

Main-Tauber-Kreis

Neckar-Odenwald-Kreis

Rhein-Neckar-Kreis

Stadt Heidelberg

Stadt Mannheim

Kreis Bergstraße

Donnersbergkreis

Landkreis Alzey-Worms

Landkreis Bad Dürkheim

Landkreis Germersheim

Landkreis Kaiserslautern

Landkreis Kusel

Rhein-Pfalz-Kreis

Kreis Südliche Weinstraße

Landkreis Südwestpfalz

Stadt Frankenthal

Stadt Kaiserslautern

Stadt Landau

Stadt Ludwigshafen am Rhein

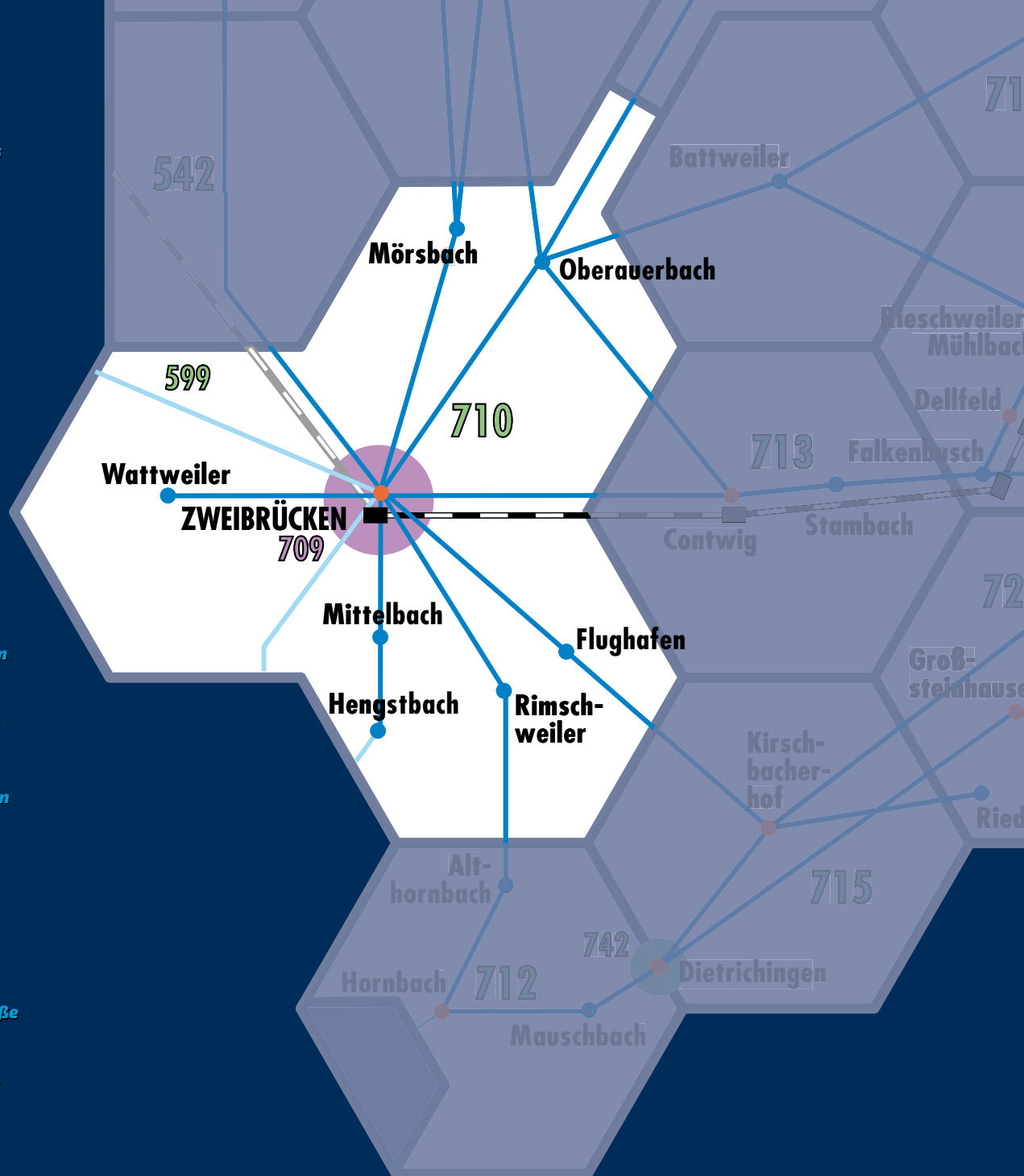
Stadt Neustadt/Weinstraße

Stadt Pirmasens

Stadt Speyer

Stadt Worms

Stadt Zweibrücken



# Nahverkehrsplan Stadt Zweibrücken ab 2008



# Nahverkehrsplan Stadt Zweibrücken ab 2008



*Rosenstadt* | ZWEIBRÜCKEN

Beschluss des Stadtrates vom 27.2.2008

Bearbeitung:

**K+K KÜPPER®**  
Konzept+Kommunikation

**Bonn**  
Projektleitung:  
Dipl.-Geogr. Swantje-Angelika Küpper



**VRN-Geschäftsstelle Westpfalz**  
Projektleitung:  
Dipl.-Ing. Frieder Zappe

05.05.2009



## VORWORT



Im Zusammenhang mit der Bahnreform hat die Bundesregierung 1996 die Zuständigkeit für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) neu geregelt. In Rheinland-Pfalz sind die Landkreise bzw. kreisfreien Städte für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des straßengebundenen ÖPNV zuständig. Für die Ausübung der kommunalen Aufgabenträgerschaft ist der Nahverkehrsplan eines der wichtigsten Instrumente.

Der erste Entwurf eines Nahverkehrsplan für die Stadt Zweibrücken wurde 1997 für den Planungszeitraum 1997 bis 2001 erarbeitet und im Rahmen einer „gutachterlichen Begleitung“ für den Planungszeitraum 2002 bis 2006 als Grundlagenpapier fortgeschrieben. In der Folgezeit hat die Stadt Zweibrücken auf dieser Grundlage gemäß den Vorgaben des rheinland-pfälzischen Nahverkehrsgesetzes (NVG) in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) ihren Nahverkehrsplan aufgestellt. Dieser wurde am 13.2.2008 im Hauptausschuss beraten und am 27.2.2008 im Stadtrat beschlossen. Er wird nunmehr als Teil der „Region Westpfalz“ in den Gemeinsamen Nahverkehrsplan des VRN integriert. Damit steht ein Instrument zur Verfügung, das – auch im Hinblick auf den europaweiten Wettbewerb – sowohl das Angebot als auch die Qualität des ÖPNV sichert und weiter verbessert.

Der erste Entwurf des Nahverkehrsplanes von 1997 beinhaltete die teilweise Neugestaltung des Stadtverkehrs, deren Umsetzung abgeschlossen ist. Hierzu gehörte auch die Privatisierung im Jahre 2000 mit Gründung der Verkehrsgesellschaft Zweibrücken mbH (VGZ). Die erfolgte erste Fortschreibung des Entwurfs 2004 umfasste im Wesentlichen die Festschreibung des Status-Quo. Der erfolgte Abgleich des Status-Quo mit der Rahmenvorgabe des Zweckverbandes von 2004 hatte für Zweibrücken keine grundsätzliche Neuorientierung zur Folge, sondern bedeutete vor allem die Festlegung auf Qualitätsmerkmale und deren Ausformulierung in Liniensteckbriefen.

Wesentliche Inhalte des neuen Nahverkehrsplanes sind die Sicherung des derzeit bestehenden Angebotes von Bus, Schiene und Ruftaxen hinsichtlich Umfang und Qualität, die Vorbereitung auf den sich abzeichnenden Wettbewerb innerhalb des ÖPNV durch

- a) Bildung von Linienbündeln,
- b) Erstellung von Produktsteckbriefen

und die Erweiterung des Angebotes der Ruftaxen-Verkehre, vornehmlich in den Schwachverkehrszeiten. Dabei tritt die Stadt Zweibrücken grundsätzlich für den Erhalt des bestehenden Nahverkehrsnetzes ein, welches punktuell Verbesserungen erhalten soll. Eine Ausweitung des regulären Busliniennetzes wird nicht angestrebt. In den Tagesrandlagen und am Wochenende soll das Angebot durch Ruftaxen ergänzt werden.

Die Liniennetzkonzeption der Stadt Zweibrücken beinhaltet das bestehende Liniennetz in seiner jetzigen Form. Die Angebotskonzeption beinhaltet eine verbesserte zeitliche Verknüpfung mit dem überregionalen und regionalen Verkehr durch eine Fahrzeitlagenveränderung des Rendez-Vous-Zeitpunktes am ZOB zur Minute 00 und 30. Diese Maßnahmen konnten zum überwiegenden Teil bereits umgesetzt werden. Ebenso gelang es, eine Taktverdichtung zum Kreuzberg und die Durchbindung der Regio-Buslinie R 7 von Homburg über Zweibrücken zum Flughafen aufgrund der Zielsetzung im NVP zu erreichen.

Der dargestellte Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für eine gute Fortentwicklung des ÖPNV für den Bereich der Stadt Zweibrücken. Eingebettet im VRN wirkt dieser auch positiv für unsere Region und trägt mit dazu bei, dass sich das Angebot im Bus- und Schienenverkehr stetig verbessert. In der Vernetzung mit der Bahn und der nicht unbegründeten Aussicht auf eine Wiederbelebung der Bahnstrecke zwischen Zweibrücken und Homburg ist das städtische Bus- und Ruftaxi-Angebot eine attraktive Alternative zum Individualverkehr.

Zweibrücken, im Mai 2009

  
Kurt Dettweiler  
Beigeordneter







## Nahverkehrsplan Stadt Zweibrücken, 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 Zweibrücken und dessen erster Fortschreibung .....	11
2.2 Bewertung .....	15
Nahverkehrskonzeption der Stadt Zweibrücken .....	16
3 Zusammenfassung der Maßnahmen .....	16
4 Verkehrspolitische Ziele des Aufgabenträgers .....	17
5 Grundlagen der Angebotskonzeption .....	18
6 Bedienungsstandards und Qualitätsmerkmale .....	19
7 Liniennetzkonzeption .....	20
8 Qualitätsmanagement und Information .....	24
9 Umsetzung der Nahverkehrskonzeption .....	26
10 Finanzierung .....	27
10.1 Allgemeines .....	27
10.2 Ruftaxenangebot .....	27
10.3 Leistungsangebot Linienverkehr .....	28
10.4 Infrastrukturmaßnahmen .....	30
Anlage zum Nahverkehrsplan .....	31

## *Tabellenverzeichnis*

Tabelle 1: Abgleich Status Quo mit Maßnahmenplanungen der ersten Fortschreibung des NVP-Entwurfes der Stadt Zweibrücken .....	13
Tabelle 2: Maßnahmen des Nahverkehrsplanes Stadt Zweibrücken.....	16
Tabelle 3: Jahresfahrleistung (Prognose) der Ruftaxen in der Stadt Zweibrücken; eigene Berechnung.....	27
Tabelle 4: Prognose Jahresfahrleistung Konzept im Linienverkehr Stadt Zweibrücken; eigene Berechnung.....	28
Tabelle 5: Prognose Jahresfahrleistung der Neumaßnahmen im Linienverkehr Stadt Zweibrücken; eigene Berechnung.....	30
Tabelle 6: Übersicht der Karten .....	35
Tabelle 7: ÖPNV-Produkte, Funktion und Bedienung als Standard.....	38
Tabelle 8: Produktsteckbriefe, Tabellarischer Anhang zum Nahverkehrsplan Stadt Zweibrücken, S. 39 – 68 .....	39
Tabelle 9: Linienbündel „Stadt Zweibrücken“ .....	70
Tabelle 10: Linienbündel „Zweibrücken Umland“ .....	70
Tabelle 11: Systemrelevante Regionalbuslinien .....	95
Tabelle 12: Festsetzungen der Erreichbarkeit nach Luftlinienradius und Siedlungsgröße.....	96
Tabelle 13: Anbindungsstandard nach Einwohnergrößenklassen .....	98
Tabelle 14: Qualitätsmerkmale der Nahverkehrsprodukte im Linienangebot.....	100
Tabelle 15: Qualitätsstandards im Bedarfsverkehr.....	101
Tabelle 16: Standards nach der Verknüpfungsfunktion eines Haltes.....	103
Tabelle 17: Übersicht Haltestellenmerkmale.....	105
Tabelle 18: Entwicklung Einwohnerzahlen im Vergleich (2004 und 2010).....	112
Tabelle 19: Entwicklung der Altersklassen bis 2010 (Quelle: Planersocietät 2005).....	113
Tabelle 20: Entwicklung Einwohner- und Schülerzahlen in der Westpfalz (2004 und 2010).....	113
Tabelle 21: Überregionale SPNV-Verbindungen in der Stadt Zweibrücken.....	115
Tabelle 22: Verknüpfungen der ÖV-Produkte in der Innenstadt von Zweibrücken .....	119
Tabelle 23: Stadtverkehrslinien in der kreisfreien Stadt Zweibrücken mit den regionalen Buslinien, die die Stadt Zweibrücken berühren .....	128
Tabelle 24: Liste der angeschriebenen Stellen für die öffentliche Beteiligung.....	130
Tabelle 25: Stellungnahmen benachbarte Aufgabenträger und übergeordnete Behörden .....	133
Tabelle 26: Stellungnahmen Verkehrsunternehmen .....	134
Tabelle 27: Stellungnahmen Sachverständige und sachinteressierte Institutionen und Verbände.....	135

## *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.	Sogenannte(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 Entwurf eines Nahverkehrsplanes für die Stadt Zweibrücken<sup>1</sup> wurde 1997 für den Planungszeitraum 1997 bis 2001 erarbeitet und im Rahmen einer „gutachterlichen Begleitung zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für die Stadt Zweibrücken“ für den Planungszeitraum 2002 bis 2006 als Diskussionsgrundlage<sup>2</sup> vorgelegt (Stand 2004), die im Wesentlichen eine Bestandsanalyse des städtischen Nahverkehrs enthält und eine Basis für die nunmehr vorliegende Fortschreibung bildet. 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 Zweibrücken 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 beschrieben. Zu den wichtigsten Zielen gehören die Reaktivierung der Bahnlinie Zweibrücken – Homburg/Saar durch Verlängerung der S-Bahn Rhein-Neckar von Homburg nach Zweibrücken als künftiges Rückgrat der Verkehrsverbindungen und die

---

<sup>1</sup> WIBERA WirtschaftsberatungsAG: Gutachterliche Begleitung zur Aufstellung des Nahverkehrsplanes für die Stadt Zweibrücken. April 1997

<sup>2</sup> WIBERA WirtschaftsberatungsAG: Gutachterliche Begleitung zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für die Stadt Zweibrücken. Planungszeitraum 2002-2006. Diskussionsgrundlage Stand Februar 2004

punktueller Ergänzung des bestehenden Angebotes unter Einhaltung der definierten Bedienungs- und Qualitätsstandards, eine in Teilen optimierte Verknüpfung der Buslinien (am Hauptbahnhof Zweibrücken) durch veränderte Rendez-Vous-Zeiten sowie die Erweiterung des Bedienungsangebotes durch Ruftaxen.

Mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes 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 (vgl. Anlage zum Teil A).

Die Region Westpfalz und damit auch die Stadt Zweibrücken gehört seit dem 01.06.2006 zum Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN). Die Verbandsversammlung des Zweckverbandes Westpfalz Verkehrsverbund (ZWVV) hat 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“<sup>3</sup> 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 in der Zweckverbandsversammlung beschlossen. Im Folgenden wird nunmehr der Nahverkehrsplan für die Stadt Zweibrücken vorgelegt.

---

<sup>3</sup> K+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 Nahverkehrsplanentwurfes

### 2.1 *Status Quo der Umsetzung von Maßnahmen des Entwurfes von 1997 und dessen erster Fortschreibung*

Im ersten Entwurf des Nahverkehrsplans der Stadt Zweibrücken vom April 1997 sind folgende Maßnahmen<sup>4</sup> genannt, die überwiegend in der Nachfolgezeit umgesetzt wurden:

- Neugestaltung des Stadtlinienverkehrs im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Bahnhofsbereiches,
- Einrichtung einer zusätzlichen Stadtverkehrslinie zur räumlichen Erschließung des Neubaugebietes „Am Beckerswäldchen“,
- Stündliche Bedienung der Stadtteile Mörsbach und Oberauerbach,
- Beibehaltung des Stundentaktes auf allen Linien,
- Zusätzliche Einsatz- und Verstärkerfahrten für die Schüler im Neubaugebiet „Am Beckerswäldchen“,
- Erweiterung der Fahrzeugkapazitäten zur Bedienung des Schülerverkehrs,
- Beschleunigungsmaßnahme LSA-Beeinflussung durch die Fahrzeuge der Stadtwerke Zweibrücken (Anmerkung: teilweise umgesetzt),
- Erneuerung der Infrastruktur (Fuhrpark, Wartehalle; Anmerkung: obliegt dem Handlungsbereich des jetzt privaten Verkehrsunternehmens),
- Optimierung der Fahrgastinformations- und -servicequalität,
- Intensive Tarifkooperation mit der RSW.

---

<sup>4</sup> a.a.O., S. 63



Die Stadt Zweibrücken hat die erste Fortschreibung dieses Nahverkehrsplanentwurfes im Juli 2003 beauftragt. Zum Zeitpunkt der Bearbeitung war die Tarifeinheit durch den Zweckverband in der Westpfalz bereits gegeben. Ebenso lag den Bearbeitern die Rahmenvorgabe des Zweckverbandes zur Fortschreibung der Entwürfe der Nahverkehrspläne und den darin definierten Qualitätsstandards vor. Die 2004 von der WIBERA-Wirtschaftsberatungs AG vorgelegte Fortschreibung wurde von der Stadt Zweibrücken bislang nicht verabschiedet, da nicht zuletzt auf Grund des von den Gebietskörperschaften der Westpfalz beschlossenen gemeinsamen Vorgehens im Hinblick auf Inhalte der Nahverkehrspläne eine Neubearbeitung zweckmäßig erschien. Gleichwohl sind seitens der VGZ Verkehrsgesellschaft Zweibrücken einzelne Maßnahmen umgesetzt worden.

Im Folgenden sind die Maßnahmen des WIBERA-Gutachtens (a.a.O.) von 2004 aufgeführt, da darin der erste Entwurf Eingang gefunden hat und im Hinblick auf eine Fortschreibung gemäß der Rahmenvorgabe des Zweckverbandes beurteilt wurde. Die Maßnahmen sind für den nun vorgelegten Nahverkehrsplan der Stadt Zweibrücken hier in tabellarischer Form zusammengefasst. Der gegenwärtige Umsetzungsstand sowie die Begründungen sind mit der Stadt Zweibrücken abgeglichen worden.



## Nahverkehrsplan Stadt Zweibrücken

Maßnahme	Einzelmaßnahme	Quelle	Umsetzung j/n	Ursache für Nichtrealisierung / Wahrscheinlichkeit der Realisierung	Anmerkungen
Planungsmaßnahmen					
<b>Anschluss-sicherung:</b> → 6-12min Umsteigezeit → Pünktlichkeit → Information	Verknüpfung aller Stadtbuslinien am Rendez- Vous-Punkt ZOB mit garantiertem Rund-um- Anschluss innerhalb von 5 – 8 Minuten	S. 45	ja		Teilweise unattraktive Umsteigezeiten von bis zu 30 Minuten zu Verbindungen in einzelne Stadtteile sowie durch den Rendez-Vous- Zeitpunkt bedingt am Hbf zur/von der Bahn
<b>Maßnahmen Netzkonzept:</b> → SPNV – Verbindungen → ÖV – Verbindungen → Integration Schülerver- kehre → alternative Verkehre	Verknüpfung Bus - Bahn	S. 46 ff.	nein		Von/Nach Saarbrücken unattraktive Umsteigezeiten von bis zu 30 Minuten durch den Rendez-Vous-Zeitpunkt am ZOB bedingt
	Anbindung einiger Stadtteile durch AST im Stundentakt an Wochenenden und Feiertagen; Teilweise Umstellung des 60- Min-Taktes auf Grund geringer Nachfrage auf AST; Rückfahrten von Krankenhäusern Ri ZOB als AST	S. 46/47	ja		Dieses Vorgehen, bei nachgewiesener geringer Nachfrage an Wochenenden Bedarfs- statt Linienverkehre anzubieten, entspricht dem Vorgehen innerhalb des VRN. Nicht hingegen sind regelmäßige Rückfahrten (z.B. von Krankenhäusern) als AST anzubieten, sondern als Linienverkehre.
					Keine Maßnahmen bzgl. Liniennetzgestaltung genannt.
					Umsetzung der Angebots- beschreibung durch Liniensteckbriefe gemäß Vorgaben des Zweckver- bandes von 2004 bereits erfolgt.

**Tabelle 1: Abgleich Status Quo mit Maßnahmenplanungen der ersten Fortschreibung des NVP-Entwurfes der Stadt Zweibrücken**

Fortsetzung Tabelle Abgleich Status Quo mit Maßnahmenplanungen der ersten Fortschreibung des NVP-Entwurfes der Stadt Zweibrücken:

Maßnahme	Einzelmaßnahme	Quelle	Umsetzung j/n	Ursache für Nichtrealisierung/ Wahrscheinlichkeit der Realisierung	Anmerkungen
<b>Investive Maßnahmen</b>					
<b>Verknüpfungspunkte:</b> → Haltestellenausstattung → Funktion → B+R / P+R-Plätze	Bau eines Servicezentrums für Fahrausweisverkauf und Fahrgastinformation	S. 51	nein		Überlegungen noch nicht abgeschlossen
	Ausbau des Haltes ZOB gem. Haltestellenkategorie 2	S. 52	teilweise		Bezug: Rahmenvorgabe, Qualitätsstandards; Fahrradabstellflächen fehlen
	Ausbau des Haltes am Hbf gem. Haltestellenkategorie 1 sowie übrige Halte gem. Kategorie 3	S. 52/53	teilweise		Steht im Zusammenhang mit Einrichtung oder Umbau von Haltepunkten.
	Realisierung P&R-Platz am Hbf.	S. 21ff.	ja		
<b>Fahrzeuge:</b> → SPNV – Verbindungen → ÖV – Verbindungen → alternative Verkehre	Durchgängiger Einsatz von NF-Bussen	S. 53	teilweise		Insbesondere im Schülerverkehr werden für die Verstärkerfahrten Fahrzeuge eingesetzt, die nicht alle Erfordernisse des barrierefreien und umwelttechnischen Standards erfüllen.
<b>Fahrweg:</b>	k.A. im NVP				
<b>Sonstige Maßnahmen</b>					
<b>Sonstiges/ Besonderheiten:</b> z.B.: → Datengrundlagen → Radwegnetz	k.A. im NVP				
<b>Maßnahmen:</b> → Tarif → Marketing → Mobilitätsberatung (MZ)	k.A. im NVP				



### 2.2 *Bewertung*

Der erste NVP-Entwurf von 1997 beinhaltet die teilweise 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 an Wochenenden enthalten. Die erfolgte erste Fortschreibung des Entwurfes 2004 beinhaltet im Wesentlichen die Festschreibung des Status-Quo. Der erfolgte Abgleich des Status-Quo mit der Rahmenvorgabe des Zweckverbandes von 2004 hatte für Zweibrücken keine grundsätzliche Neuorientierung zur Folge, sondern bedeutete vor allem die Festlegung auf Qualitätsmerkmale und deren Ausformulierung in Liniensteckbriefen. Als zukünftige Planungsorientierung ist unter Hinzunahme der detaillierten Bestandsanalyse (vgl. Teil B) die Entwicklung des Freizeit-Verkehres anzusehen sowie eine mögliche Optimierung der Umsteigeverbindungen zwischen Regional- und Stadtverkehr, was eine Verschiebung der Fahrzeitlagen des gesamten städtischen Verkehrs zur Folge hat, da das Rendez-Vous-System grundsätzlich beibehalten werden soll. Daneben sind einige Anpassungen der Fahrzeitlagen bzw. zusätzliche Fahrten in der Zwischenzeit sinnvoll.

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

- Ergänzung des Linienverkehrs durch einzelne zusätzliche Fahrten;
- Verbesserung der Verknüpfung von Stadtverkehr und Verkehren der großräumigen Verbindungen (Regionalbus-, Bahnverkehr);
- Erweiterung des bedarfsorientierten Verkehres als Angebot für die Neben- und Schwachverkehrszeiten und zur Förderung des Freizeitverkehres im Ruftaxensystem.

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

## Nahverkehrskonzeption der Stadt Zweibrücken

### 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 Zweibrücken sieht folgende Maßnahmen vor:

<b>Maßnahme</b>	<b>Verantwortlichkeit</b>
1. Einhaltung der Bedienungsstandards und Qualitätsmerkmale (s. Kapitel. 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 und übrige Schienennetze u.a. durch Verschiebung des Rendez-Vous-Zeitpunktes	Stadt, VRN, ZSPNV
6. Reaktivierung Bahnstrecke Zweibrücken – Homburg/Saar mit Verlängerung zum Flughafen Zweibrücken	Land, ZSPNV
7. Neubau Bahnhofpunkt „Zweibrücken-Rosengarten“	Stadt, ZSPNV
8. Ziel: Attraktivierung des ÖPNV für mobilitäts-eingeschränkte Personengruppen	Stadt, Verkehrsträger

**Tabelle 2: Maßnahmen des Nahverkehrsplanes Stadt Zweibrücken**



## **4 Verkehrspolitische Ziele des Aufgabenträgers**

Die Stadt Zweibrücken verfolgt zur Erfüllung ihrer Verpflichtung aus § 4 Abs.1 S. 1 NVG, eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen sicherzustellen, die folgenden verkehrspolitischen Ziele:

1. Reaktivierung der Bahnstrecke Zweibrücken – Homburg/Saar mit Verlängerung zum Flughafen Zweibrücken (als künftiges Rückgrat der Verkehrsverbindungen);
2. Erhaltung einer flächendeckenden Grundversorgung mit Leistungen des ÖPNV gemäß den definierten Mindeststandards im Stadtverkehr (Grundtakt, etc.);
3. Sicherstellung der Beförderung von Schülern und Kindergartenkindern im öffentlichen Linienverkehr (integrierte Beförderung);
4. Beibehaltung des Rendez-Vous-Systems der Stadtbuslinien;
5. Ausbau der Angebote im Freizeitverkehr durch Ergänzung von Bedarfsverkehren;
6. Erweiterung des Buslinienangebotes in / für die geplanten Wohngebiete, sofern diese die definierte Schwellengröße überschreiten (vgl. Qualitätsmaßstäbe, Erschließungsstandards);
7. Verbesserung des direkten Anschlusses der Stadt Zweibrücken an das S-Bahnnetz des VRN sowie an den überregionalen Schienenverkehr u.a. durch Verschiebung des Rendez-Vous-Zeitpunktes am ÖPNV-Halt Bahnhof Zweibrücken;
8. Verbesserung der Anschlüsse an den Regionalverkehr am Bahnhof;
9. Neubau des Bahnhalt punktes „Zweibrücken-Rosengarten“;
10. Die Konkretisierung der Bedienungs- und Qualitätsstandards wird in sogenannten Produktsteckbriefen festgesetzt.

## **5 Grundlagen der Angebotskonzeption**

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

Die Kennzahlen der regionalen Entwicklung in der Westpfalz, veröffentlicht von der Planungsgemeinschaft Westpfalz im August 2007<sup>5</sup>, verdeutlichen: Die Bevölkerungsentwicklung war in den vergangenen Jahren rückläufig und wird für die Stadt Zweibrücken bis 2015 mit etwas über 2 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 in Zweibrücken der Anteil der über 60jährigen weiter ansteigt.

Die Stadt Zweibrücken 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 Zweibrücken diejenigen Produktsteckbriefe der Bus- und Ruftaxenlinien aufgenommen und zur Abstimmung bzw. Beschlussfähigkeit gelangen, die den Linienbündeln entsprechen.

---

<sup>5</sup> 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. Anlage zum NVP, Teil B) sowie den Festsetzungen des VRN, beispielsweise bezüglich der Haltestellenausstattung von Verknüpfungspunkten, der Stadt Zweibrücken vorgegeben. Gleichwohl bilden diese Vorgaben nur den Rahmen im Sinne eines Mindeststandards oder einer Mindestbedienstung. Die Stadt Zweibrücken als Aufgabenträger des ÖPNV kann darüber hinaus ein spezifisches Nahverkehrsangebot definieren. Die Stadt Zweibrücken hat im ersten NVP-Entwurf Standards definiert<sup>6</sup>, die auch für die zukünftige Entwicklung nach dem Willen des Aufgabenträgers für die Dauer des 2. Nahverkehrsplanes gelten sollen. Sie betreffen

- die räumliche Erschließung (Haltestellenradien),
- den Bedienstungszeitraum und Takt,
- die Verknüpfungszeiträume sowie
- einige Angaben zum Bedarfsverkehr.

Darüber hinaus übernimmt die Stadt Zweibrücken für den 2. NVP die seitens des Verbundes beschriebenen Qualitätsstandards (vgl. Anlage zum NVP, Teil B).

---

<sup>6</sup> vgl. WIBERA WirtschaftsberatungsAG: a.a.O., S. 31-46  
(Anmerkung: Qualitätsstandards sind im Rahmen der Bestandsanalyse genannt)



## **7 Liniennetzkonzeption**

Die Liniennetzkonzeption der Stadt Zweibrücken 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 auf Grund ihrer geplanten Größe eine entsprechende Nachfrage erwarten lassen und demzufolge eine grundsätzliche Neukonzeption der Linienwege erfordern. Die Angebotskonzeption beinhaltet eine verbesserte zeitliche Verknüpfung mit dem überregionalen und regionalen Verkehr durch eine Fahrzeitlagenveränderung des Rendez-Vous-Zeitpunktes am ZOB nunmehr zur Minute 00 und 30. Ohne diese Verschiebung des Rendez-Vous-Zeitpunktes, die möglicherweise den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeuges erfordert, ist keine verbesserte Verknüpfung des städtischen Nahverkehrs mit dem Regionalverkehr am Bahnhof möglich. Als wichtige Verknüpfungshalte sind Zweibrücken-Bahnhof als Verknüpfungspunkt zwischen Bahn und Bus (Ausstattungsstandard: Kategorie 1) sowie Zweibrücken-ZOB als Verknüpfungspunkt verschiedener Buslinien (Ausstattungsstandard: Kategorie 2) festgelegt (vgl. Definition Ausstattungsstandards in Anlage zum NVP, Teil B).

Die Angebotskonzeption mündet in linienbezogene Produktsteckbriefe, die im Anhang A einzeln dokumentiert sind. Die Produktsteckbriefe sind sowohl für den nach § 42 PBefG konzessionierten Linienverkehr erstellt, als auch für den 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,
- Mindestbedienungsstandards mit Bedienungszeitraum, Verknüpfungen und



- daraus resultierend der durchschnittliche km-Aufwand pro Jahr,
- Fahrzeugstandards.

Die Produktsteckbriefe enthalten darüber hinaus Aussagen

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

Bezüglich des angegebenen Bedienungszeitraums 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-System der Stadt Zweibrücken bedient sich der Linienwege des regulären ÖPNV insofern, als dass in jeder vorhandenen Haltestelle eingestiegen werden kann. Die Ruftaxen in Zweibrücken nutzen jedoch den direkten Weg zum Ziel, befahren also nicht exakt den Linienfahrweg des regulären ÖPNV. Die Ruftaxen sind mit eigenen Liniennummern versehen und ergänzen das Fahrtenangebot der Linienverkehre in Neben- und Schwachverkehrszeiten.

Jede Ruftaxenlinie erhält neben der eigenen Linienummer auch einen eigenen Produktsteckbrief, der Bedienungszeitraum, Fahrtenzahl, Linienweg etc. festlegt. Werden weitere Ruftaxenlinien in der Stadt Zweibrücken eingeführt, sind diese als Anlage zum Nahverkehrsplan diesem als Ergänzung nach Beschluss seitens der Stadt hinzuzufügen.

Die Stadt Zweibrücken wird grundsätzlich an dem Verknüpfungs- und Rendez-Vous-Punkt ZOB festhalten. Daneben sind Veränderungen punktueller Art und der Fahrplananpassung oder leicht geänderten Linienwegen im Stadtgebiet nötig. Hinzu kommt eine Ergänzung zu Neben- und Schwachverkehrszeiten durch Ruftaxenangebote. Die geplanten Maßnahmen sind im Folgenden linienbezogen aufgeführt (vgl. Produktsteckbriefe in Anlage zum NVP, Teil A):

**L 221 Rimschweiler – Ixheim – Stadtmitte – Hbf – Gleiwitzstraße**

- Keine Änderung zum Status Quo
- Ggf. Änderung der Fahrzeitlagen durch Änderung der Rendez-Vous-Zeiten zur Minute 00 und 30

**L 222 Hengstbach – Mittelbach – Ixheim – Stadtmitte – Globus – Europaring**

- Keine Änderung zum Status Quo
- Ggf. Änderung der Fahrzeitlagen durch Änderung der Rendez-Vous-Zeiten zur Minute 00 und 30

**L 223 Wattweiler – Beckerswäldchen – Stadtmitte – Kaiserstraße – Bubenhausen**

- Keine Änderung zum Status Quo
- Ggf. Änderung der Fahrzeitlagen durch Änderung der Rendez-Vous-Zeiten zur Minute 00 und 30

**L 224 Pasteurstraße (Fasanerieberg) – Stadtmitte – Otterstein (Niederauerbach)**

- Keine Änderung zum Status Quo
- Ggf. Änderung der Fahrzeitlagen durch Änderung der Rendez-Vous-Zeiten zur Minute 00 und 30

**L 225 J.-F.-Kennedy-Straße (Niederauerbach) – Stadtmitte – Pasteurstraße (Fasanerieberg) – (Flughafen/DOZ)**

- Keine Änderung zum Status Quo
- Szenario: Vereinheitlichung des Fahrweges, entweder immer ZOB – Flughafenstr. – DOZ – Pasteurstr. – ZOB oder immer ZOB – Chr.-Knorr-Str. – Pasteurstr. – ZOB
- Ggf. Änderung der Fahrzeitlagen durch Änderung der Rendez-Vous-Zeiten zur Minute 00 und 30

**L 226 Kreuzberg (Fachhochschule) – Hbf – Stadtmitte – Flughafen/DOZ**

- Zusätzliche Fahrten auf dem Abschnitt Kreuzberg – Stadtmitte (Mo-Fr 5, Sa 3)
- Szenario: Abschnitt Stadtmitte – Flughafen/DOZ der L 226 nunmehr von R7 bedient und bis zum Flughafen/DOZ verlängert
- Ggf. Änderung der Fahrzeitlagen durch Änderung der Rendez-Vous-Zeiten zur Minute 00 und 30

**L 229 Gleiwitzstraße (Langental) – Ixheim – Stadtmitte – Europaring (Ernstweiler) – Wolfsloch (Bubenhausen)**

- Keine Änderung zum Status Quo



## Nahverkehrsplan Stadt Zweibrücken

---

- Ggf. Änderung der Fahrtzeitlagen durch Änderung der Rendez-Vous-Zeiten zur Minute 00 und 30

### **Ruftaxenverkehre**

#### **L 2210 Stadtmitte – Ixheim – Rimschweiler**

- Keine Änderung zum Status Quo
- Ggf. Änderung der Fahrtzeitlagen durch Änderung der Rendez-Vous-Zeiten zur Minute 00 und 30

#### **L 2220 Stadtmitte – Langental – Mittelbach – Hengstbach**

- Keine Änderung zum Status Quo
- Ggf. Änderung der Fahrtzeitlagen durch Änderung der Rendez-Vous-Zeiten zur Minute 00 und 30

#### **L 2230 Stadtmitte – Beckerswäldchen – Wattweiler (Mölschbacher Str.)**

- Keine Änderung zum Status Quo
- Ggf. Änderung der Fahrtzeitlagen durch Änderung der Rendez-Vous-Zeiten zur Minute 00 und 30

#### **L 2260 Stadtmitte – Hbf – Kreuzberg – Mörsbach**

- Keine Änderung zum Status Quo
- Ggf. Änderung der Fahrtzeitlagen durch Änderung der Rendez-Vous-Zeiten zur Minute 00 und 30

#### **L 2261 Stadtmitte – Flughafen/DOZ**

- Keine Änderung zum Status Quo
- Ggf. Änderung der Fahrtzeitlagen durch Änderung der Rendez-Vous-Zeiten zur Minute 00 und 30

#### **L 2280 Stadtmitte – Niederauerbach – Oberauerbach**

- Keine Änderung zum Status Quo
- Ggf. Änderung der Fahrtzeitlagen durch Änderung der Rendez-Vous-Zeiten zur Minute 00 und 30

Die Regionalbuslinien **L R7 (Tab.Nr. 230)**, **L 231**, **L 232**, **L 233**, **L 234**, **L 235**, **L 237 (578)**, **L 238 (553)**, **L 239 (571)**, **L 240** und **L 562** fahren die Stadt Zweibrücken an bzw. bedienen Teile des Stadtgebietes mit und sind daher als Produktsteckbriefe (vgl. Anlage A) aufgenommen. Diese Linien sind v.a. durch den Nahverkehrsplan des Landkreises Südwestpfalz definiert. Nachrichtlich sind die Änderungen hier zusammengefasst dargestellt.

#### **L R7 (Tab.Nr. 230) Homburg (Saar) – Einöd (Saar) – Zweibrücken**

- Keine Änderung zum Status Quo

- Szenario: Abschnitt Stadtmitte – Flughafen/DOZ der L 226 nunmehr von R7 bedient und bis zum Flughafen/DOZ verlängert, Verbesserung der Fahrtenhäufigkeit
- Ist mit ZSPNV-Süd und der VGS als Aufgabenträger der RegioLinien abzustimmen.

**L 231 Zweibrücken – Winterbach – Schmitshausen – Wiesbach – Knopp – Wallhalben**

- Ein Fahrtenpaar zusätzlich auf dem Abschnitt Zweibrücken – Wallhalben

**L 234 Zweibrücken – Oberaubach – Battweiler – Reifenberg – Maßweiler (Schmitshausen)**

- Fahrtergänzung an Samstagen von Maßweiler nach Zweibrücken mit einer weiteren Fahrt wird angestrebt, diese kann auch mit Ruftaxenverkehr betrieben werden.
- Anmerkung: Auf Grund einer minimal zu langen Fahrtzeit ist die Einführung eines Taktverkehrs auf dieser Linie nicht möglich. Es ist eine „nach Möglichkeit gleiche Abfahrtszeit“ anzustreben.

**L 235 Zweibrücken – Hornbach – Mauschbach – Dietrichingen – Brenschelbach**

- Fahrtergänzung Mo – Fr von Hornbach nach Zweibrücken wird angestrebt, das Baugebiet Mühlacker in Hornbach soll dabei besser bedient werden.

**L 240 Pirmasens – Petersberg – Dellfeld – Contwig – Zweibrücken**

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

## **8 Qualitätsmanagement und Information**

Der neue Nahverkehrsplan für die Stadt Zweibrücken sieht vor allem eine Festsetzung von Qualitätsmerkmalen als Mindestbedienungsstandards, darunter die verbesserte Verknüpfung zwischen straßen- und schienengebundenem Nahverkehr, 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 Zweibrücken als Aufgabenträger des lokalen ÖPNV bedeutet dies:

- die – zumindest stichprobenartige – Kontrolle über das Einhalten der Bedienungszeiträume und definierten Standards (z.B. Fahrzeugstandards, Anschlusssicherung), 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)	<div style="text-align: center;"> <p>zunehmende Detaillierung und Rechtsverbindlichkeit</p> </div>
Qualitätsmanagement	Rahmenvorgabe, NVP des Zweckverbandes	ZRN (in Nachfolge des ZWVV)	
Qualitätsstandards	NVP	<b>Aufgabenträger</b>	
Produktsteckbriefe	NVP	<b>Aufgabenträger, ZRN</b>	

Die einzelnen Qualitätsmerkmale sind in der Anlage zum NVP, Teil B, ausführlich erläutert.

## **9 Umsetzung der Nahverkehrskonzeption**

Zur Umsetzung des hier vorliegenden Entwurfes des Nahverkehrsplanes für die Stadt Zweibrücken 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 (insbesondere Verschiebung des Rendez-Vous-Zeitpunktes), Fahrweg- und Fahrplan-änderungen;
- Mitwirkung bei der Ausgestaltung der Konzeption kreisübergreifender 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 Zweibrücken 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 Zweibrücken 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 Folgenden werden die finanziellen Auswirkungen einer Umsetzung dieses Nahverkehrsplanes dargestellt. Die sonstigen Aufwendungen der Stadt Zweibrücken im Bereich des ÖPNV bleiben von diesem Nahverkehrsplan unberührt.

### 10.2 Ruftaxenangebot

Die Ruftaxenlinien L 2210, 2220, 2230, 2260, 2261 und 2280 ergänzen an Wochenenden das Linienangebot im Stadtverkehr. Unter der Annahme eines Abrufgrades von rund 40% (durchschnittlicher Nutzungsgrad innerhalb des VRN) wird eine Fahrleistung im Jahr von rund 25.100 km/Jahr angenommen.

Die VGZ hat sich im Rahmen der Privatisierung verpflichtet, das bestehende Leistungsangebot aufrecht zu erhalten, wozu auch der Anruf-Sammeltaxi-Verkehr gehört. Kosten entstehen der Stadt dadurch nicht. Die Durchführung des AST-Verkehrs ist auf ein privates Taxi-Unternehmen übertragen worden.

Linie	Jahresfahrleistung
	[km]
2210	2.700
2220	3.800
2230	4.300
2260	6.500
2261	3.400
2280	4.400
Summe	25.100

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



Anders verhält es sich im AST-Verkehr für die Vororte Mörsbach und Oberauerbach. Da die Linienkonzessionen dort bei der RSW liegen, führt die VGZ mit Zustimmung der RSW den AST-Verkehr in diesen beiden Vororten durch. Die dadurch entstehenden Kosten in Höhe von rund 3.500,00 € jährlich werden der Stadt Zweibrücken durch die VGZ in Rechnung gestellt, da diese Leistungen nicht durch den Privatisierungsvertrag abgedeckt sind.

### **10.3 Leistungsangebot Linienverkehr**

Zwischen der Stadt Zweibrücken und der Verkehrsgesellschaft Zweibrücken mbH besteht ein Privatisierungsvertrag. Zur Aufrechterhaltung des Leistungsangebots im Linienverkehr leistet die Stadt Zweibrücken gegenüber den Verkehrsunternehmen keine Garantieleistungen und Betriebskostenzuschüsse.

Im Status-Quo ergibt sich alleine für den Stadtverkehr Zweibrücken ohne die regionalen Linien, die ebenfalls die Stadt bedienen, eine Jahresfahrleistung von 510.000 km, in der Prognose eine Jahresfahrleistung von 533.000 km.

Dazu kommen weitere Einsatzfahrten für den Schülerverkehr mit rund 50.000 Fahrplan-km pro Jahr.

Die Angebotskonzeption sieht in der Fortschreibung des Status-Quo eine Maßnahme auf der Linie 226 vor.

Linie	Prognose Jahres- fahrleistung [km]	Analyse Jahres- fahrleistung [km]	Veränderung
221	91.500	91.500	0,00%
222	102.600	102.600	0,00%
223	90.300	90.300	0,00%
224	66.400	66.400	0,00%
225	83.200	83.200	0,00%
226	88.100	65.200	35,12%
229	11.300	11.300	0,00%
<b>Summe</b>	<b>533.400</b>	<b>510.500</b>	<b>4,29 %</b>

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



Die bei der Umsetzung dargestellte Angebotserweiterung der Linie 226 würde im Buslinienverkehr eine zusätzlich Jahresfahrleistung von rund 23.000 km mit sich ziehen. Eine wirtschaftliche Abschätzung des hiermit verbundenen Zuschussbedarfs ist nicht exakt möglich. Zum einen sind wichtige Kostenfaktoren wie beispielsweise die konkrete Umlaufplanung des jeweiligen Unternehmens nicht bekannt, zum anderen sind die zusätzlich erzielbaren Einnahmen nur schwer vorauszusagen. Die reinen Kilometerkostensätze liegen betriebsabhängig etwa zwischen 1,20 € und 2,50 €. Auf Grund dieser Bandbreite sind die finanziellen Auswirkungen der Einzelmaßnahmen vor der Umsetzung detaillierter zu betrachten. Werden Kosten pro Kilometer zwischen 1,20 € und 2,50 € angenommen, würden jährliche Bruttokosten von 27.600 € bis 57.500 € anfallen. Die Kosten für Zusatzleistungen in der Hauptverkehrszeit sind erfahrungsgemäß erheblich höher als solche in der Neben- oder Schwachverkehrszeit. Beim Auftreten von Sprungkosten (ein zusätzliches Fahrzeug mit Fahrer wird benötigt) kann die genannte Bandbreite auch überschritten werden, ausgelöst z.B. durch die veränderten Rendez-Vous-Zeiten.

Ob und in welchem Umfang diese Kosten von der Stadt zu tragen sind bzw. getragen werden können, hängt zum einen davon ab, ob diese Leistungen durch zusätzliche Einnahmen ganz oder teilweise kostendeckend betrieben werden können.

Im Folgenden wird die Jahresfahrleistung der Maßnahmen dargestellt, die die Stadt sich als Maßnahmen über die Fortschreibung des Status-Quo hinaus vorstellen kann. Die einzelnen Maßnahmen sind in Kapitel 7 des NVP dargestellt. Die Zunahme beträgt rund 25.000 km/Jahr.

Dies betrifft zum einen die Verlängerung der R 7 Homburg Hbf – Zweibrücken ZOB zum DOZ/ Flughafen. Hier würden die Fahrten der Linie 226 auf dem Abschnitt ZOB – DOZ/ Flughafen ersetzt, so dass sich diese Linie alleine auf den Abschnitt ZOB – Kreuzberg fortan beziehen würde. 65.000 km/ Jahr mehr auf der Linie R 7 stehen rund 32.000 km/ Jahr weniger auf der Linie 226 gegenüber.

Des Weiteren könnte der Fahrweg der Linie 225 in diesem Zusammenhang angepasst werden. Würde dieser Mo – Sa immer über Christoph-Knorr-Straße geführt werden, jedoch ohne das DOZ anzubinden, dann würde sich eine Minderung von rund 8.000 km/ Jahr ergeben.

Linie	Fahrweg	zukünftige Jahres- leistung	bisherige Jahres- laufleistung	Veränderung bzw. Neuleistung
		[km]	[km]	[km]
225	über Chr.-Knorr-Str. ohne DOZ	75.500	83.200	-7.700
226	ZOB - Hbf - Kreuzberg	33.000	65.200	-32.200
R 7 (230)	Verlängerung des Fahrweges: ZOB - DOZ / Flughafen	340.600	275.600	65.000
<b>Summe</b>		<b>436.800</b>	<b>424.000</b>	<b>25.100</b>

**Tabelle 5: Prognose Jahresfahrleistung der Neumaßnahmen im Linienverkehr  
Stadt Zweibrücken; eigene Berechnung**

Alternativ dazu könnte die Linie 225 Mo – Sa immer auf dem Fahrweg zum DOZ ohne Christoph-Knorr-Straße geführt werden. Dies ergibt eine Mehrung von rund 12.000 km/ Jahr, so dass die Gesamtzunahme rund 37.000 km/ Jahr betragen würde.

Auch bei diesen Neumaßnahmen können durch die Stadt keine Zuschüsse übernommen werden. Eine Umsetzung der Maßnahmen ist daher nur möglich, wenn die entsprechenden Leistungen vom Verkehrsunternehmen kostendeckend erbracht werden können oder wenn vor dem Hintergrund des Wettbewerbs die Leistungen am Markt günstiger erstellt und damit ausgeweitet werden können. Über eine solche Vergabe und eine eventuelle Kostenzusage müsste dann im Einzelfall entschieden werden.

## **10.4 Infrastrukturmaßnahmen**

In der Stadt Zweibrücken sind derzeit keine neuen Infrastrukturmaßnahmen den ÖPNV betreffend geplant.



## Anlage zum Nahverkehrsplan

Anhang zu Teil A:

Karten

Produktsteckbriefe

Linienbündelung

Teil B:

Erläuterungen zum Nahverkehrsplan

Anhang zu Teil B:

Analysetabellen,

Anhörungsverfahren





## Nahverkehrsplan Stadt Zweibrücken, Anlage zu Teil A

April 2009

### Inhalt:

Anlage zum Nahverkehrsplan .....	31
11.1 Karten für die Stadt Zweibrücken.....	35
11.2 Produktsteckbriefe Stadt Zweibrücken.....	37
11.3 Linienbündelung Stadt Zweibrücken.....	69

*Tabellenverzeichnis*

Tabelle 6: Übersicht der Karten .....	35
Tabelle 7: ÖPNV-Produkte, Funktion und Bedienung als Standard.....	38
Tabelle 8: Produktsteckbriefe, Tabellarischer Anhang zum Nahverkehrsplan Stadt Zweibrücken, S. 39 – 68 .....	39
Tabelle 9: Linienbündel „Stadt Zweibrücken“ .....	70
Tabelle 10: Linienbündel „Zweibrücken Umland“ .....	70

### **11.1 Karten für die Stadt Zweibrücken**

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

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

**Tabelle 6: Übersicht der Karten**



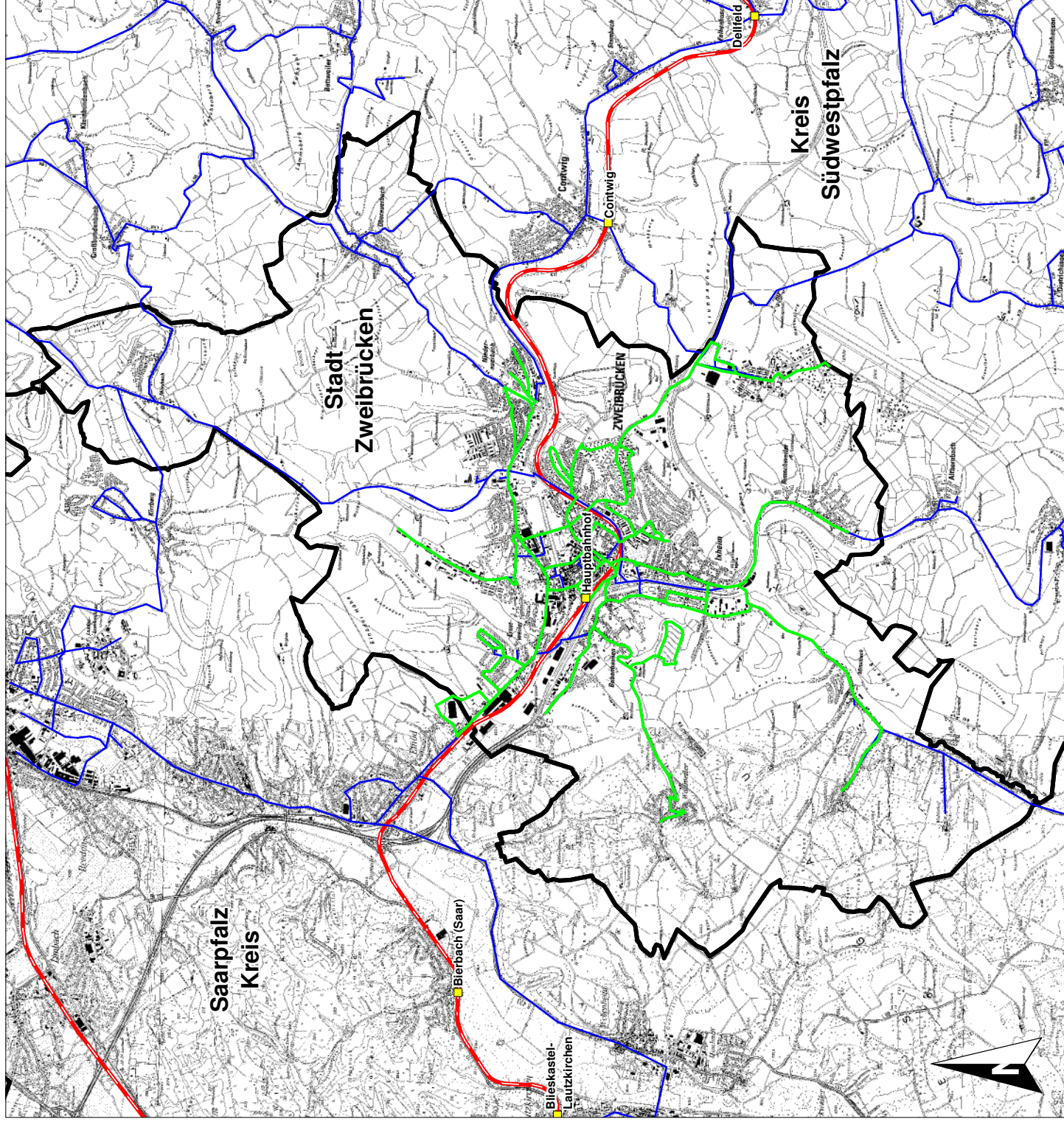


## Linienetz Status Quo

- SPNV-Netz
- Stadtbusnetz
- Regionalbusnetz

Quelle:  
Stadt Zweibrücken  
VRN Verkehrsverbund GmbH  
Fahrplanstand 2005/2006

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

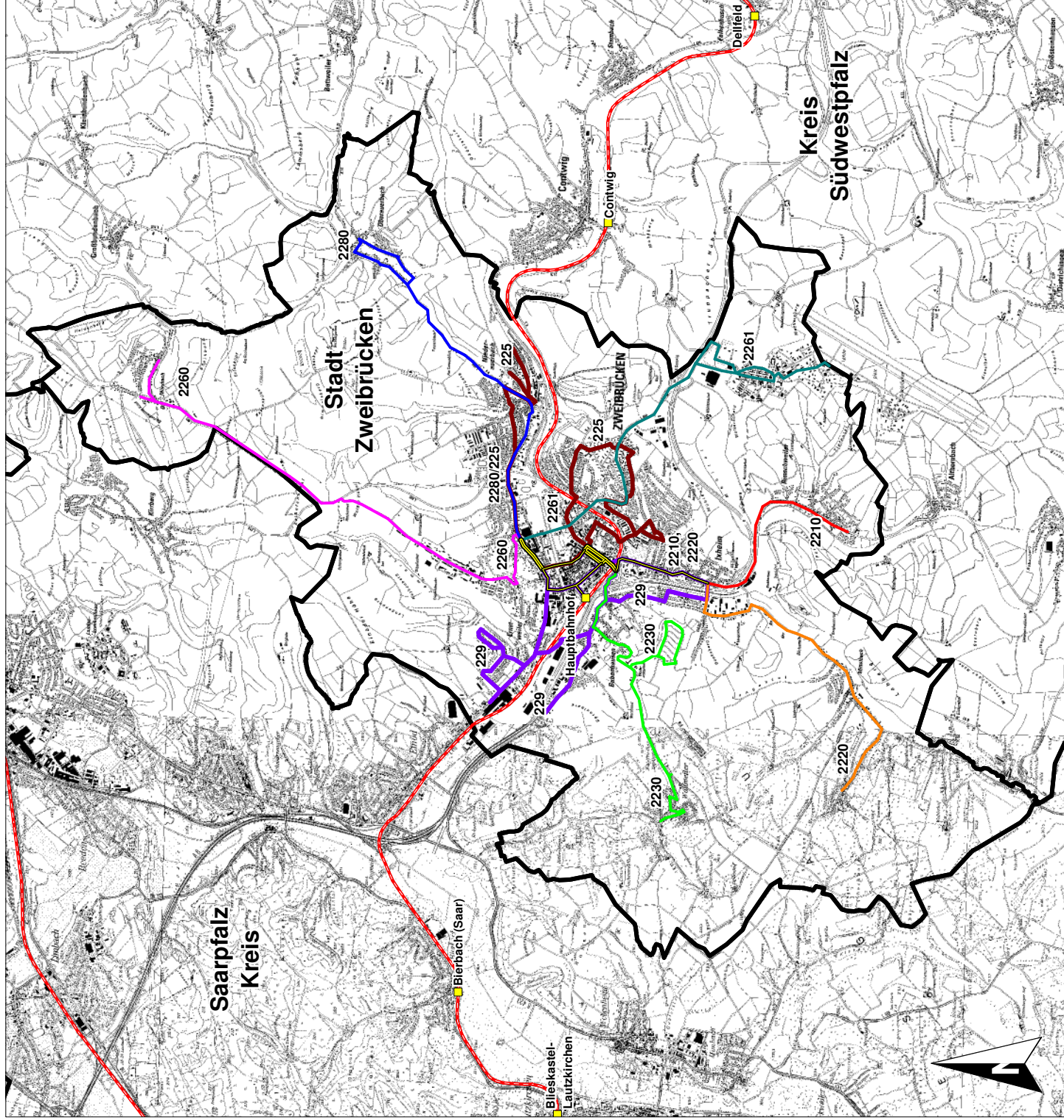




**Ruftaxi-Linien**

- Buslinie 225
- Buslinie 229
- 2210
- 2220
- 2230
- 2260
- 2261
- 2280
- Bedienung durch zwei Linien
- Bedienung durch drei oder mehr Linien
- SPNV-Netz

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



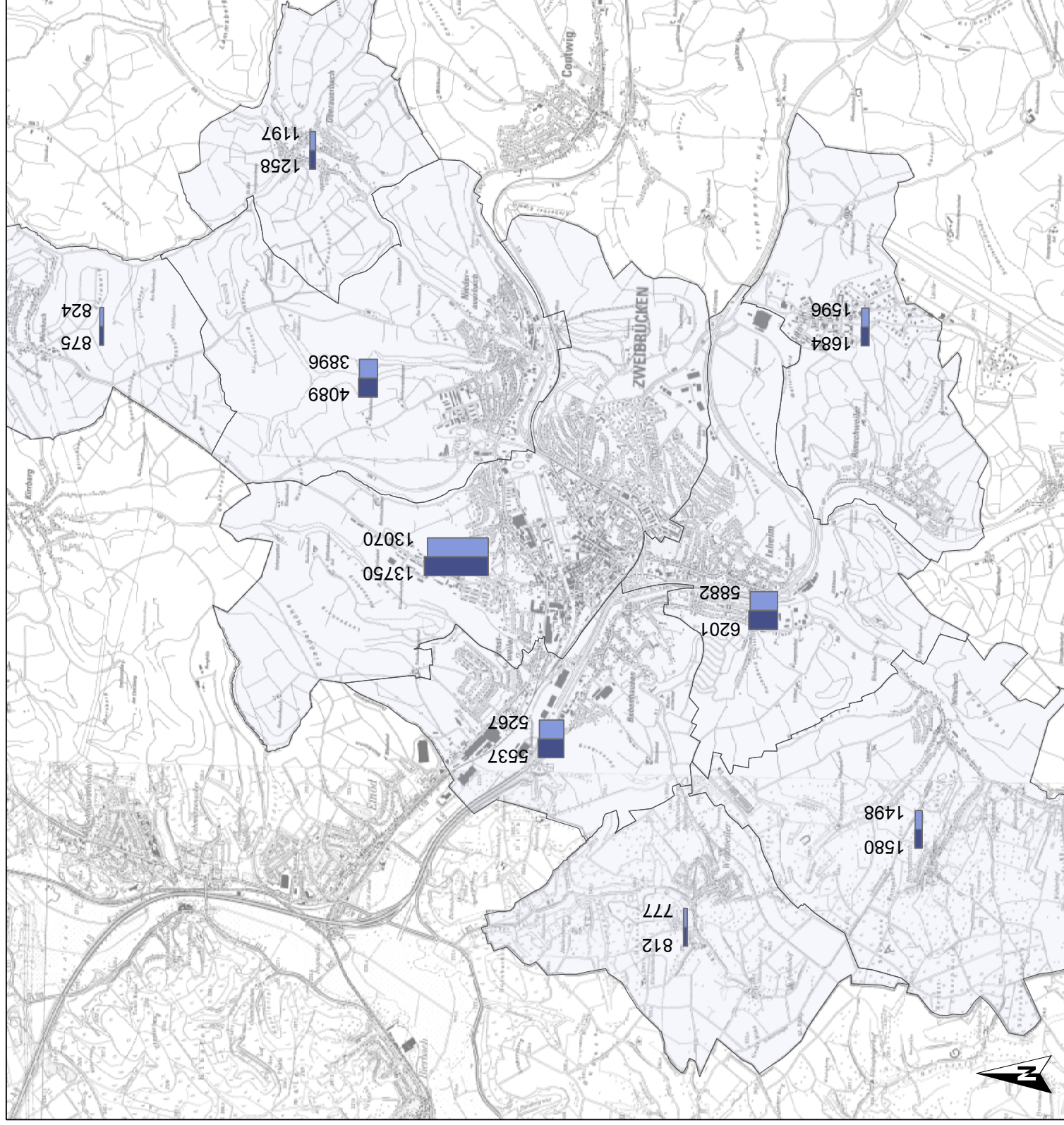


## Einwohnerentwicklung 2004-2010



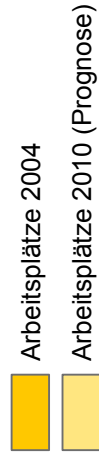
Quelle:  
Stadt Zweibrücken,  
Berechnungen Planersocietät 2005

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



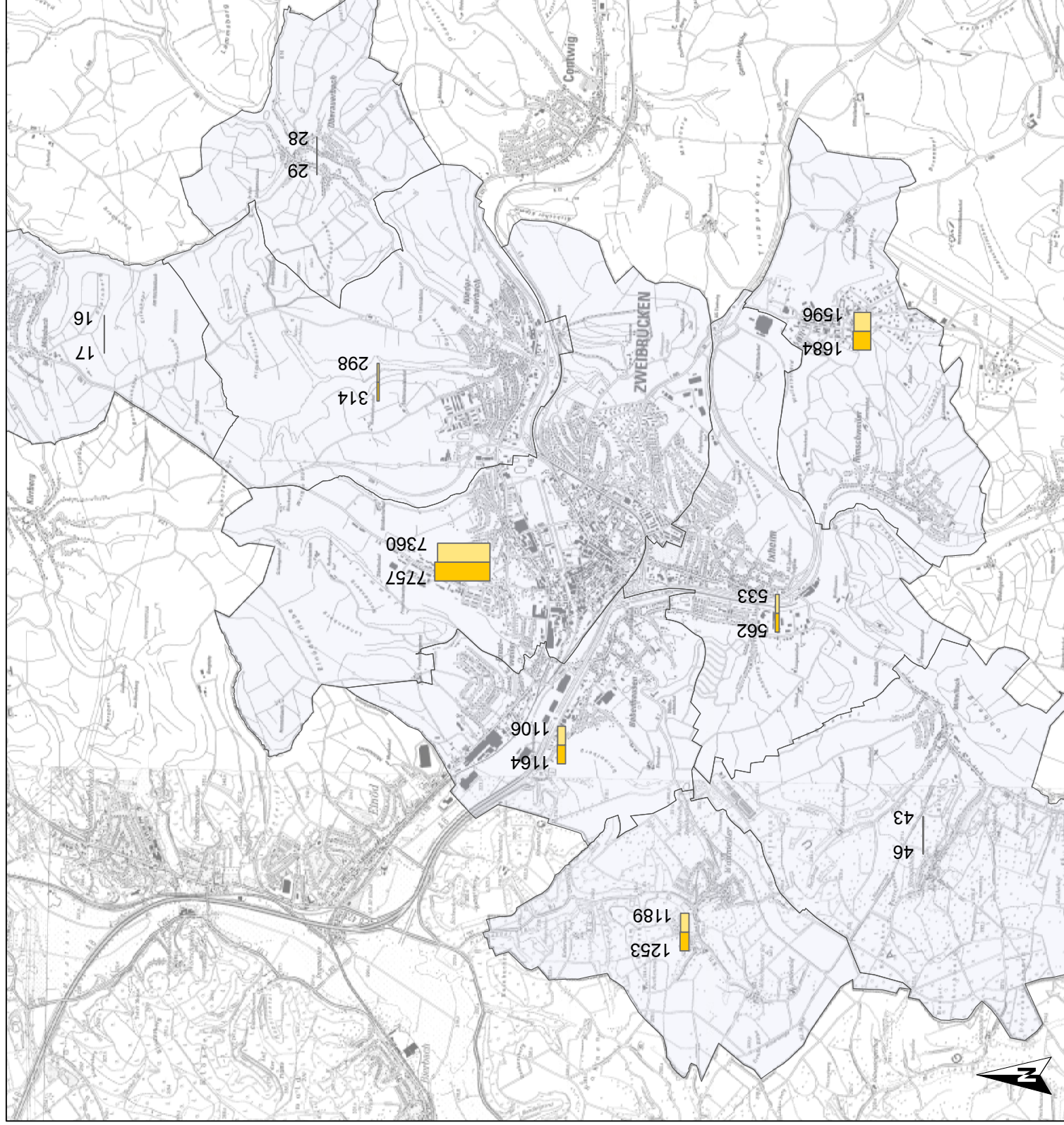


## Arbeitsplatzentwicklung 2004-2010



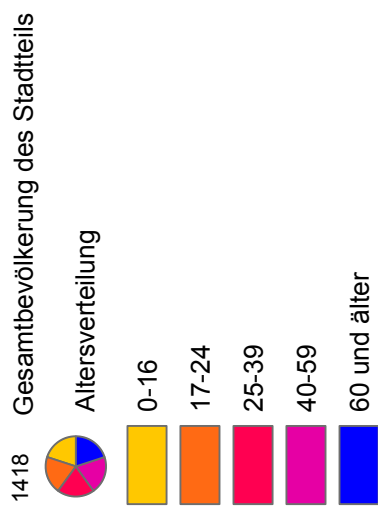
Quelle:  
Stadt Zweibrücken,  
Berechnungen Planersocietät 2005

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



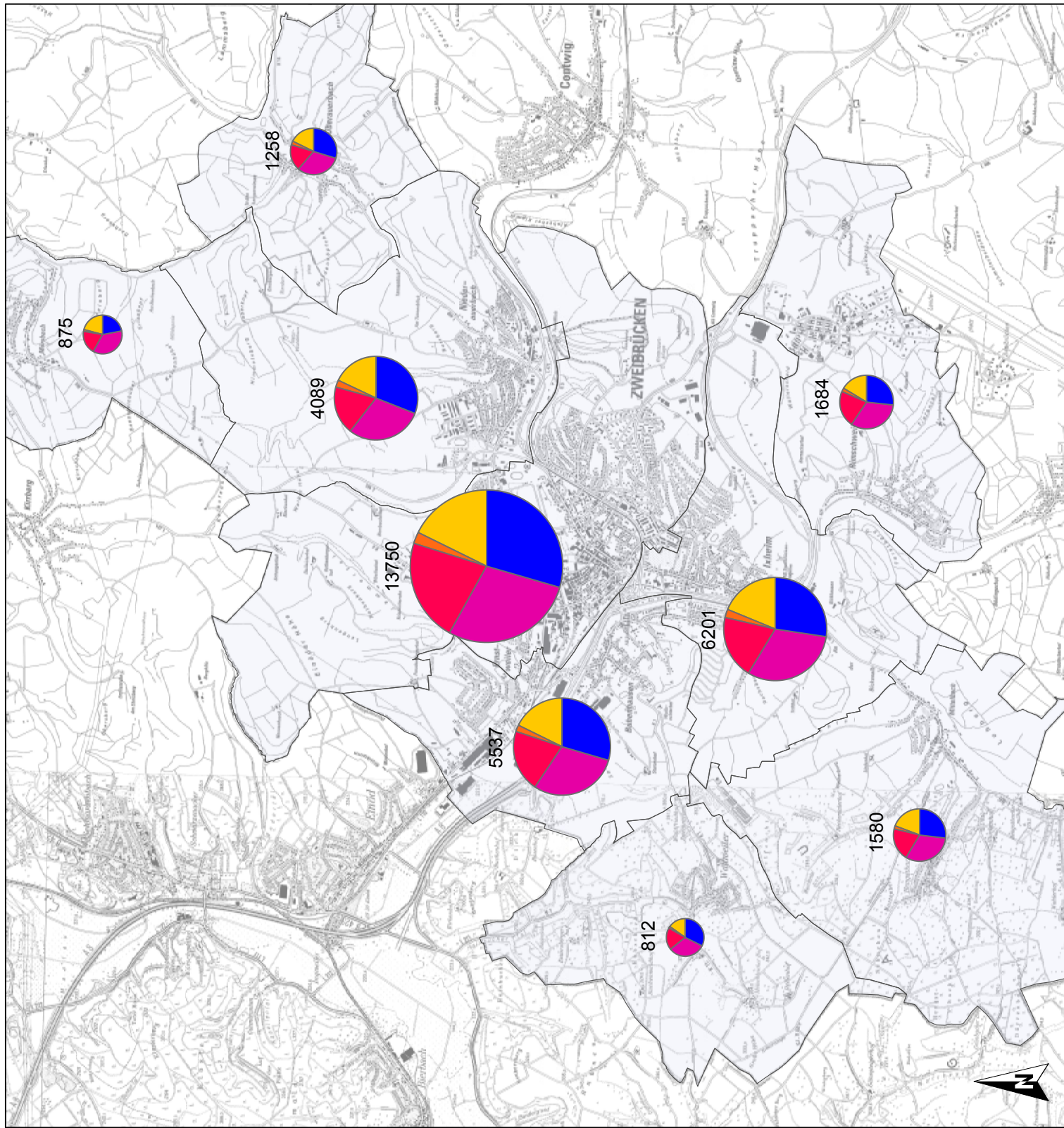


## Altersstruktur 2004



Quelle:  
Stadt Zweibrücken,  
Berechnungen Planersocietät 2005

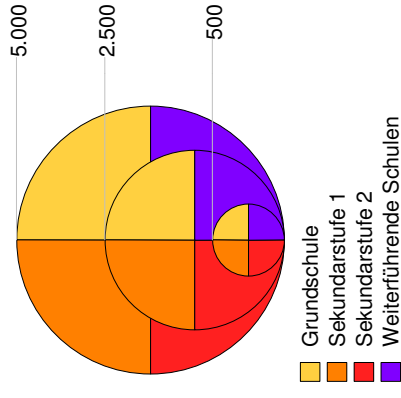
Grundlagen:  
TK 25 / Copyright Landesamt für  
Vermessung und Geobasisinformation  
Rheinland-Pfalz, Koblenz, 2005





## Anzahl der Schüler am Schulstandort 2004

### Anzahl der Schüler nach Schularten 2004



2420 Gesamtzahl der Schüler

Quelle:

Stadt Zweibrücken  
Berechnungen Planersocietät 2005

Grundlagen:

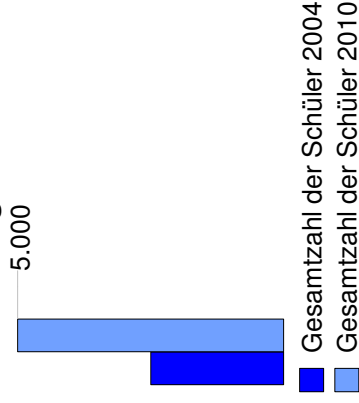
TK25 / Copyright Landesamt für  
Vermessung und Geobasisinformation  
Rheinland-Pfalz, Koblenz, 2005





## Entwicklung der Schülerzahlen 2004-2010

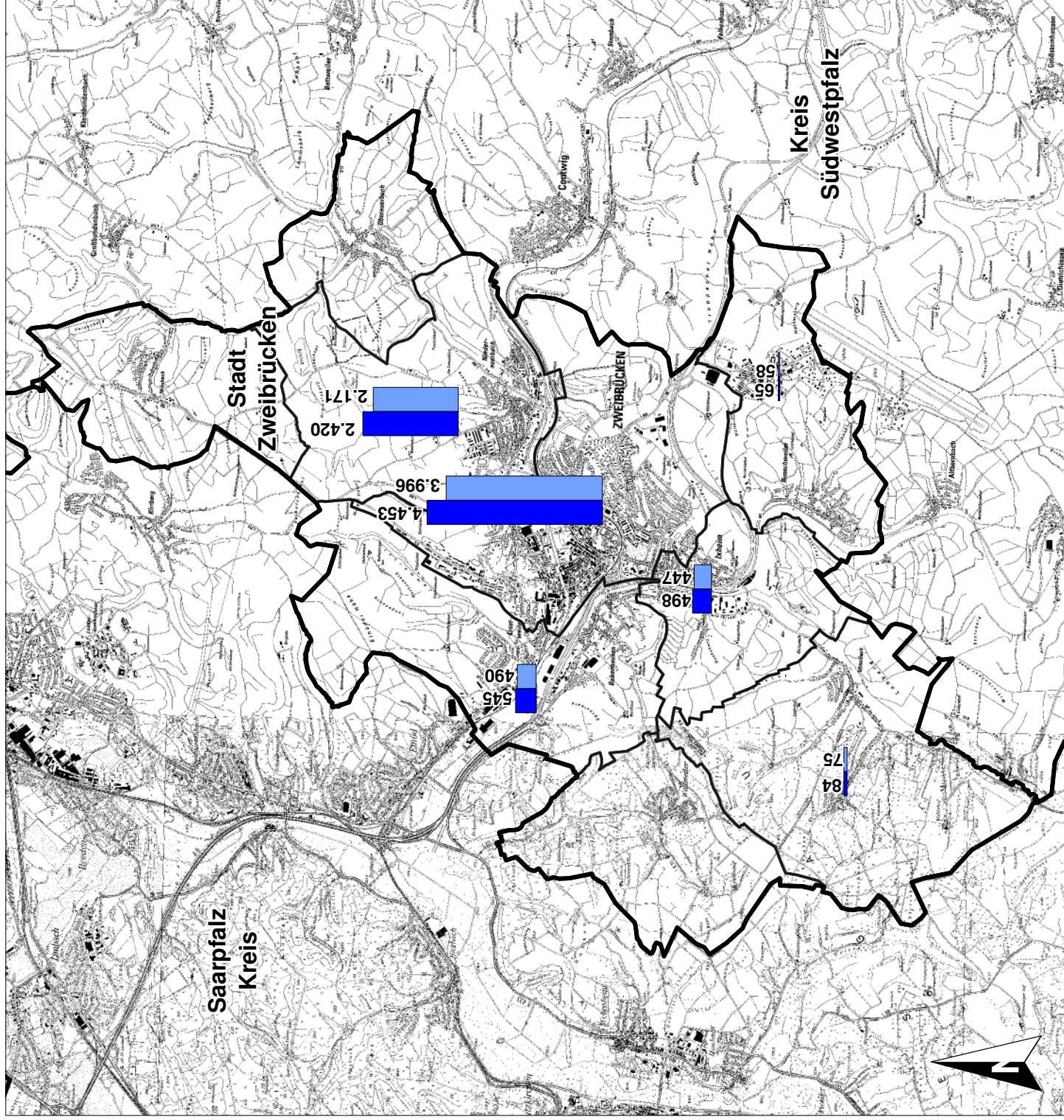
### Entwicklung der Schülerzahlen



2420 Gesamtzahl der Schüler

Quelle:  
Stadt Zweibrücken  
Berechnungen Planersocietät 2005



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





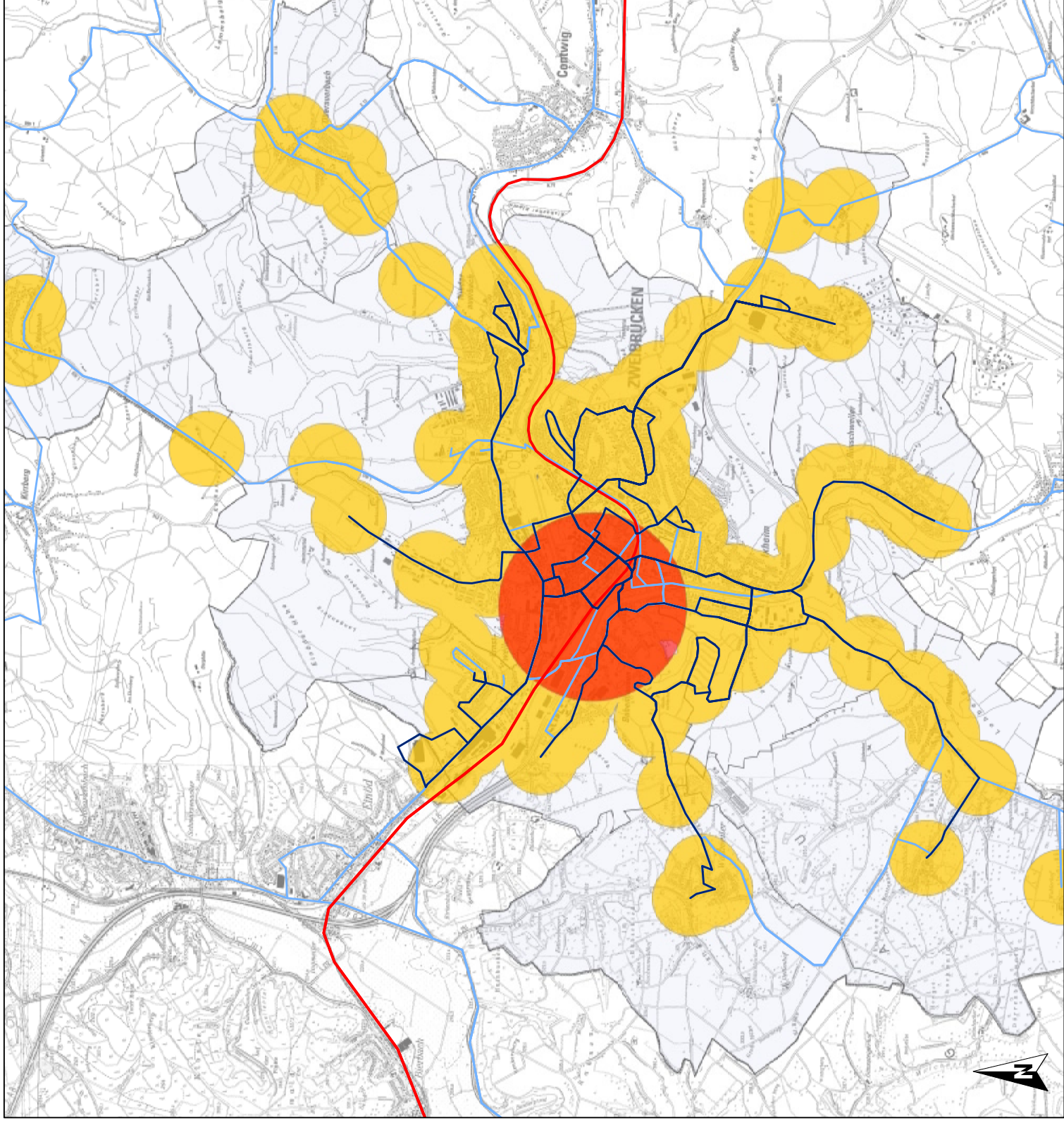
## Analyse Erschließung 2005

-  SPNV
-  Regionalbuslinien
-  Stadtbuslinien

-  SPNV-Halte Einzugsbereiche (1000m)
-  ÖPNV-Halte Einzugsbereiche (300m)

Quelle:  
Stadt Zweibrücken,  
Berechnungen Planersocietät 2005

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





# Fahrtenhäufigkeit im ÖPNV 2005 / Werktags

— ÖPNV

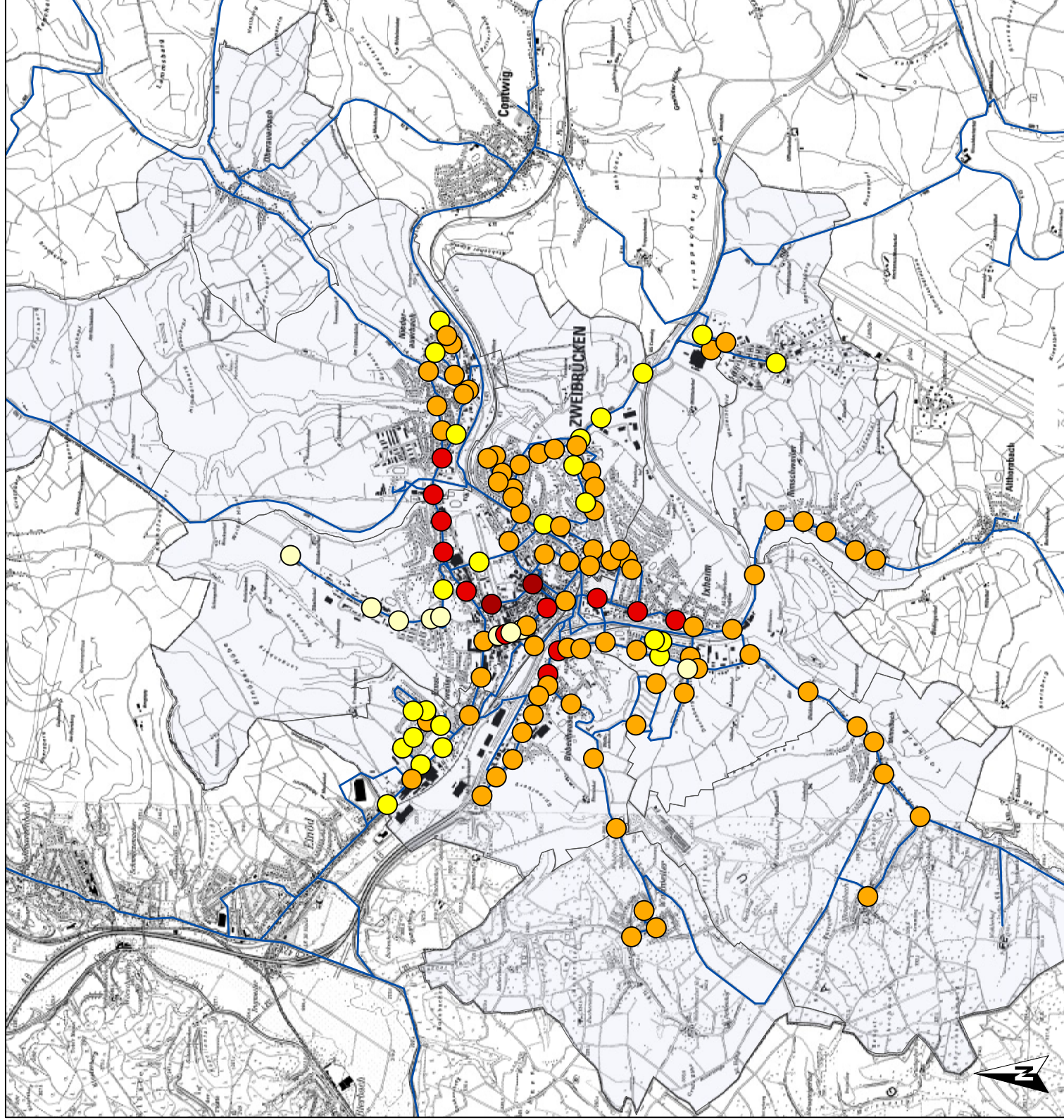
Abfahrten in jede Richtung

- 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

Bearbeitungsstand:  
 Mai 2006





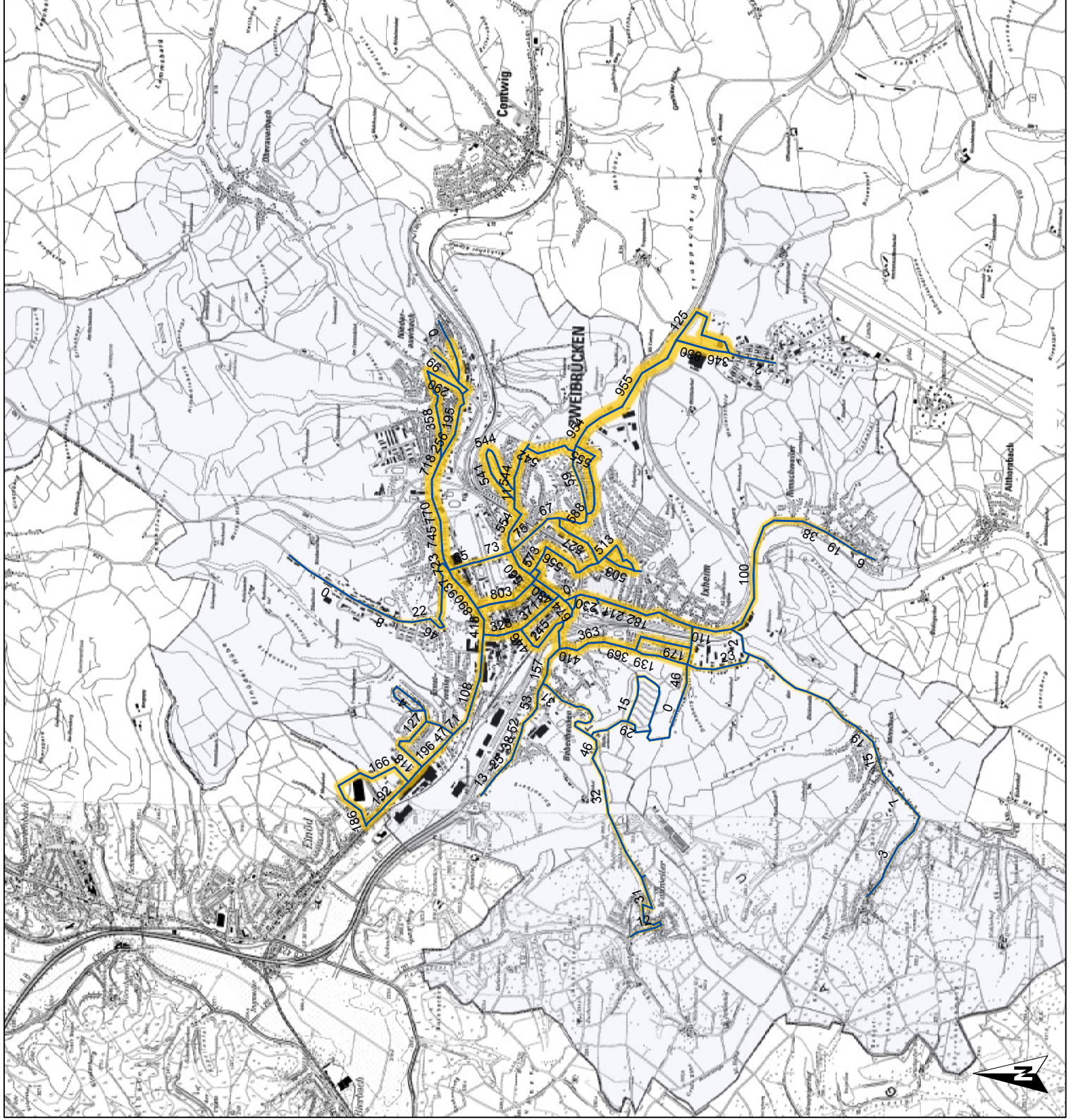
# Nachfrage im ÖPNV 2005 / Wochentags

— ÖPNV

401 Nachfrage Fahrten pro Tag  
im ÖPNV

Quelle:  
Erhebungen PTV  
Berechnungen Planersocietät 2005

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





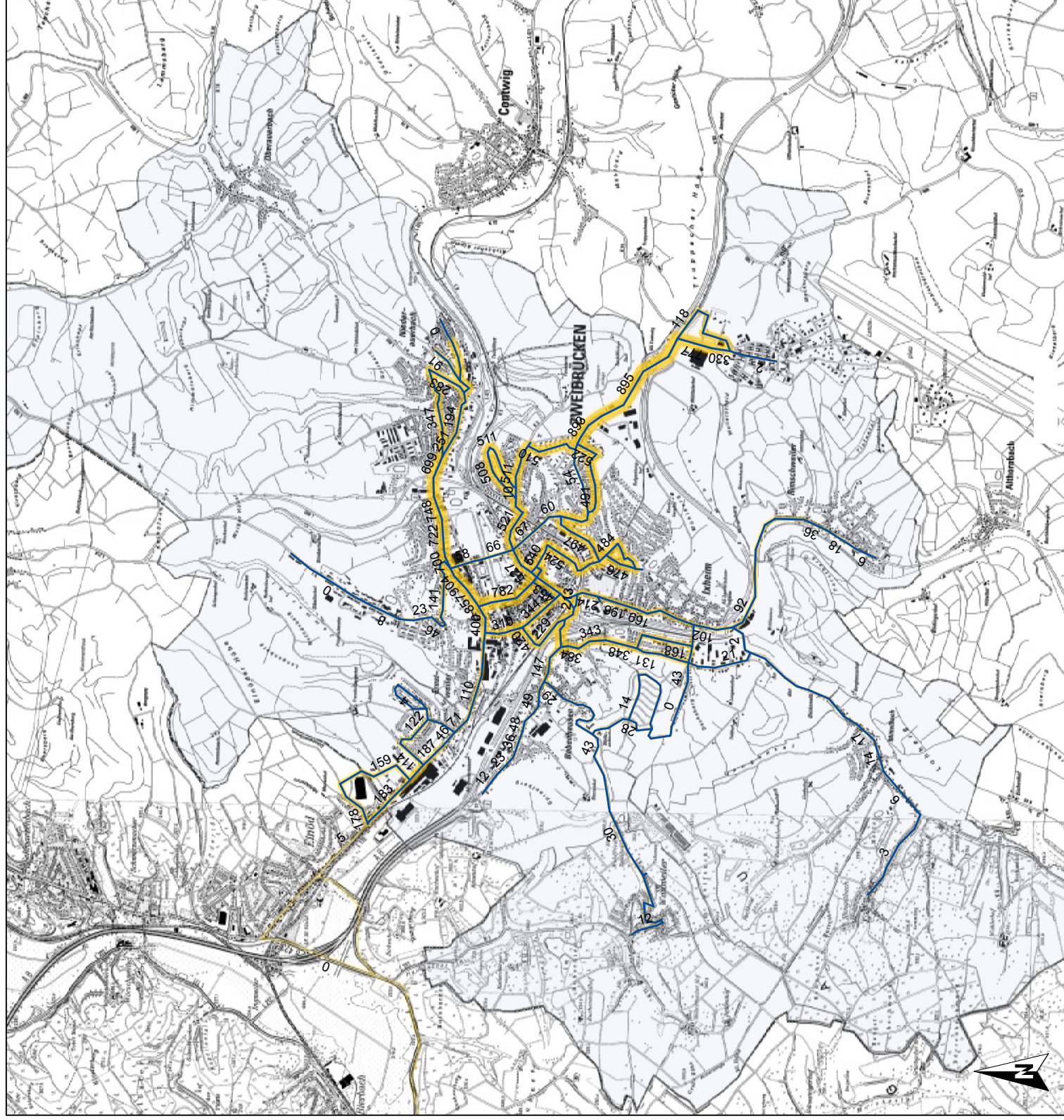
# Nachfrage im ÖPNV 2010 (Prognose) / Wochentags

— 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





# Linienetz und Anzahl der Umsteiger an ausgewählten Knotenpunkten

Umsteiger an  
ausgewählten Knotenpunkten

1.000

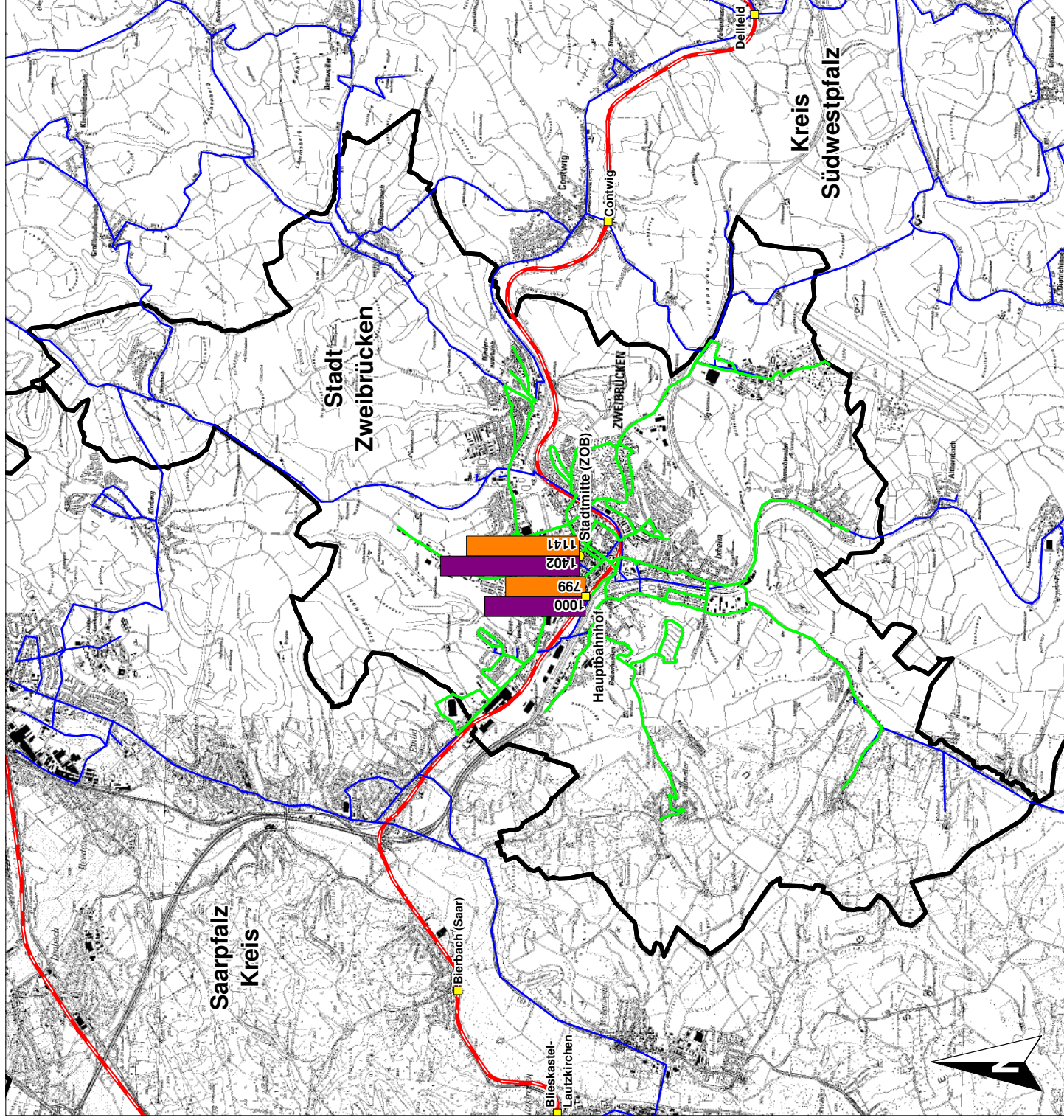


Umsteiger 2005  
Umsteiger 2010 (Prognose)

SPNV-Netz  
Stadtbusnetz  
Regionalbusnetz

Quelle:  
Berechnungen Planersocietät 2005

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





# Nahverkehrsplan Stadt Zweibrücken ab 2008



## Maßnahmenplan

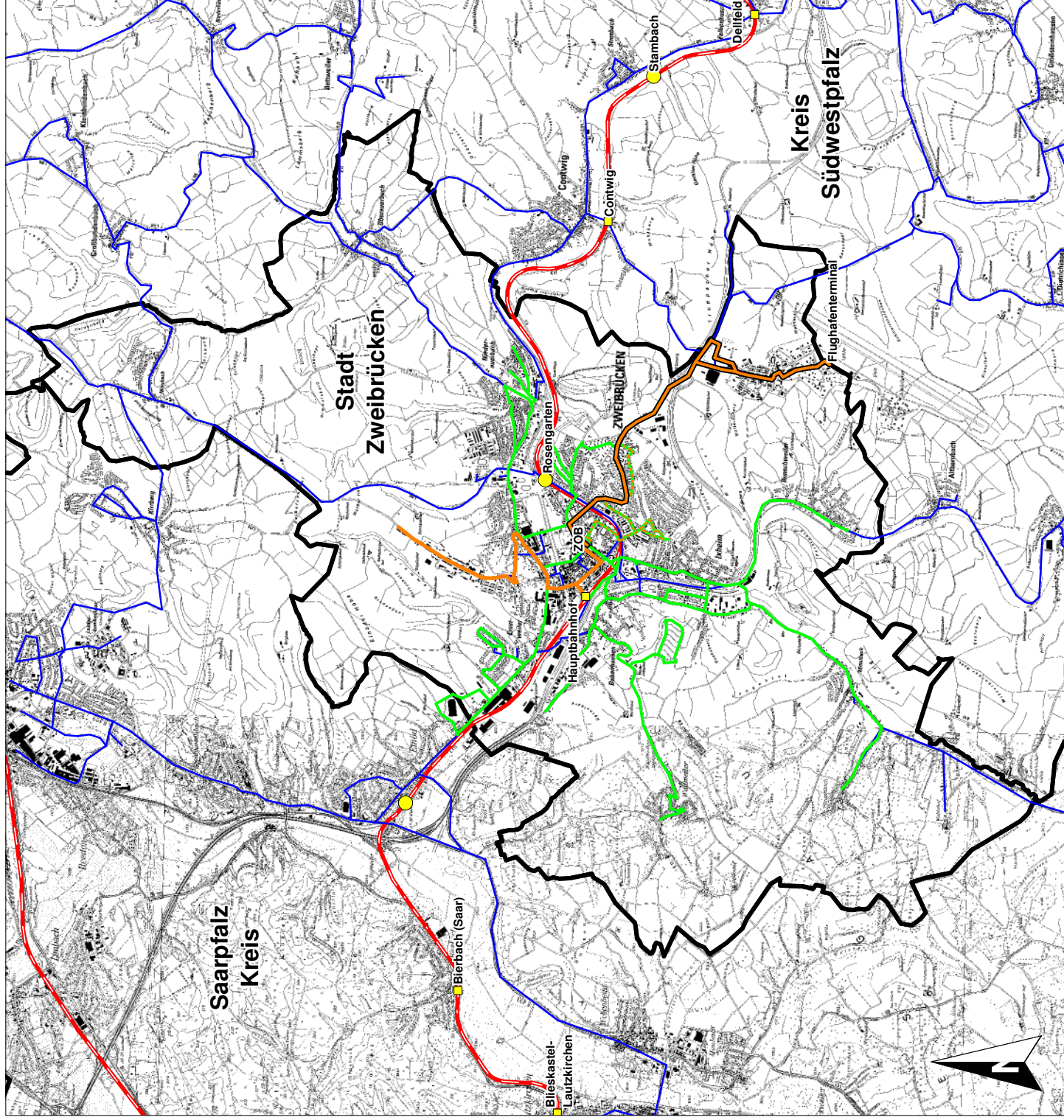
- Verdichtung der Linie 226
- - - Änderung des Linienverlaufs (225)
- Verdichtung und Nummernänderung
- SPNV-Netz mit neuem SPNV-Haltepunkt
- Stadtbusnetz
- Regionalbusnetz

Quelle:  
Stadt Zweibrücken  
VRN Verkehrsverbund GmbH  
NVP Teil A, Kapitel 7

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



1:40.000



## 11.2 Produktsteckbriefe Stadt Zweibrücken

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 durchschnittliche 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 Zweibrücken 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 Zweibrücken 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 7: ÖPNV-Produkte, Funktion und Bedienung als Standard





## Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Zweibrücken

**Tabelle 8: Produktsteckbriefe, Tabellarischer Anhang zum  
Nahverkehrsplan Stadt Zweibrücken, S. 39 – 68**

### Linienverkehre

Linien-Nr	221		Linien-Nr. bis Dez. 2006:		301	
konzessionierte Laufzeit bis:	31.12.2010					
Linienverlauf	Rimschweiler - Ixheim - Stadtmitte - Hbf - Gleiwitzstr. (Langental) (- Hengstbach)					
Wichtige Haltestellen	Rimschweiler Ende + Bahnhof, Birkhausen, Ixheim Mitte, ZOB, Goetheplatz, Bismarckstr., Hbf, Klingeltal, Gleiwitzstr. Rückrichtung dazu: Tilsit Str. bei Einzelfahrten: Mittelbach Mitte, Hengstbach					
Kategorisierung	Stadtverkehr					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Erschließung der Stadtteile Rimschweiler, Ixheim, Langental, Hengstbach					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Linienabschnitt A: Rimschweiler - Stadtmitte						
Bedienungszeitraum	05:45 - 18:45	06:00 - 19:30	05:45 - 13:45	06:30 - 13:30		
Takt	30 Min.-Takt (morgens) 60 Min.-Takt (ab 08:45)	30 Min.-Takt (morgens) 60 Min.-Takt (ab 08:30)	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt		
Fahrten	16 Fahrten	16 Fahrten	9 Fahrten	8 Fahrten	keine	keine
Linienabschnitt B: Stadtmitte - Gleiwitzstraße						
Bedienungszeitraum	05:45 - 19:30	07:00 - 19:30	07:00 - 13:00	06:00 - 13:30		
Takt	30 Min.-Takt (morgens) 60 Min.-Takt	Einzelfahrt 60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt		
Fahrten	16 Fahrten (davon 3 bis Hengstbach)	13 Fahrten	8 Fahrten	8 Fahrten	keine	keine
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Zweibrücken Arbeitsamt (aus / in Ri. ZOB)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 68 (KBS 674) in / aus Richtung Saarbrücken					
Verknüpfungszeiten	05:45 - 07:15	keine	05:45 - 07:15	keine	keine	keine
Verknüpfungspunkt	Zweibrücken Arbeitsamt (aus / in Ri. ZOB)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 68 (KBS 674) in / aus Richtung Pirmasens					
Verknüpfungszeiten	05:45 - 07:15	keine	keine	keine	keine	keine
Verknüpfungspunkt	Zweibrücken Hbf (aus / in Ri. ZOB)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 68 (KBS 674) in / aus Richtung Saarbrücken					
Verknüpfungszeiten	innerhalb Bedienungszeitraum (aufgrund veränderter Rendez-Vous-Zeiten)				keine	keine
Verknüpfungspunkt	Zweibrücken Hbf (aus / in Ri. ZOB)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 68 (KBS 674) in / aus Richtung Pirmasens					
Verknüpfungszeiten	innerhalb Bedienungszeitraum (aufgrund veränderter Rendez-Vous-Zeiten)				keine	keine
Verknüpfungspunkt	Zweibrücken Hbf ( in / aus Ri. Gleiwitzstr.)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 68 (KBS 674) aus / in Richtung Saarbrücken					
Verknüpfungszeiten	im Bedienungszeitraum nach Möglichkeit		keine	keine	keine	keine
Verknüpfungspunkt	Zweibrücken Hbf ( in / aus Ri. Gleiwitzstr.)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 68 (KBS 674) aus / in Richtung Pirmasens					
Verknüpfungszeiten	im Bedienungszeitraum nach Möglichkeit				keine	keine

→ Seite 2

### Fortsetzung L 221

<b>Verknüpfungspunkt</b>	Zweibrücken ZOB		
<b>Verknüpft mit Linien-Nr., VM</b>	Verknüpfung von bzw. zu den Stadtbuslinien 222 - 226		
	3-5 Min. Übergang aus / in Ri. Rimschweiler in / aus Ri. Hengstbach, Wattweiler, Pasteurstr., J.-F.-Kennedy-Str., Kreuzberg (tlw.) 3-5 Min. Übergang aus / in Ri. Gleiwitzstr. in / aus Ri. Europaring, Bubenhausen, Otterstein, Pasteurstr., Flugplatz		
<b>Verknüpfungszeiten</b>	zu den Bedienzeiten	keine	keine
<b>Fahrzeugstandard</b>	Niederflurfahrzeuge und Standardlinienbusse		
<b>Bus-km-Aufwand pro Jahr</b>	91.500		
<b>Besonderheiten</b>	Rendez-Vous-Zeiten am ZOB werden auf die Minuten 00 und 30 verschoben Linie 229 ergänzt samstags nachmittags und sonntags den Streckenabschnitt Stadtmitte - Gleiwitzstr. Ruftaxilinie 2210 ergänzt samstags nachmittags und sonntags den Streckenabschnitt Stadtmitte - Rimschweiler		
<b>Hauptsächliche Nachfrage</b>	Berufs-, Schul- und Besorgungsverkehr, dazu ein Teil Freizeitverkehr		



## Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Zweibrücken

Linien-Nr	222		Linien-Nr. bis Dez. 2006:		302	
konzessionierte Laufzeit bis:	31.12.2010					
Linienverlauf	Hengstbach - Mittelbach - Ixheim - Stadtmitte - Globus - Europaring (Ernstweiler)					
Wichtige Haltestellen	Hengstbach, Mittelbach Mitte, Langental, Gleiwitzstr., Ixheim Mitte, ZOB, Goetheplatz, Ernstweiler Kirche, Globus, John Deere, Heinkelstr., Europaring					
Kategorisierung	Stadtverkehr					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Erschließung der Stadtteile Ernstweiler und des Einkaufsgebietes Globus					
Mindestbedienstungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Linienabschnitt A: Hengstbach - Stadtmitte						
Bedienungszeitraum	06:15 - 19:15	07:00 - 19:00	06:15 - 13:15	07:00 - 13:00		
Takt	30 Min.-Takt (morgens) 60 Min.-Takt ( ab 08:15)	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt		
Fahrten	15 Fahrten (davon 2 über Tilsitstr.)	16 Fahrten	8 Fahrten	7 Fahrten	keine	keine
Linienabschnitt B: Stadtmitte - Europaring						
Bedienungszeitraum	06:00 - 19:30	06:00 - 19:00	06:00 - 13:30	06:00 - 14:00		
Takt	30 Min.-Takt (morgens) 60 Min.-Takt (ab 08:30)	30 Min.-Takt (morgens) 60 Min.-Takt (ab 08:30)	30 Min-Takt (morgens) 60 Min.-Takt (ab 08:30)	60 Min.-Takt		
Fahrten	17 Fahrten	13 Fahrten	12 Fahrten	11 Fahrten	keine	keine
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Zweibrücken ZOB					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	Verknüpfung von bzw. zu den Stadtbuslinien 221, 223 - 226					
	3-5 Min. Übergang aus / in Ri. Hengstbach in / aus Ri. Gleiwitzstr., Wattweiler, Pasteurstr., J.F. Kennedy, Kreuzberg (tlw.) 3-5 Min. Übergang aus / in Ri. Europaring in / aus Ri. Rimschweiler, Bubenhausen, Otterstein, Pasteurstr., Flugplatz					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum				keine	keine
Verknüpfungspunkt	Zweibrücken Goetheplatz					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	225 (in / aus R. Niederauerbach)					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum normal Umsitz am ZOB, hier wichtig bei Verspätungen				keine	keine
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge und Standardlinienbusse					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	102.600					
Besonderheiten	Rendez-Vous-Zeiten am ZOB werden auf die Minuten 00 und 30 verschoben weitere Fahrten siehe Linie 229 (samstags nachmittags und sonntags im Abschnitt A) Ruftaxilinie 2220 ergänzt samstags nachmittags und sonntags den Streckenabschnitt Stadtmitte - Hengs					
Hauptsächliche Nachfrage	Berufs-, Schul- und Besorgungsverkehr, dazu ein Teil Freizeitverkehr					

## Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Zweibrücken

Linien-Nr	223		Linien-Nr. bis Dez. 2006:		303	
konzessionierte Laufzeit bis:	31.12.2010					
Linienverlauf	Wattweiler - Beckerswäldchen - Stadtmitte - Kaiserstr. - Bubenhausen					
Wichtige Haltestellen	Mölschbacher Str., Wattweiler Mitte, Ottilie-Baader-Str., Wattweiler Str., Fr.-Ebert-Str., ZOB, Arbeitsamt, Fr.-Ebert-Str., Wolfslochstr., Sturzenhofstr., Wolfsloch					
Kategorisierung	Stadtverkehr					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Erschließung der Stadtteile Wattweiler, Beckerswäldchen und Bubenhausen					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Linienabschnitt A: Wattweiler (Mölschbacher Str.) - Beckerswäldchen - Stadtmitte						
Bedienungszeitraum	05:45 - 19:15	06:30 - 19:00	05:45 - 13:15	07:00 - 13:00		
Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt		
Fahrten	15 Fahrten (1 über Arbeitsamt zum ZOB)	14 Fahrten	8 Fahrten	7 Fahrten	keine	keine
Linienabschnitt B: Stadtmitte - Bubenhausen (Wolfsloch)						
Bedienungszeitraum	06:00 - 19:30	06:10 - 18:52	06:00 - 13:30	06:45 - 13:45		
Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt		
Fahrten	15 Fahrten	14 Fahrten	9 Fahrten	8 Fahrten	keine	keine
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Zweibrücken Arbeitsamt (aus / in Ri. ZOB)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 68 (KBS 674) in / aus Richtung Saarbrücken					
Verknüpfungszeiten	gegen 06:30	Bedienungs- zeitraum	morgens	Bedienungs- zeitraum	keine	keine
Verknüpfungspunkt	Zweibrücken Arbeitsamt (aus / in Ri. ZOB)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 68 (KBS 674) in / aus Richtung Pirmasens					
Verknüpfungszeiten	Bedienungs-zeitraum	keine	zu den Bedienzeiten	keine	keine	keine
Verknüpfungspunkt	Zweibrücken Arbeitsamt (in / aus Ri. Bubenhausen)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 68 (KBS 674) aus / in Richtung Saarbrücken					
Verknüpfungszeiten	gegen 07:30	Bedienungs- zeitraum	keine	Bedienungs- zeitraum	keine	keine
Verknüpfungspunkt	Zweibrücken Arbeitsamt (in / aus Ri. Bubenhausen)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 68 (KBS 674) aus / in Richtung Pirmasens					
Verknüpfungszeiten	gegen 07:30	keine	keine	keine	keine	keine
Verknüpfungspunkt	Zweibrücken ZOB					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	Verknüpfung von bzw. zu den Stadtbuslinien 221 - 222, 224 - 226					
	3-5 Min. Übergang aus / in Ri. Wattweiler in / aus Ri. Rimschweiler, Europaring, Otterstein, Pasteurstr., Flugplatz 3-5 Min. Übergang aus / in Ri. Bubenhausen in / aus Ri. Gleiwitzstr., Hengstbach, Pasteurstr., J.-F.-Kennedy-Str., Kreuzberg (tlw.)					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum				keine	keine
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge und Standardlinienbusse					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	90.300					
Besonderheiten	Rendez-Vous-Zeiten am ZOB werden auf die Minuten 00 und 30 verschoben weitere Fahrten siehe Linie 229 samstags nachmittags und sonntags (im Zshg. der Schleife ZOB - Europaring - Wolfsloch - Europaring) Ruftaxilinie 2230 ergänzt samstags nachmittags und sonntags den Streckenabschnitt Stadtmitte - Beckerswäldchen - Wattweiler					
Hauptsächliche Nachfrage	Berufs-, Schul- und Besorgungsverkehr, dazu ein Teil Freizeitverkehr					



## Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Zweibrücken

Linien-Nr	224		Linien-Nr. bis Dez. 2006:		304	
konzessionierte Laufzeit bis:	31.12.2010					
Linienverlauf	Pasteurstr. (Fasanerieberg) - Stadtmitte - Otterstein (Niederauerbach)					
Wichtige Haltestellen	Schleife Linienabschnitt A: HIN: Pasteurstr., Ev.Krankenhaus, Mühlbergstr., Römerstr., Herzog-Wolfgang-Str., ZOB RÜCK: ZOB, Kesselbachstr., Fasaneriestr., Richard-Wagner-Str., Canadastr., Pasteurstr. Linienabschnitt B: ZOB, Goetheplatz, Tennisplatz, Pfarrhaus, Kirrberger Str., Otterstein					
Kategorisierung	Stadtverkehr					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Erschließung der Siedlung Fasanerieberg und des Stadtteils Niederauerbach					
Mindestbedienstungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Linienabschnitt A: Pastuerstr. - Ev.Krankenhaus - Stadtmitte bzw. Stadtmitte - R.-Wagner Str. - Pasteurstr.						
Bedienungszeitraum	06:15 - 19:15	06:00 - 19:00	06:15 - 13:15	06:00 - 13:00		
Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt		
Fahrten	14 Fahrten	14 Fahrten	8 Fahrten	7 Fahrten	keine	keine
Linienabschnitt B: Stadtmitte - Niederauerbach - Otterstein						
Bedienungszeitraum	05:30 - 19:30	05:45 - 19:45	06:30 - 13:30	05:45 - 13:45		
Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt mit Verdichter morgens	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt		
Fahrten	15 Fahrten	16 Fahrten	8 Fahrten	8 Fahrten	keine	keine
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Zweibrücken ZOB					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	Verknüpfung von bzw. zu den Stadtbuslinien 221 - 223, 225 - 226					
	3-5 Min. Übergang aus / in Ri. Pasteurstr. in / aus Ri. Rimschweiler, Europaring, Bubenhausen, Pasteurstr., Flughafen 3-5 Min. Übergang aus / in Ri. Otterstein in / aus Ri. Gleiwitzstr., Hengstbach, Wattweiler, Kreuzberg (tlw.)					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum				keine	keine
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge und Standardlinienbusse					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	66.400					
Besonderheiten	Rendez-Vous-Zeiten am ZOB werden auf die Minuten 00 und 30 verschoben  Abschnitt A als Schleife ZOB - Richard-Wagner-Str. - Pasteurstr. - Ev. Krankenhaus - ZOB im Zuge des Straßenausbaus werden die Haltestellen im Bereich Richard-Wagner-Str/Christoph -Knorr-Str. neu geordnet bei Abschnitt B kann der Fahrweg bei Notwendigkeit über Kennedyst. geführt werden  Lininenweg der 224 und 225 fast identisch Linie 225 übernimmt daher samstags nachmittags und sonntags die Bedienung der ansonsten nicht bedienten Haltestellen auf dem gemeinsamen Linienweg.  Ruftaxilinie 2280 übernimmt samstags nachmittags und sonntags den Streckenabschnitt Stadtmitte - Wiesbachbrücke (Niederauerbach)					
Hauptsächliche Nachfrage	Berufs-, Schul- und Besorgungsverkehr, dazu ein Teil Freizeitverkehr					

## Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Zweibrücken

Linien-Nr	225		Linien-Nr. bis Dez. 2006:		305	
konzessionierte Laufzeit bis:	31.12.2010					
Linienverlauf	J.-F.-Kennedy-Str. (Niederauerbach) - Stadtmitte -Pasteurstr. (Fasanerieberg)					
	J.-F.-Kennedy-Str., Kirrberger Str.(hin), Pfarrhaus, Mannlichplatz, Goetheplatz, ZOB (beim Rückweg Pirmasenser Str.) Schleife Linienabschnitt B: HIN: ZOB, Kesselbachstr., Fasaneriestr., Richard-Wagner-Str., Canadastr., (tlw. Am Funkturm, Eishalle, DOZ) Pasteurstr. RÜCK: Pasteurstr. Ev.Krankenhaus, Mühlbergstr., Römerstr., Herzog-Wolfgang-Str., ZOB					
Wichtige Haltestellen						
Kategorisierung	Stadtverkehr					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Erschließung der Siedlung Fasanerieberg und des Stadtteils Niederauerbach					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Linienabschnitt A: J.F. Kennedy-Str. - Niederauerbach - Stadtmitte						
Bedienungszeitraum	06:15 - 19:15	06:00 - 19:00	06:15 - 19:15	06:00 - 19:00	13:15 - 19:15	13:00 - 19:00
Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt
Fahrten	14 Fahrten (tlw.über Otterstein)	15 Fahrten (tlw. über Kirrberger Str.)	14 Fahrten (tlw. über Otterstein)	14 Fahrten	7 Fahrten (über Otterstein)	7 Fahrten
Linienabschnitt B: Stadtmitte - Fasanerieberg - Pasteurstr. bzw. Pasteurstr. - Ev.Krankenhaus - Stadtmitte						
Bedienungszeitraum	05:30 - 19:30	05:45 - 19:45	06:30 - 18:30	06:45 - 18:45	13:30 - 18:30	13:45 - 18:45
Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt
Fahrten	16 Fahrten	15 Fahrten	13 Fahrten	13 Fahrten (tlw. ohne Herzog-Wolfgang-Str.)	6 Fahrten	6 Fahrten (ohne Herzog-Wolfgang-Str.)
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Zweibrücken ZOB					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	Verknüpfung von bzw. zu den Stadtbuslinien 221 - 224, 226					
	3-5 Min. Übergang aus / in Ri. J.-F.-Kennedy-Str. in / aus Ri. Rimschweiler, Europaring, Bubenhausen, Flughafen 3-5 Min. Übergang aus / in Ri. Pasteurstr. in / aus Ri. Gleiwitzstr., Hengstbach, Wattweiler, Pasteurstr., Kreuzberg (tlw.)					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum				keine	keine
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge und Standardlinienbusse					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	83.200					
	Rendez-Vous-Zeiten am ZOB werden auf die Minuten 00 und 30 verschoben  Abschnitt B als Schleife ZOB - Richard-Wagner-Str. - Pasteurstr. - Ev. Krankenhaus - ZOB im Zuge des Straßenausbaus werden die Haltestellen im Bereich Richard-Wagner-Str. / Christoph -Knorr-Str. neu geordnet Lininenweg der 224 und 225 fast identisch					
Besonderheiten	Ruftaxilinie 2280 ergänzt samstags nachmittags und sonntags den Streckenabschnitt Stadtmitte - Wiesbachbrücke (Niederauerbach)					
Hauptsächliche Nachfrage	Berufs-, Schul- und Besorgungsverkehr, dazu ein Teil Freizeitverkehr					



## Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Zweibrücken

Linien-Nr	225		Linien-Nr. bis Dez. 2006:		305	
konzessionierte Laufzeit bis:	31.12.2010					
Linienverlauf	J.-F.-Kennedy-Str. (Niederauerbach) - Stadtmitte -Pasteurstr. (Fasanerieberg) (- Flughafen/DOZ)					
Szenario: Fahrweg nun immer ohne DOZ/Flughafen	Linienabschnitt A: J.-F.-Kennedy-Str., Kirrberger Str.(hin), Pfarrhaus, Mannlichplatz, Goetheplatz, ZOB (beim Rückweg Pirmasenser Str.) Schleife Linienabschnitt B: HIN: ZOB, Kesselbachstr., Fasaneriestr., Richard-Wagner-Str., Canadastr., Pasteurstr. RÜCK: Pasteurstr. Ev.Krankenhaus, Mühlbergstr., Römerstr., Herzog-Wolfgang-Str., ZOB					
Wichtige Haltestellen						
Kategorisierung	Stadtverkehr					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Erschließung der Siedlung Fasanerieberg und des Stadtteils Niederauerbach					
Mindestbedienstungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Linienabschnitt A: J.-F.-Kennedy-Str. - Niederauerbach - Stadtmitte						
Bedienungszeitraum	06:15 - 19:15	06:00 - 19:00	06:15 - 19:15	06:00 - 19:00	13:15 - 19:15	13:00 - 19:00
Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt
Fahrten	14 Fahrten (tlw.über Otterstein)	15 Fahrten (tlw. über Kirrberger Str.)	14 Fahrten (tlw. über Otterstein)	14 Fahrten	7 Fahrten (über Otterstein)	7 Fahrten
Linienabschnitt B: Stadtmitte - Fasanerieberg - (Flughafen/DOZ -) Pasteurstr. bzw. Pasteurstr. - Ev. Krankenhaus - Stadtmitte						
Bedienungszeitraum	05:30 - 19:30	05:45 - 19:45	06:30 - 18:30	06:45 - 18:45	13:30 - 18:30	13:45 - 18:45
Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt
Fahrten	16 Fahrten (davon tlw. über DOZ und bis Flughafen)	15 Fahrten	13 Fahrten (davon tlw. über DOZ)	13 Fahrten (tlw. ohne Herzog- Wolfgang-Str.)	6 Fahrten	6 Fahrten (ohne Herzog- Wolfgang-Str.)
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Zweibrücken ZOB					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	Verknüpfung von bzw. zu den Stadtbuslinien 221 - 224, 226					
	3-5 Min. Übergang aus / in Ri. J.-F.-Kennedy-Str. in / aus Ri. Rimschweiler, Europaring, Bubenhausen, Flughafen 3-5 Min. Übergang aus / in Ri. Pasteurstr. in / aus Ri. Gleiwitzstr., Hengstbach, Wattweiler, Pasteurstr., Kreuzberg (tlw.)					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum				keine	keine
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge und Standardlinienbusse					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	75.500					
Besonderheiten	Rendez-Vous-Zeiten am ZOB werden auf die Minuten 00 und 30 verschoben  Abschnitt B als Schleife ZOB - Richard-Wagner-Str. - Pasteurstr. - Ev. Krankenhaus - ZOB im Zuge des Straßenausbaus werden die Haltestellen im Bereich Richard-Wagner-Str. / Christoph -Knorr-Str. neu geordnet Lininenweg der 224 und 225 fast identisch Fahrweg über DOZ geht nicht über die Hast. Richard-Wagner-Str. / Christoph-Knorr-Str.  Ruftaxilinie 2280 ergänzt samstags nachmittags und sonntags den Streckenabschnitt Stadtmitte - Wiesbachbrücke (Niederauerbach)					
Hauptsächliche Nachfrage	Berufs-, Schul- und Besorgungsverkehr, dazu ein Teil Freizeitverkehr					

## Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Zweibrücken

Linien-Nr	225		Linien-Nr. bis Dez. 2006:		305	
konzessionierte Laufzeit bis:	31.12.2010					
Linienverlauf	J.-F.-Kennedy-Str. (Niederauerbach) - Stadtmitte - DOZ - Pasteurstr. (Fasanerieberg)					
Szenario: Anbindung zum DOZ zusätzlich, nicht mehr über Richard-Wagner-Str. / Chr.-Knorr-Str und nicht mehr zum Flugplatz	Linienabschnitt A: J-F.-Kennedy-Str., Kirrberger Str.(hin), Pfarrhaus, Mannlichplatz, Goetheplatz, ZOB (beim Rückweg Pirmasenser Str.) Schleife Linienabschnitt B: HIN: ZOB, Kesselbachstr., Fasaneriestr., Canadastr., DOZ, Pasteurstr. RÜCK: Pasteurstr. Ev.Krankenhaus, Mühlbergstr., Römerstr., Herzog-Wolfgang-Str., ZOB					
Wichtige Haltestellen						
Kategorisierung	Stadtverkehr					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Erschließung der Siedlung Fasanerieberg und des Stadtteils Niederauerbach					
Mindestbedienstungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Linienabschnitt A: J.-F.-Kennedy-Str. - Niederauerbach - Stadtmitte						
Bedienungszeitraum	06:15 - 19:15	06:00 - 19:00	06:15 - 19:15	06:00 - 19:00	13:15 - 19:15	13:00 - 19:00
Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt
Fahrten	14 Fahrten (tlw.über Otterstein)	15 Fahrten (tlw. über Kirrberger Str.)	14 Fahrten (tlw. über Otterstein)	14 Fahrten	7 Fahrten (über Otterstein)	7 Fahrten
Linienabschnitt B: Stadtmitte - Fasanerieberg - DOZ - Pasteurstr. bzw. Pasteurstr. - Ev. Krankenhaus - Stadtmitte						
Bedienungszeitraum	05:30 - 19:30	05:45 - 19:45	06:30 - 18:30	06:45 - 18:45	13:30 - 18:30	13:45 - 18:45
Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt
Fahrten	16 Fahrten (tlw. über DOZ und bis Flughafen)	15 Fahrten	13 Fahrten (tlw. über DOZ)	13 Fahrten (tlw. ohne Herzog-Wolfgang-Str.)	6 Fahrten	6 Fahrten (ohne Herzog-Wolfgang-Str.)
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Zweibrücken ZOB					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	Verknüpfung von bzw. zu den Stadtbuslinien 221 - 224, 226					
	3-5 Min. Übergang aus / in Ri. J.-F.-Kennedy in / aus Ri. Rimschweiler, Europaring, Bubenhausen, Flughafen 3-5 Min. Übergang aus / in Ri. Pasteurstr. in / aus Ri. Gleiwitzstr., Hengstbach, Wattweiler, Pasteurstr., Kreuzberg (tlw.)					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum				keine	keine
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge und Standardlinienbusse					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	95.500					
Besonderheiten	Rendez-Vous-Zeiten am ZOB werden auf die Minuten 00 und 30 verschoben  Abschnitt B als Schleife ZOB - DOZ - Pasteurstr. - Ev. Krankenhaus - ZOB Fahrweg geht nicht über die Hast. Richard-Wagner-Str. / Christoph-Knorr-Str.  Ruftaxilinie 2280 ergänzt samstags nachmittags und sonntags den Streckenabschnitt Stadtmitte - Wiesbachbrücke (Niederauerbach)					
Hauptsächliche Nachfrage	Berufs-, Schul- und Besorgungsverkehr, dazu ein Teil Freizeitverkehr					





## Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Zweibrücken

Linien-Nr	226		Linien-Nr. bis Dez. 2006:		306	
konzessionierte Laufzeit bis:	31.12.2010					
Linienverlauf	Kreuzberg (Fachhochschule) - Hbf - Stadtmitte - Flughafen / DOZ					
	Abschnitt A: Kreuzberg Ende, Fachhochschule, Kreuzbergstr., Hilgardplatz, Goetheplatz, Hbf, ZOB Abschnitt B: ZOB, Goetheplatz, Festhalle, Steinhäuser Str., Am Funkturm, Pariser Str., Flughafenterminal (Rück: Eishalle, DOZ) Abschnitt C: Flughafenterminal, DOZ, Hbf, ZOB (alle Haltestellen des Express)					
Wichtige Haltestellen	Abschnitt C: Flughafenterminal, DOZ, Hbf, ZOB (alle Haltestellen des Express)					
Kategorisierung	Stadtverkehr					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Erschließung des DOZ und des Flughafens, Teile der Siedlung Fasanerieberg, dazu den Stadtteil Kreuzberg mit der Fachhochschule					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Linienabschnitt A: Kreuzberg (Fachhochschule) - Hauptbahnhof - Stadtmitte						
Bedienungszeitraum	07:00 - 19:15	07:30 - 19:00	07:30 - 13:15	07:15 - 13:00		
Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt		
Fahrten	13 Fahrten	13 Fahrten	7 Fahrten	7 Fahrten	keine	keine
Linienabschnitt B: Stadtmitte - Flughafen / DOZ						
Bedienungszeitraum	08:30 - 18:30	06:30 - 19:00	10:30 - 13:30	11:00 - 14:00		
Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt		
Fahrten	8 Fahrten (5 weitere Fahrten mit Linie 225)	9 Fahrten (5 weitere Fahrten mit Linie 225)	4 Fahrten (4 weitere Fahrten Linie 225)	4 Fahrten (4 weitere Fahrten Linie 225)	keine	keine
Linienabschnitt C: Stadtmitte - Hauptbahnhof - DOZ - Flughafen (Express)						
Bedienungszeitraum	Fahrzeiten richten sich nach Flugplan					
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten	Einzelfahrt	Einzelfahrt	Einzelfahrt	Einzelfahrt
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	2 Fahrten	2 Fahrten	1 Fahrt	1 Fahrt	1 Fahrt	1 Fahrt
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
	Zweibrücken Arbeitsamt (aus / in Ri. Kreuzberg)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 68 (KBS 674) in / aus Richtung Pirmasens					
Verknüpfungszeiten	keine	gegen 07:30	keine	gegen 07:30	keine	keine
	Zweibrücken Arbeitsamt (in / aus Ri. ZOB)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 68 (KBS 674) aus / in Richtung Pirmasens					
Verknüpfungszeiten	keine	gegen 07:30	keine	gegen 07:30	keine	keine
	Zweibrücken Hauptbahnhof (aus / in Ri. Kreuzberg)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 68 (KBS 674) in / aus Richtung Saarbrücken					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum (bei geändertem Rendez-Vous-Zeiten)				keine	keine
	Zweibrücken Hauptbahnhof (aus / in Ri. Kreuzberg)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 68 (KBS 674) in / aus Richtung Pirmasens					
Verknüpfungszeiten	nach Möglichkeit im Bedienungszeitraum				keine	keine
	Zweibrücken Hauptbahnhof (in / aus Ri. ZOB, Flugplatz)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 68 (KBS 674) aus / in Richtung Saarbrücken					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum (bei geändertem Rendez-Vous-Zeiten)				Abschnitt C	Abschnitt C
	Zweibrücken Hauptbahnhof (in / aus Ri. ZOB, Flugplatz)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 68 (KBS 674) aus / in Richtung Pirmasens					
Verknüpfungszeiten	nach Möglichkeit im Bedienungszeitraum				keine	keine
	Zweibrücken ZOB					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	Verknüpfung von bzw. zu den Stadtbuslinien 221 - 225					
	3-5 Min. Übergang aus / in Ri. Kreuzberg in / aus Ri. Rimschweiler, Europaring, Bubenhausen, Pasteurstr. 3-5 Min. Übergang aus / in Ri. Pasteurstr. in / aus Ri. Gleiwitzstr., Hengstbach, Wattweiler, J.-F.-Kennedy-Str., Pasteurstr.					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum				keine	keine
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge und Standardlinienbusse					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	88.100					
	Rendez-Vous-Zeiten am ZOB werden auf die Minuten 00 und 30 verschoben Shuttle zum Flughafen in Abschnitt C dargestellt weitere Fahrten im Abschnitt B siehe Linie 225					
Besonderheiten	Ruftaxilinie 2260 ergänzt samstags nachmittags und sonntags den Streckenabschnitt Stadtmitte - Kreuzberg - Mörsbach Ruftaxilinie 2261 ergänzt samstags nachmittags und sonntags den Streckenabschnitt Stadtmitte - Flughafen/DOZ					
Hauptsächliche Nachfrage	Berufs-, Schul- und Besorgungsverkehr, dazu ein Teil Freizeitverkehr					

## Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Zweibrücken

Linien-Nr	226		Linien-Nr. bis Dez. 2006:		306	
konzessionierte Laufzeit bis:	31.12.2010					
Linienverlauf	Kreuzberg (Fachhochschule) - Hbf - Stadtmitte				Szenario: Anbindung DOZ / Flughafen und Flughafenexpress wird von der R 7 übernommen	
Wichtige Haltestellen	Kreuzberg Ende, Fachhochschule, Kreuzbergstr., Hilgardplatz, Goetheplatz, Hbf, ZOB					
Kategorisierung	Stadtverkehr					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Erschließung des Stadtteils Kreuzberg mit der Fachhochschule					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Bedienungszeitraum	07:00 - 19:15	07:30 - 19:00	07:30 - 13:15	07:15 - 13:00		
Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt		
Fahrten	13 Fahrten	13 Fahrten	7 Fahrten	7 Fahrten	keine	keine
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
	Zweibrücken Arbeitsamt (aus / in Ri. Kreuzberg)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 68 (KBS 674) in / aus Richtung Pirmasens					
Verknüpfungszeiten	keine	gegen 07:30	keine	gegen 07:30	keine	keine
	Zweibrücken Arbeitsamt (in / aus Ri. ZOB)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 68 (KBS 674) aus / in Richtung Pirmasens					
Verknüpfungszeiten	keine	gegen 07:30	keine	gegen 07:30	keine	keine
	Zweibrücken Hauptbahnhof (aus / in Ri. Kreuzberg)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 68 (KBS 674) in / aus Richtung Saarbrücken					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum (bei geändertem Rendez-Vous-Zeiten)				keine	keine
	Zweibrücken Hauptbahnhof (aus / in Ri. Kreuzberg)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 68 (KBS 674) in / aus Richtung Pirmasens					
Verknüpfungszeiten	nach Möglichkeit im Bedienungszeitraum				keine	keine
	Zweibrücken Hauptbahnhof (in / aus Ri. ZOB)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 68 (KBS 674) aus / in Richtung Saarbrücken					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum (bei geändertem Rendez-Vous-Zeiten)				Abschnitt C	Abschnitt C
	Zweibrücken Hauptbahnhof (in / aus Ri. ZOB)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 68 (KBS 674) aus / in Richtung Pirmasens					
Verknüpfungszeiten	nach Möglichkeit im Bedienungszeitraum				keine	keine
	Zweibrücken ZOB					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	Verknüpfung von bzw. zu den Stadtbuslinien 221 - 225					
	3-5 Min. Übergang aus / in Ri. Kreuzberg in / aus Ri. Rimschweiler, Europaring, Bubenhausen, Pasteurstr. 3-5 Min. Übergang aus / in Ri. Pasteurstr. in / aus Ri. Gleiwitzstr., Hengstbach, Wattweiler, J.-F.-Kennedy-Str., Pasteurstr.					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum				keine	keine
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge und Standardlinienbusse					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	33.000					
	Rendez-Vous-Zeiten am ZOB werden auf die Minuten 00 und 30 verschoben Shuttle zum Flughafen in Abschnitt C dargestellt weitere Fahrten im Abschnitt B siehe Linie 225					
	Ruftaxilinie 2260 ergänzt samstags nachmittags und sonntags den Streckenabschnitt Stadtmitte - Kreuzberg - Mörsbach					
Besonderheiten	Ruftaxilinie 2261 ergänzt samstags nachmittags und sonntags den Streckenabschnitt Stadtmitte - Flughafen / DOZ					
Hauptsächliche Nachfrage	Berufs-, Schul- und Besorgungsverkehr, dazu ein Teil Freizeitverkehr					



## Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Zweibrücken

Linien-Nr	229		Linien-Nr. bis Dez. 2006:		311	
konzessionierte Laufzeit bis:	31.12.2010					
Linienverlauf	Gleiwitzstr. (Langental) - Ixheim - Stadtmitte - Europaring (Ernstweiler) - Wolfsloch (Bubenhausen)					
Wichtige Haltestellen	HIN: Gleiwitzstr. - Ixheim Mitte, ZOB, Goetheplatz, Demag, Ernstweiler Kirche; Heinkelstr., Europaring RÜCK: Europaring, Boulognestr., Wolfslochstr., Sturzenhofstr., Wolfsloch, Sturzenhofstr., Wolflochstr., Fr.-Ebert-Str., ZOB, Arbeitsamt, Im Klingeltal, Wiesenstr., Gleiwitzstr.					
Kategorisierung	Stadtverkehr am Wochenende					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Erschließung der Stadtteile Langental, Ixheim, Ernstweiler, Bubenhausen am Wochenende					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Linienabschnitt A: Gleiwitzstr. - Ixheim - Stadtmitte bzw. Stadtmitte - Arbeitsamt - Etzelweg - Gleiwitzstr.						
Bedienungszeitraum			14:15 - 19:15	14:00 - 19:00	13:15 - 19:15	13:00 - 19:00
Takt			60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt
Fahrten	keine	keine	6 Fahrten	6 Fahrten	7 Fahrten	7 Fahrten
Linienabschnitt B: Stadtmitte - Europaring bzw. Europaring - Bubenhausen Wolfsloch - Stadtmitte						
Bedienungszeitraum			14:30 - 18:30	14:45 - 18:45	13:30 - 18:30	13:45 - 18:45
Takt			60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt
Fahrten	keine	keine	5 Fahrten	5 Fahrten	6 Fahrten	6 Fahrten
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
	Zweibrücken Arbeitsamt (aus Ri. ZOB)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 68 (KBS 674) in Richtung Saarbrücken					
Verknüpfungszeiten	keine	keine		Bedienungs- zeitraum		Bedienungs- zeitraum
	Zweibrücken Arbeitsamt ( in Ri. Gleiwitzstr.)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 68 (KBS 674) aus Richtung Pirmasens					
Verknüpfungszeiten	keine	keine		Bedienungs- zeitraum		Bedienungs- zeitraum
	Zweibrücken ZOB					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	Verknüpfung von bzw. zu Stadtbuslinie 225 bzw. zu den Ruftaxenlinien 2210 - 2280					
	3-5 Min. Übergang aus / in Ri. Gleiwitzstr. in / aus Ri. Pasteurstr. (225), Rimschweiler (2210), Flughafen/DOZ (2261) 3-5 Min. Übergang aus / in Ri. Europaring/Wolfsloch in / aus Ri. J.-F.-KennedyStr. (Niederauerbach (225), Hengstbach (2220), Beckerswäldchen/Wattweiler (2230), Kreuzberg/Mörsbach (2260), Nieder-/Oberauerbach (2280)					
Verknüpfungszeiten	keine		Bedienungszeitraum			
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge und Standardlinienbusse					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	11.300					
Besonderheiten	Rendez-Vous-Zeiten am ZOB werden auf die Minuten 00 und 30 verschoben Linie deckt die Teile der Linien 221, 222 und 223 im Stadtgebiet durch zwei Schleifen mit Stichfahrt nach Bubenhausen (Wolfsloch) ab.					
Hauptsächliche Nachfrage	Besorgungs- und Freizeitverkehr					

## Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Zweibrücken

Linien-Nr	R 7 (Tabellennummer im VRN 230)		Linie-Nr bis Dez. 2006		6885	
konzessionierte Laufzeit bis	31.12.2015					
Linienverlauf	Homburg (Saar) - Einöd (Saar) - Zweibrücken					
	Homburg Hbf + Talstr. + Birkensiedlung, Schwarzenacker Jugenddorf, Einöd Bahnhof + Neunmorgenstr., Zweibrücken Ernstweiler Kirche + Hbf (nur Hinfahrt) + ZOB Rückrichtung: ZW Goetheplatz Einzelfahrten: Hofenfels-Gym. + Realschule + ZW Tennisplatz					
Wichtige Haltestellen						
Kategorisierung	Regio-Linie (im Saarland als RegioPlusBus bezeichnet)					
	Verbindung der Mittelzentren Homburg (Saar) und Zweibrücken					
Funktion / Verkehrsaufgabe	desweiteren für Stadt: Erschließung des Stadtteils Ernstweiler					
Mindestbedienstungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Bedienungszeitraum	04:45 - 22:15	04:45 - 22:45	04:45 - 00:15	05:15 - 00:45	07:45 - 22:15	08:15 - 22:50
Takt	30 Min.-Takt (04:45 - 05:15, 06:15 - 21:15) Einzelfahrt	30 Min.-Takt (04:45 - 05:45, 06:45 - 21:45) Einzelfahrt	30 Min.-Takt (04:45 - 05:15, 06:15 - 16:15) 60 Min.-Takt (17:15 - 00:15)	30 Min.-Takt (05:15 - 05:45, 06:45 - 16:45) 60 Min.-Takt (17:45 - 00:45)	2 Std.-Takt (07:45 - 21:45) Einzelfahrt	2 Std.-Takt (08:15 - 22:15) Einzelfahrt
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	36 Fahrten (davon 1 bis ZW Tennisplatz)	37 Fahrten	31 Fahrten	31 Fahrten	9 Fahrten	9 Fahrten
Fahrten (Mo -Fr an schulfreien Tagen)	34 Fahrten	35 Fahrten				
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Homburg/Saar Hbf					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	G 10 (KBS 670) aus / in Ri. Kaiserslautern					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum					
Verknüpfungspunkt	Homburg/Saar Hbf					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 71 (KBS 670) aus / in Ri. Saarbrücken					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum					
Verknüpfungspunkt	Zweibrücken Hbf					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 68 (KBS 674) in / aus Richtung Pirmasens					
	Bedienungszeitrau m	aum nach Möglichkeit	Bedienungszeitrau um	Bedienungszeitrau um nach Möglichkeit	Bedienungszeitrau um nach Möglichkeit	Bedienungszeitrau um nach Möglichkeit
Verknüpfungszeiten						
Verknüpfungspunkt	Zweibrücken Hbf					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	Stadtbuslinien 221 + 226 bzw. 229 + 2260 in / aus Ri. Gleiwitzstr. bzw. Kreuzberg					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum					
Verknüpfungspunkt	Zweibrücken Stadtmitte (ZOB)					
			zu / von Stadtbuslinien 221 - 226, 229 und Ruftaxen 2210 - 2280		zu / von Stadtbuslinien 225 + 229 und Ruftaxen 2210 - 2280	
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	zu / von Stadtbuslinien 221 - 226					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum					
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge und Standardlinienbusse					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	275.600					
	RegioLinie / RegioPlusBus in Aufgabenträgerschaft der VGS (Verkehrsmangementgesellschaft Saar) und des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd					
Besonderheiten	ergänzt Erschließung des Stadtteils ZW-Ernstweiler Anschlüsse in Homburg Hbf, Zweibrücken Hbf + ZOB beachten					
Hauptsächliche Nachfrage	Berufs- und Schulverkehr, dazu Einkaufs- und Freizeitverkehr					



## Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Zweibrücken

Linien-Nr	R 7 (Tabellennummer im VRN 230)				Linie-Nr bis Dez. 2006		6885
konzessionierte Laufzeit bis	31.12.2015						
Linienverlauf	Homburg (Saar) - Einöd (Saar) - Zweibrücken Stadtmitte - Zweibrücken DOZ/Flughafen						
Szenario: Anbindung DOZ/Flughafen wird von der R 7 übernommen (Veränderung auch bei 225)	Abschnitt A: Homburg Hbf + Talstr. + Birkensiedlung, Schwarzenacker Jugendddorf, Einöd Bahnhof + Neunmorgenstr., Zweibrücken Ernstweiler Kirche + Hbf (nur Hinfahrt) + ZOB Rückrichtung: ZW Goetheplatz Einzelfahrten: Hofenfels-Gym. + Realschule + ZW Tennisplatz Abschnitt B: ZOB, Goetheplatz, Festhalle, Steinhauser Str., Am Funkturm, Pariser Str., Flughafenterminal (Rück: Eishalle, DOZ)						
Wichtige Haltestellen							
Kategorisierung	Regio-Linie (im Saarland als RegioPlusBus bezeichnet)						
Funktion / Verkehrsaufgabe	Verbindung der Mittelzentren Homburg (Saar) und Zweibrücken desweitern für Stadt: Erschließung des Stadtteils Ernstweiler						
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage		
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück	
Linienabschnitt A: Shomburg/Saar - Einöd - Zweibrücken Stadtmitte							
Bedienungszeitraum	04:45 - 22:15	04:45 - 22:45	04:45 - 00:15	05:15 - 00:45	07:45 - 22:15	08:15 - 22:50	
Takt	30 Min.-Takt (04:45 - 05:15, 06:15 - 21:15) Einzelfahrt	30 Min.-Takt (04:45 - 05:45, 06:45 - 21:45) Einzelfahrt	30 Min.-Takt (04:45 - 05:15, 06:15 - 16:15) 60 Min.-Takt (17:15 - 00:15)	30 Min.-Takt (05:15 - 05:45, 06:45 - 16:45) 60 Min.-Takt (17:45 - 00:45)	2 Std.-Takt (07:45 - 21:45) Einzelfahrt	2 Std.-Takt (08:15 - 22:15) Einzelfahrt	
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	36 Fahrten (davon 1 bis ZW Tennisplatz)	37 Fahrten	31 Fahrten	31 Fahrten	9 Fahrten	9 Fahrten	
Fahrten (Mo -Fr an schulfreien Tagen)	34 Fahrten	35 Fahrten					
Linienabschnitt B: Stadtmitte - DOZ / Flugplatz							
Bedienungszeitraum	06:00 - 21:00	06:30 - 21:30	07:30 - 13:30	08:00 - 14:00	Fahrzeiten richten sich nach		
Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt plus ein Verstärker	60 Min.-Takt plus ein Verstärker	Einzelfahrt	Einzelfahrt	
Fahrten	16 Fahrten	16 Fahrten	9 Fahrten	9 Fahrten	1 Fahrt	1 Fahrt	
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So		
Verknüpfungspunkt	Homburg/Saar Hbf						
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	G 10 (KBS 670) aus / in Ri. Kaiserslautern						
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum						
Verknüpfungspunkt	Homburg/Saar Hbf						
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 71 (KBS 670) aus / in Ri. Saarbrücken						
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum						
Verknüpfungspunkt	Zweibrücken Hbf						
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 68 (KBS 674) in / aus Richtung Pirmasens						
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum m	Bedienungszeitraum nach Möglichkeit	Bedienungszeitraum um	Bedienungszeitraum um nach Möglichkeit	Bedienungszeitraum um nach Möglichkeit	Bedienungszeitraum um nach Möglichkeit	
Verknüpfungspunkt	Zweibrücken Hbf						
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	Stadtbuslinien 221 + 226 bzw. 229 + 2260 in / aus Ri. Gleiwitzstr. bzw. Kreuzberg						
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum						
Verknüpfungspunkt	Zweibrücken Stadtmitte (ZOB)						
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	zu / von Stadtbuslinien 221 - 226		zu / von Stadtbuslinien 221 - 226, 229 und Ruftaxen 2210 - 2280		zu / von Stadtbuslinien 225 + 229 und Ruftaxen 2210 - 2280		
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum						
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge und Standardlinienbusse						
Bus-km-Aufwand pro Jahr	340.600						
Besonderheiten	RegioLinie / RegioPlusBus in Aufgabenträgerschaft der VGS (Verkehrsmangementgesellschaft Saar) und des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd  ergänzt Erschließung des Stadtteils ZW-Ernstweiler Anschlüsse in Homburg Hbf, Zweibrücken Hbf + ZOB beachten						
Hauptsächliche Nachfrage	Berufs- und Schulverkehr, dazu Einkaufs- und Freizeitverkehr						

## Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Zweibrücken

Linien-Nr	231		Linie-Nr bis Dez. 2006		6881	
konzessionierte Laufzeit bis	31.05.2011					
Linienverlauf	Zweibrücken - Winterbach - Schmitshausen - Wiesbach - Knopp - Wallhalben					
Wichtige Haltestellen	Zweibrücken Hbf + ZOB, Niederauerbach Tennisplatz + Sechsmorgenschule, Oberauerbach, Großbundenbach, Niederhausen, Winterbach, Schmitshausen Ort, Biedershausen, Wiesbach Ort + Schule, Krähenberg, Knopp, Labach, Wallhalben ZOB + Schule Hast. bei Einzelfahrten: Contwig Hauptschule, Saalstadt Post, Herschberg Kirche					
Kategorisierung	Erschließungslinie mit verdichtetem Angebot					
Funktion / Verkehrsaufgabe	für Stadt Zweibrücken: Erschließung des Stadtteils Oberauerbach für Landkreis Südwestpfalz: Verbindung Zweibrücken - VG Wallhalben über nordwestl. VG Zweibrücken-Land					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Linienabschnitt A: Zweibrücken - Winterbach - Schmitshausen - Wiesbach - Knopp - Wallhalben						
Bedienungszeitraum	06:00 - 19:00	06:00 - 18:00				
Takt	1 Std-Takt in der HVZ, sonst Einzelfahrten mit gleicher Abfahrtszeit	1 Std-Takt in der HVZ, sonst Einzelfahrten mit gleicher Abfahrtszeit				
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	12 Fahrten (tlw. andere Fahrwege)	13 Fahrten (tlw. andere Fahrwege, twl. nur Teilabschnitte)	keine	keine	keine	keine
Fahrten (Mo -Fr an schulfreien Tagen)	9 Fahrten (tlw. andere Fahrwege)	10 Fahrten (tlw. andere Fahrwege, twl. nur Teilabschnitte)				
Linienabschnitt B: (Contwig/) Niederhausen - Wallhalben (Kindergarten- und Schulfahrten)						
Bedienungszeitraum	6:45 - 13:15	07:00 - 13:15				
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten				
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	8 Fahrten	9 Fahrten	keine	keine	keine	keine
Fahrten (Mo -Fr an schulfreien Tagen)	2 Fahrten	2 Fahrten				
Verknüpfungen Abschnitt A	Mo - Fr				So	
	Zweibrücken Hbf					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 68 (KBS 674) aus / in Richtung Saarbrücken					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum	keine	keine	keine	keine	keine
	Zweibrücken Hbf					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 68 (KBS 674) aus / in Richtung Pirmasens					
Verknüpfungszeiten	bei Verstärkern	keine	keine	keine	keine	keine
	Zweibrücken Stadtmitte (ZOB)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	Verknüpfung von bzw. zu den Stadtbuslinien 221 - 226					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum	keine	keine	keine	keine	keine
	Wallhalben ZOB					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	Linie 151 in / aus Ri. Landstuhl					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum	keine	keine	keine	keine	keine
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge und Standardlinienbusse					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	182.400					
Besonderheiten	2 Linienverläufe Regionalbuslinie sichert Erschließung des Stadtteils ZW-Oberauerbach (alle Fahrten der Linie 231 führen über Oberauerbach) Ergänzung Ruftaxi-Linie 2591 und 2594 sowie für ZW-Oberauerbach 2280 Fahrten können tlw. durch Ruftaxen bedient werden					
Hauptsächliche Nachfrage	Schülerverkehr, tlw. Berufs- und Besorgungsverkehr					



## Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Zweibrücken

Linien-Nr	232		Linie-Nr bis Dez. 2006		6882	
konzessionierte Laufzeit bis	31.05.2011					
Linienverlauf	Zweibrücken - Mörsbach - Käshofen - Martinshöhe - Bruchmühlbach					
Wichtige Haltestellen	Zweibrücken Hbf + ZOB + Mannlichplatz + Realschule + Hofenfels-Gymn., Ernstweiler, Mörsbach, Großbundenbach Kreuzung + KIGA, Kleinbundenbach, Käshofen Ortsmitte, Niederauerbach Pfarrhaus, Oberauerbach Altes Denkmal, Wiesbach Ort + Schule, Bechhofen Brunnen + Schule/KIGA, Lambsborn Ortsmitte , Martinshöhe Wasserturm, Bruchmühlbach-Miesau Kino/Post + Bahnhof Hast bei Einzelfahrten: Contwig Hauptschule					
Kategorisierung	Erschließungslinie mit verdichtetem Angebot					
Funktion / Verkehrsaufgabe	für Stadt Zweibrücken: Erschließung der Stadtteile ZW-Mörsbach und ZW-Oberauerbach für Landkreis Südwestpfalz: Verbindung Zweibrücken über nördl. VG Zweibrücken-Land nach Martinshöhe und Bruchmühlbach (S-Bahn)					
Mindestbedienstungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Linienabschnitt A: Zweibrücken - Mörsbach -Oberauerbach - Groß-/ Kleinbundenbach - Rosenkopf - Käshofen - Martinshöhe - Bruchmühlbach						
Bedienungszeitraum	6:00 - 18:30	05:45 - 17:45	gegen 09:00, gegen 12:00	08:00 - 10:00, gegen 13:00		
Takt	Einzelfahrten nach Möglichkeit mit gleicher Abfahrtszeit	Einzelfahrten nach Möglichkeit mit gleicher Abfahrtszeit	Einzelfahrten	Einzelfahrten		
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	11 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	12 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	2 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	3 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	keine	keine
Fahrten (Mo -Fr an schulfreien Tagen)	10 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	11 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)				
Linienabschnitt B: (Contwig) Großbundenbach - Wiesbach (Kindergarten- und Schulfahrten)						
Bedienungszeitraum	07:15 - 13:15	06:45 - 13:15				
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten				
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	5 Fahrten	6 Fahrten	keine	keine	keine	keine
Fahrten (Mo -Fr an schulfreien Tagen)	1 Fahrt	2 Fahrten				
Verknüpfungen Abschnitt A	Mo - Fr		Sa		So	
	Zweibrücken Hbf					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 68 (KBS 674) aus / in Richtung Saarbrücken					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum	Bedienungszeitraum	keine	keine	keine	keine
	Zweibrücken Hbf					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 68 (KBS 674) aus / in Richtung Pirmasens					
Verknüpfungszeiten	bei Verstärkern	bei Verstärkern	keine	keine	keine	keine
	Zweibrücken Stadtmitte (ZOB)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	Verknüpfung von bzw. zu den Stadtbuslinien 221 - 226 nicht zu allen Fahrten					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum	Bedienungszeitraum	keine	keine	keine	keine
	Bruchmühlbach-Miesau Bahnhof					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	Linie G 10 (KBS 670) in / aus Ri. Kaiserslautern					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum	Bedienungszeitraum	keine	keine	keine	keine
	Bruchmühlbach-Miesau Bahnhof					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	Linie G 10 (KBS 670) in / aus Ri. Homburg/Saar					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum	Bedienungszeitraum	keine	keine	keine	keine
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge und Standardlinienbusse					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	171.600					
Besonderheiten	zwei Linienverläufe des Hauptverlaufs (über Mörsbach bzw. Oberauerbach) dabei 2 Fahrten als Ringfahrten Mo-Fr über ZW - Oberauerbach - Großbundenbach - Mörsbach - ZW Fahrten nach Bruchmühlbach-Miesau direkt von Lambsborn, nicht über Martinshöhe Verstärkerfahrten Schulen Ergänzung Ruf-taxi-Linie 2593, tlw. auch 2594, für ZW-Mörsbach 2260, für ZW-Oberauerbach 2280					
Hauptsächliche Nachfrage	Schülerverkehr, tlw. Berufs- und Besorgungsverkehr					

## Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Zweibrücken

Linien-Nr	233		Linie-Nr bis Dez. 2006		6883	
konzessionierte Laufzeit bis	31.05.2011					
Linienverlauf	Zweibrücken - Dietrichingen - Walshausen - Großsteinhausen					
Wichtige Haltestellen	Zweibrücken Hbf + ZOB, Kirschbacherhof, Walshausen Hauptstr., Kleinsteinhausen Hauptstr. + KIGA, Großsteinhausen, Riedelberg Hinfahrt: Ixheim, Rimschweiler, Althornbach Ort, Hornbach Schule + Klostermauer, Mauschbach, Dietrichingen Hast. Einzelfahrten: Contwig Gh Veith + Hauptschule, Stambach Grundschule, Falkenbusch, Dellfeld Alte Schule					
Kategorisierung	Erschließungslinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Verbindung Zweibrücken - südliche VG Zweibrücken-Land.					
Mindestbedienstungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Linienabschnitt A: Zweibrücken - Kirschbacherhof/Hornbach - Walshausen - Großsteinhausen (- Riedelberg)						
Bedienungszeitraum	10:35 - 18:15	06:45 - 17:38	gegen 12:00	gegen 07:00		
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten	Einzelfahrt	Einzelfahrt		
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	7 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	7 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	1 Fahrt (auf Teilabschnitt)	1 Fahrt (auf Teilabschnitt)	keine	keine
Fahrten (Mo -Fr an schulfreien Tagen)	6 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	6 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)				
Linienabschnitt B: Althornbach - Dietrichingen / Großsteinhausen - Contwig bzw. Dellfeld						
Bedienungszeitraum	morgens	06:45 - 13:15				
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten				
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	2 Fahrten	2 Fahrten	keine	keine	keine	keine
Verknüpfungen Abschnitt A	Mo - Fr		Sa		So	
	Zweibrücken Hbf					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 68 (KBS 674) aus / in Richtung Saarbrücken					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum				keine	keine
	Zweibrücken Hbf					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 68 (KBS 674) aus / in Richtung Pirmasens					
Verknüpfungszeiten	bei Verstärkern		keine	keine	keine	keine
	Zweibrücken Stadtmitte (ZOB)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	Verknüpfung von bzw. zu den Stadtbuslinien 221 - 226					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum				keine	keine
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge und Standardlinienbusse					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	80.500					
Besonderheiten	2 Linienverläufe Konzession gebündelt mit Linie 230/6885 2 Fahrten bis Riedelberg durchgebunden, Hornbach Mauschbach, Dietrichingen nur auf Hinfahrten mitangebunden freitags zwei zusätzliche Schulfahrten Contwig - Großsteinhausen bzw. Dietrichingen Ergänzung Ruftaxi-Linie 2595 Zweibrücken - Walshausen - Klein-/Großsteinhausen - Riedelberg tägliches Angebot über den ganzen Tag weitere Ergänzung Ruftaxi-Linie 2596 Zweibrücken - Dietrichingen					
Hauptsächliche Nachfrage	Schülerverkehr, tlw. Berufs- und Besorgungsverkehr					





## Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Zweibrücken

Linien-Nr	234		Linie-Nr bis Dez. 2006		6884	
konzessionierte Laufzeit bis	31.05.2011					
Linienverlauf	Zweibrücken - Oberauerbach - Battweiler - Reifenberg - Maßweiler (- Schmitshausen)					
Wichtige Haltestellen	Zweibrücken Hbf + ZOB+ Mannlichplatz, Niederauerbach Pfarrhaus, Oberauerbach Milchhaus, Battweiler Ort, Hanghof Ort, Reifenberg Ort, Maßweiler Schule + Denkmal , Schmitshausen bei Einzelfahrten: ZW Realschule + Hofenfels-Gym.					
Kategorisierung	Erschließungslinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Verbindung Zweibrücken mit der östlichen VG Zweibrücken-Land.					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Bedienungszeitraum	07:30 - 18:30	06:30 - 17:00	gegen 07:00 gegen 12:00	gegen 08:00 gegen 13:00		
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten	Einzelfahrten	Einzelfahrten		
Fahrten	8 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	8 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	2 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	2 Fahrten	keine	keine
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
	Zweibrücken Hbf					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 68 (KBS 674) aus / in Richtung Saarbrücken					
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
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge und Standardlinienbusse					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	101.400					
	Mo - Fr: Weiterführung einer Fahrt abends von Maßweiler nach Schmitshausen dazu Schulfahrten: morgens und mittags je 1 Fahrt Reifenberg - Maßweiler mittags: 1 Fahrt Zweibrücken Realschule - ZOB - HBF Fahrten samstags können auch mit Ruftaxen bedient werden					
Besonderheiten	Ergänzung durch Ruftaxi-Linie 2591					
Hauptsächliche Nachfrage	Schülerverkehr, tlw. Berufs- und Besorgungsverkehr					

## Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Zweibrücken

Linien-Nr	235		Linie-Nr bis Dez. 2006		6880	
konzessionierte Laufzeit bis	31.05.2011					
Linienverlauf	Zweibrücken - Hornbach - Mauscbach - Dietrichingen/Brenschelbach					
Wichtige Haltestellen	Zweibrücken Hbf + ZOB, Althornbach Ort + Grundschule/KIGA, Hornbach Mühlacker + Klostermauer + Schule, Mauscbach Ort, Dietrichingen Ort, Brenschelbach Ort					
Kategorisierung	Erschließungslinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Verbindung Zweibrücken - südliche VG Zweibrücken-Land					
Mindestbedienstungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Linienabschnitt A: Zweibrücken - Hornbach - Dietrichingen/Brenschelbach						
Bedienungszeitraum	07:30 - 19:30	06:30 - 18:00	07:30 - 15:00	06:45 - 14:30		
Takt	Einzelfahrten nach Möglichkeit mit gleicher Abfahrtszeit	Einzelfahrten nach Möglichkeit mit gleicher Abfahrtszeit	Einzelfahrten	Einzelfahrten		
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	10 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	10 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	4 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	4 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	keine	keine
Fahrten (Mo -Fr an schulfreien Tagen)	8 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	8 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)				
Linienabschnitt B: Althornbach - Dietrichingen (KIGA- und Schulfahrten in Teilabschnitten)						
Bedienungszeitraum	7:30 - 16:00	8:00 - 15:00				
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten				
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	5 Fahrten	6 Fahrten	keine	keine	keine	keine
Fahrten (Mo -Fr an schulfreien Tagen)	3 Fahrten	2 Fahrten				
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
	Zweibrücken Hbf					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 68 (KBS 674) aus / in Richtung Saarbrücken					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum				keine	keine
	Zweibrücken Hbf					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 68 (KBS 674) aus / in Richtung Pirmasens					
Verknüpfungszeiten	im Bedienungszeitraum bei Verstärkern				keine	keine
	Zweibrücken Stadtmitte (ZOB)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	Verknüpfung von bzw. zu den Stadtbuslinien 221 - 226 und 229 je nach Zeitlage immer wieder von/zu anderen Linien					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum				keine	keine
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge und Standardlinienbusse					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	97.300					
Besonderheiten	2 Linienverläufe Konzession gebündelt mit Linie 233/6883 Linie teilt sich ab Hornbach in einen Ast nach Dietrichingen und nach Brenschelbach (wird nur im Schülerverkehr bedient) Samstags werden von der Linie 235 die Orte Mauscbach und Dietrichingen nicht bedient (siehe Linie 233)					
Hauptsächliche Nachfrage	Ergänzung durch Ruftaxi-Linie 2596 Schülerverkehr, tlw. Berufs- und Besorgungsverkehr					



## Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Zweibrücken

Linien-Nr	578 (Tabellennummer im VRN 237)		Linien-Nr. bis Dez. 2006:		6878	
konzessionierte Laufzeit bis:	31.08.2008					
Linienverlauf	Zweibrücken - Altheim - Peppenkum					
Wichtige Haltestellen	Einöd Globus, ZW Tennisplatz + Realschule + Hofenfels-Gym. Goetheplatz + ZOB, Ixheim Mitte, Mittelbach Mitte, Böckweiler, Altheim Post, Medelsheim Kirche, Peppenkum Ortsmitte, Riesweiler Ortsmitte					
Kategorisierung	Erschließungslinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Verbindung nach Altheim und Peppenkum, insb. Schülerverkehr					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Bedienungszeitraum	12:00 - 16:00	gegen 07:00 12:30 - 14:30				
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten				
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	4 Fahrten	3 Fahrten	keine	keine	keine	keine
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Zweibrücken Stadtmitte (ZOB)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	zu / von Stadtbuslinien 221 - 226					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum	gegen 14:30	keine	keine	keine	keine
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge und Standardlinienbusse					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	25.600					
Besonderheiten	Bedarfsverkehr ausgerichtet auf Schüler aus dem Saarland, die weiterführende Schulen in Zweibrücken besuchen. Keine Bedienung nachmittags für Erwerbstätige Kostenbeteiligung der Stadt Zweibrücken					
Hauptsächliche Nachfrage	Schülerverkehr					

## Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Zweibrücken

Linien-Nr	571 (Tabellennummer im VRN 239)				Linien-Nr. bis Dez. 2006:		6889
konzessionierte Laufzeit bis:	31.05.2011						
Linienverlauf	Homburg - Uni - Kirrberg - Zweibrücken Realschule						
Wichtige Haltestellen	Homburg Hbf + Talstr. + Uni Haupteingang, Kirrberg Markt, + Am Lerchenhübel eine Fahrt: Mörsbach Stephan, Kirchberg Am Lerchenhübel + Markt, Schangenhof, ZW Realschule						
Kategorisierung	Erschließungslinie						
Funktion / Verkehrsaufgabe	Bedarfsfahrten Homburg Hbf - Homburg Kirrberg sowie ZW-Mörsbach - Hom-Kirrberg - ZW Realschule						
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage		
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück	
Bedienungszeitraum	gegen 07:00, 12:30 - 13:30	gegen 07:00, gegen 13:00, gegen 22:00					
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten					
Fahrten	3 Fahrten	3 Fahrten	keine	keine	keine	keine	
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So		
Verknüpfungspunkt	Homburg/Saar Hbf						
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	G 10, R 71 (KBS 670) Ri. Kaiserslautern bzw. Saarbrücken						
Verknüpfungszeiten	12:30 - 13:30	gegen 07:00	keine	keine	keine	keine	
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge und Standardlinienbusse						
Bus-km-Aufwand pro Jahr	5.800						
Besonderheiten	Bedarfsverkehr HIN: 2 Fahrten Homburg Hbf - Hom-Kirrberg, eine Fahrt ZW-Mörsbach - Hom-Kirrberg - ZW Realschule Rück: 1 Fahrt Hom Kirrberg - Hom Hbf, 1 Fahrt ZW Realschule - Mörsbach - Hom-Kirrberg, 1 Fahrt innerhalb der Uni						
Hauptsächliche Nachfrage	Schülerverkehr						



## Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Zweibrücken

Linien-Nr	553 (im VRN-Tabellen-Nr. 238)		Linie-Nr bis Dez. 2006		6888	
konzessionierte Laufzeit bis	31.05.2011					
Linienverlauf	Martinshöhe - Bruchhof - Homburg					
Wichtige Haltestellen	Martinshöhe Wasserturm, Lambsborn Ortsmitte, Bechhofen Brunnen, Rosenkopf KIGA, Bruchhof, Homburg Hbf + Scheffelpplatz + Saarpfalz-Gymnasium + Johanneum					
Kategorisierung	Erschließungslinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Verbindung nach Homburg/Saar					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Bedienungszeitraum	05:00 - 16:00	06:00 - 19:00	06:00 - 08:00	07:00 - 13:00		
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten	Einzelfahrten	Einzelfahrten		
Fahrten	10 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	11 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	2 Fahrten	4 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	keine	keine
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Homburg/Saar Hbf					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 71 (KBS 670) in / aus Ri. Saarbrücken					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum				keine	keine
Verknüpfungspunkt	Homburg/Saar Hbf					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	G 10 (KBS 670) in / aus Ri. Kaiserslautern					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum				keine	keine
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge und Standardlinienbusse					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	87.300					
Besonderheiten	im VRN-Fahrplanbuch Tabellennummer 238 Ergänzung durch Ruftaxi-Linie 2592					
Hauptsächliche Nachfrage	Schülerverkehr, tlw. Berufs- und Besorgungsverkehr					

## Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Zweibrücken

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 + Grundschule + Regionale Schule, Niederauerbach, Zweibrücken Realschule + Mannlichplatz + ZOB + Hbf Hast. bei Einzelfahrten: Battweiler, Höhmühlbach KIGA, Rieschweiler, Dellfeld KIGA + Schulstr., Thaleischweiler Regionalschule					
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
Fahrten (Mo -Fr an schulfreien Tagen)	2 Fahrten	2 Fahrten				
Linienabschnitt F: Höhröschen - Höheischweiler - Nünschweiler - Thaleischweiler (KIGA- / Schulfahrten auf Teilen)						
Bedienungszeitraum	gegen 07:00	12:00 - 13:00				
Takt	Einzelfahrt	Einzelfahrten				
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	1 Fahrt	2 Fahrten	keine	keine	keine	keine

→ Seite 2



## Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Zweibrücken

### 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. Nünschweiler)		
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 68 (KBS 674) in / aus Richtung Zweibrücken, Saarbrücken		
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum	keine	keine
	Dellfeld Bahnhof (aus / in Ri. Nünschweiler)		
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
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge und Standardlinienbusse sowie Taxen		
Bus-km-Aufwand pro Jahr	172.600		
	Teilstrecken (Schulen) als Verstärker Fahrten auf den Teilabschnitten Pirmasens - Nünschweiler - (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 Zweibrücken

<b>Linien-Nr</b>	<b>562</b>	<b>Linien-Nr. bis Dez. 2006:</b>	<b>6362</b>
<b>konzessionierte Laufzeit bis:</b>	31.12.2011		
<b>Linienverlauf</b>	<b>Blieskastel - Zweibrücken</b>		
<b>Wichtige Haltestellen</b>	Blieskastel Busbahnhof + Schulzentrum, Webenheim Kirche, Einöd Bahnhof, Zweibrücken Hilgardplatz + Mannlichplatz + Tennisplatz + ZOB + Realschule Hast. Auf Einzelfahrt zurück: Lautzkirchen Bahnhof, Niederwürzbach Abzw. Bahnhof		
<b>Kategorisierung</b>	Erschließungslinie		
<b>Funktion / Verkehrsaufgabe</b>	Verbindung zwischen Blieskastel und Zweibrücken mit Anbindung der Schulen und der Orte abseits der Bahnverbindung		
<b>Mindestbedienstungsstandard</b>	<b>Mo - Fr</b>		<b>Sa</b>
	<b>hin</b>	<b>zurück</b>	<b>hin</b>
<b>Bedienzeitraum</b>	07:00 - 14:00	11:15 - 16:15	
<b>Takt</b>	Einzelfahrten	Einzelfahrten	
<b>Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)</b>	4 Fahrten	5 Fahrten	keine
<b>Fahrten (Mo -Fr an schulfreien Tagen)</b>	2 Fahrten	2 Fahrten	keine
<b>Verknüpfungen</b>	<b>Mo - Fr</b>		<b>Sa</b>
<b>Verknüpfungspunkt</b>			keine
<b>Verknüpft mit Linien-Nr., VM</b>			
<b>Verknüpfungszeiten</b>			
<b>Fahrzeugstandard</b>	Niederflurfahrzeuge und Standardlinienbusse		
<b>Bus-km-Aufwand pro Jahr</b>	29.100		
<b>Besonderheiten</b>	Konzessionsrechtlich ist diese Linie zusammen mit Linie 506 in einer Urkunde genehmigt		
<b>Hauptsächliche Nachfrage</b>	Schülerverkehr		





## Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Zweibrücken

### Ruftaxenverkehre:

Linien-Nr	2210	Linien-Nr. bis Dez. 2006:		321	
konzessionierte Laufzeit bis:	31.12.2010				
Linienverlauf	Stadtmitte - Ixheim - Rimschweiler				
Wichtige Haltestellen	ZOB, Ixheim Mitte, Nagelwerk, Rimschweiler Bahnhof + Ende Rückrichtung Einstieg bis Hast. Nagelwerk				
Kategorisierung	Ruftaxi-ergänzung einer Stadtverkehrslinie				
Funktion / Verkehrsaufgabe	ergänzende Wochenenderschließung der Stadtteile Ixheim und Rimschweiler				
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage
	hin	zurück	hin	zurück	hin zurück
Bedienungszeitraum			14:30 - 19:30	14:45 - 19:45	13:30 - 19:30 13:45 - 19:45
Takt			60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt 60 Min.-Takt
Fahrten	keine	keine	6 Fahrten	6 Fahrten	7 Fahrten 7 Fahrten
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So
Verknüpfungspunkt	Zweibrücken ZOB				
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	Verknüpfung von bzw. zu Stadtbuslinien 225, 229 bzw. zu den Ruftaxenlinien 2220 - 2280				
	3-5 Min. Übergang aus / in Ri. J.F. Kennedy (Niederauerbach (225), Gleiwitzstr. (229), Hengstbach (2220), Beckerswäldchen/Wattweiler (2230), Kreuzberg/Mörsbach (2260), Nieder-/Oberauerbach (2280)				
Verknüpfungszeiten	keine		Bedienungszeitraum		
Fahrzeugstandard	Taxis				
Fahrweg) bei durchschnittlicher Nutzung	2.700				
Besonderheiten	Rendez-Vous-Zeiten am ZOB werden auf die Minute 00 verschoben  Ergänzung zu Linie 221  Einstieg auf dem Rückweg Rimschweiler - Stadtmitte bis zur Hast. Nagelwerk, da ab der nächsten Hast. Ixheim Mitte die Buslinie 229 die Bedienung übernimmt.				
Hauptsächliche Nachfrage	Freizeitverkehr, tlw. noch Einkaufsverkehr				

## Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Zweibrücken

Linien-Nr	2220	Linien-Nr. bis Dez. 2006:		322		
konzessionierte Laufzeit bis:	31.12.2010					
Linienverlauf	Stadtmitte - Langental - Mittelbach - Hengstbach					
Wichtige Haltestellen	ZOB, Ixheim Mitte, Langental, Mittelbach Mitte, Hengstbach Rückrichtung Einstieg bis Hast. Langental					
Kategorisierung	Ruftaxiergänzung einer Stadtverkehrslinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	ergänzende Wochenenderschließung der Stadtteile Ixheim, Langental, Mittelbach und Hengstbach					
Mindestbedienstungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Bedienungszeitraum			14:00 - 19:00	14:15 - 19:15	13:00 - 19:00	13:15 - 19:15
Takt			60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt
Fahrten	keine	keine	6 Fahrten	6 Fahrten	7 Fahrten	7 Fahrten
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Zweibrücken ZOB					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	Verknüpfung von bzw. zu Stadtbuslinien 225, 229 bzw. zu den Ruftaxenlinien 2210 + 2261					
	3-5 Min. Übergang aus / in Ri. Pasteurstr.(225), Europaring/Wolfsloch (229), Rimschweiler (2210), Flugplatz/DOZ (2261)					
Verknüpfungszeiten	keine		Bedienungszeitraum			
Fahrzeugstandard	Taxis					
km-Aufwand pro Jahr (gesamter Fahrweg) bei durchschnittlicher Nutzung	3.800					
Besonderheiten	Rendez-Vous-Zeiten am ZOB werden auf die Minute 00 verschoben  Ergänzung zu Linie 222  Einstieg auf dem Rückweg Rimschweiler - Stadtmitte Einstieg bis zur Hast. Langental, da ab der nächsten Hast. Gleiwitzstr. die Buslinie 229 die Bedienung übernimmt.					
Hauptsächliche Nachfrage	Freizeitverkehr, tlw. noch Einkaufsverkehr					



## Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Zweibrücken

Linien-Nr	2230	Linien-Nr. bis Dez. 2006:		323	
konzessionierte Laufzeit bis:	31.12.2010				
Linienverlauf	Stadtmitte - Beckerswäldchen - Wattweiler (Mölschbacher Str.)				
Wichtige Haltestellen	ZOB, Fr.-Ebert-Str., Wattweiler Str., Ottilie-Baader-Str., Wattweiler Mitte, Mölschbacher Str.				
Kategorisierung	Ruftaxiergänzung einer Stadtverkehrslinie				
Funktion / Verkehrsaufgabe	ergänzende Wochenenderschließung der Stadtteile / Stadtsiedlungen Beckerswäldchen und Wattweiler				
Mindestbedienstungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage
	hin	zurück	hin	zurück	hin zurück
Bedienungszeitraum			14:00 - 19:00	14:15 - 19:15	13:00 - 19:00 13:15 - 19:15
Takt			60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt 60 Min.-Takt
Fahrten	keine	keine	6 Fahrten	6 Fahrten	7 Fahrten 7 Fahrten
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So
Verknüpfungspunkt	Zweibrücken ZOB				
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	Verknüpfung von bzw. zu Stadtbuslinien 225, 229 bzw. zu den Ruftaxenlinien 2210 + 2261				
	3-5 Min. Übergang aus / in Ri. Pasteuerstr.(225), Europaring/Wolfsloch (229), Rimschweiler (2210), Flugplatz/DOZ (2261)				
Verknüpfungszeiten	keine		Bedienungszeitraum		
Fahrzeugstandard	Taxis				
km-Aufwand pro Jahr (gesamter Fahrweg) bei durchschnittlicher Nutzung	4.300				
Besonderheiten	Rendez-Vous-Zeiten am ZOB werden auf die Minute 00 verschoben Ergänzung zu Linie 223				
Hauptsächliche Nachfrage	Freizeitverkehr, tlw. noch Einkaufsverkehr				

## Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Zweibrücken

Linien-Nr	2260		Linien-Nr. bis Dez. 2006:		326	
konzessionierte Laufzeit bis:	31.12.2010					
Linienverlauf	Stadtmitte - HBF - Kreuzberg - Mörsbach					
Wichtige Haltestellen	ZOB, Hbf, Kreuzbergstr., Kreuzberg Mitte, Ernstweiler Schangenhof, Mörsbach Talstr. + Ziegelhütte					
Kategorisierung	RuftaxiErgänzung einer Stadtverkehrslinie sowie einer Ergänzungslinie im Regionalverkehr					
Funktion / Verkehrsaufgabe	ergänzende Wochenenderschließung der Stadtteile Kreuzberg und Mörsbach					
Mindestbedienstungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Bedienstungszeitraum			14:00 - 19:00	14:15 - 19:15	13:00 - 19:00	13:15 - 19:15
Takt			60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt
Fahrten	keine	keine	6 Fahrten	6 Fahrten	7 Fahrten	7 Fahrten
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Zweibrücken ZOB					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	Verknüpfung von bzw. zu Stadtbuslinien 225, 229 bzw. zu den Ruftaxenlinien 2210 + 2261					
	3-5 Min. Übergang aus / in Ri. Pasteuerstr.(225), Europaring/Wolfsloch (229), Rimschweiler (2210), Flugplatz/DOZ (2261)					
Verknüpfungszeiten	keine		Bedienstungszeitraum			
Verknüpfungspunkt	Zweibrücken Hauptbahnhof (aus / in Ri. ZOB)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 68 (KBS 674) in / aus Richtung Saarbrücken					
Verknüpfungszeiten	keine	keine	Bedienstungszeitraum			
Verknüpfungspunkt	Zweibrücken Hauptbahnhof (in / aus Ri. Kreuzberg)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 68 (KBS 674) aus / in Richtung Saarbrücken					
Verknüpfungszeiten	keine		Bedienstungszeitraum			
Verknüpfungspunkt	Zweibrücken Hauptbahnhof (in / aus Ri. Kreuzberg)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 68 (KBS 674) aus / in Richtung Pirmasens					
Verknüpfungszeiten	keine		nach Möglichkeit im Bedienstungszeitraum			
Fahrzeugstandard	Taxis					
km-Aufwand pro Jahr (gesamter Fahrweg) bei durchschnittlicher Nutzung	6.500					
	Rendez-Vous-Zeiten am ZOB werden auf die Minute 00 verschoben					
Besonderheiten	Ergänzung zu Linie 226 sowie 232 der Stadtteil Mörsbach wird werktags durch die Regionalbuslinie 232 bedient					
Hauptsächliche Nachfrage	Freizeitverkehr, tlw. noch Einkaufsverkehr					



## Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Zweibrücken

<b>Linien-Nr</b>	<b>2261</b>	<b>Linien-Nr. bis Dez. 2006:</b>	<b>327</b>
<b>konzessionierte Laufzeit bis:</b>	31.12.2010		
<b>Linienverlauf</b>	Stadtmitte - Flughafen / DOZ		
<b>Wichtige Haltestellen</b>	ZOB, Goetheplatz, Festhalle, Steinhauser Str., Am Funkturm, Pariser Str. Rückrichtung über Eishalle, DOZ		
<b>Kategorisierung</b>	Ruftaxiergänzung einer Stadtverkehrslinie		
<b>Funktion / Verkehrsaufgabe</b>	ergänzende Wochenenderschließung des Stadtgebiets Fasanerieberg sowie Flughafen/DOZ		
<b>Mindestbedienstungsstandard</b>	<b>Mo - Fr</b>		<b>Sa</b>
	hin	zurück	hin
<b>Bedienungszeitraum</b>			zurück
<b>Takt</b>			hin
<b>Fahrten</b>	keine	keine	zurück
<b>Verknüpfungen</b>	<b>Mo - Fr</b>		<b>Sa</b>
<b>Verknüpfungspunkt</b>			<b>So</b>
<b>Verknüpft mit Linien-Nr., VM</b>	Zweibrücken ZOB		
	Verknüpfung von bzw. zu Stadtbuslinien 225, 229 bzw. zu den Ruftaxenlinien 2220, 2230, 2260, 2280		
	3-5 Min. Übergang aus / in Ri. J.-F.-Kennedy-Str. (Niederauerbach (225), Gleiwitzstr. (229), Hengstbach (2220), Beckerswäldchen/Wattweiler (2230), Kreuzberg/Mörsbach (2260), Nieder-/Oberauerbach (2280)		
<b>Verknüpfungszeiten</b>	keine		Bedienungszeitraum
<b>Fahrzeugstandard</b>	Taxis		
<b>km-Aufwand pro Jahr (gesamter Fahrweg) bei durchschnittlicher Nutzung</b>	3.400		
	Rendez-Vous-Zeiten am ZOB werden auf die Minute 30 verschoben		
<b>Besonderheiten</b>	Ergänzung zu Linie 226		
<b>Hauptsächliche Nachfrage</b>	Freizeitverkehr, tlw. noch Einkaufsverkehr		

## Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Zweibrücken

Linien-Nr	2280	Linien-Nr. bis Dez. 2006:		328		
konzessionierte Laufzeit bis:	31.12.2010					
Linienverlauf	Stadtmitte - Niederauerbach - Oberauerbach					
Wichtige Haltestellen	ZOB, Goetheplatz, Mannlichplatz, Pirmasenser Str., Wiesbachbrücke, Oberauerbach Tannenblick, Milchhaus + Wolf					
Kategorisierung	Ruftaxiergänzung einer Stadtverkehrslinie sowie einer Ergänzungslinie im Regionalverkehr					
Funktion / Verkehrsaufgabe	ergänzende Wochenenderschließung der Stadtteile Nieder- und Oberauerbach					
Mindestbedienstungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Bedienungszeitraum			14:00 - 19:00	14:15 - 19:15	13:00 - 19:00	13:15 - 19:15
Takt			60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt
Fahrten	keine	keine	6 Fahrten	6 Fahrten	7 Fahrten	7 Fahrten
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Zweibrücken ZOB					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	Verknüpfung von bzw. zu Stadtbuslinien 225, 229 bzw. zu den Ruftaxenlinien 2210 + 2261					
	3-5 Min. Übergang aus / in Ri. Pasterstr.(225), Europaring/Wolfsloch (229), Rimschweiler (2210), Flugplatz/DOZ (2261)					
Verknüpfungszeiten	keine		Bedienungszeitraum			
Fahrzeugstandard	Taxis					
km-Aufwand pro Jahr (gesamter Fahrweg) bei durchschnittlicher Nutzung	4.400					
Besonderheiten	Rendez-Vous-Zeiten am ZOB werden auf die Minute 00 verschoben  Ergänzung zu den Linien 224, 225 sowie 231 der Stadtteil Oberauerbach wird werktags durch die Regionalbuslinie 231 bedient					
Hauptsächliche Nachfrage	Freizeitverkehr, tlw. noch Einkaufsverkehr					

### **11.3 Linienbündelung Stadt Zweibrücken**

#### **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 03.12.2009 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 für 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.

## 2. Linienbündelung im Gebiet der Stadt Zweibrücken

### Linienbündel „Stadt Zweibrücken“

Das Linienbündel „Stadt Zweibrücken“ umfasst Linien, die ausschließlich die Stadt Zweibrücken bedienen. Alle Linienkonzessionen laufen bis zum 31.12.2010.

Linie	Linienweg
221	ZW Stadtmitte (ZOB) – Ixheim – Rimschweiler
222	ZW Stadtmitte (ZOB) – Mittelbach – Hengstbach
223	ZW Stadtmitte (ZOB) – Hbf – Bubenhausen – Wattweiler
224	ZW Stadtmitte (ZOB) – Fasanerieberg – Pasteurstraße
225 (ehemals Linien 5 + 10)	ZW Stadtmitte (ZOB) – Niederauerbach – J.-F.-Kennedy-Str.
226	ZW Stadtmitte (ZOB) – Kreuzberg – Flughafen
229	ZW Stadtmitte (ZOB) – Globus – Europaring

**Tabelle 9: Linienbündel „Stadt Zweibrücken“**

### Linienbündel „Zweibrücken Umland“

Das Linienbündel „Zweibrücken Umland“ umfasst Linien, die neben dem Gebiet des Landkreises Südwestpfalz auch Gebiete des Saar-Pfalz-Kreises sowie der Städte Pirmasens und 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 Linien sind die Linien 240 und 578 (Tab. Nr. 237) mit Enddatum 31.05.2014.

Linie	Linienweg
231	Zweibrücken – Winterb. – Schmitshausen/Wiesbach – Knopp – Wallhalben
232	Zweibrücken – Mörsb. – Kähofen. – Bruchmühlbach/Rosenkopf – Martinshöhe
233	Zweibrücken – Dietrichingen – Walshausen – Großsteinhausen <sup>1</sup>
234	Zweibrücken – Oberauerbach – Maßweiler – Schmitshausen
235	Zweibrücken – Hornb. – Mauschbach – Dietrichingen/Brenschelbach
240	Pirmasens – Petersberg – Dellfeld – Contwig – Zweibrücken
578, (Tab. 237)	Einöd – Zweibrücken – Altheim – Medelsheim – Peppenkum

**Tabelle 10 : Linienbündel „Zweibrücken Umland“**

<sup>1</sup> Linien 233 und 235 sind gebündelt konzessioniert





### **Schlussfolgerungen**

Mit dem Bündelungsbeschluss ist keine Aussage über die Durchführung künftiger Vergabeverfahren durch die Stadt Zweibrücken getroffen. Die Stadt Zweibrücken 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 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.





## Nahverkehrsplan Stadt Zweibrücken, Teil B, Erläuterungen

Mai 2009

### Inhalt:

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 .....	94
17.2	Räumliche Erschließungsstandards .....	96
17.3	Verbindungsstandards.....	97
17.4	Bedienungsstandards.....	98
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 Zweibrücken.....	111
18	Raumstruktur Stadt Zweibrücken .....	111
18.1	Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur .....	111
18.2	Wirtschaftsstruktur .....	114
18.3	Verkehrsstruktur.....	114
18.4	Schienenpersonennahverkehr und überregionale Verbindungen.....	115
18.5	Entwicklungachsen und bedienungsrelevante Strukturen.....	116
19	Verkehrsangebot Stadt Zweibrücken.....	117
19.1	Linienangebot und Erschließungsqualität .....	117
19.2	Intermodale Verknüpfung .....	118
19.3	ÖPNV-Betreiberstruktur und Betriebsleistung.....	119
20	ÖPNV-Nachfrage.....	120
20.1	Verkehrserhebung 2002.....	120
20.2	Weitere Datengrundlagen .....	120
20.3	Fahrgastnachfrage.....	121
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.....	124
22.3	Fahrzeuge .....	124
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.....	129
23.2.1 Vorbemerkungen und Hinweise .....	129
23.2.2 Zusammenstellung der Stellungnahmen.....	133
23.2.3 Zusammenfassung und Bewertung der wesentlichen Einwände .....	135
23.2.3.1 SPNV Angebot.....	135
23.3.2.2 Ergänzungen und zeitliche Veränderungen des Linienangebots.....	136
23.3.2.3 Verbundtarif .....	137
23.3.2.4 Grenzüberschreitende Verkehre .....	137
23.3.2.5 Regio-Linien.....	137
23.3.2.6 Linienbündel .....	138

### *Tabellenverzeichnis*

Tabelle 11: Systemrelevante Regionalbuslinien .....	95
Tabelle 12: Festsetzungen der Erreichbarkeit nach Luftlinienradius und Siedlungsgröße.....	96
Tabelle 13: Anbindungsstandard nach Einwohnergrößenklassen .....	98
Tabelle 14: Qualitätsmerkmale der Nahverkehrsprodukte im Linienangebot.....	100
Tabelle 15: Qualitätsstandards im Bedarfsverkehr.....	101
Tabelle 16: Standards nach der Verknüpfungsfunktion eines Haltes.....	103
Tabelle 17: Übersicht Haltestellenmerkmale.....	105
Tabelle 18: Entwicklung Einwohnerzahlen im Vergleich (2004 und 2010).....	112
Tabelle 19: Entwicklung der Altersklassen bis 2010 (Quelle: Planersocietät 2005).....	113
Tabelle 20: Entwicklung Einwohner- und Schülerzahlen in der Westpfalz (2004 und 2010).....	113
Tabelle 21: Überregionale SPNV-Verbindungen in der Stadt Zweibrücken.....	115
Tabelle 22: Verknüpfungen der ÖV-Produkte in der Innenstadt von Zweibrücken .....	119
Tabelle 23: Stadtverkehrslinien in der kreisfreien Stadt Zweibrücken mit den regionalen Buslinien, die die Stadt Zweibrücken berühren .....	128
Tabelle 24: Liste der angeschriebenen Stellen für die öffentliche Beteiligung.....	130
Tabelle 25: Stellungnahmen benachbarte Aufgabenträger und übergeordnete Behörden .....	133
Tabelle 26: Stellungnahmen Verkehrsunternehmen .....	134
Tabelle 27: Stellungnahmen Sachverständige und sachinteressierte Institutionen und Verbände.....	135

### *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“<sup>1</sup> 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 verbundweiten Verkehrserhebung abgeschlossen werden. Die Ergebnisse wurden dem Zweckverband als komprimierte Datendateien Mitte 2004 zur Verfügung gestellt, so dass deren

---

<sup>1</sup> 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 Verkehrsmodells<sup>2</sup> 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 für den Gesamtprozess 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.

---

<sup>2</sup> 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)<sup>3</sup> 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.

---

<sup>3</sup> 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 Zuseidung 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) Westpfalz<sup>4</sup> 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 Personenverkehrsbedienung“ an Gewicht. Die Entwicklung des ÖPNV's wird sich zukünftig an dem Erhalt einer Grundbedienung trotz sinkender Nachfrage im Schülerverkehr und der Attraktivität für den Freizeitverkehr messen lassen müssen.

---

<sup>4</sup> 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 straßen- gebundenen 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 Städte einen Einwohnerrückgang. Dieser fällt besonders in der Stadt Pirmasens

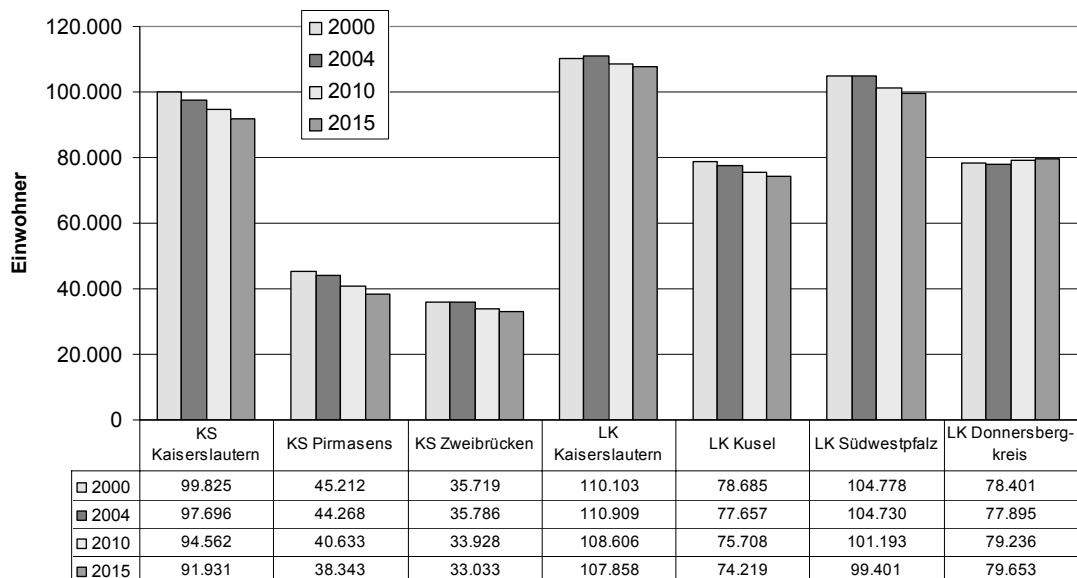
## Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Zweibrücken

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

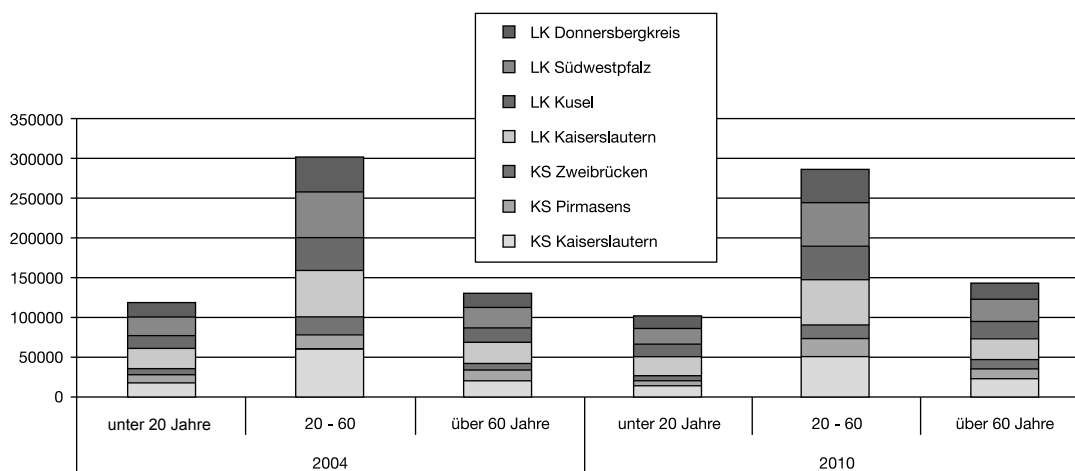
**Einwohnerentwicklung der Städte und Kreise bis 2015  
(Prognose vom Statistischen Landesamt Rheinland-Pfalz bis 2050)**



**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 Verkehrs sowie die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln im Vordergrund.

### **14.3 Verkehrstruktur und Motorisierungsgrad**

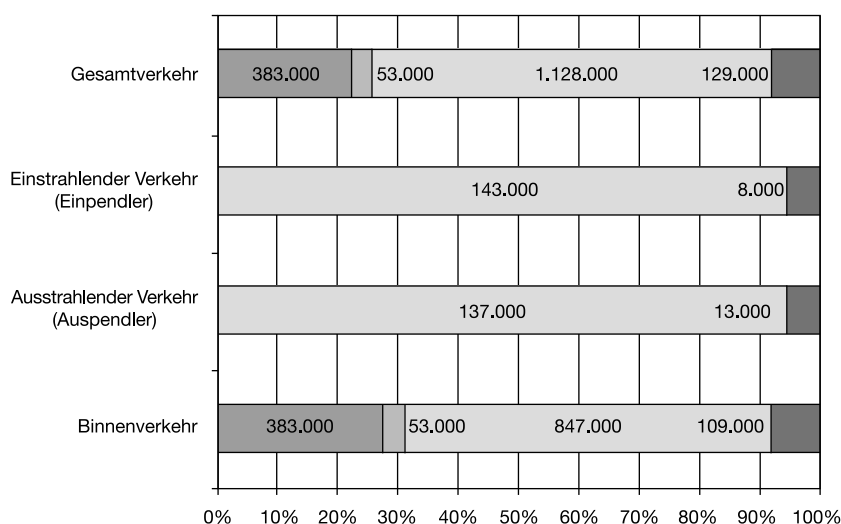
Die Westpfalz verfügt über ein relativ gut ausgebautes Straßennetz mit großräumigen und überregionalen Verbindungen. Wie in vielen ländlichen Regionen Deutschlands sind flächenerschließende Verbindungen oftmals erneuerungs- oder ergänzungsbedürftig, insbesondere vor dem Hintergrund des Anspruchs einer 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 Verkehrsmittelwahlaufteilung 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. Planersocietät<sup>5</sup> 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 ist recht typisch für eine überwiegend ländlich strukturierte Region. Ein wesentlich

<sup>5</sup> Stuhm, M/Planersocietät: Gutachten, a.a.O.



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.

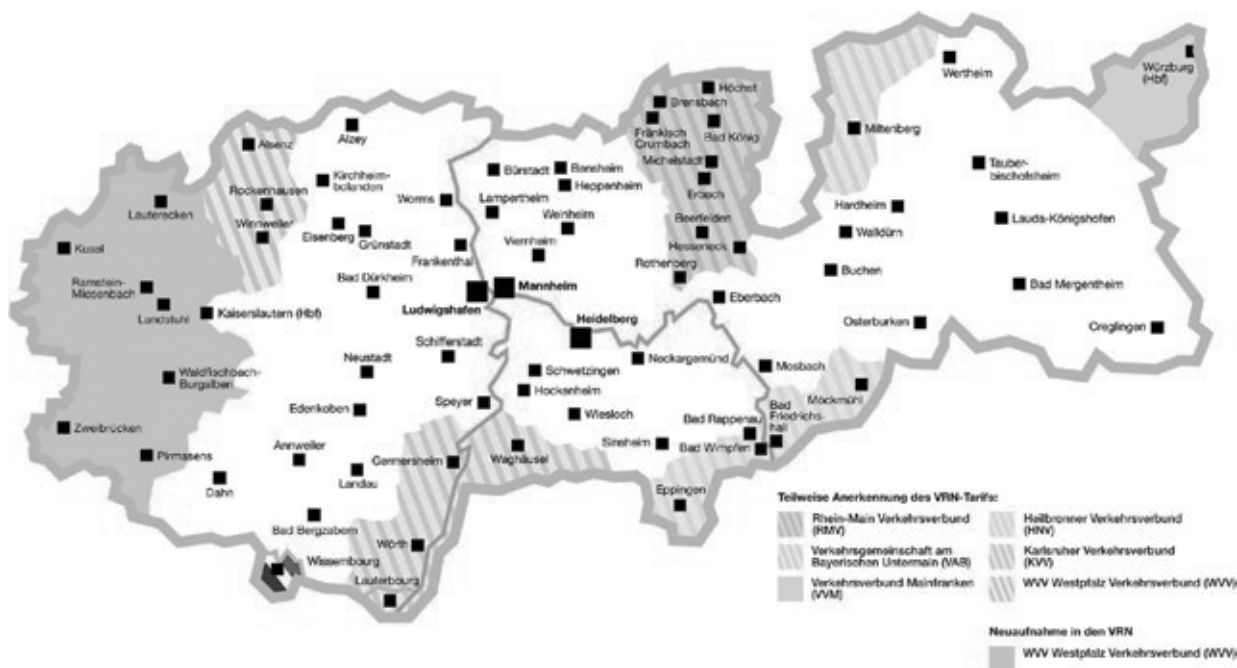


Abbildung 4: Geltungsgebiet des VRN, Juni 2006 (Quelle VRN, 2006)

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 Fahrplanwechseln 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.

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:

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 Verbünden 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 Einnahmeverteilung 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)<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup> Vgl. 2.1,1.3



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 11: Systemrelevante Regionalbuslinien**

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 einzuhalten<sup>7</sup>. 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.

<sup>7</sup> Landesverkehrsprogramm Rheinland-Pfalz 2000; Regionale Raumordnungspläne

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 akzeptabel<sup>8</sup>. 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.

## **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 Bahnhaltepunkte nicht gesondert aufgeführt, da im direkten Siedlungsbereich eine Entfernung bis zu 1000 Metern zum Bahnhaltepunkt 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 12: Festsetzungen der Erreichbarkeit nach Luftlinienradius und Siedlungsgröße**

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

### **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 Busliniennetzes 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:

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

Darüber hinaus soll folgender Anbindungsstandard realisiert werden:

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

**Tabelle 13: 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 Mindestfest-

<sup>9</sup> 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.



## Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Zweibrücken

---

setzungen zu sehen (und können im Einzelfall einen höheren Standard aufweisen). In Tabelle 14 sind die Produkte<sup>10</sup> 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
- 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 ersetzen<sup>11</sup>.

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.

---

<sup>10</sup> Das Land Rheinland-Pfalz strebt mittelfristig o.g. einheitliche Produktbezeichnung an.

<sup>11</sup> 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 Zweibrücken

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 14: Qualitätsmerkmale der Nahverkehrsprodukte im Linienangebot

Für die Bedienung im Bedarfsverkehr werden folgende Merkmale festgelegt:

<b>Funktion:</b>
nachfrageorientierte Bedienungsform im Ruftaxen-System oder in Einzelfällen AST/ASV
<b>Verknüpfung:</b>
Mit dem SPNV sowie an den am Linienweg befindlichen Verknüpfungspunkten des Regionalverkehrs
Zu-/Abbringer zu Veranstaltungen oder Infrastruktureinrichtungen
<b>Bedienzeitraum:</b>
Fahrtenhäufigkeit: gem. Nachfrage
<b>Verkehrsaufgabe:</b>
Gewährleistung von ÖPNV als Ergänzung zum Linienverkehr
<b>Nachfrage:</b>
Insbesondere Freizeitverkehr; Einzelfahrten
<b>Fahrzeugtyp:</b>
Taxi (Pkw, Großraum-Pkw), Midi-Bus
Ggf. Ergänzung um ausklappbare Fahrradständer zur Radbeförderung
<b>Teilnetz:</b>
[einzeln zu benennen]
<b>Besonderheiten (sonstige Vereinbarungen):</b>
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 15: 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 BOKraft<sup>12</sup> 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 Wegeführung 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 dem Ausstattungsumfang unterscheiden. Für die Klassifizierung der Haltestellen werden folgende Merkmale herangezogen:

---

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



## Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Zweibrücken

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

**Tabelle 16: 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 Umsteigerbzw. 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), Fahrscheinautomat<sup>13</sup>

**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 Wetterschutz<sup>14</sup>, 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. 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

---

<sup>13</sup> Fahrscheinautomaten werden nur an Bahnhaltepunkten mit Verknüpfungsfunktion, nicht an einfachen Bahnhalten aufgestellt, insbesondere dann, wenn die Bahnstrecken von Schienenfahrzeugen mit Fahrkartenautomaten im Zug bedient werden.

<sup>14</sup> 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 Zweibrücken

Haltestellenbezeichnung							
	Bahn		Bus				
Merkmal	RE	RB / S	Verknüpfungspunkte			Haltestelle einer Buslinie ohne Verknüpfungsfunktion	Halte des Bedarfsverkehrs
			Bus / Schiene	Bus / Bus mit hohen Umsteigewerten	Haltepunkt mehrerer Buslinien mit geringen Umsteigewerten		
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 17: Übersicht Haltestellenmerkmale**

(Fortsetzung folgende Seite)

## Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Zweibrücken

Haltestellenbezeichnung							
	Bahn		Bus				
Merkmal	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
Fahrscheinverkauf							
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-/ Ausstiegsszahlen 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 des 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 Niederflurfahrzeugen<sup>15</sup> 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.

---

<sup>15</sup> Niederflurfahrzeuge 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 Zweibrücken**

### **18            Raumstruktur Stadt Zweibrücken**

#### **18.1   *Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur***

Die kreisfreie Stadt Zweibrücken liegt unmittelbar an der saarländischen Landesgrenze und wird vom Landkreis Südwestpfalz umschlossen, dessen Verwaltungssitz in Pirmasens liegt. Eine nachhaltige Gesamtentwicklung der Stadt Zweibrücken 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 (ROP) (Inkrafttreten 08.11.2004). Dieser weist die Stadt Zweibrücken zusammen mit den Städten Pirmasens, Landstuhl, Dahn, Kusel und Kirchheimbolanden als Mittelzentrum im Grundnetz für die Region Westpfalz aus.

Der Wirkungsbereich der zentralörtlichen Prädikatisierung des Mittelzentrums Zweibrücken erstreckt sich hierbei auf das eigentliche Stadtgebiet, wobei die Abgrenzung im Rahmen der Bauleitplanung erfolgt (Quelle ROP 2004, S. 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 Zweibrücken umfasst ein Gebiet von rd. 7.065 ha, davon allein 3.374 ha Landwirtschafts- und 1.461 ha Waldfläche, mit insgesamt 37.898 Einwohnern (Gemeindestatistik, 31.12.2006).

Der größte Bevölkerungsanteil mit 15.609 Einwohnern, entfällt auf den Bereich der Innenstadt, die restlichen 22.289 Einwohner verteilen sich auf die Stadtteile Bubenhausen (3.435 Ew.), Ernstweiler (2.331 Ew.), Ixheim (6.443 Ew.), Niederauerbach (4.464 Ew.), Mittelbach/ Hengstbach (1.702 Ew.), Mörsbach (930 Ew.), Oberauerbach (1.371 Ew.), Rimschweiler (1.841 Ew.) sowie Wattweiler (879 Ew.) (alle Angaben aus Gemeindestatistik, Stand 31.12.2006).

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 Zweibrücken wird mit einer Abnahme der Gesamtbevölkerung bis 2010 um rund 1.775 auf rund 34.011 Ew. gerechnet. Dies entspricht einem Rückgang von etwa 5% (vgl. Tabelle 18) (Quelle Strukturdaten Westpfalz, Januar 2006).

Gesamteinwohnerzahl	2004	2010	Veränderung	%
Südwestpfalz	104730	101489	-3241	-3,00
KfS Pirmasens	44268	40756	-3512	-8,00
KfS Zweibrücken	35786	34011	-1775	-5,00
<b>Summe</b>	<b>184784</b>	<b>176256</b>	<b>-8528</b>	<b>-5,33</b>

**Tabelle 18: 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 1): Die prozentualen Veränderungswerte der Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Zweibrücken liegen mit -5 Prozent im Durchschnitt der Westpfalz für alle Altersklassen. Die Stadt Zweibrücken liegt laut den Prognosewerten des Statistischen Landesamtes von 2004 mit einer Abnahme von 10 Prozent in der Altersklasse der unter 20-jährigen sowie mit einer Abnahme von 8 Prozent in der Altersklasse der 20-60-jährigen bis zum Jahr 2010 im mittleren Veränderungsniveau in der Westpfalz.

Im selben Zeitraum 2004–2010 nimmt die Altersklasse der über 60-jährigen in Zweibrücken mit + 5 Prozent aber deutlich geringer zu als in den Landkreisen der Westpfalz, die bei Werten von + 10% und mehr liegen. Dies wird zu deutlichen Nachfrageeinbrüchen im Schülerverkehr sowie im Berufspendelverkehr, vor allem aber zu veränderten Verflechtungsbeziehungen zwischen Stadt und Landkreis führen, wobei eventuelle Wanderungssalden nicht berücksichtigt sind.

Die Zunahme des Anteils der über 60-jährigen 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. Gleichwohl werden die Städte auf Grund

## Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Zweibrücken

der Konzentration von Schul- und Ausbildungsstandorten auch weiterhin einen hohen Anteil der Ausbildungseinpender zu verzeichnen haben.

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%
<b>KfS Zweibrücken</b>	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 19: Entwicklung der Altersklassen bis 2010 (Quelle: Planersocietät 2005)**

Betrachtet man nunmehr ausschließlich die Schüler aus der Altersgruppe der unter 20-jährigen der kreisfreien Stadt Zweibrücken, so liegt die Abnahme mit 10 Prozent bis 2010 verglichen mit den übrigen Gebietskörperschaften am unteren Rand der Entwicklung (vgl. Tabelle 19, Teil B).

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
<b>KfS Zweibrücken</b>	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
<b>Region Westpfalz</b>	<b>548950</b>	<b>64860</b>	<b>535388</b>	<b>58882</b>	<b>-5978</b>	<b>-9,14</b>

**Tabelle 20: Entwicklung Einwohner- und Schülerzahlen in der Westpfalz (2004 und 2010)**

## **18.2 Wirtschaftsstruktur**

In der Stadt Zweibrücken sind im Jahr 2004 11.412 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte<sup>16</sup> tätig gewesen, davon hatten rund 40 % auch ihren Wohnsitz im Stadtgebiet. Dieses Zahlenverhältnis deutet auf hohe Pendlerzahlen und damit verbunden auf eine erhöhte Verkehrsbelastung im Stadtgebiet vor allem während der Verkehrsspitzen am Morgen und Abend hin. Die Prognose für das Jahr 2010 sagt einen leichten Rückgang der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten auf rund 10.500 voraus. Die Entwicklung der Arbeitsplätze im Stadtgebiet Zweibrückens ist in einer Karte (vgl. Anhang A) bezogen auf die Ortsteile dargestellt.

Da dieser Prozess an die gesamtwirtschaftliche Entwicklung und die demographische Entwicklung gekoppelt ist, können diese Zahlen nur einen Trend, nicht die exakte Entwicklung widerspiegeln, zumal diese Prognose<sup>17</sup> keine möglichen Arbeitsplatzveränderungen einbezieht.

## **18.3 Verkehrsstruktur**

### **Verkehrsstruktur**

Das Nahverkehrsangebot im Planungsgebiet ist hierarchisch gegliedert und wird in den folgenden Ausführungen getrennt nach den vier Verkehrssystemen

- Schienenpersonennahverkehr (SPNV) (siehe Kapitel 18.4)
- Regionaler Busverkehr
- Stadtverkehr
- Ruftaxi-Verkehr

beschrieben und bewertet.

### **Verkehrsangebot im regionalen Busverkehr**

Über die Regionalbuslinien werden einige Ortsgemeinden des Landkreises Südwestpfalz mit der kreisfreien Stadt Zweibrücken, sowie die Stadt Homburg angebunden (L230/R7) und eine Verbindung zum Saarland hergestellt. Darüber hinaus verdichten sie das ÖPNV-Angebot im Stadtgebiet, insbesondere in den Ortsteilen Mörsbach, Oberauerbach, Rimschweiler und Mittelbach.

---

<sup>16</sup> Quelle: Strukturdaten des ZWVV, Stand Januar 2006

<sup>17</sup> vgl. Gutachten Planersocietät, Januar 2006



Da alle Regionalbuslinien (L 231, L 232, L 233, L 233, L 234, L 235, L 240, L 558 sowie L 230/ R7) den Bahnhof anfahren, wird zudem ein Teil des Innenstadtgebietes mit bedient. Die Regionalbuslinien werden größtenteils an der Nachfrage des Schüler- und Einkaufsverkehres orientiert bedient und weisen daher keinen einheitlichen Takt über den gesamten Tagesverlauf auf.

#### **Verkehrsangebot im Stadtverkehr**

Das Verkehrsangebot im Liniennetz der Stadt Zweibrücken umfasst 6 Linien, die montags bis samstags im 60-Minuten-Takt das Stadtgebiet bedienen. Die Linien L 221 und L 222 verkehren zudem montags bis freitags morgens im 30-Minuten-Takt. Auf den Linien L 225 und L 229 besteht zudem ein Angebot im 60-Minuten-Takt an Sonn- und Feiertagen.

#### **Verkehrsangebot im Ruftaxi-Verkehr**

Als nachfrageorientierte Bedienungsform verkehren die Ruftaxenlinien L 2210, L 2220, L 2230, L 2260, L 2261 und L 2280 als Ergänzung zum städtischen Linienverkehr an Samstagen zwischen 14.00 und 19.00 Uhr und an Sonn- und Feiertagen zwischen 13.00 und 19.00 Uhr.

Im Anhang A ist anhand von Analysekarten zum Liniennetz, zur ÖV-Erschließung, zur Fahrtenhäufigkeit sowie zum Umsteigeraufkommen an den Verknüpfungspunkten der Bestand dokumentiert.

### **18.4 Schienenpersonennahverkehr und überregionale Verbindungen**

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

Der Zweibrücker Hauptbahnhof ist derzeit durch die Regionalbahnlinie RB 68 an das Schienennetz in Rheinland-Pfalz bzw. des Saarlandes angeschlossen:

Linien-Nr.	Strecke	Betreiber
R68 (674)	Pirmasens HBF - Pirmasens Nord - <i>Zweibrücken</i> - Saarbrücken	DB Regio

**Tabelle 21: Überregionale SPNV-Verbindungen in der Stadt Zweibrücken**

Der SPNV der DB Regio AG verbindet die Stadt Zweibrücken direkt mit den Mittelzentrum Pirmasens und dem Oberzentrum Saarbrücken sowie über St. Ingbert mit den überregionalen Verbindungen RE 7 (Saarbrücken – Kaiserslautern – Mannheim) , RB 71 (Homburg/Saar -> Saarland) und RE 60 (Kaiserslautern – Homburg/Saar -> Saarland). Der Hauptbahnhof Zweibrücken wird gemäß des Rheinland-Pfalz-Takts täglich zwischen 08:00 und 21:00 Uhr im Stundentakt von Zügen bedient, aus Saarbrücken kommend bis 22:00 Uhr.<sup>18</sup>

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

Daneben ist Zweibrücken durch die Regiolinie Zweibrücken – Homburg -> Kusel (L R7, TabNr. 230, betrieben durch die RSW GmbH) überregional angebunden.

### **18.5 Entwicklungssachsen und bedienungsrelevante Strukturen**

Überregionale Verkehrsachsen sowohl im öffentlichen Verkehrsnetz als auch im Straßennetz, die die Stadt Zweibrücken beeinflussen, sind durch die Achsen mit Verbindungsfunktion beschrieben.

Durch die Ausweisung von Entwicklungssachsen 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 Zweibrücken sind folgende Achsen im ROP Westpfalz 2004 festgelegt:

#### **Achsen mit überregional bedeutsamer Verbindungsfunktion:**

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

#### **Achsen mit regional bedeutsamer Verbindungsfunktion:**

- **Zweibrücken** – Homburg/Saar
- **Zweibrücken** – Pirmasens – Bitche (F)

Das funktionale Schienennetz ist gemäß ROP vorrangig auszubauen; dies gilt mit Priorität für die Strecke Zweibrücken – Homburg/Saar.

---

<sup>18</sup> Anmerkung: Eine Verlängerung der S-Bahn Mannheim – Kaiserslautern – Homburg nach Zweibrücken wird gegenwärtig im Zusammenhang mit der Neuaufstellung des Landesentwicklungsprogramms LEP IV, dessen Entwurf sich derzeit im Anhörungsverfahren befindet, als leistungsfähige Alternative zum Busverkehr zwischen Homburg und Zweibrücken diskutiert.



Im regionalen Raumordnungsplan 2004 ist das Gebiet der Gebietskörperschaft Stadt Zweibrücken überwiegend als Siedlungsfläche für Wohnen und Gewerbe ausgewiesen. Zur Gemarkung gehören aber zudem Acker- und Grünland sowie Waldflächen, denen aber gemäß ROP keine zusätzliche Funktion zugewiesen ist.

## **19 Verkehrsangebot Stadt Zweibrücken**

### **19.1 Linienangebot und Erschließungsqualität**

Im Anhang zum Teil A des Nahverkehrsplanes (Produktsteckbriefe) sind die Buslinien innerhalb des Stadtgebietes und die Linienvverläufe aufgeführt. Es sind auch diejenigen Produktsteckbriefe des regionalen Busverkehrs dokumentiert, die die Stadt Zweibrücken 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 Wegeketten (vgl. Kapitel Intermodale Verknüpfung) sowie die Einzugsbereiche geprüft worden.

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 (siehe Kapitel 16.2).

Für die Analyse sind die entsprechenden Radien um die Haltepunkte in eine topographische Karte eingetragen worden (vgl. Karte Erschließung, Anlage A). Danach ergeben sich für die Stadt keine großen Erschließungslücken bezogen auf die Siedlungsfläche. Die Siedlungsstruktur von Zweibrücken weist aber, von der Kernstadt abgesehen, eine eher lockere städtische Bebauung auf, die in der Erschließung mit dem ÖPNV ein eher ungünstiges Verhältnis von Linienfahrweg und erreichbarer Bevölkerung verursacht. 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 Stadtlinien am Halt ZOB in der Innenstadt.

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 verstädterten Gebiet zur Bewertung der Erschließungsqualität sinnvolle Ergebnisse liefern. Als Bewertungsmaßstab der Regionallinien, die ebenfalls das Stadtgebiet von Zweibrücken bedienen, sind die Anbindung wichtiger Ziele (Schulen, Hauptbahnhof) sowie gut funktionierende, d.h. abgestimmte intermodale Verknüpfungen zwischen dem Angebot im SPNV und dem des ÖPNV herangezogen worden.

Zur Abschätzung des Handlungsbedarfes sind zukünftige Planungen von Siedlungs- oder Gewerbebereichen bei der Stadtverwaltung abgefragt worden. Danach sind keine großen Neuplanungen für Gewerbeflächen (> 500 Arbeitsplätze) 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 Wohneinheit)
- Mindestens 500 Arbeitsplätze bei Gewerbegebieten

Danach entsteht im Stadtgebiet Zweibrücken kein planerischer Handlungsbedarf im Nahverkehr für die einzelnen Wohn- oder Gewerbegebietserweiterungen. Gleichwohl hat sich das Stadtgebiet in Richtung Flughafen so entwickelt, dass eine verbesserte Anbindung aus der Innenstadt heraus als sinnvoll bewertet wird.

Das Stadtgebiet Kreuzberg hat sich ebenfalls weiter entwickelt, so dass auch hier eine verbesserte Anbindung aus der Innenstadt heraus als sinnvoll angesehen wird.

## **19.2 Intermodale Verknüpfung**

Zur Beurteilung der intermodalen Verknüpfung wurden die Anschlüsse an den Verknüpfungspunkten Hauptbahnhof und ZOB nach dem Fahrplan 2006/2007geprüft. Die Einzelergebnisse sind in die jeweiligen Produktsteckbriefe eingeflossen.

Am Hauptbahnhof Zweibrücken bestehen Umsteigebeziehungen zwischen den Linien des SPNV aus/ in Richtung Saarbrücken sowie Pirmasens (R 68) einerseits und den Stadtbussen L 221 und L 226 und allen Regionalbuslinien andererseits. Die Regionalbahn und die Stadtbusse verkehren im Takt. Der Rendez-Vous-Punkt der Stadtbuslinien



ist jedoch am ZOB. Dadurch bedingt kann keine systematische Verknüpfung mit dem SPNV nach gegenwärtigem Fahrplankonzept gewährleistet werden. Eine Verlagerung des Rendez-Vous-Punktes an den Hauptbahnhof erscheint jedoch aus räumlicher Sicht nicht sinnvoll: Weder ist am Bahnhofsumfeld genügend Platz für Stadtbushalte und Regionalbushalte als Rendez-Vous, noch würde damit die durch den ZOB gewährleistete Nähe zur Innenstadt als Hauptziel der ÖPNV-Nutzer erhalten bleiben. Eine Systemverknüpfung zwischen ÖPNV und SPNV ist aber zu gewährleisten, wenn der Rendez-Vous-Zeitpunkt wieder auf die ursprünglichen Zeiten, d.h. zur Minute 00 und 30, verlegt würde. Die Konsequenz daraus könnte der Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeuges aus umlauftechnischen Gründen sein.

Die Regionalbusse verkehren überwiegend nicht im Takt. Eine direkte und systematische Verknüpfung zum SPNV besteht nicht. Die Übergangszeiten sind geprüft worden und – sofern Verbesserungsbedarf bestand – in die Produktsteckbriefe eingegangen (vgl. Teil A, Kapitel 7 bzw. Anlage A, Produktsteckbriefe).

In der Innenstadt bestehen folgende Verknüpfungen:

<b>Stadt Zweibrücken</b>			
<b>Verknüpfung</b>	<b>Verknüpfungsfunktion</b>	<b>Linien</b>	<b>Anzahl Linien</b>
Bahnhof	Bahn/Stadtbushaltestelle; Bahn/Regionalbus;	L 221, L 226 L 231, L 232, L 233, L 234, L 235, L 240, L 578, L R7(230)	1 Bahnlinie, 2 Stadtlinien, 8 Regionallinien
ZOB	Stadtbushaltestelle;	L 221, L 222, L 223, L 224, L 225, L 226	6 Stadtlinien, zu den Regional- linien besteht keine Systemverknüpfung

**Tabelle 22: Verknüpfungen der ÖV-Produkte in der Innenstadt von Zweibrücken**

### **19.3 ÖPNV-Betreiberstruktur und Betriebsleistung**

Der städtische Linienverkehr wird von der Verkehrsgesellschaft Zweibrücken GmbH (VGZ) durchgeführt. Der Regionalverkehr obliegt der Regionalbus Saar-Westpfalz GmbH (RSW) (vgl. Tabelle 23, Anhang B).

Daneben besteht für die Linie 240 Pirmasens – Zweibrücken eine Gemeinschaftskonzession von RSW und Raymond Meyer.

Die Bedienung im AST erfolgt durch ein ortsansässiges Mietwagenunternehmen im Auftrag der VGZ (vgl. hierzu auch Teil A, Kap. 10.2).

## **20            ÖPNV-Nachfrage**

### **20.1   *Verkehrserhebung 2002***

Die Grundlage für die Abschätzung der Verkehrsnachfrage bildet die Verkehrserhebung für den WVV aus dem Jahr 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 voraussichtlich 2008 vorliegen werden.

### **20.2   *Weitere Datengrundlagen***

Neben den Zahlen der Verkehrserhebung kommen folgende 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 im entsprechenden 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 Zellenebene 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 demographischen 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 die Stadt Zweibrücken sind aus diesen Datenauswertungen die Umsteigerzahlen an den relevanten Verknüpfungspunkten Hauptbahnhof und ZOB aufgenommen (vgl. Karte im Anhang A).

## **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 Sätze 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 weitreichende 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**

Auch wenn die Anzahl der Schüler insgesamt rückläufig prognostiziert wird (vgl. Karte Entwicklung der Schülerzahlen, Anhang A), bildet der Ausbildungsverkehr eine bedeutende Nachfragegruppe im ÖPNV der Stadt Zweibrücken. Diese Nachfragespitzen führen zu einem erhöhten Fahrzeugbedarf zu einzelnen Tageszeiten, weshalb die Staffelung der Schulanfangszeiten seit der Vorlage eines Konzeptes der VGZ – die sich vor allem auf die Staffelung der Schulanfangszeiten der Grundschulen bezieht – diskutiert wird. Die VGZ legt dar, dass zwar Einsparungen damit erzielt werden könnten, diese aber nur greifen, wenn das vorgelegte Konzept (Juni 2006) insgesamt realisiert würde. Es müssten also alle im Konzept genannten Schulen einer Verlegung der Schulzeiten zustimmen. Dies ist bislang nicht geschehen. Darüber hinaus ist derzeit nicht geplant, eine entsprechende Entzerrung der Schulanfangszeiten für die weiterführenden Schulen in der Stadt anzustreben. Da eine Entscheidung der Schulträger derzeit aussteht, sind diese Überlegungen zu Fahrzeitenveränderungen der VGZ nicht in die vorliegende Planung und die Produktsteckbriefe der Linien eingeflossen.

## **21 Information und Service**

Über das Informations- und Serviceangebot des VRN hinaus sind für den Fahrgast in der Stadt Zweibrücken folgende Informationsmöglichkeiten zu nennen:

Im städtischen Verkehr Zweibrückens können Fahrscheine (außer Zeitkarten) bei den Fahrern direkt im Bus erworben werden. Die Zeitkarten können über Abonnement, auf dem VGZ Betriebshof sowie an weiteren Verkaufsstellen erworben werden. Es sind keine Fahrkartenautomaten aufgestellt und es ist bislang auch am ZOB kein Servicezentrum realisiert. Der (potentielle) Fahrgast informiert sich im Wesentlichen bei der VGZ (Infopunkt Betriebshof), direkt beim Fahrer oder über die Hotline des VRN bzw. über das Internet sowie über Aushänge an den Haltestellen.

## **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 ZOB, Zweibrücken-Bahnhof). Die bauliche Gestaltung der Halte (inkl. Unterstellmöglichkeit, Mülleimer) obliegt der Stadt, die Instandhaltung von Haltestellenmasten und Fahrplanaushängen der VGZ.

Einen weiteren wesentlichen Beitrag, den ÖPNV attraktiv zu gestalten, bieten Beschleunigungsmaßnahmen an. Diese betreffen bauliche Maßnahmen, technische und konzeptionelle Maßnahmen. Bauliche Maßnahmen für die Haltepunkte sind beispielsweise eine Gestaltung mit möglichst kurzen Umsteigewegen; Maßnahmen im Straßenbau die Einrichtung einer Busspur oder/ und Ampelbevorrechtigungen. Letztere sind nur mit einer entsprechenden technischen Zusatzausstattung in den Fahrzeugen zu realisieren. In Zweibrücken ist der Bahnhofsvorplatz neu gestaltet worden, was erheblich zu einer Verbesserung der Wegeführung für Umsteigevorgänge beigetragen hat. In diesem Zusammenhang ist auch ein P&R-Platz neu gestaltet worden.

### **22.2   *Strecken und Fahrwege***

Als unpassierbare Streckenabschnitte gelten solche, die in Folge einer Beschränkung des Gesamtgewichtes (insbesondere für Brücken bedeutsam), einer Beschränkung der Durchfahrtshöhe und Durchfahrtsbreite -beispielsweise bei Viadukten- oder auch Beschränkungen der Fahrzeuglänge bei engen Ortsdurchfahrten und Kurvenradien nicht mit einem Linienbus zu passieren sind. In der Stadt Zweibrücken verfügt die VGZ über Fahrzeuge, die das gesamte Stadtgebiet problemlos bedienen können.

### **22.3   *Fahrzeuge***

Die VGZ bedienen das Stadtgebiet mit modernen Niederflurbussen und erfüllt damit den festgelegten Standard der Rahmenvorgabe.



Die EU stellt 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.

Die Fahrzeugflotte der RSW GmbH – für die Stadt Zweibrücken bzgl. des Regionalverkehrs relevant – besteht aus 57 Niederfleromnibussen, 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 für den Linienverkehr genutzt. Damit wird der im ersten Entwurf des NVP geforderte Fahrzeugstandard nicht eingehalten.

#### **22.4 Betrieblich-technische Einrichtungen**

Die VGZ verfügt über einen eigenen Betriebshof und damit über ausreichende Abstellflächen und Unterstellanlagen. Darüber hinaus unterhält sie eine eigene Werkstatt.

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

## Buslinien und die Linienverläufe innerhalb der Stadt Zweibrücken (inkl. der regionalen Buslinien):

Linien-Nr NEU	Linien-Nr bis 12/06	Strecke	Betreiber	Konzession bis
221	301	ZW Stadtmitte (ZOB) – Ixheim – Rimschweiler	VGZ	31.12.2010
222	302	ZW Stadtmitte (ZOB) – Mittelbach – Hengstbach	VGZ	31.12.2010
223	303	ZW Stadtmitte (ZOB) – Hbf – Bubenhausen – Wattweiler	VGZ	31.12.2010
224	304	ZW Stadtmitte (ZOB) – Fasanerieberg – Pasteurstraße	VGZ	31.12.2010
225	305	ZW Stadtmitte (ZOB) – Niederauerbach – J.-F.-Kennedy-Str.	VGZ	31.12.2010
226	306	ZW Stadtmitte (ZOB) – Kreuzberg – Flugplatz	VGZ	31.12.2010
229	311	ZW Stadtmitte (ZOB) – Globus – Europaring	VGZ	31.12.2010
R 7	230	Homburg/Saar - Zweibrücken	RSW	31.12.2015
231	6881	Zweibrücken – Winterb. – Schmitsh./Wiesb. – Knopp – Wallhalben	RSW	31.05.2011
232	6882	Zweibrücken – Mörsbach – Käshofen – Rosenkopf – Martinshöhe / - Bruchmühlbach	RSW	31.05.2011
233	6883	Zweibrücken – Dietrichingen – Walshausen – Großsteinhausen	RSW	31.05.2011
234	6884	Zweibrücken – Oberauerbach – Maßweiler – Schmitshausen	RSW	31.05.2011
235	6880	Zweibrücken – Hornbach – Mauschbach – Dietrichingen/Brenschelbach	RSW	31.05.2011
240	6879	Pirmasens – Petersberg – Dellfeld – Contwig - Zweibrücken	RSW	31.05.2014
562	6362	Blieskastel - Zweibrücken	RSW	31.12.2011
571 (TabNr. 239)	6889	Homburg – Uni – Kirrberg – Zweibrücken Realschule	RSW	31.05.2011
578 (TabNr. 237)	6878	Einöd – Zweibrücken – Altheim – Medelsheim – Peppenkum	RSW	31.08.2008

**Tabelle 23: Stadtverkehrslinien in der kreisfreien Stadt Zweibrücken mit den regionalen Buslinien, die die Stadt Zweibrücken berühren**

## **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 von diesem in Zusammenarbeit mit dem Gutachterbüro K+K Küpper, Bonn, erstellt. Die Aufstellung des Nahverkehrsplans wurde von der Stadtverwaltung (Stadtbauamt) begleitet. Zudem wurden Verkehrsunternehmen zur Einschätzung der vorgelegten Planungen befragt.
- b) In der Sitzung des Hauptausschusses am 13. Februar 2008 wurde der Abstimmungsentwurf des Nahverkehrsplans für die Stadt Zweibrücken dem Stadtrat zur Beschlussfassung empfohlen und in der Stadtratssitzung am 27. Februar 2008 beschlossen. Auf der Basis dieses Entwurfs wurde das Beteiligungsverfahren der Träger öffentlicher Belange vorgezogen.  
Den zu beteiligenden Stellen wurde ein Exemplar des Nahverkehrsplanentwurfs zugesandt, verbunden mit der Aufforderung eine Stellungnahme bis zum 12. Februar 2008 abzugeben. Gleichzeitig wurde darauf hingewiesen, dass wenn bis zu diesem Zeitpunkt keine Nachricht vorliegt, davon ausgegangen wird, dass keine Bedenken oder Anregungen geäußert werden wollen. In einzelnen Fällen wurde auf Anfrage Fristverlängerung gewährt.
- c) Auf den folgenden Seiten sind unter der Überschrift „Bedenken, Anregungen, Hinweise“ alle Äußerungen zusammengefasst, die im Zuge des Aufstellungsverfahrens für den Nahverkehrsplan der Stadt Zweibrücken im Rahmen der Benehmensherstellung, Mitwirkung oder Abstimmung gemäß § 9 NVG vorgebracht wurden.
- d) 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 Zweibrücken als Aufgabenträger des ÖPNV dargelegt.
- e) Von den 65 angeschriebenen Verwaltungen, Institutionen, Unternehmen oder Verbänden haben 21 eine Stellungnahme abgegeben.

**Tabelle 24: Liste der angeschriebenen Stellen für die öffentliche Beteiligung**

Lfd. Nr.	Institution	Stellungnahme Abgabe ja/nein	Art der Anregung
1	Stadtverwaltung Zweibrücken, Abteilung 61 / Stadtplanung	ja	Keine grundsätzlichen Einwände, redaktionelle Hinweise
2	Stadtverwaltung Zweibrücken, Abteilung 66 / Untere Straßenbaubehörde	ja	Keine grundsätzlichen Einwände, ergänzende Hinweise Kosten neuer Bahnhaltepunkt Rosengarten
3	Stadtverwaltung Zweibrücken, Abteilung 67 / Untere Naturschutzbehörde	nein	
4	Stadtverwaltung Zweibrücken, Amt 32 / Straßenverkehrswesen	ja	Keine grundsätzlichen Einwände, redaktionelle Hinweise und Bestärkung der Notwendigkeit der schienen- gebundenen überregionalen Anbindung
5	Stadtverwaltung Zweibrücken, Amt 40 / Schulverwaltungsamt	nein	
6	Stadtverwaltung Zweibrücken, Amt 50 / Seniorenbeirat	nein	
7	Stadtverwaltung Zweibrücken, Amt 51 / Stadtjugendpfleger	nein	
8	Stadtverwaltung Zweibrücken,	nein	
9	Amt 51 / Stadtjugendpfleger	nein	
10	Stadtverwaltung Zweibrücken, Behindertenbeauftragter	Ja	Keine grundsätzlichen Einwände; Hinweise zu Ruftaxen, ZOB Fahrgast- informationen und Niederflrbusse
11	Zweckverband Entwicklungsgebiet Flugplatz Zweibrücken (ZEF), Zweibrücken	nein	
12	Stadtverwaltung Zweibrücken Lokale Agenda 21, Geschäftsstelle (bei Dez. III)	nein	
13	Gemeindeverwaltung Gersheim, Gersheim	ja	Keine Änderungsvorschläge
14	Forstamt Westrich, Pirmasens	nein	
15	Verbandsgemeindeverwaltung Zweibrücken-Land, Zweibrücken	nein	
16	Verkehrsverein Zweibrücken e.V., Geschäftsstelle Zweibrücken	ja	Keine grundsätzlichen Einwände; Hinweise zur Reaktivierung der Bahnstrecke HOM/ZW; schnelle Busverbindung zum Flughafen
17	PGW Planungsgemeinschaft Westpfalz, KöR, Kaiserslautern	ja	Änderungen mit überwiegend klarstellendem bzw. redaktionellem Charakter
18	Stadtverwaltung Homburg/Saar, Homburg	ja	Hinweise zum SPNV (Reaktivierung Bahnstrecke Homburg – Zweibrücken)
19	Kreisverwaltung Saarpfalz-Kreis, Homburg	ja	Keine grundsätzlichen Einwände, redaktionelle Hinweise
20	Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirt- schaft und Weinbau, Mainz	nein	Änderungsvorschlag bzgl. Linienbündelung
21	Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, Kaiserslautern	ja	



## Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Zweibrücken

Lfd. Nr.	Institution	Stellungnahme Abgabe ja/nein	Art der Anregung
22	Landesbetrieb Mobilität, Außenstelle Speyer, Speyer	ja	Keine Änderungsvorschläge
23	Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Neustadt a. d. Weinstraße	ja	Keine grundsätzlichen Einwände, redaktionelle Hinweise
24	VRN Verkehrsverbund Rhein-Neckar, Mannheim	nein	Keine Änderungsvorschläge
25	Zweckverband Schienenpersonennahverkehr-Süd, Kaiserslautern	nein	
26	Zweckverband Personennahverkehr Saarland, Ottweiler	nein	
27	IHK Pfalz, Ludwigshafen	nein	
28	IHK, Pirmasens	nein	
29	Handwerkskammer der Pfalz, Kaiserslautern	ja	Keine Änderungsvorschläge
30	VGZ Verkehrsgesellschaft Zweibrücken mbH, Zweibrücken	ja	Bedenken bzgl. Wirtschaftlichkeit wegen Taktverdichtung Kreuzberg und veränderten Rendez-Vous-Zeiten am ZOB
31	Regionalbus Saar-Westpfalz GmbH, Saarbrücken	Ja	Änderungswünsche bzgl. Standards und Linienbündelung; Anbindung Flughafen/DOZ
32	VGS Verkehrsverbundgesellschaft Saar mbH, Saarbrücken	nein	
33	Deutsche Bahn AG, GB Nahverkehr, Saarbrücken	nein	
34	Deutsche Bahn AG, GB Netz, Karlsruhe	nein	
35	Deutsche Bahn Services Immobilien GmbH, Frankfurt a.M.	ja	Keine grundsätzlichen Einwände
36	DGB, Kaiserslautern	nein	
37	IG Bauen-Agrar-Umwelt, Regionalbüro Rheinland-Pfalz-Saar, Kaiserslautern	nein	
38	IG B C E Bezirk Saarbrücken, Büro Pirmasens	nein	
39	IG Metall, Verw.-Stelle Homburg	nein	
40	TRANSNET Gew. GdED, OV Westpfalz, Kaiserslautern	nein	
41	Gewerkschaft der Polizei, Bezirksgruppe Westpfalz, Kaiserslautern	nein	
42	Deutsche Steuergewerkschaft, Zweibrücken	nein	
43	Komba-Gewerkschaft, Koblenz	nein	
44	GEW Rheinland-Pfalz, Kaiserslautern	nein	
45	Gewerkschaft Nahrung - Genussmittel – Gaststätten, Neustadt a. d. Weinstraße	nein	
46	Sozialverband VdK, Kreisverband Pirmasens	nein	
47	Landesblinden- und Sehbehindertenverband Rheinland-Pfalz e.V., Mainz	nein	
48	VCD e.V., Kreisverband Pirmasens – Zweibrücken, Hauenstein	nein	

## Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Zweibrücken

Lfd. Nr.	Institution	Stellungnahme Abgabe ja/nein	Art der Anregung
49	ADAC, Pirmasens	nein	
50	VWF-Verkehrswendeforum, Nußbaum	nein	
51	PRO BAHN e.V., Landesverband Rheinland-Pfalz/Saarland, Landstuhl	nein	
52	Landes-Aktions-Gemeinschaft Natur und Umwelt Rheinland-Pfalz e.V., Obermorschel	ja	Keine Änderungsvorschläge
53	POLLICHIA, Annweiler	nein	
54	Förderverein Schienenverkehr Zweibrücken und Umgebung e.V., Zweibrücken	ja	Verbesserungsvorschläge durch Erweiterung des Angebotes im SPNV und ÖPNV
55	BUND, Mainz	nein	
56	Naturfreunde Landesverband Rheinland-Pfalz, Verband für Umweltschutz, Touristik und Kultur, Ludwigshafen	nein	
57	Naturschutzbund Deutschland, Landesverband Rheinland-Pfalz, Mainz	nein	
58	Gesellschaft für Naturschutz und Ornithologie Rheinland-Pfalz e.V., Mainz	nein	
59	Landesjagdverband Rheinland-Pfalz e.V., Gensingen	ja	Keine Änderungsvorschläge
60	Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Landesverband Rheinland-Pfalz, Obermorschel	ja	Keine Änderungsvorschläge
61	Verband Deutscher Sportfischer, Landesverband Rheinland-Pfalz, Ockenheim	nein	
62	Landesverband Rheinland-Pfalz der Deutschen Gebirgs- und Wandervereine e.V., Neustadt a. d. Weinstraße	ja	Keine Änderungsvorschläge
63	Pfälzerwald-Verein e.V., Neustadt a. d. Weinstraße	nein	
64	Kreisverwaltung Südwestpfalz, Pirmasens	nein	
65	RSW GmbH, RB Saarland, Außenstelle Homburg	nein	

Im Folgenden sind die Stellungnahmen mit Ergänzungs- oder Änderungsvorschlägen im Einzelnen aufgeführt und kommentiert. Die Mehrheit der Anregungen haben eine Angebotsverbesserung im SPNV zum Inhalt. Daher sei vorab festgehalten, dass für die Ausgestaltung des Bedienungsangebotes im SPNV der ZSPNV der zuständige Aufgabenträger ist, der Stadt Zweibrücken obliegt lediglich eine vorschlagende Funktion. Neben den Hinweisen zum SPNV-Angebot beziehen sich die Stellungnahmen vor allem auf eine verbesserte Verknüpfung der städtischen Verkehre mit dem Regionalverkehr, der Ausgestaltung der Standards (z.B. an Haltepunkten), der Kosten bzw. Wirtschaftlichkeit sowie der erstmalig erstellten Linienbündelungskonzeption.

## 23.2.2 Zusammenstellung der Stellungnahmen

**Tabelle 25: Stellungnahme benachbarte Aufgabenträger und übergeordnete Behörden**

Nr.	Institution	Anregungen und Hinweise	Stellungnahme des Aufgabenträgers
18	Stadtverwaltung Homburg/Saar	Reaktivierung Bahnstrecke Homburg – Zweibrücken nur unter Berücksichtigung der Beibehaltung der Bedienungsstandards der R7 (L230) und Realisierung der Umgehungsstraße B423	Die Reaktivierung obliegt dem ZSPNV als Aufgabenträger. Die Planungen hierzu sind noch nicht abgeschlossen.
19	Kreisverwaltung Saarpfalz-Kreis, Homburg	Änderung des Zuschnitts im Linienbündel „Zweibrücken Umland“: L 578 sollte aus o.g. Bündel herausgenommen und einem zukünftigen Bündel des Saarpfalz-Kreises zugeordnet werden.	Da im Saarpfalz-Kreis eine Linienbündelung nicht gleichzeitig vorgenommen wird, verbleibt die L 578 jedenfalls zunächst im Bündel „Zweibrücken Umland“. Sollte sich im Zuge der Festlegung von Linienbündeln durch den Saarpfalz-Kreis die Notwendigkeit ergeben, diese Linie einem anderen Bündel zuzuordnen, kann eine entsprechende Änderung erfolgen. Dem Anliegen des Saarpfalz-Kreises wird insofern Rechnung getragen, als die Aufnahme der Linie 578 in das Bündel „Zweibrücken Umland“ unter der auflösenden Bedingung einer nachträglich notwendigen Herausnahme erfolgt.
		Fahrtergänzung der L 235 Zweibrücken – Hornbach – Brenschelbach Mo-Fr durchgehend bis Brenschelbach unter Mitfinanzierung des Saarpfalz-Kreises	Die Stadt Zweibrücken wird im Falle einer Ausschreibung diesbzgl. eine Abstimmung mit dem Saarpfalz-Kreis herstellen.

**Tabelle 26: Stellungnahme Verkehrsunternehmen**

Nr.	Institution	Anregungen und Hinweise	Stellungnahme des Aufgabenträgers
30	VGZ Verkehrsgesellschaft Zweibrücken GmbH, Zweibrücken	Veränderte Rendez-Vous-Zeitpunkte am ZOB, Taktverdichtung zum Kreuzberg sowie die Planung zur Anbindung des Flughafens erfordern eine betriebliche Wirtschaftlichkeitsanalyse der VGZ.	Die Stadt Zweibrücken erachtet die im NVP dargelegten Planungen im Sinne der Anbindung einzelner Stadtteile sowie überregionaler Verknüpfungen für sinnvoll.
		Umsetzung des vollständigen VRN-Tarifes im Stadtgebiet (Preisstufe 0)	Tarifregelungen obliegen dem URN, derzeit ist die Stadt nicht bereit, weitere Zuschüsse für eine Tarifangleichung zu tragen.
31	RSW Regionalbus Saar-Westpfalz GmbH, Saarbrücken	Anbindung des Flughafens/DOZ durch die R7 (L230) sollte nochmals neu geprüft werden, da dies eine Verdichtung des Bedienungsangebotes ohne finanziellen Ausgleich vorsieht.	Die Stadt Zweibrücken erachtet die im NVP dargelegten Planungen im Sinne der Anbindung einzelner Stadtteile sowie überregionaler Verknüpfungen für sinnvoll.
		Zusammenlegung der Linienbündel „Zweibrücken Umland“ und „Pirmasens Umland“ zu einem Bündel.	Die Stadt Zweibrücken befürwortet das vorliegende Konzept der Teilbündel, zumal damit noch keine Aussage über die eventuelle Ausgestaltung der Ausschreibungspraxis getroffen werden.
		Änderung des Zuschnitts im Linienbündel „Zweibrücken Umland“: L 578 sollte aus o.g. Bündel herausgenommen und einem zukünftigen Bündel des Saarpfalz-Kreises zugeordnet werden.	(siehe Anmerkung zur Stellungnahme des Saarpfalz-Kreises)



**Tabelle 27: Stellungnahmen Sachverständige und sachinteressierte Institutionen und Verbände**

Nr.	Institution	Anregungen und Hinweise	Stellungnahme des Aufgabenträgers
54	Förderverein Schienenverkehr Zweibrücken und Umgebung e.V., Zweibrücken	Einrichtung einer durchgehenden SPNV-Verbindung Landau – Saarbrücken	Im Hinblick darauf, dass nicht die Stadt sondern der ZSPNV zuständig für das SPNV-Angebot ist, werden im NVP der Stadt nur allgemeine Ziele und Maßnahmen dargestellt.
		Einrichtung einer durchgehenden SPNV-Verbindung Zweibrücken – Kaiserslautern über Pirmasens-Nord	
		Reaktivierung der SPNV-Verbindung Homburg – Zweibrücken (+ ZW-Flughafen)	
		Einrichtung einer SPNV-Verbindung als RE Pirmasens – Koblenz/Mainz	
		Einrichtung einer Buslinie Pirmasens – Bitche (F) – Zweibrücken	Einrichtung einer Busverbindung nach Bitche sowie einer Verbindung als RegioLinie ist im 1. NVP des Landkreises Südwestpfalz als Ziel genannt und in dessen Aufgabenträgerschaft würde auch schwerpunktmäßig eine solche Linie zugeteilt sein. Die Stadt Zweibrücken wartet daher die Planungen des Landkreises ab.
		Einrichtung einer RegioLinie Zweibrücken – Wallhalben – Landstuhl bzw. Pirmasens – Vinningen – Flughafen – Zweibrücken	

## 23.2.3 Zusammenfassung und Bewertung der wesentlichen Einwände

### 23.2.3.1 SPNV Angebot

#### Einwendungen:

- Einrichtung einer durchgehenden Verbindung LD – SB
- durchgehendes Angebot ZW – KL über PS-Nord
- durchgehendes Angebot ZW – KL über PS-Nord
- Reaktivierung HOM – ZW (+ Flugplatz)

} Förderverein  
 Schienenverkehr  
 (Nr. 54)  
  
 } Homburg/ Saar  
 (Nr. 18)

#### Bewertung:

Im Hinblick darauf, dass nicht die Stadt Zweibrücken selbst, sondern der ZSPNV für das SPNV-Angebot zuständig ist, werden im NVP nur allgemeine Ziele und Maßnahmen dargestellt.

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.

### **23.2.3.2 Ergänzungen und zeitliche Veränderungen des Linienangebots**

#### Einwendungen:

- |   |                                |
|---|--------------------------------|
| – Die Ergänzung der bestehenden Linien durch einzelne, zusätzliche Fahrten wird im Hinblick auf den Bevölkerungsrückgang als über den Bedarf hinausgehend angesehen | VGZ (Nr. 30)                   |
| – Anbindung DOZ/Flughafen: Linienführung und Bedienungshäufigkeit in Komplexität neu prüfen und entflechten   | RSW (Nr. 31<br>VGZ, RSW<br>VGZ |
| – Finanzieller Ausgleich für Mehrleistungen   | Saarpfalz-Kreis<br>(Nr. 19)    |
| – Streichung der Umstellung des Rendez-Vous-Zeitpunktes   | Homburg/ Saar<br>(Nr. 18)      |
| – Fahrtergänzung L253 bis Brenschelbach   |                                |
| – Reaktivierung HOM – ZW (+ Flugplatz)  |                                |

#### Bewertung:

Die im NVP aufgenommenen Angebotsverbesserungen sind vom Volumen sehr maßvoll und schließen Bedienungslücken. Insbesondere die Umstellung des Rendez-Vous-Zeitpunktes auf die Zeiten zur Minute 00 und 30 sind erforderlich, um die Stadt Zweibrücken an den regionalen und überregionalen Verkehrsverbindungen so zu verknüpfen, dass die vom Fahrgast erforderten Umsteigezeiten auch akzeptabel sind. Durch die geplante Umstellung werden zudem die definierten Mindeststandards der Region Westpfalz erfüllt. Es kann nicht auf der einen Seite eine Erreichbarkeit und eine Intensivierung der Verflechtung der Stadt Zweibrücken mit dem Umland regionalplanerisches Ziel sein und auf der anderen Seite ein bestehender Bruch in der Wegekette systematisch erhalten bleiben.

Die Anbindung an den Flughafen/DOZ wird in der gegenwärtigen Bedienung als nicht optimal bewertet, so dass die in diese Richtung verkehrenden Linien überplant wurden. Die Linienführung der R7 (230) steht also auch im Zusammenhang mit der Neuplanung der städtischen Linien und darf insofern nicht isoliert betrachtet werden.



### **23.2.3.3 Verbundtarif**

Einwendungen:

Die vollständige Umsetzung des VRN-Verbundtarife mit allen Preisstufen wird gefordert.

VGZ (Nr. 30)

Bewertung:

Der Stadt Zweibrücken obliegt keine Tarifhoheit. Sie wird daher die Bitte an die zuständige URN GmbH weitergeben. Derzeit ist die Stadt nicht bereit, weitere Zuschüsse für eine Tarifangleichung zu tragen.

### **23.2.3.4 Grenzüberschreitende Verkehre**

Einwendungen:

Diesbezüglich wird als konkrete Maßnahme die Einrichtung einer Buslinie Pirmasens –

Bitche – Zweibrücken vorgeschlagen.

Förderverein Schienenverkehr (Nr. 54)

Bewertung:

Die weiteren angesprochenen neuen Linienführungen bzw. Ergänzungen obliegen nicht hauptsächlich der Aufgabenträgerschaft der Stadt Zweibrücken. Die Stadt wird daher diese Anregungen an die jeweiligen Aufgabenträger weiterleiten mit der Bitte, die Realisierung zu untersuchen.

### **23.2.3.5 Regio Linien**

Einwendungen:

Es wird die Einrichtung einer Regio-Linie ZW – Wallhalben – Landstuhl und PS – Vinningen –

Flugplatz – ZW angeregt.

Förderverein Schienenverkehr (Nr. 54)

Bewertung:

Die weiteren angesprochenen neuen Linienführungen bzw. Ergänzungen obliegen nicht der Aufgabenträgerschaft der Stadt Zweibrücken, sondern dem ZSPNV. Die Stadt wird daher diese Anregungen an den ZSPNV weiterleiten mit der Bitte die Realisierung zu untersuchen.

### 23.2.3.6 Linienbündel

#### Einwendungen:

- L 578 aus dem Bündel „Zweibrücken-Umland“ herausnehmen und dem Saarpfalz-Kreis zuordnen. *Saarpfalz-Kreis (Nr.23), RSW (Nr. 31)*
- Zusammenlegung der Bündel „Zweibrücken Umland“ und „Pirmasens Umland“. *RSW (Nr. 31)*

#### 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.

Da im Saarpfalz-Kreis eine Linienbündelung nicht gleichzeitig vorgenommen wird, verbleibt die L 578 jedenfalls zunächst im Bündel „Zweibrücken Umland“. Sollte sich im Zuge der Festlegung von Linienbündeln durch den Saarpfalz-Kreis die Notwendigkeit ergeben, diese Linie einem anderen Bündel zuzuordnen, kann eine entsprechende Änderung erfolgen. Dem Anliegen des Saarpfalz-Kreises wird insofern Rechnung getragen, als die Aufnahme der Linie 578 in das Bündel „Zweibrücken Umland“ unter der auflösenden Bedingung einer nachträglich notwendigen Herausnahme erfolgt.

Zur Bewertung der Einwendungen gegen den Zuschnitt der vorgeschlagenen Linienbündel wird auf die Ausführungen im entsprechenden Kapitel des Nahverkehrsplanes (Anlage zum NVP, Teil A, Kapitel 11.3) verwiesen.