

Anregungen zum Entwurf Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans Göppingen

Empfehlungskategorien:

- 1) Bereits enthalten (im NVP-Entwurf)
- 2) Übernahme
- 3) Modifizierte Übernahme
- 4) Keine Übernahme

Synopse („Querliste“) der vorliegenden Anregungen der Kreistags-Fraktionen und der Verwaltung Vorschlag der Verwaltung für die Einarbeitung in den Nahverkehrsplan

Nr.	Hinweis von ...	Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung im NVP
Landkreis Göppingen – Straßenbauamt der Landkreise Esslingen und Göppingen				
1	Straßenbauamt der Landkreise Esslingen und Göppingen	Die Strecken müssen am besten mit Fahrversuchen für die entsprechenden Omnibusse (z.B. Gelenkbusse), welche auf den Linien verkehren, ausgelegt sein. D.h. auch die Schleppkurven und die Passierbarkeit von Einbauten (z.B. Verkehrsinseln) muss gewährleistet sein. Die Tragfähigkeit von Bauwerken (Brücken Stützmauern etc.) bzw. die Tonnagebeschränkungen müssen auch eingehalten werden.	Die Klärung von Fragen zur Streckenführung und deren Befahrbarkeit sind nicht Gegenstand der Festlegungen im Nahverkehrsplan. Deren Prüfung erfolgt zu konkreten Anträgen auf Erteilung einer Verkehrsgenehmigung im Rahmen des Anhörverfahrens nach §14 PBefG, an welchem auch das Straßenbauamt als Träger öffentlicher Belange regelmäßig beteiligt wird. Mit Blick auf die Förderung des ÖPNV als Beitrag zur Verkehrsvermeidung sollte das Straßennetz den Bedürfnissen des ÖPNV (z. B. bei Einbauten) angepasst werden und nicht umgekehrt.	Keine Übernahme
2	Straßenbauamt der Landkreise Esslingen und Göppingen	Die ÖPNV-Bevorrechtigungen an den Lichtsignalanlagen spielen eine immer größere Rolle. Während früher nur wenige Anlagen damit ausgestattet waren, wird dies bald zum Standard. So eine Bevorrechtigung kann zwar keine Staus beseitigen, aber doch dem Linienbus unter bestimmten Voraussetzungen (z.B. Normalverkehr) einen Zeitvorteil verschaffen. Dies natürlich immer zum Nachteil des Individualverkehrs. Das bedeutet, dass andere, nicht bevorrechtigte Verkehrsteilnehmer (Kraftfahrzeuge, Fahrräder und Fußgänger), dadurch benachteiligt werden können. So eine Busbevorrechtigung besteht aus Meldepunkten, d.h. Bereiche, wo sich der Bus automatisch an der betreffenden Signalanlage anmeldet. Sind diese Meldepunkte bzw. die Fahrstrecke über die signalisierte Kreuzung nicht im Programm eingepflegt, so kann das entsprechende Fahrzeug auch keine Bevorrechtigung bekommen. Dies ist zu beachten, wenn neue Strecken bzw. Fahrbeziehungen	Der Landkreis Göppingen (Amt für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur) bedankt sich für den Hinweis. Dieser wird ausdrücklich zur Kenntnis genommen und an die beteiligten Akteure (u.a. betroffene Kommunen und Verkehrsunternehmen, Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart) weitergegeben. Eine Übernahme ist jedoch nicht erforderlich, da der Nahverkehrsplan zur Kostentragung bei Infrastrukturmaßnahmen keine Aussagen trifft.	Keine Übernahme

		über seither ÖPNV-bevorrechtigte Kreuzungen geführt werden. D.h. „ÖPNV-Bevorrechtigung“ heißt nicht automatisch „alle Omnibusse“. Sollte so ein Fall auftreten, so können Sie sich gerne an uns wenden. Wir müssen dann eine Änderung der Software der entsprechenden Lichtsignalanlage und deren Einpflegen beauftragen. Die Kosten hierfür sind von der jeweiligen Kommune bzw. der Betreiber der Omnibuslinie übernehmen. Das Straßenbauamt darf für Planungen, Betrieb und die Beschaffung bzw. das Vorhalten der entsprechenden Hard- und Software für ÖPNV-Busbevorrechtigungen keine Kosten übernehmen.		
3	Straßenbauamt der Landkreise Esslingen und Göppingen	Des Weiteren betrifft der Nahverkehrsplan auch die baulichen Gegebenheiten der Bushaltestellen selbst. Innerhalb der geschlossenen Ortschaften befinden sich die Bushaltestellen in geteilter Baulast. Während die Fahrbahnen sich dort in der Baulast des jeweiligen Straßenbaulastträgers befinden, sind die Gehwege einschließlich der Bordsteine, in der Baulast der jeweiligen Kommune. D.h. den behindertengerechten Umbau muss die Kommune betreiben. Im Außerortsbereich befinden sich die gesamten Haltestellen, d.h. auch Gehwege, in der Baulast des jeweiligen Straßenbaulastträgers.	-	Bereits enthalten
Landkreis Göppingen – Kreissozialamt (Kreisbehindertenbeauftragte)				
4	Landkreis Göppingen – Kreissozialamt (Kreisbehindertenbeauftragte)	Zu den Erläuterungen: A-1 „die von der Gemeinde einsetzbaren Finanzmittel reichen für den fristgerechten Umbau aller Haltestellen nicht aus“. Bereits seit 2002 sind öffentliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personennahverkehr barrierefrei zu gestalten. (BGG) Durch die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes vom 01.01.2013 wurden die Stadt- und Landkreise als Träger verpflichtet, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen zu berücksichtigen. Ziel ist es, bis zum 01. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Weshalb wurde von den Gemeinden nicht schon frühzeitig mit dem Umbau der Haltestellen begonnen?	Der Kommentar des Kreissozialamts ist verständlich. Es sei aber der Hinweis gestattet, dass die Vorgabe der Barrierefreiheit im Personenbeförderungsgesetz, das sich als Gewerberecht primär an Verkehrsunternehmen richtet, eine rechtlich unpassende Konstruktion darstellt. Eine unmittelbare Verpflichtung von Kreiskommunen, Haltestellen barrierefrei umzubauen, entsteht dadurch nicht. Die entsprechenden Aktivitäten auf kommunaler Ebene sind insofern freiwillig und konkurrieren in der Haushaltsplanung und der Umsetzung mit anderen freiwilligen oder gar Pflichtaufgaben, die fallweise auch behinderten Menschen zugutekommen. Es überrascht daher nicht, dass diese Aufgabe erst nach und nach in die monetären und baulichen kommunalen Planungsprozesse einsickert.	Keine Übernahme

		<p>Wann wurde dies erstmalig den jeweiligen Gemeinderäten vorgelegt?</p> <p>Es hätte viel früher mit dem Umbau der Haltestellen begonnen werden müssen und nicht jetzt, kurz vor knapp, im Juli 2021 festzustellen, dass zu wenig Geld in den Kassen ist. Die Prioritäten sind hier falsch gesetzt worden. Die Daseinsfürsorge wurde im Bereich ÖPNV nicht erfüllt, oder nur unzureichend erfüllt.</p> <p>Die mangelnde Finanzkraft der Gemeinden stellt für mich keinen Grund für einen verzögerten Umbau dar.</p>	<p>Der Landkreis ist jedoch optimistisch, dass mit der Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans und der damit verbundenen Erhebung zur Barrierefreiheit das Bewusstsein in den Gemeindeverwaltungen und den -gremien geschärft werden konnte.</p> <p>Ein Großteil der Städte und Gemeinden im Landkreis hat verstärkt mit der Planung und Schaffung von barrierefreien Bushaltestellen begonnen.</p> <p>Zur Frage, wann dies erstmalig den jeweiligen Gemeinderäten vorgelegt wurde: Zum Umbau der Haltestellen und der Aufnahme in den Nahverkehrsplan hat das Landratsamt Vertreter der Städte und Gemeinden im Juli 2019 zu einer Informationsveranstaltung eingeladen. Im direkten Anschluss an diese Veranstaltung wurde in mehreren Runden von den Verwaltungen der Kommunen der Ausbauzustand und die weiteren Pläne zum barrierefreien Umbau abgefragt. Grundsätzlich bestand für die Kommunen im Landkreis die Möglichkeit, seit der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes 2013 aktiv zu werden.</p>	
5	Landkreis Göppingen – Kreissozialamt (Kreisbehindertenbeauftragte)	<p>A-3 „Die Fahrgast Frequenz und die Bustaktung ist zu gering“.</p> <p>Auch wenn die Fahrgastfrequenz und die Bustaktung gering ist, muss ein Mobilitätseingeschränkter Mensch dennoch die Möglichkeit haben diese Strecken zu nutzen. Dies kann nicht an Menge der Fahrgäste festgemacht werden.</p> <p>In der durch das BTHG reformierten Version des Behinderungsbegriffes lautet die Definition von Behinderung nun wie folgt:</p> <p>„Menschen mit Behinderungen sind Menschen, die körperliche, seelische, geistige oder Sinnesbeeinträchtigungen haben, die sie in Wechselwirkung mit einstellungs- und umweltbedingten Barrieren an der gleichberechtigten Teilhabe an der Gesellschaft mit hoher Wahrscheinlichkeit länger als sechs Monate hindern können“ (§ 2 Abs. 1 SGB IX)</p> <p>In Zeiten, in denen Inklusion an Schulen vorangebracht wird, muss auch der Weg zur Schule barrierefrei sein. Es nützt einem Schüler nichts, wenn er eine Schule hat, in der Inklusion ernstgenommen und umgesetzt wird, er diese aber nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen kann.</p>	<p>Die mit den anderen Verbundlandkreisen, der Landeshauptstadt Stuttgart, dem Verband Region Stuttgart und dem Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart abgestimmten Ausnahmebegründungen werden differenziert in</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausnahmebegründungen für einen verzögerten (Abkürzung A) und • einen zurückgestellten (Abkürzung B) barrierefreien Umbau. <p>Für Haltepositionen mit einer geringen Bustaktung oder Fahrgastfrequenz sowie für Haltestellen, die ausschließlich von Schul-, SEV- oder Nachtbussen genutzt werden, besteht demnach keinesfalls eine Ausnahmebegründung, die einen Nicht-Ausbau rechtfertigen würde. Die Ausnahmen unter A-3 können jedoch, insbesondere unter Betrachtung der Gesamtheit aller Haltestellen einer Stadt oder Gemeinde, die Priorität des Umbaus beeinflussen.</p> <p>Der barrierefreie Umbau von Haltestellen liegt weit überwiegend in der Zuständigkeit der jeweiligen</p>	Keine Übernahme

		Ein verzögerter Umbau der Schulbushaltestellen ist nicht zu befürworten.	Kommunen und entzieht sich damit dem direkten Einfluss des Landkreises. Soweit diese Kommunen die Nichteinhaltung der Umbaufrist rückmelden, steht es dem Landkreis nicht zu, die zugehörigen Ausnahmebegründung in Zweifel zu ziehen. Mutmaßlich würde sich der Haltestellenumbau dadurch auch nicht beschleunigen lassen.	
--	--	--	---	--

Anregungen zum Entwurf Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans Göppingen

Empfehlungskategorien:

- 1) Bereits enthalten (im NVP-Entwurf)
- 2) Übernahme
- 3) Modifizierte Übernahme
- 4) Keine Übernahme

Synopse („Querliste“) der vorliegenden Anregungen der Städte und Gemeinden Vorschlag der Verwaltung für die Einarbeitung in den Nahverkehrsplan

Nr.	Hinweis von ...	Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung im NVP
Adelberg				
1	Adelberg	<p>In den nächsten 2-5 Jahren wird der Bereich Klosterpark in Adelberg weiterentwickelt. Zum aktuell bestehenden Spieleland und der Kartbahn (Winter: Eishalle) ist ein großes Veranstaltungszentrum mit Übernachtungsmöglichkeiten geplant. Die Veranstaltungshalle ist mit ca. 600 Sitzplätze vorgesehen.</p> <p>Wie bereits im letzten Anhörungsverfahren mitgeteilt, weise ich auch in dieses Mal wieder darauf hin, dass in Adelberg im Bereich „Klosterpark“ zukünftig eine Haltestelle vorgesehen werden sollte. Die vorliegenden Erfahrungen mit dem Spieleland und der Kartbahn haben gezeigt, dass hauptsächlich unter der Woche Besucher mit den öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen. Hierbei handelt es sich meistens um junge Mütter mit kleineren Kindern, die das Spieleland besuchen oder um Jugendliche, die zum Kartfahren -im Winter zum Eislaufen- nach Adelberg kommen. Die Wegstrecke von der Haltestelle „Kirchstraße“ bis zum Spieleland stellt für kleinere Kinder bereits ein großes Hindernis dar.</p> <p>Eine zusätzliche Haltestelle im Bereich Klosterpark wäre für diese Familien (auch am Wochenende) ein Grund, das eigene Auto stehen zu lassen und mit dem Bus nach Adelberg zu fahren. Auch der Klimaschutz sollte in der Überlegung für eine zusätzliche Haltestelle nicht außer Acht gelassen werden.</p> <p>Bereits heute ist der Bereich Kloster bis Klosterpark an zahlreichen Wochenenden und in den Ferien komplett zugeparkt, weil gefühlt jeder Besucher mit seinem eigenen Fahrzeug anreist. Neben den Gästen des Klosterparks</p>	<p>Der Landkreis Göppingen bedankt sich für den Hinweis. Die Teilfortschreibung des NVPs behandelt jedoch in erster Linie die Themen „Tarif“ und „Barrierefreiheit“. Die für das Jahr 2023 vorgesehene Gesamtfortschreibung des NVPs soll – als Basis für die zweite Runde der wettbewerblichen Vergabeverfahren für den Busverkehr im Landkreis Göppingen – eine Analyse bestehender Erschließungsdefizite sowie eine Evaluation und ggf. eine Modifizierung des bestehenden Bündelungskonzepts bzw. ÖPNV-Angebots im Landkreis Göppingen beinhalten. Die Anregung der Gemeinde Adelberg soll in diesem Zusammenhang berücksichtigt werden. Eine Übernahme in die aktuelle Teilfortschreibung ist nicht erforderlich.</p>	Keine Übernahme (Kenntnisnahme)

		<p>handelt es sich um Tagestouristen, die u.a. das Kloster oder den Herrenbachstausee besuchen wollen. Eine näher gelegene Haltestelle könnte zu einer Entlastung dieses bestehenden Parkplatzproblems und des CO₂- Ausstoßes führen.</p> <p>Auch für die Bewohner des Unteren Wasens (unterhalb Klosterpark) wäre eine nähergelegene Haltestelle von großem Vorteil. Z.B. Kinder, die den Schulbus zu weiterführenden Schulen erreichen wollen, sind derzeit zu Fuß bereits ca. 20 Minuten bis zur nächsten Haltestelle unterwegs. Dies führt dazu, dass sie von den Eltern zur Haltestelle oder teilweise sogar bis zur Schule gefahren werden. Auch hier könnte man mit einer näher gelegenen Haltestelle einen positiven Beitrag für den Klimaschutz leisten. Ich bitte Sie, dies in Ihre Überlegungen mit aufzunehmen.</p>		
Aichelberg				
2	Aichelberg	Die Mitglieder des Gemeinderats haben in der öffentlichen Sitzung am 16.09.2021 die Teilfortschreibung des NVPs Landkreis Göppingen zustimmend zur Kenntnis genommen. Anregungen und Bedenken werden nicht vorgetragen.	-	-
Albershausen				
3	Albershausen	Im Anhang erhalten Sie die aktualisierte Übersicht. Nicht mehr existente Haltestellen und Haltestellen, die im VVS-Fahrplan nicht enthalten sind (z.B. reine Schulbushaltestellen) wurden gestrichen.	<p>Die Haltestellenliste Albershausens wird in Anlage 11.1, der Anregung der Gemeinde entsprechend, aktualisiert.</p> <p>In diesem Zusammenhang weist der Landkreis Göppingen darauf hin, dass für alle Haltestellen, die regelmäßig im Linienbusverkehr bedient werden – somit auch reine Schulbushaltestellen – nach §8 Abs. 3 PBefG eine vollständige Barrierefreiheit sichergestellt werden muss. Die Klassifizierung der Haltestelle als ausschließlich durch den Schülerverkehr bediente Bushaltestelle erlaubt lediglich einen verzögerten Umbau, jedoch keinen Umbauverzicht (siehe Anlage 11.2). Dies wäre auch mit dem Prinzip der schulischen Inklusion nicht vereinbar.</p> <p>Die Haltestellen „Am Brünnele“ und „Schule“, deren Bedienung ausschließlich durch die Linie 916A</p>	Modifizierte Übernahme

			erfolgt, werden demzufolge nicht aus Anlage 11.1 entfernt.	
Bad Boll				
4	Bad Boll	<p>Die Gemeinde Bad Boll wurde im Frühjahr 2021 in das Landesprogramm LGVFG (ÖPNV) aufgenommen. Der Antrag auf Gewährung einer Zuwendung für den Ausbau der Haltestellen wurde Ende Juni 2021 gestellt. Mit der Umsetzung soll unverzüglich nach der Bewilligung begonnen werden. Ziel ist eine Fertigstellung des kompletten Maßnahmenprogramms bis Ende 2022.</p> <p>Die Angaben in Anlage 11.1 für Bad Boll sowie den Teilort Eckwälden entsprechen hinsichtlich Status Quo und den vorgesehenen Umbaumaßnahmen an den Haltestellen unserer Meldung und können so belassen werden.</p> <p>Im Übrigen besteht Einverständnis mit den Inhalten der Teilfortschreibung.</p>	Der Landkreis Göppingen bedankt sich für den Hinweis.	Bereits enthalten
Bad Ditzenbach				
5	Bad Ditzenbach	<p>Vielen Dank für die Übersendung des Entwurfs zur Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans.</p> <p>Leider ist in der Teilfortschreibung noch immer nicht der Eintritt in den Donau-Iller-Nahverkehrsverbund aufgenommen.</p> <p>Da die Gemeinde Bad Ditzenbach Mitglied beim Verband Region Schwäbische Alb (Bahnhof Merklingen) ist und der Bahnhof Ende 2022 in Betrieb geht und damit eine Verbindung nach Ulm geschaffen wird, muss dies unbedingt berücksichtigt werden.</p>	Gespräche mit dem DING-Verband zur tariflichen Integration des Einzugsbereichs der zum Dezember 2022 neu zu schaffenden Buslinie in Richtung Albbahnhof Merklingen finden bereits statt. Ebenso soll eine Integration des Bahnhofs Merklingen in den VVS geprüft werden. Es ist zu bedenken, dass der seit Ende 2018 bei verbundüberschreitenden Verkehren verfügbare BW-Tarif ohne weitere Maßnahmen des Landkreises u.a. zwischen Gemeinden des oberen Filstals und Ulm gelten wird. Inwieweit zusätzliche Überlappungen von Verbundgebieten für die Gewinnung weiterer Fahrgäste förderlich sind, ist zu prüfen. Ggf. könnte sich hieraus eine tarifliche Lösung auch für Bad Ditzenbach ergeben. Da ein Beschluss derzeit noch offen ist, ist eine Übernahme der Anregung nicht erforderlich.	Keine Übernahme
Bad Überkingen				
6	Bad Überkingen	Die aktualisierte Haltestellenübersicht erhalten Sie anbei. Die Haltestellen an der B 466 in Hausen konnten nun früher	Die Haltestellenliste Bad Überkingens wird in Anlage 11.1, der Anregung der Gemeinde entsprechend, aktualisiert.	Übernahme

		als erwartet barrierefrei gestaltet werden. Aufgrund erheblicher Gewerbesteuerausfälle, verursacht durch die Coronakrise, ist es uns jedoch nicht möglich kurzfristig weitere Haltestellen umzubauen. Leider sind die Haushalte 2021 und 2022 entsprechend „auf Kante“ geplant, sodass wir diese Aufgaben nach hinten schieben mussten und mit einer sukzessiven Realisierung der umwandelbaren Haltestellen bis 2027 rechnen.		
7	Bad Überkingen	Leider musste ich beim Lesen des Dokuments feststellen, dass erneut nicht auf den Eintritt der Raumschaft Geislingen und des Oberes Filstals in den Donau-Iller-Nahverkehrsverbund eingegangen wird. Da der neue, für unsere Raumschaft immanent wichtige Bahnhof Merklingen im Einzugsbereich dieses Tarifverbundes liegt, ist es trotz der Fokussierung des Landkreises Göppingen auf den VVS unter Außerachtlassung der Interessen unserer Raumschaft wichtig, sich klar zum Bahnhof Merklingen und zu einer Teilintegration in den DING zu bekennen. Da Geislingen bereits in den Tarifverbund integriert ist und eine Anbindung nach Merklingen ebenfalls diesen Verband erreicht, würde es nur Sinn machen, die Achse Geislingen-Wiesensteig in den DING teilintegrieren zu lassen. Der zurzeit schwelende Konflikt der Raumschaft Geislingen hängt auch insbesondere damit zusammen, dass bisher keine Rücksicht auf die historisch enge Verbindung mit dem Alb-Donau-Kreis und der Region Ulm in der Kreispolitik genommen wurde. Dies sollte sich dringend ändern. Da die Bürgerinnen und Bürger des Oberen Filstals mehr in den ADK orientiert sind, sollten auch davor bei der Nahverkehrsplanung nicht die Augen geschlossen werden, sondern für eine gute Anbindung und eine entsprechende Attraktivität der Tarife gesorgt werden. Ich bitte daher nochmal dringend sich intensiv mit dem Wunsch der Raumschaft zur Teilintegration in den DING zu beschäftigen.	Gespräche mit dem DING-Verband zur tariflichen Integration des Einzugsbereichs der zum Dezember 2022 neu zu schaffenden Buslinie in Richtung Albbahnhof Merklingen finden bereits statt. Ebenso soll eine Integration des Bahnhofs Merklingen in den VVS geprüft werden. Es ist zu bedenken, dass der seit Ende 2018 bei verbundüberschreitenden Verkehren verfügbare BW-Tarif ohne weitere Maßnahmen des Landkreises u.a. zwischen Gemeinden des oberen Filstals und Ulm gelten wird. Inwieweit zusätzliche Überlappungen von Verbundgebieten für die Gewinnung weiterer Fahrgäste förderlich sind, ist zu prüfen. Ggf. könnte sich hieraus eine tarifliche Lösung auch für Bad Überkingen ergeben. Da ein Beschluss derzeit noch offen ist, ist eine Übernahme der Anregung nicht erforderlich.	Keine Übernahme
Donzdorf				
8	Donzdorf	Die Stadt Donzdorf bittet, die beigefügte Auflistung der Bushaltestellen mit dem vorgesehenen Umgang zur Herstellung der Barrierefreiheit in die Teilfortschreibung so zu übernehmen.	Die beigefügte Auflistung wird, der Anregung entsprechend, in Anlage 11.1 übernommen.	Übernahme
Eislingen/Fils				

9	Eislingen/Fils	Von Seiten der Stadt Eislingen haben wir inhaltlich keine Anregungen zum eigentlichen Dokument des NVP.	-	-
10	Eislingen/Fils	Was die Anlage zum barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen angeht können wir vermelden, dass die Stadt Eislingen seit dem letzten Übermittlungsstand zwei weitere Haltestellen umbauen konnte: Es handelt sich um die Haltestellen (jeweils beidseitig) Waldhorn und Beundstraße. Wie im Dokument angegeben, konnte aufgrund baulicher Rahmenbedingungen leider kein Busbord auf voller Länge umgesetzt werden (Siehe kommentierter Anhang). Entsprechend der Möglichkeiten wurde jedoch ein barrierefreier Zustieg mindestens über die mittlere Bustür umgesetzt.	Die Haltestellenliste der Stadt Eislingen/Fils wird in Anlage 11.1, der Anregung der Stadt entsprechend, aktualisiert.	Übernahme
11	Eislingen/Fils	Im Rahmen der zukünftigen Planung des Busverkehrs im Landkreis Göppingen möchten wir anregen, dass im Zuge der Neuorganisation der Stadtbuslinien in Göppingen auch immer mögliche Auswirkungen auf die Busanbindung zwischen Eislingen und Göppingen bedacht und berücksichtigt werden sollten.	Der Landkreis Göppingen bedankt sich für die Anregung. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Im Zuge der Neuorganisation der Stadtbuslinien in Göppingen sollen die möglichen Auswirkungen auf die Busanbindung zwischen Eislingen/Fils und Göppingen berücksichtigt werden.	- (Kenntnisnahme)
Eschenbach				
12	Eschenbach	Wir haben den Entwurf der Teilfortschreibung des Kreisnahverkehrsplans zur Kenntnis genommen. Von Seiten der Gemeinde Eschenbach ist hierzu keine weitere Stellungnahme erforderlich.	-	-
Geislingen an der Steige				
13	Geislingen an der Steige	Vielen Dank für die Beteiligung am Anhörungsverfahren. Von der Stadt Geislingen werden hierzu keine Anregungen vorgetragen.	-	-
Gemeindeverwaltungsverband Voralb (Heiningen & Eschenbach)				
14	GVV Voralb	Barrierefreiheit Bushaltestellen: Bereits im Jahr 2016 hat sich sowohl die Gemeinde Eschenbach als auch die Gemeinde Heiningen intensiv mit der Materie beschäftigt. Leider konnten und können aus	Die Haltestellenlisten der Gemeinden Heiningen und Eschenbach werden in Anlage 11.1, der Anregung des Gemeindeverwaltungsverband Voralb entsprechend, aktualisiert.	Übernahme

		jetziger Sicht mit den bestehenden Strecken nicht sämtliche Haltestellen barrierefrei ausgebaut werden.		
Göppingen				
15	Göppingen	<i>Red. Anm.:</i> Aktualisierung der Erhebungsliste zur Barrierefreiheit der Bushaltestellen in Göppingen	Die Haltestellenliste Göppingens wird in Anlage 11.1, der Rückmeldung der Stadt entsprechend, aktualisiert.	Übernahme
Kuchen				
16	Kuchen	Vielen Dank für die Beteiligung und Gelegenheit zur Äußerung im Rahmen der Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans. Die Gemeinde Kuchen hat zu den Bereichen VVS-Tarif und Barrierefreiheit im Schienenverkehr keine Anregungen oder Bedenken.	-	-
17	Kuchen	Zur Barrierefreiheit im Busverkehr merken wir an, dass bei anstehenden Straßensanierungen ein entsprechender Umbau der Haltestellen geprüft wird.	Der Landkreis begrüßt das Engagement der Kommune für den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen auf ihrer Gemarkung.	-
Salach				
18	Salach	Im Gemeindegebiet der Gemeinde Salach wird bis zum 01.01.2022 nur die Bushaltestelle in der Ziegelstraße barrierefrei umgebaut sein. Der Umbau der anderen angedachten Bushaltestellen zum 01.01.2022 wird dieses Jahr nicht mehr erreicht. Deshalb bitte die Bushaltestellen; Baumgartenstraße Ri. Eislingen; Dugendorf Ri. Süßen und Ri. Eislingen; Eislinger Str. Ri. Eislingen und Ri. Salach sowie beide Haltestellen an der Staufeneckschule aktualisieren („bis zum 01.01.2027“).	Die Haltestellenliste Salachs wird in Anlage 11.1, der Anregung der Gemeinde entsprechend, aktualisiert.	Übernahme
Uhingen				
19	Uhingen	Bei der Durchsicht der Unterlagen ist uns aufgefallen, dass es Unterschiede zu den von uns vorbereitenden Tabellen gibt, was den geplanten behindertengerechten Umbau einiger Haltestellen im Stadtgebiet Uhingen angeht.	Der Landkreis Göppingen dankt für den Hinweis. Die Haltestellenliste Uhingens wird in Anlage 11.1, der Anregung der Stadt entsprechend, aktualisiert.	Übernahme

		<p>So sind zum Beispiel Haltestellen für einen kurzfristigen Umbau vorgesehen, die wir als nicht ausbaufähig eingestuft haben, da die räumlichen Gegebenheiten an den Standorten nicht passen.</p> <p>Des Weiteren stellte sich heraus, dass nahezu alle Bewertungen zu den jeweiligen Haltestellen und deren Standorte nicht unseren ursprünglich gemachten Angaben entsprechen.</p> <p>Hier sind nicht alle Kriterien übernommen, manche fehlen komplett, oder wurden durch neue ersetzt, die so nicht auf unserer Liste waren. Einzelne Haltestellen fehlen komplett auf der Liste.</p> <p>Anbei finden Sie unsere Korrekturliste, welche auf der Anlagenliste des NVP-GP basiert und um eine Spalte „Unterschiede im Vergleich“ und um die farbliche Darstellung der Differenzen ergänzt wurde.</p>		
20	Uhingen	<p>Die weiteren Punkte zur Teilfortschreibung des NVP 2015 wurden in der Verwaltungsausschusssitzung am 27.09.2021 beraten und beschlossen:</p> <p>11.3 Der VVS-Tarif</p> <p>Die Stadt Uhingen vermisst an dieser Stelle die Einbeziehung der zahlreichen Bürgerbusse im Landkreis, die ein nicht mehr wegzudenkender, wertvoller Teil des ÖPNV sind. Für die Bürgerbusse erfordert es aufgrund der eingeschränkten Leistungsfähigkeit umfangreiche Ausnahmen, wie diese auch für die Rufbusse bzw. Ruftaxis in der Teilfortschreibung formuliert sind.</p>	<p>In Kapitel 11.3.3 (Tabelle 11-1) ist bereits folgender Passus aufgeführt:</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>In den Zeilen „Verkauf in den Fahrzeugen (Sortiment)“ & „Verkauf in den Fahrzeugen (Technik)“ wird, der Anregung der Stadt Uhingen entsprechend, jeweils ein Verweis auf die Bürgerbusse ergänzt:</p> <p>„Ausnahmen von diesen Regelungen können für Ruf- und Linientaxis, <u>Bürgerbusse o.ä.</u> sowie für reine Schülerfahrten in Absprache mit dem Landkreis und der VVS GmbH zugelassen werden.“</p>	Übernahme

21	Uhingen	<p>11.4 Barrierefreiheit</p> <p>11.4.1 Schienenverkehr</p> <p>Auszug:</p> <p>„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.</p> <p>Auf der Gemarkung des Landkreises Göppingen besteht an den Bahnstationen im Landkreis, die im ÖPNV von Regionalzügen angefahren werden, bezüglich der Zugänglichkeit der Bahnsteige <u>insbesondere in Uhingen</u> sowie z. T. in Göppingen (Gleise 2 & 3), Geislingen (S)-West (Gleise 2) und Geislingen (S) (Gleise 2 & 3) <u>dringender Nachrüstungsbedarf.</u>“</p> <p>Die Stadt Uhingen kann dies an dieser Stelle nur unterstreichen und weiter untermauern. Die Bahnstation hat seit der Erhebung zum RE-Halt bezüglich der Fahrgastzahlen eine erhebliche Entwicklung genommen. Die Stadt Uhingen unterstützt dies mit flankierenden Maßnahmen, wie kostenfreien P + R Parkplätzen und mit einer innerstädtischen Bürgerbuslinie mit auf den SPNV abgestimmten Abfahrts- und Zubringerzeiten. Die Entscheidung des Infrastrukturbetreibers, mobilitätseingeschränkte Menschen oder Fahrgäste mit Kinderwagen oder Fahrrad auf die in zumutbarer Entfernung liegenden Bahnhalte mit barrierefreiem Zugang zu verweisen, muss zur Zielerreichung dringend korrigiert werden. Bei der Schaffung einer barrierefreien Infrastruktur an der Bahnstation handelt es sich um das wichtigste Infrastrukturziel der Stadt Uhingen und ist so auch im Stadtentwicklungskonzept 2030 mit entsprechender Priorität ausgestattet. Auf sich alleine gestellt, kann die Stadt Uhingen den Umbau auf Jahre hinaus finanziell nicht leisten. Dies schadet nicht nur den Einwohnern der Stadt Uhingen (Siedlungsschwerpunkt im Regionalplan), sondern auch den Umstiegswilligen aus dem Umland. Wer die Verkehrswende erreichen will, muss zunächst einmal dafür sorgen, dass die Fahrgastkunden das Verkehrsmittel auch benutzen können.</p>	<p>Der Landkreis begrüßt das Engagement der Stadt Uhingen für den barrierefreien Ausbau des Bahnhofs. Die Anregung muss jedoch an den zuständigen Aufgabenträger, das Land Baden-Württemberg, sowie den Betreiber des Bahnhofs adressiert werden. Der Nahverkehrsplan entfaltet bezüglich des SPNV und dessen Infrastruktur keine steuernde Wirkung. Die Ausführungen zur Barrierefreiheit im Schienenverkehr sind aus diesem Grund ausschließlich nachrichtlicher Natur.</p>	Keine Übernahme
----	---------	---	---	-----------------

		<p>Die Stadt Uhingen ist bereits seit längerem in die Vorplanungen eingestiegen. Dies sollte in der Teilfortschreibung festgehalten werden.</p> <p>Die Stadt Uhingen schlägt daher vor, die Teilfortschreibung dahingehend zu ergänzen, dass die ausstehenden Maßnahmen explizit genannt werden und in Bezug auf die Fahrgastzahlen priorisiert werden. Hierzu wäre in den Nahverkehrsplan eine Fahrgaststatistik aufzunehmen.</p>		
Wäschenbeuren				
22	Wäschenbeuren	<i>Red. Anm.:</i> Aktualisierung der Erhebungsliste zur Barrierefreiheit der Bushaltestellen in Wäschenbeuren	Die Haltestellenliste Wäschenbeuren wird in Anlage 11.1, der Rückmeldung der Gemeinde entsprechend, aktualisiert.	Übernahme
Wiesensteig				
23	Wiesensteig	<p>Bzgl. des barrierefreien Umbaus der Bushaltestellen in Wiesensteig hatte ich Ihnen bereits am 22.06.2021 per Mail mitgeteilt, dass bzgl. der Haltestelle am Rathaus aktuell kein Umbau vorgesehen ist und bzgl. der beiden Haltestellen „Brunnengarten“ und „Postamt“ ein Umbau ab dem 01.01.2027 geplant ist (die Mail vom 22.06.2021 füge ich nochmals als Anlage bei).</p> <p>Ich bitte Sie, dies in der Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans zu berücksichtigen.</p>	Die Haltestellenliste Wiesensteigs wird in Anlage 11.1, der Anregung der Stadt entsprechend, aktualisiert.	Übernahme
24	Wiesensteig	<p>Im Entwurf zur Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans wurde nicht auf den bestehenden Wunsch der Raumschaft Geislingen sowie des Oberen Filstals eingegangen, eine Teilintegration in den Donau-Iller-Nahverkehrsverbund ernsthaft zu prüfen und sofern irgend möglich diese Teilintegration vorzunehmen. Dies ist umso wichtiger, als der neue Bahnhof in Merklingen im Einzugsbereich dieses Tarifverbundes liegt.</p> <p>Die Stadt Wiesensteig beantragt daher noch einmal nachdrücklich, dass der Landkreis Göppingen intensiv eine Teilintegration ernsthaft und sorgfältig prüft und alles daran setze eine Teilintegration in den DING zu realisieren.</p>	Gespräche mit dem DING-Verband zur tariflichen Integration des Einzugsbereichs der zum Dezember 2022 neu zu schaffenden Buslinie in Richtung Albbahnhof Merklingen finden bereits statt. Ebenso soll eine Integration des Bahnhofs Merklingen in den VVS geprüft werden. Es ist zu bedenken, dass der seit Ende 2018 bei verbundüberschreitenden Verkehren verfügbare BW-Tarif ohne weitere Maßnahmen des Landkreises u.a. zwischen Gemeinden des oberen Filstals und Ulm gelten wird. Inwieweit zusätzliche Überlappungen von Verbundgebieten für die Gewinnung weiterer Fahrgäste förderlich sind, ist zu prüfen. Ggf. könnte sich hieraus eine tarifliche Lösung auch für Wiesensteig ergeben. Da ein Beschluss derzeit noch offen ist, ist eine Übernahme der Anregung nicht erforderlich.	Keine Übernahme

Anregungen zum Entwurf Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans Göppingen

Empfehlungskategorien:

- 1) Bereits enthalten (im NVP-Entwurf)
- 2) Übernahme
- 3) Modifizierte Übernahme
- 4) Keine Übernahme

Synopse („Querliste“) der vorliegenden Anregungen der Landkreise, der angrenzenden Kommunen und des Verband Region Stuttgart Vorschlag der Verwaltung für die Einarbeitung in den Nahverkehrsplan

Nr.	Behörde / Verband	Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung im NVP
Ostalbkreis				
1	Ostalbkreis	Aus Sicht des Ostalbkreises gibt es keine Anmerkungen zu Ihrem Entwurf.	-	-
2	Ostalbkreis	In diesem Zusammenhang möchte ich Sie darauf hinweisen, dass der Ostalbkreis derzeit an einem Verkehrskonzept für den Raum Schwäbisch Gmünd mit Umland arbeitet. Dabei werden die kreisgrenzenüberschreitenden Linien in den Landkreis Göppingen ebenfalls mit betrachtet. Zum jetzigen Stand gibt es dazu noch keine konkreten Aussagen bzw. Planungen. Sobald wir konkretere Planungen vorliegen haben, werden wir diese mit Ihnen diskutieren und abstimmen.	(Kenntnisnahme)	-
Rems-Murr-Kreis				
3	Rems-Murr-Kreis	Wir haben zum Entwurf der Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans vom Landkreis Göppingen keine Einwände.	-	-
Verband Region Stuttgart (VRS)				
4	VRS	Gegen den Entwurf zur Teilfortschreibung bestehen keine Einwände. Es werden jedoch nachfolgende Konkretisierungen bzw. Ergänzungen im Text empfohlen. Die Zuständigkeit der Region für regionalbedeutsame Eisenbahnverkehre und regionale Expressbuslinien ist korrekt dargestellt; aufgrund der ebenfalls zum 01.01.2021 (rückwirkenden) Übertragung der Linie X93 auf den Verband Region Stuttgart wird empfohlen, diese explizit zu benennen. Die X93 hat dadurch auch eine neue, gesonderte	Der Landkreis Göppingen dankt für die Anregung. Der Text in Kapitel 11.1.4 wird wie folgt ergänzt: „Der Landkreis Göppingen ist gemäß § 6 Abs. 1 ÖPNVG Aufgabenträger für die Buslinien im Kreisgebiet – soweit es sich nicht um Expressbuslinien des VRS (<i>z.B. Buslinie X93</i>) handelt – und stellt in diesem Aufgabenbereich eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV sicher.“	Übernahme

		Stellung in Bezug auf die bisherige Linienbündelung im Landkreis Göppingen. Begrüßt wird, dass auch eine nur durch die Linie X93 bediente Halteposition an der EWS-Arena in Göppingen Teil des Programms zum barrierefreien Ausbau ist.		
5	VRS	Im Kapitel 11.3 zum VVS-Tarif und dort speziell zur Allgemeinen Vorschrift wird empfohlen, deren Anwendungsbereich auf die Busverkehre der Verbundlandkreise (Verbundstufe II) zu konkretisieren. Andere Verkehre, insbesondere die Regionalzüge im Landkreis Göppingen, unterliegen nicht der Allgemeinen Vorschrift. Durch die Vorgabe des VVS-Tarifs als Höchstarif ist in der Allgemeinen Vorschrift zugleich die Anwendung anderer Tarife untersagt, sofern hier keine Ausnahmeregelung greift oder entsprechende Kooperationen mit dem VVS bestehen. Durch die Trägerschaft für die Allgemeine Vorschrift lässt die Region einen Dienstleister (gegenwärtig DB Regio) Fahrausweisungen durchführen, diese Berechtigung sollte daher ergänzend zu denen des VVS und der Unternehmen ebenfalls hinzugefügt werden. Hierbei erhobene erhöhte Beförderungsentgelte stehen der Region zu.	<p>Entsprechend der Anregung wird in Kapitel 11.1.1 folgende Änderung vorgenommen:</p> <p>„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. <u>Sie gilt für den Straßenpersonenverkehr in der Aufgabenträgerschaft der Verbundlandkreise und des Verbands Region Stuttgart (VRS)</u>. 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 <u>VRS zum 01.01.2017</u> umgesetzt. Den Verkehrsunternehmen können auf diesem Wege Mindereinnahmen ausgeglichen werden, die ihnen aufgrund der verpflichtenden Anwendung des VVS-Tarifs entstehen.“</p> <p>Da der Nahverkehrsplan eines Aufgabenträgers per Definition nur die in seiner Zuständigkeit liegenden Verkehre betreffen kann, erscheint eine nochmalige Präzisierung des Anwendungsbereiches in Kapitel 11.3 entbehrlich.</p> <p>In Kapitel 11.3.3 (Rahmenvorgaben Tarif und Verkauf) wird im Nachsatz zur Tabelle folgende Ergänzung vorgenommen:</p> <p>„Darüber hinaus gehende vertragliche Vereinbarungen zur Anwendung des VVS-Gemeinschaftstarifs <u>sowie ggf. weitergehende Verpflichtungen aus der Allgemeinen Vorschrift der Region Stuttgart</u> bleiben unberührt.“</p>	Modifizierte Übernahme
6	VRS	Missverständlich ist aus regionaler Sicht die Vorgabe zu automatischen Fahrgastzählensystemen (AFZS) in Kapitel 11.4.4. Die Allgemeine Vorschrift sieht eine Ausstattungspflicht für alle für eine ausreichende statistische Sicherheit	Der Landkreis Göppingen dankt für die Anregung. Da die in Kapitel 11.4.4 aufgeführten Anforderungen zum Teil nicht im Kontext zu den in der Teilfortschreibung dargestellten Themen Tarif und Barrierefreiheit stehen, erfolgt ein Entfall dieser	Keine Übernahme (Kenntnisnahme)

		<p>notwendigen Fahrzeuge vor. Diese Pflicht gilt auch für Busunternehmen im Landkreis Göppingen, ist jedoch keinesfalls nur auf Neufahrzeuge begrenzt. Sofern für die statistische Sicherheit der Zählraten des Unternehmens eine entsprechende Anzahl an Bussen mit AFZS notwendig ist, kann auch die Nachrüstung von Bestandsfahrzeugen erforderlich sein.</p>	<p>Vorgaben – bspw. entfällt somit die Vorgabe zu automatischen Fahrgastzählssystemen (siehe hierzu Synopse 05, Stellungnahmen Nr. 1 & 2). Eine Übernahme der Anregung des VRS ist somit nicht erforderlich.</p> <p>Die ursprünglich dargestellten Anforderungen, die nicht im Kontext zu den Themen Barrierefreiheit und Tarif stehen, werden jedoch im Zuge der vorgesehenen Gesamtfortschreibung des Nahverkehrsplans Göppingen thematisiert. In diesem Zusammenhang erfolgt auch eine Berücksichtigung des durch den VRS vorgebrachten Hinweises.</p>	
7	VRS	<p>Im letzten Kapitel 11.6 wird ein Ausblick auf die Fortschreibung auch der übrigen Kapitel des Nahverkehrsplans, insbesondere der Linienbündel unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben zum Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge, gegeben. Perspektivisch bedeutsam aus regionaler Sicht ist dort der Themenbereich Boller Bahn und regionale Expressbuslinie Kirchheim / Teck – Göppingen. Die entsprechenden Hinweise sollen in eine Stellungnahme zur Fortschreibung 2023 eingebracht werden.</p>	<p>Der Landkreis nimmt den Hinweis zur Kenntnis. In der Tat werden perspektivische Netzentwicklungen erst bei der Gesamtfortschreibung zu beleuchten sein.</p>	-

Anregungen zum Entwurf Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans Göppingen

Empfehlungskategorien:

- 1) Bereits enthalten (im NVP-Entwurf)
- 2) Übernahme
- 3) Modifizierte Übernahme
- 4) Keine Übernahme

Synopse („Querliste“) der vorliegenden Anregungen der Träger öffentlicher Belange (TöB) und sonstiger beteiligter Stellen Vorschlag der Verwaltung für die Einarbeitung in den Nahverkehrsplan

Nr.	Behörde / Verband	Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung im NVP
Dachverband Integratives Planen und Bauen e.V. (DIPB)				
1	DIPB	<p>Für die Belange des DIPB sind unter Abschnitt 4.1 (Teilfortschreibung des NVP) Barrierefreiheit - die Unterabschnitte 11.4.1 Schienenverkehr und 11.4.2 Busverkehr bedeutsam.</p> <p>Im Unterabschnitt „Schienenverkehr“ wird bezgl. der Zugänglichkeit der Bahnsteige an verschiedenen (benannten) Bahnstationen ein dringender Nachrüstbedarf festgestellt. Aber auch bei weiteren, nicht näher benannten Stationen werden Defizite festgestellt. Darüber hinaus wird „noch mehr Handlungsbedarf“ bei einer weiteren Anzahl (nicht näher benannt) von Bahnhöfen gesehen. Eine Verortung der mit Mängeln behafteten Bahnhöfe erfolgte nicht. Wohl werden pauschal die ungenügende „Zugänglichkeit, Bahnsteigs- und Einstiegshöhe“ aufgeführt, die Themen „Fahrgastinformation, Orientierung und Witterungsschutz“ werden leider überhaupt nicht angesprochen.</p> <p>Eine wirkliche planungspolitische, planerische und zeitliche Konsequenz i. H. auf die Beseitigung der Defizite wird im NVP leider nicht gezogen. Die dortige Aussage – „Der zuständige Aufgabenträger und der Infrastrukturbetreiber sind gehalten, sich trotz der teilweise schwierigen Randbedingungen weiterhin für eine Verbesserung der Situation zu engagieren.“ - ist zu unbestimmt und steht im Widerspruch zum gesetzlichen Auftrag bzw. zu der eigenen Aussage im NVP (Seite 6). „Zielvorgabe ist, bis zum 01. Januar 2022 im ÖPNV eine vollständige Barrierefreiheit herzustellen. Eventuelle Ausnahmen von dieser Verpflichtung müssen</p>	Der Landkreis Göppingen bedankt sich für den Hinweis. Die Anregung muss jedoch an den zuständigen Aufgabenträger, das Land Baden-Württemberg, adressiert werden. Der Nahverkehrsplan hat bezüglich des SPNV keine steuernde Wirkung.	Keine Übernahme

		im Nahverkehrsplan konkret definiert und begründet werden." Aus unserer Sicht besteht hier noch erheblicher Nachbesserungsbedarf.		
2	DIPB	<p>Im Unterabschnitt „Busverkehr“:</p> <p>Ein guter Ansatz, wie wir ihn schon in anderen NVPs (in unterschiedlichen Planungsphasen) im VVS-Gebiet angegriffen haben, wäre eine Priorisierung nach bestimmten Kriterien. Diese Kriterien würden für eine gewisse Mindestverpflichtung/Ort, also eine Minimalabdeckung stehen, was gerade in ländlich strukturierten Gebieten bedeutsam ist.</p> <p>Folgende Kriterien können für eine nachvollziehbare Priorisierung stehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eine barrierefreie Haltestelle je Teilort; z. B. mit höchstem Fahrgastaufkommen. • Barrierefreie Haltestellen an Einrichtungen, die von Personen mit eingeschränkter Mobilität frequentiert werden (Krankenhäuser, Behindertenwerkstätten, o. ä.) • Stark frequentierte Haltestellen <p>So könnte sichergestellt werden, dass alle Haltestellen, bei denen ein barrierefreier Ein- und Ausstieg besonders notwendig ist, barrierefrei ausgestaltet werden.</p> <p>Stattdessen aber werden im vorliegenden NVP-Entwurf alle Haltestellen als gleichartig bedeutsam angesehen und zur Entscheidung (ja-nein-später-wann-nie) quasi in einen Topf geworfen.</p> <p>Ein aus unserer Sicht sehr unbefriedigender Ansatz.</p>	<p>Die Priorisierung von Haltestellen, die barrierefrei umgebaut werden sollen, entfällt, da grundsätzlich alle Haltestellen umzubauen sind. Eine Priorisierung ermutigt, aus Sicht des Landkreises, manche Kommunen, nicht tätig zu werden bzw. den Umbau der restlichen Haltestellen zu verzögern.</p> <p>Die Möglichkeit der Baulastträger, konkrete Begründungen für einen verzögerten oder zurückgestellten Umbau anzugeben, entspricht §8 Abs.3 PBefG. Der Nahverkehrsplan wird demnach den gesetzlichen Vorgaben gerecht, indem er eine Negativliste der Haltestellen inklusive konkreter Begründung enthält, die nicht bis zum 01.01.2022 barrierefrei umgebaut werden können. Die in Anlage 11.1 dargestellten Angaben liegen dabei in der Verantwortung des zuständigen Baulastträgers.</p> <p>Den Konstruktionsfehler des Gesetzgebers, Erwartungen an die bauliche Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur im Personenbeförderungsgesetz zu verankern, das sich als Gewerberecht primär an Verkehrsunternehmen wendet, kann der Landkreis jedoch nicht beheben. Aufgrund der weit überwiegend fehlenden Zuständigkeit des Landkreises sind seine Möglichkeiten, Einfluss auf die Planungsprozesse in den Kommunen zu nehmen, begrenzt. Der Fortschritt beim notwendigen Haltestellenumbau wird daher letztlich von den Aktivitäten der Kreiskommunen bestimmt. Weitergehende Zusagen sind dem Landkreis nicht möglich.</p> <p>Für die Kommunen besteht dennoch die Möglichkeit, eine Priorisierung vorzunehmen. Diese ist, falls erfolgt, Anlage 11.1 zu entnehmen.</p> <p>Dem Änderungsvorschlag kann deshalb nicht entsprochen werden. Der Landkreis Göppingen weist jedoch nochmals nachdrücklich darauf hin, dass grundsätzlich bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV – insbesondere</p>	Keine Übernahme

			<p>auch durch die zuständigen Baulastträger – herzustellen ist und das nicht nur Menschen mit Behinderungen, sondern beispielsweise auch älteren Mitbürgern oder Eltern mit Kinderwagen zugutekommt. Der Landkreis verfolgt den Umbaufortschritt konsequent.</p> <p>Es ist ferner davon auszugehen, dass bei einer künftigen NVP-Fortschreibung, die von einer Aktualisierung der Negativliste begleitet sein wird, ein erkennbarer Stillstand beim Haltestellenumbau auch in den lokalen Gremien Diskussionsbedarf auslösen wird.</p>	
3	DIPB	<p>Zwar wird das Thema „barrierefreie Bushaltestellen“ unter „Ziff. 11.4.3 Infrastruktur, Gestaltung von Haltestellen“ sehr umfangreich, auch mit einer vertieften Darstellung eines fachlichen Forderungskataloges behandelt. Doch, wie man später, in der Anlage unter Ziff. 11.1 bzw. 11.2 sieht, macht man es so den Kommunen sehr leicht, „nein“ oder „jetzt nicht - später“ zu sagen.</p> <p>Das entspricht u. E. nicht der eigentlichen Intention des Gesetzes! Falls der barrierefreie Umbau nicht innerhalb der Frist (01.01.2022) erfolgen kann, so ist das konkret zu benennen und zu begründen. Dafür steht auch die vorgenannte Anlage Ziff.11. mit ihrer sehr umfangreiche Auflistung (Erhebung) der Bushaltestellen; (Status quo, terminierte Umbauplanungen, Begründungen für verzögerten oder zurückgestellten Umbau).</p> <p>Auf die Gründe für einen verzögerten oder zurückgestellten Umbau wird dann in Anlage Ziff. 11.2 „Erläuterungen“ eingegangen. Bloß nun wird durch die vorgesehene „Erleichterung“ Tür und Tor für eine Umgehung i. S. von „Herauschieben auf den Sankt-Nimmerleins-Tag“ geöffnet. Viele Kommunen werden sich aus Haushaltsüberlegungen darüber freuen, aber das ist zu kurz gesprungen. Die Regelung des § 8 Abs. 3 PBefG wurde in 2012 eingeführt. Begründet wurde dies mit dem Hinweis auf die UN-Behindertenrechtskonvention, wonach die Vertragsstaaten, so auch Deutschland seit 2009 zu einem Höchstmaß an Barrierefreiheit verpflichtet sind. Die Intention dieser Regelung könnte durch z. B. die drei vorgenannten Priorisierungskriterien erfolgen.</p>	<p>Der Nahverkehrsplan wird den gesetzlichen Vorgaben gerecht, indem er eine Negativliste der Haltestellen inklusive konkreter Begründung enthält, die nicht bis zum 01.01.2022 barrierefrei umgebaut werden können. Den Konstruktionsfehler des Gesetzgebers, Erwartungen an die bauliche Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur im Personenbeförderungsgesetz zu verankern, das sich als Gewerbe recht primär an Verkehrsunternehmen wendet, kann der Landkreis jedoch nicht beheben. Aufgrund der weit überwiegend fehlenden Zuständigkeit des Landkreises sind seine Möglichkeiten, Einfluss auf die Planungsprozesse in den Kommunen zu nehmen, begrenzt. Der Fortschritt beim notwendigen Haltestellenumbau wird daher letztlich von den Aktivitäten der Kreiskommunen bestimmt. Weitergehende Zusagen sind dem Landkreis nicht möglich.</p> <p>Der Landkreis Göppingen verfolgt allerdings den Umbaufortschritt konsequent. Außerdem ist davon auszugehen, dass bei einer künftigen NVP-Fortschreibung, die von einer Aktualisierung der Negativliste begleitet sein wird, ein erkennbarer Stillstand beim Haltestellenumbau auch in den lokalen Gremien Diskussionsbedarf auslösen wird.</p>	Bereits enthalten

		<p>Eine Nichtanwendung eines solchen sinnvollen planerischen Instruments, im Zusammenhang mit einer Vielzahl von aufgeschobenen Umbauten von Bushaltestellen konterkariert die Intentionen der behindertenrechtlichen Vorgaben - zu Lasten nicht nur von Menschen mit Behinderungen, sondern auch älteren Mitbürgern, Eltern mit Kinderwagen etc.</p>		
4	DIPB	<p>Auf das Thema „Witterungsschutz“ wurde unter dem Stichwort „Bushaltestellen“ (Seite 24 oben) leider nicht mit einer Forderung eingegangen. Der Verweis auf die EAÖ geht hier wohl ins Leere, da doch die DIN 18040-3, sowie die im vom LRA Göppingen selbst im Erläuterungsbericht zur Teilfortschreibung aufgeführten gesetzlichen Vorgaben einschlägig sind.</p> <p>Aus Sicht des DIPB ist diese Entwicklung, wie im NVP vorgesehen, nicht hinnehmbar.</p> <p>D. h., wir bitten um ergänzende Korrektur zu den Abschnitten „Schienenverkehr, Busverkehr; Witterungsschutz/Bushaltestellen, Haltestelleninfrastruktur“ und anschließend um eine erneute Vorlage.</p>	<p>Der Nahverkehrsplanentwurf stellt das Thema „Witterungsschutz“ in Kapitel 4.1.7 wie folgt dar:</p> <p>„Bei der Ausstattung von Schienenhaltestellen sind taktile Orientierungshilfen, ein Witterungsschutz mit Sitzgelegenheiten sowie Informationseinrichtungen nach VVS-Empfehlung obligatorisch.“</p> <p>sowie (Bushaltestellen betreffend):</p> <p>„Je nach Lage und Fahrgastaufkommen ist auch die Ausstattung mit Witterungsschutz* und Sitzgelegenheiten zu empfehlen.“</p> <p>* Der Witterungsschutz soll barrierefrei i. S. von DIN 18040-3, dort Ziff. 5.6.6, gestaltet werden.</p> <p>Ein Ergänzungsbedarf besteht aus diesem Grund, aus Sicht des Landkreises Göppingen, nicht.</p>	Bereits enthalten
Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW)				
5	NVBW	<p>Generelle Anmerkungen zum Angebotsausbau im Sinne der Verkehrswende: Das Land Baden-Württemberg hat sich zum Ziel gesetzt, die Nachfrage im öffentlichen Nahverkehr, gemessen anhand der Verkehrsleistung in Personenkilometern, bis zum Jahr 2030 zu verdoppeln. Basisjahr für das Verdopplungsziel ist das Jahr 2010. Dieses Ziel sollte als zentrales klima- und verkehrspolitisches Ziel auch in der Teilfortschreibung Ihres Nahverkehrsplans ausdrücklich erwähnt werden. Gerade die hier behandelten Themen Barrierefreiheit sowie Tarif (im Sinne der VVS-Integration) stellen Maßnahmen dar, die generell für alle Nutzergruppen zu einer Attraktivitätssteigerung des Gesamtsystems ÖPNV beitragen.</p>	<p>Es ist zu bezweifeln, dass eine angestrebte Verkehrswende mit vertretbarem Aufwand allein durch Angebotsmaßnahmen im ÖV zu erreichen sein wird.</p> <p>Ein Ansatz, der die Verantwortung für klima- und verkehrspolitische Zielsetzungen ausschließlich im Sektor ÖPNV verortet, wird kritisch gesehen. Er kann in dieser Form keine Planungsbasis darstellen. Der Landkreis verfolgt deshalb mit Interesse, welche Maßnahmen Bund und Land parallel zur Dämpfung des motorisierten Individualverkehrs favorisieren. Eine Beeinflussung allein durch CO₂-Aufschläge dürfte andere verkehrliche Wirkungen auslösen als z. B. eine Nahverkehrsabgabe (bzw. Mobilitätspass). Sobald hier eine Richtung erkennbar wird, wird auch der Landkreis in Abstimmung mit den anderen Verbundlandkreisen und dem</p>	Keine Übernahme

			VVS Konzeptionen zur Bewältigung eines signifikant steigenden Fahrgastaufkommens entwickeln und im Rahmen seiner finanziellen Möglichkeiten umsetzen. Auch im Hinblick auf die Kommunikation mit den Bürgerinnen und Bürgern erscheint es sinnvoll, eventuelle zusätzliche Belastungen und verbesserte Angebote in zeitlicher Nähe umzusetzen.	
6	NVBW	<p>11.2 Übergreifende Zielvorstellungen zur Verkehrsentwicklung (S. 11-13): In diesem Kapitel greift der NVP einfürend die vier zentralen Planungsgrundlagen für die NVP-Fortschreibung auf. Um die Bedeutung der Verkehrsentwicklung des ÖPNV als zentrale Säule der Verkehrswende noch deutlicher hervorzuheben, ist im Sinne der Erreichung der Klimaschutzziele ein fünftes Unterkapitel an der Stelle zu erwägen: Das Dokument „Verkehrsinfrastruktur 2030: Ein Klimaschutzszenario für Baden-Württemberg“ von 2017 (https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Broschüren/Klimaschutzszenario_10-2017_web.pdf) zeigt auf, wie im Sinne der Klimaschutzes der ÖPNV bis 2030 maßgeblich zum Modal Split im Umweltverbund beitragen muss. Daraus lässt sich für die Nachfrage im ÖPNV eine Verdopplung bis 2030 ableiten. Eine Erwähnung der Klimarelevanz an einfürender Stelle fehlt aktuell noch und erscheint angesichts der Dringlichkeit der CO₂-Emissionsreduktion und der im Koalitionsvertrag verankerten Klimaneutralität von Baden-Württemberg bis 2040 unverzichtbar. Eine strategische Verankerung dessen würde in Ihr bereits angelegtes Kapitel 11.2 mit der Überschrift „Übergreifende Zielvorstellungen zur Verkehrsentwicklung“ passen. Insbesondere zur übergeordneten Vorstellungen zum Fahrplanangebot für die nächsten fünf Jahre im Landkreis Göppingen (Seite 1) sollte die Teilfortschreibung auch eine inhaltliche Verknüpfung mit den Empfehlungen der ÖPNV-Zukunftskommission (im Rahmen der ÖPNV-Strategie 2030) zum perspektivischen Angebotsausbau herstellen (siehe: ÖPNV-Zukunftskommission: Empfehlungen baden-wuerttemberg.de, fachliche Zielsetzung zu gängigen Verkehrszeiten ist der 15-Minutentakt in Verdichtungsräumen und der 30-Minutentakt in der Fläche) sowie die im neuen Koalitionsvertrag 2021-2026 festgehaltenen Angaben zur Mobilitätsgarantie im ÖPNV aufgreifen. Nicht zuletzt besteht eine zeitliche Überschneidung der Teilfortschreibung des NVPs</p>	<p>Die aktuelle Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans dient primär der gesetzlich geforderten Vertiefung des Aspekts Barrierefreiheit, gleichzeitig erfolgt damit eine Aktualisierung der dargestellten gesetzlichen und vertraglichen Rahmenbedingungen. Eine Überprüfung und ggf. Überplanung des Verkehrsangebots ist erst im Zuge der vollständigen Fortschreibung des Planwerks im Jahr 2022 vorgesehen. Dann wird in den Kreisgremien auch über perspektivische Zielsetzungen zu diskutieren und zu entscheiden sein. Gerne wird der Hinweis der NVBW aber zum Anlass genommen, die Kaskade der aktuellen Zielsetzungen zum Klimaschutz auch bereits in den jetzt ergänzten Passagen darzustellen. Kapitel 11.1.1 wird deshalb folgendermaßen ergänzt:</p> <p>„Berücksichtigung von Belangen des Umwelt- <u>und des Klimaschutzes</u></p> <p>[...]</p> <p><u>Zur Einhaltung internationaler Verpflichtungen wird auf Ebene der Europäischen Union eine Klimaneutralität bis zum Jahr 2050 angestrebt. In einem Zwischenschritt sollen dabei die Treibhausgasemissionen bis 2030 um 55% gegenüber dem Stand des Jahres 1990 abgesenkt werden. Der Bundesgesetzgeber hat diese Zielsetzungen im nationalen Klimaschutzgesetz sogar noch etwas verschärft: hier wird auf Bundesebene eine ausgeglichene Bilanz zwischen Ausstoß und Bindung von Treibhausgasen bereits für 2045 und für das Jahr 2030 eine Reduktion gegenüber 1990 um 65% vorgegeben. Vom Verkehrssektor wird hierbei bis 2030 eine Emissionsminderung um deutlich</u></p>	Modifizierte Übernahme

		Göppingen und der neuen Legislaturperiode. Auswertungen des ÖPNV-Reports (Unterlagen aus dem Roadshow-Termin „ÖPNV Report VVS“ vom 12.05.21) zum Status Quo der Angebotsqualität im ÖPNV in BW haben ergeben, dass für den LK Göppingen die Angebotsdichte (Haltestellenabfahrten) im Verhältnis zur Siedlungsdichte vergleichsweise geringer ausfällt, das Netz jedoch dicht ist – Umgekehrt formuliert: hier hat der Landkreis noch Ausbaupotential im Bestandsnetz – gerade auch an Wochenenden – und dieses sollte sich in der Teilfortschreibung erwähnt und als Merkposten für die ab 2022 geplante Gesamtfortschreibung festgehalten und dann entsprechend vertieft aufgegriffen werden.	<u>über 40% erwartet. In dieser Größenordnung liegen auch die Ziele des Landes Baden-Württemberg.</u> <u>Es ist nicht zu erwarten, dass dieses CO₂-Reduktionsziel allein durch technische Entwicklungen in den Bereichen Energiegewinnung und Antriebstechnik erreicht werden kann. Hierfür werden auch eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens und der Verkehrsmittelwahl notwendig sein. Bei dieser sog. Verkehrswende wird dem öffentlichen Verkehr, neben den anderen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes, eine steigende Bedeutung zukommen. Mit der Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis Göppingen ist hierzu ein angemessener Beitrag zu leisten.“</u>	
7	NVBW	11.4.4 Anforderungen an die Fahrzeuge (S. 24): Im Zusammenhang mit diesem Kapitel sollte auch die Clean Vehicles Directive (CVD) erwähnt werden, da dessen Umsetzung sich in der Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge manifestiert und die Vorgaben seit dem 02.08.2021 Gültigkeit haben. Gerade für öffentliche Dienstleistungsaufträge (ÖPNV-Busse) gilt die Richtlinie und die sich daraus ergebenden Mindestziele für Aufträge oder Vergabeverfahren. Die CVD wird zwar in der Teilfortschreibung unter Ausblick in Kapitel 11.6, Seite 29, aufgegriffen, sollte jedoch aufgrund des Inkrafttretens im aktuellen Jahr zumindest textlich in Kapitel 11.4.4 verankert werden und kann dann gerne nochmals als wichtiger Punkt im Ausblick aufgegriffen werden.	Bereits im Jahr 2022 wird der Landkreis Göppingen seinen Nahverkehrsplan gesamthaft fortschreiben. In der Gesamtfortschreibung wird der Kreis die Clean Vehicle Directive (CVD) und deren Umsetzung ausführlich darstellen.	Keine Übernahme (in der Teilfortschreibung)
8	NVBW	Redaktionelle Hinweise: Bitte bei Tabellen, die sich über mehrere Seiten erstrecken dafür sorgen, dass die Kopfzeile sich jeweils wiederholt. Dies erleichtert das Lesen der Spalten erheblich. Im konkreten Falle betrifft dies Tabelle 11-3 auf Seite 26 ff.	Der Landkreis dankt für den Hinweis. Die betroffenen Tabellen werden entsprechend formatiert.	Übernahme
Regierungspräsidium Stuttgart – Ref. 46.1 Verkehr				
9	Regierungspräsidium Stuttgart	Im Rahmen des Anhörungsverfahrens mit Gelegenheit zur Stellungnahme bis zum 15. September 2021 wird hiermit mitgeteilt, dass im Hinblick auf die Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans des Landkreises Göppingen von 2015	-	-

		von Seiten des Regierungspräsidiums Stuttgart, Referat 46.1 Verkehr, keine Bedenken/ Einwendungen bestehen.		
--	--	--	--	--

Anregungen zum Entwurf Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans Göppingen

Empfehlungskategorien:

- 1) Bereits enthalten (im NVP-Entwurf)
- 2) Übernahme
- 3) Modifizierte Übernahme
- 4) Keine Übernahme

Synopse („Querliste“) der vorliegenden Anregungen der Verkehrsunternehmen und -verbände Vorschlag der Verwaltung für die Einarbeitung in den Nahverkehrsplan

Nr.	Verkehrsunternehmen / Verkehrsverbund	Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung im NVP
Omnibusverkehr Göppingen (OVG)				
1	OVG	<p>Im Kapitel 11.4 Barrierefreiheit finden sich im Unterpunkt 11.4.4 Anforderungen an die Fahrzeuge:</p> <p>„Zudem sind neu zu beschaffende Fahrzeuge mit automatischen Fahrgastzählssystemen auszustatten.“</p> <p>Dazu folgende Anregungen und Bedenken.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Automatische Fahrgastzählssysteme werden im Bereich des VVS nicht für Auswertungen eingesetzt, welche Ihren Kontext im Bereich der Überschrift des Kapitels Barrierefreiheit haben. • Wir werden, was die Ausstattung mit Fahrgastzählssystemen anbelangt, unseren vertraglichen Verpflichtungen nachkommen. Wir arbeiten hier bereits mit dem VVS und den Ausrüsterfirmen zusammen. • Im VVS/VRS gibt es eine prozentuale Ausstattungsquote für die Ausstattung. Diese ist zu berücksichtigen. Falls von Seiten des Landkreises eine höhere Ausstattungsquote gewünscht wird ist der entsprechende Nutzen darzulegen und die Finanzierung hat durch den Landkreis zu erfolgen. 	<p>Der Landkreis Göppingen dankt für die Anregung. Da u.a. die von der OVG genannten Aspekte (Automatische Fahrgastzählssysteme, Videoüberwachung) sowie weitere in Kapitel 11.4.4 aufgeführte Anforderungen nicht im Kontext zu dem in Kapitel 11.4 dargestellten Thema Barrierefreiheit stehen, wird der Text in Kapitel 11.4.4 wie folgt angepasst:</p> <p>„Um die hohe Akzeptanz des ÖPNV zu erhalten und dessen Attraktivität fortlaufend zu erhöhen, ist das erreichte Qualitätsniveau <u>hinsichtlich der Barrierefreiheit</u> 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).</p> <p>Die Fahrzeuge des Linienbusverkehrs müssen den gesetzlichen Anforderungen entsprechen. <u>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</u></p>	Modifizierte Übernahme
2	OVG	<p>Weiter lautet es im Kapitel: „Des Weiteren sind die Fahrzeuge mit einersowie einer Anlage zur Video-Überwachung auszustatten.“</p> <p>Dazu folgende Anregungen und Bedenken.</p> <p>Die Ausstattung der Fahrzeuge mit einer Video-Überwachung sind enge rechtliche Grenzen gesetzt.</p>	<p>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</p>	

		<p><u>Zwecke der Videoüberwachung sind</u></p> <p>a) im Fahrzeug:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wahrnehmung des Hausrechts • Aufklärung und Prävention von Straftaten • Schutz von Leben, Gesundheit und Freiheit von Beschäftigten und Kunden • Beweissicherung im Ereignisfall • Verfolgung von Straftaten • Eigentums- und Besitzschutz <p>Rechtsgrundlage für die Verarbeitung ist Art. 6 Abs. 1 lit. f) DSGVO i.V.m. § 4 BDSG.</p> <p>Berechtigte Interessen sind die Aufklärung und Verhinderung von Straftaten sowie der Schutz von Leben, Gesundheit und Freiheit von Beschäftigten und Kunden, sowie die Beweissicherung im Ereignisfall.</p> <p>Bei der Videoüberwachung von Fahrzeugen und öffentlich zugänglichen großflächigen Einrichtungen des öffentlichen Schienen-, Schiffs- und Busverkehrs gilt der Schutz von Leben, Gesundheit oder Freiheit von dort aufhaltigen Personen als ein besonders wichtiges Interesse.</p> <p>b) im Objekt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wahrnehmung des Hausrechts • Aufklärung und Prävention von Straftaten • Schutz von Leben, Gesundheit und Freiheit von Beschäftigten und Kunden • Beweissicherung im Ereignisfall • Verfolgung von Straftaten • Eigentums- und Besitzschutz • Ordnungsgemäße Durchführung des Betriebsablaufs, Überwachung der Funktionalität und technischer Anlagenkontrolle, Störungssuche 	<p>auf Steigungs- und Gefällestrecken, zu entsprechen.</p> <p>Im Linienbusverkehr sind <u>deshalb</u> 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.</p> <p>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 Zählraten 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.</p> <p>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.</p> <p>Die Reservebusse für Ersatzverkehre im S-Bahn-, Regionalzug- oder Busverkehr entsprechen grundsätzlich der <u>o.g.</u> Ausstattung der im Regelverkehr eingesetzten Busse.“</p> <p>Die ursprünglich dargestellten Anforderungen, die weder im Kontext zum Thema Barrierefreiheit noch in Zusammenhang mit tariflichen Aspekten stehen, werden im Zuge der Gesamtfortschreibung des Nahverkehrsplans Göppingen thematisiert.</p>	
--	--	--	---	--

		<p>Rechtsgrundlage für die Verarbeitung ist Art. 6 Abs. 1 lit. f) DSGVO.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Grundlage können hier nicht die Themenkomplexe Barrierefreiheit oder Tarif sein, auf die sich der Aufgabenträger in seinem Anschreiben zum Anhörungsverfahren beruft. • Die Forderung nach einer Videoüberwachung ist in den einschlägigen gültigen Normen und Richtlinien des VVS oder der bisherigen Verbundlandkreise (Standards des Busverkehrs der Verbundlandkreise) nicht enthalten. Falls dies gewünscht ist, müssen die entsprechenden Normen durch den Aufgabenträger als Gesellschafter des VVS abgeändert werden. • Auch findet sich in den aktuellen Nahverkehrsplänen anderer Verbundlandkreise z.B. Rems-Murr-Kreis vom Juli 2021 keine Forderung nach einer solchen Überwachung. • Bisherige Ausstattung von Bussen im Landkreis Göppingen waren unternehmerische Entscheidungen, welcher sicherlich eine Kosten-Nutzen Abwägung vorausgegangen war. Für unser Unternehmen wurde diese Abwägung auch durchgeführt, mit negativen Ergebnis. Die nachträgliche Ausstattung eines Standardbusses mit einem System liegt bei ca. 5.000,- Euro, laufende Kosten für Unterhalt, Wartung Schulung bei ca. 500,- Euro/System/Jahr. Bei Gelenkbussen entsprechend höher. <p>Im Übrigen besteht nach unserem Dafürhalten beim Einsatz von Videoeinrichtungen in Bussen ein Mitbestimmungsrecht des Betriebsrats. Viele Betriebsräte haben zum Einsatz dieser Technik ein sehr reserviertes (eigentlich ablehnendes) Verhalten. Er betrachtet diese Technik auch als Leistungs- und Verhaltenskontrolle, deswegen muss dies im Vorfeld mit der Arbeitnehmervertretung behandelt werden.</p>		
DB Regio Bus Stuttgart (RBS)				
3	RBS	Von Seiten der RBS gibt es keine Anmerkung zur Fortschreibung des NVPs.	-	-