

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 Kaiserslautern ab 2009



VRN
VERKEHRSVERBUND RHEIN-NECKAR



Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern ab 2009



Beschluss des Stadtrates vom 30.03.2009

Bearbeitung:

K+K KÜPPER®
Konzept+Kommunikation

Bonn

Projektleitung:

Dipl.-Geogr. Swantje-Angelika Küpper



Geschäftsstelle Westpfalz

Projektleitung:

Dipl.-Ing. Frieder Zappe



Stadtverwaltung Kaiserslautern

Referat Stadtentwicklung, Abt. Stadtplanung

Dipl.-Ing. Christian Ruhland

Stand 10.05.2009



VORWORT



Nach dem Nahverkehrsgesetz von Rheinland-Pfalz ist die Stadt Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr. Dabei kommt ihr die Aufgabe zu, die ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sicherzustellen. Als wesentliches Instrument steht ihr hierzu der Nahverkehrsplan zur Verfügung, in dem sie die Ziele und Rahmenvorgaben, nach denen sich insbesondere der Busverkehr in der Stadt entwickeln soll, festlegt.

Mit dem vom Stadtrat am 30. März 2009 beschlossenen Nahverkehrsplan legt die Stadt nach 1999 nunmehr zum zweiten Mal einen Nahverkehrsplan vor. Er soll dazu beitragen, die gute Qualität im städtischen Nahverkehr auch angesichts des zu erwartenden Rückgangs der Bevölkerung, wobei insbesondere der Rückgang der Schülerzahlen für den öffentlichen Nahverkehr von Bedeutung ist, beizubehalten und in Teilen noch zu verbessern. Neben einzelnen Optimierungen im Liniennetz, wie z.B. einer verbesserten Anbindung der Technischen Universität, enthält der Nahverkehrsplan auch Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur, wie z.B. dem barrierefreien Ausbau weiterer Bushaltestellen.

Gerade für Kaiserslautern mit seinem hohen Anteil an Einpendlern, sowohl von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern als auch von jungen Menschen in der Ausbildung, ist ein attraktiver Nahverkehr von entscheidender Bedeutung. Er schafft Alternativen zur Benutzung des Autos und trägt wesentlich dazu bei, die Belastungen des motorisierten Individualverkehrs zu begrenzen. Dies ist umso wichtiger, angesichts der Herausforderungen der Zukunft, wie dem Klimawandel, der uns vor die Aufgabe stellt, unsere Mobilität zunehmend umweltverträglicher abzuwickeln.

Die Umsetzung des vorliegenden Nahverkehrsplans ist ein wichtiger Beitrag zur Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs in Kaiserslautern, mit dem Ziel noch mehr Menschen von der Nutzung von Bus und Bahn zu überzeugen.



Dr. Klaus Weichel
Oberbürgermeister der Stadt Kaiserslautern





Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern, Teil A

Mai 2009

Inhalt:

Abkürzungsverzeichnis	9
Einleitung und Bilanzierung	11
Einleitung.....	11
2 Umsetzungsstand 1. Entwurf des Nahverkehrsplanes	13
2.1 Status Quo der Umsetzung von Maßnahmen des 1. Entwurfes des Nahverkehrsplanes der Stadt Kaiserslautern	13
2.2 Bewertung	23
Nahverkehrskonzeption der Stadt Kaiserslautern	25
3 Zusammenfassung der Maßnahmen	25
4 Verkehrspolitische Ziele des Aufgabenträgers.....	26
5 Grundlagen der Angebotskonzeption	27
6 Bedienungsstandards und Qualitätsmerkmale	28
7 Liniennetzkonzeption und Infrastrukturmaßnahmen.....	30
7.1 Liniennetzkonzeption.....	30
7.2 Infrastrukturmaßnahmen	37
8 Qualitätsmanagement und Information.....	39
9 Umsetzung der Nahverkehrskonzeption.....	40
10 Finanzierung	41
10.1 Allgemeines	41
10.2 Leistungsangebot	42
10.3 Infrastrukturmaßnahmen	46
Anlage zum Nahverkehrsplan	47

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Abgleich Status Quo mit Maßnahmenplanungen des 1. NVP der Stadt Kaiserslautern	19-22
Tabelle 2: Maßnahmen des Nahverkehrsplanes Stadt Kaiserslautern.....	25
Tabelle 3: Prognose Jahresfahrleistung Konzept im Linienverkehr Stadt Kaiserslautern; eigene Berechnung.....	43
Tabelle 4: Prognose Jahresfahrleistung weiterer Maßnahmen im Linienverkehr Stadt Kaiserslautern; eigene Berechnung.....	45
Tabelle 5: Prognose Jahresfahrleistung der Nachtbusse Stadt Kaiserslautern; eigene Berechnung.....	45
Tabelle 6: Geschätzte Kosten für Infrastrukturmaßnahmen Stadt Kaiserslautern (Angaben der Stadt Kaiserslautern, 2007).....	46
Tabelle 7: Übersicht der Karten zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern	51
Tabelle 8: ÖPNV-Produkte, Funktion und Bedienung als Standard.....	54
Tabelle 9: Produktsteckbriefe, Tabellarischer Anhang zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern, S. 55 – 118	55
Tabelle 10: Linienbündel „Stadt Kaiserslautern“.....	121
Tabelle 11: Linienbündel „Stadt Kaiserslautern – Nachtbus“	121
Tabelle 12: Linienbündel „Kaiserslautern Nord“	122
Tabelle 13: Linienbündel „Kaiserslautern West“	123
Tabelle 14: Linienbündel „Pirmasens Umland“	124
Tabelle 15: Linienbündel „Pfälzer Bergland“	125
Tabelle 16: Anbindungsstandard nach Einwohnergrößenklassen	153
Tabelle 17: Qualitätsmerkmale der Nahverkehrsprodukte im Linienangebot	155
Tabelle 18: Qualitätsstandards im Bedarfsverkehr	156
Tabelle 19: Standards nach der Verknüpfungsfunktion eines Haltes.....	158
Tabelle 20: Übersicht Haltestellenmerkmale.....	160
Tabelle 21: Entwicklung der Altersklassen bis 2010 (Quelle: Planersocietät 2005).....	167
Tabelle 22: Schülerzahlen Westpfalz und kreisfreie Städte, 2004 und 2010 (Quelle: Planersocietät 2005.....	167
Tabelle 23: ÖV-Anteil an den Gesamtfahrten pro Tag, 2004 und 2010 (Quelle: Planersocietät 2005).....	170
Tabelle 24: Motorisierungsgrad in Kaiserslautern und Rheinland-Pfalz (Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz)	171
Tabelle 25: Übersicht der Bike+Ride-Plätze	188
Tabelle 26: Einwohnerzahl Stadt Kaiserslautern, 2004 und 2010 (Quelle: Planersocietät 2005).....	195
Tabelle 27: Entwicklung Einwohner und Beschäftigte, 2004 und 2010 (Quelle: Planersocietät 2005).....	197
Tabelle 28: Linien und Betreiber, Stadt Kaiserslautern (Fahrplanstand 2006/2007)	202
Tabelle 29: Bewertung der Ausstattung der Haltestellen im Stadtgebiet von Kaiserslautern, Quelle: Stadt Kaiserslautern, S. 205 – 208.....	205
Tabelle 30: Liste der angeschriebenen Stellen für die öffentliche Beteiligung.....	210
Tabelle 31: Stellungnahmen benachbarte Aufgabenträger und übergeordnete Behörden	212
Tabelle 32: Stellungnahmen Verkehrsunternehmen.....	212
Tabelle 33: Stellungnahmen Sachverständige und sachinteressierte Institutionen und Verbände	214
Tabelle 34: Stellungnahmen Ortsbeiräte	215
Tabelle 35: Anregungen und Hinweise aus der Bürgerbeteiligung	216



Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Prognose der Einwohnerentwicklung in der Westpfalz; Datenbasis: Statistisches Landesamt (Quelle Gutachten Planersocietät, 2005).....	141
Abbildung 2: Prognose der Altersklassen in der Westpfalz; Daten: Statistisches Landesamt (Quelle Planersocietät, 2005).....	142
Abbildung 3: Modal Split im Gebiet der Westpfalz in Fahrten pro Tag, Datenbasis: Fahrgastzählung 2002, Fahrplan 2005 (Quelle Planersocietät, 2006)	144
Abbildung 4: Geltungsgebiet des VRN, Juni 2006 (Quelle VRN, 2006)	146
Abbildung 5: Organisationsstruktur des VRN; Quelle VRN 2008.....	149
Abbildung 6: Fahrgastinformation Bahn in Kaiserslautern.....	191
Abbildung 7: Fahrgastinformation Bus, Foto: Stadt Kaiserslautern.....	191
Abbildung 8: Pendlerströme im Raum Kaiserslautern zum 30.06.2006; (Quelle: Stadt Kaiserslautern).....	199
Abbildung 9: Entwicklung der Schülerzahlen nach Herkunft, 2001 – 2007 (Quelle: Stadt Kaiserslautern)	200
Abbildung 10: Entwicklung der Fahrgastzahlen im Nachtbus 2001-2007 in Fahrgäste je Einsatztag (Quelle: Stadt Kaiserslautern)	201

©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

UstID-Nr.: DE 214.349.303



ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

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

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



Einleitung und Bilanzierung

1 Einleitung

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

Der erste Nahverkehrsplan für die Stadt Kaiserslautern¹ wurde 1999 für den Planungszeitraum 1999 bis 2003 erarbeitet. Er beinhaltet die Bestandsanalyse des städtischen Verkehrs und desjenigen des Landkreises Kaiserslautern sowie die Angebotskonzeption. Die ÖPNV-Aufgabenträger in der Westpfalz haben 2005 die Aufgabe, den jeweiligen Nahverkehrsplan fortzuschreiben, an den damaligen Zweckverband Westpfalz Verkehrsverbund (ZWVV) übertragen. Die Fortschreibung erfolgt in enger Abstimmung mit der Stadt Kaiserslautern 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 Verkehrsbedienungen notwendigen Maßnahmen sind in einem Maßnahmenkonzept beschrieben. Zu den wichtigsten Zielen gehören die Optimierung und z.T. auch Erweiterung des bestehenden Angebotes unter Einhaltung der definierten Bedienungs- und Qualitätsstandards.

Mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes müssen Festlegungen getroffen werden, die für die Genehmigung von Linienverkehren vor dem Hintergrund der am 03.12.2009 in Kraft tretenden EU ÖPNV-Verordnung Nr. 1370/2007 zu rechtssicheren und diskriminierungsfreien Verfahren führen. Diesen Anforderungen wird durch die

¹ Nahverkehrsplan Stadt und Landkreis Kaiserslautern, 1999-2003

Beschreibung des angestrebten Bedienungsniveaus in Produktsteckbriefen sowie der Erarbeitung von Linienbündeln Rechnung getragen (vgl. Anhang zu Teil A).

Die Region Westpfalz und damit auch die Stadt Kaiserslautern 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 VRN beschlossen. Der ZWVV wurde zum 18.10.2007 aufgelöst.

Der damalige ZWVV hat die „Rahmenvorgabe zur Aufstellung und Fortschreibung der Nahverkehrspläne im Zweckverband Westpfalz Verkehrsverbund“² 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.

Im Folgenden wird nunmehr der Nahverkehrsplan für die Stadt Kaiserslautern vorgelegt. Er gliedert sich in die Teile A und B. In Teil A wird zunächst der Umsetzungsstand des 1. Nahverkehrsplanes bilanziert, bevor ab Kapitel 3 die Nahverkehrskonzeption der Stadt Kaiserslautern dargestellt wird. Enthalten sind darin u.a. Aussagen zu Bedienstungsstandards und Qualitätsmerkmalen, geplanten Maßnahmen und deren Finanzierung. Im Anhang zu Teil A befinden sich die Karten zu Bestand und Analyse des ÖPNV in Kaiserslautern, die Produktsteckbriefe zu den einzelnen Buslinien, wobei diese bereits die geplanten Maßnahmen enthalten und das Linienbündelungskonzept, das bereits vom Stadtrat der Stadt Kaiserslautern in seiner Sitzung am 03.03.2008 beschlossen wurde.

Teil B enthält die Erläuterungen zum Nahverkehrsplan mit Bestandsaufnahme und Analyse. Im Anhang zu Teil B sind dazu ergänzende Tabellen und Diagramme enthalten.

² 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 1. Nahverkehrsplanes

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

Im ersten Nahverkehrsplan der Stadt Kaiserslautern, der 1999 durch den Stadtrat beschlossen und zusammen für Stadt und Landkreis Kaiserslautern erstellt wurde, sind Maßnahmen zur Anschlusssicherung und zur Entwicklung des Nahverkehrsnetzes sowie verschiedene investive Maßnahmen, beispielsweise zur Gestaltung der Verknüpfungspunkte, als Umsetzungsziele für den Geltungszeitraum des Nahverkehrsplanes benannt worden. Insgesamt sah der Nahverkehrsplan 34 Maßnahmen vor. Davon konnten 14 ganz oder teilweise umgesetzt werden.

Im Folgenden sind die Maßnahmen des ersten NVP zusammengefasst und im Hinblick auf den Umsetzungsstand erläutert. Eine tabellarische Zusammenfassung befindet sich zusätzlich am Ende des Kapitels. In einem weiteren Schritt wurde geprüft, ob und inwieweit die damals formulierten Maßnahmen und Ziele gegenwärtig noch Bestand haben (können). Der gegenwärtige Umsetzungsstand sowie die Begründungen sind mit der Stadt Kaiserslautern abgeglichen worden.

Realisierte Maßnahmen: Netzkonzept, Fahrplan

- *Erschließung der Gewerbegebiete Hertelsbrunnenring und PRE-Park:* Verbesserung der Anbindung der Gewerbegebiete Hertelsbrunnenring und PRE-Park durch Verlängerung der Linie 115 vom Rathaus über den Hertelsbrunnenring in den PRE-Park (Mo.-Fr. zwischen 8.00 und 18.00 Uhr im 30 Minuten Takt) und der Verlängerung der Linie 104 bis zum Freizeitbad Monte Mare. Dadurch wurden mehr als 4.000 Arbeitsplätze in den beiden Gewerbegebieten und wichtige Freizeit- und Verkaufseinrichtungen besser an den ÖPNV angebunden.
→ *Finanzierung:* Die Umsetzung erfolgte 2002. Der Verkehr wird eigenwirtschaftlich durch die TWK durchgeführt.

- *Erschließung des Industriegebietes-Nord (IG-Nord):* Anbindung des IG-Nord über die Linie 101 der TWK mit einem Grundangebot von 6 Fahrtenpaaren. Das IG-Nord wurde Ende der neunziger Jahre

erschlossen. Seitdem siedelten sich dort mehrere Firmen an. Zum Jahresende 2005 hatten sich etwa 16 Firmen mit ca. 1.000 Arbeitsplätzen im IG-Nord niedergelassen. Für die Zukunft ist durch weitere Ansiedlungen ein Anstieg der Arbeitsplätze zu erwarten. Da zurzeit eine wirtschaftliche Bedienung noch nicht möglich ist, wird das IG-Nord auf Initiative der Stadt mit einem Grundangebot über die Linie 101 angebunden. Die Umsetzung erfolgte 2004.

→ *Finanzierung:* Der Verkehr wird eigenwirtschaftlich durch die TWK mit einem geringen städtischen Zuschuss durchgeführt.

▪ *Einführung des Nachtbusses:*

Im April 2001 wurde in Kaiserslautern und einigen angrenzenden Ortsgemeinden ein Nachtbusverkehr an Wochenenden eingeführt. Damit wurde erstmals die Möglichkeit geschaffen, auch nach 24:00 Uhr mit öffentlichen Verkehrsmitteln von Veranstaltungen, privaten Besuchen oder der Arbeitsstelle wieder nach Hause zu kommen. Der Nachtbus verkehrt in Nächten von Freitag auf Samstag, Samstag auf Sonntag und zusätzlich vor einigen Feiertagen. Insgesamt fährt der Nachtbus an etwa 110 Tagen im Jahr und bedient auch folgende Orte im Landkreis Kaiserslautern: Otterberg, Otterbach, Stelzenberg, Trippstadt, Rodenbach, Weilerbach, Hochspeyer, Enkenbach-Alsenborn, Mehlingen, Sambach, Katzweiler, Baalborn und Sembach und in Verbindung mit einem Ruf taxi auch Kindsbach. Der Anhang zu Teil B enthält eine Tabelle zur Entwicklung der Fahrgastzahlen von 2001 bis 2007.

→ *Finanzierung:* Der Verkehr wird eigenwirtschaftlich durch die TWK mit einem Zuschuss von Stadt und Landkreis Kaiserslautern durchgeführt.

▪ *Anschlussicherung:*

Durch die Veränderung der Rendezvouszeiten an der Haltestelle Rathaus/Schillerplatz auf die Minuten 00, 15, 30 und 45 konnten die Anschlussbeziehungen von und zur Bahn (insbesondere der S-Bahn) am Hauptbahnhof verbessert werden. Weiterhin wurden die Fahrpläne der Stadtbusse und der Lautertalbahn am Haltepunkt KL-West besser aufeinander abgestimmt, so dass in der Regel ein Anschluss innerhalb weniger Minuten gewährleistet werden kann. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgte 2004.

→ *Finanzierung:* Die Realisierung erfolgte für die Stadt kostenneutral durch die TWK und die DB Regio.

▪ *Abendanbindung von Siegelbach:*

Siegelbach, das wochentags durch die Linie 140 und 141 der RSW bedient wird,



ist seit 2005 über die Linie 107 mit einer Fahrt um 23:15 ab Rathaus angebunden. Damit ist auch dieser Stadtteil in der Woche, wie auch das restliche Stadtgebiet mit einer letzten Fahrt um 23:15 erreichbar. Die Umsetzung der Maßnahme erfolgte 2005.

→ *Finanzierung:* Die Realisierung erfolgte eigenwirtschaftlich durch die TWK.

- *Führung der Regionalbusse durch die Schneiderstraße / Eisenbahnstraße:* Der Bereich zwischen Rathaus und Hauptbahnhof ist der wichtigste Zielbereich für die Fahrgäste aus der Region. Dementsprechend wurde der Linienverlauf der Regionalbusse so verändert, dass diese weitgehend alle stadteinwärts über die Schneider- und Eisenbahnstraße geführt werden.

→ *Finanzierung:* Die Umsetzung der Maßnahme erfolgte 2005. Die Maßnahme wird für die Stadt kostenneutral durch die RSW durchgeführt.

Realisierte Maßnahmen: Haltestellen, Fahrwege, Fahrzeuge

- *Weitere Umsetzung des Busbeschleunigungsprogramms:*

Um die negativen Auswirkungen der MIV-Belastung auf den ÖPNV zu minimieren wird seit 1999 konsequent eine Busvorrechtigung an den Lichtsignalanlagen (LSA) eingesetzt. Sämtliche neuen LSA im Verlauf von Buslinien wurden mit diesem System ausgestattet. Insgesamt sind im Stadtgebiet von Kaiserslautern 69 von 93 (ca. 75 %) der LSA mit dieser Technik ausgestattet. Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt seit 1999 im Rahmen des Busbeschleunigungsprogramms.
 - *Finanzierung:* Finanziert wurde das Programm durch Landesmittel im Rahmen des GVFG. Der Eigenanteil der Stadt belief sich auf etwa 3,0 Mio. €. Die Gesamtkosten betragen 9,1 Mio. €.
 - *Öffnung der Eisenbahnstraße für den Busverkehr stadteinwärts:*

Der Bereich zwischen Rathaus und Hauptbahnhof ist ein wichtiger Zielbereich für die Fahrgäste im Stadtverkehr. Die Eisenbahnstraße besitzt hohe Relevanz als Einkaufsstraße. Durch Öffnung der Straße für den Kfz-Verkehr auch in Richtung Norden wird allgemein eine bessere Anbindung erreicht und die Linienwege der Linien 105 und 107 für beide Richtungen angeglichen. Die Maßnahme wurde im Sommer 2006 umgesetzt und erfolgte eigenwirtschaftlich durch TWK und RSW.
- *Finanzierung:* Die Umsetzung erfolgte nach Erneuerung der Eisenbahnstraße und Fertigstellung des Knotenpunktes Barbarossastraße / Logenstraße / Eisenbahnstraße im Zusammenhang mit der Südtangente. Die Öffnung für den

Busverkehr hat bis auf die Einrichtung der beiden Haltestellen keine städtischen Kosten generiert.

- *Neubau Busbahnhof am Hauptbahnhof:*

Der Hauptbahnhof Kaiserslautern ist ein wichtiger Verknüpfungspunkt im Stadtgebiet. Dabei sind nicht nur Bus und Bahn verknüpft, sondern auch der ÖPNV mit dem Rad- und Fußverkehr sowie dem MIV. Durch die Neubaumaßnahmen am Hauptbahnhof wurden die Verkehrsströme weitgehend entzerrt. Die PKW Anbindung wurde überwiegend auf die Südseite des Bahnhofes verlegt. Die Nordseite bleibt dem ÖPNV und dem Radverkehr vorbehalten, gegenseitige Behinderungen werden so minimiert. Der Busbahnhof auf der Nordseite verfügt über vier Stadtbushaltestellen und neun Regionalbushaltestellen. Die Umsteigewege zwischen Bus und Bahn sowie Bus und Bus haben sich gegenüber dem Zustand zuvor erheblich verkürzt.

→ *Finanzierung:* Die Umsetzung der Maßnahme erfolgte in den Jahren 2004 bis 2006 und wurde als Fördermaßnahme im Rahmen des GVFG-Programms finanziert. Die Baukosten betragen 13,7 Mio. €. Der Eigenanteil der Stadt belief sich dabei auf etwa 6,7 Mio. €.

- *Wartehallenprogramm:*

Im Jahr 2003 wurden 147 Haltestellen mit neuen Wartehallen ausgestattet. Davon erhielten 35 Haltestellen zum ersten Mal Wartehallen, an den übrigen Standorten wurden alte Strukturen ersetzt. Zu den Wartehallen gehören auch neue Sitzmöglichkeiten, Abfallbehälter, Umgebungskarten und Informationen zu Fahrplan und Tarif.

→ *Finanzierung:* Die Maßnahmen wurden im Gegenzug für das Recht auf Außenwerbung von einem privaten Unternehmen finanziert und waren somit für die Stadt kostenneutral.

- *Haltestellenprogramm Bus:*

In den Jahren 1998 bis 2007 wurden von den insgesamt ca. 500 Bushaltestellen in Kaiserslautern bislang 83 Haltestellen saniert und mit Niederflurbordsteinen ausgestattet. An etwa 39 Haltestellen wurden auch Buskaps angelegt.

→ *Finanzierung:* Diese Maßnahmen wurden z.T. im Rahmen des Busbeschleunigungsprogramms (s.o.) oder anstehender Straßenneu- bzw. -umbaumaßnahmen umgesetzt und finanziert.



- *Haltestellenprogramm Bahn:*

Durch die DB AG wurde der Hauptbahnhof inkl. der Fernbahnsteige in den letzten Jahren umfangreich modernisiert und zu einer zeitgemäßen fahrgastfreundlichen Verkehrsstation entwickelt. Mit dem Anschluss an die S-Bahn Rhein-Neckar im Dezember 2003 wurde zudem ein neuer S-Bahn Bahnsteig gebaut. Für die Betriebsaufnahme der S-Bahn Verlängerung nach Homburg im Dezember 2006 wurden die Haltepunkte Kennelgarten und Einsiedlerhof erneuert und S-Bahn gerecht umgebaut. Der Haltepunkt Vogelweh wurde nur provisorisch für den S-Bahn Betrieb hergerichtet, da ein Neubau voraussichtlich ab 2012 im Rahmen des Ausbaus der Schnellbahnverbindung Paris-Ostfrankreich-Südwestdeutschland (POS) ansteht, diese Maßnahme unterliegt also dem Fernverkehr der DB. Zusätzlich wurde im Jahr 1999 im Zuge der Landesgartenschau der Bahnhof Haltepunkt Kaiserslautern-West saniert und umgestaltet.
- *Finanzierung:* Als Maßnahmen des Nahverkehrs wurden die S-Bahnhalte auf Grundlage des Regionalisierungsgesetzes oder mit GVFG-Mitteln unter Federführung des VRN und unter Beteiligung der Kommune finanziert. Der städtische Eigenanteil für den S-Bahnsteig am Hauptbahnhof Kaiserslautern betrug ca. 500.000 €, derjenige für die Verlängerung der S-Bahn nach Homburg beläuft sich auf ca. 1,3 Mio. €. Die Kosten für den Haltepunkt Kaiserslautern-West betragen ca. 400.000 €, wovon der städtische Anteil 70.000 € betrug.
- *Fahrzeuge:*

In den Jahren 1998 bis 2006 wurde die Fahrzeugflotte der TWK weiter sukzessive modernisiert. Seit dem Sommer 2006 beträgt der Anteil an Niederflurbussen bei der TWK praktisch 100%.
- *Finanzierung:* Die Finanzierung erfolgte eigenwirtschaftlich durch die TWK.

Nicht realisierte Maßnahmen

- *City-Bahn Konzept:*

Für das Konzept der City-Bahn (Reaktivierung der Bachbahn und Verlängerung der Lautertalbahn vom Haltepunkt KL-West bis in den Rathausbereich) liegt eine positive Nutzen-Kosten-Untersuchung vor. Die grundsätzliche Förderfähigkeit ist durch das Land bestätigt, jedoch stellte das Land bisher keine Fördermittel zur Verfügung. Aufgrund der Höhe der benötigten Investitionen (Für 2001 wurden ca. 23 Mio. € geschätzt) ist daher kein konkreter Realisierungszeitpunkt abzusehen. Dadurch, dass die City-Bahn bis heute nicht umgesetzt werden konnte, konnte

auch das darauf abgestimmte Buskonzept im Nordosten von Kaiserslautern nicht verwirklicht werden. In Abstimmung mit der Stadtverwaltung ist die Trasse der Bachbahn bisher Bestandteil des Trassensicherungsvertrages zwischen dem Land Rheinland-Pfalz und der DB Netz AG.

Das Projekt ist als Ziel des aktuellen regionalen Raumordnungsplanes Westpfalz eingestuft und Bestandteil des gültigen Flächennutzungsplanes der Stadt Kaiserslautern.

- *Linienkonzept KL-Nord:*

Bestandteil des Linienkonzeptes waren im Wesentlichen einzelne auf das City-Bahn-Konzept abgestimmte Veränderungen im Busverkehr. Da jedoch die City-Bahn nicht eingeführt wurde, konnte auch das Linienkonzept KL-Nord nicht umgesetzt werden.

Zur eigenwirtschaftlichen Umsetzung einzelner Bestandteile des Konzeptes, wie z.B. die Einführung einer neuen Linie N2 von Otterberg über Otterbach, Erfenbach und Siegelbach nach Kaiserslautern oder die Verlängerung der Stadtbuslinie 112 nach Otterberg waren die Busverkehrsunternehmen (RSW und TWK) jedoch nicht bereit.

- *Anbindung Volkspark:*

Der letzte NVP sah eine Verlängerung der Linie 114 bis an den Volkspark vor. Diese Linie fuhr damals bis an die Haltestelle Warmfreibad und ergänzte die Linie 1 auf der Ost-West-Achse zu einem 7 ½ Minuten Takt. Aus wirtschaftlichen Gründen wurde der östliche Ast der Linie 114 von der TWK jedoch eingestellt. Dementsprechend kam es nicht zu einer Anbindung des Volksparks.

- *Umgestaltung / Neuorganisation Zentrale Rendezvous Haltestelle Rathaus / Schillerplatz:*

Im letzten NVP war die Einrichtung eines zentralen Busbahnhofs mit einer Endhaltestelle der City-Bahn vorgesehen. U.a. aufgrund der Ungewissheit bezüglich der Umsetzung der City-Bahn konnten konkrete Planungen für den zentralen Busbahnhof bisher nicht ausgearbeitet werden.

- *Führung der RSW Linien in Richtung Nordosten über den PRE-Park:*

Der letzte NVP sah eine Umlegung sämtlicher RSW Linien, die die Stadt in Richtung Nordosten verlassen, durch den PRE-Park vor. Diese Maßnahme wurde nicht umgesetzt, da von Seiten der Kreisverwaltung und der RSW hierzu bislang keine Initiative ergriffen wurde.



Auf den folgenden Seiten ist in tabellarischer Form der Umsetzungsstand des 1. NVP der Stadt Kaiserslautern aufgezeigt:

Maßnahme	Einzelmaßnahme	Quelle	Umsetzung	Ursache für Nichtrealisierung/ Wahrscheinlichkeit der Realisierung	Anmerkungen
Planungsmaßnahmen					
Anschlusssicherung: →6-12min Umsteigezeit →Pünktlichkeit →Information → ³	Anschlüsse Zug/Bus Kaiserslautern Hbf	S.46	tlw.		Zur Verbesserung der Anschlusssituation am HBF wurde von der TWK eine Rendezvousverschiebung durchgeführt.
	Pünktlichkeit: Beschleunigungsmaßnahmen in der Merkurstraße	S.46	ja		Busbeschleunigung an 3 LSA
Maßnahmen Netzkonzept: →SPNV – Verbindungen →ÖV – Verbindungen →Integration Schülerverkehre →alternative Verkehre	SPNV-Verbindungen: Realisierung der 1. Stufe der City-Bahn	S.47	nein	Finanzierung nicht gesichert	Eine positive Nutzen-Kosten-Untersuchung (standardisierte Bewertung) liegt vor
	ÖV-Verbindungen:				
	Verlängerung der Linie 4 zum PRE-Park	S.45	ja		Seit 2000 bis zum PRE-Park verlängert, seit 2004 bis zum Schwimmbad „MonteMare“
	Zweistündliche Anbindung des PRE-Park über Linie N3	S.45	ja		Seit 11/2002 mit Linie 15
	Führung der RSW-Linien nach Osten über PRE-Park	S.46	tlw.		Initiative sollte vom Kreis ausgehen, bisher nicht erfolgt
	Führung der Linie 14 über Volkspark zum Warmfreibad	S.46	nein		Seit 1997/1998 Linie 14 aus wirtschaftl. Gründen nur bis Rathaus
	Anbindung des IG Nord durch die Linien N2 und 6529	S.46	teilweise		Keine Bereitschaft der VU, den Verkehr eigenwirtschaftlich einzurichten

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

³ Die Qualitätsformulierung in den einzelnen NVP's ist unterschiedlich und wird einzeln benannt. Zuvorderst stehen die Qualitätsanforderungen, die erreicht werden sollten.

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

Maßnahme	Einzelmaßnahme	Quelle	Umsetzung	Ursache für Nichtrealisierung/ Wahrscheinlichkeit der Realisierung	Anmerkungen
Maßnahmen Netzkonzept: →SPNV – Verbindungen →ÖV – Verbindungen →Integration Schülerverkehre →alternative Verkehre	Vertaktete Anbindung (30minütig) von Siegelbach mit den Linien N2 und 6529	S.46	nein	Keine Bereitschaft VU, dies eigenwirtschaftlich umzusetzen	Vertaktung nicht umgesetzt
	Führung aller RSW-Linien über die Eisenbahnstraße	S. 46	tlw.		stadteinwärts
	Führung der Linien N2, 6522 und 6529 über Merkurstraße	S. 46	tlw.	Keine Bereitschaft VU, dies eigenwirtschaftlich umzusetzen	auf absehbare Zeit wird dieser Linienweg nicht befahren.
	Ersatz der Linie 6521 durch die Verlängerung der Linie 12 nach Otterberg	S. 47	nein	Keine Bereitschaft VU, dies eigenwirtschaftlich umzusetzen	Planung vorhanden
	Einstellung der Linie 6510 zwischen Kaiserslautern und Weilerbach bei Realisierung der City-Bahn	S. 47	nein		s. o.
	Führung der Linien 6501, -07 und 6722(457) über Eselsfürth	S.50	tlw.		Weiterhin Bedienung der Eselsfürth durch Linie 4
	<i>Freizeit- und Wochenendverkehr:</i>				
	Einrichtung einer Freizeitlinie F Kaiserslautern-Gelterswoog-Karlstal-Trippstadt-Johanniskreuz	S.56	ja		Fuchsbus/Wanderbus zum Haus der Nachhaltigkeit
	Einrichtung eines Night-Life-Shuttles	S. 57	ja in modifizierter Form		Einführung des Nachtbussystems ab 04/2001
	Verlängerung der Betriebszeiten der TWK-Linien Freitag und Samstag über 24 Uhr hinaus.	S. 73	ja		Einführung des Nachtbussystems ab 04/2001



Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

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

Maßnahme	Einzelmaßnahme	Quelle	Umsetzung	Ursache für Nichtrealisierung/ Wahrscheinlichkeit der Realisierung	Anmerkungen
Investive Maßnahmen					
Verknüpfungspunkte: → Haltestellenausstattung → Funktion → B+R / P+R-Plätze	Haltestellenausstattung	S. 75	tlw.		i. Z. m. Förderantrag Busbeschleunigung → Umsetzung Wartehallenprogramm: 147 Standorte, darunter ca. 35 neue Standorte + ca. 39 Buskaps eingerichtet
	Aufwertungsmaßnahmen auf der Grundlage weiterer Untersuchungen				
	<i>Haltestellenfunktion</i>	S.46	ja		Maßnahme seit Februar 2006 abgeschlossen
	Reduzierung der Umsteigewege am Hbf Kaiserslautern durch Neugestaltung und Neuorganisation des Bahnhofsvorplatzes mit Busbahnhof	.			
	Umgestaltung der zentralen Rendezvous Haltestelle am Rathaus/Schillerplatz	S.48	nein	Konzept und Finanzierung noch offen	
Fahrzeuge: → SPNV – Verbindungen → ÖV – Verbindungen → alternative Verkehre	<i>SPNV-Verbindungen</i>				
	<i>ÖV-Verbindungen</i> Fahrzeuge der TWK, Erhöhung des Niederfluranteils		ja		Weitestgehend realisiert bis Sommer 2006
Fahrweg:	Öffnung der Eisenbahnstraße für den Verkehr in beide Richtungen	S.46	ja		

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

Maßnahme	Einzelmaßnahme	Quelle	Umsetzung	Ursache für Nichtrealisierung/ Wahrscheinlichkeit der Realisierung	Anmerkungen
Maßnahmen in Zuständigkeit des WVV seit 2000 bzw. VRN seit 2006					
Maßnahmen: → Tarif → Marketing → Mobilitätsberatung (MZ)	Tarif				
	Einführung eines regionsweiten Tarifverbunds für die Westpfalz	S. 44	ja		
	Übernahme der Preis- und Wabensystematik des VRN	S. 44	ja		
Datengrundlagen: → Erhebungen Einzelverkehre → Nachfrageerhebung gesamt					
Sonstige Maßnahmen					
Sonstiges/Besonderheiten: → Datengrundlagen	Vertaktung und Abstimmung				
	Abstimmung Fahrzeiten TWK und RSW zw. Rathaus und Hbf bei Benutzung der Eisenbahnstraße für alle RSW-Busse	S.46	ja		seit Dez. 2007
	Vertaktete Anbindung von Siegelbach mit den Linien N2 und 6529	S.46	nein	keine Bereitschaft der VU den Verkehr eigenwirtschaftlich einzurichten	



2.2 **Bewertung**

Bei der Bewertung der Umsetzung der geplanten Maßnahmen ist zu bedenken, dass der erste NVP gemeinsam für Stadt und Landkreis Kaiserslautern aufgestellt wurde. Darum fiel nicht die Umsetzung aller Maßnahmen in die Zuständigkeit der Stadt. Ein wesentliches Bündel von Maßnahmen welches der erste NVP vorsieht, wurde nicht umgesetzt: Die City-Bahn Kaiserslautern. Dieses Projekt konnte nicht finanziert werden. Die fehlende Umsetzung des Projektes, inklusive der Neuordnung des ÖPNV Angebots im Nordosten der Stadt, ist aus Sicht des ÖPNV als bedauerlich zu beurteilen. Die folgende Bewertung der Umsetzung der Maßnahmen des ersten NVP spart die Maßnahmen, die im Zuge der Umsetzung der City-Bahn geplant waren, aus. Sollte das Projekt bei geänderten Rahmenbedingungen realisiert werden, sind entsprechende Anpassungen der Linienkonzeption möglich und vorzunehmen.

Maßnahmen zur Anschlusssicherung

Alle Maßnahmen zur Anschlusssicherung wurden umgesetzt. Die Rendez-Vous-Zeiten am Rathaus in Kaiserslautern wurden im Dezember 2004 geändert, die Verknüpfung des Stadtverkehrs mit dem SPNV am Hauptbahnhof Kaiserslautern ist daher heute als gut zu beurteilen.

Die weiteren Maßnahmen des NVP von 1999 werden, soweit noch sinnvoll, in die Fortschreibung übernommen.

Maßnahmen zur Netzkonzeption

Von den Maßnahmen zur Netzkonzeption konnten nur einige umgesetzt werden. Positiv anzumerken sind die verbesserte Anbindung des PRE-Parks und die Einrichtung eines Nachtbusangebotes. Die Einführung der Nachtbusse geht dabei sogar über die Zielvorgaben des ersten NVP hinaus. Dass die Regionalbuslinien nicht durch den PRE-Park gelegt wurden, wird nicht als problematisch angesehen, da sich die Anbindung durch die Stadtbusse deutlich verbessert hat.

Maßnahmen zu den Verknüpfungspunkten und investive Maßnahmen

Nicht begonnen werden konnte mit der Umgestaltung der Haltestellen Schillerplatz-Rathaus in eine zentrale Bushaltestelle. Der Bau dieser zentralen Haltestelle ist für die Stadt Kaiserslautern als besonders wichtig zu beurteilen und sollte weiterhin mit hoher Priorität verfolgt werden. Dagegen wurde der Busbahnhof am Hauptbahnhof im Februar 2006 fertig gestellt, dies ist besonders positiv zu bewerten. Im Rahmen der investiven

Richtungen als für den ÖPNV günstige Entwicklung zu nennen. Positiv ist auch die Verbesserung der Haltestelleninfrastruktur bei Bus und Bahn zu beurteilen, wenngleich insbesondere im Busbereich weiterhin Bedarf an einer besseren Ausstattung insbesondere im Hinblick auf die Barrierefreiheit besteht.

Maßnahmen in Zuständigkeit des VRN

Von den Maßnahmen die in die Zuständigkeit des damaligen ZWVV fallen, sind mit der Gründung des Verbundes im Jahr 2000 alle umgesetzt worden.

Beurteilung seitens der Stadtverwaltung

Insgesamt wird der Umsetzungsgrad des ersten Nahverkehrsplanes durch die Stadtverwaltung als zufrieden stellend eingestuft. Dabei ist die Beurteilung immer auch vor dem Hintergrund der zur Verfügung stehenden Finanzmittel zu sehen. So stehen der Stadt nach § 10 NVG für die Aufstellung und Umsetzung des Nahverkehrsplanes jährlich etwa 100.000 € zur Verfügung. Da diese Summe bereits durch die Bezuschussung des Nachtbuskonzeptes aufgebraucht wird, ist die Stadt bei der Umsetzung von weiteren Maßnahmen (mit Ausnahme investiver Maßnahmen auf Grundlage des GVFG) auf die Bereitschaft der Verkehrsunternehmen angewiesen, beispielsweise Linien- und Fahrplanänderungen eigenwirtschaftlich durchzuführen. Dass diese angesichts des sich verstärkenden Wettbewerbs und damit verbundener Restrukturierungs-Bemühungen ihre Grenzen hat, ist verständlich.

Aufbauend auf die nicht realisierten Maßnahmen des ersten NVP und die in Teil B durchgeführte Bestandsanalyse, wurden zahlreiche verkehrliche Maßnahmen und ihre Alternativen untersucht, die zu den in Kapitel 3 zusammengefassten Maßnahmen geführt haben.



Nahverkehrskonzeption der Stadt Kaiserslautern

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 Kaiserslautern sieht folgende Maßnahmen vor:

Maßnahme	Verantwortlichkeit
1. Einhaltung der Bedienungsstandards und Qualitätsmerkmale (vgl. Teil B, Kap. 17)	Stadt, Verkehrsträger
2. Ergänzung des Angebotes; insbesondere bei den Buslinien 101 (Hohenecken u. Siegelbach inkl. IG-Nord), 106 (Mölschbach), 108 (Erfenbach), 112 (Erlenbach u. Otterberg), 115 (Technische Universität).	Stadt, Verkehrsträger
3. Optimierung der Linienwege; insbesondere bei den Buslinien 101/111 (Hohenecken), 102, 104 und 105.	Stadt, Verkehrsträger
4. Angebotsverbesserungen auf den Linien 101, 102, 104 im Zeitraum zwischen 18:00 Uhr und 21:00 Uhr (Verlängerung der Taktbedienung).	Stadt, Verkehrsträger
5. Verbesserung der Haltestelleninfrastruktur für den Busverkehr (insbesondere in der Stadtmitte).	Stadt
6. Verbesserung des Anschlusses an den Rheinland-Pfalz-Takt und die S-Bahn Rhein-Neckar (insbesondere Neubau Haltepunkt Hohenecken, Verknüpfung von Bus und S-Bahn am Haltepunkt Vogelweh,	Stadt, VRN, ZSPNV
7. Realisierung der City-/Bachbahn ¹	Stadt und Landkreis Kaiserslautern, VRN, ZSPNV.
8. Sicherung und nachfragebezogener Ausbau des Nachtbussystems.	Stadt, Landkreis, Verkehrsträger

Tabelle 2: Maßnahmen des Nahverkehrsplanes Stadt Kaiserslautern

⁴ Die Stadt Kaiserslautern strebt eine Überprüfung dieses Zieles im Rahmen der Fortschreibung des ROP an.

4 Verkehrspolitische Ziele des Aufgabenträgers

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

1. Gewährleistung einer flächendeckenden Grundversorgung mit Leistungen des ÖPNV gemäß den definierten Bedienungsstandards und Qualitätsmerkmalen;
2. Erweiterung des Buslinienangebotes im Hinblick auf die Optimierung der Anbindung bestehender und neuer Wohn- und Gewerbegebiete an den ÖPNV;
3. Sicherstellung der Beförderung von Schülern im öffentlichen Linienverkehr (integrierte Beförderung);
4. Optimierung der Anbindung an den Rheinland-Pfalz-Takt und die S-Bahn Rhein-Neckar auch im Hinblick einer besseren Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsmittel (Bus+Bahn, P+R, B+R);
5. Verbesserung der Haltestelleninfrastruktur unter besonderer Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Personengruppen;
6. Entwicklung / Beibehaltung eines Gesamtbedienungsangebotes mit SPNV als Rückgrat; Dazu werden die folgenden Ziele angestrebt:
 - Erhaltung des Rheinland-Pfalz-Taktes,
 - Realisierung der City-/Bachbahn⁵
 - Verbesserte Anbindung der Air Base Ramstein.
7. Die Stadt Kaiserslautern strebt im Rahmen der Möglichkeiten der im Dezember 2009 in Kraft tretenden EU ÖPNV-Verordnung an, die TWK Verkehrs AG als städtisches Verkehrsunternehmen im Rahmen einer sog. Inhouse-Vergabe mit dem Betrieb des Stadt- und Nachtbus - Linienbündels (siehe Anlage zu Teil A) zu beauftragen.

⁵ Die Stadt Kaiserslautern strebt eine Überprüfung dieses Zieles im Rahmen der Fortschreibung des ROP an.



5 Grundlagen der Angebotskonzeption

Die Grundlagen der Angebotskonzeption werden von den bestehenden Festsetzungen für die Westpfalz wie die Qualitätsstandards des Verbundes (vgl. Teil B, Kap. 17) sowie den verkehrspolitischen Zielen der Stadt Kaiserslautern gebildet. Auf dieser Basis wurde eine Schwachstellenanalyse durchgeführt. Eine Nachfrageanalyse erfolgte anhand eines Verkehrsmodells. Eine detaillierte Darstellung findet sich im Abschnitt „Bestandsanalyse“ (vgl. Erläuterungsband zum NVP, Teil B).

Die Kennzahlen der regionalen Entwicklung in der Westpfalz, veröffentlicht von der Planungsgemeinschaft Westpfalz im August 2007⁶, verdeutlichen: Die Bevölkerungsentwicklung in der Westpfalz war in den vergangenen Jahren rückläufig und wird für die Stadt Kaiserslautern mit einem Rückgang bis 2015 gegenüber dem Jahr 2000 mit 8 % angegeben. Gleichzeitig findet eine Verschiebung der Altersgruppenanteile statt, so dass der Anteil der über 60jährigen weiter ansteigt.

Die Stadt Kaiserslautern tritt daher grundsätzlich für den Erhalt und die Sicherung des bestehenden Nahverkehrsangebotes ein. Eine Ausweitung bzw. Optimierung des bestehenden Angebotes wird in begründeten Einzelfällen angestrebt.

In der Region Westpfalz sind zur Vorbereitung eines möglichen Wettbewerbes im öffentlichen Nahverkehr Linienbündel unter regionalen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten gebildet worden. Diese sind als Anhang dem Nahverkehrsplan (Teil A) hinzugefügt. Der Nahverkehrsplan des Aufgabenträgers mit der Nahverkehrskonzeption und den daraus abgeleiteten Produktsteckbriefen für die einzelnen Linien bildet eine wesentliche Stütze für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmer im Hinblick auf die konkrete Durchführung von Verkehren.

⁶ Planungsgemeinschaft Westpfalz (Hg.): Westpfalz-Informationen Ausgabe Nr. 124, August 2007. Kennzahlen der regionalen Entwicklung in der Westpfalz (Materialien zum Regionalen Raumordnungsbericht II)

6 Bedienstungsstandards und Qualitätsmerkmale

Wesentliche Qualitätsmerkmale und Bedienstungsstandards sind durch die „Rahmenvorgabe für den Nahverkehr“ (vgl. Teil B, Kap. 17) sowie den Festsetzungen des VRN, beispielsweise bezüglich der Haltestellenausstattung von Verknüpfungspunkten, der Stadt Kaiserslautern vorgegeben. Gleichwohl bilden diese Vorgaben nur den Rahmen im Sinne eines Mindeststandards oder einer Mindestbedienstung. Die Stadt Kaiserslautern als Aufgabenträger des ÖPNV kann darüber hinaus ein spezifisches Nahverkehrsangebot definieren. Die Stadt Kaiserslautern hat im ersten Nahverkehrsplan Standards definiert⁷, die im Wesentlichen dem gegenwärtigen Angebots-Status-Quo entsprechen. Für die Dauer der vorliegenden Fortschreibung sollen nunmehr die folgenden Bedienstungsstandards und Qualitätsmerkmale gelten:

- Die Stadt Kaiserslautern übernimmt die seitens des Verbundes beschriebenen Qualitätsstandards (vgl. Teil B, Kap. 17, insb. der Bereich Fahrgastinformation und Mobilitätsberatung), soweit sich aus dem Folgenden keine Abweichungen ergeben.
- Erschließungsstandards:
Als Einzugsbereiche für SPNV-Halte gelten 1.000 Meter, für Bushaltestellen 300 Meter Luftlinienradius um die jeweilige Haltestelle. Es ist anzustreben, dass alle Siedlungsflächen von einem dieser Einzugsbereiche erfasst werden.
- Verbindungsstandards:
Alle Ziele innerhalb des Stadtgebietes sollen mit max. einmaligem Umstieg erreichbar sein.
Die Busfahrpläne sind an den Verknüpfungspunkten auf den Rheinland-Pfalz-Takt bzw. die S-Bahn Rhein-Neckar abzustimmen. Die Umsteigezeiten an den Verknüpfungspunkten sollen max. 15 Minuten betragen.
- Bedienstungsstandards:
Grundsätzlich ist in Kaiserslautern im Busverkehr ein vertaktetes Angebot zu gewährleisten. Dabei sollen die Haltestellen im Innenstadtbereich werktags im 15 Minuten-Takt, in den Randbereichen der Kernstadt und den innenstadtnahen Wohn- und Gewerbegebieten mindestens im 30 Minuten-Takt bedienstet werden. Für die Stadtteile (mit Ausnahme von Mölschbach und Einsiedlerhof) ist zumindest in der Hauptverkehrszeit ein 30 Minuten-Takt anzustreben.

⁷ vgl. Nahverkehrsplan Stadt und Landkreis Kaiserslautern 1999-2003, S. 39-40



Der Taktverkehr auf den Linien 101, 102, 104 soll möglichst bis 21:00 Uhr aufrecht erhalten bleiben.

An Samstagen wird die Bedienung bis 14:00 Uhr nach den Standards für Werktage durchgeführt, anschließend nach den Standards für Sonn- und Feiertage, wobei in Einzelfällen wie z.B. Linie 105 die Bedienung erst später umgestellt wird.

An Sonn- und Feiertagen kann das Angebot deutlich reduziert werden. In der Regel sollte jedoch ein 60 Minuten-Takt erreicht werden. Ausnahmen bilden die Linie 101 mit einem 15 Minuten-Takt und die Linie 104 mit einem 30 Minuten-Takt.

In den Wochenendnächten ist zwischen 0:00 Uhr und 03:00 Uhr ein flächendeckendes Angebot im Rahmen des Nachtbussystems zu gewährleisten.

- Fahrzeugstandards:

Ergänzend zu den in der Rahmenvorgabe enthaltenen Fahrzeugstandards sind in Kaiserslautern im Stadtverkehr (Ausnahme E-Busse im Schülerverkehr) nur Niederflurfahrzeuge einzusetzen. Darüber hinaus sind alle im Stadtverkehr einzusetzenden Busse mit der Technik zur LSA-Bevorrechtigung, einer Haltestellenanzeige und –ansage und der Möglichkeit einer Funkverbindung zur Leitstelle auszustatten. Neufahrzeuge sind standardmäßig mit Klapprampen für Rollstuhlfahrer und mindestens der Abgasnorm EURO 5 anzuschaffen.

- Fahrgastinformationsstandards:

Es ist eine personalbesetzte Kundenberatungsstelle sowie eine zentrale 24 Stunden besetzte Verkehrsleitstelle im Rahmen des Linienbündels Kaiserslautern und „Lautrer Nachtbus“ einzurichten bzw. vorzuhalten.

7 Liniennetzkonzeption und Infrastrukturmaßnahmen

7.1 Liniennetzkonzeption

Die Liniennetzkonzeption der Stadt Kaiserslautern 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, sowie einzelne Stadtteile oder Gewerbegebiete nicht ausreichend mit dem ÖPNV erschlossen sind. 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 ergänzen.

Einige Neubaugebiete im Stadtgebiet sowie einzelne Gewerbebestände erfordern aufgrund ihrer Größe eine Neukonzeption der Linienwege. Zudem beinhaltet die nachfolgende Angebotskonzeption eine verbesserte zeitliche Verknüpfung mit dem überregionalen und regionalen Verkehr. Als wichtige Verknüpfungshalte sind Kaiserslautern-Hauptbahnhof als Verknüpfungspunkt zwischen Bahn und Bus (Ausstattungsstandard: Kategorie 1) sowie die Haltestellen Rathaus/Schillerplatz als Verknüpfungspunkt verschiedener Buslinien (Ausstattungsstandard: Kategorie 2) festgelegt (vgl. Definition Ausstattungsstandards in Teil B, Kap. 17).

Die Liniennetzkonzeption mündet in linienbezogene Produktsteckbriefe, die im Anhang A einzeln dokumentiert sind. Die Produktsteckbriefe sind für den nach § 42 PBefG konzessionierten Linienverkehr erstellt. Sie beschreiben den Leistungsumfang und verschiedene Qualitätsmerkmale und treffen folgende Festlegungen:

- Liniennummer,
- Linienverlauf und wichtige, mindestens zu bedienende Haltestellen,
- Kategorisierung als Linienverkehr oder Rufaxenverkehr,
- 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.

Die geplanten Maßnahmen sind im Folgenden linienbezogen dargestellt (vgl. Produktsteckbriefe im Anhang Teil A):

L 101 Panzerkaserne/Warmfreibad – Rathaus – Vogelweh – Einsiedlerhof / Hohenecken / Siegelbach

- Die Linie 101 wird alle 60 Minuten (derzeit z.T. 30 Minuten Takt) nach Einsiedlerhof weitergeführt. (Einsiedlerhof wird zusätzlich alle 60 Minuten an allen Tagen von der S-Bahn Rhein-Neckar bzw. Regionalbahn bedient).
- Unter der Voraussetzung, dass die direkte Verbindung zur Air-Base Ramstein über die Linie 109 realisiert wird, entfallen die Fahrten der Linie 101 nach Einsiedlerhof (Linie 109 übernimmt in diesem Fall die Anbindung).
- Weiterführung nach Hohenecken alle 60 Minuten (zusammen mit Linie 111 wird Hohenecken somit im 30 Minuten-Takt angebunden).
- in Hohenecken Vereinheitlichung des Fahrweges der Linien 101 und 111 durch Führung auf der B 270 (Im Erfenbacher Tal), Voraussetzung hierfür sind die Einrichtung neuer Haltestellen und Querungshilfen auf der B 270.
- Verlängerung nach Siegelbach (ggfs. über Neubaugebiet Zwerchäcker) alle 60 Minuten
- Teilweise Verlängerung ab Siegelbach zum IG-Nord, nach Bedarf wird die Fahrtenanzahl erhöht.
- Mindestbedienung sonntags von drei Fahrten bis zum Halt Panzerkaserne.

L 102 Betzenberg – Hauptbahnhof – Schillerplatz – Sonnenberg

- Änderung des Fahrweges: Der Benzinoring (mit neuer Haltestelle Zeppelinplatz im Gersweilerweg) wird von der Linie 102 bedient. Im Wechsel werden Fliegerstr. bzw. Alex-Müller-Str. bedient. Der kurze Fahrweg durch die Morlauterer Str. entfällt.
- Je nach Möglichkeit Realisierung eines generellen Taktverkehrs Mo.-Fr. auch in den Abendstunden zw. 19:00 und 21:00 Uhr.
- Eine Realisierung erfolgt bei Realisierung der Maßnahmen der Linie 104, was eine Fahrzeitverlängerung der Linie 102 insgesamt zur Folge hat.

L 103 Rathaus – Pfaffsiedlung – Dansenberg

- Keine Änderung gegenüber dem Status Quo.

L 104 Friedhof West/Eselsfürth/PRE-Park – Grübentälchen – Rathaus – Bännjerrück (– Hohenecken/Dansenberg)

- Änderung des Fahrweges: Künftig verläuft der Linienweg über die Nordtangente (Ludwigstr.), der parallel verlaufende Benzinoring wird nicht mehr von der Linie 104 bedient (Bedienung durch die Linie 102, die dadurch eine Verlängerung der Fahrzeiten erhält). Dadurch entsteht eine Fahrzeitverringerung Richtung Grübentälchen.
- Verlängerung zum geplanten PRE Park II, nach Bedarf alle 60 Min.

L 105 Uni-Wohnstadt – Hauptbahnhof – Rathaus – Gewerbegebiet West

- Verlängerung von der Haltestelle Opelkreisel bis zum S-Bahn Haltepunkt Vogelweh. Voraussetzung sind bauliche Maßnahmen (Wendeschleife, Haltestelle) und die Inanspruchnahme von Gelände der Adam Opel AG.
- Änderung des Fahrweges mit Fahrt durch die Feuerbachstraße an Stelle des Pfeiffertälchens.
- Einrichtung zusätzlicher Halt im Bereich Pfaffenbergstraße/Zollamtstraße.
- Zusätzliche Abendfahrt in Ri. Stadtmitte aus Uni-Wohnstadt und Gewerbegebiet West.

L 106 Rathaus – Pfaffplatz – Mölschbach

- Verbesserung der Fahrtenhäufigkeit um zwei Fahrtenpaare an allen Tagen, insb. sonntags ein Fahrtenpaar vor 12:00 Uhr.

L 107 Casimirring – Rathaus – Kaisermühle –(Kreuzhof – Erfenbach)

- Übernahme der Fahrten der Linie 112 in der SVZ Stadtmitte – Hbf (unter der Voraussetzung, dass die Linie 109 nicht eingeführt wird).
- Einrichtung zusätzlicher Halt im Bereich Pfaffenbergstraße/Zollamtstraße.



- L 108 Rathaus – Engelshof – Wiesenthalerhof – Kreuzhof - Erfenbach**
- Verbesserte Anbindung von Erfenbach durch Verlängerung der Linie 108 alle 30 Minuten.
 - Linie 108 übernimmt damit die Erschließungsfunktion der Linie 117 mit, die dadurch entfallen kann.
 - Fahrweg im stündlichen Wechsel bis Erfenbach Gottfried-Keller Straße bzw. Stauchwiesen (dann mit Bedienung der Haltestellen Assenmacher Str. und Storchenacker).
- L 109 Stadtmitte – Hauptbahnhof– Pfaffplatz – Vogelweh – Einsiedlerhof – Air Base Ramstein ELVIS (AirBaseShuttle)**
- Neue Verbindung: Stadtmitte – Hbf – Pfaffplatz – Vogelweh – Einsiedlerhof – Air Base Ramstein, ersetzt hier Fahrten der Linie 101 nach Einsiedlerhof, gemäß dem Konzept des VRN.
 - Mo.-Fr. alle 30 Minuten, in der SVZ und Sa.+So. alle 60 Minuten.
 - Am Gate ELVIS Anschluss an den Busshuttle innerhalb der AirBase.
 - Voraussetzungen für eine Realisierung sind: Einigung mit den US Streitkräften und bauliche Maßnahmen (Haltestelle und Wendeschleife am ELVIS).
- L 111 Rathaus – Pfaffsiedlung – Hohenecken – Gelterswoog (Seehotel)**
- Anbindung von Hohenecken alle 60 Minuten durch die Linie 111 (zusammen mit Linie 101 wird Hohenecken somit künftig im 30 Minuten-Takt angebunden).
 - Vereinheitlichung der Fahrwege der Linien 101 und 111 durch die Führung auf der B 270 (Im Erfenbacher Tal), Voraussetzung hierfür ist die Einrichtung neuer Haltestellen und Querungshilfen auf der B 270, bei der Linie 111 auch im Bereich Hohenecken Ost.
- L 112 Rathaus – Engelshof – Morlautern – Erlenbach - Otterberg**
- Verlängerung der Linie 112 bis nach Otterberg.
 - Fahrten in der SVZ Stadtmitte – Hbf werden dann von Linie 107 (bzw. 109) wahrgenommen.
 - Insgesamt alle 30 Minuten nach Husarenäcker und Otterberg, im Wechsel Fahrweg A (Stadtmitte - Erlenbach Rathaus - Husarenäcker - Otterberg - Erlenbach Rathaus – Stadtmitte) und Fahrweg B (Stadtmitte - Erlenbach Rathaus - Otterberg - Husarenäcker - Erlenbach Rathaus – Stadtmitte), d.h. einmal wird Otterberg früher erreicht, einmal das Gebiet Husarenäcker, jedoch Erlenbach Rathaus wird alle 30 Minuten bedient.
Bei Bedarf wird die Haltestellen Husarenäcker in beiden Richtungen angefahren.
 - In der SVZ (inkl. Sa.+So.) alle 60 Minuten entweder über Fahrweg A oder Fahrweg B.

L 114 Rathaus – Rauschenweg – Uni-Wohnstadt

- Keine Änderung gegenüber dem Status Quo.

L 115 Rathaus – Pfaffplatz – Universität

- Umbenennung der jetzigen konzessionierten Linie 116 in 115.
- Angebotsverbesserung: 15 Minuten-Takt bis 17:30 Uhr, Bedienungszeit bis 20:30 Uhr.
- Verbesserte Verknüpfung am Hauptbahnhof zur Universität.

L 116 PRE-Park – Hertelsbrunnenring – Stadtmitte

- Umbenennung der jetzigen konzessionierten Linie 115 in 116.
- Darstellung des derzeitigen Fahrtenangebotes der Linie 115 auf dem Abschnitt PRE-Park – Stadtmitte.

L 117 Rathaus – Engelshof – Wiesenthalerhof – Erfenbach

- Wegfall der Linie 117, wenn die Linie 108 die Bedienung von Erfenbach übernimmt (siehe veränderter Fahrweg bei Linie 108).

E-Busse

- Keine geplante Änderung gegenüber dem Status Quo.
Je nach Bedarf ist die Linienführung einzelner Kurse zu verändern.

Dazu Maßnahme betreffend die Linien 101, 102, 104

- Je nach Möglichkeit Realisierung eines generellen Taktverkehrs Mo.-Fr. auch in den Abendstunden zw. 18:00 und 21:00 Uhr.

Nachtbusse

**N1 (121) Rathaus – Vogelweh – Siegelbach – Rodenbach – Weilerbach –
Vogelweh – Schillerplatz**

- Keine Änderung gegenüber dem Status Quo.
- Anbindung von Einsiedlerhof und Kindsbach ggf. durch Ruftaxi.

**N2 (122) Rathaus – Hauptbahnhof – Lämmchesberg – Betzenberg
Betzenberg – Hauptbahnhof – Schillerplatz**

- Keine Änderung gegenüber dem Status Quo.

**N3 (123) Rathaus – Pfaffsiedlung – Dansenberg – Espensteig – Schopp –
Krickenbach – Linden**

- Neuplanung zur Anbindung weiterer Ortsgemeinden im Landkreis Kaiserslautern.
- Übernahme der Anbindung des Stadtteils Dansenberg, bisher über N 4 angebunden (Maßnahme bereits in 2008 umgesetzt).



N4 (124) PRE-Park – Rathaus – Bännjerrück – Hohenecken – Queidersbach – Bann

- Veränderter Fahrweg, Weiterführung der Linie ab Hohenecken nun nach Queidersbach und Bann (Maßnahme bereits in 2008 umgesetzt).

N40 (125) Schillerplatz – Grübentälchen – PRE Park – Messeplatz – Rathaus

- Keine Änderung gegenüber dem Status Quo.

N6 (126) Rathaus – Uni-Wohnstadt – Trippstadt/Mölschbach

- Keine Änderung gegenüber dem Status Quo.

N7 (127) Rathaus – Erzhütten – Kreuzhof – Erfenbach – Sambach – Katzweiler – Otterbach – Rathaus

- Neuer Fahrweg: zusätzliche Wegstrecke Otterbach – Katzweiler – Otterbach; (Maßnahme bereits in 2007 umgesetzt).

N10 (129) Schillerplatz – Hochspeyer – Fischbach – Enkenbach – Alsenborn – Mehlingen - Fröhnerhof – Eselsfürth –Rathaus

- Keine Änderung gegenüber dem Status Quo.

N12 (128) Rathaus – Morlautern – Erlenbach Otterberg – Baalborn – Sembach – Mehlingen – Fröhnerhof – Eselsfürth – Rathaus

- Neuer Fahrweg: ab Otterberg über Baalborn – Sembach – Mehlingen nach Kaiserslautern zurück; (Maßnahme bereits in 2007 umgesetzt).

N 21 KI Rathaus – Otterbach – Olsbrücken – Frankelbach – Kreimbach-Kaulbach – Wolfstein – Lauterecken

- Neuplanung auf Initiative des Landkreises Kusel zur Anbindung weiterer Ortsgemeinden im Landkreis Kaiserslautern und Kusel.

N 22 KI Rathaus – Vogelweh – Einsiedlerhof – Kindsbach – Landstuhl – Glan-Münchweiler – Theisbergstegen – Altenglan – Kusel

- Neuplanung auf Initiative des Landkreises Kusel zur Anbindung weiterer Ortsgemeinden im Landkreis Kaiserslautern und Kusel

Die Regionalbuslinien **L 130, L 131, L 132, L 133, L 134, L 135, L 137, L 139, L 140, L 141, L 143, L 145, L 150, L 244** und **L 457** fahren die Stadt Kaiserslautern an bzw. bedienen Teile des Stadtgebietes mit und sind daher als Produktsteckbriefe (vgl. Anlage A der derzeitige Stand ist abgebildet) aufgenommen. Diese Linien sind vor allem durch den Nahverkehrsplan des Landkreises Kaiserslautern definiert. Zur Information sind die Änderungen hier zusammengefasst dargestellt.

- L 130 Kaiserslautern – Otterberg – Otterberg – Schneckenhausen – Heiligenmoschel – Schallodenbach – Holbornerhof – Heimkirchen – Niederkirchen – Wörsbach**
- Neukonzeption: Fahrtverlauf künftig über Otterberg nach Niederkirchen
 - Stundentakt von 05.00 Uhr bis 20.00 Uhr, danach weitere Fahrten
- L 131 Kaiserslautern – Otterberg – Mehlbach – Niederkirchen – Nußbach – Ginsweiler**
- nur noch Bedienung im Schülerverkehr
 - Weitere Bedienung wird durch die L 130 und L 134 (Lautertal 1) übernommen.
 - Angebot mit Ruftaxen: Morbach, Relsberg, Nußbach, Reipoltskirchen, Ginsweiler
- L 133 (Kaiserslautern –) Otterberg – Drehenthalerhof – Höringen – Gundersweiler**
- Busbedienung bei Schülerbedienung
 - Ansonsten Bedienung durch Ruftaxen
- L 134 (Kaiserslautern -) Otterbach – Katzweiler – Mehlbach – Hirschhorn – Obersulzbach – Olsbrücken (Lautertal 1)**
- Neukonzeption Bedienung der Orte längs der Lautertalbahn ohne Bahnhaltepunkt
 - Fahrten der Linie 134 zwischen Olsbrücken und Wolfstein nun auf L 275, Fahrten zwischen Wolfstein und Lauterecken nun auf Linie 269
- L 135 Kaiserslautern – Hochspeyer – Waldleiningen/Fischbach**
- Keine Änderung gegenüber dem Status Quo.
- L 136 Kaiserslautern – Enkenbach – Alsenborn – Winnweiler/Börrstadt**
- Im Abschnitt A (Kaiserslautern - Neuhemsbach) verbesserte Abendverbindung, 1 Fahrt mehr.
- L 137 Kaiserslautern – Sembach – Winnweiler – Falkenstein**
- Im Abschnitt A (Kaiserslautern – Sembach) zwei Fahrten mehr, insb. verbesserte Abendverbindung.
- L 139 Kaiserslautern - Weilerbach / Schwanden - Ramstein - Landstuhl**
- Fahrten im Schülerverkehr, die bisher auf der L 140 und 141 dargestellt waren.
- L 140 Kaiserslautern – Otterbach – Erfenbach – Siegelbach – Rodenbach Weilerbach – Schwedelbach – Kollweiler – Reichenbach-Steegen**
- Neukonzeption künftiger Fahrweg über Otterbach, Siegelbach Weilerbach nach Reichenbach-Steegen
 - Stundentakt von 05.00 Uhr bis 20.00 Uhr, danach weitere Fahrten
 - Anschluss in Kaiserslautern an die Schiene



- L 141 Kaiserslautern – Vogelweh – Siegelbach – Rodenbach – Weilerbach – Mackenbach – Ramstein-Miesenbach**
- Neukonzeption künftiger Fahrweg über Weilerbach nach Ramstein-Miesenbach
 - Stundentakt von 05.00 Uhr bis 20.00 Uhr
 - Anschluss in Kaiserslautern und Ramstein an die Schiene
- L 143 Kaiserslautern – Landstuhl – Ramstein/Flugplatz**
- Mit-Bedienung des Stadtteils Einsiedlerhof (insb. des westl. Ortsteils).
 - Bei Realisierung der Linie 109 (AirBaseShuttle) entfällt die Bedienung auf der Strecke Landstuhl – AirBase, sowie die Direktfahrten zur AirBase.
- L 145 Kaiserslautern – Linden – Bann – Weselberg – Saalstadt**
- Mit-Bedienung von Espensteig.
 - Mo.-Fr. eine Fahrt im Abschnitt A (Kaiserslautern – Bann) mehr, verbesserte Abendverbindung.
- L 150 Kaiserslautern – Stelzenberg – Trippstadt – Schmalenberg – Waldfischbach**
- Im Abschnitt A zw. Kaiserslautern - Trippstadt Sa.+So. ein Fahrtenpaar in beiden Richtungen mehr.
 - Fahrten zwischen Schmalenberg und Waldfischbach werden nun als L 246 dargestellt.
- L 244 Pirmasens - Kaiserslautern**
- Keine Änderung im Bedienungsangebot
- Anmerkung: Es handelt sich um eine schienenparallele, einzelne Überführungsfahrt der RSW, eine Änderung ist nur in Abstimmung mit dem ZSPNV möglich
- L 457 Kaiserslautern Hbf – Enkenbach – Eisenberg – Grünstadt**
- Keine Änderung gegenüber dem Status Quo.
- Des Weiteren plant der Landkreis Kaiserslautern zur besseren Anbindung des IG-Nord aus Richtung der VG Weilerbach die Einrichtung eines Ruftaxiverkehrs:
- L 1564 Rodenbach – Weilerbach – IG Nord**
- Neuplanung
 - Bedienung Mo.-Fr. zu den Arbeitszeiten, eine Wochenendbedienung wird bei Bedarf vorgesehen.

7.2 Infrastrukturmaßnahmen

Die Bestandsanalyse (siehe Teil B) hat gezeigt, dass trotz der erreichten Fortschritte weiterhin Defizite bei der verkehrlichen Infrastruktur bestehen. Im Folgenden sind deshalb die Maßnahmen dargestellt, die zu einer weiteren Verbesserung der Infrastruktur des ÖPNV beitragen und damit die Voraussetzungen schaffen, seine Attraktivität für die

Fahrgäste weiter zu erhöhen. Bei der Realisierung der Maßnahmen ist darauf zu achten, dass die Belange mobilitätseingeschränkter Personen berücksichtigt werden.

Bahn

Zur Anbindung von Hohenecken an den Rheinland-Pfalz-Takt ist der Neubau eines Bahnhalt punktes vorgesehen. Nach einer im Auftrag des ZSPNV erstellten Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2005 wurde der verkehrliche Nutzen nachgewiesen und ein entsprechendes Fahrgastpotenzial prognostiziert.

Verknüpfungspunkt S-Bahn Haltepunkt Vogelweh

Am S-Bahn Haltepunkt Vogelweh ist die Verknüpfung mit den Buslinien 101, 105 und ggfs. auch weiteren Regionalbuslinien herzustellen. Hierzu sind sowohl nördlich als auch südlich des Haltepunktes Haltestellen mit Wendemöglichkeiten und Anschluss an die Bahnsteige anzulegen. Zusätzlich sind P+R und B+R Möglichkeiten vorzusehen. Der Umbau des Haltepunktes selbst (der Mittelbahnsteig wird durch zwei Außenbahnsteige ersetzt) erfolgt in den nächsten Jahren durch die DB AG als Maßnahme des Fernverkehrs.

Verknüpfungspunkt Bushaltestelle Rathaus/Schillerplatz (Stadtmitte)

Wie in der Bestandsanalyse erläutert ist die Rendezvous Haltestelle in der Stadtmitte die mit Abstand wichtigste Haltestelle im städtischen Busnetz. Diese ist im Rahmen der Neugestaltung der Stadtmitte in einer kompakteren Form mit kürzeren Umsteigewegen, einer optimalen Anbindung an die Fußgängerzone und bei Integration der Haltestellen des Regionalbusverkehrs zu erneuern. Gerade bei dieser Haltestelle ist die Barrierefreiheit von besonderer Bedeutung. Die Haltestellen des Regionalbusverkehrs in der Maxstraße, Burgstraße, Richard-Wagner-Straße und Fruchthallstraße können entfallen.

P+R, B+R

Gemäß der bereits vorliegenden Planung sind am S-Bahn Haltepunkt Kennelgarten P+R und B+R Möglichkeiten in begrenztem Umfang zu schaffen.

Der Haltepunkt Pfaffwerk ist mit einer B+R Anlage auszustatten.

Haltestellenprogramm Bus

Die Bushaltestelleninfrastruktur im Stadtgebiet ist auch im Hinblick auf eine Barrierefreiheit und der Gewährleistung der Standards aus der Rahmenvorgabe weiter zu verbessern. Der Handlungsbedarf hierzu ist in der Anlage zu Teil B, Kap. 23.1 dargestellt und mit Prioritäten versehen. Dabei ist anzustreben, im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten,



jährlich etwa 3-5 Haltestellen umzubauen. Zu berücksichtigen sind dabei auch, die im Rahmen der Liniennetzkonzeption erforderlichen Veränderungen bzw. Ergänzungen der Infrastruktur (siehe Kap. 7.1).

Fahrgastinformationsanlagen Bus

Neben der bestehenden Fahrgastinformationsanlage (Anzeige der tatsächlichen Abfahrtszeiten der Busse über LED oder LCD Displays) am Hauptbahnhof ist dieses System auch sukzessive auf weitere Verknüpfungspunkte und Haltestellen mit besonders hohem Fahrgastaufkommen auszuweiten. Dies betrifft insbesondere die Haltestellen Rathaus/Schillerplatz, Pfaffplatz, Uni-Ost und Davenportplatz.

Für Umsteigehalte mit hohem Umsteigeaufkommen sowie an Bahn-Bus-Verknüpfungen werden akustische Informationen über An- und Abfahrtszeiten ergänzend und als Orientierungshilfe für sehbehinderte Personen empfohlen.

LSA-Bevorrechtigung

Zur Beschleunigung des ÖPNV ist bei der Umsetzung der Liniennetzkonzeption zu gewährleisten, dass die Busse an den signalgesteuerten Knotenpunkten bevorzugt sind.

8 Qualitätsmanagement und Information

Der neue Nahverkehrsplan für die Stadt Kaiserslautern sieht vor allem eine Festsetzung von Qualitätsmerkmalen als Mindestbedienungsstandards, darunter die verbesserte Verknüpfung zwischen straßen- und schienengebundenem Nahverkehr und Ergänzungen im Liniennetz 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 Kaiserslautern 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 Kenntnis zu setzen und die Einhaltung der Qualitätsmerkmale einzufordern;

- die systematische Erfassung der Nachfrage bzgl. des Nachtbusses, um eventuelle Anpassungen in zeitlicher oder räumlicher Hinsicht begründen zu können;
- die Gewährleistung, dass eventuelle Änderungen des Nahverkehrsangebotes dem beschlossenen Nahverkehrsplan und der verabschiedeten Linienbündelung nicht widersprechen.

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

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

9 Umsetzung der Nahverkehrskonzeption

Zur Umsetzung des Nahverkehrsplanes sind folgende Schritte erforderlich:

- Verhandlungen mit dem/den die Verkehrsleistung durchführenden Verkehrsunternehmen über die Umsetzung der in Kapitel 7 dargestellten Liniennetzkonzeption.
- Konkretisierung der Planung der Infrastrukturmaßnahmen und Verankerung der einzelnen Maßnahmen im städtischen Haushalt.
- Mitwirkung bei der Ausgestaltung der Konzeption kreisübergreifender Linien, die das Stadtgebiet mit bedienen;
- Aufbau eines Kontrollsystems, insbesondere bzgl. der tatsächlichen Realisation der in den Produktsteckbriefen definierten Bedienungszeiträume und Qualitäten.



Angestrebt wird hierbei eine Kooperation der Aufgabenträger im Verkehrsverbund.

Das Angebotskonzept stellt eine Planungsgrundlage dar, mit dem Ziel, den ÖPNV in der Stadt Kaiserslautern 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 Nahverkehrsplan ist gemäß PBefG von der Genehmigungsbehörde als Grundlage für die Erteilung von Linienverkehrsgenehmigungen zu berücksichtigen. Die Stadt Kaiserslautern 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

Der Busverkehr im Stadtgebiet Kaiserslautern wird bis auf wenige Ausnahmen von der TWK Verkehrs AG durchgeführt. Diese ist Teil des TWK Konzerns, der sich im Eigentum der Stadt befindet. Wie in vielen anderen Städten auch, können dabei im Rahmen des steuerlichen Querverbundes die Verluste des Verkehrsbereiches mit den Gewinnen aus dem Versorgungsbereich (Strom, Wasser und Fernwärme) verrechnet werden. Dadurch besteht kein Zuschussbedarf für die Stadt aus dem städtischen Haushalt. Die Beibehaltung dieses Finanzierungssystems des öffentlichen Nahverkehrs, hat angesichts der angespannten Haushaltslage der Stadt Kaiserslautern, höchste Priorität.

Auch für die Umsetzung der Maßnahmen der Liniennetzkonzeption stehen derzeit keine Mittel aus dem städtischen Haushalt zur Verfügung. Die Umsetzung hängt deshalb von den Möglichkeiten der TWK Verkehrs AG ab, im Rahmen des steuerlichen Querverbundes einzelne Maßnahmen zu realisieren.

In Bezug auf die Realisierung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, ist die Stadt als Aufgabenträger und/oder als Straßenbaulastträger gefordert, entsprechende Mittel im städtischen Haushalt bereit zu stellen. Allerdings werden diese Maßnahmen von Bund und Land im Rahmen des GVFG (jetzt Entflechtgesetz) gefördert. Der derzeit gültige Fördersatz für ÖPNV-Maßnahmen beträgt 85 %.

Im Folgenden werden die finanziellen Auswirkungen einer Umsetzung des Nahverkehrsplanes dargestellt.

10.2 Leistungsangebot

Im Status-Quo ohne den Nachtbus ergibt sich alleine für den Stadtverkehr Kaiserslautern ohne die regionalen Linien, die ebenfalls die Stadt bedienen (z.B. die Linie 140 und 141), eine Jahresfahrleistung von 2,708 Mio. km, in der Prognose eine Jahresfahrleistung von 2,897 Mio. km. Dazu kommen weitere Einsatzfahrten für den Schülerverkehr mit rund 87.000 Fahrplan-km pro Jahr.

Tabelle 3 zeigt die Veränderungen analog der Produktsteckbriefe im Einzelnen. Die in der Linienkonzeption aufgezeigten einzelnen Maßnahmen sind dabei aufgenommen (ausführlich siehe Kapitel 7):

- Linie 101 (unter der Annahme, dass Linie 109 nicht realisiert wird: Höhere Jahresfahrleistung aufgrund der Anbindung von Siegelbach, Mehrangebot nach Hohenecken (einheitlicher Takt), bei Reduzierung des Busangebotes für Einsiedlerhof.
- Linie 102: Höhere Jahresfahrleistung aufgrund veränderter Linienführung.
- Linie 103: Keine Veränderung in der Jahresfahrleistung.
- Linie 104: Geringere Jahresfahrleistung aufgrund veränderter Linienführung, trotz Verlängerung des Linienweges je nach Bedarf in den PRE-Park II.
- Linie 105: Höhere Jahresfahrleistung aufgrund Verlängerung des Linienweges bis zum S-Bahn Halt Vogelweh.
- Linie 106: Höhere Jahresfahrleistung aufgrund Angebotsverbesserung.
- Linie 107: Höhere Jahresfahrleistung aufgrund Übernahme von Fahrten auf Linie 112 (Stadtmitte – Hbf).



Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

- Linie 108: Höhere Jahresfahrleistung aufgrund Verlängerung des Linienweges, jedoch aufgrund des Wegfalls der Linie 117 ergibt sich hier in der Summe trotz Angebotsverbesserung für Erfenbach ein geringerer Jahresaufwand.
- Linie 111: geringfügig geringere Jahresfahrleistung aufgrund Verlagerung von wenigen Fahrten auf Linie 101.
- Linie 112: Höhere Jahresfahrleistung aufgrund Verlängerung des Linienweges. Bei dieser Linie ist zu klären, inwieweit diese Mehrleistung mit möglichen Minderleistungen des Gesamtpaketes der Linien 130, 131 und 133 dagegen gerechnet werden kann. Bei Mehrleistungen wäre die Finanzierung zusammen mit dem Landkreis Kaiserslautern zu klären.
- Linie 114: Keine Veränderung in der Jahresfahrleistung.
- Linie 115: Mehraufwand aufgrund verbessertem Fahrtenangebot und ausgedehnter Bedienungszeit.
- Linie 116: Keine Veränderung in der Jahresfahrleistung gegenüber der Status quo Bedienung auf der Relation Stadtmitte - PRE-Park durch die Linie 115.
- Linie 117: Aufgrund Integration der Linie 117 in die Linie 108 kompletter Wegfall der Jahresfahrleistung.

Linie	Prognose Jahresfahrleistung Produkt-Steckbrief	Status Quo Jahresfahrleistung	Differenz Jahresfahrleistung	Veränderung
	[km]	[km]	[km]	[%]
TWK 101	671.100	639.100	32.000	5,01%
TWK 102	316.400	297.200	19.200	6,46%
TWK 103	102.100	102.100	0	0,00%
TWK 104	442.300	465.500	-23.200	-4,98%
TWK 105	224.800	206.200	18.600	9,02%
TWK 106	127.400	106.700	20.700	19,40%
TWK 107	256.100	250.700	5.400	2,15%
TWK 108	164.700	122.400	42.300	34,56%
TWK 111	90.800	94.200	-3.400	-3,61%
TWK 112	263.700	163.000	100.700	61,78%
TWK 114	91.200	91.200	0	0,00%
TWK 115	108.400	63.100	45.300	71,79%
TWK 116	37.700	37.700	0	0,00%
TWK 117	0	68.700	-68.700	-100,00%
Summe	2.896.700	2.707.800	188.900	6,98%

Tabelle 3: Prognose Jahresfahrleistung Konzept im Linienverkehr Stadt Kaiserslautern; eigene Berechnung

Die dargestellten Angebotsveränderungen im Buslinienverkehr bedeuten eine zusätzliche Jahresfahrleistung von rund 189 Tkm. Eine Abschätzung der dadurch verursachten Kosten 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 Kilometer-Kostensätze liegen betriebsabhängig etwa zwischen 1,20 € und 2,50 €. Aufgrund 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 227.000 € bis 472.000 € 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.

Im Folgenden (Tab. 4) ist die Jahresfahrleistung der Maßnahmen dargestellt, die gemäß Liniennetzkonzeption alternativ zu den in Tabelle 3 dargestellten Maßnahmen durchgeführt werden können: Dies betrifft im Einzelnen:

- Wird die Linie 109 analog des Bedienungsstandards des Produktsteckbriefes (i.d.R. 30 Min.-Takt) realisiert, stellt dies ein Aufwand von rund 252.100 km/Jahr dar. Der Aufwand der Linie 101 (Fahrten nach Einsiedlerhof sind nun von der Linie 109 abgedeckt) reduziert sich dabei um 41.700 km/Jahr. Somit ergibt sich ein Mehraufwand von 210.400 km/Jahr.
Dieser Mehraufwand kann um weitere 74.200 km/Jahr auf dann insgesamt 136.200 km/Jahr reduziert werden, wenn zwischen Stadtmitte und Vogelweh auf die Zwischenfahrten verzichtet wird und damit ein durchgängiger 15 Min-Takt gefahren wird.
- Um in den Abendstunden zwischen 18:00 Uhr und 21:00 Uhr montags bis freitags auf den Linien 101, 102 und 104 einen durchgängigen Takt zu erhalten, ist ein Mehraufwand von rund 18.000 km zu leisten.



Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Linie	Prognose Jahresfahrleistung	Status Quo Jahresfahrleistung	Differenz Jahresfahrleistung	Veränderung
	[km]	[km]	[km]	[%]
101 (mit 109)	597.400	639.100	-41.700	-6,52%
109	252.100	0	252.100	100,00%
Taktmaßnahme Linie 101, 102, 104	18.000	0	18.000	100,00%

Tabelle 4: Prognose Jahresfahrleistung weiterer Maßnahmen im Linienverkehr Stadt Kaiserslautern; eigene Berechnung

Im Nachtbusverkehr wird derzeit im Status Quo eine Jahresfahrleistung von rund 83.000 km/Jahr erbracht. Aufgrund der Verlängerungen der Linien N 3 und N 4 ergibt sich eine Mehrung von rund 14.400 km/Jahr, durch die Neueinführung der Linien N 21 und N 22 über den Landkreis Kaiserslautern bis in den Landkreis Kusel eine weitere Mehrung von knapp von knapp 10.000 km/Jahr.

Eine Bewertung nach den dargestellten Kostensätzen ergäbe zusätzliche Kosten zwischen 29.000 und 60.800 Euro/Jahr, wobei diese Kosten von den betroffenen Landkreisen zu tragen wären.

Linie	Prognose Jahresfahrleistung	Analyse Jahresfahrleistung	Differenz Jahresfahrleistung	Veränderung
	[km]	[km]	[km]	
N1	11.200	11.200	0	0%
N2	4.500	4.500	0	0%
N3	12.400	0	12.400	100%
N4	13.300	11.300	2.000	17,70%
N40	1.700	1.700	0	0%
N6	14.200	14.200	0	0%
N7	12.200	12.200	0	0%
N10	13.900	13.900	0	0%
N12	14.200	14.200	0	0%
N21	4.600	0	4.600	100%
N22	5.300	0	5.300	100%
Summe	107.500	83.200	24.300	

Tabelle 5: Prognose Jahresfahrleistung der Nachtbusse Stadt Kaiserslautern; eigene Berechnung

10.3 Infrastrukturmaßnahmen

Die in Kapitel 7.2 aufgeführten Infrastrukturmaßnahmen sind im Folgenden mit den für sie zu veranschlagenden Kosten dargestellt. Soweit derzeit bekannt, sind dabei die geschätzten Gesamtkosten (brutto) berücksichtigt. Da diese Projekte in der Regel zu 85 % bezuschusst werden, reduziert sich der städtische Eigenanteil entsprechend.

Maßnahme	Kosten	Bemerkungen
Bahnhaltepunkt Hohenecken	520.000 €	eine Vorplanung und entsprechende Beschlüsse des Ortsbeirates und Bauausschusses liegen vor
Verknüpfungspunkt S-Bahn Haltepunkt Vogelweh	1.800.000 €	für den südlichen Teil zwischen Haltepunkt und Pariser Str. befindet sich ein B-Plan im Aufstellungsverfahren
Verknüpfungspunkt Bushaltestelle Rathaus/Schillerplatz (Stadtmitte)		die Kosten können derzeit nicht beziffert werden
P+R, B+R	80.000 €	eine Planung und entsprechende Beschlüsse des Bauausschusses liegen für Kennelgarten vor
Haltestellenprogramm Bus	100.000 € (jährlich)	gem. Kap. 7.2 sollten jährlich etwa 3-5 Haltestellen umgestaltet werden.
Fahrgastinformationsanlagen		die Kosten hängen vom System und der Anzahl der auszustattenden Haltestellen ab und können derzeit nicht beziffert werden
LSA-Bevorrechtigung		die Kosten hängen von der jeweiligen Örtlichkeit und Alter bzw. Technik der LSA ab und können deshalb nur im Einzelfall angegeben werden

Tabelle 6: Geschätzte Kosten für Infrastrukturmaßnahmen Stadt Kaiserslautern (Angaben der Stadt Kaiserslautern, 2007)



Anlage zum Nahverkehrsplan

Anhang zu Teil A:

Karten

Produktsteckbriefe

Linienbündelung

NVP, Teil B:

Erläuterungen zum Nahverkehrsplan

Anhang zu Teil B:

Analysetabellen,

Anhörungsverfahren





11 Stadt Kaiserslautern, Anlage zu Teil A

Mai 2009

Inhalt:

Anlage zum Nahverkehrsplan

11.1 Karten für die Stadt Kaiserslautern.....	51
11.2 Produktsteckbriefe Stadt Kaiserslautern.....	53
11.3 Linienbündelung Stadt Kaiserslautern.....	119
11.3.1 Zweck der Bündelung.....	119
11.3.2 Linienbündelung im Gebiet der Stadt Kaiserslautern.....	120
11.3.3 Schlussfolgerungen	127

Tabellenverzeichnis

Tabelle 7: Übersicht der Karten zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern	51
Tabelle 8: ÖPNV-Produkte, Funktion und Bedienung als Standard.....	54
Tabelle 9: Produktsteckbriefe, Tabellarischer Anhang zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern, S. 55 – 118.....	55
Tabelle 10: Linienbündel „Stadt Kaiserslautern“.....	121
Tabelle 11: Linienbündel „Stadt Kaiserslautern – Nachtbus“	121
Tabelle 12: Linienbündel „Kaiserslautern Nord“	122
Tabelle 13: Linienbündel „Kaiserslautern West“	123
Tabelle 14: Linienbündel „Pirmasens Umland“	124
Tabelle 15: Linienbündel „Pfälzer Bergland“	125





11.1 Karten für die Stadt Kaiserslautern



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

Name	Quelle
Liniennetz Status Quo	VRN
Nachtbus Liniennetz Status Quo	VRN
Einwohnerentwicklung 2004 – 2010 Gesamtstadt	Stadt, Berechnungen Planersocietät
Einwohnerentwicklung 2004 – 2010 Kernstadt	Stadt, Berechnungen Planersocietät
Arbeitsplatzentwicklung 2004 – 2010 Gesamtstadt	Stadt, Berechnungen Planersocietät
Arbeitsplatzentwicklung 2004 – 2010 Kernstadt	Stadt, Berechnungen Planersocietät
Altersstruktur 2004 Gesamtstadt	Stadt, Berechnungen Planersocietät
Altersstruktur 2004 Kernstadt	Stadt, Berechnungen Planersocietät
Erschließung SPNV 2005	VRN
Erschließung ÖPNV 2005	VRN
Fahrtenhäufigkeit im ÖPNV 2005 Mo-Fr	Fahrplandaten 05/06
Nachfrage im ÖPNV 2005 werktags Gesamtstadt	Erhebung PTV 02, Berechnungen Planersocietät
Nachfrage im ÖPNV 2005 werktags Kernstadt	Erhebung PTV 02, Berechnungen Planersocietät
Maßnahmen Städtische Linien Tagesverkehr	VRN
Maßnahmen Nachtbus	VRN

Tabelle 7: Übersicht der Karten zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

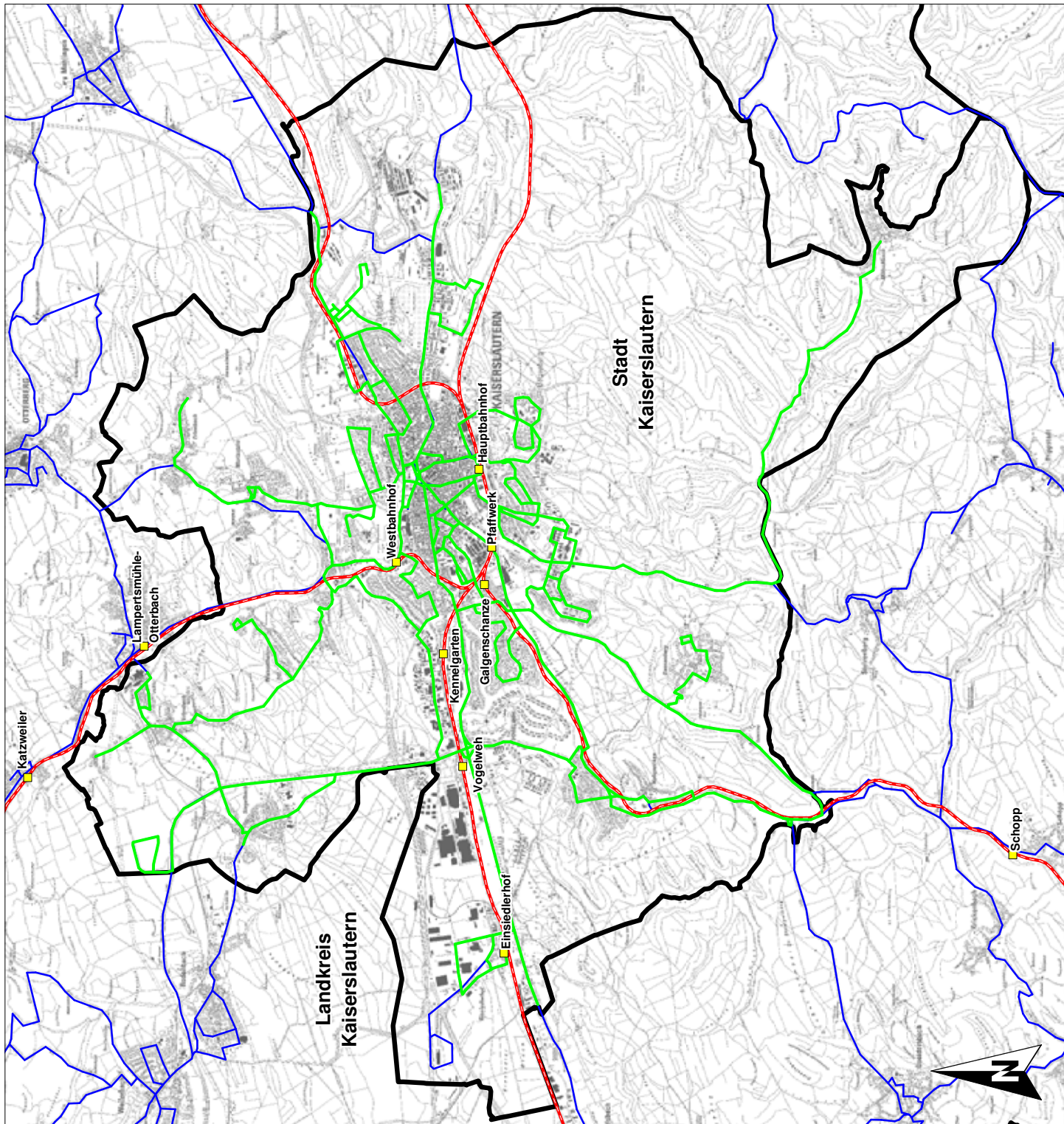


Linienetz Status Quo

-  SPNV-Netz
-  Stadtbusnetz
-  Regionalbusnetz

Quelle:
Stadt Kaiserslautern
Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH
Fahrplandaten 2005/2006

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



Nachtbus Liniennetz Status Quo

Nachtbuslinien

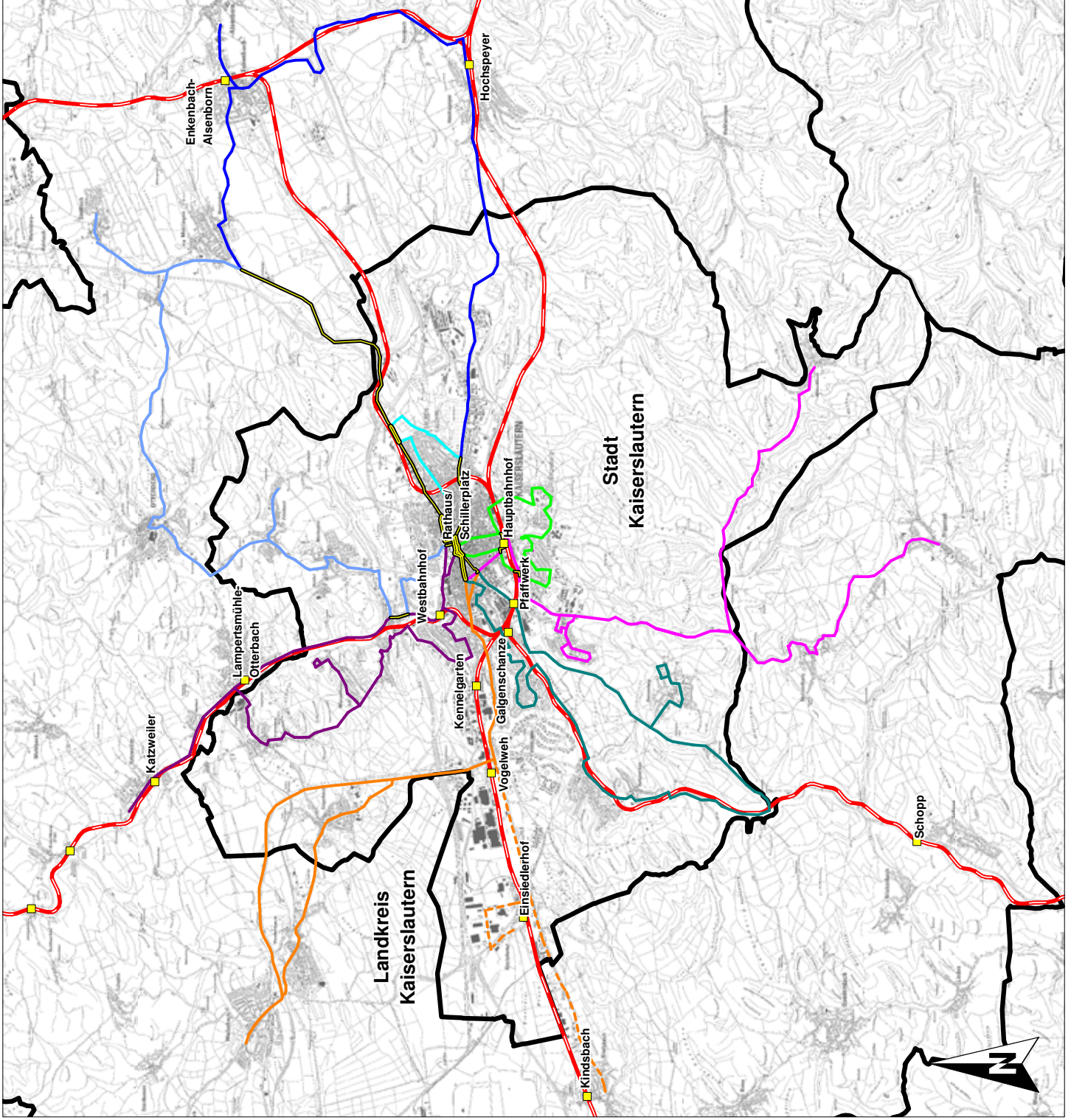
- N1
- N1 Ruf taxi
- N2
- N4
- N40
- N6
- N7
- N10
- N12
- zwei überlagernde Linien
- drei und mehr überlagernde Linien
- SPNV-Netz

Quelle:

Stadt Kaiserslautern
Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH
Fahrplandaten 2005/2006

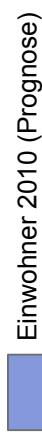
Grundlagen:

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



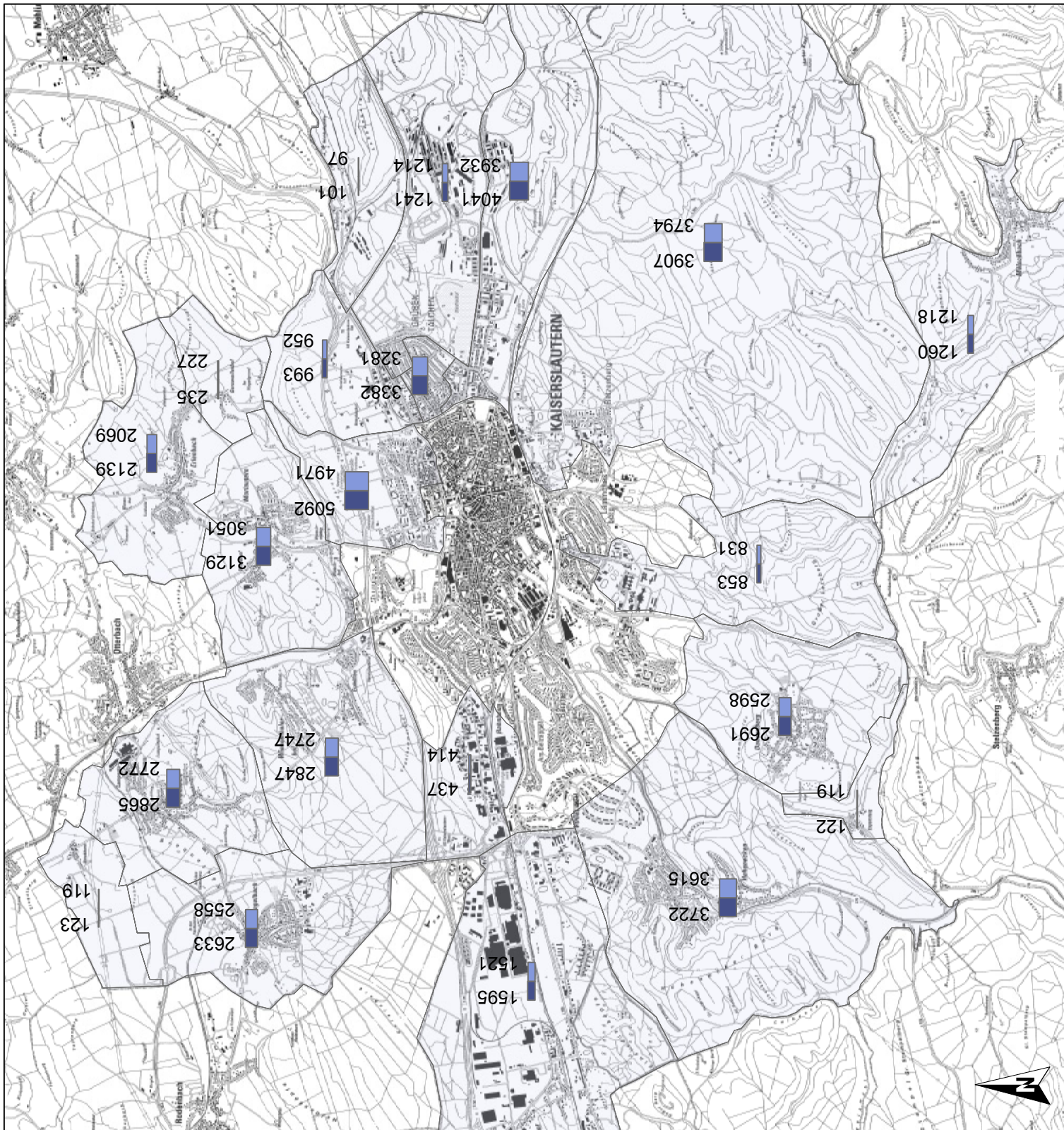
Einwohnerentwicklung 2004-2010

Gesamtstadt (ohne Kernstadt)



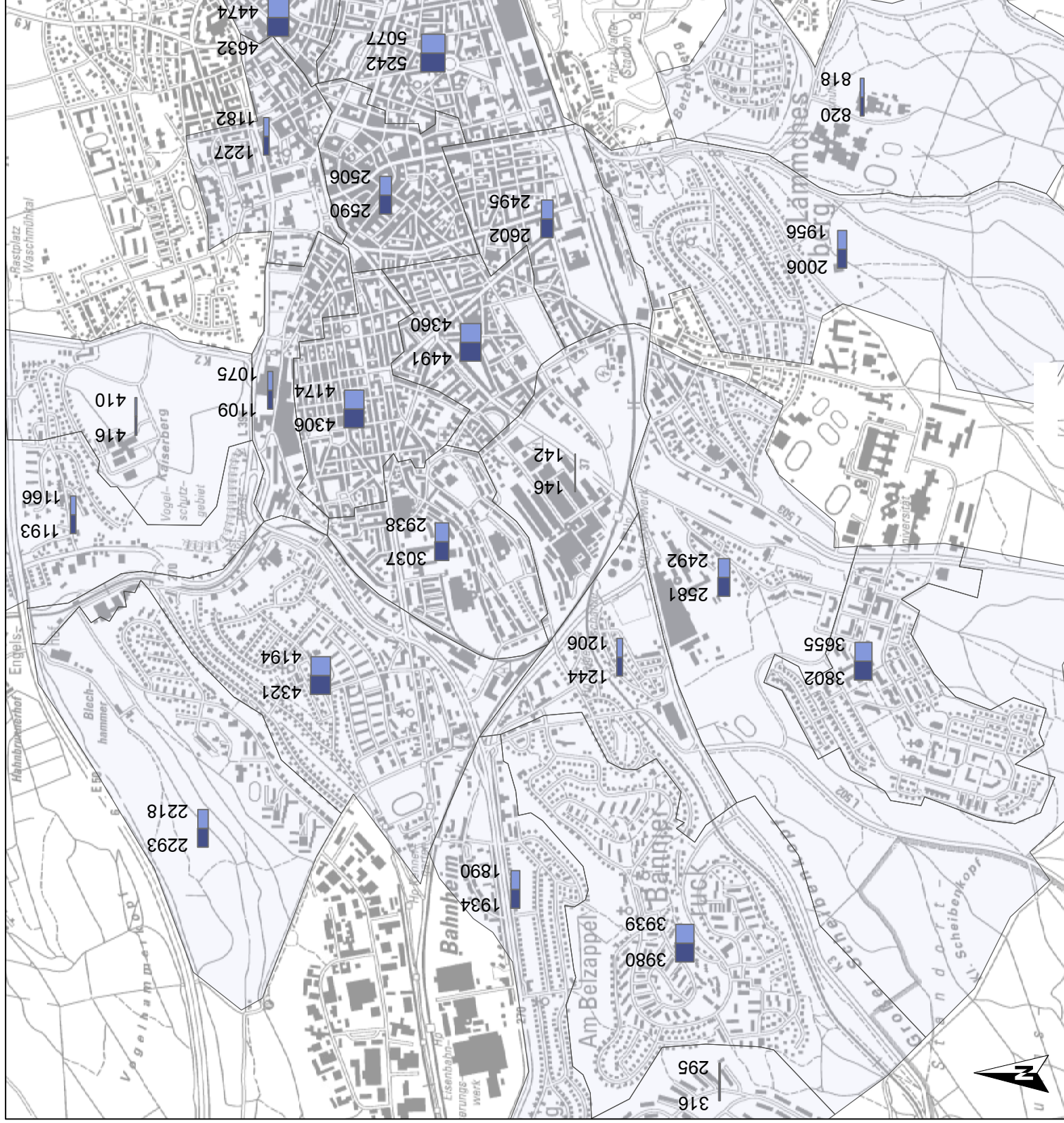
Quelle:
Stadt Kaiserslautern,
Berechnungen Planersocietät 2006

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



Einwohnerentwicklung 2004-2010

Kernstadt



Quelle:
Stadt Kaiserslautern,
Berechnungen Planersocietät 2006

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

Arbeitsplatzentwicklung 2004-2010

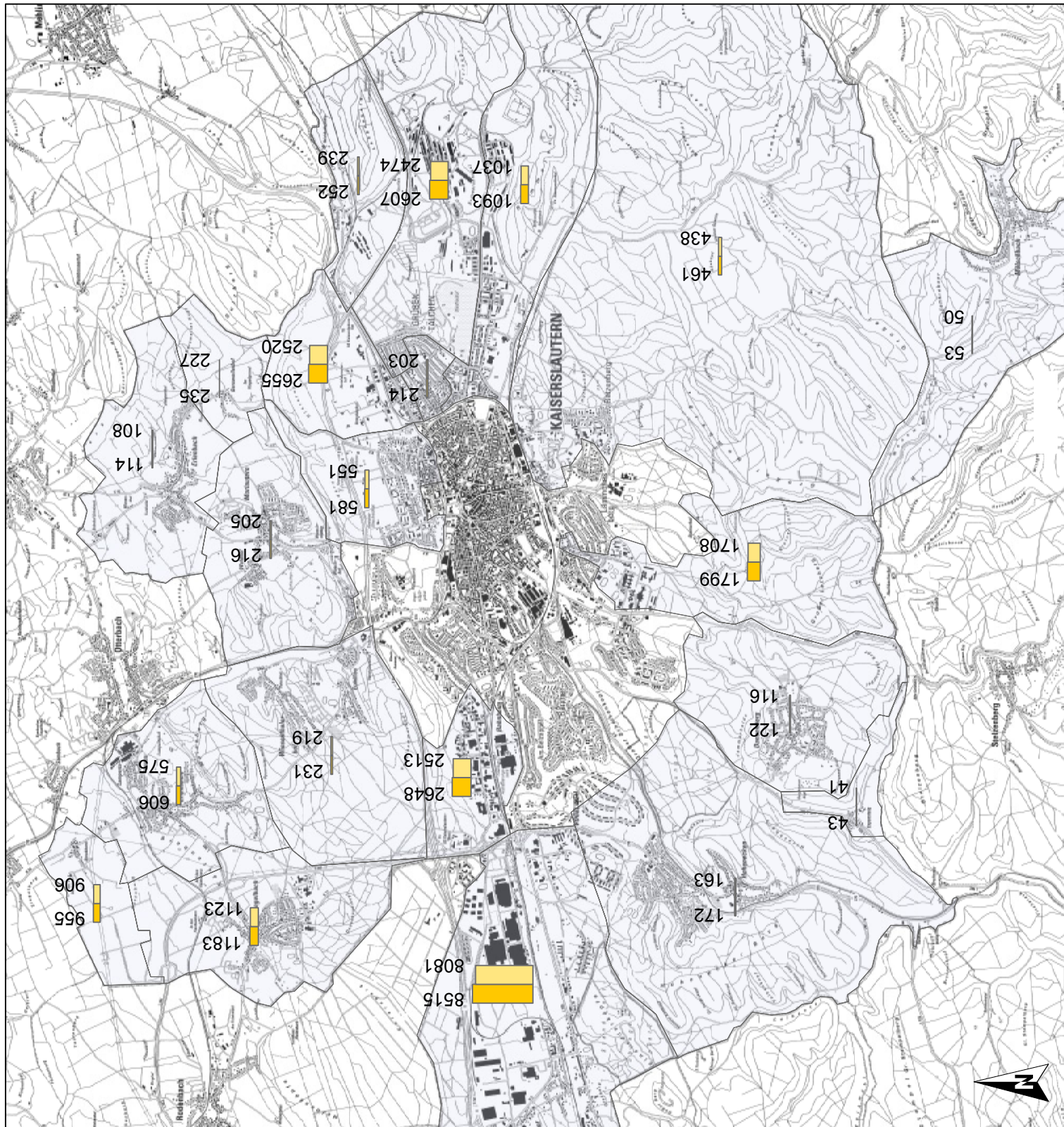
Gesamtstadt (ohne Kernstadt)



*Für die Prognose ist nur die demographische Komponente berücksichtigt. Aktuelle Entwicklungen wie z.B. IG-Nord und PRE-Uni Park sind in dieser Karte nicht berücksichtigt.

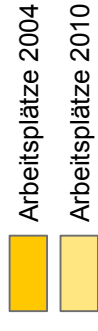
Quelle:
Stadt Kaiserslautern,
Berechnungen Planersocietät 2006

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



Arbeitsplatzentwicklung 2004-2010

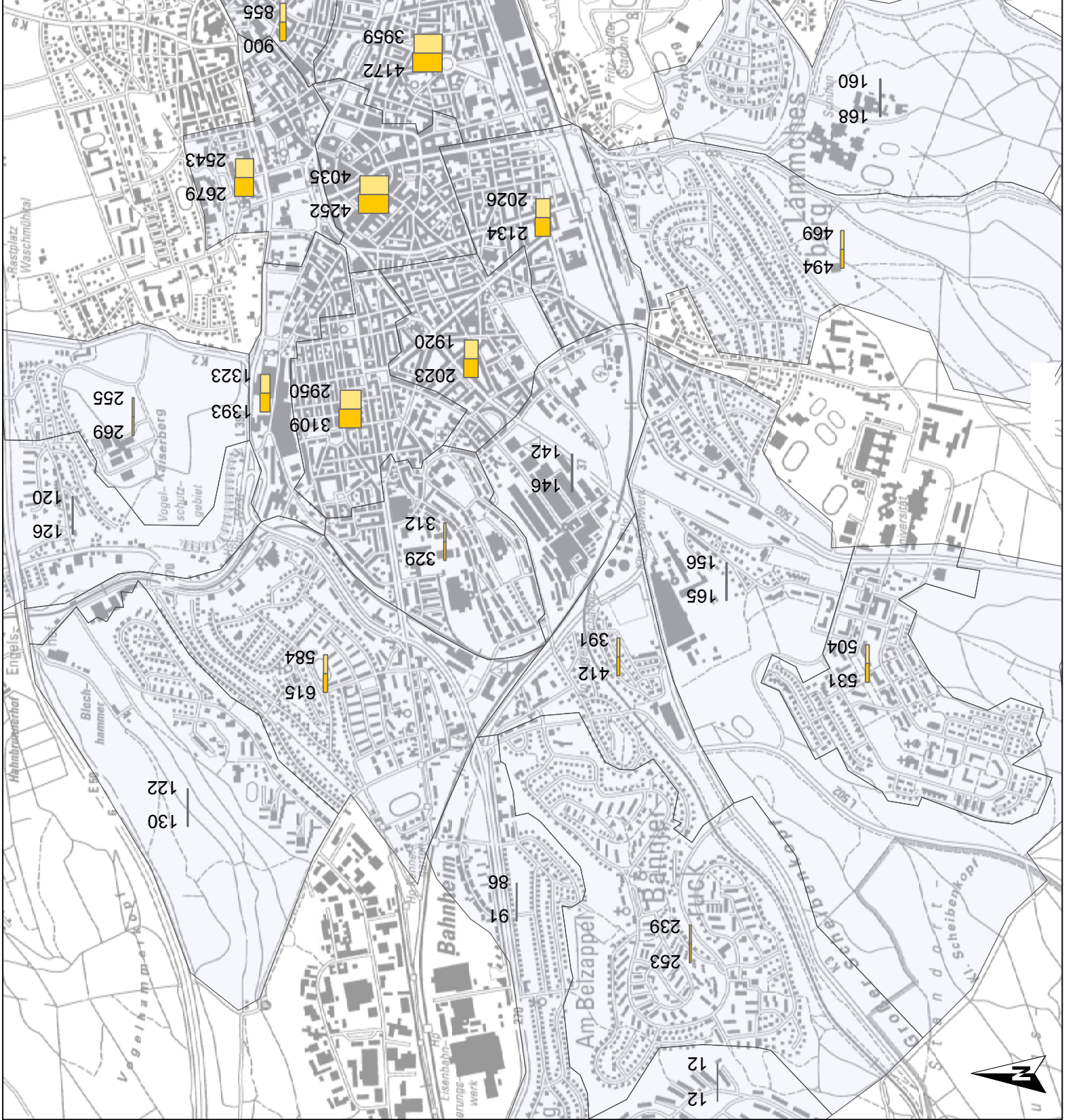
Kernstadt



*Für die Prognose ist nur die demographische Komponente berücksichtigt.
Aktuelle Entwicklungen wie z.B. IG-Nord und PRE-Uni Park sind in dieser Karte nicht berücksichtigt.

Quelle:
Stadt Kaiserslautern,
Berechnungen Planersocietät 2006

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



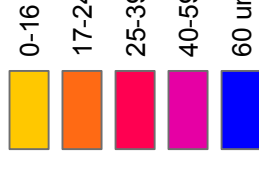
Altersstruktur 2004

Gesamtstadt (ohne Kernstadt)

1109 Gesamtbevölkerung des Stadtteils

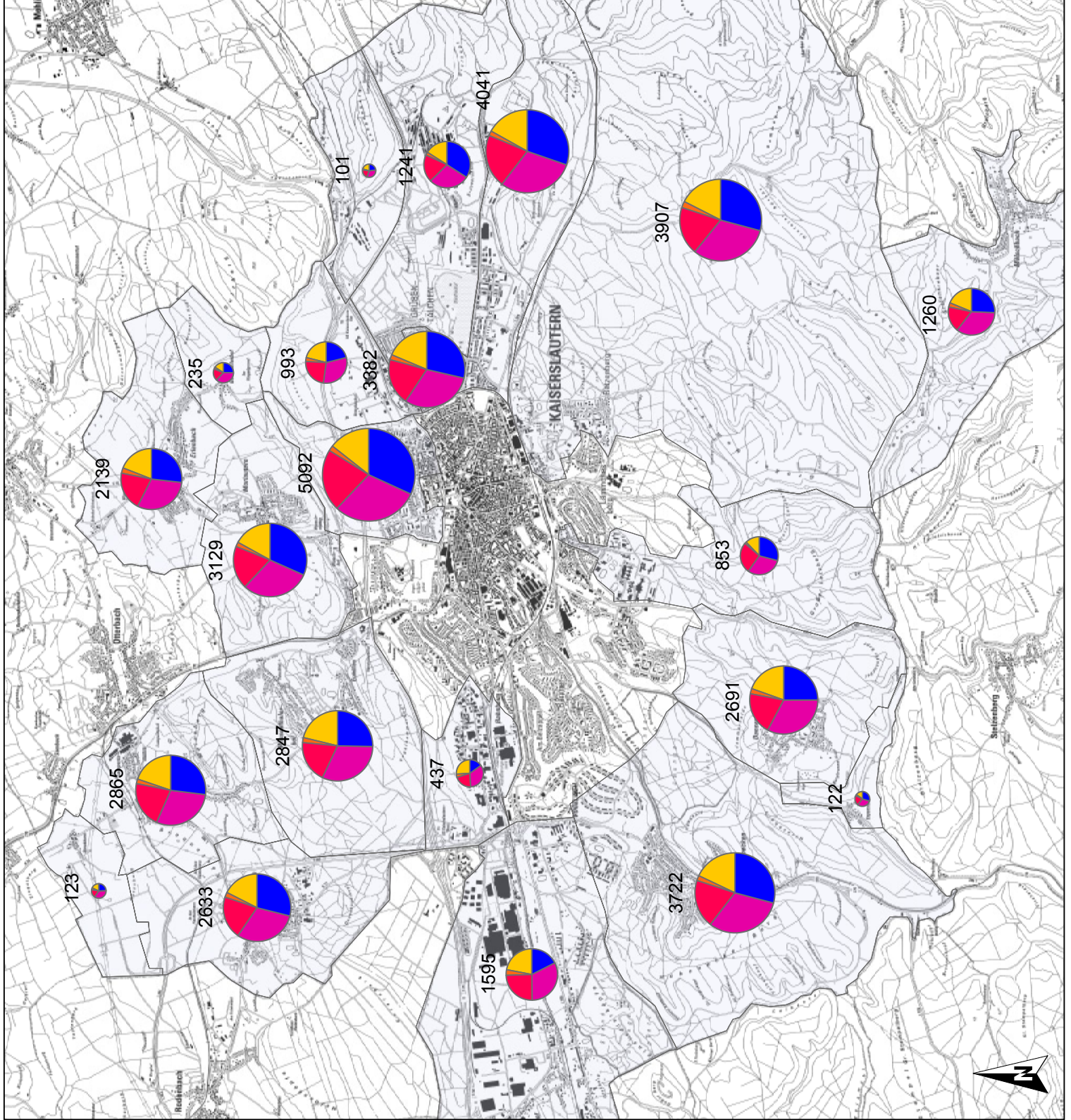


Altersverteilung



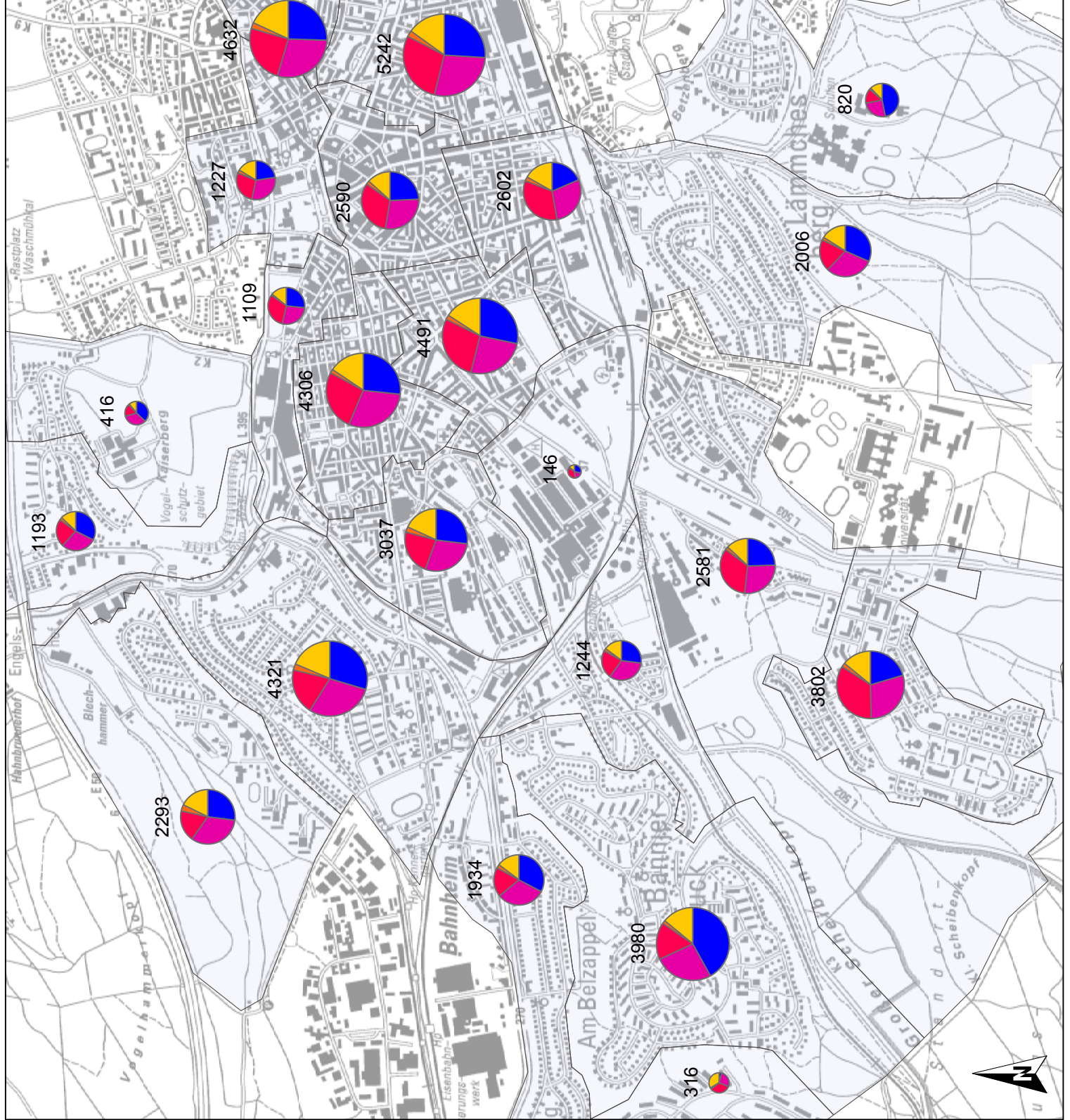
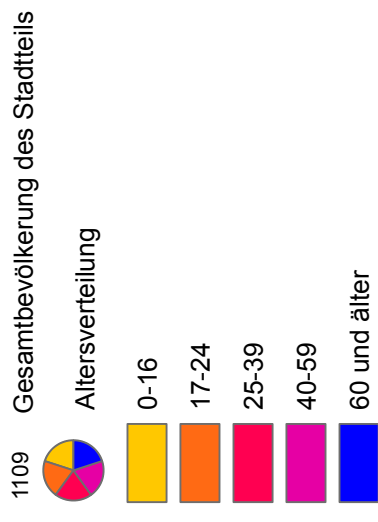
Quelle:
Stadt Kaiserslautern,
Berechnungen Planersocietät 2006

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



Altersstruktur 2004

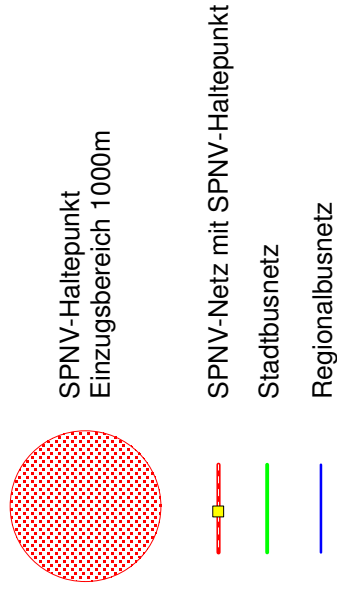
Kernstadt



Quelle:
Stadt Kaiserslautern,
Berechnungen Planersocietät 2006

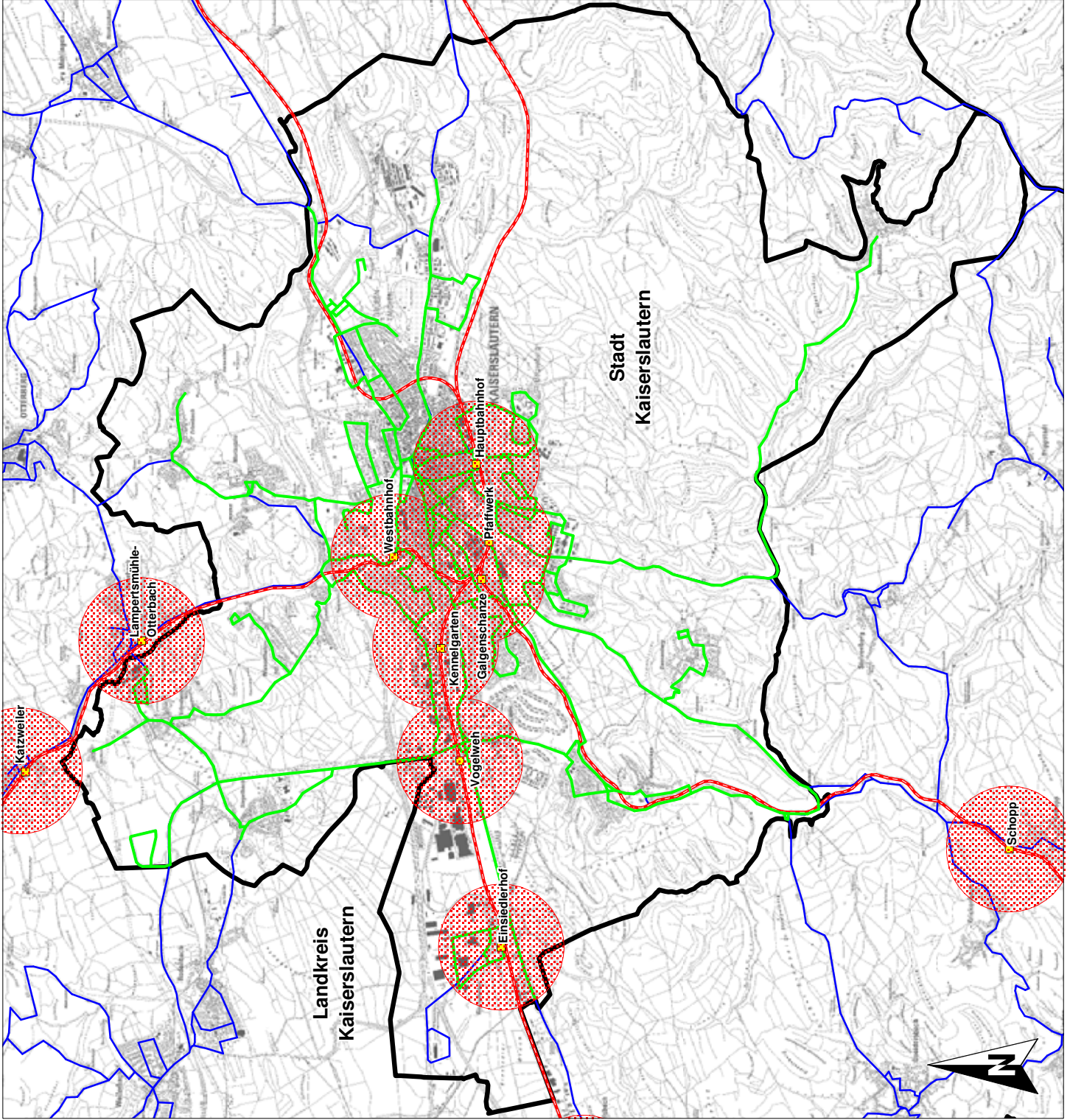
Grundlagen:
TK 25 / Copyright Landesamt für
Vermessung und Geobasisinformation
Rheinland-Pfalz, Koblenz, 2005

Analyse
Erschließung SPNV 2005



Quelle:
Fahrplandaten 2005/2006
Planersocietät 2006

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

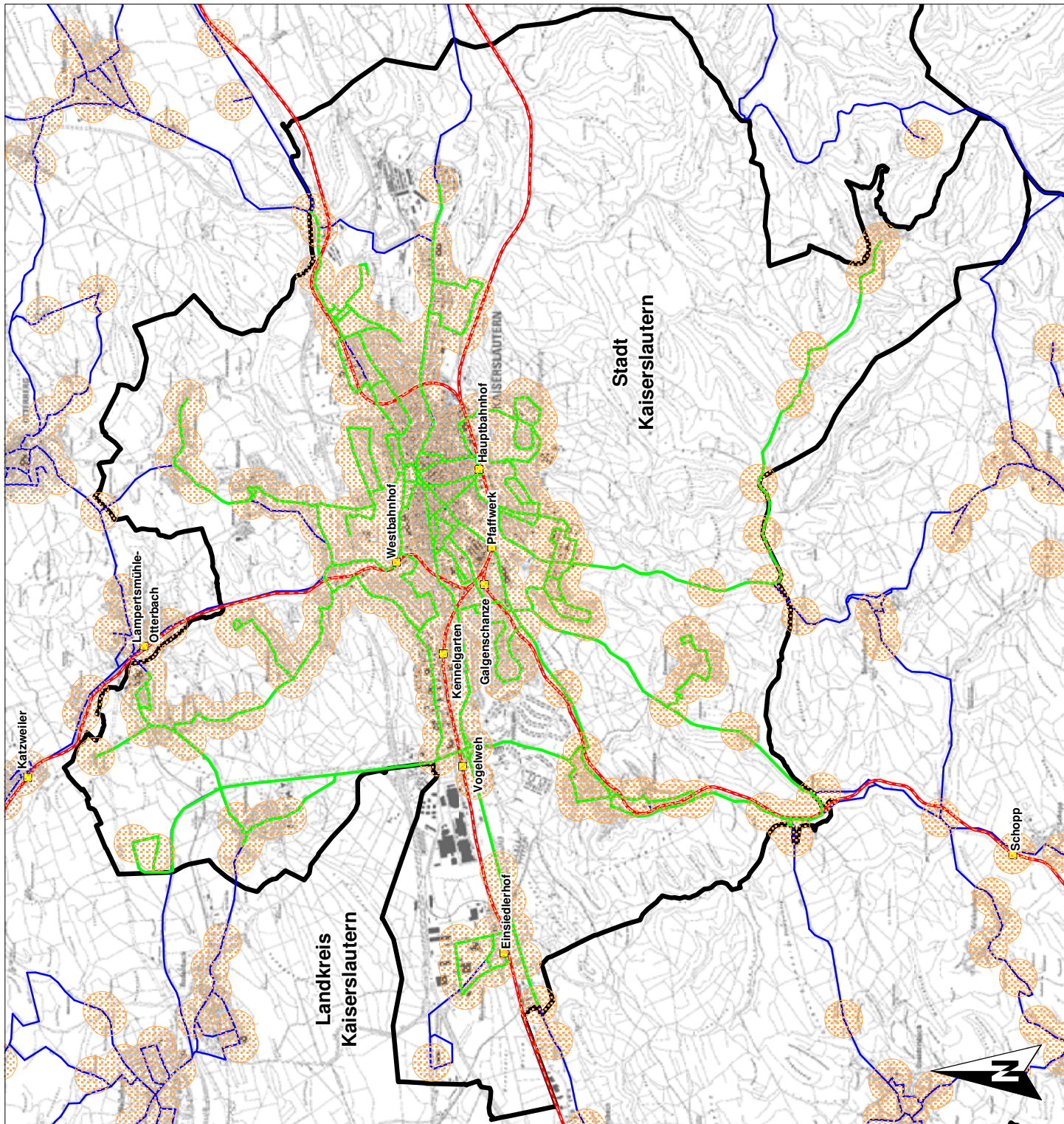


Analyse Erschließung ÖPNV 2005

-  ÖPNV-Haltepunkt
Einzugsbereich 300m
-  SPNV-Netz mit SPNV-Haltepunkt
-  Stadtbusnetz
-  Regionalbusnetz

Quelle:
Fahrplandaten 2005/2006
Planersocietät 2006

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



Fahrtenhäufigkeit im ÖPNV/Wektags 2005

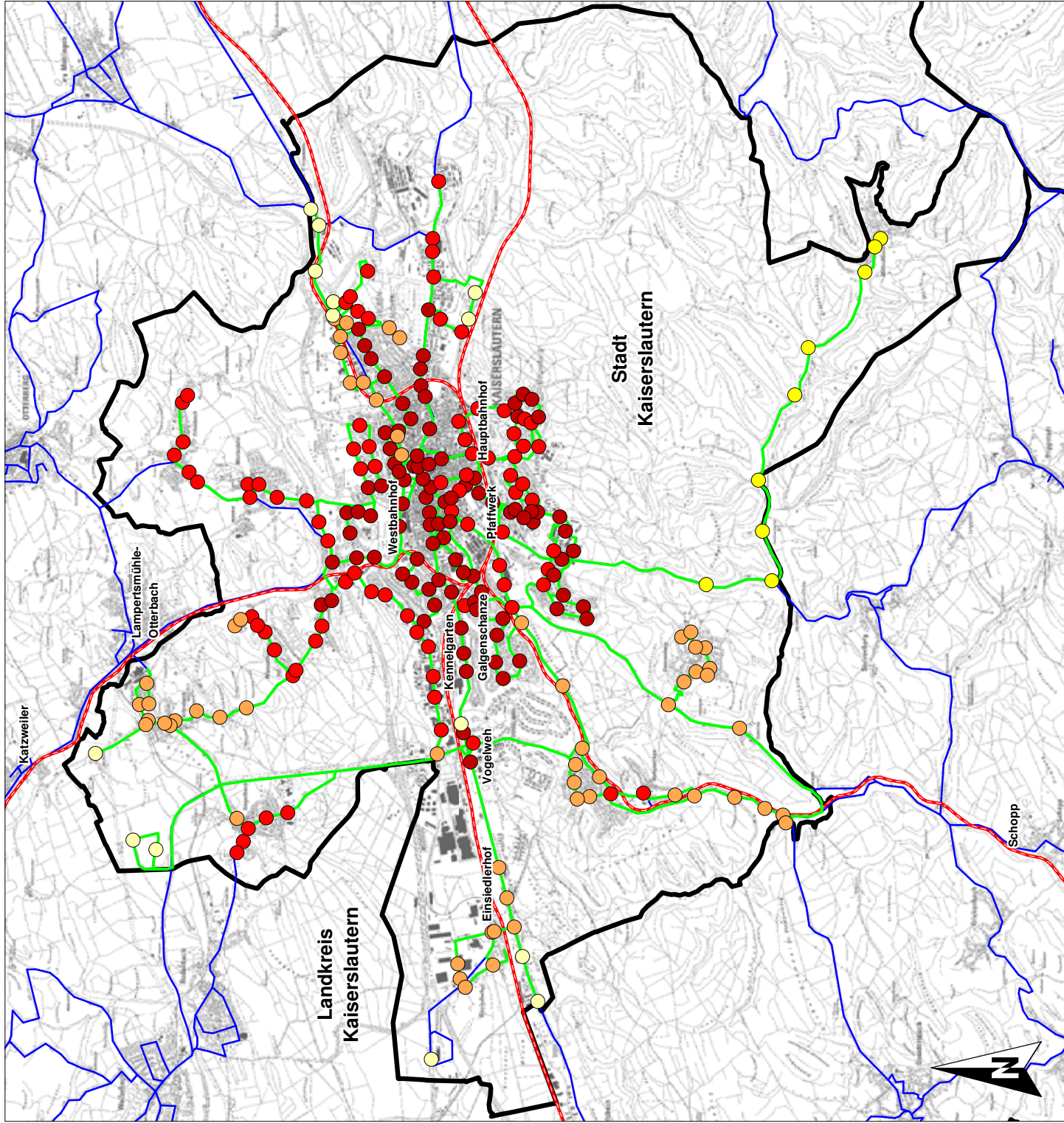
Bedienungshäufigkeit je Haltestelle in der Hauptverkehrszeit

- mindestens viertelstündlich
- mindestens halbstündlich
- mindestens stündlich
- mindestens zweistündlich
- seltener

- SPNV-Netz
- Stadtbusnetz
- Regionalbusnetz

Quelle:
Fahrplandaten 2005/06

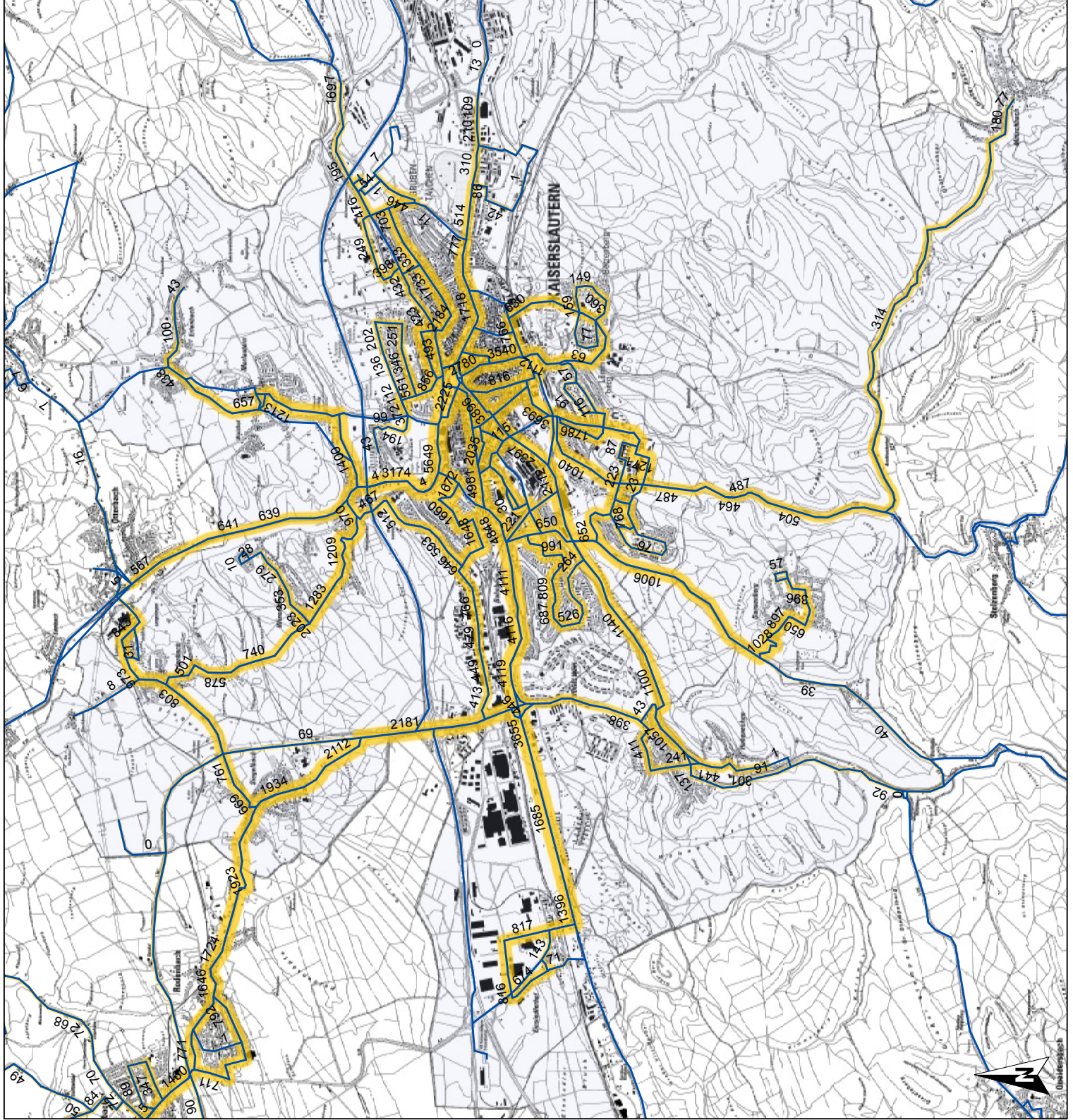
Grundlagen:
TK25 / Copyright Landesamt für
Vermessung und Geobasisinformation
Rheinland-Pfalz, Koblenz, 2005



Nachfrage im ÖPNV 2005 / Wochentags (Gesamtstadt)

— ÖPNV

401 Nachfrage Fahrten pro Tag
im ÖPNV



Quelle:
Erhebungen PTV
Berechnungen Planersocietät 2006

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

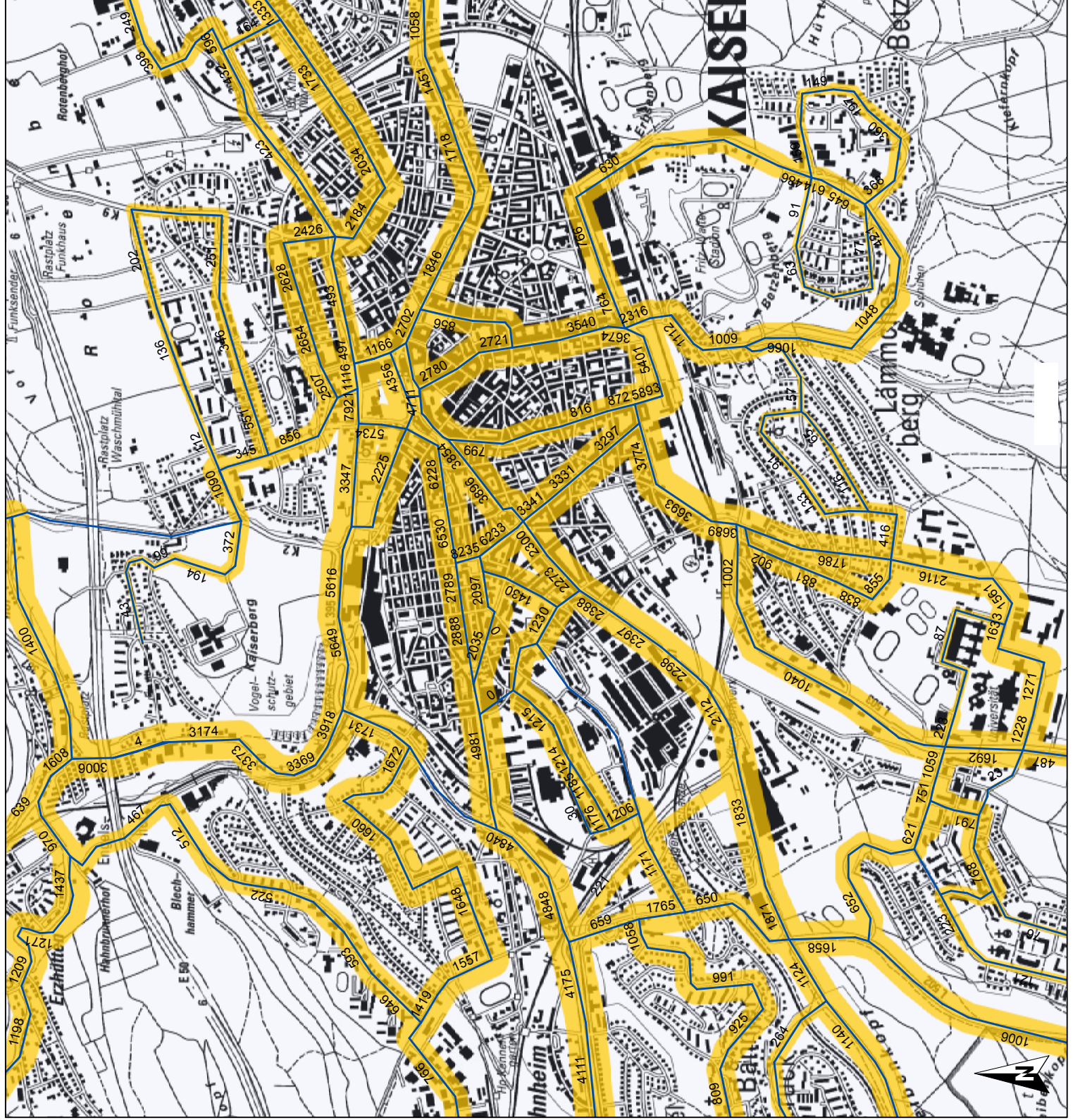
Nahverkehrsplan
Stadt Kaiserslautern
ab 2009



Nachfrage im
ÖPNV 2005 / Wochentags
(Kernstadt)

— ÖPNV

401
Nachgefragte Fahrten pro Tag
im ÖPNV



Quelle:
Erhebungen PTV
Berechnungen Planersocietät 2006

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



1:15.000

Maßnahmen Städtische Linien Tagesverkehr

- SPNV-Netz mit neuem Haltepunkt
- Angebotsverbesserung > 2 Fahrten
(inkl. Änderung des Linienweges)
- Angebotsreduzierung
- Veränderung des Linienweges

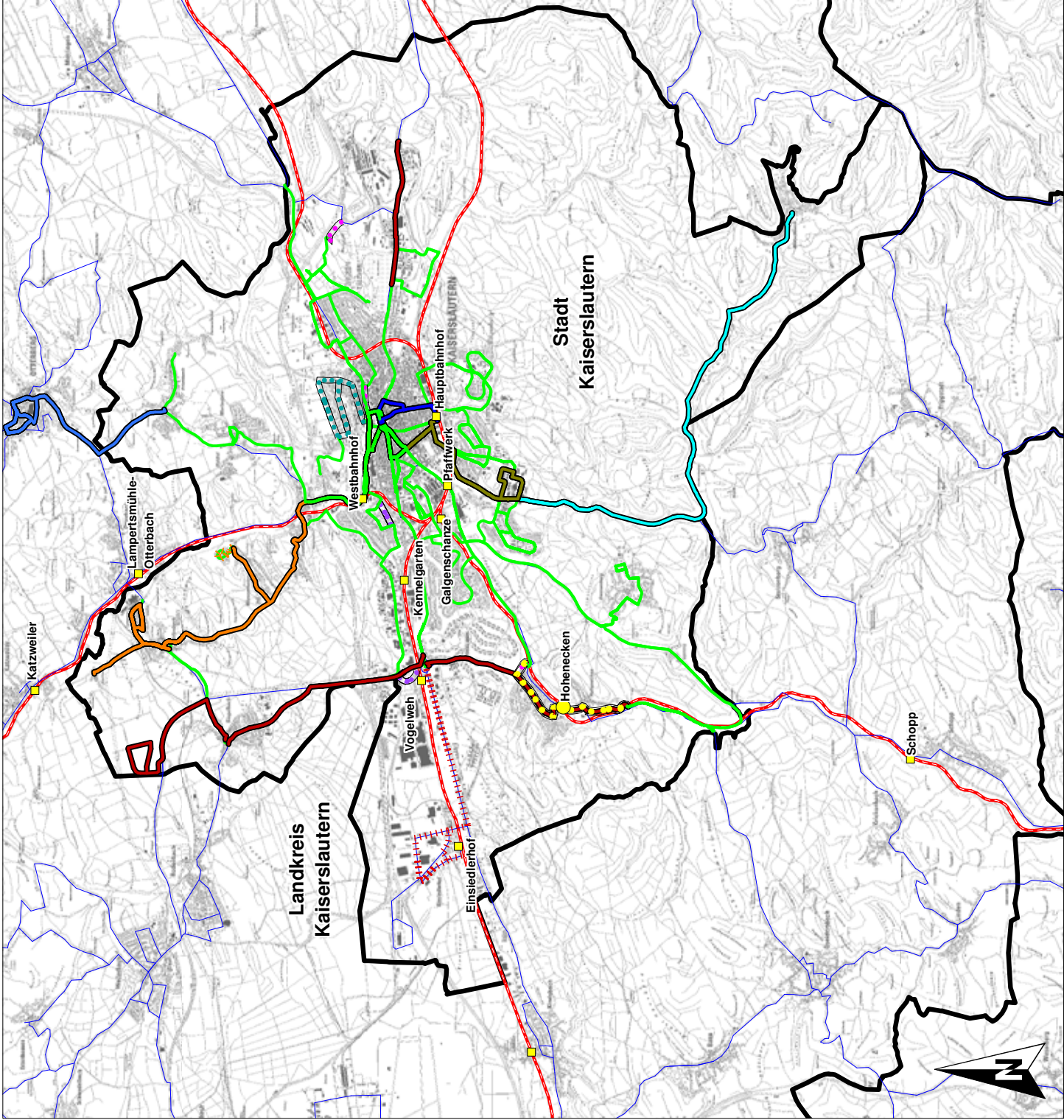
Angebotsveränderung bei den Linien:

- Linie 101
- Linie 102
- Linie 104
- Linie 105
- Linie 106
- Linie 107
- Linie 108 (übernimmt 117)
- Linie 111
- Linie 112
- Linie 115

- Unverändertes Stadtbussangebot
- Regionalbusnetz

Quelle:
NVP Teil A, Kapitel 7

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



Maßnahmen Nachtverkehr

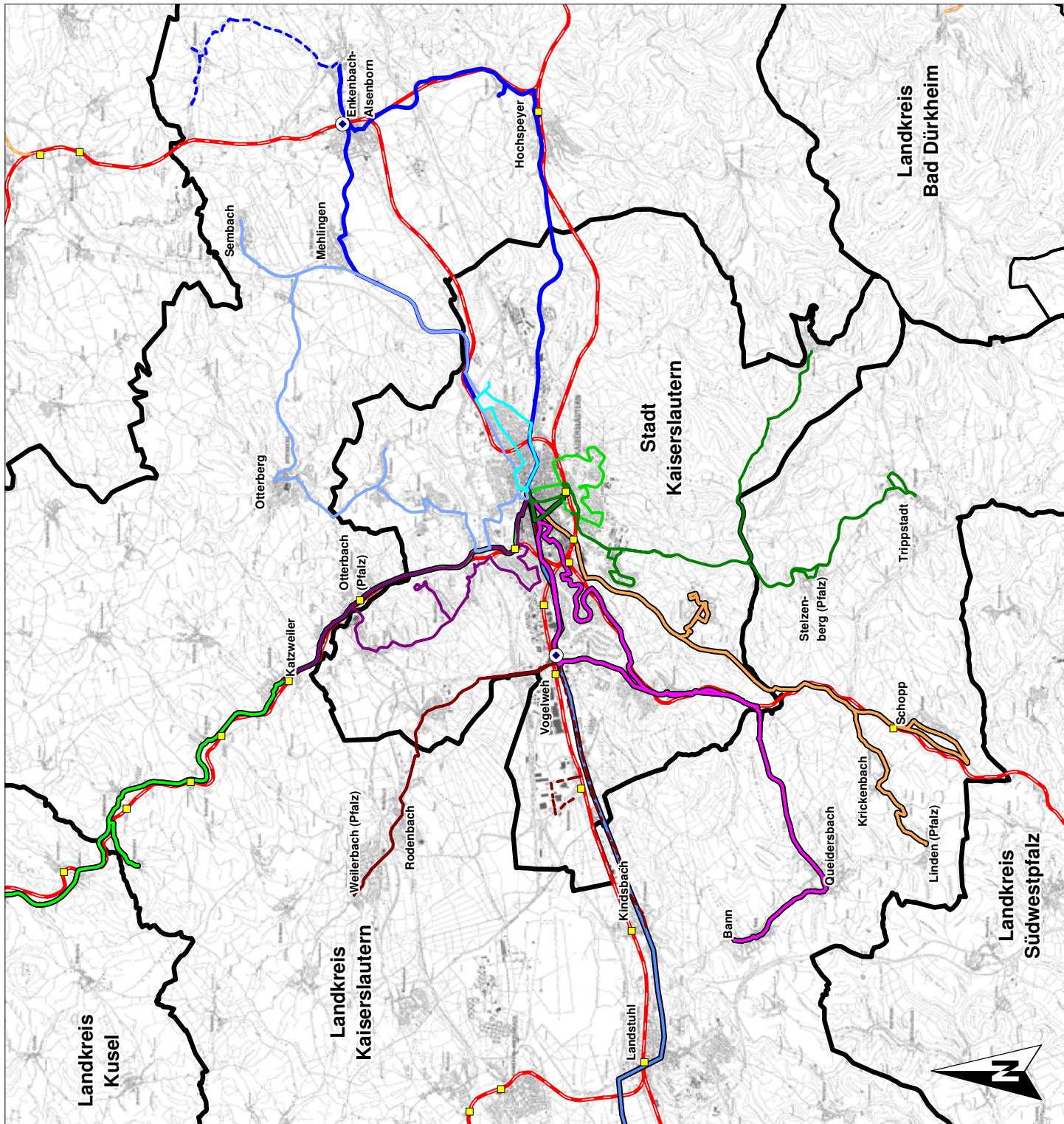
- N1
- N1 Ruf taxi
- N2
- N3 - neues Angebot
- N4 - neues Angebot
- N40
- N6
- N7
- N10
- N10 Ruf taxi
- N12
- N21 (n. Lauterecken) - neues Angebot
- N22 (nach Kusel) - neues Angebot
- SPNV-Netz mit Haltepunkt
- SPNV-Netz (nur an Sonn- und Feiertagen)
- Verknüpfungspunkt Nachtbus/Ruf taxi

Quelle:

NVP Teil A, Kapitel 7

Grundlagen:

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





11.2 Produktsteckbriefe Stadt Kaiserslautern

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 Kaiserslautern 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.

Der Nachtbusverkehr ist mit eigenen Liniennummern versehen und nutzt die vorhandenen Haltestellen des regulären ÖPNV. Ebenfalls sind Ruftaxen mit eigenen Liniennummern versehen, nutzen den Linienweg des regulären ÖPNV und ergänzen das Fahrtenangebot der Linienverkehre (für die Stadt Kaiserslautern insbesondere relevant zur Anbindung IG Nord).

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 8: ÖPNV-Produkte, Funktion und Bedienung als Standard



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Tabelle 9: Produktsteckbriefe, Tabellarischer Anhang zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern, S. 55 – 118

Linienverkehre

Linien-Nr	101		Linie-Nr bis Dez. 2006		1	
konzessionierte Laufzeit bis	31.05.2015					
Linienverlauf	Panzerkaserne/Warmfreibad - Rathaus - Vogelweh - (Einsiedlerhof/Hohenecken/Siegelbach)					
Linie 101, wenn Linie 109 nicht realisiert wird	Panzerkaserne, Warmfreibad, 23er Kaserne, Friedhof, Messeplatz, Rathaus, Pfaffplatz, Lothringer Eck, Bahnheim, Vogelweh, Industriegebiet Nord, Einsiedlerhof Im Haderwald + Brücke + von-Miller-Str + Bahnhof Hohenecken: Grüne Dell, Oberwald, Im Kunzental, Hohenecken Burg Rückweg: Krankenhaus, Marienkirche, Fackelbrunnen, Schillerplatz In der SVZ zusätzlich: Gelterswoog Seehotel, Opelkreisel, Siegelbach Mitte + Zoo					
Wichtige Haltestellen	In der SVZ zusätzlich: Gelterswoog Seehotel, Opelkreisel, Siegelbach Mitte + Zoo					
Kategorisierung	Stadtbus					
Funktion / Verkehrsaufgabe	wichtige Ost-West-Verbindung Erschließung von Panzerkaserne, Kaiserslautern Ost, Innenstadt Ost + West, Krankenhaus, Bahnheim, Am Belzappel, Vogelweh, Einsiedlerhof Mitbedienung von Hohenecken und Siegelbach					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Linienabschnitt A1: Panzerkaserne - 23er Kaserne						
Bedienungszeitraum	05:45 - 21:00	05:30 - 20:30	06:00 - 18:30	06:00 - 18:30	gegen 09:00 zw. 12:00 - 13:00, zw. 17:00 - 18:00	gegen 09:00 zw. 12:00 - 13:00, zw. 17:00 - 18:00
Takt	30 Min.-Takt	30 Min.-Takt	30 Min.-Takt	30 Min.-Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten
Fahrten	33 Fahrten	33 Fahrten	26 Fahrten	26 Fahrten	3 Fahrten	3 Fahrten
Linienabschnitt A2: Warmfreibad - 23er Kaserne						
Bedienungszeitraum	07:15 - 23:00	07:00 - 23:00	07:15 - 23:00	07:00 - 23:00	09:00 - 23:00	08:45 - 23:00
Takt	30 Min.-Takt	30 Min.-Takt	30 Min.-Takt	30 Min.-Takt	30 Min.-Takt	30 Min.-Takt
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	30 Fahrten	29 Fahrten (tlw. über Licht-Luft)	31 Fahrten	31 Fahrten (tlw. über Licht-Luft)	29 Fahrten	29 Fahrten
Fahrten (Mo -Fr an schulfreien Tagen)	30 Fahrten	29 Fahrten (tlw. über Licht-Luft)				
Linienabschnitt B: 23er Kaserne - Rathaus bzw. Schillerplatz - 23er Kaserne						
Bedienungszeitraum	04:45 - 23:00	05:30 - 00:00	04:45 - 23:00	06:00 - 00:00	07:30 - 23:00	08:30 - 00:00
Takt	15 Min.-Takt (bis 19:45), 30 Min.-Takt (ab 20:00)	15 Min.-Takt (bis 20:30), 30 Min.-Takt (ab 20:45)	30 Min.-Takt (bis 05:45, ab 19:30) 15 Min.-Takt (06:00-19:00)	30 Min.-Takt (bis 06:30, ab 19:45) 15 Min.-Takt (07:00-19:15)	30 Min.-Takt (bis 10:00, ab 19:00) 15 Min.-Takt (10:30 - 18:30)	30 Min.-Takt (bis 11:15, ab 20:15) 15 Min.-Takt (11:45 - 19:45)
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	69 Fahrten (tlw. Fahrten ab Daniel-Häberle-Str.)	66 Fahrten (tlw. Fahrten bis Daniel-Häberle-Str.)	63 Fahrten (tlw. Fahrten ab Daniel-Häberle-Str.)	63 Fahrten (tlw. Fahrten bis Daniel-Häberle-Str.)	49 Fahrten (tlw. Fahrten ab Daniel-Häberle-Str.)	47 Fahrten (tlw. Fahrten bis Daniel-Häberle-Str.)
Fahrten (Mo -Fr an schulfreien Tagen)	69 Fahrten (tlw. Fahrten ab Daniel-Häberle-Str.)	66 Fahrten (tlw. Fahrten bis Daniel-Häberle-Str.)				
Linienabschnitt C: Rathaus - Vogelweh bzw. Vogelweh - Schillerplatz						
Bedienungszeitraum	05:00 - 23:15	05:15 - 23:45	05:00 - 23:15	05:45 - 23:45	07:45 - 23:15	08:30 - 23:45
Takt	15 Min.-Takt (bis 19:45), tlw. mit Verstärker 30 Min.-Takt (ab 20:15)	15 Min.-Takt (bis 20:30), tlw. mit Verstärker 30 Min.-Takt (ab 21:00)	30 Min.-Takt (bis 06:00, ab 19:45), 15 Min.-Takt (06:15 - 19:00), tlw. mit Verstärkern	30 Min.-Takt (bis 06:15, ab 20:00) 15 Min.-Takt (06:45 - 19:30), tlw. mit Verstärkern	30 Min.-Takt (bis 10:45, ab 18:45) 15 Min.-Takt (10:45 - 18:45)	30 Min.-Takt (bis 11:00, ab 20:00) 15 Min.-Takt (11:30 - 19:30)
Fahrten	92 Fahrten	93 Fahrten	77 Fahrten	75 Fahrten	49 Fahrten	48 Fahrten
Linienabschnitt D1: Vogelweh - Einsiedlerhof						
Bedienungszeitraum	05:30 - 20:30 + 23:15	06:00 - 21:00 + 23:30	05:15 - 19:00 + 21:00 + 23:15	05:30 - 21:15 + 21:00 + 23:30	08:00 - 21:00 + 23:15	08:15 - 19:15 + 21:15 + 23:30
Takt	60 Min.-Takt (05:30 - 20:30) + Einzelfahrt	60 Min.-Takt (06:00 - 21:00) + Einzelfahrt	60 Min.-Takt (05:15 - 20:15) + 2 Einzelfahrten	60 Min.-Takt (05:30 - 21:15) + Einzelfahrt	60 Min.-Takt (08:00 - 21:00) + Einzelfahrt	60 Min.-Takt (08:15 - 19:15) + 2 Einzelfahrten
Fahrten	22 Fahrten	22 Fahrten	17 Fahrten	18 Fahrten	13 Fahrten	13 Fahrten
Linienabschnitt D2: Vogelweh - Hohenecken Burg						
Bedienungszeitraum	06:15 - 19:30 + 22:00	06:30 - 19:45 + 22:15	08:15 - 19:45 + 22:00	08:15 - 20:45 + 22:15	9:00 + 11:00 - 19:45 + 22:00	09:15 - 21:00 + 22:15
Takt	60 Min.-Takt + Einzelfahrt	60 Min.-Takt + Einzelfahrt	60 Min.-Takt + Einzelfahrt	60 Min.-Takt + Einzelfahrt	60 Min.-Takt + 2 Einzelfahrten	60 Min.-Takt + Einzelfahrt
Fahrten	15 Fahrten (tlw. bis Gelterswoog)	15 Fahrten (tlw. ab Gelterswoog bzw. Brücke)	14 Fahrten (tlw. bis Gelterswoog)	14 Fahrten (tlw. ab Gelterswoog)	12 Fahrten	13 Fahrten

Fortsetzung L 101

Linienabschnitt D3a: Vogelweh - Siegelbach						
Bedienungszeitraum	05:30 - 22:30	05:45 - 22:45	05:30 - 22:30	06:45 - 22:45	08:30 - 22:30	09:00 - 22:45
Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt
Fahrten	18 Fahrten	17 Fahrten	17 Fahrten	16 Fahrten	15 Fahrten	15 Fahrten
Linienabschnitt D3b: Siegelbach - Industriegebiet Nord						
Bedienungszeitraum	05:30 - 07:30 14:30 - 17:30	05:45 - 07:45 14:45 - 17:45				
Takt	Einzelfahrten nach Möglichkeit mit gleichen Abfahrtszeiten	Einzelfahrten nach Möglichkeit mit gleichen Abfahrtszeiten				
Fahrten	6 Fahrten	6 Fahrten	keine	keine	keine	keine
Verknüpfungen Abschnitt B + C	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Rathaus / Schillerplatz					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	von / zu allen Stadtbuslinien 101 bis 117					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum					
Verknüpfungen Abschnitt C + D	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Vogelweh (aus / in Richtung Rathaus/Gewerbegebiet West)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	G 10 (KBS 670) aus / in Ri. Neustadt/W.					
Verknüpfungszeiten	nach Möglichkeit im Bedienungszeitraum (zweite Priorität)				keine	keine
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	G 10 (KBS 670) aus / in Ri. Landstuhl, Homburg/Saar					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum				keine	keine
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 67 (KBS 671) aus / in Ri. Landstuhl, Kusel					
Verknüpfungszeiten	nach Möglichkeit im Bedienungszeitraum (zweite Priorität)				keine	keine
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	von / zu der Stadtbuslinie 105 aus / in Ri. Gewerbegebiet West					
Verknüpfungszeiten	nach Möglichkeit im Bedienungszeitraum (zweite Priorität)					
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	671.100					
Besonderheiten	<p>Angebotsverbesserung auf dem Abschnitt D3 nach Siegelbach weitere Fahrten nach Siegelbach mit RSW-Linie 140 und 141 weitere Fahrten siehe Nachtbuslinie N1</p> <p>im Wechsel mit Linie 111 wird der Stadtteil Hohenecken angebunden, Fahrtroute kann dabei auch gegen die Taktlage wechseln neuer Fahrweg in Hohenecken über Landolfstr. und Erfenbacher Tal zusammen mit Linie 111 neue Haltestellen in der Landolfstr Einmündung Hohenecker Str. sowie in der Straße Erfenbacher Tal, Höhe Hölderlinstr. mit Überquerungshilfen</p> <p>Verknüpfung auf den Rendez-Vous-Punkt Rathaus/Schillerplatz ausgerichtet</p>					
Hauptsächliche Nachfrage	Schüler-, Berufs-, Besorgungs- und Freizeitverkehr					



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Linien-Nr	101		Linie-Nr bis Dez. 2006		1	
konzessionierte Laufzeit bis	31.05.2015					
Linienverlauf	Panzerkaserne/Warmfreibad - Rathaus - Vogelweh - (Einsiedlerhof/Hohenecken/Siegelbach)					
Maßnahme bei Realisierung der Linie 109	Panzerkaserne, Warmfreibad, 23er Kaserne, Friedhof, Messeplatz, Rathaus, Pfaffplatz, Lothringer Eck, Bahnheim, Vogelweh, Industriegebiet Nord, Einsiedlerhof Im Haderwald + Brücke + von-Miller-Str + Bahnhof Hohenecken: Grüne Dell, Oberwald, Im Kunzental, Hohenecken Burg Rückweg: Krankenhaus, Marienkirche, Fackelbrunnen, Schillerplatz In der SVZ zusätzlich: Gelterswoog Seehotel, Opelkreisel, Siegelbach Mitte + Zoo					
Wichtige Haltestellen	In der SVZ zusätzlich: Gelterswoog Seehotel, Opelkreisel, Siegelbach Mitte + Zoo					
Kategorisierung	Stadtbus					
Funktion / Verkehrsaufgabe	wichtige Ost-West-Verbindung Erschließung von Panzerkaserne, Kaiserslautern Ost, Innenstadt Ost + West, Krankenhaus, Bahnheim, Am Belzappel, Vogelweh, Einsiedlerhof Mitbedienung von Hohenecken und Siegelbach					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Linienabschnitt A1: Panzerkaserne - 23er Kaserne						
Bedienungszeitraum	05:45 - 21:00	05:30 - 20:30	06:00 - 18:30	06:00 - 18:30	gegen 09:00 zw. 12:00 - 13:00, zw. 17:00 - 18:00	gegen 09:00 zw. 12:00 - 13:00, zw. 17:00 - 18:00
Takt	30 Min.-Takt	30 Min.-Takt	30 Min.-Takt	30 Min.-Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten
Fahrten	33 Fahrten	33 Fahrten	26 Fahrten	26 Fahrten	3 Fahrten	3 Fahrten
Linienabschnitt A2: Warmfreibad - 23er Kaserne						
Bedienungszeitraum	07:15 - 23:00	07:00 - 23:00	07:15 - 23:00	07:00 - 23:00	09:00 - 23:00	08:45 - 23:00
Takt	30 Min.-Takt	30 Min.-Takt	30 Min.-Takt	30 Min.-Takt	30 Min.-Takt	30 Min.-Takt
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	30 Fahrten	29 Fahrten (tlw. über Licht-Luft)	31 Fahrten	31 Fahrten (tlw. über Licht-Luft)	29 Fahrten	29 Fahrten
Fahrten (Mo -Fr an schulfreien Tagen)	30 Fahrten	29 Fahrten (tlw. über Licht-Luft)				
Linienabschnitt B: 23er Kaserne - Rathaus bzw. Schillerplatz - 23er Kaserne						
Bedienungszeitraum	04:45 - 23:00	05:30 - 00:00	04:45 - 23:00	06:00 - 00:00	07:30 - 23:00	08:30 - 00:00
Takt	15 Min.-Takt (bis 19:45), 30 Min.-Takt (ab 20:00)	15 Min.-Takt (bis 20:30), 30 Min.-Takt (ab 20:45)	30 Min.-Takt (bis 05:45, ab 19:30) 15 Min.-Takt (06:00-19:00)	30 Min.-Takt (bis 06:30, ab 19:45) 15 Min.-Takt (07:00-19:15)	30 Min.-Takt (bis 10:00, ab 19:00) 15 Min.-Takt (10:30 - 18:30)	30 Min.-Takt (bis 11:15, ab 20:15) 15 Min.-Takt (11:45 - 19:45)
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	69 Fahrten (tlw. Fahrten ab Daniel-Häberle-Str.)	66 Fahrten (tlw. Fahrten bis Daniel-Häberle-Str.)	62 Fahrten (tlw. Fahrten ab Daniel-Häberle-Str.)	62 Fahrten (tlw. Fahrten bis Daniel-Häberle-Str.)	48 Fahrten (tlw. Fahrten ab Daniel-Häberle-Str.)	47 Fahrten (tlw. Fahrten bis Daniel-Häberle-Str.)
Fahrten (Mo -Fr an schulfreien Tagen)	69 Fahrten (tlw. Fahrten ab Daniel-Häberle-Str.)	66 Fahrten (tlw. Fahrten bis Daniel-Häberle-Str.)				
Linienabschnitt C: Rathaus - Vogelweh bzw. Vogelweh - Schillerplatz						
Bedienungszeitraum	05:00 - 23:15	05:15 - 23:45	05:00 - 23:15	05:45 - 23:45	07:45 - 23:15	08:30 - 23:45
Takt	15 Min.-Takt (bis 19:45), tlw. mit Verstärker 30 Min.-Takt (ab 20:15)	15 Min.-Takt (bis 20:30), tlw. mit Verstärker 30 Min.-Takt (ab 21:00)	30 Min.-Takt (bis 06:00, ab 19:45), 15 Min.-Takt (06:15 - 19:00), tlw. mit Verstärkern	30 Min.-Takt (bis 06:15, ab 20:00) 15 Min.-Takt (06:45 - 19:30), tlw. mit Verstärkern	30 Min.-Takt (bis 10:45, ab 18:45) 15 Min.-Takt (10:45 - 18:45)	30 Min.-Takt (bis 11:00, ab 20:00) 15 Min.-Takt (11:30 - 19:30)
Fahrten	92 Fahrten	93 Fahrten	76 Fahrten	74 Fahrten	48 Fahrten	47 Fahrten
Linienabschnitt D1: Vogelweh - Einsiedlerhof						
Bedienungszeitraum	23:15	23:30	23:15	23:30	23:15	23:30
Takt	Einzelfahrt	Einzelfahrt	Einzelfahrt	Einzelfahrt	Einzelfahrt	Einzelfahrt
Fahrten	1 Fahrt	1 Fahrt	1 Fahrt	1 Fahrt	1 Fahrt	1 Fahrt
Linienabschnitt D2: Vogelweh - Hohenecken Burg						
Bedienungszeitraum	06:15 - 22:00	06:30 - 20:15 + 22:15	08:00 - 21:00	08:15 - 21:15	09:00 - 21:00	09:15 - 21:15
Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt
Fahrten	16 Fahrten (tlw. bis Gelterswoog)	16 Fahrten (tlw. ab Gelterswoog bzw. Brücke)	14 Fahrten (tlw. bis Gelterswoog)	14 Fahrten (tlw. ab Gelterswoog)	12 Fahrten	12 Fahrten

→ Seite 2

Fortsetzung L 101

Linienabschnitt D3a: Vogelweh - Siegelbach						
Bedienungszeitraum	05:30 - 22:30	05:45 - 22:45	05:30 - 22:30	06:45 - 22:45	08:30 - 22:30	08:45 - 22:45
Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt
Fahrten	18 Fahrten	18 Fahrten	17 Fahrten	17 Fahrten	15 Fahrten	15 Fahrten
Linienabschnitt D3b: Siegelbach - Industriegebiet Nord						
Bedienungszeitraum	05:30 - 08:30 14:30 - 17:30	05:45 - 07:45 14:45 - 17:45				
Takt	Einzelfahrten nach Möglichkeit mit gleichen Abfahrtszeiten	Einzelfahrten nach Möglichkeit mit gleichen Abfahrtszeiten				
Fahrten	6 Fahrten	6 Fahrten	keine	keine	keine	keine
Verknüpfungen Abschnitt B + C	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Rathaus / Schillerplatz					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	von / zu allen Stadtbuslinien 101 bis 117					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum					
Verknüpfungen Abschnitt C + D	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Vogelweh (aus / in Richtung Rathaus/Gewerbegebiet West)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	G 10 (KBS 670) aus / in Ri. Neustadt/W.					
Verknüpfungszeiten	nach Möglichkeit im Bedienungszeitraum (zweite Priorität)				keine	keine
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	G 10 (KBS 670) aus / in Ri. Landstuhl, Homburg/Saar					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum				keine	keine
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 67 (KBS 671) aus / in Ri. Landstuhl, Kusel					
Verknüpfungszeiten	nach Möglichkeit im Bedienungszeitraum (zweite Priorität)				keine	keine
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	von / zu der Stadtbuslinie 105 aus / in Ri. Gewerbegebiet West					
Verknüpfungszeiten	nach Möglichkeit im Bedienungszeitraum (zweite Priorität)					
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	597.400					
Besonderheiten	<p>Angebotsverbesserung auf dem Abschnitt D3 nach Siegelbach, Fahrten nach KL-Einsiedlerhof werden nun von Linie 109 übernommen weitere Fahrten nach Siegelbach mit RSW-Linie 140 und 141 weitere Fahrten siehe Nachtbuslinie N1</p> <p>im Wechsel mit Linie 111 wird der Stadtteil Hohenecken angebunden, Fahrtroute kann dabei auch gegen die Taktlage wechseln neuer Fahrweg in Hohenecken über Landolfstr. und Erfenbacher Tal zusammen mit Linie 111 neue Haltestellen in der Landolfstr Einmündung Hohenecker Str. sowie in der Straße Erfenbacher Tal, Höhe Hölderinstr. mit Überquerungshilfen</p> <p>Verknüpfung auf den Rendez-Vous-Punkt Rathaus/Schillerplatz ausgerichtet</p>					
Hauptsächliche Nachfrage	Schüler-, Berufs-, Besorgungs- und Freizeitverkehr					



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Linien-Nr	102		Linie-Nr bis Dez. 2006		2	
konzessionierte Laufzeit bis	31.07.2009					
Linienverlauf	Betzenberg - Hauptbahnhof - Schillerplatz - Sonnenberg					
Wichtige Haltestellen	Abschnitt A1: Betzenberg, Spinozastr., Schulzentrum Süd, Hauptbahnhof Abschnitt A2: Betzenberg, Spinozastr., Leibnitzstr., Kantstr., Hauptbahnhof Abschnitt B: Hauptbahnhof, Rosenstr., Fackelbrunnen, Schillerplatz bzw. Rathaus, Pfaffplatz, Ziegelstr., Hauptbahnhof Abschnitt C: Schillerplatz, Martin-Luther-Str., Zeppelinplatz, SWR + Fliegerstr bzw. Eugen-Hertel-Str.+ Alex-Müller-Str, Fachhochschule, Schulzentrum Nord, Caesarpark, Sonnenberg					
Kategorisierung	Stadtbus					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Erschließung des Stadtteile Betzenberg und Sonnenberg sowie des Stadtgebiets Alex-Müller-Str. Erschließung der Schulzentren Süd + Nord					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Linienabschnitt A1: Betzenberg - Schulzentrum Süd - Hauptbahnhof						
Bedienungszeitraum	05:45 - 22:30	05:45 - 22:30	06:00 - 22:30	06:15 - 22:30	08:00 - 22:30	08:45 - 22:30
Takt	30 Min.-Takt (bis 17:45) 60 Min.-Takt (ab 18:15)	15 Min.-Takt (bis 07:15), 30 Min.-Takt (07:45-17:45) 60 Min.-Takt (ab 18:15)	30 Min.-Takt (06:15 - 17:00) 60 Min.-Takt (ab 18:00)	15 Min.-Takt (bis 07:15), 30 Min.-Takt (07:45-17:45) 60 Min.-Takt (ab 18:15)		60 Min.-Takt 60 Min.-Takt
Fahrten	31 Fahrten	32 Fahrten	28 Fahrten	30 Fahrten	16 Fahrten	15 Fahrten
Linienabschnitt A2: Betzenberg - Kantstr. - Hauptbahnhof						
Bedienungszeitraum	06:15 - 19:00	07:30 - 20:00	06:30 - 14:00	07:30 - 14:00		
Takt	30 Min.-Takt (bis 18:00)	30 Min.-Takt (bis 18:15), 60 Min.-Takt (18:45 - 19:45)	30 Min.-Takt	30 Min.-Takt		
Fahrten	25 Fahrten	24 Fahrten	16 Fahrten	14 Fahrten	keine	keine
Linienabschnitt B: Hauptbahnhof - Rosenstr. - Schillerplatz bzw. Rathaus - Pfaffplatz - Ziegelstr. - Hauptbahnhof						
Bedienungszeitraum	05:45 - 22:45	05:45 - 23:15	06:15 - 22:45	06:45 - 23:15	08:00 - 22:30	08:30 - 23:15
Takt	15 Min.-Takt (bis 18:00), 30 Min.-Takt (18:30 - 20:00) 60 Min.-Takt (ab 20:30)	15 Min.-Takt (bis 18:00), 30 Min.-Takt (18:30-19:30) 60 Min.-Takt (ab 20:15)	15 Min.-Takt (bis 14:00) 30 Min.-Takt (14:30 17:00) 60 Min.-Takt (ab 18:00)	15 Min.-Takt (bis 14:15) 30 Min.-Takt (14:45 - 17:45) 60 Min.-Takt (ab 18:45)	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt
Fahrten	56 Fahrten	56 Fahrten	44 Fahrten	44 Fahrten	16 Fahrten	15 Fahrten
Linienabschnitt C1: Schillerplatz/Rathaus - Zeppelinplatz - Fliegerstr. - Fachhochschule - Schulzentrum Nord - Sonnenberg						
Bedienungszeitraum	06:00 - 21:45	05:45 - 23:00	06:30 - 22:45	06:45 - 23:00	08:15 - 22:45	08:30 - 23:00
Takt	30 Min.-Takt (bis 18:00), Einzelfahrten (18:45, 19:45, 21:45)	30 Min.-Takt (bis 18:00), Einzelfahrten (18:30, 19:30, 21:00, 23:00)	15 Min.-Takt (bis 13:45), 30 Min.-Takt (14:15 - 19:15) 60 Min.-Takt (ab 20:45)	15 Min.-Takt (bis 14:00), 30 Min.-Takt (14:30 - 20:00) 60 Min.-Takt (ab 21:00)	120 Min.-Takt	120 Min.-Takt
Fahrten	28 Fahrten	29 Fahrten	21 Fahrten	21 Fahrten	7 Fahrten	8 Fahrten
Linienabschnitt C2: Schillerplatz/Rathaus - Zeppelinplatz - Alex-Müller-Str. - Fachhochschule - Schulzentrum Nord - Sonnenberg						
Bedienungszeitraum	06:15 - 22:45	06:15 - 22:00	06:30 - 22:45	06:45 - 23:00	08:15 - 22:45	08:30 - 23:00
Takt	30 Min.-Takt (bis 18:15), Einzelfahrten (19:15, 20:30, 22:45)	30 Min.-Takt (bis 18:15), Einzelfahrten (19:00, 20:15, 22:00)	15 Min.-Takt (bis 13:45), 30 Min.-Takt (14:15 - 19:15) 60 Min.-Takt (ab 19:45)	15 Min.-Takt (bis 14:00), 30 Min.-Takt (14:30 - 20:00) 60 Min.-Takt (ab 21:00)	120 Min.-Takt	120 Min.-Takt
Fahrten	28 Fahrten	28 Fahrten	22 Fahrten	22 Fahrten	8 Fahrten	7 Fahrten
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Rathaus, Schillerplatz					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	von / zu allen Stadtbuslinien 101 bis 117					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum					

→ Seite 2

Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Polizeipräsidium aus / in Ri. Betzenberg über Schulzentrum Süd					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	zu / von den <i>Stadtbuslinien 105 und 107 in / aus Ri. Eisenbahnstraße</i>					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum					
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Polizeipräsidium aus / in Ri. Betzenberg über Kanstraße					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	zu / von den <i>Stadtbuslinien 105 und 107 in / aus Ri. Eisenbahnstraße</i>					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum					
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Hauptbahnhof (aus / in Richtung Betzenberg, Linienabschnitt A1, über Schulzentrum Süd)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>G 10 (KBS 670) in / aus Ri. Neustadt/W.</i>					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>G 10 (KBS 670) in / aus Ri. Landstuhl, Homburg/Saar</i>					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum (zweite Priorität)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>R 64 (KBS 672) in / aus Ri. Pirmasens</i>					
Verknüpfungszeiten	nach Möglichkeit im Bedienungszeitraum (zweite Priorität)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>R 65 (KBS 672) in / aus Ri. Bingen</i>					
Verknüpfungszeiten	nach Möglichkeit im Bedienungszeitraum (zweite Priorität)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>R 66 (KBS 673) in / aus Ri. Lauterecken-Grumbach</i>					
Verknüpfungszeiten	nach Möglichkeit im Bedienungszeitraum (dritte Priorität)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>R 67 (KBS 671) in / aus Ri. Landstuhl, Kusel</i>					
Verknüpfungszeiten	nach Möglichkeit im Bedienungszeitraum (dritte Priorität)					
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Hauptbahnhof (aus / in Richtung Betzenberg, Linienabschnitt A2, über Kantstr.)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>G 10 (KBS 670) in / aus Ri. Neustadt/W.</i>					
Verknüpfungszeiten	keine	Bedienungszeitraum	keine	Bedienungszeitraum	keine	keine
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>G 10 (KBS 670) in / aus Ri. Landstuhl, Homburg/Saar</i>					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum nach Möglichkeit	Bedienungszeitraum	Bedienungszeitraum nach Möglichkeit	Bedienungszeitraum	keine	keine
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>R 64 (KBS 672) in / aus Ri. Pirmasens</i>					
Verknüpfungszeiten	keine	Bedienungszeitraum	keine	Bedienungszeitraum (zweite Priorität)	keine	keine
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>R 65 (KBS 672) in / aus Ri. Bingen</i>					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum (zweite Priorität)		gegen 07:00	Bedienungszeitraum (zweite Priorität)	keine	keine
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>R 66 (KBS 673) in / aus Ri. Lauterecken-Grumbach</i>					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum (zweite Priorität)	gegen 08:30	Bedienungszeitraum (zweite Priorität)	keine	keine	keine
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>R 67 (KBS 671) in / aus Ri. Landstuhl, Kusel</i>					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum (zweite Priorität)				keine	keine



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Fortsetzung L 102

Verknüpfungen	Mo - Fr	Sa	So
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Hauptbahnhof (in / aus Richtung Schillerplatz/Rathaus, Sonnenberg)		
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>G 10 (KBS 670) aus / in Ri. Neustadt/W.</i>		
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum		
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>G 10 (KBS 670) aus / in Ri. Landstuhl, Homburg/Saar</i>		
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum		
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>R 64 (KBS 672) aus / in Ri. Pirmasens</i>		
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum (zweite Priorität)		
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>R 65 (KBS 672) aus / in Ri. Bingen</i>		
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum (zweite Priorität) (tlw. durch Umstieg S-Bahn / RB in Hochspeyer)		
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>R 66 (KBS 673) aus / in Ri. Lauterecken-Grumbach</i>		
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum (zweite Priorität)		
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>R 67 (KBS 671) aus / in Ri. Landstuhl, Kusel</i>		
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum (zweite Priorität)		
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge		
Bus-km-Aufwand pro Jahr	316.400		
Besonderheiten	Veränderung des Fahrweges: Führung über den Benzinoring (anstatt Linie 104), im Wechsel Bedienung der Fliegerstr. bzw. Alex-Müller Str. weitere Fahrten in bestimmten Abschnitten auf den Linie 107 und 112 weitere Fahrten siehe Nachtbuslinie N12 auf zwei Fahrten im Abschnitt C wird an Schultagen die Haltestelle Theodor-Heuss-Schule Sammelpunkt zusätzlich angefahren zusätzlich fahren an Schultagen Einsatzbusse nach Bedarf, insbesondere zu den Schulzentren Süd und Nord		
Hauptsächliche Nachfrage	Schüler-, Berufs-, Besorgungs- und Freizeitverkehr		

Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Linien-Nr	103		Linie-Nr bis Dez. 2006		3	
konzessionierte Laufzeit bis	31.05.2015					
Linienverlauf	Rathaus - Pfaffsiedlung - Dansenberg					
Wichtige Haltestellen	Rathaus, Pfaffplatz, Pfaffstr., Pfaffsiedlung, Schlehweg, Wasserlochstücke, Eckstr. weitere Hast auf der Rückfahrt: Marienkirche, Fackelbrunnen, Schillerplatz					
Kategorisierung	Stadtverkehr					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Erschließung des Stadtteils Dansenberg					
Mindestbedingungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Bedienungszeitraum	05:15 - 20:30	05:30 - 19:00 gegen 24:00	05:15 - 16:15	05:15 - 20:30	13:15 - 17:15	13:30 - 18:00 gegen 24:00
Takt	60 Min.-Takt mit Verstärker	60 Min.-Takt mit Verstärker	60 Min.-Takt mit Verstärker	60 Min.-Takt mit Verstärker	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	21 Fahrten	22 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	12 Fahrten	14 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	4 Fahrten	6 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)
Fahrten (Mo -Fr an schulfreien Tagen)	19 Fahrten	20 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)				
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Rathaus / Schillerplatz					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	von / zu allen Stadtbuslinien 101 bis 117					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum					
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Hohenecker Str.					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	Linie 114 aus / in Ri. Kurt-Schumacher-Str. (Uni-Wohnstadt)					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum				keine	keine
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	102.100					
Besonderheiten	weitere Fahrten in der SVZ siehe Linie 104 (Abschnitt C2) und Nachtbuslinie N4 zusätzlich fahren an Schultagen Einsatzbusse nach Bedarf Verknüpfung auf den Rendez-Vous-Punkt Rathaus/Schillerplatz ausgerichtet					
Hauptsächliche Nachfrage	meist Schülerverkehr, ebenso Berufs-, Besorgungs- und Freizeitverkehr					



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Linien-Nr	104		Linie-Nr bis Dez. 2006		4	
konzessionierte Laufzeit bis	31.05.2015					
Linienverlauf	Friedhof West/Eselsfürth/PRE-Park - Grubentälchen - Rathaus - Bännjerrück (- Hohenecken/Dansenberg)					
Wichtige Haltestellen	Friedhof Eingang West, Eselsfürth, PRE II, monte mare, Luxemburger Straße, Donnersbergstr., Mennonitenstr., Mainzer Tor, Martin-Luther-Str., Rathaus, Pfaffplatz, Goetheschule, Triftstr., Rauschenweg, Stresemannschule, Hallesche Straße, Merseburger Str. Rückweg: Rundbau, Marienkirche, Fackelbrunnen, Schillerplatz In der SVZ zusätzlich: Hohenecken Bahnhof + Burg + Brücke, Gelterswoog Bahnhof, Dansenberg Schlehweg + Wasserlochstücke + Eckstr.					
Kategorisierung	Stadtbus					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Erschließung von PRE-Park, Grubentälchen, Innenstadt Nord, Galgenschanze, Bännjerrück, Hohenecken, Dansenberg wichtige Ost-West-Verbindung					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Linienabschnitt A1: Friedhof West - Donnersbergstraße						
Bedienungszeitraum	05:00 - 21:00	07:00 - 21:00	05:30 - 19:30	08:00 - 19:30	08:00 - 20:00	10:00 - 20:00
Takt	i.d.R. 30 Min.-Takt (09:30-18:00)	i.d.R. 30 Min.-Takt (09:00-17:30)	i.d.R. 30 Min.-Takt (08:15-13:45), 60 Min.-Takt (14:30-17:30)	i.d.R. 30 Min.-Takt (08:00-15:30)	Einzelfahrten mit tlw. gleichen Abfahrtszeiten, meist 120 Min. Takt	Einzelfahrten mit tlw. gleichen Abfahrtszeiten
Fahrten	25 Fahrten (tlw. über monte mare)	24 Fahrten (tlw. über Europaallee)	19 Fahrten	19 Fahrten (tlw. über Europaallee)	8 Fahrten (tlw. über monte mare)	8 Fahrten (tlw. über Europaallee)
Linienabschnitt A2: PRE-Park (monte mare bzw. PRE II) - Donnersbergstraße						
Bedienungszeitraum	06:00 - 23:00	06:00 - 23:30	06:30 - 23:00	06:30 - 23:30	08:30 - 23:00	08:25 - 23:30
Takt	i.d.R. 30 Min.-Takt	i.d.R. 30 Min.-Takt	30 Min.-Takt (bis 14:00, ab 20:30), 60 Min.-Takt (15:00 - 20:00)	i.d.R. 30 Min.-Takt (08:00-18:00, 20:30-22:00)	60 Min.-Takt (bis 18:30), 30 Min.-Takt (ab 19:30)	60 Min.-Takt (08:30 - 19:00) i.d.R. 30 Min.-Takt (ab 20:30)
Fahrten	34 Fahrten (tlw. anderer Fahrweg)	33 Fahrten (tlw. anderer Fahrweg)	27 Fahrten (tlw. anderer Fahrweg)	25 Fahrten (tlw. anderer Fahrweg)	19 Fahrten	16 Fahrten
Linienabschnitt A3: Eselsfürth - Donnersbergstraße						
Bedienungszeitraum	07:30 - 22:30	07:30 - 22:30	06:30 - 22:30	07:30 - 22:30	07:30 - 22:30	09:00 - 22:30
Takt	Einzelfahrten mit tlw. gleichen Abfahrtszeiten	Einzelfahrten mit tlw. gleichen Abfahrtszeiten	Einzelfahrten mit tlw. gleichen Abfahrtszeiten	Einzelfahrten mit tlw. gleichen Abfahrtszeiten	Einzelfahrten mit tlw. gleichen Abfahrtszeiten	Einzelfahrten mit tlw. gleichen Abfahrtszeiten
Fahrten	6 Fahrten (tlw. anderer Fahrweg)	6 Fahrten	7 Fahrten (tlw. anderer Fahrweg)	6 Fahrten	8 Fahrten (tlw. anderer Fahrweg)	7 Fahrten
Linienabschnitt B: Grubentälchen (Donnersbergstr.) - Rathaus/Schillerplatz - Bännjerrück (Merseburger Str.)						
Bedienungszeitraum	05:00 - 23:00	05:30 - 23:00	05:30 - 23:00	06:00 - 23:00	07:30 - 23:00	08:00 - 23:00
Takt	15 Min.-Takt (05:30 - 19:00), i.d.R. 30 Min.-Takt (ab 19:30)	15 Min.-Takt (06:00 - 19:00), i.d.R. 30 Min.-Takt (ab 19:30)	15 Min.-Takt (06:30 - 14:00), 30 Min.-Takt (ab 14:00)	15 Min.-Takt (07:00 - 14:30), 30 Min.-Takt (14:30 - 23:00)	30 Min.-Takt	30 Min.-Takt
Fahrten	63 Fahrten	63 Fahrten	51 Fahrten	50 Fahrten	32 Fahrten	31 Fahrten
Linienabschnitt C1: Bännjerrück (Merseburger Str.) - Hohenecken (- Gelterswoog - Dansenberg)						
Bedienungszeitraum	19:00 - 23:30	19:30 - 22:15	06:00 18:00 - 22:30	06:15 18:15 - 22:15	08:30 - 11:30 20:00 - 23:30	08:45 - 11:45, 20:15 - 22:15
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt
Fahrten	4 Fahrten (davon 1 bis Gelterswoog, 1 bis Dansenberg)	3 Fahrten (davon 1 ab Gelterswoog)	6 Fahrten (davon 1 bis Gelterswoog, 1 bis Dansenberg)	5 Fahrten (davon 1 ab Gelterswoog)	8 Fahrten (davon 1 bis Gelterswoog, 1 bis Dansenberg)	7 Fahrten
Linienabschnitt C2: Bännjerrück (Merseburger Str.) - Dansenberg						
Bedienungszeitraum	21:30 - 22:30	20:00 - 23:00	17:30 - 22:30	gegen 07:00 17:45 - 22:45	09:00 - 12:00 19:30 - 22:30	09:15 - 12:15, 19:45 - 22:45
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt
Fahrten	3 Fahrten	3 Fahrten	8 Fahrten	7 Fahrten	9 Fahrten	8 Fahrten

→ Seite 2

Fortsetzung L 104

Verknüpfungen Abschnitt B	Mo - Fr	Sa	So
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Rathaus / Schillerplatz		
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	von / zu allen Stadtbuslinien 101 bis 117		
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum		
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Rauschenweg		
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	Linie 114 in / aus alle Richtungen		
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum	keine	keine
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge		
Bus-km-Aufwand pro Jahr	442.300		
Besonderheiten	<p>Bei Fahrwegveränderung zum PRE-Park II bei entsprechendem Bedarf entfallen die Hast. Benzinoring bis Zeppelinplatz, dazu kommt als Hast. "Alte Stadtmauer". Des Weiteren wird die Linie bei Bedarf bis zum PRE-Park II verlängert. (derzeit wird ein 60 Min.-Takt angenommen)</p> <p>weitere Fahrten siehe Nachtbuslinie N4 und N 40 Linie 104 bietet in der SVZ Fahrten nach Hohenecken/Gelterswoog (weitere Fahrten siehe Linien 101 und 111) und nach Dansenberg (weitere Fahrten siehe Linie 103) zusätzlich verkehren auf dieser Linie an Schultagen Einsatzbusse</p>		
Hauptsächliche Nachfrage	Schüler-, Berufs-, Besorgungs- und Freizeitverkehr		



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Linien-Nr	105	Linie-Nr bis Dez. 2006	5
konzessionierte Laufzeit bis	31.07.2009		
Linienverlauf	Uni-Wohnstadt - Hauptbahnhof - Rathaus - Gewerbegebiet West - Vogelweh		
Wichtige Haltestellen	Kurt-Schumacher-Str., Davenportplatz, Uni Ost, Pfaffenbergstr., E-Werk, Post, Hauptbahnhof, Polizeipräsidium, Alleestr., Bismarkstr., Rathaus, Kammgarn, Feuerbachstr., Käthe-Kollwitz-Str., Lothringer Dell, Denisstr., Opelkreisel, Opelwerk Eingang, Vogelweh Nord Weitere Hast. Rückfahrt: Markt. Hast auf Einzelfahrten: Siegelbach Zoo		
Kategorisierung	Stadtbus		
Funktion / Verkehrsaufgabe	Erschließung der Stadtteile Universitäts-Wohnstadt, Pfaffenberg, südl. Fischerrück, sowie das Gewerbegebiet West Verknüpfung Bahnhofpunkt Vogelweh zum Gewerbegebiet West		
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr	Sa	So/Feiertage
	hin zurück	hin zurück	hin zurück
Linienabschnitt A: Uni-Wohnstadt - Hauptbahnhof - Rathaus			
Bedienungszeitraum	05:30 - 21:45	05:15 - 19:45	07:30 - 14:00 06:45 - 13:45
Takt	30 Min.-Takt (bis 20:45)	30 Min.-Takt	30 Min.-Takt 30 Min.-Takt
Fahrten	32 Fahrten	30 Fahrten	14 Fahrten 15 Fahrten keine keine
Linienabschnitt B: Rathaus - Gewerbegebiet West - Vogelweh			
Bedienungszeitraum	05:15 - 19:00	05:30 - 20:15 gegen 22:00	07:00 - 17:30 06:45 - 19:00 + 21:00
Takt	30 Min.-Takt (05:30 - 19:00)	30 Min.-Takt (06:00 - 19:30) Einzelfahrt	30 Min.-Takt (bis 13:30) 30 Min.-Takt (bis 13:45) 60 Min.-Takt (ab 14:30) 60 Min.-Takt (ab 14:45)
Fahrten	29 Fahrten (davon 1 bis Vogelweh)	30 Fahrten (davon 1 ab Siegelbach)	19 Fahrten 21 Fahrten keine keine
Verknüpfungen	Mo - Fr	Sa	So
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Hauptbahnhof (aus / in Richtung Uni-Wohnstadt)		
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	G 10 (KBS 670) in / aus Ri. Neustadt/W.		
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum		keine keine
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	G 10 (KBS 670) in / aus Ri. Landstuhl, Homburg/Saar		
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum		keine keine
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 64 (KBS 672) in / aus Ri. Pirmasens		
Verknüpfungszeiten	nach Möglichkeit im Bedienungszeitraum (zweite Priorität)		keine keine
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 65 (KBS 672) in / aus Ri. Bingen		
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum (in zweiter Priorität)		keine keine
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 66 (KBS 673) in / aus Ri. Lauterecken-Grumbach		
Verknüpfungszeiten	nach Möglichkeit im Bedienungszeitraum (zweite Priorität)		keine keine
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 67 (KBS 671) in / aus Ri. Landstuhl, Kusel		
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum (in zweiter Priorität)		keine keine

→ Seite 2

Fortsetzung L 105

Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Hauptbahnhof (in / aus Richtung Rathaus/Gewerbegebiet West)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	G 10 (KBS 670) aus / in Ri. Neustadt/W.					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum				keine	keine
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	G 10 (KBS 670) aus / in Ri. Landstuhl, Homburg/Saar					
Verknüpfungszeiten	im Bedienungszeitraum mit langem Übergang	Bedienungszeitraum	im Bedienungszeitraum mit langem Übergang	Bedienungszeitraum	keine	keine
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 64 (KBS 672) aus / in Ri. Pirmasens					
Verknüpfungszeiten	nach Möglichkeit im Bedienungszeitraum (zweite Priorität)				keine	keine
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 65 (KBS 672) aus / in Ri. Bingen					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum (in zweiter Priorität)				keine	keine
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 66 (KBS 673) aus / in Ri. Lauterecken-Grumbach					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum (in zweiter Priorität)				keine	keine
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 67 (KBS 671) aus / in Ri. Landstuhl, Kusel					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum (in zweiter Priorität)				keine	keine
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Polizeipräsidium (aus / in Ri. Uni-Wohnstadt)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	zu / von Stadtbuslinie 102 in / aus Ri. Betzenberg über Schulzentrum Süd					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum				keine	keine
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	zu / von Stadtbuslinie 102 in / aus Ri. Betzenberg über Kantstraße					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum (in zweiter Priorität)				keine	keine
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Polizeipräsidium (in / aus Ri. Eisenbahnstraße)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	zu / von Stadtbuslinie 102 aus / in Ri. Betzenberg über Schulzentrum Süd					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum				keine	keine
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	zu / von Stadtbuslinie 102 aus / in Ri. Betzenberg über Kantstraße					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum (in zweiter Priorität)				keine	keine
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Rathaus / Schillerplatz					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	von / zu allen Stadtbuslinien 101 bis 117					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum					
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Vogelweh (aus / in Richtung Rathaus/Gewerbegebiet West)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	G 10 (KBS 670) aus / in Ri. Neustadt/W.					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum (zweite Priorität)				keine	keine
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	G 10 (KBS 670) aus / in Ri. Landstuhl, Homburg/Saar					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum				keine	keine
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 67 (KBS 671) aus / in Ri. Landstuhl, Kusel					
Verknüpfungszeiten	im Bedienungszeitraum nach Möglichkeit				keine	keine
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	von / zu der Stadtbuslinie 101 in / aus Ri. Einsiedlerhof und Hohenecken					
Verknüpfungszeiten	nach Möglichkeit im Bedienungszeitraum (zweite Priorität)					

→ Seite 3



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge
Bus-km-Aufwand pro Jahr	224.800
	Verlängerung der Linie bis Vogelweh Nord, Fahrwegveränderung im Bereich Feuerbachstraße in den Verkehrszeiten der Linie 105 Taktverdichtung auf insgesamt 15 Minutentakt zwischen "Im Kuckucksschlag/Hermann-Löns-Str." und "Lothringer Dell" durch Fahrten der Linie 107, weitere Fahrten in der SVZ auf der Linie 107 sonntags Ergänzung durch Fahrten der Linie 112 zwischen Hauptbahnhof - Rathaus - Kammgarn weitere Fahrten siehe Nachtbuslinie N2 zum Pfaffenberg und N6 zur Uni-Wohnstadt Verknüpfung auf den Rendez-Vous-Punkt Rathaus/Schillerplatz ausgerichtet Verknüpfung am Hauptbahnhof ausgerichtet auf die S-Bahn Ri. Neustadt und Homburg/Saar
Besonderheiten	zusätzlich fahren an Schultagen Einsatzbusse nach Bedarf
Hauptsächliche Nachfrage	Schüler-, Berufs-, Besorgungs- und Freizeitverkehr

Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Linien-Nr	106		Linie-Nr bis Dez. 2006		6	
konzessionierte Laufzeit bis	31.05.2015					
Linienverlauf	Rathaus - Pfaffplatz - Mölschbach					
Wichtige Haltestellen	Rathaus, Pfaffplatz, Post, Fraunhofer Zentrum, Abzw. Universität, Aschbacherhof, Im Grubenteich, Spritzenhaus, Denkmal, weitere Hast auf der Rückfahrt: Marienkirche, Fackelbrunnen, Schillerplatz weitere Hast. in der SVZ: Davenportplatz, Kurt-Schumacher-Str., sonntags dazu noch Marktstraße, Finanzamt					
Kategorisierung	Stadtverkehr					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Erschließung des Ortsteils Mölschbach, dazu in der SVZ zusätzliche Anbindung der Universitäts-Wohnstadt					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Linienabschnitt A: Stadtmitte - Post - Abzw. Uni / Uni-Wohnstadt - Mölschbach						
Bedienungszeitraum	06:15 - 23:15	05:45 - 23:45	06:15 - 23:15	05:30 - 23:15	09:15 - 23:15	09:45 - 23:45
Takt	Einzelfahrten nach Möglichkeit mit gleicher Abfahrtszeit	Einzelfahrten nach Möglichkeit mit gleicher Abfahrtszeit	Einzelfahrten nach Möglichkeit mit gleicher Abfahrtszeit	Einzelfahrten nach Möglichkeit mit gleicher Abfahrtszeit	Einzelfahrten mit gleicher Abfahrtszeit	Einzelfahrten mit gleicher Abfahrtszeit
Fahrten	14 Fahrten (tlw. über Uni-Wohnstadt)	15 Fahrten (tlw. über Uni Ost)	11 Fahrten (tlw. über Uni-Wohnstadt)	12 Fahrten	6 Fahrten (tlw. über Uni-Wohnstadt)	6 Fahrten
Linienabschnitt B: Rathaus - Marktstraße - Hbf - Uni-Wohnstadt						
Bedienungszeitraum					gegen 14:00 gegen 19:30 gegen 21:30	
Takt					Einzelfahrten	
Fahrten	keine	keine	keine	keine	3 Fahrten	keine
Verknüpfungen zu Abschnitten A + B	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Rathaus / Schillerplatz					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>von / zu allen Stadtbuslinien 101 bis 117</i>					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum					
Verknüpfungen zu Abschnitt A	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Post					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>G 10 (KBS 670) aus / in Ri. Neustadt/W.</i>					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>G 10 (KBS 670) aus / in Ri. Landstuhl, Homburg/Saar</i>					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>R 64 (KBS 672) aus / in Ri. Pirmasens</i>					
Verknüpfungszeiten	nach Möglichkeit im Bedienungszeitraum (zweite Priorität)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>R 65 (KBS 672) aus / in Ri. Bingen</i>					
Verknüpfungszeiten	nach Möglichkeit im Bedienungszeitraum (zweite Priorität)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>R 67 (KBS 671) aus / in Ri. Landstuhl, Kusel</i>					
Verknüpfungszeiten	nach Möglichkeit im Bedienungszeitraum (zweite Priorität)					
Verknüpfungen zu Abschnitt B	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Hauptbahnhof					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>G 10 (KBS 670) aus / in Ri. Neustadt/W. und Homburg, R 64 (KBS 672) aus / in Ri. Pirmasens, R 65 (KBS 672) aus / in Ri. Bingen</i>					
Verknüpfungszeiten	keine	keine	keine	keine	Bedienungszeitraum	keine
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	127.400					
Besonderheiten	Angebotsverbesserung weitere Fahrten siehe Nachtbuslinie N6 zusätzlich fahren an Schultagen Einsatzbusse nach Bedarf Verknüpfung auf den Rendez-Vous-Punkt Rathaus/Schillerplatz ausgerichtet Die Verknüpfungen Bus / Bahn am Hbf sind insb. in / aus Richtung Neustadt/W. und Homburg/Saar ausgerichtet.					
Hauptsächliche Nachfrage	meist Schülerverkehr, ebenso Berufs-, Besorgungs- und Freizeitverkehr					



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Linien-Nr	107		Linie-Nr bis Dez. 2006		7	
konzessionierte Laufzeit bis	14.09.2014					
Linienverlauf	Casimirring - Rathaus - Kaisermühle (-Kreuzhof/Erfenbach)					
Wichtige Haltestellen	Kurfalzstraße, Hermann-Löns-Str., Pfaffenbergstr, E-Werk, Post, Hauptbahnhof, Polizeipräsidium, Alleestr., Bismarkstr., Rathaus, Kammgarn, Schillerschule, Käthe-Kollwitz-Str., Lothringer Dell, Breslauer Str., Kaisermühle Weitere Hast. Rückfahrt: Markstr. Weitere Hast in der SVZ: Kurt-Schumacher-Str., Davenportplatz, Uni Ost; Erzhütten, Wiesenthalerhof, Kreuzhof, Erfenbach Jahnstraße + Brunnenring + Stauchwiesen + Gottfried-Keller-Str.; Siegelbach Zoo + Lampertsmühle Spinnerei					
Kategorisierung	Stadtbus					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Erschließung der Ortsteile Lämmchesberg (Casimirring), Pfaffenberg, Fischerrück, sowie in der SVZ Uni-Wohnstadt, Erzhütten, Wiesenthalerhof, Kreuzhof, Erfenbach					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Linienabschnitt A: Uni-Wohnstadt - Uni Ost - Kurfalzstraße						
Bedienungszeitraum	21:45 - 22:45	21:30 - 22:30	06:15 - 06:45, 14:15 - 22:45	06:00+ 06:30, 14:30 - 22:30	08:15 - 22:45	08:00 - 22:30
Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	30 Min.-Takt (14:15 - 16:15), 60 Min.-Takt (ab 17:15)	30 Min.-Takt (14:30 - 17:00), 60 Min.-Takt (ab 18:00)	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt
Fahrten	2 Fahrten	2 Fahrten	13 Fahrten	13 Fahrten	15 Fahrten (tlw. Fahrten ohne Casimirring (Hast. Kurfalzstraße))	16 Fahrten (tlw. Fahrten ohne Casimirring (Hast. Kurfalzstraße))
Linienabschnitt B: Kurfalzstraße - Hauptbahnhof - Rathaus						
Bedienungszeitraum	06:00 - 23:00	06:30 - 23:15	06:00 - 23:00	05:45 - 23:15	08:30 - 23:00	07:45 - 23:15
Takt	30 Min.-Takt (07:00 - 19:30), 60 Min.-Takt (ab 20:00)	30 Min.-Takt (06:30 - 19:30), 60 Min.-Takt (ab 20:15)	30 Min.-Takt (bis 16:30) 60 Min.-Takt (ab 17:30)	30 Min.-Takt (bis 16:45) 60 Min.-Takt (ab 17:45)	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt
Fahrten	32 Fahrten	31 Fahrten	28 Fahrten	29 Fahrten	15 Fahrten (tlw. Fahrten ohne Casimirring (Hast. Kurfalzstraße))	16 Fahrten (tlw. Fahrten ohne Casimirring (Hast. Kurfalzstraße))
Linienabschnitt B PLUS: Hauptbahnhof - Rathaus (zusätzlich zu Abschnitt B)						
Bedienungszeitraum	21:45 - 22:45	21:45 - 22:45	17:00 - 23:00	17:00 - 22:00	09:00 - 23:00	09:00 - 22:00
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt
Fahrten	1 Fahrt	2 Fahrten	5 Fahrten	6 Fahrten	13 Fahrten	14 Fahrten
Linienabschnitt C: Rathaus - Lothringer Dell - Kaisermühle						
Bedienungszeitraum	06:15 - 23:15	06:00 - 23:00	06:15 - 23:15	06:30 - 23:00	07:45 - 23:15	08:30 - 23:00
Takt	30 Min.-Takt (bis 19:45), 60 Min.-Takt (ab 20:15)	30 Min.-Takt (bis 19:15), 60 Min.-Takt (ab 20:15)	30 Min.-Takt (bis 14:45), 60 Min.-Takt (ab 15:45)	30 Min.-Takt (bis 13:45), 60 Min.-Takt (ab 14:30)	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt
Fahrten	32 Fahrten	30 Fahrten	26 Fahrten	25 Fahrten	16 Fahrten	15 Fahrten
Linienabschnitt D: Kaisermühle - Wiesenthalerhof - Kreuzhof / - Erfenbach						
Bedienungszeitraum	19:30 - 23:30	20:00 - 23:00	06:30 - 13:30 (W), 14:00 - 23:30	06:15 - 13:45 (W), 14:15 - 22:45	08:00 - 23:30	08:15 - 22:45
Takt	i.d.R. 60 Min.-Takt	Einzelfahrten	30 Min.-Takt (bis 15:00) 60 Min.-Takt (ab 16:00)	30 Min.-Takt (bis 13:30) 60 Min.-Takt (ab 14:30)	60 Min.-Takt (bis Erfenbacher Weg, ab dort je 120 Min.- Takt)	60 Min.-Takt (ab Erfenbacher Weg, bis dorthin je 120 Min.- Takt)
Fahrten	4 Fahrten (tlw. andere Fahrwege)	3 Fahrten (tlw. andere Fahrwege)	26 Fahrten (insb. bis Wiesenthalerhof, dazu weitere Fahrwege)	25 Fahrten (insb. ab Wiesenthalerhof, dazu weitere Fahrwege)	16 Fahrten (bis Erfenbacher Weg gleicher Fahrweg, dann entweder bis Kreuzhof oder Stauchwiesen)	15 Fahrten (entweder ab Stauchwiesen oder Kreuzhof, ab Erfenbacher Weg gleicher Fahrweg)
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Rathaus / Schillerplatz					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	von / zu allen Stadtbuslinien 101 bis 117					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum					

Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Fortsetzung L 107

Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Polizeipräsidium (aus / in Ri. Casimirring)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	zu / von Stadtbuslinie 102 in / aus Ri. Betzenberg über Schulzentrum Süd					
Verknüpfungszeiten	06:30 - 07:00 20:30 - 22:30	gegen 20:30	06:30 - 07:00 14:30 - 22:30	14:45 - 16:45, gegen 20:15	Bedienungszeitraum	gegen 20:15
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	zu / von Stadtbuslinie 102 in / aus Ri. Betzenberg über Kantstraße					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum				keine	keine
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Hauptbahnhof (aus / in Richtung Casimirring)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	G 10 (KBS 670) in / aus Ri. Neustadt/W.					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum nach Möglichkeit	Bedienungszeitraum	Bedienungszeitraum nach Möglichkeit	Bedienungszeitraum (tw. langer Übergang)		
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	G 10 (KBS 670) in / aus Ri. Landstuhl, Homburg/Saar					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum nach Möglichkeit	Bedienungszeitraum	Bedienungszeitraum nach Möglichkeit	Bedienungszeitraum	Bedienungszeitraum nach Möglichkeit	Bedienungszeitraum (tw. langer Übergang)
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 64 (KBS 672) in / aus Ri. Pirmasens					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum	Bedienungszeitraum (in zweiter Priorität)	Bedienungszeitraum	Bedienungszeitraum (in zweiter Priorität)	keine	Bedienungszeitraum (langer Übergang)
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 65 (KBS 672) in / aus Ri. Bingen					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum (in zweiter Priorität)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 66 (KBS 673) in / aus Ri. Lauterecken-Grumbach					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum (in zweiter Priorität)	gegen 08:30	Bedienungszeitraum (in zweiter Priorität)	14:15 - 16:15 gegen 20:15	Bedienungszeitraum (in zweiter Priorität)	gegen 20:15
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 67 (KBS 671) in / aus Ri. Landstuhl, Kusel					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum (in zweiter Priorität)	Bedienungszeitraum (langer Übergang)	Bedienungszeitraum nach Möglichkeit	Bedienungszeitraum (langer Übergang)	keine	gegen 20:15
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Hauptbahnhof (in / aus Richtung Rathaus/Kaisermühle)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	G 10 (KBS 670) aus / in Ri. Neustadt/W.					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum	06:30 - 07:00	Bedienungszeitraum			
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	G 10 (KBS 670) aus / in Ri. Landstuhl, Homburg/Saar					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 64 (KBS 672) aus / in Ri. Pirmasens					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum (in zweiter Priorität)	19:30 - 22:30	Bedienungszeitraum (in zweiter Priorität)	20:30 - 22:30	keine	20:30 - 22:30
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 65 (KBS 672) aus / in Ri. Bingen					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum (in zweiter Priorität)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 66 (KBS 673) aus / in Ri. Lauterecken-Grumbach					
Verknüpfungszeiten	06:00 - 08:30 gegen 20:30	08:30 - 19:30	keine	08:30 - 13:30	keine	keine
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 67 (KBS 671) aus / in Ri. Landstuhl, Kusel					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum (in zweiter Priorität)					
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	256.100					
Besonderheiten	<p>Abschnitt B PLUS, unter der Voraussetzung einer Verlängerung der Linie 112 nach Otterberg, werden die Fahrten zwischen Hauptbahnhof und Rathaus auf die Linie 107 verlagert. Sollte die Linie 109 realisiert werden, wird der Abschnitt B PLUS von der Linie 109 gefahren</p> <p>zwischen "Im Kuckucksschlag/Hermann-Löns-Str." und "Lothringer Dell" durch Fahrten in den Verkehrszeiten der Linie 105 Taktverdichtung auf insgesamt 15 Minutentakt, weitere Fahrten siehe Nachtbuslinie N2 Verknüpfung am Hauptbahnhof ausgerichtet auf die S-Bahn Ri. Neustadt und Homburg/Saar.</p> <p>Verknüpfung auf den Rendez-Vous-Punkt Rathaus/Schillerplatz ausgerichtet zusätzlich verkehren auf dieser Linie an Schultagen Einsatzbusse</p>					
Hauptsächliche Nachfrage	Schüler-, Berufs-, Besorgungs- und Freizeitverkehr					



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Linien-Nr	108	Linie-Nr bis Dez. 2006	8			
konzessionierte Laufzeit bis	11.12.2012					
Linienverlauf	Rathaus - Engelshof - Wiesenthalerhof - Kreuzhof - Erfenbach					
Wichtige Haltestellen	Rathaus, Kammgarn, Westbahnhof, Engelshof, Kaisermühle, Erzhütten, Wiesenthalerhof, Am Hang, Kreuzhof, Erfenbach: Jahnstraße, Brunnenring, Stauchwiesen Hast auf Einzelfahrten: Assenmacher Str., Storchenacker, Gottfried-Keller-Str., Stockborn					
Kategorisierung	Stadtbus					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Erschließung der Stadtteile Erzhütten/Wiesenthalerhof, Kreuzhof, Erfenbach und Stockborn sowie des Stadtgebietes Engelshof					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa	So/Feiertage		
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Bedienungszeitraum	05:30 - 18:30	05:15 - 19:00	05:30 - 13:30	06:00 - 14:00		
Takt	30 Min.-Takt	30 Min.-Takt	60 Min.-Takt	i.d.R. 60 Min.-Takt		
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	28 Fahrten	29 Fahrten	9 Fahrten	9 Fahrten	keine	keine
Fahrten (Mo -Fr an schulfreien Tagen)	26 Fahrten	27 Fahrten				
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa	So		
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Rathaus / Schillerplatz					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	von / zu allen Stadtbuslinien 101 bis 117					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum			keine	keine	
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Westbahnhof					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 66 (KBS 672) in / aus Ri. Lauterecken-Grumbach					
Verknüpfungszeiten	zusammen mit den Linien 112 und 117 im überlappenden Bedienungszeitraum von Zug und Bus			keine	keine	
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Kaisermühle					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	Stadtbuslinie 107 aus / in Ri. Fischerrück					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum			gegen 07:00	keine	keine
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	164.700					
Besonderheiten	Verlängerung der Linie 108 bis nach Erfenbach, der bisherige Fahrweg Samstag wird nun auch auf Montag - Freitag ausgedehnt: Rathaus - Engelshof - Erzhütten - Wiesenthalerhof - Kreuzhof - Wiesenthalerhof - Erfenbach - Wiesenthalerhof - Erzhütten - Engelshof - Rathaus (bzw. umgekehrt) bis zur Hast. Engelshof vertaktet zum 15 Min. bzw. 30 Min.-Takt mit Linie 112 weitere Fahrten nach Erfenbach auf der Linie 140, weitere Fahrten in der SVZ auf der Linie 107 sowie Nachtbuslinie N7 zusätzlich fahren an Schultagen Einsatzbusse nach Bedarf					
Hauptsächliche Nachfrage	Schüler-, Berufs-, Besorgungs- und Freizeitverkehr					

Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Linien-Nr	109					
konzessionierte Laufzeit bis	wird bei Umsetzung beantragt					
Linienverlauf	Stadtmitte - Hauptbahnhof - Pfaffplatz - Vogelweh - Einsiedlerhof - AirBase Ramstein (ELVIS)					
Szenario	Hin: Rathaus, Marktstraße, Finanzamt, Hauptbahnhof, Pfaffplatz, Waldstr., Am Belzappel, Vogelweh West, Einsiedlerhof Brücke + v.Miller Str., AirBase ELVIS Rück: AirBase ELVIS, Einsiedlerhof v.Miller-Str + Brücke, Vogelweh Ost, Am Belzappel, Waldstr., Krankenhaus, Pfaffplatz, Hauptbahnhof, Alleestr., Bismarkstr., Rathaus					
Wichtige Haltestellen	Hauptbahnhof, Alleestr., Bismarkstr., Rathaus					
Kategorisierung	Stadtbus					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Erschließung des Stadtteils Einsiedlerhof sowie der Stadtgebiete Am Belzappel und Bahnheim Verbindung Stadtmitte bzw. Hauptbahnhof bzw. Vogelweh und AirBase Ramstein					
Mindestbedienstungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Linienabschnitt A: Rathaus - Marktstr. - Finanzamt - Hauptbahnhof bzw. Hauptbahnhof - Finanzamt - Bismarkstr. - Rathaus						
Bedienungszeitraum	05:30 - 22:00	06:15 - 22:45	05:30 - 22:00	06:15 - 22:45	05:30 - 22:00	06:15 - 22:45
Takt	30 Min.-Takt (bis 19:30) 60 Min.-Takt (ab 20:00)	30 Min.-Takt (bis 19:30) 60 Min.-Takt (ab 20:00)	60 Min.-Takt (ab 06:00)	60 Min.-Takt (ab 06:45)	60 Min.-Takt (ab 06:00)	60 Min.-Takt (ab 06:45)
Fahrten	32 Fahrten	32 Fahrten	18 Fahrten	18 Fahrten	18 Fahrten	18 Fahrten
Linienabschnitt B: Hauptbahnhof - Pfaffplatz - Vogelweh - Einsiedlerhof - AirBase ELVIS						
Bedienungszeitraum	05:30 - 22:00	06:00 - 22:30	05:30 - 22:00	06:00 - 22:30	05:30 - 22:00	06:00 - 22:30
Takt	30 Min.-Takt (bis 19:30) 60 Min.-Takt (ab 20:00)	30 Min.-Takt (bis 19:30) 60 Min.-Takt (ab 20:00)	60 Min.-Takt (ab 06:00)	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt (ab 06:00)	60 Min.-Takt
Fahrten	32 Fahrten	32 Fahrten	18 Fahrten	18 Fahrten	18 Fahrten	18 Fahrten
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Rathaus, Schillerplatz					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	von / zu allen Stadtbuslinien 101 bis 117					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum					
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Hauptbahnhof (in / aus Richtung Pfaffplatz, AirBase)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	G 10 (KBS 670) aus / in Ri. Neustadt/W.					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	G 10 (KBS 670) aus / in Ri. Landstuhl, Homburg/Saar					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 64 (KBS 672) aus / in Ri. Pirmasens					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum (zweite Priorität)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 65 (KBS 672) aus / in Ri. Bingen					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum (zweite Priorität) (tlw. durch Umstieg S-Bahn / RB in Hochspeyer)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 66 (KBS 673) aus / in Ri. Lauterecken-Grumbach					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum (zweite Priorität)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 67 (KBS 671) aus / in Ri. Landstuhl, Kusel					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum (zweite Priorität)					

→ Seite 2



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Fortsetzung L 109

Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Hauptbahnhof (in / aus Richtung Rathaus)
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>G 10 (KBS 670) aus / in Ri. Neustadt/W.</i>
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>G 10 (KBS 670) aus / in Ri. Landstuhl, Homburg/Saar</i>
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>R 64 (KBS 672) aus / in Ri. Pirmasens</i>
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum (zweite Priorität)
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>R 65 (KBS 672) aus / in Ri. Bingen</i>
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum (zweite Priorität) (tlw. durch Umstieg S-Bahn / RB in Hochspeyer)
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>R 66 (KBS 673) aus / in Ri. Lauterecken-Grumbach</i>
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum (zweite Priorität)
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>R 67 (KBS 671) aus / in Ri. Landstuhl, Kusel</i>
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum (zweite Priorität)
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Pfaffplatz
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>von/ zu den Stadtbuslinien 101 und 104 aus / in Ri. Rathaus/Schillerplatz</i>
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Vogelweh West bzw. Ost
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>aus / in Ri. Vogelweh Housing Shuttle, Stadtbuslinie 105 (Ri. Gewerbegebiet West), S 1 bzw. R 67 (Ri. Landstuhl)</i>
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge
Bus-km-Aufwand pro Jahr	252.100
Besonderheiten	Neuplanung, Realisierung unter der Voraussetzungen baulicher Maßnahmen im Bereich US AirBase (Wendeschleife, Haltestelle) Linie 109 übernimmt die Fahrten der Linie 101 nach Einsiedlerhof und die Fahrten der Linie 112 Abschnitt B (Hbf - Rathaus) bzw. Linie 107 Abschnitt B PLUS
Hauptsächliche Nachfrage	zusätzlich fahren an Schultagen Einsatzbusse nach Bedarf nach Kl-Einsiedlerhof
Hauptsächliche Nachfrage	Berufs-, Besorgungs-, Schüler- und Freizeitverkehr

Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Linien-Nr	111	Linie-Nr bis Dez. 2006		11		
konzessionierte Laufzeit bis	31.07.2009					
Linienvverlauf	Rathaus - Pfaffsiedlung - Hohenecken - Gelterswoog (Seehotel)					
Wichtige Haltestellen	Rathaus, Pfaffplatz, Pfaffstr., Pfaffsiedlung, Hohenecken: Landolfstr. + Grüne Dell + Im Erfenbacher Tal/Hölderlinstr. + Im Kunzentel + Burg + Brücke, Gelterswoog, Seehotel weitere Hast auf der Rückfahrt: Marienkirche, Fackelbrunnen, Schillerplatz bei Einrichtung des neuen Bahnhofpunktes Kaiserslautern-Hohenecken neue Hast: Hohenecken Neuer Bahnhof					
Kategorisierung	Stadtverkehr					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Erschließung des Stadtteils Hohenecken sowie des Stadtgebiets Pfaffsiedlung					
Mindestbedienstungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Bedienungszeitraum	05:30 - 18:15	05:45 - 18:45	06:30 - 16:30	07:00 - 17:00		
Takt	i.d.R. 30 Min.-Takt (bis 07:00), 60 Min.-Takt (08:30 - 17:30), Einzelfahrten	Einzelfahrten, 60 Min.-Takt (09:00-17:00), Einzelfahrten	60 Min.-Takt (08:30 - 16:30)	Einzelfahrten, 60 Min.-Takt (09:00-16:05), Einzelfahrt		
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	16 Fahrten	17 Fahrten	11 Fahrten	11 Fahrten	keine	keine
Fahrten (Mo -Fr an schulfreien Tagen)	15 Fahrten	16 Fahrten				
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Rathaus, Schillerplatz					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	von / zu allen Stadtbuslinien 101 bis 117					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum					
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Leipziger Str.					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	Linie 114 aus / in Ri. Kurt-Schumacher-Str. (Uni-Wohnstadt) (Hast. Hohenecker Str.)					
Verknüpfungszeiten	gegen 06:30, danach langer Übergang	Bedienungszeitraum	langer Übergang	Bedienungszeitraum	keine	keine
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Hohenecken Neuer Bahnhof (neu einzurichtende Haltestelle Nähe Arte Floristik)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 64 (KBS 672) aus / in Ri. Pirmasens					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum (zweite Priorität)					
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	90.800					
Besonderheiten	im Wechsel mit Linie 101 wird der Stadtteil Hohenecken angebunden, Fahrtroute kann dabei auch gegen die Taktlage wechseln neuer Fahrweg in Hohenecken über Landolfstr. und Erfenbacher Tal zusammen mit Linie 101 bauliche Voraussetzung für diesen Fahrweg: neue Haltestellen in der Landolfstr Einmündung Hohenecker Str. sowie in der Straße Erfenbacher Tal, Höhe Hölderlinstr. mit Überquerungshilfen weitere Fahrten nach Hohenecken mit Linie 101 und in der SVZ mit Linie 104 (Abschnitt C2) und Nachtbuslinie N4 Verknüpfung auf den Rendez-Vous-Punkt Rathaus/Schillerplatz ausgerichtet					
Hauptsächliche Nachfrage	Schüler-, Berufs-, Besorgungs- und Freizeitverkehr					



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Linien-Nr	112		Linie-Nr bis Dez. 2006	12		
konzessionierte Laufzeit bis	31.07.2009					
Linienverlauf	Rathaus - Engelshof - Morlautern - Erlenbach - Husarenäcker / - Otterberg					
Wichtige Haltestellen	Rathaus, Kammgarn, Westbahnhof, Engelshof, Waschmühle, Morlautern Rathaus, Ellerbach, Morlautern Kirche, Höllenstraße, Erlenbach Rathaus, Husarenäcker bzw. Otterberg Lorenz + Stadthalle (tlw. Stadtmitte + Siedlung) weitere Hast. auf der Rückfahrt: Morlautern Kiefernberg					
Kategorisierung	Stadtbus					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Erschließung der Stadtteile Morlautern und Erlenbach sowie der Stadtgebiete Engelshof und Galappmühle Erschließung des Freizeitbades Waschmühle Verbindung zur Stadt Otterberg					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Bedienungszeitraum	05:15 - 23:15	05:00 - 22:30	05:45 - 23:15	06:00 - 22:30	08:30 - 23:15	08:45 - 22:30
Takt	30 Min.-Takt (bis 19:45) 60 Min.-Takt (ab 20:15)	30 Min.-Takt (bis 19:30) 60 Min.-Takt (ab 19:45)	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt
Fahrten (Mo - Fr an Schultagen)	35 Fahrten (tlw. über Sonnenberg bzw. bis Husarenäcker)	37 Fahrten (tlw. über Sonnenberg bzw. ab Husarenäcker)	19 Fahrten (tlw. über Sonnenberg)	19 Fahrten (tlw. über Sonnenberg)	16 Fahrten (tlw. über Sonnenberg)	16 Fahrten (tlw. über Sonnenberg)
Fahrten (Mo - Fr an schulfreien Tagen)	34 Fahrten (tlw. über Sonnenberg bzw. bis Husarenäcker)	36 Fahrten (tlw. über Sonnenberg bzw. ab Husarenäcker)				
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Rathaus, Schillerplatz					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	von / zu allen Stadtbuslinien 101 bis 117					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum					
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Westbahnhof					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 66 (KBS 672) in / aus Ri. Lauterecken-Grumbach					
Verknüpfungszeiten	im überlappenden Bedienungszeitraum zwischen Zug und Bus					
Verknüpfungspunkt	Otterberg Stadthalle					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	133 in / aus Ri. Dreenthalerhof/Höringen					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum				keine	keine
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	263.700					
Besonderheiten	Verlängerung des Linienverlaufs bis Otterberg: Fahrweg A: Rathaus - Morlautern - Erlenbach Rathaus - Husarenäcker - Otterberg - E. Rathaus - Morlautern - Rathaus Fahrweg B: Rathaus - Morlautern - Erlenbach Rathaus - Otterberg - Husarenäcker - E. Rathaus - Morlautern - Rathaus Bedienung im Wechsel Fahrweg und Fahrweg B Je nach Erfordernis kann dabei der Linienweg getauscht werden, bzw. in beiden Richtungen kann nach Möglichkeit die Hast. Husarenäcker angefahren werden. bis zur Hast. Engelshof vertaktet zum 15 Min. bzw. 30 Min.-Takt mit Linie 108 weitere Fahrten siehe Nachtbuslinie N 12 Weitere Fahrten nach Otterberg siehe Linien 130, 131 und 133 zusätzlich fahren an Schultagen Einsatzbusse nach Bedarf, insb. zum Schulzentrum Süd und zur IGS Otterberg					
Hauptsächliche Nachfrage	Schüler-, Berufs-, Besorgungs- und Freizeitverkehr					

Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Linien-Nr	114	Linie-Nr bis Dez. 2006	14			
konzessionierte Laufzeit bis	31.05.2015					
Linienverlauf	Rathaus - Rauschenweg - Uni-Wohnstadt					
Wichtige Haltestellen	Rathaus, Pfaffplatz, Waldstraße, Lothiringer Eck, Rauschenweg, Hohenecker Straße, Davenportplatz, Kurt-Schumacher-Straße Rückweg, Krankenhaus, Marienkirche, Fackelbrunnen, Schillerplatz sonntags Rückweg über Pfaffsiedlung und Pfaffstraße					
Kategorisierung	Stadtbus					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Erschließung der Uni-Wohnstadt Tangentialverbindung Uni-Wohnstadt, tlw. Bänjerrück, westl. Innenstadt zur Innenstadt Ergänzung Ost-West-Achse (Linie 101) zwischen Rathaus und Pariser Straße besondere Schulverbindung, Stresemannschule (Hast. Rauschenweg)					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa	So/Feiertage		
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Bedienungszeitraum	06:30 - 20:15	06:15 - 20:45	07:00 - 13:45	07:00 - 13:45		nachmittags, abends
Takt	30 Min.-Takt	30 Min.-Takt	30 Min.-Takt	30 Min.-Takt		Einzelfahrten
Fahrten	27 Fahrten	27 Fahrten	14 Fahrten	14 Fahrten	keine	3 Fahrten (über Pfaffsiedlung)
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa	So		
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Rathaus / Schillerplatz					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	von / zu allen Stadtbuslinien 101 bis 117					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum			keine	keine	
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Rauschenweg					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	Linie 104 in / aus alle Richtungen					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum			keine	keine	
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Hohenecker Str.					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	Linie 103 aus / in Ri. Dansenberg					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum			keine	keine	
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	Linie 111 aus / in Ri. Hohenecken (Haltestelle Leipziger Str.)					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum			keine	keine	
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	91.200					
Besonderheiten	bis zur Hast. Pariser Straße vertaktet mit Linie 101 zum 7 1/2 Min. Takt weitere Fahrten zur Uni-Wohnstadt in der SVZ siehe Linie 105 und 107 sowie Nachtbuslinie N6 zusätzlich fahren an Schultagen Einsatzbusse nach Bedarf					
Hauptsächliche Nachfrage	Schüler-, Berufs-, Besorgungs- und Freizeitverkehr					



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Linien-Nr	115					
konzessionierte Laufzeit bis	01.06.2019					
Linienverlauf	Rathaus - Pfaffplatz - Universität					
Wichtige Haltestellen	Rathaus, Pfaffplatz, Hauptbahnhof (nur Hinfahrt), Post, Fraunhofer Zentrum, Universität Ost weitere Hast auf der Rückfahrt: Marienkirche, Fackelbrunnen, Schillerplatz					
Kategorisierung	Stadtbus					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Verbindung zur Universität					
Mindestbedienstungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Bedienungszeitraum	07:30 - 20:30	07:45 - 20:45				
Takt	15 Min.-Takt (bis 17:30) 30 Min.-Takt (ab 17:30)	15 Min.-Takt (bis 17:45) 30 Min.-Takt (ab 17:45)				
Fahrten	47 Fahrten	47 Fahrten	keine	keine	keine	keine
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Rathaus, Schillerplatz					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	zu allen Stadtbuslinien 101 bis 117					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum		keine	keine	keine	keine
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Hauptbahnhof bzw. Post					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	G 10 (KBS 670) aus / in Ri. Neustadt/W.					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum		keine	keine	keine	keine
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	G 10 (KBS 670) aus / in Ri. Landstuhl, Homburg/Saar					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum		keine	keine	keine	keine
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 64 (KBS 672) aus / in Ri. Pirmasens					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum		keine	keine	keine	keine
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 65 (KBS 672) aus / in Ri. Bingen					
Verknüpfungszeiten	im Bedienungszeitraum mit knappen Übergängen	Bedienungszeitraum	keine	keine	keine	keine
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 66 (KBS 673) aus / in Ri. Lauterecken-Grumbach					
Verknüpfungszeiten	im Bedienungszeitraum mit längerem Übergang		keine	keine	keine	keine
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 67 (KBS 671) aus / in Ri. Landstuhl, Kusel					
Verknüpfungszeiten	im Bedienungszeitraum mit längerem Übergang		keine	keine	keine	keine
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	108.400					
Besonderheiten	bisherige Liniennummer 116 wird in 115 umgeändert (Übernahme des einen Fahrwegabschnittes der bisherigen Linie 115) weitere Fahrten siehe Linie 106 und Nachtbuslinie N6 zusätzlich fahren an Schultagen Einsatzbusse nach Bedarf					
Hauptsächliche Nachfrage	insb. Ausbildungsverkehr, dazu Berufs-, Besorgungs- und Freizeitverkehr					

Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Linien-Nr	116		Linie-Nr bis Dez. 2006		15	
konzessionierte Laufzeit bis	31.10.2010					
Linienverlauf	PRE-Park - Hertelsbrunnerring - Rathaus					
Wichtige Haltestellen	Luxemburger Str., Hertelsbrunnerring, Max und Moritz, Ludwigstr., Rathaus, Schillerplatz					
Kategorisierung	Stadtbus					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Verbindung zum PRE-Park					
Mindestbedienstungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Bedienungszeitraum	07:30 - 17:45	07:45 - 17:30				
Takt	30 Min.-Takt	30 Min.-Takt				
Fahrten	20 Fahrten	20 Fahrten	keine	keine	keine	keine
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Rathaus, Schillerplatz					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	zu allen Stadtbuslinien 101 bis 117					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum		keine	keine	keine	keine
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	37.700					
Besonderheiten	bisherige Liniennummer 115 wird in 116 umgeändert Verknüpfung auf den Rendez-Vous-Punkt Rathaus/Schillerplatz ausgerichtet					
Hauptsächliche Nachfrage	Berufs-, Besorgungs- und Freizeitverkehr, tlw. Ausbildungsverkehr					



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Linien-Nr	117	Linie-Nr bis Dez. 2006		17		
konzessionierte Laufzeit bis	28.02.2010					
Linienverlauf	Rathaus - Engelshof - Wiesenthalerhof - Erfenbach					
Darstellung des Status Quo bei Realisierung der Maßnahmen auf Linie 108 Wegfall der Linie durch Integration in Linie 108						
Wichtige Haltestellen	Rathaus, Kammgarn, Westbahnhof, Engelshof, Kaisermühle, Erzhütten, Wiesenthalerhof, Erfenbach: Jahnstraße, Brunnenring, Rathaus, Gottfried-Keller-Str. zeitweise: Stockborn, Kreuzhof					
Kategorisierung	Stadtverkehr					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Erschließung der Ortsteile Engelshof, Erzhütten, Wiesenthalerhof und Erfenbach					
Mindestbedienstungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Bedienungszeitraum	06:15 - 18:45	06:45 - 19:15				
Takt	60 Min.-Takt mit Verstärker	60 Min.-Takt				
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	16 Fahrten (tlw. Fahrten über Kreuzhof bzw. über Stockborn)	15 Fahrten (tlw. Fahrten über Kreuzhof bzw. über Stockborn)	keine	keine	keine	keine
Fahrten (Mo -Fr an schulfreien Tagen)	15 Fahrten (tlw. Fahrten über Kreuzhof bzw. über Stockborn)	14 Fahrten (tlw. Fahrten über Kreuzhof bzw. über Stockborn)				
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Rathaus / Schillerplatz					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	von / zu allen Stadtbuslinien 101 bis 117					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum		keine	keine	keine	keine
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Westbahnhof					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 66 (KBS 672) in / aus Ri. Lauterecken-Grumbach					
Verknüpfungszeiten	nach Möglichkeit im Bedienungszeitraum		keine	keine	keine	keine
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Engelshof					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	Stadtbuslinie 112 aus / in Ri. Morlautern, Erlenbach					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum	keine	keine	keine	keine	keine
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Kaisermühle					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	Stadtbuslinie 107 aus / in Ri. Fischerrück					
Verknüpfungszeiten	keine	Bedienungszeitraum	morgens	keine	keine	keine
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	68.700					
Besonderheiten	bis zur Hast. Wiesenthalerhof ergänzt Linie 117 Linie 108 weitere Fahrten in der SVZ siehe Linie 107 sowie Nachtbuslinie N7 Verknüpfung auf den Rendez-Vous-Punkt Rathaus/Schillerplatz ausgerichtet					
Hauptsächliche Nachfrage	Schüler-, Berufs-, Besorgungs- und Freizeitverkehr					

Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Nachtbuslinien

Linien-Nr	N1 (im VRN Tabellennummer 121)		Linie-Nr bis Dez. 2006		N1	
konzessionierte Laufzeit bis	01.06.2014					
Linienverlauf	Rathaus - Vogelweh - Siegelbach - Rodenbach - Weilerbach Weilerbach - Vogelweh - Schillerplatz					
Wichtige Haltestellen	Hinfahrt: Rathaus, Pfaffplatz, Lothringer Eck, Bahnheim, Opelkreisel, Siegelbach Mitte, Rodenbach Ortsmitte, Weilerbach Spar + Abzw. Spitzacker Rückfahrt: Weilerbach Abzw. Spitzacker, Vogelweh Ost, Bahnheim, Lothringer Eck, Krankenhaus, Marienkirche, Fackelbrunnen, Schillerplatz					
Kategorisierung	Nachtbuslinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Nachtverbindung zu den Stadtteilen Bahnheim, Am Belzappel, Siegelbach sowie nach Rodenbach und Weilerbach im Landkreis Kaiserslautern					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Bedienungszeitraum			00:15 - 03:15	01:45 - 03:45	00:15 - 03:15	01:45 - 03:45
Takt			60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt
Fahrten	keine	keine	4 Fahrten	3 Fahrten	4 Fahrten	3 Fahrten
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Rathaus, Schillerplatz					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	von den Nachtbuslinien N4 (124), N40 (125), N6 (126), N7 (127), N10 (129) und N12 (128) zu den Nachtbuslinien N2 (122), N4 (124), N6 (126), N7 (127), N10 (129) und N12 (128)					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum					
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	9.500					
Besonderheiten	Nachtbuslinie in den Nächten Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag Ringfahrt Ab Vogelweh nach Anmeldung beim Busfahrer mit Ruftaxi weiter nach KI-Einsiedlerhof und Kindsbach Eine Fahrt Daniel-Häberle-Str. - Rathaus 00:06 Fahrt 00:15 geht bei Bedarf weiter in die Ortsgemeinden der VG Weilerbach Auf der Rückrichtung wird die letzte Fahrt in den Betriebshof bis Daniel-Häberle-Str. noch als Fahrt veröffentlicht.					
Hauptsächliche Nachfrage	Freizeitverkehr					



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Linien-Nr	N2 (im VRN Tabellenummer 122)		Linie-Nr bis Dez. 2006		N2	
konzessionierte Laufzeit bis	01.01.2010					
Linienverlauf	Rathaus - Hauptbahnhof - Lämmchesberg - Betzenberg Betzenberg - Hauptbahnhof - Schillerplatz					
Wichtige Haltestellen	Hinfahrt: Rathaus, Marktstr., Hauptbahnhof, E-Werk, Buchenlochstr., Casimirring Nord, Dunkeltälchen, Spinozastr., Betzenberg Rückfahrt: Betzenberg, Erbsenberg, Hauptbahnhof, Rosenstr., Fackelbrunnen, Schillerplatz					
Kategorisierung	Nachtbuslinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Nachtverbindung zu den Stadtteilen Lämmchesberg und Betzenberg					
Mindestbedienstungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Bedienungszeitraum			00:15 - 03:15	00:00 - 03:30	00:15 - 03:15	00:00 - 03:30
Takt			60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt
Fahrten	keine	keine	4 Fahrten	5 Fahrten (davon 1 Fahrt ab HBF)	4 Fahrten	5 Fahrten (davon 1 Fahrt ab HBF)
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Rathaus, Schillerplatz					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	von den Nachtbuslinien N1 (121), N4 (124), N40 (125), N6 (126), N7 (127), N10 (129) und N12 (128) zu den Nachtbuslinien N40 (125)					
Verknüpfungszeiten	zu den Bedienzeiten					
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Hauptbahnhof (in Ri. Lämmchesberg)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	G 10 (KBS 670) aus / in Ri. Neustadt/W.					
Verknüpfungszeiten	keine	keine	Bedienungs- zeitraum	keine	Bedienungs- zeitraum	keine
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	G 10 (KBS 670) aus / in Ri. Saarbrücken					
Verknüpfungszeiten	keine	keine	Bedienungs- zeitraum	keine	Bedienungs- zeitraum	keine
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Hauptbahnhof (in Ri. Schillerplatz)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	G 10 (KBS 670) in / aus Ri. Neustadt/W.					
Verknüpfungszeiten	keine	keine	Bedienungs- zeitraum	Bedienungs- zeitraum	Bedienungs- zeitraum	Bedienungs- zeitraum
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	G 10 (KBS 670) in / aus Ri. Saarbrücken					
Verknüpfungszeiten	keine	keine	keine	Bedienungs- zeitraum	keine	Bedienungs- zeitraum
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	4.500					
Besonderheiten	Nachtbuslinie in den Nächten Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag					
Hauptsächliche Nachfrage	Freizeitverkehr					

Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Linien-Nr	N3 (im VRN Tabellennummer 123)					
konzessionierte Laufzeit bis	31.05.2015					
Linienverlauf	Rathaus - Pfaffsiedlung - Dansenberg - Espensteig - Schopp - Krickenbach - Linden					
Wichtige Haltestellen	Rathaus, Pfaffplatz, Pfaffsiedlung, Espensteig, Schopp Bürgermeisteramt, Krickenbach Ortsmitte, Linden					
Kategorisierung	Nachtbuslinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Nachtverbindung zum Stadtteil Dansenberg und zu den Ortsgemeinden Schopp Krickenbach und Linden im Landkreis Kaiserslautern					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Linienabschnitt A: Rathaus - Pfaffsiedlung - Dansenberg						
Bedienungszeitraum			00:15 - 03:15	00:45 - 03:45	00:15 - 03:15	00:45 - 03:45
Takt			1 Std. Takt	1 Std. Takt	1 Std. Takt	1 Std. Takt
Fahrten	keine	keine	4 Fahrten	4 Fahrten	4 Fahrten	4 Fahrten
Linienabschnitt B: Dansenberg - Schopp - Krickenbach - Linden						
Bedienungszeitraum			00:30 + 02:30	00:45 + 02:45	00:30 + 02:30	00:45 + 02:45
Takt			2 Std. Takt	2 Std. Takt	2 Std. Takt	2 Std. Takt
Fahrten	keine	keine	2 Fahrten	2 Fahrten	2 Fahrten	2 Fahrten
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Rathaus, Schillerplatz					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	von den Nachtbuslinien N1 (121), N4 (124), N40 (125), N6 (126), N7 (127) und N12 (128) zu den Nachtbuslinien N1 (121), N2 (122), N4 (124), N6 (126), N7 (127) und N12 (128)					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum					
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	12.400					
Besonderheiten	Neuplanung Nachtbuslinie in den Nächten Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag					
Hauptsächliche Nachfrage	Freizeitverkehr					



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Linien-Nr	N4 (im VRN Tabellennummer 124)	Linie-Nr bis Dez. 2006	N4			
konzessionierte Laufzeit bis	01.01.2010					
Linienverlauf	Rathaus - Bännjerrück - Hohenecken - Queidersbach - Bann					
Wichtige Haltestellen	Hinfahrt: Rathaus, Pfaffplatz, Triftstr., Rauschenweg, Merseburger Str, Hohenecken Bahnhof + Burg + Gelterswoog, Queidersbach Am Kreuz, Bann Waldstr. Rückfahrt: Bann Waldstr., Hohenecken Mühle, Gelterswoog, Lothringer Eck, Pfaffplatz, Fackelbrunnen, Schillerplatz					
Kategorisierung	Nachtbuslinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Nachtverbindung zu den Stadtteilen Bännjerrück und Hohenecken sowie zu den Ortsgemeinden Queidersbach und Bann					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Linienabschnitt A: Rathaus - Hohenecken						
Bedienungszeitraum			00:15 - 03:15	00:45 - 04:00	00:15 - 03:15	00:45 - 04:00
Takt			60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt
Fahrten	keine	keine	4 Fahrten	4 Fahrten	4 Fahrten	4 Fahrten
Linienabschnitt B: Hohenecken - Queidersbach - Bann						
Bedienungszeitraum			00:30 + 02:30	00:45 + 02:45	00:30 + 02:30	00:45 + 02:45
Takt			2 Std. Takt	2 Std. Takt	2 Std. Takt	2 Std. Takt
Fahrten	keine	keine	2 Fahrten	2 Fahrten	2 Fahrten	2 Fahrten
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Rathaus, Schillerplatz					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	von den Nachtbuslinien N1 (121), N40 (125), N6 (126), N7 (127), N10 (129) und N12 (128)					
Verknüpfungszeiten	zu den Nachtbuslinien N1 (121), N2 (122), N6 (126), N7 (127), N10 (129) und N12 (128)					
	Bedienungszeitraum					
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	13.300					
Besonderheiten	Nachtbuslinie in den Nächten Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag Ringfahrt					
Hauptsächliche Nachfrage	Freizeitverkehr					

Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Linien-Nr	N40 (im VRN Tabellennummer 125)	Linie-Nr bis Dez. 2006	N40			
konzessionierte Laufzeit bis	01.06.2014					
Linienverlauf	Schillerplatz - Grübentälchen - PRE Park PRE-Park - Messeplatz - Rathaus					
Wichtige Haltestellen	Hinfahrt: Schillerplatz, Alte Stadtmauer, Mainzer Tor, Mennonitenstr., PRE-Park, Kopenhagener Str. Rückfahrt: Kopenhagener Str., Walter-Gropius-Str., Daniel-Häberle-Str., Messeplatz, Rathaus					
Kategorisierung	Nachtbuslinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Nachtverbindung zu den Stadtteilen Grübentälchen und PRE-Park					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Bedienungszeitraum			00:45 - 03:45	01:00 - 03:00	00:45 - 03:45	01:00 - 03:00
Takt			60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt
Fahrten	keine	keine	4 Fahrten	3 Fahrten	4 Fahrten	3 Fahrten
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Rathaus, Schillerplatz					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	von den Nachtbuslinien N2 (122) zu den Nachtbuslinien N1 (121), N2 (122), N6 (126), N7 (127), N10 (129) und N12 (128)					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum					
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	1.700					
Besonderheiten	Nachtbuslinie in den Nächten Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag Ringfahrt, Rückfahrt über Linienweg der Linie 101					
Hauptsächliche Nachfrage	Freizeitverkehr					



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Linien-Nr	N6 (im VRN Tabellennummer 126)	Linie-Nr bis Dez. 2006	N6			
konzessionierte Laufzeit bis	01.01.2010					
Linienverlauf	Rathaus - Uni-Wohnstadt - Trippstadt/Mölschbach					
Wichtige Haltestellen	Rathaus, Pfaffplatz, Hauptbahnhof, Zollamtstr., Fraunhofer Zentrum, Davenportplatz, Kurt-Schumacher-Str., Rote Hohl nach Mölschbach: Aschbacherhof, Im Grubenteich, Spritzenhaus, Denkmal, nach Trippstadt: Stelezenberg Ortsmitte, Trippstadt Denkmal + Bürgermeisteramt weitere Hast auf der Rückfahrt: Marienkirche, Fackelbrunnen, Schillerplatz					
Kategorisierung	Nachtbuslinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Nachtverbindung zu den Stadtteilen Uni-Wohnstadt und Mölschbach sowie zu den Ortsgemeinden Stelzenberg und Trppstadt im Landkreis Kaiserslautern					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Linienabschnitt A1: Rathaus - Uni-Wohnstadt - Abzw. Aschbacherhof - Stelzenberg - Trippstadt						
Bedienungszeitraum			00:15 + 02:15	00:45 + 02:45	00:15 + 02:15	00:45 + 02:45
Takt			2 Std. Takt	2 Std. Takt	2 Std. Takt	2 Std. Takt
Fahrten	keine	keine	2 Fahrten	2 Fahrten	2 Fahrten	2 Fahrten
Linienabschnitt A2: Rathaus - Uni-Wohnstadt - Abzw. Aschbacherhof - Mölschbach						
Bedienungszeitraum			01:15 + 03:15	01:45 + 03:45	01:15 + 03:15	01:45 + 03:45
Takt			2 Std. Takt	2 Std. Takt	2 Std. Takt	2 Std. Takt
Fahrten	keine	keine	2 Fahrten	2 Fahrten	2 Fahrten	2 Fahrten
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Rathaus, Schillerplatz					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	von den Nachtbuslinien N1 (121), N4 (124), N40 (125), N7 (127), N10 (129) und N12 (128) zu den Nachtbuslinien N1 (121), N2 (122), N4 (124), N7 (127), N10 (129) und N12 (128)					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum					
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Hauptbahnhof (in Ri. Uni-Wohnstadt)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	G 10 (KBS 670) aus / in Ri. Neustadt/W.					
Verknüpfungszeiten	keine	keine	Bedienungszeitraum	keine	Bedienungszeitraum	keine
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	G 10 (KBS 670) aus / in Ri. Saarbrücken					
Verknüpfungszeiten	keine	keine	Bedienungszeitraum	keine	Bedienungszeitraum	keine
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	14.200					
Besonderheiten	Nachtbuslinie in den Nächten Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag Gemeinschaftskonzession TWK / RSW					
Hauptsächliche Nachfrage	Freizeitverkehr					

Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Linien-Nr	N7 (im VRN Tabellennummer 127)	Linie-Nr bis Dez. 2006	N7			
konzessionierte Laufzeit bis	14.12.2015					
Linienverlauf	Rathaus - Erzhütten - Kreuzhof - Erfenbach - Sambach - Katzweiler - Otterbach Otterbach - Rathaus					
Wichtige Haltestellen	Hinfahrt: Rathaus, Kammgarn, Pfeifertälchen, Lothringer Dell, Breslauer Str., Kaisermühle, Erzhütten, Wiesenthalerhof, Kreuzhof, Erfenbach Jahnstraße + Rathaus, Lampertsmühle, Sambach, Katzweiler Bf, Otterbach Bahnhof Rückfahrt: Otterbach Bahnhof + Siedlung, Kaiserberg, Westbahnhof, Rathaus					
Kategorisierung	Nachtbuslinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Nachtverbindung zu den Stadtteilen Fischerrück, Wiesenthalerhof, Erzhütte, Kreuzhof, Erfenbach und zu den Ortsgemeinden Otterbach und Katzweiler im Landkreis Kaiserslautern					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa	So/Feiertage		
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Bedienungszeitraum			00:15 - 03:15	01:00 - 04:00	00:15 - 03:15	01:00 - 04:00
Takt			60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt
Fahrten	keine	keine	4 Fahrten	4 Fahrten	4 Fahrten	4 Fahrten
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa	So		
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Rathaus, Schillerplatz					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	von den Nachtbuslinien N1 (121), N4 (124), N40 (125), N6 (126), N10 (129) und N12 (128) zu den Nachtbuslinien N1 (121), N2 (122), N4 (124), N6 (126), N10 (129) und N12 (128)					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum					
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	12.200					
Besonderheiten	Nachtbuslinie in den Nächten Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag Ringfahrt Gemeinschaftskonzession TWK / RSW					
Hauptsächliche Nachfrage	Freizeitverkehr					



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Linien-Nr	N10 (im VRN Tabellennummer 129)	Linie-Nr bis Dez. 2006	N10			
konzessionierte Laufzeit bis	01.06.2014					
Linienverlauf	Hinfahrt: Schillerplatz - Hochspeyer - Fischbach - Enkenbach-Alsenborn - Mehlingen Rückfahrt: Mehlingen - Fröhnerhof - Eselsfürth - Schillerplatz					
Wichtige Haltestellen	Ringfahrt: Rathaus, Messeplatz, Daniel-Häberle-Str., 23er Kaserne, Hochspeyer Hundsbrunnental + Bürgermeisteramt + Bahnhof, Fischbach Mehrzeckhalle, Enkenbach Rathaus, Alsenborn, Mitte, Mehlingen Ludwigstr., Fröhnerhof Ort, Eselsfürth, PRE-Park, Mainzer Str., Rathaus					
Kategorisierung	Nachtbuslinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Nachtverbindung zu den Stadtteilen Kaiserslautern West und zu den Ortsgemeinden Hochspeyer, Fischbach/KI, Enkenbach, Alsenborn und Mehlingen im Landkreis Kaiserslautern					
Mindestbedienstungsstandard	Mo - Fr		Sa	So/Feiertage		
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Bedienungszeitraum			00:15 - 03:15		00:15 - 03:15	
Takt			60 Min.-Takt		60 Min.-Takt	
Fahrten	keine	keine	4 Fahrten		4 Fahrten	
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa	So		
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Rathaus, Schillerplatz					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	von den Nachtbuslinien N1 (121), N4 (124), N40 (125), N6 (126), N7 (127) und N12 (128) zu den Nachtbuslinien N1 (121), N2 (122), N4 (124), N6 (126), N7 (127) und N12 (128)					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum					
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	13.900					
Besonderheiten	Nachtbuslinie in den Nächten Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag Linienwege der 101, 135, 136, 137 werden genutzt Ruftaxi von Alsenborn nach Neuhensbach im Anschluß der Fahrten um 0:15 und 1:15 Gemeinschaftskonzession TWK / RSW					
Hauptsächliche Nachfrage	Freizeitverkehr					

Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Linien-Nr	N12 (im VRN Tabellennummer 128)		Linie-Nr bis Dez. 2006		N1	
konzessionierte Laufzeit bis	14.12.2015					
Linienverlauf	Hinfahrt: Rathaus - Morlautern - Erlenbach - Otterberg - Baalborn - Sembach Rückfahrt: Sembach - Mehlingen - Fröhnerhof - Eselsfürth - Rathaus					
Wichtige Haltestellen	Hinfahrt: Rathaus, Fliegerstr., Haspelstr., Alex-Müller-Str., Fachhochschule, Caesarpark, Sonnenberg, Engelshof, Waschmühle, Morlautern Rathaus + Ellerbach, Erlenbach Höllenstr. + Rathaus + Husarenäcker, Otterberg Lorenz + Stadtmittel + Siedlung + Friedhof, Baalborn Ortsmitte, Sembach Ort + Siedlung, Rückfahrt: Fröhnerhof Ort, Eselsfürth, KI PRE-Park + Mainzer Str. Rathaus					
Kategorisierung	Nachtbuslinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Nachtverbindung zu den Stadtteilen Morlautern, Erlenbach und zu den Ortsgemeinde Otterberg, Mehlingen-Baalborn und Sembach im Landkreis Kaiserslautern					
Mindestbedienstungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Bedienungszeitraum			00:15 - 03:15	00:45 - 03:45	00:15 - 03:15	00:45 - 03:45
Takt			60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt
Fahrten	keine	keine	4 Fahrten	4 Fahrten	4 Fahrten	4 Fahrten
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Rathaus, Schillerplatz					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	von den Nachtbuslinien N1 (121), N4 (124), N40 (125), N6 (126), N7 (127) und N10 (129) zu den Nachtbuslinien N1 (121), N2 (122), N4 (124), N6 (126), N7 (127) und N10 (129)					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum					
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	14.200					
Besonderheiten	Nachtbuslinie in den Nächten Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag Linienwege der 102 und 112 werden genutzt sowie Verlängerung in den Landkreis Gemeinschaftskonzession TWK / RSW					
Hauptsächliche Nachfrage	Freizeitverkehr					



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Linien-Nr	Nachtbus N 21					
konzessionierte Laufzeit bis	bei Einführung neu zu konzessionieren					
Linienverlauf	Kaiserslautern - Otterbach - Olsbrücken - Frankelbach - Wolfstein - Lauterecken					
Wichtige Haltestellen	Kaiserslautern Rathaus, Otterbach Bahnhof, Sambach, Ort, Katzweiler Bahnhof, Hirschhorn, Untersulzbach, Olsbrücken Ortsmitte + Bahnhof, Frankelbach Ortsmitte, Kaulbach, Kreinbach, Schmeißbacher Mühle, Rutsweiler, Roßbach, Wolfstein Bahnhof + Ringstr., Heinzenhausen, Lohnweiler, Lauterecken Bahnhof					
Kategorisierung	Nachtbuslinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Nachtverbindung von Kaiserslautern über den Landkreis Kaiserslautern in den nördlichen Landkreis Kusel					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Bedienungszeitraum		gegen 21:00	gegen 00:30 gegen 02:30	gegen 21:00h	gegen 00:30 gegen 02:30	
Takt		Einzelfahrt	Einzelfahrten mit gleicher Abfahrtszeit	Einzelfahrt	Einzelfahrten mit gleicher Abfahrtszeit	
Fahrten	keine	1 Fahrt	2 Fahrten	1 Fahrt	2 Fahrten	keine
derzeit notwendige zusätzliche Fahrten <small>(bestehende Zugverbindungen auf der Linie R 66 sind dabei berücksichtigt)</small>	keine	keine	1 Fahrt	keine	1 Fahrt	keine
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Rathaus, Schillerplatz					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	von den Nachtbuslinien N1 (121) N4 (124), N40 (125), N6 (126), N7 (127), N10 (129) und N12 (128)					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum					
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge					
zusätzlicher Bus-km-Aufwand pro Jahr	4.600					
Besonderheiten	Neuplanung Nachtbuslinie in den Nächten Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag Linienweg der Linie 134 wird genutzt Aufgrund der bestehenden Zugverbindungen auf der Linie R 66 von Lauterecken nach Kaiserslautern gegen 23:00 h und von Kaiserslautern nach Lauterecken gegen 00:30 h ist nur eine weitere Verbindung anzubieten, um den gewünschten Standard zu erreichen. Ergänzung des Angebotes (Feinverteilung) durch Nachtschwärmerfahrten auf den Ruftaxilinen 2960, 2966, 2967, 2969, 2970, 2973, 2974 und 2975 Verknüpfungen in Kreimbach-Kaulbach (2975), Wolfstein (2973 und 2974), Heinzenhausen (2969) und Lauterecken (2960, 2966, 2967 und 2970)					
Hauptsächliche Nachfrage	Freizeitverkehr					

Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Linien-Nr	Nachtbus N22					
konzessionierte Laufzeit bis	bei Einführung neu zu konzessionieren					
Linienverlauf	Kaiserslautern - Landstuhl - Glan-Münchweiler – Theisbergstegen - Altenglan – Kusel					
Wichtige Haltestellen	Kaiserslautern Rathaus + Pfaffplatz, Landstuhl Stadthalle, Glan-Münchweiler Bahnhof, Rehweiler, Matzenbach, Theisbergstegen, Altenglan, Rammelsbach, Kusel Bahnhof					
Kategorisierung	Nachtbuslinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Nachtverbindung von Kaiserslautern über den Landkreis Kaiserslautern in den Landkreis Kusel entlang der R 67					
Mindestbedienstungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Bedienungszeitraum		gegen 21:00	gegen 00:30 gegen 02:30	gegen 21:00h	gegen 00:30 gegen 02:30	
Takt		Einzelfahrt	Einzelfahrten mit gleicher Abfahrtszeit	Einzelfahrt	Einzelfahrten mit gleicher Abfahrtszeit	
Fahrten	keine	1 Fahrt	2 Fahrten	1 Fahrt	2 Fahrten	keine
derzeit notwendige zusätzliche Fahrten (bestehende Zugverbindungen auf der Linie R 67 sind dabei berücksichtigt)	keine	keine	1 Fahrt	keine	1 Fahrt	keine
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Rathaus, Schillerplatz					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	von den Nachtbuslinien N1 (121) N4 (124), N40 (125), N6 (126), N7 (127), N10 (129) und N12 (128)					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum					
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge					
zusätzlicher Bus-km-Aufwand pro Jahr	5.300					
Besonderheiten	<p>Neuplanung Nachtbuslinie in den Nächten Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag</p> <p>Aufgrund der bestehenden Zugverbindung auf der Linie R 67 von Kusel nach Kaiserslautern gegen 23:00 h bzw. von Kaiserslautern nach Kusel gegen 00:30 h ist nur eine weitere Verbindung anzubieten, um den gewünschten Standard zu erreichen.</p> <p>Ergänzung des Angebotes (Feinverteilung) durch Nachtschwärmerfahrten auf den Ruftaxilinen 2970, 2979, 2980, 2981, 2982, 2983, 2985, 2992, 2993, 2996</p> <p>Verknüpfungen in Glan-Münchweiler (2982, 2983 und 2985), Matzenbach (2976), Theisbergssteegen (2981), Altenglan (2970, 2979), Kusel (2980, 2992, 2993, 2996)</p>					
Hauptsächliche Nachfrage	Freizeitverkehr					



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Regionalverkehr

Linien-Nr	130		Linie-Nr bis Dez. 2006		6521 bzw. 6506	
konzessionierte Laufzeit bis	15.08.2015					
Linienverlauf	Kaiserslautern - Otterberg - Schneckenhausen - Heiligenmoschel - Schallodenbach - Niederkirchen					
Wichtige Haltestellen	Abschnitt A: Kaiserslautern Schulzentrum Süd + Hbf + Maxstr. + Burgstr., Otterbach Bahnhof, Otterberg Stadtmitte + IGS, Schneckenhausen Hauptstr. + Grundschule, Schallodenbach, ab hier Rundkurs: Holbornerhof, Heimkirchen, Niederkirchen Ortsmitte + Bächel+ Grundschule/Kiga, Wörsbach					
Kategorisierung	Hauptlinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Erschließung der VG Otterberg Richtung KI, sowie Anbindung zum VG-Stiz Otterberg					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Bedienungszeitraum	04:00 - 22:00	05:00 - 23:00	06:00 - 22:00	06:30 - 22:30	09:00 - 22:00	09:30 - 18:30
Takt			60 Min.-Takt (06:00 - 09:00, 12:00 - 14:00) dazu weitere Einzelfahrten mit gleichen Abfahrtszeiten	60 Min.-Takt (06:30 - 09:30, 12:30 - 14:30) dazu weitere Einzelfahrten mit gleichen Abfahrtszeiten	Einzelfahrten mit gleichen Abfahrtszeiten	Einzelfahrten mit gleichen Abfahrtszeiten
	1 Std.-Takt	1 Std.-Takt				
Fahrten			12 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitte)	12 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitte)	5 Fahrten	4 Fahrten
	18 Fahrten	18 Fahrten				
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Hbf					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	G 10 (KBS 670) in / aus Ri. Neustadt/W.					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum		zu jeder Fahrt	von jeder Fahrt	keine	keine
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Hbf					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	G 10 (KBS 670) in / aus Ri. Landstuhl, Homburg/Saar					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum		zu jeder Fahrt	von jeder Fahrt	keine	keine
Verknüpfungspunkt	KL Burgstr. bzw. Maxstr. (Stadtmitte)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	von bzw. zu den Stadtbuslinien 101 - 117					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum				keine	keine
Verknüpfungspunkt	Otterbach, Bahnhof					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	134 (in / aus Ri. Frankelbach)					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum				keine	keine
Verknüpfungspunkt	Otterberg, Stadtmitte					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	133 (in / aus Ri. Dreenthalerhof, Höringen)					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum				keine	keine
Verknüpfungspunkt	Niederkirchen					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	131 (in / aus Ri. Ginsweiler)					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum				keine	keine

→ Seite 2

Fortsetzung L 130

Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge und Standardlinienbusse sowie Kleinbusse und Taxi-Fahrzeuge		
Bus-km-Aufwand pro Jahr (100% der Leistung wird nur von Bussen gefahren)	346.800		
Alternativ dazu: km-Aufwand pro Jahr bei Mitnutzung von Ruftaxen:			
	verbleibender Bus-Km-Aufwand pro Jahr	Ruftaxi Km-Aufwand pro Jahr	Gesamt KM-Aufwand bei gemischtem Betrieb Bus und Ruftaxen
KM-Aufwand bei durchschnittlicher Nutzung der Ruftaxen von 15 %	337.300	1.400	338.700
KM-Aufwand bei durchschnittlicher Nutzung der Ruftaxen von 40 %	337.300	3.800	341.100
Besonderheiten	<p>Linie 130 übernimmt Fahrten und Funktionen der bisherigen Linie 131 bis Niederkirchen. Weitere Fahrten auf der Linie 112 nach Otterberg, wenn die geplante Maßnahme durchgeführt wird.</p> <p>Bis dahin werden im Abschnitt Kaiserslautern - Otterberg zw. 15:30 und 17:30 3 weitere Fahrten und zw. Otterberg und Kaiserslautern 5 Fahrten (2 davon morgens) und die 3 Fahrten zw. 17:00 und 19:00 zusätzlich angeboten</p> <p>Die Gesamtkilometerleistung variiert je nach Umfang der erbrachten Leistung im Ruftaxenbetrieb. Fahrten im Abschnitt zw. Otterberg und Niederkirchen können an Samstagen in Absprache mit dem ÖPNV-Aufgabenträger als Ruftaxenverkehr angeboten werden.</p>		
Hauptsächliche Nachfrage	Berufs-, Besorgungs- und Schülerverkehr, ebenso Freizeitverkehr		



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Linien-Nr	131		Linie-Nr bis Dez. 2006		6506	
konzessionierte Laufzeit bis	15.08.2015					
Linienverlauf	Kaiserslautern - Otterbach - Niederkirchen - Nußbach - Ginsweiler					
Wichtige Haltestellen	Abschnitt A: Kaiserslautern Schulzentrum Süd + Hbf + Maxstr. + Burgstr., Otterbach Bahnhof, Sambach, Ort, Katzweiler Bahnhof, Mehlbach Biengartenstr. + Grundschule, Schallodenbach, Holbornerhof, Wörsbach, Heimkirchen, Niederkirchen Ortsmitte + Bächel + Gr					
Kategorisierung	Erschließungslinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Erschließung der VG Otterbach und VG Otterberg Richtung KI im Schülerverkehr					
Mindestbedienstungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Linienabschnitt A: Kaiserslautern - Otterbach - Katzweiler - Niederkirchen - Reilsberg - Ginsweiler						
Bedienungszeitraum	12:30 - 16:00	06:00 - 07:30, 13:30 - 16:30				
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten				
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	6 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	7 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	keine	keine	keine	keine
Fahrten (Mo -Fr an schulfreien Tagen)	5 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	6 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)				
Linienabschnitt B: Kaiserslautern - Otterberg - Niederkirchen - Nußbach - Reipoltskirchen (Schulfahrten)						
Bedienungszeitraum	13:00 - 14:00	06:00 - 07:30				
Takt	Einzelfahrt	Einzelfahrten				
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	1 Fahrt (auf Teilabschnitt)	2 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	keine	keine	keine	keine
Linienabschnitt C: Heiligenmoschel - Schneckenhausen - Schallodenbach (Schul- und Kindergartenfahrten)						
Bedienungszeitraum	07:00 - 08:30	11:30 - 14:00				
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten				
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	2 Fahrten	3 Fahrten	keine	keine	keine	keine
Fahrten (Mo -Fr an schulfreien Tagen)	2 Fahrten	2 Fahrten				
Linienabschnitt D: Otterberg - Katzweiler - Mehlbach/Hirschhorn (Schul- und Kindergartenfahrten)						
Bedienungszeitraum	12:00 - 13:30	07:00 - 08:30				
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten				
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	3 Fahrten	4 Fahrten	keine	keine	keine	keine
Linienabschnitt E: Niederkirchen - Heimkirchen - Holbornerhof - Morbach - Wörsbach (Schul- und Kindergartenfahrten)						
Bedienungszeitraum	11:30 - 13:00	08:00 - 08:30				
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten				
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	2 Fahrten	2 Fahrten	keine	keine	keine	keine
Fahrten (Mo -Fr an schulfreien Tagen)	1 Fahrt	2 Fahrten				

→ Seite 2

Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Fortsetzung L 131

Verknüpfungen zu Abschnitte A + B	Mo - Fr	Sa	So
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Hbf		
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	G 10 (KBS 670) in / aus Ri. Neustadt/W.		
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum	zu jeder Fahrt	von jeder Fahrt
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Hbf		
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	G 10 (KBS 670) in / aus Ri. Landstuhl, Homburg/Saar		
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum	zu jeder Fahrt	von jeder Fahrt
Verknüpfungspunkt	KL Burgstr. bzw. Maxstr. (Stadtmitte)		
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	von bzw. zu den Stadtbuslinien 101 - 117		
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum		
Verknüpfungspunkt	Niederkirchen		
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	Linie 130 aus / in Ri. Kaiserslautern		
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum		
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge und Standardlinienbusse sowie Kleinbusse und Taxi-Fahrzeuge		
Bus-km-Aufwand pro Jahr	129.600		
Besonderheiten	<p>Weitere Fahrten auf der Linie 134 nach Mehlbach sowie auf der Linie 130 nach Niederkirchen über Otterberg</p> <p>Fahrten, die alleine das Gebiet Kaiserslautern bedienen, können in Absprache mit dem Aufgabenträger Landkreis Kaiserslautern als Ruftaxenverkehre angeboten werden. Dann variiert die Gesamtkilometerleistung je nach Umfang der erbrachten Leistung im Ruftaxenbetrieb.</p> <p>Wenn Fahrten in Niederkirchen anfangen bzw. enden, findet eine Verknüpfung mit der Linie 130 in Niederkirchen statt.</p>		
Hauptsächliche Nachfrage	Schülerverkehr, dazu im geringen Maße Berufs- und Besorgungsverkehr		



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Linien-Nr	133	Linie-Nr bis Dez. 2006			6509	
konzessionierte Laufzeit bis	15.08.2015					
Linienverlauf	Kaiserslautern - Otterberg - Höringen - Gehrweiler - Gundersweiler					
Wichtige Haltestellen	Otterberg Stadthalle + Stadtmitte + IGS + Schwimmbad, Drehenthalerhof Ortsmitte, Höringen Ortsmitte, Gehrweiler Ortsmitte, Gundersweiler Hast. bei Einzelfahrten: Kaiserslautern Hbf + Burgstr., Otterbach Bf + Otterstr., Kl Morlautern Kirche + Erlenbach Höhenstr., Rückrichtung: Kl Maxstr. + Pfaffplatz (Lampertsmühle bei Einzelfahrten) sowie Otterberg Grundschule, Messerschwanderhof, Althütterhof, Weinbrunnerhof, Münschswanderhof					
Kategorisierung	Erschließungslinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Erschließung der VG Otterberg sowie von Teilen der VG Winnweiler in Richtung Kaiserslautern					
Mindestbedienstungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Linienabschnitt A: Kaiserslautern - Otterberg (Schulfahrten)						
Bedienungszeitraum	07:00 - 14:00	gegen 06:30, 12:30 - 14:30, gegen 16:30				
Takt	Einzelfahrten		Einzelfahrten			
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	7 Fahrten (davon tlw. andere Fahrwege)	7 Fahrten (davon tlw. andere Fahrwege)	keine	keine	keine	keine
Linienabschnitt B: Otterberg - Drehenthalerhof						
Bedienungszeitraum	09:30 - 20:30	05:00 - 20:00	06:30 - 18:30	06:30 - 17:30		
Takt	Einzelfahrten mit gleichen Abfahrtszeiten	Einzelfahrten mit gleichen Abfahrtszeiten	Einzelfahrten mit gleichen Abfahrtszeiten	Einzelfahrten mit gleichen Abfahrtszeiten		
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	9 Fahrten	10 Fahrten	7 Fahrten	6 Fahrten	keine	keine
Fahrten (Mo -Fr an schulfreien Tagen)	9 Fahrten	11 Fahrten				
Linienabschnitt C: Drehenthalerhof - Höringen - Gehrweiler - Gundersweiler						
Bedienungszeitraum	13:45 - 18:45	05:00 - 14:00	gegen 14:00	gegen 09:00		
Takt	Einzelfahrten mit gleichen Abfahrtszeiten	Einzelfahrten mit gleichen Abfahrtszeiten	Einzelfahrt	Einzelfahrt		
Fahrten	4 Fahrten	4 Fahrten	1 Fahrt	1 Fahrt	keine	keine
Linienabschnitt D: Otterberg - Drehenthalerhof - Münschswanderhof (Schul- und Kindergartenfahrten)						
Bedienungszeitraum	11:30 - 13:00	gegen 07:00				
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrt				
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	2 Fahrten	1 Fahrt	keine	keine	keine	keine
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Hbf					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	G 10 (KBS 670) aus / in Ri. Neustadt/W.					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum nach Möglichkeit	Bedienungszeitraum	keine	keine	keine	keine
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Hbf					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	G 10 (KBS 670) aus / in Ri. Landstuhl, Homburg/Saar					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum nach Möglichkeit	Bedienungszeitraum	keine	keine	keine	keine
Verknüpfungspunkt	KL Burgstr. bzw. Maxstr. (Stadtmitte)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	von bzw. zu den Stadtbuslinien 101 - 117					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum	Bedienungszeitraum	keine	keine	keine	keine
Verknüpfungspunkt	Otterberg, Stadtmitte					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	Linie 130 aus / in Ri. Kaiserslautern					
Verknüpfungszeiten	zu / von allen Fahrten der Linie 133				keine	keine

→ Seite 2

Fortsetzung L 133

Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge und Standardlinienbusse sowie Kleinbusse und Taxi-Fahrzeuge		
Bus-km-Aufwand pro Jahr (100% der Leistung wird nur von Bussen gefahren)	97.300		
Alternativ dazu: km-Aufwand pro Jahr bei Mitnutzung von Ruftaxen:			
	verbleibender Bus-Km-Aufwand pro Jahr	Ruftaxi Km-Aufwand pro Jahr	Gesamt KM-Aufwand bei gemischtem Betrieb Bus und Ruftaxen
KM-Aufwand bei durchschnittlicher Nutzung der Ruftaxen von 15 %	55.200	6.300	61.500
KM-Aufwand bei durchschnittlicher Nutzung der Ruftaxen von 40 %	55.200	16.800	72.000
Besonderheiten	<p>Linie 133 hat bei allen Fahrten, die in Otterberg beginnen oder enden, direkten Anschluss an die Linie 130.</p> <p>Die Gesamtkilometerleistung variiert je nach Umfang der erbrachten Leistung im Ruftaxenbetrieb. Fahrten in den Abschnitten B und C können in Absprache mit dem ÖPNV-Aufgabenträger als Ruftaxenverkehr angeboten werden.</p> <p>Ergänzung durch Ruftaxi-Linie 1553</p>		
Hauptsächliche Nachfrage	Schülerverkehr, dazu Berufs- und Besorgungsverkehr		



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Linien-Nr	134		Linie-Nr bis Dez. 2006		6520	
konzessionierte Laufzeit bis	15.08.2015					
Linienverlauf	Kaiserslautern - Otterbach - Olsbrücken - Frankelbach - Wolfstein - Lauterecken					
Wichtige Haltestellen	Kaiserslautern Hbf + Burgstr., Otterbach Bahnhof, Sambach, Ort, Katzweiler Bahnhof, Mehlbach, Hirschhorn, Untersulzbach, Obersulzbach, Olsbrücken Ortsmitte + Bahnhof, Frankelbach Ortsmitte weitere Haltestellen im Abschnitt B: Kaulbach, Kreinbach, Schmeißbacher Mühle, Rutsweiler, Roßbach, Wolfstein Bahnhof + Ringstr., Heizenhausen, Lohnweiler, Lauterecken Bahnhof					
Kategorisierung	Erschließungslinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Erschließung der Ortsgemeinden ohne Bahnhofpunkt zum Schienenverkehr Abendverbindung im Lautertal (Freizeitverkehr)					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Linienabschnitt A: (Kaiserslautern -) Otterbach - Mehlbach - Obersulzbach - Olsbrücken - Frankelbach						
Bedienungszeitraum	09:00 - 21:00	07:30 - 20:30	09:30 - 20:30		09:00 - 18:00	
Takt	1 Std.- Takt	1 Std.- Takt	Einzelfahrten mit gleichen Abfahrtszeiten		Einzelfahrten mit gleichen Abfahrtszeiten	
Fahrten	13 Fahrten (in Schulzeit tlw. ab Kaiserslautern)	14 Fahrten (in Schulzeit tlw. bis Kaiserslautern)	4 Fahrten (davon je 1 Fahrt gegen 09:30, gegen 13:30, gegen 17:30 und gegen 20:30)		3 Fahrten (davon je 1 Fahrt gegen 13:30, gegen 17:30 und gegen 20:30)	
Linienabschnitt B: Kaiserslautern - Otterbach - (Otterberg-) Olsbrücken - Frankelbach - Wolfstein - Lauterecken						
Bedienungszeitraum	21:30 - 23:30		gegen 06:00	gegen 06:00	21:30 - 23:30	
Takt	Einzelfahrten (abschnittsweise nur bei Bedarf)		Einzelfahrt	Einzelfahrt	Einzelfahrt (abschnittsweise nur bei Bedarf)	
Fahrten	2 Fahrten	keine	1 Fahrt	1 Fahrt (tlw. auf Teilabschnitt)	2 Fahrten	keine
Linienabschnitt C: Otterberg - Otterbach - Olsbrücken - Frankelbach (Schul- und Kindergartenfahrten auf Abschnitten)						
Bedienungszeitraum	12:10 - 13:30	07:00 - 09:00				
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten				
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	4 Fahrten	2 Fahrten	keine	keine	keine	keine
Fahrten (Mo -Fr an schulfreien Tagen)	1 Fahrt	1 Fahrt				
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	KL Burgstr. bzw. Maxstr. (Stadtmitte) von bzw. zu den Stadtbuslinien 101 - 117					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum					
Verknüpfungspunkt	Otterbach Bahnhof (in / aus Ri. Mehlbach)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 66 (KBS 673), 130 bzw. 140 in / aus Ri. Kaiserslautern					
Verknüpfungszeiten	zu jeder Fahrt	von jeder Fahrt	zu jeder Fahrt	von jeder Fahrt	zu jeder Fahrt	von jeder Fahrt
Verknüpfungspunkt	Otterbach Bahnhof (in / aus Ri. Otterberg)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	130					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum					
Verknüpfungspunkt	Otterbach Bahnhof (in / aus Ri. Weilerbach)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	130					
Verknüpfungszeiten	nach Möglichkeit im Bedienungszeitraum					
Verknüpfungspunkt	Olsbrücken Bahnhof (in / aus Ri. Frankelbach)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 66 (KBS 673) aus / in Ri. Kaiserslautern und aus / in Ri. Lauterecken					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum					

→ Seite 2

Fortsetzung L 134

Fahrzeugstandard	Taxi-Fahrzeuge, Kleinbusse, Niederflurfahrzeuge und Standardlinienbusse		
Bus-km-Aufwand pro Jahr (100% der Leistung wird nur von Bussen gefahren)	207.600		
Alternativ dazu: km-Aufwand pro Jahr bei Mitnutzung von Ruftaxen:			
	verbleibender Bus-Km-Aufwand pro Jahr	Ruftaxi Km-Aufwand pro Jahr	Gesamt KM-Aufwand bei gemischtem Betrieb Bus und Ruftaxen
KM-Aufwand bei durchschnittlicher Nutzung der Ruftaxen von 15 %	53.700	23.100	76.800
KM-Aufwand bei durchschnittlicher Nutzung der Ruftaxen von 40 %	53.700	61.600	115.300
Besonderheiten	Die Gesamtkilometerleistung variiert je nach Umfang der erbrachten Leistung im Ruftaxenbetrieb. Fahrten im Abschnitt A können in Absprache mit dem ÖPNV-Aufgabenträger als Ruftaxenverkehr angeboten werden. Fahrten im Abschnitt B werden als Linienfahrten angeboten. Ergänzung durch Ruftaxilinie 1554		
Hauptsächliche Nachfrage	Besorgungs-, Berufs- und Freizeitverkehr, dazu Schülerverkehr		



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Linien-Nr	135		Linien-Nr. bis Dez. 2006:		6519	
konzessionierte Laufzeit bis:	15.08.2015					
Linienverlauf	Kaiserslautern - Hochspeyer - Fischbach - Waldleiningen					
Wichtige Haltestellen	Kaiserslautern Hbf + Fackelbrunnen + Friedhof, Hochspeyer Hundsbrenntalstr. + Bürgermeisteramt + Bahnhof + Kreissparkasse + Eck, Fischbach Merzweckhalle + Wendepplatz, Waldleiningen Ortsmitte, Stüterhof, Johanniskreuz, Frankenstein Bahnhof + Am Erlenbach Hast. bei Einzelfahrten: Hochspeyer Schule, Enkenbach Rathaus, Alsenborn, Neuheimsbach, Sembach, Baalborn, Mehlingen, Fröhnerhof					
Kategorisierung	Erschließungslinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Erschließung der Verbandsgemeinden Hochspeyer und Verbindung nach Kaiserslautern					
Mindestbedienstungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Linienabschnitt A1: Kaiserslautern - Hochspeyer - Fischbach (Rückfahrt über Waldleiningen)						
Bedienungszeitraum	07:00 - 19:00	06:30 - 19:30	11:30 - 13:30	12:00 - 14:00	gegen 16:00	gegen 16:30
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten	Einzelfahrten	Einzelfahrten	Einzelfahrt	Einzelfahrt
Fahrten (Mo - Fr an Schultagen)	8 Fahrten (davon 1 nach Frankenstein)	8 Fahrten (davon 5 direkt nach KI)	2 Fahrten	2 Fahrten	1 Fahrt (saisonal anderer Fahrweg möglich)	1 Fahrt (saisonal anderer Fahrweg möglich)
Fahrten (Mo - Fr an schulfreien Tagen)	6 Fahrten	6 Fahrten (davon 1 direkt nach KI)				
Linienabschnitt A2: Kaiserslautern - Hochspeyer - Waldleiningen (Rückfahrt über Fischbach)						
Bedienungszeitraum	06:30 - 13:30	05:30 - 14:30	07:00 - 09:00	07:30 - 09:30	gegen 13:00	gegen 13:30
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten	Einzelfahrten	Einzelfahrten	Einzelfahrt	Einzelfahrt
Fahrten (Mo - Fr an Schultagen)		6 Fahrten (davon 4 direkt nach KI)	2 Fahrten	2 Fahrten	1 Fahrt (saisonal anderer Fahrweg möglich)	1 Fahrt (saisonal anderer Fahrweg möglich)
Fahrten (Mo - Fr an schulfreien Tagen)	5 Fahrten 3 Fahrten	4 Fahrten				
Linienabschnitt B: (Kaiserslautern -) Hochspeyer - Waldleiningen - Johanniskreuz (Saisonverkehr, ab Ostern bis Ende Herbstferien)						
Bedienungszeitraum	08:30 - 17:00	09:30 - 17:30			08:30 - 17:00	09:30 - 17:30
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten			Einzelfahrten	Einzelfahrten
Fahrten (in der Woche nur mittwochs)	4 Fahrten (davon 1 ab Kaiserslautern)	4 Fahrten (davon 1 bis Kaiserslautern)	keine	keine	4 Fahrten (davon 1 ab Kaiserslautern)	4 Fahrten (davon 1 bis Kaiserslautern)
Linienabschnitt C: Fröhnerhof - Sembach - Neuheimsbach - Alsenborn - Enkenbach - Fischbach / Frankenstein - Hochspeyer (Schul- und Kindergartenfahrten)						
Bedienungszeitraum	06:30 - 12:00	gegen 13:00 gegen 16:00				
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten				
Fahrten (Mo - Fr an Schultagen)	3 Fahrten (davon 1 auf Teilabschnitten)	2 Fahrten	keine	keine	keine	keine
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Hbf					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	G 10 (KBS 670) aus / in Ri. Landstuhl, Homburg/Saar					
Verknüpfungszeiten zu Abschn. A1+A2	Bedienungszeitraum	Bedienungszeitraum	Bedienungszeitraum	morgens + mittags	nach Möglichkeit im Bedienungszeitraum	Bedienungszeitraum
Verknüpfungszeiten zu Abschnitt B	Bedienungszeitraum		keine	keine	Bedienungszeitraum	
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Hbf					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 64 (KBS 672) aus / in Ri. Pirmasens					
Verknüpfungszeiten zu Abschn. A1+A2	mittags	Bedienungszeitraum	vormittags	vormittags	keine	Bedienungszeitraum
Verknüpfungszeiten zu Abschnitt B	Bedienungszeitraum		keine	keine	Bedienungszeitraum	
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Hbf					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 66 (KBS 673) aus / in Ri. Lauterecken-Grumbach					
Verknüpfungszeiten zu Abschn. A1+A2	nach Möglichkeit im Bedienungszeitraum					
Verknüpfungszeiten zu Abschnitt B	Bedienungszeitraum		keine	keine	Bedienungszeitraum	
Verknüpfungspunkt	KL Fackelbrunnen bzw. Rathaus (Stadtmitte)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	von bzw. zu den Stadtbuslinien 101 - 117				von den Linien 101 - 104, 107 und 112	zu den Linien 101 - 104, 107 und 112
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum					

Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Fortsetzung L 135

Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Hochspeyer, Bahnhof in / aus Richtung Fischbach					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	G 10 (KBS 670) aus / in Ri. Neustadt/W.					
Verknüpfungszeiten zu Abschn. A1+A2	Bedienungszeitraum		Bedienungszeitraum		Bedienungszeitraum	
Verknüpfungspunkt	Hochspeyer, Bahnhof in / aus Richtung Fischbach					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	G 10 (KBS 670) aus / in Ri. Kaiserslautern Hbf					
Verknüpfungszeiten zu Abschn. A1+A2	Bedienungszeitraum		Bedienungszeitraum		Bedienungszeitraum	
Verknüpfungspunkt	Hochspeyer, Bahnhof in / aus Richtung Fischbach					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 65 (KBS 672) aus / in Ri. Bingen					
Verknüpfungszeiten zu Abschn. A1+A2	nach Möglichkeit im Bedienungszeitraum	keine	keine	16:39	keine	
Verknüpfungspunkt	Hochspeyer, Bahnhof in / aus Richtung Waldleiningen (bzw. Johanniskreuz bei Abschnitt B)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	G 10 (KBS 670) aus / in Ri. Neustadt/W.					
Verknüpfungszeiten zu Abschn. A1+A2	Bedienungszeitraum		nach Möglichkeit im		nach Möglichkeit im Bedienungszeitraum	
Verknüpfungszeiten zu Abschnitt B	Bedienungszeitraum		keine	keine	Bedienungszeitraum	
Verknüpfungspunkt	Hochspeyer, Bahnhof in / aus Richtung Waldleiningen (bzw. Johanniskreuz bei Abschnitt B)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	G 10 (KBS 670) aus / in Ri. Kaiserslautern Hbf					
Verknüpfungszeiten zu Abschn. A1+A2	nach Möglichkeit im Bedienungszeitraum					
Verknüpfungszeiten zu Abschnitt B	Bedienungszeitraum		keine	keine	Bedienungszeitraum	
Verknüpfungspunkt	Hochspeyer, Bahnhof in / aus Richtung Waldleiningen					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 65 (KBS 672) aus / in Ri. Bingen					
Verknüpfungszeiten zu Abschn. A1+A2	nach Möglichkeit im Bedienungszeitraum	keine	keine	morgens	nachmittags	keine
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge und Standardlinienbusse sowie Kleinbusse und Taxi-Fahrzeuge					
Bus-km-Aufwand pro Jahr nach Fahrplan	157.700					
Besonderheiten	<p>Linienverlauf unterschiedlich, die Ringfahrten gehen mal zuerst über Fischbach, dann zuerst über Waldleiningen Fahrten zwischen Fischbach Mehrzweckhalle und Hochspeyer Schule sowie zwischen Hochspeyer Sporthalle und Hochspeyer Schule mit dargestellt. Fahrten auf Abschnitt A1 und A2 sonntags können saisonal in Absprache mit dem ÖPNV-Aufgabenträger als Ruftaxenverkehr angeboten werden.</p> <p>Freizeitverbindung nach Johanniskreuz mittwochs und sonntags (der Fuchsbus)</p> <p>Ergänzung durch Ruftaxi-Linie 1555</p>					
Hauptsächliche Nachfrage	<p>Erschließungsverbindung im Landkreis Kaiserslautern Schülerverkehr, v. a. nach Kaiserslautern Freizeitverkehr in den Abendstunden sowie im Abschnitt B (Fuchsbus)</p>					



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Linien-Nr	136	Linie-Nr bis Dez. 2006	6501			
konzessionierte Laufzeit bis	15.08.2015					
Linienverlauf	Kaiserslautern - Enkenbach-Alsenborn - Winnweiler/Börrstadt					
	Kaiserslautern Hbf + Fackelbrunnen + Ludwigstr. + PRE-Park, Fröhnerhof, Sportpark, Enkenbach Rathaus + Bf + Sonderschule + IGS + Grundschule, Alsenborn Mitte, Neuhemsbach Ortsmitte, Sippersfeld, Breunigweiler, Börrstadt, Neumühle, Winnweiler Bf Hast. Rückrichtung: Kl Rathaus + Pfaffplatz Hast. bei Einzelfahrten: Sembach Festhalle, Mehlingen Hauptstr., Baalborn; Fischbach, Hochspeyer, Waldleiningen, Frankenstein; Otterberg, Otterbach, Hirschhorn, Olsbrücken, Frankelbach; Rodenbach, Weilerbach; Schneckenhausen, Schallodenbach, Niederkirchen, Morbach					
Wichtige Haltestellen						
Kategorisierung	Erschließungslinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Erschließung innerhalb der VG Enkenbach-Alsenborn sowie Verbindung nach Kaiserslautern Verbindungen zum Schulstandort Enkenbach					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Linienabschnitt A: Kaiserslautern - Enkenbach-Alsenborn - Winnweiler/Börrstadt						
Bedienungszeitraum	09:00 - 20:00	05:30 - 18:00	gegen 13:00	gegen 09:00		
Takt	Einzelfahrten nach Möglichkeit mit gleichen Abfahrtszeiten	Einzelfahrten nach Möglichkeit mit gleichen Abfahrtszeiten	Einzelfahrt	Einzelfahrt		
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	8 Fahrten (davon tw. auf Teilabschnitten)	13 Fahrten (davon tw. auf Teilabschnitten)	1 Fahrt (Alsenborn - Neuhemsbach)	1 Fahrt (Neuhemsbach - Alsenborn)	keine	keine
Fahrten (Mo -Fr an schulfreien Tagen)	7 Fahrten (davon tw. auf Teilabschnitten)	8 Fahrten (davon tw. auf Teilabschnitten)				
Linienabschnitt B: Enkenbach - Fischbach - Frankenstein - Hochspeyer - Waldleiningen (Schul- und Kindergartenfahrten)						
Bedienungszeitraum	12:00 - 16:00	gegen 07:00				
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrt				
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	4 Fahrten	1 Fahrt	keine	keine	keine	keine
Linienabschnitt C: Enkenbach - Alsenborn - Neuhemsbach - Sembach - Mehlingen - Baalborn (Schul- und Kindergartenfahrten)						
Bedienungszeitraum	12:00 - 17:30	07:00 - 08:00				
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten				
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	9 Fahrten (tw. auf anderen Fahrwegen und tw. auf Teilabschnitten)	6 Fahrten (tw. auf anderen Fahrwegen und tw. auf Teilabschnitten)	keine	keine	keine	keine
Linienabschnitt D: Enkenbach Sonderschule - Rodenbach - Weilerbach - Reichenbach-Steegen (Schulfahrten)						
Bedienungszeitraum	12:30 - 13:30	gegen 07:00				
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrt				
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	2 Fahrten	1 Fahrt	keine	keine	keine	keine
Linienabschnitt E: Enkenbach - Mehlingen - Baalborn - Otterberg - Otterbach - Olsbrücken - Frankelbach (Schulfahren)						
Bedienungszeitraum	12:00 - 13:30	gegen 06:30				
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrt				
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	2 Fahrten	1 Fahrt	keine	keine	keine	keine
Linienabschnitt F: Enkenbach Sonderschule - Schneckenhausen - Niederkirchen - Morbach (Schulfahren)						
Bedienungszeitraum	gegen 13:00	gegen 07:00				
Takt	Einzelfahrt	Einzelfahrt				
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	1 Fahrt	1 Fahrt	keine	keine	keine	keine

→ Seite 2

Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Fortsetzung L 136

Verknüpfungen	Mo - Fr	Sa	So
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Hbf		
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	G 10 (KBS 670) aus / in Ri. Neustadt/W.		
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum	keine	keine
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Hbf		
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	G 10 (KBS 670) aus / in Ri. Landstuhl, Homburg/Saar		
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum	keine	keine
Verknüpfungspunkt	KL Fackelbrunnen bzw. Rathaus (Stadtmitte)		
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	von bzw. zu den Stadtbuslinien 101 - 117		
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum	keine	keine
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge und Standardlinienbusse sowie Kleinbusse und Taxi-Fahrzeuge		
Bus-km-Aufwand pro Jahr nach Fahrplan	232.300		
Besonderheiten	<p>Abschnitte B - F auf die Schulen in Enkenbach ausgerichtet (Grundschule, Sonderschule und IGS)</p> <p>weitere Fahrten bis Enkenbach-Alsenborn mit der Linie 457 sowie mit der Nachtbus-Linie N10</p> <p>Fahrten im Abschnitt F sowie bei allen anderen Abschnitten werktags in Randlage und samstags können in Absprache mit dem ÖPNV-Aufgabenträger als Ruftaxenverkehr angeboten werden.</p> <p>Ergänzung durch Ruftaxi-Linie 1556</p>		
Hauptsächliche Nachfrage	Schülerverkehr, dazu Berufs- und Besorgungsverkehr		



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Linien-Nr	137	Linie-Nr bis Dez. 2006		6507		
Konzessionierte Laufzeit bis	31.05.2011					
Linienverlauf	Kaiserslautern - Sembach - Winnweiler - Falkenstein					
Wichtige Haltestellen	Kaiserslautern Hbf + Fackelbrunnen + Ludwigstr. + PRE-Park, Fröhnerhof, Mehlingen Ludwigstr. + Hauptstr. + Baalborn Abzw, Baalborn Ort, Sembach Ort + Siedlung + Kaiserstr., Heuberg Wohnsiedlung, Rohrbach, Wartenberg, Lohnsfeld, Winnweiler Bf, Imsbach, FalkensteinHast. Rückrichtung: Kl Rathaus + Pfaffplatz Hast. bei Einzelfahrten: Sembach Festhalle, Mehlingen KIGA + Grundschule					
Kategorisierung	Erschließungslinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Erschließung der VG Otterberg sowie von Teilen der VG Winnweiler in Richtung Kaiserslautern					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Linienabschnitt A: Kaiserslautern - Sembach - Winnweiler - Falkenstein						
Bedienungszeitraum	06:00 - 20:00	05:30 - 19:30	06:30 - 14:00	07:00 - 15:00		
Takt	Einzelfahrten nach Möglichkeit mit gleichen Abfahrtszeiten	Einzelfahrten nach Möglichkeit mit gleichen Abfahrtszeiten	Einzelfahrten nach Möglichkeit mit gleichen Abfahrtszeiten	Einzelfahrten nach Möglichkeit mit gleichen Abfahrtszeiten		
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	15 Fahrten (davon tlw. auf Teilabschnitten)	16 Fahrten (davon tlw. auf Teilabschnitten)	4 Fahrten (alle bis Sembach)	5 Fahrten (davon 4 ab Sembach)	keine	keine
Fahrten (Mo -Fr an schulfreien Tagen)	13 Fahrten (davon tlw. auf Teilabschnitten)	13 Fahrten (davon tlw. auf Teilabschnitten)				
Linienabschnitt B: Fröhnerhof - Baalborn - Sembach - Mehlingen Grundschule (Schul- und Kindergartenfahrten)						
Bedienungszeitraum	morgens	mittags				
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten				
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	2 Fahrten	2 Fahrten	keine	keine	keine	keine
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Hbf					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	G 10 (KBS 670) aus / in Ri. Neustadt/W.					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum				keine	keine
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Hbf					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	G 10 (KBS 670) aus / in Ri. Landstuhl, Homburg/Saar					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum		nach Möglichkeit im Bedienungszeitraum		keine	keine
Verknüpfungspunkt	KL Fackelbrunnen bzw. Rathaus (Stadtmitte)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	von bzw. zu den Stadtbuslinien 101 - 117					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum				keine	keine
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge und Standardlinienbusse sowie Kleinbusse und Taxi-Fahrzeuge					
Bus-km-Aufwand pro Jahr nach Fahrplan	165.100					
Besonderheiten	weitere Fahrten bis Mehlingen im Nachtbus freitags auf samstags und samstags auf sonntags mit der Linie N10 Fahrten in Randlagen können in Absprache mit dem ÖPNV-Aufgabenträger als Ruftaxenverkehr angeboten werden. Ergänzung durch Ruftaxi-Linie 1557 Hast. Fröhnerhof ist der Zugang zum Landschaftsschutzgebiet "Mehlinger Heide"					
Hauptsächliche Nachfrage	Schülerverkehr, Berufs- und Besorgungsverkehr					

Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Linien-Nr	139		Linie-Nr bis Dez. 2006		6510 bzw. 6529	
konzessionierte Laufzeit bis	15.08.2015					
Linienverlauf	Kaiserslautern - Siegelbach - Rodenbach - Weilerbach - Reichenbach / - Schwanden - Ramstein					
Wichtige Haltestellen	Kaiserslautern Hbf + Maxstr. + Pfaffplatz + Alte Brücke + Vogelweh Ost, Siegelbach Sand + Zoo, Rodenbach Ortsmitte + Schwimmbad, Weilerbach Bf Abzw + Spar + Spitzäcker + Sandäcker, Schwedelbach Alte Schule + Scholl, Kollweiler Winter + Wendeplatz, Steegen Post, Reichenbach Vivo, Fockenberg-Limbach bzw. Eulenbis, Erzenhausen, Pörrbach (Rückrichtung Fackelbrunnen) zusätzliche Haltestellen im Abschnitt S2 + S3: Otterberg IGS, Otterbach, Weilerbach Grundschule + Regionale Schule, Schwedelbach KIGA weitere Haltestellen im Abschnitt S5: Schwedelbach KIGA, Mackenbach Grundschule					
Kategorisierung	Erschließungslinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Bedienung der Schulen in Kaiserslautern, Ramstein, Landstuhl, Weilerbach,					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Linienabschnitt S1: Kaiserslautern - Siegelbach - Rodenbach - Weilerbach - Eulenbis / - Fockenberg-Limbach / - Landstuhl / - Schönenberg-Kübelberg (Schulfahrten)						
Bedienungszeitraum	06:00 - 07:00 12:00 - 14:00	06:00 - 07:00 12:00 - 14:00				
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten				
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	9 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	13 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	keine	keine	keine	keine
Linienabschnitt S2: (Rodenbach -) Weilerbach - (Kottweiler-Schwanden -) Mackenbach - Ramstein (Schulfahrten)						
Bedienungszeitraum	gegen 07:00	12:00 - 16:00				
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten				
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	3 Fahrten	8 Fahrten	keine	keine	keine	keine
Linienabschnitt S3: (Enkenbach -) Otterberg - Otterbach - Rodenbach - Weilerbach (Schulfahrten)						
Bedienungszeitraum	gegen 07:30, gegen 13:30 gegen 16:00	gegen 07:00 12:00 - 13:30				
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten				
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	3 Fahrten	4 Fahrten (tlw. auf Teilabschnitten)	keine	keine	keine	keine
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Hauptbahnhof					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	G 10 (KBS 670) in / aus Ri. Neustadt/W.					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	G 10 (KBS 670) aus / in Ri. Landstuhl, Homburg/Saar					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 64 (KBS 672) aus / in Ri. Pirmasens					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum (2. Priorität)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 65 (KBS 672) aus / in Ri. Bingen					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum (2. Priorität)					
Verknüpfungspunkt	KL Maxstr. bzw. Fackelbrunnen (Stadtmitte)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	von bzw. zu den Stadtbuslinien 101 - 117					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum					

→ Seite 2



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Fortsetzung L 139

Verknüpfungen	Mo - Fr	Sa	So
	Ramstein Bahnhof		
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>R 67 (KBS 671) aus / in Ri. Lauterecken-Grumbach</i>		
Verknüpfungszeiten	nach Möglichkeit im Bedienungszeitraum		
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge, Standardlinienbusse		
Bus-km-Aufwand pro Jahr	111.700		
Besonderheiten	Weitere Fahrten auf den Linien 140 und 141, Fahrten Fr auf Sa und Sa auf So nachts im Nachtbus auf der Linie N1 weitere Fahrt in der Schulzeit nachmittags: Enkenbach IGS - Mehlingen - Baalborn - Otterberg IGS - Otterbach - Siegelbach - Rodenbach - Weilerbach - Mackenbach		
Hauptsächliche Nachfrage	Schülerverkehr		

Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Linien-Nr	140		Linie-Nr bis Dez. 2006		6510	
konzessionierte Laufzeit bis	15.08.2015					
Linienverlauf	Kaiserslautern - Otterbach - Siegelbach - Rodenbach - Weilerbach - Kollweiler - Reichenbach					
Wichtige Haltestellen	Kaiserslautern Hbf + Maxstr. + Westbahnhof, Otterbach Bf, Lampertsmühle, Erfenbach, Siegelbach Erfenbacher Str., Siegelbach Zoo, Rodenbach Ortsmitte + Schwimmbad, Weilerbach Bf Abzw + Spar + Spitzäcker + Sandäcker Schwedelbach Alte Schule + Scholl, Kollweiler Winter + Wendeplatz, Steegen Post, Reichenbach Vivo (Rückrichtung Fackelbrunnen + Marktstr., tw. Pfaffplatz)					
Kategorisierung	Hauptlinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Verbindung zwischen Kaiserslautern und Weilerbach, weitere Erschließung der VG Weilerbach Erschließung des Stadtteils Kaiserslautern - Siegelbach					
Mindestbedienstungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Abschnitt A: Kaiserslautern - Otterbach - Siegelbach - Rodenbach - Weilerbach						
Bedienungszeitraum	05:30 - 22:30	05:00 - 23:00	07:30 - 22:30	06:00 - 20:00	09:30 - 22:30	08:30 - 19:30
Takt	60 Min.-Takt bis 20:30 dazu weitere Einzelfahrt	60 Min.-Takt bis 21:00 dazu weitere Einzelfahrt	2 Std.-Takt (07:30 - 13:30, 14:30 - 22:30)	2 Std.-Takt (06:00 - 12:00, 18:00 - 20:00) 1 Std.-Takt (14:00 - 16:00)	Einzelfahrten mit gleichen Abfahrtszeiten	Einzelfahrten mit gleichen Abfahrtszeiten
Fahrten	17 Fahrten	17 Fahrten	9 Fahrten	9 Fahrten	6 Fahrten	6 Fahrten
Abschnitt B: Weilerbach - Kollweiler - Reichenbach						
Bedienungszeitraum	06:00 - 23:00	04:30 - 22:30	08:00 - 23:00	05:30 - 19:30		
Takt	60 Min.-Takt bis 21:00 dazu weitere Einzelfahrt	60 Min.-Takt bis 20:30 dazu weitere Einzelfahrt	1 Std.-Takt (bis 15:00) 2 Std.-Takt (ab 15:00)	1 Std.-Takt (bis 15:30) 2 Std.-Takt (ab 15:30)		
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	17 Fahrten	17 Fahrten	12 Fahrten (tw. ab Weilerbach)	13 Fahrten (tw. bis Weilerbach)	keine	keine
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Hauptbahnhof					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	G 10 (KBS 670) in / aus Ri. Neustadt/W.					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	G 10 (KBS 670) aus / in Ri. Landstuhl, Homburg/Saar					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 64 (KBS 672) aus / in Ri. Pirmasens					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum (2. Priorität)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 65 (KBS 672) aus / in Ri. Bingen					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum (2. Priorität)					
Verknüpfungspunkt	KL Maxstr. bzw. Fackelbrunnen (Stadtmitte)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	von bzw. zu den Stadtbuslinien 101 - 117					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum					

→ Seite 2



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Fortsetzung L 140

Verknüpfungen	Mo - Fr	Sa	So
Verknüpfungspunkt	Otterbach Bahnhof		
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>R 66 (KBS 673) aus / in Ri. Lauterecken-Grumbach</i>		
Verknüpfungszeiten	nach Möglichkeit im Bedienungszeitraum		
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>Linie 130 aus / in Ri. Otterberg</i>		
Verknüpfungszeiten	nach Möglichkeit im Bedienungszeitraum	keine	keine
Verknüpfungspunkt	Weilerbach Spar		
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>Linie 138 in / aus Ri. Eulenbis/Erzenhausen/Pörrbach</i>		
Verknüpfungszeiten	zu und von allen Fahrten Linie 138		
Verknüpfungspunkt	Reichenberg Vivo		
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>Linie 138 in / aus Ri. Fockenberg-Limbach bzw. Albersbach</i>		
Verknüpfungszeiten	zu und von allen Fahrten Linie 138		
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge, Standardlinienbusse		
Bus-km-Aufwand pro Jahr	295.200		
	Weitere Fahrten auf Linie 141 ergeben zwischen Siegelbach Zoo und Weilerbach Mo - Fr einen durchgängigen 30 Min.-Takt Weitere Fahrten Fr auf Sa und Sa auf So nachts im Nachtbus auf der Linie N1 weitere Fahrt Freitag auf Samstag Nacht: 00:08 KI - Weilerbach (bei Bedarf in weitere Orte der VG Weilerbach) Weitere Fahrten auf Linie 139 zur Schulbedienung Ergänzung durch Linie 138 im Bereich der VG Weilerbach, sonntags als Ergänzung zu Abschnitt B Fahrten samstags auf Abschnitt B sind die Verlängerungen der Fahrten auf Linie 141 Abschnitt A.		
Besonderheiten	Ergänzung durch Rufaxilinen 1561 und 1563, insb. an Wochenenden		
Hauptsächliche Nachfrage	Berufs-, Besorgungs-, Schüler- und Freizeitverkehr		

Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Linien-Nr	141		Linie-Nr bis Dez. 2006		6529	
konzessionierte Laufzeit bis	15.08.2015					
Linienverlauf	Kaiserslautern - Siegelbach - Weilerbach - (Kottweiler-Schwanden -) Ramstein					
Wichtige Haltestellen	Abschnitt A: Kaiserslautern Hbf + Maxstr. + Pfaffplatz + Alte Brücke + Vogelweh Ost, Siegelbach Sand + Zoo, Rodenbach Ortsmitte + Schwimmbad, Weilerbach Bf Abzw + Spar Rückrichtung: Kl Fackelbrunnen + Marktstr. Abschnitt B: Mackenbach Busbahnhof + Ramsteiner Str., Schwanden Reichenbacher Str. 80a, Kottweiler Reichenbacher Str. + KIGA, Miesenbach Denkmal + Hauptstr, Ramstein Pletsch + Bf + Reichswald Schule + Wendelinusschule					
Kategorisierung	Hauptlinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Verbindung zwischen Kaiserslautern, Weilerbach und Ramstein, weitere Erschließung der VG Weilerbach Erschließung des Stadtteils Kaiserslautern - Siegelbach					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Abschnitt A: Kaiserslautern - Vogelweh - Siegelbach - Rodenbach - Weilerbach						
Bedienungszeitraum	05:00 - 20:00	05:00 - 20:00	08:30 - 12:30	06:30 - 12:30		
Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	2 Std.-Takt	2 Std. Takt		
Fahrten	16 Fahrten	16 Fahrten	3 Fahrten	4 Fahrten	keine	keine
Abschnitt B: Weilerbach - Mackenbach - (Schwanden - Kottweiler -) Ramstein						
Bedienungszeitraum	5:30 - 19:30	06:00 - 14:30	08:15 - 19:15	07:30 - 18:30		
Takt	60 Min.-Takt	60 Min.-Takt	Einzelfahrten mit gleichen Abfahrtszeiten	Einzelfahrten mit gleichen Abfahrtszeiten		
Fahrten	16 Fahrten	16 Fahrten	5 Fahrten	5 Fahrten	keine	keine
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Hauptbahnhof					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>G 10 (KBS 670) in / aus Ri. Neustadt/W.</i>					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum				keine	keine
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>G 10 (KBS 670) aus / in Ri. Landstuhl, Homburg/Saar</i>					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum				keine	keine
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>R 64 (KBS 672) aus / in Ri. Pirmasens</i>					
Verknüpfungszeiten	nach Möglichkeit im Bedienungszeitraum				keine	keine
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>R 65 (KBS 672) aus / in Ri. Bingen</i>					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum				keine	keine
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>R 66 (KBS 673) aus / in Ri. Lauterecken-Grumbach</i>					
Verknüpfungszeiten	nach Möglichkeit im Bedienungszeitraum				keine	keine
Verknüpfungspunkt	KL Maxstr. bzw. Fackelbrunnen (Stadtmitte)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>von bzw. zu den Stadtbuslinien 101 - 117</i>					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum				keine	keine
Verknüpfungspunkt	Weilerbach Spar (in / aus Ri. Ramstein)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>Linie 140 Ri. Reichenbach bzw. Ruftaxen aus / in Ri. Eulenbis / Erzenhausen)</i>					
Verknüpfungszeiten	nach Möglichkeit im Bedienungszeitraum				keine	keine
Verknüpfungspunkt	Miesenbach Hauptstr.					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>Linie 153 in / aus Ri. Kottweiler-Schwanden</i>					
Verknüpfungszeiten	14:00 - 18:00	Bedienungszeitraum	Bedienungszeitraum		keine	keine

→ Seite 2



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Fortsetzung L 141

Verknüpfungen	Mo - Fr	Sa	So	
Verknüpfungspunkt	Ramstein Bahnhof (aus / in Ri. Weilerbach)			
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	Linie R 67 (KBS 671) in / aus Ri. Landstuhl/Kaiserslautern			
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum	nach Möglichkeit im Bedienungszeitraum	keine	keine
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	Linie R 67 (KBS 671) in / aus Ri. Kusel			
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum	nach Möglichkeit im Bedienungszeitraum	keine	keine
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	Linie 142 in / aus Ri. Schönenberg-Kübelberg			
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum	Bedienungszeitraum	keine	keine
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge und Standardlinienbusse sowie Kleinbusse und Taxi-Fahrzeuge			
Bus-km-Aufwand pro Jahr <small>(100% der Leistung wird nur von Bussen gefahren)</small>	199.700			
Alternativ dazu: km-Aufwand pro Jahr bei Mitnutzung von Ruftaxen:				
	verbleibender Bus-Km-Aufwand pro Jahr	Ruftaxi Km-Aufwand pro Jahr	Gesamt KM-Aufwand bei gemischtem Betrieb Bus und Ruftaxen	
KM-Aufwand bei durchschnittlicher Nutzung der Ruftaxen von 15 %	194.500	800	195.300	
KM-Aufwand bei durchschnittlicher Nutzung der Ruftaxen von 40 %	194.500	2.100	196.600	
Besonderheiten	Weitere Fahrten auf Linie 140 ergeben zwischen Siegelbach Zoo und Weilerbach Mo - Fr einen durchgängigen 30 Min.-Takt, samstags wird Bedienung von der Linie 140 übernommen Weitere Fahrten auf Linie 139 zur Schulbedienung Die Gesamtkilometerleistung variiert je nach Umfang der erbrachten Leistung im Ruftaxenbetrieb. Fahrten im Abschnitt A, insb. samstags, können in Absprache mit dem ÖPNV-Aufgabenträger als Ruftaxenverkehr angeboten werden.			
Hauptsächliche Nachfrage	Berufs-, Besorgungs-, Schüler- und Freizeitverkehr			

Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Linien-Nr	143	Linie-Nr bis Dez. 2006		6522		
konzessionierte Laufzeit bis	31.05.2011					
Linienverlauf	Kaiserslautern - Landstuhl - Ramstein - Flugplatz					
Wichtige Haltestellen	Kaiserslautern Hbf + Wilhelmspaltz + Maxstr. + Pfaffplatz + Am Belzappel + Vogelweh Ost, Einsiedlerhof Brücke, Kindsbach Marktstr., Landstuhl Schulzentrum + Stadthalle + Bahnhof, Ramstein Bender + Bahnhof + Sportplatz, Flugplatz Haupttor West Hast. bei Einzelfahrten: Ramstein Reichswald Schule, Ramstein Flugplatz US Kühlhaus					
Kategorisierung	Erschließungslinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Verbindung zwischen Kaiserslautern und Landstuhl sowie zum Flugplatz nach Ramstein					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Linienabschnitt A: Kaiserslautern - Kindsbach - Landstuhl - Ramstein - Flugplatz						
Bedienungszeitraum	06:00 - 17:00	05:30 - 17:00				
Takt	Einzelfahrten nach Möglichkeit mit gleichen Abfahrtszeiten	Einzelfahrten nach Möglichkeit mit gleichen Abfahrtszeiten				
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	8 Fahrten (davon 5 bis Ramstein Flugplatz)	9 Fahrten (davon 4 ab Flugplatz Haupttor West, 1 ab US Kühlhaus)	keine	keine	keine	keine
Fahrten (Mo -Fr an schulfreien Tagen)	7 Fahrten (davon 5 bis Ramstein Flugplatz)	8 Fahrten (davon 4 ab Flugplatz Haupttor West, 1 ab US Kühlhaus)				
Linienabschnitt B: Kindsbach - Landstuhl (Schulfahrten)						
Bedienungszeitraum	07:00 - 07:30	13:00 - 13:30				
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten				
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	2 Fahrten	2 Fahrten	keine	keine	keine	keine
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
	KL Burgstr. Maxstr. bzw. Fackelbrunnen (Stadtmitte)					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	von bzw. zu den Stadtbuslinien 101 - 117					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum	keine	keine	keine	keine	keine
Verknüpfungspunkt	Landstuhl Bf					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	G 10 (KBS 670) aus / in Ri. Kaiserslautern					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum	keine	keine	keine	keine	keine
Verknüpfungspunkt	Landstuhl Bf					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	G 10 (KBS 670) aus / in Ri. Homburg/Saar					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum	keine	keine	keine	keine	keine
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge und Standardlinienbusse					
Bus-km-Aufwand pro Jahr nach Fahrplan	100.300					
Besonderheiten	Linie startet meist ab KI - Wilhelmsplatz (Hilde-Mattauch-Platz) Zufahrt zur Air Base Ramstein ist abhängig von der jeweiligen Sicherheitsstufe Bei Realisierung des AirBase Shuttles Landstuhl - Air Base wird der Linienweg der Linie 143 modifiziert und auf den Fahrweg Kaiserslautern - Landstuhl reduziert.					
Hauptsächliche Nachfrage	Berufs-, Besorgungs- und Schülerverkehr					



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Linien-Nr	145		Linie-Nr bis Dez. 2006		6513		
konzessionierte Laufzeit bis	31.05.2011						
Linienverlauf	Kaiserslautern - Linden - Bann - Weselberg - Saalstadt						
Wichtige Haltestellen	Kaiserslautern Hbf + Fackelpassage + Pfaffplatz + Pfaffstr. Espensteig, Breitenau Gasthaus, Queidersbach Ortsmitte, Weselberg Harsberg, Schauerberg, Saalstadt Post bzw. Krickenbach Ortseingang + Schule, Linden Talstr., Queidersbach Ortsmitte, Bann Post, Queidersbach Abzw. Barbarossastr. Rückrichtung: Kaiserslautern Fackelbrunnen + Markstr. Hast. bei Einzelfahrten: Horbach, Hohenecken Burg, Geleterswoog Seehotel Hast. bei Abschnitt b: Schopp Bürgermeisteramt, Krickenbach Schule, Linden, Queidersbach Regionale Schule						
Kategorisierung	Erschließungslinie mit verdichtetem Angebot						
Funktion / Verkehrsaufgabe	Erschließung der VG KI-Süd, Verbindung zum VG-Sitz Kaiserslautern						
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage		
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück	
Linienabschnitt A: Kaiserslautern - Queidersbach - Weselberg - Saalstadt bzw. Kaiserslautern - Krickenbach - Linden - Queidersbach - Bann - Queidersbach - Kaiserslautern (meist Ringfahrten, Ende/Start Krickenbach)							
Bedienungszeitraum	06:00 - 20:00	05:00 - 18:30	07:30 - 14:00	06:00 - 12:30			
Takt	Einzelfahrten mit gleichen Abfahrtszeiten 60 Min.-Takt (16:45 - 18:45)	Einzelfahrten nach Möglichkeit mit gleichen Abfahrtszeiten	Einzelfahrten mit gleichen Abfahrtszeiten	Einzelfahrten nach Möglichkeit mit gleichen Abfahrtszeiten			
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	13 Fahrten (davon tlw. auf Teilabschnitten)	15 Fahrten (davon tlw. auf Teilabschnitten)	4 Fahrten (davon tlw. auf Teilabschnitten)	4 Fahrten (davon tlw. auf Teilabschnitten)	keine	keine	
Fahrten (Mo -Fr an schulfreien Tagen)	9 Fahrten (davon tlw. auf Teilabschnitten)	11 Fahrten (davon tlw. auf Teilabschnitten)					
Linienabschnitt B: Schopp - Krickenbach - Queidersbach (Schulfahrten)							
Bedienungszeitraum	06:30 - 13:00	07:00 - 08:00 12:30 - 13:00					
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten					
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	3 Fahrten (davon tlw. auf Teilabschnitten)	3 Fahrten (davon tlw. andere Fahrwege)	keine	keine	keine	keine	
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So		
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Hbf						
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>G 10 (KBS 670) aus / in Ri. Neustadt/W.</i>						
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum				keine	keine	
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Hbf						
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>G 10 (KBS 670) aus / in Ri. Landstuhl, Homburg/Saar</i>						
Verknüpfungszeiten	nach Möglichkeit im Bedienungszeitraum				keine	keine	
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Hbf						
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>R 65 (KBS 672) aus / in Ri. Bingen</i>						
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum				Bedienungszeit-raum mit längeren Übergängen	keine	keine
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	KL Fackelpassage bzw. Fackelbrunnen (Stadtmitte)						
Verknüpfungszeiten	von bzw. zu den Stadtbuslinien 101 - 117				keine	keine	
Verknüpfungspunkt	Linden Kreissparkasse						
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	<i>zu Linie 146 nach Horbach</i>						
Verknüpfungszeiten	gegen 17:00	keine	keine	keine	keine	keine	

→ Seite 2

Fortsetzung L 145

Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge und Standardlinienbusse sowie Kleinbusse und Taxi-Fahrzeuge
Bus-km-Aufwand pro Jahr	171.300
Besonderheiten	<p>verschiedene Fahrwege, in Kaiserslautern meist über die Espensteig, 2 Fahrtenpaare über Hohenecken Bus zu Bus Verknüpfungen: Linden Kreissparkasse (s.o.) Anschluss in Weselberg an Bus nach Saalstadt, Anschluss in Saalstadt an Bus nach Hermersberg Verknüpfung Ri. Homburg geht aus Ri. Linden, Queidersbach und Bann direkt mit Linie 146 nach Landstuhl Fahrten in Randlagen können in Absprache mit dem ÖPNV-Aufgabenträger als Ruftaxenverkehr angeboten werden. bei Realisierung der Neuplanung Linie N 13 weitere Fahrten über Krickenbach - Linden - Queidersbach und Bann im Nachtbus freitags auf samstags und samstags auf sonntags Ergänzung durch Ruftaxilinie 1565</p>
Hauptsächliche Nachfrage	Schüler-, Berufs- und Besorgungsverkehr, tlw. Freizeitverkehr



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Linien-Nr	150	Linie-Nr bis Dezember 2006	6512
konzessionierte Laufzeit bis	15.08.2015		
Linienverlauf	Kaiserslautern - Stelzenberg - Trippstadt (- Schmalenberg - Heltersberg)		
Wichtige Haltestellen	KI Hbf + Innenstadt + Pfaffplatz + TU, Stelzenberg Ortsmitte, Trippstadt Denkmal + Bürgermeisteramt + Grundschule, Schmalenberg Pfarramt, Geiselberg Bürgerhaus, Heltersberg Bürgermeisteramt + Kindergarten + Grundschule		
Kategorisierung	Hauptlinie von KI bis Trippstadt, im weiteren Verlauf Erschließungslinie		
Funktion / Verkehrsaufgabe	Bedeutung für Lk Südwestpfalz: Erschließung nördl. Kreisgebiet und Verbindung nach KL; Bedeutung für Lk Kaiserslautern: Erschließung der VG KI-Süd mit den Hauptorten Trippstadt und Stelzenberg sowie die touristische Erschließung des Neuhöfertals, des Karlstals und von Johanniskreuz (Luchsbus) an das Oberzentrum Kaiserslautern und Verknüpfung mit dem SPNV.		
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa
	hin	zurück	So/Feiertage
			hin zurück
Linienabschnitt A: Kaiserslautern - Stelzenberg - Trippstadt			
Bedienungszeitraum	07:30 - 21:30	05:30 - 21:45	07:30 - 19:30 05:30 - 21:00 09:30 - 17:30 10:30 - 18:30
Takt	1 -Std-Takt	1 -Std-Takt	1 -Std-Takt 1 -Std-Takt Einzelfahrten nach Möglichkeit mit gleicher Abfahrtszeit Einzelfahrten nach Möglichkeit mit gleicher Abfahrtszeit
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	21 Fahrten (tlw. Fahrten in der Saison bis Neuhöfertal)	20 Fahrten (tlw. Fahrten in der Saison ab Neuhöfertal)	11 Fahrten (tlw. Fahrten in der Saison bis Neuhöfertal) 12 Fahrten (tlw. Fahrten in der Saison ab Neuhöfertal) 3 Fahrten (in der Saison bis Neuhöfertal) 3 Fahrten (in der Saison bis Neuhöfertal)
Fahrten (Mo -Fr an schulfreien Tagen)	17 Fahrten (tlw. Fahrten in der Saison bis Neuhöfertal)	16 Fahrten (tlw. Fahrten in der Saison ab Neuhöfertal)	
Linienabschnitt B: Kaiserslautern - Stelzenberg - Trippstadt - Schmalenberg - Heltersberg			
Bedienungszeitraum	05:30 - 17:30	06:15 - 14:30	gegen 06:00, zw. 13:00 u. 14:00 gegen 07:00 gegen 15:00
Takt	Einzelfahrten, die 1-Std-Takt von Abschnitt A ergänzen	Einzelfahrten, die 1-Std-Takt von Abschnitt A ergänzen	Einzelfahrten, die 1-Std-Takt von Abschnitt A ergänzen Einzelfahrten, die 1-Std-Takt von Abschnitt A ergänzen
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	4 Fahrten (davon 1 Direktfahrt)	4 Fahrten (davon 1 Direktfahrt)	2 Fahrten 2 Fahrten keine keine
Fahrten (Mo -Fr an schulfreien Tagen)	2 Fahrten	2 Fahrten	
Linienabschnitt C: Kaiserslautern - Schopp - Karlstal - Trippstadt - Johanniskreuz (Luchsbus) (Saisonverkehr)			
Bedienungszeitraum			09:30 - 16:30 10:30 - 17:30
Takt			Einzelfahrten nach Möglichkeit mit gleicher Abfahrtszeit 4 Fahrten Einzelfahrten nach Möglichkeit mit gleicher Abfahrtszeit 4 Fahrten
Fahrten	keine	keine	keine keine
Verknüpfungen zu Abschnitten A	Mo - Fr		Sa
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Hbf		
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	G 10 (KBS 670) aus / in Ri. Neustadt/W.		
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum		im Bedienungszeitraum zu allen Bussen im Bedienungszeitraum von allen Bussen
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Hbf		
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	G 10 (KBS 670) aus / in Ri. Landstuhl, Homburg/Saar		
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum		im Bedienungszeitraum zu allen Bussen im Bedienungszeitraum von allen Bussen
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Hbf		
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 64 (KBS 672) aus / in Ri. Pirmasens		
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum		

Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Fortsetzung L 150

Verknüpfungen zu Abschnitten A	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Hbf					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 65 (KBS 672) aus / in Ri. Bingen					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum					
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Hbf					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 66 (KBS 673) aus / in Ri. Lauterecken-Grumbach					
Verknüpfungszeiten	nach Möglichkeit im Bedienungszeitraum					
Verknüpfungspunkt	Kaiserslautern Hbf					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 67 (KBS 671) aus / in Ri. Kusel					
Verknüpfungszeiten	nach Möglichkeit im Bedienungszeitraum					
	Kaiserslautern Pfaffplatz					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	von den Stadtbuslinien 101, 102, 104, 106, 111, 115					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum		Bedienungszeitraum		Bedienungszeitraum	
	Kaiserslautern Fackelbrunnen					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	zu allen Stadtbuslinien			zu den Linien 101 und 104		
Verknüpfungszeiten		Bedienungszeitraum		Bedienungszeitraum		Bedienungszeitraum
	Schopp Bahnhof					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	R 64 (KBS 672) aus / in Ri. Pirmasens					
Verknüpfungszeiten	keine	keine	keine	keine	vormittags	nachmittags
	Trippstadt Denkmal					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	246					
Verknüpfungszeiten	gegen 18:00	keine	keine	keine	keine	keine
	Schmalenberg Pfarramt					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	246					
Verknüpfungszeiten	14:00 - 15:00	14:00 - 15:00	keine	keine	keine	keine
	Geiselberg Bürgerhaus					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	246					
Verknüpfungszeiten	gegen 06:00	keine	keine	keine	keine	keine
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge und Standardlinienbusse					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	290.500					
Besonderheiten	<p>Luchsbus So nur zwischen Ostern und Ende Oktober dazu fährt noch der Nachtbus - Linie N6 (126) in Nächsten Fr auf Sa und Sa auf So 0:15 + 2:15 nach Trippstadt</p> <p>auf der Konzession fährt noch ein Fahrtenpaar (Kleinbus) zur Grundschule Trippstadt vom Neuhöfental aus, dazu eine Verbindung Aschbacherhof zur Grundschule Trippstadt und ein Fahrtenpaar Trippstadt - Regionale Schule Queidersbach</p> <p>Fahrten im Abschnitt Schmalenberg - Waldfishbach sind nun auf der Linie 246 dargestellt.</p>					
Hauptsächliche Nachfrage	Schülerverkehr, des weiteren Berufs-, Besorgungs- und Freizeitverkehr					



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Linien-Nr	244	Linie-Nr bis Dez. 2006		6514		
konzessionierte Laufzeit bis	31.05.2011					
Linienverlauf	Pirmasens - Kaiserslautern					
Wichtige Haltestellen	Pirmasens Hbf + Exerzierplatz, Waldfischbach Bahnhof, Steinalben Ort, Horbach, Schopp Bürgermeisteramt, Breitenau, Espensteig, Kaiserslautern Fackelbrunnen + Hbf					
Kategorisierung	Erschließungslinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Verbindung zw. Pirmasens und Kaiserslautern Überführungsfahrt					
Mindestbedingungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Bedienzeitraum	morgens					
Erschließungsqualität	Einzelfahrt					
Fahrten	1 Fahrt	keine	keine	keine	keine	keine
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
	Pirmasens Exerzierplatz					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	keine					
Verknüpfungszeiten	keine	keine	keine	keine	keine	keine
	Kaiserslautern Hbf					
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	G 10 (in Ri. Neustadt/W. bzw. Saarbrücken), R 65 (in Ri. Bingen)					
Verknüpfungszeiten	morgens	keine	keine	keine	keine	keine
Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge und Standardlinienbusse					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	9.900					
Besonderheiten	Der Aufgabenträger sieht diese Fahrt nicht als notwendig an, ist hier als Status Quo dargestellt.					
Hauptsächliche Nachfrage						

Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Linien-Nr	457					
konzessionierte Laufzeit bis	05.12.2011					
Linienverlauf	Grünstadt - Eisenberg - Enkenbach - Kaiserslautern					
Wichtige Haltestellen	Grünstadt Bf + Stadthaus, Sausenheim Ortsmitte, Neuleiningen Kreuz, Tiefenthal, Hettenleidelheim Psostr., Eisenberg Marktplatz + Hauptschule + Gienanth, Ramsen Denkmal, Eiswoog, Alsenborn Mitte, Enkenbach IGS + Bf bei Abschnitt C weiter: Enkenbach Rathaus + Kreuz, Eselsfürth, Kaiserslautern PRE-Park, Ludwigstr., Rathaus, Pfaffplatz (hin), Hbf, Fackelbrunnen (zurück)					
Kategorisierung	Erschließungslinie mit verdichtetem Angebot					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Erschließung innerhalb der VG Grünstadt sowie Verbindung nach Enkenbach und Kaiserslautern Verbindungen zum Schulstandort Enkenbach					
Mindestbedienstungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Linienabschnitt A: Grünstadt - Hettenleidelheim - Eisenberg						
Bedienungszeitraum	05:30 - 19:00	06:30 - 19:30	06:30 - 15:00	07:00 - 14:30	je 1 Fahrt zw. 11:00 - 13:00 und 15:00 - 17:00	je 1 Fahrt zw. 12:00 - 14:00 und 16:00 - 18:00
Takt	Einzelfahrten mit meist gleichen Abfahrtszeiten dazu tlw. 30 bzw. 60 Min.-Takt	Einzelfahrten mit meist gleichen Abfahrtszeiten dazu tlw. 30 bzw. 60 Min.-Takt	Einzelfahrten 2 Std.-Takt (09:00 - 15:00)	Einzelfahrt 2 Std.-Takt (10:30 - 14:30)	Einzelfahrten	Einzelfahrten
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	13 Fahrten (davon tlw. auf Teilabschnitten)	13 Fahrten	6 Fahrten	5 Fahrten	2 Fahrten	keine
Fahrten (Mo -Fr an schulfreien Tagen)	13 Fahrten	12 Fahrten				
Linienabschnitt B: Eisenberg - Ramsen - Eiswoog - Enkenbach						
Bedienungszeitraum	06:00 - 19:30	04:40 - 19:00	08:30 - 15:30	10:00 - 16:00	je 1 Fahrt zw. 11:00 - 13:00 und 15:00 - 17:00	je 1 Fahrt zw. 12:00 - 14:00 und 16:00 - 18:00
Takt	Einzelfahrten mit meist gleichen Abfahrtszeiten dazu tlw. 60 Min.-Takt	Einzelfahrten mit meist gleichen Abfahrtszeiten dazu tlw. 60 Min.-Takt	1 Std.-Takt (08:30 - 09:30) 2 Std.-Takt (11:30 - 15:30)	2 Std.-Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten
Fahrten (Mo -Fr an Schultagen)	16 Fahrten (davon tlw. auf Teilabschnitten)	19 Fahrten (davon tlw. auf Teilabschnitten)	5 Fahrten	5 Fahrten	2 Fahrten	keine
Fahrten (Mo -Fr an schulfreien Tagen)	13 Fahrten (davon tlw. auf Teilabschnitten)	16 Fahrten (davon tlw. auf Teilabschnitten)				
Linienabschnitt C: Enkenbach - Kaiserslautern						
Bedienungszeitraum	gegen 09:00, zw. 16:00 - 17:00	gegen 12:00, zw. 16:00 - 17:00	gegen 09:00	12:00 - 13:00		
Takt	Einzelfahrten	Einzelfahrten	Einzelfahrt	Einzelfahrt		
Fahrten	2 Fahrten	2 Fahrten	1 Fahrt	1 Fahrt	keine	keine
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So	
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	Enkenbach Bahnhof (in / aus Ri. Alsenborn) R 65 (KBS 672) in / aus Ri. Bad Kreuznach					
Verknüpfungszeiten	gegen 08:00	im Bedienungszeitraum nach Möglichkeit	keine	keine	keine	keine
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	Enkenbach Bahnhof (in / aus Ri. Alsenborn) R 65 (KBS 672) in / aus Ri. Kaiserslautern					
Verknüpfungszeiten	Bedienungszeitraum		Bedienungszeitraum mit längerem Übergang			Bedienungszeitraum

→ Seite 2



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern



Fortsetzung L 457

Fahrzeugstandard	Niederflurfahrzeuge und Standardlinienbusse
Bus-km-Aufwand pro Jahr nach Fahrplan	233.000
Besonderheiten	Fahrten des Abschnitts C haben Anschluss an der Hast.KI Rathaus bzw. Fackelbrunnen zu bzw. von den Stadtbussen im Bedienungszeitrum Fahrten des Abschnitts C haben Anschluss an der Hast.KI Hbf in Ri. Homburg/Saar, Pirmasens, Kusel und Lauterecken-Grumbach weitere Fahrten von Enkenbach-Alsenborn bis Kaiserslautern mit der Linie 136 Fahrten im Abschnitt B kommen bzw. fahren tlw. bis Gründsttd auf anderem Fahrweg, bzw. fahren als Linie 456 nach LU BASF Ergänzung durch Rufaxilinie 1556
Hauptsächliche Nachfrage	insb. Schülerverkehr, dazu Berufs- und Besorgungsverkehr

Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Ruftaxen

Linien-Nr	1564							
konzessioniert als	Ruftaxi Weilerbach		Laufzeit bis		bei Einführung neu zu konzessionieren			
Linienverlauf	Weilerbach - Rodenbach - Kaiserslautern IG Nord							
Wichtige Haltestellen	Weilerbach Spitzäcker + Sandäcker, + Spar + Bf Abzw., Rodenbach Aral + Ortsmitte + Schwimmbad, Kaiserslautern IG Nord							
Kategorisierung	Ruftaxiergänzung							
Funktion / Verkehrsaufgabe	3400							
Mindestbedienstungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage			
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
Bedienungszeitraum	06:00 - 22:00		nach Bedarf		nach Bedarf			
Takt	Einzelfahrten nach Möglichkeit mit gleichen Abfahrtszeiten							
Fahrten	4 Fahrten (davon je 1 Fahrt zw. 06:00 - 09:00, zw. 13:30 - 14:30, zw. 16:00 - 19:00 und gegen 22:00)							
Verknüpfungen	Mo - Fr		Sa		So			
Verknüpfungspunkt	Weilerbach Spar							
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	Linie 140 aus / in Ri. Reichenbach-Steegen							
Verknüpfungszeiten	im überlappenden Bedienungszeitraum							
Verknüpfungspunkt	Weilerbach Spar							
Verknüpft mit Linien-Nr., VM	Linie 141 aus / in Ri. Mackenbach							
Verknüpfungszeiten	im überlappenden Bedienungszeitraum							
Fahrzeugstandard	Taxi-Fahrzeuge bzw. Kleinbusse							
km-Aufwand pro Jahr (gesamter Fahrweg)	bei durchschnittlicher Nutzung von 15% der Fahrten		3.500	bei durchschnittlicher Nutzung von 40% der Fahrten		9.300		
Besonderheiten	Ergänzung zum Linienbus Linie 140 und 141 Fahrten werden nur angeboten, wenn im angesprochenen Zeitraum keine Busbedienung stattfindet Fahrtenanzahl kann bei Bedarf erweitert werden							
Hauptsächliche Nachfrage	Berufsverkehr							



11.3 *Linienbündelung Stadt Kaiserslautern*

11.3.1 Zweck der Bündelung

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

Die neue EU-Verordnung 1370/07 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 Rhein-Neckar (VRN) ist es deshalb, es allen Aufgabenträgern (Städte und Landkreise) im Verbundgebiet zu ermöglichen, mit überschaubarem verwaltungstechnischem Aufwand und mit der Zielsetzung von möglichst wirtschaftlichen Ergebnissen die wettbewerblichen Vergaben durchführen zu können.

Dies setzt voraus, dass verkehrlich und betriebswirtschaftlich zusammenhängende Einzellinien in Bündeln zusammengefasst werden, die dann an einen Betreiber zu vergeben sind. Um solche Verfahren um den Betrieb eines Gesamtliniensbündels zu ermöglichen, müssen zunächst die einzelnen Laufzeiten der jeweiligen Liniengenehmigungen innerhalb eines Liniensbündels auf die Laufzeit der längstlaufenden Linie im Bündel harmonisiert werden. Dem dient der hier vorgeschlagene Bündelungsbeschluss. Mit der Genehmigungsbehörde (Landesbetrieb Mobilität - Außenstelle Speyer) 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.

Städtische Verkehre können nach der neuen EU-Verordnung unter Nutzung des Privilegs der Eigenproduktion (Inhouse-Geschäft) direkt vergeben werden. Dies setzt voraus, dass die Stadt den internen Betreiber (Technische Werke Kaiserslautern Verkehrs AG) wie eine eigene Dienststelle kontrolliert und diese sich nicht andernorts am Wettbewerb um ÖPNV-Leistungen beteiligt. Für eine Direktvergabe des Stadtbusverkehrs der Stadt Kaiserslautern an die TWK Verkehrs AG sind diese Voraussetzungen nach heutigem Kenntnisstand realisierbar.

11.3.2 Linienbündelung im Gebiet der Stadt Kaiserslautern

Linienbündel „Stadt Kaiserslautern“

Das Linienbündel „Stadt Kaiserslautern“ umfasst Linien, die ausschließlich die Stadt Kaiserslautern bedienen. Längstlaufende Linien sind die Linien 101, 103, 104, 106, 114 und 116 mit Enddatum 31.05.2015.

Bei Realisierung der geplanten Maßnahmen zu den Linien 108 (Verlängerung nach Erfenbach bei gleichzeitigem Wegfall der Linie 117), 109 (neue Linie: Rathaus – Hbf – Pfaffplatz – Vogelweh – Einsiedlerhof – AirBase Ramstein) und 112 (Verlängerung nach Otterberg) sind diese dem Linienbündel „Stadt Kaiserslautern“ zu zuordnen. Ihre Laufzeit ist entsprechend anzupassen.

Bei Neuorganisation der Relation Stadtmitte – Universität (Linien 115 und 116) wird die derzeitige Linie 115 als Linie 116neu bezeichnet mit dem verkürzten Linienweg PRE-Park – Rathaus und die derzeitige Linie 116 wird als Linie 115neu bezeichnet mit dem Fahrweg Rathaus – Universität.



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Linie	Linienweg	Genehmigungs-laufzeit
101	Panzerkaserne/Warmfreibad – Rathaus – Vogelweh – Einsiedlerhof / – Hohenecken / - Siegelbach – IG Nord	31.05.2015
102	Betzenberg – Hbf – Schillerplatz – Sonnenberg	31.07.2009
103	Rathaus – Pfaffsiedlung – Dansenberg	31.05.2015
104	Eselsfürth – PRE-Park – Grübentälchen – Rathaus – Bännjerrück	31.05.2015
105	Uni – Wohnstadt – Hbf – Rathaus – Gewerbegebiet West	31.07.2009
106	Rathaus – Pfaffplatz – Mölschbach	31.05.2015
107	Casimirring – Rathaus – Fischerrück – Kaisermühle	14.09.2014
108	Rathaus – Engelshof – Wiesenthalerhof – Kreuzhof	11.12.2012
111	Rathaus – Pfaffsiedlung – Hohenecken – Gelterswoog	31.07.2009
112	Rathaus – Engelshof – Morlautern – Erlenbach	31.07.2009
114	Rathaus – Rauschenweg – Uni-Wohnstadt	31.05.2015
115	PRE-Park – Rathaus – Pfaffplatz – Universität	31.10.2010
116	(Stadtmitte –) Hauptbahnhof – Universität	31.05.2015
117	Rathaus – Wiesenthalerhof – Erfenbach	28.02.2010

Tabelle 10: Linienbündel „Stadt Kaiserslautern“

Linienbündel „Stadt Kaiserslautern – Nachtbus“

Das Linienbündel „Stadt Kaiserslautern - Nachtbus“ umfasst Linien, die neben der Stadt Kaiserslautern auch Gebiete des Landkreises Kaiserslautern bedienen. Längstlaufende Linien sind die Linien N 3, N 4, N 7, und N 12 mit Enddatum 14.12.2015.

Linie	Tabelle	Linienweg	Genehmigungs-laufzeit
N 1	121	Nachtbus Linie 1: Rathaus - Siegelb. – Rodenb. – Weilerbach / – Einsiedlerhof – Kindsbach	01.06.2014
N 2	122	Nachtbus Linie 2: Rathaus – Hbf – Casimirring – Betzenberg	01.01.2010
N 3	123	Nachtbus Linie 3: Rathaus – Dansenberg – Schopp – Krickenbach - Linden	14.12.2015
N 4	124	Nachtbus Linie 4: Rathaus – Bännjerrück – Hohenecken – Queidersbach - Bann	14.12.2015
N 40	125	Nachtbus Linie 40: Schillerplatz – Grübentälchen – PRE-Park – Messeplatz	01.06.2014
N 6	126	Nachtbus Linie 6: Rathaus – Uni-Wohnstadt – Mölschbach / – Stelzenberg – Trippstad	01.01.2010
N 7	127	Nachtbus Linie 7: Rathaus – Fischerrück – Erzhütten – Erfenbach – Katzweiler - Otterbach	14.12.2015
N 10	129	Nachtbus Linie 10: Schillerplatz – Hochspeyer – Enkenbach – Mehlingen	01.06.2014
N 12	128	Nachtbus Linie 12: Rathaus – Erlenbach – Otterberg – Sembach - Rathaus	14.12.2015

Tabelle 11: Linienbündel „Stadt Kaiserslautern – Nachtbus“

Linienbündel „Kaiserslautern Nord“

Das Linienbündel „Kaiserslautern Nord“ umfasst Linien, die neben dem Gebiet des Landkreises Kaiserslautern auch Gebiete des Donnersbergkreises, des Landkreises Kusel und der Stadt Kaiserslautern umfassen. Alle Linien haben das Enddatum 15.08.2015 (Ausnahme Linie 137, die im Jahr 2011 endet).

Linie	Linienweg	Genehmigungs- laufzeit
130	Kaiserslautern – Otterberg – Niederkirchen	15.08.2015
131	Kaiserslautern – Niederkirchen – Nußbach – Ginsweiler	15.08.2015
133	Kaiserslautern – Otterberg – Drehthalerhof – Heiligenmoschel/Höringen – Gundersweiler	15.08.2015
134	Kaiserslautern – Otterbach – Mehlbach – Olsbrücken – Frankelbach	15.08.2015
135	Kaiserslautern. – Hochspeyer – Waldleiningen/Fischbach	15.08.2015
136	Kaiserslautern – Enkenbach – Alsenborn – Winnweiler/Börrstadt	15.08.2015
137	Kaiserslautern – Sembach – Winnweiler – Falkenstein	31.05.2011

Tabelle 12: Linienbündel „Kaiserslautern Nord“

Linienbündel „Kaiserslautern West“

Das Linienbündel „Kaiserslautern West“ umfasst Linien, die neben dem Gebiet des Landkreises Kaiserslautern auch Gebiete der Landkreise Kusel und Südwestpfalz, des Saar-Pfalz-Kreises mit der Stadt Homburg sowie der Stadt Kaiserslautern bedienen. Längstlaufende Linien sind die Linien 138, 139, 140, 141, 142, 144, 150 und 152 mit Enddatum 15.08.2015.



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Linie	Linienweg	Genehmigungs- laufzeit
138	Weilerbach – Schwedelbach – Reichenbach	15.08.2015
139	Kaiserslautern – Weilerbach/Schwanden – Ramstein – Landstuhl	15.08.2015
140	Kaiserslautern – Weilerbach/Kollweiler – Reichenbach	15.08.2015
141	Landstuh/Ramstein – Schwanden/Weilerbach – Kaiserslautern	15.08.2015
142	Landstuhl – Ramstein – Miesau – Schönenberg	15.08.2015
143	KL – Landstuhl – Ramstein/Flugplatz	31.05.2011
144	Landstuhl – Ramstein – Glan-Münchweiler 1	15.08.2015
145	KL – Linden – Bann – Weselberg – Saalstadt	31.05.2011
146	Landstuhl – Queidersbach – Steinalben – Waldfischbach	31.05.2011
150	KL – Universität – Trippstadt – Schmalenberg – Geiselberg - Waldfischbach	15.08.2015
151	Landstuhl – Obernheim – Kirchenarnbach – Wallhalben	31.05.2011
152	Landstuhl – Mittelbrunn/Landstuhl – Langwieden – Gerhardsbrunn – Martinshöhe - Bechhofen	15.08.2015
153	Landstuhl – Ramstein – Kottweiler – Schwanden – Reichenbach	31.05.2011
154	Landstul Schulz. – Stadthalle/Bf-Krankenh. – Atzel-Beethovenstr. – Melkerei-Bf	31.05.2011
155	Stadtverkehr Landstuhl – Atzel/Melkerei	28.02.2013

Tabelle 13: Linienbündel „Kaiserslautern West“

Linienbündel „Pirmasens Umland“

Das Linienbündel „Pirmasens Umland“ umfasst Linien, die neben dem Gebiet des Landkreises Südwestpfalz auch Gebiete der Landkreise Südliche Weinstraße und Kaiserslautern sowie der Städte Kaiserslautern, Pirmasens und Zweibrücken bedienen. Längstlaufende Linien sind die Linien 246 und 548 mit Enddatum 31.5.2012.

¹ Fahrten der Linie 276 im Landkreis Kaiserslautern wurden unter der Linie 144 dem Linienbündel Linienbündel „Kaiserslautern West“ zugeordnet.

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

Tabelle 14: Linienbündel „Pirmasens Umland“

Linienbündel „Pfälzer Bergland“

Das Linienbündel „Pfälzer Bergland“ umfasst Linien, die neben dem Gebiet des Landkreises Kusel auch Gebiete der Landkreise Kaiserslautern, Birkenfeld, St. Wendel und des Saar-Pfalz-Kreises mit der Stadt Homburg bedienen. Alle Linien haben das Enddatum 31.07.2015 (Ausnahme Linie 286, die im Jahr 2011 ausläuft).

Bei einer Realisierung der geplanten Linien 290 Kusel – Baumholder und L 360 Lauterecken – Sien – Idar-Oberstein ist eine Zuteilung noch offen, diese wird in enger Abstimmung mit dem Landkreis Birkenfeld und dem VRN getroffen. Sie werden entweder dem Bündel Pfälzer Bergland oder dem Bündel des Landkreises Birkenfeld zugeteilt.

Bei Realisierung der geplanten Nachtbuslinien N 21 Kaiserslautern – Otterbach – Olsbrücken – Frankelbach – Wolfstein – Lauterecken, N 22 Kaiserslautern – Landstuhl – Glan-Münchweiler – Theisbergstegen – Altenglan – Kusel, N 23 Homburg/ Saar – Schönenberg-Kübelberg – Herschweiler-Pettersheim (– Kusel), N 24 St. Wendel – Niederkirchen – Saal – Selchenbach – Konken (bzw. Langenbach – Herschweiler-Pettersheim – Wahnwegen – Hüffler – Schellweiler) – Diedelkopf – Kusel sind diese dem Linienbündel Pfälzer Bergland zuzuordnen. Dann erstreckt sich das Linienbündel Pfälzer Bergland auch auf die Stadt Kaiserslautern.



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Linie	Linienweg	Genehmigungs- laufzeit
266	Lauterecken – Kirrweiler – Glanbrücken – St.Julian	31.07.2015
267	Lauterecken – Grumbach – Langweiler – Hoppstädten – Sien	31.07.2015
268	Lauterecken – Odenbach – Ginsweiler – Nußbach	31.07.2015
269	Lauterecken – Hohenöllen – Einöllen – Wolfstein	31.07.2015
270 ²	Lauterecken – St.Julian – Altenglan – Kusel	31.07.2015
271	Lauterecken – St.Julian – Altenglan – Kusel – Burg Lichtenberg	31.07.2015
272	Lauterecken – Hinzweiler – Rothselberg	31.07.2015
273	Wolfstein – Hefersweiler – Seelen – Nußbach	31.07.2015
274	Wolfstein-Hinzweiler-Welschweiler-Kusel/Eßweiler	31.07.2015
275	Kusel – Jettenbach – Eßweiler – Wolfstein	31.07.2015
276	Kusel – Altenglan – Glan-Münchweiler ³	31.07.2015
277	Kusel – Theisbergstegen – Neunkirchen – Niederstausenbach	31.07.2015
280	R8 – Kusel – Konken – Brücken – Waldmohr – Homburg	31.07.2015
281	Kusel – Wahnwegen – Quirnbach – Brücken – Schönenberg	31.07.2015
282	Gimsbach – Glan-Münchweiler – Quirnbach – Herschweiler – Pettersheim	31.07.2015
283	Glan-Münchweiler – Steinbach – Schönenberg – Waldmohr	31.07.2015
285	Glan-Münchweiler – Gries – Schönenberg – Homburg	31.07.2015
286	Landstuhl – Bruchmühlbach – Vogelb./Schönenberg – Homburg	31.05.2011
287	Breitenbach/Waldmohr – Dunzw. – Schmittw. – Schönenberg – Homburg	31.07.2015
288	Schönenberg – Brücken – Ohmbach/Schönenber – Altenkirchen – Breitenbach	31.07.2015
292	Kusel – Berschweiler/Freisen – Baumholder ⁴	31.07.2015
293	Kusel – Schellweiler – Ehweiler – Herchweiler – Oberkirchen	31.07.2015
294	Kusel – Selchenbach – Hoof – St.Wendel	31.07.2015
295	Kusel Stadtverkehr	31.07.2015
296	Kusel – Oberalben – Kusel	31.07.2015

Tabelle 15: Linienbündel „Pfälzer Bergland“

² Die Linie 270 wurde in 270 und 271 getrennt.

³ Fahrten der Linie 276 im Landkreis Kaiserslautern wurden unter der Linie 144 dem Linienbündel „Kaiserslautern West“ zugeordnet.

⁴ Alle Fahrten der derzeitigen Linie 291 wurden der Linie 292 zugeordnet. Die Konzession der Linie 291 läuft ebenfalls bis zum 31.07.2015.

Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten in den einzelnen Linienbündeln

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

Staffelung der Vergabetermine für die Linienbündel

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



11.3.3 Schlussfolgerungen

Mit dem Bündelungsbeschluss ist keine Aussage über die Durchführung künftiger Vergabeverfahren durch die Stadt Kaiserslautern getroffen. Die Stadt Kaiserslautern 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 die wirtschaftlich attraktiven Linien im Busverkehr erstreiten, die verbleibenden defizitären Verkehre jedoch teuer durch die Aufgabenträger bestellt werden müssen.





Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern, Teil B, Erläuterungen

Mai 2009

Inhalt:

Abschnitt Rahmenbedingungen.....	133
12 Übergeordnete Ziele und Rahmenbedingungen	133
12.1 Rahmenvorgabe der Westpfalz zur Aufstellung und Fortschreibung der Nahverkehrspläne	133
12.2 Gesetzliche Rahmenvorgaben.....	134
12.3 Vorgaben der Landes- und der Fachplanung.....	136
12.4 Vorgaben der Raumordnungsplanung.....	137
13 Vorgaben des ZSPNV-Süd und umgebende Nahverkehrspläne	139
13.1 Vorgaben des ZSPNV-Süd	139
13.2 Vorgaben durch Nahverkehrspläne anderer Aufgabenträger des straßengebundenen Nahverkehrs.....	140
14 Raumstruktur in der Westpfalz	140
14.1 Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur	140
14.2 Wirtschaftsstruktur	142
14.3 Verkehrsstruktur und Motorisierungsgrad.....	143
14.4 Strukturprognose.....	145
15 Tarif, Information und Service	145
15.1 Tarif in der Westpfalz ab 01.06.2006	145
15.2 Fahrplan- und Liniennetzinformation.....	146
15.3 Tarifinformationen und Fahrscheinerwerb	147
15.4 Beratung und Service	147

16 Organisationsstrukturen und Aufgaben in der Region Westpfalz, Verkehrsverbund Rhein-Neckar	148
17 Qualitätsstandards	149
17.1 Vernetzung der Verkehrssysteme	150
17.2 Räumliche Erschließungsstandards	151
17.3 Verbindungsstandards.....	152
17.4 Bedienungsstandards.....	153
17.5 Haltestellen und Verknüpfungspunkte.....	157
17.6 Fahrzeuge.....	162
17.7 Fahrgastinformation und Mobilitätsberatung	163
17.8 Sonstige Standards	163
Bestandsanalyse des Status Quo 2005 im	
Nahverkehr der Gebietskörperschaften: Stadt Kaiserslautern	165
18 Raumstruktur Stadt Kaiserslautern	165
18.1 Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur	165
18.2 Wirtschaftsstruktur	167
18.3 Verkehrsstruktur und Motorisierungsgrad	169
18.4 Strukturprognose.....	171
18.5 Entwicklungsachsen und bedienungsrelevante Strukturen.....	172
19 Verkehrsangebot Stadt Kaiserslautern.....	173
19.1 Linienangebot und Erschließungsqualität	173
19.2 Intermodale Verknüpfung	177
19.3 ÖPNV-Betreiberstruktur und Betriebsleistung.....	179
20 ÖPNV-Nachfrage.....	180
20.1 Verkehrserhebung 2002.....	180
20.2 Weitere Datengrundlagen	180
20.3 Fahrgastnachfrage.....	181



21	Information und Service	184
21.1	Fahrplan- und Liniennetzinformation	184
21.2	Tarifinformationen und Fahrscheinerwerb	184
21.3	Beratung und Service	185
21.4	Marketing und Öffentlichkeitsarbeit.....	185
22	Infrastruktur und Fahrzeugpark.....	186
22.1	Bahnhöfe, Haltestellen und Verknüpfungspunkte	186
22.2	Strecken und Fahrwege.....	188
22.3	Fahrzeuge	189
22.4	Betrieblich-technische Einrichtungen.....	190
22.5	Mobilitätsberatungszentren	190
22.6	Fahrgastinformationsanlagen	190
23	Anhang zum Teil B.....	193
23.1	Ergänzende Tabellen und Abbildungen zum Erläuterungsteil	195
23.2	Bestandsanalyse der Haltestelleninfrastruktur	204
23.3	Dokumentation des Beteiligungsverfahrens.....	209
23.3.1	Vorbemerkungen und Hinweise	209
23.3.2	Zusammenstellung der Stellungnahmen	212
23.3.2.1	Aufgabenträger und übergeordnete Behörden	212
23.3.2.2	Verkehrsunternehmen	212
23.3.2.3	Sachverständige und sachinteressierte Institutionen und Verbände	214
23.3.2.4	Ortbeiräte	215
23.3.2.5	Bürgerbeteiligung	216

Tabellenverzeichnis

Tabelle 16: Anbindungsstandard nach Einwohnergrößenklassen	153
Tabelle 17: Qualitätsmerkmale der Nahverkehrsprodukte im Linienangebot	155
Tabelle 18: Qualitätsstandards im Bedarfsverkehr	156
Tabelle 19: Standards nach der Verknüpfungsfunktion eines Haltes.....	158
Tabelle 20: Übersicht Haltestellenmerkmale.....	160
Tabelle 21: Entwicklung der Altersklassen bis 2010 (Quelle: Planersocietät 2005).....	167
Tabelle 22: Schülerzahlen Westpfalz und kreisfreie Städte, 2004 und 2010 (Quelle: Planersocietät 2005.....)	167
Tabelle 23: ÖV-Anteil an den Gesamtfahrten pro Tag, 2004 und 2010 (Quelle: Planersocietät 2005).....	170
Tabelle 24: Motorisierungsgrad in Kaiserslautern und Rheinland-Pfalz (Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz)	171
Tabelle 25: Übersicht der Bike+Ride-Plätze	188
Tabelle 26: Einwohnerzahl Stadt Kaiserslautern, 2004 und 2010 (Quelle: Planersocietät 2005).....	195
Tabelle 27: Entwicklung Einwohner und Beschäftigte, 2004 und 2010 (Quelle: Planersocietät 2005).....	197
Tabelle 28: Linien und Betreiber, Stadt Kaiserslautern (Fahrplanstand 2006/2007)	202
Tabelle 29: Bewertung der Ausstattung der Haltestellen im Stadtgebiet von Kaiserslautern, Quelle: Stadt Kaiserslautern, S. 205 – 208	205
Tabelle 30: Liste der angeschriebenen Stellen für die öffentliche Beteiligung.....	210
Tabelle 31: Stellungnahmen benachbarte Aufgabenträger und übergeordnete Behörden	212
Tabelle 32: Stellungnahmen Verkehrsunternehmen.....	212
Tabelle 33: Stellungnahmen Sachverständige und sachinteressierte Institutionen und Verbände	214
Tabelle 34: Stellungnahmen Ortsbeiräte.....	215
Tabelle 35: Anregungen und Hinweise aus der Bürgerbeteiligung	216

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Prognose der Einwohnerentwicklung in der Westpfalz; Datenbasis: Statistisches Landesamt (Quelle Gutachten Planersocietät, 2005).....	141
Abbildung 2: Prognose der Altersklassen in der Westpfalz; Daten: Statistisches Landesamt (Quelle Planersocietät, 2005).....	142
Abbildung 3: Modal Split im Gebiet der Westpfalz in Fahrten pro Tag, Datenbasis: Fahrgastzählung 2002, Fahrplan 2005 (Quelle Planersocietät, 2006)	144
Abbildung 4: Geltungsgebiet des VRN, Juni 2006 (Quelle VRN, 2006)	146
Abbildung 5: Organisationsstruktur des VRN; Quelle VRN 2008.....	149
Abbildung 6: Fahrgastinformation Bahn in Kaiserslautern.....	191
Abbildung 7: Fahrgastinformation Bus, Foto: Stadt Kaiserslautern.....	191
Abbildung 8: Pendlerströme im Raum Kaiserslautern zum 30.06.2006; (Quelle: Stadt Kaiserslautern).....	199
Abbildung 9: Entwicklung der Schülerzahlen nach Herkunft, 2001 – 2007 (Quelle: Stadt Kaiserslautern)	200
Abbildung 10: Entwicklung der Fahrgastzahlen im Nachtbus 2001-2007 in Fahrgäste je Einsatztag (Quelle: Stadt Kaiserslautern)	201



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

Die erste Phase des Aufstellungsverfahrens für die 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

Auswertung und der Aufbau eines georeferenzierten Verkehrsmodells² vorgenommen werden konnte.

Die ÖPNV-Aufgabenträger in der Westpfalz haben 2005 die Aufgabe, den jeweiligen Nahverkehrsplan fortzuschreiben, an den Zweckverband übertragen; mit Ausnahme des Donnersbergkreises, der bereits einen fortgeschriebenen Nahverkehrsplan hat. Damit wurde der Idee der Kosteneinsparung durch Vermeidung von Doppelarbeiten bei den Aufgabenträgern ebenso Rechnung getragen, wie der einer 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, sodass 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 Kaiserslautern vorgelegt.

12.2 Gesetzliche Rahmenvorgaben

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

Landkreise und kreisfreie Städte sind nach § 8 Abs. 1 des Landesgesetzes von Rheinland-Pfalz über den öffentlichen Personennahverkehr (NVG)³ verpflichtet, zur

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

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

³ Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr des Landes Rheinland-Pfalz vom 17.11.1995



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

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, da die EU-Verordnung 1370/07, die am 03.12.2009 in Kraft tritt, die wettbewerbliche Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen als Regelverfahren vorsieht. Die künftig durchzuführenden 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. Das Linienbündelungskonzept für die Stadt Kaiserslautern (siehe Anlage zu Teil A, Kap. 11.3) wurde vom Stadtrat in seiner Sitzung am 03.03.2008 beschlossen.

Die EU-Verordnung bietet jedoch auch die Möglichkeit unter der Nutzung des Privileges der Eigenproduktion, städtische Verkehre an einen internen Betreiber zu vergeben (Inhouse-Vergabe). Dies setzt u.a. voraus, dass die Stadt diesen wie eine eigene Dienststelle kontrolliert und er sich nicht andernorts am Wettbewerb um ÖPNV-Leistungen beteiligt.

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

Mit dem Erlass des Behindertengleichstellungsgesetzes BGG 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 Personennahverkehrs eine möglichst weit reichende 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 kreisfreien Städte bzw. der Landkreise.

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 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, die Fortschreibung des Rheinland-Pfalz-Taktes ist im Jahr 2008 erfolgt. Die 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.

Verbindliche Vorgaben in Form von Zielen und zu berücksichtigende Grundsätze der Raumordnung enthält auch das Landesentwicklungsprogramm IV, welches seit 25. November 2008 verbindlich ist. Damit werden in den folgenden drei Jahren die regionalen Raumordnungspläne fortzuschreiben sein. Die derzeit gültigen Vorgaben der Raumordnung sind seit dem Jahr 2004 rechtsgültig:

12.4 Vorgaben der Raumordnungsplanung

Seit November 2004 ist der neue Regionale Raumordnungsplan für die Westpfalz (ROP Westpfalz)⁴ verbindlich und ersetzt die Rahmenkonzeptionen aus den 90iger Jahren. Aussagen, die Verkehrsinfrastruktur betreffend, werden im Kapitel 4.1 Verkehr getroffen. Wichtiger Grundsatz 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, um auf diese Weise sowohl die Vorteile der einzelnen Systemelemente als auch die aus ihrer Verbindung erwachsenden Synergien nutzen zu können.“

Im ROP Westpfalz werden die folgenden für Kaiserslautern relevanten Ziele vorgegeben:

- Die Personenfernverkehrsbedienung insbesondere auf der Relation Paris – Metz – Saarbrücken – Kaiserslautern – Ludwigshafen a. Rh./Mannheim mit Halt im Oberzentrum Kaiserslautern ist zu sichern und auszubauen.
- Die Personennahverkehrsbedienung ist im Rahmen des integralen Rheinland-Pfalz-Taktes (RPT) zu sichern und zu verbessern; dies gilt sowohl für Schienen- als auch für Regionalbusverbindungen.
- Ebenso sind die Angebote des Westpfalz – Verkehrsverbundes (WVV) zu sichern und zu verbessern.
- Zur Verbesserung der stadtreionalen Erreichbarkeit im Bereich des Oberzentrums Kaiserslautern ist die Realisierung der sog. City-Bahn/Bachbahn voranzutreiben.

Als weitere Ziele mit bedingter Relevanz für die Stadt Kaiserslautern, die in den Zuständigkeitsbereich des ZSPNV fallen, sind folgende im ROP genannt:

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

- Zur Verbesserung der Erreichbarkeit im nordöstlichen Teilraum der Region ist die Zellertalbahn dauerhaft zu reaktivieren.
- Zur Verbesserung der Erreichbarkeit im südwestlichen Teilraum der Region ist die Strecke Zweibrücken – Homburg zu reaktivieren.
- Die Reaktivierung des Streckenabschnittes Ramsen/Eiswoog – Enkenbach-Alsenborn ist zu prüfen.

Im Rahmen des funktionalen Netzes des öffentlichen Verkehrs ist die Strecke Saarbrücken – Landstuhl – Kaiserslautern – Mannheim als großräumige Verbindung, und Kaiserslautern – Rockenhausen – Bingen als überregionale Verbindung genannt. Alle weiteren Verbindungen sind als regionale oder flächenerschließende Verbindungen eingestuft.

Gemäß LEP IV und ROP Westpfalz ist Kaiserslautern das einzige Oberzentrum in der Westpfalz. Gemäß Definition sind Oberzentren Standorte hochwertiger und spezialisierter Einrichtungen im wirtschaftlichen, kulturellen, sozialen und politischen Bereich; sie sind zudem Verknüpfungspunkte großräumiger und regionaler Verkehrssysteme. Ihr Verflechtungsbereich erstreckt sich auf das jeweilige Gebiet der Region. Die Bevölkerung soll dabei das Oberzentrum mit öffentlichen Verkehrsmitteln innerhalb von 90 Minuten erreichen können, wobei eine Reduzierung auf 60 Minuten angestrebt werden soll.



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 Nahverkehrsplanes 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 mit der Bestandsanalyse, dort speziell unter dem Aspekt der Systemverknüpfungen, dargestellt.

13.2 Vorgaben durch Nahverkehrspläne anderer Aufgabenträger des straßengebundenen Nahverkehrs

Durch die ersten Nahverkehrspläne der benachbarten Aufgabenträger liegen Vorgaben bei einzelnen Bedienungen vor, die im lokalen Nahverkehrsplan für die Stadt Kaiserslautern zu berücksichtigen sind. Da in allen Gebietskörperschaften der Westpfalz parallel der jeweilige Nahverkehrsplan fortgeschrieben wird, werden die Planungen zwischen den Gebietskörperschaften abgestimmt. Bezogen auf die Qualitätsstandards im Nahverkehr besteht bereits durch die Verfolgung der Rahmenvorgabe der Westpfalzregion ein Grundkonsens, der als Maßstab für die Nahverkehrsentwicklung gilt.

Der erste Nahverkehrsplan war ohnehin ein gemeinsamer Nahverkehrsplan der Stadt Kaiserslautern und des Landkreises Kaiserslautern, so dass die unmittelbar das Stadtgebiet betreffenden Verkehre einbezogen sind und hier auf eine gesonderte Darstellung verzichtet werden kann (vgl. auch Kapitel 2, Bilanzierung der Umsetzung). Vorgaben aus den ersten Nahverkehrsplänen der Landkreise Kusel oder Südwestpfalz wurden – sofern sie noch als aktuell und notwendig bewertet wurden – in den Planungen berücksichtigt.

14 Raumstruktur in der Westpfalz

14.1 Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur

Das Gebiet der Westpfalz ist überwiegend durch eine ländliche Struktur geprägt. 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 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 Altersstruktur (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)**

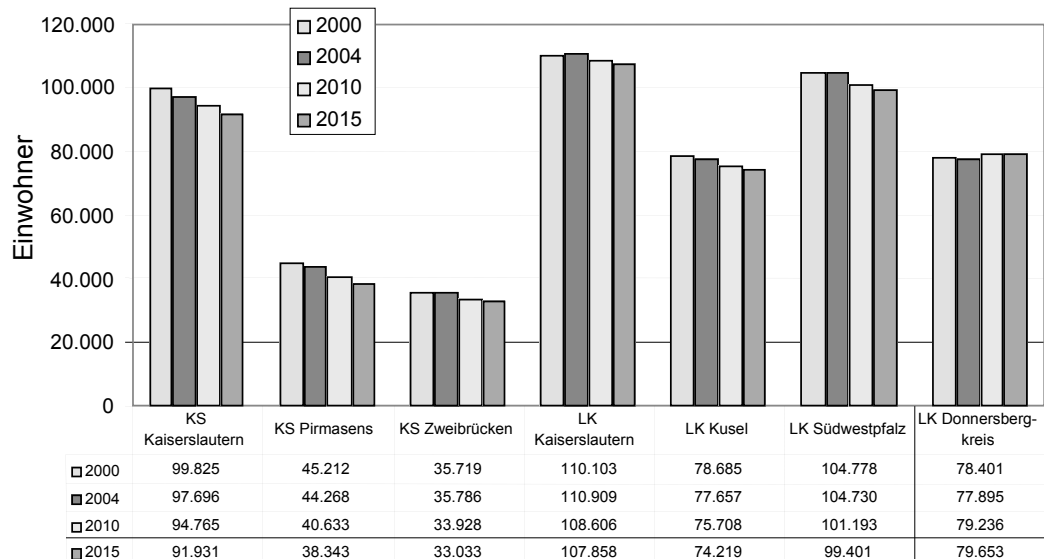


Abbildung 1: Prognose der Einwohnerentwicklung in der Westpfalz; Datenbasis: Statistisches Landesamt (Quelle Gutachten Planersocietät, 2005)

In folgender Abbildung ist die Bevölkerungsentwicklung nach Altersgruppen für die Westpfalz zusammengestellt:

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

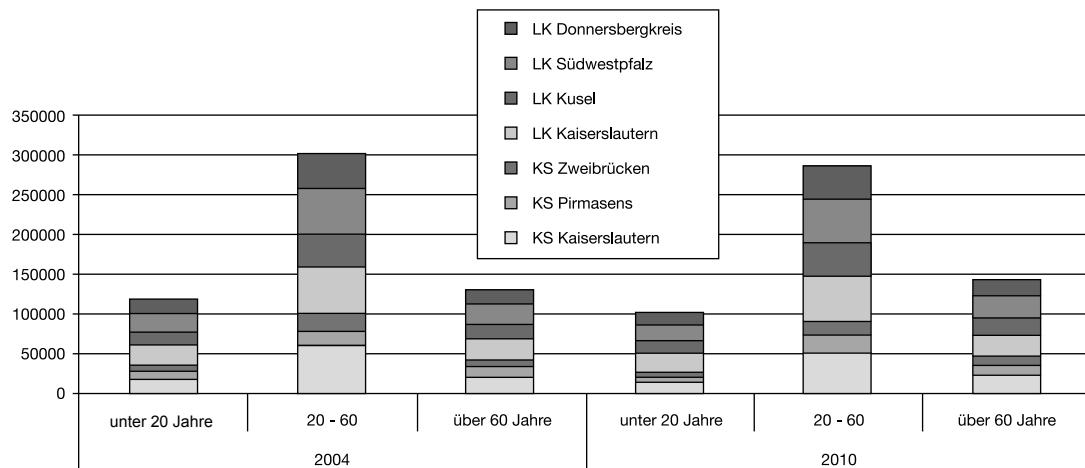


Abbildung 2: Prognose der Altersklassen in der Westpfalz; Daten: Statistisches Landesamt (Quelle Planersocietät, 2005)

Näheres zur Bevölkerungsvorausberechnung für die Gebietskörperschaften der Region Westpfalz kann den WESTPFALZ-INFORMATIONEN, Ausgabe 124 (Kennzahlen der regionalen Entwicklung in der Westpfalz) entnommen werden (Planungsgemeinschaft Westpfalz (Hrsg.), Kaiserslautern, August 2007).

14.2 Wirtschaftsstruktur

In zwei „Bändern“ in West-Ost-Richtung konzentrieren sich in der Region Westpfalz Gewerbe, Dienstleistungen und Wohnfunktionen: Waldmohr – Landstuhl – Kaiserslautern – Hochspeyer und Zweibrücken – Contwig – Pirmasens. Dies sind gemäß LEP IV im Wesentlichen auch die funktionalen Netze mit überregionaler Verbindungsfunktion.

Der nördliche Teil der Westpfalz, die Kreise Kusel und Donnersbergkreis sind landwirtschaftlich geprägt. Lediglich die unmittelbaren Einzugsbereiche der Mittelzentren Kusel und Kirchheimbolanden sowie die Mittelzentren Lauterecken und Rockenhausen weisen eine größere Gewerbe- und Dienstleistungsfunktion auf. Das Mittelzentrum Dahn liegt an einer regionalen Verbindungsfunktion (Hauenstein – Pirmasens).

Mit der Ausweisung eines funktionalen Verkehrsnetzes wird – in Ergänzung der zentralörtlichen Festlegungen – die nachhaltige Siedlungsentwicklung unterstützt.



Ausgewählten Orten sind im regionalen Raumordnungsplan Westpfalz 2004 besondere Funktionen Wohnen und Gewerbe zugewiesen.

Dem Oberzentrum Kaiserslautern sind die Funktionen Gewerbe und Wohnen zugewiesen. Mit diesen Funktionskennzeichnungen ist das Entwicklungspotenzial sowohl im Bereich des Wohnungsbaus als auch zur Sicherung der wirtschaftlichen Entwicklung und eines umweltverträglichen Strukturwandels durch Bereitstellung eines ausreichenden und attraktiven Baulandangebotes für Wohnungsbau und für gewerbliche und industrielle Nutzung zu gewährleisten (Standortvorsorgeplanung).

Für die Entwicklung des Nahverkehrs bedeutet dies, dass in den Städten der Westpfalz die Sicherung der Erreichbarkeit durch den Erhalt der städtischen Verkehre sowie die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln im Vordergrund stehen.

14.3 Verkehrsstruktur 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 Verkehrsmittelwahl aufteilung ist das Fahrgastaufkommen im ÖV aus der Fahrgastzählung des Verkehrsverbundes aus dem Jahr 2002. Ziel der Berechnung der Verkehrsmittelwahl war, das von der Fahrgastzählung ermittelte Gesamtverkehrsaufkommen zu erreichen. Dieses lag bei 132.330 Fahrten an einem Werktag.

Nach Berechnungen der Fa. Planersocietät⁵ wird in der Westpfalz insgesamt ein ÖV-Anteil von 8% erreicht. In Abbildung 3 ist der Modal-Split für den Gesamtverkehr, den ein- und ausstrahlenden Verkehr und den Binnenverkehr dargestellt. Aufgrund der weiteren Berechnungen ergibt sich, dass der ÖV in den Entfernungsklassen 1,0 bis 5,5 km den

⁵ Quelle: Gutachten o.a.A.

größten Marktanteil erreicht. Allerdings konkurriert er dabei auch mit den Verkehrsarten Rad- und Fußverkehr.

Für die einzelnen Gebietskörperschaften ergeben sich aufgrund der Lage und der örtlichen Angebote unterschiedliche ÖV-Anteile am Gesamtverkehrsaufkommen. 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)

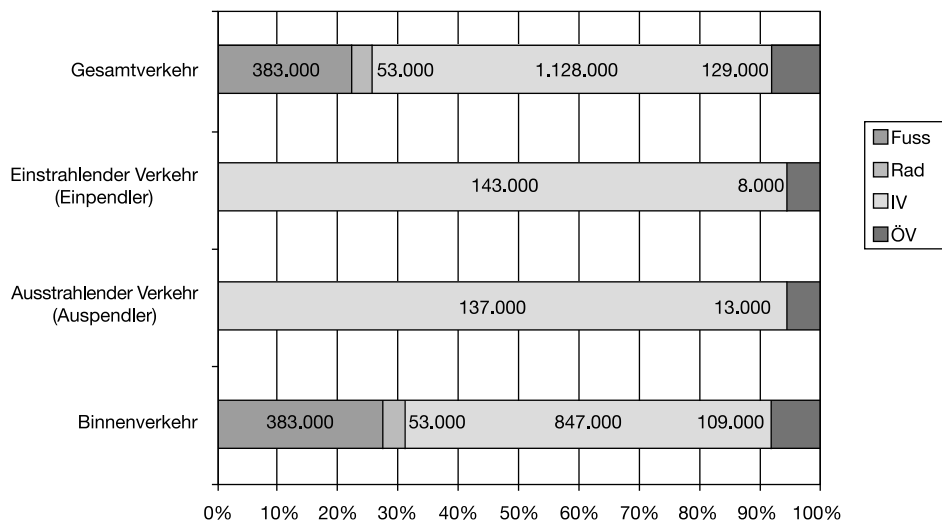


Abbildung 3: Modal Split im Gebiet der Westpfalz in Fahrten pro Tag, Datenbasis: Fahrgastzählung 2002, Fahrplan 2005 (Quelle Planersocietät, 2006)

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 Radverkehr. Bereits bei einer Distanz von 1,5 Kilometern kommt eine Nutzung des ÖPNVs hinzu – bei gleich bleibendem Anteil der PKW-Nutzung. Nimmt dann die PKW-Nutzung 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 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) zu stabilisieren.



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 1. Juni 2006

Mit dem Eintritt der Gebietskörperschaften in den VRN am 1. Juni 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 durch das VRN Westpfalz-Anschluss-Semester-Ticket sich die Westpfalz erschließen.

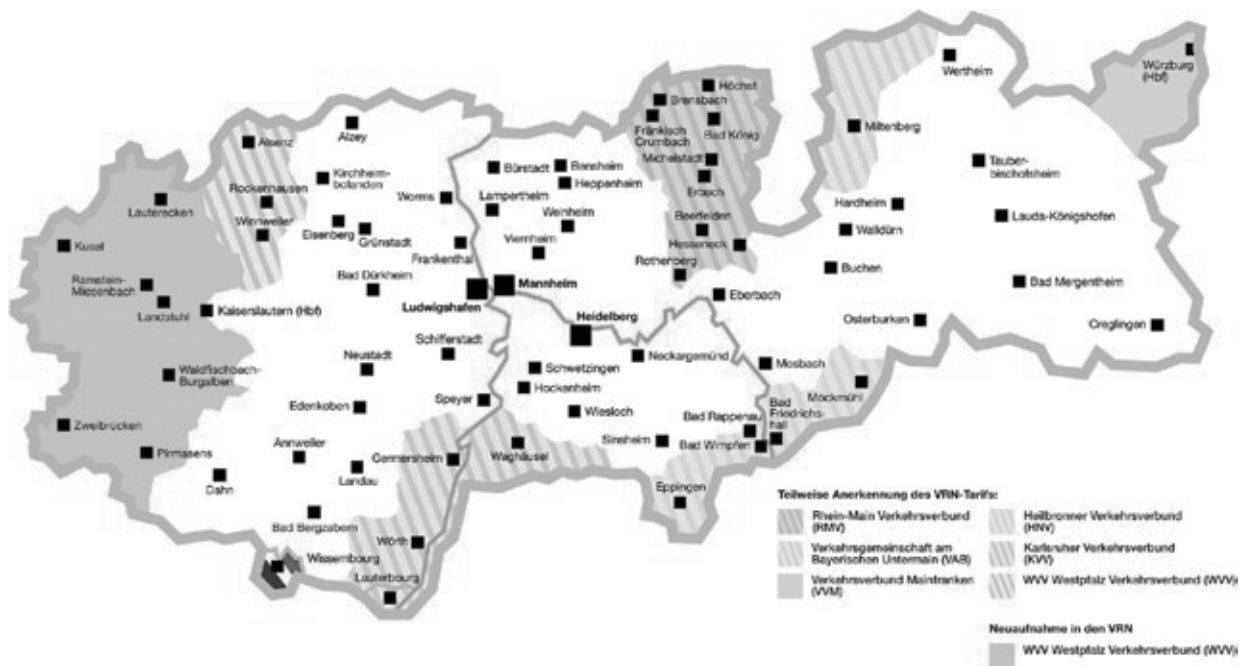


Abbildung 4: Geltungsgebiet des VRN, Juni 2006 (Quelle VRN, 2006)

Für die Nachtbusverkehre in Kaiserslautern gilt ein eigener Tarif. Zeitkarten des VRN, z.B. die Jahreskarte Ausbildung, werden mit einem Zuschlag von 1,00 € anerkannt.

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 städt. 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 1. Juni 2006 an die Tarifbestimmungen des saarVV angelehnt. Im östlichen Saarland sind der Landkreis Saarpfalzkreis 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 dem Fahrplanwechsel der DB, Mitte Juni und Mitte Dezember.



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

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

15.3 Tarifinformationen und Fahrscheinerwerb

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

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

15.4 Beratung und Service

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

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

Derzeit unterhalten folgende Verkehrsunternehmen Verkaufsstellen:

- Die TWK ein Infocenter in der Nähe der Rendezvous-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 werden 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. Juni 2006 sind die Gebietskörperschaften der Westpfalz Mitglied im VRN. Der VRN übernimmt folgende Aufgaben:

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

Der Zweckverband schließt die zur Umsetzung seiner Aufgaben erforderlichen Verträge mit den im Verbundraum tätigen Verkehrsunternehmen, insbesondere über die Leistungsangebote im Verbundverkehr, die Anwendung des Verbundtarifes, eines einheitlichen Vertriebssystems und die finanziellen Ausgleichs für verbundbedingte Lasten. Er wirkt auf eine einvernehmliche Einnahmeaufteilung zwischen den Verkehrsunternehmen hin. Die Durchführung des Verkehrs selbst ist nicht Aufgabe des Zweckverbandes.

Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

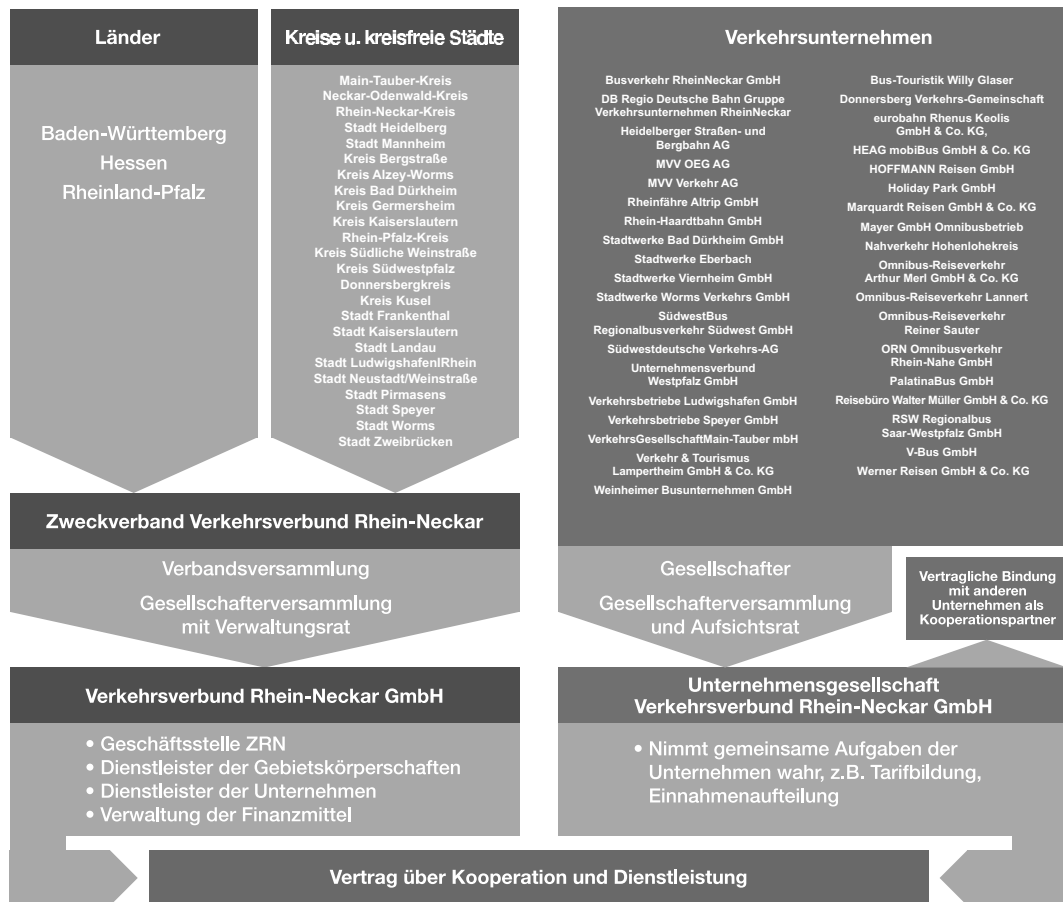


Abbildung 5: Organisationsstruktur des VRN; Quelle VRN 2008

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 relevanten Standards der Nahverkehrsqualität gemäß der Rahmenvorgabe des VRN, die im Sinne von Mindeststandards von den Gebietskörperschaften in der Nahverkehrsplanung anzustreben und zu realisieren sind, genannt:

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.

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 werden seitens des Verbundes zur Verfügung gestellt. Folgende SPNV-Verbindungen sind für die Stadt Kaiserslautern von Relevanz:

- R 65 Kaiserslautern – Alsenz – (Bad Kreuznach – Bingen),
- S1, S2, RE 7 Kaiserslautern – Frankenstein – (Neustadt a. d. Weinstraße),
- R 66 Kaiserslautern – Lauterecken,
- R 67 Kaiserslautern – Landstuhl – Kusel,
- S1, RE 7, RE 60 Kaiserslautern – Landstuhl – Homburg – (Saarbrücken),
- R 64 Kaiserslautern – Pirmasens

Von den RegioLinien ist die Stadt nicht betroffen.



Nach den Vorgaben der Raumordnung und der Fachplanung sind folgende Zielvorgaben einzuhalten⁶: 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 (Verbandsgemeindegemeinschaft) gewährleistet werden.

Die unter Kapitel 17.2 ff. dargestellten Anforderungen werden als Mindeststandards für den Nahverkehr angestrebt.

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 Bahnhofshaltepunkte nicht gesondert aufgeführt, da im direkten Siedlungsbereich eine Entfernung bis zu 1000 Metern zum Bahnhofspunkt als ausreichend erschlossen angesehen wird. Für den straßengebundenen ÖPNV sollen folgende Richtgrößen für einen zumutbaren Fußweg zur nächstgelegenen Haltestelle gelten (Luftlinienradius):

⁶ Landesverkehrsprogramm Rheinland-Pfalz 2000; Regionale Raumordnungspläne

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

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, möglichst aber direkt und ohne Umstieg erreichbar sein. Mehr als ein zweimaliges Umsteigen für eine Wegekette wird in der Regel nicht vom Kunden akzeptiert.

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

An wichtigen Anschlüssen werden Umsteigezeiten festgelegt:

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

Insbesondere bei kurzen, d.h. vor allem bei attraktiven Übergängen zur Anschlusslinie kann die Forderung der Pünktlichkeit zu einem Problem werden, denn in der Praxis lassen sich auch bei sorgfältiger Produktplanung Verspätungen nicht völlig ausschließen. Neben unvorhersehbaren Störungsfällen beim Betrieb gibt es fahrgast- und



fremdbedingte Einflüsse, die zu kleineren oder größeren Verspätungen führen. Ist abzusehen, dass die Pünktlichkeit nicht eingehalten werden kann, ist der Anschlusslinie per Funk die Verspätung mitzuteilen, damit zumindest im Abbringerverkehr eine Anschlussverbindung für den Fahrgast gewährleistet werden kann. Dies setzt eine entsprechende Ausstattung der Fahrzeuge bzw. der Fahrer mit Funk voraus.

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

17.4 Bedienungsstandards

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

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

Darüber hinaus soll folgender Anbindungsstandard realisiert werden:

Einwohner je Teilfläche ⁷	(Mindest-) Fahrten pro Tag und Richtung
200 – 1.000	3
1.000 – 3.000	3-6
3.000 – 5.000	6-12
> 5.000	> 12

Tabelle 16: 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

⁷ 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.

Ausbildungsverkehr und ein Drittel für den Einkaufs- und sonstigen Privatverkehr vorgesehen werden.

Die ÖPNV-Bedienung in der Westpfalz soll durch verschiedene Produkte im Linienverkehr gewährleistet werden. Dabei werden die bestehenden und geplanten Linien den jeweiligen Produkten zugeordnet. Die einzelnen Merkmale sind dabei als Mindestfestsetzungen zu sehen (und können im Einzelfall einen höheren Standard aufweisen). In Tabelle 17 sind die Produkte 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.

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.

⁸ Das Land Rheinland-Pfalz strebt mittelfristig o.g. einheitliche Produktbezeichnung an.



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

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 an 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 17: Qualitätsmerkmale der Nahverkehrsprodukte im Linienangebot

Für die Bedienung im Bedarfsverkehr werden folgende Merkmale festgelegt:

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

Tabelle 18: 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 BOKraft⁹ 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 und
- 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.

⁹ Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft), BGBl I, S. 585ff.

Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Funktional werden die Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV in fünf Kategorien eingeordnet, welche sich je nach Bedeutung und Kundenpotenzial in der Gestaltung und dem Ausstattungsumfang unterscheiden. Für die Klassifizierung der Haltestellen werden folgende Merkmale herangezogen:

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

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

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

Tabelle 19: Standards nach der Verknüpfungsfunktion eines Haltes



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

Kategorie 1: Verknüpfungspunkt Bahn / Bus

Je nach Lage im Raum (von einer Seite bzw. von Vorder- und Rückseite angefahren) zwei 4-gliedrige beleuchtete Standardwartehallen mit 3-feldrigen Sitzbänken¹⁰, 3 – 4 Abfallbehälter, separate Informations- und Fahrplanvitrine, überdachte Fahrradabstellanlage, Briefkasten, Telefon, WC-Anlage (oder mindestens Personal-WC), Dienstleister und Fahrscheinverkauf (z.B. Kiosk), Fahrscheinautomat¹¹.

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 insbesondere für die Fahrtrichtung „stadteinwärts“ eine Wartehalle als **Wetterschutz**, Abweichungen vom Standard z.B. bei geringer Fahrgastnachfrage sind möglich.

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 frühzeitig erkennt.

¹⁰ Standardwartehallen sind in 1-m-Segmente eingeteilt, in modernen Ausführungen sind die „Sitzbänke“ mehrteilige Sitze und bieten Platz für meist 2-3 Personen

¹¹ 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.

Im Folgenden sind die Haltestellenmerkmale in einer Übersicht zusammengefasst:

Haltestellenbezeichnung							
Merkmal	Bahn		Bus				
	RE	RB / S	Verknüpfungspunkte			Haltestelle n einer Buslinie ohne Verknüpfung sfunktion	Halte des Bedarfsver- kehrtes
			Bus / Schiene	Bus / Bus mit hohen Umsteiger- werten	Haltepunkt mehrerer Buslinien mit geringen Umsteiger- werten		
Kategorie			1	2	3	3	5
Wartebereich							
Sitzgelegenheit	X	(X) ¹²	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 20: Übersicht Haltestellenmerkmale

(Fortsetzung nächste Seite)

¹² Anmerkung: „X“ bezeichnet „erforderlich, in der Regel“ und „(X)“ bezeichnet „nach Möglichkeit“



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

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

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

Es ist auf eine behindertengerechte bauliche Gestaltung zu achten (u.a. taktile 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 zu überdachen und zu beleuchten. Im Einzelfall ist zu prüfen, ob abschließbare Fahrradboxen zusätzlich aufgestellt werden sollten.

Die Dimensionierung des Wartebereiches richtet sich nach der Art des 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. Aufgrund örtlicher Gegebenheiten, beispielsweise engen Kreuzungen oder Fahrwegen und topografischen Bedingungen, können jedoch Einschränkungen bei Einsatzmöglichkeiten von Niederflurfahrzeugen¹³ 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, Linienvverlauf und Tarifinformation,
- Einsatz optischer und/oder akustischer Informationssysteme (Haltestellenansagen oder –anzeige),
- Ausstattung mit Sprechfunk (FUNK oder Mobiltelefon) oder sonstige technische Systeme zur Anschlussicherung 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.

¹³ Busse werden gegenwärtig nicht vom Land Rheinland-Pfalz nach GVFG gefördert. Grundsätzlich wird aber 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 in Zusammenarbeit verschiedener Stellen (Verkehrsunternehmen und Gebietskörperschaften) im Sinne von Mobilitätszentralen aufgebaut werden.

17.8 Sonstige Standards

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

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 Kaiserslautern

18 Raumstruktur Stadt Kaiserslautern

18.1 *Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur*

Das Stadtgebiet Kaiserslautern besteht aus der Kernstadt sowie den Stadtteilen Dansenberg, Erfenbach, Erlenbach, Einsiedlerhof, Hohenecken, Mölschbach, Morlautern und Siegelbach. Kaiserslautern hatte auf einer Fläche von ca. 14.000 ha zum 31.12.2005 nach Angaben des Statistischen Landesamtes in Bad Ems 98.372 Einwohner und für 2006 werden 98.044 Einwohner angegeben. Der ROP Westpfalz weist die Stadt Kaiserslautern als Oberzentrum mit den besonderen Funktionen Gewerbe (Entwicklung), Wohnen (Entwicklung) und Erholung (Sicherung) aus. Die Funktion als Oberzentrum soll durch den Ausbau der Infrastruktur und die Ansiedlung weiterer Betriebe gestärkt werden. Er enthält zudem die Sicherung und Verbesserung des ÖPNV als Ziel der Regionalplanung. Die Stadt Kaiserslautern ist von ausgedehnten Waldflächen umgeben und liegt, außerhalb der Kernstadt, weitgehend in einem regionalen Grünzug. Im Süden des Stadtgebietes beginnt das Biosphärenreservat „Pfälzerwald-Vosges du Nord“.

Die Gemarkung der Stadt Kaiserslautern ist praktisch vollständig durch den Landkreis Kaiserslautern umgeben. Nur im Bereich des Stadtteils Mölschbach grenzt das Stadtgebiet an den Landkreis Bad Dürkheim.

Zwischen der Stadt, dem Landkreis aber auch dem weiteren Umland von Kaiserslautern bestehen gemäß den Daten des Statistischen Landesamtes zu den Wohn- und Arbeitsorten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten umfangreiche Pendlerbeziehungen (siehe Abbildung 8 im Anhang): Von den seit Jahren konstant hohen Einpendlerzahlen von rund 27.000 kommen rund 13.500 (50 %) Einpendler aus dem Landkreis Kaiserslautern, wobei dieser Anteil seit 2004 leicht zurückgegangen ist. An Auspendlern verzeichnete die Stadt Kaiserslautern 2006 ca. 9.000 Personen, wobei der Anteil des Landkreises mit 31 % deutlich geringer war als bei den Einpendlern.

Da Kaiserslautern ein bedeutender Schulstandort auch für das Umland ist, kommt den Verkehrsströmen im Ausbildungsverkehr eine hohe Bedeutung zu. Von den 20.000 Schülern im Schuljahr 2006/2007 kamen 8.700, also über 40 % nicht aus Kaiserslautern. Diese verteilten sich jeweils etwa zur Hälfte auf Berufsschüler und Schüler von allgemein bildenden Schulen. In der Abbildung 9 (siehe Anhang) ist die Entwicklung der Schülerzahlen an den allgemein bildenden Schulen in Kaiserslautern seit dem Schuljahr 2001/02 unter Berücksichtigung der Herkunft der Schüler dargestellt. Dabei hat die Zahl der Schüler seit 2004/05 insgesamt um etwa 450 (3,3 %) abgenommen, wobei der Anteil der Schüler von außerhalb Kaiserslauterns bei etwa 4.100 relativ konstant blieb.

In Kaiserslautern wird gemäß Berechnungen der Fa. Planersocietät¹⁴ die Einwohnerzahl zwischen 2004 und 2010 insgesamt um 3 % abnehmen. Tabelle 26 zeigt die Bevölkerungsentwicklung von 2004 bis 2010 in Kaiserslautern insgesamt sowie aufgeschlüsselt in die statistischen Bezirke. Die einzelnen statistischen Bezirke sind unterschiedlich davon betroffen. Besonders hervorzuheben sind die Gebiete nördlich der Innenstadt mit den statistischen Bezirken Kaiserberg, Galappmühle, Auf dem Seß und Morlautern, sowie die statistischen Bezirke Bännjerrück, Bahnheim / Am Belzappel und Lämmchesberg mit einer geringen prognostizierten Abnahme der Einwohnerzahl von 1 % bis 2 %. Starke Abnahmen von 4 % sind für die statistischen Bezirke Universitäts-Wohnstadt, Innenstadt-Hauptbahnhof, Innenstadt-Rathaus / Altstadt und Erzhütten-Wiesenthalerhof prognostiziert.

Bedeutender ist der Blick auf die Veränderungen in den verschiedenen Altersklassen im Vergleich der Gebietskörperschaften in der Westpfalz (vgl. Tabelle 21): Die prozentualen Veränderungswerte der Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Kaiserslautern entsprechen bei den unter 20-jährigen und den 20 bis 60-jährigen genau dem Durchschnitt der Westpfalz für alle Altersklassen. Die Zunahme der über 60-jährigen liegt mit 7 % jedoch unter dem Durchschnitt. Insgesamt führt dies zu einem deutlichen Rückgang der Nachfrage im Schülerverkehr und bei den Berufspendlern. Die vergleichsweise geringe Zunahme des Anteils der über 60-jährigen wird diese abnehmende Nachfrage nur teilweise kompensieren können, besonders da bei dem bundesweit zu verzeichnenden steigenden Motorisierungsgrad der älteren Bevölkerung nicht mit einer erhöhten ÖPNV-Nachfrage in dieser Altersklasse zu rechnen ist. Der Trend abnehmender potenzieller Nachfrage im ÖPNV könnte sich demnach verstärken.

¹⁴ Die Prognose- und Modellberechnungen der Fa. Planersocietät basieren auf Angaben des statistischen Landesamtes Rheinland-Pfalz zum demographischen Wandel (genutzt wurde die sogenannte mittlere Prognosevariante), ergänzt um Daten der Stadt Kaiserslautern, da diese in Altersgruppen differenziert vorliegen. Eingabebasis ist die Einwohnerzahl mit 97.696 Einwohnern für das Jahr 2004.



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

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

Tabelle 21: Entwicklung der Altersklassen bis 2010 (Quelle: Planersocietät 2005)

Betrachtet man nunmehr ausschließlich die Schüler aus der Altersgruppe der unter 20-jährigen wird der zu erwartende Nachfragerückgang in der Stadt Kaiserslautern noch deutlicher. Im Vergleich zum restlichen Verbundgebiet liegt die Abnahme jedoch unter dem Durchschnitt (vgl. Tabelle 3).

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

Tabelle 22: Schülerzahlen Westpfalz und kreisfreie Städte, 2004 und 2010 (Quelle: Planersocietät 2005)

18.2 Wirtschaftsstruktur

Die Stadt Kaiserslautern ist der wichtigste Gewerbestandort in der Westpfalz. Die Wirtschaftskraft (Bruttoinlandprodukt zu Marktpreisen) ist zwischen 1995 und 2004

jährlich durchschnittlich um 2,3 % gewachsen¹⁵, wobei es in den Jahren 1999 bis 2001 eine Abnahme gab. In der jüngsten Vergangenheit (2002-2004) waren jedoch hohe Wachstumsraten von durchschnittlich 4,5 % jährlich zu verzeichnen, die deutlich über dem Landesdurchschnitt (1,6 %) und auch denen benachbarter Gebietskörperschaften (Landkreis Kaiserslautern, Stadt Pirmasens und Stadt Zweibrücken) lagen. Gleichwohl befindet sich die Stadt noch immer im Strukturwandel. Dieser ist zum einen dadurch geprägt, dass sich der Anteil der Beschäftigten im sekundären Sektor (produzierendes Gewerbe) zwischen 1987 und 2004 um 38 % verringert hat, während sich die Zahl der im tertiären Sektor (Dienstleistungen) Beschäftigten nur um etwa 11 % erhöht hat.

Insgesamt hat die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in diesem Zeitraum um etwa 4.700 Personen (ca. 9 %) abgenommen. Demgegenüber ist sie z.B. im Landkreis Kaiserslautern, insbesondere in den letzten 10 Jahren stark gestiegen (zwischen 1996 und 2005 um über 17 %). Die Verteilung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten aufgeschlüsselt nach statistischen Bezirken ist in Anhang 19 d dokumentiert. Im Jahr 2004 waren 48.938 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte mit Arbeitsort Kaiserslautern gemeldet. Bis 2010 wird sich diese Zahl laut den vorliegenden Prognosedaten voraussichtlich um weitere 2.448 auf 46.490 Beschäftigte verringern.

Problematisch waren auch die Verluste bei den Zivilbeschäftigten der US-Streitkräfte. So sind in der Stadt Kaiserslautern von ehemals über 5.000 Beschäftigten (1991) nur noch knapp über 3.000 Personen bei den US-Streitkräften beschäftigt. Die Arbeitslosenquote liegt in der Stadt bei etwa 12,5 Prozent (2005), was ca. 6.000 Personen entspricht.

Die Chancen die sich aus der Freigabe militärischer Liegenschaften ergeben haben, wurden mit der Entwicklung des PRE-Parks an der BAB 6 sehr erfolgreich genutzt. Neben Freizeit- und Einkaufsmöglichkeiten bietet dieser Standort mittlerweile über 2.300 Arbeitsplätze, bei etwa 75 Firmen, vorwiegend im Dienstleistungs- und Technologiebereich. Als Folgeprojekt entsteht seit 2003 auf der Fläche eines ehem. Rangierbahnhofs in unmittelbarer Nähe der Technischen Universität der PRE-Uni Park.

Hier hat sich mittlerweile das Fraunhofer Zentrum Kaiserslautern mit den Instituten für Techno- und Wirtschaftsmathematik (ITWM) und Experimentelles Software Engineering (IESE) angesiedelt. Weitere Institute an diesem Standort sind das Institut für

¹⁵ Die Daten sind dem Gutachten der Dr. Heuser AG zur „Stärkung der Wirtschaftskraft von Teilregionen der Westpfalz“ aus dem Jahr 2007 entnommen



Oberflächen- und Schichtanalytik (IFOS) und das deutsche Forschungszentrum für künstliche Intelligenz (DFKI).

Die Tatsache, dass von den etwa 49.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Arbeitsort Kaiserslautern über die Hälfte nicht in der Stadt wohnen, also täglich von außerhalb in die Stadt pendeln, zeigt, dass die Pendlerverflechtungen mit dem Umland eine große Bedeutung haben. Von den etwa 30.500 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Wohnort Kaiserslautern arbeiten etwa 70 % in der Stadt und 30 % außerhalb.

18.3 Verkehrsstruktur und Motorisierungsgrad

Die Stadt Kaiserslautern verfügt über ein dichtes Straßennetz und ist gut an überregionale Verbindungen angebunden. Besonders zu nennen sind hier die BAB 6 in Richtung Saarbrücken und Mannheim und die BAB 63 in Richtung Mainz, welche am Dreieck Kaiserslautern-Centrum in die BAB 6 mündet. Um den Engpass im Bereich Kaiserslautern zu beseitigen, soll die BAB 6 zwischen den Anschlussstellen Kaiserslautern-Centrum und Kaiserslautern-West sechsstreifig ausgebaut werden. Das Projekt ist im aktuellen Bundesverkehrswegeplan als vordringlicher Bedarf eingestuft und das Planfeststellungsverfahren wurde im Jahr 2006 eingeleitet.

Weitere wichtige überregionale Straßenverbindungen sind die B 270, die Kaiserslautern mit Pirmasens im Süden und dem Lautertal im Norden verbindet und die B 37, welche eine Verbindung in Richtung Bad Dürkheim und Neustadt a. d. Weinstraße darstellt.

Durch die bandartige Siedlungsstruktur weisen die drei Ost-West-Verbindungen im Stadtgebiet die höchsten Verkehrsbelastungen auf. Das sind die so genannte Ost-West-Achse, welche die Stadtmitte durchquert (u.a. Mannheimer Straße, Altenwoogstraße, Pariser Straße) und im zentralen Bereich um die Fruchthalle eine Verkehrsbelastung von etwa 40.000 Kfz/Tag aufweist, die Nordtangente (u.a. Mainzer Straße, Ludwigstraße, Lauterstraße) sowie die teilweise fertig gestellte Südtangente (u.a. Barbarossastraße, Logen- und Zollamtstraße, Brandenburger Straße). Besonders stark belastet sind weiterhin die Merkurstraße und die ehemalige B 270 in Richtung Lautertal im Bereich der Lauterstraße. Stark frequentierte Nord-Süd-Verbindungen sind der Hilgard- und Barbarossaring, die Rudolph-Breitscheid-Straße und der Rauschenweg. Es ist Ziel der Stadtverwaltung, durch den vierstreifigen Ausbau von Nord- und Südtangente den Verkehr auf diesen Straßen zu bündeln und die Innenstadt, insbesondere die Ost-West-Achse und die innerstädtischen Wohngebiete vom Verkehr zu entlasten.

Im Rahmen des Modellprojektes „Stadtverträgliche KFZ-Geschwindigkeiten“ wurden von Seiten der Stadt zu Beginn der neunziger Jahre ausgedehnte Tempo 30-Zonen und einige verkehrsberuhigte Bereiche geschaffen, um die Belastung der Wohnbevölkerung durch den Verkehr zu reduzieren. Weiterhin wird in der Innenstadt und den angrenzenden Quartieren der Parkraum seit 1992 bewirtschaftet. Für Anwohner besteht die Möglichkeit, Anwohnerparkausweise zu erwerben und damit von der Gebührenpflicht befreit zu werden.

Obwohl die Verkehrsinfrastruktur in Kaiserslautern derzeit relativ stark durch den MIV beansprucht ist, wirkt sich dies durch den flächendeckenden Einsatz der Lichtsignal-Bevorrechtigung für Busse, jedoch kaum auf die Fahrzeiten im ÖPNV aus. Eine Ausnahme ist die Nordtangente im Bereich der Berliner-, Lauter- und Ludwigstraße. Hier gerät der Berufsverkehr häufig ins Stocken. Da keine gesonderten Busspuren vorhanden sind, ist auch der ÖPNV von dieser Situation betroffen.

Wesentlich für die Entwicklung des Nahverkehrs ist die Ermittlung der Verkehrsmittelnutzung. Nach Berechnungen der Fa. Planersocietät¹⁶, welche auf Grundlage der Gesamtverkehrserhebung Westpfalz durch die Fa. PTV im Jahre 2002 durchgeführt wurden, wird in Kaiserslautern ein ÖV-Anteil von 13 % erreicht. Damit ist dieser deutlich höher als im Gebietsdurchschnitt der Westpfalz, wo nur ein Anteil von 8 %erreicht wird.

	Gesamt-fahrten 2005	ÖV-Fahrten 2005	ÖV-Anteil 2005	Gesamt-fahrten 2010	ÖV-Fahrten 2010	ÖV-Anteil 2010
KS Kaiserslautern	364.858	48.150	13%	341.682	45.045	13%

Tabelle 23: ÖV-Anteil an den Gesamtfahrten pro Tag, 2004 und 2010 (Quelle: Planersocietät 2005)

Eine differenzierte Darstellung des Modal-Splits für die Stadt Kaiserslautern getrennt nach Fuß- und Radverkehr sowie MIV und ÖV ist wegen der fehlenden gesicherten Datengrundlage zum Thema Mobilität nicht möglich. Eine eigene Untersuchung zur Verkehrsmittelwahl wurde im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes nicht vorgenommen. Da in anderen Städten auch ÖV-Anteile von bis zu 20 Prozent und mehr

¹⁶ Quelle: Gutachten o.a.A.



erreicht werden (vgl. „Mobilität in Städten“ – SrV 2003; www.tu-dresden.de/srv), wird der ÖV-Anteil in Kaiserslautern von der Stadtverwaltung als steigerungsfähig beurteilt¹⁷.

Die Zahl der zugelassenen PKW pro 1.000 Einwohner stieg in der Stadt Kaiserslautern im Zeitraum von 2000 bis 2006 von 485 auf 534 um etwa 10 %, (vgl. Tabelle 24). Damit liegt der Motorisierungsgrad unter dem Durchschnitt für Rheinland-Pfalz.

Gebietskörperschaft	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Stadt Kaiserslautern	485	503	516	518	519	527	534
Ø kreisfreie Städte	505	536	543	545	547	552	559
Ø Landkreise	582	590	598	602	604	608	619
Ø Rheinland-Pfalz	563	575	583	585	586	589	598

Tabelle 24: Motorisierungsgrad in Kaiserslautern und Rheinland-Pfalz (Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz)

18.4 Strukturprognose

Nach den Prognosen des Statistischen Landesamtes Rheinland-Pfalz werden sich bis zum Jahr 2015 in der Stadt Kaiserslautern zwei Trends verstärkt fortsetzen:

- Die Abnahme und
- die Überalterung der Bevölkerung.

Gemäß der darauf aufbauenden Prognose der Fa. Planersocietät wird eine Abnahme der Gesamtbevölkerung bis 2010 um 3 % erwartet. Zusätzlich kommt es zu einer Veränderung der Anteile von den jüngeren hin zu den älteren Bevölkerungsgruppen (vgl. Tabelle 21). Gleichzeitig ist ein stetiger Rückgang der natürlichen Bevölkerungsentwicklung zu beobachten. Bei einem Rückgang des relativen Bevölkerungsanteils der unter 20-jährigen und sinkender Gesamtbevölkerung ist insbesondere auch mit einem Rückgang der Schülerzahlen zu rechnen.

Allerdings lässt die tatsächliche Entwicklung seit 2000 erwarten, dass der Rückgang der Bevölkerung zumindest bis zum Jahr 2015 nicht so gravierend ausfällt wie ursprünglich prognostiziert: So hat das Statistische Landesamt in einer neuen im Jahr 2007 veröffentlichten Prognose zur Bevölkerungsentwicklung in den kreisfreien Städten und Landkreisen¹⁸ seine Zahlen für Kaiserslautern aus dem Jahr 2004 korrigiert. Nach der mittleren Variante werden für das Jahr 2015 für Kaiserslautern nunmehr 94.477 Einwohner prognostiziert. 2004 war noch von 91.931 Einwohnern ausgegangen worden.

¹⁷ Die Stadt Kaiserslautern nimmt an der Verkehrserhebung Mobilität in Städten – SrV 2008 teil, um genauere Mobilitätsdaten zu erlangen.

Hinsichtlich der wirtschaftlichen Entwicklung können in Bezug auf die Branchenstruktur keine differenzierten Aussagen gemacht werden, da wirtschaftliche Entwicklungstendenzen und ihre Auswirkungen auf Beschäftigtenaufkommen und -verteilung kaum prognostizierbar sind. Lediglich die demographische Komponente der Beschäftigtenentwicklung ist in die Strukturprognose aufgenommen. Mit sinkender Bevölkerungszahl wird auch die Zahl der Beschäftigten in der Stadt Kaiserslautern zurückgehen (siehe Tabelle 27).

18.5 *Entwicklungachsen und bedienungsrelevante Strukturen*

Entwicklungachsen sind Räume in denen Verkehrs- und Versorgungsstränge und Siedlungskonzentrationen gebündelt sind.

Der LEP IV weist für die Stadt Kaiserslautern folgende funktionale Netze mit überregionaler Funktion aus:

- Kaiserslautern – (Mainz)
- (Mannheim / Ludwigshafen) – Kaiserslautern – (Saarbrücken)

Weiterhin werden im ROP Westpfalz folgende regional bedeutsame Achsen ausgewiesen:

- Kaiserslautern – Lauterecken – (Idar-Oberstein)
- Kaiserslautern – Rockenhausen – Alsenz – (Bad Kreuznach)
- Kaiserslautern – Pirmasens
- Kaiserslautern – Neustadt/Weinstraße

Diese funktionale Netze bzw. Achsen folgen im Wesentlichen den regionalen und überregionalen Schienenverbindungen sowie wichtigen Straßenverbindungen (insbesondere den BAB). Besonders relevant für die Gemarkung der Stadt Kaiserslautern und ihrer unmittelbaren Umgebung sind folgenden Teilabschnitte:

- Kaiserslautern – Einsiedlerhof – Landstuhl
- Kaiserslautern – Otterbach – Lautertal
- Kaiserslautern – Enkenbach-Alsenborn

¹⁸ Quelle: „Rheinland-Pfalz 2050 – Zweite regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung (Basisjahr 2006)“, Statistische Analysen Band Nr. 7, Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz, 2007



Daneben existieren in Kaiserslautern Einzelstrukturen und Gebiete, die besondere Relevanz für die Bedienung durch den ÖPNV aufweisen. Dazu gehören neben der Innenstadt mit Fußgängerzone zunächst die Schulen, die Fachhochschule und die Technische Universität. Besonders hervorzuheben sind die folgenden Einrichtungen:

- Schulzentrum Süd (mit ca. 2.000 Schülern),
- Schulzentrum Nord auf dem Kaiserberg (mit ca. 3.700 Schülern),
- Schulen im Bereich Rathaus / Pfalztheater (Burggymnasium, Albert-Schweizer-Gymnasium, Rittersberg-Gymnasium, Berufsbildende Schule II) und Franziskaner-Gymnasium und Realschule (mit zusammen ca. 7.000 Schülern),
- Fachhochschule Standort I und II (mit ca. 2.100 Studierenden im WS 2006/07) und
- Technische Universität (mit ca. 7.200 Studierenden im WS 2006/07)

Weitere Strukturen und mit besonderer Bedienungsrelevanz für den ÖPNV sind:

- Hauptbahnhof Kaiserslautern,
- Westpfalz-Klinikum und
- PRE-Park (einschließlich der Freizeitnutzungen und Kino)

19 Verkehrsangebot in Kaiserslautern

19.1 Linienangebot und Erschließungsqualität

Bahn

Die Stadt Kaiserslautern ist an den Fernverkehr der DB AG mit seinen Produkten IC und ICE angebunden. Fernverkehrshalt ist der Hauptbahnhof. Zudem ist die Stadt Haltepunkt der europäischen ICE-Verbindung Frankfurt am Main – Paris. Auf dieser Strecke wurde 2007 der Hochgeschwindigkeitsverkehr eingeführt. Dadurch hat sich die Fahrzeit von Kaiserslautern nach Paris von über 4 Stunden auf 2 Stunden 25 Minuten verringert. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2007 verkehren täglich 5 Zugpaare auf dieser Verbindung. Insgesamt bestehen vom Hauptbahnhof täglich 22 Fernverkehrsverbindungen (11 Zugpaare). Diese Zahl ist seit der Abschaffung des Inter-Regios durch die DB AG im Jahre 2001 weitgehend konstant.

Im SPNV bestehen Verbindungen nach Kusel, Lauterecken, Pirmasens und Bingen mit stündlichen Takten. Die S-Bahn in Richtung Mannheim verkehrt durchgehend

halbstündlich und in Richtung Saarbrücken bis Homburg stündlich. Allerdings verkehrt sie versetzt zum Regionalexpress nach Saarbrücken, so dass auch in Richtung Westen ein Halbstundentakt besteht. Haltepunkte für den SPNV sind der Hauptbahnhof, Einsiedlerhof, Vogelweh, Kennelgarten, Galgenschanze, Kaiserslautern-West und Pfaffwerk. Am Hauptbahnhof verkehren die Züge mindestens im Halbstundentakt, an den übrigen Haltepunkten im Stundentakt. Der Bahnhof Otterbach im Landkreis Kaiserslautern erschließt auch den Stadtteil Erfenbach-Lampertsmühle. Hier verkehren die Züge im Stundentakt.

Bus

Die Stadt Kaiserslautern ist durch den Regionalbusverkehr mit dem Umland verknüpft. Haupthaltepunkt der Regionalbusse sind der erweiterte Rathausbereich (Haltestellen Maxstraße, Burgstraße, Fackelpassage und Fackelbrunnen) und der Busbahnhof am Hauptbahnhof. Der Regionalbusverkehr erfüllt für die Stadt Kaiserslautern selbst nur eine äußerst eingeschränkte Erschließungsfunktion. Viele Haltestellen im Stadtgebiet haben nur die Funktion einer Ausstiegsmöglichkeit für die Fahrgäste. Eine Ausnahme bilden die Regionalbuslinien 140 und 141, die den Stadtteil Siegelbach erschließen, sowie bestimmte Haltestellen am Stadtrand (z.B. Abzw. Uni, PRE-Park, Westbahnhof). Durch die räumliche Trennung der wichtigsten Haltestellen von Regional- und Stadtbuslinien in der Stadtmitte von Kaiserslautern, ist ein Umstieg vom Regional- auf den Stadtbus bzw. umgekehrt mit weiten Wegen und großen Schwierigkeiten für die Fahrgäste verbunden. Dies ist insbesondere für den Stadtteil Siegelbach als negativ zu bewerten.

Die Erschließung des Stadtgebietes erfolgt durch die Linien 101 bis 117 der TWK. Im Anhang zu Teil A sind die Produktsteckbriefe der einzelnen Linien aufgeführt. Aus ihnen sind der Linienverlauf, der Bedienungszeitraum und die jeweiligen Verknüpfungen mit anderen Buslinien oder der Bahn ersichtlich. Das Liniennetz ist radial auf die Innenstadt ausgerichtet. Zentraler Rendezvouspunkt ist der Bereich Rathaus/Schillerplatz.

Die Kernstadt und die Stadtteile von Kaiserslautern werden im Allgemeinen gut durch die bestehenden Linien erschlossen. Dies gilt sowohl für den Bestand als auch für die meisten Planungen der Stadt nach dem Flächennutzungsplan 2010, zu künftigen Wohn- und Gewerbeflächenausweisungen. Für die Analyse sind die Haltestelleneinzugsbereiche in einer Karte (siehe Anhang zu Teil A) eingetragen worden. Dabei wurde für Bahnhaltepunkte ein Einzugsbereich von 1.000 Metern und für Bushaltestellen einer von 300 Metern angenommen (vgl. Teil B, Kap. 17.2). Größere Erschließungslücken finden sich am Rand der Stadtteile Mölschbach und Hohenecken. Nicht erschlossen ist auch ein Bereich südöstlich des Messeplatzes mit dem Volkspark, der Gersweilerhof und das Wohngebiet



Waldhof in Morlautern, sowie Teile des Gewerbegebietes Sauerwiesen im Stadtteil Siegelbach. Im Bereich Waldhof sieht der Flächennutzungsplan Wohnbauflächen außerhalb des derzeitigen Einzugsbereiches des ÖPNV vor. Weiterhin stellt er gemischte Bauflächen im Osten von Siegelbach (Baugebiet Zwerchäcker) dar, welche derzeit nicht durch den ÖPNV erschlossen wären.

Bei der Analyse des städtischen Busverkehrs sind weiterhin die folgenden Mängel bzw. Handlungsansätze für Optimierungen ermittelt worden:

Industriegebiet-Nord

Das IG-Nord bietet derzeit knapp 1.000 Arbeitsplätze (Stand 2007). Diese Zahl wird sich mit der Ansiedlung von weiteren Betrieben im Jahr 2008 auf etwa 1.500 erhöhen. Angebunden ist das IG-Nord über die Linie 101 mit 6 Fahrten täglich, wobei als Fahrweg von Vogelweh aus die Umgehungsstraße (B 270 und L 367) genutzt wird. Aus den benachbarten Stadtteilen Siegelbach, Erfenbach und den Gemeinden Rodenbach und Weilerbach ist das IG-Nord mit dem ÖPNV nicht zu erreichen. Eine verbesserte nachfrageorientierte Anbindung ist deshalb anzustreben.

Siegelbach

Der Stadtteil Siegelbach wird, wie beschrieben von den Regionalbuslinien 140 und 141 erschlossen. Nur am Wochenende und spät abends bedient die TWK mit den Linien 101 bzw. 105 den Stadtteil. Die Regionalbusse verkehren nur teilweise im Takt, weisen vormittags stadteinwärts (10:30 Uhr bis 12:00 Uhr) eine Bedienungslücke von mehr als 60 Minuten auf und sind nicht mit den übrigen Stadtlinien verknüpft. Eine Integration von Siegelbach in das Stadtbusnetz wird daher als sinnvoll angesehen.

Hohenecken

Der Stadtteil Hohenecken wird durch die Linien 101 und 111 erschlossen. Jedoch fahren diese auf verschiedenen Linienwegen. Während die Linie 101 täglich nur mit 7 Fahrten (stadteinwärts) verkehrt und den westlichen Teil des Stadtteils erschließt, verkehrt die Linie 111 im 60-Minuten-Takt (18 Fahrten) mit einem Fahrweg über die Burgherrenstraße und erschließt damit den östlichen Teil des Stadtteils. Eine Vereinheitlichung des Fahrweges mit einer besseren Erschließungs- und Bedienungsqualität für den gesamten Stadtteil sollte angestrebt werden.

Mölschbach

Der Stadtteil Mölschbach ist mit etwa 1.300 Einwohnern der kleinste Stadtteil von Kaiserslautern. Angefahren wird er von der Linie 106 mit täglich 13 Fahrten

(stadteinwärts). Ein 60-Minuten-Takt wird damit nicht erreicht, erscheint aber auch aufgrund des geringen Fahrgastpotenzials nicht gerechtfertigt. Gleichwohl sollte die Bedienung des Stadtteils durch weitere einzelne Fahrten, insb. sonntags, verbessert werden.

TU Kaiserslautern

Die TU Kaiserslautern ist mit über 7.000 Studierenden und über 1.000 Beschäftigten ein bedeutender Nachfrageschwerpunkt. Im Wesentlichen ist sie über die Linien 105 und 115 angebunden. Mit einzelnen Fahrten trägt auch die Linie 106 zur Erschließung bei und der östliche Teil (Bau 1) wird zusätzlich auch noch über die Linie 107 erschlossen. Insgesamt wird in der Hauptverkehrszeit nur ein 30-Minuten-Takt erreicht. Immer wieder auftretende Kapazitätsengpässe insbesondere zu Semesterbeginn sind die Folge. Seit dem Wintersemester 2007/08 wird deshalb zur besseren Anbindung der TU probeweise ein zusätzlicher, sog. „Uni Express“-Bus zwischen der Innenstadt und der TU eingesetzt, der den Takt verdichtet. Eine entsprechende Angebotsverbesserung sollte als Maßnahme in Teil A aufgegriffen werden.

Erfenbach/Erzhütten/Wiesenthalerhof

Der Stadtteil Erfenbach wird im 60-Minuten-Takt durch die Linie 117, Erzhütten und Wiesenthalerhof durch die Linie 108 im 30-Minuten-Takt bedient. Zusammen leben in diesen Stadtteilen über 6.000 Einwohner. Aufgrund dieses Fahrgastpotenzials und auch im Vergleich zu den Stadtteilen Morlautern und Erlenbach, die bei knapp 6.000 Einwohnern über die Linie 112 eine Erschließung im 30-Minuten-Takt aufweisen, ist die Bedienung von Erfenbach zu verbessern. Potenziale bestehen dabei in der Zusammenlegung der Linien 108 und 117.

Erlenbach/Otterberg

Aufgrund der räumlichen Nähe und bestehenden Verflechtungen bietet sich eine bessere Busverbindung zwischen dem Stadtteil Erlenbach und der Stadt Otterberg an. Ideen hierzu wurden bereits im letzten Nahverkehrsplan entwickelt, u.a. um Parallelverkehre mit den Regionalbussen zu vermeiden. Erlenbach wird durch die Linie 112 im 30-Minuten-Takt erschlossen. Eine stündliche Verlängerung dieser Linie nach Otterberg könnte neue Fahrgastpotenziale erschließen und die Verbindungen zwischen Erlenbach und Otterberg verbessern.

Innenstadt-Nord (Wohngebiet zwischen Morlauterer Str. und Gersweiler Weg)

Das Wohngebiet wird durch die Linien 102 und 104 im 15-Minuten-Takt erschlossen. Dabei ist die Linienführung bei der Linie 102 nicht einheitlich, sondern wechselt



halbstündig zwischen einem kurzen Linienweg durch die Morlauterer Straße und einem langen durch die Alex-Müller-Straße und Fliegerstraße. Der Linienweg der Linie 104 verläuft durch den Benzingring. Gerade für diese sehr lang laufende Linie stellt dieser Linienverlauf einen Umweg dar, der die Fahrzeit für die meisten Fahrgäste unnötig verlängert. Im Rahmen des Maßnahmenkonzeptes sollten die Linienwege der beiden Linien optimiert werden.

Air Base Ramstein

Durch die Verlagerung der Rhein-Main Air Base nach Ramstein hat deren Bedeutung erheblich zugenommen. Damit verbunden ist auch eine Zunahme des Verkehrsaufkommens zwischen der Stadt und der Air Base Ramstein. Da die Busanbindung von und nach Kaiserslautern über die Linie 143 mit täglich 5 Fahrtenpaaren wenig attraktiv ist, wurde 2007 vom VRN eine Machbarkeitsstudie zur Verbesserung der ÖPNV Anbindung der Air Base erstellt. Die Ergebnisse sind in den Maßnahmenvorschlägen in Teil A zu berücksichtigen.

19.2 Intermodale Verknüpfung

Wichtige Verknüpfungspunkte sind zum einen die Bahnhaltspunkte als Verknüpfung zwischen SPNV und Bus sowie zentrale, stark frequentierte Haltestellen an denen Umsteigebeziehungen bestehen. Für die Stadt Kaiserslautern sind in dieser Hinsicht der Hauptbahnhof und der zentrale Verknüpfungspunkt der Stadtbusse am Rathaus relevant, in gewissem Maße auch der Bahnhaltspunkt KL-West. Detaillierte Angaben zu den Verknüpfungspunkten in der Stadt Kaiserslautern befinden sich im Anhang zu Teil A (Produktsteckbriefe).

Hauptbahnhof Kaiserslautern

Am Hauptbahnhof Kaiserslautern bestehen Umsteigebeziehungen zwischen den Linien des SPNV aus / in Richtung Mannheim (G10), Saarbrücken (G10), Bingen (R 65), Pirmasens (R 64), Kusel (R 67) und Lauterecken (R 66) einerseits und den Stadtbussen und Regionalbussen andererseits. Die Regionalbahnen und die Stadtbusse verkehren im Takt.

Bei Ankunft mit den Linien S1 und S2 aus Mannheim, mit der Linie R 64 aus Pirmasens sowie den Linien S1 und RE 60 aus Homburg/Saar bzw. Saarbrücken besteht direkter Anschluss an die Linien 102 und 107. Bei Ankunft mit der Linie R 66 aus Lauterecken besteht direkter Anschluss an die Linien 105 und 102. Bei Ankunft mit der Linie R 65 aus

Bingen besteht nur an die Linie 105 in Richtung Innenstadt ein direkter Anschluss. Die übrigen Anschlüsse sind entweder mit längeren Wartezeiten verbunden oder äußerst knapp. Bei Ankunft mit Linie R 67 aus Kusel besteht kein direkter Übergang zu den Stadtbussen. Die Wartezeiten sind jedoch meist nur wenig länger als 15 Minuten.

Die Regionalbusse verkehren mit Ausnahme der Linien 130, 145 und 150, am Hauptbahnhof Kaiserslautern nicht im Takt. Die Linie 150 weist Taktverkehr auf, die Linien 130 und 145 verkehren überwiegend im Takt. Bei der Ankunft mit den Linien S1 und S2 aus Mannheim und den Linien S1 und RE 60 aus Homburg/Saar bzw. Saarbrücken besteht meistens direkter Anschluss an die Linien 130, 145 und 150. Für die übrigen Regionalbuslinien variieren die Wartezeiten stark. Durch die Halbstundentaktung auf den Linien aus Mannheim und Saarbrücken sind sie jedoch meist moderat. Die Abfahrten der Linien 130 und 150 sind, soweit sie im Takt verkehren, mit den Ankünften der Linien R 65 aus Bingen und R 64 aus Pirmasens verknüpft. Ansonsten bestehen keine direkten Anschlüsse zwischen dem SPNV und den Regionalbussen.

Die Verknüpfung von Stadtverkehr und SPNV am Hauptbahnhof Kaiserslautern wird insgesamt als gut beurteilt. Für die Verknüpfung des Regionalverkehrs mit dem SPNV besteht noch Verbesserungsbedarf.

Kaiserslautern Rathaus (Stadtmitte)

Am Rathaus in Kaiserslautern bestehen Umsteigebeziehungen zwischen den Linien der Stadtbusse. Für die Linien der TWK ist das Rathaus der zentrale Verknüpfungspunkt. Dieser Verknüpfungspunkt beinhaltet die beiden Haltestellen Rathaus und Schillerplatz. Dieser Verknüpfungspunkt beinhaltet die beiden Haltestellen Rathaus und Schillerplatz. Es existieren vier Rendezvouszeitpunkte pro Stunde zu den Minuten 00, 15, 30 und 45. Da nicht alle Linien im Viertelstundentakt verkehren sind nicht alle Linien zu allen Rendezvouszeiten verknüpft. Die Linie 106 fährt nur teilweise im Takt. Die Linie 114 verlässt die Haltestelle Rathaus jeweils zu den Minuten 08 und 38 und ist damit nicht direkt mit den anderen Linien der TWK verknüpft. Dies liegt im 7,5-Min-Takt zwischen den Haltestellen ‚Rathaus‘ und ‚Neue Brücke‘ begründet.

Zwischen den Regionalbussen und dem Stadtverkehr gibt es nur sehr geringe Umsteigebeziehungen. Zu den Regionalbussen bestehen meist sehr unterschiedliche Wartezeiten im Übergang, da die Regionalbusse überwiegend keinen Taktverkehr aufweisen. Im Takt verkehren die Linien 130, 140 und 150. Die Anschlüsse an das Rendezvous zur Minute 45 sind direkt aber knapp.



Die ÖPNV-Verknüpfung am Rathaus in Kaiserslautern wird grundsätzlich als gut beurteilt. Problematisch ist jedoch die räumlich ungünstige Anordnung der Busse an den Haltestellen Rathaus und Schillerplatz in einer langen Reihe hintereinander. So entstehen beim Umsteigen z.T. lange Fußwege von bis zu 300 Metern. Gerade für mobilitätseingeschränkte Personen und ältere Menschen stellt dies, bei knappen Umsteigezeiten ein Problem dar. Die fehlende Verknüpfung mit den Regionalbussen ist insbesondere für den Stadtteil Siegelbach, der im Wesentlichen durch die RSW bedient wird, ein Nachteil. Hier ist ebenfalls nachteilig, dass die RSW mehrere Haltestellen in der Stadtmitte anfährt (Maxstraße, Burgstraße, Fackelbrunnen, Fackelpassage) und diese teilweise bis zu 400 m von den Haltestellen Rathaus/Schillerplatz entfernt liegen.

Kaiserslautern West

In Kaiserslautern-West besteht die Verknüpfung zwischen der R 66 aus / in Richtung Lauterecken zu den TWK Linien 108, 112 und 117. Die Übergänge liegen werktags zwischen 8:00 Uhr und 18:00 Uhr unter 12 Minuten, teilweise bei knapp 3 Min.

19.3 ÖPNV-Betreiberstruktur und Betriebsleistung

Betreiber der Stadtbusse in Kaiserslautern sind die Technischen Werke Kaiserslautern Verkehrs AG (TWK). Der Regionalverkehr wird überwiegend durch die Regionalbus Saar-Westpfalz GmbH (RSW) abgewickelt. Der Busverkehr RheinNeckar (BRN) betreibt die Regionalbuslinie 457 von Grünstadt nach Kaiserslautern. Der Betrieb der Linien des SPNV erfolgt auf der Linie R 67 durch die TransRegio (TR) und auf allen übrigen Linien durch die DB Regio AG (DB).

Zusätzlich ist anzumerken, dass die Linien 106 und 117 derzeit durch die RSW im Auftrag der TWK bedient werden. Im Anhang zu Teil B ist der Linienverlauf im Einzelnen dokumentiert.

20 ÖPNV-Nachfrage

20.1 Verkehrserhebung 2002

Die Grundlage für die Abschätzung der Verkehrsnachfrage bildet die Verkehrserhebung¹⁹ für die Westpfalz von 2002. Die Untersuchung wurde zwischen Juni und Oktober durchgeführt und erstreckte sich auf das damalige Verbundgebiet, Gebiete mit Übergangstarif und solche in denen ein Übergangstarif geplant war. Es kamen zwei Erhebungsverfahren zum Einsatz:

- Zählung der Einsteiger an den Türen oder Platzgruppen
- Befragung der Fahrgäste im Fahrzeug nach dem Vor- und Rückfrageprinzip

Zur Einhaltung der statistischen Sicherheit wurden je Tagart in der Regel 100% der Fahrten erhoben. Auf Linien der Stadtverkehre lagen die Stichproben in der Regel bei 60% (Mo-Fr) bzw. 40% (Sa-So) der Fahrten je Linien, Richtung, Linienvariante und Zeitklasse. Auf der Basis dieser Regeln wurden insgesamt über 6.200 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.

20.2 Weitere Datengrundlagen

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

- Fahrplandaten für die Westpfalz für die Fahrplanjahre 2002/2003, 2003/2004 und 2005/2006
- 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;

¹⁹ Anmerkung: Die Verkehrserhebung wurde von der Fa. pty im Auftrag des Unternehmensverbundes WVV durchgeführt. Der gesamte Datensatz liegt dem ZWVV/VRN seit Herbst 2004 vor.



- Strukturdaten (Einwohner, Schüler und Schul- und Ausbildungsplätze, Einzelhandelsdaten) von den jeweiligen Kreisen und kreisfreien Städten im Verbandsgebiet des ZWVV 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).

Darstellungen, die die gesamte Westpfalz in der allgemeinen Kartengrundlage vergleichen, befinden sich im Nahverkehrsplan des VRN, Region Westpfalz.

20.3 Fahrgastnachfrage

Status Quo 2005

In dem verwendeten Verkehrsmodell werden für jede Linie die Ein- und Aussteiger sowie die Umsteiger und der Umsteigeranteil berechnet, anhand derer folgende Bewertung vorgenommen werden kann. Zu beachten ist dabei jedoch, dass es sich um die Ergebnisse einer Modellberechnung und nicht die einer konkreten Verkehrserhebung handelt.

Die Linien 101 und 104 sind bei den Stadtbussen der TWK am stärksten nachgefragt. Beide Linien erschließen die Stadt in West-Ost-Richtung, haben sehr lange Linienwege, und viele Haltestellen und dementsprechend einen großen Einzugsbereich. Stark nachgefragt sind auch die Linien 102, die die Stadt in Nord-Süd-Richtung erschließt, sowie die Linien 105 und 107, welche die Innenstadt mit der Technischen Universität verbinden. Das geringste Fahrgastaufkommen weisen die Linien 106 und 117 auf; sie erschließen die Stadtteile Mölschbach und Erfenbach (vgl. Teil B, Kap. 23.1).

Besonders hohe ÖPNV-Nachfrage weisen in Kaiserslautern die Ost-West-Achsen im Bereich der Innenstadt (Ludwig- und Lauterstraße; Altenwoog-, Fischer- und Pariser Straße, Königstraße) sowie die Nord-Süd-Verbindung (Rudolf-Breitscheid-Straße und Trippstadter Straße) auf. In Verlängerung der Ost-West-Achsen ist auch die Nachfrage auf der Pariser Straße in Richtung Einsiedlerhof sowie der Lauterstraße in Richtung Engelshof überdurchschnittlich hoch. (vgl. Teil B, Kap. 23.1).

Die Linien 131 und 140 von Kaiserslautern nach Ginsweiler und Reichenbach über Otterbach und Otterberg haben von den Linien der RSW besonders hohe Fahrgastzahlen. Eine besonders geringe Nachfrage weisen die Linien 133, 134, 143 in

Richtung Gundersweiler, Lauterecken und Ramstein/Flugplatz auf. Die Linie 244 (140/150) hat nur eine Fahrt pro Tag von Pirmasens nach Kaiserslautern, dementsprechend steigen hier in der Gemarkung der Stadt keine Fahrgäste ein.

Prognose 2010

Das Nachfrageverhältnis zwischen den Linien der TWK und RSW bleibt in der vorliegenden Prognose im Wesentlichen gleich. Ebenso wird die Nachfrage auf den einzelnen Streckenabschnitten im Verhältnis im Wesentlichen ähnlich bleiben. Bei der TWK ist ansonsten der Nachfragerückgang für die Linien 107 und 105 am größten. Die Gründe hierfür sind vermutlich, dass beide Linien Wohngebiete mit älterer Bevölkerung erschließen. Für die Regionalbuslinien der RSW lassen sich aufgrund der teilweise recht geringen Fahrgastzahlen, aus den Unterschieden in den Rückgangsraten keine unmittelbaren Schlüsse ziehen. Allgemein kann der Rückgang im Bereich der Schülerbeförderung in Kaiserslautern vermutlich teilweise durch die ÖPNV-Nachfrage anderer Bevölkerungsgruppen – vor allem bei den höheren Altersklassen – kompensiert werden. Gründe hierfür sind u.a. das generelle Anwachsen und die wachsende Mobilität in diesen Altersgruppen. Allerdings muss auch die höhere Pkw-Verfügbarkeit dieser Bevölkerungsgruppe berücksichtigt werden.

Spezielle Fahrgastgruppen

Das Ziel des Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) ist es, mobilitätseingeschränkten Menschen die gleichberechtigte Teilnahme am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbst bestimmte Lebensführung zu ermöglichen. Mit Inkrafttreten des BGG wurden zahlreiche Gesetze, u.a. auch das für die Erstellung des Nahverkehrsplans relevante PBefG geändert. Nach Neuregelung in § 8 Abs. 3 Satz 3 und § 4 PBefG sind im Nahverkehrsplan die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen zu berücksichtigen. Ziel ist eine möglichst weitgehende Barrierefreiheit für den ÖPNV. Fahrzeuge, Haltestellen und sonstige Anlagen sollen ohne besondere Erschwernis und ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sein.

Seit Sommer 2006 sind praktisch alle Fahrzeuge der TWK, die im Linienverkehr eingesetzt werden mit Niederflurtechnik ausgestattet. Besonders komfortabel ist der Einstieg für mobilitätseingeschränkte Personen dabei in Verbindung mit Niederflurbordsteinen, die mittlerweile an zahlreichen Haltestellen vorhanden sind. Allerdings sind noch längst nicht alle Haltestellen barrierefrei ausgebaut. Insbesondere bei den wichtigsten Haltestellen (Rathaus/Schillerplatz) besteht dringender Handlungsbedarf (siehe auch Teil B, Kap. 22.1). Grundsätzlich wird von der Stadt jedoch darauf geachtet, dass bei allen Neu- und Umbaumaßnahmen von Haltestellen



Niederflurbordsteine zur Anwendung kommen. Leiteinrichtungen in Form von taktilen Bodenindikatoren kommen bisher nur an den erneuerten Bahn- bzw. S-Bahn Haltepunkten (siehe Teil B, Kap. 22.1), beim Busbahnhof am Hauptbahnhof und der Bushaltestelle Westbahnhof zum Einsatz.

Seit einiger Zeit wird von der TWK darauf geachtet, dass alle neuen Busse mit Klapprampen für Rollstuhlfahrer ausgerüstet sind. Mittlerweile verfügen 13 von 60 Bussen über eine solche Einrichtung.

Bei den Bussen der RSW wird ein solcher Standard nur teilweise erreicht.

Sonderauswertung Schülerverkehr

Kaiserslautern ist ein bedeutender Standort zahlreicher weiterführender Schulen. Etwa 40 % aller Schüler kommen nicht aus der Stadt, sondern aus dem Umland und dabei insbesondere aus dem Landkreis Kaiserslautern (siehe Teil B, Kap. 18.1). Ein Großteil der Schüler hat gemäß den geltenden Richtlinien Anspruch auf vergünstigte bzw. unter gewissen Voraussetzungen auch kostenlose Beförderung im ÖPNV. Für die übrigen potentiellen Fahrgäste in der Ausbildung bietet der VRN vergünstigte Zeitkarten (vgl. Teil B, Kap. 15). Der bei weitem überwiegende Anteil des Schülerverkehrs wird in Kaiserslautern über den ÖPNV und entsprechende Verstärkerbusse abgewickelt. Nur einen sehr geringen Anteil macht dagegen der freigestellte Schülerverkehr aus. Für den freigestellten Schülerverkehr zwischen Siegelbach und Erfenbach besteht von Seiten der Stadt der Wunsch den Verkehr in den ÖPNV zu integrieren. In Kaiserslautern sind einige Schulen bereits auf Ganztagsbetrieb umgestellt. Die TWK setzt in diesen Fällen in Abstimmung mit den Schulen jeweils gesonderte Verstärkerbusse ein.

Der Anteil des Schülerverkehrs an den Gesamteinsteigern im ÖPNV in Kaiserslautern beträgt 2005 etwa 41 %. Diese Quote liegt von allen Gebietskörperschaften der Westpfalz am niedrigsten. Dennoch stellt der Schülerverkehr einen bedeutenden Anteil der Nachfrage. Dieser ist bei den Stadtbussen der TWK mit knapp über 50 % am höchsten. Bei den Regionalbussen der RSW beträgt der Anteil noch 32 %, im SPNV nur 27 %. Die Nachfrageprognose für das Jahr 2010 zeigt stabile Anteile des Schülerverkehrs bei den Regionalbussen und dem SPNV. Für die Stadtbusse wird ein Rückgang um etwa 5 % erwartet.

Konkret ist derzeit geplant die Hauptschule Siegelbach zum Schuljahr 2009-2010 auslaufen zu lassen. Als Ersatz soll die Hauptschule Bännjerrück dienen. Dadurch sind entsprechend die Kapazitäten im Schülerverkehr anzupassen.

21 Information und Service

21.1 Fahrplan- und Liniennetzinformation

Die Fahrplan- und Liniennetzinformation in Kaiserslautern wird im Wesentlichen durch den VRN sowie das ortsansässige Verkehrsunternehmen TWK durchgeführt. Der Verkehrsverbund gibt zweimal im Jahr den Gesamtfahrplan für die Westpfalz, Fahrpläne für die Stadt Kaiserslautern sowie Liniennetzpläne und Informationen zu Sondertarifen heraus. Alle Leistungen können über das Internet-Angebot des VRN und der TWK bezogen werden.

Telefonisch stehen dem Kunden die Servicenummern von TWK, der RSW Kundenservice und die Tarif- und Fahrplanauskunft des VRN (jeweils kostenpflichtig unter einer 01805 Nummer) zur Verfügung.

Sämtliche Haltestellen im Stadtgebiet, die dem Ein- und Ausstieg dienen, sind seitens der TWK und der RSW mit Fahrplänen ausgestattet. Die 147 Haltestellen, welche Wartehallen aufweisen, sind außerdem mit Liniennetzplänen und Umgebungskarten ausgestattet. Darüber hinaus werden Informationen zu Fahrplänen und Liniennetzen im Zuge von Marketingmaßnahmen verteilt.

21.2 Tarifinformationen und Fahrscheinerwerb

Der VRN als Tarifverbund informiert die Kunden durch allgemeines Marketing sowie telefonische Tarifauskunft und Beratung (siehe oben)

Die TWK unterhält ein eigenes Info-Center in der Innenstadt Kaiserslauterns sowie eine eigene Hotline, die rund um die Uhr erreichbar ist. Die mit Wartehallen ausgestatteten Haltestellen im Stadtgebiet weisen zudem auch jeweils Aushänge mit Tarifinformationen auf. Für Informationen zum SPNV steht das DB-Reisezentrum im Hauptbahnhof zur Verfügung. Die RSW betreibt eine eigene Kundenhotline.

Beim Fahrer bzw. an den Automaten an den Bahnhöfen können alle Fahrkarten außer Jahreskarten erworben werden. Bei der TWK ist davon abweichend in den Bussen der Verkauf von Wochen- und Monatskarten nicht möglich. Zeitkarten können innerhalb der Stadt Kaiserslautern persönlich im DB-Reisezentrum im Hauptbahnhof und im TWK Info-Center erworben werden. Darüber hinaus hat die TWK weitere Verkaufsstellen (derzeit sieben), bei denen alle Fahrkarten bis zur Monatskarte erworben werden können.



Ansonsten können die Jahreskarten auch direkt über den VRN oder direkt bei den Verkehrsunternehmen bestellt werden.

21.3 Beratung und Service

Persönliche und telefonische Beratung von Kunden in der Stadt Kaiserslautern bieten das TWK-Info-Center in der Stadtmitte und das DB Reisezentrum im Hauptbahnhof an. Weiterhin haben TWK, VRN und RSW eigene Kundenhotlines. Der VRN hält zudem ein umfangreiches Internet-Angebot mit Fahrplan-, Liniennetz- und Tarifinformation vor.

Als zusätzlichen Service gibt der VRN zahlreiche Broschüren zur Freizeitgestaltung mit dem ÖPNV heraus.

21.4 Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

Der ÖPNV muss sich seinen Nutzern und potentiellen Kunden über ein einheitliches Konzept nach Außen hin werbewirksam verkaufen. Dies muss in Form einer einheitlichen Öffentlichkeitsarbeit erfolgen, welche durch attraktive Tarif- und Marketingmaßnahmen die Sicherung des Bestandskundenbereiches und gleichzeitig die Gewinnung neuer Kunden im Blick hat. Die einheitliche Tarif- und Fahrplanwerbung ist durch den VRN gewährleistet. Ein wichtiger Aspekt ist dabei der Freizeitverkehr. Dies drückt sich in diversen Publikationen (Wandere mit Bus und Bahn, Ausflugsbroschüren, etc.) aus.

Die Stadt - und damit als städtisches Unternehmen die TWK - beschränkt sich im Marketing und in der Öffentlichkeitsarbeit auf den Bereich des Nachtbusses sowie auf den Bereich der Kundeninformationen an US-Bürger.

22 **Infrastruktur und Fahrzeugpark**

22.1 ***Bahnhöfe, Haltestellen und Verknüpfungspunkte***

Aus verkehrlicher Sicht ist eine erneute Bewertung der Haltepunkte vorgenommen worden. Die Haltestellen bilden die Zugangsstellen zum ÖPNV und haben deshalb neben der eigentlichen Beförderung eine besondere Bedeutung für dessen Attraktivität. In der Regel treten an den Haltestellen für die Fahrgäste Wartezeiten auf, weshalb ihre Ausstattung einen definierten Mindeststandard nicht unterschreiten sollte und je nach Bedeutung der Haltestelle zusätzliche Komfortelemente, wie Bänke, Witterungsschutz etc. vorhanden sein sollten (siehe auch Teil B, Kap. 17.5). Seit dem Beschluss des ersten Nahverkehrsplanes im Jahr 1999 sind zahlreiche Investitionen in die Haltestelleninfrastruktur des ÖPNV vorgenommen worden (siehe auch Teil A Kap. 2). Danach stellt sich die Situation mittlerweile folgendermaßen dar:

Bahnhöfe/Haltepunkte

Die Bahnhöfe bzw. Haltepunkte des Schienenverkehrs sind in den letzten Jahren fast alle erneuert worden. So wurde der Hauptbahnhof durch die DB AG komplett saniert und mit neuen Bahnsteigen inkl. Überdachung ausgestattet. Im Rahmen des S-Bahn Projektes wurden die Haltepunkte Kennelgarten und Einsiedlerhof erneuert und u.a. mit 76 cm hohen Bahnsteigen, die einen ebenerdigen Einstieg in die S-Bahn ermöglichen, ausgestattet. Zudem wurde im Hauptbahnhof ein neuer S-Bahn Bahnsteig (Gleise 9 und 10) errichtet. Der Haltepunkt Vogelweh wurde zunächst provisorisch mit einem höheren Bahnsteig ausgestattet. Hier ist von der DB AG im Rahmen der Schnellbahnverbindung Paris-Ostfrankreich-Südwestdeutschland (POS) ab voraussichtlich 2012 geplant, den Mittelbahnsteig aufzulösen und zwei neue Seitenbahnsteige anzulegen.

Der Haltepunkt Galgenschanze wurde in den 90er Jahren reaktiviert und neu eingerichtet und der Haltepunkt KL-West wurde im Vorfeld der Landesgartenschau im Jahr 2000 erneuert. Nur der Haltepunkt Pfaffwerk, der an der Lautertalstrecke liegt, wurde bisher nicht erneuert. Allerdings hat seine Bedeutung seit dem massiven Abbau von Arbeitsplätzen bei Pfaff auch erheblich abgenommen.

Als neuer Bahnhaltepunkt ist Hohenecken vorgesehen (siehe Teil A, Kap. 3 ff.).

Barrierefrei sind der Hauptbahnhof und der Haltepunkt KL-West. Der S-Bahn Haltepunkt Vogelweh wird durch die DB AG (siehe oben) barrierefrei ausgebaut. Hierzu liegt der Planfeststellungsbeschluss bereits vor. Die Haltepunkte Kennelgarten und Einsiedlerhof



können mit Aufzügen nachgerüstet werden. Auch der geplante Haltepunkt in Hohenecken soll barrierefrei gestaltet werden.

Bushaltestellen

Im Rahmen des Haltestellenprogramms der Stadt Kaiserslautern wurden in den letzten Jahren von den insgesamt ca. 500 Bushaltestellen 147 Haltestellen mit neuen Wartehallen versehen. 35 Haltestellen wurden dabei erstmalig mit Wartehallen ausgestattet. Weiterhin wurden 83 Haltestellen umgebaut bzw. neu angelegt und mit Niederflurbordsteinen ausgestattet und 39 als Buskap ausgebildet. Insgesamt ist der Zustand der Haltestellen in der Stadt derzeit als gut zu beurteilen. An einzelnen Punkten bestehen jedoch noch Schwachstellen, wie zum Beispiel mangelnde Barrierefreiheit oder nur Minimalausstattung an wichtigen Haltestellen.

Dies trifft insbesondere auf die im Stadtverkehr wichtigsten Haltestellen Rathaus/Schillerplatz und Fackelbrunnen zu. Täglich verzeichnen diese etwa 26.000 Ein- und Aus- oder Umsteiger, aber sie sind weder mit Niederflurbordsteinen (die Höhe der Bordsteine ist mit etwa 5 cm dagegen sehr gering) noch mit Orientierungs- bzw. Leiteinrichtungen für sehbehinderte Personen ausgestattet. Auch im Hinblick der Verknüpfung mit den Regionalbussen und der Reduzierung der langen Umsteigewege ist die Erneuerung der zentralen Rendezvous Haltestelle in der Stadtmitte von Kaiserslautern die wichtigste noch zu realisierende Infrastrukturmaßnahme.

Verknüpfungspunkte

Aufgrund unzureichender Infrastrukturvoraussetzungen kann derzeit eine Verknüpfung von Bus (Linien 101 und 105) und Bahn (S-Bahn) am Haltepunkt Vogelweh nicht realisiert werden. Eine Verknüpfung mit der stündlich verkehrenden S-Bahn aus bzw. in Richtung Homburg wäre insbesondere für Erreichbarkeit des Gewerbegebietes in der Merkurstraße von Vorteil. Auch eine Anbindung der Regionalbusse an die S-Bahn wäre denkbar. Allerdings sind dafür die baulichen Voraussetzungen mit Haltestellen nördlich und südlich des Haltepunktes zu schaffen.

Park + Ride

P+R Möglichkeiten im Sinne eines Umsteigens vom Auto auf die Bahn bestehen vor allem am Hauptbahnhof. Hier ist ein eigenes Parkhaus für Pendler mit 360 Stellplätzen seit 2006 in Betrieb. In begrenztem Umfang ist P+R auch an den Haltepunkten Einsiedlerhof und Kennelgarten möglich, wobei die Situation am Haltepunkt Kennelgarten verbesserungsbedürftig ist. Sinnvoll ist die Einrichtung eines P+R Parkplatzes am Haltepunkt Vogelweh, da dieser verkehrlich hervorragend erschlossen ist (BAB 6, B 270,

L 395) und einen Umstieg auf die S-Bahn und nach einem Ausbau auch auf den Bus ermöglicht.

An den weiteren Haltepunkten bestehen keine P+R Möglichkeiten. Aufgrund deren Lage sind diese auch nicht realisierbar bzw. sinnvoll.

Mit dem Daenner Platz steht im Osten der Stadt ein P+R Parkplatz mit über 300 Stellplätzen zum Umstieg auf die Buslinie 101 zur Verfügung, wobei die Kapazitäten bei weitem nicht ausgeschöpft werden. Seit der WM 2006 gibt es an der Anschlussstelle Kaiserslautern-Ost der BAB 6 einen P+R Parkplatz mit über 2.000 Stellplätzen für Veranstaltungen.

Weitere Potenziale bzw. Notwendigkeiten für P+R Parkplätze werden nicht gesehen.

Bike + Ride

Gemäß den in Kapitel 6.5 dargestellten Qualitätsstandards sind grundsätzlich an allen Bahnhaltepunkten Fahrradabstellmöglichkeiten vorzusehen. An folgenden Haltepunkten bestehen derzeit Bike + Ride Möglichkeiten:

Haltestelle	Mögliche Zahl der Abstellplätze
Hauptbahnhof (Haupteingang)	160 Abstellplätze (überdacht), 17 Fahrradboxen
Hauptbahnhof (Eingang Zollamtstr.)	24 Abstellplätze (davon 16 überdacht)
Einsiedlerhof	5 Abstellplätze (überdacht), 2 Fahrradboxen
KL-West	13 Abstellplätze, 5 Fahrradboxen
Galgenschanze	5 Abstellplätze

Tabelle 25: Übersicht der Bike+Ride-Plätze

An den Haltepunkten Kennelgarten, Vogelweh und Pfaffwerk gibt es derzeit keine Abstellmöglichkeiten.

22.2 Strecken und Fahrwege

Der Stadt- und Regionalbusverkehr in Kaiserslautern benutzt das öffentliche Straßennetz. Grundsätzlich sind die Hauptverkehrsstraßen in Kaiserslautern gut ausgebaut und für den ÖPNV problemlos zu benutzen. Kleinere Straßen im



Innenstadtbereich und einzelnen Ortsteilen können dagegen nur mit Schwierigkeiten oder gar nicht befahren werden. Der Ortsteil Gersweilerhof kann aufgrund der zu engen Straßensituation derzeit nicht von Bussen angefahren werden. Eigene Busspuren sind in Kaiserslautern selten. Dies liegt an den oft relativ engen Straßenquerschnitten in der Innenstadt. Nur im Zuge von Einbahnstraßenregelungen konnten separate Busspuren geschaffen werden. Ein weiterer Ausbau ist momentan nicht vorgesehen. Obwohl die Verkehrsinfrastruktur in Kaiserslautern derzeit relativ stark durch den MIV beansprucht wird, können negative Auswirkungen auf die Fahrzeiten im ÖPNV durch den flächendeckenden Einsatz der Lichtsignal-Bevorrechtigung weitgehend minimiert werden. Dies gilt allerdings nur für die Busse der TWK. Die RSW Busse verfügen nicht über diese Möglichkeit.

22.3 Fahrzeuge

Die TWK hat 2007 60 Fahrzeuge, darunter 29 Gelenkbusse im Stadtverkehr eingesetzt. Alle Busse verfügen über interne Haltestellenanzeigen und Taster an denen Ausstiegswünsche angezeigt werden können und über eine Haltestellenansage. Von außen sind die Liniennummer und die Zielhaltestelle gut zu erkennen. Typ und Grundlackierung der TWK-Busse ist einheitlich, trotz teilweise verwendeter Ganzbuswerbung ist dadurch die Identifizierung der Fahrzeuge als Stadtbusse für den Kunden einfach. Seit der WM 2006 hat die TWK einen Niederflrbusanteil im Linienverkehr von praktisch 100 %. Von den 60 Bussen weisen 13 die neueste Schadstoffklasse EURO 4 und 14 EURO 3 auf (Stand Jan. 2007). Insgesamt 16 Busse sind mittlerweile mit Klapprampen für Rollstuhlfahrer ausgestattet. Bei Neuanschaffungen der TWK ist dieses Ausstattungsmerkmal.

Auf den beiden Stadtbuslinien, welche im Auftrag der TWK durch die RSW betrieben werden, werden Fahrzeuge von vergleichbarem Standard eingesetzt. Insgesamt ist der Zustand der Fahrzeuge im Stadtverkehr als gut zu beurteilen.

Der Regionalverkehr wird überwiegend durch die RSW abgewickelt. Die Fahrzeugflotte der RSW GmbH besteht aus 57 Niederflromnibussen, davon stehen 22 in Kaiserslautern zur Verfügung. Die Fahrzeuge der RSW stammen aus den Jahren 1994 bis 2006. 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 zugeordnet werden können. Zudem wird vom alten Reisebus bis

zum neuen Niederflurbus alles noch für den Linienverkehr genutzt. Damit wird der im ersten NVP geforderte Fahrzeugstandard nicht eingehalten.

22.4 Betrieblich-technische Einrichtungen

Die TWK und RSW verfügen über ausreichende Abstellflächen und Unterstellanlagen im gemeinsam genutzten Betriebshof der Westpfälzischen Nahverkehrsservice GmbH (WNS) an der Stiftswaldstraße. Dort werden die Fahrzeuge auch gereinigt und gewartet. Die übrigen Verkehrsunternehmen verfügen über entsprechende eigene Einrichtungen.

22.5 Mobilitätsberatungszentren

In der Stadt Kaiserslautern wird keine Mobilitätsberatung im Sinne einer übergreifenden Kooperation mehrerer Verkehrsunternehmen angeboten. Das TWK-Infocenter hat den Fokus Stadtkunden, das DB-Reisezentrum den Fokus Fernverkehr. Die RSW betreibt keine eigene Informationsstelle in Kaiserslautern. Eine Kooperation mit der Tourist Information der Stadtverwaltung besteht nicht.

Das Fehlen eines Beratungszentrums im Sinne einer Mobilitätszentrale, das verkehrsmittelübergreifend informiert, wird für die Attraktivität und Benutzbarkeit des ÖPNV in Kaiserslautern als negativ bewertet.

22.6 Fahrgastinformationsanlagen

Bahn

An den Haltepunkten der Hauptstrecke Saarbrücken – Mannheim wurden im Zuge der Einführung der S-Bahn auch die Fahrgastinformationsanlagen erneuert und moderne Anzeigen mit LCD-Technik installiert (siehe Foto). An den kleinen Haltepunkten der Nebenstrecken sind keine Anzeigen installiert (Galgenschanze, Pfaff, KL-West) und auch nicht erforderlich.



Abbildung 6: Fahrgastinformation Bahn in Kaiserslautern

Bus:

Im Rahmen der Erneuerung des Bahnhofplatzes und der Einrichtung des Busbahnhofes wurde auch ein Fahrgastinformationssystem für die Haltestellen der Stadt- und Regionalbusse installiert. Auf großen Informationstafeln wird dabei über LED-Technik die Ankunftszeit der Busse angezeigt (siehe Foto). Grundsätzlich ist die Anlage dynamisch ausgelegt, d.h. die realen Ankunftszeiten inklusive eventueller Verspätungen können berücksichtigt werden. Allerdings verfügen nur die Busse der TWK mit der Technik zur Lichtsignal-Bevorrechtigung über die geeigneten Voraussetzungen zum dynamischen Betrieb des Fahrgastinformationssystems.



Abbildung 7: Fahrgastinformation Bus, Foto: Stadt Kaiserslautern

Weitere Haltestellen im Stadtgebiet sind bisher nicht mit Fahrgastinformationsanlagen ausgestattet. Dabei ist dies insbesondere an den Haltestellen, die stark frequentiert werden, wie z.B. Rathaus/Schillerplatz, Pfaffplatz oder der Technischen Universität, oder an Verknüpfungspunkten, wie z.B. der Haltestelle Westbahnhof zur Verbesserung der Fahrgastinformation durchaus sinnvoll.



23 Anhang zum Teil B

Der Anhang zum Nahverkehrsplan Teil B umfasst:

- Ergänzende Tabellen und Abbildungen zum Erläuterungsteil
- Bestandsanalyse der Haltestelleninfrastruktur
- Dokumentation des Beteiligungsverfahrens





23.1 Ergänzende Tabellen und Abbildungen zum Erläuterungsteil

**Einwohnerentwicklung 2004-2010 Stadt
Kaiserslautern (Stand: 31.12.2004; Prognose
Planersocietät 2005)**

Einwohner Stadt Kaiserslautern	2004	2010	Veränderung	%
Innenstadt-Fußgängerzone	2590	2507	-83	-3
Innenstadt-Ost	4632	4475	-157	-3
Adolph-Kolping Platz	5242	5078	-164	-3
Innenstadt-Südwest	4491	4359	-132	-3
Innenstadt-Hauptbahnhof	2602	2495	-107	-4
Kotten / Klinikum	4306	4174	-132	-3
Galgenschanze	3037	2938	-99	-3
Innenstadt Pfaff	146	142	-4	-3
Innenstadt-Kammgarn	1109	1075	-34	-3
Innenstadt-Rathaus / Altstadt	1227	1181	-46	-4
Auf dem Seß	5092	4970	-122	-2
Galappmühle	1193	1166	-27	-2
Kaiserberg	416	410	-6	-1
Innenstadt-Hertelsbrunnenring	993	952	-41	-4
Grüentälchen-Friedenstraße	3382	3281	-101	-3
Eselsfürth	101	97	-4	-4
Grüentälchen / PRE-Park	1241	1214	-27	-2
Grüentälchen-Mannheimer Str.	4041	3932	-109	-3
Betzenberg	3907	3794	-113	-3
Betzenberg-Schulzentrum Süd	820	818	-2	0
Trippstadter Straße	2581	2404	-177	-3
Universität	853	831	-22	-3
Lämmchesberg	2006	1957	-49	-2
Uni-Wohnstadt	3802	3745	-57	-4
Bännjerrück-Ost	1244	1206	-38	-3
Bännjerrück	3980	3939	-41	-1
Vogelweh-Ost	316	295	-21	-7

Fortsetzung nächste Seite

Einwohner Stadt Kaiserslautern	2004	2010	Veränderung	%
Bahnheim / Am Belzappel	1934	1890	-44	-2
Gewerbegebiet Merkurstraße	437	414	-23	-5
Feuerbachstraße	4321	4195	-126	-3
Fischerrück	2293	2218	-75	-3
Erzhütten-Wiesenthalerhof	2847	2747	-100	-4
Einsiedlerhof	1595	1521	-74	-5
Morlautern	3129	3051	-78	-2
Erlenbach	2139	2070	-69	-3
Erlenbach-Gersweilerhof	235	227	-8	-3
Mölschbach	1260	1218	-42	-3
Dansenberg	2691	2597	-94	-3
Hohenecken	3722	3615	-107	-3
Hohenecken-Espensteig	122	119	-3	-2
Siegelbach	2633	2558	-75	-3
Erfenbach	2865	2771	-94	-3
Erfenbach Stockborn	123	119	-4	-3
Stadt Kaiserslautern	97696	94765	-2931	-3

Tabelle 26: Einwohnerzahl¹ Stadt Kaiserslautern, 2004 und 2010
(Quelle: Planersocietät 2005)

¹ Vgl. Fußnote-Nr. 2



Wirtschaftsstrukturdaten 2004-2010 Stadt Kaiserslautern (Stand: 31.12.2004; Prognose Planersocietät 2005)

Stadt Kaiserslautern	Einwohner 2004	soz. Be- schäftigte (Wohnort) 2004	soz. Be- schäftigte (Arbeitsort) 2004	Ein- wohner 2010	soz. Be- schäftigte (Wohnort) 2010	soz. Be- schäftigte (Arbeitsort) 2010
Innenstadt-Fußgängerzone	2590	912	4252	2507	869	4036
Innenstadt-Ost	4632	1471	900	4475	1401	854
Adolph-Kolping Platz	5242	1734	4172	5078	1651	3959
Innenstadt-Südwest	4491	1440	2023	4359	1372	1920
Innenstadt-Hauptbahnhof	2602	941	2134	2495	897	2026
Kotten / Klinikum	4306	1418	3108	4174	1350	2950
Galgenschanze	3037	936	329	2938	891	312
Innenstadt Pfaff	146	49	198	142	47	188
Innenstadt-Kammgarn	1109	386	1393	1075	368	1322
Innenstadt-Rathaus / Altstadt	1227	427	2678	1181	406	2542
Auf dem Seß	5092	1564	581	4970	1489	551
Galappmühle	1193	371	126	1166	353	120
Kaiserberg	416	124	269	410	118	255
Innenstadt-Hertelsbrunnenring	993	315	2655	952	300	2520
Grüentälchen-Friedenstraße	3382	998	213	3281	950	202
Eselsfürth	101	31	252	97	30	239
Grüentälchen / PRE-Park	1241	345	2607	1214	328	2474
Grüentälchen-Mannheimer Str.	4041	1208	1093	3932	1151	1038
Betzenberg	3907	1163	462	3794	1108	438
Betzenberg-Schulzentrum Süd	820	189	168	818	180	160
Trippstadter Straße	2495	969	485	2404	923	460
Universität	853	285	1799	831	271	1708
Lämmchesberg	2006	591	494	1957	562	469
Uni-Wohnstadt	3888	1424	211	3745	1356	200
Bännjerrück-Ost	1244	412	412	1206	393	391
Bännjerrück	3980	992	252	3939	945	239
Vogelweh-Ost	316	111	12	295	106	12
Bahnheim / Am Belzappel	1934	571	91	1890	544	86
Gewerbegebiet Merkurstraße	437	141	2648	414	134	2513
Feuerbachstraße	4321	1251	615	4195	1191	584
Fischerrück	2293	696	129	2218	662	123
Erzhütten-Wiesenthalerhof	2847	842	231	2747	801	220
Einsiedlerhof	1595	535	8515	1521	509	8081
Morlautern	3129	901	215	3051	858	204

Fortsetzung nächste Seite

Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Stadt Kaiserslautern	Einwohner 2004	soz. Be- schäftigte (Wohnort) 2004	soz. Be- schäftigte (Arbeitsort) 2004	Ein- wohner 2010	soz. Be- schäftigte (Wohnort) 2010	soz. Be- schäftigte (Arbeitsort) 2010
Erlenbach	2139	633	114	2070	603	108
Erlenbach-Gersweilerhof	235	76	10	227	72	10
Mölschbach	1260	383	53	1218	365	50
Dansenberg	2691	827	123	2597	787	116
Hohenecken	3722	1105	172	3615	1052	163
Hohenecken-Espensteig	122	36	43	119	35	41
Siegelbach	2633	780	1183	2558	742	1123
Erfenbach	2865	857	606	2771	816	575
Erfenbach Stockborn	123	38	955	119	36	906
Stadt Kaiserslautern	97696	30477	48983	94765	29022	46490

Tabelle 27: Entwicklung Einwohner und Beschäftigte, 2004 und 2010
(Quelle: Planersocietät 2005)

Pendlerströme im Raum Kaiserslautern



Abbildung 8: Pendlerströme im Raum Kaiserslautern zum 30.06.2006; (Quelle: Stadt Kaiserslautern)



Entwicklung der Schülerzahlen in Kaiserslautern

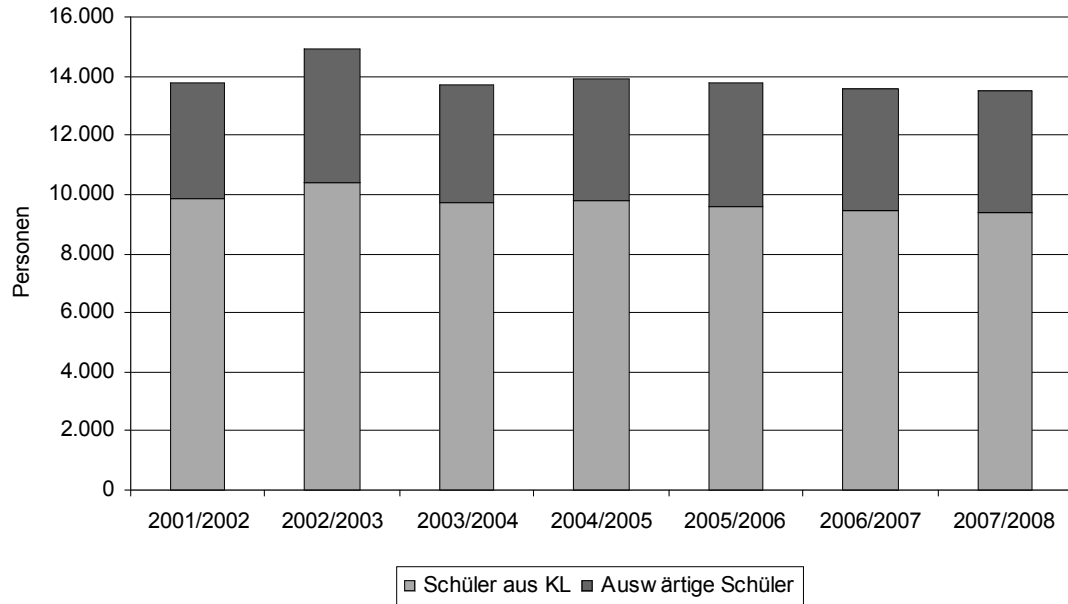


Abbildung 9: Entwicklung der Schülerzahlen nach Herkunft, 2001 – 2007 (Quelle: Stadt Kaiserslautern)



Entwicklung der Fahrgastzahlen im Nachtbus

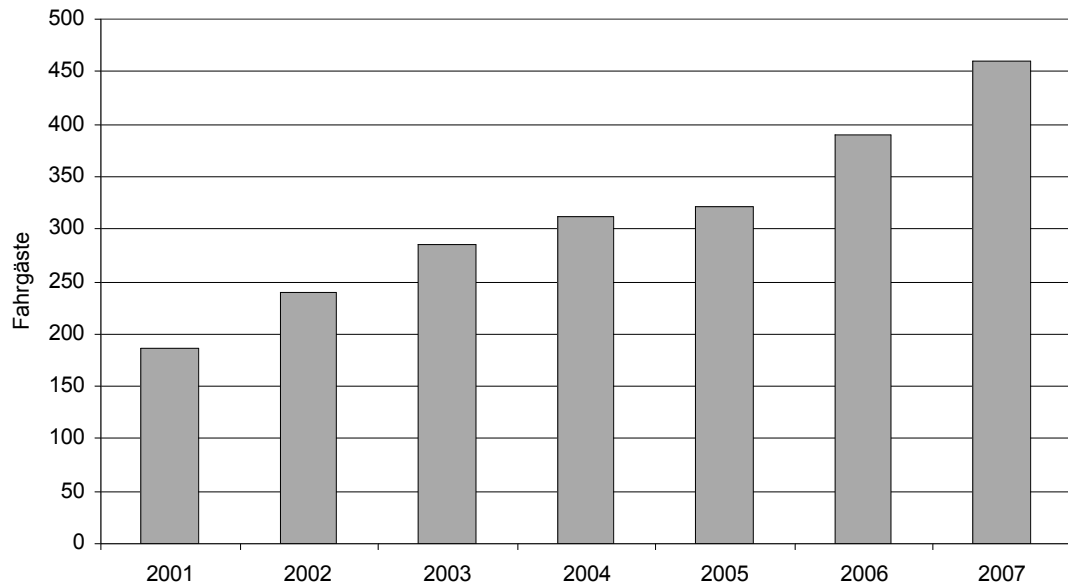


Abbildung 10: Entwicklung der Fahrgastzahlen im Nachtbus 2001-2007 in Fahrgäste je Einsatztag (Quelle: Stadt Kaiserslautern)

Linienverlauf und Betreiber, Stadt Kaiserslautern (Fahrplanstand 2006/2007)

Linien-Nr. neu	Linien-Nr. alt	Strecke	Betreiber
Stadtbusse			
101	101	Panzerkaserne/Warmfreibad – Rathaus – Vogelweh – (Einsiederhof/Hohenecken/Siegelbach)	TWK
102	102	Betzenberg – HBF – Schillerplatz – Sonnenberg	TWK
103	103	Rathaus – Pfaffsiedlung – Dansenberg	TWK
104	104	Friedhof West/Eselsfürth/PRE-Park – Rathaus – Bännjerrück/Hohenecken/Dansenberg	TWK
105	105	Uni-Wohnstadt – HBF- Rathaus – Gewerbegebiet West	TWK
106	106	Rathaus – Pfaffplatz – Mölschbach	TWK
107	107	Casimirring – Rathaus – Kaisermühle – (Kreuzhof/Erfebach)	TWK
108	108	Rathaus – Engelshof – Wiesenthalerhof – Kreuzhof	TWK
111	111	Rathaus – Pfaffsiedlung – Hohenecken – Seehotel	TWK
112	112	Rathaus – Engelshof – Morlautern – Erlenbach	TWK
114	114	Rathaus – Rauschenweg – Uni-Wohnstadt	TWK
115	115	PRE-Park – Rathaus – Pfaffplatz – Universität	TWK
117	117	Rathaus – Engelshof – Wiesenthalerhof – Erfebach	TWK
E	E	Verschiedene Einsatzbusse	TWK
Regionalbusse			
130	521	Drehenthalerhof – Otterberg – Kaiserslautern	RSW
131	506	Ginsweiler – Nussbach – Niederkirchen - Kaiserslautern	RSW
133	509	Gundersweiler – Heiligenmoschel – Otterberg – Kaiserslautern	RSW
134	520	Lauterecken – Wolfstein – Otterbach – Kaiserslautern	RSW
135	519	Waldleiningen/Fischbach/Frankenstein – Hochspeyer – Kaiserslautern	RSW
136	501	Winnweiler/Börrstadt – Alsenborn – Enkenbach - Kaiserslautern	RSW
137	507	Falkenstein – Winnweiler – Sembach – Kaiserslautern	RSW
140	510	Reichenbach – Weilerbach/Kollweiler – Kaiserslautern	RSW
141	529	Schönenberg – Ramstein – Weilerbach/Schwanden – Kaiserslautern	RSW
143	522	Ramstein-Flugplatz – Landstuhl – Kaiserslautern	RSW
145	513	Saalstadt – Weselberg – Bann – Linden - Kaiserslautern	RSW
150	512	Waldfischbach – Trippstadt – Universität KL – Kaiserslautern	RSW
244	514	Pirmasens – Waldfischbach – Schopp – Kaiserslautern	RSW
457	457	Grünstadt – Eisenberg – Enkenbach – HBF KL	BRN

Nächste Seite: SPNV



Linien-Nr. neu	Linien-Nr. alt	Strecke	Betreiber
SPNV			
RE 60	RE60	Saarbrücken – Homburg (Saar) – Kaiserslautern	DB
R 64+65	RB64+65	Pirmasens – Kaiserslautern – Bad Kreuznach – Bingen	DB
R 66	RB66	Lauterecken-Grumbach – Wolfstein – Olsbrücken – Kaiserslautern	DB
R 67	RB67	Kusel – Altenglan – Ramstein – Landstuhl – Kaiserslautern	TR
R 71	RB71	Saarbrücken – Homburg (Saar) (– Kaiserslautern)	DB
S1	S1	Homburg/Saar - Kaiserslautern – Ludwigshafen – Osterburken	DB
S2	S2	Kaiserslautern – Ludwigshafen – Osterburken	DB

Tabelle 28: Linien und Betreiber, Stadt Kaiserslautern (Fahrplanstand 2006/2007)

23.2 Bestandsanalyse der Haltestelleninfrastruktur

Um Aussagen zur Verbesserung der Haltestelleninfrastruktur treffen zu können, wurden alle Haltestellen in einer Tabelle erfasst. Dabei wurden u.a. auch die Ausstattungsmerkmale wie Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten, Bordsteinhöhe, Barrierefreiheit oder Informationen zum Fahrplan, Tarif und Liniennetz aufgenommen. Um die Bedeutung der Haltestelle abschätzen zu können, wurde die Fahrgastnachfrage (Stand 2002) in Klassen von 1 mit einer Nachfrage von mehr als 1.000 Fahrgästen am Tag, bis zu 7 mit weniger als 10 Fahrgästen am Tag eingeteilt.

In einem nächsten Schritt wurde die Ausstattung der Haltestellen der Klasse 1 überprüft, mit der Vorgabe, dass an diesen Haltestellen sowohl stadteinwärts, als auch stadtauswärts ein niveaugleicher Einstieg in den Bus über sog. Niederflurbordsteine möglich ist und ein Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten, Abfallbehälter und ausreichend Informationen (Fahrplan, Tarif, Liniennetz, Umgebungsplan) vorhanden sind. Die Kategorien 2 und 3 (250 bis 1.000 Fahrgäste am Tag) wurden mit der Vorgabe überprüft, dass auch hier ein niveaugleicher Einstieg in den Bus möglich sein sollte und zumindest stadteinwärts ein Witterungsschutz oder wenn dies nicht möglich ist eine Sitzgelegenheit vorhanden sein sollte. Alle anderen Kategorien (< 250 Fahrgäste) wurden im Hinblick auf offensichtliche Ausstattungsmängel wie z.B. fehlende Befestigung der Wartefläche überprüft. Die aus dieser Überprüfung ermittelten Handlungserfordernisse sind in der nachfolgenden Tabelle enthalten. Eine hohe Priorität wurde den Haltestellen zu erkannt, die entweder von besonders vielen Fahrgästen genutzt werden, wo die vorhandenen Bordsteinhöhen besonders gering sind oder wo Mindeststandards nicht gegeben sind.



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Tabelle 29: Bewertung der Ausstattung der Haltestellen im Stadtgebiet von Kaiserslautern, Quelle: Stadt Kaiserslautern, S. 205 – 208

Name	Fahrtrichtung	Haltestellen-aufkommen**	Handlungsbedarf	Priorität
Alex-Müller-Str.	auswärts	4	Niederflurbordstein	
Altenwoogstr.	auswärts	2	Niederflurbordstein, Sitzgelegenheit, Wartehalle nicht möglich	
Am Belzappel	auswärts	3	Niederflurbordstein	
Apostelkirche	auswärts	2	Niederflurbordstein, Sitzgelegenheit, Wartehalle nicht möglich	
Betzenberg	Endhaltestelle	2	Niederflurbordstein	hoch
Bismarckstr.	einwärts	*	Niederflurbordstein, Bau Buskap	hoch
Brunnenstr.	auswärts	4	Niederflurbordstein	
Brunnenstr.	einwärts	4	Niederflurbordstein	
Buchenloch	auswärts	4	Niederflurbordstein	
Burgstr.	auswärts	3	Integration in Neubau zentrale Rendezvous Hst.	
Burgstr.	auswärts	3	Integration in Neubau zentrale Rendezvous Hst.	
Daennerkaserne	einwärts	4	Niederflurbordstein, Wartehalle	
Davenportplatz	auswärts	1	Niederflurbordstein, Wartehalle, Rückbau Busbucht	hoch
Davenportplatz	einwärts	1	Niederflurbordstein, Wartehalle, Rückbau Busbucht	hoch
Denisstr.	auswärts	4	Niederflurbordstein	
Denisstr.	einwärts	4	Niederflurbordstein	
Donnersbergstr.	auswärts	4	Niederflurbordstein, Bau Buskap	
Dresdener Str.	auswärts	4	Niederflurbordstein, Bau Buskap	
Dürerstr.	einwärts	3	Niederflurbordstein, Sitzgelegenheit, Wartehalle nicht möglich	
Eckstr.	Endhaltestelle	4	Niederflurbordstein	
Einsiedlerhof Bahnhof	Endhaltestelle	3	Niederflurbordstein	
Erfenbach Rathaus	auswärts	4	Niederflurbordstein	
Espensteig	einwärts	6	Niederflurbordstein, Umbau gem. Planung	
Eugen-Hertel-Str.	auswärts	4	Rückbau Busbucht	
E-Werk	einwärts	4	Niederflurbordstein	
E-Werk	auswärts	4	Niederflurbordstein	
Fackelbrunnen	einwärts	1	Neubau zentrale Rendezvous Hst.	hoch
Fackelpassage	auswärts	2	Integration in Neubau zentrale Rendezvous Hst.	hoch
Fackelwoogstr.	einwärts	3	Niederflurbordstein, Sitzgelegenheit, Wartehalle nicht möglich	
Feuerwache	auswärts	5	Niederflurbordstein	
Fraunhofer Zentrum	auswärts	3	Niederflurbordstein, Wartehalle, Hst. gemäß Planung verlegen	hoch
Fraunhofer Zentrum	einwärts	3	Niederflurbordstein, Hst. gemäß Planung verlegen	hoch
Galappmühler Str.	auswärts	6	Niederflurbordstein, Befestigung Wartefläche	
Galgenschanze	auswärts	2	Niederflurbordstein, Sitzgelegenheit	hoch
Galgenschanze	einwärts	2	Niederflurbordstein	
Gärtnereistr.	einwärts	3	Niederflurbordstein, Wartehalle	hoch

Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Name	Fahrtrichtung	Haltestellen- aufkommen**	Handlungsbedarf	Priorität
Gasthaus Fröhlich	auswärts	4	Niederflurbordstein	
Gasthaus Fröhlich	einwärts	4	Niederflurbordstein	
Gelterswoog Bahnhof	auswärts	*	Niederflurbordstein	
Gelterswoog Bahnhof	einwärts	*	Niederflurbordstein, Befestigung Wartefläche Querungshilfe B270	
Gewerbegebiet West	auswärts	3	Niederflurbordstein	
Gewerbegebiet West	einwärts	3	Niederflurbordstein, Sitzgelegenheit, Wartehalle nicht möglich	
Gottfried-Keller-Str.	Endhaltestelle	4	Niederflurbordstein, Wartehalle	
Hegelstr.	auswärts	5	Niederflurbordstein, Bau Buskap	
Herman-Löns-Str.	auswärts	2	Niederflurbordstein	hoch
Herman-Löns-Str.	einwärts	2	Niederflurbordstein, Sitzgelegenheit, Wartehalle nicht möglich	hoch
Hertelsbrunnenring	auswärts	6	Niederflurbordstein, Bau Buskap	hoch
Hertelsbrunnenring	einwärts	6	Niederflurbordstein, Bau Buskap	hoch
Hohenecken Burg	auswärts	3	Niederflurbordstein	
Hölzengraben	auswärts	7	Niederflurbordstein, Bau Buskap	hoch
Hölzengraben	einwärts	7	Niederflurbordstein, Bau Buskap	hoch
Im Grübentälchen	einwärts	4	Niederflurbordstein, Rückbau Busbucht	
Im Haderwald	auswärts	5	Bau Buskap	
Im Langacker	auswärts	6	Niederflurbordstein	
Industieregebiet Nord 2	auswärts	*	Bau Buskap	
Kaiserstr.	auswärts	5	Niederflurbordstein, Befestigung Wartefläche	
Kaiserstr.	einwärts	5	Niederflurbordstein, Befestigung Wartefläche	
Kammgarn	einwärts	3	Umbau gemäß Planung Nordtangente	
Kammgarn	auswärts	3	Umbau gemäß Planung Nordtangente	
Kammgarn	auswärts	3	Umbau gemäß Planung Nordtangente	
Käthe-Kollwitz-Str.	einwärts	3	Niederflurbordstein, Wartehalle	
Königsberger Str.	auswärts	3	Niederflurbordstein	
Königsberger Str.	einwärts	3	Niederflurbordstein, Sitzgelegenheit, Wartehalle nicht möglich	
Kopenhagener Str.	einwärts	*	Niederflurbordstein, Bau Buskap	
Kreuzhof	auswärts	4	Niederflurbordstein	
Kreuzhof	einwärts	4	Niederflurbordstein	
Kurt-Schumacher-Str.	Endhaltestelle	2	Niederflurbordstein, Wartehalle	hoch
Leipziger Str.	einwärts	5	Niederflurbordstein, Befestigung Wartefläche	
Licht-Luft	auswärts	*	Befestigung Wartefläche	
Lothringer Dell	einwärts	3	Niederflurbordstein	
Ludwig-Erhard-Str.	einwärts	4	Niederflurbordstein	
Mannheimer Str.	einwärts	3	Niederflurbordstein, Sitzgelegenheit	
Marie-Juchacz-Str.	auswärts	3	Niederflurbordstein	hoch
Marie-Juchacz-Str.	einwärts	3	Niederflurbordstein	hoch
Marienburger Str.	auswärts	3	Niederflurbordstein	
Marienburger Str.	einwärts	3	Niederflurbordstein	
Marienkirche RSW	einwärts	2	Niederflurbordstein	



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Name	Fahrtrichtung	Haltestellen- aufkommen**	Handlungsbedarf	Priorität
Maxstr.	auswärts	1	Integration in Neubau zentrale Rendezvous Hst.	hoch
Maxstr.	auswärts	1	Integration in Neubau zentrale Rendezvous Hst.	hoch
Maxstr.	auswärts	1	Integration in Neubau zentrale Rendezvous Hst.	hoch
Mennonitenstr.	auswärts	2	Wartehalle	
Merseburger Str.	Endhaltestelle	1	Niederflurbordstein	hoch
Messeplatz	auswärts	2	Wartehalle	
Morlautern Kirche	auswärts	4	Niederflurbordstein	
Morlautern Rathaus	auswärts	4	Niederflurbordstein	
Opelkreisel	Endhaltestelle	3	Niederflurbordstein, neue Wartehalle	
Opelkreisel RSW	auswärts	*	neue Wartehalle	
Panzerkaserne Ost	Endhaltestelle	*	Niederflurbordstein, Wartefläche befestigen	
Panzerkaserne West	einwärts	3	Niederflurbordstein, Wartehalle	
Pfaffplatz	einwärts	1	Sitzgelegenheit, Wartehalle nicht möglich	hoch
Pfaffplatz	auswärts	1	Sitzgelegenheit, Wartehalle nicht möglich	hoch
Ramsteiner Str.	auswärts	4	Niederflurbordstein	
Ramsteiner Str.	einwärts	4	Niederflurbordstein	
Rathaus A	Starthaltestelle	1	Neubau zentrale Rendezvous Hst.	hoch
Rathaus B	Starthaltestelle	1	Neubau zentrale Rendezvous Hst.	hoch
Rathaus C	Starthaltestelle	1	Neubau zentrale Rendezvous Hst.	hoch
Rathaus D	Starthaltestelle	1	Neubau zentrale Rendezvous Hst.	hoch
Rathaus E	Starthaltestelle	1	Neubau zentrale Rendezvous Hst.	hoch
Real-Multi-Markt	einwärts	3	Niederflurbordstein, Befestigung Wartefläche	
Röchlingstr.	auswärts	4	Niederflurbordstein	
Röchlingstr.	einwärts	4	Niederflurbordstein	
Rosenstr.	einwärts	2	Niederflurbordstein, Wartehalle, Bau Buskap	hoch
Rotenberg	auswärts	7	Niederflurbordstein, Umbau gem. Planung	
Rotenberg	einwärts	7	Niederflurbordstein, Wartehalle Umbau gem. Planung	
Rousseaustr.	auswärts	4	Niederflurbordstein, Bau Buskap	
Rousseaustr.	einwärts	4	Niederflurbordstein	
Rundbau	einwärts	2	Niederflurbordstein, Wartehalle, Bau Buskap	hoch
Rundbau	auswärts	2	Niederflurbordstein, Wartehalle	
Schillerplatz	auswärts	1	Neubau zentrale Rendezvous Hst.	hoch
Schlehweg	auswärts	4	Niederflurbordstein	
Schlehweg	einwärts	4	Niederflurbordstein	
Sickinger Str.	auswärts	3	Niederflurbordstein, Bau Buskap	
Erfenbacher Str.	einwärts	6	Niederflurbordstein	
Siegelbach Mitte	auswärts	4	Niederflurbordstein	
Siegelbach Mitte	einwärts	4	Niederflurbordstein, Sitzgelegenheit, Wartehalle nicht möglich	

Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Name	Fahrtrichtung	Haltestellen- aufkommen**	Handlungsbedarf	Priorität
Sommerau	auswärts	6	Niederflurbordstein	
Sommerau	einwärts	6	Niederflurbordstein	
Sonnenberg	Endhaltestelle	2	Niederflurbordstein	
Spinozastr.	auswärts	4	Niederflurbordstein, Bau Buskap	
Spinozastr.	einwärts	4	Niederflurbordstein, Sitzgelegenheit, Wartehalle nicht möglich	
Spritzenhaus	auswärts	6	Niederflurbordstein, Befestigung Wartefläche	
Spritzenhaus	einwärts	6	Niederflurbordstein	
Stresemannschule	einwärts	4	Niederflurbordstein, Bau Buskap	
Trippstadter Str.	auswärts	4	Niederflurbordstein	
UCI-Kinowelt	auswärts	*	Niederflurbordstein, Vergrößerung Wartefläche	
UCI-Kinowelt	einwärts	*	Niederflurbordstein, Befestigung Wartefläche	hoch
Uni Ost	auswärts	1	Wartehalle	
Uni Ost	einwärts	1	Niederflurbordstein	
Uni Sporthalle	einwärts	4	Niederflurbordstein	
Vogelweh RSW	auswärts	*	Wartehalle	
Vogelwoogstr.	auswärts	4	Niederflurbordstein	
Vogelwoogstr.	einwärts	4	Niederflurbordstein	
Voltairestr.	auswärts	3	Niederflurbordstein	
Voltairestr.	einwärts	3	Niederflurbordstein	
Weilerbacher Str.	auswärts	4	Niederflurbordstein	
Weilerbacher Str.	einwärts	4	Niederflurbordstein	
Zeppelinplatz	einwärts	3	Niederflurbordstein, Wartehalle, Bau Buskap	
Ziegelstr.	auswärts	*	Niederflurbordstein, Bau Buskap	

* Für diese Haltestellen sind keine Fahrgastzahlen vorhanden, z.T. sind sie auch erst nach 2002 eingerichtet worden.

**Haltestellenaufkommen nach WVV

Fahrgastzählung 2002

unterteilt in folgende Klassen:

1	> 1.000
2	500 bis 999
3	250 bis 499
4	100 bis 249
5	50 bis 99
6	10 bis 49
7	0 bis 9



23.3 Dokumentation des Beteiligungsverfahrens

23.3.1 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 und der Abteilung Stadtplanung des Referats Stadtentwicklung der Stadt Kaiserslautern erstellt. Zudem wurden Verkehrsunternehmen zur Einschätzung der vorgelegten Planungen befragt.
- b) In der Sitzung des Bauausschusses am 05. Mai 2008 wurde der Abstimmungsentwurf des Nahverkehrsplans für die Stadt Kaiserslautern angenommen und die Verwaltung mit der Durchführung des Beteiligungsverfahrens beauftragt. Den Trägern öffentlicher Belange wurde ein Exemplar des Nahverkehrsplanentwurfs zugesandt, verbunden mit der Aufforderung eine Stellungnahme innerhalb von fünf Wochen bis zum 27. Juni 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.
Die Stadt Kaiserslautern hat darüber hinaus über die eigene Internetseite den Bürgern die Gelegenheit gegeben, den NVP-Entwurf einzusehen und eine Stellungnahme abzugeben. Diese Bürgerbeteiligung fand zwischen dem 19. August und dem 19. September 2008 statt.
Die Ortsbeiräte wurden mit Schreiben vom 30.05.2008 über die Fortschreibung des Nahverkehrsplans informiert. Von der Möglichkeit der Behandlung des Themas im Ortsbeirat und der Abgabe einer Stellungnahme haben fünf Beiräte zwischen Juni und September 2008 Gebrauch gemacht.
- 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 Kaiserslautern 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 Kaiserslautern als Aufgabenträger des ÖPNV dargelegt.
- e) Von den 22 angeschriebenen Verwaltungen, Institutionen, Unternehmen oder Verbänden haben 5 eine Stellungnahme abgegeben. Im Rahmen der

Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Bürgerbeteiligung sind insgesamt 13 Stellungnahmen eingegangen. Hinzu kommen die Stellungnahmen der jeweiligen Ortsbeiräte.

Lfd. Nr.	Institution	Stellungnahme Abgabe ja/nein	Art der Anregung
1	Stadtverwaltung Kaiserslautern, Arbeitskreis „Barrierefreie Stadt“	Ja	Keine grundsätzlichen Einwände; Hinweise zur verbesserten optischen und akustischen Information, Anregungen zur rascheren Umsetzung der Maßnahmen
2	Kreisverwaltung Kaiserslautern, Kaiserslautern	nein	
3	PGW Planungsgemeinschaft Westpfalz, KöR, Kaiserslautern	ja	Im Wesentlichen Hinweis auf Beibehaltung des Ziels „Realisierung der City-Bahn/Bachbahn“ sowie redaktionelle Hinweise
4	Landesbetrieb Mobilität Kaiserslautern, Kaiserslautern	ja	Keine Änderungsvorschläge
5	Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, Außenstelle Speyer, Speyer	ja	Hinweise zur Darstellung der Finanzierung und Linienbündelung; redaktionelle Hinweise
6	VRN Verkehrsverbund Rhein-Neckar, Mannheim	nein	
7	Zweckverband Schienenpersonennahverkehr-Süd, Kaiserslautern	nein	
8	IHK, Kaiserslautern	nein	
9	Regionalbus Saar-Westpfalz GmbH, Kusel	nein	
10	Technische Werke Kaiserslautern Verkehrs-AG, Kaiserslautern	ja	NVP-Entwurf ausdrücklich begrüßt; Keine grundsätzlichen Einwände, einige Detailanregungen inhaltlicher Art
11	DGB Kreis Westpfalz, Kaiserslautern	nein	
12	IG Bauen-Agrar-Umwelt, Regionalbüro Rheinland-Pfalz-Saar, Kaiserslautern	nein	
13	IG Metall, Verw.-Stelle Kaiserslautern	nein	
14	TRANSNET Gew. GdED, OV Westpfalz, Kaiserslautern	nein	
15	Gewerkschaft der Polizei, Bezirksgruppe Westpfalz, Kaiserslautern	nein	

Tabelle 30: Liste der angeschriebenen Stellen für die öffentliche Beteiligung



(Fortsetzung Tabelle 30)

Lfd. Nr.	Institution	Stellungnahme Abgabe ja/nein	Art der Anregung
16	Ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft e.V., Kaiserslautern	nein	
17	GEW Rheinland-Pfalz, Kaiserslautern	nein	
18	VCD e.V., Kreisverband Kaiserslautern, Kaiserslautern	nein	
19	POLLICHIA, Kreisgruppe Kaiserslautern, Kaiserslautern	nein	
20	NABU Kaiserslautern und Umgebung, Kaiserslautern	nein	
21	BUND Kreisgruppe Kaiserslautern, Kaiserslautern	nein	
22	Greenpeace Gruppe Kaiserslautern, Kaiserslautern	nein	

Im Folgenden sind die Stellungnahmen mit Ergänzungs- oder Änderungsvorschlägen im Einzelnen aufgeführt und kommentiert.

Neben den Hinweisen, das im ROP Westpfalz festgelegte Planungsziel der City-Bahn/Bachbahn aufzunehmen, beziehen sich die Stellungnahmen vor allem auf eine Ausgestaltung der Standards (z.B. an Haltepunkten), der Kosten bzw. Wirtschaftlichkeit sowie der erstmalig erstellten Linienbündelungskonzeption. Daneben enthalten die Stellungnahmen Anregungen zur konkreten Ausgestaltung von Planungsdetails.

23.3.2 Zusammenstellung der Stellungnahmen

23.3.2.1 Aufgabenträger und übergeordnete Behörden

Nr.	Institution	Anregungen und Hinweise	Stellungnahme des Aufgabenträgers
1	Stadtverwaltung Kaiserslautern, Arbeitskreis „Barrierefreie Stadt“	Ausstattung der Busse mit mobilen Farbtafeln (Farbcode) zur besseren Kennzeichnung der Linien	Maßnahme wird direkt mit Vertretern der TWK und dem VRN verhandelt.
		Akustische Ausstattung der Fahrgastinformationsanlagen an Busbahnhöfen (z.B. am Bahnhof oder Umsteigehalt Innenstadt)	Anregung wird entgegengenommen.
		Prüfung von Sponsoringmöglichkeiten zur Umsetzungsbeschleunigung von Infrastrukturmaßnahmen	Anregung wird im Einzelfall besprochen, ist nicht Bestandteil des NVP.

Tabelle 31: Stellungnahmen benachbarte Aufgabenträger und übergeordnete Behörden

23.3.2.2 Verkehrsunternehmen

Tabelle 32: Stellungnahmen Verkehrsunternehmen

Nr.	Institution	Anregungen und Hinweise	Stellungnahme des Aufgabenträgers
10	Technische Werke Kaiserslautern Verkehrs-AG (TWK), Kaiserslautern	Redaktionelle, ergänzende Hinweise	Redaktionelle, ergänzende Hinweise werden übernommen.
		Produktsteckbriefe und Linienbündelung sind nicht Bestandteil eines NVP als Rahmenplan; Festlegung von Konzessionslaufzeiten in Linienbündeln ist nicht Bestandteil eines NVP als Rahmenplan	Die Bildung von Linienbündeln dient einer Entwicklung des ÖPNV als Gesamtsystem und verhindert im Falle einer Ausschreibung eine „Rosinenpickerei“ besonders ertragreicher Linien. Die Linienbündelung entspricht damit der Funktion eines Rahmenplanes, der im Falle einer Ausschreibung zu konkretisieren ist. Eine Harmonisierung der Linienlaufzeiten steht damit in engem Zusammenhang. Ähnlich verhält es sich mit den im NVP enthaltenen Produktsteckbriefen: Die in den Produktsteckbriefen dargelegte Leistung wird durch eine eventuelle Ausschreibung konkretisiert, was eine dann der Produktsteckbriefe gegenüber geänderte Leistung nicht grundsätzlich ausschließt. Beides – Linienbündel und Produktsteckbriefe – dienen der vorausschauenden Planung sowohl des Aufgabenträgers als auch der Verkehrsunternehmen.



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Nr.	Institution	Anregungen und Hinweise	Stellungnahme des Aufgabenträgers
		Linienbündel „Lautrer Nachtbus“ sollte auch für eine mögliche Inhouse-Vergabe vorgesehen werden.	Anregung wird übernommen.
	Fortsetzung TWK	Die Maßnahmenumsetzung der L 104 und L 102 bedingen sich gegenseitig und können nur parallel realisiert werden. Die Verlegung der L 104 sollte erst dann erfolgen, wenn durch entsprechende Nachfrage der PRE-Park II angebunden werden soll.	Anregungen werden übernommen.
		Hinweis auf Diskussionen der Ortsbeiräte zur L 111, L 105 und L 107	Den Ortsbeiräten wurde Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben (s.u.)
		Verlängerung der L 112 nach Otterberg im Landkreis Kaiserslautern birgt Detailprobleme bei der Umsetzung (u.a. Fahrzeugkapazitäten in Spitzenzeiten, Finanzierung der Linienverlängerung, Frage der Aufgabenträgerschaft und Einnahmeverteilung...)	Die Einzelaspekte sind nicht im NVP festzulegen. Aufgrund der Verflechtungen zwischen Erlenbach und Otterberg wird die Maßnahme seitens der Stadt als sinnvoll erachtet. Die Maßnahme bleibt im NVP als Planungsziel enthalten.
		In Hohenecken verkehrt die Bahn in Ortsrandlage, der Bus wird zukünftig auch die Ortsmitte bedienen. Der Umfang des Bahnhofsbaus wird kritisch gesehen.	Der Nutzen des SPNV-Haltepunktes Hohenecken ist in einem Gutachten nachgewiesen worden. Der Ortsbeirat und der Bauausschuss haben sich 2005 für den Haltepunkt ausgesprochen. Die Maßnahme ist mit dem ZSPNV-Süd abgestimmt.
		Der NVP wird von der Stadt als Aufgabenträger aufgestellt und nicht vom VRN. Insbesondere ist es möglich, dass zukünftig Änderungen im Nahverkehrsangebot der verabschiedeten Linienbündelung bzw. dem NVP widersprechen.	Der VRN unterstützt die ÖPNV-Aufgabenträger in beratender Funktion und bietet einzelne Dienstleistungen an. Inwieweit ein Aufgabenträger diese in Anspruch nimmt, obliegt ihm. So hat der VRN für die ÖPNV-Aufgabenträger und in Absprache mit ihnen die Linienbündelungen entworfen. Die konkrete Ausgestaltung verbleibt bei den jeweiligen Aufgabenträgern. Nichts anderes visualisiert die Grafik in Teil A, Kap. 8. Um ein hohes Niveau im Nahverkehrsangebot und -infrastruktur zu erreichen, sind in der Westpfalz Qualitätsmerkmale und -standards entwickelt worden. Das schließt eine darüber hinausgehende Gestaltung nicht aus. Grundsätzlich stellt der vom Aufgabenträger verabschiedete NVP mit seinen spezifischen Inhalten den Planungswillen und die Ziele dar. Eine eventuelle Veränderung davon wird der Aufgabenträger in seinen Gremien beraten und entsprechend begründen.
		Aufnahme vom Nachtbustarif Kaiserslautern in die Tarifierdarstellung	Anregung wird übernommen.

Nr.	Institution	Anregungen und Hinweise	Stellungnahme des Aufgabenträgers
	Fortsetzung TWK	Ausstattungskategorien von Haltepunkten unklar, insbesondere z.B. Größe und konkrete Ausführung	Es handelt sich hier um mindestens vorhandene Ausstattungsmerkmale von Haltepunkten, die im „Gemeinsamer Nahverkehrsplan Rhein-Neckar“ von den Aufgabenträgern verabschiedet wurden. Im NVP ist erwähnt, dass je nach örtlicher Gegebenheit davon abgewichen werden kann. Konkrete Bauausführungen oder gar das Benennen von Firmenprodukten können nicht im NVP genannt werden.
		Anregung, eine personalbesetzte Kundenberatungsstelle und/oder eine zentrale 24 Std. besetzte Verkehrsleitstelle einzurichten	Anregung wird als Option übernommen.

23.3.2.3 Sachverständige und sachinteressierte Institutionen und Verbände

Nr.	Institution	Anregungen und Hinweise	Stellungnahme des Aufgabenträgers
3	PGW Planungsgemeinschaft Westpfalz, KöR, Kaiserslautern	Das im ROP festgelegte Ziel „Zur Verbesserung der Stadtregionalen Erreichbarkeit im Bereich des Oberzentrums Kaiserslautern ist die Realisierung der sog. City-Bahn/Bachbahn voranzutreiben“ ist in den NVP aufzunehmen.	Eine entsprechende Formulierung wird analog derjenigen im NVP des Landkreises Kaiserslautern aufgenommen.
		Der NVP-Entwurf ist im Hinblick auf den im November 2008 in Kraft getretenen LEP IV und darin enthaltenen Formulierungen zu aktualisieren.	Anregungen werden übernommen.
		Redaktionelle Hinweise	Anregungen werden übernommen.
5	LBM Landesbetrieb Mobilität, Außenstelle Speyer	Bei Darstellung der Kosten ist die Zuordnung zu einzelnen Verkehrsunternehmen wettbewerbsrechtlich problematisch und daher wegzulassen.	Anregung wird übernommen.
		Die Ausführungen zur Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten in den einzelnen Linienbündeln und die Staffelung der Vergabetermine für die Linienbündel entsprechen nicht der Auffassung des LBM.	Die Stadt Kaiserslautern übernimmt den Standpunkt des VRN: Der VRN sieht in den genannten Aussagen (Harmonisierung der Linienverkehrsgenehmigungen zum Fahrplanwechsel und Staffelung der Vergabetermine für die Linienbündel) die Möglichkeit, flexibel auf die Bedingungen des Wettbewerbs rechtskonform einzugehen.
		Redaktionelle Hinweise zu Produktsteckbriefen	Anregungen werden übernommen.

Tabelle 33: Stellungnahmen Sachverständige und sachinteressierte Institutionen und Verbände



23.3.2.4 Ortsbeiräte

Ortsbeirat	Anregungen und Hinweise	Stellungnahme des Aufgabenträgers
Ortsbeirat Dansenberg	Der Ortsbeirat Dansenberg regt den mobilitäts- und behindertengerechten Ausbau der Bushaltestellen im Ortsbezirk an.	Der NVP enthält ein Programm zur Verbesserung der Bushaltestelleninfrastruktur mit Prioritäten.
Ortsbeirat Einsiedlerhof	Der Ortsbeirat Einsiedlerhof regt eine Verbesserung der Haltestellenausstattung beim Umstieg im Nachtbus an der Haltestelle Vogelweh (Witterungsschutz, Bank, Beleuchtung) oder eine alternative Umsteigehaltestelle an.	Die Anregung ist im NVP bei den Infrastrukturmaßnahmen (Haltestellenprogramm Bus) berücksichtigt. Die Verlegung der Umsteigehaltestelle wird im Rahmen des Nachtbuskonzeptes geprüft.
Ortsbeirat Erfenbach	Der Ortsbeirat Erfenbach regt mehr Fahrten in den Ortsteil Stockborn, auch im Hinblick auf die Erreichbarkeit des Friedhofes insbes. für ältere Menschen, an.	Die Anregung wird in den NVP aufgenommen, allerdings sind weitere Fahrten nach Stockborn nur möglich, wenn durch bauliche Maßnahmen eine sichere Wendemöglichkeit geschaffen wird.
Ortsbeirat Hohenecken	Der Ortsbeirat Hohenecken nimmt die mit der Fortschreibung des NVP verbundenen Angebotsverbesserungen erfreut zur Kenntnis. Bezüglich der vorgeschlagenen Linienführung verweist er auf die im Rahmen der Sitzung vorgetragenen Bedenken.	Im Vergleich zu der heutigen Linienführung hat die im NVP vorgeschlagenen einheitliche Linienführung der Linien 101 und 111 über die B 270 in der Summe mehr Vor- als Nachteile für den Ortsbezirk. Die Maßnahme bleibt im NVP als Planungsziel erhalten.
Ortsbeirat Siegelbach	Der Ortsbeirat Siegelbach beschließt eine Resolution nach der Siegelbach im 30 Min.-Takt angebunden werden soll, die Verknüpfung mit den anderen Stadtbuslinien verbessert und eine bessere Bedienung in den Abendstunden erreicht werden soll.	Die Anregungen sind weitgehend im NVP berücksichtigt. Eine vollständige Verknüpfung mit den Stadtbuslinien ist erst nach dem Neubau einer zentralen Bushaltestelle in der Stadtmitte möglich.

Tabelle 34: Stellungnahmen Ortsbeiräte

Im Folgenden werden die Hinweise und Anregungen der Bürger anonymisiert aufgeführt:

Tabelle 35: Anregungen und Hinweise aus der Bürgerbeteiligung

Lfd. Nr.	Anregungen und Hinweise	Stellungnahme des Aufgabenträgers
1	Mehrere Anwohner aus der Feuerbachstraße wenden sich gegen eine Linienführung der Linie 105 durch die Feuerbachstraße. Sie weisen auf die Vorbelastung durch den Fluglärm und den sozialen Brennpunkt Berliner Straße hin und befürchten durch den Busverkehr und die Einrichtung einer Haltestelle zusätzlichen Lärm und Verschmutzung.	Alternativen zur Fahrzeiteinsparung werden seitens der Verwaltung und der TWK nicht gesehen. Nach Auskunft der TWK ist die Straße für die Linienführung geeignet. Nach Auffassung der Verwaltung unterscheidet sich die Situation nicht von anderen Straßen in Wohngebieten mit Busverkehr. Der Linienweg durch die Feuerbachstraße wird im NVP beibehalten.
2	Ein Anwohner aus dem Wohngebiet Sonnenberg regt eine zusätzliche Fahrt auf der Linie 102 in Richtung Sonnenberg an, da samstags eine Bedienungslücke zwischen 19:15 Uhr und 20:45 ab Schillerplatz besteht.	Die Anregung wird in den NVP aufgenommen und die Bedienungslücke auf 60 Min. reduziert.
3	Eine Bürgerin aus der Mannheimer Str. weist darauf hin, dass sonntags keine Fahrmöglichkeit vom Bereich Panzerkaserne in die Innenstadt bzw. zurück besteht.	Eine Mindestbedienung sonntags von drei Fahrten der Linie 101 bis zur Panzerkaserne wird in den NVP aufgenommen.
4	Eine Bürgerin macht den Vorschlag für eine Ruftaxi Bedienung des Bremerhofes an Wochenenden in den Sommermonaten (insbes. für Senioren).	Die Nachfrage für ein Ruftaxi soll in einem Testbetrieb überprüft werden. Bei erfolgreichem Testverlauf kann diese Maßnahme zu einem späteren Zeitpunkt in den NVP aufgenommen werden.
5	Der SPD Ortsverein KL-Süd regt die bessere Anbindung der Einkaufsmärkte in der Zollamtstr. an den ÖPNV (Linien 105 oder 107) an. Zumindest sollte aber eine neue Haltestelle im Bereich der Kreuzung Pfaffenbergstr./Zollamtstr. eingerichtet werden.	Aufgrund der hohen Verspätungsanfälligkeit wird eine Linienführung durch die Zollamtstr. nicht für sinnvoll erachtet. Die Einrichtung einer Haltestelle im Bereich Pfaffenbergstr./Zollamtstr. stadtauswärts für die Linien 105 und 107 wird jedoch begrüßt. Ein entsprechender Antrag soll durch die TWK bei der Straßenverkehrsbehörde gestellt werden.
6	Der Betriebsratsvorsitzende eines Betriebes in der Merkurstr. weist darauf hin, dass bei Schichtwechsel um 22:00 Uhr keine Möglichkeit besteht den Bus (Linie 105) zu nutzen, da nach 20 Uhr keine Busverbindung mehr aus dem Gewerbegebiet West in die Stadtmitte besteht.	Die Anregung wird berücksichtigt. In den NVP wird eine zusätzliche Abendfahrt stadteinwärts auf der Linie 105 aufgenommen.



Anlage zum Nahverkehrsplan Stadt Kaiserslautern

Lfd. Nr.	Anregungen und Hinweise	Stellungnahme des Aufgabenträgers
7	Eine Bürgerin, wohnhaft in der Nähe des Volksparks weist darauf hin, dass der Bereich Barbarossastraße und Volkspark schlecht mit dem Bus erreichbar ist. Sie regt an, die Linie 104 ab Friedhof West als Ringlinie weiter zum Hauptbahnhof fahren zu lassen.	Die Maßnahme ist aufgrund des hohen Aufwandes derzeit nicht umsetzbar.
8	Ein Bürger regt eine Direktverbindung zwischen Uni-Wohngebiet und Globus bzw. Gewerbegebiet West und eine Verbesserung der Umsteigesituation in der Stadtmitte durch Neubau einer zentralen Bushaltestelle an.	Über die Linien 101 und 114 besteht eine Verbindung zwischen Uni-Wohngebiet und Gewerbegebiet Merkurstraße (Opelkreisel). Eine umsteigefreie Direktverbindung ist aus Gründen der Wirtschaftlichkeit nicht umsetzbar. Der Neubau einer zentralen Bushaltestelle in der Stadtmitte ist im NVP enthalten.
9	Eine Bürgerin schlägt vor, alle Busse über den Hauptbahnhof fahren zu lassen.	Die Ausrichtung des Busverkehrs auf die Haltestelle Rathaus/Schillerplatz ist aufgrund der sehr hohen Nachfrage gerechtfertigt. Eine Führung aller Linien über den Hauptbahnhof ist aufgrund der Infrastrukturvoraussetzungen nicht möglich und aufgrund des 15-Min. Taktes zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt auch nicht erforderlich.
10	Ein Bürger regt den Einsatz von Wasserstoffbussen in Kaiserslautern an.	Bereits seit 2007 schafft die TWK Verkehrs AG nur noch Busse der Euro Abgasnorm 5 an und erfüllt damit modernste Abgasstandards. Der Einsatz von Wasserstoffbussen würde einen erheblichen finanziellen und technischen Aufwand bedeuten. Da zusätzliche Kosten jedoch weder von der TWK noch von der Stadt getragen werden können, wird die Anregung nicht in den NVP aufgenommen.
11	Eine Mitarbeiterin eines Instituts an der Trippstadter Str. wünscht eine Verbindung 4-mal in der Stunde ab Hauptbahnhof (nicht Post) bis zur TU, abgestimmt auf Ankunft/Abfahrt des Bahn Fernverkehrs.	Die Anregung wird durch die Neukonzeption der Anbindung der TU weitgehend berücksichtigt. Eine gezielte Abstimmung auf den Bahn Fernverkehr ist nicht möglich, da dieser unregelmäßig und nicht im Takt verkehrt.
12	Ein Student der TU regt eine bessere Abstimmung zwischen Uni-Express (Linie 116) und anderen Linien, die die TU anfahren, keine Trennung zwischen Vorlesung- und Vorlesungsfreier Zeit und eine bessere Anbindung der TU in den Abendstunden ab 20:00 Uhr an.	Die Anregungen werden durch Neukonzeption der Anbindung der TU weitgehend berücksichtigt.
13	Eine Vertreterin des ASTA der TU macht verschiedene Anregungen zur besseren Anbindung der TU. U.a. bessere Vertaktung von 105, 115 und Uni-Express; Verbesserung der Anbindung in den Abendstunden ab 20:00 Uhr; Verlängerung der Linie 114 bis Abzw. Uni; Installation eines dynamischen Fahrgastinformationssystems.	Die Anregungen werden durch Neukonzeption der Anbindung der TU weitgehend berücksichtigt. Die Linie 114 wird nicht bis zur TU verlängert, da sie der Erschließung des Uni-Wohngebietes dient. Die Installation eines dynamischen Fahrgastinformationssystems ist bereits im NVP enthalten.

Kaiserslautern/Bonn, 11.Februar 2009