

# **Nahverkehrsplan**

für den

# **Landkreis Göppingen**

**Teilfortschreibung**

Juli 2021

Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH  
in Zusammenarbeit mit dem Landkreis Göppingen



# Inhaltsverzeichnis

<b>11</b>	<b>Teilfortschreibung</b> [des aktuellen Nahverkehrsplans v. Dezember 2015] .....	<b>1</b>
<b>11.1</b>	<b>Der rechtliche und organisatorische Rahmen</b> .....	<b>3</b>
11.1.1	Der europäische Rechtsrahmen .....	3
11.1.2	Das Bundesrecht.....	5
11.1.3	Das Landesrecht .....	7
11.1.4	Der organisatorische Rahmen.....	8
<b>11.2</b>	<b>Übergreifende Zielvorstellungen zur Verkehrsentwicklung</b> .....	<b>11</b>
11.2.1	Der Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg .....	11
11.2.2	Der Regionalverkehrsplan der Region Stuttgart .....	12
11.2.3	Bisherige Nahverkehrspläne .....	13
11.2.4	Luftreinhalte- und Aktionspläne im Regierungsbezirk Stuttgart.....	13
<b>11.3</b>	<b>Der VVS-Tarif</b> .....	<b>14</b>
11.3.1	VVS-Gemeinschaftstarif .....	14
11.3.2	Tarifliche Kooperation und Verknüpfung.....	15
11.3.3	Rahmenvorgaben – Tarif und Verkauf.....	15
<b>11.4</b>	<b>Barrierefreiheit</b> .....	<b>19</b>
11.4.1	Schienenverkehr .....	20
11.4.2	Busverkehr .....	20
11.4.3	Infrastruktur – Gestaltung von Haltestellen.....	22
11.4.4	Anforderungen an die Fahrzeuge .....	24
<b>11.5</b>	<b>Linienverzeichnis</b> .....	<b>26</b>
<b>11.6</b>	<b>Ausblick</b> .....	<b>29</b>



## 11 Teilfortschreibung [des aktuellen Nahverkehrsplans v. Dezember 2015]

---

Nach § 5 des Gesetzes über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Baden-Württemberg (ÖPNVG)<sup>1</sup> ist „die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr [...] eine freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge“, die gemäß § 6, Abs. 1 ÖPNVG von den Aufgabenträgern, den Landkreisen und kreisfreien Städten, wahrzunehmen ist. Die Befugnis von Gemeinden, Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu fördern oder durch eigene Verkehrsunternehmen zu erbringen, bleibt dabei unberührt. Der Nahverkehrsplan (NVP) dient den ÖPNV-Aufgabenträgern als Instrument zur Formulierung ihrer Zielvorstellungen. Die Inhalte und die Regelungen zur Aufstellung der jeweiligen Nahverkehrspläne werden vom Landesgesetzgeber ebenfalls im ÖPNV-Gesetz vorgegeben. Als weisungsfreie Pflichtaufgabe stellen die Aufgabenträger diese Pläne zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots auf.

Der Nahverkehrsplan gibt demnach den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNVs vor und ist auf einen Zeithorizont von fünf Jahren angelegt. Zu seinen Inhalten gehören beispielsweise Zielvorstellungen zur Definition der Netzstruktur, von Verknüpfungspunkten sowie von übergeordneten Vorstellungen zum Fahrplanangebot.

Der aktuelle Nahverkehrsplan des Landkreises Göppingen wurde im Dezember 2015 vom Kreistag verabschiedet. Gemäß § 12 Abs. 7 ÖPNVG ist das Planwerk nach Ablauf von fünf Jahren zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben. Dieser Prüfung zufolge ist eine Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans Göppingen notwendig, da dieser zum einen detailliert auf die rechtlichen Anforderungen hinsichtlich der Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit bis zum 01. Januar 2022, nach § 8 Abs. 3 PBefG (siehe Kapitel 11.4), abgestimmt werden muss. Hierfür ist im Rahmen des Nahverkehrsplans u.a. eine Erhebung aller Bushaltestellen im Landkreis nach ihrem barrierefreien Ausbauzustand bzw. Planungsstand erforderlich (siehe Anlage 11.1, Anlage 11.2). Zum anderen ist nach der vollständigen Integration des Landkreises in den Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart zum 01. Januar 2021 der seit diesem Zeitpunkt geltende VVS-Tarif zu berücksichtigen und in diesem Planwerk aufzugreifen (siehe Kapitel 11.3). Die Schwerpunkte der NVP-Teilfortschreibung leiten sich aus diesen Anforderungen ab. Darüber hinaus umfasst das teilfortgeschriebene Planwerk Inhalte zu den Themenbe-

---

<sup>1</sup> Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Baden-Württemberg (ÖPNVG) vom 08.06.1995 GBl. S. 417 1 in der derzeit gültigen Fassung

reichen „rechtlicher und organisatorischer Rahmen“ (siehe Kapitel 11.1) sowie zu den übergreifenden Zielvorstellungen zur Verkehrsentwicklung (siehe Kapitel 11.2). Ferner wird auch das neue, seit der Vollintegration des Landkreises gültige Linienverzeichnis mit der VVS-Liniennummerierung (siehe Kapitel 11.5) als Ergänzung der bestehenden Anlage 10.1 des aktuellen Nahverkehrsplans dargestellt.

Eine Gesamtfortschreibung des Nahverkehrsplans Göppingen soll in den Jahren 2022 und 2023 erfolgen. Einen Ausblick über deren Inhalte enthält Kapitel 11.6.

## 11.1 Der rechtliche und organisatorische Rahmen

Nachfolgend werden die wesentlichen gesetzlichen Bestimmungen, die den Nahverkehrsplan betreffen, im Gesamtzusammenhang aufgezeigt. Dabei wird sowohl auf die europäischen Richtlinien und Verordnungen als auch auf die Gesetze und die rechtlichen Vorgaben auf Bundes- und Länderebene eingegangen. Zudem erfolgt eine Darstellung des organisatorischen Rahmens. Der in der Teilfortschreibung dargestellte rechtliche und organisatorische Rahmen soll ferner als Grundlage der anstehenden Gesamtfortschreibung des Nahverkehrsplans Göppingen fungieren (siehe Kapitel 11.6) und ergänzt Kapitel 1.2 der aktuellen Fassung.

### 11.1.1 Der europäische Rechtsrahmen

#### ***Die EU-Verordnung Nr. 1370/2007***

Am 03.12.2007 wurde im EU-Amtsblatt die EU-Verordnung mit der Nr. 1370/2007 veröffentlicht. Sie ersetzte die bisher für den ÖPNV maßgebenden Verordnungen Nr. 1191/69<sup>2</sup> und Nr. 1893/91 und trat am 03.12.2009 in Kraft. Innerhalb dieser Frist waren die EU-Mitgliedstaaten gehalten, ihre nationale Gesetzgebung dem veränderten EU-Recht anzupassen. Das deutsche Personenbeförderungsgesetz (PBefG)<sup>3</sup> wurde daraufhin überarbeitet und gilt in seiner novellierten Form seit dem 01.01.2013<sup>4</sup>.

Die aktuelle EU-Verordnung betrifft vor allem Verkehrsangebote, für die eine Kostendeckung nur mit öffentlichen Zuschüssen herzustellen ist. Hier sollen die Regularien ermöglichen, dass ein attraktiveres und innovativeres Dienstleistungsangebot mit den geringstmöglichen Kosten für die öffentlichen Haushalte realisiert werden kann. Die Verordnung geht deshalb bei einer wettbewerblichen Vergabe der Verkehrsleistungen von der Anwendung eines Wettbewerbsverfahrens als Regelfall aus. Sie hält aber auch die Eigenproduktion von Verkehrsleistungen durch ein öffentliches Unternehmen offen (Inhouse Vergabe). Innerhalb bestimmter Wertgrenzen wird zudem die Direktvergabe von Verkehrsleistungen an private Unternehmen (kleine sowie mittlere Unternehmen, im Folgenden KMU) zugelassen.

Ein wesentliches Entscheidungskriterium für die Art des Vergabeverfahrens ist die Kostendeckung der Verkehrsangebote durch Fahrgeldeinnahmen und Fahrgeldersatzleistungen. Hier eröffnet die Verordnung dem Aufgabenträger mit dem Instrument einer Allgemeinen Vorschrift

---

<sup>2</sup> Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26.06.1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffverkehrs, ABl. L 156 vom 28.06.1969, zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 1893/91, ABl. L 169 vom 29.06.1991.

<sup>3</sup> Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 08.08.1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16.04.2021 (BGBl. I S. 822) geändert worden ist.

<sup>4</sup> Zum 05. März 2021 erfolgte im Bundestag der Beschluss einer weiteren Novellierung des PBefG. Diese beinhaltet u.a. Festlegungen zu bedarfsgesteuerten Ride-Pooling-Angeboten (siehe Kapitel 11.1.2, Kapitel 11.6).

die Möglichkeit, Fahrgeldersatzleistungen nach allgemeinen Regeln zu gewähren. Der deutsche Gesetzgeber war bemüht, die in der EU-Verordnung verankerte Flexibilität der Vergabeverfahren nicht einzuschränken. Es gelten deshalb auch unter Berücksichtigung der bundesdeutschen Rechtslage folgende Vergabeoptionen:

- Beim Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sieht die Verordnung die Möglichkeit der Direktvergabe vor, wenn dies nach nationalem Recht nicht untersagt ist. Auf der Basis einer engen Auslegung des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) hat der Bundesgerichtshof am 08.02.2011 diese Vergabevariante jedoch für unzulässig erklärt. Mit der Neufassung dieses Gesetzes zum 26.06.2013 durch den Bundesgesetzgeber wurde die Bundesregierung ermächtigt, u. a. für den Bereich Verkehr wieder Sonderregelungen zuzulassen.
- Wird ein Verkehrsangebot überwiegend aus Zuschüssen finanziert und trägt der Betreiber somit kein wesentliches Marktrisiko, liegt ein Beschaffungsauftrag im Sinne des europäischen (Richtlinien 2014/24/EU<sup>5</sup> und 2014/25/EU<sup>6</sup>) und des deutschen Vergaberechts, insbesondere das GWB, die UVgO<sup>7</sup> sowie – auf Landesebene – die VwV Beschaffung<sup>8</sup>, vor. Die Schwellenwerte und Ausnahmebestimmungen der Verordnung sind dann nicht anzuwenden. Vielmehr gilt die grundsätzliche Pflicht zur Ausschreibung der Verkehrsleistungen, sofern keine Ausnahmesituation vorliegt (z.B. Vergabe an einen internen Betreiber) oder die Schwellenwerte (214.000 Euro<sup>9</sup>) des nationalen Vergaberechts unterschritten werden.
- Sofern bei einem Verkehrsangebot, die zu erwirtschaftenden Fahrgeldeinnahmen und Fahrgeldersatzleistungen mehr als 50 % der Gesamtkosten betragen, hat der öffentliche Auftrag den Charakter einer Dienstleistungskonzession im europäischen Sinne. In diesem Fall greift das allgemeine Vergaberecht nicht, sondern es finden die Wettbewerbsregeln der EU-Verordnung und deren Schwellenwerte Anwendung. Unterhalb der Schwellenwerte ist dann eine Direktvergabe von Verkehrsverträgen an KMU möglich. Die Schwellenwerte liegen derzeit bei einem Vertragswert von 1 Million Euro oder einer Verkehrsleistung von bis zu 300.000 Kilometer pro Jahr. Bei Unternehmen, die über nicht mehr als 23 Fahrzeuge verfügen, verdoppeln sich diese Werte. Werden die Schwellenwerte überschritten, ist ein wettbewerbliches Vergabeverfahren durchzuführen.

<sup>5</sup> Richtlinie 2014/24/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26.02.2014 über die öffentliche Auftragsvergabe und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/18/EG; ABl. L 94 vom 28.03.2014, S. 65–242.

<sup>6</sup> Richtlinie 2014/25/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die Vergabe von Aufträgen durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/17/EG; ABl. L 94 vom 28.03.2014, S. 243–374.

<sup>7</sup> Verfahrensordnung für die Vergabe öffentlicher Liefer- und Dienstleistungsaufträge unterhalb der EU-Schwellenwerte (Unterschwellenvergabeordnung – UVgO) vom 02.02.2017

<sup>8</sup> Verwaltungsvorschrift der Landesregierung (Baden-Württemberg) über die Vergabe öffentlicher Aufträge (VwV Beschaffung) vom 24.07.2018, - Az.: 64-0230.0/160 - Geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 05.06.2019 (GABl. 2019, S. 217)

<sup>9</sup> Die Schwellenwerte, die seit dem 01.01.2020 gültig sind, wurden von der EU-Kommission für die Jahre 2020/2021 festgelegt.



Um die Vergabeoptionen der EU-Verordnung für möglichst viele Verkehrsleistungen nutzen zu können, wurde für das Verbundgebiet des VVS eine Allgemeine Vorschrift zum Ausgleich tarifbedingter Lasten erlassen. Mit dem Beschluss der „Allgemeinen Vorschrift über die Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen in der Verbundstufe II des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart“ im Jahr 2016 wurde diese durch den Verband Region Stuttgart umgesetzt. Den Verkehrsunternehmen können auf diesem Wege Mindereinnahmen ausgeglichen werden, die ihnen aufgrund der verpflichtenden Anwendung des VVS-Tarifs entstehen.

### ***Berücksichtigung von Belangen des Umweltschutzes***

Um den Stellenwert des Umweltschutzes bei staatlichen Planungen zu erhöhen, hat die Europäische Union im Jahr 2001 die Richtlinie 2001/42/EG<sup>10</sup> vorgelegt. Danach sind Pläne und Programme, die aufgrund von Rechts- oder Verwaltungsvorschriften erstellt werden müssen und die von einer Behörde oder einem Parlament angenommen werden, auf ihre Umweltauswirkungen hin zu überprüfen. Dies gilt insbesondere auch für Pläne im Bereich Verkehr. Ausgenommen hiervon sind lediglich Planungen für die Nutzung kleinerer Gebiete auf lokaler Ebene sowie geringfügige Änderungen bestehender Planwerke.

Der Bundesgesetzgeber hat die Vorgaben der EU-Richtlinie mit dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)<sup>11</sup> in die nationale Gesetzgebung übernommen. Das im Jahr 2014 verabschiedete Umweltverwaltungsgesetz (UVwG)<sup>12</sup> präzisiert die EU-Richtlinie und das Bundesgesetz auf Landesebene. Darin wird explizit festgelegt, dass Nahverkehrspläne gemäß § 11 ÖPNVG einer Strategischen Umweltprüfung zu unterziehen und demnach darin enthaltene Maßnahmenvorschläge auf ihre Umweltauswirkungen hin zu beurteilen sind. Da es sich bei dem vorliegenden Entwurf um eine Teilfortschreibung handelt, die lediglich die Themen Barrierefreiheit und Tarif aufgreift, jedoch keine konkreten Maßnahmenvorschläge benennt, ist eine Strategische Umweltprüfung nicht erforderlich.

## **11.1.2 Das Bundesrecht**

### ***Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) [siehe auch Kapitel 1.2]***

Mit dem PBefG wird der Ordnungsrahmen für den straßengebundenen ÖPNV festgelegt. Damit gilt es für den Linienverkehr mit Bussen, Straßen-, Stadt- und U-Bahnen. Das PBefG ist spezielles Gewerberecht und regelt die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum ÖPNV-Markt, die Bedingungen, unter denen sie dort tätig sein dürfen, sowie die Pflichten, die sich

<sup>10</sup> Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27.06.2001, ABl. L 197 vom 21.07.2001

<sup>11</sup> Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 24.02.2010 (BGBl. I S. 94), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 12.12.2019 (BGBl. I S. 2513)

<sup>12</sup> Umweltverwaltungsgesetz (UVwG) des Landes Baden-Württemberg: Gesetz zur Vereinheitlichung des Umweltverwaltungsrechts und zur Stärkung der Bürger- und Öffentlichkeitsbeteiligung im Umweltbereich vom 25.11.2014; GBl. Nr.21 vom 28.11.2014, Seite 592

aus dem Anbieten von Verkehrsleistungen ergeben. Auch spricht das PBefG dem Nahverkehrsplan zu, den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV zu bilden und zu bestimmen. Das Aufstellungsverfahren für den Nahverkehrsplan legen die Länder fest. Die Genehmigungsbehörden haben die von den Aufgabenträgern beschlossenen Nahverkehrspläne bei der Erteilung von Linienverkehrsgenehmigungen nach dem PBefG zu berücksichtigen und können die Erteilung einer solchen Genehmigung versagen, wenn der Verkehr nicht im Einklang mit einem Nahverkehrsplan steht. Bei Vorliegen konkurrierender Genehmigungsanträge sind insbesondere die NVP-Vorgaben zu berücksichtigen.

Aufgrund der EU-Verordnung Nr. 1370/2007 vom 03. Dezember 2007 wurde das PBefG novelliert. Das geänderte Gesetz trat am 01. Januar 2013 in Kraft. Mit der PBefG-Novelle wurden die Anforderungen des Bundesgesetzgebers an die Nahverkehrspläne deutlich ausgeweitet. Nunmehr erwartet das PBefG, dass der Aufgabenträger im Nahverkehrsplan den Umfang und die Qualität des Verkehrsangebots, die Anforderungen an die Umweltqualität des Angebots sowie die Vorgaben zur verkehrsmittelübergreifenden Integration definiert. Auch der Aspekt der Barrierefreiheit wurde nochmals gestärkt: Zielvorgabe ist, bis zum 01. Januar 2022 im ÖPNV eine vollständige Barrierefreiheit herzustellen. Eventuelle Ausnahmen von dieser Verpflichtung müssen im Nahverkehrsplan konkret definiert und begründet werden.

Zum 05. März 2021 wurde durch den Bundestag eine weitere Änderung des PBefG beschlossen (siehe Kapitel 11.1.1., Kapitel 11.6). Wesentliche Zielsetzung hierbei ist die verbesserte Einordnung und Abgrenzung von bedarfsgesteuerten Ride-Pooling-Angeboten.

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die betroffenen Verkehrsunternehmen frühzeitig zu beteiligen (§ 12 Abs. 1 ÖPNV-G).

### ***Bündelung von Buslinien (§ 9 Abs. 2 PBefG)***

Im Hinblick auf das vorgeschriebene wettbewerbliche Verfahren bei der Vergabe von Verkehrsleistungen wurde das Busliniennetz im Landkreis in betrieblich zusammenhängende Teilnetze gegliedert (siehe Kapitel 6.4, siehe Kapitel 7). Die Zusammenfassung mehrerer Linien gewährleistet ausreichende Spielräume für die Aktivierung von Synergien im Rahmen eines Wettbewerbsverfahrens. Gleichzeitig werden gute Voraussetzungen für eine verkehrliche Abstimmung der Linienverkehre untereinander geschaffen. Innerhalb eines Linienbündels wurden die Laufzeiten der Linienverkehrsgenehmigungen jeweils harmonisiert. Diese sind somit i.d.R. innerhalb eines Linienbündels für jede Linie gleich und decken dementsprechend denselben Zeitraum ab.

Die Zuordnung der einzelnen Linien zu den Linienbündeln ist im Rahmen der Erarbeitung des Entwurfs der 2. NVP-Fortschreibung unter Beteiligung der Verkehrsunternehmen und benachbarter Aufgabenträger vorgenommen worden. Seither wurden die Linienbündel unter Berücksichtigung inzwischen erfolgter Angebotsänderungen im Busbereich und der im PBefG vorgesehenen Option der Losbildung lediglich punktuell modifiziert.

Zur Wahrung der Wettbewerbschancen für mittelständische Unternehmen war der Landkreis Göppingen bestrebt, die Größe der Linienbündel auf die Leistungsfähigkeit der möglichen Betreiber abzustellen. Außerdem wurden in den einzelnen Linienbündeln wirtschaftlich stärkere und schwächere Linien zusammengefasst.

Im Zuge der bevorstehenden Gesamtfortschreibung des Nahverkehrsplans Göppingen wird das bestehende Bündelungskonzept evaluiert und ggf. modifiziert (siehe Kapitel 11.6).

### ***Das Bundesbehindertengleichstellungsgesetz (BGG)***

Im Jahr 2002 ist das Bundesbehindertengleichstellungsgesetz in Kraft getreten. Das Gesetz fordert in den Bereichen Bau und Verkehr, „sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr [...] nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten“ (§ 8 Abs. 5 BGG<sup>13</sup>).

### **11.1.3 Das Landesrecht**

#### ***Das ÖPNV-Gesetz des Landes Baden-Württemberg (ÖPNVG) [siehe auch Kapitel 1.2]***

Der Landtag von Baden-Württemberg hat am 23.05.1995 das Gesetz zur Umsetzung der Bahnstrukturreform und zur Gestaltung des ÖPNVs in Baden-Württemberg als Artikelgesetz beschlossen. Artikel 1 enthält das Gesetz über die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNVs (ÖPNVG), das zuletzt im November 2020 novelliert worden ist.

Das ÖPNVG bestimmt die Landkreise bzw. kreisfreien Städte als Aufgabenträger des nicht schienengebundenen Nahverkehrs (§ 6 Abs. 1 und 2 ÖPNVG). Die Befugnis der Gemeinden, Verkehrsleistungen im ÖPNV finanziell zu fördern oder durch eigene Unternehmen zu erbringen, bleibt unberührt. Dadurch ist ein direktes Engagement von Kommunen im ÖPNV weiterhin möglich.

---

<sup>13</sup> Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG); Behindertengleichstellungsgesetz vom 27.04.2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 10.07.2018 (BGBl. I S. 1117) geändert worden ist

Der Nahverkehrsplan hat nach § 11 Abs. 3 ÖPNVG mindestens zu enthalten:

- eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Einrichtungen und Strukturen sowie der Bedienung im ÖPNV und dessen Verknüpfung mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes;
- eine Bewertung der Bestandsaufnahme (Verkehrsanalyse Modal Split);
- eine Abschätzung des im Planungszeitraum zu erwartenden Verkehrsaufkommens im Motorisierten Individualverkehr (MIV) und im ÖPNV (Verkehrsprognose);
- Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des ÖPNVs sowie dessen Verknüpfung mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes;
- Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zur Verwirklichung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit im ÖPNV.

Darüber hinaus sollen eventuell geplante Investitionen für den ÖPNV mit ihren voraussichtlichen Kosten und deren Finanzierung dargestellt werden.

Der Nahverkehrsplan soll nach § 11 Abs. 5 ÖPNVG durch einen Nahverkehrsentwicklungsplan ergänzt werden, der Aussagen zur angestrebten Entwicklung der Verkehrssituation über den Zeitraum des Nahverkehrsplans hinaus aufzeigt und angestrebte Angebotsverbesserungen darstellt. Da es sich jedoch beim vorliegenden Nahverkehrsplan um eine Teilfortschreibung handelt, die in erster Linie die Schwerpunkte Barrierefreiheit und Tarif behandelt und darüber hinausgehende Maßnahmen und Themen nicht darstellt, hält der Landkreis Göppingen die Erstellung eines Nahverkehrsentwicklungsplans für entbehrlich.

### ***Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (L-BGG)***

Das im Jahr 2014 beschlossene baden-württembergische Landesgesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (L-BGG)<sup>14</sup> setzt die Forderungen des Bundesgesetzes (BGG) im Zuständigkeitsbereich des Landes um (zum Thema Barrierefreiheit siehe Kapitel 11.4).

#### **11.1.4 Der organisatorische Rahmen**

##### ***Aufgabenträger in der Region Stuttgart***

Die Zuständigkeiten für den ÖPNV sind in der Region Stuttgart auf unterschiedliche Aufgabenträger verteilt:

Für den SPNV ist das Land Baden-Württemberg Aufgabenträger. Ausgenommen davon sind der „regional bedeutsame Schienenpersonennahverkehr mit Ziel und Quelle in der Region

---

<sup>14</sup> Landes-Behindertengleichstellungsgesetz (L-BGG) vom 17.12.2014

Stuttgart“, für die der Verband Region Stuttgart (VRS) die Aufgabenträgerschaft zugewiesen bekommen hat. Beim regional bedeutsamen Schienenverkehr handelt es sich insbesondere um die S-Bahn Stuttgart. Für Bahnlinien außerhalb des Netzes der Deutschen Bahn AG, der Go-Ahead Verkehrsgesellschaft Deutschland GmbH (Go-Ahead) und der Abellio Rail Baden-Württemberg (Abellio), die nicht regional bedeutsam sind, sowie insbesondere für die Verkehrsangebote auf der Basis des PBefG (U-Bahn-, Stadtbahn-, Straßenbahn- und Buslinien) nehmen die Landkreise bzw. die Landeshauptstadt Stuttgart die Aufgabenträgerschaft in unterschiedlicher Form wahr. Ausgenommen hierbei sind Expressbuslinienverkehre nach §4 Abs. 1 des Gesetzes über die Errichtung des Verbands Region Stuttgart (GVRS)<sup>15</sup>, mit denen der VRS das Netz des regional bedeutsamen Schienenverkehrs ergänzen kann.

### ***Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft des Landkreises***

Der Landkreis Göppingen ist gemäß § 6 Abs. 1 ÖPNVG Aufgabenträger für die Buslinien im Kreisgebiet – soweit es sich nicht um Expressbuslinien des VRS handelt – und stellt in diesem Aufgabenbereich eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV sicher.

### ***Aufstellung des Nahverkehrsplans***

Für Schienenverkehre in der Aufgabenträgerschaft des Landes oder des VRS ist die Aufstellung eines Nahverkehrsplans nicht erforderlich. In der Region Stuttgart werden deshalb Nahverkehrspläne für den ÖPNV in der Landeshauptstadt Stuttgart sowie in den Landkreisen Böblingen, Esslingen, Göppingen, Ludwigsburg und im Rems-Murr-Kreis erstellt. Die Bearbeitung der Entwürfe der Nahverkehrspläne für die Aufgabenträger im Gebiet des VVS wird im Auftrag der Landkreise bzw. der Landeshauptstadt satzungsgemäß von der Verbundgesellschaft durchgeführt.

Zur laufenden Begleitung und Steuerung der Arbeiten besteht beim VVS die Arbeitsgruppe Nahverkehrsplan. In ihr sind die Aufgabenträger vertreten, um die Vorgaben für die einzelnen Arbeitsphasen und die NVP-Inhalte abzustimmen. Wegen der engen Wechselbeziehungen zum VRS als Träger der Regionalverkehrsplanung sowie als Aufgabenträger für die S-Bahn Stuttgart ist auch dieser Mitglied der Arbeitsgruppe.

---

<sup>15</sup> Gesetz über die Errichtung des Verbands Region Stuttgart (GVRS) vom 07.02.1994; letzte berücksichtigte Änderung: §§ 3 und 22 geändert durch Artikel 9 des Gesetzes vom 17.12.2020 (GBl. S. 1233, 1250)

Damit wird die vom Gesetzgeber vorgeschriebene Beteiligung des Trägers der Regionalplanung sowie die notwendige Abstimmung mit Aufgabenträgern innerhalb von Verkehrskooperationen bereits in der Phase der Abstimmung von Grundlagen und Vorgehensweise sichergestellt.

## 11.2 Übergreifende Zielvorstellungen zur Verkehrsentwicklung

### 11.2.1 Der Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg

Die übergeordneten Zielvorstellungen des Landes Baden-Württemberg zur Verkehrsentwicklung sind u. a. in dem am 14. Dezember 2010 vom Ministerrat beschlossenen Generalverkehrsplan 2010 (GVP) formuliert.

Der GVP versteht sich als ein integratives Verkehrskonzept, das nicht nur die Leitlinien der Verkehrspolitik der Landesregierung von Baden-Württemberg darstellt, sondern auch die Maßnahmen auf den anderen Entscheidungsebenen (v.a. Regionalverbände, Landkreise und Gemeinden) einbezieht. Wesentliche Ansätze sind die effizientere Nutzung der Verkehrsmittel, die Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr, der weitere Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und der bewusster Umgang mit der Mobilität. Mit den im GVP beschriebenen Strategien und Konzepten soll das Ziel einer dauerhaft umweltverträglichen Mobilität auf absehbare Zeit erreicht werden (Motto des GVP: „Nachhaltige Verkehrspolitik – Mobilität sichern“). Das Land verfolgt in seiner Verkehrspolitik fünf grundsätzliche Ziele, die die unterschiedlichen und oftmals gegensätzlichen Interessen der Gesellschaft, der Wirtschaft, des Umweltschutzes und der Raumordnung zum Verkehr berücksichtigen:

- Langfristige Sicherung der Mobilität der Menschen und des freien Austauschs von Gütern,
- Bewahrung der Lebensqualität durch räumlich ausgewogene, soziale, wirtschaftliche und umweltgerechte Bedingungen im Verkehr,
- ökonomisch effiziente und ökologisch verträgliche Verkehrsabwicklungen zur Sicherung des Standortes Baden-Württemberg,
- Verminderung der Umweltbelastungen durch den Verkehr und
- Verminderung der Verkehrsgefahren für den Menschen.

Nach den Vorstellungen des Landes soll der ÖPNV im gesamten Landesgebiet im Rahmen eines integrierten Gesamtverkehrssystems als eine vollwertige Alternative zum MIV zur Verfügung stehen. Er soll dazu beitragen, dass die Mobilität der Bevölkerung gewährleistet, die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Baden-Württemberg gesichert und verbessert sowie den Belangen des Umweltschutzes, der Energieeinsparung und der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs Rechnung getragen wird. Jedes Verkehrsmittel im ÖPNV soll im Rahmen seiner besonderen Vorteile eingesetzt werden.

Das Eisenbahnnetz soll für eine leistungsfähige und bedarfsgerechte verkehrliche Erschließung erhalten und ausgebaut werden. Ferner ist anzustreben, dass auf diesem Netz ein attraktives und nach Möglichkeit vertaktetes Angebot im SPNV zur Verfügung steht. Bei der

Erfüllung von Aufgaben zur Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft für den SPNV bedient sich das Land der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW). Bei der Erarbeitung des Nahverkehrsplans erfolgt eine Abstimmung mit deren Zielvorstellungen.

### 11.2.2 Der Regionalverkehrsplan der Region Stuttgart

Die Aufstellung des Regionalverkehrsplans (RVP) obliegt gemäß § 3 Abs. 1 des Gesetzes über die Errichtung des Verbands Region Stuttgart (GVRS) dem Verband Region Stuttgart. Der RVP stellt dort neben dem Regionalplan und dem Landschaftsrahmenplan ein weiteres Instrument der regionalen Raumordnung dar. Er baut auf dem GVP des Landes auf und enthält für die Region Stuttgart, auf der Basis umfangreicher Voruntersuchungen, Aussagen zu organisatorischen, ordnungs- und preispolitischen Konzepten zur Verkehrsbewältigung und deren Wirkungen. Zudem werden vertiefende Aussagen zu den motorisierten Verkehren auf Straße und Schiene sowie globale Aussagen zu den nicht motorisierten Verkehrsarten (zu Fuß, mit dem Fahrrad) gemacht. Ergänzend zur Bewertung der Konzepte und der Maßnahmen werden die Möglichkeiten der Verkehrsfinanzierung sowie die Finanzierbarkeit für die dringenden Infrastrukturmaßnahmen dargestellt.

Der aktuell gültige RVP wurde am 18. Juli 2018 verabschiedet und fortgeschrieben. Die Aktualisierung erfolgte in einem dreistufigen Verfahren:

- Um aktuelle Informationen darüber zu erhalten, welche Wege die Bewohner<sup>16</sup> der Region Stuttgart zurücklegen und welche Verkehrsmittel sie dafür nutzen, fand eine regionsweite Haushaltsbefragung statt. Auf der Grundlage der Haushaltsbefragung, vorhandener Strukturdaten und Strukturdatenprognosen sowie verfügbarer Belastungsdaten für die Verkehrsnetze wurde das regionale Verkehrsmodell mit einem Analysezustand 2009/2010 und einem Prognosehorizont 2025 entwickelt.
- Darauf aufbauend wurden konkrete Vorschläge zu Infrastrukturverbesserungen bei Schiene und Straße entwickelt oder in Beteiligungsverfahren abgefragt und modellhaft bewertet. Das Verkehrsmodell diente auch der Abschätzung der Wirkungen von ordnungs- und preispolitischen Konzepten.
- Die Modellergebnisse mündeten letztlich in Handlungsempfehlungen und Dringlichkeitsreihenungen der Infrastrukturmaßnahmen.

Gemäß § 11 Abs. 2 ÖPNVG bildet der RVP eine Grundlage für die Nahverkehrspläne in der Region.

---

<sup>16</sup> Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.



### 11.2.3 Bisherige Nahverkehrspläne

Der erste Nahverkehrsplan des Landkreises Göppingen stammt aus dem Jahr 1999. Grundlage für die vorliegende Teilfortschreibung ist der im Jahr 2015 vom Kreistag verabschiedete Nahverkehrsplan des Landkreises.

Schwerpunkte dieser Teilfortschreibung sind unter anderem die bis zum 01. Januar 2022 herzustellen Barrierefreiheit im ÖPNV sowie grundlegende Anforderungen und Zielsetzungen des seit dem 01. Januar 2021 im gesamten Landkreis geltenden VVS-Tarifs.

### 11.2.4 Luftreinhalte- und Aktionspläne im Regierungsbezirk Stuttgart

In verschiedenen Städten und Gemeinden in der Region Stuttgart werden die Grenzwerte für verschiedene Luftschadstoffe gemäß des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG)<sup>17</sup> in unzulässiger Weise überschritten. Das Regierungspräsidium Stuttgart hat deshalb – beginnend im Jahr 2005 – für mehrere Kommunen innerhalb des Regierungsbezirks Luftreinhalte- und Aktionspläne vorgelegt, die eine Verminderung der Schadstoffbelastung zum Ziel haben. Die Pläne werden nach ca. fünf Jahren jeweils fortgeschrieben.

Ein Teil der vorgeschlagenen Maßnahmen zur Luftreinhaltung betrifft in der Regel auch den öffentlichen Nahverkehr bezüglich des Verkehrsangebots, der Beförderungstarife oder der Fahrzeuge. Diese Maßnahmen sind von den jeweils zuständigen Stellen unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit umzusetzen.

Im Landkreis Göppingen bestehen derzeit keine aktiven Luftreinhaltepläne. Vom Luftreinhalteplan „Schwäbisch Gmünd“ im benachbarten Ostalbkreis und der darin definierten Umweltzone im Stadtgebiet ist der Landkreis lediglich bei einer kreisüberschreitenden Buslinie betroffen. Die hier geforderten Schadstoffgrenzwerte zählen inzwischen aber auch bei Linienbussen zum Stand der Technik.

---

<sup>17</sup> Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17.05.2013 (BGBl. I S. 1274; 2021 I S. 123), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 1 des Gesetzes vom 09.12.2020 (BGBl. I S. 2873) geändert worden ist.

## 11.3 Der VVS-Tarif

Zum 01. Januar 2021 erfolgte die Vollintegration des Landkreises Göppingen in den Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart. Damit einhergehend wurden die bis dahin gültigen Tarifbestimmungen des Filmland Mobilitätsverbundes (Verbundtarif Filmland) durch den Gemeinschaftstarif der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH ersetzt. Aus diesem Grund ist eine Aktualisierung der tariflichen Festlegungen im Nahverkehrsplan erforderlich. Kapitel 11.3 ersetzt in diesem Zusammenhang die bestehenden Kapitel 3.4.3 und 4.6 der aktuellen Fortschreibung.

### 11.3.1 VVS-Gemeinschaftstarif

Der Landkreis Göppingen liegt vollständig innerhalb des Gebiets des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart (VVS). Der Gemeinschaftstarif des VVS gilt somit in allen regelmäßig verkehrenden öffentlichen Nahverkehrsmitteln des Landkreises.

Die Anwendung des Gemeinschaftstarifs (Gemeinsame Beförderungsbedingungen, Tarifbestimmungen und Fahrpreise) in seiner jeweils gültigen Fassung durch die Verkehrsunternehmen wird in den Nahverkehrsplänen der Aufgabenträger verpflichtend vorgegeben. Diese Vorgabe wird für die Verbundlandkreise von der Allgemeinen Vorschrift der Region Stuttgart flankiert, nach der nur bei Anwendung des VVS-Tarifs Zugang zu Anteilen an den Verbundeinnahmen sowie zu Ausgleichsleistungen für Durchtarifierungsverluste besteht. Die Region nutzt hier die in der EU-Verordnung Nr. 1370/2007 geschaffene Möglichkeit, Verbundtarife als sog. Höchsttarife den Verkehrsunternehmen vorzugeben und verbundbedingte Nachteile nach einem transparenten Verfahren auszugleichen. Ausnahmen für besondere Verkehrsangebote sind nur mit Zustimmung des Landkreises und in Abstimmung mit dem VVS möglich.

Der Verbundtarif ist ein Zonentarif, d. h. der Fahrausweis gilt nicht für eine bestimmte Strecke, sondern für eine oder mehrere Zonen. Während der Gültigkeitsdauer können innerhalb der gewählten Zonen alle einbezogenen öffentlichen Verkehrsmittel nach freier Wahl in Richtung Fahrtziel benutzt werden. Sofern der VVS Übergangstarifregelungen mit anderen Verkehrsverbänden vereinbart hat bzw. noch vereinbart, sind diese Regelungen in allen regelmäßig verkehrenden öffentlichen Nahverkehrsmitteln ebenfalls anzuwenden. Das Gleiche gilt für bestehende oder künftige Anschlusssticketregelungen, bei denen der VVS oder seine Nachbarverbände Fahrpreismäßigungen für Kunden des jeweiligen Nachbarverkehrsverbundes einräumen bzw. anstreben.

Das Land Baden-Württemberg hat zum 01.01.2019 für verbundübergreifende Fahrten einen Landestarif, den BW-Tarif, eingeführt. Dieser umfasst Angebote für den Gelegenheitsverkehr und seit Ende 2020 auch Zeitkarten. Der BW-Tarif stellt ein verbundübergreifendes Tarifwerk

dar, auf dessen Basis von jeder Haltestelle zu jeder anderen Haltestelle in Baden-Württemberg, einschließlich etwaiger Arrondierungsgebiete in den benachbarten Bundesländern und Nationalstaaten, ein durchgängiger Fahrschein erworben werden kann. Die Verkehrsunternehmen verpflichten sich, diesen Landestarif anzuwenden und zu vertreiben, soweit es sich nicht um Verbundinnenrelationen oder um Relationen handelt, für die es verbundbezogene Übergangstarifregelungen bzw. Anschlussticketregelungen gibt. Die Anwendung eines Tarifes schließt seinen Verkauf und die Fahrscheinkontrolle – bei elektronischen Fahrscheinen die gesicherte elektronische Kontrolle mittels Barcode- und Chipkartenleser – mit ein.

### **11.3.2 Tarifliche Kooperation und Verknüpfung**

Öffentliche Verkehrsmittel können in der Regel nur einen Teil der tatsächlichen Wegeketten abdecken. In den meisten Fällen muss zur Start- bzw. ab der Zielhaltestelle ein weiterer Weg überbrückt werden. Je nach Fahrtanlass wird der Umstieg zwischen zwei Verkehrsmitteln gelegentlich auch bewusst vermieden. Die Inanspruchnahme des öffentlichen Verkehrsangebots – zumindest für einen Teilweg – kann deshalb gesteigert werden, wenn an den Haltestellen eine möglichst gute Verknüpfung mit anderen Mobilitätsformen stattfindet.

Die räumliche Verknüpfung unterschiedlicher Mobilitätsformen sollte auch durch eine tarifliche Kooperation flankiert werden. Dafür wurde 2015 im Verbundgebiet die sog. polygoCard eingeführt. Dabei handelt es sich um eine Chipkarte auf Basis des bundesweiten Standards der VDV-Kernapplikation, die ein hohes Maß an (Fälschungs-) Sicherheit aufweist. Auf der polygoCard werden aktuell bereits alle Abonnements gespeichert. Die Möglichkeit auch andere Zeitticket-Produkte (z.B. Monatstickets, StudiTicket) auf der Chipkarte zu speichern, wird schrittweise ausgebaut. Die Karte ist ferner multi-modal ausgerichtet. Daher kann sie auch als Zugangsmittel für weitere Mobilitätsdienstleistungen in Ergänzung des klassischen ÖPNV genutzt werden, z.B. für die Car- und Bike-Sharing-Angebote in der Region. Die polygoCard stellt damit einen wichtigen Baustein zur Förderung und Vernetzung des Umweltverbundes dar. Künftig soll die Vernetzung nachhaltiger Mobilität mit der ergänzenden polygo-App als multimodaler Informations- und Buchungsplattform weiter vorangetrieben werden.

### **11.3.3 Rahmenvorgaben – Tarif und Verkauf**

Die Wahrnehmung der ÖPNV-Angebote als flächendeckendes Gesamtsystem durch den Fahrgast wird erheblich von der Möglichkeit der Durchtarifizierung beeinflusst. Insoweit ist die einheitliche Anwendung des VVS-Gemeinschaftstarifs ein wesentliches Qualitätsmerkmal aller Linienverkehre im Nahverkehr. Eine Darstellung der grundlegenden tariflichen Anforderungen erfolgt nachstehend in Tabelle 11-1:

Tabelle 11-1: Tarifliche Anforderungen

Merkmal	Anforderung
<p><b>Anwendung des Verbundtarifs</b></p>	<p>Für alle Fahrgastfahrten mit Start und Ziel innerhalb des Verbundraums wenden die Verkehrsunternehmen den VVS-Tarif an. Grundsätzlich ausgenommen hiervon sind die Fernzüge der Deutschen Bahn AG (ICE, IC, EC) oder vergleichbare Produkte anderer Anbieter sowie Angebote des Fernbusverkehrs nach § 42a PBefG. Von diesem Grundsatz kann abgewichen werden, sofern es zu einer entsprechenden Vereinbarung mit dem VVS zur Anwendung des VVS-Tarifs kommt.</p> <p>Mit der Tarifierung werden auch die Beförderungsbedingungen des VVS einschließlich der darin enthaltenen Serviceleistungen (z. B. Fahrradmitnahme, „Halt auf Wunsch“) anerkannt und eingehalten. Ausnahmen von diesen Regelungen können für Ruf- und Linientaxis, Bürgerbusse o. ä. in Absprache mit dem Landkreis und der VVS GmbH zugelassen werden. Von der Anwendung des Gemeinschaftstarifs können – genehmigt durch das Landratsamt – auch Sonderformen des Linienverkehrs gemäß § 43 PBefG ausgenommen werden.</p> <p>Die Verkehrsunternehmen gewährleisten die stetige Einhaltung des Ticketverkaufs nach den hier genannten Standards in den eigenen Fahrzeugen und den Fahrzeugen eingesetzter Subunternehmer.</p> <p>Alle für die Einführung und Anwendung des VVS-Tarifs sowie für Tarifierungen notwendigen Tarifierungen werden von der VVS GmbH im Namen der Verkehrsunternehmen bei den zuständigen Genehmigungsbehörden gestellt. Hierfür wird die VVS GmbH von den Verkehrsunternehmen mit dem Abschluss einer Vergütungsvereinbarung mit der Verbundgesellschaft bevollmächtigt. Die Unternehmen setzen geplante Tarifänderungen zum Gültigkeitszeitpunkt um.</p>
<p><b>Fahrausweise</b></p>	<p>Die Ausgabe von Tickets erfolgt in einem von der VVS GmbH vorgegebenen Format und nur auf Ticketpapier, dessen Verwendung die VVS GmbH genehmigt hat. Die Bestellung des zu nutzenden Ticketpapiers obliegt den Verkehrsunternehmen, während die Bestellorganisation zur Beschaffung des Ticketpapiers für die Vertriebskanäle durch die VVS GmbH erfolgt. Die Papierspezifikationen für sämtliche Vertriebskanäle innerhalb des VVS-Gebietes werden bei Bedarf von der VVS GmbH zur Verfügung gestellt. Der Druckauftrag wird durch die VVS GmbH im Rahmen der Gesamtbestellung für alle Unternehmen erteilt. Die Kosten für die Herstellung und Lieferung des Ticketpapiers übernehmen die Verkehrsunternehmen. Die Ticketaufdrucke werden ebenfalls von der VVS GmbH vorgegeben. Die Unternehmen erhalten hierfür von der VVS GmbH eine Ticket-Mustersammlung. Darin sind auch Vorgaben für die Entwerferabdrucke enthalten.</p> <p>Die Verkehrsunternehmen sind für eine ordnungsgemäße Aufbewahrung zugesandter Tickets oder Wertmarken verantwortlich. Sollten Ticketrohlinge verloren gehen, informieren sie die VVS GmbH unverzüglich. Die Unternehmen haften für den schuldhaften Verlust von Tickets in Höhe ihres tariflichen Nennwerts. Es wird daher der Abschluss einer entsprechenden Versicherung empfohlen. Erkenntnisse über gefälschte oder unrechtmäßig erworbene Tickets geben die Unternehmen der VVS GmbH ebenfalls zeitnah bekannt.</p> <p>Spätestens zwei Monate nach einer Tarifänderung liefern die Unternehmen ihre nicht verkauften Wertmarken und den Ticketbestand an die VVS GmbH zurück. Andernfalls ist die VVS GmbH berechtigt, in begründeten Fällen den vollen Ticketwert der nicht zurück gelieferten Tickets in Rechnung zu stellen.</p>
<p><b>Verkauf in den Fahrzeugen (Sortiment)</b></p>	<p>In Linienbussen werden mindestens die Tickets des Gelegenheitsverkehrs, also EinzelTickets, Kurzstreckentickets, 4erTickets und TagesTickets sowie die Tickets des BW-Tarifs, inklusive Metropol-, Baden-Württemberg-Tickets, verkauft. Ausnahmen von diesen Regelungen können für Ruf- und Linientaxis sowie für reine Schülerfahrten in Absprache mit dem Landkreis und der VVS GmbH zugelassen werden.</p>

	<p>Im Schienenverkehr kann auf den Verkauf im Fahrzeug verzichtet werden, wenn der Fahrscheinerwerb für Gelegenheitskunden an allen Haltestellen ermöglicht wird.</p>
<p><b>Verkauf in den Fahrzeugen (Technik)</b></p>	<p>Linienbusse werden mit den im VVS aktuell notwendigen Verkaufs- und Kontrollgeräten (personalbediente Fahrscheindrucker, Entwerter, Barcode- und e-Ticket-Lesegeräte) ausgestattet. Ausnahmen sind nur kurzfristig für den Ausfall der im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge oder der Verkaufsgeräte möglich. In diesen Fällen werden der Verkauf und die Entwertung mittels Notfahrscheinen und Handstempel sichergestellt. Auch für einzelne tarifliche Sonderangebote können in Absprache mit der VVS GmbH Notfahrscheine (Blockverkauf) zum Einsatz kommen. Ausnahmen von diesen Regelungen können für Ruf- und Lini-entaxis sowie für reine Schülerfahrten in Absprache mit dem Landkreis und der VVS GmbH zugelassen werden.</p> <p>Im Schienenverkehr erfolgt der Ticketverkauf an Ticketautomaten, die in der Regel an allen Haltestellen aufgestellt sind. Dort müssen mindestens sämtliche Tickets des Gelegenheitsverkehrs zu erwerben sein. Entwerter sind in den Fahrzeugen oder auf den Bahnsteigen zulässig. In Abstimmung mit dem Landkreis und der VVS GmbH kann im Ausnahmefall auch alternativ die Installation von Ticketautomaten in den Fahrzeugen zugelassen werden. In diesem Fall sind auch die Entwerter zwingend dort zu installieren.</p>
<p><b>Verkauf an Haltestellen</b></p>	<p>Haltestellen des Schienenverkehrs sind grundsätzlich mit Fahrausweisautomaten ausgestattet, wenn in den Fahrzeugen kein Fahrscheinverkauf stattfindet. Zur Stabilisierung der Betriebsabläufe im Busverkehr wird zudem empfohlen, Bushaltestellen mit einem Aufkommen von mehr als 200 Gelegenheitskunden an Normalwerktagen ebenfalls mit Fahrausweisautomaten auszustatten.</p>
<p><b>Beseitigung von Gerätestörungen</b></p>	<p>Gerätestörungen in den Fahrzeugen werden möglichst kurzfristig, spätestens jedoch vor dem nächsten Einsatztag behoben. Hierfür wird eine Reserve- oder Ersatzteilhaltung in geeignetem Umfang vorgesehen. Störungen stationärer Verkaufsgeräte werden innerhalb von 24 Stunden beseitigt.</p>
<p><b>Fahrausweis-kontrolle</b></p>	<p>Die Einnahmesicherung ist Aufgabe der Verkehrsunternehmen. Die Tickets werden außerhalb des Schienenverkehrs beim Zustieg durch den Fahrer sowie stichprobenartig im Fahrzeug durch das Prüfpersonal kontrolliert. Durch den Einsatz von Fahrausweisprüfern sind im Linienbusverkehr mindestens 1 % der vom Verkehrsunternehmen beförderten Fahrgäste (Prüfquote) zu prüfen. Im Laufe eines Quartals hat das Verkehrsunternehmen die Fahrausweisprüfungen gleichmäßig über alle Linien und über alle Betriebszeiten und Wochentage zu verteilen. Im Schienenverkehr erfolgt die Kontrolle ausschließlich durch das Prüfpersonal.</p> <p>Auch die VVS GmbH ist grundsätzlich berechtigt, durch eigenes oder beauftragtes Personal unangekündigte Fahrausweisprüfungen durchzuführen.</p> <p>Erhöhte Beförderungsentgelte, die von Fahrgästen ohne gültiges Ticket erhoben werden, verbleiben beim jeweiligen Veranlasser der Prüfung.</p>
<p><b>Meldepflicht</b></p>	<p>Die Verkehrsunternehmen melden der VVS GmbH monatlich ihre Ticketverkäufe und die dabei erzielten Fahrgeldeinnahmen. Diese Meldungen erfolgen bis zum 20. Tag des jeweiligen Folgemonats in einem von der VVS GmbH vorgegebenen Format.</p> <p>Die Verrechnung der Einnahmen-Meldungen mit dem Anspruch des Verkehrsunternehmens auf Zuweisungen aus der Allgemeinen Vorschrift erfolgt bis zum 30. Tag des Folgemonats, der kassenmäßige Ausgleich danach innerhalb von 14 Tagen. Die Jahresabrechnung wird bis spätestens zum 15.03. des Folgejahres abgeschlossen.</p>

**Elektronisches  
Fahrgeldma-  
nagement (EFM)**

Im VVS erfolgt die Umstellung des papierbasierten Ticketvertriebs auf ein elektronisches Fahrgeldmanagement unter Einsatz von Chipkarten für die Kernapplikation-EFM-Stufe 2 des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), den sog. polygoCards (siehe Kapitel 11.3.2).

Die Verkehrsunternehmen begleiten diese Umstellung konstruktiv und schließen die notwendigen vertraglichen Vereinbarungen mit der VVS GmbH und eventuellen Zuschussgebern ab. Die Unternehmen halten die damit verbundenen Regularien des Datenaustauschs ein.

Darüber hinaus gehende vertragliche Vereinbarungen zur Anwendung des VVS-Gemeinschaftstarifs bleiben unberührt.

## 11.4 Barrierefreiheit

Das Personenbeförderungsgesetz fordert in § 8 Abs. 3 „für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.“ Der aktuelle Nahverkehrsplan behandelt dieses Thema nicht vollumfänglich. Aus diesem Grund präzisieren und ergänzen nachfolgend Kapitel 11.4 sowie die dazugehörigen Anlagen 11.1 und 11.2 die Ausführungen aus Kapitel 4.3.2 der aktuellen Fortschreibung des Nahverkehrsplans Göppingen.

Der Begriff „Barrierefreiheit“ wird gemäß § 4 BGG als Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit von Einrichtungen für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen „in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe“ definiert. Die Verkehrsinfrastruktur, die Fahrzeuge und die Verkehrsangebote im ÖPNV sollen deshalb so geplant und gestaltet werden, dass eine vollständige Barrierefreiheit erreicht wird. Das betrifft insbesondere die Zugänglichkeit der Fahrzeuge sowie die Bereitstellung von Informationen zur Nutzung der Angebote. Ein barrierefreier ÖPNV kommt körperlich, in der Mobilität, in der Sinneswahrnehmung und kognitiv eingeschränkten Menschen sowie auch älteren Personen, werdenden Müttern, Kindern und Fahrgästen mit kleinen Kindern, Kinderwagen, Fahrrädern oder Traglasten zugute. Bessere Orientierungsmöglichkeiten für alle Fahrgäste erhöhen die Leichtigkeit der Betriebsabwicklung und reduzieren Unfallgefahren. Außerdem resultiert aus verringerten Fahrgastwechselzeiten eine Stabilisierung der Fahrpläne.

Der Landkreis kommt der gesetzlichen Verpflichtung, bis zum 01. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen, in seinem Zuständigkeitsbereich und im Rahmen seiner Möglichkeiten kontinuierlich nach. Eine vollständige Barrierefreiheit ist dabei sowohl im Schienen- als auch im Linienbusverkehr herzustellen und betrifft nicht nur die Fahrzeuge, sondern auch die Haltestelleninfrastruktur.

Bei der Vergabe von Linienverkehren ist für den Regelfahrplan grundsätzlich der Einsatz von Fahrzeugen zu fordern, die im Zusammenspiel mit entsprechend ausgestatteten Haltestellen einen Ein- und Ausstieg mit minimalen Reststufen erlauben. So ist im Schienenverkehr die Höhe des Fahrzeuginnenbodens auf die Systemhöhe der Bahnsteige abzustimmen. Im Linienbusverkehr sind ausschließlich Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeuge einzusetzen<sup>18</sup>. Zur bedarfsweisen Erleichterung des Ein- und Ausstiegs muss in den Bussen zusätzlich eine manuelle Klapprampe oder eine mindestens gleichwertige Ersatzlösung vorhanden sein.

---

<sup>18</sup> Im Regelbetrieb werden im Landkreis bereits ausschließlich solche Fahrzeuge verwendet. Im Hinblick auf eine wirtschaftliche Verwendung von Fahrzeugen kann für Verstärker-, Sonder- und Ersatzfahrten von diesem Grundsatz abgewichen werden. Die Zielsetzung der Inklusion darf dabei allerdings nicht verletzt werden.

### 11.4.1 Schienenverkehr

Um den Zugang zum Schienenverkehr so einfach wie möglich zu gestalten, werden neue Schienenhaltepunkte grundsätzlich barrierefrei errichtet. Vorhandene Stationen sollen, soweit die Zugangsanlagen noch Defizite aufweisen, mit entsprechenden Einrichtungen nachgerüstet werden.

Auf der Gemarkung des Landkreises Göppingen besteht an den Bahnstationen im Landkreis, die im ÖPNV von Regionalzügen angefahren werden, bezüglich der Zugänglichkeit der Bahnsteige insbesondere in Uhingen sowie z.T. in Göppingen (Gleise 2 & 3), Geislingen (S)-West (Gleis 2) und Geislingen (S) (Gleise 2 & 3) dringender Nachrüstungsbedarf. Aber auch an anderen Stationen sind lange Zugangs- oder Umsteigewege oder grenzwertige Rampenneigungen zu finden.

Noch mehr Handlungsbedarf besteht hinsichtlich des niveaugleichen Zugangs von den Bahnsteigen in die Fahrzeuge bzw. umgekehrt. An allen Bahnhöfen im Landkreis (Ebersbach (F), Uhingen, Faurndau, Göppingen, Eislingen (F), Salach, Süßen, Gingen (F), Kuchen, Geislingen (S)-West, Geislingen (S)) passen die Bahnsteighöhe und die Einstiegshöhe der aktuell eingesetzten Fahrzeuge nicht optimal zusammen<sup>19</sup>. Der zuständige Aufgabenträger und der Infrastrukturbetreiber sind gehalten, sich trotz der teilweise schwierigen Randbedingungen weiterhin für eine Verbesserung der Situation zu engagieren.

### 11.4.2 Busverkehr

Um eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen, ist es u.a. erforderlich, auch die Haltestelleninfrastruktur im Linienbusverkehr an die Bedürfnisse der mobilitätseingeschränkten Personengruppen anzupassen. I.d.R. ist hierfür der zuständige Straßenbaulastträger verantwortlich. Aus diesem Grund sollen die jeweiligen Haltepositionen hinsichtlich der Barrierefreiheit bestimmte Anforderungen erfüllen. Diese umfassen eine Bordsteinhöhe von mindestens 18 cm (Hochbord), einen stufenlosen, barrierefreien Zugang vom umgebenden Wegenetz zum Aufstellbereich, die Verfügbarkeit einer ausreichenden Manövrierfläche für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen sowie das Vorhandensein kontrastreicher, taktiler Bodenindikatoren und Leitstreifen. Die Mindestanforderungen an eine barrierefreie Bushaltestelle werden in Kapitel 11.4.3, im Rahmen der Gestaltung der Haltestellen, ausführlich erläutert.

---

<sup>19</sup> Die Reststufe zwischen Bahnsteig und Fahrzeug kann in Einzelfällen mehr als 10 cm betragen. Dies ist abhängig vom eingesetzten Fahrzeugtyp.



Unter Berücksichtigung der Kriterien wurden alle Haltepositionen im Landkreis Göppingen hinsichtlich ihres barrierefreien Ausbauszustandes erhoben. Tabelle 11-2 kann entnommen werden, wie viele der etwa 1.000 Haltestellensteige die einzelnen Kriterien bereits erfüllen:

*Tabelle 11-2: Ausbautzustand der Bushaltestellen im Landkreis Göppingen – differenziert nach den Anforderungen an eine barrierefreie Bushaltestelle*

	Kriterium	Anzahl umgebauter Haltepositionen (Gesamtzahl)	Anteil an der Gesamtzahl der Haltepositionen
<b>Status Quo</b>	Hochbord (mind. 18 cm)	76 (980)	7,8 %
	Bodenindikatoren	62 (980)	6,3 %
	Manövrierfläche Rollstuhl (mind. 2,5 m)	389 (980)	39,7 %
	Stufenloser Zugang	624 (980)	63,7 %

In den kommenden Jahren soll der barrierefreie Ausbau der Haltestellen unter Einhaltung der dafür geltenden Anforderungen weiter vorangetrieben und eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit schrittweise hergestellt werden. Anlage 11.1 gibt einen Gesamtüberblick über den aktuellen Stand des barrierefreien Ausbaus aller Bushaltestellen im Landkreis Göppingen. Dabei wird für jede Halteposition dargestellt, inwieweit sie den Anforderungen bereits entspricht oder bis zum 01. Januar 2022 entsprechen wird. Erfolgt bis zu der gesetzlich definierten Frist kein barrierefreier Umbau der Bushaltestelle, muss dies nach § 8 Abs. 3 PBefG jeweils konkret als Ausnahme benannt und begründet werden. Ist ein barrierefreier Umbau nach dem 01. Januar 2022 geplant oder ein Umbau aktuell nicht zu realisieren, ist in der Anlage 11.1 die jeweilige Begründung aufgeführt<sup>20</sup>. Bei einigen Haltepositionen wurde vom zuständigen Baulastträger<sup>21</sup> keine Ausnahmebegründung angegeben, sodass von einem fristgerechten oder schon vollzogenen Umbau auszugehen ist<sup>22</sup>.

Ist eine Haltestellenposition bereits barrierefrei ausgebaut, entspricht jedoch aufgrund der Veränderlichkeit von Normen, Richtlinien oder Empfehlungen nicht den aktuellen Mindestanforderungen, erfolgt eine Nachbesserung – sofern möglich – im Zuge zukünftiger Sanierungsmaßnahmen<sup>23</sup>. Eine neu errichtete Haltestelle muss generell dem aktuellen Standard entsprechen.

<sup>20</sup> Da die Ausnahmebegründungen in Anlage 11.1 kategorisiert dargestellt werden, beinhaltet die Anlage zusätzlich eine Erläuterung der Erhebungsliste (siehe Anlage 11.2). Dabei wird unterschieden nach Begründungen für einen verzögerten und einen zurückgestellten barrierefreien Umbau einer Bushaltestelle.

<sup>21</sup> Der Baulastträger ist in der Regel die Kommune. Ist dies nicht der Fall, wird das für die jeweilige Halteposition entsprechend gekennzeichnet.

<sup>22</sup> Dementsprechend erfolgt eine Zuordnung dieser Haltepositionen in die Spalte „geplanter Umbau bis zum 01.01.2022“.

<sup>23</sup> Auch diese Haltestellen werden in den Ausnahmekatalog aufgenommen, sofern ein Umbau nicht fristgerecht bis zum 01. Januar 2022 erfolgt. Die dazugehörige Ausnahmebegründung (A-4; siehe Anlage 11.2) rechtfertigt ausschließlich einen verzögerten, nicht jedoch einen zurückgestellten Umbau.

### 11.4.3 Infrastruktur – Gestaltung von Haltestellen [siehe auch Kapitel 4.3.1]

Bei Haltestellen des Schienenverkehrs sind Neubauten grundsätzlich so anzulegen, dass der Zugang barrierefrei möglich ist. Altanlagen sollen entsprechend nachgerüstet werden. Der barrierefreie Ein- und Ausstieg in bzw. aus den Fahrzeugen hängt auch vom eingesetzten Fahrzeugmaterial ab. Sind dessen Eingangsbereiche stufenfrei, ist die Bahnsteighöhe an der Fahrzeugbodenhöhe zu orientieren. Für optimale Einstiegsverhältnisse sind dabei für die verbleibende Reststufe und den verbleibenden Restspalt Werte von maximal 5 cm anzustreben. Bei der Ausstattung von Schienenhaltestellen sind taktile Orientierungshilfen, ein Witterungsschutz mit Sitzgelegenheiten sowie Informationseinrichtungen nach VVS-Empfehlung obligatorisch. Ist ein Ticketkauf im Fahrzeug nicht möglich, müssen an jeder Haltestelle auch Ticketautomaten vorhanden sein. Dabei ist darauf zu achten, dass die Automaten für Menschen mit Behinderungen nutzbar sind.

Auch ein qualitativ hochwertiger Linienbusverkehr bedarf einer Anpassung der Haltestellen an die fahrzeugtechnischen Möglichkeiten. Insbesondere der im BGG geforderte Einstieg von Menschen mit Behinderung oder mobilitätseingeschränkten Personen „ohne fremde Hilfe“ ist nur in der Kombination eines Niederflureinstiegs und einer angeglichenen Bordsteinkante mit einer Mindesthöhe von 18 cm zu realisieren. Eine gute Anfahrbarkeit der Haltestelle ist dabei eine Grundvoraussetzung, um geringe Spaltbreiten zwischen Fahrzeug und Bordstein gewährleisten zu können. Darüber hinaus charakterisieren ein stufenloser, barrierefreier Zugang vom umgebenden Wegenetz zum Aufstellbereich, die Verfügbarkeit einer ausreichenden Manövriertfläche für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen sowie das Vorhandensein taktiler Bodenelemente und Leitstreifen eine barrierefreie Bushaltestelle. Die einzelnen Anforderungen werden nachfolgend erläutert.

Der Ausbau der Haltestellen mit einem **Hochbord** von mindestens 18 cm ermöglicht im Zusammenspiel mit den eingesetzten Niederflurfahrzeugen geringe Höhendifferenzen, die den Einstieg in die Fahrzeuge erleichtern. Die verbleibende Reststufe kann mit Hilfe der Kneeling-Funktion der Fahrzeuge bis auf wenige Zentimeter reduziert werden. Wird die obligatorisch vorhandene Klapprampe dennoch benötigt, übersteigt deren Neigung 6 % in der Regel nicht. Hinsichtlich der Bordsteinkante sind verschiedene Modelle, wie z.B. das Kasseler Sonderbord oder das sog. Combibord System Stuttgart, empfehlenswert. Der Einsatz dieser Sonderformen hat den Vorzug, dass der Formstein ein noch näheres Heranfahren an den Bordstein ohne Beschädigung des Fahrzeugs ermöglicht und somit auch das horizontale Spaltmaß minimiert wird. Hinsichtlich des Spaltmaßes ist sowohl in horizontaler als auch in vertikaler Richtung ein maximaler Abstand von 5 cm anzustreben, da bis zu diesem Abstand ein eigenständiger Ein- und Ausstieg für Rollstuhlfahrer ermöglicht werden kann.

Um die jeweilige Bushaltestelle barrierefrei zu erreichen, wird ein **stufenloser Zugang** zur Haltestelle benötigt. Dabei sollten der Weg zur Haltestelle sowie eine ggf. dafür errichtete Rampe eine Längsneigung von 6% nicht überschreiten. Da für Rollstuhlfahrer nur eine Längsneigung von bis zu 3% unproblematisch ist, sind bei längeren Rampen mit Neigungswerten zwischen 3% und 6% neigungsfreie Aufenthaltsflächen in regelmäßigen Abständen vorzusehen. Des Weiteren darf die Querneigung, die für die Entwässerung von Belang ist, einen Wert von 2,5% nicht überschreiten, um ein Versteuern handbetriebener Rollstühle und Rollatoren zu vermeiden.

Der Einstieg soll darüber hinaus mit Hilfe einer ausreichenden **Manövrierfläche** für Rollstühle und Kinderwagen erleichtert werden. Die notwendige Manövrierfläche von 2,5 m x 1,5 m ergibt sich aus der Bewegungs- und Wartefläche gemäß DIN 18040-3 (1,5 m x 1,5 m), die für das Rangieren benötigt wird, und der Länge der Klapprampe des Busses von etwa 1 m. Sie sollte zumindest auf Höhe der 2. Fahrzeugtür, an der sich üblicherweise auch die Klapprampe befindet, verfügbar sein.

Taktile und kontrastreiche **Bodenindikatoren und Leitstreifen** sollen zudem sehgeschädigten und blinden Menschen den Einstieg in den Bus erleichtern. Ein Einstiegsfeld auf der Höhe der Fahrtür sowie ein von der Gehweginnenkante oder von einem Blindenleitsystem ausgehender Auffindestreifen quer zur Fahrbahn, der den Weg zum Einstiegsfeld leitet, gewährleisten den barrierefreien Zustieg. Befindet sich auf der fahrbahn-abgewandten Seite keine Kante (z.B. Gebäudewand, Einfriedung), die in Längsrichtung zur Orientierung dienen kann, ermöglicht ein parallel zur Fahrbahn verlaufender Leitstreifen das Auffinden des Einstiegsfelds.

Die aufgelisteten Anforderungen sind in einem vom VVS zusammengestellten Leitfaden – den Empfehlungen für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im VVS-Gebiet – ausführlich dargestellt. Darin enthalten sind zudem die rechtlichen Anforderungen, Skizzen, Musterhaltestellen sowie weitere Informationen und Hinweise, die den Kommunen im Verbundgebiet des VVS als Hilfsmittel für den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen dienen sollen. Die Empfehlungen sind – allgemein zugänglich – über die VVS-Homepage (<https://www.vvs.de/download/VVS-Empfehlungen%20barrierefreie%20Bushaltestellen.pdf>) abrufbar.

Langfristiges Ziel – auch der nationalen Gesetzgebung – ist es, alle Haltestellen barrierefrei auszubauen. Der Um- und Ausbau von Haltestellen fällt in der Regel in kommunale Baulast und entzieht sich daher dem direkten Einfluss des Landkreises. Anlage 11.1 gibt einen Gesamtüberblick über den aktuellen Stand des barrierefreien Ausbaus sowie den Planungsstand aller Bushaltestellen im Landkreis Göppingen (siehe Kapitel 11.4.2).

Eine Bushaltestelle soll ferner, neben den bereits genannten Anforderungen an die Barrierefreiheit, mindestens über die im Verbundgebiet notwendigen Informationseinrichtungen verfügen. Je nach Lage und Fahrgastaufkommen ist auch die Ausstattung mit Witterungsschutz<sup>24</sup> und Sitzgelegenheiten zu empfehlen. Von den zuständigen Stellen sind hier die EAÖ<sup>25</sup> 2013 bzw. hinsichtlich der Fahrgastinformation die Vorgaben des VVS („Normen Fahrgastinformationen“) zu beachten.

Die Reinigung von Haltestellen erfolgt regelmäßig im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeit. Des Weiteren sollen Beschädigungen oder Farbschmierereien zeitnah behoben bzw. beseitigt werden. Gleiches gilt für den Ersatz zerstörter oder gestohlener Informationseinrichtungen. Entwendete Fahrplanaushänge sind schnellstmöglich zu ersetzen.

#### **11.4.4 Anforderungen an die Fahrzeuge**

Um die hohe Akzeptanz des ÖPNV zu erhalten und dessen Attraktivität fortlaufend zu erhöhen, ist das erreichte Qualitätsniveau mindestens fortzuführen. Hieraus ergeben sich entsprechende Vorgaben für die Verkehrsunternehmen, insbesondere im Hinblick auf die im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge (siehe auch Kapitel 4.3.3).

Die Fahrzeuge des Linienbusverkehrs müssen den gesetzlichen Anforderungen entsprechen und sind aus diesem Grund mit energiesparenden und emissionsarmen Antrieben gemäß den geltenden Vorschriften auszustatten. Für den Antrieb der Linienbusse sind zusätzlich die Vorgaben ggf. bestehender Luftreinhaltepläne und Umweltzonenregelungen zu erfüllen. Bei einer Verschärfung der Anforderungen während der Gültigkeit des Nahverkehrsplans sind in Abstimmung mit dem Aufgabenträger hierfür Lösungsvorschläge zu entwickeln. Antriebstechnisch haben zudem alle Busse den topographischen Anforderungen, vor allem in Bezug auf Steigungs- und Gefällestrrecken, zu entsprechen.

Im Linienbusverkehr sind ausschließlich Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeuge einzusetzen. In den Fahrzeugen, mit Ausnahme von Kleinbussen, muss mindestens ein Mehrzweckbereich, der zwei Sondernutzungsflächen z.B. für Rollstuhlfahrer oder Kinderwagen umfasst, vorhanden sein. Zur bedarfsweisen Erleichterung des Ein- und Ausstiegs wird eine manuelle Klapprampe oder eine mindestens gleichwertige Ersatzlösung gefordert, über die der Mehrzweckbereich gut erreichbar sein muss.

---

<sup>24</sup> Der Witterungsschutz soll barrierefrei i. S. von DIN 18040-3, dort Ziff. 5.6.6, gestaltet werden.

<sup>25</sup> Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ)

Alle Busse verfügen über Einrichtungen zur LSA-Beeinflussung. Zudem sind neu zu beschaffende Fahrzeuge mit automatischen Fahrgastzählsystemen auszustatten. Auch im Linienbusverkehr gewährleisten die Verkehrsunternehmen eine Weitergabe der Zähl- und Standortdaten an das Hintergrundsystem des VVS nach dessen Vorgaben. Des Weiteren sind die Fahrzeuge mit einer Klimaanlage für den Fahrerplatz und den Fahrgastraum sowie einer Anlage zur Video-Überwachung auszustatten.

Die Verkehrsunternehmen stellen die Sauberkeit der Fahrzeuge innen wie außen sicher. Beschädigungen von eingesetzten Fahrzeugen werden umgehend repariert. Ebenso soll eine schnellstmögliche Beseitigung von Farbschmierereien erfolgen. Werden sicherheitsrelevante Schäden festgestellt, sind diese unverzüglich nach der Entdeckung zu beheben.

Die Reservebusse für Ersatzverkehre im S-Bahn-, Regionalzug- oder Busverkehr entsprechen grundsätzlich der Ausstattung der im Regelverkehr eingesetzten Busse.

## 11.5 Linienverzeichnis

Im Zuge der Vollintegration des Landkreises Göppingen in den Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart zum 01. Januar 2021 wurden die Liniennummern der im Landkreis verkehrenden Buslinien an die Liniennummerierung des Verkehrsverbundes angepasst. Tabelle 11-3 stellt das aktuelle Linienverzeichnis (Fahrplan 2021) dar und ergänzt Kapitel bzw. Anhang 10.1 der bestehenden Nahverkehrsplan-Fortschreibung.

Tabelle 11-3: Buslinien im Landkreis Göppingen (inkl. Linienverlauf)

Linien- nummer  (seit 01.01.2021)	bisherige Linien- nummer  (bis 31.12.2020)	Linienverlauf
X93	X93	Göppingen – Lorch
165	165	(Notzingen –) Kirchhelm (T) Waldfriedhof – ZOB – Zell (A)
350	350	Geislingen – Türkheim – Aufhausen (– Laichingen)
901	91	Göppingen ZOB – Friedhof – Stauferpark – Lise-Meitner-Straße
901A	91	Göppingen ZOB – Friedhof – Roseggerweg / Stadthalle ( <i>Schülerverkehr</i> )
902	92	Göppingen ZOB – Klinik am Eichert
903	93	Göppingen ZOB – Galgenberg
904	94	Göppingen ZOB – Bartenbach – Hohrein Ortsmitte
905	95	Göppingen ZOB – Reuschkirche – Christkönigskirche
906	906	Göppingen ZOB – Jebenhausen
911	2	Göppingen ZOB – Faurndau – Uhingen – Albershausen
911A	2	Göppingen ZOB – Faurndau – Uhingen – Albershausen – Göppingen ZOB ( <i>Schülerverkehr</i> )
912	5	Göppingen – Faurndau – Wangen – Oberwälden
912A	5	Göppingen – Faurndau – Wangen – Oberwälden ( <i>Schülerverkehr</i> )
913	7	Göppingen – Faurndau – Sparwiesen
913A	7	Göppingen – Faurndau – Sparwiesen ( <i>Schülerverkehr</i> )
914	178	Göppingen – Faurndau – Uhingen – Albershausen – Schlierbach – Kirchheim (T)
914A	178	Göppingen – Faurndau – Uhingen – Albershausen – Schlierbach – Kirchheim (T) ( <i>Schülerverkehr</i> )
915	15	Göppingen – Uhingen – Holzhausen – Göppingen
916	261	Uhingen – Bünzwangen – Ebersbach
916A	261 / 7673	Baiereck / Albershausen – Bünzwangen – Ebersbach ( <i>Schülerverkehr</i> )
917	261	Ebersbach (F) – Winterbach
918	7672	Uhingen – Baiereck
920	20	Göppingen ZOB – Jebenhausen – Bad Boll – Zell u.A. – Aichelberg – Weilheim (T)

<b>920A</b>	20	Göppingen ZOB – Jebenhausen – Bad Boll – Zell u.A. – Aichelberg – Weilheim (T) ( <i>Schülerverkehr</i> )
<b>921</b>	21	Göppingen ZOB – Jebenhausen – Hattenhofen – Zell u.A.
<b>921A</b>	21	Göppingen ZOB – Jebenhausen – Hattenhofen – Zell u.A. ( <i>Schülerverkehr</i> )
<b>922</b>	22	Uhingen – Sparwiesen – Hattenhofen – Zell u.A.
<b>922A</b>	22	Uhingen – Sparwiesen – Hattenhofen – Zell u.A. ( <i>Schülerverkehr</i> )
<b>923</b>	23	Weilheim (T) – Zell u.A. – Bad Boll – Jebenhausen – Faurndau
<b>924</b>	924	Ebersbach – Weiler – Roßwälden – Schlierbach – Bad Boll
<b>930</b>	10	Faurndau – Wangen – Oberwälden – Rechberghausen
<b>931</b>	11	Göppingen – Waldhausen – Lorch – Schwäbisch Gmünd
<b>931A</b>	11	Göppingen – Waldhausen – Lorch – Lenglingen ( <i>Schülerverkehr</i> )
<b>932</b>	12	Göppingen – Faurndau – Rechberghausen – Schwäbisch Gmünd
<b>932A</b>	12	Göppingen – Faurndau – Rechberghausen – Lenglingen ( <i>Schülerverkehr</i> )
<b>933</b>	13	Göppingen – Hohenstaufen – Maitis – Lenglingen
<b>933A</b>	13	Göppingen – Hohenstaufen – Maitis – Lenglingen ( <i>Schülerverkehr</i> )
<b>934</b>	4	Göppingen ZOB – Bartenbach – Rechberghausen – Börtlingen
<b>934A</b>	4	Göppingen ZOB – Bartenbach – Rechberghausen – Börtlingen ( <i>Schülerverkehr</i> )
<b>935</b>	260	Göppingen ZOB – Rechberghausen – Adelberg – Schorndorf
<b>940</b>	1	Göppingen ZOB – Eislingen Schlossplatz/Bahnhof
<b>941</b>	6	Göppingen ZOB – Eislingen – Salach – Eislingen – Ottenbach
<b>941A</b>	6	Göppingen ZOB – Eislingen – Salach – Eislingen – Ottenbach ( <i>Schülerverkehr</i> )
<b>942</b>	16	Göppingen – Eislingen
<b>943</b>	17	Eislingen Steinbeisstraße – Hauptstraße / Bahnhof – Talstraße
<b>950</b>	7687	Böhmenkirch – Stötten – Geislingen ZOB
<b>950A</b>	7687	Böhmenkirch – Stötten – Geislingen ZOB ( <i>Schülerverkehr</i> )
<b>951</b>	7680	Süßen – Gingen – Geislingen Stadtkirche
<b>951A</b>	7680	Süßen – Gingen – Geislingen ZOB ( <i>Schülerverkehr</i> )
<b>952</b>	60	Böhmenkirch Rathaus – Heidhöfe
<b>957</b>	57	Geislingen Stadtkirche – Weiler – Schalkstetten
<b>958</b>	58	Geislingen ZOB – Eybach – Böhmenkirch
<b>958A</b>	58	Geislingen ZOB – Eybach – Böhmenkirch ( <i>Schülerverkehr</i> )
<b>959</b>	59	Geislingen ZOB – Eybach – Waldhausen – Gerstetten
<b>961</b>	35	Deggingen – Gosbach – Hohenstadt
<b>962</b>	962	Geislingen ZOB – Berufsschulzentrum – Wilhelmshöhe – Geislingen ZOB
<b>963</b>	963	Geislingen ZOB – Wilhelmshöhe – Neuwiesen – Geislingen ZOB
<b>964</b>	541	Geislingen ZOB – Heiligenäcker – Oberböhringen
<b>965</b>	55	Geislingen ZOB – Unterböhringen

<b>965A</b>	55	Geislingen ZOB – Bad Überkingen – Unterböhringen ( <i>Schülerverkehr</i> )
<b>966</b>	56	Geislingen ZOB – Wiesensteig Rathaus
<b>966A</b>	56	Geislingen ZOB – Wiesensteig Rathaus ( <i>Schülerverkehr</i> )
<b>970</b>	970	Süßen Fuchseckstraße – Bahnhof – Donzdorf Schulzentrum (Citybus)
<b>971</b>	7689	Süßen – Reichenbach u.R. – Wißgoldingen
<b>972</b>	7688	Göppingen ZOB – Süßen – Donzdorf – Böhmenkirch
<b>972A</b>	7688	Süßen Stiegelwiese – Donzdorf – Böhmenkirch ( <i>Schülerverkehr</i> )
<b>980</b>	3	Göppingen ZOB – Ursenwang – Schlat
<b>980A</b>	3	Göppingen ZOB – Ursenwang – Schlat ( <i>Schülerverkehr</i> )
<b>981</b>	31	Göppingen ZOB – Gruibingen – Wiesensteig
<b>981A</b>	31	Wiesensteig – Gruibingen – Göppingen ZOB ( <i>Schülerverkehr</i> )
<b>982</b>	32	Gammelshausen – Bad Ditzenbach – Deggingen
<b>983</b>	33	Göppingen ZOB – Heiningen – Bad Boll
<b>983A</b>	33	Göppingen ZOB – Heiningen – Bad Boll ( <i>Schülerverkehr</i> )
<b>984</b>	984	Göppingen ZOB – Süßen ZOB
<b>984A</b>	984	Göppingen ZOB – Heiningen – Eschenbach ( <i>Schülerverkehr</i> )
<b>997</b>	97	Göppingen ZOB – Berufsschulzentrum Öde
<b>RW1</b>	RW1	Göppingen – Gruibingen – Wiesensteig (RadWanderBus Reußenstein 1)
<b>RW2</b>	RW2	Göppingen – Gruibingen – Wiesensteig (RadWanderBus Reußenstein 2)
<b>N90</b>	N90	Göppingen ZOB – Faurndau – Wangen – Rechberghausen – Bartenbach – Göppingen ZOB
<b>N91</b>	N91	Uhingen – Albershausen – Schlierbach – Roßwälden – Weiler (F) – Ebers- bach (F) – Bünzwangen – Uhingen
<b>N92</b>	N92	Göppingen ZOB – Jebenhausen – Hattenhofen – Zell u.A. – Bad Boll – Jebenhausen – Göppingen ZOB
<b>N93</b>	N93	Göppingen ZOB – Bartenbach – Rechberghausen – Birenbach – Wä- schenbeuren – Maitis – Lenglingen – Hohenstaufen – Göppingen
<b>N94</b>	N94	Göppingen ZOB – Schlat – Eschenbach – Heiningen – Göppingen ZOB
<b>N95</b>	N95	Geislingen ZOB – Waldhausen – Böhmenkirch – Stötten
<b>N96</b>	N96	Geislingen ZOB – Bad Überkingen – Bad Ditzenbach
<b>N97</b>	N97	Göppingen ZOB – Süßen – Donzdorf – Böhmenkirch
<b>N98</b>	N98	Göppingen ZOB – Heiningen – Bad Boll – Göppingen ZOB
<b>N99</b>	N99	Gammelshausen – Wiesensteig – Drackenstein – Bad Ditzenbach



## 11.6 Ausblick

Kapitel 11 ergänzt bzw. ersetzt zum Teil die aktuelle Fassung des Nahverkehrsplans Göppingen. Die Notwendigkeit wurde bereits am Beginn des Ergänzungskapitels skizziert. Grundsätzlich bildet der Nahverkehrsplan – als Rahmenplan für den ÖPNV – die Basis für eine rechtskonforme Vergabe von Verkehrsleistungen, indem die zu erbringenden Leistungen dort vorab definiert werden. Da ab dem Jahr 2023 die zweite Runde der wettbewerblichen Vergabeverfahren für den Busverkehr im Landkreis Göppingen beginnt, in deren Rahmen eine Evaluation und ggf. eine Modifizierung des bestehenden Bündelungskonzept erfolgen soll, und sich die rechtlichen Rahmenbedingungen maßgeblich ändern – u.a. aufgrund der Umsetzung der am 02. August 2019 in Kraft getretenen Richtlinie (EU) 2019/1161 („Clean Vehicle Directive“) für die im Linienbusverkehr eingesetzten Fahrzeuge in bundesdeutsches Recht (Saubere-Straßenfahrzeuge-Beschaffungsgesetz – SaubStraFahrzeugBeschG<sup>26</sup>) und der erfolgten Implementierung von On-Demand-Verkehren bzw. bedarfsgesteuerten Ride-Pooling-Angeboten in die nationale Gesetzgebung – , ist eine Gesamtfortschreibung des Nahverkehrsplans erforderlich. Diese soll, im Hinblick auf den zeitlichen Horizont der anstehenden Vergabeverfahren, im Jahr 2023 fertiggestellt und durch den Kreistag verabschiedet werden.

---

<sup>26</sup> „Gesetz über die Einhaltung von Mindestzielen bei der Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge“ – Das Gesetz gilt, nach aktuellem Stand (Juli 2021), noch nicht. Es soll jedoch voraussichtlich im weiteren Verlauf des Jahres 2021 in Kraft treten.