



Nahverkehrsplan Stadt Pirmasens



Beschluss des Stadtrates vom 15.09.2008

Bearbeitung:

K+K KÜPPER®
Konzept+Kommunikation

Bonn

Projektleitung:
Dipl.-Geogr. Swantje-Angelika Küpper



VRN-Geschäftsstelle Westpfalz

Projektleitung:
Dipl.-Ing. Frieder Zappe

20.05.2009

VORWORT



Dem öffentlichen Personennahverkehr kommt eine besondere Bedeutung zu. Täglich bringt der ÖPNV die Menschen zu Arbeit, zu Bildung, zu Freizeit. Durch die erhöhte Mobilität der modernen Gesellschaft werden auch die Ziele im Personennahverkehr weiter gefasst. Dies gilt geographisch aber auch planerisch, denn trotz der hohen Dichte gilt es gerade wegen der großen Akzeptanz des ÖPNV diesen ständig auf der Höhe der Zeit zu halten und wo es geht noch zu verbessern.



Der erste Nahverkehrsplan für die Stadt Pirmasens wurde 1998 erarbeitet und drei Jahre später verabschiedet. Dieser Plan wurde beispielsweise mit dem großen Rendezvous am Exerzierplatz erfolgreich umgesetzt. Der Beitritt zum Verkehrsverbund Rhein-Neckar ist ein Grund dafür, dass dieser Plan fortgeschrieben werden muss.

Wesentlicher Inhalt der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes ist die Sicherung des derzeit bestehenden Angebots von Bus, Schiene und Anrufsammelverkehr (ASV) hinsichtlich Umfang und Qualität, gerade vor dem Hintergrund des demografischen Wandels. Drei Ruftaxenlinien ergänzen die bestehenden Anrufsammelverkehre und verbessern das Linienangebot im Stadtverkehr in Abend- und Nachtstunden im sogenannten Freizeitverkehr.

Die aktuellen EU-rechtlichen Anforderungen werden mit großer Wahrscheinlichkeit zu einer weiteren Liberalisierung des Nahverkehrsmarktes in Deutschland beitragen. Die mit der Ende 2009 in Kraft tretenden EU-Verordnung für den ÖPNV durchzuführenden wettbewerblichen Vergabeverfahren über öffentliche Dienstleistungsaufträge sollen auf der Grundlage von sogenannten Linienbündeln erfolgen. Die Stadt Pirmasens hat im vorliegenden Nahverkehrsplan Ihren Stadtverkehr zu einem Linienbündel zusammengefasst, um auch in Zukunft in Pirmasens einen flächendeckenden Stadtbusverkehr anbieten zu können.

Ich freue mich darüber, dass wir gemeinsam diesen Zielen mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan folgen und wünsche allen Kunden stets reibungsloses Fortkommen innerhalb des Geltungsbereiches des Nahverkehrsplanes und des gesamten Verkehrsverbund Rhein-Neckar.

Dr. Bernhard Matheis
Oberbürgermeister



Nahverkehrsplan Stadt Pirmasens, Teil A

Mai 2009

Inhalt:

Abkürzungsverzeichnis	7
Einleitung und Bilanzierung	9
1 Einleitung	9
2 Umsetzungsstand 1. Entwurf des Nahverkehrsplanes	11
2.1 Status Quo der Umsetzung von Maßnahmen des 1. Entwurfes des Nahverkehrsplanes der Stadt Pirmasens	11
2.2 Bewertung	14
Nahverkehrskonzeption der Stadt Pirmasens.....	15
3 Zusammenfassung der Maßnahmen	15
4 Verkehrspolitische Ziele des Aufgabenträgers.....	16
5 Grundlagen der Angebotskonzeption	17
6 Bedienungsstandards und Qualitätsmerkmale	18
7 Liniennetzkonzeption	18
8 Qualitätsmanagement und Information.....	23
9 Umsetzung der Nahverkehrskonzeption.....	24
10 Finanzierung	25
10.1 Allgemeines	25
10.2 Ruftaxenangebot und ASV	25
10.3 Leistungsangebot Linienverkehr.....	26
10.4 Fazit	26
Anlage zum Nahverkehrsplan	27

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Abgleich Status Quo mit Maßnahmenplanungen des ersten NVP der Gebietskörperschaften: Stadt Pirmasens	12
Tabelle 2: Maßnahmen des Nahverkehrsplanes Stadt Pirmasens	15
Tabelle 3: Jahresfahrleistung (Prognose) der Ruftaxen in der Stadt Pirmasens; eigene Berechnung	25
Tabelle 4: Prognose Jahresfahrleistung Konzept im Linienverkehr Stadt Pirmasens; eigene Berechnung	26
Tabelle 5: Übersicht der Karten	31
Tabelle 6: ÖPNV-Produkte, Funktion und Bedienung als Standard	34
Tabelle 7: Produktsteckbriefe, Tabellarischer Anhang zum Nahverkehrsplan Stadt Pirmasens, S. 35 – 66	35
Tabelle 8: Linienbündel „Stadt Pirmasens“	68
Tabelle 9: Linienbündel „Rodalben“	68
Tabelle 10: Linienbündel „Pirmasens Umland“	69
Tabelle 11: Linienbündel „Zweibrücken Umland“	69
Tabelle 12: Systemrelevante Regionalbuslinien	94
Tabelle 13: Festsetzungen der Erreichbarkeit nach Luftlinienradius und Siedlungsgröße	96
Tabelle 14: Anbindungsstandard nach Einwohnergrößenklassen	98
Tabelle 15: Qualitätsmerkmale der Nahverkehrsprodukte im Linienangebot	100
Tabelle 16: Qualitätsstandards im Bedarfsverkehr	101
Tabelle 17: Standards nach der Verknüpfungsfunktion eines Haltes	103
Tabelle 18: Übersicht Haltestellenmerkmale	105
Tabelle 19: Entwicklung Einwohnerzahlen im Vergleich (2004 und 2010)	112
Tabelle 20: Entwicklung der Altersklassen bis 2010 (Quelle: Planersocietät 2005)	113
Tabelle 21: Entwicklung Einwohner- und Schülerzahlen in der Westpfalz (2004 und 2010)	113
Tabelle 22: Überregionale SPNV-Verbindungen in der Stadt Zweibrücken	116
Tabelle 23: Zumutbare Fußwege zu Haltestellen	118
Tabelle 24: Verknüpfungen der ÖV-Produkte in der Innenstadt von Zweibrücken	119
Tabelle 25: Entwicklung Einwohner in der Stadt Pirmasens (2004 und 2010) Quelle: Strukturdaten Westpfalz	128
Tabelle 26: Entwicklung Einwohner und Beschäftigte Stadt Pirmasens nach statistischen Bezirken: Prognose 2010 (Basis: 2004) und Stand 30.06.2006	129
Tabelle 27: Stadtverkehrslinien in der Kreisfreien Stadt Pirmasens mit den regionalen Buslinien, die die Stadt Pirmasens berühren	130
Tabelle 28: Prioritätenliste und Umsetzungsstand von Haltestellenmaßnahmen, Quelle: Stadt Pirmasens	131
Tabelle 29: Liste der angeschriebenen Stellen für die öffentliche Beteiligung	134
Tabelle 30: Stellungnahmen benachbarte Aufgabenträger und übergeordnete Behörden	136
Tabelle 31: Stellungnahmen Verkehrsunternehmen	136
Tabelle 32: Stellungnahmen Sachverständige und sachinteressierte Institutionen und Verbände	138

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Prognose der Einwohnerentwicklung in der Westpfalz; Datenbasis: Statistisches Landesamt (Quelle Gutachten Planersocietät, 2005)	85
Abbildung 2: Prognose der Altersklassen in der Westpfalz; Daten: Statistisches Landesamt (Quelle Planersocietät, 2005)	86
Abbildung 3: Modal Split im Gebiet der Westpfalz, Datenbasis: Fahrgastzählung 2002, Fahrplan 2005 (Quelle Planersocietät, 2006)	88
Abbildung 4: Geltungsgebiet des VRN, Juni 2006 (Quelle VRN, 2006)	90

© K+K KÜPPER
Konzept+Kommunikation

Postfach 12 63, 53002 Bonn

Büro: Bonn-Center
0228 – 96.19.88 – 58 (T), 0228 – 96.19.88 – 59 (F),
info@kuepper-online.org



ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Abb.	Abbildung
AST	AnrufSammelTaxi
AVG	Albtal Verkehrsgesellschaft
B+R	Bike-and-Ride
Bf.	Bahnhof
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
BImSchVO	Bundesimmissionsschutzverordnung
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrtunternehmen im Personenverkehr
Bus-km	Bus-Kilometer
DB AG	Deutsche Bahn AG
DIN	Deutsches Institut für Normung
DVG	Donnersberg Verkehrs-Gemeinschaft
DTV	Donnersberger Touristik Verband
E-Linie	Linien mit Einsatzwagen
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EW	Einwohner
GEP	Gebietsentwicklungsplan
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
Hbf.	Hauptbahnhof
HVZ	Hauptverkehrszeit
Kap.	Kapitel
Kfz	Kraftfahrzeuge
KVV	Karlsruher Verkehrsverbund
LDS Rhl-Pf.	Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz
LEP	Landesentwicklungsplan
LEPro	Landesentwicklungsprogramm
LPIG	Landesplanungsgesetz
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr

NE	Nachtexpresslinie
NVG	Nahverkehrsgesetz Rheinland-Pfalz
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖPNV / ÖV	Öffentlicher Personennahverkehr / Öffentlicher Verkehr
P+R	Park-and-Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PKW	Personenkraftwagen
RB	Regionalbahn
RBL	Rechnergesteuerte Betriebsleitzentrale
RE	RegionalExpress
RegG	Regionalisierungsgesetz
RPT	Rheinland-Pfalz-Takt
ROP	Regionaler Raumordnungsplan
RSW	Regionalbusverkehr Saar-Westpfalz GmbH
RT	Ruftaxi
RV	Regionalverkehr
RVS	Regionalbusverkehr Südwest GmbH
Sog.	Sogenante(r)
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
SVZ	Schwachverkehrszeit
Tab.	Tabelle
tlw.	teilweise
TWK	Technische Werke Kaiserslautern AG
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VGZ	Verkehrsgesellschaft Zweibrücken GmbH
VRN	Verkehrsverbund Rhein-Neckar
VV	Verwaltungsvorschrift
WE	Wohneinheiten
ZSPNV	Zweckverband Schienenpersonennahverkehr (Süd)



Einleitung und Bilanzierung

1 Einleitung

Entsprechend dem Nahverkehrsgesetz des Landes Rheinland-Pfalz (§ 8 Abs. 1) und dem Personenbeförderungsgesetz (§8 Abs. 3) sollen die zuständigen Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr Nahverkehrspläne aufstellen. Diese sind im Bedarfsfall fortzuschreiben. Der Nahverkehrsplan legt die Ziele und Rahmenvorgaben für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs fest.

Der erste Nahverkehrsplan für die Stadt Pirmasens wurde 1998 erarbeitet und im Oktober 2001 mit kleinen Modifizierungen verabschiedet. Die ÖPNV-Aufgabenträger in der Westpfalz haben 2005 die Aufgabe, den jeweiligen Nahverkehrsplan fortzuschreiben, an den damaligen Zweckverband Westpfalz Verkehrsverbund (ZWVV) übertragen. Die Fortschreibung erfolgte in enger Abstimmung mit der Stadt und unter Beteiligung der Verkehrsunternehmen und den Trägern öffentlicher Belange.

Für den Zeitraum ab 2008 wird mit dem Nahverkehrsplan der Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV vorgegeben. Der Nahverkehrsplan beinhaltet Bedienungshäufigkeiten, Eckzahlen zur Fahrleistung sowie Mindeststandards für die Qualität der Verkehrsleistung und der Verkehrsinfrastruktur. Die zur Erreichung der angestrebten Verkehrsbedienung notwendigen Maßnahmen sind in einem Maßnahmenkonzept beschreiben. Zu den wichtigsten Zielen gehören die punktuelle Ergänzung des bestehenden Angebotes unter Einhaltung der definierten Bedienungs- und Qualitätsstandards, eine in Teilen optimierte Verknüpfung der Buslinien sowie die Erweiterung des Bedienungsangebotes durch Ruftaxen.

Mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplans müssen Festlegungen getroffen werden, die für die Genehmigung von Linienverkehren vor dem Hintergrund des Wettbewerbsrechts zu rechtssicheren und diskriminierungsfreien Verfahren führen. Diesen Anforderungen wird durch die Beschreibung des angestrebten Bedienungsniveaus in Produktsteckbriefen sowie der Erarbeitung von Linienbündeln Rechnung getragen.

Die Region Westpfalz und damit auch die Stadt Pirmasens gehört seit dem 01.06.2006 zum Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN). Die Verbandsversammlung des Zweckverbandes Westpfalz Verkehrsverbund (ZWVV) hatte am 11.10.2005 die Integration des ZWVV in den Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) beschlossen. Der ZWVV wurde zum 18.10.2007 aufgelöst.

Der damalige Zweckverband Westpfalz Verkehrsverbund ZWVV hat die „Rahmenvorgabe zur Aufstellung und Fortschreibung der Nahverkehrspläne im Zweckverband Westpfalz Verkehrsverbund“¹ in Absprache mit den im Zweckverband vertretenen Aufgabenträgern erarbeitet und im Dezember 2002 verabschiedet. Da die Rahmenvorgabe des ZWVV den Anforderungen des ZRN-Arbeitsprogrammes Rechnung trägt, bildet sie auch weiterhin die Grundlage der Nahverkehrspläne in der Westpfalz.

Der Gemeinsame Nahverkehrsplan des VRN wird um den Teil „Region Westpfalz“ ergänzt und durch die Zweckverbandversammlung beschlossen. Im Folgenden wird nunmehr der Nahverkehrsplan für die Stadt Pirmasens vorgelegt.

¹K+K KÜPPER/Chr. Hupfer/Zweckverband Westpfalz Verkehrsverbund ZWVV: Rahmenvorgabe zur Aufstellung und Fortschreibung von Nahverkehrsplänen im ZWVV Zweckverband Westpfalz Verkehrsverbund. Bonn/Kaiserslautern, 2002



2 Umsetzungsstand des 1. Nahverkehrsplanes

2.1 *Status Quo der Umsetzung von Maßnahmen des 1. Nahverkehrsplanes der Stadt Pirmasens*

Im ersten Nahverkehrsplan der Stadt Pirmasens sind Stadtbuskonzepte entwickelt worden, wovon eines („Konzept 3“) in leicht modifizierter Form im Rahmen des Beteiligungs- und Aufstellungsverfahrens als Umsetzungsvariante befürwortet wurde. Dieses Stadtbuskonzept mit zwei Radiallinien und sechs Durchmesserlinien und mit einem Rendez-Vous-Haltepunkt am „Exerzierplatz“ ist realisiert worden. Damit ist dem Anspruch einer Anschlusssicherung ebenso Rechnung getragen worden, wie einer innerstädtischen, alle Stadtteile im regelmäßigem Takt anbindende ÖV-Erschließung. Eine Verknüpfung mit dem überregionalen Nahverkehr war am Exerzierplatz mit den Regionalbuslinien und am Pirmasens-Bahnhof mit dem SPNV vorgesehen. Daneben wurden mit dem ersten Nahverkehrsplan Qualitätsstandards für den Nahverkehr (Takt, Bedienung mit Midi-Niederflurfahrzeugen etc.) definiert.

Im Folgenden sind die Maßnahmen des ersten NVP in tabellarischer Form zusammengefasst und im Hinblick auf den Umsetzungsstand geprüft. Der gegenwärtige Umsetzungsstand sowie die Begründungen sind mit der Stadt Pirmasens abgeglichen worden.

Maßnahme	Einzelmaßname	Quelle 1. NVP	Umsetzung j/n	Ursache für Nichtrealisierung / Wahrscheinlichkeit der Realisierung	Anmerkungen
Planungsmaßnahmen					
Anschluss-sicherung: →6-12min Umsteigezeit →Pünktlichkeit →Information	Verknüpfung aller stadtbuslinien am Rendez-Vous-Punkt mit garantiertem Rund-um-Anschluss	S. 48	ja		
	Einrichtung Stadtbus-Büro Nähe Rendez-Vous-Halt	S. 48	ja		
Maßnahmen Netzkonzept: →SPNV – Verbindungen →ÖV – Verbindungen →Integration Schülerver- kehre →alternative Verkehre	Insgesamt drei Liniennetzkonzepte mit jeweiligen Einzelmaßnahmen 1. modifizierte Linienläufe 2. bedarfsorientierte Angebotsanpassung 3. zwei Radial-, sechs Durchmesserlinien	S. 53 ff.	ja		Konzept 3 mit Anpassungen wurde realisiert
	Einrichtung durchgehender Grundtakt von 30 min, in HVZ Verdichtung auf 15 min	S. 51	ja		
	Erweiterung der Betriebszeit auf 06.00 bis 19.30 im Linienbusverkehr; von 19.30 bis 24.00 Uhr im AST	S. 51	ja		
	Anbindung der neuen Wohnbauflächen Horeb, Erlenbrunn, Studentenwohnheim, Eichfeld	S. 40	ja		

Tabelle 1: Abgleich Status Quo mit Maßnahmenplanungen des 1. NVP der Gebietskörperschaften: Stadt Pirmasens



Fortsetzung Tabelle Abgleich Status Quo mit Maßnahmenplanungen des 1. NVP der Gebietskörperschaften: Stadt Pirmasens:

Maßnahme	Einzelmaßnahme	Quelle 1. NVP	Umsetzung j/n	Ursache für Nichtrealisierung / Wahrscheinlichkeit der Realisierung	Anmerkungen
Investive Maßnahmen					
Verknüpfungspunkte: →Haltestellenausstattung →Funktion →B+R / P+R-Plätze	Ausbau Exerzierplatz zum Rendez-Vous	S. 49	ja		
	Verknüpfung der Verkehrsträger am Hauptbahnhof	S. 49	teilweise		Steht im Zusammenhang mit Bhf-modernisierungen oder Umbau von Haltepunkten.
	Verringerung der Haltestellenabstände auf 250-400 m	S. 50	teilweise		Steht im Zusammenhang mit Einrichtung oder Umbau von Haltepunkten.
	Attraktive Haltestellengestaltung (Sitzgelegenheiten, Witterungsschutz, Überdachungen)	S. 35/36; S. 48	teilweise		Steht im Zusammenhang mit Einrichtung oder Umbau von Haltepunkten (gem. Prioritätenliste der Stadt Pirmasens)
	Einheitliche Benennung der Haltepunkte	S. 35	ja		
Fahrzeuge: →SPNV – Verbindungen →ÖV – Verbindungen →alternative Verkehre	Durchgängiger Einsatz von NF-Bussen	S. 48	ja		Im regulären Stadtverkehr.
Fahrweg:					
Sonstige Maßnahmen					
Sonstiges/Besonderheiten: z.B.: →Datengrundlagen → Radwegenetz	k.A. im NVP				
Maßnahmen: →Tarif →Marketing →Mobilitätsberatung (MZ)	Übersichtliche Preisgestaltung (Tarife), Fahrplanbuch, schematischer Liniennetzplan	S. 35, S. 48	ja		Durch Zweckverband VRN

2.2 Bewertung

Der erste NVP beinhaltet die Neugestaltung des Stadtverkehrs, deren Umsetzung abgeschlossen ist. Zudem sind Planungen, die das Angebot erweitern – und ebenfalls bereits umgesetzt wurden – wie die Einrichtung eines AST-Verkehrs in den Abendsstunden enthalten. Als zukünftige Planungsorientierung ist die Entwicklung des Freizeit-Verkehres anzusehen sowie eine mögliche Optimierung der Umsteigeverbindungen zwischen Regional- und Stadtverkehr. Daneben sind einige Linienweganpassungen in der Zwischenzeit durch die erfolgte Stadtentwicklung sinnvoll.

Der erste Nahverkehrsplan der Stadt Pirmasens verfolgte die Initiierung und Umsetzung eines ÖPNV-Konzeptes (1998). Einige Rahmenbedingungen haben sich seitdem verändert. Eine Bewertung ist insofern auch vor diesem Hintergrund zu sehen. Der nunmehr zweite NVP der Stadt Pirmasens wird anderen inhaltlichen Schwerpunkten Rechnung tragen müssen, insbesondere ist auf eine Entwicklung von Instrumenten für die Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft Wert zu legen. Der SPNV bildet zudem wie der im Juni 2006 erfolgte Beitritt der Westpfalz in die Tarifgemeinschaft des VRN eine Rahmenbedingung, innerhalb deren der straßengebundene Nahverkehr entwickelt werden kann.

Die Stadt schätzt die Maßnahmenumsetzung des ersten NVP als im wesentlichen Teilen gelungen ein und formuliert folgende Ziele für die Fortschreibung:

- Ergänzung des Linienverkehrs durch einzelne zusätzliche Fahrten;
- Verbesserung der innerstädtischen Verknüpfung am Exerzierplatz durch einzelne Taktverschiebungen;
- Verbesserte Linienführung und Fahrplangestaltung der Stadtlinie L 210 in Zusammenhang mit der Regionallinie L 255;
- Verbesserung der Übergangszeiten im Regionalverkehr mit einer Verknüpfung am Bahnhof Pirmasens;
- Erweiterung des bedarfsorientierten Verkehres als Angebot für die Neben- und Schwachverkehrszeiten und zur Förderung des Freizeitverkehres im Ruftaxensystem.

Im neuen NVP wird der Angebotsqualität anhand von der Entwicklung von Produktsteckbriefen und Liniennetzbündeln eine größere Bedeutung zukommen. Diese sind im Anhang zum Teil A des Nahverkehrsplanes dokumentiert.



Nahverkehrskonzeption der Stadt Pirmasens

3 Zusammenfassung der Maßnahmen

Im Folgenden sind alle im Rahmen der Angebotskonzeption vorgesehenen Maßnahmen stichwortartig zusammengefasst. Die Erläuterung bzw. Konkretisierung erfolgt in den darauf folgenden Kapiteln. Dargestellt werden auch die Maßnahmen, die sich aus den verkehrspolitischen Zielen ergeben, auch wenn deren Umsetzung in den Verantwortungsbereich Dritter fällt.

Die Stadt Pirmasens sieht folgende Maßnahmen vor:

Maßnahme	Verantwortlichkeit
1. Einhaltung der Bedienungsstandards und Qualitätsmerkmale (s. Kap. 9)	Stadt, Verkehrsträger
2. punktuelle Ergänzung des Angebotes (einzelne Fahrten)	Stadt, Verkehrsträger
3. Erweiterung des Bedienungsangebotes durch ein Angebot im Ruftaxenverkehr	Stadt, Verkehrsträger
4. Veränderung des Linienangebotes durch modifizierte Linienführung und Fahrplangestaltung.	Stadt, Verkehrsträger
5. Anschluss an das S-Bahnnetz	Stadt ,VRN, ZSPNV
6. Ziel: Attraktivierung des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personengruppen	Stadt, Verkehrsträger
7. Ziel: Hochstufung der Verbindung Karlsruhe – Saarbrücken über Pirmasens Nord (mit Verbund nach Pirmasens) als überregionale Verbindung nach den Maßgaben des LEP IV	Stadt, Land

Tabelle 2: Maßnahmen des Nahverkehrsplanes Stadt Pirmasens

4 Verkehrspolitische Ziele des Aufgabenträgers

Die Stadt Pirmasens verfolgt zur Erfüllung seiner Verpflichtung aus § 4 Abs1 S 1 NVG, eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen sicherzustellen, die folgenden verkehrspolitischen Ziele:

1. Erhaltung einer flächendeckenden Grundversorgung mit Leistungen des ÖPNV gem. definierten Mindeststandard im Stadtverkehr (Grundtakt, Rendez-Vous-Halt etc.);
2. Sicherstellung der Beförderung von Schülern und Kindergartenkindern im öffentlichen Linienverkehr (integrierte Beförderung);
3. Ausbau der Angebote im Freizeitverkehr durch Ergänzung von Bedarfsverkehren;
4. Verbesserung des direkten Anschlusses der Stadt Pirmasens an das S-Bahnnetz des VRN;
5. Verbesserung der Anschlüsse an den Regionalverkehr;
6. Die Konkretisierung der Bedienungs- und Qualitätsstandards wird in sogenannten Produktsteckbriefen festgesetzt;
7. Bevorrechtigung des ÖPNV gegenüber dem Individualverkehr in der Innenstadt durch verkehrstechnische Maßnahmen;
8. Besondere Berücksichtigung der Belange der in der Mobilität beeinträchtigten Personen bei der Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur.



5 Grundlagen der Angebotskonzeption

Die Grundlagen der Angebotskonzeption werden von den bestehenden Festsetzungen für die Westpfalz wie die Qualitätsstandards des Verbundes (vgl. Teil B Kap. 6) sowie den verkehrspolitischen Zielen der Stadt Pirmasens gebildet. Auf dieser Basis wurde eine Schwachstellenanalyse durchgeführt. Eine Nachfrageanalyse erfolgte anhand eines Verkehrsmodells. Eine detaillierte Darstellung findet sich im Abschnitt „Bestandsanalyse“ (vgl. Teil B, Erläuterungsband zum NVP).

Die Kennzahlen der regionalen Entwicklung in der Westpfalz, veröffentlicht von der Planungsgemeinschaft Westpfalz im August 2007², verdeutlichen: Die Bevölkerungsentwicklung war in den vergangenen Jahren rückläufig und wird für die Stadt Pirmasens bis 2015 mit insgesamt 10 Prozent angegeben. Bis auf den Donnersbergkreis verzeichnen alle Kreise und kreisfreien Städte in der Westpfalz einen Einwohnerrückgang von durchschnittlich ca. 3 Prozent, wobei dieser besonders in der Stadt Pirmasens überdurchschnittlich hoch ausfällt. Gleichzeitig findet eine Verschiebung der Altersgruppenanteile statt, so dass der Anteil der über 60jährigen weiter ansteigt.

Die Stadt Pirmasens tritt daher grundsätzlich für den Erhalt des bestehenden Nahverkehrsnetzes ein, welches punktuelle Verbesserungen erhalten soll. Eine Ausweitung des regulären Busliniennetzes wird nicht angestrebt. In den Tagesrandlagen und am Wochenende soll das Angebot durch Ruftaxen ergänzt werden.

In der Region Westpfalz sind zur Vorbereitung eines möglichen Wettbewerbes im Öffentlichen Nahverkehr Linienbündel unter regionalen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten gebildet worden. Diese werden als Anhang dem Nahverkehrsplan hinzugefügt. Der Nahverkehrsplan des Aufgabenträgers mit der Nahverkehrskonzeption und der Formulierung von Produktsteckbriefen bildet eine wesentliche Stütze für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmer im Hinblick auf die konkrete Durchführung von Verkehren. Dies hat zur Folge, dass im Nahverkehrsplan der Stadt Pirmasens diejenigen Produktsteckbriefe der Bus- und Ruftaxenlinien aufgenommen und zur Abstimmung bzw. Beschlussfähigkeit gelangen, die den Linienbündeln entsprechen.

² Planungsgemeinschaft Westpfalz (Hg.): Westpfalz-Informationen Ausgabe Nr. 124, August 2007. Kennzahlen der regionalen Entwicklung in der Westpfalz (Materialien zum Regionalen Raumordnungsbericht II)

6 Bedienstungsstandards und Qualitätsmerkmale

Wesentliche Qualitätsmerkmale und Bedienstungsstandards sind durch die „Rahmenvorgabe für den Nahverkehr“ (vgl. Teil B, Kapitel 17) sowie den Festsetzungen des VRN, beispielsweise bezüglich der Haltestellenausstattung von Verknüpfungspunkten, der Stadt Pirmasens vorgegeben. Gleichwohl bilden diese Vorgaben nur den Rahmen im Sinne eines Mindeststandards oder einer Mindestbedienung. Die Stadt Pirmasens als Aufgabenträger des ÖPNV kann darüber hinaus ein spezifisches Nahverkehrsangebot definieren. Die Stadt Pirmasens hat im ersten Nahverkehrsplan Standards definiert³, die auch für die zukünftige Entwicklung nach dem Willen des Aufgabenträgers für die Dauer des 2. Nahverkehrsplanes gelten sollen:

- Die Stadt Pirmasens übernimmt für den 2. NVP die seitens des Verbundes beschriebenen Qualitätsstandards (vgl. Teil B, Kap. 17).
- Die Stadt Pirmasens übernimmt für den 2. NVP die im 1. NVP im Kapitel 4.1 (S. 47-51) beschriebenen Qualitätsstandards.

7 Liniennetzkonzeption

Die Liniennetzkonzeption der Stadt Pirmasens beinhaltet das bestehende Liniennetz im Status-Quo als Grundlage. Die Schwachstellenanalyse hat vor allem gezeigt, dass einzelne Verknüpfungen nicht optimal gewährleistet sind und einzelne Fahrten fehlen. Daneben ist gegenwärtig die Anbindung an den Regionalverkehr sowohl für den SPNV als auch für den Regionalbusverkehr nicht immer gewährleistet. Diese Lücken in der ÖV-Bedienung werden mit der vorliegenden Konzeption insoweit geschlossen, als dass die Veränderungen den Bestand des Grundkonzeptes im Stadtverkehr dabei gewährleisten.

Es sind keine Neubaugebiete im Stadtgebiet vorgesehen, die aufgrund ihrer geplanten Größe eine entsprechende Nachfrage erwarten lassen und demzufolge eine Neukonzeption der Linienwege erfordern. Zusammenfassend beinhaltet die

³ vgl. BGS Ingenieursozietät: Nahverkehrsplan der Stadt Pirmasens. Fachtechnische Gutachten. April 1998, S. 47ff.



Angebotskonzeption eine verbesserte zeitliche Erschließung durch eine Fahrplänenveränderung einzelner Fahrten und durch eine Neuordnung und Ergänzung von Linien einerseits sowie durch die Ergänzung im Ruftaxensystem andererseits. Als wichtige Verknüpfungshalte sind Pirmasens Hauptbahnhof als Verknüpfungspunkt zwischen Bahn und Bus (Ausstattungsstandard Kategorie 1) sowie Pirmasens Exerzierplatz als Verknüpfungspunkt verschiedener Buslinien (Ausstattungsstandard Kategorie 2) festgelegt.

Die Angebotskonzeption mündet in linienbezogene Produktsteckbriefe, die im Anhang einzeln dokumentiert sind. Die Produktsteckbriefe sind sowohl für den nach §42 PBefG konzessionierten Linienverkehr erstellt, als auch für gesondert konzessionierten Ruftaxenverkehr. Die Produktsteckbriefe beschreiben den Leistungsumfang und verschiedene Qualitätsmerkmale und treffen folgende Festlegungen:

- Liniennummer,
- Linienverlauf und wichtige, mindestens zu bedienende Haltestellen,
- Kategorisierung als Linienverkehr oder Ruftaxenverkehr
- Funktion, hauptsächliche Verkehrsaufgabe,
- Mindestbedienungsstandard mit Bedienungszeitraum, Verknüpfungen und
- daraus resultierend der durchschnittlichen km-Aufwand pro Jahr,
- Fahrzeugstandard.

Die Produktsteckbriefe enthalten darüber hinaus Aussagen

- zur Konzessionsart und –laufzeit,
- zu Besonderheiten sowie
- zur hauptsächlichen Nachfrage.

Bezüglich des angegebenen Bedienungszeitraumes werden zusätzlich folgende Festlegungen getroffen:

- Die angegebenen Anfangs- und Endzeiten beschreiben jeweils die Stunde, in der die erste bzw. die letzte Fahrt stattzufinden hat, d.h. der Bedienungszeitraum ist so auszufüllen, dass jeweils +/- 30 min vor/nach der genannten Anfangs- bzw. Endzeit eine Fahrt durchgeführt wird.
- Alle sonstigen Besonderheiten oder Ergänzungen zum im Produktsteckbrief beschriebenen Verkehr sind unter „Besonderheiten“ im jeweiligen Produktsteckbrief vermerkt.
- Für Bedarfsverkehre im Ruftaxensystem sind eigene Produktsteckbriefe erstellt.

Das Ruftaxen- und AST-System der Stadt Pirmasens bedient sich der Linienwege des regulären ÖPNV und nutzt die vorhandenen Haltestellen Die Ruftaxen sind mit eigenen

Liniennummern versehen und ergänzen das Fahrtenangebot der Linienverkehre in Neben- und Schwachverkehrszeiten. Zum Fahrplanwechsel Dezember 2007 sind die folgende Ruftaxenlinien konkretisiert worden:

- L 2011 Hbf – Exerzierplatz – Sommerwald – Husterhöhe – Fehrbach – Hengsberg
- L 2012 Hbf – Exerzierplatz – Horeb – Kirchberg – Niedersimten – Ruhbank – Erlenbrunn
- L 2013 Exerzierplatz – Hbf – Schachen – Weißhof – Winzeln – Gersbach – Windsberg
- ASV Er wird ab dem Fahrplanwechsel in den Zwischenzeiten weiterhin angeboten.

Jede Ruftaxenlinie erhält neben der eigenen Liniennummer auch einen eigenen Produktsteckbrief, der Bedienungszeitraum, Fahrtenzahl, Linienweg, etc. festlegt. Der ASV im Stadtverkehr erhält zusammenfassend einen Produktsteckbrief. Werden weitere Ruftaxenlinien in der Stadt Pirmasens eingeführt, sind diese als Anlage zum Nahverkehrsplan diesem als Ergänzung nach Stadtbeschluss hinzuzufügen.

Die Stadt Pirmasens wird grundsätzlich an dem Verknüpfungs- und Rendez-Vous-Punkt Exerzierplatz festhalten. Veränderungen sind punktueller Art und der Fahrplananpassung oder leicht geänderten Linienwegen im Stadtgebiet geschuldet. Daneben sind die Ergänzung zu Neben- und Schwachverkehrszeiten durch Ruftaxenangebote zu nennen. Die geplanten Maßnahmen sind im Folgenden linienbezogen aufgeführt (vgl. Produktsteckbriefe Anhang zu Teil A):

L 201 Exerzierplatz – Ruhbank

- Keine Änderung zum Status Quo
- Veränderung der Fahrzeiten, nicht der Fahrtenanzahl etc.

L 202 Sommerwald – Exerzierplatz – Weißhof SG

- Keine Änderung zum Status Quo

L 203 Exerzierplatz – Winzeln – Gersbach – Windsberg

- Keine Änderung zum Status Quo

L 204 Exerzierplatz – Waldschlösschen – Waldfriedhof – Messegelände – Exerzierplatz

- Erweiterung des Bedienungsangebotes an Werktagen um eine Fahrt (Ringverkehr)



L 205 Kirchberg – Exerzierplatz – Fehrbach – Hengstberg

- Keine Änderung zum Status Quo

L 206 Arnulfstraße – Schachen – Exerzierplatz – Horeb

- Keine Änderung zum Status Quo

L 207 Exerzierplatz – Erlenbrunn

- Anpassung an den Bedarf (zum Fahrplanwechsel Dez. 2007), Anbindung erfolgt nun im 1 Stundentakt

L 208 Kirchberg – Exerzierplatz – Husterhöhe

- Keine Änderung zum Status Quo

L 209 Exerzierplatz – Industriegebiet West – Gersbach

- Anpassung an den Bedarf (zum Fahrplanwechsel Dez. 2007)

L 210 Exerzierplatz - Niedersimten

- Keine Änderung zum Status Quo

L 211 Sommerwald – Exerzierplatz – Weißhof Gewerbegebiet

- Keine Änderung zum Status Quo

Ruftaxenverkehre

L 2011 Hbf – Exerzierplatz – Sommerwald – Husterhöhe – Fehrbach – Hengstberg

- Neues Angebot im Bedarfsverkehr mit festem Fahrplan und Linienweg

L 2012 Hbf – Exerzierplatz – Horeb – Kirchberg – Niedersimten – Ruhbank – Erlenbrunn

- Neues Angebot im Bedarfsverkehr mit festem Fahrplan und Linienweg

L 2013 Exerzierplatz – Hbf – Schachen – Weißhof – Winzeln – Gersbach – Windsberg

- Neues Angebot im Bedarfsverkehr mit festem Fahrplan und Linienweg

ASV Alle Stadtlinien

- alle Haltestellen innerhalb der Stadt werden bedient
- Angebot wird in den Bedienungslücken der Ruftaxiverkehre weiterhin angeboten

Die Regionalbuslinien **L 240, L 242, L 244, L 245, L 248, L 249, L 250, L 252, L 253** und **L 255** fahren die Stadt Pirmasens an und sind daher als Produktsteckbriefe (vgl. Anlage A) aufgenommen. Diese Linien sind v.a. durch den Nahverkehrsplan des Landkreises Südwestpfalz definiert. Die Änderungen an diesen Linien sind hier zusammengefasst dargestellt:

L 240 Pirmasens – Petersberg – Dellfeld – Contwig - Zweibrücken

- Die Samstagsbedienung wird aus der Linienfahrt herausgenommen und zukünftig als Ruftaxenfahrt angeboten.
- Zur Inbetriebnahme des Bahnhalt punktes Contwig-Stambach wird voraussichtlich zum Fahrplanwechsel Dezember 2008 die Linienführung analog des Produktsteckbriefes geändert. Am Bahnhalt punkte Dellfeld-Falkenbusch wird ein Verknüpfungspunkt Bahn/Bus eingerichtet.

L 242 Pirmasens – Winzeln – Großsteinhausen - Riedelberg

- Keine Änderung im Bedienungsangebot

L 244 Pirmasens - Kaiserslautern

- Keine Änderung im Bedienungsangebot
- Anmerkung: Es handelt sich um eine schienenparallele, einzelne Überführungsfahrt der RSW, eine Änderung ist nur in Abstimmung mit dem ZSPNV möglich

L 245 Pirmasens – Maßweiler – Reifenberg – Wallhalben

Pirmasens – Höheinöd – Saalstadt – Wallhalben

- Fahrtergänzung Mo – Fr in den Ferien von Wallhalben über Maßweiler nach Pirmasens wird angestrebt.
- Anmerkung: Aufgrund der zu bedienenden Schul- und KiGa-Standorte ist die Einführung eines Taktverkehrs auf dieser Linien nicht möglich. Es ist eine „nach Möglichkeit gleiche Abfahrtszeit“ anzustreben.

L 248 Waldfischbach-Burgalben – Clausen – Rodalben - Pirmasens

- Keine Änderung im Bedienungsangebot

L 249 Pirmasens - Rodalben

- Ergänzung Mo – Sa um 2 Fahrtenpaare

L 250 Pirmasens – Lemberg – Salzwoog (– Hinterweidenthal) – Dahn

- Neuer Fahrplan ab Dez 2007 (vgl. Produktsteckbrief),
- Saisonal anderer Linienweg, wenn die Schienenstrecke Hinterweidenthal – Bundenthal bedient wird.

L 251 Hauenstein – Hinterweidenthal – Dahn – Bruchweiler – Fischbach/Schönau – Ludwigswinkel

- Neuer Fahrplan ab Dez 2007 (vgl. Produktsteckbrief)

L 252 Pirmasens – Lemberg/Münchweiler – Merzalben

- Keine Änderung im Bedienungsangebot

L 253 Pirmasens- Lemberg – Ruppertsweiler/Glashütte

- Keine Änderung im Bedienungsangebot



L 255 Pirmasens- Erlenbrunn – Kröppen – Trulben – Eppenbrunn

Pirmasens – Obersimten - Trulben – Schweix – Hilst - Eppenbrunn

- Bei annähernd gleich bleibender Fahrtenanzahl (eine Fahrt Mo- Sa mehr in den Ferien von Pirmasens nach Eppenbrunn) wird die Stärkung des Fahrweges über Obersimten angestrebt, so dass Busse nur noch bei Bedarf (Schulfahrten) über Erlenbrunn verkehren sollen.

8 Qualitätsmanagement und Information

Der neue Nahverkehrsplan für die Stadt Pirmasens sieht vor allem eine Festsetzung von Qualitätsmerkmalen als Mindestbedienungsstandard, Ergänzungen im Liniennetz sowie eine Ausweitung des Ruftaxensystems vor. Die angestrebte ÖPNV-Qualität kann nur gesichert werden, wenn eine Qualitätskontrolle erfolgt und eine Information über Qualitätsänderungen an Kunden, aber auch gegenüber dem Verkehrsunternehmen erfolgt.

Für die Stadt Pirmasens als Aufgabenträger des lokalen ÖPNV bedeutet dies

- die – zumindest stichprobenartige – Kontrolle über das Einhalten der Bedienungszeiträume und definierten Standards (z.B. Fahrzeugstandards, Anschluss-sicherung), werden diese nicht eingehalten, ist das Verkehrsunternehmen in Sachstand zu setzen und die Einhaltung der Qualitätsmerkmale einzufordern;
- die systematische Erfassung der Nachfrage bzgl. des Ruftaxenangebotes, um eventuelle Anpassungen in zeitlicher oder räumlicher Hinsicht begründen zu können;
- die Gewährleistung, dass eventuelle Änderungen des Nahverkehrsangebotes dem beschlossenen Nahverkehrsplan und der verabschiedeten Linienbündelung nicht widersprechen.

Das System der Qualitätsmerkmale ist in der Westpfalz folgendermaßen hierarchisch aufgebaut:

Inhalte der Nahverkehrsqualität	Festlegung in/im....	Zuständigkeit	Detaillierungsgrad
Mindeststandards	Rahmenvorgabe	ZRN (in Nachfolge für ZWVV)	zunehmende Detaillierung und Rechtsverbindlichkeit ↓
Qualitätsmanagement	Rahmenvorgabe, NVP des Zweckverbandes	ZRN (in Nachfolge des ZWVV)	
Qualitätsstandards	NVP	Aufgabenträger	
Produktsteckbriefe	NVP	Aufgabenträger, ZRN	

9 Umsetzung der Nahverkehrskonzeption

Zur Umsetzung des hier vorliegenden Entwurfes des Nahverkehrsplanes für die Stadt Pirmasens sind folgende, nach Priorität geordnete Schritte erforderlich:

- Durchführung des Beteiligungsverfahrens und Beschlussfassung durch den Stadtrat;
- Verhandlungen mit dem/den die Verkehrsleistung durchführenden Unternehmen über eine Verbesserung bei einzelnen Umsteigerelationen, Fahrweg- und Fahrplanänderungen;
- Mitwirkung bei der Ausgestaltung der Konzeption regionaler Linien, die das Stadtgebiet mit bedienen;
- Verfolgung des verkehrspolitischen Zieles eines Ausbaus des Ruftaxensystems;
- Aufbau eines Kontrollsystems, insbesondere bzgl. der tatsächlichen Realisation der in den Produktsteckbriefen definierten Bedienungszeiträume und Qualitäten.

Das Angebotskonzept stellt eine Planungsgrundlage dar, mit dem Ziel, den ÖPNV in der Stadt Pirmasens zu erhalten und zu verbessern. Die Umsetzung der Maßnahmen soll unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten während des Geltungszeitraumes des vorliegenden Nahverkehrsplanes erfolgen. Änderungen und ggf. Neuplanungen sind als Ergänzung des gültigen Nahverkehrsplanes zu beschließen.

Der gültige Nahverkehrsplan wird als Grundlage für Liniengenehmigungen von der Genehmigungsbehörde berücksichtigt. Die Stadt Pirmasens als Aufgabenträger hat mit darauf hinzuwirken, dass die genehmigten Linien den Inhalten des Nahverkehrsplanes entsprechen.

Der Nahverkehrsplan bildet zusammen mit der Konzeption der Linienbündel im VRN die Grundlage für die Ausgestaltung des ÖPNV in planerischer und betrieblicher Hinsicht. Bei einer eventuellen Änderung des geplanten Angebotes sind die inhaltlichen Festsetzungen beider Planwerke zu berücksichtigen.



10 Finanzierung

10.1 Allgemeines

Im Folgendem werden die finanziellen Auswirkungen einer Umsetzung dieses Nahverkehrsplanes dargestellt. Die sonstigen Aufwendungen der Stadt Pirmasens im Bereich des ÖPNV bleiben von diesem Nahverkehrsplan unberührt.

10.2 Ruftaxenangebot und ASV

Die Ruftaxenlinien L 2011, 2012 und 2013 ergänzen ab dem Fahrplanwechsel Dezember 2007 das Linienangebot im Stadtverkehr. Sie werden in den Bedienungslücken durch das bestehende ASV ergänzt.

Nach der Prognose mit einem Abrufgrad von rund 40% (durchschnittlicher Nutzungsgrad innerhalb des VRN) wird eine Fahrleistung im Jahr von rund 163.800 km/Jahr zu rechnen sein.

Linie	Prognose Jahresfahrleistung [km]
2011	41.300
2012	58.400
2013	64.100
Summe	163.800

Tabelle 3: Jahresfahrleistung (Prognose) der Ruftaxen in der Stadt Pirmasens; eigene Berechnung

Die Ruftaxenlinien L 2011, L 2012 und L 2013 in der bestehenden Form werden eigenwirtschaftlich, ohne Kosten für die Stadt Pirmasens erbracht. Werden neue Bedienungsangebote im Ruftaxenverkehr realisiert, wird die Stadt Pirmasens als ÖPNV-Aufgabenträger einen Kostenanteil zu tragen haben. Eine Förderung im Rahmen des VRN ist je nach Ausgestaltung des Ruftaxenverkehrs möglich.

10.3 Leistungsangebot Linienverkehr

Zur Aufrechterhaltung des Leistungsangebots im Linienverkehr leistet die Stadt Pirmasens gegenüber den Verkehrsunternehmen keine Garantieleistungen und Betriebskostenzuschüsse.

Die Angebotskonzeption sieht keinerlei neue kostenwirksame Änderungen im Linienangebot vor. Der Status-Quo seit dem Fahrplanwechsel Dezember 2007 stellt sich wie folgt dar:

Linie	Jahresfahrleistung [km]
201	107.700
202	146.000
203	124.500
204	29.300
205	79.400
206	104.100
207	53.200
208	60.500
209	28.100
210	16.600
211	130.300
Summe	879.700

Tabelle 4: Prognose Jahresfahrleistung Konzept im Linienverkehr Stadt Pirmasens; eigene Berechnung

Damit ergibt sich derzeit alleine für den Stadtverkehr Pirmasens eine Jahresfahrleistung von 0,88 Mio. km. Dazu kommen weitere Einsatzfahrten für den Schülerverkehr mit rund 37.000 Fahrplan-km pro Jahr.

10.4 Fazit

Da mit dem Fahrplanwechsel 2007 die vorgesehen Änderungen durchgeführt sind, entstehen durch Angebotserweiterungen im Buslinienverkehr keine zusätzliche Kosten.



Anlage zum Nahverkehrsplan

Anhang zu Teil A:

Karten

Produktsteckbriefe

Linienbündelung

Teil B:

Erläuterungen zum Nahverkehrsplan

Anhang zu Teil B:

Analysetabellen,

Anhörungsverfahren



Nahverkehrsplan Stadt Pirmasens, Anlage zu Teil A

Mai 2009

Inhalt:

Anlage zum Nahverkehrsplan	27
11.1 Karten für die Stadt Pirmasens.....	31
11.2 Produktsteckbriefe Stadt Pirmasens.....	33
11.3 Linienbündelung Stadt Pirmasens.....	67
11.3.1 Zweck der Bündelung.....	67
11.3.2 Linienbündelung im Gebiet der Stadt Pirmasens.....	68
11.3.3 Schlussfolgerungen	70

Tabellenverzeichnis

Tabelle 5: Übersicht der Karten	31
Tabelle 6: ÖPNV-Produkte, Funktion und Bedienung als Standard.....	34
Tabelle 7: Produktsteckbriefe, Tabellarischer Anhang zum Nahverkehrsplan Stadt Pirmasens, S. 35 – 66.....	35
Tabelle 8: Linienbündel „Stadt Pirmasens“	68
Tabelle 9: Linienbündel „Rodalben“	68
Tabelle 10: Linienbündel „Pirmasens Umland“	69
Tabelle 11: Linienbündel „Zweibrücken Umland“	69



11.1 Karten für die Stadt Pirmasens

Zur Dokumentation der Strukturanalyse und Maßnahmenplanungen sind folgende Karten im Anlagenband zum Nahverkehrsplan zusammengestellt:

Name	Quelle
Liniennetz Bestand	VRN, NEU
Ruftaxenlinien	VRN, NEU
Bevölkerung, Arbeitsplätze	Stadt PS, Berechnungen Planersocietät
Altersstruktur	Stadt PS, Berechnungen Planersocietät
Schüler / Status Quo	Stadt PS, Berechnungen Planersocietät
Schüler / Entwicklung	Stadt PS, Berechnungen Planersocietät
Analyse Erschließung	ZWVV
Fahrtenhäufigkeit Mo-Fr / Haltestellen	Fahrplandaten 05/06
Nachfrage 2005 werktags gesamt	Erhebung PTV 02, Berechnungen Planersocietät
Umsteigerzahlen bei wichtigen Verknüpfungspunkten	Erhebung PTV 02, Berechnungen Planersocietät
Nachfrage 2010 werktags gesamt	Erhebung PTV 02, Berechnungen Planersocietät

Hinweis: Da die Maßnahmen im Nahverkehr bereits zum Dezember 2007 umgesetzt wurden, sind diese in der Karte Liniennetz enthalten.

Tabelle 5: Übersicht der Karten



Nahverkehrsplan Stadt Pirmasens ab 2008

Linienetz Status Quo

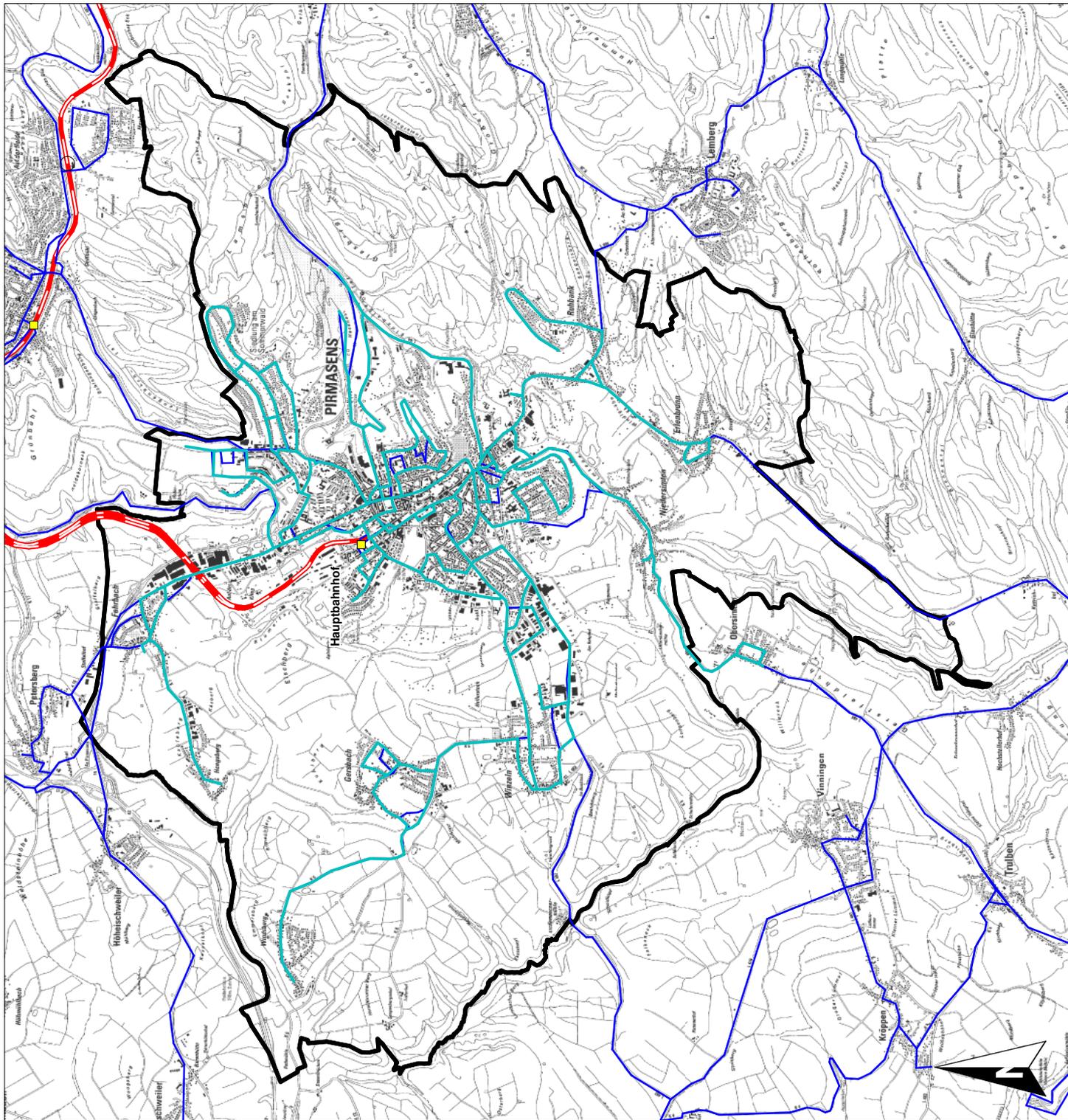
-  SPNV-Netz
-  Stadtbusnetz
-  Regionalbusnetz

Quelle:
Stadt Pirmasens
VRN Verkehrsverbund GmbH
Fahrplandaten 2005/2006

Grundlagen:
TK25 / Copyright Landesamt für
Vermessung und Geobasisinformation
Rheinland-Pfalz, Koblenz, 2005



1:30.000





Nahverkehrsplan Stadt Pirmasens ab 2008

Ruftaxi-Linien ab Dezember 2007

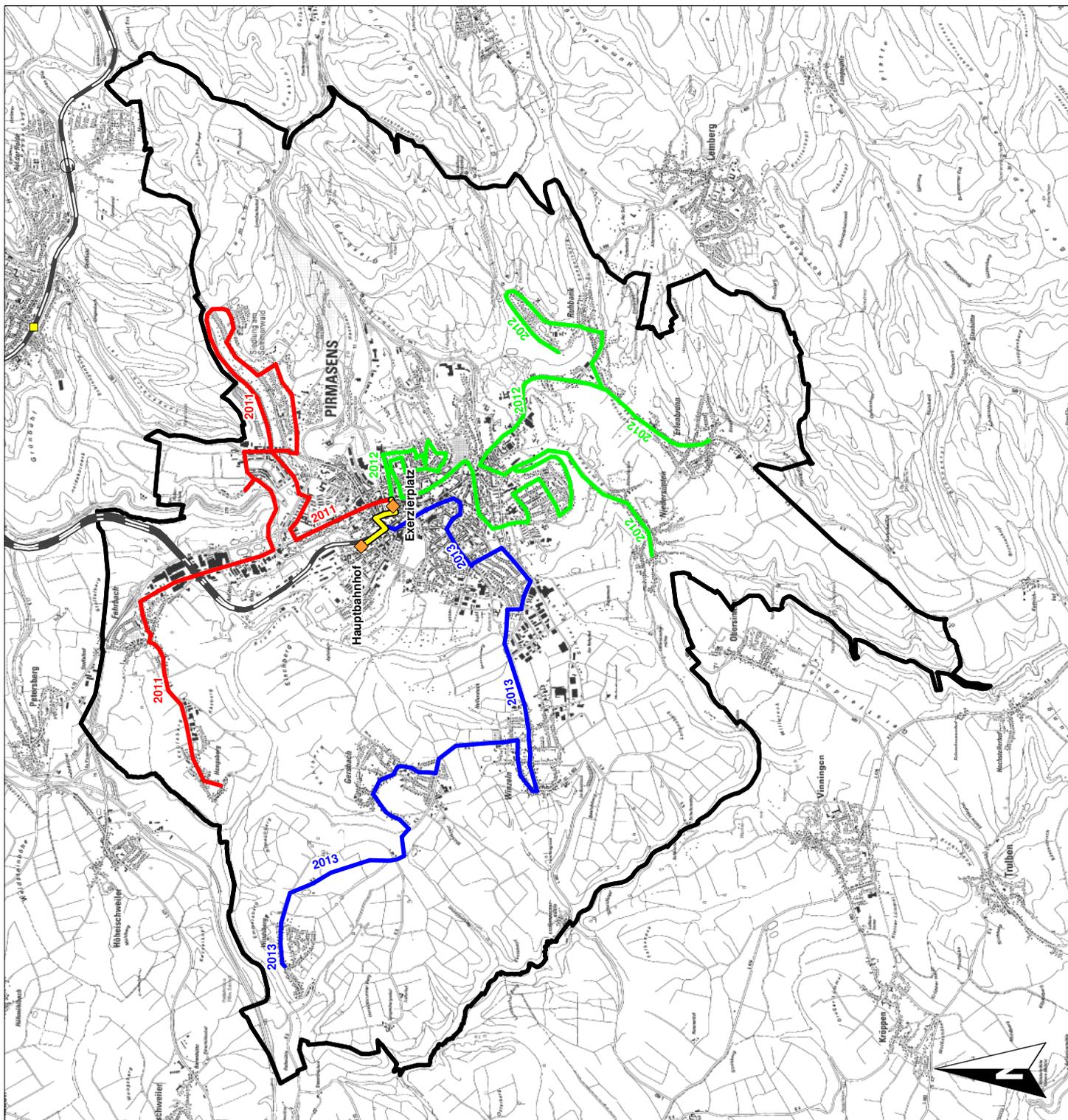
- Ruftaxi-Linie 2011
- Ruftaxi-Linie 2012
- Ruftaxi-Linie 2013
- Bedienung durch mehrere Ruftaxilinien
- ◆ Verknüpfungspunkt

Quelle:
Stadt Pirmasens
VRN Verkehrsverbund GmbH
Fahrplan 2007/2008
NVP Teil A, Kapitel 7

Grundlagen:
TK25 / Copyright Landesamt für
Vermessung und Geobasisinformation
Rheinland-Pfalz, Koblenz, 2005



1:30.000

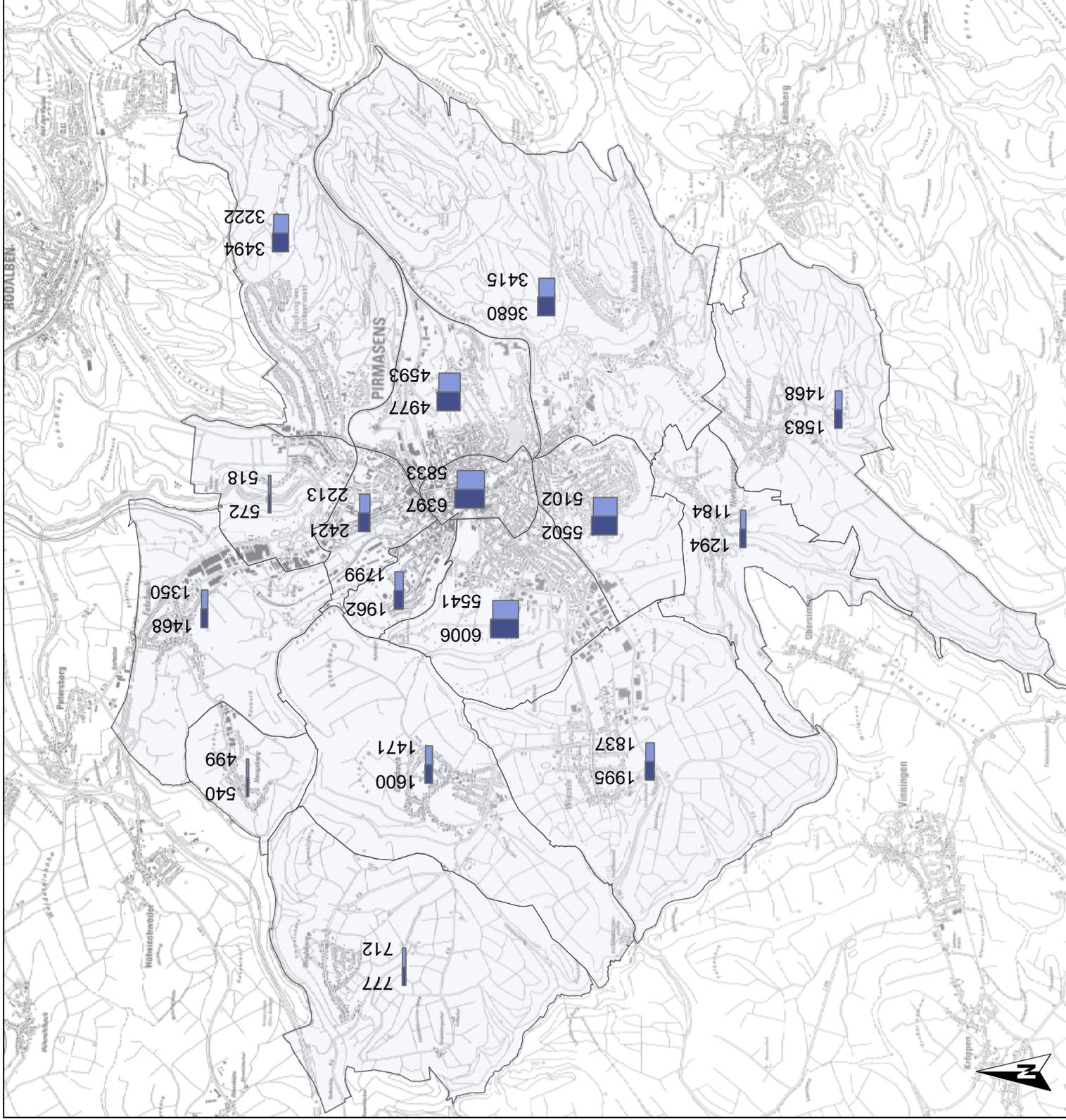


Einwohnerentwicklung 2004-2010



Quelle:
Stadt Pirmasens,
Berechnungen Planersocietät 2005

Grundlagen:
TK 25 / Copyright Landesamt für
Vermessung und Geobasisinformation
Rheinland-Pfalz, Koblenz, 2005

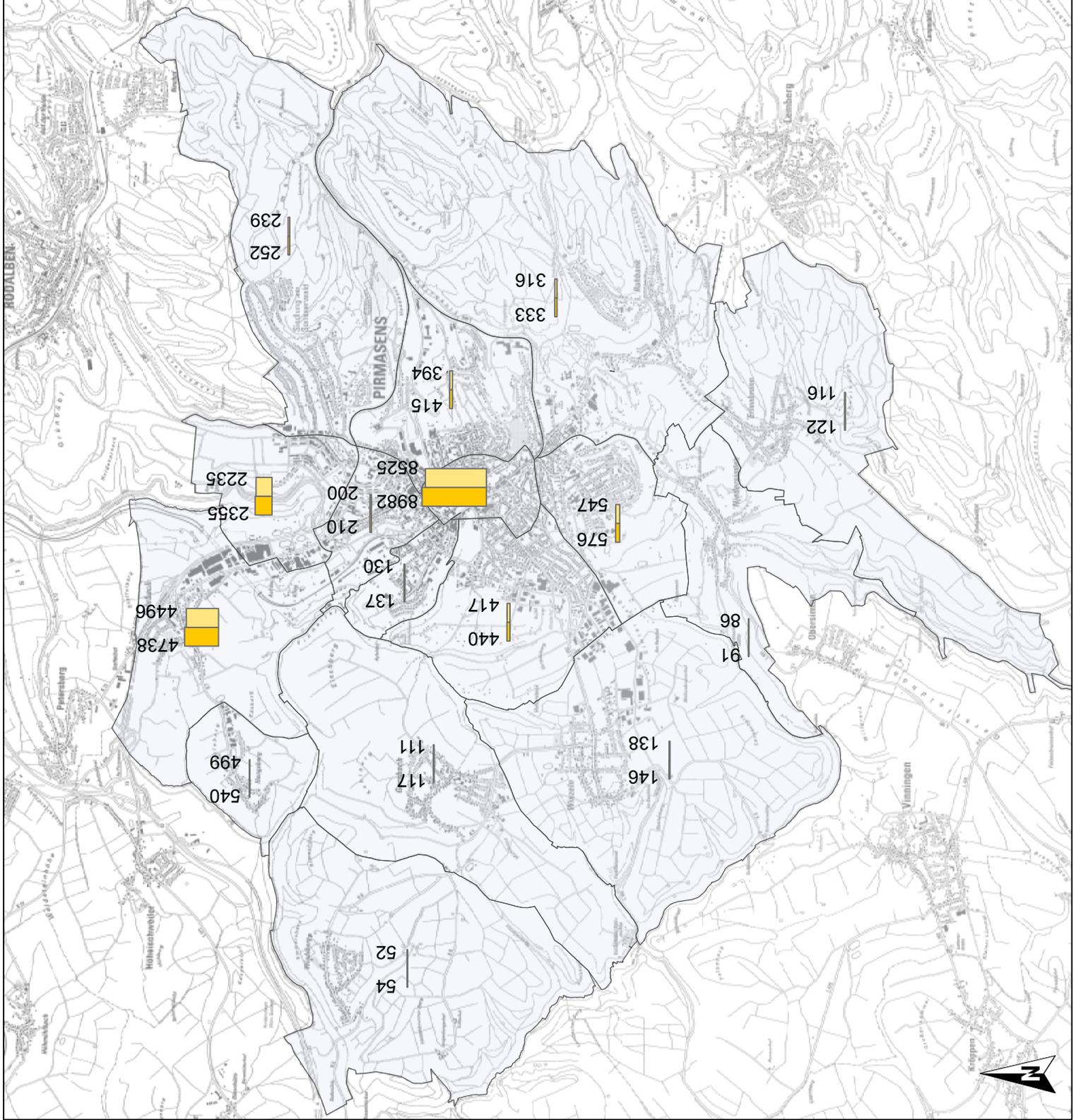


Arbeitsplatzentwicklung 2004-2010

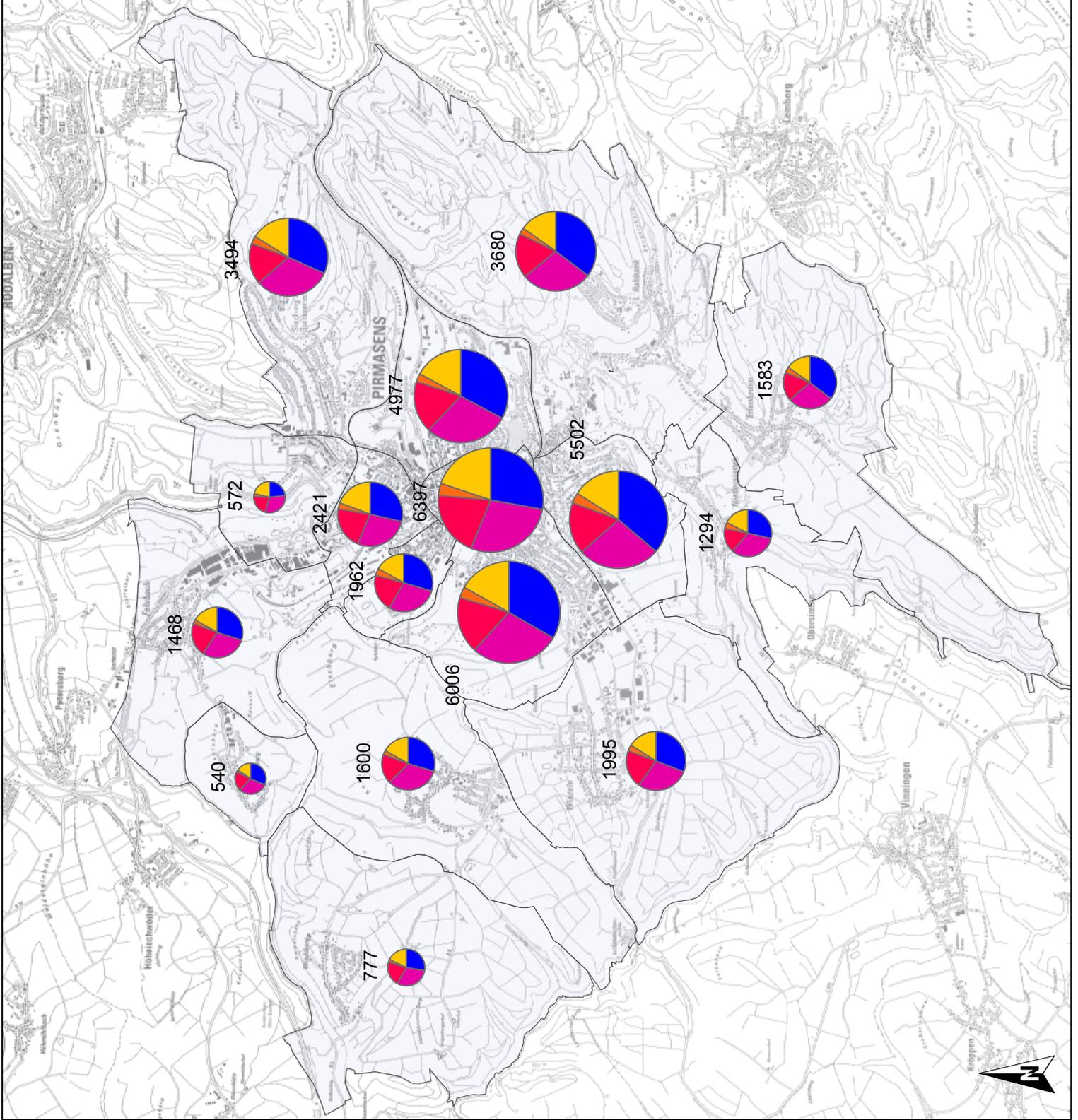
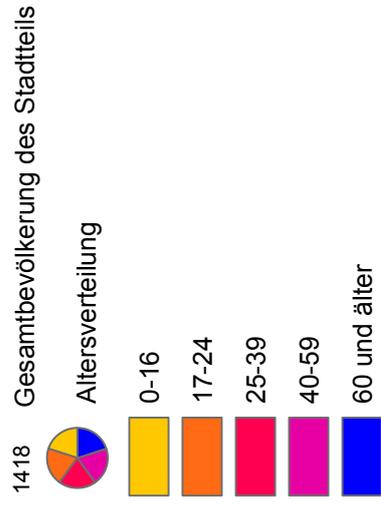


Quelle:
Stadt Pirmasens,
Berechnungen Planersocietät 2005

Grundlagen:
TK 25 / Copyright Landesamt für
Vermessung und Geobasisinformation
Rheinland-Pfalz, Koblenz, 2005



Altersstruktur 2004

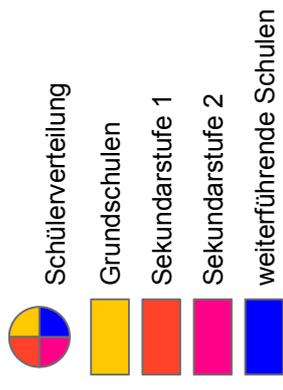


Quelle:
Stadt Pirmasens,
Berechnungen Planersocietät 2005

Grundlagen:
TK 25 / Copyright Landesamt für
Vermessung und Geobasisinformation
Rheinland-Pfalz, Koblenz, 2005

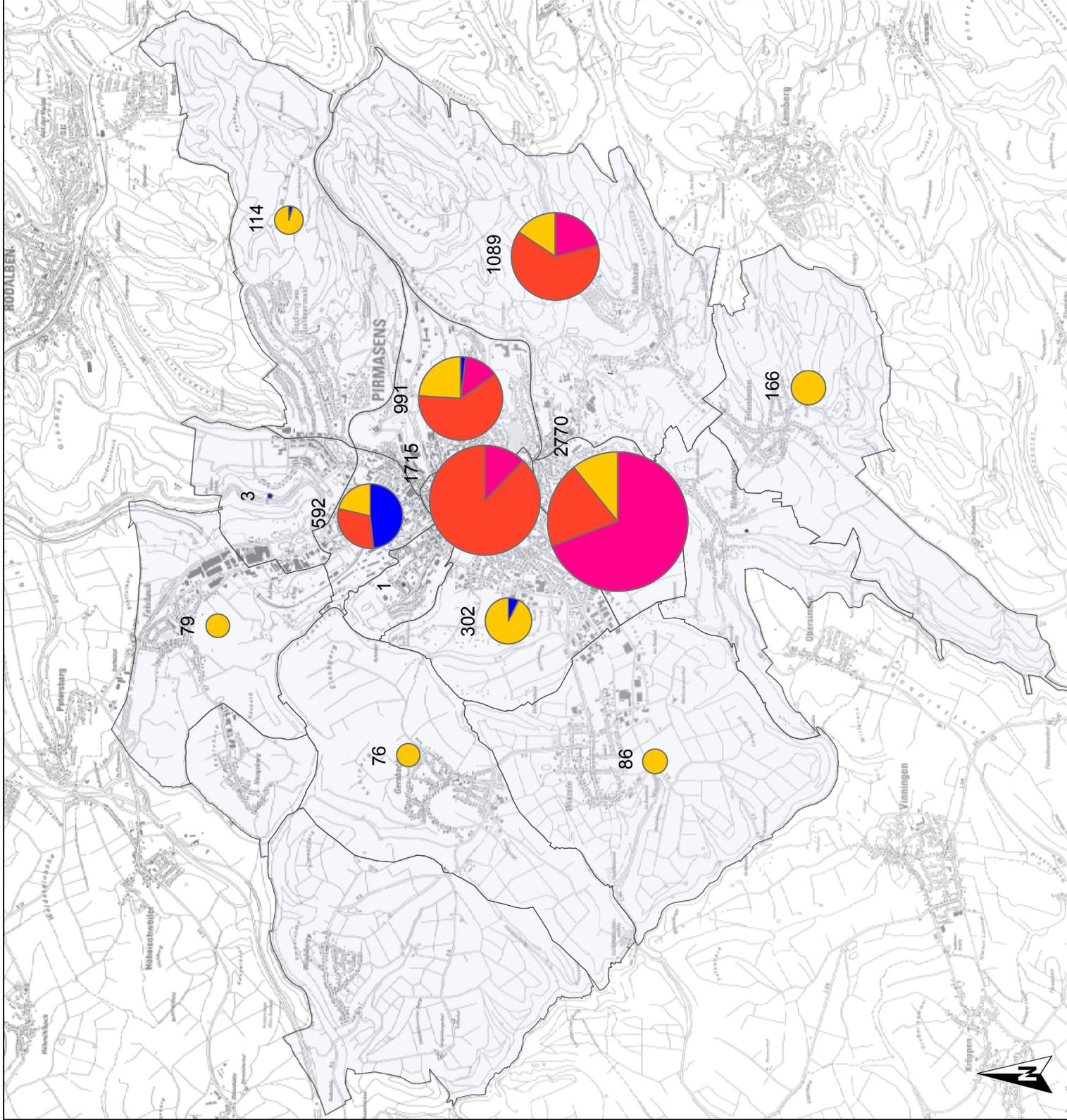
Schüleranzahl und Verteilung 2004

1418 Gesamtschüleranzahl des Stadtteils



Quelle:
Stadt Pirmasens,
Berechnungen Planersocietät 2005

Grundlagen:
TK 25 / Copyright Landesamt für
Vermessung und Geobasisinformation
Rheinland-Pfalz, Koblenz, 2005

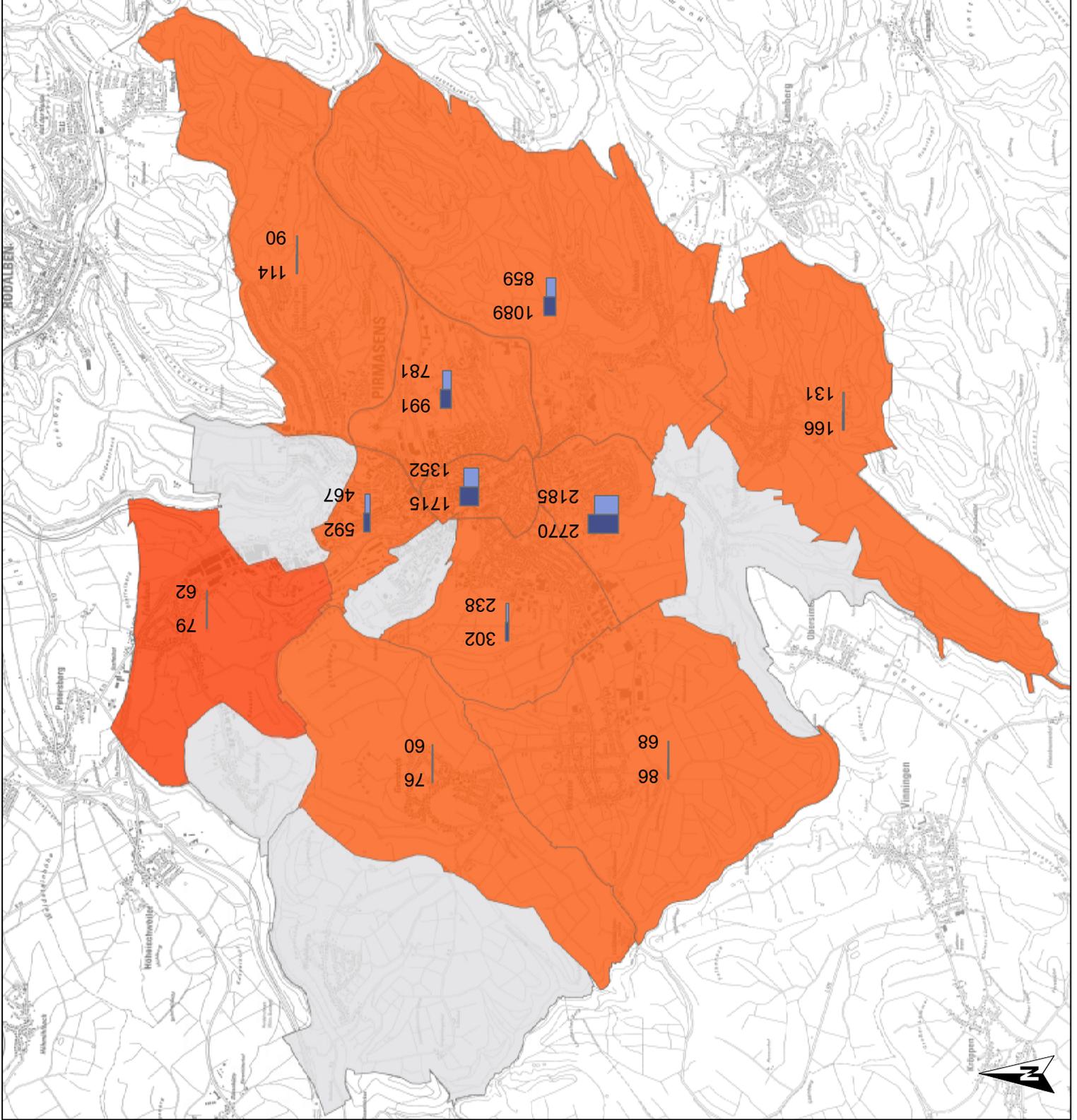


Entwicklung der Schülerzahlen 2004-2010



Quelle:
Stadt Pirmasens,
Berechnungen Planersocietät 2005

Grundlagen:
TK 25 / Copyright Landesamt für
Vermessung und Geobasisinformation
Rheinland-Pfalz, Koblenz, 2005



Analyse Erschließung 2005

— SPNV

— Regionalbuslinien

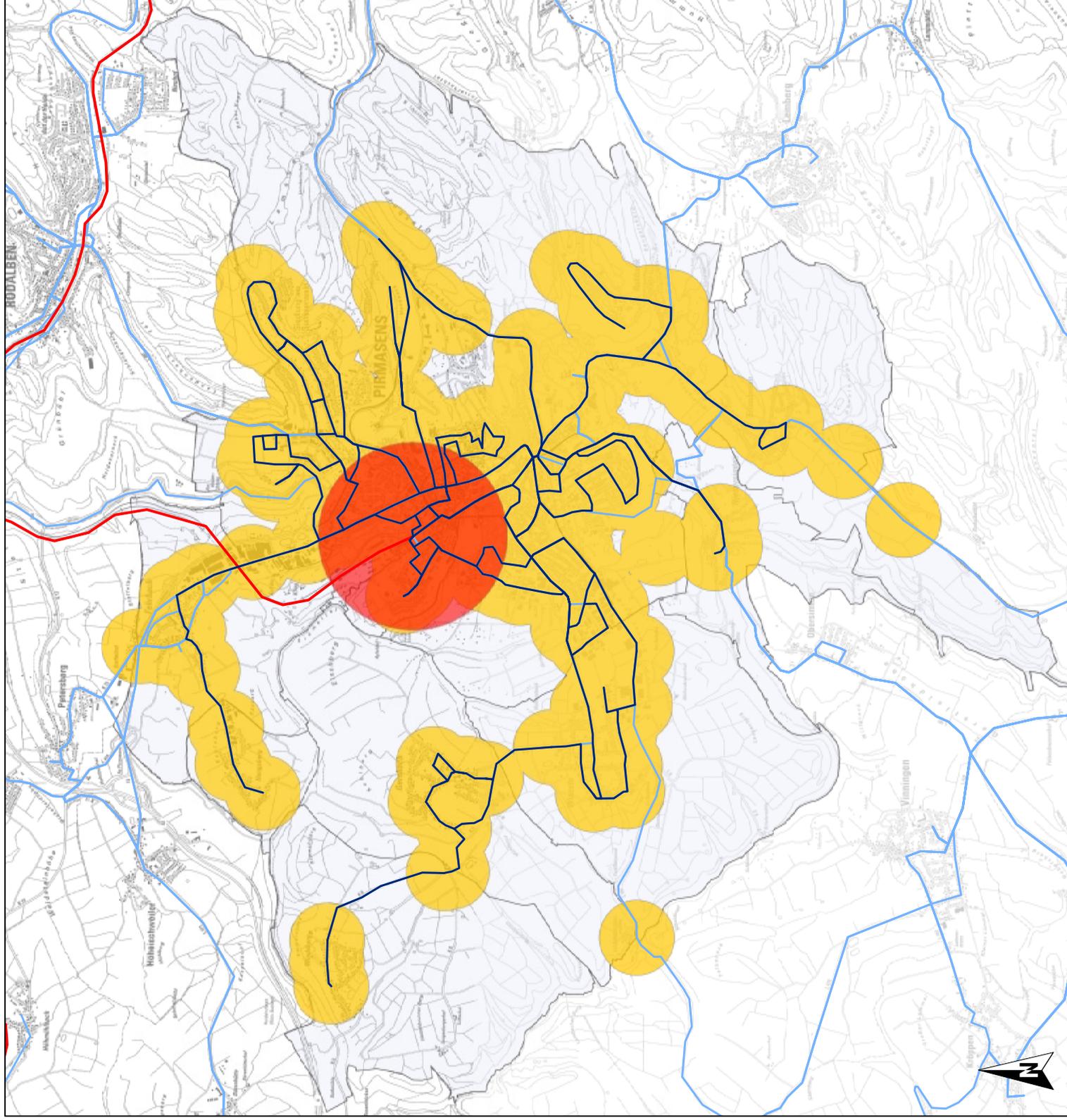
— Stadtbuslinien

● SPNV-Halte Einzugsbereiche (1000m)

● ÖPNV-Halte Einzugsbereiche (300m)

Quelle:
Stadt Pirmasens,
Berechnungen Planersocietät 2005

Grundlagen:
TK 25 / Copyright Landesamt für
Vermessung und Geobasisinformation
Rheinland-Pfalz, Koblenz, 2005



Fahrtenhäufigkeit im ÖPNV 2005 / Werktags

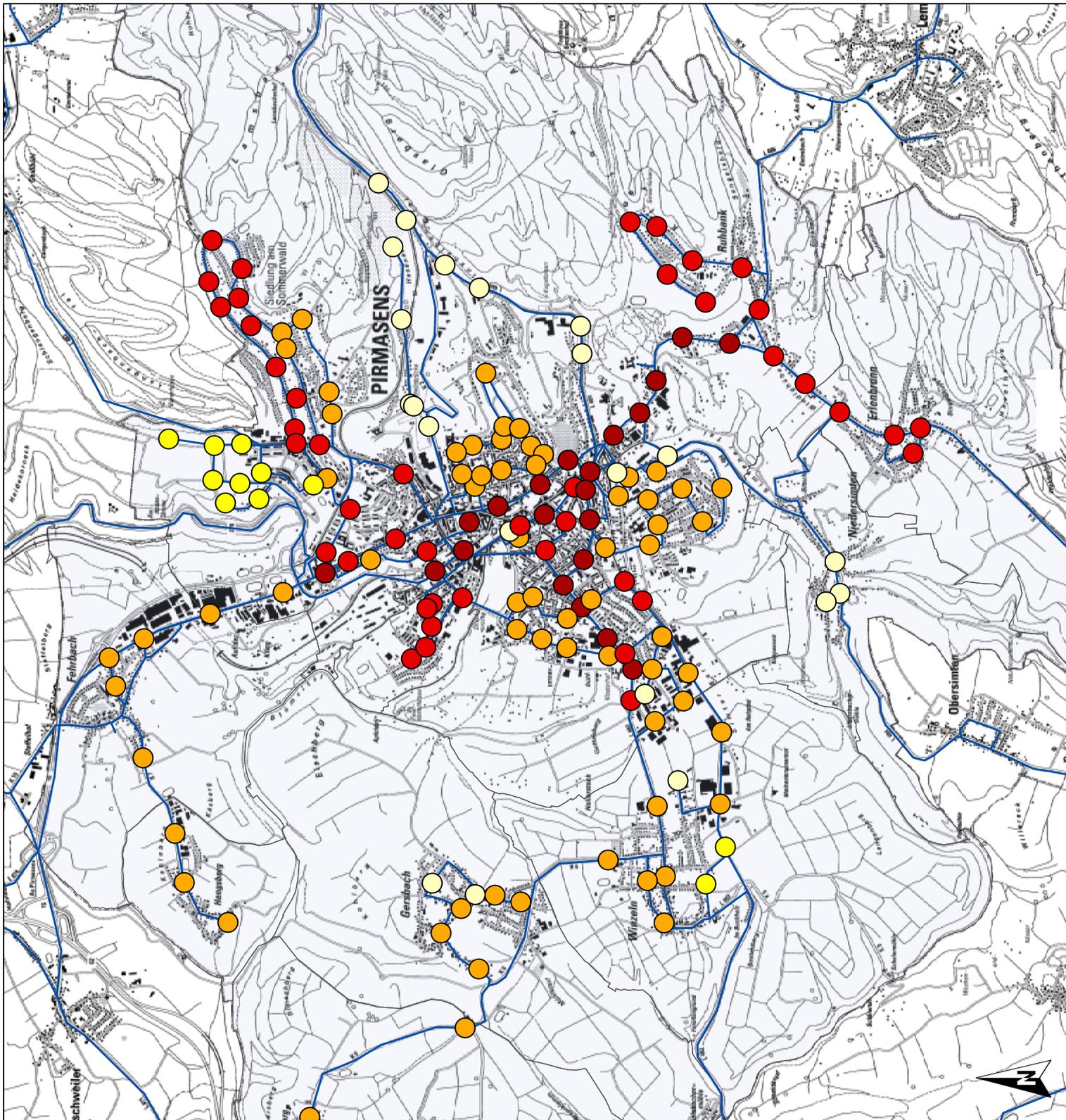
— ÖPNV

Abfahrten in jede Richtung

- mindestens viertelstündlich
- mindestens halbstündlich
- mindestens stündlich
- mindestens 2-stündlich
- seltener

Quelle:
Fahrplandaten 05/06

Grundlagen:
TK 25 / Copyright Landesamt für
Vermessung und Geobasisinformation
Rheinland-Pfalz, Koblenz, 2005



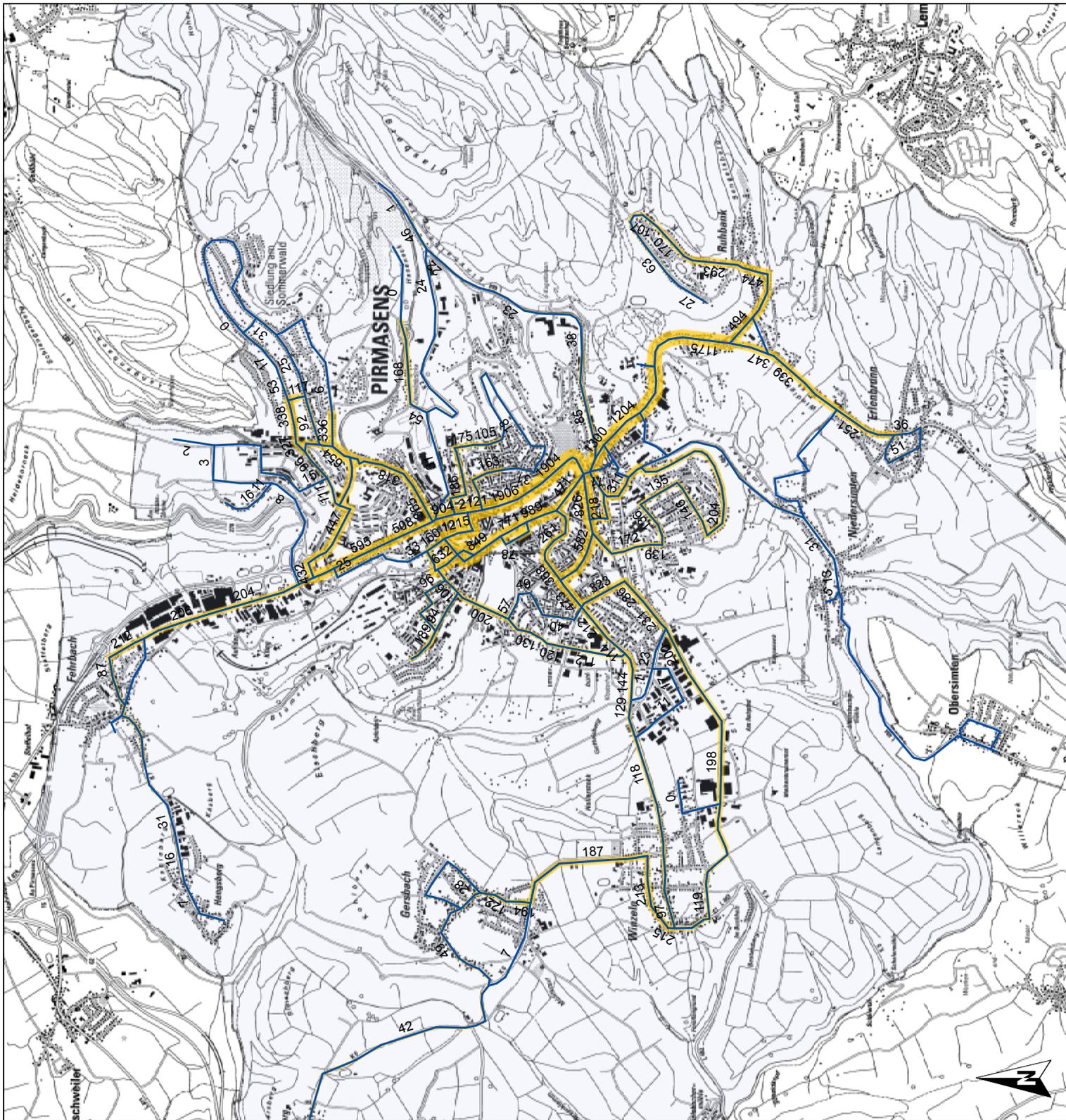


Nahverkehrsplan
Stadt Pirmasens
ab 2008

Nachfrage im ÖPNV 2005 / Wochentags

— ÖPNV

401
Nachgefragte Fahrten pro Tag
im ÖPNV



Quelle:
Erhebungen PTV
Berechnungen Planersocietät 2005

Grundlagen:
TK 25 / Copyright Landesamt für
Vermessung und Geobasisinformation
Rheinland-Pfalz, Koblenz, 2005



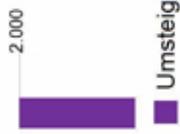
1:30.000



Nahverkehrsplan
Stadt Pirmasens
ab 2008

Linienetz und Anzahl der Umsteiger an ausgewählten Knotenpunkten

Umsteiger an
ausgewählten Haltepunkten



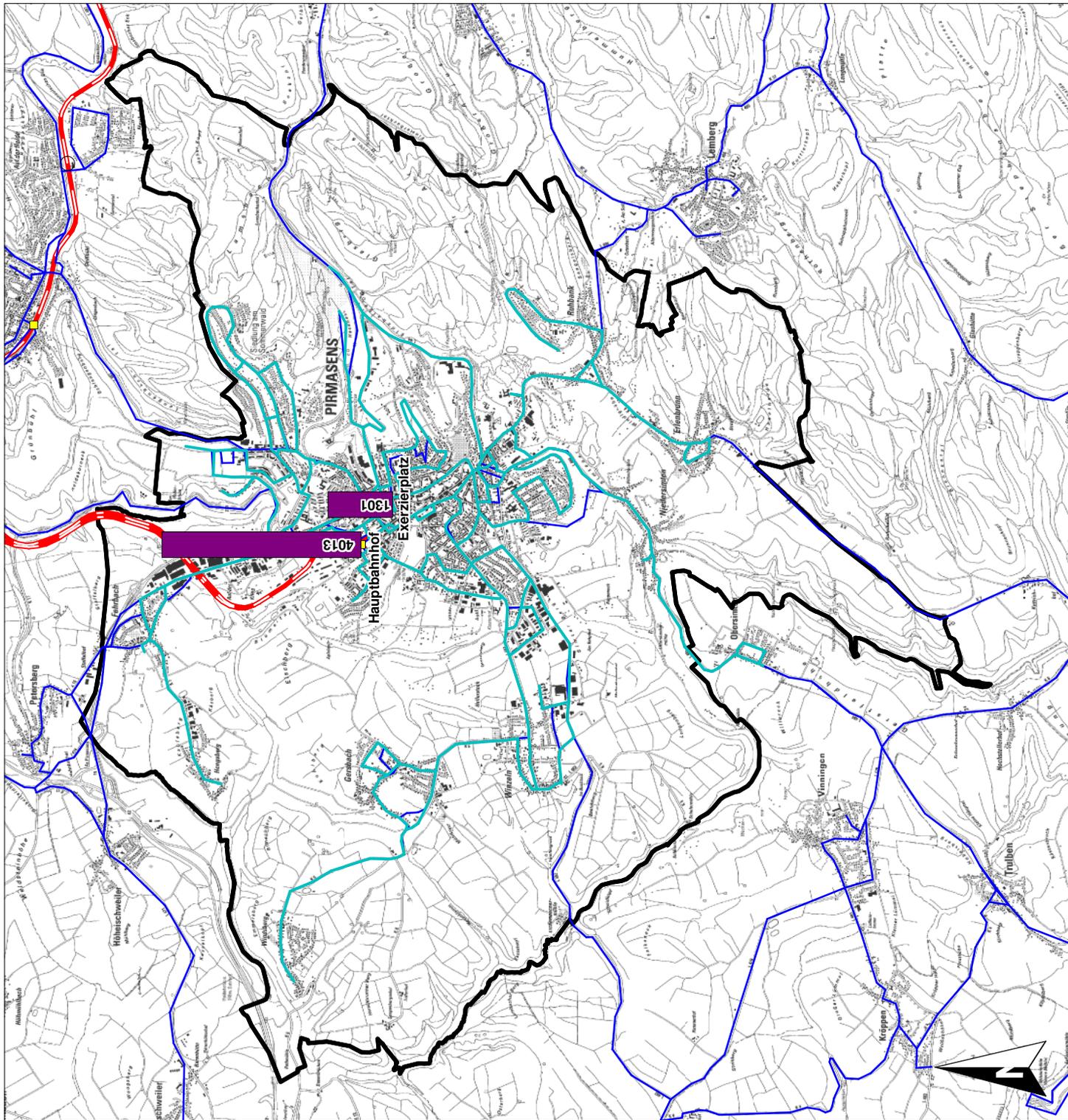
- SPNV-Netz
- Stadtbusnetz
- Regionalbusnetz

Quelle:
Berechnungen Planersocietät 2005

Grundlagen:
TK25 / Copyright Landesamt für
Vermessung und Geobasisinformation
Rheinland-Pfalz, Koblenz, 2005



1:30.000



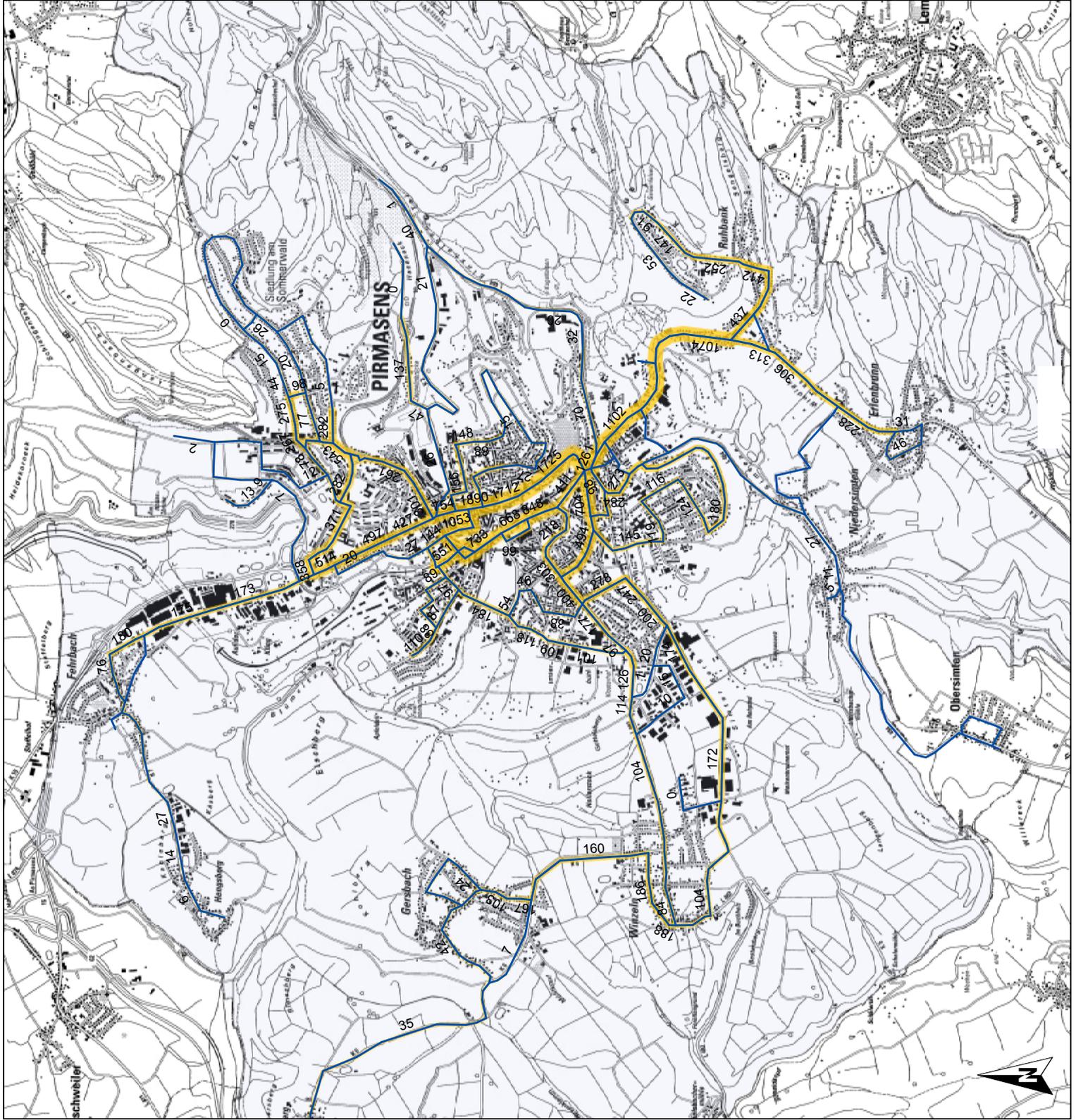


Nahverkehrsplan
Stadt Pirmasens
ab 2008

Nachfrage im ÖPNV 2010 (Prognose) / Wochentags

— ÖPNV

401
Nachgefragte Fahrten pro Tag
im ÖPNV



Quelle:
Erhebungen PTV
Berechnungen Planersocietät 2005

Grundlagen:
TK 25 / Copyright Landesamt für
Vermessung und Geobasisinformation
Rheinland-Pfalz, Koblenz, 2005



1:30.000



11.2 Produktsteckbriefe Stadt Pirmasens

Die Produktsteckbriefe beschreiben den Leistungsumfang und verschiedene Qualitätsmerkmale und treffen folgende Festlegungen:

- Liniennummer,
- Linienverlauf und wichtige, mindestens zu bedienende Haltestellen,
- Kategorisierung als Linienverkehr oder Ruftaxenverkehr
- Funktion, hauptsächliche Verkehrsaufgabe,
- Mindestbedienungsstandard mit Bedienungszeitraum, Verknüpfungen und
- daraus resultierend der durchschnittlichen km-Aufwand pro Jahr,
- Fahrzeugstandard.

Die Produktsteckbriefe enthalten darüber hinaus Aussagen

- zur Konzessionsart und –laufzeit,
- zu Besonderheiten sowie
- zur hauptsächlichen Nachfrage.

Bezüglich des angegebenen Bedienungszeitraumes werden zusätzlich folgende Festlegungen getroffen:

- Die angegebenen Anfangs- und Endzeiten beschreiben jeweils die Stunde, in der die erste bzw. die letzte Fahrt stattzufinden hat, d.h. der Bedienungszeitraum ist so auszufüllen, dass jeweils +/- 30 min vor/nach der genannten Anfangs- bzw. Endzeit eine Fahrt durchgeführt wird.
- Ist die Nachfrage nachgewiesener Maßen auf einzelnen Fahrten sehr gering, kann diese Fahrt in Absprache mit der Stadt Pirmasens als Bedarfsfahrt durchgeführt werden. Dies gilt insbesondere in den Tagesrandlagen und ist jeweils einzeln zu verhandeln, festzusetzen und bekannt zugeben.
- Alle sonstigen Besonderheiten oder Ergänzungen zum im Produktsteckbrief beschriebenen Verkehr sind unter „Besonderheiten“ im jeweiligen Produktsteckbrief vermerkt.

Das geplante Ruftaxensystem in der Stadt Pirmasens bedient sich der Linienwege des regulären ÖPNV und nutzt die vorhandenen Haltestellen. Die Ruftaxen sind mit eigenen Liniennummern versehen und ergänzen das Fahrtenangebot der Linienverkehre in Neben- und Schwachverkehrszeiten.

Die ÖPNV-Produkte werden wie folgt definiert:

Region / Stadt	Produkt	Funktion	Bedienung
Region	<i>ExpressBus</i>	Überregionale Verbindung von Zentren mit wenigen ausgewählten Halten	Mo–So
	<i>RegioLinie / RegioBus</i>	Anbindung an Bahn, Kreisstadt und angrenzende Landkreise	Stundentakt: Mo–Fr 6–22 Uhr 12–15 Fahrtenpaare 2-Std.-Takt: Sa, So und Feiertagen <i>ggf. Ergänzung des Angebotes nach Bedarf auf einzelnen Fahrtlagen mit Fahrradanhänger</i>
	<i>HauptBus (TaktBus)</i>	Anbindung Ortsgemeinden Sitz der Verbandsgemeinden, Ortsteile und regionale und überregionale Verkehre	Stundentakt Mo–Fr 6–18 Uhr und Sa 6–16 Uhr <i>ggf. Ergänzung des Angebotes nach Bedarf</i>
Region / Stadt	<i>ErschließungsBus</i>	Anbindung Ortsgemeinden an Sitz der jeweiligen Verbandsgemeinde, Ortsteile und regionale und überregionale Verkehre sowie Stadtteile, die nicht im StadtBus- oder StadtVerkehrssystem erschlossen sind.	Fahrtenpaare ohne Takt Mo–Fr 6–18 Uhr mit 3–6 Fahrtenpaaren täglich <i>ggf. Ergänzung des Angebotes nach Bedarf</i>
Stadt	<i>StadtBus</i>	Feinerschließung innerstädtischer Verkehre im sog. StadtBus-System	Mind. im 30-min-Takt Mo–Fr 6–20 Uhr, und Sa 6–16 Uhr <i>ggf. Ergänzung des Angebotes nach Bedarf</i> Halt an allen Haltestellen, Rendezvous-Punkt Einheitliche Linienwege Verknüpfung mit Regionalverkehren
	<i>StadtVerkehr</i>	Erschließung innerstädtischer Bereiche im Taktverkehr mit Linienbus, mit Kleinbus oder Stadtbahn	Mind. Stundentakt Mind. Mo–Fr 9–19 Uhr Mind. Sa 9–13 Uhr <i>ggf. Ergänzung des Angebotes nach Bedarf</i>
Region / Stadt	<i>Bedarfsverkehr</i>	Ergänzung Linienverkehr; Freizeitverkehr	Nach Bedarf; als Ruftaxensystem

Tabelle 6: ÖPNV-Produkte, Funktion und Bedienung als Standard



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Pirmasens

Tabelle 7: Produktsteckbriefe, Tabellarischer Anhang zum Nahverkehrsplan Stadt Pirmasens, S. 35 – 66

Linienverkehre

Linien-Nr	201					
konzessionierte Laufzeit bis	14.12.2010					
Linienverlauf	Exerzierplatz - Ruhbank					
Wichtige Haltestellen	Exerzierplatz, Alter Friedhof, Krankenhaus, PLUB, Hahnenruhe, Pfalzblick, Steinig Bühl					
Kategorisierung	Stadtbus					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Erschließung des Stadtgebietes Ruhbank Anbindung Krankenhaus und Freizeitbad Plub					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Bedienungszeitraum	05:30 - 19:00	05:45 - 19:15	06:30 - 19:00	06:45 - 19:15	12:30 - 18:00	12:45 - 18:15
Takt	30 Min.-Takt	30 Min.-Takt mit Verdichter	30 Min.-Takt	30 Min.-Takt	30 Min.-Takt	30 Min.-Takt
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	28 Fahrten	29 Fahrten	26 Fahrten	26 Fahrten	12 Fahrten	12 Fahrten
Fahrten (Mo -Fr an schulfreien Tagen)	28 Fahrten	28 Fahrten				
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Pirmasens Exerzierplatz					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	von bzw. zu den Stadtbuslinien 202 - 206, 208, 209, tlw. 210					
	in Ri. Arnulfstr./Schachen (206), Sommerwald/Weißhof (211)					
	aus Ri. Sommerwald/Weißhof (202), Winzeln/Windsberg (203), Waldfriedhof (204), Hengsberg (205), Kirchberg (205+208), Arnulfstr./Schachen (206), Husterhöhe (208), Winzeln Ind.gebiet + Gersbach (20)					
Verknüpfungszeiten	im Bedienungszeitraum der jeweiligen Linien					
Verknüpfungspunkt	Pirmasens Abzw. Erlenbrunn					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	zu / von Linien 207 + 255					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum				keine	keine
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge und Kleinbusse					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	107.700					
Besonderheiten	weitere Fahrten bis Hast. Abzw. Erlenbrunn mit Linie 207 Ergänzung durch Ruftaxi-Linie 2012					
Hauptsächliche Nachfrage	Schüler-, Berufs- und Besorgungsverkehr					

Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Pirmasens

Linien-Nr	202					
konzessionierte Laufzeit bis	14.12.2010					
Linienverlauf	Sommerwald - Exerzierplatz - Weißhof SG					
Wichtige Haltestellen	Kreisverwaltung, Sommerwaldschule, 2 Mittelweg, Forsthaus, Am Häusel 165, 1. Mittelweg, Banana Buildung, Wasserturm, Rodalber Str., Exerzierplatz, Rheinberger/Dynamikum, Busbf Schäferstr., Winzler Tor, Goethestr., Weißhof, Spielgemeinschaft					
Kategorisierung	Stadtbus					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Erschließung der Stadtgebiete Sommerwald und Weißhof Anbindung Kreisverwaltung					
Mindestbedienstungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Linienabschnitt A: Sommerwald - Exerzierplatz						
Bedienungszeitraum	05:45 - 19:15	05:30 - 19:00	06:45 - 18:45	06:30 - 18:30	12:45 - 17:45	12:30 - 17:30
Takt	30 Min.-Takt	30 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt
Fahrten	28 Fahrten	29 Fahrten	13 Fahrten	13 Fahrten	6 Fahrten	6 Fahrten
Linienabschnitt B: Exerzierplatz - Weißhof SG						
Bedienungszeitraum	06:00 - 19:00	05:45 - 18:45	07:00 - 19:00	07:15 - 18:45	12:30 - 18:00	12:45 - 18:15
Takt			60 Min.-Takt (bis 14:00)	60 Min.-Takt (bis 14:15)		
	30 Min.-Takt	30 Min.-Takt	30 Min.-Takt (ab 15:00)	30 Min.-Takt (ab 15:15)	30 Min.-Takt	30 Min.-Takt
Fahrten	28 Fahrten	27 Fahrten	17 Fahrten	16 Fahrten	12 Fahrten	12 Fahrten
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Pirmasens Exerzierplatz					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	von bzw. zu den Stadtbuslinien 202 - 206, 208, 209, tlw. 210					
	in Ri. Ruhbank (201), Winzeln/Windsberg (203), Waldfriedhof (204), Hengsberg (205), Kirchberg (205+208), Horeb (206), Husterhöhe (208), Winzeln Ind.gelände + Gersbach (209), tlw. Niedersimten (210+255, twl. auch an den Hast. Alter Friedhof bzw. Krankenhaus					
Verknüpfungszeiten	im Bedienungszeitraum der jeweiligen Linien					
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge und Kleinbusse					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	46.000					
Besonderheiten	weitere Fahrten zu den gleichen Zielgebieten mit Linie 211 (tlw. anderer Fahrtweg), dadurch 15 Min.-Takt Linie 202 übernimmt Mo-Fr bei den letzten beiden Fahrten, samstags ab 15 h und sonntags ganztätig die Bedienung des Stadtgebiets Kirchberg (Innweg)					
Hauptsächliche Nachfrage	E Schüler-, Berufs- und Besorgungsverkehr					



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Pirmasens

Linien-Nr	203					
konzessionierte Laufzeit bis	14.12.2010					
Linienverlauf	Exerzierplatz - Winzeln - Gersbach - Windsberg					
Wichtige Haltestellen	Exerzierplatz, Hbf, Arnulfstr., Alte Winzeler Str., Weißhof, Winzeln Denkmal + Schule, Gersbach Alter Friedhof + Denkmal + Westring, Windsberg Römerstr.+ Wendeplatz					
Kategorisierung	Stadtverkehr					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Erschließung der Stadtteile Winzeln, Gersbach und Windsberg					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Bedienungszeitraum	05:30 - 19:30	06:00 - 19:00	06:30 - 15:30	07:00- 16:00		
Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt		
Fahrten	15 Fahrten	14 Fahrten	10 Fahrten	10 Fahrten	keine	keine
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Pirmasens Exerzierplatz					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	Verknüpfung von bzw. zu den Stadtbuslinien 201 - 202, 204 - 206, 208, tlw. 210					
	(205+208), Horeb (206), Husterhöhe (208), Winzeln Ind.gebiet + Gersbach (209), tlw. Niedersimten (210+255)					
	aus Ri. Ruhbank (201), , Sommerwald/Weißhof (202), Waldfriedhof (204), Hengsberg (205), Kirchberg (205+208), Arnulfstr./Schachen (206), Husterhöhe (208), Winzeln Ind.gebiet + Gersbach (209), tlw. Niedersimten (210+255)					
Verknüpfungszeiten	im Bedienungszeitraum der jeweiligen Linien				keine	keine
Verknüpfungspunkt	Pirmasens Hbf (aus Richtung Exerzierplatz)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 64 (KBS 672) in Ri. Kaiserslautern					
Verknüpfungszeiten	Bedienungs- zeitraum		Bedienungs- zeitraum		keine	
Verknüpfungspunkt	Pirmasens Hbf (in Richtung Schachen/Arnulfstr.)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 64 (KBS 672) aus Ri. Kaiserslautern					
Verknüpfungszeiten	Bedienungs- zeitraum		Bedienungs- zeitraum		keine	
Verknüpfungspunkt	Pirmasens Hbf (in Richtung Schachen/Arnulfstr.)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 68 (KBS 674) aus Ri. Zweibrücken					
Verknüpfungszeiten	Bedienungs- zeitraum		Bedienungs- zeitraum		keine	
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge und Kleinbusse					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	124.500					
Besonderheiten	Hbf wird nur in der Hinrichtung angefahren weitere Fahrten nach Winzeln und Gersbach mit Linie 209 weitere Fahrten bis Alte Winzler Str. mit Linie 206 Ergänzung durch Ruftaxi-Linie 2013					
Hauptsächliche Nachfrage	Schüler-, Berufs- und Besorgungsverkehr					

Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Pirmasens

Linien-Nr	204					
konzessionierte Laufzeit bis	14.12.2010					
Linienverlauf	Exerzierplatz - Waldschlößchen - Waldfriedhof - Messegelände - Exerzierplatz					
Wichtige Haltestellen	Exerzierplatz, Busbf. Schäferstr., Volksgarten, Waldfriedhof, Haseneck, Messegelände					
Kategorisierung	ergänzender Stadtverkehr					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Verbindung zum Waldfriedhof					
Mindestbedienstungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Bedienungszeitraum	12:00 - 17:30	12:45 - 17:45	12:00 - 17:30	12:45 - 17:45	12:00 - 17:30	12:45 - 17:45
Takt	30 Min.Takt (bis 13:30) 60 Min.-Takt (ab 14:30)	30 Min.Takt (bis 13:45) 60 Min.-Takt (ab 14:45)	30 Min.Takt (bis 13:30) 60 Min.-Takt (ab 14:30)	30 Min.Takt (bis 13:45) 60 Min.-Takt (ab 14:45)	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt
Fahrten	8 Fahrten	8 Fahrten	7 Fahrten	7 Fahrten	6 Fahrten	6 Fahrten
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Pirmasens Exerzierplatz					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	Verknüpfung von bzw. zu den Stadtbuslinien 201 - 203, 205 - 206, 208, tlw. 210					
	<i>in Ri. Ruhbank (201), Sommerwald/Weißhof (202), Winzeln/Windsberg (203), Hengsberg (205), Kirchberg (205+208), Horeb (206), Husterhöhe (208), Winzeln Ind.gebiet + Gersbach (209), tlw. Niedersimten (210+255)</i> <i>aus Ri. Ruhbank (201), Sommerwald/Weißhof (202)</i>					
Verknüpfungszeiten	im Bedienungszeitraum der jeweiligen Linien					
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge und Kleinbusse					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	29.300					
Besonderheiten	Ergänzung durch Ruftaxi-Linie 2012					
Hauptsächliche Nachfrage	Schüler-, Berufs- und Besorgungsverkehr					



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Pirmasens

Linien-Nr	205					
konzessionierte Laufzeit bis	14.12.2010					
Linienverlauf	Kirchberg - Exerzierplatz - Fehrbach - Hengsberg					
Wichtige Haltestellen	Innweg, Karolinenstr., Winzler Tor, Postcenter, ZOB, Exerzierplatz, Zweibrücker Str., Hillstr., Kömmerling, Fehrbach Wasserturm + Hopfenstr., Hengsberg Keltenwoog + Wendeplatz Rückrichtung in Ri. Kirchberg: Bitscher Str., Berliner Ring, Kirchbergstr.					
Kategorisierung	Stadtverkehr					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Erschließung der Stadtteile Kirchberg, Fehrbach und Hengsberg					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Linienabschnitt A: Kirchberg - Exerzierplatz						
Bedienungszeitraum	07:00 - 18:00	06:00 - 17:30	07:00 - 18:00	06:00 - 17:30		
Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt		
Fahrten	12 Fahrten	12 Fahrten	9 Fahrten	9 Fahrten	keine	keine
Linienabschnitt B: Exerzierplatz - Fehrbach - Hengsberg						
Bedienungszeitraum	06:00 - 19:00	06:15 - 19:15	06:00 - 19:00	06:15 - 19:15		
Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt		
Fahrten	14 Fahrten	14 Fahrten	9 Fahrten	9 Fahrten	keine	keine
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Pirmasens Exerzierplatz					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	von bzw. zu den Stadtbuslinien 201 -204, 206, 208, 209, tlw. 210					
	<i>in Ri. Ruhbank (201), Sommerwald/Weißhof (202), Winzeln/Windsberg (203), Waldfriedhof (204), Horeb (206), Husterhöhe (208), Winzeln Ind.gebiet + Gersbach (209), tlw. Niedersimten (210+255)</i>					
	<i>aus Ri. Ruhbank (201), Sommerwald/Weißhof (202), Winzeln/Windsber</i>					
Verknüpfungszeiten	zu den Bedienzeiten der jeweiligen Linien					
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge und Kleinbusse					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	79.400					
Besonderheiten	weitere Fahrten auf Abschnitt A siehe Linie 208 (Mo - Sa) und Linie 202 (Mo-Fr ab 18:30, samstags ab 15 h , sonntags ganztägig)					
	Ergänzung durch Ruftaxi- Linien 2011 und 2012					
Hauptsächliche Nachfrage	Schüler-, Berufs- und Besorgungsverkehr					

Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Pirmasens

Linien-Nr	206					
konzessionierte Laufzeit bis	14.12.2010					
Linienverlauf	Arnulfstraße - Schachen - Exerzierplatz - Horeb					
Wichtige Haltestellen	Alte Winzler Str., Weißhof, Karl-Theodor-Str., Stadtwerke, Merkurstraße, Schachenstr., Hermannstr., Hbf, Exerzierplatz, Neufferpark, Wagenstraße, Wormser Str. Rück: Burgstraße, Horeb Hauptschule, Rheinberger Str., Arnulfstr.					
Kategorisierung	Stadtbus					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Erschließung der Stadtgebiete "Arnulfstraße", Schachen und Horeb					
Mindestbedienstungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Linienabschnitt A: Arnulfstraße - Schachen - Exerzierplatz						
Bedienungszeitraum	05:30 - 19:00	05:30 - 18:45	06:30 - 19:00	06:30 - 18:45	12:45 - 18:15	12:30 - 18:00
Takt	30 Min.-Takt	30 Min.-Takt	30 Min.-Takt	30 Min.-Takt	30 Min.-Takt	30 Min.-Takt
Fahrten	28 Fahrten	28 Fahrten	26 Fahrten	26 Fahrten	12 Fahrten	12 Fahrten
Linienabschnitt B: Exerzierplatz - Horeb						
Bedienungszeitraum	06:00 - 19:00	06:15 - 19:15	06:30 - 18:30	06:45 - 18:45	13:00 - 18:00	13:15 - 18:15
Takt	30 Min.-Takt	30 Min.-Takt	30 Min.-Takt	30 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt
Fahrten	27 Fahrten	27 Fahrten	25 Fahrten	25 Fahrten	6 Fahrten	6 Fahrten
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Pirmasens Hbf (aus / in Ri. Schachen)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 64 (KBS 672) in / aus Ri. Kaiserslautern					
Verknüpfungszeiten	im Bedienungszeitraum, wichtige Verknüpfung					
Verknüpfungspunkt	Pirmasens Hbf (aus / in Ri. Schachen)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 68 (KBS 674) in / aus Ri. Zweibrücken					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum	keine	Bedienungszeitraum	keine	Bedienungszeitraum	Bedienungszeitraum
Verknüpfungspunkt	Pirmasens Hbf (aus / in Ri. Schachen)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 55 (KBS 675) in / aus Ri. Landau					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum	keine	Bedienungszeitraum	keine	Bedienungszeitraum	Bedienungszeitraum
Verknüpfungspunkt	Pirmasens Hbf (in / aus Ri. Exerzierplatz + Horeb)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 64 (KBS 672) aus / in Ri. Kaiserslautern					
Verknüpfungszeiten	im Bedienungszeitraum, wichtige Verknüpfung					
Verknüpfungspunkt	Pirmasens Hbf (in / aus Ri. Exerzierplatz + Horeb)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 68 (KBS 674) aus / in Ri. Zweibrücken					
Verknüpfungszeiten	keine	Bedienungszeitraum	keine	Bedienungszeitraum	Bedienungszeitraum	keine
Verknüpfungspunkt	Pirmasens Hbf (in / aus Ri. Exerzierplatz + Horeb)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 55 (KBS 675) aus / in Ri. Landau					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum tlw. längerer Übergang	Bedienungszeitraum	Bedienungszeitraum tlw. längerer Übergang	Bedienungszeitraum	Bedienungszeitraum	Bedienungszeitraum tlw. längerer Übergang
Verknüpfungspunkt	Pirmasens Exerzierplatz					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	von bzw. zu den Stadtbuslinien 201 - 205, 207 - 209, tlw. 210					
Verknüpfungszeiten	aus Ri. Schachen in Ri. Ruhbank (201), Sommerwald/Weißhof (202), Winzeln/Windsberg (203), Waldfriedhof (204), Husterhöhe (208), Winzeln Ind.gelände + Gersbach (209), tlw. Niedersimten (210+255) in Ri. Horeb aus Ri. Ruhbank (201), Sommerwald/Weißhof (202), Winzeln/Windsberg (203), Waldfriedhof (204), Husterhöhe (208), Winzeln Ind.gelände + Gersbach (209), tlw. Niedersimten (210+255) in Ri. Schachen aus Ri. Erlenbrunn (207), Sommerwald/Weißhof (211) aus Ri. Horeb in Ri. Erlenbrunn (207), Sommerwald/Weißhof (211)					
Verknüpfungszeiten	zu den Bedienzeiten der jeweiligen Linien					

→ Seite 2



Fortsetzung L 206

Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge und Kleinbusse
Bus-km-Aufwand pro Jahr	104.100
Besonderheiten	weitere Fahrten auf der Hinfahrt bis Alte Winzler Str. mit Linie 203 Ergänzung durch Ruftaxen-Linien 2012 und 2013
Hauptsächliche Nachfrage	Schüler-, Berufs- und Besorgungsverkehr

Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Pirmasens

Linien-Nr	207					
konzessionierte Laufzeit bis	14.12.2010					
Linienverlauf	Exerzierplatz - Erlenbrunn					
Wichtige Haltestellen	Exerzierplatz, Alter Friedhof, Volksgarten, Krankenhaus, Schänzel, Erlenbrunn					
Kategorisierung	Stadtverkehr					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Erschließung des Stadtteils Erlenbrunn					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Bedienungsangebot Exerzierplatz - Erlenbrunn Linie 207						
Bedienungszeitraum	05:45 - 18:45	06:00 - 19:00	06:45 - 14:45	07:00 - 15:00		
Takt	60 Min.-Takt mit Verdichter	60 Min.-Takt mit Verdichter	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt		
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	19 Fahrten	19 Fahrten	9 Fahrten	9 Fahrten	keine	keine
zusätzliches Bedienungsangebot Exerzierplatz - Erlenbrunn Linie 255 (Pirmasens - Erlenbrunn - Vinningen - Trulben - Eppenbrunn)						
Bedienungszeitraum	09:00 - 17:00	06:45 - 17:45				
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten				
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	3 Fahrten (tw. auf Teilabschnitten)	3 Fahrten (tw. auf Teilabschnitten)	keine	keine	keine	keine
Fahrten (Mo -Fr an schulfreien Tagen)	1 Fahrt	1 Fahrt				
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Pirmasens Exerzierplatz					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	von bzw. zu den Stadtbuslinien 206 + 211					
	in Ri. Arnulfstr./Schachen (206), Sommerwald/Weißhof (211)					
	aus Ri. Horeb (206), Sommerwald/Weißhof (211)					
Verknüpfungszeiten	im Bedienungszeitraum der jeweiligen Linien				keine	keine
Verknüpfungspunkt	Pirmasens Abzw. Erlenbrunn (aus / in Ri. Ruhbank)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	von / zu Linie 201					
Verknüpfungszeiten	im Bedienungszeitraum der jeweiligen Linien				keine	keine
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge und Kleinbus					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	53.200					
Besonderheiten	weitere Fahrten bis Hast. Abzw. Erlenbrunn mit Linie 201 weitere Fahrten nach Erlenbrunn auf der Linie 255 (Regionalbus Richtung Trulben/Eppenbrunn) Bedienungskonzept wird in Abstimmung mit der KV Südwestpfalz umgesetzt					
Hauptsächliche Nachfrage	Schüler-, Berufs- und Besorgungsverkehr					



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Pirmasens

Linien-Nr	208					
konzessionierte Laufzeit bis	14.12.2010					
Linienverlauf	Kirchberg - Exerzierplatz - Husterhöhe					
Wichtige Haltestellen	Innweg, Kaiserstr., Alter Friedhof, Exerzierplatz, Blumenstr., Hbf, Hillstr., nur hin: Fachhochschule, Sportpark, Mississippi Avenue Nord					
Kategorisierung	Stadtverkehr					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Erschließung der Stadtteile Kirchberg und Husterhöhe Anbindung der Fachhochschule					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Linienabschnitt A: Kirchberg - Exerzierplatz						
Bedienungszeitraum	06:15 - 18:15	06:00 - 18:00	07:15 - 14:15	07:00 - 14:00		
Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt		
Fahrten	13 Fahrten	13 Fahrten	8 Fahrten	8 Fahrten	keine	keine
Linienabschnitt B: Exerzierplatz - Husterhöhe						
Bedienungszeitraum	06:30 - 17:30	06:45 - 17:45	08:30 - 14:30	08:45 - 14:45		
Takt	60 Min.-Takt mit Verdichter 06:50	60 Min.-Takt mit Verdichter 07:07	120 Min.-Takt	120 Min.-Takt		
Fahrten	14 Fahrten	14 Fahrten	4 Fahrten	4 Fahrten	keine	keine
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Pirmasens Hbf (aus / in Ri. Exerzierplatz/Kirchberg)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 64 (KBS 672) in / aus Ri. Kaiserslautern					
Verknüpfungszeiten	Bedienungs- zeitraum	nach Möglichkeit im Bedienungs- zeitraum	Bedienungs- zeitraum	keine	keine	keine
Verknüpfungspunkt	Pirmasens Hbf (aus / in Ri. Exerzierplatz/Kirchberg)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 55 (KBS 675) in / aus Ri. Landau					
Verknüpfungszeiten	Bedienungs- zeitraum tw. längerer Übergang	Bedienungs- zeitraum	Bedienungs- zeitraum tw. längerer Übergang	Bedienungs- zeitraum	keine	keine
Verknüpfungspunkt	Pirmasens Hbf (in / aus Ri. Husterhöhe)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 64 (KBS 672) aus / in Ri. Kaiserslautern					
Verknüpfungszeiten	Bedienungs- zeitraum tw. längerer Übergang	nach Möglichkeit im Bedienungs- zeitraum	Bedienungs- zeitraum tw. längerer Übergang	keine	keine	keine
Verknüpfungspunkt	Pirmasens Hbf (in / aus Ri. Husterhöhe)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 68 (KBS 674) aus / in Ri. Zweibrücken					
Verknüpfungszeiten	Bedienungs- zeitraum	nach Möglichkeit im Bedienungs- zeitraum	Bedienungs- zeitraum	keine	keine	keine
Verknüpfungspunkt	Pirmasens Hbf (in / aus Ri. Husterhöhe)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 55 (KBS 675) aus / in Ri. Landau					
Verknüpfungszeiten	keine	Bedienungs- zeitraum	keine	Bedienungs- zeitraum	keine	keine
Verknüpfungspunkt	Pirmasens Exerzierplatz					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	von bzw. zu den Stadtbuslinien 201 - 206, 209, tw. 210					
Verknüpfungszeiten	in Ri. Ruhbank (201), Sommerwald/Weißhof (202), Winzeln/Windsberg (203), Waldfriedhof (204), Horeb (206), Winzeln Ind.gebiet + Gersbach (209), tw. Niedersimten (210+255)				aus Ri. Ruhbank (201), Sommerwald/Weißhof (202), Winzeln/Windsberg (203), Waldfriedhof (204), Arnulfstr./Schachen (206), Winzeln Ind.gebiet + Gersbach (209), tw. Niedersimten (210+255)	
Verknüpfungszeiten	im Bedienungszeitraum der jeweiligen Linien				keine	keine

→ Seite 2

Fortsetzung L 208

Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge und Kleinbusse
Bus-km-Aufwand pro Jahr	60.500
Besonderheiten	weitere Fahrten auf Abschnitt A siehe Linie 205 (Mo - Sa) und Linie 202 (Mo - Fr ab 18:00 h, samtags ab 15:00 h und sonntags ganztägig) Ergänzung durch Ruftaxi-Linie 2011
Hauptsächliche Nachfrage	Schüler-, Berufs- und Besorgungsverkehr



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Pirmasens

Linien-Nr	209					
konzessionierte Laufzeit bis	14.12.2010					
Linienverlauf	Exerzierplatz - Industriegebiet West - Gersbach					
Wichtige Haltestellen	Exerzierplatz, ZOB, Kaiserstr., Goethestr., Messplatz, An der Steinmauer, Wasgau, Winzeln Großgasse + Friedhof, Gersbach Aspentrog + Denkmal + Grundschule					
Kategorisierung	Stadtverkehr					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Erschließung des Industriegebiets West und ergänzende Erschließung der Stadtteils Weißhof, Winzeln und Gersbach					
Mindestbedienstungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Bedienungszeitraum	06:00 - 17:00	06:30 - 17:15				
Takt	Einzelfahrten mit gleicher Abfahrtszeit	Einzelfahrten mit gleicher Abfahrtszeit				
Fahrten	7 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	7 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	keine	keine	keine	keine
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Pirmasens Exerzierplatz					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	von bzw. zu den Stadtbuslinien					
Verknüpfungszeiten	im Bedienungszeitraum der jeweiligen Linien		keine	keine	keine	keine
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge und Kleinbusse					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	28.100					
Besonderheiten	weitere Fahrten nach Winzeln und Gersbach mit Linie 203 weitere Fahrten nach Meßplatz/ Rappeneck mit Linie 211, bis Goethestr. mit Linie 202 Ergänzung durch Ruftaxi_Linie 2013					
Hauptsächliche Nachfrage	Schüler-, Berufs- und Besorgungsverkehr					

Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Pirmasens

Linien-Nr	210					
konzessionierte Laufzeit bis	14.12.2010					
Linienverlauf	Exerzierplatz - Niedersimten					
Wichtige Haltestellen	Exerzierplatz, Alter Friedhof, Bitscher Str., Simter Str. (hin), Niedersimten Poststr. + Denkmal + Almstr. Rückrichtung: Charlottenstr. + Volksgarten					
Kategorisierung	ergänzender Stadtverkehr					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Erschließung des Stadtteils Niedersimten					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Bedienungsangebot Exerzierplatz - Niedersimten Linie 210						
Bedienungszeitraum	07:45 - 16:45	07:30 - 17:00	07:15 - 14:15	07:30 - 14:30		
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten	Einzelfahrten	Einzelfahrten		
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	6 Fahrten	7 Fahrten	6 Fahrten	6 Fahrten	keine	keine
Fahrten (Mo -Fr an schulfreien Tage)	6 Fahrten	6 Fahrten				
zusätzlich das Bedienungsangebot Exerzierplatz - Niedersimten Linie 255 (Pirmasens - Obersimten - Vinningen - Trulben - Eppenbrunn)						
Bedienungszeitraum	06:00 - 19:45	05:30 - 18:30	07:30 - 13:30	08:00 - 14:00	gegen 09:00, gegen 12:00, gegen 14:00, gegen 17:00	gegen 09:00, gegen 12:00, gegen 14:00, gegen 17:00
Takt	Einzelfahrten nach Möglichkeit mit gleicher Abfahrtszeit	Einzelfahrten nach Möglichkeit mit gleicher Abfahrtszeit	Einzelfahrten mit gleicher Abfahrtszeit	Einzelfahrten mit gleicher Abfahrtszeit	Einzelfahrten mit gleicher Abfahrtszeit	Einzelfahrten mit gleicher Abfahrtszeit
Fahrten	16 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	16 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	5 Fahrten (als Ruftaxi)	5 Fahrten (als Ruftaxi)	4 Fahrten (als Ruftaxi)	4 Fahrten (als Ruftaxi)
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Pirmasens Exerzierplatz					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	von bzw. zu den Stadtbuslinien					
Verknüpfungszeiten	tlw. in Ri. Arnulfstr./Schachen (206), Sommerwald / Weißhof (211) tlw. in Ri. Sommerwald/Weißhof (202), Windsberg (203), Kirchberg (205) Horeb (206), Husterhöhe (208)					
Verknüpfungszeiten	tlw. aus Ri. Sommerwald / Weißhof (211), Horeb (206) im Bedienungszeitraum der jeweiligen Linien					
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge und Kleinbusse					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	16.600					
Besonderheiten	weitere Fahrten bis Hast. Krankenhaus mit Linie 201 und 207 (15 Min.-Takt) weitere Fahrten nach Niedersimten auf der Linie 255 (Regionalbus Richtung Trulben/Eppenbrunn) Bedienungskonzept wird hier in Abstimmung mit der KV Südwestpfalz umgesetzt					
Hauptsächliche Nachfrage	Schüler-, Berufs- und Besorgungsverkehr					



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Pirmasens

Linien-Nr	211					
konzessionierte Laufzeit bis	14.12.2010					
Linienverlauf	Sommerwald - Exerzierplatz - Weißhof Gewerbegebiet					
Wichtige Haltestellen	Wasserturm, 2 Mittelweg, Forsthaus, Am Häusel 165, 1. Mittelweg, Banana Building, Fachhochschule, Hillstr., Exerzierplatz, Alter Friedhof, Kaiserstr., Goethestr., Messplatz (hin), Moselsstr.(hin), Spielgemeinschaft Rückrichtung: Weißhof					
Kategorisierung	Stadtbus					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Erschließung der Stadtgebiete Sommerwald und Weißhof, Anbindung der Fachhochschule					
Mindestbedienstungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Linienabschnitt A: Sommerwald - Exerzierplatz						
Bedienungszeitraum	06:00 - 19:00	05:45 - 18:45	07:15 - 19:15	07:00 - 19:00	13:15 - 18:15	13:00 - 18:00
Takt	30 Min.-Takt	30 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt
Fahrten	27 Fahrten	27 Fahrten	13 Fahrten	13 Fahrten	6 Fahrten	6 Fahrten
Linienabschnitt B: Exerzierplatz - Weißhof SG						
Bedienungszeitraum	06:30 - 19:00	06:00 - 18:30	06:30 - 14:30	06:45 - 14:45		
Takt	30 Min.-Takt	30 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt		
Fahrten	26 Fahrten	26 Fahrten	9 Fahrten	9 Fahrten	keine	keine
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Pirmasens Exerzierplatz					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	von bzw. zu den Stadtbuslinien 206 + 207					
	in Ri. Arnulfstr./Schachen (206), Erlenbrunn (207)					
	aus Ri. Horeb (206), Erlenbrunn (207)					
Verknüpfungszeiten	im Bedienungszeitraum der jeweiligen Linien				keine	keine
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge und Kleinbusse					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	130.300					
Besonderheiten	weitere Fahrten zu den gleichen Zielgebieten mit Linie 202 (tlw. anderer Fahrtweg) Ergänzung durch Ruftaxi-Linien 2011 und 2013					
Hauptsächliche Nachfrage	Schüler-, Berufs- und Besorgungsverkehr					

Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Pirmasens

Linien-Nr	240		Linie-Nr bis Dez. 2006		6879	
konzessionierte Laufzeit bis	31.05.2014					
Linienverlauf	Pirmasens - Petersberg - Dellfeld - Contwig - Zweibrücken					
Wichtige Haltestellen	Pirmasens Hbf + Exerzierplatz, Fehrbach Am Dorfbrunnen, Petersberg Friedhof + KIGA, Höheischweiler Denkmal + KIGA, Bärenhütte, Nünschweiler Ort + Schulhaus/Abzw. Schule, Falkenbusch Bf, Stambach Schulstr. + Grundschule, Contwig Oststr. + Betz + Grundschul					
Kategorisierung	Hauptlinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Verbindung Pirmasens - Zweibrücken über westl. VG Thaleischweiler-Fröschen und östl. VG Zweibrücken-Land					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Linienabschnitt A: Pirmasens - Petersberg - Dellfeld - Contwig - Zweibrücken (durchgehende Fahrten)						
Bedienungszeitraum	06:30 - 16:30	06:00 - 18:30				
Takt	2 Std.-Takt (6:30 - 12:30) 1 Std.-Takt (14:30 - 16:30)	Einzelfahrten morgens 2 Std.-Takt (9:30- 11:30, 14:30-18:30) Einzelfahrt 13:00				
Fahrten	7 Fahrten	8 Fahrten	keine	keine	keine	keine
Linienabschnitt B: Pirmasens - Petersberg - Nünschweiler - Dellfeld						
Bedienungszeitraum	08:00 - 18:30	07:00 - 13:00	vormittags	vormittags		
Takt	Einzelfahrten nach Möglichkeit mit gleicher Abfahrtszeit	Einzelfahrten nach Möglichkeit mit gleicher Abfahrtszeit	Einzelfahrt (als Ruftaxi)	Einzelfahrt (als Ruftaxi)		
Fahrten	6 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	3 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	1 Fahrt	1 Fahrt	keine	keine
Linienabschnitt C: (Dellfeld -) Stambach - Contwig - Zweibrücken (Schulfahrten)						
Bedienungszeitraum	07:00 - 16:45	06:30 - 19:30				
Takt	Einzelfahrten nach Möglichkeit mit gleicher Abfahrtszeit	Einzelfahrten nach Möglichkeit mit gleicher Abfahrtszeit				
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	10 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	8 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	keine	keine	keine	keine
Fahrten (Mo -Fr an schulfreien Tagen)	3 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	keine				
Linienabschnitt D: Battweiler - Rieschweiler - Dellfeld bzw. Bärenhütte - Nünschweiler - Dellfeld (KIGA- und Schulfahrten auf Teilen)						
Bedienungszeitraum	07:00 - 08:00 gegen 13:00	11:30 - 13:00				
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten				
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	3 Fahrten	3 Fahrten	keine	keine	keine	keine
Linienabschnitt E: Höhmühlbach - Rieschweiler (KIGA- / Schulfahrten auf Teilen)						
Bedienungszeitraum	gegen 07:30, gegen 11:30, gegen 16:00	07:30 - 08:00, 12:00 - 13:00				
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten				
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	3 Fahrten	3 Fahrten	keine	keine	keine	keine

→ Seite 2



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Pirmasens

Fortsetzung L 240

Verknüpfungen Abschnitte A-C	Mo - Fr	Sa	So
	Pirmasens Hbf		
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 64 (KBS 672) aus / in Richtung Kaiserslautern		
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum	keine	keine
	Pirmasens Exerzierplatz		
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	von bzw. zu den Stadtbuslinien 201 - 211		
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum	keine	keine
	Dellfeld Bahnhof (aus / in Ri. Nüschweiler)		
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 68 (KBS 674) in / aus Richtung Zweibrücken, Saarbrücken		
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum	keine	keine
	Dellfeld Bahnhof (aus / in Ri. Nüschweiler)		
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 68 (KBS 674) in / aus Richtung Pirmasens Nord		
Verknüpfungszeiten	nach Möglichkeit im Bedienungszeitraum	keine	keine
	Zweibrücken Stadtmitte (ZOB)		
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	Verknüpfung von bzw. zu den Stadtbuslinien 221 - 226		
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum	keine	keine
	Niederflurfahrzeuge und Standardlinienbusse sowie Taxen		
Fahrzeugstandard	172.600		
Bus-km-Aufwand pro Jahr	Teilstrecken (Schulen) als Verstärker Fahrten auf den Teilabschnitten Pirmasens - Nüschweiler - (Falkenbusch) sowie Falkenbusch - Stambach - Contwig - Zweibrücken Gemeinschaftskonzession RSW/Raymond Meyer		
Besonderheiten	Ergänzung durch Ruftaxi-Linie 2577 und tlw. 2576		
Hauptsächliche Nachfrage	Schülerverkehr, dazu Berufs- und Besorgungsverkehr		

Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Pirmasens

Linien-Nr	242		Linie-Nr bis Dez. 2006		6877	
konzessionierte Laufzeit bis	31.05.2009					
Linienverlauf	Pirmasens - Winzeln - Großsteinhausen - Riedelberg					
Wichtige Haltestellen	Pirmasens Hbf + Exerzierplatz, Winzeln Denkmal + Schule, Stausteinerhof, Bottenbach Grundschule + Ortsmitte, Kleinsteinhausen Abzw., Großsteinhausen Ort, Riedelberg Ort, Vinningen Schule, Gärtelbacherhof, Walshausen Brunnen					
Kategorisierung	Erschließungslinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Erschließung südwestl. VG Pirmasens-Land und südöstl. VG Zweibrücken-Land					
Mindestbedingungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Linienabschnitt A: Pirmasens - Winzeln - Bottenbach - Kleinsteinhausen - Großsteinhausen - Riedelberg						
Bedienzeitraum	06:00 - 18:30	06:00 - 18:00				
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten				
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	7 Fahrten	6 Fahrten	keine	keine	keine	keine
Fahrten (Mo -Fr an schulfreien Tagen)	6 Fahrten	6 Fahrten				
Linienabschnitt B: Vinningen - Stausteinerhof - Kleinsteinhausen - Großsteinhausen - Riedelberg (Schulfahrten)						
Bedienzeitraum	mittags	morgens + mittags				
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten				
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	4 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	5 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	keine	keine	keine	keine
Verknüpfungen Abschnitt A	Mo - Fr		Sa		So	
	Pirmasens Hbf					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>R 64 (KBS 672) aus / in Ri. Kaiserslautern</i>					
Verknüpfungszeiten	Bedienzeitraum		keine	keine	keine	keine
	Pirmasens Hbf					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>R 68 (KBS 674) aus / in Ri. Zweibrücken</i>					
Verknüpfungszeiten	Bedienzeitraum		keine	keine	keine	keine
	Pirmasens Exerzierplatz					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>von bzw. zu den Stadtbuslinien 201 - 211</i>					
Verknüpfungszeiten	Bedienzeitraum		keine	keine	keine	keine
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge und Standardlinienbusse					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	87.400					
Besonderheiten	Ruftaxi-Linie 2564 stellt samstags eine Bedienung aus Ri. Pirmasens her. Ruftaxi-Linie 2595 stellt die Verbindung über die Schiene her.					
Hauptsächliche Nachfrage	Schülerverkehr, tw. Berufsverkehr					



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Pirmasens

Linien-Nr	244	Linie-Nr bis Dez. 2006		6514		
Konzessionierte Laufzeit bis	31.05.2011					
Linienverlauf	Pirmasens - Kaiserslautern					
Wichtige Haltestellen	Pirmasens Hbf + Exerzierplatz, Waldfischbach Bahnhof, Steinalben Ort, Horbach, Schopp Bürgermeisteramt, Breitenau, Espensteig, Kaiserslautern Fackelbrunnen + Hbf					
Kategorisierung	Erschließungslinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Verbindung zw. Pirmasens und Kaiserslautern Überführungsfahrt					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Bedienzeitraum	morgens					
Erschließungsqualität	Einzelfahrt					
Fahrten	1 Fahrt	keine	keine	keine	keine	keine
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
	Pirmasens Exerzierplatz <i>keine</i>					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM						
Verknüpfungszeiten	keine	keine	keine	keine	keine	keine
	Kaiserslautern Hbf					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>G 10 (in Ri. Neustadt/W. bzw. Saarbrücken), R 65 (in Ri. Bingen)</i>					
Verknüpfungszeiten	morgens	keine	keine	keine	keine	keine
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge und Standardlinienbusse					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	9.800					
Besonderheiten	Der Aufgabenträger sieht diese Fahrt nicht als notwendig an, ist hier als Status Quo dargestellt.					
Hauptsächliche Nachfrage						

Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Pirmasens

Linien-Nr	245		Linie-Nr bis Dez. 2006		6853	
konzessionierte Laufzeit bis	31.05.2011					
Linienverlauf	Pirmasens - Maßweiler - Reifenberg - Wallhalben Pirmasens - Höheinöd - Saalstadt - Wallhalben					
Wichtige Haltestellen	Pirmasens Hbf + Exerzierplatz + Wasserturm, Fehrbach, Petersberg Friedhof + Schule + KIGA, Höhrfröschchen, Thaleischweiler Bahnhof + IGS + Grundschule a.) Maßweiler Denkmal + Schule, Reifenberg, Schmittshausen, Wallhalben b.) Höheinöd, Hermersberg, Weselberg KIGA, Harsberg, Schauerberg, Saalstadt, Wallhalben ZOB + KIGA + Regionale Schule, Waldfischbach Bahnhof + Schule, Steinalben					
Kategorisierung	Ergänzungslinie mit verdichtetem Angebot					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Verbindung zwischen der Stadt Pirmasens und den VG's Thaleischweiler-Fröschchen, Wallhalben und Waldfischbach-Burgalben					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Linienabschnitt A: Pirmasens - Maßweiler - Reifenberg - Wallhalben						
Bedienungszeitraum	12:00 - 18:00	06:30 - 18:00		14:00		
Takt	Einzelfahrten		Einzelfahrten		Einzelfahrt	
Fahrten	5 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	7 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	keine	1 Fahrt	keine	keine
Linienabschnitt B: Pirmasens - Höheinöd - Saalstadt - Wallhalben						
Bedienungszeitraum	06:30 - 19:00	05:45 - 18:30	11:30 - 13:00	gegen 07:00, gegen 12:00		
Takt	Einzelfahrten nach Möglichkeit mit gleichen Abfahrtszeiten	Einzelfahrten nach Möglichkeit mit gleichen Abfahrtszeiten	Einzelfahrten nach Möglichkeit mit gleichen Abfahrtszeiten	Einzelfahrten nach Möglichkeit mit gleichen Abfahrtszeiten		
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	10 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	13 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	2 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	2 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	keine	keine
Fahrten (Mo -Fr an schulfreien Tagen)	7 Fahrten	10 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)				
Linienabschnitt C: Thaleischweiler - Höheinöd - (Waldfischbach) Saalstadt (Schulfahrten auf Teilabschnitten)						
Bedienungszeitraum	06:30 - 13:00	07:00 - 13:30				
Takt	Einzelfahrten		Einzelfahrten		Einzelfahrt	
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	7 Fahrten	5 Fahrten	keine	keine	keine	keine
Fahrten (Mo -Fr an schulfreien Tagen)	1 Fahrt	1 Fahrt				
Verknüpfungen Abschnitt A + B	Mo - Fr		Sa		So	
	Thaleischweiler-Fröschchen Bahnhof					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>R 68 (KBS 674) aus / in Ri. Zweibrücken in / aus Ri. Höheinöd, Maßweiler</i>					
Verknüpfungszeiten	nach Möglichkeit im Bedienungszeitraum				keine	keine
	Thaleischweiler-Fröschchen Bahnhof					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>R 68 (KBS 674) in / aus Ri. Zweibrücken aus / in Ri. Petersberg</i>					
Verknüpfungszeiten	nach Möglichkeit im Bedienungszeitraum				keine	keine
	PS Exerzierplatz					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>von bzw. zu den Stadtbuslinien 201 - 211</i>					
Verknüpfungszeiten	zu den Bedienzeiten				keine	keine
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge und Standardlinienbusse					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	237.300					
Besonderheiten	mehrere Linienwege Ergänzung durch die Ruftaxi-Linien 2575 und 2586					
Hauptsächliche Nachfrage	Schülerverkehr, tlw. Berufs- und Besorgungsverkehr					



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Pirmasens

Linien-Nr	248	Linie-Nr bis Dez. 2006		6851		
konzessionierte Laufzeit bis	31.05.2011					
Linienverlauf	Waldfischbach-Burgalben - Clausen - Rodalben - Pirmasens					
Wichtige Haltestellen	Waldfischbach Bahnhof + Schule, Donsieders Dorfplatz + Grundschule, Clausen Denkmal + Grundschule, Merzalben, Leimen Post + Schule, Pirmasens Biebermühle, Rodalben Bahnhof/Raiffeseinbank + Hauptschule, Pirmasens Exerzierplatz + Hbf weitere Hast.: Münschweiler Bf					
Kategorisierung	Erschließungslinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Erschließung VG Rodalben und VG Waldfischbach-Burgalben, Verbindung von Leimen/Merzalben/Clausen nach Pirmasens bzw. nach Waldfischbach-Burgalben					
Mindestbedienstungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Bedienungszeitraum	07:00 - 18:00	07:30 - 17:30				
Takt	Einzelfahrten		Einzelfahrten			
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	10 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	12 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	keine	keine	keine	keine
Fahrten (Mo -Fr an schulfreien Tagen)	4 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	4 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)				
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
	Waldfischbach Bahnhof					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>R 64 (KBS 672) aus / in Ri. Kaiserslautern und Pirmasens Nord</i>					
Verknüpfungszeiten	nach Möglichkeit im Bedienungszeitraum		keine	keine	keine	keine
	Rodalben (aus / in Ri. Waldfischbach-Burgalben)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>R 55 (KBS 675) in / aus Ri. Landau</i>					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum		keine	keine	keine	keine
	Pirmasens Nord					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>R 64 (KBS 672) aus / in Ri. Kaiserslautern</i>					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum		keine	keine	keine	keine
	Pirmasens Nord					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>R 68 (KBS 674) aus / in Ri. Zweibrücken</i>					
Verknüpfungszeiten	nach Möglichkeit im Bedienungszeitraum		keine	keine	keine	keine
	Pirmasens Exerzierplatz					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>von bzw. zu den Stadtbuslinien 201 - 211</i>					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum		keine	keine	keine	keine
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge und Standardlinienbusse					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	65.200					
Besonderheiten	Ergänzung durch Ruftxi-Linie 2571					
Hauptsächliche Nachfrage	Schülerverkehr, tlw. Berufs- und Besorgungsverkehr					

Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Pirmasens

Linien-Nr	249		Linie-Nr bis Dez. 2006		6832	
konzessionierte Laufzeit bis	31.12.2010					
Linienverlauf	Pirmasens - Rodalben					
Wichtige Haltestellen	Pirmasens Exerzierplatz + Wasserturm, Rodalben: BBS, Hauptschule, Grundschule, Neuhof, Heide, Ringstraße, Raiffeisenbank/Bahnhof, Braun					
Kategorisierung	Erschließungslinie mit verdichtetem Angebot					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Verbindung Rodalben - Pirmasens und Erschließung Stadt Rodalben (Ortsverkehr)					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Linienabschnitt A: Pirmasens - Rodalben						
Bedienungszeitraum	06:00 - 18:30	06:00 - 18:00	08:00 - 15:00	09:00 - 14:00		
Takt	Einzelfahrten nach Möglichkeit mit gleicher Abfahrtszeit	Einzelfahrten nach Möglichkeit mit gleicher Abfahrtszeit	Einzelfahrten nach Möglichkeit mit gleicher Abfahrtszeit	Einzelfahrten nach Möglichkeit mit gleicher Abfahrtszeit		
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	16 Fahrten	16 Fahrten	4 Fahrten	4 Fahrten	keine	keine
Fahrten (Mo -Fr an schulfreien Tagen)	12 Fahrten	12 Fahrten				
Linienabschnitt B: Schulfahrten innerhalb Rodalben (Schulfahrten BBS + Grundschule)						
Bedienungszeitraum	10:45 - 12:45	7:00 - 7:45 + 11:15 - 12:00				
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten				
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	4 Fahrten	5 Fahrten	keine	keine	keine	keine
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	PS Exerzierplatz von bzw. zu den Stadtbuslinien 201 - 211					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum				keine	keine
	Rodalben Bahnhof bzw. Hast. Raiffeisenbank					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 55 (KBS 675) in / aus Ri. Landau					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum				keine	keine
Fahrzeugstandard	Standardlinienbusse					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	96.100					
Besonderheiten	im Ort Ringfahrten Ergänzung durch Ruftaxi-Linie 2571					
Hauptsächliche Nachfrage	Schülerverkehr, tlw. Berufs- und Besorgungsverkehr					



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Pirmasens

Linien-Nr	250		Linie-Nr bis Dez. 2006		6856	
konzessionierte Laufzeit bis	31.05.2009					
Linienverlauf	Pirmasens - Lemberg - Salzwoog (- Hinterweidenthal) - Dahn					
Wichtige Haltestellen	Pirmasens Hbf + Exerzierplatz + Krankenhaus, Ruhbank Ort, Lemberg Ortseingang + Schule, (Salzwoog, Hinterweidenthal Bahnhof + Kirche), Dahn Post + Stadtmitte + Schulzentrum					
Kategorisierung	RegioLinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Hauptverbindung zwischen Pirmasens und Dahn (VG Dahner Felsenland) Erschließung östl. VG Pirmasens-Land					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Linienabschnitt A: Pirmasens - Lemberg - (Langmühle -) Dahn						
Bedienungszeitraum	08:30 - 15:30	06:45 - 18:00	07:30 - 17:30	08:00 - 18:00	09:30 bzw. 10:00 - 17:30	08:00 bzw. 09:00 - 18:00
Takt	1-Std-Takt (8:30 - 13:30)	1-Std-Takt (09:00-14:00, 16:00 - 18:00)	1-Std-Takt (7:30 - 9:30) 2-Std-Takt (11:30-17:30)	2-Std-Takt	2-Std-Takt mit Verstärker	2-Std-Takt (09:00 - 17:00)
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	7 Fahrten (davon tlw. anderer Fahrweg)	11 Fahrten	7 Fahrten	7 Fahrten	6 Fahrten (saisonal tlw. anderer Fahrweg)	6 Fahrten (saisonal tlw. anderer Fahrweg)
Fahrten (Mo -Fr an schulfreien Tagen)	8 Fahrten (davon tlw. anderer Fahrweg)	9 Fahrten				
Linienabschnitt B: Pirmasens - Lemberg - (Langmühle -) Salzwoog - Hinterweidenthal - Dahn						
Bedienungszeitraum	06:00 - 19:30	06:00 - 19:00		gegen 07:30	gegen 10:00, gegen 18:00	gegen 08:00, gegen 18:00
Takt	Einzelfahrten 1 Std-Takt (16:00-18:00)	Einzelfahrten		Einzelfahrt	Einzelfahrten	Einzelfahrten
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	8 Fahrten	5 Fahrten (davon tlw. anderer Fahrweg)	keine	1 Fahrt (anderer Fahrweg)	2 Fahrten saisonal	2 Fahrten saisonal
Fahrten (Mo -Fr an schulfreien Tagen)	6 Fahrten	6 Fahrten (davon tlw. anderer Fahrweg)				
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	Pirmasens Hbf					
Verknüpfungszeiten	R 64 (KBS 672) aus / in Ri. Kaiserslautern					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	Bedienungszeitraum					
Verknüpfungszeiten	Pirmasens Hbf					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 68 (KBS 674) aus / in Ri. Zweibrücken					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	Pirmasens Hbf					
Verknüpfungszeiten	R 55 (KBS 675) aus / in Ri. Landau					
Verknüpfungszeiten	bei den Verdichtern		keine	keine	keine	keine
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	PS Exerzierplatz					
Verknüpfungszeiten	201 - 211, ASV		201 - 211, ASV		201, 202, 204, 206, 211, ASV	
Verknüpfungszeiten	vertaktet im Bedienungszeitraum					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	Hinterweidenthal Bahnhof					
Verknüpfungszeiten	R 55 (KBS 675) aus / in Ri. Landau					
Verknüpfungszeiten	nach Möglichkeit im Bedienungszeitraum		keine	keine	10:30 - 11:30, 17:00 - 18:00 (saisonal)	10:00 - 11:00, 17:30 - 18:30 (saisonal)
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	Dahn Stadtmitte					
Verknüpfungszeiten	251 (in / aus Ri. Fischbach, Ludwigswinkel)					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	Dahn Stadtmitte					
Verknüpfungszeiten	548 (sonntags saisonal)					
Verknüpfungszeiten	06:30 - 18:00	06:00 - 18:00	keine	keine	10:00 - 18:00	10:00 - 18:00

→Seite 2

Fortsetzung L 250

Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge und Standardlinienbusse, sowie am Wochenende Kleinbus
Bus-km-Aufwand pro Jahr	188.500
Besonderheiten	<p>2 Fahrwege, einer direkt von Lemberg nach Dahn, der andere über Salzwoog und Hinterweidenthal als Verdichter des Mo-Fr gefahrenen Studentaktes. Abschnitt B ergänzt Linie 251 zw. Hinterweidenthal und Dahn auf der Linie eine Schulfahrt Lemberg Schule - Dahn morgens Anschlussicherung in Pirmasens Hbf und in Dahn Stadtmitte</p> <p>Sonntags wird die Linie verlängert bis Fischbach, Biosphärenhaus Saisonal sonntags anderer Fahrweg, wenn die Schienenstrecke Hinterweidenthal - Bundenthal bedient wird, Bedienung über Abschnitt A, wenn die Schienenstrecke nicht bedient wird, in den Zeitlagen der Züge Bedienung über Hinterweidenthal</p>
Hauptsächliche Nachfrage	Schülerverkehr, Berufs- und Besorgungsverkehr, dazu Freizeitverkehr



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Pirmasens

Linien-Nr	251	Linie-Nr bis Dez. 2006	6854
konzessionierte Laufzeit bis	31.05.2009		
Linienverlauf	Hauenstein - Hinterweidenthal - Dahn - Bruchweiler - Fischbach/Schönau - Ludwigswinkel		
Wichtige Haltestellen	Hauenstein Markt + Real-/Hauptschule, Hinterweidenthal Bahnhof + Kirche, Dahn Stadtmitte + Schulzentrum + Grundschule + Krankenhaus, Erfweiler, Busenberg Ortsmitte, Bruchweiler-Bärenbach Bahnhof + KIGA + Grundschule, Bundenthal Bahnhof, Rumbach, Nothweiler, Schönau, Hirschthal, Gebüg, Petersbächel, Fischbach Biosphärenhaus + Siedlung + Grundschule + KIGA, Ludwigswinkel Zollhaus, Schöntal		
Kategorisierung	Ergänzungslinie mit verdichtetem Angebot		
Funktion / Verkehrsaufgabe	Erschließung der VG Dahner Felsenland Verbindung von Hauenstein/Hinterweidenthal bzw. Ludwigswinkel/Bundenthal nach Dahn inkl. Anbindung des Biosphärenhaus in Fischbach/Dahn		
Mindestbedienstungsstandard	Mo - Fr		Sa
	hin	zurück	hin
			zurück
	So/Feiertage		
	hin	zurück	hin
			zurück
Linienabschnitt A: Hauenstein - Hinterweidenthal - Dahn			
Bedienungszeitraum	07:00 - 19:45	06:30 - 19:30	gegen 09:30, gegen 12:30, gegen 14:30
Takt	Einzelfahrten nach Möglichkeit mit gleichen Abfahrtszeiten	Einzelfahrten nach Möglichkeit mit gleichen Abfahrtszeiten	Einzelfahrten mit gleicher Abfahrtsminute
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	12 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	13 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	3 Fahrten (ab Hinterweidenthal) (als Ruftaxi)
Fahrten (Mo -Fr an schulfreien Tagen)	9 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	8 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	3 Fahrten (bis Hinterweidenthal) (als Ruftaxi)
			2-Std.-Takt
			08:15 - 18:15 bzw. 12:15 - 16:15
			Einzelfahrt 2-Std.-Takt (12:15-16:15)
			3 Fahrten (ab Hinterweidenthal) (saisonal weitere Fahrt mit Linie 250)
			3 Fahrten (bis Hinterweidenthal) (saisonal weitere Fahrt mit Linie 250)
Linienabschnitt B: Dahn - Bruchweiler - Fischbach/Schönau - Ludwigswinkel (mehrere Linienwege)			
Bedienungszeitraum	05:00 - 18:00	05:30 - 18:00	08:00 - 16:30
Takt	Einzelfahrten nach Möglichkeit mit gleichen Abfahrtszeiten	Einzelfahrten nach Möglichkeit mit gleichen Abfahrtszeiten	2 Std.-Takt
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	18 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	19 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	5 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten) (als Ruftaxi)
Fahrten (Mo -Fr an schulfreien Tagen)	13 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	12 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	6 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten) (als Ruftaxi)
			2-Std.-Takt
			11:00 - 17:00
			11:30 - 17:30
			2-Std.-Takt
			4 Fahrten (tlw. saisonal anderer Fahrweg)
			4 Fahrten (tlw. saisonal anderer Fahrweg)
Linienabschnitt C: Dahn - Bruchweiler - Hirschthal - Fischbach/Schönau - Ludwigswinkel (KIGA- und Schulfahrten auf Teilabschnitten)			
Bedienungszeitraum	07:45 - 13:30	07:30 - 12:45	
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten	
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	8 Fahrten	5 Fahrten	keine
Fahrten (Mo -Fr an schulfreien Tagen)	3 Fahrten	2 Fahrten	keine

→Seite 2

Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Pirmasens

Fortsetzung L 251

Verknüpfungen	Mo - Fr	Sa	So
Abschnitt A	Hinterweidenthal Bahnhof		
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 55 (KBS 675) aus / in Ri. Pirmasens Nord		
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum		im Bedienungszeitraum (mit längerem Übergang)
Abschnitt A	Hinterweidenthal Bahnhof		
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 55 (KBS 675) aus / in Ri. Landau		
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum		zu allen Fahrten von allen Fahrten
Abschnitt B	Dahn Stadtmitte		
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	250 aus / in Ri. Pirmasens		
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum		
Abschnitt B	Dahn Stadtmitte, (Reichenbach, Bundenthal)		
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	548 aus / in Ri. Bad Bergzabern (sonntags saisonal)		
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum	keine	keine Bedienungszeitraum
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge und Standardlinienbusse sowie Taxen		
Bus-km-Aufwand pro Jahr	285.600		
Besonderheiten	<p>2 Linienverläufe Abschnitt A zw. Hinterweidenthal und Dahn wird durch die Linie 250 ergänzt. Abschnitt B bis Bundenthal durch die Linie 548, weitere Ergänzungen durch die Ruftaxen 2551, 2552, 2553, auch Mo-Fr, um auf dem jeweils nicht vom Bus bedienten Lineast des Abschnittes B die Bedienung aufrecht zu erhalten. Ruftaxen samstags werden in der Fahrplandarstellung in den Fahrplan der Ruftaxilinen integriert saisonal Sonntags verkehrt der Zug Bundenthaler zw. Hinterweidenthal und Bundenthal Saisonal sonntags anderer Fahrweg, wenn die Schienenstrecke Hinterweidenthal - bundenthal bedient wird, Bedienung über Abschnitt A, wenn die Schienenstrecke nicht bedient wird, in den Zeitlagen der Züge Bedienung über Hinterweidenthal Anschlussicherung in Dahn Stadtmitte zur Linie 250 und tlw. in Hinterweidenthal zum Zug R 55 meist aus/in Ri. Ps Nord</p>		
Hauptsächliche Nachfrage	Schüler, Erholungssuchende, dazu Erwerbstätige		



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Pirmasens

Linien-Nr	252		Linie-Nr bis Dez. 2006		6852	
konzessionierte Laufzeit bis	31.05.2011					
Linienverlauf	Pirmasens - Lemberg/Münchweiler - Merzalben					
Wichtige Haltestellen	Pirmasens Hbf + Exerzierplatz, Ruhbank Ort, Ruppertsweiler Ortsmitte, Rodalben Bahnhof + Hauptschule, Münchweiler Bahnhof + Schillerschule, Merzalben Rathaus + Grundschule, Leimen Post + Grundschule bei Einzelfahrten: Lemberg KIGA + Talstr.					
Kategorisierung	Erschließungslinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	zusätzliche Erschließung VG Pirmasens -Land und VG Rodalben, Funktion insb. Schülerverkehr					
Mindestbedienstungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Linienabschnitt A: Pirmasens - (Lemberg-) Ruppertsweiler - Münchweiler - Merzalben - Leimen						
Bedienungszeitraum	06:00 - 19:00	05:30 - 18:30	gegen 06:00 gegen 13:00	gegen 07:00 gegen 14:00		
Takt	Einzelfahrten nach Möglichkeit mit gleichen Abfahrtszeiten	Einzelfahrten nach Möglichkeit mit gleichen Abfahrtszeiten	Einzelfahrten nach Möglichkeit mit gleichen Abfahrtszeiten	Einzelfahrten nach Möglichkeit mit gleichen Abfahrtszeiten		
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	12 Fahrten (tlw. anderer Fahrweg, twl. auf Teilabschnitten)	12 Fahrten (tlw. anderer Fahrweg, twl. auf Teilabschnitten)	2 Fahrten	2 Fahrten	keine	keine
Fahrten (Mo -Fr an schulfreien Tagen)	10 Fahrten (tlw. anderer Fahrweg, twl. auf Teilabschnitten)	9 Fahrten (tlw. anderer Fahrweg, twl. auf Teilabschnitten)				
Linienabschnitt B: Rodalben - (Münchweiler -) Merzalben Leimen						
Bedienungszeitraum	gegen 07:30 11:00 - 13:00	06:30 - 08:00 12:00 - 13:30				
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten				
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	4 Fahrten (tlw. anderer Fahrweg)	6 Fahrten (tlw. anderer Fahrweg, twl. auf Teilabschnitten)	keine	keine	keine	keine
Verknüpfungen Abschnitt A	Mo - Fr		Sa		So	
	Pirmasens Hbf					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>R 64 (KBS 672) aus / in Ri. Kaiserslautern</i>					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum		zu den Fahrten	von den Fahrten	keine	keine
	Pirmasens Hbf					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>R 68 (KBS 674) aus / in Ri. Zweibrücken</i>					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum		zu den Fahrten	von den Fahrten	keine	keine
	PS Exerzierplatz					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>von bzw. zu den Stadtbuslinien 201 - 211</i>					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum		zu den Fahrten	von den Fahrten	keine	keine
	Münchweiler (Rodalb) Bahnhof (in / aus Ri. Ruppertsweiler)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>R 55 (KBS 675) in / aus Ri. Landau</i>					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum		zu den Fahrten	von den Fahrten	keine	keine
	Münchweiler (Rodalb) Bahnhof aus / in Ri. Leimen/Merzalben)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>R 55 (KBS 675) aus / in Ri. Landau</i>					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum		zu den Fahrten	von den Fahrten	keine	keine
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge und Standardlinienbusse					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	156.700					
Besonderheiten	Linienabschnitt B sind Schulfahrten, die je nach Bedarf kurzfristig angepaßt werden. Ergänzung durch Ruftaxi-Linie 2571					
Hauptsächliche Nachfrage	Schülerverkehr, tlw. Berufs- und Besorgungsverkehr					

Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Pirmasens

Linien-Nr	253		Linie-Nr bis Dez. 2006		6857	
konzessionierte Laufzeit bis	31.05.2009					
Linienverlauf	Pirmasens - Lemberg - Ruppertsweiler/Glashütte					
Wichtige Haltestellen	Pirmasens Hbf + Exerzierplatz, Ruhbank Ort, Lemberg KIGA + Talstr., Ruppertsweiler Ortsmitte, Salzwoog Ort, Langmühle Ort, Glashütte Ort					
Kategorisierung	Erschließungslinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	zusätzliche Erschließung VG Pirmasens -Land im Bereich Lemberg, Funktion Schülerverkehr					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Linienabschnitt A: Pirmasens - Lemberg - Glashütte						
Bedienungszeitraum	12:00 - 17:00	6:45 - 17:45	mittags	morgens + mittags		
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten	Einzelfahrten	Einzelfahrten		
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	5 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	5 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	1 Fahrt	2 Fahrten	keine	keine
Fahrten (Mo -Fr an schulfreien Tagen)	2 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	4 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)				
Linienabschnitt B: Pirmasens - Münchweiler - Ruppertsweiler						
Bedienungszeitraum	gegen 10:00	06:30 - 14:30				
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten				
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	1 Fahrt	3 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	keine	keine	keine	keine
Fahrten (Mo -Fr an schulfreien Tagen)	1 Fahrt	2 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)				
Linienabschnitt C: Lemberg - Ruppertsweiler (schulfahrten)						
Bedienungszeitraum	11:30 - 13:00	gegen 07:00				
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrt				
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	2 Fahrten	1 Fahrt	keine	keine	keine	keine
Verknüpfungen Abschnitt A + B	Mo - Fr		Sa		So	
	Pirmasens Hbf					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 64 (KBS 672) aus / in Ri. Kaiserslautern					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum				keine	keine
	Pirmasens Hbf					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 68 (KBS 674) aus / in Ri. Saarbrücken					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum				keine	keine
	Pirmasens Hbf					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 55 (KBS 675) aus / in Ri. Landau					
Verknüpfungszeiten	gegen 12:00 gegen 17:00	keine	keine	keine	keine	keine
	PS Exerzierplatz					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	von bzw. zu den Stadtbuslinien 201 - 211					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum				keine	keine
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge und Standardlinienbusse					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	55.500					
Besonderheiten	Linienabschnitt C sind Schulfahrten, die je nach Bedarf kurzfristig angepaßt werden. Ergänzung durch Ruftaxi-Linie 2561					
Hauptsächliche Nachfrage	Schülerverkehr, tlw. Berufs- und Besorgungsverkehr					



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Pirmasens

Linien-Nr	255		Linie-Nr bis Dez. 2006		6876	
konzessionierte Laufzeit bis	31.05.2011					
Linienverlauf	Pirmasens - Erlenbrunn - Kröppen - Trulben - Eppenbrunn Pirmasens - Trulben - Schweix - Hilst - Eppenbrunn					
Wichtige Haltestellen	Pirmasens Hbf + Exerzierplatz, Niedersimten Denkmal, Obersimten Post, Erlenbrunn, Kettrichhof, Felsenbrunnerhof, Hochstellerhof, Vinningen Kirche + Schule, Kröppen Kalkofen, Trulben Post + KIGA, Schweix Post, Hilst Kirche + Schule, Eppenbrunn Ortsmitte					
Kategorisierung	Ergänzungslinie mit verdichtetem Angebot					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Erschließung der VG Pirmasens - Land					
Mindestbedingungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Linienabschnitt A: Pirmasens - Obersimten - Vinningen - Kröppen - Trulben - Eppenbrunn						
Bedienungszeitraum	06:00 - 19:45	05:30 - 18:30	07:30 - 13:30	08:00 - 14:00	gegen 09:00, gegen 12:00, gegen 14:00, gegen 17:00	gegen 09:00, gegen 12:00, gegen 14:00, gegen 17:00
Takt	Einzelfahrten nach Möglichkeit mit gleicher Abfahrtszeit	Einzelfahrten nach Möglichkeit mit gleicher Abfahrtszeit	Einzelfahrten mit gleicher Abfahrtszeit	Einzelfahrten mit gleicher Abfahrtszeit	Einzelfahrten mit gleicher Abfahrtszeit	Einzelfahrten mit gleicher Abfahrtszeit
Fahrten	16 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	16 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	5 Fahrten (als Ruftaxi)	5 Fahrten (als Ruftaxi)	4 Fahrten (als Ruftaxi)	4 Fahrten (als Ruftaxi)
Linienabschnitt B: Pirmasens - Erlenbrunn - Vinningen - Kröppen - Trulben - Schweix - Hilst (- Eppenbrunn) (Schulfahrten)						
Bedienungszeitraum	09:00 - 17:00	06:45 - 17:45				
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten				
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	3 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	3 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	keine	keine	keine	keine
Fahrten (Mo -Fr an schulfreien Tagen)	1 Fahrt	1 Fahrt				
Linienabschnitt C: Obersimten - Vinningen - Kröppen - Trulben - Schweix - Hilst - Eppenbrunn (Schulfahrten)						
Bedienungszeitraum	07:00 - 13:00	06:30 - 07:30				
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten				
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	3 Fahrten	3 Fahrten	keine	keine	keine	keine
Verknüpfungen Abschnitte A+B	Mo - Fr		Sa		So	
	Pirmasens Hbf					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 64 (KBS 672) aus / in Ri. Kaiserslautern					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum, nach Möglichkeit vertaktet					
	Pirmasens Hbf					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 68 (KBS 674) aus / in Ri. Zweibrücken					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum, nach Möglichkeit vertaktet					
	Pirmasens Hbf					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 55 (KBS 675) aus / in Ri. Landau					
Verknüpfungszeiten	Anschlüsse bei Verdichter				nach Möglichkeit im Bedienungszeitraum	
	PS Exerzierplatz					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	von bzw. zu den Stadtbuslinien 201 - 211					
Verknüpfungszeiten	vertaktet Bedienungszeitraum nach Möglichkeit vertaktet		zu / von den Fahrten		keine	keine
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge und Standardlinienbusse sowie Taxen					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	203.900					
Besonderheiten	weitere Fahrten nach Niedersimten siehe Linie 210 weitere Fahrten nach Erlenbrunn siehe Linie 207 Ergänzung durch Ruftaxi-Linien 2562 und 2563, insb. für die Orte Hochstellerhof, Schweix und Hilst					
Hauptsächliche Nachfrage	Schülerverkehr, tlw. Berufs- und Besorgungsverkehr, dazu Freizeitverkehr					



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Pirmasens

Ruftaxenverkehre:

Linien-Nr	2011					
konzessionierte Laufzeit bis	14.12.2010					
Linienverlauf	Hbf - Exerzierplatz - Sommerwald - Husterhöhe - Fehrbach - Hengsberg					
Wichtige Haltestellen	Hbf, Exerzierplatz, Fachhochschule, Wasserturm, 2. Mittelweg, Am Sportpark, Kömmerling, Fehrbach Simonis, Hengsberg Wendeplatz					
Kategorisierung	Ergänzung der Stadtbusbedienung					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Bedienung der Stadtgebiete Sommerwald und Husterhöhe sowie der Stadtteile Fehrbach und Hengsberg					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Bedienungszeitraum	20:00 - 23:00	20:30 - 23:30	16:00 - 23:00	16:30 - 23:30	08:00 - 23:00	08:30 - 23:30
Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt
Fahrten			8 Fahrten (tlw. ohne Sommerwald)	8 Fahrten	16 Fahrten (tlw. ohne Sommerwald)	16 Fahrten
	4 Fahrten	4 Fahrten				
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Pirmasens Hauptbahnhof					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	aus Ri. R 55 (KBS 675), in Ri. R 64 (KBS 672) und R 68 (KBS 674)					
Verknüpfungszeiten	im Bedienungszeitraum der jeweiligen Linien					
Verknüpfungspunkt	Pirmasens Exerzierplatz					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	zu den Stadtbuslinien		zu den Stadtbuslinien 201, 202, 204, 206, 211		zu den Stadtbuslinien 201, 202, 204, 206, 211	
Verknüpfungszeiten	im Bedienungszeitraum der jeweiligen Linien					
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge und Kleinbusse					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	0					
Besonderheiten	Ergänzung in der Schwachverkehrszeit Der Fahrgast wird an der von ihm gewünschten Haltestelle abgeholt und an sein Ziel gebracht, mit einem Komfortzuschlag wird der Fahrgast bis vor die Haustüre gefahren, Bestellung der Fahrt mind. 30 Minuten vor Fahrtantritt bei einer zentralen Telefonnummer					
Hauptsächliche Nachfrage	Freizeitverkehr, tlw. Berufsverkehr					

Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Pirmasens

Linien-Nr	2012					
konzessionierte Laufzeit bis	14.12.2010					
Linienverlauf	Hbf - Exerzierplatz - Horeb - Kirchberg - Niedersimten - Ruhbank - Erlenbrunn					
Wichtige Haltestellen	Hbf, Exerzierplatz, Neufferpark, Schlossplatz, Kaiserstr., Innweg, Niedersimten Denkmal, Krankenhaus, Erlenbrunn Forstr., Ruhbank Steiniq Bühl					
Kategorisierung	Ergänzung der Stadtbusbedienung					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Bedienung der Stadtgebiete Horeb, Kirchberg und Ruhbank sowie der Stadtteile Niedersimten und Erlenbrunn					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Bedienungszeitraum	19:30 - 23:30	20:00 - 24:00	15:30 - 23:30	16:00 - 24:00	08:30 - 23:30	09:00 - 24:00
Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt
Fahrten	5 Fahrten	5 Fahrten	9 Fahrten (tlw. ohne Stadtgebiete)	9 Fahrten	16 Fahrten (tlw. ohne Stadtgebiete)	16 Fahrten
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Pirmasens Hauptbahnhof					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	in Ri. R 55 (KBS 675), aus Ri. R 64 (KBS 672) und R 68 (KBS 674)					
Verknüpfungszeiten	im Bedienungszeitraum der jeweiligen Linien					
Verknüpfungspunkt	Pirmasens Exerzierplatz					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	zu den Stadtbuslinien		zu den Stadtbuslinien 201, 202, 204, 206, 211		zu den Stadtbuslinien 201, 202, 204, 206, 211	
Verknüpfungszeiten	im Bedienungszeitraum der jeweiligen Linien					
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge und Kleinbusse					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	0					
Besonderheiten	Ergänzung in der Schwachverkehrszeit Der Fahrgast wird an der von ihm gewünschten Haltestelle abgeholt und an sein Ziel gebracht, mit einem Komfortzuschlag wird der Fahrgast bis vor die Haustüre gefahren, Bestellung der Fahrt mind. 30 Minuten vor Fahrtantritt bei einer zentralen Telefonnummer					
Hauptsächliche Nachfrage	Freizeitverkehr, tlw. Berufsverkehr					



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Pirmasens

Linien-Nr	2013					
konzessionierte Laufzeit bis	14.12.2010					
Linienverlauf	Exerzierplatz - Hbf - Schachen - Weißhof - Winzeln - Gersbach - Windsberg					
Wichtige Haltestellen	Exerzierplatz, Hbf, Rheinberger/Dynamikum, Winzler Tor, Meßplatz, Weißhof, Spielgemeinschaft, Winzeln Denkmal, Gersbach Denkmal, Windsberg Wendeplatz					
Kategorisierung	Ergänzung der Stadtbusbedienung					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Bedienung der Stadtgebiete Schachen und Weißhof sowie der Stadtteile Winzeln, Gersbach und Windsberg					
Mindestbedingungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Bedienungszeitraum	20:30 - 23:30	21:00 - 24:00	16:30 - 23:30	17:00 - 24:00	08:30 - 23:30	09:00 - 24:00
Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt
Fahrten	4 Fahrten	4 Fahrten	8 Fahrten (tlw. ohne Stadtgebiete)	9 Fahrten	16 Fahrten (tlw. ohne Stadtgebiete)	16 Fahrten
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Pirmasens Exerzierplatz					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	zu den Stadtbuslinien		zu den Stadtbuslinien 201, 202, 204, 206, 211		zu den Stadtbuslinien 201, 202, 204, 206, 211	
Verknüpfungszeiten	im Bedienungszeitraum der jeweiligen Linien					
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge und Kleinbusse					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	0					
Besonderheiten	Ergänzung in der Schwachverkehrszeit Der Fahrgast wird an der von ihm gewünschten Haltestelle abgeholt und an sein Ziel gebracht, mit einem Komfortzuschlag wird der Fahrgast bis vor die Haustüre gefahren, Bestellung der Fahrt mind. 30 Minuten vor Fahrtantritt bei einer zentralen Telefonnummer					
Hauptsächliche Nachfrage	Freizeitverkehr, tlw. Berufsverkehr					

Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Pirmasens

Linien-Nr	ASV					
konzessionierte Laufzeit bis	14.12.2010					
Linienverlauf	Alle Stadtlinien					
Wichtige Haltestellen	alle Haltestellen innerhalb der Stadtgrenzen werden bedient.					
Kategorisierung	Anruf-Sammel-Verkehr (alternatives Bedienungsangebot)					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Bedienung der Stadt und der Stadtteile in Schwachlastzeiten					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Linienabschnitt A: Stadtgebiet						
Bedienungszeitraum	19:30 - 24:00	19:30 - 24:00	19:30 - 24:00	19:30 - 24:00	08:00 - 12:00 19:30 - 24:00	08:00 - 12:00 19:30 - 24:00
Takt	nach Anfrage	nach Anfrage	nach Anfrage	nach Anfrage	nach Anfrage	nach Anfrage
Fahrten	nach Anfrage	nach Anfrage	nach Anfrage	nach Anfrage	nach Anfrage	nach Anfrage
Linienabschnitt B: Stadtteile Fehrbach, Hengsbach, Windsberg, Gersbach, Winzeln, Niedersimten, Erlenbrunn						
Bedienungszeitraum	19:30 - 24:00	19:30 - 24:00	16:30 - 24:00	16:30 - 24:00	08:00 - 24:00	08:00 - 24:00
Takt	nach Anfrage	nach Anfrage	nach Anfrage	nach Anfrage	nach Anfrage	nach Anfrage
Fahrten	nach Anfrage	nach Anfrage	nach Anfrage	nach Anfrage	nach Anfrage	nach Anfrage
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
	keine		keine		keine	
Verknüpfungspunkt	Pirmasens Exerzierplatz					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	keine		zu den Stadtbuslinien 201, 202, 204, 206, 211		zu den Stadtbuslinien 201, 202, 204, 206, 211	
Verknüpfungszeiten	keine		16:30 - 19:30		12:30 - 19:30	
Verknüpfungspunkt	Pirmasens Hauptbahnhof					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	aus / in Ri. R 55 (KBS 675), R 64 (KBS 672), R 68 (KBS 674)					
Verknüpfungszeiten	im Bedienungszeitraum der jeweiligen Linien					
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge und Kleinbusse					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	0					
Besonderheiten	Als Ergänzung zu den Ruftaxi-Linien, fährt nur in den Korridoren zwischen den einzelnen Ruftaxifahrten Der Fahrgast wird an der von ihm gewünschten Haltestelle abgeholt und an sein Ziel gebracht, mit einem Komfortzuschlag wird der Fahrgast bis vor die Haustüre gefahren, Bestellung der Fahrt mind. 30 Minuten vor Fahrtantritt bei einer zentralen Telefonnummer					
Hauptsächliche Nachfrage	Freizeitverkehr, tlw. Berufsverkehr					



11.3 Linienbündelung Stadt Pirmasens

11.3.1 Zweck der Bündelung

Die Linienbündelung ist Basis für einen geordneten Übergang der ÖPNV-Strukturen in den Wettbewerb. Derzeit sind alle einzelnen Buslinien traditionell isoliert jeweils für acht Jahre genehmigt. Auch dort, wo durch eine einheitliche Betriebsstruktur (ein Unternehmen hält mehrere an einander grenzende Genehmigungen) Verkehrsnetze vorhanden sind, gelten für die einzelnen Linien im Verkehrsnetz unterschiedliche Laufzeiten. Dadurch könnten im wettbewerblichen Genehmigungsprozess sinnvolle Verkehrsnetze durch Einzelwettbewerbsverfahren zerlegt werden. Dies kann sowohl durch Genehmigungswettbewerb - mehrere Verkehrsunternehmen stellen für die gleiche Linie konkurrierende Genehmigungsanträge - oder durch Ausschreibungswettbewerb geschehen.

Die neue EU-VO für den ÖPNV, die am 3.12.2009 in Kraft tritt, sieht künftig die wettbewerbliche Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen als Regelverfahren vor. Ziel des Verkehrsverbundes ist es deshalb, es allen Aufgabenträgern im Verbundgebiet zu ermöglichen, mit überschaubarem verwaltungstechnischem Aufwand und mit der Zielsetzung von möglichst wirtschaftlichen Ergebnissen die wettbewerbliche Vergaben durchführen zu können.

Dies setzt voraus, dass verkehrlich und betriebswirtschaftlich zusammenhängende Einzellinien in Bündeln zusammengefasst werden, die dann an einen Betreiber zu vergeben sind. Um solche Verfahren um den Betrieb eines Gesamtliniensbündels zu ermöglichen, müssen zunächst die einzelnen Laufzeiten der jeweiligen Liniengenehmigungen innerhalb eines Linienbündels auf die Laufzeit der längstlaufenden Linie im Bündel harmonisiert werden. Dem dient der hier vorgeschlagene Bündelungsbeschluss. Mit der Genehmigungsbehörde ist abgestimmt, dass künftig bei allen auslaufenden Genehmigungen, die dem Bündelungsbeschluss unterfallen, der neue Genehmigungsantrag nur befristet auf die Restlaufzeit der längstlaufenden Liniengenehmigung in dem jeweiligen Bündel erteilt wird. Nach Abschluss dieser Harmonisierungsphase hat der Aufgabenträger dann die Möglichkeit, gemeinsam mit der Genehmigungsbehörde auch im Rahmen von Wettbewerbsverfahren sicherzustellen, dass alle Verkehrsleistungen innerhalb der Bündel von einem Betreiber erbracht werden.

11.3.2 Linienbündelung im Gebiet der Stadt Pirmasens

Linienbündel „Stadt Pirmasens“

Das Linienbündel „Stadt Pirmasens“ umfasst Linien, die ausschließlich die Stadt Pirmasens bedienen. Alle Linienkonzessionen laufen bis zum 14.12.2010.

Linie	Linienweg	Genehmigungs- laufzeit
201	A. – Ludwig-Ring-Stadtb. – Exerzierpl. – Hbf-Arnulfstr./Schachen	14.12.2010
202	Weißhof – Kaiserstr. – Exerzierpl. – Rosalber Str. – Sommerwald	14.12.2010
203	Stadtmitte – Winzeln – Gersbach – Windsberg	14.12.2010
204	Exerzierplatz – Waldfriedhof Haupteingang/Haseneck	14.12.2010
205	Exerzierplatz – Fehrbach – Hengsberg	14.12.2010
206	Exerzierplatz – Kirchberg – Exerzierplatz – Horeb – Exerzierplatz	14.12.2010
207	Exerzierplatz – Ruhbank – Erlenbrunn	14.12.2010
208	Kirchberg – Husterhöhe	14.12.2010
209	Exerzierplatz – Hbf – Mississippi Av. Süd	14.12.2010
210	Exerzierplatz – Niedersimten	14.12.2010
211	Sommerwald – Weißhof – Gewerbegebiet	14.12.2010

Tabelle 8: Linienbündel „Stadt Pirmasens“

Linienbündel „Rodalben“

Das Bündel „Rodalben“ umfasst neben der Linie 249 noch den Ortsverkehr Rodalben. Alle Linien haben das Enddatum 31.12.2010. Die Linie 249 betrifft neben dem Landkreis Südwestpfalz auch die Stadt Pirmasens.

Linie	Linienweg	Genehmigungs- aufzeit
249	Pirmasens – Rodalben	31.12.2010
In die Darstellung der 249 integriert	Ortsverkehr Rodalben: Horberg - Neuhof	31.12.2010
In die Darstellung der 249 integriert	Ortsverkehr Rodalben: Heidesiedlung - Horberg	31.12.2010

Tabelle 9: Linienbündel „Rodalben“

Linienbündel „Pirmasens Umland“

Das Linienbündel „Pirmasens Umland“ umfasst Linien, die neben dem Gebiet des Landkreises Südwestpfalz auch Gebiete der Landkreise Südliche Weinstraße und Kaiserslautern sowie der Städte Kaiserslautern, Pirmasens und Zweibrücken bedienen. Längstlaufende Linie ist die Linie 548 mit Enddatum 31.05.2012.



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Pirmasens

Linie	Linienweg	Genehmigungs-laufzeit
242	Pirmasens – Winzeln – Vinningen – Großsteinhausen – Walshausen – Riedelberg	31.05.2009
244	KL – Pirmasens	31.05.2011
245	Pirmasens – Maßweiler/Höheinöd – Saalstadt – Wallhalben	31.05.2011
246 ¹	Waldfischbach-Burgalben – Heltersberg – Schmalenberg	31.05.2012
247	Waldfischbach – Hermersberg – Herschberg – Wallhalben	31.05.2011
248	Waldfischbach – Burgalben – Clausen – Rodalben/Pirmasens	31.05.2011
250	Pirmasens – Lemberg – Salzwoog – Hinterw. – Dahn (REGIO-Linie)	31.05.2009
251	Hauenstein – Hinterweidenthal – Dahn – Bruchweiler – Fischbach/Schönau – Ludwigswinkel	31.05.2009
252	Pirmasens – Ruppertsweiler – Lemberg/Pirmasens – Münchweiler – Merzalben – Leimen	31.05.2011
253	Pirmasens – Lemberg – Glashütte/Ruppertsweiler	31.05.2009
255	Pirmasens – Erlenbrunn – Kröppen/Trulben – Schweix – Hilst – Eppenbrunn	31.05.2009
529	Verbandsgemeindeverkehr Hauenstein	31.05.2010
531	Völkersweiler/Darstein – Wilgartswiesen – Hauenstein	31.07.2010
548	Dahn – Bundenthal – Wissembourg – Bad Bergzabern	31.05.2012

Tabelle 10: Linienbündel „Pirmasens Umland“

Linienbündel „Zweibrücken Umland“

Das Linienbündel „Zweibrücken Umland“ umfasst Linien, die neben dem Gebiet des Landkreises Südwestpfalz auch Gebiete des Saar-Pfalz-Kreises und der Stadt Zweibrücken umfassen. Die Aufnahme der Linie 578 in dieses Bündel entfällt, falls aufgrund der Planungen des Saarpfalz-Kreises diese Linie in ein anderes Bündel aufgenommen werden soll. Längstlaufende Linie ist die Linie 240 mit Enddatum 31.05.2014.

Linie	Linienweg	Genehmigungs-laufzeit
231	Zweibrücken – Winterb. – Schmitsh./Wiesb. – Knopp – Wallhalben	31.05.2011
232	Zweibrücken – Mörsb. – Käsh. – Bruchmühlb./Rosenkopf – Martinshöhe	31.05.2011
233	Zweibrücken – Dietrichingen – Walshausen – Großsteinhausen	31.05.2011 ¹
234	Zweibrücken – Oberauerbach – Maßweiler – Schmitshausen	31.05.2011
235	Zweibrücken – Hornb. – Mauscb. – Dietrichingen/Brenschelbach	31.05.2011
240	Pirmasens – Petersberg – Dellfeld – Contwig – Zweibrücken	31.05.2014
578 (Tab. 237)	Einöd – Zweibrücken – Altheim – Medelsheim – Peppenikum	31.05.2014

Tabelle 11: Linienbündel „Zweibrücken Umland“

¹ Neue Darstellung dieses Abschnittes Schmalenberg – Waldfischbach auf eigener Linie

² Linien 233 und 235 sind gebündelt konzessioniert

Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten in den einzelnen Linienbündeln

Die Neuvergabe im Wettbewerb ist in der Regel mit Angebotsveränderungen verbunden. Die bündelweise Betrachtung bietet den Vorteil, über Liniengrenzen hinweg das Fahrplankonzept zu optimieren und zu verbessern. Die wirtschaftlichen Effekte einer erstmaligen Vergabe werden darüber hinaus meist für Angebotserweiterungen genutzt. Die mit der Neuvergabe in der Regel verbundenen Fahrplanänderungen lassen sich zwischen den Fahrplanwechseln schwer den Fahrgästen vermitteln. Außerdem sind sie bei Anschlussbeziehungen zu anderen ÖPNV-Angeboten oft mit Anpassungen der Fahrplanlagen benachbarter Angebote verbunden, die nur zum Fahrplanwechsel vorgenommen werden sollten. Deshalb sollte eine Neuvergabe immer nur zum Winter- oder Sommerfahrplanwechsel erfolgen. Um dies zu erreichen, sollte die Harmonisierung der Linienbündel nicht auf den Endtermin der jeweils längstlaufenden Linie erfolgen, sondern auf den hierauf sich anschließenden Sommer- oder Winterfahrplanwechsel.

Staffelung der Vergabetermine für die Linienbündel

Eine Marktöffnung im ÖPNV kann nur dann erfolgreich durchgeführt werden, wenn bei der erstmaligen Vergabe ein ausreichender Bietermarkt vorhanden ist. Deshalb sollte nicht der gesamte Verkehr einer ganzen Region auf einen Schlag in den Wettbewerb gestellt werden. Für ein dauerhaft funktionierendes Marktumfeld vor Ort ist es deshalb wichtig, dass die einzelnen Bündel sukzessive vergeben werden. Zeigt sich im Bündelgutachten, dass sich in einem Jahr zahlreiche Bündel ballen, danach aber über mehrere Jahre keine Vergaben mehr anstünden, sollte man die Harmonisierungstermine entsprechend staffeln. Der Verkehrsverbund wird aufgefordert, im Interesse an einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung des ÖPNV gem. § 8 Abs. 3 PBefG im Rahmen des gemeinsamen Nahverkehrsplanes eine entsprechende Staffelung der Vergabetermine der einzelnen Bündel vorzugeben. Die Harmonisierung der Einzelgenehmigungen durch die Genehmigungsbehörde soll diese Staffelung berücksichtigen, um die wirtschaftliche Verkehrsgestaltung im Rahmen der durch die VO 1370/07 ab Dezember 2009 stattfindenden Liberalisierung des ÖPNV nicht zu gefährden.

11.3.3 Schlussfolgerungen

Mit dem Bündelungsbeschluss ist keine Aussage über die Durchführung künftiger Vergabeverfahren durch die Stadt Pirmasens getroffen. Die Stadt Pirmasens versetzt sich hiermit lediglich in die Lage, für den Fall, dass sie rechtlich zu einer Vergabe gezwungen wird oder künftig eine solche politisch gewünscht wird, gemeinsam mit den anderen von den Linienbündeln betroffenen Aufgabenträgern ein Vergabeverfahren auf Grundlage der Linienbündelung durchführen zu können. Gleichzeitig wird durch die



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Pirmasens

Bündelung verhindert, dass sich im Genehmigungswettbewerb einzelne Unternehmen durch gezielte Einzelanträge für wirtschaftlich attraktive Linien die Rosinen im Busverkehr erstreiten, die verbleibenden defizitären Verkehre jedoch teuer durch die Aufgabenträger bestellt werden müssen.

Die Stadt Pirmasens hat am 27.02.2008 das Linienbündelungskonzept beschlossen.





Nahverkehrsplan Stadt Pirmasens, Teil B, Erläuterungen

Mai 2009

Inhalt:

Abkürzungsverzeichnis	7
Abschnitt Rahmenbedingungen.....	77
12 Übergeordnete Ziele und Rahmenbedingungen.....	77
12.1 Rahmenvorgabe der Westpfalz zur Aufstellung und Fortschreibung der Nahverkehrspläne	77
12.2 Gesetzliche Rahmenvorgaben.....	79
12.3 Vorgaben der Landes- und der Fachplanung.....	81
12.4 Vorgaben der Raumordnungsplanung.....	81
13 Vorgaben des ZSPNV-Süd und umgebende Nahverkehrspläne	82
13.1 Vorgaben des ZSPNV-Süd	82
13.2 Vorgaben durch Nahverkehrspläne anderer Aufgabenträger des straßengebundenen Nahverkehrs.....	84
14 Raumstruktur in der Westpfalz.....	84
14.1 Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur	84
14.2 Wirtschaftsstruktur	86
14.3 Verkehrsstruktur und Motorisierungsgrad.....	87
14.4 Strukturprognose.....	89
15 Tarif, Information und Service	89
15.1 Tarif in der Westpfalz ab 01.06.2006	89
15.2 Fahrplan- und Liniennetzinformation.....	91
15.3 Tarifinformationen und Fahrscheinerwerb	91
15.4 Beratung und Service	91

16 Organisationsstrukturen und Aufgaben in der Region Westpfalz, Verkehrsverbund Rhein-Neckar	92
17 Qualitätsstandards	93
17.1 Vernetzung der Verkehrssysteme	93
17.2 Räumliche Erschließungsstandards	96
17.3 Verbindungsstandards.....	96
17.4 Bedienungsstandards.....	97
17.5 Haltestellen und Verknüpfungspunkte.....	102
17.6 Fahrzeuge	107
17.7 Fahrgastinformation und Mobilitätsberatung	108
17.8 Sonstige Standards	109
Bestandsanalyse des Status Quo 2005 im Nahverkehr der Gebietskörperschaften: Stadt Pirmasens	
18 Raumstruktur Stadt Pirmasens	111
18.1 Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur	111
18.2 Wirtschaftsstruktur	113
18.3 Verkehrsstruktur.....	114
18.4 Schienenpersonennahverkehr und überregionale Verbindungen.....	115
18.5 Entwicklungsachsen und bedienungsrelevante Strukturen.....	116
19 Verkehrsangebot Stadt Pirmasens.....	117
19.1 Linienangebot und Erschließungsqualität	117
19.2 Intermodale Verknüpfung	119
19.3 ÖPNV-Betreiberstruktur und Betriebsleistung.....	120
20 ÖPNV-Nachfrage.....	120
20.1 Verkehrserhebung 2002.....	120
20.2 Weitere Datengrundlagen	121
20.3 Fahrgastnachfrage.....	122
20.4 Besondere Fahrgastgruppen	122
20.5 Sonderauswertung Schülerverkehr	123



21	Information und Service	123
22	Infrastruktur und Fahrzeugpark.....	124
22.1	Bahnhöfe, Haltestellen und Verknüpfungspunkte	124
22.2	Strecken und Fahrwege.....	125
22.3	Fahrzeuge	125
22.4	Betrieblich-technische Einrichtungen.....	125
23	Anhang zum Teil B.....	127
23.1	Ergänzende Tabellen und Abbildungen zum Erläuterungsteil	128
23.2	Dokumentation des Beteiligungsverfahrens.....	133
23.2.1	Vorbemerkungen und Hinweise.....	133
23.2.2	Zusammenstellung der Stellungnahmen	136
23.2.3	Zusammenfassung und Bewertung der wesentlichen Einwände	138

Tabellenverzeichnis

Tabelle 12: Systemrelevante Regionalbuslinien	94
Tabelle 13: Festsetzungen der Erreichbarkeit nach Luftlinienradius und Siedlungsgröße.....	96
Tabelle 14: Anbindungsstandard nach Einwohnergrößenklassen	98
Tabelle 15: Qualitätsmerkmale der Nahverkehrsprodukte im Linienangebot.....	100
Tabelle 16: Qualitätsstandards im Bedarfsverkehr.....	101
Tabelle 17: Standards nach der Verknüpfungsfunktion eines Haltes.....	103
Tabelle 18: Übersicht Haltestellenmerkmale.....	105
Tabelle 19: Entwicklung Einwohnerzahlen im Vergleich (2004 und 2010).....	112
Tabelle 20: Entwicklung der Altersklassen bis 2010 (Quelle: Planersocietät 2005).....	113
Tabelle 21: Entwicklung Einwohner- und Schülerzahlen in der Westpfalz (2004 und 2010).....	113
Tabelle 22: Überregionale SPNV-Verbindungen in der Stadt Zweibrücken.....	116
Tabelle 23: Zumutbare Fußwege zu Haltestellen	118
Tabelle 24: Verknüpfungen der ÖV-Produkte in der Innenstadt von Zweibrücken	119
Tabelle 25: Entwicklung Einwohner in der Stadt Pirmasens (2004 und 2010) Quelle: Strukturdaten Westpfalz	128
Tabelle 26: Entwicklung Einwohner und Beschäftigte Stadt Pirmasens nach statistischen Bezirken: Prognose 2010 (Basis: 2004) und Stand 30.06.2006	129
Tabelle 27: Stadtverkehrslinien in der Kreisfreien Stadt Pirmasens mit den regionalen Buslinien, die die Stadt Pirmasens berühren.....	130
Tabelle 28: Prioritätenliste und Umsetzungsstand von Haltestellenmaßnahmen, Quelle: Stadt Pirmasens	131
Tabelle 29: Liste der angeschriebenen Stellen für die öffentliche Beteiligung.....	134
Tabelle 30: Stellungnahmen benachbarte Aufgabenträger und übergeordnete Behörden	136
Tabelle 31: Stellungnahmen Verkehrsunternehmen	136
Tabelle 32: Stellungnahmen Sachverständige und sachinteressierte Institutionen und Verbände.....	138

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Prognose der Einwohnerentwicklung in der Westpfalz; Datenbasis: Statistisches Landesamt (Quelle Gutachten Planersocietät, 2005)	85
Abbildung 2: Prognose der Altersklassen in der Westpfalz; Daten: Statistisches Landesamt (Quelle Planersocietät, 2005).....	86
Abbildung 3: Modal Split im Gebiet der Westpfalz, Datenbasis: Fahrgastzählung 2002, Fahrplan 2005 (Quelle Planersocietät, 2006)	88
Abbildung 4: Geltungsgebiet des VRN, Juni 2006 (Quelle VRN, 2006).....	90



Abschnitt Rahmenbedingungen

12 Übergeordnete Ziele und Rahmenbedingungen

Die Region Westpfalz gehört seit dem 01.06.2006 zum Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN). Die Verbandsversammlung des Zweckverbandes Westpfalz Verkehrsverbund (ZWVV), darin vertreten die Vertreter der Gebietskörperschaften der Westpfalz, hatte am 11.10.2005 der Integration des ZWVV in den Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) im Grundsatz zugestimmt. Mit dem Vollzug der Integration ging auch die Übernahme des VRN-Tarifes für das Gebiet der Westpfalz, die Übernahme der Qualitätsstandards, beispielsweise für die Haltestellenausstattung nach Kategorien, eine Veränderung der Verbundumlageleistungen und die Entwicklung von Linienbündeln einher.

Die Geschäftsstelle des ehemaligen ZWVV in Kaiserslautern bleibt als Geschäftsstelle des VRN für die Westpfalz erhalten. Ihr obliegt die Nahverkehrsplanung sowie die Aufstellung und Fortschreibung der Nahverkehrspläne.

12.1 *Rahmenvorgabe der Westpfalz zur Aufstellung und Fortschreibung der Nahverkehrspläne*

Der damalige Zweckverband Westpfalz Verkehrsverbund ZWVV hat die „Rahmenvorgabe zur Aufstellung und Fortschreibung der Nahverkehrspläne im Zweckverband Westpfalz Verkehrsverbund“¹ in Absprache mit den im Zweckverband vertretenen Aufgabenträgern – den kreisfreien Städten Kaiserslautern, Pirmasens und Zweibrücken sowie den Landkreisen Donnersbergkreis, Kaiserslautern, Kusel und Südwestpfalz – erarbeitet und als Vorgehensweise im Dezember 2002 verabschiedet.

Die erste Phase des Aufstellungsverfahrens für Nahverkehrspläne konnte mit der Annahme der Rahmenvorgabe durch Verbandsbeschluss 2002 sowie der verbund-weiten Verkehrserhebung abgeschlossen werden. Die Ergebnisse wurden dem Zweckverband als komprimierte Datendateien Mitte 2004 zur Verfügung gestellt, so dass deren

¹ K+K KÜPPER/Chr. Hupfer/Zweckverband Westpfalz Verkehrsverbund ZWVV: Rahmenvorgabe zur Aufstellung und Fortschreibung von Nahverkehrsplänen im ZWVV Zweckverband Westpfalz Verkehrsverbund. Bonn/Kaiserslautern, 2002

Auswertung und der Aufbau eines georeferenzierten Verkehrsmodells² vorgenommen werden konnte.

Die ÖPNV-Aufgabenträger in der Westpfalz haben 2005 die Aufgabe den jeweiligen Nahverkehrsplan fortzuschreiben an den Zweckverband übertragen; mit Ausnahme des Donnersbergkreises, der bereits einen fortgeschriebenen Nahverkehrsplan hat. Damit wurde der Idee der Kosteneinsparung durch Vermeidung von Doppelarbeiten bei den Aufgabenträgern ebenso Rechnung getragen wie der der abgestimmten, kommunikativen Planung. Dem Zweckverband fällt damit eine wesentliche Steuerungsfunktion auch für die inhaltliche Abstimmung des Gesamtprozesses zu.

Nach der Integration in den VRN gilt auch im Bereich der Westpfalz die von der Verbandsversammlung nach § 5 Abs. 1 Nr. 5 der ZRN-Satzung beschlossene Rahmenvorgabe zur Erstellung der Nahverkehrspläne. Diese deckt sich inhaltlich weitestgehend mit den Vorgaben der Rahmenvorgabe des (damaligen) ZWVV, so dass es auch nach der Integration in den VRN zu keinen Brüchen in der Erarbeitung der Einzelpläne gekommen ist.

Die Vorbereitung auf einen möglichen Wettbewerb im Nahverkehr erfolgt durch die Aufstellung von Nahverkehrsplänen sowie durch Bildung von Linienbündeln. Im VRN sind die Linienbündel parallel zur Nahverkehrsplanung erarbeitet worden. Der Gesamtnahverkehrsplan des VRN als Rahmenplan wird um den Teil „Region Westpfalz“ ergänzt werden und durch die Zweckverbandversammlung beschlossen. Hier wird nunmehr der Nahverkehrsplan für die Stadt Zweibrücken vorgelegt.

Die Rahmenvorgabe des ZWVV ist Bestandteil des Nahverkehrsplanes und in Bezug auf die Qualitätsmerkmale im Teil B dokumentiert. Insofern wird auf eine detailliertere Erläuterung an dieser Stelle verzichtet, zumal wesentliche Teile mit entsprechenden Querverweisen in den jeweiligen Nahverkehrsplänen als Bewertungsmaßstab und im Rahmen der Angebotskonzeption ihren Niederschlag finden.

² Stuhm, M./Planersocietät: ÖPNV-Datenbasis Zweckverband Westpfalz Verkehrsverbund. Gutachten, Verkehrsmodell. Hilden/Dortmund, Juni 2005



12.2 Gesetzliche Rahmenvorgaben

§ 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) definiert die Funktion des Nahverkehrsplanes im Rahmen des Genehmigungsverfahrens. Dabei überlässt es das Gesetz den Ländern genauere Regelungen zum Aufstellungsverfahren und den Inhalten dieser Pläne aufzustellen.

Landkreise und kreisfreie Städte sind gemäß § 8 Abs. 1 des Landesgesetzes Rheinland-Pfalz über den öffentlichen Personennahverkehr (NVG)³ verpflichtet, zur Sicherung und Verbesserung des ÖPNV einen Nahverkehrsplan (NVP) zu erstellen. Im NVP sollen Ziele und Rahmenvorgaben für die langfristige Entwicklung des öffentlichen Personenverkehrs festgelegt werden.

Die aktuellen EU-rechtlichen Anforderungen werden mit großer Wahrscheinlichkeit zu einer weiteren Liberalisierung des Nahverkehrsmarktes in Deutschland beitragen. Die künftig gemäß der Ende 2009 in Kraft tretenden EU-VO für den ÖPNV durchzuführenden wettbewerblichen Vergabeverfahren über öffentliche Dienstleistungsaufträge im ÖPNV sollen auf der Grundlage von sogenannten Linienbündeln erfolgen. Der VRN hat für die Region Westpfalz in 2007 Linienbündel erarbeitet, die Teil der Nahverkehrspläne werden.

Unabhängig von den Entwicklungen auf europäischer Ebene ist bereits nach den jetzigen Regelungen des PBefG ein sogenannter Genehmigungswettbewerb möglich, d.h. es bewerben sich mehrere Verkehrsunternehmen um eine Konzession. Um eine einheitliche Strukturierung des liberalisierten ÖPNV-Marktes im Verbundraum zu erreichen, wird die VRN GmbH als gemeinsame Vergabestelle der ÖPNV-Aufgabenträger tätig werden.

Für die konkrete Ausgestaltung der Nahverkehrspläne bedeutet dies, dass in zunehmenden Maße Qualitätsmaßstäbe und Produkte des Nahverkehrsangebotes detailliert beschrieben werden müssen. Für die Nahverkehrspläne der Westpfalz wird der Schwerpunkt der Qualitätsfestlegungen auf denjenigen Kriterien liegen, die die Angebotskonzeption betreffen. Es ist nicht Aufgabe eines Nahverkehrsplanes, bereits die Messgrößen des Controllings künftiger Dienstleistungsaufträge festzulegen.

³ Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr des Landes Rheinland-Pfalz vom 17.12.1995

Die Verantwortung für die Qualitätskriterien liegt beim Aufgabenträger, was diesem einen Spielraum für spezifische, lokal als notwendig erachtete Entscheidungen lässt.

Mit dem Erlass des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz- BGG) im Jahr 2002 liegt ein besonderes Gewicht auf der Anhörung von Behindertenbeauftragten und Behindertenbeiräten bei der Aufstellung von Nahverkehrsplänen (§ 8 Abs. 3 Sätze 3+4 PBefG). Folgende den Nahverkehrsplan betreffende Bestimmungen ergänzen die bisherigen Aussagen des § 8 Abs. 3 PBefG: „Der Nahverkehrsplan hat die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehr eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen; im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen“ (§ 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG).

Durch das NVG ist die Verteilung der Aufgabenträgerschaft für verschiedene Nahverkehrsprodukte vorgegeben:

SPNV-Verbindungen und S-Bahn sowie die RegiobusLinien liegen in der Aufgabenträgerschaft des ZSPNV-Süd, die regionalen und städtischen Buslinien gehören in die Aufgabenträgerschaft der Gebietskörperschaften.

Bedeutend ist diese Aufteilung vor allem aus zwei Gründen:

1. Angebotsseitig durch die Vorgabe, den integralen Taktfahrplan bis in die Region durch eine systematische zeitliche Verknüpfung der Nahverkehrsverbindungen zu verwirklichen, d.h. die lokalen Verkehre sind auf die überregionalen Bedienungsangebote des ZSPNV an definierten Verknüpfungspunkten hin auszurichten;
2. Finanziell durch die Zusage der RegioLinien als straßengebundene ÖPNV-Verbindungen, die zudem eine hohe Nachfrage verzeichnen, in den Haushalt des ZSPNV. Damit obliegt insbesondere die Flächenerschließung den Gebietskörperschaften als Aufgabenträgern des lokalen ÖPNV.

Im Rahmen der NVP-Fortschreibungen wirkt der VRN auf eine zeitgleiche Fortschreibung der einzelnen Nahverkehrspläne der Gebietskörperschaften hin. Damit wird der Vorbereitung auf den möglichen Wettbewerb im Verkehrsdienstleistungsmarkt unter o.g. Gesichtspunkten ebenso Rechnung getragen wie der bisherigen Auslegung des § 8 NVG Rheinland-Pfalz, nach der Kooperationen von Aufgabenträgern und Zweckverbänden in der Nahverkehrsentwicklung angestrebt werden sollen.



12.3 Vorgaben der Landes- und der Fachplanung

Für das Land Rheinland-Pfalz ist im Jahr 2000 ein Landesverkehrsprogramm verabschiedet worden, in dem die angestrebte Verkehrsqualität und die Ziele der Verkehrsentwicklung bis 2010 definiert werden. Auf einzelne Aspekte des Landesverkehrsprogramms wird in den jeweiligen Kapiteln Bezug genommen, von daher wird auf eine detaillierte Darstellung an dieser Stelle verzichtet.

Im Rahmen des Rheinland-Pfalz-Taktes sollte das Nahverkehrsangebot landesweit durch schnelle Buslinien verbessert werden. Diese sogenannten RegioLinien erfüllen eine dem SPNV vergleichbare Bedienungsaufgabe und wurden daher dem ZSPNV-Süd zugeordnet. Sie verkehren an allen Wochentagen im Taktverkehr und sind mit den SPNV-Halten verknüpft. Angebotsänderungen der RegioLinien sind nur in enger Abstimmung und mit der Zustimmung des ZSPNV möglich.

Als weitere Vorgabe der Fachplanung ist die Einrichtung und der Ausbau des S-Bahnverkehrs zwischen Mannheim – Kaiserslautern – Homburg zu betrachten. Diese Einführung eines neuen Nahverkehrsproduktes hat zu einer neuen Angebotsausrichtung geführt, zu nennen sind hier allein die veränderten Fahrzeiten oder die (geplante) Einrichtung neuer Haltepunkte.

12.4 Vorgaben der Raumordnungsplanung

Seit November 2004 ist der neue Regionale Raumordnungsplan (ROP) Westpfalz⁴ verbindlich und ersetzt die Rahmenkonzeptionen aus den 90er Jahren. Aussagen die Verkehrsinfrastruktur betreffend werden auf den Seiten 37ff. getroffen. Wichtigster Ansatz ist die Feststellung: „Generell ist bei der Gestaltung von Verkehrsangeboten auf eine Vernetzung von Verkehrsträgern hinzuwirken; es ist eine verkehrsträgerübergreifende Verbindung verschiedener Verkehrsmittel und Transportsysteme anzustreben...“ (ebd., S. 41). Vor diesem Hintergrund gewinnt die Forderung zum Radverkehr, nach der aufbauend auf einem landesweiten Radwegenetz regionale Radwegekonzepte umgesetzt werden sollten, in Zusammenhang mit der Entwicklung eines ÖPNV-Angebotes unter der Maßgabe der „Sicherung und Verbesserung der öffentlichen Personenverkehrsbedienug“ an Gewicht. Die Entwicklung des ÖPNV's wird sich zukünftig an dem Erhalt einer Grundbedienug trotz sinkender Nachfrage im Schülerverkehr und der Attraktivität für den Freizeitverkehr messen lassen müssen.

⁴ Planungsgemeinschaft Westpfalz (Hg.): Regionaler Raumordnungsplan Westpfalz 2004. Kaiserslautern, 2005

Als großräumige Verbindungen im ÖPNV sind im ROP die Achse Saarbrücken – Landstuhl – Kaiserslautern – Mannheim, als überregionale Verbindung Kaiserslautern – Rockenhausen – Bingen genannt. Alle weiteren Verbindungen sind als regionale (bedient im RegioLinienverkehr) oder flächenerschließende Verbindungen einzustufen.

Einziges Oberzentrum in der Westpfalz ist Kaiserslautern, als Mittelzentren festgelegt sind Dahn, Landstuhl, Kirchheimbolanden, Kusel, Pirmasens und Zweibrücken, an der Schwelle zum Mittelzentrum stehen Lauterecken und Rockenhausen.

Auf einzelne Aspekte, beispielsweise Vorrangflächen für Naturschutz oder Konversionsstandorte und deren Entwicklungsziele, wird in der Bewertung und Angebotskonzeption für die jeweiligen Aufgabenträger näher eingegangen, soweit sie für die Nahverkehrsentwicklung relevant sind.

Gemäß ROP sind im Sinne der Herstellung gleichwertiger und nachhaltiger Lebensbedingungen sowie zur Standortaufwertung die Angebote im Personennah-, aber auch Fernverkehr zu sichern und zu verbessern. Die meisten Zielfestlegungen betreffen den Schienenpersonenfern- und -nahverkehr, die in die Zuständigkeit des ZSPNV als Aufgabenträger fallen. Für die Bedienung im straßengebundenen ÖPNV sind folgende Festlegungen relevant:

- „Die Personennahverkehrsbedienung ist im Rahmen des Integralen Rheinland-Pfalz-Taktes zu sichern und zu verbessern; dies gilt sowohl für die Schienen- als auch für die Regionalbusverbindungen.“ (ROP 2005, S. 42)
- Die Festlegung der Erreichbarkeitszeiträume bezogen auf das Zentrale-Orte-System und deren Verflechtungsräume (ROP 2005, S. 8)

13 Vorgaben des ZSPNV-Süd und umgebende Nahverkehrspläne

13.1 Vorgaben des ZSPNV-Süd

Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sind die Landkreise und kreisfreien Städte. Diese Aufgaben werden in Rheinland-Pfalz übergreifend von zwei Zweckverbänden für den SPNV wahrgenommen. Für die Westpfalz ist dies der



Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZSPNV-Süd). Der ZSPNV-Süd ist ebenfalls Aufgabenträger der RegioLinien.

Aus diesem Grund werden im Rahmen dieses Nahverkehrsplans keine Festlegungen zum SPNV getroffen. Da sich das Angebot im straßengebundenen ÖPNV nach dem NVG am SPNV zu orientieren hat und sich an Verknüpfungspunkten zahlreiche Abhängigkeiten ergeben, wird das SPNV-Angebot im Nahverkehrsplan nachrichtlich mitgeführt. Folgende Vorgaben sind hier insbesondere zu nennen:

- (1) Angebotsseitig: Der integrale Taktfahrplan ist bis in die Region durch eine systematische zeitliche Verknüpfung zu verwirklichen, d.h. die lokalen Verkehre sind auf die überregionalen Bedienungsangebote des Rheinland-Pfalz-Taktes an definierten Verknüpfungspunkten hin auszurichten und d.h. auch keine Parallelverkehre von Bahn und Bus.
- (2) Finanziell: Die RegioLinien als straßengebundene ÖPNV-Verbindungen werden wie der SPNV durch die Regionalisierungsmittel des Bundes getragen. Sie verzeichnen eine hohe Nachfrage und stellen Lückenschlüsse zwischen Bahnverbindungen her bzw. decken nicht mehr bestehende Bahnverbindungen ab. Für die Landkreise bedeutet dies, dass ihnen die Flächenerschließung als Aufgabenträger des lokalen ÖPNV obliegt.

Anschlüsse an das überregionale Schienennetz bestehen in Kaiserslautern Hauptbahnhof, der InterCity-Bahnhof (ICE, EC/ IC) ist. Weitere Anschlüsse an das überregionale Schienennetz bestehen für den Westbereich des Verbundgebiets in Homburg/Saar Hauptbahnhof.

Das Verbundgebiet wird im SPNV von den Produkten RegionalExpress (RE), S-Bahn (S) und RegionalBahn (RB) bedient.

Wichtige überregionale Verknüpfungspunkte für die Westpfalz sind Kaiserslautern Hbf, Pirmasens Nord, Landstuhl, Hochspeyer und Homburg/Saar.

Das Verkehrsangebot im Einzelnen wird im Zusammenhang der Bestandsanalyse, dort speziell unter dem Aspekt der Systemverknüpfungen dargestellt.

Wie bereits unter 12.3 ausgeführt, ist auch hier auf die Bestrebungen zum Anschluss von Zweibrücken an das S-Bahn-Netz des VRN hinzuweisen, die sowohl vom ZSPNV-Süd als auch vom VRN unterstützt werden.

13.2 Vorgaben durch Nahverkehrspläne anderer Aufgabenträger des straßengebundenen Nahverkehrs

Durch die Nahverkehrspläne der benachbarten Aufgabenträger liegen Vorgaben bei einzelnen Bedienungen vor, die im lokalen Nahverkehrsplan für die Stadt Zweibrücken zu berücksichtigen sind.

Landkreis Südwestpfalz

Der Nahverkehrsplan für den Landkreis Südwestpfalz wird parallel mit demjenigen für die Stadt Zweibrücken fortgeschrieben und inhaltlich aufeinander abgestimmt.

Saarpfalz-Kreis

Der Nahverkehrsplan des Saarpfalz-Kreises befindet sich derzeit (Januar 2006) noch in der Aufstellung.

Zweckverband Personennahverkehr Saarland (VGS)

Das Verbundgebiet ist neben den SPNV-Verbindungen auch durch zwei Regional-Buslinien (entspricht dem Grundnetz 1. Ordnung) mit dem Gebiet des VGS (Saarland) verbunden. Dies sind die Linien R 7 (VRN-Tab 230) (Zweibrücken – Homburg) und R 8 (280) (Kusel – Homburg). Der Entwurf des NVP des VGS vom April 2005 sieht ein Weiterbestehen beider Linien vor. Für die Linie R 7 wird ein einheitlicher Linienvverlauf für beide Fahrtrichtungen im Stadtgebiet Zweibrücken gefordert.

14 Raumstruktur in der Westpfalz

14.1 Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur

Das Gebiet der Westpfalz ist überwiegend durch eine ländliche Struktur geprägt. Gemäß dem ROP 2005 (S. 8) soll der Bevölkerung aus den Verbandsgemeinden innerhalb von 90 Minuten das Erreichen des Oberzentrums Kaiserslautern mit dem ÖPNV gewährleistet sein - wobei ein Erreichen innerhalb von 60 Minuten angestrebt werden soll - das eines Mittelzentrums innerhalb von 45 Minuten.

Unabhängig von der Bevölkerungsverteilung ist in allen Gebietskörperschaften der Westpfalz von einem Bevölkerungsrückgang in den nächsten Jahren auszugehen (vgl. Abbildung 1). Bis auf den Donnersbergkreis verzeichnen alle Kreise und kreisfreien

Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Pirmasens

Städte einen Einwohnerrückgang. Dieser fällt besonders in der Stadt Pirmasens überdurchschnittlich hoch aus, wohingegen diese Entwicklung in der Stadt Zweibrücken unter dem Durchschnitt der Westpfalz liegt.

Verbunden mit der Einwohnerentwicklung ist auch eine Veränderung der Alterstruktur (vgl. Abbildung 2). Folgende Verschiebungen sind dabei bedeutsam:

- Rückgang der Kinder/Jugendlichen um ca. 15.000 Einwohner für das Jahr 2010
- Rückgang des erwerbsfähigen Bevölkerungsanteils (20 – 60 Jahre) um ca. 15.000 Einwohner bis zum Jahr 2010
- Zunahme der Personen ab 60 Jahren um ca. 14.000 Einwohner

**Einwohnerentwicklung der Städte und Kreise bis 2015
(Prognose vom Statistischen Landesamt Rheinland-Pfalz bis 2050)**

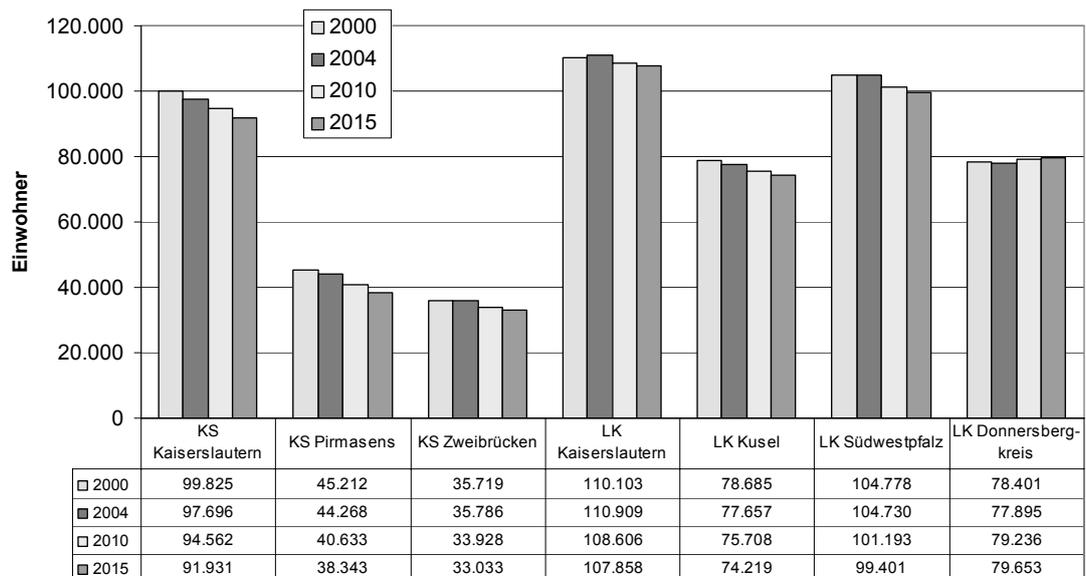


Abbildung 1: Prognose der Einwohnerentwicklung in der Westpfalz; Datenbasis: Statistisches Landesamt (Quelle Gutachten Planersocietät, 2005)

In der nachfolgenden Abbildung 2 ist die Bevölkerungsentwicklung nach Altersgruppen für die Westpfalz zusammengestellt:

Entwicklung der Altersklassen bis 2010
(Prognose vom Statistischen Landesamt Rheinland-Pfalz bis 2050)

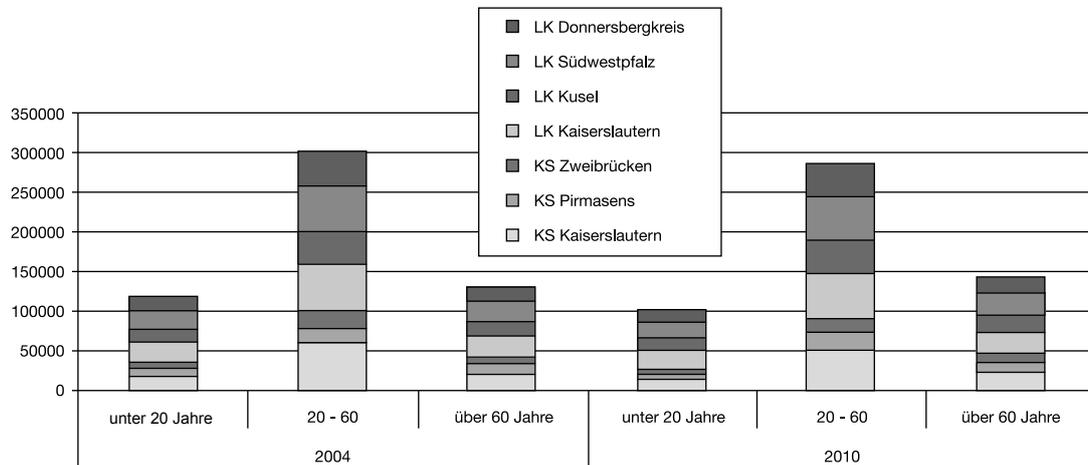


Abbildung 2: Prognose der Altersklassen in der Westpfalz; Daten: Statistisches Landesamt (Quelle Planersocietät, 2005)

Auf diese Entwicklungen wird im Rahmen der Konzeption für den NVP reagiert, denn unabhängig von einer möglichen Modal-Split-Verschiebung zugunsten des PKW geht die potenzielle Nutzergruppe des ÖPNV's zurück. Überlegungen zur Tragfähigkeit bekommen damit eine neue, zusätzliche Dimension, die sich in dieser Deutlichkeit bislang noch nicht gestellt hat.

Die genannte Einwohnerprognose wurde 2007 seitens der Planungsgemeinschaft Westpfalz bestätigt (siehe Kennzahlen der regionalen Entwicklung in der Westpfalz, Heft 124, Seite 7).

14.2 Wirtschaftsstruktur

In zwei „Bändern“ in der West-Ost-Erstreckung konzentrieren sich in der Region Westpfalz Gewerbe, Dienstleistungen und Wohnfunktionen: Waldmohr – Landstuhl – Kaiserslautern – Hochspeyer und Zweibrücken – Contwig – Pirmasens – Dahn – Hauenstein. Dies sind gemäß ROP 2005 im Wesentlichen auch die Entwicklungsachsen mit überregional bedeutsamer Verbindungsfunktion.



Der nördliche Teil der Westpfalz, die Kreise Kusel und Donnersberg sind landwirtschaftlich geprägt. Lediglich die unmittelbaren Einzugsbereiche der Mittelzentren Kusel und Kirchheimbolanden sowie die sogenannten Mittelzentren mit Teilfunktionen, Lauterecken und Rockenhausen, weisen eine größere Gewerbe- und Dienstleistungsfunktion auf.

Auf Grund der vorliegenden Wirtschaftsstruktur ist der Region südlich von Kaiserslautern, also vor allem dem Gebiet des Landkreises Südwestpfalz, die Funktion der Erholung zugewiesen.

Für die Entwicklung des Nahverkehrs bedeutet dies, dass im südlichen Verbandsgebiet verstärkt auf Freizeitverkehre zu achten sein wird, wohingegen im nördlichen Verbandsgebiet vor allem der Erhalt der Alltagsverkehre im Vordergrund stehen wird. In den Städten der Westpfalz steht die Sicherung der Erreichbarkeit durch den Erhalt des städtischen Verkehres sowie die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln im Vordergrund.

14.3 Verkehrstruktur und Motorisierungsgrad

Die Westpfalz verfügt über ein relativ gut ausgebautes Straßennetz mit großräumigen und überregionalen Verbindungen. Wie in vielen ländlichen Regionen Deutschlands sind flächenerschließende Verbindungen oftmals erneuerungs- oder ergänzungsbedürftig, insbesondere vor dem Hintergrund des Anspruchs einer flächenerschließenden Bedienung im Nahverkehr mit Niederflurfahrzeugen, um einer Umsetzung des BGG gerecht zu werden. Es muss aber betont werden, dass teilweise die örtlichen Gegebenheiten (enge Straßen- und Kurvenradien, Steigungen etc.) unter Umständen eine Bedienung nur mit Kleinfahrzeugen bedingen. Dies ist in den Nahverkehrsplänen auszuweisen und zu begründen.

Wesentlicher für die Entwicklung des Nahverkehrs ist die Ermittlung der Verkehrsmittelnutzung. Grundlage für die Festlegung der Verkehrsmittelwahaufteilung ist das Fahrgastaufkommen im ÖV aus der Fahrgastzählung des Verkehrsverbundes aus dem Jahr 2002. Ziel der Berechnung der Verkehrsmittelwahl war, das von der Fahrgastzählung ermittelte Gesamtverkehrsaufkommen zu erreichen. Dieses lag bei 132.330 Fahrten an einem Werktag.

Nach Berechnungen der Fa. Planersocietät⁵ wird insgesamt ein ÖV-Anteil von 8% erreicht. Der Modal-Split wird auch von der Reiseweite bestimmt. In Abbildung 3 ist der Modal-Split für den Gesamtverkehr in Abhängigkeit der Entfernung dargestellt. Den größten Marktanteil erreicht der ÖV in den Entfernungsklassen 1,0 bis 5,5 km. Allerdings konkurriert hier der ÖPNV auch mit dem Verkehrsarten Rad- und Fußverkehr.

Für die einzelnen Gebietskörperschaften ergeben sich auf Grund der Lage und der örtlichen ÖPNV-Angebote unterschiedliche ÖV-Anteile am Gesamtverkehrsaufkommen. Im Folgenden ist der ÖV-Anteil am Gesamtaufkommen in der Westpfalz dargestellt. Eine differenzierte Darstellung des Modal-Splits für die einzelnen Gebietskörperschaften getrennt nach Fuß- und Radverkehr sowie MIV und ÖV ist bei der vorliegenden Datengrundlage aus der Verkehrserhebung nicht möglich.

Modal-Split im Gebiet der Westpfalz (2005)

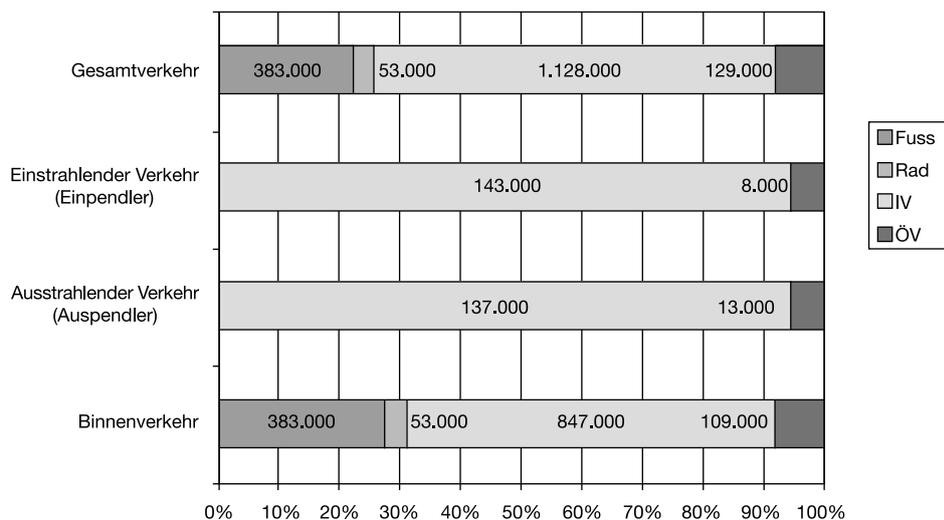


Abbildung 3: Modal Split im Gebiet der Westpfalz, Datenbasis: Fahrgastzählung 2002, Fahrplan 2005 (Quelle Planersocietät, 2006)

Die Verkehrsmittelwahl ist abhängig von der Entfernung, d.h. von der Distanz zwischen Wohnung und Zielort. Im unmittelbaren Nahbereich (0 – 1000 Meter) überwiegen der Fuß- und Radwegeverkehr. Bereits bei einer Distanz von 1,5 Kilometern kommt eine Nutzung des ÖPNVs hinzu – bei gleich bleibenden Anteil der PKW-Nutzung.

Nimmt dann die PKW-Nutzung ziemlich schlagartig bei einer größeren Distanz zu, verbleibt der ÖPNV-Anteil bis zu einer Distanz von 11-15 Kilometern bei bis zu 10%. Dies

⁵ Stuhm, M/Planersocietät: Gutachten, a.a.O.



ist recht typisch für eine überwiegend ländlich strukturierte Region. Ein wesentlich höherer ÖPNV-Anteil wird sich kaum erreichen lassen. Es ist davon auszugehen, dass es zukünftig in der Westpfalz darum gehen wird, diesen Modal Split trotz Rückgang der Hauptnutzergruppe (Schüler) stabilisieren zu können.

14.4 Strukturprognose

Die Strukturentwicklung wird im Wesentlichen durch den schon genannten sich abzeichnenden demographischen Wandel geprägt werden: Signifikante Unterschiede hinsichtlich der Altersklassen zwischen den einzelnen Kreisen und kreisfreien Städten ergeben sich insbesondere in Pirmasens. Hier dürften auch gewisse Abwanderungstendenzen erkennbar sein.

Hinsichtlich der wirtschaftlichen Entwicklung werden keine Prognosen vorgenommen, da wirtschaftliche Entwicklungstendenzen und ihre Auswirkungen auf Beschäftigtenaufkommen und –verteilung nicht prognostizierbar sind. Lediglich die demographische Komponente der Beschäftigtenentwicklung wird in der Strukturprognose aufgenommen (abnehmende Erwerbstätigkeit = abnehmende Beschäftigtenzahl).

15 Tarif, Information und Service

15.1 Tarif in der Westpfalz ab 01.06.2006

Mit dem Eintritt der Gebietskörperschaften in den VRN am 01.06.2006 gilt im Gebiet der Westpfalz der VRN-Tarif. Damit stehen den Fahrgästen in der Westpfalz die Fahrausweisangebote des VRN vom Einzelfahrschein über das Ticket 24 oder das Ticket 24 PLUS bis hin zu den verbundweit gültigen Jahreskarten wie der Karte ab 60 zur Verfügung.

Neue Tarifangebote für die Westpfalz sind die 3-Tages-Karte, das RheinNeckar-Ticket, das Job-Ticket des VRN, Jahreskarten für Fahrräder und Hunde, das Entdeckerticket, das Maimarkt-Ticket und das Erlebnis-Ticket.

Dazu wird das MAXX-Ticket des VRN, die verbundweit gültige Jahreskarte für Schüler und Auszubildende, in der Freizeit, montags bis freitags ab 14 Uhr, an Samstagen, Sonn- und Feiertagen sowie in den Ferien ganztägig, auch in der Westpfalz gelten. Seit dem

WS 07/08 konnte mit dem VRN Semester-Ticket plus Westpfalz die Gültigkeit auf das gesamte VRN-Verbundgebiet ausgedehnt werden. Studierende der Hochschulen außerhalb der Westpfalz können sich durch das VRN Westpfalz-Anschluss-Semester-Ticket die Westpfalz erschließen.

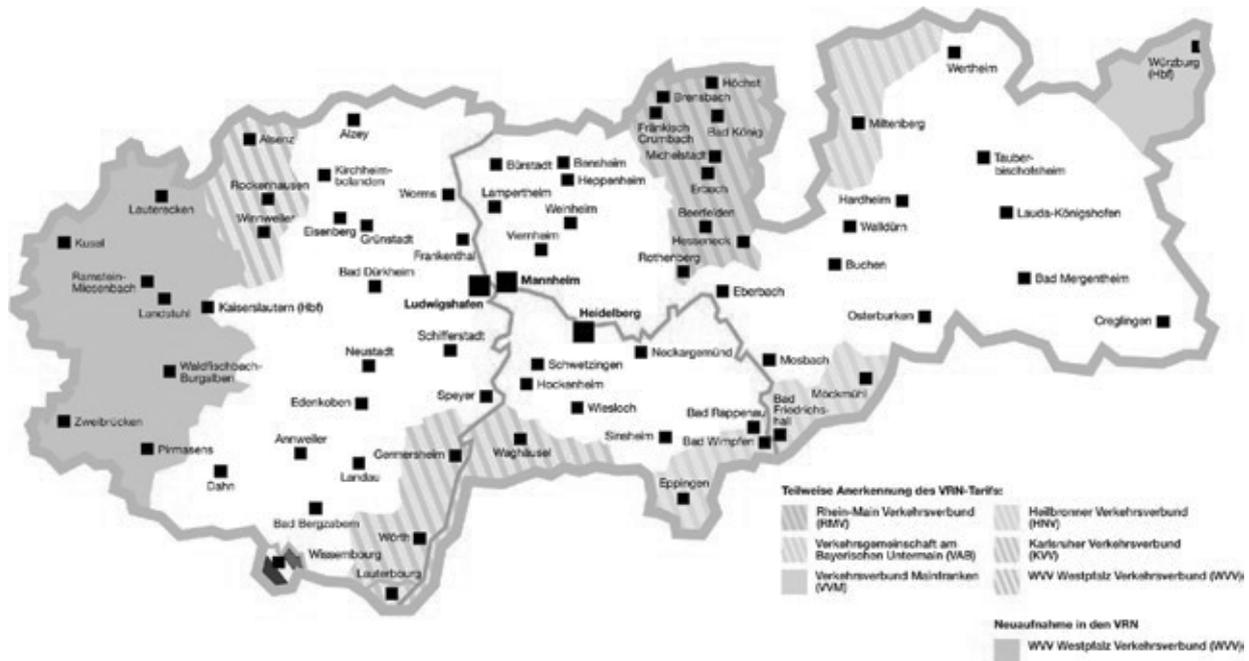


Abbildung 4: Geltungsgebiet des VRN, Juni 2006 (Quelle VRN, 2006)

Im Preissystem der Westpfalz bestehen weiterhin eine Preisstufe City (Innenstadt Zweibrücken, Stadtverkehre Landstuhl, Kusel und Rodalben), eine Preisstufe für das Umland Kaiserslautern, Pirmasens und Zweibrücken und die städtischen Tarifangebote wie die SickingenKarte und die KuselKarte. In Pirmasens gibt es daneben noch die Einkaufskarte sowie den ASV-Zuschlag Pirmasens in Form von Einzel- bzw. Monatskarten.

Übergangstarif Westpfalz/ östliches Saarland

Der Übergangstarif zum östlichen Saarland ist ab dem 01.06.2006 an die Tarifbestimmungen des saarVV angelehnt. Im östlichem Saarland sind der Landkreis Saarpfalz-Kreis und Teile der Landkreise Neunkirchen und St. Wendel einbezogen.



15.2 Fahrplan- und Liniennetzinformation

Die Kunden erhalten Fahrplaninformationen seitens des VRN in schriftlicher Form im zweimal jährlich erscheinenden VRN-Fahrplanbuch. Dies erscheint zu den Fahrplanwechsel der DB, Mitte Juni und Mitte Dezember.

Zum anderen können Informationen über das Internet und über die Telefonauskunft eingeholt werden. Schematische Liniennetzpläne bietet der VRN für die Westpfalz für die drei Städte Kaiserslautern, Pirmasens und Zweibrücken an.

Des Weiteren informieren die einzelnen Verkehrsunternehmen ihre Kunden über direkte Auszüge, separate Fahrplanbücher oder linienbezogene Fahrpläne.

15.3 Tarifinformationen und Fahrscheinerwerb

Der VRN als Tarifverbund informiert Nutzer wie potentielle Kunden über verschiedenste Tarifinformationsbroschüren, telefonische Tarifauskunft (Hotline) sowie durch die Verbundpartner über die aktuellen Stände. Die Tarifauskunft des VRN ist unter der einheitlichen Telefonnummer 01805/ 876 46 36 für 14 Cent pro Minute aus dem deutschen Festnetz verfügbar (aus Mobilfunknetzen ggf. abweichende Preise).

Die Fahrscheine sind zum einen an Automaten auf den Bahnhöfen (DB) oder im Zug (TransRegio) zu erwerben, in Vorverkaufsstellen der Verkehrsunternehmen in Kaiserslautern, Pirmasens und Zweibrücken und in einem DB-Reisezentrum in Kaiserslautern. Außerdem verkaufen die Busfahrer alle Fahrkarten außer den Jahreskarten. Diese sind über die Abocenter zu erwerben.

15.4 Beratung und Service

Beratung und Service -zusammengefasst als Vertrieb- obliegt im VRN nicht der Verbundorganisation, sondern den einzelnen Verkehrsunternehmen. Jedes der Verbundunternehmen berät daher nach eigenem Ermessen und eigenen Erfordernissen seine Kundschaft.

Die Beratung kann dabei gewährleistet werden durch das Fahrpersonal, die Berater in den Verkaufsstellen bzw. bei den Service-Hotlines der Verkehrsunternehmen. Die Hotline des VRN unterstützt dabei den Service in Fragen des Fahrplans und des Tarifs.

Derzeit unterhalten folgende Verkehrsunternehmen Verkaufsstellen:

- Die TWK ein Infocenter in der Nähe der Rendez-Vous-Haltestelle Schillerplatz/ Rathaus, die Stadtwerke Pirmasens zusammen mit der RSW in Pirmasens am Exerzierplatz, die VGZ eine Verkaufsstelle in ihrem Betriebshof, die RSW in Kusel eine Mobilitätsberatung am Bahnhof und die DVG über den DTV in Kirchheimbolanden.
- Ebenfalls berät das DB Reisezentrum in Kaiserslautern und die Bahnagentur 1 A in Landstuhl VRN-Kunden.

Darüber hinaus wird das gesamte Marketing und die Öffentlichkeitsarbeit vom VRN für die Gebietskörperschaften übernommen.

16 Organisationsstrukturen und Aufgaben in der Region Westpfalz, Verkehrsverbund Rhein-Neckar

Seit dem 01.06.2006 sind die Gebietskörperschaften der Westpfalz Mitglied im VRN. Der VRN übernimmt folgende Aufgaben:

- den Verkehrs- und Tarifverbund VRN zu verwirklichen und fortzuentwickeln und angepasste Anschluss- und Übergangsverkehre und Übergangstarife mit den angrenzenden Verbänden herbeizuführen;
- das verkehrspolitische Konzept (Rahmenplanung) für den Verkehrsverbund in Abstimmung mit den Zweckverbänden für den Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd und Nord – soweit deren Zuständigkeit berührt ist – und unter beratender Mitwirkung der Verkehrsunternehmen zu entwickeln;
- einen gemeinsamen Nahverkehrsplan zu erstellen;
- die Abstimmung der verkehrlichen und betrieblichen Leistungsangebote;
- die Entwicklung von Linienbündeln aus den Leistungsangeboten;
- die Einführung angepasster Vertriebs- und Informationssysteme;
- eine einheitliche Öffentlichkeitsarbeit und Werbung für den Verbundverkehr.

Der Zweckverband schließt die zur Umsetzung seiner Aufgaben erforderlichen Verträge mit den im Verbundraum tätigen Verkehrsunternehmen, insbesondere über die Leistungsangebote im Verbundverkehr, die Anwendung des Verbundtarifes, eines einheitlichen Vertriebssystems und die finanziellen Ausgleichs für verbundbedingte



Lasten. Er wirkt auf eine einvernehmliche Einnahmeaufteilung zwischen den Verkehrsunternehmen hin.

Die Durchführung des Verkehrs selbst ist nicht Aufgabe des Zweckverbandes.

17 Qualitätsstandards

Der Nahverkehrsplan legt den Rahmen für die Bedienungsqualität und die Beförderungsqualität fest, er konkretisiert damit die Rahmenvorgaben des VRN. Qualitätsstandards dienen einerseits als Maßstab, nach dem das ÖPNV-Angebot beurteilt wird, andererseits sind die vom Aufgabenträger festgelegten Standards gleichzeitig Planungsziel überall dort, wo sie nicht eingehalten werden. Zudem sollten Qualitätsstandards messbar und damit kontrollierbar sein, damit eine Überprüfung der Planumsetzung und der gewünschten Durchführung der Verkehrsdienstleistung überhaupt gewährleistet werden kann. Die dargestellten Standards stellen demnach die Zielstandards dar, die sich der Aufgabenträger als Selbstverpflichtung auferlegt. Die vollständige Realisierung dieser Zielstandards steht allerdings unter Finanzierungsvorbehalt.

Für die Verkehrsunternehmen ist als Grundlage für die vorgesehene Betrauung mit Verkehrsdienstleistungen der beschriebene Angebotsstandard in Verbindung mit den Produktsteckbriefen maßgeblich. In diesen Produktsteckbriefen wird das vom Aufgabenträger momentan als notwendig erachtete Verkehrsangebot linienscharf beschrieben.

Im Folgenden sind die Standards der Nahverkehrsqualität, die im Sinne von Mindeststandards von den Gebietskörperschaften in der Nahverkehrsplanung anzustreben und zu realisieren sind, genannt. Dabei entsprechen die von der Stadt Zweibrücken im 1. Entwurf des Nahverkehrsplans formulierten Standards denjenigen der Rahmenvorgaben des Zweckverbandes, so dass hier eine zusammenfassende Darstellung der Qualitätsstandards gewählt ist.

17.1 Vernetzung der Verkehrssysteme

Die Verkehrsachsen des SPNV und die der RegioLinien bilden das Rückgrat des Nahverkehrs in der Westpfalz. Darauf aufbauend soll ein hierarchisches System von

Nahverkehrsverbindungen entwickelt werden. Der SPNV und die RegioLinien obliegen der Zuständigkeit des ZSPNV (Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz-Süd).

Erschließungsstandards und Bedienungsstandards sind in linienbezogenen Produktsteckbriefen zu definieren. Die verschiedenen Nahverkehrsprodukte (SPNV, RegioLinien, Erschließungslinien, Stadtverkehre und Stadtbahn sowie Sonderformen und Bedarfsverkehre) sind an definierten Verknüpfungspunkten zeitlich und räumlich aufeinander abzustimmen.

Die Bestandsaufnahme und Planungen für den SPNV (DB AG) werden seitens des Verbundes zur Verfügung gestellt. Neben den SPNV-Verbindungen

- Kaiserslautern – Alsenz – (Bad Kreuznach – Bingen),
- Kaiserslautern – Frankenstein – (Neustadt a. d. Weinstraße),
- Kaiserslautern – Lauterecken,
- Kaiserslautern – Landstuhl – Kusel,
- Kaiserslautern – Landstuhl – Homburg – (Saarbrücken),
- Kaiserslautern – Pirmasens (- Saarbrücken),
- Pirmasens – Zweibrücken,
- Pirmasens – Rodalben – Dahn - Bundenthal und
- Pirmasens – Rodalben – (Landau) sowie
- Kirchheimbolanden – (Alzey) und
- Ramsen – Eisenberg – (Grünstadt),
- Homburg – Zweibrücken (Planung)⁶

sind die Erschließungslinien auf folgende RegioLinien auszurichten:

Regionalbuslinien			
Neue Linien-Nr.	Bisherige Linien-Nr.	Von	Nach
920	920	Eisenberg	Kirchheimbolanden
260/270	6539	Bad Sobernheim	Kusel
280	R8	Kusel	Homburg/Saar
R 7 (230)	R7	Homburg/Saar	Zweibrücken
250	6856	Pirmasens	Dahn

Tabelle 12: Systemrelevante Regionalbuslinien

⁶ Vgl. 2.1,1.3



Für Zweibrücken ist die Einbeziehung der zu reaktivierenden Bahnlinie Homburg – Zweibrücken in das Netz der SPNV-Verbindungen durch Verlängerung der S-Bahn nach Zweibrücken von essentieller Bedeutung, was ebenfalls bereits erwähnt, eine Änderung der v.g. Regionalbuslinie R 7 zur Folge hätte.

Darüber hinaus sind die Zielvorgaben der Raumordnung und der Fachplanung einzuhalten⁷. Danach sollte mindestens

- der Fahrplan des Busverkehrs auf den Rheinland-Pfalz-Takt abgestimmt sein,
- innerhalb von 45 Minuten der Arbeits- oder Schulstandort erreichbar sein,
- die Gesamtfahrzeit zum jeweiligen nächstgelegenen Verbandsgemeindezentrum bzw. der Kreisstadt 45 Minuten nicht überschreiten,
- die jeweilige Kreisstadt mit maximal einfachem Umstieg erreichbar sein,
- zur Erschließung der Flächen die Buslinien so konzipiert werden, dass alle Orte eine Direktverbindung an den jeweiligen zentralen Ort und/ oder an den Schienenverkehr erhalten und
- in Siedlungseinheiten (Ortsteile, Gemeinden) mit mehr als 300 Einwohnern (EW) eine Mindestbedienung von mindestens 3 Fahrtenpaaren täglich zum nächstgelegenen Zentrum (Verbandsgemeindesitz) gewährleistet werden.

Die unter Kapitel 6.2 ff. gesetzten Anforderungen werden als Mindeststandards für den Nahverkehr festgelegt.

Ein errechnetes Reisezeitverhältnis ÖPNV-MIV von mehr als 2,0 gilt als nicht akzeptabel⁸. Es ist die schnellstmögliche Verbindung in der Hauptverkehrszeit als Reisezeit zu werten, inklusive der Umsteigezeiten.

Auch das derzeitige Reisezeitverhältnis ÖPNV-MIV für die Verbindung Zweibrücken – Homburg zeigt die dringende Notwendigkeit der Reaktivierung der nach wie vor gewidmeten Bahnlinie Homburg – Zweibrücken und deren Einbeziehung in den S-Bahn-Verkehr des VRN.

⁷ Landesverkehrsprogramm Rheinland-Pfalz 2000; Regionale Raumordnungspläne

⁸ vgl. Forschungsbericht FE-NR. 70491/96 des Bundesministeriums für Verkehr, Teil C, 8

17.2 Räumliche Erschließungsstandards

Die räumliche Erschließungsqualität wird durch die Fußwegelänge vom Wohnstandort zur Einstiegshaltestelle bzw. von der Ausstiegshaltestelle zum Zielort festgelegt. Die Festlegung der zumutbaren Fußwege sollte abhängig von den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten erfolgen. Größere Umwege beim Haltestellenzu- und -abgang und/ oder starke Höhenunterschiede können auch eine Reduzierung der zumutbaren Fußwege erforderlich machen.

Zu Haltepunkten der Bahn werden insbesondere dann, wenn in ländlich strukturierten Gebieten ein Ort an den SPNV angebunden ist, wegen der höheren Angebotsqualität längere Zugangswege in Kauf genommen bzw. Zubringerbuslinien akzeptiert. Daher werden Bahnhofhaltepunkte nicht gesondert aufgeführt, da im direkten Siedlungsbereich eine Entfernung bis zu 1000 Metern zum Bahnhofhaltepunkt als ausreichend erschlossen angesehen werden. Für den straßengebundenen ÖPNV sollen folgende Richtgrößen für einen zumutbaren Fußweg zur nächstgelegenen Haltestelle gelten (Luftlinienradius):

1000 Meter	Gemeinde/ Ort; Erschließung in der Fläche
400 – 600 Meter	Klein- und Mittelzentrum, städtische Außenbereiche im Regionalverkehr
250 – 400 Meter	städtische Verkehre

Tabelle 13: Festsetzungen der Erreichbarkeit nach Luftlinienradius und Siedlungsgröße

17.3 Verbindungsstandards

Verbindungsstandards bezogen auf die zeitliche Verknüpfung und die Gesamtreisezeit lassen sich unterscheiden in Zu- bzw. Abgangszeiten, die sinnvollerweise besser über das zumutbare Maß der Fußwegelänge definiert werden, die Fahrzeiten, die über die Rahmenvorgaben der Raumordnung definiert sind, die Warte- bzw. Umsteigezeiten sowie die Pünktlichkeit.

Häufiges Umsteigen schmälert den Komfort und damit die Akzeptanz der ÖPNV-Nutzung erheblich. Daher soll der nächstgelegene Verbandsgemeindesitz mit maximal einmal Umsteigen erreichbar sein, möglichst aber direkt und ohne Umstieg erreichbar sein. Mehr als ein zweimaliges Umsteigen für eine Wegekette wird in der Regel nicht vom Kunden akzeptiert.



Die Umsteigezeit zwischen Ankunftszeit und Weiterfahrt setzt sich zusammen aus der reinen Wegezeit zwischen Ausstieg und Einstieg sowie einem Sicherheitspuffer von 1-2 Minuten. Der Umsteigezeitraum an Verknüpfungspunkten des ÖPNV sollte 6-12 Minuten nicht überschreiten, um die Attraktivität der Gesamtwegekette nicht zu gefährden.

An wichtigen Anschlüssen werden Umsteigezeiten festgelegt:

- Verknüpfungspunkte mit großen vorhandenen oder potenziellen Fahrgastmengen, die in beide Fahrtrichtungen passen müssen,
- Umsteigebeziehungen, die über längere Zeit (mehrere Fahrplanperioden) Bestand haben sollen,
- Umsteigebeziehungen auf einer Linie, deren Busfolge größer als 60 Minuten und mehr beträgt.

Insbesondere bei kurzen, d.h. vor allem bei attraktiven Übergängen zur Anschlusslinie kann die Forderung der Pünktlichkeit zu einem Problem werden, denn in der Praxis lassen sich auch bei sorgfältiger Produktplanung Verspätungen nicht völlig ausschließen. Neben unvorhersehbaren Störungsfällen beim Betrieb gibt es fahrgast- und fremdbedingte Einflüsse, die zu kleineren oder größeren Verspätungen führen. Ist abzusehen, dass die Pünktlichkeit nicht eingehalten werden kann, ist der Anschlusslinie per Funk die Verspätung mitzuteilen, damit zumindest im Abbringerverkehr eine Anschlussverbindung für den Fahrgast gewährleistet werden kann. Dies setzt eine entsprechende Ausstattung der Fahrzeuge bzw. der Fahrer mit Funk voraus.

Für den Übergang vom Straßenverkehr (MIV, Fahrrad) zum ÖPNV spielt die Bewertung der B+R- und P+R-Plätze selbst sowie deren räumliche Nähe zum Haltepunkt eine wichtige Rolle. Generell ist bzgl. der Verbindungsqualität hier die Wegezeit entscheidend.

17.4 Bedienungsstandards

In den Bedienungsstandards werden auf der Basis des Buslinienetzes die Fahrtenfolge bzw. die Bedienungshäufigkeit (Takt) und die Produkte des Linienverkehrs sowie die der alternativen Bedienungsformen definiert. Die Fahrtenhäufigkeit pro Tag in einem überwiegend ländlich strukturierten Gebiet mit Mittelzentren, wie es das Gebiet der Westpfalz darstellt, wird wie folgt festgesetzt:

Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Pirmasens

Jede Ortsgemeinde	mind. 3 Fahrtenpaare täglich
-------------------	------------------------------

Darüber hinaus soll folgender Anbindungsstandard realisiert werden:

Einwohner je Teilfläche ⁹	(Mindest-) Fahrten pro Tag und Richtung
200 – 1.000	3
1.000 – 3.000	3-6
3.000 – 5.000	6-12
> 5.000	> 12

Tabelle 14: Anbindungsstandard nach Einwohnergrößenklassen

Die Angaben beziehen sich auf einen schulfreien Werktag, da das Mindestfahrtenangebot auch während der Ferienzeiten den Nutzern des ÖPNV zur Verfügung stehen muss. Bezüglich der zeitlichen Verteilung des Fahrtenangebotes über den Tag wird empfohlen, dass zwei Drittel der Fahrten für den Berufs- und Ausbildungsverkehr und ein Drittel für den Einkaufs- und sonstigen Privatverkehr vorgesehen werden.

Die ÖPNV-Bedienung in der Westpfalz soll durch verschiedene Produkte im Linienverkehr gewährleistet werden. Dabei werden die bestehenden und geplanten Linien den jeweiligen Produkten zugeordnet. Die einzelnen Merkmale sind dabei als Mindestfestsetzungen zu sehen (und können im Einzelfall einen höheren Standard aufweisen). In Tabelle 15 sind die Produkte¹⁰ des Nahverkehrsangebotes aufgeführt.

Jede Bedienung (Linie) ist in einem Produktsteckbrief im NVP der Aufgabenträger detailliert darzustellen mit den jeweiligen Angaben

- zur Funktion
- dem Linienweg
- evtl. Verknüpfungen
- dem Bedienungszeitraum
- der Taktvorgabe
- der Fahrtenzahl

⁹ Anmerkung: Jede Ortsgemeinde sollte unabhängig von der Einwohnerzahl mit mindestens 3 Fahrtenpaaren täglich mit dem ÖPNV angebunden sein. So könnte eine generelle Anbindung ab 50 Einwohnern Standard sein.

¹⁰ Das Land Rheinland-Pfalz strebt mittelfristig o.g. einheitliche Produktbezeichnung an.



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Pirmasens

- dem Fahrzeugtyp
- der hauptsächlichen Verkehrsaufgabe und Anschlussbindungen (mit evtl. Prioritätenangabe)
- einer kurzen Erläuterung der Nachfrage
- sowie ggf. Besonderheiten.

Ist eine Landesförderung angestrebt, muss ein AST oder Ruftaxenverkehr in einem Mindestabstand von mindestens einer Stunde zum Linienverkehr in den Nebenverkehrszeiten eingesetzt werden und darf nicht einen Linienverkehr ersetzen¹¹.

In der Westpfalz wird gegenwärtig nicht das Produkt „ExpressBus“ im ÖPNV eingesetzt. Wird ein ExpressBus eingeführt, ist für dieses Produkt dann ebenfalls ein Produktsteckbrief zu erstellen.

¹¹ Ein AST- oder Ruftaxensystem ist in Rheinland-Pfalz nur dann nach GVFG zuwendungsfähig, wenn es sich um ein selbständiges, vom Linienverkehr unabhängiges Verkehrssystem für den Freizeitverkehr handelt und keinen Ersatz für einen regulären Linienverkehr im ÖPNV darstellt.

Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Pirmasens

Region / Stadt	Produkt	Funktion	Bedienung
Region	<i>ExpressBus</i>	Überregionale Verbindung von Zentren mit wenigen ausgewählten Halten	Mo–So
	<i>RegioLinie / RegioBus</i>	Anbindung an Bahn, Kreisstadt und angrenzende Landkreise	Stundentakt: Mo–Fr 6–22 Uhr 12–15 Fahrtenpaare 2-Std.-Takt: Sa, So und Feiertagen <i>ggf. Ergänzung des Angebotes nach Bedarf auf einzelnen Fahrtlagen mit Fahrradanhänger</i>
	<i>HauptBus (TaktBus)</i>	Anbindung Ortsgemeinden Sitz der Verbandsgemeinden, Ortsteile und regionale und überregionale Verkehre	Stundentakt Mo–Fr 6–18 Uhr und Sa 6–16 Uhr <i>ggf. Ergänzung des Angebotes nach Bedarf</i>
Region / Stadt	<i>ErschließungsBus</i>	Anbindung Ortsgemeinden an Sitz der jeweiligen Verbandsgemeinde, Ortsteile und regionale und überregionale Verkehre sowie Stadtteile, die nicht im StadtBus- oder StadtVerkehrssystem erschlossen sind.	Fahrtenpaare ohne Takt Mo–Fr 6–18 Uhr mit 3–6 Fahrtenpaaren täglich <i>ggf. Ergänzung des Angebotes nach Bedarf</i>
Stadt	<i>StadtBus</i>	Feinerschließung innerstädtischer Verkehre im sog. StadtBus-System	Mind. im 30-min-Takt Mo–Fr 6–20 Uhr, und Sa 6–16 Uhr <i>ggf. Ergänzung des Angebotes nach Bedarf</i> Halt an allen Haltestellen, Rendezvous-Punkt Einheitliche Linienwege Verknüpfung mit Regionalverkehren
	<i>StadtVerkehr</i>	Erschließung innerstädtischer Bereiche im Taktverkehr mit Linienbus, mit Kleinbus oder Stadtbahn	Mind. Stundentakt Mind. Mo–Fr 9–19 Uhr Mind. Sa 9–13 Uhr <i>ggf. Ergänzung des Angebotes nach Bedarf</i>
Region / Stadt	<i>Bedarfsverkehr</i>	Ergänzung Linienverkehr; Freizeitverkehr	Nach Bedarf

Tabelle 15: Qualitätsmerkmale der Nahverkehrsprodukte im Linienangebot



Für die Bedienung im Bedarfsverkehr werden folgende Merkmale festgelegt:

Funktion:
nachfrageorientierte Bedienungsform im Ruftaxen-System oder in Einzelfällen AST/ASV
Verknüpfung:
Mit dem SPNV sowie an den am Linienweg befindlichen Verknüpfungspunkten des Regionalverkehrs Zu-/Abbringer zu Veranstaltungen oder Infrastruktureinrichtungen
Bedienungszeitraum:
Fahrtenhäufigkeit: gem. Nachfrage
Verkehrsaufgabe:
Gewährleistung von ÖPNV als Ergänzung zum Linienverkehr
Nachfrage:
Insbesondere Freizeitverkehr; Einzelfahrten
Fahrzeugtyp:
Taxi (Pkw, Großraum-Pkw), Midi-Bus Ggf. Ergänzung um ausklappbare Fahrradständer zur Radbeförderung
Teilnetz:
[einzeln zu benennen]
Besonderheiten (sonstige Vereinbarungen):
Komfort-Zuschlag für Haltepunkt-Haustür – Beförderung als Aufpreis zum Verbund-Tarif Bedienung der jeweiligen Verbandsgemeindeorte bzw. Stadtteile u.U. durch Zusammenfassung der Linienwege in Bedienungskorridore Einzelverträge mit Verkehrsunternehmen, Taxengewerbe etc.

Tabelle 16: Qualitätsstandards im Bedarfsverkehr

17.5 Haltestellen und Verknüpfungspunkte

Haltepunkte sind die Visitenkarten des Nahverkehrs. Sie entscheiden über die Attraktivität des Systems Nahverkehr ebenso bedeutend mit wie ein angemessenes Fahrtenangebot und gute Verknüpfungswege. Haltepunkte müssen daher gut erreichbar, sicher und sauber sein sowie einen angenehmen Aufenthalt bieten können. Grundsätzlich müssen bei der Gestaltung von Haltestellen Aspekte der Fahrgastinformation sowie der objektiven und subjektiven Sicherheit berücksichtigt werden. Die Mindestausstattung für Haltestellen ist in § 32 BOKraft¹² geregelt. Hiernach muss der Unternehmer an der Haltestelle

- die Liniennummer sowie den Namen des Unternehmers anbringen
- im Orts- und Nachbarortslinienverkehr die Haltestellenbezeichnung auf einem Zusatzschild deutlich sichtbar angeben
- an verkehrsreichen Haltestellen des Ortslinienverkehrs Behälter zum Abwerfen benutzter Fahrscheine anbringen.

Der Betrieb an einem Haltepunkt sollte möglichst störungsfrei abgewickelt werden können, so dass der Zeitbedarf zum Ein-/ Ausstieg möglichst gering ist. Hierfür ist neben einer geeigneten Lage im Raum ein möglichst niveaugleicher Ein-/ Ausstieg anzustreben, beispielsweise durch entsprechende Bordsteinerhöhungen im Haltestellenbereich.

Um den reibungslosen Verkehrsablauf und Betrieb an Haltestellen zu gewährleisten, ist auf Optimierung des Flächenbedarfs, leistungsfähige Ein- und Ausfahrbereiche sowie ungehinderte Anfahrbarkeit der Haltestellen zu achten. Weiterhin sollten die Konfliktpunkte mit Fußgängern, Fahrradfahrern und mit dem motorisierten Individualverkehr minimiert werden, d.h. dass die Wegführung eindeutig und gut erkennbar/ einsichtig und eine evtl. notwendige Querung gekennzeichnet und gesichert sein muss. Die erwähnten Zusammenhänge und Anforderungen gelten grundsätzlich für Haltepunkte des schienengebundenen wie die des straßengebundenen Nahverkehrs. Funktional werden die Haltepunkte des schienengebundenen Nahverkehrs gemäß der Produkte RE-, RB- und S-Bahn unterschieden. Eine Festlegung von Anforderungen an die Ausgestaltung ergibt sich darüber hinaus durch die Funktion eines Verknüpfungshaltes Schiene-Bus. Funktional werden die Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV's in fünf Kategorien eingeordnet, welche sich je nach Bedeutung und Kundenpotential in der Gestaltung und

¹² Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft), BGBl I, S. 585ff.



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Pirmasens

dem Ausstattungsumfang unterscheiden. Für die Klassifizierung der Haltestellen werden folgende Merkmale herangezogen:

- Fahrgastaufkommen
- Verknüpfungsfunktion (Bus/Schiene, Regiobus/Bus, Bus/Bus)
- Bedienungshäufigkeit
- Bedienungszeiten und -dauer
- Haltestellenlage im Raum

Insbesondere das Fahrgastaufkommen im Hinblick auf die Umsteiger bildet das entscheidende Merkmal bzgl. der Verknüpfungsfunktion eines Haltes. Die Zahl der Umsteiger erfordert eine entsprechende Dimensionierung der Aufstell- und Unterstandsfläche. Dementsprechend wird im folgenden die Kategorisierung der Haltepunkte für Busse nach der Bedeutung der Verknüpfungsfunktion aufgezeigt, nicht nach der Lage im Raum (Region oder Stadt):

Bedeutung	Verknüpfungspunkte Bus / Schiene	Verknüpfungspunkte Bus / Bus mit hohen Umsteigerwerten	Haltestellen mehrerer Buslinien mit geringen Umsteigerwerten	Haltestellen einer Buslinie ohne Verknüpfungsfunktion	Halte im Bedarfsverkehr
Erläuterung (Zuordnung der Produkte)	Zubringer Schiene	Verknüpfung mit Regionalverkehr, Verknüpfungspunkte im StadtBussystem oder Stadtverkehr	Verknüpfung der Verkehrssysteme, auch der Stadtbahn mit Bus, mit geringen Ein-/Aussteiger bzw. Umsteigerwerten	Einfacher Halt ohne Umsteiger	Einfacher Halt, ggf. geringe Umsteigerwerte als Abbringer von Bahn oder Regionalverkehr
Verknüpfungsfunktion	hoch	hoch	geringe	keine	gering
Anzahl Halte pro Werktag	> 15	8 bis 15	4 bis 8	4 bis 8	nach Bedarf
Bedienungsdauer	10 bis 16 Std.	10 bis 14 Std.	10 bis 14 Std.	10 bis 14 Std.	9 bis 10 Std.
Bedienungshäufigkeit Mo- Fr	mindestens stündlich	mindestens 2-stündlich	unregelmäßig	unregelmäßig, nicht in Schwachlastzeiten	stündlich

Tabelle 17: Standards nach der Verknüpfungsfunktion eines Haltes

Die Haltestellen und Verknüpfungspunkte sollen je nach Kategorie und Anforderungen an die Aufenthaltsqualität, die sich aus dem Ein-/ Aussteigerpotenzial und der Umsteige- bzw. Verknüpfungsfunktion ergibt, folgende Ausstattungsmerkmale aufweisen:

Kategorie 1: Verknüpfungspunkt Bahn / Bus

Je nach Lage im Raum (von einer Seite bzw. von Vorder- und Rückseite angefahren) zwei 4-gliedrige beleuchtete Standardwartehallen mit 3-feldrigen Sitzbänken, 3– 4 Abfallbehälter, separate Informations- und Fahrplanvitrine, überdachte Fahrradabstellanlage, Briefkasten, Telefon, WC-Anlage (oder mindestens Personal-WC), Dienstleister und Fahrscheinverkauf (z.B. Kiosk), Fahrscheinautomat¹³

Kategorie 2: Verknüpfungspunkt Bus / Bus bzw. Bus / Stadtbahn mit hohen Umsteigerwerten

Zwei 3-gliedrige beleuchtete Standardwartehallen, separate Informations- und Fahrplanvitrine, Abfallbehälter, Fahrradabstellmöglichkeit, Notrufsäule

Kategorie 3: Verknüpfungspunkt als Halt von mehreren Buslinien sowie Halt der Stadtbahn mit geringen Umsteigerwerten

Eine 2-gliedrige beleuchtete Standardwartehalle mit Fahrplan- und Informationsvitrine, Abfallbehälter (mindestens die zentrale Haltestelle eines Ortes sollte so ausgeführt sein)

Kategorie 4: einfacher Halt einer Buslinie (oder Stadtbahn) ohne Umsteiger
Haltestellenmast, Fahrplaninformation, Abfallbehälter (gesetzlicher Mindeststandard), zusätzlich ein „Minimodul“ als Wetterschutz¹⁴, Abweichungen vom Standard sind zu erläutern.

Kategorie 5: Halte im Bedarfsverkehr

Haltestellenmast, Fahrplaninformation, Abfallbehälter (gesetzlicher Mindeststandard), im Einzelfall ein Wetterschutz

Je nach örtlicher Gegebenheit kann von diesen Ausstattungsmerkmalen abgewichen werden, es sollte aber stets auf die Transparenz der Anlagen geachtet werden. So wird die soziale Kontrolle und damit das subjektive Sicherheitsgefühl der Fahrgäste erhöht.

¹³ Fahrscheinautomaten werden nur an Bahnhofpunkten mit Verknüpfungsfunktion, nicht an einfachen Bahnhöfen aufgestellt, insbesondere dann, wenn die Bahnstrecken von Schienenfahrzeugen mit Fahrkartenautomaten im Zug bedient werden.

¹⁴ Als Minimodul wird eine eingliedrige gläserne Wartehalle bezeichnet, die seitlich offen ist und somit auch auf schmalen Bürgersteigen oder bei eingeschränkten räumlichen Gegebenheiten im ländlichen Raum eingesetzt werden kann. Die Kosten eines solchen Wetterschutzes liegen bei ca. 2.500 EUR. Eine seitlich offene Wartehalle bietet nur bedingt Wetterschutz, von daher ist ein Minimodul mit mindestens einer Seitenwand anzustreben, sobald es der Platz zulässt. Das Aufstellen eines Minimoduls ist aber aus optischen Sicherheitsgründen im Straßenverkehr immer zu empfehlen.



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Pirmasens

Ein betrieblicher Nutzen liegt in der Fahrzeiterparnis, da das Fahrpersonal in den Wartehallen wartende Kunden schon von weitem erkennt.

Im Folgenden sind die Haltestellenmerkmale in einer Übersicht zusammengefasst:

Haltestellenbezeichnung							
Merkmal	Bahn		Bus				
	RE	RB / S	Verknüpfungspunkte			Haltestelle einer Buslinie ohne Verknüpfungsfunktion	Halte des Bedarfsverkehrs
			Bus / Schiene	Bus / Bus mit hohen Umsteigerwerten	Haltepunkt mehrerer Buslinien mit geringen Umsteigerwerten		
Kategorie			1	2	3	3	5
Wartebereich							
Sitzgelegenheit	X	(X)	X	X	X	(X)	
Witterungsschutz	X	X	X	X	X	X	(X)
Geschlossener Warteraum	X	(X)	(X)	(X)			
Mülleimer	X	X	X	X	X	X	X
Information							
Haltestellenschild	X	X	X	X	X	X	X
Statische Richtungsanzeige (ggf. Dynamisch*)	X	X	X	X	X	X	X
Lautsprecheransagen	X	(X)	(X)	(X)			
Uhr	X	(X)	(X)	(X)			
Fahrpläne	X	X	X	X	X	X	X
VRN-Liniennetzplan	X	X	X	X	X	X	X
Tarifinformation	X	X	X	X	X	X	X
Umgebungsplan	X	X	X	X	X	(X)	
Beschilderung Haltestelle im Ort	X	(X)	X	(X)			
Allg. Informationen, Touristik	X	(X)	(X)	(X)			

Tabelle 18: Übersicht Haltestellenmerkmale

(Fortsetzung folgende Seite)

Haltestellenbezeichnung							
Merkmal	Bahn		Bus				
	RE	RB / S	Verknüpfungspunkte			Haltestelle einer Buslinie ohne Verknüpfungsfunktion	Halte des Bedarfsverkehrs
			Bus / Schiene	Bus / Bus mit hohen Umsteigerwerten	Haltepunkt mehrerer Buslinien mit geringen Umsteigerwerten		
Service							
Telefone	X	(X)	(X)	(X)			
Notrufsäulen					X	(X)	(X)
Briefkasten	X	(X)	X	X	(X)		
Toiletten (behindertengerecht)	X	(X)	(X)	(X)			
Wickelraum	(X)						
Schließfächer	X						
Angabe VRN- Hotline	X	X	X	X	X	X	X
Getränke-/Süßwarenautomat	X		(X)	(X)			
Sicherheit							
Notrufmöglichkeit (in räumlicher Nähe)	X	X	X	X	X	X	X
Videoüberwachung	(X)	(X)					
Niveaugleicher Einstieg	X	X	X	X	X	X	X
Fahrtscheinverkauf							
Am Schalter / Kiosk	X	(X)	(X)	(X)			
Fahrkartenautomat	X	X	X	X	(X)		
Beim Fahrpersonal	X	X	X	X	X	X	X
Verknüpfung mit sonstigen Verkehrsmitteln							
P+R-Anlage	X	(X)	X	(X)			
B+R-Anlage / Boxen	X	(X)	X	X			
Fahrradstände	X	X					

Im Einzelfall, insbesondere dann, wenn die Ein-/ Ausstiegswerte hoch sind und bei einer entsprechenden Zahl von Umsteigern, ist eine gesonderte Ausstattung gemäß Ausstattungsmerkmal zu prüfen.

Es ist auf eine behindertengerechte bauliche Gestaltung zu achten (u. a. taktiler Leitstreifen), eine barrierefreie Erreichbarkeit zu gewährleisten und das Umfeld der Haltestelle in die Gestaltung mit einzubeziehen. Es ist insgesamt ein niveaugleicher Einstieg durch entsprechende Höhe der Bordsteine bzw. Bahnsteige und entsprechendes Fahrzeugmaterial zu gewährleisten.



Bei P+R-Anlagen ist das Angebot von Stellflächen nach einer Bedarfsermittlung zu dimensionieren. B+R-Anlagen sind überdacht und beleuchtet. Im Einzelfall ist zu prüfen, ob abschließbare Fahrradboxen alternativ aufgestellt werden sollten.

Die Dimensionierung des Wartebereiches richtet sich nach der Art der Verknüpfungshaltes und ist im Wartebereich sowie in der Dimensionierung der Überdachung entsprechend auszurichten.

17.6 Fahrzeuge

Grundsätzlich wird die Niederflrigkeit der Fahrzeuge im Linienverkehr angestrebt. Auf Grund örtlicher Gegebenheiten, beispielsweise engen Kreuzungen oder Fahrwegen und topographischen Bedingungen, können jedoch Einschränkungen bei Einsatzmöglichkeiten von Niederflrfahrzeugen¹⁵ bestehen. Ein guter Einstiegs- und Innenraumkomfort sollte jedoch gewährleistet werden. Dazu zählen:

- möglichst niveaugleiche Einstiege (ggf. durch Fahrzeugabsenkmöglichkeit),
- mindestens eine doppelbreite Türe ohne Mittelpfosten,
- Mehrzweckflächen gegenüber dieser doppelbreiten Türe für Traglasten, Fahrräder, Kinderwagen, Rollstühle o.ä.,
- Fahrkarten-Entwerter und Fahrausweisdrucker,
- Informationstafeln mit Netzplan, Linienverlauf und Tarifinformation,
- Einsatz optischer und/oder akustischer Informationssysteme (Haltestellenansagen oder -anzeigen),
- Ausstattung mit Sprechfunk (FUNK oder Mobiltelefon) oder sonstige technische Systeme zur Anschlusssicherung sowie
- Einheitliche und eindeutige Beschilderung mit Liniennummer und Fahrtziel (außen).

Im AST- oder Ruftaxenverkehr sollen auch Midibusse, Großraum-Pkw und Pkw des Taxengewerbes zum Einsatz gelangen.

¹⁵ Niederflrfahrzeuge werden gegenwärtig nicht nach GVFG gefördert. Grundsätzlich wird aber vom Land Rheinland-Pfalz eine Wiederaufnahme der Förderung in begründeten Einzelfällen seit 2003 erwogen.

17.7 Fahrgastinformation und Mobilitätsberatung

Als Information sollte an einem Haltepunkt neben einem Fahrplan ausreichende Tarif- und Umsteigeinformationen, ein Liniennetzplan sowie ein Umgebungs- bzw. Orientierungsplan zählen. Hierbei müssen Aspekte der einfachen Lesbarkeit und der übersichtlichen Gestaltung ebenso berücksichtigt werden wie das Anbringen der Informationen in für Kinder und Rollstuhlfahrer erreichbaren Höhen. Bei Dunkelheit müssen diese Informationsanlagen ausreichend beleuchtet sein (z.B. Straßenbeleuchtung in unmittelbarer Haltestellennähe).

Eine einheitliche Gestaltung der Informationsträger ist zur vereinfachten Wiedererkennung sehr wichtig, wobei sich diese von Werbe- und anderen Informationsträgern deutlich abheben sollten. Ein einheitliches Verbund-Layout ist anzustreben.

Die persönliche Beratung der Fahrgäste sollte im Informationssystem eine besondere Stellung einnehmen. Diese ist nicht nur für regelmäßige ÖPNV-Nutzer von besonderer Bedeutung, sondern insbesondere für die Kunden, welche überwiegend andere Verkehrsmittel nutzen und hier einen wichtigen Anlaufpunkt für die individuelle Beratung finden. Langfristig sollte eine individuelle ÖPNV-Beratung mit einer regionalen Mobilitätsberatung für alle Verkehrsteilnehmer verknüpft werden.

Langfristig sollte daher eine dezentrale (d.h. auf mehrere Stellen verteilte, jedoch intern zusammen vernetzte) Mobilitätsberatung mit einer mobilen Stelle durch folgende Elemente aufgebaut werden:

- Erhöhung des Bekanntheitsgrades der VRN-Hotline 01805/ 876 46 36, die insbesondere in den Zeiten nach Geschäftsschluss und am Wochenende sowie an Feiertagen wichtig ist,
- Geschultes Personal und Infoblätter in Geschäften der Orte
- Zielgruppenspezifische Beratung durch Kreisbereisung eines Infobusses (z.B. durch Personal und Fahrzeuge der Verkehrsunternehmen)

Koordination und Vernetzung der Mobilitätsberatungen vor Ort und Bündelung von Diensten und Informationen (z.B. neben Fahrplanauskünften Koordinationsstelle für Ruftaxen, Car-Sharing-Angeboten, Mitfahrgemeinschaften, touristischen Angeboten etc.).



17.8 Sonstige Standards

Als sonstige Standards sind der Kundenservice, der vor allem durch das Fahrpersonal gewährleistet wird, sowie das Controlling der Qualitätsstandards festzulegen.

Das im Kundenkontakt stehende Personal muss die deutsche Sprache in Schrift und Wort beherrschen, bei Nichterfüllung ist eine Nachschulung vorzunehmen. Das Betreuungs-, Betriebs- und Wachpersonal ist durch gepflegte Dienstkleidung und Namensschilder gekennzeichnet. Die Mitarbeiter der Verkehrsunternehmen erhalten Schulungen zur Vermittlung der notwendigen Kenntnisse für ein freundliches, an den Wünschen der Kunden orientiertes Verhalten sowie über Netz- und Ortskenntnisse, Tarifkenntnisse, Fahrbetrieb/ Verhalten im Verkehr, Kommunikation mit dem Kunden und situationsabhängiges, eigenverantwortliches Verhalten zum Nutzen der Kunden.



**Abschnitt Bestandsanalyse des Status Quo 2005 im
Nahverkehr der Gebietskörperschaften :
Stadt Pirmasens**

18 Raumstruktur Stadt Pirmasens

18.1 Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur

Die kreisfreie Stadt Pirmasens wird vom Landkreis Südwestpfalz umschlossen, deren Kreisverwaltungssitz in Pirmasens liegt. Eine nachhaltige Gesamtentwicklung der Stadt Pirmasens erfordert eine räumliche Differenzierung der Grundsätze und Ziele entsprechend der Raumstruktur. Als Rahmenvorgabe bildet das Landesentwicklungsprogramm III Rheinland-Pfalz (LEP) aus dem Jahr 1995 die gesetzliche Grundlage für die Entwicklung des ÖPNV (Ebene der Landesplanung). Diese Vorgaben werden ergänzt durch den Regionalen Raumordnungsplan Westpfalz 2004 (RROP) (Datum Inkrafttreten 08.11.2004). Dieser weist die Stadt Pirmasens zusammen mit den Städten Zweibrücken, Landstuhl, Dahn, Kusel und Kirchheimbolanden als Mittelzentrum im Grundnetz für die Region Westpfalz aus.

Der Wirkungsbereich der zentralörtlichen Prädikatisierung des Mittelzentrums Pirmasens erstreckt sich hierbei auf das eigentliche Stadtgebiet, wobei die Abgrenzung im Rahmen der Bauleitplanung erfolgt (Quelle RROP 2004, 6f.).

Da für die weiteren Berechnungen alleine die Daten des statistischen Landesamtes auf die einzelnen Verkehrszellen dargestellt werden konnten, wurden die Daten des statistischen Landesamtes, Stand 31.12.2004 für die Prognoseberechnung und das Verkehrsmodell genutzt.

Der Planungsraum der Stadt Pirmasens umfasst ein Gebiet von rd. 61,38 km² mit 44.268 Einwohnern, die sich auf acht Stadtteile aufteilen. Die Einwohnerdichte liegt bei rd. 721 Ew./km².

Der größte Bevölkerungsanteil mit 35.011 Einwohnern, entfällt auf den Bereich der Kernstadt, die restlichen 9.257 Einwohner verteilen sich auf die Stadtteile Niedersimten (1294 Ew.), Erlenbrunn (1.583 Ew.), Windsberg (777 Ew.), Gersbach (1.600 Ew.), Winzeln (1.995 Ew.), Fehrbach (1.468 Ew.) sowie Hengsberg (540 Ew.) (vgl. Tabelle im Anhang Teil B).

In den kommenden Jahren bis 2010 werden sich Gesamtzahl und Aufbau der Bevölkerung teilweise erheblich verändern. Was den Aufbau der Alterspyramide betrifft, so wird der Anteil an älterer Bevölkerung kontinuierlich anwachsen, während im Gegenzug der Anteil an junger Bevölkerung weiter abnehmen wird.

Für das Stadtgebiet von Pirmasens wird mit einer Abnahme der Gesamtbevölkerung bis 2010 um rund 3.500 auf rund 40.700 Ew. gerechnet. Dies entspricht einem Rückgang von etwa 8% (vgl. Tab. 19) (*Quelle Strukturdaten WVV*).

Gesamteinwohnerzahl	2004	2010	Veränderung	%
Südwestpfalz	104730	101489	-3241	-3,00
KfS Pirmasens	44268	40756	-3512	-8,00
KfS Zweibrücken	35786	34011	-1775	-5,00
Summe	184784	176256		-5,33

Tabelle 19: Entwicklung Einwohnerzahlen im Vergleich (2004 und 2010)

Bedeutender ist der Blick auf die Abnahme in den verschiedenen Altersklassen im Vergleich der Gebietskörperschaften in der Westpfalz (vgl. Tabelle 20): Die prozentualen Veränderungswerte der Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Pirmasens liegen mit -8 Prozent über dem Durchschnitt der Westpfalz für alle Altersklassen. Aber die vom Landkreis Südwestpfalz umschlossene kreisfreie Stadt Pirmasens bildet laut den Prognosewerten des statistischen Landesamtes von 2004 mit einer Abnahme von 21 Prozent in der Altersklasse der unter 20jährigen sowie mit einer Abnahme von 10 Prozent in der Altersklasse der 20-60jährigen die Abnahmespitze für 2010 in der Westpfalz.

Im selben Zeitraum 2004 - 2010 nimmt die Altersklasse der über 60jährigen in Pirmasens mit +4 Prozent aber deutlich geringer zu als im Landkreis Südwestpfalz (+10%). Dies wird zu deutlichen Nachfrageeinbrüchen im Schülerverkehr sowie im Berufspendelverkehr und zu veränderten Verflechtungsbeziehungen zwischen Stadt und Landkreis führen, wobei eventuelle Wanderungssalden nicht berücksichtigt sind. Die Zunahme des Anteils der über 60jährigen wird diese abnehmende Nachfrage weder zahlenmäßig kompensieren können, noch ist bei dem bundesweit zu verzeichnenden steigenden Motorisierungsgrad der älteren Bevölkerung mit einer verstärkten ÖPNV-Nachfrage in dieser Altersklasse zu rechnen.



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Pirmasens

Kreise/Städte	2004			2010			Veränderung in %		
	unter 20 Jahre	20 - 60	über 60 Jahre	unter 20 Jahre	20 - 60	über 60 Jahre	unter 20 Jahre	20 - 60	über 60 Jahre
KfS Kaiserslautern	18673	55591	23432	16450	52937	25175	-12%	-5%	7%
KfS Pirmasens	9016	22965	12287	7110	20758	12764	-21%	-10%	4%
KfS Zweibrücken	7278	19537	8972	6532	17979	9417	-10%	-8%	5%
LK Kaiserslautern	25133	60591	25185	22549	57687	28370	-10%	-5%	13%
LK Kusel	17112	41751	18793	15011	39764	20932	-12%	-5%	11%
LK Südwestpfalz	22104	56919	25708	19182	53798	28214	-13%	-5%	10%
LK Donnersberg-kreis	18382	43629	15885	16796	42737	19703	-9%	-2%	24%
Region Westpfalz	117699	300982	130260	103630	285661	144576	-12%	-5%	11%

Tabelle 20: Entwicklung der Altersklassen bis 2010 (Quelle: Planersocietät 2005)

Betrachtet man nunmehr ausschließlich die Schüler aus der Altersgruppe der unter 20jährigen wird die Abnahme der Bevölkerung im Süden der Westpfalz noch deutlicher, denn im Landkreis Südwestpfalz und in der kreisfreien Stadt Pirmasens ist mit 12 bzw. 10 Prozent die Abnahme der Schülerzahlen am größten:

Kreise/Städte	Einwohner 2004	Schüler 2004	Einwohner 2010	Schüler 2010	Veränderung Schüler	%
KfS Kaiserslautern	97696	13155	94765	12064	-1091	-8,00
KfS Pirmasens	44268	6190	40756	5564	-626	-10,00
KfS Zweibrücken	35786	5555	34011	5102	-453	-8,00
LK Kaiserslautern	110912	11927	108923	10874	-1053	-9,00
LK Kusel	77667	8971	75931	8145	-826	-9,00
LK Donnersberg	77891	10363	79514	9489	-874	-8,00
LK Südwestpfalz	104.730	8699	101488	7644	-1055	-12
Region Westpfalz	548950	64860	535388	58882	-5978	-9,14

Tabelle 21: Entwicklung Einwohner- und Schülerzahlen in der Westpfalz (2004 und 2010)

18.2 Wirtschaftsstruktur

Die Stadt Pirmasens verzeichnet im Jahr 2004 rund 18. 800 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Davon hatten rd. 8.400 ihren Wohnsitz im Stadtgebiet. Der Anteil der Einpendler nach Pirmasens betrug ca. 10.400, die der Auspendler rund 4.100 (Quelle Arbeitsamt Pirmasens 2005). Vor allem während der Verkehrsspitzen am Morgen und

Abend, bedingen die hohen Pendlerzahlen eine erhöhte Verkehrsbelastung im Stadtgebiet, zumal ein Großteil des Berufsverkehrs über den Individualverkehr abgewickelt wird.

Die Prognose für das Jahr 2010 sagt einen Rückgang der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten auf rund 18.000 voraus. Bezogen auf das Stadtgebiet von Pirmasens bedeutet dies einen Rückgang um rd. 5%.

Da dieser Prozess an die gesamtwirtschaftliche Entwicklung und die demografische Entwicklung gekoppelt ist, können diese Zahlen nur einen Trend, nicht die exakte Entwicklung widerspiegeln.

Im Anhang ist die Beschäftigtenstruktur aufgezeigt sowie eine Prognose für 2010 unter der Maßgabe, dass keine Arbeitsplatzveränderungen stattfinden. Es werden damit ausschließlich die demografischen Effekte aufgezeigt.

18.3 Verkehrsstruktur

Verkehrsstruktur

Die Stadt Pirmasens gehört zum Kerngebiet der Westpfalz. Das Nahverkehrsangebot im Planungsgebiet ist hierarchisch gegliedert und wird in den folgenden Ausführungen getrennt nach den vier Verkehrssystemen

- Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
- Regionaler Busverkehr
- Stadtverkehr
- Ruftaxi-Verkehr

beschrieben und bewertet.

Verkehrsangebot im regionalen Busverkehr

Über die Regionalbuslinien werden die Ortsgemeinden des Landkreises Südwestpfalz mit der kreisfreien Stadt Pirmasens angebunden. Darüber hinaus verdichten die Regionalbuslinien das ÖPNV-Angebot im Stadtgebiet, insbesondere in den Stadtteilen Erlenbrunn, Fehrbach, Hengsberg, Niedersimten und Winzeln.

Die Regionalbuslinien werden größtenteils an der Nachfrage des Schüler- und Einkaufsverkehres orientiert bedient und weisen daher keinen einheitlichen Takt über den gesamten Tagesverlauf auf.



Die Regionalbuslinien werden größtenteils an der Nachfrage des Schüler- und Einkaufsverkehres orientiert bedient und weisen daher keinen einheitlichen Takt über den gesamten Tagesverlauf auf.

Die Linie Pirmasens HBF – Zweibrücken DOC – wurde wegen zu geringer Nachfrage eingestellt. Eine Aufstellung der Linien befindet sich im Anhang.

Verkehrsangebot im Stadtverkehr

Das Verkehrsangebot im Liniennetz der Stadt Pirmasens umfasst 11 Linien, die im 30- (Linie 201, 202, 204, 206, und 211) bzw. 60-Minuten-Takt (Linie 203, 205, 207, 208, 209 und 210) das Stadtgebiet bedienen. (vgl. Tabelle im Anhang zu Teil B).

An Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen wird ebenfalls ein 30-Minuten-Takt bzw. ein verringerter 60-Minuten-Takt (u.a. auf den Linien 202, 204, 207 210 und 222) angeboten.

Verkehrsangebot im Ruftaxi-Verkehr

Als nachfrageorientierte Bedienungsform wurde bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2007 in Pirmasens in Schwachlastzeiten ein Anruf-Sammel-Verkehr (ASV) angeboten. Der ASV verkehrte dabei täglich von 19:30 bis 24.00 Uhr sowie sonn- und feiertags von 08:00 bis 12:00 Uhr im gesamten Stadtgebiet; zusätzlich ausschließlich in den Vororten samstags zwischen 16:00 und 24:00 Uhr sowie sonn- und feiertags zwischen 08:00 und 24:00 Uhr. Der ASV ersetzte an Sonn- und Feiertagen u.a. die Stadtbuslinien 203, 205, 207 und 208 komplett.

Ab dem Fahrplanwechsel Dezember 2007 wird der ASV durch die drei Ruftaxilinen 2011, 2012 und 2013 mit festem Fahrplan und Linienweg ergänzt (siehe Teil A).

18.4 Schienenpersonennahverkehr und überregionale Verbindungen

Die Stadt Pirmasens ist gemäß § 6 NVG Aufgabenträger für die Angebotsgestaltung des SPNV und nimmt diese Aufgabe als Mitglied im Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZSPNV) seit der Gründung im Jahre 1995 wahr.

Der Pirmasenser Hauptbahnhof ist derzeit über drei Regionalbahnlinien an das Schienennetz in Rheinland-Pfalz angeschlossen:

Linien-Nr.	Strecke	Betreiber
R55 (675)	Pirmasens HBF - Hinterweidenthal - Bundenthal - Landau	DB Regio
R64 (672)	Pirmasens HBF - Pirmasens Nord - Kaiserslautern	DB Regio
R68 (674)	Pirmasens HBF - Pirmasens Nord - Zweibrücken - Saarbrücken	DB Regio

Tabelle 22: Überregionale SPNV-Verbindungen in der Stadt Zweibrücken

Der SPNV der DB Regio AG verbindet die Stadt Pirmasens mit den Oberzentren Kaiserslautern und Saarbrücken sowie den Mittelzentren Zweibrücken und Landau. Der Hauptbahnhof wird gemäß des Rheinland-Pfalz-Takts werktags zwischen 08:00 und 20:00 Uhr im Stundentakt bedient.

Eine regelmäßige Fernanbindung der Stadt Pirmasens ist nur außerhalb der Gebietskörperschaft gegeben. Der kreisfreien Stadt am nächsten gelegen ist der Hauptbahnhof in Kaiserslautern mit regelmäßigem ICE/EC/IC-Halt.

Daneben ist Pirmasens durch die Regiolinie Dahn – Hinterweidenthal – Lemberg – Pirmasens (L 856, betrieben durch die RSW GmbH) überregional angebunden.

18.5 Entwicklungachsen und bedienungsrelevante Strukturen

Überregionale Verkehrsachsen sowohl im öffentlichen Verkehrsnetz als auch im Straßennetz, die die Stadt Pirmasens beeinflussen, lassen sich mit zwei Achsen beschreiben: Zweibrücken – Pirmasens – Dahn bzw. Hauenstein – Landau sowie die Nord-Süd-Achse Pirmasens – Kaiserslautern.

Durch die Ausweisung von Entwicklungachsen und bedienungsrelevanten Strukturen soll eine gute Erreichbarkeit der zentralen Orte, eine Bündelung der Infrastruktur und die Sicherung von Freiräumen erreicht werden. Die Siedlungsentwicklung soll sich entlang dieser Achsen und den jeweiligen Haltepunkten des Schienenpersonennahverkehrs konzentrieren.

Für die Stadt Pirmasens sind folgende Achsen im RROP Westpfalz 2004 festgelegt:

Achsen mit überregional bedeutsamer Verbindungsfunktion:

- (Karlsruhe) – **Pirmasens** – Zweibrücken – (Saarbrücken)



Achsen mit regional bedeutsamer Verbindungsfunktion:

- **Pirmasens** – Lemberg – Dahn
- **Pirmasens** – Bitche (F)

Das funktionale Straßennetz ist mit Priorität auszubauen; dies gilt – neben den Vorhaben des „Entwicklungsprogramms Straßeninfrastruktur“ des Regionalen Entwicklungskonzepts Westpfalz – im Einzugsbereich der kreisfreien Stadt Pirmasens insbesondere für folgende Vorhaben:

- vierspuriger Ausbau der BAB 62 zwischen Pirmasens und Höheischweiler;
- vierspuriger Ausbau der B 10 zwischen Pirmasens und Landau;
- Neubau der L 600 (Südumgehung Pirmasens).

Im Regionalen Raumordnungsplan 2004 ist das Gebiet des Landkreises Südwestpfalz überwiegend als Vorbehaltsgebiet Erholung und Fremdenverkehr kategorisiert, teilweise überlagernd mit Vorranggebieten für die Wasserwirtschaft oder dem Arten- und Biotopschutz. Ausweisungen für Industrie- und Gewerbeflächen sind begrenzt und kleinräumig. Demgegenüber ist die Stadt Pirmasens mit Wohn- und Gewerbeflächen ausgewiesen und muss sich neben Brachen auch Konversionsflächen stellen.

19 Verkehrsangebot Stadt Pirmasens

19.1 Linienangebot und Erschließungsqualität

Im Anhang zum Teil A des Nahverkehrsplanes (Produktsteckbriefe) sind die Buslinien innerhalb des Stadtgebietes und die Linienverläufe aufgeführt. Es sind auch diejenigen Produktsteckbriefe des regionalen Busverkehrs dokumentiert, die die Stadt Pirmasens anfahren und Halte mit bedienen.

Die Betriebszeiten der Buslinien sind überwiegend an Schulzeiten und Öffnungszeiten sowie an die Zeiten der Regionalbahnhalte orientiert. In der Analyse des ÖPNV-Angebotes sind insofern vor allem die Verknüpfungen im Hinblick auf eine Durchgängigkeit der Wegekette (vgl. Kapitel Intermodale Verknüpfung) sowie die Einzugsbereiche zu prüfen. Daneben ist zu prüfen, ob die Relationen noch den hauptsächlichen Nachfrageströmen entsprechen (vgl. Kapitel Verkehrsnachfrage).

Die Betrachtung der Einzugsbereiche von Haltestellen dient dem Ziel, nicht ausreichend durch den ÖPNV erschlossene Siedlungsbereiche im Stadtgebiet zu identifizieren. Der Bewertungsmaßstab ist in der Westpfalz als Standard vorgegeben:

	zumutbare Fußwege zu den Haltestellen (Luftlinie)
Städtische Verkehre	250 - 400 Meter
Städtische Außenbereiche	400 - 600 Meter
Erschließung von Gemeinden in der Fläche	1.000 Meter

Tabelle 23: Zumutbare Fußwege zu Haltestellen

Für die Analyse sind die entsprechenden Radien um die Haltepunkte in eine topografische Karte eingetragen worden (vgl. Karte Erschließung, Anhang). Danach ergeben sich für die Stadt keine großen Erschließungslücken bezogen auf die Siedlungsfläche. Sofern Bereiche außerhalb dieser spezifischen, festgelegten Haltestellenradien liegen, wurde versucht, durch Anpassungen des Linienweges diese Lücken zu schließen. Maßgabe war dabei jedoch die Einhaltung der Rendez-Vous-Verknüpfung aller Linien am Halt Exerzierplatz.

Die Erreichbarkeit der Haltestellen gilt zunächst unabhängig von der Anzahl der Abfahrten. Indikatoren wie Abfahrten pro Haltestelle oder Anzahl der Fahrten pro Einwohner können in einem verstäderten Gebiet zur Bewertung der Erschließungsqualität sinnvolle Ergebnisse liefern. In einer Region, die überwiegend vom Regionalverkehr erschlossen wird, reicht die Bewertung gemäß der Produktstandards (SPNV, RegioLinie, regionale Buslinie, Erschließungslinie) vollkommen aus. Wichtiger sind hier eine möglichst umfassende räumliche Erschließung mit der Anbindung wichtiger Ziele sowie gut funktionierende, d.h. abgestimmte intermodale Verknüpfungen zwischen dem Angebot im SPNV und dem des ÖPNV.

Zur Abschätzung des Handlungsbedarfes sind zukünftige Planungen von Siedlungs- oder Gewerbebereichen bei der Stadtverwaltung abgefragt worden. Danach sind keine großen Neuplanungen für Gewerbeflächen geplant. Als Bewertungsmaßstab gelten Mindestgrößen, um eine Anbindung im Linienverkehr zu rechtfertigen:

- Mindestens 300 Wohneinheiten bei Siedlungsbereichen (angenommen wird ein durchschnittlicher Besetzungsgrad von 1,5 Personen pro WE),
- Mindestens 500 Arbeitsplätze bei Gewerbegebieten.



Danach entsteht im Stadtgebiet Pirmasens kein planerischer Handlungsbedarf im Nahverkehr für die einzelnen Wohn- oder Gewerbegebietserweiterungen.

19.2 Intermodale Verknüpfung

Zur Beurteilung der internmodalen Verknüpfung wurden die Anschlüsse an den Verknüpfungspunkten im Landkreis Südwestpfalz und in der Stadt Pirmasens nach Fahrplan 2006/07 geprüft. Die Einzelergebnisse sind in die jeweiligen Produktsteckbriefe eingeflossen.

Am Hauptbahnhof Pirmasens bestehen Umsteigebeziehungen zwischen den Linien des SPNV aus / in Richtung Landau (R 55), Saarbrücken (R 68) und Kaiserslautern (R 64) einerseits und den Stadtbussen und Regionalbussen andererseits. Die Regionalbahnen und die Stadtbusse verkehren im Takt. Bei Ankunft aus Kaiserslautern und Landau bestehen zwar knappe Übergangszeiten zu den Stadtbussen in Richtung Exerzierplatz, da jedoch die Stadtbusse intern eine Anschlussregelung praktizieren, ist der Anschluss gesichert. Bei Ankunft aus Saarbrücken besteht ein direkter Übergang in Richtung Stadtzentrum meistens mit den Regionalbussen der RSW.

Die Regionalbusse verkehren überwiegend nicht im Takt. Eine direkte Verknüpfung zum SPNV besteht außer bei der Regiobuslinie 250 nicht. Regelmäßig kurze Übergangszeiten bestehen jedoch zwischen den Linien R 55 aus Landau und 245 nach Thaleischweiler sowie den Linien R 68 aus Saarbrücken und 255 nach Eppenbrunn.

In der Innenstadt bestehen folgende Verknüpfungen:

Stadt Pirmasens			
Verknüpfung	Verknüpfungsfunktion	Linien	Anzahl Linien
Bahnhof	Bahn/Stadtbus; Stadtbus/Regionalbus; Regionalbus/Regionalbus	R 55, R 65, R 68, 203, 206, 208, 240, 242, 244, 245, 248, 250, 252, 253, 255	3 Bahnlinien, 3 Stadtlinien, 9 Regionallinien
Exerzierplatz	Stadtbus/Regionalbus; Regionalbus/Regionalbus	201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211 240, 242, 244, 245, 248, 249, 250, 252, 253, 255	11 Stadtlinien, 10 Regionallinien

Tabelle 24: Verknüpfungen der ÖV-Produkte in der Innenstadt von Zweibrücken

Ein weiterer wichtiger Verknüpfungspunkt zwischen Bahnverkehr und Busverkehr ist der Haltepunkt Pirmasens-Nord. Am Bahnhof Pirmasens-Nord bestehen Umsteigebeziehungen zwischen den Linien des SPNV aus / in Richtung Landau (R 55), Saarbrücken (R 68) und Kaiserslautern (R 64). Zwischen den Linie R 55 und R 68 sowie R 55 und R 64 bestehen direkte Verknüpfungen mit Wartezeiten von höchstens 13 Minuten. Zwischen den Linie R 64 und R 68 besteht dagegen keine Verknüpfung. Der Bahnhof Pirmasens-Nord wird von den regionalen Buslinien 244 und 248 des ÖPNV angefahren. Eine Verknüpfung zu diesen Linien besteht nicht. Es wird keine Notwendigkeit gesehen diese Verknüpfung herzustellen.

19.3 ÖPNV-Betreiberstruktur und Betriebsleistung

Der städtische Linienverkehr sowie der Ruftaxiverkehr und der ASV wird von den Stadtwerken Pirmasens SWPS durchgeführt. Der Regionalverkehr obliegt der RSW GmbH.

Daneben liegt für die Linie 249 Rodalben – Pirmasens die Konzession beim Omnibusverkehr J. Braun und für die Linie 240 Pirmasens – Zweibrücken die Gemeinschaftskonzession von RSW und Raymond Meyer.

Die Betriebsleistung ist in Liniensteckbriefen dokumentiert, die der Stadtverwaltung vorliegen und die die Basis für die Produktsteckbriefe des Nahverkehrsplanes bilden.

20 ÖPNV-Nachfrage

20.1 Verkehrserhebung 2002

Die Grundlage für die Abschätzung der Verkehrsnachfrage bildet die Verkehrserhebung für den WVV von 2002. Die Untersuchung wurde zwischen Juni und Oktober durchgeführt und erstreckte sich auf das damalige Verbundgebiet, Gebiete mit Übergangstarif und solche in denen ein Übergangstarif geplant war. Es kamen zwei Erhebungsverfahren zum Einsatz:

- Zählung der Einsteiger an den Türen oder Platzgruppen,



- Befragung der Fahrgäste im Fahrzeug nach dem Vor- und Rückfrageprinzip.

Zur Einhaltung der statistischen Sicherheit wurden je Tagart in der Regel 100% der Fahrten erhoben. Auf Linien der Stadtverkehre lagen die Stichproben in der Regel bei 60% (Mo-Fr) bzw. 40% (Sa-So) der Fahrten je Linien, Richtung, Linienvariante und Zeitklasse. Auf der Basis dieser Regeln wurden insgesamt über 6200 Fahrten erhoben.

Die ÖPNV-Nachfrage wird aus Gründen der besseren Prognostizierbarkeit und weitergehenden Analysemöglichkeiten mit einem strukturdatenbasierten Verkehrsmodell berechnet. Die Verkehrserhebung von 2002 stellt dafür die Eichungsgrundlage dar. Mit Hilfe des Modells wird die Nachfrage für das Jahr 2005 berechnet und die Nachfrage für das Jahr 2010 prognostiziert. Im Jahr 2007 hat der VRN eine neue Verkehrserhebung durchführen lassen, deren Ergebnisse 2008 vorliegen werden.

20.2 Weitere Datengrundlagen

Neben den Zahlen der Verkehrserhebung kommen folgenden Daten bei der Aufstellung des Verkehrsmodells zur Verwendung:

- Fahrplandaten vom ZWVV für die Fahrplanjahre 2002/2003, 2003/2004 und 2005/2006 sowie zur Planung des neuen Angebotes der VRN-Fahrplan von Dezember 2006
- Pendlerdaten von der Bundesagentur für Arbeit, Regionaldirektion Rheinland-Pfalz-Saarland mit dem Stand vom 30.06.2003. Die Daten stellen die Pendlerbeziehungen von den jeweiligen Städten innerhalb und außerhalb des Gebietes der Westpfalz für sozialversicherungspflichtig Beschäftigte dar;
- Strukturdaten (Einwohner, Schüler und Schul- und Ausbildungsplätze, Einzelhandelsdaten) von den jeweiligen Kreisen und kreisfreien Städten im Verbandsgebiet der Westpfalz mit Stand von 2004;
- Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte mit Stand vom 31.06.2004 von der Bundesagentur für Arbeit;
- Kartengrundlagen vom Landesamt für Vermessung und Geobasisinformation Rheinland-Pfalz (Topographische Karten im Maßstab 1:100.000 und 1:25.000).

Für das Modell wird das Verbundgebiet in Verkehrszellen eingeteilt. Daher wurden für die Modellberechnung die Daten des Landesamtes genutzt, da diese in entsprechendem Detaillierungsgrad vorliegen. Die verfügbaren Daten werden auf diese Zellen umgelegt.

In dem verwendeten Verkehrsmodell werden für jede Linie die Ein- und Aussteiger sowie die Umsteiger und der Umsteigeranteil berechnet. Für die Prognose 2010 liegen auf Zellebene keine Daten vor. Hierzu wird die Prognose vom Statistischen Landesamt Rheinland-Pfalz auf Kreisebene zugrunde gelegt. Die Prognose stellt einen Vorausblick bis zum Jahre 2050 mit dem Zwischenschritt 2015 dar. Für den Prognosezeitraum 2010 wird eine lineare Interpolation zwischen den Daten von 2005 (Ist-Werte) und 2015 (Prognose-Werte) vorgenommen.

Vergleichende Darstellungen der gesamten Westpfalz in der allgemeinen Kartengrundlage befinden sich im Nahverkehrsplan des Verbundes, Teilgebiet Westpfalz.

20.3 Fahrgastnachfrage

Die Ergebnisse der Berechnung der Nachfrage für 2010 sind im Kartenanhang enthalten, es muss aber betont werden, dass es sich um eine Modellberechnung handelt, die von der tatsächlichen Entwicklung, die von vielfältigen Faktoren abhängig ist, abweichen kann. Insgesamt wird aber das Fahrgastaufkommen sinken, entsprechend der erwarteten demografischen und ökonomischen Entwicklung.

Aus der Prognoseberechnung des Verkehrsmodells können linienspezifische Planungsmaßnahmen abgeleitet werden. Es gilt, durch ein stabiles ÖPNV-Netz ein attraktives Angebot für alle Fahrgastgruppen zu erhalten. In diesen Nahverkehrsplan für den Landkreis Südwestpfalz aus diesen Datenauswertungen aufgenommen sind die Umsteigerzahlen an den relevanten Verknüpfungspunkten Hauptbahnhof und Exerzierplatz.(vgl. Karte im Anhang).

20.4 Besondere Fahrgastgruppen

Das Ziel des Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) ist es, behinderten Menschen die gleichberechtigte Teilnahme am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbst bestimmte Lebensführung zu ermöglichen. Mit Inkrafttreten des BGG wurden zahlreiche Gesetze, u.a. auch das für die Erstellung des Nahverkehrsplans relevante PBefG geändert. Nach Neuregelung in § 8 Abs. 3 Satz 3 und § 4 PBefG sind im Nahverkehrsplan die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des ÖPNV eine möglichst weit reichenden Barrierefreiheit zu erreichen.



Durchschnittlich ist in der Bundesrepublik Deutschland mehr als ein Drittel der Bevölkerung aus unterschiedlichsten Gründen zeitweise oder ständig mobilitätseingeschränkt. Zu diesen Personengruppen zählen u.a. Menschen im höheren Alter, Personen, die auf einen Rollstuhl angewiesen sind, Gehbehinderte, Blinde, Sehbehinderte sowie Hörgeschädigte, Personen mit Kinderwagen und/oder solche, die größere Lasten zu transportieren haben, Kinder im Vorschulalter sowie kleinwüchsige Menschen.

Um den Interessen der zeitweise oder ständig mobilitätseingeschränkten Personen gerecht zu werden, sind die stark frequentierten Haltestellen an den Verknüpfungspunkten und andere vom Aufgabenträger festgelegte Haltestellen entsprechend auszubauen. Dies betrifft insbesondere Bahnhöfe und deren Zugänge zu allen Gleisen sowie Hilfsmittel zum Ein- und Aussteigen.

Die spezifischen Mobilitäts- und Sicherheitsbedürfnisse von Frauen sind besonders zu berücksichtigen. Dabei kommen neben den Mindestanforderungen an Haltestellen und Fahrzeugen im wesentlichen Fragen der Umfeldgestaltung, der Bedienung, der Erreichbarkeit wichtiger Ziele etc. zum Tragen.

20.5 Sonderauswertung Schülerverkehr

Die Berechnung des Fahrgastaufkommens im ÖPNV zeigt, dass ein Großteil ($\frac{2}{3}$) des Fahrgastaufkommens auf den Ausbildungsverkehr zurückzuführen ist. Die Zahlen verdeutlichen die hohe Wertigkeit der Stadt Pirmasens in Bezug auf die schulischen und beruflichen Bildungsmöglichkeiten, wobei sich die Ausbildungsverkehre aus dem Landkreis Südwestpfalz in Bezug auf die Stadt Pirmasens vor allem auf die Gymnasiasten konzentrieren, da der Landkreis selbst über eine umfassende Schullandschaft im Sekundarbereich 1 verfügt.

21 Information und Service

Über das Informations- und Serviceangebot des VRN hinaus sind für Stadt Pirmasens folgende Informationsmöglichkeiten zu nennen:

In der Stadt Pirmasens am Exerzierplatz beraten die Stadtwerke Pirmasens und die RSW gemeinsam die Kunden. Die Verkaufsstelle ist ebenfalls als Abocenter eingerichtet. Jedoch sind die Dienstleistungen auch alleine auf den Bereich des ÖPNV beschränkt. Daneben können Fahrscheine (außer Jahreskarten) bei den Fahrern direkt im Bus erworben werden.

Die Stadt Pirmasens, die Stadtwerke Pirmasens und die RSW wollten 2002 am Hauptbahnhof eine Mobilitätsberatung für Stadt und Landkreis anfangen, dieser Beteiligung hat der Kreistag des Landkreis Südwestpfalz am 16.12.2002 nicht zugestimmt.

22 Infrastruktur und Fahrzeugpark

22.1 *Bahnhöfe, Haltestellen und Verknüpfungspunkte*

Aus verkehrlicher Sicht ist eine erneute Bewertung der Haltepunkte, insbesondere im Hinblick auf die zeitliche (und räumliche) Verknüpfungsmöglichkeit verschiedener Verkehrsträger und Linienverbindungen vorgenommen worden (Halt Exerzierplatz, Pirmasens-Nord und Pirmasens-Hbf.). Die Stadt Pirmasens verfügt über eine Fotodokumentation aller Haltestelle im Stadtgebiet, die von dieser auch als Mängelerfassung (Access-Datenbank) genutzt wird. Die bauliche Gestaltung obliegt der Stadt, die Instandhaltung von Haltestellenmasten und Fahrplanaushängen der Stadtwerke Pirmasens. Anhand dieser Mängelerfassung wurde in Abstimmung mit dem Verkehrsbetrieb unter Abwägung verschiedener Gesichtspunkte eine Prioritätenliste erstellt nach welcher die Wartehallen im Stadtgebiet erneuert bzw. errichtet werden (vgl. Aufstellung Anlage Teil B).

Ein weiterer, wesentlicher Beitrag, den ÖPNV attraktiv zu gestalten, bieten Beschleunigungsmaßnahmen an. Diese betreffen bauliche Maßnahmen, technische und konzeptionelle Maßnahmen. Bauliche Maßnahmen für die Haltepunkte sind beispielweise eine Gestaltung mit möglichst kurzen Umsteigewegen, Maßnahmen im Straßenbau die Einrichtung einer Busspur oder/und Ampelbevorrechtigungen. Letztere ist nur mit einer entsprechenden technischen Zusatzausstattung in den Fahrzeugen realisierbar.



22.2 Strecken und Fahrwege

Als unpassierbare Streckenabschnitte gelten solche, die infolge einer Beschränkung des Gesamtgewichtes (insbesondere für Brücken bedeutsam), einer Beschränkung der Durchfahrtshöhe und Durchfahrtsbreiten – beispielsweise bei Viadukten – oder auch Beschränkungen der Fahrzeuglänge bei engen Ortsdurchfahrten und Kurvenradien nicht mit einem Linienbus zu passieren sind. In der Stadt Pirmasens verfügen die Stadtwerke über Fahrzeuge, die das gesamte Stadtgebiet problemlos bedienen können.

22.3 Fahrzeuge

Die Stadtwerke Pirmasens bedienen das Stadtgebiet mit Niederflurbussen und den Bedarfsverkehr mit niederflurigen Midiomnibussen.

Die Fahrzeugflotte der RSW GmbH besteht aus 57 Niederfluornibussen, davon stehen 18 im Landkreis Kusel, 17 in Pirmasens und 22 in Kaiserslautern zur Verfügung. Die Fahrzeuge der RSW stammen aus den Jahren 1994 bis 2007. Die Fahrzeugflotte der weiteren Verkehrsdienstleister bestehen teilweise aus Kombibussen oder aus mehr als 10 Jahre alten Fahrzeugen. Insgesamt werden 210 Fahrzeuge der Auftragsunternehmer eingesetzt, die nicht einzelnen Gebietskörperschaften zusortiert werden können. Zudem wird vom alten Reisebus bis zum neuen Niederflerbus alles noch für den Linienverkehr genutzt. Damit wird der im ersten NVP geforderte Fahrzeugstandard nicht eingehalten.

Die EU stellen neue Anforderungen an die Immissionswerte. Feinstaubfilter können nachgerüstet werden. Für andere Anforderungen (Euro II und IV-Norm) an Fahrzeugen ist eine Neubeschaffung und sukzessive Umstellung der Fahrzeugflotte eventuell erforderlich.

22.4 Betrieblich-technische Einrichtungen

Die Stadtwerke verfügen über eigene, ausreichende Abstellflächen und Unterstellanlagen. Die RSW nutzt den Betriebshof der Stadtwerke Pirmasens mit. Die RSW-Busse werden zum Teil in der Werkstatt der Stadtwerke Pirmasens gewartet.



23 Anhang zum Teil B

Der Anhang zum Nahverkehrsplan Teil B umfasst:

- Ergänzende Tabellen und Abbildungen zum Erläuterungsteil
- Dokumentation des Beteiligungsverfahrens

23.1 Ergänzende Tabellen und Abbildungen zum Erläuterungsteil

Einwohnerentwicklung

Einwohner KfS Pirmasens	2004	2010	Veränderung	%
Innenstadt_1	2071	1903	-168	-8
Innenstadt_2	1447	1316	-131	-9
Innenstadt_3	2879	2614	-265	-9
Horeb_1	2472	2278	-194	-8
Horeb_2	1391	1295	-96	-7
Horeb_3	1114	1020	-94	-8
Ruhbank_1	2253	2100	-153	-7
Ruhbank_2	1427	1315	-112	-8
Kirchberg_1	2259	2078	-181	-8
Kirchberg_2	2330	2200	-130	-6
Kirchberg_3	913	824	-89	-10
Winzler Viertel_1	2727	2502	-225	-8
Winzler Viertel_2	3279	3039	-240	-7
Schachen	1962	1799	-163	-8
Zweibrücker Str.	2421	2213	-208	-9
Husterhöhe	572	518	-54	-9
Sommerwald_1	2661	2457	-204	-8
Sommerwald_2	833	765	-68	-8
Niedersimten	1294	1184	-110	-9
Erlenbrunn	1583	1468	-115	-7
Windsberg	777	712	-65	-8
Gersbach	1600	1471	-129	-8
Winzeln	1995	1837	-158	-8
Fehrbach	1468	1350	-118	-8
Hengsberg	540	499	-41	-8
Summe	44268	40756	-3.512	-8

Tabelle 25: Entwicklung Einwohner in der Stadt Pirmasens (2004 und 2010)
Quelle: Strukturdaten Westpfalz



Wirtschaftsstrukturdaten verbandsgemeindebezogen (Stand: 31.12.2004; Prognose Planersocietät 2005)

Stadt Pirmasens	Einwohner 2004	soz. Beschäftigte (Wohnort) 2004	soz. Beschäftigte (Arbeitsort) 2004	Einwohner 2010	soz. Beschäftigte (Wohnort) 2010	soz. Beschäftigte (Arbeitsort) 2010
Innenstadt_1	2071	629	5187	1903	569	4923
Innenstadt_2	1447	460	3576	1316	416	3394
Innenstadt_3	2879	978	219	2614	884	208
Horeb_1	2472	768	240	2278	694	228
Horeb_2	1391	406	97	1295	367	92
Horeb_3	1114	362	78	1020	327	74
Ruhbank_1	2253	687	221	2100	621	210
Ruhbank_2	1427	447	112	1315	404	106
Kirchberg_1	2259	712	349	2078	644	331
Kirchberg_2	2330	626	163	2200	565	155
Kirchberg_3	913	283	64	824	255	61
Winzler Viertel_1	2727	868	191	2502	784	181
Winzler Viertel_2	3279	971	249	3039	878	236
Schachen	1962	644	137	1799	582	130
Zweibrücker Str.	2421	785	210	2213	710	200
Husterhöhe	572	197	2355	518	178	2235
Sommerwald_1	2661	839	194	2457	759	184
Sommerwald_2	833	272	58	765	245	55
Niedersimten	1294	421	91	1184	380	86
Erlenbrunn	1583	470	122	1468	425	116
Windsberg	777	260	54	712	235	52
Gersbach	1600	530	117	1471	479	111
Winzeln	1995	644	146	1837	582	138
Fehrbach	1468	482	4738	1350	436	4496
Hengsberg	540	175	38	499	159	36
Summe	44268	13916	19007	40756	12579	18039

**Tabelle 26: Entwicklung Einwohner und Beschäftigte Stadt Pirmasens nach statistischen Bezirken:
Prognose 2010 (Basis: 2004) und Stand 30.06.2006**

Buslinien und die Linienverläufe innerhalb der Stadt Pirmasens, (inkl. der regionalen Buslinien):

Linien-Nr NEU	Linien-Nr bis 12/06	Strecke	Betreiber	Konzession bis
201	201	Exerzierplatz - Ruhbank / Steinig Bühl	SWPS	14.12.2010
202	202	Weißhof-Kaiserstr.-Exerzierpl.-Rodalber Str.-Sommerwald	SWPS	14.12.2010
222	222	Exerzierplatz - Winzeln-Gersbach-Windsberg	SWPS	14.12.2010
203	203	Exerzierplatz-Waldfriedhof Haupteingang/Haseneck	SWPS	14.12.2010
204	204	Kirchberg - Exerzierplatz - Fehrbach - Hengsberg	SWPS	14.12.2010
205	205	Arnulfstraße - Schachen - Exerzierplatz - Horeb	SWPS	14.12.2010
206	206	Exerzierplatz - Erlenbrunn	SWPS	14.12.2010
207	207	Kirchberg - Exerzierplatz - Husterhöhe	SWPS	14.12.2010
208	208	Exerzierplatz - Winzeln Industriegebiet -Gersbach	SWPS	14.12.2010
209	209	Exerzierplatz-Niedersimten	SWPS	14.12.2010
210	210	Sommerwald - Zweibrücker Str. - Exerzierplatz - Weißhof	SWPS	14.12.2010
211	211	Exerzierplatz - Ruhbank / Steinig Bühl	SWPS	14.12.2010
240	879	Pirmasens-Petersberg-Dellfeld-Contwig-Zweibrücken	RSW	31.05.2014
242	877	Pirmasens-Winzeln-Vinningen-Großsteinhausen-Walshausen-Riedelberg	RSW	31.05.2011
244	514	Kaiserslautern - Pirmasens	RSW	31.05.2011
245	853	Pirmasens-Maßweiler/Höheinöd-Saalstadt-Wallhalben	RSW	31.05.2011
248	851	Waldfischbach-Burgalben-Clausen-Rodalben/Pirmasens	RSW	31.05.2011
249	849	Pirmasens - Rodalben	RSW	31.12.2010
250	856	Pirmasens – Hinterweidenthal - Dahn	RSW	31.05.2009
252	852	Pirmasens-Ruppertsweiler-Lemberg/ Pirmasens-Münchweiler-Merzalben-Leimen	RSW	31.05.2011
253	857	Pirmasens - Lemberg - Glashütte/Ruppertsweiler	RSW	31.05.2009
255	876	Pirmasens-Erlenbrunn-Kröppen/Trulben-Schweix-Hilst-Eppenbrunn	RSW	31.05.2009

Tabelle 27: Stadtverkehrslinien in der Kreisfreien Stadt Pirmasens mit den regionalen Buslinien, die die Stadt Pirmasens berühren



Prioritätenliste der Haltepunkte im Stadtgebiet Pirmasens (Stand 2005)

Folgende drei Modelle sollen in der Stadt Pirmasens realisiert werden:

- für den Innenstadtbereich
"Pirmasenser Modell" derzeit in
Modell 1: Abstimmung
- MABEG "W" für den Bereich
Modell 2: Husterhöhe
- Weisstalwerk "Gera" für
Modell 3: Randbereiche

Im Folgenden ist die Prioritätenliste sowie der Umsetzungsstand aufgezeigt:

Ausstattung von Haltestellen mit Wartehallen Stadt Pirmasens

ID	Hst-Nr	Bezeichnung	Richtung	Kategorie	Linien	WH vorh	MF03	WH erf	Kommentar
Straßenausbau Landesstraße									
111052	11105	Schloßplatz	aw	4	1,22,7,10		77	X	bei Ausbau Schlosstr. Vorgesehen (2006/07)
151140	15114	Walsterwiese		4	2,22,3		34	X	bei Ausbau Winzler Straße (200X)
								2	

Tabelle 28: Prioritätenliste und Umsetzungsstand von Haltestellenmaßnahmen, Quelle: Stadt Pirmasens

Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Pirmasens

Fortsetzung Tabelle 28:

Ausstattung von Haltestellen mit Wartehallen Stadt Pirmasens									
ID	Hst-Nr	Bezeichnung	Richtung	Kategorie	Linien	WH vorh	MFO 3	WH erf	Kommentar
Wartehalle mit Werbevitrine (Ausstattung durch Pfälzischen Plakatschlag)									
Priorität 1									
168062	16806	Grips	ew	4	8			X	Modell "MABEG W", bereits umgesetzt
168041	16804	Fachhochschule	aw	4	8, 22			X	Modell "MABEG W", bereits umgesetzt
168042	16804	Fachhochschule	ew	4	8, 22			X	Modell "MABEG W", bereits umgesetzt
168051	16805	Carl-Schurz-Straße	aw	4	8, 22			X	Modell "MABEG W", bereits umgesetzt
168051	16805	Carl-Schurz-Straße	ew	4	8, 22			X	Modell "MABEG W", bereits umgesetzt
152030	15203	Waisenhausstraße		4	3,6		27	X	Modell "Gera", bereits umgesetzt
151011	15101	Goethestraße	aw	4	2,22,9, RSW		43	X	
151012	15101	Goethestraße	ew	4	2,22,3,9, RSW	X	43	X	
330012	33001	Bottenbacher Straße	ew	4	3, RSW	X	34	X	
Priorität 2									
131021	13102	Krankenhaus	ew	4	1,7,10, RSW		70	X	evtl. neuer Standort vor alter Feuerwache?
131022	13102	Krankenhaus	aw	4	1,7,10, RSW		70	X	
111071	11107	AOK (Alte Hauptpost)	aw	4	2,4,5,8,9		32	X	bei Ausbau Schützenstr. Zurückgestellt (2005)
151032	15103	Naturheil	ew	3	2,22,3,6, RSW	X	39	X	mit Fahrplanvitrine DIN A1
111041	11104	Nagelschmiedsberg	aw	4	1,22,7,10	X	86	X	best. Plakatwand durch WH ersetzen
								14	
Wartehalle aufgrund Nahverkehrsplanung: Priorität 1									
171130	17113	Kreisverwaltung		4	22			X	genauer Standort? Kostenbeteiligung Landkreis?
171060	17106	In den Birken		4	2,22	X	122	X	
171050	17105	Sommerwald		4	2,22	X	32	X	
151022	15102	Leinenweberstraße	ew	4	2,22,3,9, RSW		68	X	
113042	11304	Kaiserstraße	ew	4	22,3,8,9, RSW		59	X	
		Kaufland		4	2			X	Probestandort für Modell "Pirmasens" bereits umgesetzt
151150	15115	Alte Winzler Straße		4	3,6		54	X	
152020	15202	Arnulfstraße		4	3,6		27	X	
142040	14204	Lortzingstraße		4	5,8		80	X	
142050	14205	Christkönig-Kirche		4	5,8	X	78	X	
141060	14106	C.-M.-von-Weber Straße		4	5,8		33	X	
								11	
Wartehalle aufgrund Nahverkehrsplanung: Priorität 2									
113022	11302	Sandstraße	ew	4	2,5		39	X	
152050	15205	Adam-Müller-Straße		4	6		38	X	
152040	15204	Fahrstraße		4	6		33	X	
142012	14201	Richard-Strauß-Weg	ew	4	10, RSW		30	X	
113030	11303	Höhstraße		4	4,5,8,9, RSW		27	X	



23.2 Dokumentation des Beteiligungsverfahrens

23.2.1 Vorbemerkungen und Hinweise

- a) Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurde an den Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar übertragen und wurde von diesem in Zusammenarbeit mit dem Gutachterbüro K+K Küpper, Bonn, erstellt. Die Aufstellung des Nahverkehrsplans wurde von der Stadtverwaltung begleitet. Zudem wurden Verkehrsunternehmen zur Einschätzung der vorgelegten Planungen während der konzeptionellen Phase befragt.
- b) In der Sitzung des Hauptausschusses vom 14.01.2008 wurde der Abstimmungsentwurf des Nahverkehrsplans für die Stadt Pirmasens vorgestellt. Des Weiteren wurde beschlossen, auf der Basis dieses Entwurfes das Beteiligungsverfahren der Träger öffentlicher Belange durchzuführen. Den zu beteiligten Stellen wurde ein Exemplar des Nahverkehrsplanentwurfes zugesandt, verbunden mit der Aufforderung eine Stellungnahme bis zum 01.08.2008 abzugeben. Gleichzeitig wurde darauf hingewiesen, dass wenn bis zu diesem Zeitpunkt keine Nachricht vorliegt oder eine Fristverlängerung erbeten ist, davon ausgegangen wird, dass keine Bedenken oder Anregungen geäußert werden wollen. In einzelnen Fällen ist auf Anfrage Fristverlängerung gewährt worden.
- c) Beschluss Linienbündelung 10.03.2008 im Hauptausschuss. Die Linienbündelung wurde in einem dem NVP vorgezogenen Beteiligungsverfahren der Träger öffentlicher Belange und der Verkehrsunternehmen zur Diskussion gestellt. Die Ergebnisse sind zusammenfassend unter Kapitel 23.2.2 aufgeführt.
- d) Auf folgenden Seiten sind unter der Überschrift „Bedenken, Anregungen, Hinweise“ alle Äußerungen zusammengefasst worden, die im Zuge des Aufstellungsverfahrens für den Nahverkehrsplan der Stadt Pirmasens im Rahmen der Benehmensherstellung, Mitwirkung oder Abstimmung gemäß NVG vorgebracht wurden.
- e) Die Äußerungen sind, *sofern sie nicht redaktioneller Art sind oder die Aussagen des Nahverkehrsplanes wiederholen* in dieser Anlage dokumentiert. Unter der Überschrift „Stellungnahme des Aufgabenträgers“ sind die jeweiligen Abwägungen der Stadt Pirmasens als Aufgabenträger des ÖPNV dargelegt.
- f) Von den 57 angeschriebenen Verwaltungen, Institutionen, Unternehmen oder Verbänden haben 23 eine Stellungnahme abgegeben:

Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Pirmasens

Nr	Institution	Stellungnahme	Inhalt der Stellungnahme
1	Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion	nein	
4	Deutsche Telekom AG, T-Com	nein	
5	Einzelhandelsverband	nein	
6	Eisenbahn Bundesamt	ja	Keine Änderungsvorschläge
7	Fachhochschule Kaiserslautern	nein	
9	Handwerkskammer der Pfalz	ja	Keine Änderungsvorschläge
10	IHK Pfalz	nein	
12	Kreisverwaltung Südwestpfalz	ja	Keine Änderungsvorschläge
13	Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz	nein	
14	Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz	nein	
15	Landesbetrieb Mobilität	ja	Hinweis bei Streckensperrung Umleitungen
16	Planungsgemeinschaft Westpfalz	ja	mehrere redaktionelle Anmerkungen
17	Prot. Gesamtkirchenverwaltung	nein	
18	RSW Regionalbus Saar-Westpfalz GmbH	ja	Einzelhinweise zur Planung
19	ZSPNV-Rheinland-Pfalz-Süd	nein	
22	Stadtwerke Pirmasens	nein	
23	Stadtwerke Pirmasens	ja	redaktionelle Anmerkungen
24	Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd	ja	Grundsätzliches zu Vorgaben der Regionalen Raumordnung
26	Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd	ja	Einhaltung und Beachtung der fahrpersonalrechtlichen Vorschriften §1 Fahrpersonalverordnung vom 22.01.2008
27	Vermessungs- und Katasteramt	ja	Keine Änderungsvorschläge
28	Wehrbereichsverwaltung West	ja	Keine Änderungsvorschläge
29	Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH	nein	
30	Ministerium für Wirtschaft,	nein	
31	Deutsche Bahn AG	nein	
32	ADAC	nein	
33	VCD Verkehrsclub Deutschland e. V.	nein	
34	PRO BAHN e. V. Landesverband Rheinland-Pfalz-Saarland	nein	
35	Landesblinden- und Sehbehindertenverband	ja	- Einhaltung Vorschriften Barrierefreiheit - dynamische Fahrgastinformation
36	TRANSNET Gew.GdED	nein	
38	VdK	nein	
39	DGB	nein	
40	Gewerkschaft der Polizei	nein	
42	Gewerkschaft Nahrung-Genuß-Gaststätten	nein	
43	IG BCE Bezirk Saarbrücken	nein	
44	IG Metall	nein	
45	ver.di	ja	Durch Einsatz Ruftaxen Stellenabbau bei Verkehrsbetrieben befürchtet

Tabelle 29: Liste der angeschriebenen Stellen für die öffentliche Beteiligung



(Fortsetzung Tabelle 29)

Nr	Institution	Stellungnahme	Inhalt der Stellungnahme
46	Fahrgastbeirat Pirmasens	ja	Keine Änderungsvorschläge bei Sondersitzung des Fahrgastbeirates am 04.08.2008 mit Vorstellung des Nahverkehrsplanes
48	Bund f. Umwelt u. Naturschutz Landesverband Mainz	nein	
49	Bund f. Umwelt u. Naturschutz Kreisgruppe Pirmasens	ja	Fahrpläne per SMS (Telefonnummer an Haltestelle), kleinere Busse - höhere Umlauffrequenz (Bsp. Lemgo, Zürich)
50	Naturschutzbund Deutschland e.V.	ja	Keine Änderungsvorschläge
51	Pollichia Verein für Naturforschung u.Landespflege e.V.	ja	Keine Änderungsvorschläge
52	Pollichia	nein	
53	Gesellschaft f. Naturschutz u. Ornithologie	ja	Keine Änderungsvorschläge
54	Landesfischereiverband	nein	
55	Landesjagdverband Rheinland-Pfalz e.V.	ja	Keine Änderungsvorschläge
56	Die Naturfreunde	nein	
57	Landes-Aktions-Gemeinschaft Natur u.Umwelt	nein	
58	Schutzgemeinschaft Deutscher Wald	ja	Keine Änderungsvorschläge
60	Amt für Brand- und Katastrophenschutz	ja	Keine Änderungsvorschläge
62	Behindertenbeauftragter	nein	
63	Jugendamt	nein	
64	Ortsbeirat		
66	Ordnungsamt	ja	Keine Änderungsvorschläge
68	Tiefbauamt	Ja	Wie TÖB-Nr. 70 Klärung Unterhalt Wartehallen
70	Tiefbauamt	ja	möglichst Umweltgerechte Fahrzeuge, hinsichtlich Schadstoffausstoß (Feinstaub, Stickstoffdioxid, Co ²) und Lärm
71	Garten- und Friedhofsamt	ja	Keine Änderungsvorschläge
72	Gleichstellungsbeauftragte	nein	

Im Folgenden sind die Stellungnahmen mit Ergänzungs- oder Änderungsvorschlägen im Einzelnen aufgeführt und kommentiert. Die Mehrheit der Anregungen haben lediglich redaktionellen Charakter.

23.2.2 Zusammenstellung der Stellungnahmen

Nr.	Institution	Anregungen und Hinweise	Stellungnahme des Aufgabenträgers
16	Planungs- gemeinschaft Westpfalz (PGW)	Einrichtung einer vertakteten RE-Linie Karlsruhe – Landau – Pirmasens – Zweibrücken - Saarbrücken	Als Ziel einer verbesserten Fernverkehrsanbindung von Pirmasens schon im NVP enthalten
		Örtliche Gegebenheiten, die den Einsatz von normalen Linienbussen verhindern, sind nicht genannt	In Abstimmung mit SWPS wird dies gegebenenfalls mit aufgenommen
		Begründung ergänzen, warum keine Verknüpfung zwischen Bahn und Buslinien 244/248 vorzusehen ist.	Linien auf die Zielorte in der Schülerbedienug ausgerichtet, keine vertaktete Bedienung, sondern nachfragegerecht.
70	Stadt Pirmasens, Tiefbauamt	möglichst umweltgerechte Fahrzeuge, hinsichtlich Schadstoffausstoß (Feinstaub, Stickstoffdioxid, Co ²) und Lärm	Wird aufgenommen
		Unterhalt Wartehallen	siehe Kapitel 23.2.3
26	Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd	Einhaltung und Beachtung der fahrpersonalrechtlichen Vorschriften §1 Fahrpersonalverordnung vom 22.01.2008	Ist Rechtstatbestand und muss daher nicht explizit im NVP genannt werden.

Tabelle 30: Stellungnahmen benachbarte Aufgabenträger und übergeordnete Behörden

Nr.	Institution	Anregungen und Hinweise	Stellungnahme des Aufgabenträgers
23	Stadtwerke Pirmasens Verkehrs GmbH	In Tagesrandlagen, zu Schwachlastzeiten und am Wochenende soll das Angebot durch Ruftaxen ergänzt, bzw. in Abstimmung mit dem Aufgabenträger auch ersetzt werden.	Ist Bestandteil der Produktsteckbriefe.
		Prognose Jahresfahrleistung der Ruftaxen korrigieren, nach Erfahrungen der SWPS liegt die tatsächliche Fahrleistung bei ca. 60% der maximal möglichen Leistung	Prognose stellt die Gesamt-Km Fahrleistung dar, der errechnete Jahreskilometerwert kann erst nach ersten Erfahrungswerten nach Umsetzung des NVP korrigiert werden.
		Fahrzeuge sind mit Technik zur Ansteuerung der Ampelanlagen ausgestattet	Wird mit aufgenommen

Tabelle 31: Stellungnahmen Verkehrsunternehmen



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Pirmasens

(Fortsetzung Tabelle 31)

18	RSW Regionalbus Saar-Westpfalz GmbH, Saarbrücken	Zusammenlegung der Linienbündel „Zweibrücken Umland“ und „Pirmasens Umland“ zu einem Bündel.	Die Stadt Pirmasens befürwortet das vorliegende Konzept der Teilbündel und den Beschluss vom 10.03.2008, zumal damit noch keine Aussage über die eventuelle Ausgestaltung der Ausschreibungspraxis getroffen werden.
		Die Linien 203 Windsberg; 207 Erlenbrunn; 210 Niedersimten (Linienbündel Pirmasens Stadt) sollen ein eigenes Bündel bilden, da für diese Linien derzeit Gemeinschaftskonzessionen vorliegen.	
		Anpassungen des Angebotes sollten aufgrund des zu erwartenden Bevölkerungsrückganges in alle Richtungen möglich bleiben.	Die in den Produktsteckbriefen dargelegte Leistung wird durch eine eventuelle Ausschreibung konkretisiert, was eine dann der Produktsteckbriefe gegenüber geänderte Leistung nicht grundsätzlich ausschließt.
		Änderung von Bedienungsstandards: Reisezeit z.B. von Wallhalben nach Pirmasens bzw. Zweibrücken liegt über 45 Minuten und kann auch nicht beschleunigt werden. Sinnvoll wäre der Zusatz: „nicht wesentlich überschreiten“	Die Reisezeit zwischen Verbandsgemeindezentrum und jeweiligen Mittel- bzw. Oberzentrum sind gem. Landesraumordnungsplanung vorgegeben und liegen bei 45 min. Kann diese nicht erreicht werden, ist diese im Einzelfall zu begründen.
		Ergänzung: Die Kürzungen bei den Regionalisierungsmitteln verringern die Mittel des ZSPNV_Süd für den Busverkehr auf Null. Davon sind die Linien 250 und 251 betroffen.	Die möglichen Auswirkungen der Mittelkürzung mit linienbezogenen Hinweisen sind nicht Bestandteil des Kapitels 12.2 (Teil B).
		Die Anbringung von Behältern zum Abwerfen benutzter Fahrscheine an den Haltestellen und deren Leerung, obliegt dem Straßenverkehrsträger	Sachlich richtig, widerspricht nicht den formulierten Qualitätsstandards.
		Änderung des Standards für Fahrzeugeinsatz: <ul style="list-style-type: none">- NF-Fahrzeuge nicht mehr GVFG-gefördert, daher nicht grundsätzlich bei Neuanschaffung zu fordern- Einsatz von Reise- und Standardlinienbussen als Ergänzung in Spitzenzeiten- Informationstafeln etc. in Bussen, die vielfältig eingesetzt werden, nicht praktikabel und daher nicht zu fordern.	Die Stadt legt Wert auf einen weitgehenden barrierefreien Zugang zum Nahverkehr und strebt daher den umfassenden Einsatz von NF-Fahrzeugen an. Der Einsatz von anderen Fahrzeugen <i>im Ergänzungsverkehr</i> ist nicht grundsätzlich von der Stadt ausgeschlossen worden. Die Stadt hält eine Fahrplan-, Linienverlaufs- und Tarifinformation in den Fahrzeugen für notwendig, um den Nahverkehr attraktiv zu gestalten.

Nr.	Institution	Anregungen und Hinweise	Stellungnahme des Aufgabenträgers
35	Blinden- und Sehbehindertenbund Pfalz e.V.	Einhaltung Vorschriften Barrierefreiheit	Behindertengerechte bauliche Gestaltung u.a. taktiler Leitstreifen, niveaugleicher Ein-/Ausstieg sowie entsprechende Fahrzeuge sind bereits berücksichtigt. (vgl. Teil B, Kap. 17.6)
		Dynamische Fahrgastinformation	Eine dynamische, d.h. in diesem Fall akustische und flächendeckende Fahrgastinformation ist nicht finanzierbar. Die Anregung wird daher nicht übernommen.
49	Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND)	Fahrpläne per SMS (Telefonnummer an Haltestelle)	Siehe Angebote des VRN an Handy-Kunden
		kleinere Busse -	Kleinere Busse bedeuten nicht zwingend die Möglichkeit, mehr Umläufe realisieren zu können. Kleinere Busse haben keinen erheblichen Kostenvorteil und können den Bedarf zu den Hauptverkehrszeiten nicht abdecken, daher bräuchte man ggf. sogar mehr Busse als derzeit. Die Anregung wird daher nicht aufgenommen.
		höhere Umlauffrequenz (Bsp. Lemgo, Zürich)	Siehe Kap. 23.2.3 Punkt c.
14	Ver.di	Durch Einsatz Ruftaxen Stellenabbau bei Verkehrsbetrieben befürchtet	An SWPS weitergegeben, da der Busbetrieb nicht eingeschränkt werden soll, derzeit kein Stellenabbau geplant.

Tabelle 32: Stellungnahmen Sachverständige und sachinteressierte Institutionen und Verbände

23.2.3 Zusammenfassung und Bewertung der wesentlichen Einwände

a) SPNV Angebot

Einwendungen:

- Einrichtung einer vertakteten RE-Linie Karlsruhe – Landau – Pirmasens – Zweibrücken – Saarbrücken PGW (Nr. 16)
- Reduzierung der Regionalisierungsmittel RSW (Nr. 18)

Bewertung:

Im Hinblick darauf, dass nicht die Stadt Pirmasens selbst, sondern der ZSPNV für das SPNV-Angebot zuständig ist, werden im NVP nur allgemeine Ziele und Maßnahmen dargestellt. Dies gilt auch für Hinweise der Finanzmittel in diesem Sektor.

Die meisten der vorgetragenen Anregungen entsprechen den im NVP aufgeführten Maßnahmen und Zielen. Die Stadt wird daher diese Anregungen an den ZSPNV weiterleiten mit der Bitte die Realisierung zu untersuchen.



b) Bedienungsstandards

Einwendungen:

- Höhere Umlauffrequenz BUND (Nr. 16)
- Anpassung aufgrund demografischer Entwicklung RSW (Nr. 18)
- Änderung der Reisezeitvorgaben RSW (Nr. 18)

Bewertung:

Das derzeitige Fahrplanangebot erfüllt die gewählten Bedienungsstandards. Eine häufigere Bedienung ist daher nicht angezeigt und würde sehr hohe Kosten verursachen. Eine niedrigerer Bedienungsstandard hält die Stadt Pirmasens ebenfalls für gegenwärtig nicht gerechtfertigt. Grundsätzlich obliegt die Prüfung der Bedienungsstandards der NVP-Fortschreibung, an den Vorgaben der Raumordnung ist jedoch auch der städtische NVP gebunden.

c) Fahrzeugstandards

Einwendungen:

- Keine Forderung von Niederflur bei Neubeschaffung RSW (Nr. 18)
- Einsatz von Reise- und Standardlinienbussen im
Ergänzungsverkehr RSW (Nr. 18)

Bewertung:

Um einer Umsetzung des BGG gerecht zu werden, möchte die Stadt Pirmasens auf einen Einsatz von Niederflurtechnik im regulären Linienverkehr nicht verzichten und hat entsprechende Standards für Fahrzeuge festgesetzt. Dies schließt den Einsatz von anderen Fahrzeugen im Ergänzungsverkehr zu Spitzenzeiten nicht grundsätzlich aus.

d) ÖPNV-Haltestellen

Einwendungen:

- Unterhalt Buswartehallen Tiefbauamt (Nr. 70)
- Ausstattung mit Abfallbehältern und Pflege RSW (Nr. 18)

Bewertung:

Die Errichtung bzw. Unterhaltung von Wartehallen ist gesetzlich geregelt und bereits Bestandteil dieses Nahverkehrsplanes. Gemäß Nahverkehrsgesetz hat die Stadt Pirmasens als Aufgabenträger im Rahmen Ihrer Daseinsvorsorge dafür Sorge zu tragen, dass die Erhaltung und der Ausbau von Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs, darunter auch Haltestellen, einer attraktiven öffentlichen Verkehrsbedienung entsprechen. Nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) können solche Maßnahmen vom Land gefördert werden. In Abstimmung mit der Stadt, dem

Verkehrsbetrieb und dem Pfälzischen Plakatanschlag (PPA) wurde eine Prioritätenliste für Haltestellen in Pirmasens erarbeitet (NVP PS – Anhang Teil B), wonach der PPA die Haltestellen für die Stadt kostenfrei errichtet und diese über Werbung refinanziert. Der Unterhalt dieser fremdfinanzierten Wartehallen ist in einem separaten Vertrag zu vereinbaren. Die Mindestausstattung für Haltestellen ist in § 32 BOKraft geregelt und muss demnach durch den Verkehrsbetrieb erbracht werden. (vgl. Teil B, Kap. 17.5)

e) Linienbündel

Einwendungen:

- Zusammenlegung der Bündel „Zweibrücken Umland“ und „Pirmasens Umland“ *RSW (Nr.18)*
- Die Linien 203 Windsberg; 207 Erlenbrunn; 210 Niedersimten (Linienbündel Pirmasens Stadt) sollen ein eigenes Bündel bilden, da für diese Linien derzeit Gemeinschaftskonzessionen vorliegen. *RSW (Nr. 18)*

Bewertung:

Die Bildung der Linienbündel im Hinblick auf die Gebietsgrenzen überschreitenden Linien ist mit den benachbarten Aufgabenträgern abzustimmen. Durch den Abstimmungsprozess ist sicherzustellen, dass in den NVP der einzelnen betroffenen Gebietskörperschaften übereinstimmende Bündel gebildet werden. Jeder der betroffenen Aufgabenträger nimmt das jeweilige Bündel in seinen NVP auf.

Zur Bewertung der Einwendungen gegen den Zuschnitt der vorgeschlagenen Linienbündel wird auf die Ausführungen im entsprechenden Kapitel des Nahverkehrsplanes (Anlage zu Teil A, Kap. 11.3, S. 67 ff.) verwiesen.