regelmäßigem Bedarf (nach Anforderung der Bildungseinrichtungen) geprüft werden.
1.2	Universität ist aus den rechtsrheinischen Stadtteilen (Asterstein, Horchheim) nicht gut zu erreichen.	Von Asterstein und Pfaffendorfer Höhe besteht eine Direktverbindung mit der Linie 5. Aus Horchheim kann am Hauptbahnhof u. a. zur Linie 4/14 umgestiegen werden.

		Möglichkeiten für die Ergänzung oder Beschleunigung der Verbindungen werden mittelfristig geprüft.
1.3	Taktung direkter Verbindungen von Rübenach ist zu gering – nur stündlich, ansonsten ist ein Umstieg erforderlich.	Die Umsteigeverbindungen von Rübenach zur Uni zwischen Linien 350 und 4 bzw. 35 ermöglichen zusammen mit der direkten Linie 14 mindestens vier Fahrtmöglichkeiten pro Stunde.
2. Initiative „Verkehrswende Koblenz“, vom 07.07.2025		
Anmerkung/Stellungnahme		Kommentar der Stadt Koblenz
2.1	Es ist nicht überzeugend dargestellt, mit welchen Maßnahmen und mit Hilfe welchen Monitorings bis zum Jahr 2030 das Nachhaltigkeitsszenario aus dem „Verkehrsentwicklungsplan Koblenz 2030“ erreicht werden wird.	Die Studie „Mobilität in Deutschland“ (Jahre 2017 und 2023) zeigt eine gute Entwicklung des Koblenzer ÖPNV in Richtung auf das Nachhaltigkeitsszenario des VEP! Der ÖPNV allein kann dieses Ziel allerdings nicht erreichen; es bedarf ebenfalls Maßnahmen bei anderen Verkehrsträgern, etwa Radverkehr und motorisierter Individualverkehr.
2.2	In den Maßnahmen fehlt die konsequente Elektrifizierung der Fahrzeugflotte.	Der Prozess zur Umstellung der Fahrzeugflotte auf emissionsfreie Antriebe wird mittels Prüfauftrag (s. Kap. 5.5.9) zum Start der konkreten Vorbereitungen angestoßen. Die Umstellung soll ab 2030 und in den Folgejahren umgesetzt werden.
2.3	Es fehlt eine Prüfung zur perspektivischen Wiederaufnahme der derzeit stillgelegten Bahnstrecke bis zum Bahnhof Bassenheim.	Die Prüfung zur perspektivischen Wiederaufnahme des SPNV auf der derzeit stillgelegten Bahnstrecke zwischen Lützel, Rübenach und Bassenheim erfolgt aktuell durch das Land bzw. den SPNV-Nord. Die Stadt Koblenz wird an dieser Prüfung beteiligt und betreibt Ihrerseits planerische Überlegungen zur künftigen Ausgestaltung des lokalen Busnetzes in diesem Zusammenhang => Prüfauftrag (s. Kap. 5.5.6).
2.4	Aufgrund der besonders schwach ausgeprägten Motorisierung der Stadtteile Neuendorf und Lützel gilt es aus Perspektive einer sozialen Klimapolitik diese Stadtteile im Ausbau von Frequenz und Liniennetz besonders zu priorisieren, um Mobilitätsarmut und lange Fahrzeiten für die ansässige Bevölkerung zu vermeiden.	Für die Stadtteile Neuendorf und Lützel soll die Priorisierung des Ausbaus von Frequenz und Liniennetz im Busverkehr geprüft werden, insbesondere durch Aufbau und Stärkung tangentialer ÖPNV-Verbindungen, die gleichzeitig auch die bestehenden Buslinien in Richtung Stadtzentrum entlasten können. Dies soll im Einklang mit entsprechenden Handlungsempfehlungen des VEP Koblenz

		2030 erfolgen => Prüfauftrag (s. u. a. Kap. 5.5.2).
2.5	Es fehlt eine Potenzialanalyse des derzeitigen Liniensystems und eine Prüfung des Bedarfs von weiteren Beförderungsmöglichkeiten, wie etwa die Wiederaufnahme des Betriebs von Straßenbahnen.	Die vorhandene Potenzialanalyse mittels Darstellung der Nutzungsstruktur und Auswertung der Kundenbefragung soll entsprechend der Auslegungsleitlinien zu Verordnung (EG) 1370/2007 (EU-Amtsblatt Nr. 2023/C 222/01; hier: Bedarfsanalyse) im Vorfeld der nächsten Vergabe mit Aktualisierung des NVP vertieft werden. Die Prüfung des Bedarfs weiterer Beförderungsmöglichkeiten, etwa ein Straßenbahnbetrieb, ist derzeit im Rahmen der Verkehrsentwicklungsstrategie (VEP Koblenz 2030) nicht vorgesehen.
2.6	Aufgrund der steigenden Zahl an PKW in Koblenz braucht es eine Angebotsstrategie, die dem MIV wirksam Marktanteile abnehmen kann.	Eine Angebotsstrategie existiert seit 2015 und zeigt gemäß der MiD-Studie 2023 in Koblenz bereits Erfolg; die Fortschreibung der Strategie für die Vertragslaufzeit des ÖPNV nach 2030 ist in Vorbereitung (Prüfaufträge).
2.7	Die geringe Zufriedenheit mit der Preisgestaltung erfordert Maßnahmen zur Reduzierung der Preise.	Zuständig für die Preisgestaltung sind der VRM und der Mehrheit seiner Gesellschafter (u. a. der Stadt Koblenz). Die Stadt Koblenz hat im Rahmen des eigenen Handlungsspielraums bei der Preisgestaltung die Preise für Netzfahrscheine (z. B. Tagedticket Netz Koblenz) bereits 2021 und <u>nochmals</u> zum Jahresbeginn 2025 gegenüber den über dem Regeltarif im VRM-Gebiet deutlich reduziert.
2.8	Es bedarf weiterer Maßnahmen zur Ermöglichung zuverlässiger Fahrradmitnahme. Menschen mit Beeinträchtigung und Kinderwägen sind dabei jedoch bevorzugt zu transportieren.	Die Fahrradmitnahme erfolgt nach den Regeln der VRM-Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen. Seit Juli 2024 ist die Stadt Koblenz in das Netz der „Radbusse in Rheinland-Pfalz“ einbezogen. Die Radbus-Linie 466 verkehrt zwischen Koblenz und dem Hohen Westerwald, je 4x täglich an Samstagen, Sonn- und Feiertagen während der Saison (i. d. R. 01.04. bis

		01.11.). Die Linie verfügt über einen Fahrradanhänger mit 20 Stellplätzen inkl. Elektrorädern (Reservierung über radbusse.de).
2.9	Es fehlen Maßnahmen zur Stärkung der Attraktivität des Berufs im Fahrdienst, wie etwa eine Anhebung des Lohnniveaus und Verbesserung der Arbeitsbedingungen. Dies hätte auch positive Auswirkungen auf die Servicequalität und Fahrgastzufriedenheit.	Entsprechend der gesetzlichen Anforderung (LTTG) ist Tariftreue im NVP der Stadt Koblenz festgelegt. Das städtische Verkehrsunternehmen koveb gewährt seinem Personal neben der Tarifanwendung weitere Leistungen und Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen im Fahrdienst.
2.10	Es fehlen Angaben und Ziele zu regelhaftem Fahrsicherheitstraining für Fahrpersonal mit besonderem Fokus auf die Sicherheit von Verkehrsteilnehmenden, die z. B. zu Fuß gehen oder mit dem Fahrrad fahren.	Fahrsicherheitsmaßnahmen und Unterweisungen des Fahrpersonals im Stadtbusverkehr Koblenz (koveb) werden regelmäßig und bei Bedarf durchgeführt.
2.11	Die konsequente Umsetzung des „Verkehrsentwicklungsplans Koblenz 2030“ ist aus den aufgeführten Maßnahmen heraus nicht ersichtlich.	Die Maßnahmen und Handlungsempfehlungen des VEP Koblenz 2030 wurden seit Ende 2020 schrittweise umgesetzt. Noch ausstehende Maßnahmen des VEP betreffend den straßengebundenen ÖPNV werden zur Prüfung der konkreten Ausgestaltung und Umsetzung im folgenden Vertragszeitraum nach 2030 vorgemerkt => Prüfaufträge (s. u. a. Kap. 5.5.10).
3. Wählergruppe Schängel e.V., vom 02.07.2025		
Anmerkung/Stellungnahme		Kommentar der Stadt Koblenz
3.1	Derzeitiger Linienverlauf der Linie 6 soll nach Fertigstellung der Baustelle („untere Rampe“ – Pfaffendorfer Brücke) beibehalten werden, eine Prüfung ist erwünscht.	Die Linie 6 wird zurzeit aufgrund der Baumaßnahme Neubau Pfaffendorfer Brücke über Ehrenbreitstein umgeleitet. Nach dem Ende der Baustelle soll die Linie 6 entsprechend ihrer Funktion als Hauptlinie für den Zentrums-orientierten Verkehr auf dem ursprünglichen Weg geführt werden. Ungeachtet dessen soll die Verbindung zwischen Pfaffendorf und Ehrenbreitstein, derzeit mit Linie 26, mindestens auf dem bestehenden Niveau erhalten bleiben. Möglichkeiten zur Stärkung von Tangentialverbindungen (als Direktverbindung oder ab-

		gestimmtem Umstieg) werden darüber hinaus zur mittelfristigen Umsetzung geprüft => Prüfauftrag (s. Kap. 5.5.4).
4. Kreisverwaltung Neuwied, vom 02.07.2025		
Anmerkung/Stellungnahme		Kommentar der Stadt Koblenz
4.1	Keine weiteren Bedenken/Anmerkungen	Kenntnisnahme
5. Privatperson, vom 11.06.2025		
Anmerkung/Stellungnahme		Kommentar der Stadt Koblenz
5.1	Kein Hinweis auf geplante Bahnhaltestelle „Verwaltungszentrum“, soll als perspektivische Option in NVP übernommen werden. Busanbindung soll geprüft werden.	Der Hinweis auf die geplante Bahnhaltestelle in Koblenz-Rauental und die diesbzgl. Prüfung der Busverknüpfung werden aufgenommen => Prüfauftrag (s. Kap. 5.5.5).
5.2	Umbenennung der Bushaltestelle „Balduinbrücke“ in „Balduinbrücke/Bahnhof Lützel“ soll geprüft werden.	Prüfung wird für Ende 2028 (nach Fertigstellung der Generalsanierung Linke Rheinstrecke und geplantem Ausbau der Zugänge des Bahnhofs Lützel) vorgemerkt.
6. Privatperson, vom 06.06.2025		
Anmerkung/Stellungnahme		Kommentar der Stadt Koblenz
6.1	Direkte Verbindung nach Mülheim-Kärlich Industriegebiet ohne Umstieg wünschenswert.	Die Verbindung liegt in der Federführung des Landkreises Mayen-Koblenz; sie ist zzt. über regelmäßige Anschlüsse zwischen den Linien 330 und 331 an der Haltestelle „Jakob-Hasslacher-Straße“ gewährleistet. Die Prüfung einer Direktverbindung zur mittelfristigen Umsetzung wird angeregt => Prüfauftrag (s. Kap. 5.5.8).
7. IHK Koblenz, vom 04.07.2025		
Anmerkung/Stellungnahme		Kommentar der Stadt Koblenz
7.1	Keine weiteren Anregungen	Kenntnisnahme
8. Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH, vom 07.07.2025		
Anmerkung/Stellungnahme		Kommentar der Stadt Koblenz
8.1	In Festlegung 26 kann Buchstabe e) entfallen, wurde bereits umgesetzt.	Wird geändert.

8.2	Die Forderung nach Bereitstellung von Fahrgastzählsystemen (AFZS) in Regionalbuslinien soll in eine Empfehlung geändert werden (Ziffer 3.6.1 Festlegung 15) – Ausgestaltung von Erhebungen sind Angelegenheit des jeweiligen finanzierenden Auftraggebers.	Die Forderung wird in eine Empfehlung geändert (vorbehaltlich weitergehender Anforderungen des Landes Rheinland-Pfalz nach rechtskräftigem Beschluss des LNVP).
8.3	Verlängerung einer Buslinie von der Horchheimer Höhe zum Bahnhof Niederlahnstein soll geprüft werden; Zugehörigkeit des Linienbündels offenhalten.	Die Verlängerung einer Linie zwischen Horchheimer Höhe und Bahnhof Niederlahnstein wird geprüft => Prüfauftrag (s. Kap. 5.5.8).
9. Kreisverwaltung Mayen-Koblenz, vom 04.07.2025		
Anmerkung/Stellungnahme		Kommentar der Stadt Koblenz
9.1	In Festlegung 26 kann Buchstabe e) entfallen, wurde bereits umgesetzt.	Wird geändert.
9.2	Die Forderung nach Bereitstellung von Fahrgastzählsystemen (AFZS) in Regionalbuslinien soll in eine Empfehlung geändert werden (Ziffer 3.6.1 Festlegung 15) – Ausgestaltung von Erhebungen sind Angelegenheit des jeweiligen finanzierenden Auftraggebers.	Die Forderung wird in eine Empfehlung geändert (vorbehaltlich weitergehender Anforderungen des Landes Rheinland-Pfalz nach rechtskräftigem Beschluss des LNVP).
10. Behindertenbeauftragte Stadt Koblenz, vom 04.06.2025		
Anmerkung/Stellungnahme		Kommentar der Stadt Koblenz
10.1	Die geplante neue Ausstattung der Busse in Bezug wird auf visuelle und barrierefreie Aspekte kritisiert. Das neue Konzept ist großer Rückschritt bei Inklusion von Menschen mit Behinderung. Verstoß innerhalb vorgeschriebener DIN-Normen wird gesehen, kritische Auseinandersetzung gewünscht.	Seitens der Stadt Koblenz sind keine wesentlichen Änderungen an Ausstattung und Design der <u>im Stadtverkehr eingesetzten Busse</u> vorgesehen. Der seit 2020 realisierte Ausstattungsrahmen soll mit diesem NVP bestätigt und fortgeführt werden.
11. Ortsring-Vereinigung Koblenz-Ehrenbreitstein e.V., vom 05.07.2025		
Anmerkung/Stellungnahme		Kommentar der Stadt Koblenz
11.1	Derzeitiger Linienverlauf der Linie 6 soll nach Fertigstellung der Baustelle („untere Rampe“ – Pfaffendorfer Brücke) beibehalten werden, eine Prüfung ist erwünscht.	Die Linie 6 wird zurzeit aufgrund der Baumaßnahme Neubau Pfaffendorfer Brücke über Ehrenbreitstein umgeleitet. Nach dem Ende der Baustelle soll die Linie 6 entsprechend ihrer Funktion als Hauptlinie für den

		<p>Zentrums-orientierten Verkehr auf dem ursprünglichen Weg geführt werden.</p> <p>Ungeachtet dessen soll die Verbindung zwischen Pfaffendorf und Ehrenbreitstein, derzeit mit Linie 26, mindestens auf dem bestehenden Niveau erhalten bleiben.</p> <p>Möglichkeiten zur Stärkung von Tangentialverbindungen (als Direktverbindung oder abgestimmtem Umstieg) werden darüber hinaus zur mittelfristigen Umsetzung geprüft => Prüfauftrag (s. Kap. 5.5.4).</p>
<p>12. Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. Kreisverband Koblenz / Untermosel, vom 08.07.2025</p>		
<p>Anmerkung/Stellungnahme</p>		<p>Kommentar der Stadt Koblenz</p>
12.1	<p>Wird die Überlegung der Reaktivierung der Bahnstrecke Richtung Rübenach/Bassenheim in Richtung GVZ/Amazon, im NVP berücksichtigt?</p>	<p>Die Prüfung zur perspektivischen Wiederaufnahme des SPNV auf der derzeit stillgelegten Bahnstrecke zwischen Lützel, Rübenach und Bassenheim erfolgt aktuell durch das Land bzw. den SPNV-Nord.</p> <p>Die Stadt Koblenz wird an dieser Prüfung beteiligt und betreibt Ihrerseits planerische Überlegungen zur künftigen Ausgestaltung des lokalen Busnetzes in diesem Zusammenhang => Prüfauftrag (s. Kap. 5.5.6).</p>
12.2	<p>Arbeitgeber des öffentlichen Bereiches sollen in die Liste der Top-Arbeitgeber eingefügt werden.</p>	<p>Es liegen derzeit keine statistischen Daten zu Arbeitsplatzzahlen der Arbeitgeber des öffentlichen Bereichs vor. Die Anregung, diese zu erheben, wird durch die Stadtverwaltung aufgenommen und geprüft.</p>
12.3	<p>WLAN-Empfang in den Bussen soll sichergestellt werden, ist momentan instabil.</p>	<p>Die Fahrzeuge sind oder werden im Rahmen der Anforderungen des NVP mit WLAN ausgestattet.</p> <p>Die Qualitätssicherung im laufenden Betrieb ist in den Verkehrsverträgen geregelt.</p>
12.4	<p>Überprüfung der Installation von Dachbegrünung auf Haltestellen.</p>	<p>Neu zu beschaffende Fahrgastunterstände sind zur Ausführung mit Dachbepflanzung seitens des Herstellers geeignet.</p> <p>Die Realisierung der Dachbepflanzung ist nicht in erster Linie eine Maßnahme des NVP.</p>
12.5	<p>Optimierung des Preis- und Tarifsystems als Schlüsselmaßnahme des VEP soll in den NVP 2025 aufgenommen werden.</p>	<p>Zuständig für die Preisgestaltung sind der VRM und der Mehrheit seiner Gesellschafter (u. a. der Stadt Koblenz).</p> <p>Die Stadt Koblenz hat im Rahmen des eigenen Handlungsspielraums bei der Preisgestaltung die Preise für Netzfahrscheine (z. B.</p>

		Tagesticket Netz Koblenz) bereits 2021 und <u>nochmals</u> zum Jahresbeginn 2025 gegenüber den über dem Regeltarif im VRM-Gebiet deutlich reduziert.
12.6	Daten für zukünftige Entwicklung des Modal Split erfragen.	Die Zielwerte Modal Split für 2030 sind im VEP Koblenz abgebildet. Das "Fortschrittsszenario" wird bereits nahezu erreicht. Für das Erreichen des weitergehenden "Nachhaltigkeitsszenarios" sind Verbesserungen beim Radverkehr erforderlich; der Anteil beim Fußverkehr liegt bereits jetzt über den VEP-Zielen.
12.7	Die Fähren und Seilbahn sollen perspektivisch in das Alltagsnetz integriert werden.	Auf der Rheinfähre Ehrenbreitstein (und im Festungsaufzug) wird der VRM-Tarif bereits anerkannt. Die Integration der Seilbahn in den ÖPNV wird zum jetzigen Zeitpunkt nicht verfolgt.
12.8	Bessere Information/Aufklärung für Nutzer bzgl. Fahrradmitnahme gewünscht sowie Schulung der Fahrer. In Bussen ist Platz für mindestens 2 Fahrräder (4 bei Gelenkbussen) im Stehperron vorzusehen. Möglichkeit zur Fahrradmitnahme im Bereich der Sondernutzungsflächen muss vorhanden sein.	Die Fahrradmitnahme erfolgt nach den Regeln der VRM-Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen.
12.9	In Spitzenzeiten soll der Einstieg durch Hintertüren möglich sein (z. B. Schülerverkehr; s. Festlegung 19 h)).	Grundsätzlich gilt VRM-weit der Einstieg vorne im Bus. Bei punktuell hohem Fahrgastaufkommen können die hinteren Türen vom Fahrer ausnahmsweise freigegeben werden.
13. Sozialverband VdK Rheinland-Pfalz e.V., vom 04.07.2025		
Anmerkung/Stellungnahme		Kommentar der Stadt Koblenz
Zu Punkt 3:		
13.1	Unter Punkt 3.1.1 findet sich außer Verweis auf Barrierefreiheit als Ziel gem. § 1 NVG kein Hinweis darauf, dass die Verbesserung der Zugangs- und Nutzungsmöglichkeiten des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Menschen weiterhin angestrebt wird.	Der entsprechende Hinweis findet sich unter Kap. 1.3.2, Tabelle 1. Der Verweis auf das NVG in Kap. 3.1.1 bekräftigt den erstgenannten Hinweis. Die konkreten planerischen Anforderungen und Ausnahmen werden in Kap. 3.5 festgelegt. Die kontinuierliche bauliche und funktionale Umsetzung der Einzelmaßnahmen während des Gültigkeitszeitraums des NVP wird in Kap. 5.4 dargestellt.

13.2	<p>Punkt 3.1.2 sollte ergänzt werden: „Die Raumentwicklung ist gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 7 des Landesplanungsgesetzes (LPIG) so zu gestalten, dass sie den besonderen Möglichkeiten und Bedürfnissen älterer und behinderter Menschen gerecht wird. Durch eine Behinderung kann ein Mensch sowohl in der Mobilität als auch in der Sensorik eingeschränkt sein, welche unterschiedliche Auswirkungen haben würde.“</p>	<p>Der Hinweis wird in Kap. 3.1.2 (Fußnote) ergänzt.</p>
13.3	<p>Punkt 3.1.4 sollte angepasst werden von: „Sicherung der Mobilität der Bevölkerung und Gäste der Stadt Koblenz, unabhängig vom Alter und der Gehfähigkeit sowie der Verfügbarkeit eines eigenen Fahrzeugs.“ zu: „Sicherung der Mobilität der Bevölkerung und Gäste der Stadt Koblenz, unabhängig von Alter, der Mobilität oder Sensorik eingeschränkter Menschen sowie der Verfügbarkeit eines eigenen Fahrzeugs.“</p>	<p>Der Passus in Kap. 3.1.4 wird in dem Sinne überarbeitet.</p>
13.4	<p>Zu Festlegung 1 sollte ergänzt werden: d) Bei zukünftigen Planungen ist die Einhaltung der Barrierefreiheit verpflichtend. Dabei sind insbesondere die Belange älterer und/oder behinderter Menschen zu berücksichtigen, um die Mobilität aller Teilnehmenden zu sichern. Zudem sollte der Ausbau der Barrierefreiheit im zuständigen Gebiet weiterhin aktiv vorangetrieben werden.</p>	<p>Es wird hierbei auf Kap. 3.5, die Festlegung 10 und zugehörigen Erläuterungen verwiesen. Hinweis: Da der ÖPNV im Stadtverkehr Koblenz seit Ende 2020 auf gemeinwirtschaftlicher Basis erbracht wird, besteht eine vertragliche Verpflichtung zum kontinuierlichen Ausbau der Barrierefreiheit im ÖPNV innerhalb der Stadt Koblenz.</p>
13.5	<p>Zur Erläuterung der Festlegung 3 sollte das „Gebot sozialer Belange“ konkretisiert werden, um die Bedürfnisse des Personenkreises älterer und/oder behinderter Menschen stärker zu berücksichtigen.</p>	<p>Der Hinweis ist wichtig und nachvollziehbar. An dieser Stelle des eher allgemein gehaltenen Textabschnitts sollen jedoch nicht einzelne Personengruppen herausgehoben werden, da die stärkere Berücksichtigung eines konkret benannten Personenkreises auch als geringere Wertschätzung anderer Personenkreise mit deren spezifischen Bedürfnissen verstanden werden könnte, was mit dem NVP nicht beabsichtigt wird.</p>
13.6	<p>Zu Festlegung 10 sollten das Wort „grundsätzlich“ sowie die Einschränkung auf bauliche bzw. technische Möglichkeiten gestrichen werden.</p>	<p>Das Wort „grundsätzlich“ wird gestrichen, statt „Möglichkeiten“ werden „Gegebenheiten“ angeführt. Die Grundaussage bleibt somit erhalten.</p>

13.7	Zu Festlegung 11 sollte ergänzt werden, dass die farbliche Gestaltung (kontrastreich) nicht nur mobilitätseingeschränkte Personen, sondern auch für Personen mit eingeschränkter Sensorik unterstützen muss.	Die Festlegung 11 f) wird entsprechend ergänzt.
13.8	Zu Festlegung 12 wird darauf verwiesen, dass Einschränkungen auf „baulichen, technischen und ökonomischen Möglichkeiten“ unzulässig sind, da laut PBefG eine „vollständige Barrierefreiheit“, ohne Einschränkungen gewährleistet sein muss. Punkte c), d) und e) sind nicht als „Sollregelung“ zu formulieren, da dies „unfreiwillig komisch“ klingt. Korrekte Anwendung einschlägiger Normen muss vorausgesetzt werden.	Die korrekte Anwendung der einschlägigen Regelwerke und Ausführung nach dem Stand der Technik sind gewährleistet. Sogenannte „Soll-Bestimmungen“ sind immer zwingend einzuhalten in dem Rahmen, wie es die baulichen und topographischen Gegebenheiten zulassen.
13.9	Wie in Festlegung 17 l) vorhanden sollte in Festlegung 15 b) folgender Inhalt ergänzt werden: „Rücksichtnahme und Hilfestellung bei älteren und/oder behinderten Fahrgästen (z.B. durch weiteren Spiegelstrich).“	Inhaltlich ist dem zuzustimmen. Die Festlegung 15 b) betrifft den regionalen Verkehr aus den umliegenden Landkreisen und muss in den Verkehrsverträgen der jeweiligen benachbarten Aufgabenträger geregelt werden, z. B. durch entsprechende Schulungsmaßnahmen. Seitens der Stadt Koblenz kann hier nur eine entsprechende Empfehlung gegeben werden.
Zu Punkt 5:		
13.10	Zu Punkt 5.4.2: Die „Lage der Haltestelle“ soll höhere Gewichtung erhalten, wenn sich die Haltestelle in der Nähe von Krankenhäusern, Seniorenheimen, Schulen sowie Einkaufszentren befindet. Damit würde die Teilhabe von Personen, die in ihrer Mobilität oder Sensorik eingeschränkt sind, verbessert werden. Hierbei ist nicht nur die Teilhabe älterer Menschen mit Einschränkungen sondern auch Kindern mit Behinderungen, um den Besuch der Regelschule oder Ausbildungsstätten zu ermöglichen. Die Priorisierung der Haltestellen durch den künftigen Landesnahverkehrsplan ist zu beachten. Ggf. droht der Verlust von Fördermitteln, wenn NVP und LNVP unterschiedliche Priorisierungen aufweisen.	Der NVP Koblenz wird nach einem rechtskräftigen Beschluss des LNVP auf unmittelbaren Änderungsbedarf hin überprüft und wo erforderlich, z. B. als Fördervoraussetzung, durch erneuten Stadtratsbeschluss angepasst bzw. ergänzt.

13.11	Grundsätzlich sollte jede Bushaltestelle, unabhängig von ihrer Kategorie, den Maßstäben nach § 8 Abs. 3 PBefG entsprechen und eine vollständige Barrierefreiheit anstreben. Daher sollten auch Haltestellen der Kategorie 5 hinsichtlich Anforderungen an die Barrierefreiheit individuell geprüft werden, selbst wenn es sich um abgelegene oder wenig genutzte Haltestellen handelt.	Die Haltestellen der Kategorie 5 sind im Stadtgebiet nur in geringer Anzahl vorhanden und stets von nachfrageseitig (sehr) geringer Bedeutung. Andernfalls bzw. bei zunehmender Bedeutung erfolgt eine Hochstufung auf Kategorie 4.
13.12	Zu Punkt 5.4.4 wäre ein zusätzlicher Hinweis zu begrüßen, dass der Ausbau barrierefreier Haltestellen zur Befriedigung der Daseinsvorsorge weiterhin vorangetrieben wird.	Dies wird im Rahmen der Aktualisierung des Kapitels berücksichtigt.
14. Privatperson, vom 09.07.2025		
Anmerkung/Stellungnahme		Kommentar der Stadt Koblenz
14.1	Linie 1/11 soll auch an der Haltestelle „Stadtmitte/Löhr-Center“ halten.	Ein Halt der Linie 1/11 an der Haltestelle „Bahnhof Stadtmitte/Löhr-Center“ im Zuge der Weiterentwicklung dieser Linie soll geprüft werden => Prüfauftrag (s. Kap. 5.5.7).
14.2	Ältere und/oder gehobehinderte Anwohner der Alt-/Innenstadt bitten seit Jahren den konkreten Linienvorlauf, die Taktung und die Verknüpfung der Linie 1 (seit 2020 anderer Träger) mit den koveb-Linien erheblich zu verbessern.	Die Verknüpfung der Linie 1/11 u. a. zu den koveb-Linien 2, 5, 6 und 9 (und weiteren) ist am Zentralplatz gegeben. Die derzeitige Taktung (ganztägiger 30'-Takt täglich) wird als auskömmlich erachtet; insbesondere der Abendverkehr wurde nach 2020 deutlich verdichtet und verlängert.
14.3	Daten der Linie 1 werden weder in Tab. 16 „Liniennachfrage im Stadtverkehr“ noch in der Tabelle 17 „TOP 30“ aufgelistet. Nutzerzufriedenheit und die Anzahl der Fahrgäste in der Buslinie 1 wurde und werden seit 2020 nicht mehr erfragt.	Für die Linie 1 /11 liegen der Stadt Koblenz derzeit keine gleichwertigen Daten vor. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass die „nur“ von Linie 1/11 bedienten Haltestellen nicht die <u>absoluten</u> Einsteigerzahlen erreichen, um in die „TOP 30“-Tabelle aufgenommen werden zu können.
15. Privatperson, vom 09.07.2025		
Anmerkung/Stellungnahme		Kommentar der Stadt Koblenz
15.1	Der Wetterschutz an stark frequentierten Haltestellen der Linie 350 (z. B. in Rübennach) wird als nicht ausreichend angesehen.	Der Hinweis wird bei der weiteren Ausbauplanung berücksichtigt.

		Die Ausrüstung ist abhängig von der jeweiligen Haltestellenkategorie und der Inanspruchnahme der Haltestelle; diese muss im Einzelfall geprüft werden.
15.2	Der Ansatz, Rad und ÖPNV enger zu verknüpfen, wird als sehr positiv angesehen, allerdings sind mehr Fahrradbügel an Haltestellen in Rübenach wünschenswert.	Der Hinweis wird bei der weiteren Ausbauplanung berücksichtigt.
16. Privatperson, vom 09.07.2025		
Anmerkung/Stellungnahme		Kommentar der Stadt Koblenz
16.1	30'-Takt an allen Haltestellen der Linien 3 und 13 (in Güls) wird gewünscht.	Die Möglichkeiten zur Verbesserung der Erschließung bzw. Verbindungsqualität im Bereich Güls sind zur mittelfristigen Umsetzung zu prüfen => Prüfauftrag (s. Kap. 5.5.10).
16.2	Ermöglichung des Ein-/ Ausstiegs an allen Haltestellen stadteinwärts und stadtauswärts (z. B. auch Laubenhof) wird gewünscht.	Die Möglichkeiten zur Verbesserung der Erschließung bzw. Verbindungsqualität im Bereich Güls sind zur mittelfristigen Umsetzung zu prüfen => Prüfauftrag (s. Kap. 5.5.10).
16.3	Anbindung des Moselbades an das Liniennetz wird durch Fahrzeitverlängerung als störend empfunden.	Die Entscheidung zur Anbindung des Moselbads durch die Linie 3/13 wurde nach Abwägung u. a. auch des Arguments der Fahrzeitverlängerung getroffen. Im Gegenzug konnte das Angebot der Linie 3/13 auch zugunsten von Güls abends und am Sonntag auf einen 30'-Takt erweitert werden.
16.4	Einsatz von Solobussen in Güls entlang der Linien 3/13 wird als nicht ausreichend angesehen, Gelenkbusse sollen wie im NVP (Seite 137) erwähnt fahren.	Die Vorhaltung von Gelenkbussen durch das Verkehrsunternehmen ist für die Linie 3/13 gewährleistet. Der zeitweise bzw. vorübergehende Einsatz kleinerer Fahrzeuge kann bei Sicherstellung ausreichender Kapazitäten (aufgrund kontinuierlicher Fahrgastzahlungen) und mit Zustimmung des Aufgabenträgers erfolgen.
17. Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord, vom 10.07.2025		
Anmerkung/Stellungnahme		Kommentar der Stadt Koblenz
17.1	Keine Einwände.	Kenntnisnahme.
18. Kreisverwaltung des Rhein-Lahn-Kreises, vom 15.07.2025		
Anmerkung/Stellungnahme		Kommentar der Stadt Koblenz
18.1	In Festlegung 26 kann Buchstabe e) entfallen, wurde bereits umgesetzt.	Wird geändert.

18.2	Die Forderung nach Bereitstellung von Fahrgastzählsystemen (AFZS) in Regionalbuslinien soll in eine Empfehlung geändert werden (Ziffer 3.6.1 Festlegung 15) – Ausgestaltung von Erhebungen sind Angelegenheit des jeweiligen finanzierenden Auftraggebers.	Die Forderung wird in eine Empfehlung geändert (vorbehaltlich weitergehender Anforderungen des Landes Rheinland-Pfalz nach rechtskräftigem Beschluss des LNVP).
18.3	Verlängerung einer Buslinie von der Horchheimer Höhe zum Bahnhof Niederlahnstein soll geprüft werden; Zugehörigkeit des Linienbündels offenhalten.	Die Verlängerung einer Linie zwischen Horchheimer Höhe und Bahnhof Niederlahnstein wird geprüft => Prüfauftrag (s. Kap. 5.5.8).
19. Privatperson, vom 14.07.2025		
Anmerkung/Stellungnahme		Kommentar der Stadt Koblenz
19.1	Bzgl. der Anbindung von VHS und Musikschule an den ÖPNV sollte der vorhandene Fußweg zwischen Haltestelle „Blücherstraße“ (Moselweißer Straße) und Eingang VHS (Boelckestraße) besser ausgeschildert werden.	Hinweis wird dankend aufgenommen!
20. Verkehrsclub Deutschland Kreisverband Mittelrhein e.V., vom 17.07.2025		
Anmerkung/Stellungnahme		Kommentar der Stadt Koblenz
20.1	Zu Punkt 2.2.4 wäre die anonymisierte Einbindung der Lokalitätsdaten der sozialversicherungspflichtigen Arbeitnehmer bzgl. Relation zwischen Wohnstätte und Arbeitsstätte zur besseren Auswertung und Datengrundlage wünschenswert.	Sofern die ÖPNV-Planung nicht über ein Verkehrsmodell erfolgt, genügt der Nutzungsdichte-Nachweis (EAA) als vom VDV empfohlener, anerkannter Standard, der auch Vergleiche zwischen den Stadtteilen bzw. mit anderen Städten ermöglicht.
20.2	Zu Punkt 2.2.5: Es fehlen Einwohnerzahlen zu künftigen WA-Flächen (Ellinger Höhe, Rosenquartier). Das ÖPNV-Angebot muss vorhanden sein, sobald Neubauten bezugsfähig sind.	Maßnahmen zur Anbindung bzw. Ausbau der Verbindungen für Ellinger Höhe und Rosenquartier sind bereits vorhanden, vorgesehen bzw. in Prüfung => Prüfaufträge (s. Kap. 5.5.2 und 5.5.3)
20.3	Zu Punkt 2.2.6: Es sollte die Karte „Top-Arbeitgeber der Stadt Koblenz“ um weitere große Arbeitgeber ergänzt werden, einschließlich Behörden.	Es liegen derzeit keine statistischen Daten zu Arbeitsplatzzahlen der Arbeitgeber des öffentlichen Bereichs vor. Die Anregung, diese zu erheben, wird durch die Stadtverwaltung aufgenommen und geprüft.
20.4	Zu Punkten 2.2.8, 2.4.2 und Festlegung 4 a) sollte die Reaktivierung der innerstädtischen Schienenstrecke (Lützel – Rübenach Bassenheim) geprüft werden.	Die Prüfung zur perspektivischen Wiederaufnahme des SPNV auf der derzeit stillgelegten Bahnstrecke zwischen Lützel, Rübenach und Bassenheim erfolgt aktuell durch das Land bzw. den SPNV-Nord.

		Die Stadt Koblenz wird an dieser Prüfung beteiligt und betreibt Ihrerseits planerische Überlegungen zur künftigen Ausgestaltung des lokalen Busnetzes in diesem Zusammenhang => Prüfauftrag (s. Kap. 5.5.6).
20.5	Zu 2.4.3 in Verbindung mit Abbildung 4 sowie Anhang B: Linienverläufe sollen graphisch angepasst werden, um Bedienungshäufigkeit und Bedienzeiten abzulesen (z.B.: versch. Arten der Strichelung von Linienwegen, Details in PDF). Geänderte Linienwege sollen diversifizierter dargestellt werden.	Für den Bestand genügt der grobe Überblick mittels dem bekannten schematischen Übersichtsplan. Die festgelegten Linienverläufe (inkl. Maßnahmen 2025-2030 nach jeweiliger Umsetzung) sind in Anhang B dargestellt. Die räumlichen Bereiche mit Änderungen werden jeweils farblich hervorgehoben und textlich erläutert.
20.6	Zu 3.1.4 – Festlegung 1: Verkehrskorridor nach Mayen fehlt.	Die Aufzählung ist nicht abschließend gemeint („vor allem“)
20.7	Zu 3.5.4 – Festlegung 13: Ergänzen: Bei Ausfall der Hst-Sprachansage muss die Ansage durch das Fahrpersonal erfolgen.	Es wird auf die Regelung nach § 8 Abs. 2 der BOKraft verwiesen, außerdem die Festlegung der Einrichtungen zur Sicherstellung des 2-Sinne-Prinzips.
20.8	Zu 3.6.2 – Festlegung 16 h): Es fehlen Vorgaben für die seitliche Führung (Kurvenhalt) der Rückenlehnen. Es fehlen Vorgaben zu Sitzen für teilweise Ausstattung mit festen Armlehnen, teilweise mit beweglichen (hochklappbaren) Armlehnen und teilweise ohne Armlehnen (innerorts relativ schnelle enge Kurven sowie notfalls überraschendes Bremsen in Kurven). Zu 3.6.2 – Festlegung 16 m) „...Auf ... Darstellungsflächen kann ... die „Wagen hält“/ „STOPP“-Anzeige integriert werden. Statt: „Wagen hält“/ „STOPP“-Anzeige neu: „Wagen hält“-Anzeige im Wechsel zur Anzeige der dreistelligen Fahrzeug-Ident-Nr. Zu 3.6.2 – Festlegung 16 n) Akustische Fahrgastinformation an Zentrums-/Verknüpfungshaltestellen zusätzlich um Umsteigehinweise ergänzen.	Kenntnisnahme. Die Fahrzeugausstattung hat den Anforderungen gemäß VDV-Schrift 230 zu entsprechen. Weitere Vorgaben im Detail durch die Stadt Koblenz gehen über die Aufgabe des NVP als Rahmenplan hinaus. Wird abgelehnt. Die „Wagen hält“-Anzeige muss nach Mitteilung des Haltewunschs der Fahrgäste permanent erkennbar sein. Ergänzung der akustischen Informationen um Verkehrsmittel-bezogene Umsteigemöglichkeiten (wie im Regionalbusverkehr) wird geprüft und vorgesehen.

20.9	Zu Festlegung 18 c) 5): Beim Witterungsschutz auch den Schutz gegen UV-Strahlung und Wärmeeinstrahlung durch das Dach ergänzen (vorrangig per Dachbegrünung).	Die bauliche Eignung des Typs von Wartehallen zur Aufnahme von Dachbegrünung (optional bzw. nachträglich) wird bei künftigen Neubeschaffungen in Koblenz sichergestellt.
20.10	Zu Festlegung 19 e): „Verkaufsstelle“ ändern in „Verkaufs- und Servicestelle“. Zu Festlegung 19 g) statt: „wie Handy-App oder Chip-Karte“ ändern in „wie Handy-App und Chip-Karte“.	Wird ergänzt, außerdem Änderung "Personal" statt "Vertriebspersonal". Wird geändert.
20.11	Zu Abbildung 14: Bewertung des veranschaulichten Ergebnisses sowie Verweis auf Tabelle 26 unter Rücksichtnahme der erschwerenden Topographie Koblenz wünschenswert.	Bewertung des Ergebnisses und Verweis auf Tabelle 26 wird ergänzt.
20.12	Zu Kap. 4.4: Handelt es sich um Fahrgastzahlen oder Prozentsätze handelt?	Hinweis auf Prozent-Angaben wird ergänzt.
20.13	Die Endhaltestelle der Linie 1/11 sollte (wieder) der Haltepunkt Altstadt/Kornpfortstraße sein. Viele Menschen des Altersheims Eltzerhof benutzen diese Linie. Es ist ihnen nicht zuzumuten, an Hitzetagen an der Hst. Deutsches Eck/ Seilbahn aussteigen zu müssen und die Standzeit abzuwarten, ohne einen altersgerechten Schattenplatz zur Verfügung zu haben.	Die priorisierte Errichtung eines Fahrgastunterstandes an der Haltestelle „Deutsches Eck/Seilbahn“ wird geprüft. Die mittelfristige Weiterentwicklung der Linie 1/11 oder eine Altstadteinbindung in das Netz des Stadtverkehrs Koblenz soll geprüft werden => Prüfauftrag (s. Kap. 5.5.8).