

Anregungen zum Entwurf des Nahverkehrsplans für den Landkreis Göppingen

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

Empfehlungskategorien:

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

Nr.	Hinweis von ...	Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung im NVP
Adelberg				
1	Gemeinde Adelberg	Wie bereits im letzten Anhörungsverfahren mitgeteilt, weist die Gemeinde auch dieses Mal wieder darauf hin, dass in Adelberg im Bereich „Klosterpark“ künftig eine Haltestelle vorgesehen werden sollte.	Der Landkreis bedankt sich für die ausführliche und sachdienliche Ausführung zur Errichtung einer zusätzlichen Haltestelle nahe dem Erholungszentrum „Klosterpark“. Generell obliegt die Entscheidung über die Errichtung einer Haltestelle dem zuständigen Straßenbaulastträger. Die Kosten der baulichen Elemente sind ebenfalls vom Straßenbaulastträger zu tragen. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass eine neu zu schaffende Haltestelle barrierefrei auszubauen ist. Für die Planungen sind die Empfehlungen zum Ausbau barrierefreier Bushaltestellen des VVS zu berücksichtigen. Auf der anderen Seite steht die Bedienung der neuen Haltestelle. Eine Bedienung würde ausschließlich durch die Linie 935 möglich sein. Eine Änderung des Linienwegs hat starke Auswirkungen auf den Umlauf. Eine Prüfung kann im Vorfeld der Vergabe der Busverkehrsleistung erfolgen.	Keine Übernahme
2	Gemeinde Adelberg	Im aktuellen Entwurf des NVP ist folgender Passus zu lesen: „Adelberg Fuchsweg Das Wohngebiet im Bereich Adelberg-Fuchsweg liegt außerhalb des Einzugsbereichs der nächstgelegenen Haltestellen. Dieses Erschließungsdefizit wäre lediglich durch eine Linienwegänderung auf der Linie 935 zu beheben. Diese Fahrwegänderung hätte starke Einflüsse auf den Umlauf der Linien, die Anschlüsse auf den Schienenverkehr herstellen. Aufgrund der geringen Größe des Gebiets wird eine Anpassung des	s.o.	Keine Übernahme

		Angebots im Busverkehr als nicht verhältnismäßig angesehen. Das Gebiet liegt jedoch im Planungsgebiet des On- Demand-Shuttles Schurwald.“ Aufgrund dieser Darstellung und der Schlussfolgerung wird deutlich, dass die bisherige/n Stellungnahme/n der Kommune nicht berücksichtigt wurde/n. Das Wohngebiet „Unterer Wasen“ befindet sich unterhalb des in meiner Stellungnahme angeführten Klosterparks. Eine frühzeitige Planung einer zusätzlichen Bushaltestelle ist dringend notwendig.		
Aichelberg				
3	Gemeinde Aichelberg	Schülerverkehr nach Schlierbach/Albershausen: - Die L 914 von Schlierbach nach Albershausen ist überfüllt. - Die L 924 sollte bestehen bleiben. - Zum Schulbeginn zur 2. Stunde ist keine Anbindung möglich. - Das Unterrichtsende nach 12.55 Uhr sollte berücksichtigt werden (Der Bus fährt erst nach 42 Minuten Wartezeit). - Die Anbindung nach dem Nachmittagsunterricht ist unbefriedigend (49 Minuten Wartezeit). - Die Fahrt über Uhingen ist Kindern im Alter von 10 Jahren kaum zuzumuten.	Beim Nahverkehrsplan handelt es sich um einen Rahmenplan, welcher das angestrebte Angebotsvolumen anhand von Strukturdaten definiert. Die konkrete Ausgestaltung dieses Angebotsvolumens in Form von Fahrplänen erfolgt jeweils im Vorfeld eines Vergabefahrens in Abstimmung mit den betroffenen Kommunen. Die Anregung wird daher unter Beachtung der „Satzung über die Bezuschussung bzw. Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten (SBKS)“ im Vorfeld des anstehenden Vergabeverfahrens behandelt. Dessen ungeachtet steht es den Schulen frei, im Rahmen der „Mitwirkung der Schulen bei der Schülerbeförderung“ gemäß der Bekanntmachung des Kultusministeriums vom 23.08.1994 die Unterrichtszeiten auf die Busfahrpläne abzustimmen, um so die Wartezeiten der Schüler zu minimieren. Im Rahmen der betrieblichen Möglichkeiten erfolgte bereits zum Fahrplanwechsel 2022/2023 eine Verkürzung der Wartezeiten im Schülerverkehr zwischen Aichelberg und Weilheim.	Keine Übernahme
4	Gemeinde Aichelberg	Schülerverkehr nach Weilheim - Morgens sollte die Linie entsprechend dem Schulbeginn angepasst werden. Die Kinder haben lange Wartezeiten bis zum Schulstart). - Das Ende des Nachmittagsunterrichts sollte berücksichtigt werden.		
5	Gemeinde Aichelberg	Grundsätzliches zum Linienverkehr nach Weilheim - Eine halbstündige Taktung wäre wünschenswert. - Die Fahrzeiten sollten einen Umstieg in Weilheim auf andere Linien (z.B. nach Kirchheim unter Teck) ohne lange Wartezeiten möglich machen und entsprechend angepasst werden.	Landkreisüberschreitende Verkehre erfordern stets die Abstimmung zwischen den betroffenen Landkreisen. Diese erfolgt unter anderem im Vorfeld der jeweiligen Vergabe. Eine Angebotsausweitung ist auch in Form von kommunalen Zubestellungen möglich. Alle betroffenen Kommunen wer-	Keine Übernahme

			den im Vorfeld der Vergabeverfahren an den Planungen beteiligt und können hier ihre Anregungen einbringen.	
Albershausen				
6	Gemeinde Albershausen	Den Entwurf des Nahverkehrsplans 2023 begrüßt die Gemeinde Albershausen ausdrücklich: • Positiv bewerten wir die Bündelaufteilung für Albershausen: die beiden Linien 911 und 914 sind in einem Bündel. Das löst heutige Trennung von „911=Stadtverkehr“ und „914=Regionalverkehr“ auf, mit der Folge, dass beide Linien integriert gedacht und geplant werden können. Dadurch sollten sich Synergien durch den Wegfall zahlreicher Parallelfahrten ergeben.	Kenntnisnahme.	Bereits enthalten
7	Gemeinde Albershausen	• Dass künftig der MEX-Zuganschluss in Uhingen erreicht werden soll, empfinden wir ebenfalls als positiv.	Kenntnisnahme.	Bereits enthalten
8	Gemeinde Albershausen	• Wenn der MEX von Albershausen aus Mo-Fr 6 – 20 und Sa 9 – 20 Uhr halbstündlich angebunden wird, davor und bis Mitternacht stündlich, auch Anbindung der Nachtzüge am Wochenende nach 24 Uhr vorgesehen ist, halten wir die Planung für eine erhebliche Verbesserung.	Kenntnisnahme.	Bereits enthalten
Bad Ditzenbach				
9	Gemeinde Bad Ditzenbach	Zunächst möchten wir uns als Gemeinde ganz herzlich für die Finanzierung und Einrichtung der neuen Anbindung / Linie an den Bahnhof Merklingen beim Landkreis Göppingen bedanken. Wie Sie wissen, ist unsere Gemeinde Mitglied beim Zweckverband RSA und hat den Bahnhof mitfinanziert. Am kommenden Wochenende wird die Einweihung gefeiert. Ein großartiges Jahrhundertprojekt wird vollendet bzw. geht an den Start. Das wird die Region „Schwäbische Alb“, zu der ich das Obere Filstal zähle, positiv verändern und ist ein wichtiger Beitrag für die Mobilitätswende.	Kenntnisnahme.	Bereits enthalten

10	Gemeinde Bad Ditzenbach	Wir sehen aber unsere Region trotzdem weiterhin bei den Anbindungen nach Göppingen und Geislingen abgehängt. Insbesondere die Verbindung von Auendorf nach Göppingen mit den Rufbussen hat der Gemeinderat kritisiert. Vor allem für ältere Menschen ist dies zu kompliziert und wird deshalb wenig in Anspruch genommen. Auch für Touristen ist es sehr schwer nachzuvollziehen, wann ein regulärer Bus fährt oder wann nur ein Rufbus. Auch für uns als Tourismusregion ist dies nicht akzeptabel. Wenn sich der Landkreis Göppingen als Tourismuslandkreis weiterentwickeln will, sollte er auch diesbezüglich ein besseres Busangebot vorweisen. Andere Tourismusländer wie z.B. Österreich machen dies uns vor. Da kann man sich darauf verlassen, dass der Bus zu festen Zeiten auch kommt. Früher ist auch bei uns regelmäßig zu festen Zeiten ein Bus von Auendorf gefahren. Warum wurde das eingestellt bzw. geändert? Wir fordern deshalb wieder reguläre Busverbindungen im Stundentakt von Auendorf nach Göppingen bzw. Geislingen.	Der Landkreis begrüßt das Engagement der Gemeinde Bad Ditzenbach in Bezug auf die ÖPNV-Anbindung, hier insbesondere des Teilorts Auendorf. Die Bedienung mit Rufbussen resultiert insbesondere daraus, dass für den Teilort Auendorf ein nur sehr geringes Basisangebot im Busverkehr nach den geltenden Regularien definiert werden kann. Zur Berechnung des Basisangebots werden Einwohnerzahlen und Nachfragedaten herangezogen. Der hieraus resultierende Wert im regulären Busverkehr wäre so gering, dass der Landkreis sich für eine alternative Bedienungsform entschieden hat, um den Einwohnerinnen und Einwohnern von Auendorf eine bedarfsgerechte Mobilität zu ermöglichen. Generell ist es möglich als Gemeinde in Form von kommunalen Zubestellungen Busleistungen selbst (mit) zu finanzieren. Um dies zu realisieren, muss zum einen die verkehrliche Sinnhaftigkeit geprüft werden und bei Feststellung ebendieser die nötigen Kapazitäten beim zuständigen Verkehrsunternehmen vorhanden sein. Inwiefern sich der Landkreis an welchen Maßnahmen beteiligen wird, wird in den ÖPNV-Finanzierungsgrundsätzen geregelt. Aktuell werden ÖPNV-Finanzierungsgrundsätze des Landkreises überarbeitet und im Laufe dieses Jahres neu beschlossen. Eine Verbesserung der Attraktivität des ÖPNV in Bad Ditzenbach wird sich sicherlich mit der Inbetriebnahme des On-Demand-Verkehrs im Raum Geislingen einstellen. Dann wird es möglich sein, per App und auch per Telefon ein On-Demand-Shuttle zu buchen, das möglichst wohnortnah (an virtuellen Haltepunkten) eine Fahrtmöglichkeit zu jedem gewünschten Ziel innerhalb des Bediengebiets ermöglicht. Von diesem Angebot können somit auch Touristinnen und Touristen profitieren, indem sie bedarfsgesteuert zu touristischen Zielen befördert werden können.	Keine Übernahme/ Bereits enthalten
----	----------------------------	--	--	---------------------------------------

11	Gemeinde Bad Ditzenbach	Auch bzgl. der Schülerverkehr haben sich erhebliche Verschlechterungen ergeben. Zum Teil gibt es bei den Anbindungen nach Geislingen und Göppingen unzumutbare Wartezeiten und Fahrzeiten. Es dauert bei manchen Fahrten über 70 Minuten, wo die Kinder unterwegs. Dies betrifft auch die Anbindung von Drackenstein zur Hiltenburgschule. Ich bitte Sie sich auch mal die Anbindung von Drackenstein zur Berufsschule in der Öde anzuschauen. Wie lange ein Berufsschüler hier unterwegs ist und wie er umsteigen muss. Ein Bus darf hier nicht verpasst werden, sonst fällt die Klassenarbeit in der 1. Stunde ins „Wasser“. Gibt es dafür dann für den Schüler eine 6? Deshalb fordern wir direkte Anbindungen ohne Umsteigen nach Göppingen und Geislingen. Das würde das Busfahren wesentlich vereinfachen und würde ebenfalls ein wichtiger Baustein für die Mobilitätswende darstellen. Wir bitten deshalb den Kreistag dringend um Änderung bzw. Anpassung der Satzung. Hier sollte zukünftig nicht nur die Wartezeit beachtet werden, sollte die Fahrtzeit sollte bei der Zumutbarkeit mit einfließen. Änderungen der Fahrzeiten sollten zukünftig rechtzeitig mit den Schulleitungen abgestimmt werden.	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung zum Schülerverkehr in Bad Ditzenbach. Der Landkreis nimmt Anmerkungen dieser Art sehr ernst, da es auch ihm ein großes Anliegen ist, Schülerinnen und Schüler sicher und mit zumutbarem Aufwand zu ihrer Bildungsstätte zu bringen. Das Fahrplanangebot auf der Linie 966A befördert die Schüler in rd. 30 Minuten umsteigefrei von Bad Ditzenbach nach Geislingen/Steige. Dies wird gemäß der Satzung zur Schülerbeförderung als zumutbar eingestuft. Auch nach Göppingen gibt es Verbindungen im Ausbildungsverkehr, die mit der Linie 981A in ca. 40 Minuten von Bad Ditzenbach nach Göppingen fahren. Auch diese Verbindung ist umsteigefrei. Generell wird das ÖPNV-Angebot für den Schülerverkehr nicht detailliert im NVP aufgeführt. Das hierfür notwendige Angebotsvolumen wird mit Hilfe der „Satzung über die Bezuschussung bzw. Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten (SBKS)“ im Vorfeld des anstehenden Vergabeverfahrens festgelegt (siehe Kapitel 6.4.2, Tabelle 6-9), ebenso die zumutbaren Fußwege und Wartezeiten sowie Regelungen zu den Kapazitäten. Unter Berücksichtigung dieser Festlegungen ist bei anstehenden Neuvergaben das Angebot im Schülerverkehr sowie dessen Finanzierung zu prüfen und ggf. anzupassen. Eine Übernahme in den NVP ist jedoch nicht erforderlich.	Keine Übernahme.
Bad Überkingen				
13	Gemeinde Bad Überkingen	Die Zahlen der Schulabgänger der Grundschule Unterböhringen zeigt zwischenzeitlich auch eine starke Tendenz Richtung Schulverbund Deggingen und nicht mehr nur nach Geislingen. Zwischenzeitlich gehen bereits 15-20 Kinder aus Unterböhringen in die Realschule nach Deggingen. In den Folgejahren werden es noch mehr. Die Rektorin der Grundschule Unterböhringen gibt an, dass sogar noch deutlich mehr Kinder nach Deggingen in den Schulver-	Der Landkreis bedankt sich für die zahlreichen Anregungen zum Schülerverkehr der Gemeinde Bad Überkingen. Auch ihm ist es ein großes Anliegen Schülerinnen und Schüler in einer zumutbaren Zeit sicher zu ihrem Schulort zu befördern. Die Schulortwahl ist ein dynamischer Prozess, der sich von Schuljahr zu Schuljahr ändern kann, weswegen es für den Landkreis besonders wichtig ist,	Keine Übernahme

		bund wechseln würden, wenn die Busanbindung Unterböhringen – Deggingen gegeben wäre. Dies gilt zwischenzeitlich auch für Schüler aus Bad Überkingen.	eine Rückmeldung der Schulen bzw. Kommunen zu erhalten.	
14	Gemeinde Bad Überkingen	Es besteht aktuell keine direkte Busanbindung von Unterböhringen ins Täle. Die einzige Buslinie, die nach Unterböhringen fährt, führt zurück nach Geislingen (965, Geislingen <-> Unterböhringen). Die Buslinie 966 fährt zwar von Geislingen nach Wiesensteig über Hausen, aber nicht noch den kurzen Weg nach Unterböhringen. Ins Täle von UB kommt man nur mit Umstieg in Hausen. Dadurch müssen die Schüler/Schülerinnen teilweise lange vor dem tatsächlichen Unterrichtsbeginn bereits auf den Bus, da zum eigentlichen Unterrichtsstart kein Bus pünktlich ankommt oder passen die Umsteigezeiten unter den Buslinien (zwischen den Buslinien 965+966) nicht richtig, so dass dann Wartezeiten an der Bushaltestelle nötig ist. Andere Personen, vor allem ältere Personen könnten die Busverbindung nach Deggingen bzw. ins Täle natürlich ebenfalls, u.a. zum Einkaufen und Arztbesuche nutzen. Wir bitten daher zu prüfen, ob eine direkte Busverbindung von Unterböhringen über Hausen nach Deggingen eingerichtet werden kann.	Die Satzung zur Schülerbeförderung lässt eine Ankunft bis zu 45 Minuten vor Unterrichtsbeginn zu. Sollte dieser Wert überschritten werden, kommen Sie gerne auf das Amt für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur zu. Ebenfalls bedankt sich die Kreisverwaltung für Ihren Hinweis zur Anpassung des ÖPNV an die Schulzeiten. An dieser Stelle ist eine Anpassung jedoch leider frühestens im Vorfeld der Neuvergabe der Busverkehrsleistungen möglich. Es sei aber darauf hingewiesen, dass ein Großteil des Busverkehrs durch Anschlussbindungen zeitlich fixiert ist - teils durch Anschlüsse auf andere Buslinien, aber in erster Linie auch auf die übergeordneten Verkehrsmittel. Wenn dieses bestehende Netz auch nur im Minutenbereich angepasst wird, kann es sein, dass Anschlüsse nicht erreicht oder Synergien nicht genutzt werden können. In diesem Zusammenhang soll auch ergänzend auf den Beschluss des Kultusministeriums vom 23.08.1994 verwiesen werden, nachdem die Schulzeiten an das bestehende ÖPNV-Netz anpassen sind. Die übermittelte Anregung wird unter Beachtung der „Satzung über die Bezuschussung bzw. Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten (SBKS)“ im Vorfeld des anstehenden Vergabeverfahrens behandelt werden. Die Direktverbindung Unterböhringen - Deggingen entspräche einer neuen Linie außerhalb des Basisangebots, was zunächst Gespräche über eine (Mit)Finanzierung der Kommune voraussetzt. Eine alternative Routenführung der Linie 966 wird als stark nachteilig für weitere Kommunen entlang der Linie bewertet und daher nicht näher betrachtet. Eine mögliche Alternative stellt ein Verknüpfungspunkt in Hausen/Fils dar, welcher allerdings zunächst zu prüfen wäre.	
15	Gemeinde Bad Überkingen	Ergänzend bitten wir um entsprechende Koordination, dass generell die Ankunftszeiten der Busse mit dem Unterrichtsbeginn der weiterführenden Schulen in Deggingen und Geislingen so abgestimmt sind, dass es gewährleistet ist, dass die Schüler pünktlich zum Unterricht kommen können andererseits bitten wir ebenfalls um entsprechende Koordination, dass sich die Wartezeiten für die Schüler aus dem Oberen Filstal, die erfahrungsgemäß einen recht langen Anfahrtsweg haben, nach Unterrichtsende in einem tragbaren Rahmen liegt.		

16	Gemeinde Bad Überkingen	Einen On-Demand-Verkehr von und nach Unterböhringen erachten wir an den Wochenenden bzw. in den Randzeiten insbesondere am Abend unter der Woche sicherlich für sinnvoll. Die Schülerverkehre nach Deggingen und Geislingen sowie der untertägige Verkehr müssen jedoch zwingend weiterhin durch den normalen Busverkehr gewährleistet sein. Wir bitten hier eine detailliertere Stellungnahme wie das Basisangebot gem. S 186 des Entwurfs definiert ist.	Die Bedienung der Gemeinde Bad Überkingen im Ausbildungsverkehr wird auch mit Inbetriebnahme des On-Demand-Shuttles weiterhin mit Bussen erfolgen. Da im Verbundgebiet jeder Fahrgast, der im Besitz eines gültigen VVS-Tickets ist, auch mit den A-Linien oder S-Fahrten fahren kann, ist hier auch immer eine Busverbindung vorhanden. Das Basisangebot berechnet sich im Kern aus der Einwohnerzahl der erschlossenen Kommunen bzw. Teilorte und dem streckenbezogenen Fahrgastaufkommen. Für die Gemeinde Bad Überkingen ergibt sich das folgende Basisangebot: Für den Korridor Geislingen - Oberböhringen – Michelsberg wird das Basisangebot anhand der Einwohner (214) und der Nachfrage (10) berechnet. Hieraus ergeben sich leider nur vier Fahrtenpaare an Wochentagen und kein Angebot an Wochenenden. Oberböhringen wird jedoch stark von dem On-Demand-Shuttle profitieren. Hierüber wird Oberböhringen ganztags und auch am Wochenende flexibel angedient. Auf dem Korridor Hausen B464/Hirsch – Unterböhringen ergibt sich das Basisangebot ebenfalls aus den Kenngrößen Einwohnerzahl (955) und Nachfrage (80). Die Teilorte Bad Überkingen, Hausen und Unterböhringen liegen in dem Abschnitt Geislingen – Hausen – Wiesensteig / - Unterböhringen. Auf diesem Abschnitt werden die Einwohnerzahlen und Nachfragewerte für verlässliche MEX-Zubringer überschritten. Demnach wird dem Basisangebot das Fahrplanangebot entsprechend dem ÖPNV-Pakt hinzugerechnet. Das Basisangebot auf diesem Abschnitt wird sich in Form eines ganztägigen 30-Minuten-Takts realisieren. Generell profitiert ganz Bad Überkingen von dem vorliegenden Entwurf des Nahverkehrsplans. Zum	Keine Übernahme
----	-------------------------	--	--	-----------------

			einen durch Angebotsausweitungen im Basisangebot/ÖPNV-Pakt. Zum anderen durch das einzusetzende On-Demand-Shuttle Geislingen.	
17	Gemeinde Bad Überkingen	Die Haltestellen in Hausen an der B 466 wurden durch den Straßenbaulastträger entsprechend barrierefrei umgebaut. Wir bitten diesbezüglich um Berücksichtigung. Der Umbau der Haltestelle „Im Grund“ in Bad Überkingen ist im Jahr 2023 vorgesehen, der Umbau der Haltestelle Autalhalle in 2024 vorausgesetzt der Zustimmung des Gemeinderates und ausreichender Haushaltsmittel sowie Gewährung der Zuschüsse nach LGVFG.	Vielen Dank für die Übermittlung des aktuellen Stands in Bezug auf den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen. Die Tabellen zum Ausbaustand werden entsprechend angepasst.	Übernahme
18	Gemeinde Bad Überkingen	Es wird angeregt in Oberböhringen eine On-Demand-Haltestelle im Bereich Kreuzung K 1439 Zufahrt Wanderparkplatz einzurichten. Oberböhringen verfügt entlang der K 1437 außerorts und innerorts über keine Gehwege. Wanderer müssen daher von der Haltestelle innerorts auf der Straße zum Einstieg in die Löwenpfande gehen. Dies birgt ein erhöhtes Gefahrenpotential. Andererseits müssen die Bewohner des Aussiedlerhofs „Heller“ Hetter Weg 1 ebenfalls auf der unbeleuchteten Kreisstraße ohne Gehweg zur Haltestelle in die Ortsmitte gelangen. Die vorgeschlagene Haltestelle liegt an der bisherigen Linienführung und wäre unseres Erachtens ohne großen Zeitverlust anfahrbar.	Bei den On-Demand-Haltestellen handelt es sich um ein dichtes, virtuelles Netz an Haltepunkten. Klassische Bushaltestellen werden zwar auch angefahren, Ziel ist es jedoch, die Einwohnerinnen und Einwohner möglichst wohnortnah abzuholen und möglichst nah an ihr Ziel zu befördern. Bei der Planung der virtuellen Haltestellen wird die Kreisverwaltung den Vorschlag berücksichtigen.	Keine Übernahme
19	Gemeinde Bad Überkingen	Uns ist nicht bekannt, inwieweit der Bahnhof Merklingen zukünftig auch vom Fernverkehr der DB angedient werden soll. Sofern dies der Fall sein sollte, muss gewährleistet sein, dass der Bahnhof Merklingen auch von Bad Überkingen auch gut mit den ÖPNV erreichbar sein muss.	Zu- und Abbringerfahrten auf den Linien, die Bahnhöfe andienen, werden i.d.R. so geplant, dass regional bedeutsame Schienenverkehre in einem der Einwohnerzahlen angemessenen Takt an- bzw. abgedient werden. Eine Ausweitung dieser Zu- bzw. Abbringerfahrten auf den Fernverkehr ist nicht vorgesehen. Zudem sind nach Kenntnis des Landkreises für den Bahnhof Merklingen auch mittel- bis langfristig keine Halte von Fernverkehrszügen der DB geplant.	Keine Übernahme
Bad Boll				
20	Gemeinde Bad Boll	Der Ausbau der Linie 920 zwischen Zell/Aichelberg und Göppingen als verlässlicher MEX-Zubringer wird ausdrücklich begrüßt. Ein durchgängiger 30-Minuten-Takt tagsüber von Montag bis Samstag auf dieser Linie wird dazu beitragen, deren Attraktivität weiter zu verbessern.	Kenntnisnahme.	Bereits enthalten

21	Gemeinde Bad Boll	Die Führung der geplanten Expressbuslinie über Bad Boll ist ebenfalls sehr erfreulich. Voraussichtlich wird diese Verbindung aus Zeitgründen jedoch nur einzelne örtliche Haltestellen bedienen können. Es stellt sich deshalb die Frage, wie der angestrebte 30-Minuten-Takt bei alternierender Bedienung „in der Fläche“ zu realisieren ist. In diesem Zusammenhang wäre es darüber hinaus wünschenswert, dass künftig auch der Teilort Eckwälden halbstündlich bedient wird. Insbesondere für Berufspendler (Firma WALA) wäre ein verbessertes Angebot, wenigstens zu den Stoßzeiten, eine wertvolle Bereicherung.	Detailplanungen zur geplanten Expressbuslinie über Bad Boll liegen dem Landkreis zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht vor, da diese in der Zuständigkeit des Verbands Region Stuttgart (VRS) entwickelt wird. Nähere Aussagen zu Haltepunkten und flächenhafter Bedienung sind zu diesem Zeitpunkt leider noch nicht möglich. Eckwälden ist aufgrund seiner Lage nur mit einer Stichfahrt zu erschließen. Auf der Linie 920 verkehrt der Bus bereits heute im 60-Minuten-Takt bis zur Haltestelle WALA. Zusätzlich verkehrt in Eckwälden die Linie 923 zu den gängigen Schulzeiten. Die Ausweitung der Linie 920 auf einen 30-Minuten-Takt mit Stichfahrt nach Eckwälden ist vom heutigem Standpunkt aus betrachtet verkehrlich nicht realisierbar. Dass die neu einzuführende Expressbuslinie über Eckwälden geführt werden könnte, erscheint ebenfalls unwahrscheinlich, da mit der Stichfahrt eine deutliche Fahrtzeitverlängerung einherginge, die dem Charakter einer Expressbusverbindung widerspräche.	Keine Übernahme
22	Gemeinde Bad Boll	Eine Bündelung der Linien 921 und 924 erscheint aus Sicht der Gemeinde Bad Boll aufgrund der mangelnden Nachfrage vertretbar. Es sollte jedoch darauf geachtet werden, dass beim dann erforderlichen Umstieg in Hattenhofen die Wartezeiten auf den Anschluss Richtung Ebersbach minimiert werden.	Der Landkreis bedankt sich für den Hinweis zur Anbindung der Gemeinde Bad Boll in Richtung Ebersbach/Fils. Die detaillierte Fahrplangestaltung findet im Vorfeld der jeweiligen Vergabe der Linienbündel statt. Gerne berücksichtigt die Kreisverwaltung Ihren Hinweis in diesem Prozess, in den auch die Gemeinde frühzeitig eingebunden werden wird. Da es sich bei dem Nahverkehrsplan um einen Rahmenplan für die Entwicklung des ÖPNV handelt, wird von einer Übernahme in den Nahverkehrsplan abgesehen.	Keine Übernahme
23	Gemeinde Bad Boll	Die Linie 983 verkehrt abgesehen von einzelnen Fahrten zur Gemeinschaftsschule nur bis an die Haltestelle Dürnauer Straße. Es wird angeregt, diese Linie bis an die Haltestelle Ev. Akademie / Reha-Klinik zu verlängern, um	(s. Stellungnahme zu Nr. 22) Eine Prüfung dieser Anregung auf deren betriebliche Realisierungsmöglichkeit hin wird in die Hinweise des Liniensteckbriefs der Linie 983 aufgenommen. Der Landkreis bedankt sich für den Hinweis.	Übernahme

		auf diese Weise eine Verknüpfung mit den dort verkehrenden Linien und so eine Querverbindung im gesamten Voralb-Raum zu erreichen.		
24	Gemeinde Bad Boll	Die Nachtbus-Linien gewährleisten vielen ÖPNV-Nutzern einen zuverlässigen und sicheren Weg nach Hause. Deshalb sollte dieses Angebot unbedingt aufrechterhalten werden.	Die Aufrechterhaltung des Nachtbusverkehrs wird vom Landkreis nicht in Frage gestellt. Die Linie N92 und N98 werden auch künftig einen zuverlässigen Nachtverkehr gewährleisten.	Bereits enthalten
25	Gemeinde Bad Boll	Eine weitere Anregung betrifft das City-Ticket der Deutschen Bahn, welches Bahnreisenden die kostenlose An- und Weiterfahrt am Abfahrts- bzw. Zielort ermöglicht. Im Gegensatz zu vielen anderen Städten Baden-Württembergs umfasst der Geltungsbereich im Landkreis bislang nur das Stadtgebiet Göppingen sowie die Schurwald-Gemeinden Rechberghausen, Birenbach und Wäschenbeuren. Deshalb wäre es wünschenswert, (wie z.B. im Raum Ludwigsburg) den Radius auf weitere Gemeinden im Umfeld auszudehnen, insbesondere auf das Voralb-Gebiet.	Die Anerkennung des City-Tickets führt zu Einnahmeausfällen im Verbundtarif, die ausgeglichen werden müssen. Die Neigung der Deutschen Bahn, die Geltungsbereiche auszuweiten oder neue Städte aufzunehmen, ist deshalb gering. Letztlich haben weder der Landkreis noch der VVS Einfluss auf das Tarifsysteem der Deutschen Bahn. Die Anregung ist deshalb bei der Deutschen Bahn AG zu platzieren.	Keine Übernahme
Deggingen				
26	Gemeinde Deggingen	Der Entwurf des Nahverkehrsplan 2023 im Landkreis Göppingen wird zur Kenntnis genommen.	Kenntnisnahme.	Keine Übernahme
27	Gemeinde Deggingen	Die Gemeinde Deggingen ist mit dem für die Linienbündel 8 und 9 dargestellten Konzept grundsätzlich einverstanden.	Kenntnisnahme.	Keine Übernahme
28	Gemeinde Deggingen	Seit über 15 Jahren besteht seitens der Gemeinde Deggingen der Wunsch, eine direkte Busverbindung von Reichenbach i. T. über Schlatt nach Göppingen einzurichten. Aus verschiedenen Gründen wurde dies von Vertretern des Amtes für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur beim Landratsamt und von den Busunternehmen als nicht durchführbar abgelehnt. Mit Schließung der Geburtsstation der Helfensteinklinik in Geislingen wurde dieses Thema erneut aufgegriffen aber wiederum als nicht durchführbar abgelehnt. Anschließend wurde dies in den vergangenen Jahren immer wieder thematisiert, jedoch leider weiter ohne Erfolg. Mit der Schließung der Helfensteinklinik und der damit noch stärker gestiegenen Notwendigkeit, eine kürzere Fahrtstrecke mit dem ÖPNV nach Göppingen zu erzielen, sind	Der Landkreis bedankt sich für den Hinweis zur Erreichbarkeit Göppingsens und hierbei insbesondere des Klinikums. Aufgrund der geltenden verkehrsrechtlichen Regeln (Tonnagebeschränkung auf 6 Tonnen tatsächliches Gesamtgewicht) ist die Einrichtung einer regulären Buslinie zwischen Schlatt und Deggingen über die L1218 derzeit nicht möglich. Der Landkreis hat jedoch bezüglich der Anbindung des Klinikstandorts Göppingen bereits Planungen vorliegen, die genau hierauf abzielen. Die Gemeinde Deggingen wird insbesondere mit Blick auf die Erreichbarkeit des Klinikums in Göppingen deutlich von dem geplanten On-Demand-Verkehr	Bereits enthalten/ Modifizierte Übernahme

		große Teile der Bevölkerung aus Deggingen und Reichenbach auf die Gemeindeverwaltung und Mitglieder des Gemeinderats zugekommen und fordern nun nachdrücklich, diese Verbindung zu schaffen. Die Begründung, dass dies mit der Taktung nicht zu vereinbaren wäre, kann nicht mehr ins Feld geführt werden, da nun der gesamte Nahverkehrsplan überarbeitet wird und eine derartige Anbindung möglich sein muss. Aus diesem Grund fordert die Gemeinde Deggingen, die Verbindung von Reichenbach i. T. nach Schlat in den neuen Nahverkehrsplan ab 2023 aufzunehmen.	(Klinik-Shuttle) im Mittelbereich Geislingen profitieren. Mit der Inbetriebnahme (geplant für 2024) werden die Einwohnerinnen und Einwohner des Mittelbereichs Geislingen die Möglichkeit haben, auf Anfrage wohnortsnah direkt zum Klinikum und wieder zurück befördert zu werden. Darüber hinaus wird parallel der On-Demand-Verkehr Geislingen in Betrieb gehen. Anders als das Klinik-Shuttle, das Fahrgäste ausschließlich zum bzw. vom Klinikum befördert, ist im On-Demand-Verkehr Geislingen auch Binnenverkehr im gesamten On-Demand-Gebiet möglich, sofern keine parallelen regulären Verbindungen zur Verfügung stehen (s. Anlage 4.2c). In dem Bediengebiet des On-Demand-Verkehrs ist ebenfalls Reichenbach/Täle enthalten. Die perspektivische Integration der Verbindung in ein erweitertes On-Demand-Angebot wird zu prüfen sein. Die Anlage 4.2c und das Kapitel 4.2.3 (S. 75 f), insbesondere die Tabelle 4-5 (s.75), wird um das Klinik-Shuttle ergänzt.	
29	Gemeinde Deggingen	Die Gemeinde Deggingen äußert den Wunsch, eine gemeinsame Lösung zu erarbeiten, um das Überqueren der B466 durch Schüler/-innen zu vermeiden.	Gerne steht der Landkreis zur Erarbeitung von Lösungsvorschlägen bereit. Die straßenbaulichen Begebenheiten betreffend hat das Amt für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur jedoch wenig Entscheidungsgewalt. Zuständig ist hierbei vor allem das Straßenverkehrsamt, das verkehrsrechtliche Belange prüft und in Zusammenarbeit mit dem Straßenbauamt etwaige Maßnahmen umsetzen kann.	Keine Übernahme
30	Gemeinde Deggingen	Außerdem wird angeregt, künftig eine Anbindung an die Busverbindung Gosbach – Merklingen aus Richtung Geislingen - Bad Überkingen - Deggingen mit kurzen Wartezeiten beim Umsteigen zu schaffen.	In Bezug auf das Bediengebiet des On-Demand-Verkehrs Geislingen haben sich seit Entwurfsfassung des Nahverkehrsplans Neuerungen ergeben. Die Planungen wurden ausgeweitet, sodass künftig auch die Anbindung an den Bahnhof Merklingen durch den On-Demand-Verkehr Geislingen möglich sein wird (s. Anlage 4.2c). Durch den vorgesehenen Halbstundentakt der Linie 966 zwischen Geislingen/Steige und Mühlhausen i.T. wird der Umstieg zur Linie 967/968 in Gosbach grundsätzlich realisierbar sein.	Bereits enthalten

Donzdorf				
31	Stadt Donzdorf	In den Nahverkehrsplan ist noch der 2021 an das Landratsamt übermittelte Zeitplan für den barrierefreien Umbau der Bushaltestellen einzuarbeiten (Anl. 4.1a, S. 260/261).	Vielen Dank für den Hinweis zum Stand des Ausbaus der barrierefreien Bushaltestellen. Die Anlage 4.1a wird entsprechend aktualisiert.	Übernahme
32	Stadt Donzdorf	Der Donzdorfer Bürgerbus MEX ist in Anlage 4.4, S. 351 noch zu ergänzen.	Vielen Dank für den Hinweis zum Bürgerbus MEX. Er wird in der Auflistung in Kapitel 2.2.3 ergänzt (S. 24).	Übernahme
33	Stadt Donzdorf	Die Linie 950A – Schülerbeförderungslinie Böhmenkirch – Treffelhausen – Schnittlingen – Schulzentrum Donzdorf – im Linienbündel 10 ist als feste Linie im NVP zu verankern und sollte mit weiteren Fahrten versehen werden. Die vom Gemeinderat ausdrücklich unterstützte Begründung ist aus dem in der Anlage ersichtlichen Schreiben der Schulleiter der Messelbergschule Donzdorf und des Rechberg-Gymnasiums Donzdorf vom 23.11.2022 ersichtlich.	Das ÖPNV-Angebot für den Schülerverkehr wird nicht detailliert im NVP aufgeführt. Das hierfür notwendige Angebotsvolumen wird mit Hilfe der „Satzung über die Bezuschussung bzw. Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten (SBKS)“ im Vorfeld des anstehenden Vergabeverfahrens festgelegt (siehe Kapitel 6.4.2, Tabelle 6-9), ebenso die zumutbaren Fußwege und Wartezeiten sowie Regelungen zu den Kapazitäten. Unter Berücksichtigung dieser Festlegungen ist bei anstehenden Neuvergaben das Angebot im Schülerverkehr sowie dessen Finanzierung zu prüfen und ggf. anzupassen. Eine Übernahme in den NVP ist jedoch nicht erforderlich.	Keine Übernahme
34	Stadt Donzdorf	Vor einer Entscheidung über die Einführung eines On-Demand-Systems im Bereich Winzingen muss die Stadtverwaltung Donzdorf rechtzeitig eingebunden werden. Es wird gebeten, dies auch für den Teilort Reichenbach u. R. zu prüfen.	Der Landkreis unterstützt das Engagement der Stadt Donzdorf zur Etablierung des On-Demand-Verkehrs. Geplant ist die Inbetriebnahme aktuell für das Jahr 2024. Im Vorfeld werden die beteiligten Kommunen informiert und werden die Möglichkeit erhalten, Ideen mit einzubringen. Gerne wird in Kooperation mit dem VVS die Einbindung des Teilorts Reichenbach/Rechberg in den On-Demand-Verkehr geprüft. Dies wird im Vorfeld der Ausschreibung der Verkehre geschehen.	Keine Übernahme
35	Stadt Donzdorf	Im Teilort Reichenbach unterm Rechberg ist im Bereich des Querwegs/Landgasthof Bürgerstüble eine zusätzliche Haltestelle in Richtung Donzdorfer Straße einzurichten. Derzeit gibt es in Reichenbach lediglich die Haltestelle Rathaus für den gesamten Ort. Bürger aus dem westlichen Bereichs Reichenbach haben einen Fußweg von teilweise	Der Landkreis bedankt sich für die ausführliche und sachdienliche Ausführung zur Errichtung einer zusätzlichen Haltestelle nahe dem Landgasthof Bürgerstüble.	Keine Übernahme

		über 400 m zu dieser Haltestelle zurückzulegen. Nachdem der ÖPNV attraktiver und leichter zugänglich gemacht werden soll, könnte Attraktivität über einen kürzeren Zugang zu einer Haltestelle geschaffen werden.	Generell obliegt die Entscheidung über die Errichtung einer Haltestelle dem zuständigen Straßenbaulastträger. Die Kosten der baulichen Elemente sind ebenfalls vom Straßenbaulastträger zu tragen. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass eine neu zu schaffende Haltestelle barrierefrei auszubauen ist. Für die Planungen sind die Empfehlungen zum Ausbau barrierefreier Bushaltestellen des VVS zu berücksichtigen. Auf der anderen Seite steht die Bedienung der neuen Haltestelle. Eine Bedienung würde ausschließlich durch die Linie 971 möglich sein. Eine Änderung des Linienwegs hat starke Auswirkungen auf den Umlauf. Eine Prüfung kann im Vorfeld der Vergabe der Busverkehrsleistung erfolgen.	
36	Stadt Donzdorf	Es wird beantragt, die Planung touristischer Buslinien weiter zu verfolgen. Bereits 2016 wurde durch das Landratsamt eine RadWanderBustour im Bereich Geislingen/Böhlenkirch/Kuchalb/Süßen untersucht. Nachdem Donzdorf im Bereich von Kuchalb/Tegelberg Gastronomie, Wanderwege und insbesondere dort den besonderen Aussichtspunkt Maierhalde als touristische Attraktionen hat und auch der Bereich Messelberg mit dem Fliegerheim, dem Flugplatz, dem Startplatz für Drachenflieger, Wanderwegen und den ebenfalls besonderen Aussichtspunkt Messelstein bieten kann, sehen wir dies als geeignete Ziele für verstärkte überörtliche Tourismus- und Freizeitaktivitäten an. Die Stadtverwaltung steht hier für Planungen gerne zur Verfügung.	Der Landkreis begrüßt die Initiative der Stadt Donzdorf zur Ausgestaltung der RadWanderBusse. Auch ihm ist es ein großes Anliegen, den Tourismus in der Region zu stärken und touristische Verkehrsströme vom Individual- auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern. Gerne steht die Kreisverwaltung für einen Austausch zur Verfügung. Ein Hinweis zur Stärkung des RadWanderBus-Netzes wird in den Liniensteckbrief der Linien 970/971 als Prüfauftrag aufgenommen.	Modifizierte Übernahme
37	Stadt Donzdorf	Es sollte geprüft werden, ob eine dauerhafte Buslinie Donzdorf-Geislingen über Schnittlingen und Stötten eingerichtet werden kann. Dies würde Fahrtzeit nach Geislingen (Einkauf, Anschluss Bahnhof zur Weiterfahrt Ulm/Merklingen) verkürzen, der Umweg über Süßen und das verkehrsreichere Filstal würde entfallen.	Der Landkreis bedankt sich für die Anregung zur Einführung einer neuen Verbindung von Donzdorf über Schnittlingen und Stötten nach Geislingen/Steige. Aktuell wird Donzdorf primär in Richtung Süßen/Göppingen angebunden. Mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan wurden für Donzdorf sogar ein verlässlicher MEX-Zubringer auf dem Korridor	Keine Übernahme.

			(Göppingen -) Süßen – Donzdorf – Böhmenkirch/Wißgoldingen (Linien 970, 971, 972) definiert. Durch die Verstetigung des Takts auf dem MEX16 zu einem nahezu exakten 30-Minuten-Takt im Dezember 2022 wird die 30-minütige Busanbindung ein zuverlässiges Angebot schaffen, um Donzdorf an den MEX anzubinden. Da sich in Süßen die MEX-Züge beider Fahrtrichtungen fast minütengleich begegnen, verfügt jede Busverbindung zwischen Donzdorf und Süßen dort nicht nur über einen Anschluss in Richtung Stuttgart, sondern auch in Richtung Geislingen. Diese Verbindungen in Richtung Geislingen weisen dieselbe Fahrzeit auf als über den von der Stadt Donzdorf vorgeschlagenen Linienweg über die Alb. Aktuell ist im Nahverkehrsplan keine Verbindung im Haupt- oder Ergänzungsnetz auf der o.g. Relation definiert. Aufgrund des Ausbaus des verlässlichen MEX-Zubringers und des fehlenden Fahrzeivorteils gegenüber der Umsteigeverbindung via Süßen sieht der Landkreis von einer Aufnahme des von Ihnen angeregten Korridors in das Basisnetz ab.	
Drackenstein				
38	Gemeinde Drackenstein	Äußerst positiv wird von Seiten des Gemeinderats und der Verwaltung die nun an diesem Wochenende in Betrieb gehende neue Buslinie zum Bahnhof in Merklingen gesehen. Für die Gemeinde Drackenstein entsteht durch diese Linie in Kombination mit dem Bahnhof in Merklingen zum ersten Mal eine praktikable Anbindung an das Oberzentrum Ulm. Aus diesem Grund ist die Verbindung für in Ulm arbeitende Einwohner attraktiv, da hierdurch der öffentliche Nahverkehr eine echte Alternative zum Individualverkehr darstellt. Auch hat die Linie Potential für eine vermehrte Nutzung von öffentlichen Nahverkehrsmitteln im Wochenend- und Freizeitverkehr, da Ulm nun deutlich nahbarer wird und somit bequemer zu erreichen ist.	Kenntnisnahme.	Keine Übernahme
39	Gemeinde Drackenstein	Als weiterhin verbesserungswürdig wird jedoch die Busverbindung zwischen Drackenstein und der Hiltenburgschule in Bad Ditzgenbach angesehen. Auch aufgrund der nicht an die Schulzeiten angepassten Busverbindungen sind die	Der Landkreis möchte die Gelegenheit nutzen, sich erneut für das Entgegenkommen der Gemeinde Drackenstein in Bezug auf die Anpassung der Schulzeiten zu bedanken.	Keine Übernahme

		Schulkinder täglich langen Wartezeiten ausgesetzt. Dabei ist hervorzuheben, dass es sich bei den Schulkindern die Hiltenburgschule nicht um Jugendliche, sondern um Grundschulkinder ab einem Alter von 6 Jahren handelt. Mit den Ende November veröffentlichten neuen Fahrplänen ergeben sich nun für diese Strecke weitere Verschlechterungen. Insbesondere nach der Mittagsschule müssen die Kinder jetzt noch länger auf ihren Bus warten. Parallel hierzu verschlechterte sich jedoch auch die generelle Anbindung ins Täle und nach Geislingen. Vor allem um die Mittagszeit haben nun die Schulkinder von den weiterführenden Schulen in Geislingen mit einer längeren Wartezeit zu kämpfen. Daher bitten wir eine bessere Anbindung an die Hiltenburgschule und nach Geislingen zu überprüfen. Schließlich waren die Gemeinden Bad Ditzgenbach, Drackenstein sowie die Hiltenburgschule vor einigen Jahren dazu bereit, dem Landratsamt mit einer Anpassung der Unterrichtszeiten entgegenzukommen.	Gemäß der Schülerbeförderungssatzung sind Ankunftszeiten bis maximal 45 Minuten vor Unterrichtsbeginn zulässig. Sobald dieser Wert überschritten wird, können Anpassungen im Schülerverkehr – sofern betrieblich umsetzbar – angeregt werden. Gerne können Sie den Sachverhalt mit konkreten Angaben zur Ankunftszeit und zum Schulbeginn vorlegen, sodass die Kreisverwaltung die Situation detailliert prüfen kann. Diese Prüfung geschieht jedoch außerhalb der Nahverkehrsplan-Bearbeitung, da der NVP als mittel- bis langfristig angelegter Rahmenplan kein geeignetes Instrument für die Fixierung von Fahrplanminuten darstellt. Von einer der von Ihnen angelegten Punkte wird daher abgesehen.	
40	Gemeinde Drackenstein	Zu der wie bereits beschriebenen optimierungsfähigen Verbindung zwischen Drackenstein und Bad Ditzgenbach kommt des Weiteren hinzu, dass diese in den vergangenen Wochen nicht zur vollsten Zufriedenheit funktionierte. Grund hierfür ist, dass immer wieder Anschlussbusse in Gosbach nicht erreicht werden. Es ist es um die Mittagszeit vermehrt vorgekommen, dass der Anschlussbus in Gosbach nicht auf den aus Richtung Bad Ditzgenbach kommenden Bus gewartet hat. Dies hatte dann meist zur Folge, dass die Eltern ihre Kinder selbst in Gosbach per PKW abholen mussten. Da es sich hierbei nicht um Einzelfälle handelt, führt die Notwendigkeit dieser „Elterntaxis“ bei der Elternschaft trotz eines auf dem Papier eigentlich funktionierenden Fahrplans verständlicherweise zunehmend für Unmut. Auch kann die zusätzliche Inanspruchnahme der privaten PKW sicherlich nicht im Sinne der Entwicklung des ÖPNV sein. Daher wird dringend eine deutlich bessere Abstimmung zwischen dem Bus aus Richtung Bad Ditzgenbach und dem Anschlussbus in Gosbach gefordert. Dies wäre unserer Meinung nach leicht umzusetzen und würde der Elternschaft in Drackenstein bereits sehr weiterhelfen.	s.o. Die Anschlusssicherung insbesondere im Schülerverkehr ist dem Landkreis ebenfalls ein großes Anliegen. Die Kreisverwaltung hat das zuständige Verkehrsunternehmen deshalb darauf hingewiesen, dass der Anschluss in Gosbach sicherzustellen ist. Da es sich beim Nahverkehrsplan um einen Rahmenplan zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Netzes handelt, wird auch in diesem Fall von einer Übernahme des Hinweises in das Planwerk abgesehen. Eine Klärung der von Ihnen angesprochenen Problematik wird außerhalb des Beteiligungsverfahrens zum Nahverkehrsplan stattfinden.	Keine Übernahme
Dürna				

41	Gemeinde Dürnau	Das Gremium hat der Nahverkehrsplan zur Kenntnis genommen. Folgende Hinweise und Anregungen sollen geprüft und berücksichtigt werden: Der Ausbau der Linien 981/983 als verlässlicher MEX-Zubringer ist zu begrüßen. Allerdings ist die Gemeinde Dürnau in der bisherigen Planung mit einer lediglich stündlichen Anbindung via Gammelshausen nach Göppingen dann auch weiterhin de facto nicht adäquat an den Metropolexpress angebunden. Ein Umstieg von Individualverkehr auf ÖPNV scheidet damit mindestens im beruflichen sowie im termingebundenen Freizeitverkehr aus. Es wird darum gebeten zu prüfen, inwiefern eine vollwertige Halbstundentaktung hergestellt werden könnte.	Der Landkreis begrüßt das Engagement der Gemeinde Dürnau in Bezug auf den Ausbau des ÖPNV auf ihrer Gemarkung. Bei der Definition des Basisangebots wurde für die Gemeinde Dürnau ein Anstieg der Fahrtenpaare von Montag bis Freitag sowie eine Beibehaltung des Status Quo im Wochenendverkehr ermittelt. Die Auswahl der Linien, auf denen die Standards für verlässliche MEX-Zubringer gelten, werden nicht willkürlich ausgesucht. Die Definition von Korridoren, auf denen der ÖPNV-Pakt gilt, erfolgt gemäß folgenden Maßgaben: „Nicht bei jeder Buslinie, die eine Bahnstation berührt, dominiert die hier unterstellte Zu- und Abbringerfunktion. Die Verbundlandkreise haben deshalb in der Ausformung des ÖPNV-Pakts beschlossen, die Standards für verlässliche Zubringerverkehre auf solchen Korridoren umzusetzen, die mindestens 4.000 Einwohner an das S-Bahn bzw. Regionalzugnetz anbinden. Bei Stadtverkehren gelten diese, wenn am höchstbelasteten Querschnitt einer Linie im Zulauf auf einen Verknüpfungspunkt mit dem SPNV mehr als 500 Fahrgäste je Tag und Richtung befördert werden. Mit diesen Kriterien gelten die Standards für verlässliche MEX-Zubringer im Landkreis Göppingen für die in Tabelle 6-1 genannten Korridore.“ (S. 108 f) Da es sich bei den in Dürnau verkehrenden Linien um keine Stadtverkehrslinien (vgl. Anlage 4.2b) handelt, werden die Einwohnerzahlen der angebundenen Siedlungsbereiche zur Definition herangezogen. Hier ist festzustellen, dass über den Korridor Gammelshausen Kreisverkehr – Dürnau rund 2200 Einwohnerinnen und Einwohner bedient werden. Selbst bei Betrachtung der Nachfragedaten wird ein Fahrgastaufkommen von 270 Fahrgästen/Tag nicht überschritten. Somit fehlen die Voraussetzungen, die Dürnauer Linien zu einem verlässlichen MEX-Zubringer gemäß ÖPNV-Pakt aufzustufen.	Keine Übernahme
----	-----------------	---	---	-----------------

42	Gemeinde Dürnau	Die Linie 983 stellt aktuell im Wesentlichen eine Verbindung für den Schülerverkehr zur Gemeinschaftsschule in Bad Boll dar. Außerhalb des Schülerverkehrs wird sie sogar lediglich zur Haltestelle Dürnauer Straße angebunden. Angesichts der vielfältigen Querverbindungen und der zahlreichen räumlichen Erledigungsfahrten zwischen Bad Boll und Dürnau wird angeregt, diese Linie bis an die Haltestelle Ev. Akademie / Reha-Klinik in Bad Boll zu verlängern, um auf diese Weise eine Verknüpfung mit den dort verkehrenden Linien und so eine Querverbindung im gesamten Voralb-Raum zu erreichen. Dies auch vor dem Hintergrund der Überlegungen zur Einführung einer Expressbuslinie via Bad Boll/Raum Bad Boll, an die auch eine Busanbindung aus Dürnau zwingend angedacht sein sollte.	Im Nahverkehrsplan wird die Primäranbindung der Gemeinde Dürnau auf Göppingen ausgerichtet. D.h. konkret, dass das Angebot so gestaltet ist, dass in Göppingen die Zugverbindungen in Richtung Stuttgart regelmäßig erreicht werden können. Auch liegt dieser Entscheidung zur Primäranbindung nach Göppingen das Konzept der Zentralität zugrunde. Aufgrund der Einstufung der Stadt Göppingen als Mittelzentrum ist davon auszugehen, dass viele Erledigungen hier getätigt werden (können). Dennoch wird eine Prüfung dieser Anregung auf deren betriebliche Realisierungsmöglichkeit hin in die Hinweise des Liniensteckbriefs der Linie 983 aufgenommen (s. Stellungnahme zu Nr. 23).	Übernahme
43	Gemeinde Dürnau	Ich möchte Sie bitten, die o.g. Punkte sorgfältig auf Umsetzbarkeit hin zu überprüfen. Unter Beibehaltung der im Entwurf vorgesehenen, lediglich geringfügigen Anpassung der Fahrtenpaare sehen wir die Gefahr, dass das Ziel einer wesentlichen Fahrgaststeigerung und Verbesserung der Anbindung an den Schienenverkehr zumindest für die Gemeinde Dürnau nicht erreicht und der Individualverkehr über ein weiteres Jahrzehnt wesentlich dominierendes Verkehrsmittel bleiben wird.	Ähnlich wie bei den verlässlichen MEX-Zubringern unterliegt auch das Basisangebot Berechnungen, die in Abhängigkeit von Einwohnerzahl und Nachfragewerten eine angemessene Bedienungshäufigkeit für die teilortverbindenden Korridore ausgeben. Grundlage für die Bestimmung der ausreichenden Verkehrsbedienung ist darüber hinaus der Status Quo, sodass sichergestellt ist, dass es mit dem Beschluss des neuen Nahverkehrsplans zu keiner Angebotsreduktion kommt. Diese Vorarbeiten zur Bestimmung der ausreichenden Verkehrsbedienung sollen zum einen den Bedarf der Einwohnerinnen und Einwohner gemessen an verbundweiten Erfahrungswerten berücksichtigen (wobei hier durchaus Reserven für Nachfragezuwächse bestehen), zum anderen ein Überangebot mit vielen Leerfahrten aus ökologischer Sicht verhindern. Die Anregungen der Gemeinde Dürnau werden im Vorfeld der kommenden Vergabe aber nochmals zu diskutieren sein. Hierbei wird auch im Rahmen einer Vorabstimmung die Gemeinde Dürnau direkt beteiligt werden.	Keine Übernahme
Ebersbach/Fils				

44	Stadt Ebersbach/Fils	Die Stadt Ebersbach an der Fils liegt direkt an den Grenzen zum Landkreis Esslingen sowie nur durch einen schmalen Streifen getrennt an den Rems-Murr-Kreis. Durch diese Lage erhalten Kreisübergreifende Verkehre eine besondere Bedeutung. Insbesondere gibt es traditionell eine starke Bindung von Roßwälden in Richtung Kirchheim / Teck und von den Schurwaldgemeinden nach Schorndorf. Das Raichberg Schulzentrum vereint Realschule und Gymnasium. Insbesondere das Gymnasium, aber auch die Realschule werden zunehmend auch von Schülern aus Reichenbach a.d. Fils, Hochdorf und weiteren Kommunen aus dem Landkreis Esslingen nachgefragt. Eine Ursache dafür ist die Sanierung des Gymnasiums Plochingen und die Verringerung der dortigen Gymnasial-Züge. Ebenso kann das Raichberg Gymnasium die Funktion als Oberstufe für die Abgänger der Gemeinschaftsschulen im Umfeld erfüllen. Insbesondere für die Schüler und die weitere Zukunft des Schulzentrums ist es wichtig, eine gute - auch kreisübergreifende - Anbindung zu gewährleisten. Sehr negativ wirkt sich die mangelnde Verlässlichkeit des Angebots auf der Schiene (MEX) auf den Schülerverkehr aus. Der Wunsch nach redundantem Busverkehr wird aus den Reihen der Schüler- und Lehrerschaft regelmäßig vorgebracht.	Maßgeblich für die Ausgestaltung der Schülerverkehre sind die Vorgaben der Schülerbeförderungskostensatzung des Landkreises. Folglich ist die Ausgestaltung des Schülerverkehrs nicht Gegenstand des Nahverkehrsplans als Rahmenplan für die künftige ÖPNV-Entwicklung im Landkreis Göppingen. Die Schaffung von redundanten Systemen in der absoluten Verkehrsspitze, um mögliche Betriebsstörungen aufzufangen, ist aus personellen und wirtschaftlichen Gründen betrieblich nicht darstellbar. Zu den Fragen eines schienenparallelen sowie kreisüberschreitenden Busverkehrs s. auch die Stellungnahmen zu den Nrn. 51 und 52.	Keine Übernahme
45	Stadt Ebersbach/Fils	Der im Entwurf prognostizierte Bevölkerungsanstieg für den Landkreis bildet sich auch in der Bevölkerungsentwicklung der Kommune ab. Bei der Betrachtung der Linienführungen fällt auf, dass die Verbindungen ab Ebersbach Bahnhof überwiegend nur das Ebersbacher Markungsgebiet erschließen. Diese „Linieninsel“ führt zu erheblichen Nachteilen bei den Verknüpfungen ins Umland, was auch von den ÖPNV-Nutzern immer wieder bemängelt wird.	Für die überörtliche verkehrliche Erschließung in Ebersbach/Fils ist insbesondere der Bahnhof in Ebersbach/Fils von Interesse. Von hier aus können mit dem MEX16 im nahezu exakten 30-Minuten-Takt viele attraktive Ziele mit Umsteigemöglichkeiten auf Schienen- und Busverkehre schnell erreicht werden. Darüber hinaus wird Ebersbach/Fils in das Linienbündel 2 Ebersbach/Schurwald integriert (s. Anlage 4.6). Ziel der Linienbündelung ist es unter anderem, dass Verkehrsunternehmen betrieblich sinnvolle Synergien in ihrem Bedienungsgebiet nutzen können. Es ist daher durchaus möglich, dass durch solche Synergien umsteigefreie Verbindungen bspw. nach Göppingen entstehen, wenn zwei unterschiedliche Linien aufeinander durchgebunden werden. Wenn es solche „versteckten“ umsteigefreien Verbindungen gibt, werden sie im Fahrplan entsprechend dargestellt.	Keine Übernahme

46	Stadt Ebersbach/Fils	Auffällig ist, dass im NVP-Entwurf keine Linie durch Ebersbach als verlässlicher Zubringer zum MEX definiert ist (S. 109 NVP). Damit ist Ebersbach als viertgrößte Kommune im Landkreis deutlich schlechter gestellt als vergleichbare Kreiskommunen.	Die Auswahl der Linien, auf denen die Standards für verlässliche MEX-Zubringer gelten, werden nicht willkürlich ausgesucht. Die Definition von Korridoren, auf denen der ÖPNV-Pakt gilt, erfolgt gemäß folgenden Maßgaben: „Nicht bei jeder Buslinie, die eine Bahnstation berührt, dominiert die hier unterstellte Zu- und Abbringerfunktion. Die Verbundlandkreise haben deshalb in der Ausformung des ÖPNV-Pakts beschlossen, die Standards für verlässliche Zubringerverkehre auf solchen Korridoren umzusetzen, die mindestens 4.000 Einwohner an das S-Bahn bzw. Regionalzugnetz anbinden. Bei Stadtverkehren gelten diese, wenn am höchstbelasteten Querschnitt einer Linie im Zulauf auf einen Verknüpfungspunkt mit dem SPNV mehr als 500 Fahrgäste je Tag und Richtung befördert werden. Mit diesen Kriterien gelten die Standards für verlässliche MEX-Zubringer im Landkreis Göppingen für die in Tabelle 6-1 genannten Korridore.“ (S. 108 f) Da es sich bei den in Ebersbach verkehrenden Linien um keine Stadtverkehrslinien (vgl. Anlage 4.2b) handelt, werden die Einwohnerzahlen der angebundenen Siedlungsbereiche zur Definition herangezogen. Für die einzelnen Korridore ergibt sich hier folgendes Bild: Uhingen Uditorium -Ebersbach Filsbrücke: 1953 Ebersbach Filsbrücke - Ebersbach Bahnhof: 3477 Ebersb. Filsbrücke - Sulpach Mahdwiesen: 1524 Ebersb. Bf - Büchenbronn Gemeindehaus: 417 Ebersbach - Roßwälden Kirche: 3147 Selbst bei der Betrachtung der Nachfragedaten wird in den Korridoren maximal eine Nachfrage von 180 Fahrgästen/Tag erreicht. Somit fehlen die Voraussetzungen, im Raum Ebersbach/Fils Linien zu verlässlichen MEX-Zubringern gemäß ÖPNV-Pakt aufzustufen. Bitte beachten Sie jedoch, dass Ebersbach insgesamt stark von dem neuen Nahverkehrsplan profitiert.	Keine Übernahme
----	----------------------	--	--	-----------------

			Auf allen Linien sind teils signifikante Verbesserungen im Vergleich zum Status Quo festzustellen, insbesondere im Wochenendverkehr.	
47	Stadt Ebersbach/Fils	Im Rahmen der Evaluierung und weiteren Entwicklung sollte über die Ausweitung von On-Demand-Verkehren nachgedacht werden. Eine Anregung wäre hier, diesen bei der nächsten Fortschreibung des NVP ein eigenes Kapitel zu widmen.	Eine große Innovation beim vorliegenden Nahverkehrsplan ist die Aufnahme des On-Demand-Verkehrs in das Basisangebot. Daher ist der Landkreis bemüht, dieses Thema auch im Textteil besonders hervorzuheben. Hinweise zu den On-Demand-Verkehren sind insbesondere in Kapitel 4.2.3 (S. 75 f) ausgeführt, in Tabelle 4-5 (s.75) näher spezifiziert und in Anlage 4.2c graphisch dargestellt. Da die Struktur der Nahverkehrspläne im Verbundgebiet möglichst einheitlich sein soll, wird gegenwärtig von der Einführung eines separaten Kapitels abgesehen. Tatsächlich beschäftigen sich alle Verbundlandkreise mit entsprechenden Pilotprojekten. Hier wird dann künftig gemeinschaftlich festzulegen sein, wie diese Verkehrsangebote in den Nahverkehrsplänen zu verankern sind.	Bereits enthalten
48	Stadt Ebersbach/Fils	Im Nahverkehrsplan bereits erkannte Bedienungslücken in den innerstädtischen Wohngebieten und im Stadtteil Sulpach werden durch das Bürgerbusangebot „Eberbus“ aufgefangen. Auf Grund der Verkehrszeiten des ehrenamtlichen Angebots und der Linienführung ist die Linienbedienun für Berufspendler aber nur bedingt attraktiv. Auf Grund der gesetzlichen Grundlagen ist der Beförderungsumfang auf sieben Personen limitiert.	Der Landkreis bedankt sich für den Hinweis. Die Auswertung des Basisangebots zeigt, dass in Sulpach künftig ein deutlich dichter Takt im klassischen Busverkehr vorgesehen ist, der teilweise auch als On-Demand-Verkehr erbracht werden kann. Sulpach profitiert somit stark von dem vorliegenden Nahverkehrsplan (s. S. 146). Mit einem Basisangebot von 19 Fahrtenpaaren an Wochentagen, zehn an Samstagen und sieben an Sonn- und Feiertagen erhöht sich das Busangebot signifikant, sodass eine reguläre ÖPNV-Andienung gewährleistet ist.	Bereits enthalten

49	Stadt Ebersbach/Fils	Insbesondere die Gewerbetreibenden in Ebersbach West (Stuttgarter Straße Richtung Reichenbach) und die im NVP-Entwurf auf S. 99 bereits identifizierte mangelhafte Anbindung von Ebersbach Ost (Hauptstraße Richtung Uhingen) sowie die anliegenden Firmen der Kanalstraße haben bereits mehrfach Bedarf an einer besseren ÖPNV-Anbindung angemeldet. Der Fußweg zum Bahnhof ist zu weit.	Der Landkreis begrüßt die Bestrebungen der Stadt Ebersbach/Fils die im Nahverkehrsplan definierten Erschließungsdefizite zu beheben. In den Hinweisen zu den entsprechenden Liniensteckbriefen sowie in Kapitel 5.2.1 (S. 95 ff) sind bereits Lösungsvorschläge aufgelistet, die im Vorfeld der Vergabe des Linienbündels 2 geprüft und in Absprache mit der Stadt Ebersbach wie vorgeschlagen oder in abgeänderter Form umgesetzt werden.	Bereits enthalten
50	Stadt Ebersbach/Fils	Durch die neue Ansiedelung auf dem Südrad-Areal entstehen weitere Arbeitsplätze, die nur unzureichend an den ÖPNV angeschlossen sind. Um das Fahrgastpotential für den ÖPNV auch bei rückläufigen Schülerzahlen zu erschließen, sollten insgesamt die Gewerbestandorte bei der Bedienung mehr in Blick gerückt werden, auch um die Standortattraktivität des Landkreises zu steigern.		
51	Stadt Ebersbach/Fils	Insgesamt fällt auf, dass von den MEX-Halten Göppingen, Faurndau und Uhingen die Buslinien entlang der Bahnlinie geführt sind, um die Anbindung an den Bahnverkehr zu optimieren. Ebersbach bildet hier eine Ausnahme, was auch die oben genannten Lücken zur Folge hat.	Im Sinne einer wirtschaftlichen Ausgestaltung des ÖPNV-Netzes sind bahnparallele Busverkehre möglichst zu vermeiden. Die von Ihnen angesprochenen Parallelverkehre, die sich im mittleren und östlichen Filstal zur Schiene finden, sind zum einen historisch gewachsen und dienen zum anderen der Feinerschließung der Ortsteile, die nicht im Einzugsbereich der Schiene liegen. In Ebersbach/Fils ist das Angebot nicht geringer als in diesen Gemeinden, es teilt sich lediglich anders auf. Aufgrund der Siedlungsstruktur lässt sich die Feinerschließung so gestalten, dass erfreulich wenige Parallelfahrten notwendig sind.	Keine Übernahme
52	Stadt Ebersbach/Fils	165 (Notzingen)-Kirchheim-Zell: Verlängerung der Linie bis Ebersbach Filsbrücke oder Ebersbach Bahnhof; Schulzubringer für Kinder aus Zell (GMS) an Raichberggymnasium. Anbindung Roßwälden und Weiler nach Kirchheim. Zusätzlicher Verknüpfungspunkt MEX / S-Bahn	Die Anbindung von Roßwälden und Weiler an Ebersbach wird auch künftig über die Buslinie 924 erfolgen, ebenso die weitere Verknüpfung mit Schlierbach und Hattenhofen. Angesichts der überschaubaren Nachfrage sieht der Landkreis für eine Überlagerung der Linie mit einer verlängerten Buslinie 165 keine Notwendigkeit, zumal die Umwegfahrt über Hattenhofen und Zell keine attraktive Verbindung von Roßwälden/Weiler nach Kirchheim darstellen würde. Die Bedingungen für den Schülerverkehr aus Zell werden im Rahmen der Neuvergabe des Linienbündels 2 zu erörtern sein, insbesondere wenn angeregte Umstrukturierung der Linien 921/924 umgesetzt würde.	Keine Übernahme

53	Stadt Ebersbach/Fils	914/914a: Führung über Ebersbach Filsbrücke / Sulpacher Kreisel oder Raichberg Schulzentrum; bessere Anbindung Schulen und Verbesserte Anbindung Ebersbach-Kirchheim	Im Vorfeld der jeweiligen Vergabe der Linienbündel finden in der Regel Vorabstimmungen mit den betroffenen Kommunen statt. Hierbei werden insbesondere detaillierte Ausgestaltungen der Busverkehrsleistung (u.a. auch Anschlüsse) besprochen. Alle betroffenen Kommunen werden im Vorfeld der Vergabeverfahren an den Planungen beteiligt und können hier ihre Anregungen einbringen. Die Anmerkungen werden bei den Detailplanungen im Vorfeld der Vergabe geprüft.	Keine Übernahme
54	Stadt Ebersbach/Fils	916/916a / 917: Durchbindung prüfen		
55	Stadt Ebersbach/Fils	918 (915) Uhingen-Baiereck: Verlängerung nach Büchenbronn und Verknüpfung mit 917 (Anbindung Waldorfschule Winterbach und Freizeitverkehr); ggf. Ringschluss über Ebersbach Leintelstraße, Strutweg zu Haltestelle Seestraße; dadurch auch Anbindung Obi und Kaufland aus Ebersbach an den ÖPNV; alternativ Verlängerung Linie 915		
56	Stadt Ebersbach/Fils	Den Anmerkungen auf S. 146 NVP kann zugestimmt werden; allerdings wird das Bürgerbus-Angebot für Sulpach nicht berücksichtigt.	Der Landkreis bedankt sich für den Hinweis, verweist jedoch darauf, dass ein Bürgerbus als ehrenamtliches Zusatzangebot im Nahverkehrsplan zwar Erwähnung findet, jedoch nicht in den Liniensteckbriefen niedergeschrieben wird. Bürgerbusse können als jederzeit disponierbare Privatinitiative kein Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge sein und finden daher außerhalb des klassischen ÖPNV statt. Die Auswertung des Basisangebots zeigt zudem auf, dass in Sulpach künftig ein deutlich dichter Takt im klassischen Busverkehr vorgesehen ist, der teilweise auch als On-Demand-Verkehr erbracht werden kann. Sulpach profitiert somit stark von dem vorliegenden Nahverkehrsplan.	Keine Übernahme
57	Stadt Ebersbach/Fils	917 (924) sollte zur Anbindung von Ebersbach Ost (Industriegebiet) und Ebersbach West (2. Industriegebiet) intensiv geprüft werden, auch wegen des überregionalen Einzugsbereichs. Haltestelle „Aldi“ wäre bereits mit einer Busbucht ausgestattet. Es fehlt eine Wendemöglichkeit an der Hans-Zinser-Straße. Statt der Bedienung der Hauptstraße kann eine Führung über den Sulpacher Kreisel (Haltestelle Filsbrücke) durch die Kanalstraße geprüft werden (kein Tempo 30); damit Anbindung der dortigen Firmen und privaten Festhalten, die ebenfalls Bedarf angemeldet haben. Alternativ Einbindung in Linie 924 prüfen. Eine der Linien könnte	Die Problematik der Anbindung des Industriegebiets Ebersbach-Ost ist bereits im Liniensteckbrief der Linie 917 dargestellt und damit im Vorfeld der Neuvergabe des Linienbündels 2 ohnehin zu erörtern. Der Hinweis auf das Industriegebiet Ebersbach-West wird an dieser Stelle ergänzt. Zu der Anregung zur Durchbindung einer Linie aus Reichbach/Fils wird auf die Stellungnahme zu Nr. 51 verwiesen. Gerade zwischen Ebersbach und Reichenbach besteht kaum Bedarf für eine ergänzende Feinerschließung.	Bereits enthalten/ Modifizierte Übernahme

		als Stichlinie zu Lidl in der Stuttgarter Straße geführt werden. Auch wäre die Durchbindung einer Linie aus Reichenbach denkbar (auch als verlässlichere Redundanz zum MEX; Finanzierung ggf. aus Pönale GoAhead)		
58	Stadt Ebersbach/Fils	Eigene Linienlizenz für den Eberbus (Bürgerbus) prüfen	(s. Stellungnahme zu Nr. 56) Eine Institutionalisierung des Bürgerbusses „Eberbus“ ist nicht vorgesehen. Vielmehr sieht der Nahverkehrsplan eine Ausweitung des klassischen ÖPNV und Planungen für die Einführung eines On-Demand-Shuttles in Ebersbach/Fils vor.	Keine Übernahme
59	Stadt Ebersbach/Fils	Zubringer Raichberg Schulen aus dem Landkreis Esslingen: (Plochingen)-Reichenbach-Hochdorf-Roßwälden-Weiler-Filsbrücke- (Raichberg Schulzentrum). Ggf. Teilung und Verknüpfung mit Linie 165	s. Stellungnahme zu Nr. 52	Keine Übernahme
60	Stadt Ebersbach/Fils	Bei den Linien in und über den Schurwald sollte eine attraktive Anbindung von Schorndorf entwickelt werden.	Für landkreisüberschreitende Verkehre bietet die zentralörtliche Gliederung zumeist keine Basis, so dass hier stets die Abstimmung zwischen den betroffenen Landkreisen erforderlich ist. Dies erfolgt üblicherweise im Vorfeld der jeweiligen Vergabeverfahren, so dass die Nahverkehrspläne an diesen Schnittstellen zumeist eine gewisse Offenheit aufweisen. Neben dem Engagement der Landkreise ist eine Angebotsausweitung ist auch in Form von kommunalen Zubestellungen beiderseits der Grenzen möglich. Alle betroffenen Kommunen werden daher vor der Finalisierung der Vergabeunterlagen an den Planungen beteiligt und können hier ihre Anregungen einbringen. Bedingt durch den Fahrgastaufkommenschwerpunkt „Waldorfschule Engelberg“ ist zur Bündelung der Verkehrsströme eine Querung des Schurwalds zum S-Bahn-Halt in Winterbach insofern verkehrlich sinnvoll, als dass dort mit kurzen Umsteigezeiten S-Bahn-Anschlüsse sowohl in Richtung Waiblingen als auch in Richtung Schorndorf bestehen. Dies kann jedoch nicht vom Landkreis Göppingen allein festgelegt werden.	Keine Übernahme
61	Stadt Ebersbach/Fils	Perspektivisch Anbindung neuer Bahnhalt und Industriegebiet Merklingen (ggf. auch mit Schnellbus nach Kirchheim Bf)	Die Einrichtung neuer Haltepunkte der Schienenverkehrsmittel entzieht sich jedoch der Zuständigkeit des Landkreises Göppingen. Für Anregungen	Keine Übernahme

			zum Schienenverkehr ist die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) die richtige Ansprechpartnerin. Die Schnellbuslinien wiederum werden vom Verband Region Stuttgart (VRS) betreut und fallen somit ebenfalls nicht in die Zuständigkeit des Landkreises.	
62	Stadt Ebersbach/Fils	Für den Schienenverkehr kann langfristig im Zuge der Entwicklung weiterer Gewerbeflächen über einen zusätzlichen Bahn-Haltepunkt in der Strut nachgedacht werden.	Vielen Dank für die Anregung eines neuen Halts auf Schiene im Gewerbegebiet Strut. Die Einrichtung neuer Haltepunkte der Schienenverkehrsmittel entzieht sich jedoch der Zuständigkeit des Landkreises Göppingen. Für Anregungen zum Schienenverkehr ist die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) die richtige Ansprechpartnerin.	Keine Übernahme
Eislingen/Fils				
63	Stadt Eislingen/Fils	Zur Reduzierung des MIVs im Binnenverkehr und zur besseren Erschließung zwischen Nord und Süd soll eine innerstädtische Busverbindung als Verlängerung der bisherigen Südlinie 940 nach Norden bis zum Zeisigweg ohne Umstieg eingeplant werden.	Die Erschließung der Haltestelle Zeisigweg ist über die Linie 942 geplant. Mit der Linie 942 wird der Bahnhof Eislingen/Fils sowie der ZOB in Göppingen direkt erreicht. Die Linie 941 von Ottenbach verläuft ebenfalls über die in fußläufiger Entfernung liegende Haltestelle Baumgarten/Ziegelstraße geführt. Hier wird ebenfalls das Eislinger Zentrum erreicht. Eine Anpassung der Linie 940, die primär zur Erschließung des südlichen Stadtgebiets eingesetzt wird, wird als nicht notwendig erachtet.	Keine Übernahme
64	Stadt Eislingen/Fils	Die zentralen, innerstädtischen Geschäftsbereiche sollen damit besser mit dem Bus erreichbar sein, um den Bus auch für alltägliche Fahrten und in der Freizeit attraktiver zu machen. Die oben genannte Verbindung Nord/Süd der Linie 940 soll deshalb direkt über die Hauptstraße verlaufen.		
65	Stadt Eislingen/Fils	Die Anbindung beider Buslinien (940 und 942) an den Metropolexpress 16 in Eislingen soll auf die halbstündlichen Fahrzeiten (Zielkonzept Fertigstellung Stuttgart 21 im Jahr 2026) angepasst werden.	Die Herstellung von verkehrlichen sinnvollen Wegeketten und damit auch der Anbindung des Busverkehrs auf die übergeordneten Verkehrsmittel ist die Maßgabe, nach der die Verkehre im Verbund geplant werden. Sobald neue Schienenfahrpläne vorliegen, werden die Busverkehre zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme umgeplant.	Keine Übernahme

66	Stadt Eislingen/Fils	Der RE am Bahnhof Göppingen soll über die Linie 942 erreicht werden. Die Umsteigebeziehung zwischen den Buslinien 940 und 942 sollen an der Hindenburgstraße weiterhin möglich bleiben.	Die primäre Anbindungsfunktion der Linie 942 ist die Umsteigebeziehung auf den MEX16 in Eislingen/Fils. In den Hinweisen des Liniensteckbriefs wird die gewünschte Anbindung auf den RE5 in Göppingen als sekundärer Anschluss aufgenommen.	Modifizierte Übernahme
67	Stadt Eislingen/Fils	Wir bitten Sie, die genannten Punkte bei der Erstellung der Fahrpläne in Abstimmung mit der Stadt Eislingen zu berücksichtigen.	Es ist Ziel der Kreisverwaltung, bei jeder Änderung der Busverkehre die betroffenen Kommunen frühzeitig zu informieren und soweit möglich in den Planungsprozess einzubeziehen.	Keine Übernahme
Gammelshausen				
68	Gemeinde Gammelshausen	Die Gemeinde Gammelshausen sieht im geplanten Halbstundentakt von Montag bis Samstag von 6 bis 20 Uhr einen immensen Fortschritt in der Verbindungsstruktur zwischen der Voralb und dem Stadtgebiet von Göppingen. Auch der abwechselnde Verkehr nach Bad Boll und Gruibingen ist sehr zu begrüßen sowie die geplante Möglichkeit, in Zusammenhang mit dem MEX bis nach Merklingen zu kommen. Mit all diesen positiven Veränderungen kann und wird es unserer Meinung nach gelingen, (endlich) ein Umdenken in der Bevölkerung hinsichtlich der Nutzung des ÖPNV zu erreichen und im Gegenzug die des eigenen Pkw deutlich zu reduzieren. An dieser Stelle daher vielen Dank für den überaus positiven Fortschreibungsentwurf.	Kenntnisnahme.	Keine Übernahme
69	Gemeinde Gammelshausen	Wir möchte Sie in diesem Zusammenhang aber auch darüber informieren, dass einige Eltern davon berichtet haben, wie in der Vergangenheit deren Kinder aufgrund überfüllter Schulbusse hin und wieder an der Haltestelle nicht mitgenommen werden konnten und auf den nächsten Bus warten mussten. Dies ist natürlich zum einen ärgerlich, zum anderen auch hinsichtlich des verpassten Schulunterrichtes nicht zu verantworten. Hier würden wir uns freuen, wenn dies in der Fahrzeugplanung der Unternehmen berücksichtigt werden würde.	Das ÖPNV-Angebot für den Schülerverkehr wird wegen dessen Dynamik nicht über den NVP gesteuert. Das hierfür notwendige Angebotsvolumen wird mit Hilfe der „Satzung über die Bezuschussung bzw. Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten (SBKS)“ im Vorfeld des anstehenden Vergabeverfahrens festgelegt (siehe Kapitel 6.4.2, Tabelle 6-9), ebenso die zumutbaren Fußwege und Wartezeiten sowie Regelungen zu den Kapazitäten. Dabei gilt es zu beachten, dass die eingesetzten Fahrzeuge neben Sitzplätzen auch über eine in der Regel höhere Stehplatzzahl verfügen. Ferner ist die Mitwirkung der Fahrgäste unverzichtbar, wenn sich die Beförderungskapazität auf	Keine Übernahme

			mehrere, in kurzem Abstand im selben Korridor verkehrende Busse verteilt. Unter Berücksichtigung dieser Randbedingungen ist bei anstehenden Neuvergaben das Angebot im Schülerverkehr sowie dessen Finanzierung zu prüfen und ggf. anzupassen. Eine Übernahme in den NVP ist jedoch nicht erforderlich.	
Geislingen/Steige				
70	Stadt Geislingen/Steige	Die allgemeinen Ausführungen des Nahverkehrsplans für den Landkreis Göppingen nimmt die Stadt Geislingen an der Steige zur Kenntnis. Zum Großteil handelt es sich hier um eine Beschreibung des Status Quo, allgemeiner Grundsätze (Stärkung des ÖPNV, Mobilitätswende) und politische Willensbekundungen zur Mobilität der Zukunft (andere Antriebsarten auch für Busse etc.). Zustimmen kann die Stadt Geislingen an der Steige der Feststellung, dass, wenn das Land gewisse Standards bei den Verbindungen im ÖPNV haben möchte, dieses auch die entsprechenden Finanzen dazu zur Verfügung stellen muss. Allgemein begrüßt die Stadt Geislingen an der Steige vom Grundsatz her die Zielsetzungen, mit denen der ÖPNV attraktiver gemacht und somit mehr Nutzer angezogen werden sollen. Allerdings nicht um jeden Preis, da am Ende die Kosten über die Kreisumlage auch wieder durch die Kommunen getragen werden müssen und der Haushalt des Landkreises – siehe Planungen zur Erhöhung der Kreisumlage in den kommenden Jahren – auch nicht unendlich Spielraum hat. Man kann nicht unendlich viel Geld in das System pumpen, wenn der ÖPNV am Ende nicht auch mehr genutzt wird. Hierfür werden auch eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens und der Verkehrsmittelwahl notwendig sein, soll die sog. Verkehrswende gelingen.	Kenntnisnahme. Der Landkreis teilt die Ansicht der Stadt Geislingen/Steige, dass ein massiver Ausbau des ÖPNV-Angebots allein noch keine Garantie für ein Umdenken der Bevölkerung in Hinblick auf ihr eigenes Mobilitätsverhalten darstellt. Der NVP-Entwurf sieht insoweit einen eher moderaten Angebotsausbau vor, mit dem – unter Berücksichtigung der lokal unterschiedlichen Strukturen – das Busverkehrsangebot dem Niveau in den anderen Verbundlandkreisen angeglichen werden soll. Zudem ist geplant, dieses Angebotsniveau durch einen überproportional hohen Anteil an bedarfsgesteuerten Verkehren zu erreichen, von denen sich der Landkreis insbesondere in Schwachlastzeiten ein besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis verspricht.	Keine Übernahme
71	Stadt Geislingen/Steige	Aus diesem Grund ist der Ansatz mit On-Demand-Verkehren aus unserer Sicht auch zu begrüßen. Diese müssen aber dann auch richtig funktionieren. In der Vergangenheit hat dies zum Beispiel in Türkheim beim Rufbus technisch überhaupt nicht funktioniert. Hier muss dann auch technisch alles so vorhanden sein, dass die entsprechenden	Aktuell steht der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS) im engen Austausch mit den Systemlieferanten. Hier werden verbundeneinheitliche Lösungen diskutiert, um einen reibungslosen	Bereits enthalten

		Buchungen solcher Verkehre dann auch reibungslos ablaufen. Das Thema On-Demand-Verkehr ist für unsere Stadtbezirke von großer Bedeutung. Die Linie 350 (Türkheim/Aufhausen) ist dabei diejenige, bei der dieses Angebot für einen Rufbus in der Vergangenheit nicht funktioniert hat – die Rückmeldungen aus Waldhausen hingegen waren positiv.	Ablauf von der Buchung bis hin zur Beförderung zu gewährleisten. Die neuen On Demand-Verkehre erhalten ein anderes Hintergrundsystem als die bisherigen Rufbusse. Der Service ist hier stärker digitalisiert und somit zum einen betrieblich besser überwacht und zum anderen weniger fehleranfällig. Die Buchung erfolgt standardmäßig über eine App mit umfassender Rückkoppelung zum Kunden. Eine telefonische Buchung wird aber ebenso ermöglicht. Vor der ersten Inbetriebnahme von On-Demand-Shuttles im Landkreis Göppingen werden im Landkreis Esslingen und im Rems-Murr-Kreis die ersten Pilotprojekte in Betrieb gehen. Die Kreisverwaltung erwartet, erste Erfahrungen dort noch für sich nutzen zu können.	
72	Stadt Geislingen/Steige	Bei der Linie 963 (S. 196) ist nach der letzten Fahrplanumstellung moniert worden, dass der Bus hier kaum mehr den Zillerstall (Haltestelle Birkenweg) anfährt. Hier wäre es wünschenswert, dass wieder eine bessere Andienung erfolgt.	Die Linie 963 fährt die Haltestelle „Geislingen Birkenweg“ aktuell im 60-Minuten-Takt in Richtung Geislingen/Steige ZOB an. Der Nahverkehrsplan definiert für den Stadtverkehr Geislingen künftig ein Basisangebot von 34/18/16 Fahrtenpaaren. Wie den Hinweisen zu den Liniensteckbriefen der Linien 962 und 963 zu entnehmen ist, kann dieses Basisangebot im Rahmen der planerischen Ausgestaltung auf beide Linien verteilt werden. Ferner bietet die Festlegung des Basisangebots für den Stadtverkehr Geislingen im Nahverkehrsplan (Anlage 4.2b) die Möglichkeit, das heutige Liniennetz der Linien 962 und 963 ggf. zu fusionieren und verkehrlich sinnvoll anzupassen.	Bereits enthalten
73	Stadt Geislingen/Steige	Bei der Linie 46 (S. 204) in Richtung Amstetten regen wir eine Prüfung an, ob dieser Bus nicht eine kleine Schleife fahren und so dann den Geislinger Friedhof (bei Hin- und Rückfahrt) anfahren könnte.	Die Ausgestaltung der Linie 46 obliegt der Federführung des Alb-Donau-Kreises. Der zugehörige Liniensteckbrief kann somit lediglich um einen entsprechenden Prüfauftrag, welcher sich an den Alb-Donau-Kreis richtet, ergänzt werden. Alternativ kann die ÖPNV-Anbindung des Geislinger Friedhofs über die Ausgestaltung des Stadtverkehrs (vgl. Stellungnahme zu Nr. 72) erfolgen.	Modifizierte Übernahme

74	Stadt Geislingen/Steige	Auf dem Plan zu den Linien 950, 952, 988 und N95 auf Seite 189 steht als Haltestelle „Ulo-Werk“. Hier wurde die Haltestellenbezeichnung geändert, die Haltestelle heißt bereits seit einiger Zeit „Vossstraße“ (Hintergrund: Das Ulo-Werk gibt es schon seit Jahrzehnten nicht mehr). Bei den Anlagen gibt es eine Auflistung aller Haltestellen zum Stand des barrierefreien Ausbaus. Dort ist diese Haltestelle unter der Bezeichnung „Vossstraße“ mit aufgeführt.	Der Landkreis dankt für den Hinweis. Das Planwerk wird entsprechend aktualisiert.	Übernahme
75	Stadt Geislingen/Steige	Bei der Anlage mit den Haltestellen (Anlage 4.1a) steht bei der Haltestelle in Türkheim „Gewerbe“ (Anmerkung dazu: dies müsste „Gewerbepark“ heißen) folgendes: „Bei der Halteposition handelt es sich derzeit noch um ein Provisorium in Zuständigkeit des Regierungspräsidiums Stuttgart. Sie soll jedoch in das Siedlungsgebiet des Geislinger Teילות Türkheim verlegt werden. Nach der Verlegung gilt die Stadt Geislingen a. d. Steige als zuständiger Baulastträger.“ Dies bitten wir herauszunehmen. Bei dem Gewerbepark entsteht derzeit der zweite Bauabschnitt und im Landkreis Göppingen ist dies derzeit die letzte größere Fläche zur Ansiedlung von großflächigem Gewerbe. Hier eine Haltestelle weg zu verlegen (in die Ortschaft) macht aus unserer Sicht keinen Sinn. Im Gegenteil: Hier sollte das Regierungspräsidium Stuttgart in seiner Zuständigkeit eine ordentliche Haltestelle ausbauen für die Andienung.	Die korrekte Namensgebung der Haltestelle „Gewerbepark“ wird im Entwurf des Nahverkehrsplans berücksichtigt. Der Wunsch der Stadt Geislingen bezüglich des Verbleibs der Haltestelle an dem jetzigen Standort wird in den zugehörigen Liniensteckbrief aufgenommen. Der Landkreis unterstützt hier die Ansicht der Stadt Geislingen/Steige.	Übernahme/ Modifizierte Übernahme
76	Stadt Geislingen/Steige	Des Weiteren bitten wir um Prüfung, ob eine vorhandene Buslinie in einer sinnvollen Linienführung an der B10 am City-Outlet halten könnte (beidseitiger Halt), um hier die Andienung mit ÖPNV zu verbessern.	Der Landkreis weist darauf hin, dass das City Outlet Geislingen sowohl vom Bahnhof Geislingen/Steige (rd. 350m) als auch von der Bushaltestelle „Geislingen Rathaus“ (rd. 400m) sowie von der Haltestelle „Geislingen Schildwachweg“ (ca. 100m) erschlossen ist. Die Herstellung einer beidseitigen Haltestelle an der B10 würde dementsprechend Kosten verursachen, die aus Erschließungssicht nicht notwendig sind. Hinzu kommt, dass die B10 an dieser Stelle ohnehin sehr stauanfällig ist. Ein zusätzlicher Halt würde den Bus weiter verlangsamen. Aus diesen Gründen wird auf eine Aufnahme in den Nahverkehrsplan verzichtet.	Keine Übernahme

77	Stadt Geislingen/Steige	Ebenso bitten wir um Prüfung, ob die Rufbushaltestelle in Wittingen wieder mit aufgenommen werden kann (in Wittingen sind aktuell 42 Personen gemeldet), um auch hier im Bedarfsfall den Zugang zum ÖPNV zu ermöglichen.	Mit der Inbetriebnahme des On-Demand-Shuttles werden die Rufbushaltestellen keine relevante Rolle spielen. Die On-Demand-Shuttles ersetzen die Rufbusverkehre im Bediengebiet, Haltestellen im klassischen Sinne werden nur noch eine geringe Rolle spielen. Es wird vielmehr zahlreiche virtuelle Haltepunkte geben, die über die Fläche des Bediengebiets verteilt sind. Diese Haltepunkte werden in geringem Abstand zueinander liegen, so dass eine möglichst wohnortnahe Bedienung erreicht werden kann. Daher wird von einer Wiederaufnahme der Rufbushaltestelle abgesehen.	Keine Übernahme
78	Stadt Geislingen/Steige	Nach dem Wegfall der Bushaltestelle an der Eybtalhalle in Eybach wird beanstandet, dass die noch vorhandenen Haltestellen zu weit entfernt für die Bürger sind. Angedacht war hier eine beidseitige Haltestelle an der Durchfahrtsstraße. Wir sprechen uns für diese Lösung an der Durchgangsstraße aus, um die Bürger*innen in Eybach in demselben Takt wie bisher bedienen zu können.	In den Liniensteckbrief zur Linie 958 wird der Prüfungsauftrag für eine beidseitige Haltestelle im Umkreis der Eybtalhalle aufgenommen.	Modifizierte Übernahme
79	Stadt Geislingen/Steige	In den vergangenen Jahren ist bei uns am Tegelberg ein Wohngebiet mit überwiegend jungen Familien entstanden. Hier wäre es wünschenswert, wenn zukünftig, da mit erhöhtem Bedarf an ÖPNV zu rechnen ist, eine bessere Andienung erfolgen könnte.	Aktuell ist der Bereich Tegelberg formal durch die Haltestelle „Weingärten/Tegelberg“ erschlossen (ca. 200m Fußweg). Diese Haltestelle wird von den Linien 962, 350, 965A, 958A, 959, 950A und 964 bedient. Darüber hinaus liegt der Bereich im Einzugsgebiet des Bahnhofs „Geislingen West“. Hierdurch ergeben sich zahlreiche Verbindungen und Fahrtmöglichkeiten für die am Tegelberg ansässigen Familien, auch im Ausbildungsverkehr. Aufgrund der topographischen Gegebenheiten ist der Wunsch durchaus verständlich, die Bedienung des Gebiets mit Standardbussen aber kaum vorstellbar. Immerhin wird das Wohngebiet Tegelberg aber von dem geplanten On-Demand-Angebot profitieren können. Aufgrund der zahlreichen Fahrtmöglichkeiten und der zukünftigen Perspektive wird von einer Aufnahme in den Nahverkehrsplan abgesehen.	Keine Übernahme

80	Gemeinde Gingen/Fils	Die Gemeinde bedankt sich für die Beteiligung im Rahmen des Nahverkehrsplans 2023 und für die Anregung an der Hindenburgstraße die Einrichtung einer weiteren Haltestelle im Bereich des Gewerbegebiets ergebnisoffen zu prüfen.	Die Planungen und Herstellung der baulichen Elemente von neuen Haltestellen obliegen grundsätzlich dem zuständigen Straßenbaulastträger. Bei der Einrichtung einer neuen Haltestelle sollte die Planung mit dem Amt für Mobilität und dem VVS abgestimmt werden, sodass gegebenenfalls Bedenken in Hinblick auf die Einbindung in das Netz und die Barrierefreiheit frühzeitig kommuniziert werden können. Die tatsächliche Bedienung einer neuen Haltestelle(n) wird in Absprache mit dem VVS geplant und umgesetzt.	Keine Übernahme.
81	Gemeinde Gingen/Fils	Die Gemeinde befindet sich im städtebaulichen Sanierungsprogramm und wird beim Ausbau der Ortsdurchfahrt/Hindenburgstraße/L1214 prüfen, ob weitere Bushaltestellen an der Ortsdurchfahrt Ziel führend berücksichtigt werden können. Dies wäre insbesondere bei der Einrichtung einer Expressbuslinie durch das Filstal von Bedeutung. Die Anregung für die Einrichtung einer Haltestelle im Bereich Gewerbegebiet Immenreich soll geprüft und mit der Einrichtung zweier Behelfshaltestellen einmal in Richtung Süßen und einmal in Fahrtrichtung Geislingen getestet werden. Der Standort und Zeitpunkt der Testhaltestellen soll mit dem Amt für Mobilität, dem Straßenverkehrsamt Landkreis Göppingen, dem Straßenbauamt Esslingen, sowie den Busunternehmen Anfang 2023 abgestimmt werden. Gerade mit der aktuellen Erschließung des Baugebiets Schulstraße und der Erschließung des Baugebiets Barbaragarten II in 2026 ist dies angeraten.	s.o.	Keine Übernahme.
82	Gemeinde Gingen/Fils	Die Beibehaltung der bewährten Fahrtroute der Linie 951 durch den Ort und die angrenzenden Wohn- und Gewerbegebiete wird begrüßt. In 2024 soll die Bushaltestelle St. Barbara und im Weiteren die Bushaltestellen Rathaus barrierefrei hergestellt werden. Der barrierefreie Ausbau der Haltestelle Buchsteiner ist aufgrund fehlender Flächen nicht möglich. Darüber hinaus ist geplant die Bushaltestelle Große Gasse in die Bahnhofstraße gegenüber der bestehenden Bushaltestelle (ehemals Café) ca. 2024 zu verlegen und barrierefrei herzustellen.	Vielen Dank für die Anmerkungen zur geplanten Herstellung der Barrierefreiheit an den angegebenen Haltestellen. Der Landkreis wird die Anlage 4.1a entsprechend anpassen.	Übernahme.

83	Gemeinde Gingen/Fils	Es ist zu prüfen, ob der Bus statt über die Austrasse in Zukunft über die Schulstraße in die Friedrichstraße geführt werden kann. Dadurch könnte die Schule, das neue Wohngebiet Schulstraße und die entfernteren angrenzenden Wohngebiete besser erschlossen werden. Des Weiteren ist zu prüfen, ob der Bahnhof in der Schleifenführung einbezogen werden kann.	In den Liniensteckbrief der Linie 951 wird ein entsprechender Prüfauftrag aufgenommen.	Übernahme
84	Gemeinde Gingen/Fils	Ergänzend bittet die Gemeinde zur Förderung der Attraktivität die Einrichtung von elektronischen Haltestellenanzeigen zu prüfen.	Für die DFI Light Anzeiger läuft noch bis Mitte des Jahres die Rahmenvereinbarung mit dem VVS und dem italienischen Hersteller Global Display Solutions Spa (GDS). Da der gesamte Landkreis Göppingen dem Rahmenvertrag beigetreten ist, haben alle Kommunen im LK GP die Möglichkeit, über diesen Vertrag DFI Light Anzeiger abzurufen. Die interne Frist für die Abgabe der Bestellung ist allerdings schon Ende Januar 2023 ausgelaufen. Sollen die Anzeiger erst später umgesetzt werden, können die Kommunen direkt beim Hersteller bestellen, dann ohne die Bedingungen des Rahmenvertrages und ohne die Koordination durch den VVS. Grundsätzlich berät der VVS die Kommunen immer gerne individuell zu einer passenden Lösung für ihre Haltestellen. Beim Landkreis GP selbst gibt es aktuell kein Förderprogramm für DFI light-Anzeiger; es gibt aber die Möglichkeit, im Rahmen von größeren Umbaumaßnahmen (z.B. barrierefreier Umbau) auch DFI-(Light) Anzeiger vom Regierungspräsidium fördern zu lassen (https://rp.baden-wuerttemberg.de/themen/wirtschaft/foerderungen/fb85/oepnv/).	Keine Übernahme
85	Gemeinde Gingen/Fils	Wir begrüßen, dass unsere bisherigen Hinweise im letzten Jahr punktuell bereits zu Verbesserungen führen konnten und die Anbindung zur ersten und zweiten Schulstunde nun gut sind. Die Verbindung Donzdorf-Gingen bzw. Gingen-Donzdorf hat durch die nachweisliche Steigerung der Schülerzahlen an Bedeutung gewonnen. Aus diesem Grund sollte die Optimierung der Vertaktung Raum Lautertal und zwischen Süßen und Geislingen nochmals geprüft sowie neu bewertet werden, um insbesondere die Wartezeit im Schülerverkehr	Das ÖPNV-Angebot für den Schülerverkehr wird wegen dessen Dynamik nicht über den NVP gesteuert. Das hierfür notwendige Angebotsvolumen wird mit Hilfe der „Satzung über die Bezuschussung bzw. Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten (SBKS)“ im Vorfeld des anstehenden Vergabeverfahrens festgelegt (siehe Kapitel 6.4.2, Tabelle 6-9), ebenso die zumutbaren Fußwege und Wartezeiten sowie Regelungen zu den Kapazitäten.	Keine Übernahme

		zu minimieren. Oft liegt es auch daran, dass die ersten Busse zu voll sind oder schlichtweg einfach zu nah am Unterrichtsende abfahren und von den Schülern nicht erreicht werden können. Zum Schulschluss in der 5. Stunde (12:05 Uhr) klappt es mit dem Bus nach Süßen. Leider fährt der Anschlussbus nach Gingen zu früh. Dadurch entsteht eine Wartezeit von einer Stunde. 6. Stunde (12:55 Uhr). Der beste Verbindungsbus fährt um 12:59 Uhr ab. Dieser ist aber immer überfüllt. Der zweite Bus fährt ca. 13:14 Uhr. Damit verpasst man aber in Süßen den Anschlussbus nach Gingen. 9. Stunde (15:20 Uhr) fährt der Bus 5 Min. vor Unterrichtsende los. Andere Busse fahren nach Süßen und es ist mit dem Anschluss schwierig.	Neben direkten Busverbindungen sind dabei auch Bahnverbindungen sowie Umsteigeverbindungen zwischen Bus und Bahn bei der Betrachtung der Fahrtmöglichkeiten gleichermaßen zu berücksichtigen. Durch die 30 Minuten-Takte der MEX-Verbindung Gingen – Süßen sowie der Buslinien 970-972 im Korridor Süßen – Donzdorf bestehen für die Schulstandorte Donzdorf und Süßen innerhalb der zumutbaren Wartezeit von 45 Minuten stets satzungskonforme (Umsteige)verbindungen (s. auch Stellungnahme zu Nr. 37). Unter Berücksichtigung dieser Festlegungen ist bei anstehenden Neuvergaben das Angebot im Schülerverkehr sowie dessen Finanzierung zu prüfen und ggf. anzupassen. Eine Übernahme in den NVP ist jedoch nicht erforderlich.	
86	Gemeinde Gingen/Fils	Nach Beratung im Gemeinderat musste festgestellt werden, dass die nun gewohnten besseren Busfahrzeiten für Gingenener Schüler sich mit der Fahrplanumstellung wieder deutlich verschlechtern. Die Abfahrtszeiten zur ersten und zweiten Stunde für den Schülerverkehr nach Donzdorf über Süßen sind nicht akzeptabel. Die Busse fahren entweder so früh los, dass man in Süßen über eine halbe Stunde auf den Anschluss warten muss oder aber so spät, dass man nicht mehr pünktlich zur Schule kommt. Es liegen bereits Beschwerden der Eltern vor, welche angekündigt haben, dann ihre Monatskarten zurückzugeben. Es muss unbedingt vermieden werden, dass wir wieder in alte Zeiten mit Elterntaxi zurückfallen. Nach Aussage des Amtes für Mobilität werden die veränderten Fahrtzeiten mit dem neuen Bahnfahrplan begründet. Der Bahnfahrplan ist aber für die Schüler, welche das Gymnasium in Donzdorf besuchen unerheblich. Hier geht es um einen vernünftig abgestimmten Takt. Besonders ärgerlich ist, dass Änderungen geplant werden, ohne die betroffenen Kommunen vorab zu beteiligen.	s.o. Der Busverkehr ist ein bestehendes Netz von Anschlüssen auf Schienenverkehrsmittel und andere Buslinien und Umläufen, bei denen Busse auf unterschiedlichen Linien eingesetzt werden. Dieses Netz ist nur schwer auch im Minutenbereich anzupassen. Im Vorfeld einer jeden Vergabe werden diese Busverkehrsnetze grundlegend neu betrachtet und vertaktet. Hierzu werden Sie als Kommune im Vorfeld zu Abstimmungsterminen eingeladen und können Ihre Anmerkungen vorbringen. In diesem Zusammenhang sei auch generell auf die Bekanntmachung des Kultusministeriums vom 23.08.1994 verwiesen, nachdem die Schulzeiten auf das bestehende ÖPNV-Angebot abzustimmen sind.	Keine Übernahme
Göppingen				

87	Stadt Göppingen	Die Stadt Göppingen stimmt der im Nahverkehrsplan grundsätzlich definierten Zielsetzung einer Erhöhung der Nachfrage im öffentlichen Verkehr zu. So werden in einigen Bereichen Verbesserungen in den Beförderungszeiten,- geschwindigkeiten und - häufigkeiten definiert, wobei die Stadt Göppingen davon ausgeht, dass die sogenannte „ausreichende Verkehrsbedienung“ als Grundlage dient. Das „verkehrliche Mindestniveau“ ist aus unserer Sicht nicht ausreichend (Definition siehe Kreistagsvorlage 2022/1445 55.1, Seite 8). Um die ambitionierten Ziele einer Nachfrageerhöhung im ÖPNV zu erreichen kommen wir insgesamt jedoch zu der Auffassung, dass mit den vorgeschlagenen Maßnahmen des Nahverkehrsplans die Ziele einer „Verdoppelung der Fahrgastzahlen im ÖPNV“ bis 2030 (Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg) nicht erreicht werden.	Der Landkreis bedankt sich für die ausführliche und fachlich fundierte Stellungnahme der Stadt Göppingen zum vorliegenden Entwurf des Nahverkehrsplans. Ihre Detailanmerkungen sind in der beigefügten Anlage zur Synopse beantwortet. Der Landkreis unterstützt, so wie Sie auch, das Ziel des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg, die Fahrgastzahlen bis zum Jahr 2030 zu verdoppeln. Hierfür wird stets in Kooperation mit dem VVS an einer bedarfsgerechten Ausweitung des bestehenden ÖPNV-Netzes gearbeitet. Den Berechnungen zum verkehrlichen Mindestniveau liegen zwei unterschiedliche Verfahren zugrunde. Zum einen wird das Basisangebot aus einem Zusammenspiel der Einwohnerzahlen und Nachfrage berechnet. Zum anderen werden sogenannte „verlässliche MEX-Zubringer“ gemäß dem ÖPNV-Pakt definiert. Aufgrund der generell angestrebten Vertaktung enthalten beide Ansätze durchaus angebotsorientierte Elemente. Als Grundlage für die Ausschreibungen dient letztlich die ausreichende Verkehrsbedienung, die z. B. auch den Status quo berücksichtigt, aber bei kommunaler Mitfinanzierung auch kommunale Zusatzwünsche umfassen kann. Hier beabsichtigt der Landkreis, im Zusammenhang mit der NVP-Fortschreibung auch Regularien zu verabschieden, wie die Finanzierung von Angebotsstandards, die das vom Landkreis getragene Volumen übersteigen, künftig erfolgen soll. Generell steht die Branche aktuell vor vielen neuen Herausforderungen. Die bereits wieder steigenden Fahrgastzahlen lassen jedoch darauf hoffen, dass dem Ziel zeitnah nahegekommen wird.	Keine Übernahme
88	Stadt Göppingen	Erschließungsdefizite: Das Liniennetz entspricht dem Status quo und damit dem Netz des „alten“ Nahverkehrsplan 2015. Dem Aufgabenträger seitens der Stadt Göppingen unterbreitete Verbesserungen im Liniennetz fanden keinen Niederschlag im Entwurf des neuen Nahverkehrsplans. Diese werden in der Anlage nochmals unterbreitet. Die Einzugsbereiche je Haltestelle sind gegenüber dem bestehenden Nahverkehrsplan (400 m) ungünstiger gewählt (500 m)	Der vorliegende Entwurf des Nahverkehrsplans wurde in Zusammenarbeit mit dem Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) erstellt. Seit der Vollintegration des Landkreises Göppingen in den VVS werden die in den übrigen Verbundlandkreisen angewendeten Parameter zur Definition eines ausreichenden Angebots auch im Landkreis Göppingen herangezogen. Hierdurch soll eine verbundweite	Keine Übernahme

		und bedeuten somit eine nicht nachvollziehbare Verschlechterung der Herangehensweise. Im bestehenden Nahverkehrsplan als Erschließungsdefizite ausgewiesene Gebiete fehlen.	Einheitlichkeit des Verkehrsangebots gesichert werden, was auch Grundlage für eine ggf. solidarische Finanzierung des Mindestangebotsniveaus wäre. Der gewählte Wert bewegt sich zudem im Bereich der Branchenempfehlungen, die der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen in seiner Schrift „Verkehrerschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV“ (Ausgabe 2019) zusammengefasst hat. In zentralen Bereichen sind geringere Werte aufgrund von Linienüberlagerungen ohnehin meist automatisch gegeben. In Hinblick auf die o.g. Einheitlichkeit wird in diesem Punkt von einer Anpassung des Nahverkehrsplans abgesehen.	
89	Stadt Göppingen	Taktung: Der Einstieg in einen 15 Minuten Takt während der Spitzenzeiten auf der Linie 902 (ZOB – Klinik am Eichert) wird als Schritt in die richtige Richtung begrüßt. Eine Übertragung dieses optimierten Takts auf weitere Citybuslinien mit ähnlichem / höherem Fahrgastaufkommen ist zu prüfen, auch vor dem Hintergrund des Hinweises des Nahverkehrsplanes, die Göppinger Stadtbuslinien künftig als „Durchmesserlinien“, nicht mehr als Radiallinien zu führen. Ein 15 Minuten Takt für weitere Achsen durch Anpassung der Abfahrtszeiten ist im neuen NVP positiv zu bewerten (Faurndau entlang Stuttgarter Straße, Jebenhausen entlang Boller Straße, Bartenbach nur entlang B297, Richtung Eislingen entlang Ulmer Straße). Die Voraussetzungen für einen durchgängigen 15 Minuten Takt sind dadurch geschaffen. Bei der Umsetzung bitten wir dies zu berücksichtigen. Modellhaft für andere Stadtbezirke ist der Stadtbezirk Jebenhausen, wo eine zügige Erschließung entlang der Boller Straße (L1214) durch die Feinerschließung des eigentlichen Stadtbezirks kombiniert ist.	In den Hinweisen des entsprechenden Liniensteckbriefs ist die folgende Anmerkung bereits enthalten: „Die Göppinger Stadtbuslinien verkehren derzeit als Radiallinien zum Göppinger ZOB. Es sollte geprüft werden, ob die einzelnen Radiallinien paarchenweise zu Durchmesserlinien (etwa Jebenhausen-Gartenfreunde oder Staufferpark-Klinik) verbunden werden könnten, da so Umsteigezwänge abgebaut werden könnten.“	Bereits enthalten
90	Stadt Göppingen	Zusätzliche Verbindungen: Das ÖPNV-Netz im Landkreis Göppingen ist sternförmig angelegt. Dies ist an vielen Stellen sinnvoll, birgt aber das Problem, dass manche Nachfragebeziehungen nur durch zeitintensive Wege zurückgelegt werden können. Durch die Schaffung von Radiallinien könnte das Netz an manchen Stellen verbessert werden und eine Angebotsoptimierung erzielt werden.	Die Problematik ist dem Landkreis bewusst. Im Rahmen des Buskonzepts 2019 sind deshalb auch punktuell tangentielle Verbindungen aufgewertet worden. Allerdings kann in der Regel auf eine Stärkung der radialen Verbindungen dennoch nicht verzichtet werden, so dass solche Angebote eher	Keine Übernahme

			als vergleichsweise kostenträchtige Netzergänzungen zu sehen sind. Durch die Verknüpfung radialer Linien an Verkehrsknoten können sich zudem zwar zeitaufwändigere, aber häufigere Verbindungen auch für tangentielle Relationen ergeben.	
91	Stadt Göppingen	Finanzierbarkeit: Uns ist bewusst, dass die Umsetzung des Nahverkehrsplans unter einem Finanzierungsvorbehalt steht. Die Stadt Göppingen ist jedoch der Auffassung, dass ohne eine deutliche Angebotsverbesserung eine Verkehrswende nicht zu schaffen ist. Aus diesem Grund ist es zwingend erforderlich die im Nahverkehrsplan beschriebenen Verbesserungen als auch zusätzlich die in dieser Stellungnahme dargestellten Optimierungen (Anlage 2.1, 2.2 und 2.3) umzusetzen und entsprechende Investitionen zu tätigen.	Aufgrund der aktuell kaum planbaren Haushaltsentwicklung muss auch in Bezug auf den Nahverkehrsplan der Finanzierungsvorbehalt aufrechterhalten werden. Generell ist es auch dem Landkreis ein großes Anliegen, den ÖPNV in allen Bereichen im Landkreis zu stärken und auszubauen. Bereits die Umsetzung der im vorliegenden Nahverkehrsplanentwurf verankerten Bedienungsstandards wird allerdings zusätzliche Mittel des Kreises erfordern. Eine Erhöhung dieser Standards aufgrund kommunaler Wünsche wird – auch wenn sie nur punktuell vorliegen – vom Landkreis alleine nicht zu stemmen sein. Die Kreisverwaltung beabsichtigt, für solche Fälle – ähnlich wie in den anderen Verbundlandkreisen – Finanzierungsregelungen zu verabschieden, die auch eine kommunale Mitfinanzierung voraussetzen. .	Keine Übernahme
Gruibingen				
92	Gemeinde Gruibingen	Die Gemeinde Gruibingen hat grundsätzlich keine Bedenken gegenüber der Nahverkehrsplanung 2023. Mit dem Nahverkehrsplan 2023 ergeben sich für Gruibingen keine sonderlich großen Veränderungen, jedoch wurde der öffentliche Nahverkehr in unserer Gemeinde durch vergangene Nahverkehrspläne und der hierin enthaltenden stündlichen Taktung zum Mittelzentrum Göppingen bereits stark zum Positiven verändert.	Kenntnisnahme.	Keine Übernahme
93	Gemeinde Gruibingen	In dem bereits ab der nächsten Woche gültigen Fahrplan sind für die Strecke zwischen der Gemeinschaftsschule Bad Boll und Gruibingen bereits Verbesserungen im Bereich der Busverbindungen am frühen Nachmittag zu verzeichnen. Dies wird von der Gemeinde Gruibingen begrüßt. Jedoch wird sowohl von Seiten des Gremiums als	Der Landkreis bedankt sich für die Übermittlung des Stimmungsbilds in Bezug auf die ÖPNV-Nutzung der Gemeinde Gruibingen. Der vorliegende Entwurf des Nahverkehrsplans beinhaltet die Umstrukturierung der Busverkehre in	Keine Übernahme

		auch von Seiten der Verwaltung noch großes Optimierungspotenzial bei der generellen Verbindung zwischen Gruibingen und Bad Boll gesehen. Grund hierfür ist, dass das momentane Angebot aufgrund zum Teil langer Beförderungs- und Wartezeiten beim Umstieg für die Bürger kaum Anreize für die Nutzung von öffentlichen Nahverkehrsmitteln bietet. Daher bitten wir zu prüfen, ob hier eine Lösung in Frage kommen könnte, welche den öffentlichen Nahverkehr auf der Strecke Gruibingen – Bad Boll attraktiver gestalten würde.	und um Gruibingen. Die Linie 966 (Geislingen/Steige – Deggingen – Mühlhausen/Täle – Wiesensteig/- Gruibingen) wurde aufgrund der erfüllten Parameter zum verlässlichen MEX-Zubringer definiert. Hieraus ergibt sich für Gruibingen eine ganztägige Anbindung an den Bahnhof in Geislingen/Steige im 60-Minuten-Takt. Die Primäranbindung von Gruibingen wurde insbesondere nach Geislingen/Steige geplant. Zum einen aufgrund des dortigen MEX-Halts, zum anderen aufgrund der dort zugewiesenen Zentralität. Eine Direktverbindung zwischen Gruibingen und Bad Boll ist aktuell nicht vorgesehen. Mit einem Umstieg in Gammelshausen ist die Fahrbeziehung aber bereits heute möglich. Bei den Planungen zur Vergabe der Busverkehrsleistung soll diese Verbindung weiter gesichert werden. Die Beteiligung der betroffenen Kommunen hierbei wird zugesichert.	
Hattenhofen				
94	Gemeinde Hattenhofen	Die Gemeinde nimmt den NVP 2023 zur Kenntnis.	Kenntnisnahme.	Keine Übernahme
95	Gemeinde Hattenhofen	Die Gemeinde begrüßt und unterstützt die weiterhin bestehenbleibende ÖPNV-Verbindung nach Kirchheim unter Teck (über Schlierbach).	Kenntnisnahme.	Keine Übernahme
96	Gemeinde Hattenhofen	Gegen eine durchgehende Linie 921 Ebersbach – Roßwälden – Schlierbach – Hattenhofen – Göppingen bestehen keine Einwände	Kenntnisnahme.	Keine Übernahme
Hohenstadt				
97	Gemeinde Hohenstadt	Mit der neuen Busverbindung zum Bahnhof Merklingen wird angeregt, im Bereich der Lindenhöfe eine Bedarfshaltestelle anzulegen. Es würde mich sehr freuen, wenn das möglich wäre.	Die Anordnung von Bushaltestellen im Außerortsbereich setzt eine Anbindung an das Fußwegenetz und eine gesicherte Querungsmöglichkeit der überörtlichen Straßenverbindung voraus. Dies erscheint am vorgeschlagenen Standort kaum mit vertretbarem Aufwand herstellbar. Die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle ist grundsätzlich mit dem zuständigen Träger der	Keine Übernahme

			Straßenbaulast zu klären. In diesem Fall dem Straßenbauamt in Kirchheim.	
Kuchen				
98	Gemeinde Kuchen	Dass zumindest keine Reduzierung und damit Verschlechterung des Angebots vorgenommen werden soll wird begrüßt, ist aber auch als unbedingt erforderlich anzusehen.	Kenntnisnahme.	Keine Übernahme
99	Gemeinde Kuchen	Im Gewerbepark Kuchen ist künftig eine weitere Haltestelle zur Andienung des Gebiets mit den bestehenden Betrieben und Einkaufsmöglichkeiten aufzunehmen.	Der Gewerbepark wäre nur mittels einer zeitraubenden Stichfahrt zu bedienen, zudem fehlt im Gewerbepark eine Buswendemöglichkeit. Der betriebliche und infrastrukturelle Aufwand stünde in keinem vertretbaren Verhältnis zur Zahl der zu erwartenden Fahrgäste. Sofern die Gemeinde Kuchen jedoch einen zusätzlichen Haltestellenstandort in der Filsstraße in der Nähe der Einmündung der Straße „Im Gewerbepark“ einrichten könnte, wäre dessen Bedienung wohl im Busfahrplan unterzubringen.	Keine Übernahme
100	Gemeinde Kuchen	Im Bereich der Bahnhofturnhalle ist künftig eine weitere Haltestelle zur Andienung des Bahnhofs und der P+R-Parkplätze aufzunehmen.	Auch hier wäre eine Bedienung augenscheinlich nur mittels Stichfahrt möglich. Alternativ wird deshalb empfohlen, im Kreuzungsbereich Bahnhofstraße/Friedrichstraße nach einem näher zum Bahnhof gelegenen Haltestellenstandort zu suchen, der im Zuge der bestehenden Linienführung angedient werden könnte.	Keine Übernahme
Salach				
101	Gemeinde Salach	[...] wir haben uns, trotz der sehr kurzen Fristsetzung und diverser anderer Herausforderungen, die es gerade zu meistern gilt, intensiv mit dem Planwerk auseinandergesetzt. Unser Verkehrsentwicklungsplan, der 2015 aktualisiert wurde, zeigt, dass Salach im Modal Split einen starken Anteil an MIV hat (64%) während auf den ÖPNV gerade einmal 4 % entfallen. Daher stellt sich für uns die wichtige Frage, wie die ÖPNV-Nutzung in Salach in den nächsten Jahren signifikant gestärkt werden kann.	Kenntnisnahme.	Keine Übernahme
102	Gemeinde Salach	Leider mussten wir feststellen, dass der Entwurf des Nahverkehrsplans, so wie er jetzt vorliegt, für Salach wenig bis kein Verbesserungspotential beinhaltet. Was nutzt es der	Der Hauptteil der Gemeinde Salach wird durch den Bahnhof und somit durch den MEX16 erschlossen,	Keine Übernahme

		Salacher Bevölkerung, wenn zwar eine Bushaltestelle in zumutbarer Entfernung vorhanden ist, die dort verkehrende Buslinie für die eigene Mobilität jedoch weitestgehend uninteressant ist? Die beiden vorhandenen Buslinien 941 und 972 sind einzig darauf ausgelegt, Ottenbach, Donzdorf und Böhmenkirch mit der Filstalachse zu verbinden. In Salach werden lediglich die Haltestellen mitgenommen, die zufällig auf dem Weg liegen. Eine sinnvolle Busanbindung für Salach entsteht dadurch nicht. Die Buslinie 941 ignoriert den südlichen Teil Salachs vollständig, die Linie 972 wiederum fährt lediglich zwei Haltestellen im Salacher Süden an und hat keine Anbindung an die Ortsmitte. Für die Salacher Bevölkerung bieten diese Busverbindungen keine sinnvolle Alternative zu anderen Verkehrsmitteln, wie PKW oder Bahn.	der nicht nur schnelle Verbindungen in die nächstgelegenen Mittelzentren, sondern auch Anschluss an die Oberzentren Stuttgart und Ulm bereitstellt. Bei Haltepunkten des Schienenverkehrs mit S-Bahn-, MEX- oder RE-Bedienung wird in den Verbundlandkreisen des VVS ein Einzugsradius von 1.000m unterstellt. Dies ist aus der Erfahrung heraus ein angemessener Einzugsbereich, der sich auch mit den brancheninternen Empfehlungen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen deckt. s. Stellungnahmen zu Nr. 104ff. zur Linie 941 s. Stellungnahme zu Nr. 108 zur Linie 972	
103	Gemeinde Salach	Dabei wäre hier durchaus Potential vorhanden. Um ein Beispiel zu nennen: Die Fahrt mit dem PKW von Salach nach Schwäbisch Gmünd dauert ca. 30 Minuten. Um hingegen mit dem ÖPNV von Salach nach Schwäbisch Gmünd zu kommen, ist mehrfaches Umsteigen und eine mindestens doppelt so lange Reise mit großen Umwegen nötig. Hier könnte eine direkte Busverbindung zwischen Salach, Ottenbach und Schwäbisch Gmünd eine sinnvolle Ergänzung für das vorhandene Netz darstellen, die sowohl für Alltagsfahrer als auch für eine touristische Nutzung hoch interessant wäre. Gleichzeitig könnte die Route als zuverlässiger MEX-Zubringer an den Bahnhof Salach im Halbstundentakt angeboten werden. Insgesamt besteht erheblicher Verbesserungsbedarf und auch ein grundsätzliches Umdenken bei der Linienführung, wenn das Verkehrsmittel Bus für die Salacher Bevölkerung interessant werden soll.	Unabhängig von der verkehrlichen Sinnhaftigkeit steht allein der Ausbauzustand des Straßennetzes (Straßenbreite und Kurvenradien) einer Weiterführung des Linienbusverkehrs über Ottenbach hinaus entgegen. In Bezug auf die Klassifizierung der Linie 941 als verlässlichen MEX-Zubringer wird auf Stellungnahme zu Nr. 106 verwiesen.	Keine Übernahme
104	Gemeinde Salach	Linie 941 • Keine Haltestellen in Salach südlich der Bahnlinie (wird von uns bereits seit Jahren bemängelt.) • Große Gewerbebetriebe im Süden Salachs sind nicht erschlossen	s. auch Stellungnahme zu Nr. 110 zur Einbindung des Quartiers Mühlkanal	Modifizierte Übernahme

105	Gemeinde Salach	• Auf der Achse Salach - Eislingen - Göppingen eigentlich nur ein Parallelangebot zur bestehenden Bahnlinie, jedoch mit deutlich längeren Fahrzeiten • Keine weiterführenden Verbindungen über Ottenbach hinaus	Es trifft zu, dass Parallelverkehre zum Schienenverkehr grundsätzlich kritisch zu sehen sind. In diesem Fall ist jedoch zu berücksichtigen, dass der besagte Streckenabschnitt der Linie 941 Feinerschließungsfunktionen in Eislingen/Fils und Salach Nord übernimmt und seine verkehrliche Funktion dabei mit immerhin rund 200 Fahrgästen pro Tag belegt. Durch diese Feinerschließungsfunktion verlängert sich auch die Fahrtzeit. Für die Salacher Einwohnerinnen und Einwohner, die ins Mittelzentrum Göppingen fahren und auf kurze Fahrzeiten Wert legen, empfiehlt sich daher der Umstieg auf den MEX16. Zur Einbindung Ottenbachs in das ÖPNV-Netz siehe Stellungnahme zu Nr. 103	Keine Übernahme
106	Gemeinde Salach	• Kein verlässlicher MEX-Zubringer • Kein Halbstundentakt	Die Auswahl der Linien, auf denen die Standards für verlässliche MEX-Zubringer gelten werden nicht willkürlich ausgesucht. Die Definition von Korridoren, auf denen der ÖPNV-Pakt gilt, erfolgt gemäß folgenden Maßgaben: „Nicht bei jeder Buslinie, die eine Bahnstation berührt, dominiert die hier unterstellte Zu- und Abbringerfunktion. Die Verbundlandkreise haben deshalb in der Ausformung des ÖPNV-Pakts beschlossen, die Standards für verlässliche Zubringerverkehre auf solchen Korridoren umzusetzen, die mindestens 4.000 Einwohner an das S-Bahn bzw. Regionalzugnetz anbinden. Bei Stadtverkehren gelten diese, wenn am höchstbelasteten Querschnitt einer Linie im Zulauf auf einen Verknüpfungspunkt mit dem SPNV mehr als 500 Fahrgäste je Tag und Richtung befördert werden. Mit diesen Kriterien gelten die Standards für verlässliche MEX-Zubringer im Landkreis Göppingen für die in Tabelle 6-1 genannten Korridore.“ (S. 108 f) Der Korridor, der in Bezug auf die Definition herangezogen werden müsste (Gemeinden, die außerhalb des Einzugsbereichs von Schienenhaltepunkten liegen) wäre der Korridor Eislingen/Fils Immel-	Keine Übernahme

			mannstraße - Ottenbach. Da es sich bei den in Salach verkehrenden Linien um keine Stadtverkehrslinien (vgl. Anlage 4.2b) handelt, werden die Einwohnerzahlen auf den einzelnen Korridoren zur Definition herangezogen. Auf diesem Korridor werden 2733 Einwohnerinnen und Einwohner erschlossen. Auch bei der Betrachtung der Nachfragedaten im Korridor übersteigt das Fahrgastaufkommen 170 Fahrgäste/Tag nicht. Somit fehlen die Voraussetzungen, im Raum Salach Linien zu verlässlichen MEX-Zubringern gemäß ÖPNV-Pakt aufzustufen. Es sei aber darauf hingewiesen, dass Salach insgesamt von dem neuen Nahverkehrsplan profitiert. Insbesondere im Wochenendverkehr ist ein Anstieg der Fahrtenpaare im Vergleich zum Status Quo festzustellen, was angesichts der Bedeutung des Freizeitverkehrs nicht unterschätzt werden sollte.	
107	Gemeinde Salach	Die Bushaltestelle Ziegelstraße wird nur in einer Fahrtrichtung angefahren	Da die Haltestelle aktuell nur einseitig angelegt ist, ist auch nur eine Befahrung in Richtung Göppingen möglich. Im Grundsatz spricht nichts dagegen, die Haltestelle für eine beidseitige Bedienung auszubauen. Die zusätzliche Haltestellenposition wäre vom zuständigen Baulastträger herzustellen. In die Planungen sollten das Amt für Mobilität und der VVS einbezogen werden, um die Einbindung in den Busfahrplan und die barrierefreie Nutzbarkeit sicherzustellen. Ein entsprechender Hinweis wird in den Liniensteckbrief der Linie 941 aufgenommen.	Übernahme
108	Gemeinde Salach	Linie 972 - Hält lediglich an zwei Bushaltestellen ganz im Süden Salachs, keine Anbindung an die Salacher Ortsmitte - Wenig bis keine Relevanz für die Salacher Bevölkerung	Die Linie 972 hat die primäre Funktion, Böhmenkirch und Donzdorf an die Schienenachse im Filstal und an die Firmenstandorte im Umfeld der früheren B10 anzubinden. Die Haltestellenanordnung im Süden von Salach ist dem schnellstraßenähnlichen Ausbau der Ulmer/Stuttgarter Straße geschuldet, der Haltestellen nur an Standorten mit gesicherter Quermöglichkeit erlaubt.	Keine Übernahme

			Da diese Linie ohnehin sehr lang ist, kann über sie keine Feinerschließung der Gemeinde Salach erfolgen, zumal auf der Linie 972 die Standards für verlässliche MEX-Zubringer gelten.	
109	Gemeinde Salach	Bahnanbindung Die Bahn hält zwar zweimal in der Stunde in Salach, es handelt sich jedoch nicht um einen echten Halbstundentakt. Mit dem angekündigten Fahrplanwechseln am 11.12.2022 wird die Taktung verbessert.	Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 wurde der Takt des MEX16 auf einen angenäher-ten 30-Minuten-Takt verstetigt.	Keine Übernahme
110	Gemeinde Salach	Einbindung Quartier Mühlkanal Die Gemeinde Salach entwickelt aktuell das Quartier Mühlkanal auf dem ehemaligen Schachenmayr-Areal zwischen Bahnlinie und Fils. Das Quartier Mühlkanal soll zusätzlichen Wohnraum für bis zu 800 Personen bieten, gleichzeitig entstehen zahlreiche Arbeitsplätze. Das neue Quartier verfolgt ein autoreduziertes Mobilitätskonzept und setzt daher stark auf alternative Mobilitätsformen. Im Rahmen des Nahverkehrsplanes soll geprüft werden, wie das neue Quartier eine sinnvolle Busanbindung erhalten kann. Ein möglicher Standort für eine Bushaltestelle wäre der geplante Mobilitätshub des Quartiers an der Süßener Straße. Hier könnte über die Süßener Straße eine Verbindung zum ZOB in Süßen weitergeführt werden.	Der Landkreis bedankt sich für die Anregung zur Anbindung des Quartiers Mühlkanal an den Busverkehr. Gemäß den Regularien im Nahverkehrsplan gilt das Gebiet auf dem ehemaligen Schachenmayr-Areal durch den Bahnhof Salach (1.000m Einzugsbereich bei Schienenhaltepunkten) als erschlossen. Über die Eduardstraße und die Weberstraße bestehen zudem direkte Fußwegverbindungen zum Bahnhof. Die Kreisverwaltung sieht jedoch ebenfalls Fahrgastpotenzial im Süden Salachs, weswegen eine Führung der Linie 941 durch den südlich der Schiene gelegenen Teil Salachs eine Lösung darstellen könnte. Hierdurch würde für die Einwohnerinnen und Einwohner eine Anbindung an den Bahnhof in Eislingen/Fils entstehen. Die Anbindung des Schachenmayr-Areals könnte über eine Haltestelle im Bereich Frauenstraße/Eduardstraße erfolgen. Es wird empfohlen, dies im Zusammenhang mit der Quartiersentwicklung zu prüfen. Der Liniensteckbrief der Linie 941 wird um einen entsprechenden Hinweis ergänzt.	Modifizierte Übernahme
111	Gemeinde Salach	Schülerverkehr Die Busanbindung für Schüler in Richtung Eislingen und Göppingen ist ausreichend, wegen der vielen Zwischenhalte jedoch zeitaufwendig. Die Staufeneckschule Salach bietet als Gemeinschaftsschule in Kooperation mit dem Rechberg-Gymnasium in Donzdorf das Abitur an.	Der Landkreis bedankt sich für die Rückmeldung zum Schülerverkehr in der Gemeinde Salach. Insbesondere die Buslinien, die speziell für den Schülerverkehr eingesetzt werden (A-Linien und S-Fahrten) haben das Ziel möglichst vielen Schülerinnen und Schülern ein Angebot bereitzustellen, um sicher und pünktlich zur Schule zu kommen.	Keine Übernahme

		Die Erreichbarkeit des Rechberg-Gymnasiums von Salach aus ist jedoch nur über die Buslinie 972 möglich. Ein Schüler müsste von der Salacher Panoramastraße aus über 2,5 km zu Fuß gehen, um diese Buslinie zu erreichen. Von einer ausreichenden Erschließung Salachs in diese Fahrrichtung kann also keine Rede sein.	Daher gibt es auf diesen Linien auch oftmals zusätzliche Halte. Dadurch verzögert sich wiederum die Fahrtzeit. Allerdings sind die Linien so konzipiert, dass die Schule pünktlich erreicht werden kann. Für Schülerinnen und Schüler aus dem nördlichen Siedlungsgebiet von Salach ist eine Verbindung zum Rechberg-Gymnasium vorgesehen, die einen Umstieg von der Linie 941A auf die Linie 972A an der Haltestelle Salach Marktplatz vorsieht. So können auch die Schülerinnen und Schüler aus dem nördlichen Gemeindegebiet ohne lange Fußwege mit dem Bus zur Schule gelangen. Alternativ hierzu ist gleichermaßen der direkte Zustieg in die Linie 972A an der Haltestelle Salach Marktplatz gemäß Schülerbeförderungskostensatzung im Rahmen des Zumutbaren, da der Fußweg von der Panoramastraße zur Haltestelle die dort genannte Grenze von 1,5 km einfache Wegstrecke nicht übersteigt. Der von der Gemeinde Salach genannte Wert von „über 2,5 km“ kann vom Landratsamt nicht nachvollzogen werden.	
112	Gemeinde Salach	Nachtverbindungen Insbesondere für Jugendliche ist eine Busverbindung am Abend und am Wochenende notwendig. Die bestehende Nachtverbindung N97 ist ein Anfang, doch das Angebot muss weiter ausgebaut und zeitliche Lücken geschlossen werden.	Aktuell erachtet der Landkreis das Angebot auf der Linie N97 als ausreichend. Es geht sogar über das neu definierte Basisangebot hinaus, genießt allerdings Bestandsschutz. Der Gemeinde Salach steht es selbstverständlich frei, in Form von kommunalen Zubestellungen zusätzliche Fahrten beim Verkehrsunternehmen zu erwirken. Finanzierungsregelungen für solche kommunalen Initiativen sollen im Zusammenhang mit der NVP-Fortschreibung verabschiedet werden.	Keine Übernahme
113	Gemeinde Salach	Einbindung der Bürgerbuslinien Zwar wird im Nahverkehrsplan erwähnt, dass es in mehreren Gemeinden Bürgerbuslinien und ähnlichen Angebote gibt, diese sind jedoch nicht in das Netz integriert. Die Bürgerbusse stellen eine wichtige Ergänzung dar, da sie Orte kleinräumig erschließen. Wir fordern ein Konzept, in dem dargestellt wird, wie die Bürgerbusse zu einem Teil des	Der Landkreis begrüßt das ehrenamtliche Engagement der Bürgerinnen und Bürger, die über den Betrieb von Bürgerbussen ein zusätzliches Mobilitätsangebot schaffen. Ebenso unterstützt der Landkreis das jüngst geschaffene Angebot des Verbands Region Stuttgart, Bürgerbusvereinen für die Anerkennung des VVS-Tarifs einen finanziellen Ausgleich zu gewähren.	Keine Übernahme

		Netzes werden und auch für Fahrgäste außerhalb des jeweiligen Ortes sichtbar gemacht werden können. Die vorgeschlagene Integration der Bürgerbus-Linien in den Verbundtarif ist sinnvoll.	Bürgerbusse können als jederzeit disponierbare Privatinitiative aber kein Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge sein und finden daher außerhalb des klassischen ÖPNV statt. Sie werden von Landkreis weder beplant noch bei Auswertungen zur Bedienungsqualität in Ansatz gebracht.	
114	Gemeinde Salach	Preisgestaltung innerhalb des VVS Das Tarifsystem des VVS ist für den Landkreis Göppingen extrem diskriminierend. Die innere Zone des VVS ist deutlich größer, hat ein umfangreiches Verkehrsangebot und ist damit viel attraktiver als z.B. die Zone 6 (von Göppingen bis Süßen), kostet aber genau dasselbe. Noch krasser wird es, wenn man die Nachbarzone dazu nimmt (die gibt es für Stuttgarter nämlich in alle Richtungen. So ist die Fahrt von Ludwigsburg nach Flughafen/Messe oder auch nach Esslingen eine Fahrt durch 2 Zonen, was einen Salacher Bürger aber maximal entweder bis Geislingen oder Uhingen bringt. Die Fahrt von Geislingen nach Uhingen durchläuft 3 Zonen, das entspricht in der Kernzone z. B. der Fahrt von Bietigheim-Bissingen nach Böblingen oder Plochingen usw. Für eine Gleichbehandlung wäre es notwendig, das Ticket für die Zone 1 deutlich teurer anzubieten als das Ticket für die anderen Zonen.	Für die Zoneneinteilung im Landkreis Göppingen wurden zum 1. Januar 2021 die gleichen Grundsätze wie im VVS-Bestandsgebiet herangezogen. Das heißt, der Landkreis Göppingen wird seither, wie andere Verbundlandkreise auch, in vier Ringzonen (GP: Zonen 4 bis 7) aufgeteilt (vorher waren es im FMV fast 120 Tarifzonen). Zudem gilt innerhalb jeder Gemeinde mit allen Ortsteilen die Preisstufe 1. Vorteile ergeben sich durch die Vollintegration insbesondere im oberen Filstal und in den ländlichen Bereichen abseits der bzw. im Zulauf der Schiene. Die Landeshauptstadt Stuttgart (LHS) war vor der Tarifzonenreform in zwei Zonen eingeteilt (Zonen 10 und 20), umfasst seit 1. April 2019 nur noch eine Zone, was für die Stuttgarter natürlich von Vorteil ist – aber auch für Fahrgäste, die von außerhalb nach Stuttgart fahren (z. B. Fahrgäste aus dem Landkreis GP). Dafür übernimmt die LHS aber auch einen stattlichen Anteil an den jährlichen Kosten der Tarifzonenreform von in Summe 42,1 Mio. Euro. Nach Abzug der Kosten, die das Land Baden-Württemberg trägt (2022: 6 Mio. Euro), stemmt die LHS von den restlichen Kosten alleine 45 % (= 16,2 Mio. Euro (2022)), während sich die vier Verbundlandkreise BB, ES, LB und Rems-Murr-Kreis die restlichen 55 % (19,9 Mio. Euro (2022)) teilen. Abschließend ist darauf hinzuweisen, dass die Tarifzoneneinteilung im VVS (und auch in anderen Verkehrsräumen) mit Einführung des JugendTicketBW (zum 1. März 2023) und dem Deutschland-	Keine Übernahme

			Ticket (vsl. ab 1. Mai 2023) zunehmend an Bedeutung verlieren wird, da diese großräumig geltenden Angebote im Nahverkehr in ganz Baden-Württemberg bzw. ganz Deutschland und damit auch im ganzen VVS gelten – über Tarifzonen muss sich da dann niemand mehr Gedanken machen. Der Landkreis erwartet, dass sich mit Einführung dieser Pauschalangebote massive Änderungen im Kaufverhalten der Fahrgäste ergeben werden (spürbarer Rückgang zonengebundener Tickets).	
115	Gemeinde Salach	Fazit Insgesamt können wir in dem Planentwurf keine Offensive zur Erhöhung der Fahrgastzahlen im Busverkehr im Landkreis Göppingen erkennen. Für Salach sind überhaupt keine Verbesserungen vorgesehen, nicht einmal ein Halbstundentakt für die Linie 941 ist eingeplant. Auch finden wir es Augenwischerei, dass bei der Bewertung der Erschließung der Gemeinde lediglich die vorhandenen Bushaltestellen gewertet werden, nicht jedoch die zur Verfügung stehenden Fahrrichtungen. Würde diese Information miteinbezogen, so würden in Salach die vorhandenen Erschließungslücken sofort deutlich erkennbar. Es wäre aus unserer Sicht ohnehin wesentlich sinnvoller, die Linien einmal aus Nutzersicht zu bewerten und sich zu fragen, wo die Menschen eigentlich hinwollen. Eine Seniorin mit Rollator möchte zum Beispiel gemütlich mit dem Bus von Salach nach Süssen zu ihrem Facharzt fahren können, ohne lange Fußwege von und zum Bahnhof. Ein passendes Angebot sucht sie im aktuellen Busfahrplan leider vergebens. Den Busfahrplan übrigens auch, Internet hat sie nämlich nicht.	Es steht der Gemeinde Salach selbstverständlich frei, durch Eigeninitiative ein die Standards des Nahverkehrsplans des Landkreises Göppingen übersteigendes ÖPNV-Angebot zu etablieren und finanzieren. Wie bereits in Kapitel 1.1 unter Bezugnahme auf das ÖPNV-Gesetz des Landes Baden-Württemberg erwähnt, übernimmt der Landkreis bei der Ausgestaltung des ÖPNV auf seinem Kreisgebiet „eine freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge“. Hinsichtlich der Zugänglichkeit von Fahrplänen wird auf die an jeder Haltestelle vorhandenen Aushangfahrpläne sowie die im VVS-Kundencenter am Bahnhof Göppingen verfügbare Linienfahrpläne verwiesen. Einen kleineren Teil dieser gedruckten Linienfahrpläne hat auch die Gemeinde Salach zur Auslage im Rathaus erhalten.	Keine Übernahme
Schlierbach				
116	Gemeinde Schlierbach	Vielen Herzlichen Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Nahverkehrsplan 2023, welche wir gerne wahrnehmen. Bitte entschuldigen Sie die verspätete Übersendung. Wir hoffen, dass die genannten Punkte dennoch berücksichtigt werden können. Für die Gemeinde Schlierbach stellt sich der Entwurf des Nahverkehrsplans insgesamt sehr positiv dar und ist grundsätzlich zu befürworten. Im Einzelnen ist die Gemeinde Schlierbach in Form von drei Punkten betroffen:	Kenntnisnahme.	Keine Übernahme

117	Gemeinde Schlierbach	1. Linie 914: Göppingen – Kirchheim/Teck Bisher werden im Rahmen der Linie 914 werktags 20 Fahrten, samstags 10 und sonntags 9 Fahrten durchgeführt. Gemäß dem Entwurf des Nahverkehrsplans sollen künftig werktags 36 Fahrten, samstags 28 Fahrten und sonntags 15 Fahrten angeboten werden. Dies würde an Werktagen tagsüber einem Halbstunden-Takt entsprechen, was ausdrücklich positiv zu werten ist. Auch die nahezu Verdreifachung des Angebots an Samstagen wird sehr positiv zur Kenntnis genommen. Die Linie 914 wird derzeit schon gut genutzt und die Fahrgastzahlen sind entsprechend hoch. Eine Ausweitung des Angebots wie vorgesehen, wird von der Gemeinde begrüßt und als sinnvoll erachtet, um den ÖPNV auf dieser Strecke weiter zu stärken.		Bereits enthalten
118	Gemeinde Schlierbach	2. Linie 924: Ebersbach – Bad Boll Bei der Linie 924 ist die Fahrgastfrequenz im Vergleich zur Linie 914 bedeutend geringer. Dies ist auch im Alltag zu beobachten. Lediglich während des Schulbeginns bzw. Schulendes sind die Busse ordentlich gefüllt. Gemäß Nahverkehrsplan soll die Linie grundsätzlich beibehalten werden. Im Nahverkehrsplan ist jedoch ein Prüfauftrag enthalten, welcher die mögliche Zusammenlegung der Linie 921 und 924 beinhaltet. Dadurch könnten Ebersbach-Roßwälden und Ebersbach-Weiler hinzugefügt und eine weitere Direktverbindung nach Göppingen (über Hattenhofen) geschaffen werden. Die Gemeinde sieht mögliche Änderungen bei der Linie 924 grundsätzlich als sinnvoll an, insbesondere aufgrund der geringen Fahrgastzahl. Ein Zusammenschluss mit der Linie 921 ist durchaus vorstellbar, allerdings darf der Schülerverkehr zwischen Schlierbach und Zell unter Aichelberg, bzw. Aichelberg unter keinen Umständen weiter verschlechtert werden.		Bereits enthalten
119	Gemeinde Schlierbach	3. Schülerverkehr	Die Anregung wird unter Beachtung der „Satzung über die Bezuschussung bzw. Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten (SBKS)“ im	Keine Übernahme

		Seit Einführung des aktuellen Nahverkehrsplans wurde der Schülerverkehr für die Gemeinschaftsschule Albershausen – Schlierbach erheblich eingeschränkt und mit zunehmender Zeit sogar mehr und mehr unzuverlässiger (auf den Schriftverkehr zwischen Schulverband Westliche Voralb, Rektorat der Gemeinschaftsschule und dem Amt für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur des Landratsamts Göppingen wird verwiesen). In Verbandsversammlungen und Sitzungen des Verwaltungsrats der Schulverbands Westliche Voralb, welcher als Schulträger der Gemeinschaftsschule fungiert, wurde bereits oft und ausgiebig über die Situation im Busverkehr beraten und gegenüber dem Landkreis auch konkrete Vorschläge zur Verbesserung gemacht. Auch seitens der Schulleitung werden regelmäßig und häufig unzumutbare Situationen für die Schülerinnen und Schüler gemeldet. Ergänzend wird auf die Zusammenstellung von Rektor Bitzer in der Anlage verwiesen. Auch wenn in diesem Zusammenhang einige Fahrten nicht Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde Schlierbach direkt betreffen, fordert die Gemeinde Schlierbach als Mitglied des Schulverbands Westliche Voralb durch verschiedene Maßnahmen, den Schulstandort künftig zu stärken.	Vorfeld des anstehenden Vergabeverfahrens behandelt. Dessen ungeachtet steht es den Schulen frei, im Rahmen der „Mitwirkung der Schulen bei der Schülerbeförderung“ gemäß der Bekanntmachung des Kultusministeriums vom 23.08.1994 die Unterrichtszeiten auf die Busfahrpläne abzustimmen, um so die Wartezeiten der Schüler zu minimieren.	
120		Ein herzliches Dankeschön wollen wir an dieser Stelle für den großen Einsatz der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Amts für Mobilität und Infrastruktur aussprechen. Besonders der informative und offene Termin bei Herrn Hettwer im Rahmen der Jugendbeteiligung JAMP, welcher von der Gemeinde Schlierbach durchgeführt wurde, war ein tolles Beispiel für eine gute und partnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen Landratsamt und Gemeinde – zugunsten unserer Jugendlichen. Vielen Dank!	Kenntnisnahme.	Keine Übernahme
Süßen				
121	Gemeinde Süßen	Über eine zeitnahe Umsetzung einer neuen Haltestelle an der Hauptstraße (Linienweg der Linie 951) wäre die Stadt Süßen sehr erfreut, damit auch die Wohngebiete im Bereich des südlichen Siedlungsgebiets im Einzugsbereich der Haltestellen liegen. Innerhalb unserer Kommune wurde	Die Planungen und Herstellung der baulichen Elemente von neuen Haltestellen obliegen grundsätzlich dem zuständigen Straßenbaulastträger. Mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan wird die Einrichtung einer neuen Haltestelle angeregt. Bei der Planung sollten das Amt für Mobilität und der VVS	Keine Übernahme

		bereits mehrfach über einen längeren Zeitraum hinweg über eine solche Haltestelle diskutiert. Auch im Rahmen der Ortsentwicklung wäre eine zusätzliche Haltestelle wünschenswert.	einbezogen werden, um die Einbindung der Haltestelle in das Verkehrsnetz und ihre barrierefreie Nutzung sicherzustellen.	
Uhingen				
122	Stadt Uhingen	Sehr erfreut ist die Stadt Uhingen darüber, dass die Bürgerbusse im Landkreis fester Bestandteil des Nahverkehrskonzeptes sind. Wichtig für den Weiterbestand der Bürgerbuslinien sind auch die regionalen Verkehrsbetriebe, die Konzessionsinhaber der Bürgerbuslinien sind. In Zukunft besteht jedoch die Gefahr, dass die regionalen Verkehrsunternehmen dem europaweiten Ausschreibungsdruck zum Opfer fallen, auch wenn der Landkreis eben mit diesem Nahverkehrsplan versucht, diese im Rahmen der Mittelstandförderung besser zu berücksichtigen. Es bestehen erhebliche Zweifel daran, dass dies gelingen kann. Es ist zu befürchten, dass unter dem Druck der Wirtschaftlichkeit, kleinere Familienbetriebe zukünftig keine Berücksichtigung mehr finden. Der Bürgerbus Uhingen mit der Linie BB91 (ULi) fährt derzeit unter der Linienkonzession des Verkehrsunternehmens „Frank & Stöckle“ aus Hattenhofen und ist von dieser Entwicklung direkt betroffen. Der Landkreis wird um Untersuchung gebeten, wie den regionalen Verkehrsbetrieben eine Bestandsgarantie oder zumindest eine erhöhte Berücksichtigung im Vergabeverfahren eingeräumt werden kann, um darüber auch die Bürgerbuslinien zu erhalten.	Der Landkreis Göppingen ist als Aufgabenträger für den Busverkehr, gemäß der EU-Verordnung 1370/20217 dazu verpflichtet, Busverkehrsleistungen diskriminierungsfrei zu vergeben. Hierbei besteht aufgrund der starken Konkurrenz zwischen den Bietenden tatsächlich die Gefahr, dass mittelständische, in der Region ansässige Unternehmen vom Markt verdrängt werden. Um dem entgegenzuwirken, werden im vorliegenden Nahverkehrsplan Linienbündel mit unterschiedlichen Größen (Kilometerleistungen) definiert. Diese Linienbündel decken jeweils einen bestimmten Verkehrsraum ab, sodass unternehmerisches Geschick zu Einsparungen durch Synergien führen kann, wodurch Verkehrsleistungen zu niedrigeren Preisen angeboten werden können. Hier sind die Bestandsunternehmen in einer Vorteilssituation, da sie die Begebenheiten und die Verkehre in ihrem Bereich gut kennen. Darüber hinaus wird beim Linienbündelzuschnitt stets darauf geachtet, dass auch mittelständische Unternehmen die Möglichkeit erhalten, auf Linienbündel in der Region zu bieten. Hinsichtlich der Konzessionierung von Bürgerbusverkehren besteht neben der Möglichkeit, diese mit einer Bestandsgenehmigung eines Verkehrsunternehmens zu verknüpfen, die Option, diese direkt durch die jeweilige Kommune zu beantragen. Insofern ist auch künftig die Konzessionierung von Bürgerbuslinien sichergestellt.	Keine Übernahme
123	Stadt Uhingen	Bezüglich der emissionsfreien Fahrzeugausstattung beschreibt der NVP die Möglichkeiten des Elektro- bzw. Wasserstoffantriebs. Für die Bürgerbusse besteht nach Auffassung der Stadtverwaltung ein hohes Potential für den Elektroantrieb. Die Technik dafür ist bereits vorhanden, kann	Das Ziel, den ÖPNV emissionsfrei zu gestalten und dieses auch im ehrenamtlichen Segment zu etablieren ist sicherlich ein unterstützenswertes. Die Kreisverwaltung stimmt Ihren Ausführungen voll-	Keine Übernahme

		aber im Bürgerbussegment nicht eingesetzt werden, weil das Gesamtgewicht der Elektrofahrzeuge durch die schweren Batterien auf über 3,5t steigt und damit die Fahrzeuge nicht mehr von den ehrenamtlichen Fahrern geführt werden dürfen. Die Stadtverwaltung Uhingen vermisst im Entwurf des NVP einen klaren Auftrag, die Rahmenbedingungen auf Landesebene ähnlich wie im Feuerwehrwesen so zu verändern, dass auch Ausnahmegenehmigungen für Bürgerbusbetriebe möglich werden. Ziel muss sein, die innerörtlichen Bürgerbusverkehre emissionsfrei gestalten zu können.	umfänglich zu, muss in diesem Zusammenhang jedoch darauf verweisen, dass der Nahverkehrsplan keine Möglichkeiten bietet, auf verkehrsrechtliche Vorgaben Einfluss zu nehmen.	
124	Stadt Uhingen	Die B + R Anlage am Uhinger Bahnhof ist nicht korrekt erfasst. Es bestehen in Uhingen 8 Fahrradboxen, die nicht im Bestand aufgeführt sind. Auch die P + R Kapazitäten sind nicht korrekt ausgewiesen. Derzeit ist die Stadtverwaltung Uhingen mit dem VRS in Verhandlung über 125 Bestands-P + R-Stellplätze am Uhinger Bahnhof. Der Landkreis wird gebeten den Entwurf entsprechend abzuändern.	Der Landkreis bedankt sich für die Rückmeldung zu den B+R- und P+R-Kapazitäten. Die entsprechenden Passagen werden gemäß der Anmerkungen angepasst.	Übernahme
125	Stadt Uhingen	Aus Sicht der Stadtverwaltung kommen die Auswirkungen der Verlagerung des Personenfernverkehrs auf die Neubaustrecke Wendlingen -Ulm und die Auswirkungen aus der Fertigstellung und Inbetriebnahme von S21 auf die bestehende Infrastruktur der Filstalbahn viel zu kurz, während den Infrastrukturprojekten zur Reaktivierung der Nebenstrecken GP- Schwäbisch Gmünd und Göppingen Bad Boll zu großer Aufmerksamkeit gewidmet wird. Zur letzten Relation begrüßt die Stadt Uhingen die durch den VRS und den Landkreis erwogene Einrichtung einer Expressbuslinie zwischen Göppingen und Kirchheim unter Teck als Vorlaufbetrieb zu einer reaktivierten und verlängerten Voralbbahn. Hierzu stellt sich die Stadt Uhingen jedoch klar auf die Position, dass diese Verbindung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur GP - Uhingen - Kirchheim folgend muss und nicht dem Streckenverlauf der ehemaligen Voralbbahn.	Der Nahverkehrsplan des Landkreises muss sich auf die Angebotselemente konzentrieren, für die der Landkreis Aufgabenträger ist oder sein würde. Die Planungen Dritter sind dabei allenfalls nachrichtlich einzupflegen. Die Expressbuslinien im Verbundgebiet fallen in die Zuständigkeit des Verbands Region Stuttgart (VRS). Auf dessen Planungen hat der Landkreis keinen unmittelbaren Einfluss. Zudem sind die Interessen der Kreiskommunen verständlicherweise sehr unterschiedlich. Hinweise zu den Expressbuslinien sollten deshalb direkt an den VRS herangetragen werden.	Keine Übernahme
126	Stadt Uhingen	Bezogen auf die Busverbindungen Holzhausen und Sparwiesen bittet die Stadt Uhingen um bevorzugte An- und Abbindung zum SPNV vor allem auch nach Inbetriebnahme von S21. Nur wenn dieses Qualitätsmerkmal erfüllt ist, wer-	Mit der Zusammenlegung der Linien 915 und 930 sind bereits die Voraussetzungen für eine flächen-	Modifizierte Übernahme

		den mehr Kunden an die Schiene gebunden. Über Holzhausen verbunden mit dem Schurwald (Rechberghausen) und über Sparwiesen mit dem Voralbgebiet ergibt sich damit ein weitreichendes Fahrgastpotential, wenn die Angebotsqualität stimmt.	deckende Bedienung Uhingens und der benachbarten Gemeinden zum Fahrplanwechsel 2022/2023 geschaffen worden. Von Mo-Fr wurde die Linie 930 bis Holzhausen Festhalle verlängert und so mit der 915 verknüpft. Eine zusätzliche Haltestelle Festhalle aus Richtung Veilchenstraße vor der Kreuzung wäre empfehlenswert, um vor dem Abbiegen Richtung Wangen noch eine Ausstiegsmöglichkeit zu bieten. Eine Einstiegsmöglichkeit an den Haltestellen Einfeldstraße und Veilchenstraße Richtung Göppingen würde mit diesem Fahrplankonzept aber nur noch bei den Verstärkerfahrten in der Hauptverkehrszeit, stets am Abend und stets am Wochenende bestehen. Der Fußweg zur Haltestelle Festhalle oder Am Wiesenbach beträgt je nach Wohnort rd. 400-500m. Dieses Konstrukt berücksichtigt eine Anbindung an den MEX16 von/nach Stuttgart in Uhingen für Rechberghausen/Wangen/Oberwälden/Holzhausen. In Rechberghausen besteht Anschluss in Richtung Göppingen und Lorch mit der Linie X93. Da diese Umstellung bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 realisiert wurde, ist der Nahverkehrsplan diesbezüglich noch anzupassen.	
127	Stadt Uhingen	Bezogen auf die Barrierefreiheit am Uhinger Bahnhof bleibt die Feststellung, dass sich hier gegenüber dem NVP 2015 nichts geändert hat, obwohl ein dringender Nachrüstungsbedarf festgestellt ist. Die Stadt Uhingen kann den Feststellungen des NVP nur Nachdruck verleihen, so wie dies bereits im Stadtentwicklungskonzept 2030 gemacht wurde. Für die Stadt Uhingen ist dies das wichtigste Infrastrukturprojekt mit größter Priorität, das jedoch ohne Fördermittel zumindest mittelfristig nicht zu erreichen ist.	Kenntnisnahme.	Keine Übernahme
Wiesensteig				
128	Stadt Wiesensteig	Grundsätzlich begrüßt die Stadt Wiesensteig die Einrichtung der neuen Anbindung / die neue Bus-Linie an / zum Bahnhof Merklingen.	Kenntnisnahme.	Keine Übernahme

129	Stadt Wiesensteig	Eine Evaluierung dieser Linien ist frühestens 2-3 Jahre nach der Inbetriebnahme des neuen Hauptbahnhofs Stuttgart (Stuttgart 21) vorzunehmen. Erst nach der Fertigstellung von Stuttgart 21 sind die Züge von Merklingen direkt zum Hauptbahnhof in Stuttgart durchgebunden. Dann werden auch die Busverbindungen von Wiesensteig nach Merklingen mit den dann neuen Direktverbindungen nach Stuttgart noch wesentlich attraktiver.	Bei der Evaluierung der Buslinien bezieht der Landkreis stets die zukünftigen Entwicklungen mit ein. Die Busanbindung an den Bahnhof Merklingen wird ihre volle Wirkung tatsächlich erst mit Inbetriebnahme von Stuttgart 21 entfalten. Der Kreis ist sich dessen bewusst und berücksichtigt diese Auswirkungen auf den regionalen Verkehr im Landkreis Göppingen bei den Beurteilungen.	Keine Übernahme
130	Stadt Wiesensteig	Die morgendliche Anbindung der Buslinie Wiesensteig – Bahnhof Merklingen ist aufgrund der ungünstigen Streckenführung und der damit verbundenen langen Fahrtzeit für Pendler aktuell nicht attraktiv. Dies sollte geändert werden. Durch die Umkehrung der Linienführung zur Mittagszeit wird auch die Rückfahrt von Merklingen nach Wiesensteig für Pendler ab der Mittagszeit aufgrund der dann wieder längeren Fahrtzeit unattraktiver.	Der Landkreis bedankt sich für die Rückmeldung zu den neu eingeführten Linien 967/968 anlässlich der Inbetriebnahme des Bahnhofs Merklingen. Ziel der Planungen im ÖPNV ist es stets, die Fahrtbedürfnisse von möglichst vielen Menschen bedarfsgerecht zu bündeln und entsprechende Angebote aufzustellen. Eine Prognose des Fahrgastaufkommens unter Berücksichtigung der Einwohnerzahlen und der betrieblichen Umsetzbarkeit führte zu dem umgesetzten Konzept. Für die Stadt Wiesensteig mit einer direkten Busverbindung zum Verkehrsknoten Göppingen ergibt sich durch den IRE200 ein geringerer verkehrlicher Nutzen als für Drackenstein und Hohenstadt. Eine erneute Prüfung des Linienwegs wird aber im Vorfeld der Vergabe der Busverkehrsleistung erfolgen. Hierzu werden die Städte und Gemeinde vorab zu einem Termin geladen und werden die Möglichkeit erhalten, ihre Vorschläge einzubringen.	Keine Übernahme
131	Stadt Wiesensteig	Die Stadt Wiesensteig beantragt, die neue Bus-Linie Wiesensteig – Merklingen über Hohenstadt so zu gestalten, dass Schülerinnen und Schüler aus Wiesensteig und dem Oberen Filstal an den Schulbus in Hohenstadt, der zu den weiterführenden Schulen in Laichingen fährt, angebunden wird. Dies ermöglicht den Schülerinnen und Schülern auch einen Besuch der Schulen in Laichingen, bei kürzeren Fahrtzeiten als bisher nach Geislingen und Göppingen.	Im Vorfeld der jeweiligen Vergabe der Linienbündel finden in der Regel Vorabstimmungen mit den betroffenen Kommunen statt. Hierbei werden insbesondere detaillierte Ausgestaltungen der Busverkehrsleistung (u.a. auch Anschlüsse) besprochen. Alle betroffenen Kommunen werden im Vorfeld der Vergabeverfahren an den Planungen beteiligt und können hier ihre Anregungen einbringen. Der Hinweis wird bei den Detailplanungen im Vorfeld der Vergabe zu prüfen sein.	Keine Übernahme

132	Stadt Wiesensteig	Der Nachtbus aus dem Täle nach Wiesensteig sowie von Wiesensteig in Richtung Geislingen muss verlässlicher werden. Aktuell lässt dies lt. Rückmeldungen aus der Bürgerschaft sehr zu wünschen übrig.	Der Nahverkehrsplan ist ein Instrument des Aufgabenträgers, in dem verkehrliche Ziele im ÖPNV festgelegt werden und den Ausschreibungen der Busverkehrsleistungen eine Grundlage geschaffen wird. In diesem Zusammenhang können Stellungnahmen zu Fragen des laufenden Betriebs leider nicht berücksichtigt werden. Die Kreisverwaltung wird auf das zuständige Verkehrsunternehmen zugehen und nach Ursachen und Lösungen der Problematik suchen.	Keine Übernahme
133	Stadt Wiesensteig	Haltestellen, die vom Nachtbus angefahren werden, müssen verlässlich definiert werden. Haltestellen, die vom Nachtbus NICHT angefahren werden, müssen in den entsprechenden Fahrplänen dieser Haltestellen vermerkt werden.	Die Nachtbusse fahren nach einem fest definierten Fahrplan, der auf der Homepage des VVS (www.vvs.de) heruntergeladen werden kann. Hier sind alle Haltestellen angegeben, die angefahren werden. Gleiches gilt für die Linienwegdarstellung auf den Fahrplanaushängen. Die Linienwege der Nachtbusse weichen in der Regel von den Linienwegen der am Tage verkehrenden Linien ab, da meist mehr Ortschaften mit einem Bus angefahren werden, als am Tage. Daher erhalten Nachtbusse auch eine gesonderte Liniennummer. Mit Hilfe dieser Informationsquellen sollten die Routen der Nachtbusse ausreichend nachvollziehbar sein.	Keine Übernahme
134	Stadt Wiesensteig	In der Satzung des Landkreises ist zwar die Wartezeit (insbesondere der Schülerinnen und Schüler ab Erreichen der Bushaltestellen) auf den Bus, aber nicht die Fahrtzeit des Busses für die Zumutbarkeit ein relevanter Faktor. Bei reinen Fahrtzeiten von rd. 50 Minuten von Geislingen nach Wiesensteig ist die Fahrtzeit ein Faktor, der zwingend in die Beurteilung der Zumutbarkeit aufgenommen werden muss.	Die ÖPNV-Fahrtzeit zwischen Wiesensteig und Geislingen resultiert aus der zurückzulegenden Entfernung. Bei einer Strecke von über 20 km und einer Durchschnittsgeschwindigkeit des Linienbusses von knapp 30 km/h ergeben sich zwangsläufig die heute im Fahrplan veranschlagten Fahrtzeiten. Eine Anpassung der Schülerbeförderungssatzung kann nicht im Rahmen der Nahverkehrsplanung vollzogen werden. In diesem Zusammenhang kann Ihre Stellungnahme daher leider nicht berücksichtigt werden. Der Landkreis Göppingen strebt derzeit keine Änderung der Satzung in Bezug auf die zumutbare Fahrtzeit an.	Keine Übernahme

135	Stadt Wiesensteig	Wiesensteigs Nachbarkommune Neidlingen im Landkreis Esslingen gehört ebenfalls zum VVS-Gebiet. Trotzdem gibt es keine zeitlich angemessene Verbindung von Wiesensteig nach Neidlingen. Hier sollte zumindest eine direkte Rufbus-Verbindung eingeführt und der Bevölkerung nachhaltig kommuniziert werden.	Die Stadt Wiesensteig ist bereits an zwei ganztägig vertaktete Busverkehre in den Richtungen Göppingen und Geislingen angebunden. Die Anbindung an den Umsteigeknoten Merklingen ist zudem in der Entwicklung. Für eine weitere Busverbindung in Richtung Neidlingen und Weilheim wird in der Tat kaum ein hinreichendes Nachfragepotenzial gesehen. Der Vorschlag, die Relation Wiesensteig – Neidlingen bedarfsgesteuert abzubilden, erscheint daher realistischer. Da die Größe des Bedienungsgebiets unmittelbar die Reaktionszeit und den Fahrzeugbedarf bei On Demand-Verkehren beeinflussen, spricht sich der Landkreis aber dafür aus, zunächst Erfahrungen innerhalb des Kreisgebiets zu sammeln. Erweiterungen wären ggf. in einer zweiten Stufe zu diskutieren.	Keine Übernahme
136	Stadt Wiesensteig	Insgesamt müssen alle Rufbus-Verbindungen für die Bevölkerung besser und verständlicher kommuniziert werden. Hier ist vor Ort immer wieder Unkenntnis festzustellen.	Der Nahverkehrsplan ist ein Instrument des Aufgabenträgers, in dem verkehrliche Ziele im ÖPNV festgelegt werden und den Ausschreibungen der Busverkehrsleistungen eine Grundlage geschaffen wird. In diesem Zusammenhang kann Ihre Stellungnahme daher leider nicht berücksichtigt werden. Mit der angestrebten Umstellung klassischer Rufbus-Verkehre auf den On Demand-Ansatz wird allerdings ohnehin ein Kommunikationskonzept umzusetzen sein, um Nutzerinnen und Nutzer mit dem Umstellungstermin und den neuen Buchungskanälen vertraut zu machen. Da letztere künftig verbund einheitlich angeboten werden sollen, wird dadurch auch die Bewerbung und Information auf Verbundebene vereinfacht.	Keine Übernahme
137	Stadt Wiesensteig	Im Rahmen der Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans im Jahr 2021 wurden dem Landratsamt die Zeitplanungen der Stadt Wiesensteig für den barrierefreien Umbau der Bushaltestellen mitgeteilt. Im vorliegenden Entwurf aus dem Jahr 2022 wurden diese Meldungen nicht berücksichtigt. Der vorliegende Nahverkehrsplan ist entsprechend zu korrigieren. Auf die entsprechenden Mitteilungen der Stadt Wiesensteig vom 30.09.2021 sowie vom 04.10.2021 wird verwiesen.	Der Landkreis dankt für den Hinweis zum Stand des Ausbaus der barrierefreien Bushaltestellen. Die Anlage 4.1a wird entsprechend aktualisiert..	Übernahme

Zell/Aichelberg				
138	Gemeinde Zell/Aichelberg	Die Gemeinde Zell u. A. unterstützt voll umfänglich die Planungen im Rahmen des Nahverkehrsplans 2023.	Kenntnisnahme.	Keine Übernahme
139	Gemeinde Zell/Aichelberg	Inhaltlich sind keine weiteren Punkte vorzubringen.	Kenntnisnahme.	Keine Übernahme
140	Gemeinde Zell/Aichelberg	Lassen Sie mich noch kurz auf den geplanten Umbau des Busknotens Schillerstraße eingehen. Die Planungen sind in der Gestalt ausgereift, dass eine weitere Abstimmung in den kommenden Monaten stattfinden kann. Eine Umsetzung ist aufgrund der schwierigen Planbarkeit hinsichtlich der Baukosten und des derzeit eingeschränkten Handlungsspielraums der Gemeinde in der mittelfristigen Finanzplanung für das Jahr 2026 vorgesehen.	Die Kreisverwaltung dankt für die Information zur Ausgestaltung des Busknotens Schillerstraße. Es wird darum gebeten, bei den weiteren Planungen das Landratsamt Göppingen und den VVS einzubinden.	Keine Übernahme