



Amt für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur Amtsleiter	Ausschuss für Umwelt und Verkehr Öffentlich	01.12.2015 TO Nr. 5
	Kreistag	11.12.2015

Verabschiedung des Nahverkehrsplans 2015

I. Beschlussantrag

Der Ausschuss für Umwelt und Verkehr empfiehlt dem Kreistag, den Nahverkehrsplan 2015 als Rahmenplan für die weitere Ausgestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs im Landkreis Göppingen zu beschließen.

II. Sach- und Rechtslage, Begründung

1. Planungsstand

Der Nahverkehrsplan bildet nach § 12 Abs. 7 des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG) des Landes Baden-Württemberg den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs. Der Landkreis Göppingen hat im Jahr 2013 beschlossen, den Nahverkehrsplan 1999 fortzuschreiben und hierzu im Januar 2015 (vgl. BU 2015/9 vom 13.01.2015) einen Entwurf vorgelegt und diesen zur Anhörung freigegeben.

Wesentliche Kernpunkte des Rahmenplans sind die Grundziele

- konsequente Vertaktung (Standard 60 bzw. 30 Min.)
- Vernetzung in die Fläche/Anschlussicherung in Echtzeit (Bus/Schiene und Bus/Bus)
- Bildung von Mobilitätsknoten
- Stabilisierung der Schülerverkehre

Dadurch soll die Attraktivität des Gesamtangebots durch verbesserte Fahrpläne und die Eröffnung zusätzlicher Verbindungen (neue direkte Linien sowie Umsteigeverbindungen über die Mobilitätsknoten) für weitere Zielgruppen deutlich gesteigert und auf diese Weise durch zusätzliche Fahrgeldeinnahmen mittel- und langfristig die Finanzierungsgrundlage des ÖPNV neben den bestehenden staatlichen Zuschüssen (§ 45a PBefG, § 18 FAG, Schwerbehindertenausgleich) nachhaltig gesichert wer-

den. Dies kann nur gelingen, wenn intermodal nutzbare Mobilitätsketten gesichert werden, die den ÖPNV als verlässliche Alternative zum Individualverkehr ausgestalten und auf entsprechende Akzeptanz in der Bevölkerung stoßen lassen. Im Einzelnen wird hierzu auf die Ausführungen in BU UVA 2015/9 (Kapitel II.1) verwiesen.

Der Gutachter PTV Group/Nahverkehrsberatung Südwest hat hierzu umfängliche Vorschläge erarbeitet, die weitgehend Eingang in den Entwurf des Nahverkehrsplans fanden und die beschriebenen Ziele unterstützen. Einen wesentlichen Eckpfeiler bildete dabei die Zielvorstellung, den Schülerverkehr weitgehend in den neuen Regeltakt zu integrieren. Dieses könnte allerdings nur über gestaffelte Schulbeginn- und Endzeiten sowie die Einführung des Stundenrasters im Schulunterricht gelingen. Über derart umgestaltete Schülerverkehre ließen sich durch bessere Ausnutzung der Fahrzeuge im Linienverkehr und die bessere Verteilung der Verkehrsnachfrage wesentliche Einsparungen erzielen, die der Finanzierung des Gesamtangebots zugutekämen. Der Entwurf des Nahverkehrsplans geht von einer Mehrung des Angebots durch die Vertaktung und die Aufnahme neuer Linien von rd. 20% aus.

2. Anhörungsverfahren und Kooperation mit den Busunternehmen

Nach Freigabe durch den UVA ging der Entwurf des Nahverkehrsplans in das offizielle Anhörungsverfahren bei den Städten und Gemeinden, den Verkehrsunternehmen, den betroffenen Verkehrsverbänden und den Interessensverbänden. Hierfür wurde die ursprünglich vorgesehene Frist auf wiederholte Nachfrage mehrfach verlängert. Die gesammelten Stellungnahmen sind in der in Anlage 1 beigefügten Synopse zusammenfassend wiedergegeben und - soweit an diesem Planungsstadium sinnvoll – durch die Verwaltung nach Gegenprüfung durch den Gutachter kommentiert.

Das laufende Anhörungsverfahren wurde durch weitergehende Vorschläge der Busunternehmen im Filsland Mobilitätsverbund zum laufenden Prozess der Linienbündelung und der künftigen Vergabe der Linienkonzessionen begleitet, wodurch sich in der Folge eine veränderte Ausgangslage ergab. Diesbezüglich wird auf die mit Bekanntmachung im Ausschuss für Umwelt und Verkehr am 10.11.2015 inzwischen öffentliche BU UVA 2015/45 vom 06.10.2015 verwiesen. Danach verzichtet der Landkreis zunächst auf eine Vorabbekanntmachung der Linienbündel und im Weiteren die wettbewerbliche Vergabe zugunsten eigenwirtschaftlicher Anträge der Busunternehmen. Diese beantragen ihre Konzessionen auf eine Gesamtlaufzeit von 10 Jahren mit entsprechenden weitreichenden Zusagen, die sich an den Planungszielen des bis dahin im Entwurf vorliegenden Nahverkehrsplans orientieren. Insbesondere akzeptieren die Busunternehmen die koordinierte Planung neuer Fahrplankonzepte durch den Aufgabenträger, die in enger Zusammenarbeit mit den konzessionierten Verkehrsunternehmen sowie den Städten und Gemeinden erfolgen soll. Hierfür wurde ein Modell mit verlässlichen wirtschaftlichen Kennziffern entwickelt, auf dessen Grundlage die Verkehrsräume verlässlich bewertet und neu überplant werden können. Dieser kooperative Weg wurde und wird durch die Verwaltung wie auch durch den UVA ausdrücklich begrüßt. Sollten sich diese Ziele auf Grundlage der erfolgten Zusagen der Unternehmen nicht in der angekündigten Form umsetzen lassen, kann im Zuge einer Evaluierung nach 30 Monaten das Scheitern dieses kooperativen Weges festgestellt werden. Der Zugang zu einer Vorabbekanntmachung mit anschließender Ausschreibung der Linienbündel wäre für diesen Fall neu eröffnet.

Die Verwaltung geht unverändert davon aus, dass sich eine deutlich verbesserte Verkehrsbedienung in der „Fläche“ nicht ohne zusätzlichen finanziellen Aufwand seitens des Aufgabenträgers umsetzen lässt und geht daher von einem Finanzbedarf von perspektivisch bis zu 2,5 Mio. €/Jahr aus.

Fakt ist, dass sich die finanziellen Auswirkungen neuer Fahrplankonzepte erst bei umlauf- und personaleinsatzgenauer Ausgestaltung konkret beziffern lassen. Insofern ist ein integrativer Prozess, der durch die Landkreisverwaltung gesteuert und inzwischen durch die Verkehrsunternehmen akzeptiert wird, hier unerlässlich. Nach Vorliegen fahrplanscharfer Ausarbeitungen, die auch Alternativen enthalten können, werden Erkenntnisse über den zu erwartenden Mehrbedarf an Kilometerleistungen vorliegen, die künftig in den einzelnen Verkehrsräumen (in der Regel das jeweilige Linienbündel) benötigt werden, um verbesserte Angebote am Markt zu platzieren. Durch diese koordinierte Planung behält der Aufgabenträger aber auch die volle Kontrolle über die Ausgestaltung des Angebots entsprechend den jeweils gegebenen finanziellen Spielräumen für mögliche weitere Zuschüsse in den laufenden Betrieb. Durch die verstärkte Berücksichtigung bedarfsgesteuerter flexibler Angebotsformen sollen zunächst alle Spielräume für eine möglichst kostengünstige Organisation der Verkehre geprüft werden.

Durch die Einrichtung der zusätzlichen (auf 5 Jahre befristeten) Planerstelle zum 1.7.2015 wurden die personellen Voraussetzungen für das skizzierte Vorgehen im Amt für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur bereits geschaffen, so dass die weiteren Planungsprozesse unverzüglich in Gang gebracht werden können.

3. Anregungen aus dem Anhörungsverfahren / Rolle der Schülerverkehre

Seitens der Städte und Gemeinden, der Verkehrsunternehmen/Verkehrsverbände, der Interessensverbände und benachbarter Aufgabenträger wurde eine Vielzahl von Einwänden und Forderungen vorgetragen. In der derzeitigen Planungsphase (Vorliegen des Nahverkehrsplans als Rahmenplan) sieht sich die Verwaltung außer Stande alle Anregungen final zu bescheiden. Viele Anträge auf zusätzliche Linienausgestaltungen und neue Verbindungen lassen sich nur im Kontext der unter II.2 beschriebenen weiteren Ausarbeitung der umlaufscharfen Fahrpläne und den gegebenen betriebswirtschaftlichen Rahmenbedingungen in den Linienbündeln bewerten und zur Entscheidungsreife bringen. Deshalb wurde die vorliegende finale Fassung des Nahverkehrsplans weitgehend in der Detailschärfe des Entwurfs belassen, der die unter II.1 genannten Grundziele weiterhin berücksichtigt. Ergänzungen wurden in Bezug auf die zentrale Rolle des „Umweltverbundes“ aus ÖPNV-Leistungen und nichtmotorisierter Verkehre, der Förderung gut funktionierender intermodaler Mobilitätsketten (Berücksichtigung Park+Ride, Bike+Ride, Zugänglichkeiten im Fußverkehr) und der Fahrzeugausstattung eingearbeitet. Aufgenommen wurden des Weiteren Ausführungen zur der in Arbeit befindlichen Installierung der Echtzeitinformation in den Bussen über das Programm „Namoreg II“, für die der Landkreis bzw. die Busunternehmen erhebliche Zuschüsse bekommen und für die der Landkreis zusätzlich in den Aufbau Digitaler Informationsanzeigen in den Knoten Ebersbach, Göppingen, Süßen und Geislingen Sorge trägt. Dadurch wird eine wesentliche Voraussetzung für die Verbesserung der Anschlüsse zwischen Bus und Schiene im Zuge neuer Fahrplankonzepte geschaffen.

Die entscheidende Änderung gegenüber der Entwurfsfassung betrifft die Kernaussage zur Ausgestaltung der Schülerverkehre. Der Vorschlag, diese künftig weitgehend in den Regeltakt zu integrieren und in der Folge lediglich Verstärkerkurse in

aufkommensstarken Zeiten anzubieten, stieß auf vehemente Ablehnung vieler Schulträger, der Verkehrsunternehmen wie auch der Elternschaft. Kritisiert wurde außerdem die zentrale Forderung nach Staffelung der Schulanfangszeiten und der „Taktung“ der Stundenpläne. Ausschlaggebend sind im Wesentlichen Kooperationen zwischen den Schulen und die zugrunde gelegten Hallenbelegungspläne (Sportstätten) sowie die Ausgestaltung der Lehrerdeputate, die wesentliche Veränderungen nicht zulassen. Diesbezüglich wird die bisherige Entwurfsfassung des Nahverkehrsplans revidiert und festgestellt, dass die heutige differenzierte Verkehrsbedienung zu Schulbeginn nicht grundsätzlich in Frage gestellt wird.

In Kap. 6.5 wird neu ausgeführt:

„Die bisher gewohnte, differenzierte und direkte Bedienung einzelner Schulzentren und –standorte zu Schulbeginn wird auch künftig weitgehend aufrechterhalten. Eine deutliche Entzerrung der Schulanfangszeiten und Änderungen der Schulstundenlänge lassen sich aufgrund externer Zwänge nicht in der aus wirtschaftlichen Erwägungen wünschenswerten Form erreichen.

Im Zuge der Umsetzung neuer vertakteter Fahrplankonzeptionen im Rahmen der Linienbündel und im Gesamtzusammenhang der Teilräume ist zu prüfen, in wieweit Anpassungen der Schulanfangs- und schlusszeiten zu wirtschaftlich vorteilhaften Ergebnissen führen und die Anschlussgestaltung Bus/Bus und Bus/Schiene grundsätzlich verbessern können. Die Planungen erfolgen in enger Zusammenarbeit zwischen den Schulträgern, den einzelnen Schulen, den Busunternehmen und dem Aufgabenträger (federführend).“

Darunter sind insbesondere Anpassungen im Minutenbereich zu verstehen, die sich aus Notwendigkeiten bei der Anschlusssicherung Bus/Schiene ergeben und zu deutlichen Verbesserungen des Taktangebots führen, durch die der Schüler- wie der sog. „Jedermann“-Verkehr gleichermaßen profitieren würden. Anpassungen der Schulanfangszeiten können auch dann sinnvoll (und möglich) sein, wenn sich durch die zeitliche Staffelung auf einer länger laufenden Verkehrsachse, auf der keine direkten Abhängigkeiten zwischen den Schulstandorten bestehen, eine Entzerrung der Verkehrsnachfrage erzielen lässt. Die Verwaltung ist im Interesse einer gleichbleibend stabilen Nachfrage daran interessiert, die Schülerverkehre auch weiterhin in hoher Qualität anzubieten. Durch die stark veränderte Nachfrage im Zuge der noch anhaltenden Standortanpassungen im Zusammenhang mit neuen Schulformen ist es jedoch unvermeidbar, auf diese Prozesse zu reagieren und neue Verkehrsverbindungen in geeigneter Form anzubieten. Dies kann aus Kostengründen nicht immer über direkte und damit umsteigefreie Verbindungen erreicht werden. Zur umfassenden Sicherung der Schülerverkehre als Grundsäule des ÖPNV im Landkreis ist ergänzend eine Harmonisierung (und damit Senkung) der Eigenanteile der Eltern auf regionalem Niveau anzustreben. Hierfür wird die Verwaltung in 2016 einen entsprechenden Vorschlag erarbeiten.

4. Aktuelle Entwicklungen

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans ist unabhängig von der gesetzlichen Pflicht vor allem den Notwendigkeiten geschuldet, die sich aus der demographischen Komponente der Entwicklung unseres Landkreises und rückgängiger Fahrgastzahlen ergeben. Die erwarteten Einbußen im Bereich der Schülerbeförderung treffen die Verkehrsräume, je nach ihren strukturellen Grundmerkmalen, in unterschiedlicher Form. Gleichzeitig steigt die Nachfrage nach neuen Verkehrsbeziehun-

gen im Zuge der Schulreformen. Hinweise aus den Stellungnahmen, dass sich die Rückgänge bei den Schülern perspektivisch weniger dramatisch darstellen werden, können bisher nicht nachvollzogen werden. Sehr wohl ist davon auszugehen, dass sich die seit Mitte 2015 nochmals stark verändernden Migrationsprozesse mittel- und langfristig auf die Mobilitätsnachfrage im ÖPNV auswirken. In welchem Umfang und mit welchen finanziellen Auswirkungen für den Aufgabenträger, ist derzeit aber nicht absehbar und kann daher auch noch nicht in den Nahverkehrsplan eingearbeitet werden. Diesbezüglich wurde unter 3.3.2 lediglich ein gleichlautender Hinweis berücksichtigt.

5. Finanzierung

Die im Nahverkehrsplan aufgenommenen Linien- und Bedienungsstrukturen sind die Grundlage für ein attraktives Gesamtangebot im gesamten Landkreis, das geeignet ist, neue Nutzerkreise für den ÖPNV zu gewinnen. Sie umfassen Mehrleistungen von bis zu 20% gegenüber dem derzeit gültigen Fahrplan (Basis 2013/14).

Die Umsetzung sollte in der Verantwortung und Finanzierung durch den Aufgabenträger erfolgen. Das beschriebene konzeptionelle Vorgehen über die Ausarbeitung neuer Fahrplankonzepte in den einzelnen Linienbündeln eröffnet die Möglichkeit, Korrekturen entsprechend der finanziellen Möglichkeiten vorzunehmen. Es erfolgt keine Festlegung zum künftigen Leistungsumfang über die Vorabbekanntmachung oder eine konkrete Ausschreibung. Dadurch behält der Aufgabenträger die höchst mögliche Flexibilität. Leistungsmehrungen, die über die Grundelemente des Nahverkehrsplans hinausgehen, können aus Sicht der Verwaltung dagegen nur mit einer finanziellen Beteiligung der jeweils von den Verbesserungen profitierenden Kommunen realisiert werden. Hierüber ist zu gegebener Zeit eine allgemein verbindliche Regelung zu treffen.

Im Finanzkonzept des Landkreises sind perspektivisch ab dem Haushaltsjahr 2016 2,0 Mio. €/Jahr (mit jeweils 3% Indexanpassung auf die Folgejahre) für die Umsetzung des Nahverkehrsplans berücksichtigt. Hierbei handelt es sich um finanzielle Mehraufwendungen für Leistungen, die zur Einführung verbesserter Fahrplankonzepte erforderlich werden.

6. Abschließende Bewertung

Die Verwaltung bewertet das zurückliegende Verfahren der Anhörung und der weiteren Entwicklung der Zusammenarbeit mit dem Filsland Mobilitätsverbund und den beteiligten Busunternehmen als sehr hilfreich. Der Prozess war für das Amt für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur über die Sommerpause mit erheblichem Mehraufwand verbunden. Die Planungsziele wurden in Gremiensitzungen erläutert und unter Bezug auf die örtlichen Besonderheiten erörtert. Dabei wurde sehr viel Verständnis für die erheblichen Zwänge der ÖPNV-Planung entgegengebracht. In vielen Gemeinden besteht gleichwohl der nachdrücklich geäußerte Wunsch zu weitreichenden Verbesserungen im Leistungsangebot, insbesondere auch nach neuen Verkehrsbeziehungen, die sich auch im Rahmen einer 20% Ausweitung des Angebots, wie sie der Nahverkehrsplan in der Zielplanung vorsieht, nicht realisieren lassen würden. Die vielen positiven Rückmeldungen zu den grundlegenden Zielen des Nahverkehrsplans führen insgesamt zu einer positiven Gesamtbewertung, nachdem für den Bereich des Schülerverkehrs inzwischen ein korrigierter Kurs vorgeschlagen

wird, der den Interessen der Schulträger/Schulen, den Busunternehmen und der Elternschaft weitgehend entgegenkommt.

Mit der Überplanung der Linienbündel in enger Kooperation mit den Busunternehmen unter der Federführung des Aufgabenträgers wird die entscheidende Voraussetzung geschaffen, um zu neuen, umlaufscharfen und konkret kalkulierbaren Gesamtkonzepten für die Teilräume zu gelangen. Um den Querbeziehungen/Überlappungen zwischen den Bündeln gerecht zu werden, ist eine abgestimmte Planung auch diesbezüglich dringend erforderlich und legt die Umsetzung der Konzepte zu einem abgestimmten Zielzeitpunkt nahe. Hierbei ist wegen der erforderlichen Anschlusssicherung auf die enge Verzahnung mit dem SPNV-Bedienungsmodell im Filstal zu achten. Der halbstündige MetropolExpress-Takt wird allerdings erst mit dem Jahresfahrplan 2019/20 in Kraft treten. Bis dahin ist zu prüfen, in wieweit Teile neuer Bedienungskonzepte bereits im Vorgriff umgesetzt werden können.

Für die konkrete Umsetzung ist folgender Zeitablauf vorgesehen:

- | | |
|--|-----------------|
| • Verabschiedung des Nahverkehrsplans als Rahmenplan | 4.Q. 2015 |
| • Beginn der Überplanung der Linienbündel auf Basis der Zusagen der Unternehmen und unter Berücksichtigung der Anregungen aus den Städten und Gemeinden durch den Aufgabenträger | 1.Q. 2016 |
| • Genehmigung der Anträge der Unternehmen und Weiterentwicklung der Fahrplankonzepte mit den Busunternehmen | 2.Q. 2016 |
| • Erneutes Beteiligungsverfahren der jeweils tangierten Städte und Gemeinden auf Grundlage der Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan 2015 | ab
3.Q. 2016 |
| • Entscheidungen des Gremiums über ggf. notwendige Zuschüsse zur Umsetzung der Fahrplankonzepte | ab
4.Q. 2016 |
| • Evaluation der Zusagen der Busunternehmen | 2.Q. 2018 |
| • Bei Scheitern des Modells: Entscheidung über Vorabbekanntmachung und Ausschreibung der zuvor überplanten Bündel | 4.Q. 2018 |
| • Bei erfolgreicher Überplanung: Umsetzung der Fahrplankonzepte mit der Umstellung des SPNV-Takts (MetropolExpress) | 4.Q. 2019 |

Das skizzierte Vorgehen ermöglicht erste Umsetzungsschritte auch früher auf Basis des derzeit gültigen Filstaltakts

Dieses abgestimmte Vorgehen ermöglicht die sukzessive Ausarbeitung der Fahrplankonzepte mit Beteiligung der Städte und Gemeinden auf Grundlage der Erfahrungen der Busunternehmen, die unmittelbar nach der Verabschiedung des Nahverkehrsplans beginnt. Die Kosten für die Umsetzung der Anträge aus dem Beteiligungsverfahren zum Nahverkehrsplan werden unter Berücksichtigung des im Bündel zur Überplanung bereitstehenden Leistungsangebots (Status quo) ermittelt. Soweit ein finanzieller Mehrbedarf entsteht, ist hierüber im Gremium eine Entscheidung herbeizuführen. Der Aufgabenträger behält die Steuerungsmöglichkeit im Rahmen seiner finanziellen Möglichkeiten.

III. Handlungsalternativen

Keine Verabschiedung des Nahverkehrsplans 2015 in der vorliegenden Fassung. Damit würde die Grundlage für die Genehmigungsfähigkeit der Anträge der Busunternehmen in der beschriebenen Form zunächst nicht geschaffen.

IV. Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten

Derzeit keine. Im Rahmen der Erarbeitung der umlaufscharfen Fahrplankonzepte in den Teilräumen ist zu prüfen, welcher finanzielle Mehraufwand für den Aufgabenträger entsteht. Damit ist nicht vor dem Haushaltsjahr 2017 zu rechnen. Wesentliche Teile der Fahrplankonzeption werden erst ab dem Haushaltsjahr 2020 zum Tragen kommen, wenn das neue Bedienungsmodell im Filstaltakt (MetropolExpress) implementiert wird.

Im Finanzkonzept des Landkreises sind perspektivisch ab dem Haushaltsjahr 2016 2,0 Mio. €/Jahr (mit jeweils 3% Indexanpassung auf die Folgejahre) für die Umsetzung des Nahverkehrsplans berücksichtigt. Die Verwaltung geht aus heutiger Sicht davon aus, dass sich damit wesentliche Verbesserungen im Leistungsangebot des Busverkehrs in der Abstimmung auf den Schienenpersonennahverkehr erreichen lassen. Zusätzliche Kosten für die Harmonisierung der Eigenanteile in der Schülerbeförderung und Risiken, die sich ggf. aus der Neuordnung des § 45a PBefG (Ausgleichsleistungen für den Schülerverkehr) ergeben könnten, sind dabei nicht berücksichtigt.

V. Zukunftsleitbild/Verwaltungsleitbild - Von den genannten Zielen sind berührt:

Zukunfts- und Verwaltungsleitbild	Übereinstimmung/Konflikt				
	1 = Übereinstimmung, 5 = keine Übereinstimmung				
	1	2	3	4	5
Zukunft der Mobilität	X				
Zukunft der Wirtschaft	X				
Zukunft von Schule und Beruf	X				
Zukunft des sozialen Zusammenlebens	X				
Zukunft der Klimasituation	X				

VI. Internetfreigabe

Freigegeben für die Veröffentlichung im Internet.

Bei der vorliegenden Synopse der Stellungnahmen zum Entwurf der Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2015 des Landkreises Göppingen handelt es sich um die zusammenfassende Auflistung der vorgetragenen Anregungen und Bedenken.

Einwände gegen die zunächst vorgeschlagene Neugestaltung des Schülerverkehrs wurden in nahezu allen Stellungnahmen thematisiert und daher nicht mehr explizit in diese Tabelle aufgenommen. Die Entwurfsfassung wurde inzwischen unter 6.5 soweit geändert, dass den diesbezüglichen Einwänden Abhilfe geschaffen wurde. Anregungen, die Verkehrsträger betreffen, die nicht in die Zuständigkeit des Nahverkehrsplans fallen (Bahnverkehr), wurden ebenfalls nicht aufgenommen.

Anregungen, welche die Ausgestaltung der Fahrzeiten und Linienwege betreffen, werden im weiteren Verfahren bei der detaillierten Umlaufplanung in den einzelnen Linienbündeln in Zusammenarbeit mit den Städten und Gemeinden aufgegriffen und im Rahmen der wirtschaftlichen Möglichkeiten zu bewerten sein. Dabei sind auch Formen der direkten kommunalen Beteiligung vorzusehen.

Gemeinden des Landkreises	Stellungnahme zu Maßnahmen	Bewertung der Verwaltung
Aichelberg	<p>Es wird die Einrichtung eines 60-Minuten-Takts in der Verlängerung der Linie 20 zwischen Bad Boll, Aichelberg und Weilheim/Teck auch in den Nebenverkehrszeiten gefordert</p> <p>Beantragt wird, den „Weilheimer Bus“ der Fa. Omnibus Fischer im Wechsel ebenfalls bis nach Aichelberg fahren zu lassen und damit auch in den Nebenverkehrszeiten einen 60-Minuten-Takt einzurichten</p> <p>Bessere Vertaktung in Weilheim für Umsteiger nach Kirchheim</p>	<p>In der HVZ ist ein 60-Minuten Takt zwischen Bad Boll und Weilheim vorgesehen. In der übrigen Zeit soll es einen 120-Minuten Takt geben.</p> <p>Aufgabenträger für diese Verbindung ist der Landkreis Esslingen.</p> <p>Die Vertaktung zu den Kirchheimer Buslinien 173-175 wird geprüft. Allerdings ist dies von der Umlaufplanung abhängig, da das primäre Ziel für die Linie 20 die Vertaktung zum Schienenverkehr in Göppingen ist.</p>

<p>Albershausen</p>	<p>Die direkte Anbindung mit den Linien 2 und 178 nach Göppingen sollte bestehen bleiben</p> <p>Die Linie 8 sollte bis Ebersbach Bahnhof verlängert werden</p> <p>Eine Verbindung für Schüler aus den südlichen Ebersbacher Teilorten nach Albershausen wird gefordert</p> <p>Die Expressbuslinie von Göppingen nach Kirchheim / Messe Stuttgart muss über die B297 geführt werden</p>	<p>Die direkte Anbindung der beiden Linien nach Göppingen soll voraussichtlich bestehen bleiben</p> <p>Die Linie 8 wird voraussichtlich bis zum Ebersbacher Bahnhof verlängert</p> <p>Diese Verbindung wird im Rahmen des Nahverkehrsplans (NVP) voraussichtlich nicht umgesetzt (Verweis auf den Knotenpunkt Ebersbach, mit dem vielfältige Fahrtmöglichkeiten entstehen sollen)</p> <p>Die Expressbuslinie ist aufgrund eines hohen Finanzierungsbedarfs nicht Gegenstand des Grundangebots im NVP. Eine gemeinsame Regelung mit dem Nachbar-kreis ist erforderlich</p>
<p>Bad Boll</p>	<p>ÖPNV zwischen dem westlichen Teil des Landkreises und dem angrenzenden Kreis Esslingen stärker im Fokus haben</p> <p>Bessere Verknüpfung in den Raum Weilheim und Kirchheim (S-Bahn)</p> <p>Direktverbindung nach Göppingen ohne Feinerschließung in Jebenhausen</p>	<p>Durch die geplante Linie 7653 ist eine abgestimmte Umsteigeverbindung über Schlierbach nach Kirchheim/Teck geplant. Dadurch würde sich die Fahrtzeit nach Kirchheim deutlich verringern. Die Linie 178 wird primär mit der S-Bahn in Kirchheim verknüpft</p> <p>Die Linie 20 wird vorrangig auf den Schienenverkehr in Göppingen abgestimmt. Sollte die Umlaufplanung eine Verknüpfung auf die Linien 173-175 in Weilheim zulassen, wird der Landkreis dies selbstverständlich ermöglichen</p> <p>Die Feinerschließung in Jebenhausen soll zukünftig durch die neue Stadtbuslinie 96 Göppingen ZOB – Jebenhausen Wasen erfolgen, dadurch ergeben sich</p>

		deutliche Reisezeitvorteile
Bad Ditzenbach	Keine Kritik	-
Bad Überkingen	<p>Zusätzliche Haltestelle im Bereich Panoramastraße sei nicht notwendig, hingegen wird eine zentrale Haltestelle im Bereich Reichenbacher Straße 18 (Unterböhringen) gefordert</p> <p>Die Erschließung von Oberböhringen durch die Linie 541 ist wichtig</p> <p>Bad Überkingen benötigt einen Halt der Linie 56</p> <p>Eine Haltestelle im Bereich Michelberggymnasium schaffen, da die Haltestelle „Überkinginger Str.“ ungeeignet ist</p> <p>Prüfen, ob eine direkte Haltestelle im Bereich „Neuwiesen Aldi/Kaufland“ sowie die Streckenführung der Linie 53 (Geislblitz) um die Haltestelle „Ortmitte Bad Überkingen“ zu erweitern Sinn ergibt</p>	<p>Diesem Vorschlag wird zugestimmt</p> <p>Neben einzelnen Schülerkursen ist ein vertaktetes Angebot im Anrufsammelbetrieb für Oberböhringen vorgesehen</p> <p>Entgegen ersten Planungen wird eine Fahrtzeitverlängerung in Kauf genommen und Bad Überkingen zentral auch an die Linie 56 angebunden</p> <p>Derzeit wird gemeinsam mit der Stadtverwaltung Geislingen und dem Polizeipräsidium Ulm an einer geeigneten Lösung gearbeitet. Eine Haltestelle am Michelberggymnasium ist vorhanden. Die Schülerströme lassen sich jedoch nur durch eine Kanalisierung der Linienvläufe regeln, indem ausschließlich die Haltestelle Frauenstraße angefahren wird</p> <p>Eine weitere Haltestelle im Bereich Neuwiesen ist aus praktischen Gründen nicht umsetzbar. Eine neue Linieneinführung der Linie 53 ist im Rahmen der detaillierten Umlaufplanung zu prüfen</p>

<p>Böhmenkirch</p>	<p>In den Abend- und Nachtstunden sowie am Wochenende muss es Verbindungen nach Geislingen, Göppingen und Heidenheim geben</p> <p>Eine funktionierende Anbindung an den SPNV in Geislingen und Süßen muss sichergestellt werden. Des Weiteren sollten die Busverbindungen aufeinander abgestimmt sein</p> <p>Eine direkte Verbindung von Treffelhausen über Schnittlingen zum Schulzentrum Donzdorf und zurück wird gefordert</p> <p>Eine Abstimmung des Fahrplans mit den Schulen ist erforderlich. Die Buskapazität muss stets ausreichend dimensioniert sein</p> <p>Die Eigenanteile der Schüler müssen reduziert werden. Des Weiteren ist ein fairer Fahrgasttarif anzustreben</p> <p>Die Verbindung Süßen-Donzdorf-Böhmenkirch, die in Weißenstein enden soll ist nicht akzept-</p>	<p>Der Landkreis wird voraussichtlich ein Konzept zu flexiblen Bedienungsformen erarbeiten. Dabei wird ein Taktfahrplan zu Schwachverkehrszeiten angestrebt</p> <p>Ein zentrales Element des NVPs ist die Vertaktung des Busverkehrs untereinander sowie die Vertaktung zum Schienenverkehr</p> <p>Die Realisierung einer zusätzlichen Buslinie zwischen Donzdorf und Treffelhausen/Böhmenkirch wird nachzeitigem Sachstand aus wirtschaftlichen Gründen als unwahrscheinlich erachtet</p> <p>Der Landkreis wird für die Morgenstunden ausreichend Verstärkerfahrten einsetzen. Bei der Abstimmung der Verstärkerfahrten ist der Landkreis bestrebt, die Schulanfangszeiten zu beachten. Allerdings ist es bei vielen verschiedenen Anfangszeiten und vor dem Hintergrund der Vertaktung innerhalb des Verkehrssystems nicht möglich, den Fahrplan mit allen Schulen abzustimmen, sodass der Landkreis auf die Bereitschaft der Schulen angewiesen sein wird, die Schulzeiten bei Bedarf geringfügig zu verschieben</p> <p>Eine Reduzierung der Eigenanteile soll zum Schuljahr 2017/2018 auf den Prüfstand kommen. Die Gestaltung der Tarife obliegt dem Filsland Mobilitätsverbund. Daher ist es nicht Teil der Ausarbeitung des NVPs</p> <p>Der Landkreis strebt eine Rückverlängerung bis Böhmenkirch täglich mindestens im 120- Minuten-Takt an</p>
--------------------	--	--

	<p>bel. Zudem wird am Wochenende ein 60-Minuten-Takt gefordert.</p> <p>Eine kürzere Taktung der Linie 7688 nach Heidenheim prüfen</p>	<p>Aufgabenträger ist der Landkreis Heidenheim</p>
Börtlingen	<p>Gute Anbindung an den Knoten Göppingen gefordert</p>	<p>Ist vorgesehen</p>
Deggingen	<p>Eine direkte Schülerbeförderung von Gruibingen nach Deggingen ohne Umsteigen wird gewünscht.</p> <p>Zu Stoßzeiten Gelenkbusse einsetzen, da Busse überfüllt sind.</p> <p>Der Ortsteil Reichenbach im Täle sollte bei der Schülerbeförderung für Busse aus Deggingen und Geislingen immer angefahren werden</p> <p>Eine Verbindung von Reichenbach im Täle nach Göppingen in die Vorberatungen der Kreistags-gremien mit einfließen lassen</p> <p>Prüfen, ob am östlichen Ortsausgang eine Halte-stelle eingerichtet werden kann</p>	<p>Bei Interesse seitens der Gemeinde ist es möglich eine direkte Schülerverbindung einzurichten. Die genaue Einsatz- und Kapazitätsplanung wird durch den Aufgabenträger in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsunternehmen geprüft</p> <p>Die Schulbusverbindungen werden vom Landkreis regelmäßig in Zusammenarbeit mit der Polizei überprüft</p> <p>Der Landkreis ist bestrebt, stets alle Flächen durch die Schülerbeförderung zu erschließen. Allerdings hängt dies auch von der Umlaufplanung ab</p> <p>Die Relation von Reichenbach im Täle nach Göppingen ist nach derzeitigem Stand finanziell nicht darstellbar und stößt auf Probleme der Infrastruktur</p> <p>Dies wird bei der weiteren Planung der Fahrpläne durch den Aufgabenträger berücksichtigt</p>

<p>Donzdorf</p>	<p>Die Führungen der Linien 7688 und 7689 jeweils bis zum Haltepunkt Schulzentrum ergänzen</p> <p>Die Linie 7689 Süßen-Wißgoldigen und die Linie 7688 Süßen-Lauterstein-Böhmenkirch sind hinsichtlich der Anschlussmöglichkeiten bei Umsteigebeziehungen mit der Citybuslinie abzustimmen, Geplante Citybuslinie Donzdorf – Süßen prüfen, ob diese Linie nicht auch die Teilorte Winzingen und Reichenbach sinnvoll parallel zur Linie 7689 erschließen könnte</p> <p>Es wird beantragt, eine Buslinie Böhmenkirch-Treffelhausen-Schnittlingen-Donzdorf in den NVP mit aufzunehmen</p> <p>Die künftige Andienung mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf die Donzdorfer Kuchalb und den Wanderparkplatz Messelberg sollte im NVP erwähnt werden</p> <p>Der Abschnitt der Linie 7688 zwischen Süßen</p>	<p>Der Landkreis ist bestrebt, den Schülerverkehr möglichst attraktiv zu gestalten. Allerdings hängt dies auch von der Umlaufplanung ab. Verstärkerfahrten im Schülerverkehr der Linien 7688 und 7689 führen aufgrund der entfernten Regellinienführung bis zum Schulzentrum Donzdorf</p> <p>Ein zentrales Element des NVPs ist die Vertaktung des Busverkehrs untereinander sowie die Vertaktung zum Schienenverkehr. Es wird demnach geplant die Stadtbuslinie mit dem SPNV in Süßen und den Linien 7688 und 7689 abzustimmen, soweit dies möglich ist. Die Citybuslinie soll die Feinerschließung von Donzdorf übernehmen. Weitere Haltestellen außerhalb von Donzdorf erfordern einen erheblichen Mehrbedarf an Fahrleistung und sind daher nur im Rahmen einer zweiten Citybus-Linie darstellbar, für die derzeit kein finanzieller Spielraum gesehen wird.</p> <p>Die Realisierung einer zusätzlichen Buslinie zwischen Donzdorf und Treffelhausen/Böhmenkirch wird nachzeitigem Sachstand aus wirtschaftlichen Gründen wegen annähernder Verdoppelung der Fahrleistung als unwahrscheinlich erachtet.</p> <p>Bei Interesse seitens der Gemeinde ist es grundsätzlich möglich eine solche Verbindung einzurichten. Hierfür wäre eine kommunale Beteiligung vorzusehen. Im Rahmen des Grundangebots im NVP ist diese nicht darstellbar.</p> <p>Die Linie 7688 soll in Süßen optimal mit dem Schie-</p>
-----------------	---	---

	<p>und Göppingen ist im NVP weiterhin beizubehalten</p>	<p>nenverkehr verknüpft werden, sodass sich eine gute Umsteigeeverbindung ergibt. Daher ist ein Schienenparallelverkehr wirtschaftlich nicht darstellbar und nicht notwendig. Eine umlaufbedingte Fortführung der Linie über Süßen hinaus, beispielsweise bis Salach, wird im Rahmen der Umsetzung geprüft</p>
Drackenstein	<p>Für die Raumschaft Drackenstein/Hohenstadt muss eine Anbindung an den 2-Stunden-Takt bzw. 1-Stunden-Takt im oberen Filstal (Knotenpunkt Mühlhausen/Täle bzw. Umsteigemöglichkeit in Gosbach) gewährleistet sein</p> <p>Geeignete Maßnahmen gegen „überfüllte Schulbusse“ sind zu ergreifen</p> <p>Gemeinde Hohenstadt strebt eine bessere Verbindung an den ÖPNV des Alb-Donau-Kreises an</p>	<p>Die Linie 35 wird auf die Linie 56 in Gosbach abgestimmt</p> <p>Die Schulbusverbindungen werden vom Landkreis regelmäßig in Zusammenarbeit mit der Polizei überprüft</p> <p>Die Zuständigkeit dieser Verbindungen obliegt dem Landkreis Alb-Donau</p>
Dürnau	<p>In den Morgenstunden (6 Uhr bis 8 Uhr) und in den Abendstunden (16 Uhr bis 18 Uhr) den Takt auf 30min verkürzen</p> <p>Fahrpreis in der Zone von Dürnau darf bei ungünstiger Taktzeit nicht teurer als in den Nachbarorten werden</p>	<p>Um die Nachfrage befriedigen zu können, werden zu den Schulanfangszeiten Verstärkerbusse eingesetzt. Die Linie 33 wird zwischen Heiningen und Bad Boll voraussichtlich im 60-Minuten-Takt verkehren. An Sonntagen wird sie im 120-Minutentakt verkehren</p> <p>Die Gestaltung der Tarife obliegt dem Filmland Mobilitätsverbund. Daher ist es nicht Teil der Ausarbeitung des NVPs</p>

<p>Ebersbach</p>	<p>Der hohe Eigenanteil beim Schülerverkehr macht den ganzjährigen Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel unattraktiv, Einführung einer ermäßigten Mehrfahrtenkarte im Schülerverkehr</p> <p>Ausschließliche Bedienung der Schulen über Takt ist nicht hinnehmbar</p> <p>Eine Kooperation des Raichberg-Schulzentrums mit Göppinger Gymnasien wird bei einem Taktverkehr nicht mehr funktionieren</p>	<p>Eine Reduzierung der Eigenanteile soll zum Schuljahr 2017/2018 auf den Prüfstand kommen. Die Gestaltung der Tarife obliegt dem Filisland Mobilitätsverbund. Daher ist es nicht Teil der Ausarbeitung des NVPs</p> <p>Zu Schulbeginn werden wie gewohnt Verstärkerfahrten eingeplant</p> <p>Bei der weiteren Ausarbeitung der Fahr- und Umlaufpläne sind der Aufgabenträger und das Busunternehmen auf die Mitwirkung der Schulen angewiesen, um möglichst komfortable Verbindungen zu schaffen</p>
<p>Eislingen</p>	<p>Ein Wegfall der Linie 17 kommt nicht in Frage, da die Linie 17 die einzige Fahrbeziehung ist, die es ohne Umsteigen ermöglicht von Nord nach Süd und umgekehrt zu fahren.</p> <p>Linien 6, 16 und 17 sollten weiterhin auf die Schulbeginn- und Endzeiten abgestimmt werden.</p> <p>Gegen 10 Uhr unzureichende Busverbindungen nach Salach und Ottenbach</p> <p>Das EKG Eislingen muss von Göppinger Schüler zum Schulbeginn erreichbar sein</p> <p>Um kurz nach 9 Uhr und gegen 15:35 Uhr sollte ein Bus im Ösch nach Göppingen und von Göppingen nach Eislingen fahren</p>	<p>Ein Wegfall dieser Linie kommt derzeit aus Sicht der Verwaltung nicht in Betracht.</p> <p>Der Busverkehr soll in Zukunft auf den Zugverkehr vertaktet werden. Hierdurch ergeben sich Bindungen an die Fahrzeiten. Verstärkerkurse zu Schulbeginn können auch außerhalb des Taktes verkehren. Hier ist eine gute Zusammenarbeit zwischen dem Aufgabenträger, dem Schulträger und dem Busunternehmen elementar</p>

	<p>Unzureichende Busverbindungen vom Ösch nach Salach und Ottenbach gegen 15 Uhr und eine Stunde früher.</p> <p>Linien 16 und 17 auf Schulbeginn abstimmen</p>	
Eschenbach	<p>Verstärkerbusse im Schülerverkehr</p> <p>Schülerbusse Richtung Göppingen sind voll. Bitte prüfen ob der Bus um 6:37 Uhr nicht etwas später abfahren kann.</p> <p>Spätbus am Wochenende, ankommend am Feuerwehrgerätehaus um 0:38 Uhr sollte auch an anderen Tagen fahren, wenn nächster Tag ein Feiertag ist.</p> <p>Direktfahrten nach Göppingen über die Linie Bad Boll – Heiningen</p>	<p>Der Busverkehr soll in Zukunft auf den Zugverkehr vertaktet werden. Hierdurch ergeben sich Bindungen an die Fahrzeiten. Verstärkerkurse zu Schulbeginn können auch außerhalb des Taktes verkehren. Hier ist eine gute Zusammenarbeit zwischen dem Aufgabenträger, dem Schulträger und dem Busunternehmen elementar</p> <p>Ziel des neuen NVPs ist, den Spätverkehr bis nach Mitternacht täglich abzubilden. Es ist vorgesehen, die Bedienung auch vor Feiertagen anzubieten.</p> <p>Die Gestaltung der Fahrpläne obliegt nach Verabschiedung des NVPs dem Aufgabenträger. Bei der Umlaufplanung werden mögliche Direktverbindungen berücksichtigt</p>
Gammelshausen	<p>Bessere Verknüpfung zwischen Bus und Bahn</p>	<p>Mit dem geplanten Knoten in Göppingen sollen die Mobilitätsketten Bus/Bus und Bus/Bahn realisiert bzw. optimiert werden</p>

<p>Geislingen/Steige</p>	<p>Die direkte Anfahrt des Michelberg-Gymnasiums ist zu gewährleisten</p> <p>ZOB soll weiterhin als Hauptverknüpfungspunkt für die Anbindung und Umsteigebeziehungen bleiben</p> <p>Landkreis muss sich finanziell an Kosten für die Ausstattung bzw. Einrichtung der Haltestellen beteiligen</p> <p>Die Anbindung des Gewerbeparks Schwäbische Alb an den ÖPNV muss sichergestellt sein</p> <p>Die Anbindung des Ortsteiles Wittingen ist durch flexible Bedienungsformen bzw. Rufbus noch aufzunehmen</p>	<p>Derzeit wird gemeinsam mit der Stadtverwaltung Geislingen und dem Polizeipräsidium Ulm an einer geeigneten Lösung gearbeitet. Die Schülerströme lassen sich nur durch eine Kanalisierung der Linienverläufe regeln, indem ausschließlich die Haltestelle Frauenstraße angefahren wird</p> <p>Der ZOB wird zentraler Verknüpfungspunkt zwischen dem Bus und der Bahn/MetropolExpress bleiben</p> <p>Die Haltestellen befinden sich in kommunaler Trägerschaft. Eine finanzielle Beteiligung des Landkreises an der Ausstattung der Haltestellen ist derzeit nicht geplant</p> <p>Die Anbindung wird über die Linie 360 sichergestellt</p> <p>Der Ort Wittingen wird von der für den NVP festgelegten Mindestbevölkerungsgröße der Gemeinden nicht erfasst</p>
<p>Gingen</p>	<p>Durch eine optimierte Anbindung an den zukünftigen Knotenpunkt Süßen und das Schienennetz, ist ein direkter Anschluss an den Regionalexpress anzustreben. Am Wochenende ist eine stündliche Erreichbarkeit ans Schienennetz über Gingen als auch über den Knotenpunkt Süßen anzustreben</p>	<p>Die Buslinie 51 soll in Süßen eine stündliche Anbindung an den Bus- und Schienenverkehr erhalten</p>

	<p>Die Schulbusse Süßen – Donzdorf und Gingen – Süßen sind aufeinander abzustimmen, Anbindung an das Schulzentrum Donzdorf verbessern</p> <p>Fahrtzeiten der Buslinie sind insbesondere auf die Schulzeiten als auch auf das Schienennetz abzustimmen, um lange Wartezeiten vermeiden</p> <p>Gewerbegebiet Auen und Gewerbepark Lautertal soll zu den Hauptverkehrszeiten mindestens im Stundentakt erfolgen</p>	<p>Die Anbindung des Schulzentrums erfolgt durch die neue Buslinie Süßen-Donzdorf und durch Verstärkerfahrten der Linien 7688 und 7689</p> <p>Die Fahrzeiten der Busse werden primär auf den Schienenverkehr abgestimmt. Einer guten Anbindung an die Schulzeiten bedarf es zudem einer guten Kommunikation zwischen dem Aufgaben-, dem Schulträger und dem Busunternehmen</p> <p>In Grundzügen wird im Landkreis ein Stundentakt beim Busverkehr angestrebt.</p>
<p>Göppingen</p>	<p>Citybus: Die Stadt beantragt eine weitere Linie für das Gebiet Stauferpark und eine bessere Verbindung von Faurndau Nord und Süd sowie von Faurndau nach Rechberghausen</p> <p>Beantragen den 30 Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten für alle bestehenden und geplanten Citybuslinien</p> <p>Der gestrichenen Linienführung der Linie 12 wird nicht zugestimmt. Sie verbindet Faurndau mit</p>	<p>Die Anbindung des Stauferparks könnte durch eine Durchbindung der neuen Linie 96 Jebenhausen-ZOB erfolgen. Die Anbindung von Faurndau Süd-Nord und Rechberghausen könnte durch eine veränderte Linienführung der Linie 5 erfolgen. Diese Änderungen sind im Rahmen der Fahrplan- und Umlaufplanung in Zusammenarbeit von Aufgabenträger, Busunternehmen, Schulen und anliegenden Gemeinden zu prüfen</p> <p>In Grundzügen wird im Landkreis ein Stundentakt beim Busverkehr angestrebt. Darüber hinaus gehende Anforderungen bedürfen der weiteren Abstimmung zwischen allen Beteiligten und einer Finanzierungsgrundlage</p> <p>Die Landkreisverwaltung favorisiert die Führung der Linie 4 anstatt der Linie 12 über Faurndau, welche die</p>

	<p>Rechberghausen und ist zugleich Schienenersatzverkehr nach Schwäbisch Gmünd.</p> <p>Eine bessere Erschließung zwischen den Stadtbezirken Faurndau und Jebenhausen bzw. weiter in Richtung Bad Boll wird zur Prüfung beantragt.</p> <p>Bezgenriet: Der Schülertransport von Schopflenberg nach Boll ist sicherzustellen.</p> <p>Jebenhausen: Der Schülertransport in Richtung Boll und Göppingen ist reibungslos zu gewährleisten. Gegebenfalls sind weitere Busse einzusetzen. Die Bushaltestelle im Gewerbegebiet „Jebenhausen Süd“ ist weiterhin anzufahren.</p> <p>Maitis: Die Feinerschließung von Maitis muss auch in der NVZ und SVZ erfolgen. Es muss sichergestellt sein, dass zu Schulbeginn und Schulende für die Schüler die Göppinger Schulen besuchen über die Linie 13 (über Hohenstaufen) abgedeckt ist. Da es Schülerverkehre zur Grundschule Wä-</p>	<p>Verbindung nach Rechberghausen bedient, da somit die Fahrzeit der Linie 12 reduziert werden kann. Die angesprochene Funktion als Schienenersatzverkehr Faurndau - Schwäbisch Gmünd wird heute primär auf der B 297 gesehen und sollte über eine Expressverbindung realisiert werden. Diese wird aktuell in ihren finanziellen Auswirkungen geprüft. Von der Dimensionierung scheidet sie für das Grundangebot im NVP aus.</p> <p>Eine Verbindung dieser Stadtteile soll wie bisher über den Göppinger ZOB erfolgen.</p> <p>Die Beförderung von Schopflenberg nach Bad Boll soll durch die Linien 20 und 21 bzw. Verstärkerkurse sichergestellt werden</p> <p>Die Beförderung von Jebenhausen nach Bad Boll soll durch die Linie 20 bzw. Verstärkerkurse sichergestellt werden</p> <p>Die Feinerschließung von Maitis in der NVZ und SVZ ist im Rahmen der Umlaufplanung zu prüfen und möglichst zu realisieren. Durch zusätzliche Verstärkerkurse sollen die Verbindungen nach Wäschenbeuren, Rechberghausen und Göppingen sichergestellt werden</p>
--	--	---

	<p>schenbeuren und Realschule Rechberghausen gibt, ist eine Feinerschließung über die Linie 12 notwendig</p>	
<p>Gruibingen</p>	<p>Schülerverkehr von Gruibingen an die Göppinger Gymnasien ist zu verbessern und nicht zu verschlechtern</p> <p>Zum Ländlichen Bildungszentrum Deggingen wird eine Direktverbindung Gruibingen – Deggingen nach den bisherigen Gegebenheiten gefordert</p> <p>Die Gemeinde soll über den Knotenpunkt Bad Boll an den ½ Stundentakt angebunden werden. Zu prüfen wäre in diesem Zusammenhang auch ein Anschluss nur während der Hauptverkehrszeiten. Ersatzweise ist ein echter 1 Stundentakt als Direktverbindung für den Schülerverkehr nach Göppingen einzurichten. Im keinem Falle dürfen sich die Fahrzeiten über Auendorf nach Gruibingen verlängern oder zusätzliche Umsteigepunkte geschaffen werden.</p> <p>Die Anbindung des Berufsschulzentrums Öde an den Omnibusverkehr Göppingen und an den Schülerverkehr ist zu verbessern</p>	<p>Durch zusätzliche Verstärkerkurse im Schülerverkehr sollen die hier geforderten Verbindungen sichergestellt werden. Darüber hinaus gehende Anforderungen sind im Rahmen der Fahrplan- und Umlaufplanung in Zusammenarbeit von Aufgabenträger, Busunternehmen, Schulen und anliegenden Gemeinden zu prüfen</p> <p>Gruibingen soll wie bisher direkt mit Göppingen verbunden werden. Die Fahrt über Bad Boll wird als zeitlich weniger attraktiv angesehen.</p> <p>Die Anbindung des Berufsschulzentrums Öde wird durch die Linie 97 zu Bedarfszeiten gesichert. Zudem sollen einzelne Kurse anderer Linien an das Schulzentrum verkehren</p>

<p>Hattenhofen</p>	<p>Grundvoraussetzung für einen erfolgreichen Betrieb: verlässliche Taktung und Anschlussmöglichkeiten ohne längere Wartezeiten</p> <p>In den Morgenstunden (Schülerverkehr) sind Busse in Richtung Göppingen immer überfüllt</p>	<p>Mit dem geplanten Knoten in Göppingen sollen die Mobilitätsketten Bus/Bus und Bus/Bahn realisiert bzw. optimiert werden</p> <p>Die Schulbusverbindungen werden vom Landkreis regelmäßig in Zusammenarbeit mit der Polizei überprüft</p>
<p>Heiningen</p>	<p>bessere Abstimmung der Busabfahrts- und Ankunftszeiten in Göppingen</p> <p>Busse die nur an schulfreien Tagen fahren sollten besser gekennzeichnet werden. Schulfreie Tage und Bewegliche Ferientage erkennt ein Normalbürger nicht.</p>	<p>Mit dem geplanten Knoten in Göppingen sollen die Mobilitätsketten Bus/Bus und Bus/Bahn realisiert bzw. optimiert werden</p> <p>Kennzeichnung kann im Fahrplan aufgenommen werden</p>
<p>Hohenstadt</p>	<p>Die Abstimmung auf die Linie 56 in Gosbach Richtung Geislingen ist sicherzustellen</p> <p>Die Verbindung Hohenstadt-Drackenstein-Gosbach muss durchgängig sein</p>	<p>Die Linie 35 wird auf die Linie 56 in Gosbach abgestimmt</p> <p>An der Linie 35 wird es im Linienvorlauf keine Änderungen geben</p>
<p>Kuchen</p>	<p>Im Gewerbepark Kuchen ist eine weitere Haltestelle zur Andienung aufzunehmen</p>	<p>Prüfung der Einrichtung erfolgt im Rahmen der detaillierten Umlaufplanung der Linie 51</p>
<p>Lauterstein</p>	<p>Berücksichtigung des ländlichen Raumes, Lautertal und Lauterstein mit Anbindungen an Mittel- und Oberzentren, auch in den Abend- und</p>	<p>Durch den vermehrten Einsatz von Rufbussen soll das Lautertal auch in den Abend- und Nachtstunden gut angebunden werden</p>

	<p>Nachtstunden.</p> <p>Aufrechterhaltung der Verbindungssachse Göppingen – Heidenheim auf der B 466, ein Wegfall der Weiterführung der Linie 7688 Göppingen wird sehr kritisch angesehen</p> <p>Eine Umstellung des Schülerverkehrs auf eine Stundentaktung nicht akzeptabel, Abstimmung des Schülerverkehrs mit den Schulen und Schulzentren erforderlich</p> <p>Buskapazität muss in den Morgenstunden für Schüler und Berufsverkehr dimensioniert sein</p> <p>Berücksichtigung der Anschlussverbindung in den Ostalbkreis über L 1160 von Weißenstein aus in Richtung Schwäbisch Gmünd-Degenfeld</p> <p>Aufrechterhaltung von Wochenendverbindungen nach Böhmenkirch prüfen. Es sollte beim bisherigen 120 min-Takt am Wochenende bleiben.</p> <p>Im Naherholungsgebiet Hornberg-Albuch-Lautertal ist der Wegfall oder eine lange Taktung der Verbindung Weißenstein-Böhmenkirch nicht akzeptabel (Tourismus)</p> <p>Fairer Fahrgasttarif ist anzustreben. Für Lauterstein mit den Ortsteilen Nenningen & Weißenstein muss eine einheitliche Zone gelten</p>	<p>Die Verbindung soll sich auf Böhmenkirch-Süßen beschränken, da im weiteren Verlauf bis Göppingen ein Schienenparallelverkehr vermieden werden soll</p> <p>Durch zusätzliche Verstärkerkurse im Schülerverkehr sollen die notwendigen Kapazitäten sichergestellt werden. Darüber hinaus gehende Anforderungen sind im Rahmen der Fahrplan- und Umlaufplanung in Zusammenarbeit von Aufgabenträger, Busunternehmen, Schulen und anliegenden Gemeinden zu prüfen</p> <p>Die Anbindung der Linie 7688 an den Bahnverkehr in Süßen hat Priorität. Weitere Verknüpfungen werden von der Umlaufplanung abhängig gemacht</p> <p>Dieser Vorschlag soll wie gefordert umgesetzt werden</p> <p>Die Taktung soll auch am Wochenende höchstens 120 Minuten betragen</p> <p>Die Gestaltung der Tarife obliegt dem Filmland Mobilitätsverbund. Daher ist es nicht Teil der Ausarbeitung des Nahverkehrsplans</p>
--	--	--

<p>Ottenbach</p>	<p>Verlängerung der Busanbindung zwischen Ottenbach und Eislingen/Göppingen durch die Schleife Salach Süd wird aufgrund längerer Fahrtzeit und Nachteile für die Passagiere sehr kritisch gesehen. Bei Aufnahme der Südschleife, Routenführung in Salach-Nord ändern (Verkürzung)</p> <p>Direkte Anbindungen von Ottenbach zu den Schulen</p>	<p>Der NVP sieht vor, die Buslinie 6 in Salach mit dem MetropolExpress zu verknüpfen und über Salach Süd und Eislingen nach Göppingen zu führen. Im Rahmen der Umlaufplanung wird zu prüfen sein, ob die Anbindung von Salach Süd nicht über eine Fortführung der Linie 7688 bis Salach realisiert werden kann</p> <p>Aufgrund der Stellungnahmen der Gemeinden soll der derzeitige Schülerverkehr weitestgehend beibehalten werden</p>
<p>Rechberghausen</p>	<p>Neue, zusätzliche stetige und getaktete Verbindung „Göppingen – Faurndau – Wangen – Rechberghausen“ dringend notwendig</p> <p>Eine gute Anbindung des Schulzentrums an die jeweiligen Ortschaften soll gewährleistet werden</p> <p>S. 101 ist die Linie 11 als Schnellbus vorgesehen, unklar wie viele und welche Haltestellen in Rechberghausen bedient werden</p> <p>Den „zunehmenden Nahbereich“ berücksichti-</p>	<p>Die Einrichtung weiterer Kurse der Linie 10 Wangen-Rechberghausen bzw. die Fortführung der Linie 5 über Oberwälden hinaus bis Rechberghausen wird im Rahmen der Umlaufplanung auch vor dem Hintergrund einer möglichen Führung der Linie 5 über Faurndau Süd überprüft. Im Weiteren sind ggf. auch Kurse als Anrufsammelverkehr zu berücksichtigen.</p> <p>Durch zusätzliche Verstärkerkurse im Schülerverkehr sollen die notwendigen Kapazitäten sichergestellt werden. Darüber hinaus gehende Anforderungen sind im Rahmen der Fahrplan- und Umlaufplanung in Zusammenarbeit von Aufgabenträger, Busunternehmen, Schulen und anliegenden Gemeinden zu prüfen.</p> <p>Die Linie 11 soll als Schnellbus Göppingen-Lorch verkehren, um hier die Zuganschlüsse Richtung Schorn-dorf und Aalen sicherzustellen. Die Auswahl der zu bedienenden Haltestellen wird im weiteren Prozess abhängig von der Umlaufplanung zu prüfen sein</p>

	<p>gen und eine gute Verbindung innerhalb der Raumschaft, wie auch gute Anbindungen nach Göppingen, Schorndorf und Schwäbisch Gmünd gewährleisten</p>	
Salach	<p>Die Linie 7688 soll in ihrem bisherigen Linienverlauf beibehalten werden</p> <p>Direkte Linie von Salach zum Donzdorfer Schulzentrum und umgekehrt ist für Schüler zu gewährleisten.</p> <p>Prüfen ob neue Citybuslinie für den Schülerverkehr bis zum Salacher Marktplatz verlängert werden kann.</p>	<p>Die Linie 7688 soll in Süßen optimal mit dem Schienenverkehr verknüpft werden, sodass sich eine gute Umsteigeverbindung ergibt. Daher ist ein Schienenparallelverkehr wirtschaftlich nicht darstellbar und nicht notwendig. Eine umlaufbedingte, aber nicht unwahrscheinliche Fortführung der Linie über Süßen hinaus, beispielsweise bis Salach, wird im Rahmen der Umsetzung geprüft</p>
Schlat	<p>Verbundausweise der Schüler sollten ohne Mehrkosten auch außerhalb der Schule auf allen Linien verwendbar sein</p> <p>Linie 3 darf mit Neueinrichtung der Linie 34 keinerlei Nachteile bei Taktung und Leistung erleiden, das zusätzliche Umsteigen in Ursenwang von der Linie 3 auf Linie 34 und umgekehrt wäre nicht hinnehmbar</p> <p>Vorgeschlagen wird: zwei zusätzliche Haltestellen mit Haltebuchten in beiden Fahrrichtungen im Schlater Wald zwischen Schlat und Süßen (Wald-Aktiv-Pfad), beispielsweise am Parkplatz Eiche</p>	<p>Dies ist zum 01.01.2015 bereits umgesetzt worden</p> <p>Eine Kappung der Linie 3 in Ursenwang ist nicht vorgesehen.</p> <p>Die zusätzlichen Haltestellen im Schlater Wald werden im Rahmen der Umlaufplanung geprüft.</p>

<p>Schlierbach</p>	<p>Angebot 178: Für die Schüler- und Berufsverkehre ist für diese Zeiten eine 30-Minuten-Taktung vorzusehen.</p>	<p>Durch zusätzliche Verstärkerkurse im Schülerverkehr sollen die notwendigen Kapazitäten sichergestellt werden. Darüber hinaus gehende Anforderungen sind im Rahmen der Fahrplan- und Umlaufplanung in Zusammenarbeit von Aufgabenträger, Busunternehmen, Schulen und anliegenden Gemeinden zu prüfen</p>
<p>Süßen</p>	<p>Schulanfangszeiten dem Takt angleichen</p> <p>Schülerbus und Citybus sollte keine Konkurrenz hervorrufen.</p> <p>Anbindung des Schulzentrums Donzdorf sollte beibehalten werden.</p> <p>Bürgerbus Salach und Süßen könnte optimiert werden. Beibehaltung der Linie sollte überprüft werden</p>	<p>Die Fahrzeiten der Busse werden primär auf den Schienenverkehr abgestimmt. Hierdurch ergeben sich Bindungen an die Fahrzeiten. Verstärkerkurse zu Schulbeginn direkt zum Schulzentrum können auch außerhalb des Taktes verkehren. Einer guten Anbindung an die Schulzeiten bedarf es zudem einer guten Kommunikation zwischen dem Aufgabenträger, dem Schulträger und dem Busunternehmen. Hier ist eine gute Zusammenarbeit elementar</p> <p>Die Bürgerbusse sollen die Feinerschließung der Gemeinden übernehmen. Ziel ist ein abgestimmtes Zusammenspiel zwischen dem Linienverkehr und den Bürgerbussen</p>
<p>Uhingen</p>	<p>Verbindung Sparwiesen – Uhingen Linie 22 sollte in der HVZ im Halbstundentakt fahren</p> <p>Verbindung Göppingen – Kirchheim Linie 178 sollte ebenfalls in der HVZ im Halbstundentakt fahren</p> <p>Aufnahme eines Kreisgrenzen übergreifenden</p>	<p>Ein Halbstundentakt ist bei diesen Verbindungen nicht vorgesehen. Bei der Umlaufplanung des Linienbündels wird geprüft, unter welchen Bedingungen eine Realisierung und eine gemeinsame Finanzierung des Landkreises und der Gemeinde(n) möglich wären.</p> <p>Eine Verbindung nach Schorndorf über das Nassachtal</p>

	<p>Angebots durch das Nassachtal nach Schorndorf (Anschluss S-Bahnlinie S2)</p> <p>Integration der Gemeinde Aichelberg in die Linie 22</p> <p>Verbesserung der Anbindung Hauptort Uhingen – Grundschule Nassachtal</p> <p>Anbindung der Gemeinde Wangen an die Hieberschule Gemeinschaftsschule</p> <p>Anbindung der Ebersbacher Teilorte an die Uhinger Gemeinschafts- & Realschule</p> <p>Einbindung des touristischen Ziels, Schloss Filseck in den ÖPNV</p>	<p>ist für den Landkreis finanziell nicht darstellbar.</p> <p>Bei der Umlaufplanung des Linienbündels wird geprüft, unter welchen Bedingungen eine Realisierung möglich sein könnte.</p> <p>Durch zusätzliche Verstärkerkurse im Schülerverkehr sollen die notwendigen Kapazitäten sichergestellt werden. Darüber hinaus gehende Anforderungen sind im Rahmen der Fahrplan- und Umlaufplanung in Zusammenarbeit von Aufgabenträger, Busunternehmen, Schulen und anliegenden Gemeinden zu prüfen. Durch den Knoten Ebersbach sollen vielfältige Schüler(umsteige)verbindungen ermöglicht werden</p> <p>Die Einbindung des Schlosses Filseck erfolgt durch die vorhandene Linie 7.</p>
<p>Wäschenbeuren</p>	<p>Am Wochenende sollte die Haltestelle „Wäscherhofstraße“ erreichbar sein</p> <p>Für Schüler zusätzliche Fahrten nötig- zu den Bahnhöfen in der Umgebung und zu den weiterführenden Schulen, direkte Verbindung.</p> <p>Haltestelle „EWS-Arena“ müsse von Wäschen-</p>	<p>Bei der Umlaufplanung des Linienbündels wird geprüft, unter welchen Bedingungen eine Realisierung möglich sein könnte.</p> <p>Durch zusätzliche Verstärkerkurse im Schülerverkehr sollen die notwendigen Kapazitäten sichergestellt werden. Darüber hinaus gehende Anforderungen sind im Rahmen der Fahrplan- und Umlaufplanung in Zusammenarbeit von Aufgabenträger, Busunternehmen, Schulen und anliegenden Gemeinden zu prüfen.</p> <p>Dies soll durch die Linien 11 und 12 sichergestellt wer-</p>

	<p>beuren aus erreichbar sein, gilt auch für das Bartenbacher Gebiet „Im Engenlauch“.</p> <p>Fordern Verbindung zum Ostalbkreis über eine Direktlinie nach Lorch, ohne den Weg über Unterkirneck, Rattenharz und Waldhausen, sinnvolle Übergänge zwischen Bus und Schiene von Lorch nach GP und zurück sind nötig.</p> <p>Vorstellbar die Linie 12 am Wochenende als Rad-Wander-Bus mit Fahrradanhänger oder der Möglichkeit der Fahrradmitnahme verkehren zu lassen.</p> <p>Beantragen, dass Schüler aus Wäschenbeuren, welche Lorcher Schulen besuchen in Zukunft auch die öffentlichen Verkehrsmittel im Landkreis Göppingen nutzen können. (bisher nur im Ostalbkreis mit der Schülerkarte möglich)</p>	<p>den.</p> <p>Dies soll durch die Linie 11 sichergestellt werden.</p> <p>Weitere Prüfung im Rahmen der Umsetzung notwendig.</p> <p>Die Schüler müssen hier Fahrkarten von zwei Verkehrsverbänden erwerben. Eine gegenseitige Anerkennung bedarf einer weiteren Prüfung.</p>
<p>Wangen</p>	<p>Weitere Bushaltestelle (je Fahrtrichtung) zwischen den bestehen Bushaltestellen „Haupt- und Schulstraße“ und „Hauptstraße und Eichbühl“ anlegen</p> <p>Eine echte Buslinie zwischen Wangen und Rechberghausen einrichten</p>	<p>Bei der Umlaufplanung des Linienbündels wird geprüft, unter welchen Bedingungen eine Realisierung möglich sein könnte.</p> <p>Die Einrichtung weiterer Kurse der Linie 10 Wangen-Rechberghausen bzw. die Fortführung der Linie 5 über Oberwälden hinaus bis Rechberghausen wird im Rahmen der Umlaufplanung auch vor dem Hintergrund einer möglichen Führung der Linie 5 über Faurndau Süd überprüft. Im Weiteren sind ggf. auch Kurse als Anruf-</p>

		sammelverkehr zu berücksichtigen.
Wiesensteig	<p>Schüler in Richtung und aus Richtung Geislingen sind lange unterwegs, deshalb sollte eine optimale Vertaktung realisiert werden</p> <p>Fordern eine Anbindung an den Raum Kirchheim, Neidlingen, Weilheim</p>	<p>Durch zusätzliche Verstärkerkurse im Schülerverkehr sollen die notwendigen Kapazitäten sichergestellt werden. Gegebenenfalls sollen gute Umsteigeverbindungen ermöglicht werden</p> <p>Eine Verbindung nach Weilheim über den Knoten Bad Boll soll zwar ermöglicht werden, gilt jedoch als unattraktiv. Die Einrichtung eines Rufbusses zwischen Wiesensteig und Neidlingen bedarf einer weiteren Prüfung im Rahmen der Umsetzung des Nahverkehrsplans.</p>
Zell u. A.	<p>Bessere Verknüpfung in den Raum Kirchheim</p> <p>Linie 165 sollte nach Zell weitergeführt werden</p>	Die Verbindung nach Kirchheim soll über die optimal vertakteten Linien 7653 und 178 in Schlierbach ermöglicht werden
sonstige angehörte Stellen	Stellungnahme zu Maßnahmen	Bewertung der Verwaltung
ADFC (allgemein Deutscher Fahrrad Club)	<p>Verbindungen fehlen auf folgenden Strecken:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Süßen – Schwäbisch Gmünd ➤ Geislingen – Heidenheim <p>Linie 58 von Geislingen sollte in Böhmenkirch Anschluss an die Linie nach Heidenheim haben</p>	Die Verbindung Geislingen – Heidenheim soll mithilfe eines Knotenpunktes in Böhmenkirch als Umsteige Verbindung realisiert werden. Die Relation Süßen – Schwäbisch Gmünd kann mit einmaligem Umsteigen in Wißgoldingen befahren werden.

	<p>Erschließungslücken Donzdorf – Nordost Haltestelle „Lautergarten“ liegt am Ortsende, wird weniger von Menschen benutzt. Nächste Haltestelle jedoch 800m entfernt (Löwen). Die bestehende Haltestelle Lautergarten sollte ca. 300m in Richtung Zentrum verlegen werden, nahe Kreuzung Hauptstr./ Schubartweg</p>	<p>Bei der Umlaufplanung des Linienbündels wird geprüft, unter welchen Bedingungen eine Realisierung möglich sein könnte.</p>
Alb-Donau-Kreis	<p>Hinweis auf Verflechtungen im Raum Geislingen</p>	<p>Bei der Ausarbeitung der Fahrpläne wird der Alb-Donau-Kreis mit einbezogen</p>
Filsland Mobilitätsverbund (FMV)	<p>Vermeidung von Nachteilen im Schülerverkehr</p>	<p>Die Entwurfsfassung wurde inzwischen unter 6.5 soweit geändert, dass dem diesbezüglichen Einwand Abhilfe geschaffen wurde. Das heutige Bedienungsmodell zu Schulbeginn soll weitgehend erhalten bleiben. Dies gilt auch für die weiterhin erforderlichen zusätzlichen Verstärkerkurse im Schülerverkehr.</p>
IHK (Industrie- und Handelskammer)	<p>Überprüfung und Überarbeitung folgende Punkte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zweifel, ob eine Integration der Schülerverkehre in den allgemeinen Taktverkehr gelingen wird. - Zweifel, ob die Linien neu zu bündeln, in der Praxis auf einen Schlag umsetzbar ist 	<p>Siehe Position Filsland. Eine vollumfängliche Integration des Schülerverkehrs in den Taktverkehr wird nicht möglich sein. Zusätzliche Verstärkerfahrten werden weiterhin benötigt. Die Fahrplankonzepte sollen in den nächsten zwei Jahren gemeinsam mit den Gemeinden, Schulträgern, Schulen und Busunternehmen unter Federführung des Landratsamtes ausgearbeitet werden, um zum Fahrplanwechsel 2018/2019 in Kraft treten zu können. Aufgrund weit vernetzter Mobilitätsbedürfnisse sieht die Verwaltung eine Umsetzung auf einen Schlag als zwingend an.</p>

	Nahverkehrsplan um einen konkreten „Businessplan“ ergänzen, in dem detailliert und zeitlich abgestuft die Umsetzungsschritte festgelegt werden.	Dies ist kein Bestandteil eines Nahverkehrsplanes. Die Umsetzung der im NVP genannten Ziele erfolgt in den kommenden Jahren im Zuge der Erarbeitung konkreter umlaufscharfer Fahrplankonzepte.
Landkreis Esslingen	Im Nahverkehrsplan eine Verlängerung der Linie 165 aufnehmen Linie 20: 2-Studentakt zwischen Bad Boll und Weilheim Teck, Hauptverkehrszeit einen Studentakt soll erhalten bleiben.	Der Landkreis Göppingen präferiert zurzeit einen Knotenpunkt in Schlierbach, um die Verbindung Bad Boll - Kirchheim sicherzustellen. Auch die Verbindung über Ohmden wird in diesem Zusammenhang noch einmal umlaufscharf geprüft. Primär soll die Linie 20 einen Schienenanschluss in Göppingen erhalten. Nach Möglichkeit soll jedoch auch der Anschluss in Weilheim sichergestellt werden
Landkreis Heidenheim	Die Verlängerung der Linie 7688 von Böhmekirch bis Heidenheim im 120-Minuten-Takt könnte geprüft und ggf. umgesetzt werden	Prüfung im Zusammenhang mit einer Expressbuslinie.
Kirchheim/Teck	Beachten, dass der Fahrplan der Linie 20 auf die Linien 173-175 abgestimmt sind (Anbindung/Anschlüsse)	Primär soll die Linie 20 einen Schienenanschluss in Göppingen erhalten. Nach Möglichkeit soll jedoch auch der Anschluss in Weilheim sichergestellt werden
Kreisbehindertenring Göppingen	Umfangreiche Ausführungen zur barrierefreien Ausgestaltung der Haltstellen und Fahrzeuge sowie der Informationsmedien. Möglichst kurze Anmeldezeiten für Rufbusver-	Der Landkreis wird die weiteren Planungen intensiv auf Barrierefreiheit prüfen und entsprechend der Gesetzeslage berücksichtigen. Hierfür wird ein intensiver Dialog mit den Interessensvertretungen, den Städten und Gemeinden sowie den Busunternehmen angestrebt. Es ist vorgesehen, eine einheitliche Anmeldezeit von

	kehre gefordert	einer Stunde einzuführen
NVBW (Nahverkehrsgesellschaft Baden Württemberg)	<p>Bedeutung des Rad- und Fußverkehrs stärker hervorheben</p> <p>Verkehre der Achse Stuttgart-Lorch-Schwäbisch Gmünd-Aalen stärker in den Fokus rücken</p> <p>Kritik an der Darstellung von Abendverkehren</p>	<p>Kapitel ergänzt</p> <p>Verbindung zur Achse soll über die Schnellbuslinie 11 erfolgen</p> <p>Insbesondere abends und in den Schwachverkehrszeiten sollen vermehrt Rufbusverkehre zum Einsatz kommen. Eine Vorfestlegung auf ein enges Zeitschema ist nicht vorgesehen. Die Ausgestaltung soll in erster Linie verlässliche Wegeketten berücksichtigen, welche bis in die Oberzentren Stuttgart und Ulm reichen müssen. Diese sind auf den Schienenverkehr abzubilden.</p>
Rems-Murr-Kreis	<p>Funktion der Linie 261: Anbindung von Büchenbronn und Schlichten an die Waldorfschule in Winterbach-Engelberg sowie an die Albert-Schweizer-Schule und das Burg-Gymnasium in Schorndorf soll erhalten bleiben.</p> <p>Linie 260: sonntags soll ein 120-Minuten-Takt angeboten werden (das zukünftige Verkehrsangebot mit dem Rems-Murr-Kreis und VVS abstimmen)</p>	<p>Das zukünftige Angebot wird im Rahmen der Umlaufplanung mit dem Rems-Murr-Kreis und dem VVS abgestimmt. Eine Bedienung der Schulen ist weiterhin sicherzustellen.</p>

<p>Staatliches Schulamt Göppingen</p>	<p>Große Bedenken bei der Implementierung des Schülerverkehrs in den Taktverkehr</p>	<p>Weitestgehende Beibehaltung derzeitiger Schülerver- kehre zu Schulbeginn. Vgl. Ausführungen Filmland</p>
<p>Verband Region Stutt- gart</p>	<p>Wunsch einer Expressbuslinie Göppingen - Kirchheim</p>	<p>Die Expressbuslinie ist aufgrund eines hohen Finanze- rungsbedarfs nicht Gegenstand des NVP und muss in Kooperation mit den Nachbarlandkreisen geklärt wer- den.</p>
<p>VVS (Verkehrs. und Ta- rifverbund Stuttgart)</p>	<p>Relation Kirchheim – Bad Boll mit Umsteigever- bindung über Schlierbach wird nicht als schneller eingeschätzt als eine Direktverbindung einer Verlängerung der Buslinie 165, Linie 7653 mit Umstieg in Schlierbach nicht einverstanden</p> <p>Linie 261 soll erhalten bleiben</p> <p>Linie 260 soll am Wochenende ausgebaut wer- den.</p>	<p>Die Verbindung nach Kirchheim soll über die optimal vertakteten Linien 7653 und 178 in Schlierbach ermög- licht werden</p> <p>Derzeit ist keine Einstellung der Linie vorgesehen</p> <p>Bei der Gestaltung der Fahrpläne des Linienbündels wird geprüft, unter welchen Bedingungen eine Realisie- rung möglich sein könnte, beispielsweise mithilfe von Rufbussen.</p>
<p>WBO (Verband Würt- tembergischer Omnibus- unternehmer)</p>	<p>Kritik an der Ausgestaltung der Bündel (Vorberei- tung der Ausschreibung)</p>	<p>Bis auf Weiteres Umsetzung mit eigenwirtschaftlichen Verkehren entsprechend dem Unternehmermodell ge- plant</p>
<p>Weilheim/Teck</p>	<p>Linie 20: Vertaktung im Zwei- (NVZ) bzw. Stun- denrhythmus (HVZ)</p> <p>Beachten, dass der Fahrplan der Linie 20 auf die Linien 173-175 abgestimmt wird.</p>	<p>Primär soll die Linie 20 einen Schienenanschluss in Göppingen erhalten. Nach Möglichkeit soll jedoch auch der Anschluss in Weilheim sichergestellt werden</p>

Busunternehmen	Stellungnahme zu Maßnahmen	Bewertung der Verwaltung
Frank & Stöckle	<p>Umsteigepunkt in Bad Boll, fraglich aufgrund Fahrzeiten und räumlichen Planung der Haltestelle</p> <p>Parallelverkehr Hattenhofen-Zell-Boll?</p> <p>Fahrtenreduzierung von/nach Göppingen</p> <p>Fahrtenreduzierung auf Linie 21 laut NVP</p> <p>Umlaufplanung sollte vom Unternehmer gemacht werden</p>	<p>Bei der Umlaufplanung des Linienbündels wird geprüft, unter welchen Bedingungen eine Realisierung möglich sein könnte</p> <p>Parallelverkehre sollten nach Möglichkeit vermieden werden. Parallel verlaufende Linien sollen sich nach Möglichkeit zu einem regelmäßigen Takt ergänzen</p> <p>Es ist nicht auszuschließen, dass die Gesamtzahl an Fahrten reduziert wird. Hinsichtlich vertakteter Verbindungen würde dies dennoch einen Mehrwert für die Nutzer darstellen, da auf jederzeit vielfältige Verbindungen zurückgegriffen werden könnte.</p> <p>Die Fahrpläne werden vom Aufgabenträger entwickelt. Bei der Umlaufplanung und Umsetzung ist eine gute Zusammenarbeit zwischen dem Aufgabenträger, dem Schulträger und dem Busunternehmen elementar</p>
Hildenbrand/Sihler	<p>Werbung auf dem Bus (wenn auch nicht Vollbelegung) erlauben</p> <p>Mängel im Bereich Gruibingen, keine Schülerverbindung Gruibingen-Deggingen</p> <p>Stündliche Verbindung Gruibingen-Göppingen notwendig</p>	<p>Werbeflächen werden auf den Bussen teilweise erlaubt. Die Busunternehmen machen hierzu entsprechende Zusagen im Rahmen der Neuansträge für die Linienbündel</p> <p>Durch zusätzliche Verstärkerkurse im Schülerverkehr sollen die hier geforderten Verbindungen sichergestellt werden. Darüber hinaus gehende Anforderungen sind im Rahmen der Fahrplan- und Umlaufplanung in Zusammenarbeit von Aufgabenträger, Busunternehmen,</p>

	<p>Knoten Mühlhausen nicht machbar, wenn Göppingen und Geislingen erfüllt werden sollen</p>	<p>Schulen und anliegenden Gemeinden zu prüfen</p> <p>Die Fahrpläne werden vom Aufgabenträger entwickelt. Bei der Umlaufplanung und Umsetzung ist eine gute Zusammenarbeit zwischen dem Aufgabenträger, dem Schulträger und dem Busunternehmen elementar. Dabei sollen möglichst viele Umstiegsbeziehungen realisiert werden</p>
Merkle	<p>kein NVP zu Lasten der Schüler im ländlichen Raum</p>	<p>Durch zusätzliche Verstärkerkurse im Schülerverkehr sollen die notwendigen Kapazitäten sichergestellt werden. Gegebenenfalls sollen gute Umsteigeverbindungen ermöglicht werden</p>
Omnibusverkehr Göppingen (OVG)	<p>Bündelbildung in Göppingen ermöglicht keine Durchmesserlinien</p> <p>keine konkreten Umstiegszeiten und Umstiegsbeziehungen genannt</p> <p>mehr Aussagen zu Rufbusverkehren</p>	<p>Durch einen Knotenpunkt in Göppingen sollen vielfältige Verbindungen ermöglicht werden, sodass es keinen Durchmesserlinien bedarf.</p> <p>Die Umstiegsbeziehungen ergeben sich in den geplanten Knotenpunkten.</p> <p>Nach Möglichkeit sollen die Rufbusverkehre ausgebaut werden, insbesondere in Schwachlastzeiten und am Wochenende scheint dies in vielen Fällen ausreichend zu sein</p>
Regiobus Stuttgart (RBS)	<p>Empfehlung eines Zeitkorridors beim Schulbeginn 7.20 – 8.00 Uhr</p>	<p>Bei der Umlaufplanung und Umsetzung ist eine gute Zusammenarbeit zwischen dem Aufgabenträger, dem Schulträger und dem Busunternehmen elementar, um</p>

	<p>Verknüpfungspunkt Süßen zur Minute 00, obwohl Zug Minute 14/44, Erschließung des Wohngebiets Rabenwiesen in Süßen aufgrund der Vergrößerung nicht ausreichend</p> <p>Qualitätsstandards werden begrüßt, wenngleich ein Werbeverbot auf den Seitenscheiben infrage gestellt wird</p> <p>Linie 7688 sollte weiterhin bis GP und auch am Wochenende bis Böhmenkirch geführt werden</p>	<p>eine wirtschaftliche aber auch gleichzeitig attraktive Struktur des Busverkehrs im Landkreis zu ermöglichen</p> <p>Abhängig von den Fahrtzeiten des Metropolexpresses entstehen in Süßen Standzeiten, welche beispielsweise für eine Fortführung der Linie 7688 bis Salach oder Süßen Rabenwiesen genutzt werden könnten</p> <p>Werbeflächen werden auf den Bussen teilweise erlaubt</p> <p>Die Linie 7688 soll in Süßen optimal mit dem Schienenverkehr verknüpft werden, sodass sich eine gute Umsteigeverbindung ergibt. Daher ist ein Schienenparallelverkehr wirtschaftlich nicht darstellbar und nicht notwendig. Eine umlaufbedingte, aber nicht unwahrscheinliche Fortführung der Linie über Süßen hinaus, wird im Rahmen der Umsetzung geprüft</p>
--	--	--