Anregungen zum Entwurf des Nahverkehrsplans für den Landkreis Göppingen

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

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

Nr.	Behörde / Verband	Anregung	Stellungnahme	Berücksichtigung im NVP
Regionaler Fahrgastbeirat des Landkreises Göppingen im VVS				
1	Fahrgastbeirat GP	1. Umwelt- und Klimaschutz 1.1 Mobilitätswende bis 2030 Das erklärte Ziel von Landesregierung und Landkreis, die Nachfrage im ÖPNV zwischen 2010 und 2030 zu verdoppeln (wesentlicher Bestandteil der so genannten „Mobilitätswende“ im Rahmen des Umwelt- und Klimaschutzes, vgl. NVP-Entwurf S. 14), wird vom Göppinger Fahrgastbeirat ausdrücklich begrüßt. Jedoch besteht das wesentliche Manko des Entwurfs des Göppinger NVPs in der fehlenden Konkretisierung zur Erreichung dieses Ziels: Ist- und Sollzustand sind kaum miteinander verknüpft. Stattdessen scheinen die Indikatoren der demographischen Entwicklung, der voraussichtlichen Arbeitsplatz- und Schülerzahlen ohne die eigentliche Prämisse der Verdoppelung der Fahrgastzahlen ausschlaggebend zu sein. Auf diese Weise orientiert sich der NVP-Entwurf in zu starkem Maße am Status quo einer allgemeinen Entwicklung und kennzeichnet damit zu wenige Perspektiven für die Mobilitätwende bis 2030. Diese bestehen in einer angemessenen Erweiterung der Kapazitäten im Bus- und Bahnverkehr.	Der Landkreis ist, was den ÖPNV betrifft, für den Busverkehr im Landkreis zuständig. In diesem Rahmen ist die Kreisverwaltung gemeinsam mit den Städten und Gemeinden des Landkreises bemüht, das Busangebot so auszubauen, dass die Mobilitätswende möglich wird. Allein durch Tarif- und Angebotsmaßnahmen im öffentlichen Verkehr werden sich die ambitionierten Ziele der Bundes- und Landespolitik jedoch kaum erreichen lassen. Insoweit verfolgt der Landkreis mit Interesse, welche flankierenden Maßnahmen die übergeordneten politischen Ebenen noch auf den Weg bringen werden. Die zum gegenwärtigen Zeitpunkt gut vertretbaren Angebotsverbesserungen, die durchaus angebotsorientierte Elemente enthalten, sind in Kapitel 6.4 des NVPs konkretisiert.	Bereits enthalten
2	Fahrgastbeirat GP	1.2 Emissionsfreie Antriebstechnik Der Fahrgastbeirat bewertet den Plan, die Clean Vehicles Directive der Europäischen Kommission in die künftigen Ausschreibungen der Linienbündel zu integrieren, positiv. Im Entwurf des NVP heißt es im Zusammenhang mit der Förderung der nachhaltigen Mobilität: „Gleichzeitig ergibt sich damit die Verpflichtung, innerhalb des öffentlichen	Die Anforderungen an künftig einzusetzende Fahrzeuge sind in Kapitel 6.3.2 des NVPs dargestellt. Dort heißt es: „Neu zu beschaffende Linienbusse werden mit energiesparenden und emissionsarmen Antrieben entsprechend den geltenden Vorschriften ausgestattet. Sie haben diesbezüglich mindestens die	Bereits enthalten

		Nahverkehrs alle technischen und wirtschaftlich vertretbaren Optionen zum Schutz der Umwelt wahrzunehmen. Wegen dieser Vorbildfunktion des ÖPNV sind die Verkehrsunternehmen aufgefordert, im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften verschärfte Emissionsgrenzwerte frühzeitig einzuhalten und die technischen Möglichkeiten zur Reduzierung des Energieverbrauchs und des Schadstoffausstoßes bei den Fahrzeugen zu nutzen.“ (NVP-Entwurf S. 53) Im NVP-Entwurf vermissen wir allerdings eine klare Strategie, wie gemeinsam mit den Busunternehmen und den Städten bzw. Gemeinden alternative Antriebstechniken etabliert werden können. Dies betrifft vor allem die ausstehende Festlegung auf Elektro- oder Wasserstoffantrieb und die Schaffung entsprechender Infrastruktur. Im Falle des Elektroantriebs ist die Partizipation des Landkreises an Fördermaßnahmen bisher nicht zu erkennen. Nach Angaben des Mobilitätsexperten Dr. Michael Faltenbacher (Sphera Solutions GmbH Stuttgart) liegt die Realisierungszeit für die Einführung emissionsfreier Elektrobusse von der Beantragung der Fördermaßnahmen bis zur Inbetriebnahme bei rund 30 Monaten. Demnach müsste angesichts der Vergabe der ersten Linienbündel Ende 2025 (vgl. NVP-Entwurf S. 84) bereits in den kommenden Monaten mit der Etablierung der Elektromobilität im Linienbusverkehr begonnen werden. Aufgrund künftig auslaufender Fördermaßnahmen und der geringer werdenden Verfügbarkeit von Elektrobussen (steigende Nachfrage) ist laut Faltenbacher nicht auszuschließen, dass sich die Vorlaufzeit künftig verlängern wird. Sollten alternative Antriebstechniken tatsächlich ernsthaft in Betracht kommen, fehlt darüber hinaus die Differenzierung, welche Busgrößen und -modelle im Landkreis Göppingen effizient zum Umweltschutz beitragen können. Der Fahrgastbeirat empfiehlt neben einer Strategie zur Einführung emissionsfreier Linienbusse außerdem, bei der Ausschreibung der Linienbündel den Betriebshof des Busunternehmens zu berücksichtigen. Im Binnenverkehr sehen wir als Mindestanforderung den Unternehmensstandort im Landkreis Göppingen an. Damit werden lange Anfahrten und höhere Emissionen vermieden.	Anforderungen der EU-Verordnung (EG) Nr. 661/2009 vom 13. Juli 2009, der UN-Regelung UN/ECE R107 sowie, soweit vorhanden, die Vorgaben ggf. gültiger Luftreinhaltepläne und Umweltzonenregelungen zu erfüllen. Zukünftig ist auch die Richtlinie (EU) 2019/1161 („Clean Vehicles Directive“) mindestens einzuhalten. Das Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1161 vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge sowie zur Änderung vergaberechtlicher Vorschriften (Clean Vehicles Directive, kurz CVD) wurde am 14. Juni 2021 im Bundesgesetzblatt veröffentlicht.“ Der Landkreis positioniert sich darüber hinaus zum Thema klimafreundliche Antriebe in Kapitel 7.2.6. Um sich Klarheit über die technischen Fragestellungen bei der Umsetzung der CVD zu verschaffen lässt sich der Landkreis Göppingen von zwei Seiten beraten. Einerseits wird in Zusammenarbeit mit den Verbundlandkreisen im VVS eine gemeinsame Untersuchung erstellt, welche detailliert die technischen Möglichkeiten und geeigneten Technologien für alle Linienbündel betrachtet. Andererseits erfolgt durch die Hochschule Esslingen eine Beratung hinsichtlich der Zusammenhänge zwischen dem Aufbau von notwendigen Infrastrukturen und dem möglichen Nutzen für den Landkreis als Wirtschaftsstandort. Ergebnisse und weitere Beratungen werden hier im ersten Halbjahr 2023 erwartet. Gemeinsam mit der juristischen Beratung der Verbundlandkreise im VVS werden in Vorbereitung auf anstehende Vergaben auch Möglichkeiten zur Berücksichtigung von Betriebshofstandorten erörtert, wobei es hier gilt für alle Wettbewerber ein diskriminierungsfreies Verfahren sicherzustellen.	

3	Fahrgastbeirat GP	2. Bus- und Bahnverkehr		

		2.1 Neue Buslinien Als wichtiger Baustein für die Mobilitätswende fehlt im Entwurf des Nahverkehrsplans die Perspektive zur Einführung neuer Buslinien. Dies betrifft die Erschließung neuer Räume, aber auch die bessere Verzahnung der bestehenden Verkehre. Letzteres zeigt sich bei den Vorteilen zur **Ergänzung der Linie 902 zur Klinik am Eichert über eine zusätzliche Route über die Heininger Straße**. Die Fahrzeit aus dem oberen Filstal bzw. von der Voralb zur Klinik würde sich bei einer Umsteigemöglichkeit an der Einmündung der Eichertstraße in die Heininger Straße erheblich reduzieren. Dies wäre bezogen auf Wiesensteig und Mühlhausen im Täle sogar mit einem geringeren Zeitaufwand verbunden als die Anfahrt zur Geislinger Helfensteinklinik.	Der Nahverkehrsplan stellt mit der Definition eines dichten Verkehrsangebots für die Buslinie 902 auf dem angestammten Linienweg eine leistungsfähige ÖPNV-Anbindung des Klinikums am Eichert in Göppingen sicher. Über den ZOB Göppingen ist diese Linie mit zahlreichen Zubringerlinien aus dem gesamten Landkreis verknüpft. Eine Aufteilung dieses Verkehrsangebots auf zwei Linienäste würde die Transparenz und Begreifbarkeit des Angebots verschlechtern, zumal davon ausgegangen werden muss, dass diese Verbindung auch regelmäßig von ortsfremden Fahrgästen genutzt wird. Aus infrastruktureller und verkehrsrechtlicher Sicht sowie unter Sicherheitsaspekten ist auch keine Möglichkeit gegeben, an der Einmündung Eichertstraße / Heininger Straße eine Umsteigehaltestelle baulich herzustellen.	Keine Übernahme
		Zur Diskussion neuer Linien gehört sicherlich auch die vielfach gewünschte **Buslinie Deggingen – Reichenbach im Täle – Schlat – Göppingen**. Die Einwohner Deggingens hätten damit, auch angesichts der Zentralisierung der Gesundheitsversorgung in Göppingen, eine neue und häufig auch zeitsparende Variante, um in die Kreisstadt zu kommen. Weitere Gründe für die Einführung dieser Linie sind die Arbeitsplätze von Deggingerinnen und Deggingern in Göppingen und die Erschließung der Filsalb für den Wandertourismus (vgl. NVP-Entwurf zur Förderung des Freizeitverkehrs: S. 47 f.). Die Herausforderung des Gairenpasses sollte also vor dem Hintergrund neuer Fahrzeugtechniken im ÖPNV angenommen werden.	Wie vom Fahrgastbeirat GP bereits zutreffend ausgeführt, stellt die Befahrung des Gairenbuckel mit Bussen aufgrund der geltenden verkehrsrechtlichen Regeln (Tonnagebeschränkung auf 6 Tonnen tatsächliches Gesamtgewicht) aktuell ein Hindernis dar, was eine Buslinienführung zwischen Schlat und Deggingen über die L1218 derzeit nicht möglich macht. Die perspektivische Integration der Verbindung in ein erweitertes On-Demand-Angebot wird zu prüfen sein.	Keine Übernahme
		Darüber hinaus regen wir die Prüfung von **Durchmesserlinien** im Busverkehr an. Die **Göppinger Innenstadt** würde dadurch besser erschlossen, die Wege für die Fahrgäste kürzer. Dies entspricht auch dem Vorhaben der Göppinger Stadtverwaltung, den ZOB ohne Warteplätze für Linienbusse neu zu errichten. Es sind nur Haltstellen für durchfahrende Busse ohne feste Zuweisung zu Linien vorgesehen.	Ob eine Bildung von Durchmesserlinien verkehrlich sinnvoll ist, hängt von verschiedenen Faktoren ab: passende Anschlüsse zu weiterführenden Verkehrsmitteln, hinreichendes Fahrgastpotenzial über den Verknüpfungspunkt hinaus, Linienlängen, Umlaufzeiten usw. Mit Blick auf Pendler- und Schülerzahlen ist für die weit überwiegende Mehrzahl der Fahrgäste Göppingen ZOB Ziel, Quelle oder Umsteigepunkt ihrer Fahrt. Die Neugestaltung von	Bereits enthalten

			Verkehrsanlagen wie dem ZOB Göppingen hat sich an den Anforderungen des ÖPNV zu orientieren und nicht umgekehrt. Im Linienbündel 1, welches den Busverkehr in Göppingen sowie in die Stadtteile umfasst, ist im Rahmen der Ausgestaltung der konkreten Fahrpläne für das nächste Vergabeverfahren die Bildung von Durchmesserlinien grundsätzlich möglich, sofern dies verkehrlich sinnvoll erscheint.	
4	Fahrgastbeirat GP	2.2 Filstalbahn und Expressbuslinien Wenngleich der Landkreis Göppingen nicht Aufgabenträger von Filstalbahn und Expressbussen ist, erscheint es dennoch wichtig, gemeinsame Leitlinien zu finden, um diese als sinnvolle Ergänzung der eigenen Konzeption gegenüber weiteren politischen Ebenen vertreten zu können. Ohnehin ist der Fahrgast hauptsächlich an einem stimmigen Gesamtangebot orientiert, die Frage nach den Aufgabenträgern ist für ihn, wenn überhaupt, sekundär. Deshalb plädiert der Göppinger Fahrgastbeirat für die Aufnahme von konkreten Zielvorstellungen für die Filstalbahn und Expressbusse in den Nahverkehrsplan. Die Filstalbahn als Leitachse für den gesamten ÖPNV im Filstal ist nach Ansicht des Fahrgastbeirats hinsichtlich ihres Angebots zu erweitern. Kurzfristig wird schon allein das geplante 49-Euro-Ticket für steigende Nachfrage sorgen. Es ist zu befürchten, dass die in den Stoßzeiten bereits heute ausgelasteten Kapazitäten nicht ausreichen werden. Durch die weitere Reduzierung der Fernverkehrshalte im Kreis Göppingen wird die Situation zusätzlich verschärft. Bei der Barrierefreiheit (siehe auch 4.) ist zudem inakzeptabel, dass die Bahnunternehmen es als Standard definieren, dass Menschen mit Rollstuhl oder Rollator am ÖPNV nur dann verbindlich teilnehmen können, wenn sie die Fahrten am Vortag exakt angemeldet haben. Das entspricht nicht der Lebensrealität und stellt eine Diskriminierung des betroffenen Personenkreises dar. Für die Filstalbahn formulieren wir folgende Zielvorstellungen: <u>MEX 16 (Metropolexpress)</u>:	Der Landkreis begrüßt das Engagement des Fahrgastbeirats auch in Sachen Bahnverkehre. Die Vorstellungen des Landkreises zur Weiterentwicklung des Bahnnetzes sind in Kapitel 7 dargestellt. In Sachen Bahnverkehr sind dort Aussagen zur Metropol-Express-Bahn (Kap. 7.4.2) zu finden. Das Thema Expressbusse ist Kapitel 7.2.3 dargestellt.	Bereits enthalten

		• viertelstündlicher Takt nach Stuttgart Hbf und mindestens halbstündlicher Takt nach Ulm Hbf • ausschließlich umsteigefreie Verbindungen zu den benachbarten Oberzentren • Prüfung von MEX-Durchmesserlinien über den Stuttgarter Hauptbahnhof hinaus <u>RE (Regionalexpress)</u>: • Bestandsgarantie für die Verbindung Stuttgart Hbf-Lindau • Eine Verkürzung der Verbindung und Ende in Friedrichshafen-Stadt ist nicht akzeptabel. Der Bahnhof in Friedrichshafen ist außerdem nicht barrierefrei, was für mobilitätseingeschränkte Menschen weitreichende Einschränkungen in der Erreichbarkeit des Bodensees mit öffentlichen Verkehrsmitteln bedeuten würde. • Prüfung von RE-Durchmesserlinien über den Stuttgarter Hauptbahnhof hinaus <u>Donau-Iller-Regio-S-Bahn</u>: • sinnvolle verkehrliche Integration der Regio-S-Bahn in das Nahverkehrskonzept des Landkreises • Teilintegration der gesamten Filstalbahn im Kreis Göppingen in den Ulmer Verkehrsverbund DING <u>Fernverkehr</u> (Einfluss auf die Situation im Nahverkehr): • Erhalt der IC-Stationen Göppingen und Geislingen (mindestens zweistündlicher Takt) Aus standort- und verkehrspolitischen Gründen ist es für uns unerlässlich, die **Anbindung an den Stuttgarter Flughafen (künftiger Filderbahnhof, Fernbusbahnhof, Messe) über eine direkte Expressbuslinie** herzustellen. Vorrang hat darüber hinaus eine **Expressbuslinie von Göppingen über Bad Boll nach Kirchheim/ Teck und nach Schwäbisch Gmünd** (IC-Bahnhof mit Verbindungen nach Nordbayern und Ostdeutschland). Zu prüfen sind folgende **Expressbusverbindungen: Göppingen – Süßen-Donzdorf – Heidenheim, Göppingen – Adelberg – Schorndorf und Geislingen – Böhmenkirch – Bartholomä – Aalen**. Nur durch zusätzliche schnelle Buslinien kann nach unserer Auffassung der reguläre Linienverkehr so ergänzt werden, dass die Randlage des Landkreises		

		Göppingen in der Region Stuttgart nicht zum großen Nachteil gerät. Dies ist für uns eine weitere Voraussetzung für die Mobilitätswende bis 2030.		
5	Fahrgastbeirat GP	3. On-Demand-Service 3.1 Kreisgebiet Der On-Demand-Service im ÖPNV hat den Vorteil, dass er keinen festen Linienverlauf aufweist, neue Verbindungen ermöglicht und innerhalb der Betriebszeiten zeitlich flexibel, mit geringem Vorlauf sowie barrierefrei von den Fahrgästen bestellt werden kann. Zum Einsatzgebiet stellt der VVS gegenüber dem Stuttgarter Fahrgastbeirat fest: „Es bietet die Möglichkeit, dass ein Fahrzeug mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand für eine große Fläche mit geringer Besiedelungsdichte eine Art ‚permanente ÖPNV-Verfügbarkeit' herstellt. Mit dem Bus würde das an Grenzen der Wirtschaftlichkeit stoßen, da die Nachfrage im ländlichen Raum insbesondere zu Schwachlastzeiten sehr gering ist und viele Busse ohne eine signifikante Nachfrage eingesetzt werden müssten. Das On Demand Shuttle dagegen fährt nur dann, wenn es gebraucht wird." In diesem Sinne ist dem Göppinger Fahrgastbeirat unverständlich, weshalb die Vorteile dieses Systems im Entwurf des Nahverkehrsplans 2022 kaum genutzt werden sollen (vgl. S. 138 ff.). Die vorgesehene Schaffung von Korridoren für den On-Demand-Service, der häufig nur eine Verbindung zur nächstgelegenen regulären Busverbindung herstellt, gewährt keinerlei räumliche und nur eine sehr eingeschränkte zeitliche Flexibilität. Damit ergeben sich gegenüber dem bisherigen Rufbussystem lediglich geringe Fortschritte, zu gering, um die Mobilitätswende 2030 am Rande des Ballungsraums und in den als ländlich eingestuften Gemeinden des Landkreises zu erreichen. Für den Göppinger Fahrgastbeirat ist deshalb die räumliche Ausbreitung des On-Demand-Verkehrs, der häufig mit online koordinierten Sammeltaxis verglichen wird, als Voraussetzung zur Verdoppelung der Fahrgastzahlen unerlässlich. Wir befürworten die schrittweise Einführung des On-Demand-Service im gesamten Mittelbereich Geislingen, zunächst am Wochenende und an Feiertagen, später auch im Zeitraum Montag bis Freitag. Im Mittelbereich Geislingen können dann Start- und Zielpunkt online per	Der Landkreis erarbeitet mit dem VVS, der LH Stuttgart und den anderen Landkreisen im VVS derzeit ein umfassendes On-Demand-Bedienungskonzept. Im Landkreis Göppingen sind On-Demand-Angebote im Mittelbereich Geislingen, zur Klinik-Anbindung sowie in den Bereichen Ebersbach/Fils, im mittleren Filstal und im Bereich Schurwald angedacht. Die Kreisverwaltung und der VVS diskutieren die dargestellten Themen (Vermeidung von Kannibalisierungen in Bezug auf den Linienbusverkehr, zu beteiligende Aufgabenträger, virtuelle Haltestellen) ausführlich und werden auf den Landkreis und auf die Verkehrsräume zugeschnittene Lösungen erarbeiten.	Bereits enthalten

		App und telefonisch frei gewählt werden. Zentrale Prämisse ist einerseits die Erschließung von Gebieten mit geringer bis sehr geringer ÖPNV-Nachfrage, andererseits die sinnvolle Ergänzung des Regelverkehrs von Linienbussen in Bereichen mit schwächerer Taktung. Damit diese Ergänzung nicht zu Lasten des Busverkehrs stattfindet, empfehlen wir, dass die Bestellung einer On-Demand-Verbindung nur dann möglich ist, wenn in den nächsten 30 bis 40 Minuten keine fahrplanmäßige Alternative vorliegt. Bei der digitalen Routenplanung für den On-Demand-Kunden ist zudem zu berechnen, ob der Transport zum nächsten Verkehrsknotenpunkt (in der Regel Geislingen Bahnhof/ ZOB) zur Weiterfahrt in Bus oder Bahn zumutbar ist. Perspektivisch ist unter den entsprechenden Regelungen die Ausdehnung des ergänzenden On-Demand-Systems auf den gesamten Landkreis Göppingen eine vielversprechende Option. Für den Übergangszeitraum empfehlen wir im Mittelbereich Göppingen in Gebieten, für die der Entwurf des Nahverkehrsplans einen On-Demand-Korridor vorsieht, den zeitlich flexiblen Transport mindestens zum Verkehrsknotenpunkt Göppingen (Bahnhof/ ZOB). Mit einem umfassenden On-Demand-Service erhielte der Landkreis Göppingen ein belastbares Konzept für Alltag und Freizeit jenseits des Individualverkehrs. Demnach könnten die „noch größeren Marktchancen“, die der Freizeitverkehr laut NVP-Entwurf (S. 48) bietet, vor allem bei Tagestouristen aus dem Großraum Stuttgart genutzt werden. Zu nennen sind hier der Wandertourismus und der Besuch der Stauferstätten. Letzteres legt ein kreisübergreifendes Vorgehen mit „Ostalbmobil“ nahe. Aus technischer Sicht muss überdies festgelegt werden, ob sich der On-Demand-Verkehr an den gegebenen Haltstellen orientiert, durch virtuelle Haltepunkte ergänzt wird oder jede Adresse bei der Bestellung möglich sein soll. Der Fahrgastbeirat spricht sich u. a. aus Sicherheitsgründen in Form eines Mindestmaßes für die umfassende Ergänzung virtueller Haltepunkte aus. Allen Bevölkerungsgruppen wird es somit möglich, auch in den Abendstunden mit dem ÖPNV unterwegs zu sein.		

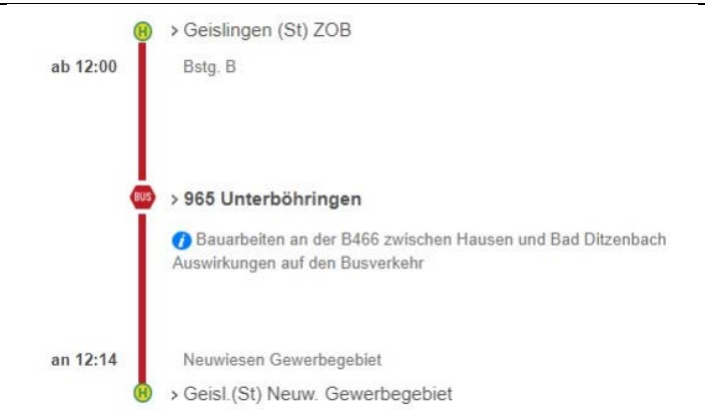
6	Fahrgastbeirat GP	3.2 Erreichbarkeit der Klinik am Eichert Durch die Zentralisierung der Gesundheitsversorgung im Landkreis Göppingen an der Klinik am Eichert muss nach Auffassung des Göppinger Fahrgastbeirats so schnell als möglich der Betrieb des Klinik-Shuttles aufgenommen werden. Dieses On-Demand-Angebot mit Kleinbussen bzw. Taxen ist für uns ein fester Bestandteil der elementaren Grundversorgung im Landkreis Göppingen. Für den Zeitraum bis zur Einführung des Shuttles muss für Mitarbeiter, Besucher und ambulante Patienten insbesondere aus dem Mittelbereich Geislingen eine tragfähige Übergangslösung gefunden werden. Der Viertelstundentakt der Linie 902 (Vgl. NVP-Entwurf S. 134) ist nur in eingeschränkter Weise zielführend. Für den Fahrgastbeirat besteht in der Erreichbarkeit der Klinik am Eichert der aktuell dringendste Handlungsbedarf im Binnenverkehr des ÖPNV (vgl. auch 2.2).	Die Kreisverwaltung ist sich der Bedeutung der ÖPNV-Anbindung der Klinik am Eichert bewusst. Daher soll ab Dezember 2023 das Klinikum aus dem Mittelbereich Geislingen mit einem On-Demand-Shuttle angebunden sein. Bis zur Einführung des On-Demand-Shuttles stehen Fahrgästen aus dem Mittelbereich Geislingen bereits heute verschiedene VVS-Fahrmöglichkeiten (noch mit Umstieg) zur Verfügung. Zwischen dem ZOB Göppingen und dem Klinikum am Eichert fährt die Buslinie 902 - seit Dezember 2022 in der Hauptverkehrszeit sogar im 15-Minuten-Takt.	Bereits enthalten
7	Fahrgastbeirat GP	4. Barrierefreiheit Für den Göppinger Fahrgastbeirat ist die Inklusion ein entscheidender Faktor im ÖPNV. In diesem Sinne ist die Barrierefreiheit keine Ergänzung des Nahverkehrs, sondern dessen unabdingbare Voraussetzung. Die zahlreichen Probleme mit Aufzügen an Bahnhöfen unseres Landkreises und der Umgang mit diesen im Rahmen der Fahrgastinformationssysteme lassen uns zu dem Schluss kommen, dass der NVP zu jedem Aufzug Zuständigkeiten und Meldewege und im Falle der Störung die tatsächlich zu erwartenden Beeinträchtigungen festhalten muss. Hierzu sollten die verantwortlichen Stellen mit Dienstzeiten und Bereitschaftsplänen konkret benannt werden. Darüber hinaus ist zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, die Reparaturzeiten von defekten Aufzügen wesentlich zu verkürzen (z. B. über entsprechend verbesserte Wartungsverträge). Die Barrierefreiheit im Busverkehr (vgl. NVP-Entwurf S. 51 ff.) muss nach unserer Auffassung ergänzt werden durch Bestimmungen für die Fahrzeuginnenräume. Hier ist keine Mindeststellfläche für Rollstühle, Kinderwagen, Reisekoffer und Fahrräder in Bussen unterschiedlicher Länge definiert. Die Mindeststellfläche sollte die Manövrierfähigkeit von Rollstühlen mit Zuggeräten berücksichtigen. Auch Midi- und Kleinbusse müssen diese Kriterien erfüllen (vgl. NVP-Entwurf S. 64). Eine weitere Ergänzung bezieht	Der Kreisverwaltung und dem VVS sind die Belange von Menschen, die auf die Barrierefreiheit angewiesen sind, äußerst wichtig. Daher sind in den Rahmenvorgaben des NVPs die VVS-weit gültigen Anforderungen an Fahrzeuge (Kap. 6.3.2) und Bushaltestellen (Kap. 6.3.3) dargestellt. Der VVS berät darüber hinaus die zuständigen Aufgabenträger in Sachen Fahrgastinformation und bei der barrierefreien (Um-)Gestaltung von Bushaltestellen; er hat hierfür auch eigens ein Empfehlungspapier erarbeitet, das kostenlos auf der VVS-Hompage unter https://download.vvs.de/VVS-Empfehlungen%20barrierefreie%20Bushaltestellen.pdf abzurufen ist. Die dynamischen Anzeigen an Haltestellen stellen eine zusätzliche, komfortable Informationsquelle dar, die die stationäre Information ergänzt. Sollten die Anzeigen in einem kurzen Zeitfenster tatsächlich nicht ablesbar sein, ist die Linien- und Abfahrtsinformation in den Aushangvitrinen redundant vorhanden. Die Kommunen haben zudem die Option, solche Haltestellen auch mit einer be-	Bereits enthalten / Keine Übernahme

		sich auf die optischen Anzeigen der Fahrgastinformationssysteme an Haltstellen und Stationen. Diese sind für Menschen mit eingeschränkter Sehfähigkeit aufgrund der Entfernung, der Schriftgröße und/ oder des mangelnden Kontrasts teilweise kaum zu erfassen. An den Haltestellen sind die Abfahrpläne und sonstigen Informationen häufig zu hoch angebracht und deshalb für Kinder, kleinwüchsige Menschen und Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer nicht abzulesen. Neben der Verbesserung der optischen Anzeige empfehlen wir die Möglichkeiten akustischer Ansagen in den Nahverkehrsplan aufzunehmen. In den Bussen ist die Funktionstüchtigkeit der optischen und akustischen Haltestelleninformation sicherzustellen. Auch im On-Demand-Verkehr müssen die Kriterien der Barrierefreiheit umgesetzt werden.	darfsgesteuerten akustischen Ansage auszustatten. Für die Aushangvitrinen empfiehlt der VVS die Platzierung der Unterkante auf 1 Meter Höhe, was einen akzeptablen Kompromiss zwischen den Belangen groß- und kleinwüchsigen Menschen sowie Rollstuhlfahrern darstellt. Es sei zudem darauf verwiesen, dass der VVS mit der App „Smarte Haltestelle“ die Funktionalität anbietet, sich über das Abfotografieren eines Haltestellenschilds die Angebotsinformationen direkt auf das eigene Smartphone zu holen. Der Hinweis zu den Rolltreppen und Aufzügen an Bahn-Stationen wird unterstützt; er ist jedoch zuständigkeitshalber an die NVBW als Aufgabenträger-Vertretung des Landes Baden-Württemberg bzw. an die Deutsche Bahn AG (DB Station & Service) als Betreiber zu richten.	
8	Fahrgastbeirat GP	4.1 Tabellarische Auflistung der Bushaltestellen zum Stand der Barrierefreiheit (Anlage 4.1 a) Die Anlage 4.1 a im Entwurf des Nahverkehrsplans ist nicht aktuell. Bei einigen Haltestellen, deren Baulastträger nicht die Kommunen oder der Landkreis sind, ist der Hinweis enthalten, dass der barrierefreie Umbau zum 01.01.2022 erfolgen soll, was bisher nicht geschehen ist (Beispiel Geislingen-Weiler, Haltestelle Helfenstein oder Geislingen-Eybach, Haltestelle Roggenmühle). Die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV sollte bis 01.01.2022 erfolgt sein. Soweit die gesetzliche Vorgabe. Es kann nicht akzeptiert werden, dass sich der Umbau zum Teil mehr als 6 Jahre verzögert. Grundsätzlich wirken die Formulierungen im NVP-Entwurf hinsichtlich der Barrierefreiheit nicht sehr verbindlich. Sehr oft werden einschränkende Begriffe wie „soweit möglich“, „nach Möglichkeit“ usw. angehängt. Damit werden Gestaltungsspielräume hinsichtlich der Dringlichkeit von Maßnahmen geschaffen, die dem Ziel der Inklusion im ÖPNV nicht zuträglich sind!	Der Landkreis dankt für die Korrekturen hinsichtlich des tatsächlichen barrierefreien Ausbaus einzelner Haltestellen. Diese werden in Anlage 4.1a berücksichtigt. Es sei jedoch der Hinweis gestattet, dass die in Anlage 4.1a dargestellte Liste eine nachrichtliche Darstellung der Rückmeldungen von Städten, Gemeinden und sonstigen Straßenbaulastträgern ist. Im Rahmen des NVP-Beteiligungsverfahrens eingehende Aktualisierungen dieser Liste werden selbstverständlich in den zu überarbeitenden NVP eingearbeitet.	Übernahme
9	Fahrgastbeirat GP	5. Online-Information und Kundenbetreuung im ÖPNV Aufgrund der großen Komplexität des VVS-Informations- und Tarifsystems befürwortet der Fahrgastbeirat die zusätzliche Bündelung von Informationen für den Landkreis	Der Landkreis dankt für die Hinweise, die nicht unmittelbar die Inhalte des NVPs betreffen. Die Anregungen zu benötigten Schema-Plänen, erweiterten Öffnungszeiten der Mobilitätszentrale	Keine Übernahme

		Göppingen auf der Homepage des Stuttgarter Verkehrsverbunds. Dies trägt auch dem hohen Anteil des Binnenverkehrs Rechnung (vgl. NVP-Entwurf S. 42 f.). Insbesondere „Einsteiger“ haben enorme Probleme, geeignete Auskünfte für den Nahraum zu erhalten. Der Zugang zu diesbezüglichen Informationen des ÖPNV stellt eine große Barriere dar. Die Göppinger Online-Informationen sollten u. a. grundlegende Kenntnisse vermitteln, aktuelle Meldungen zu Störungen und Fahrplanänderungen bereitstellen sowie auf die Stadttarife verweisen. Darüber hinaus benötigen wir Schemapläne für die Linienführungen in den Kernstädten von Göppingen und Geislingen. Für das VVS-Kundenzentrum im Göppinger Bahnhof wären umfangreichere Öffnungszeiten wünschenswert. Die Schließung des Schalters in der Mobilitätszentrale zur Mittagszeit und das frühe Ende der Wochenöffnung bereits freitags um 13.15 Uhr widerspricht dem angestrebten Ziel der Stärkung des ÖPNV im Landkreis Göppingen, vor allem im Freizeit- und touristischen Verkehr. Die elektronische Fahrplanauskunft auf der Website und in der App ist teilweise sehr unbefriedigend. Teilweise kommen sehr abenteuerliche Verbindungen mit vielen Umstiegen zustande. Einstellungen in der elektronischen Auskunft, die Verbindungen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen optimieren sollen, müssen dringend verbessert werden. Es ist sicher in Ordnung, wenn Verbindungen auch mit Zu- und Ausstiegen an nicht barrierefreien Haltestellen angezeigt werden. In diesen Fällen ist aber dringend ein entsprechender Hinweis erforderlich! Siehe hierzu Beispiele im Anhang.	in Göppingen sowie zur elektronischen Fahrplanauskunft des VVS werden der Verbundgesellschaft zur Kenntnis gegeben.	
10	Fahrgastbeirat GP	6. Sicherheit und Hygiene Der Fahrgastbeirat bekommt immer wieder die Rückmeldung, dass insbesondere Frauen in den Abendstunden den Göppinger ZOB und das Bahnhofsgebiet meiden, weil sie Angst vor Belästigungen haben. Da einige ÖPNV-Verbindungen die Göppinger Innenstadt nur am ZOB bedienen, meiden sie damit auch den Bus- und Bahnverkehr. U. a. aus diesem Grund sehen wir es als gerechtfertigt an, unter Einbeziehung der Gleichstellungsbeauftragten des Landkreises für die großen ÖPNV-Verkehrsknotenpunkte Sicherheitsstandards in den Nahverkehrsplan aufzunehmen.	Der Landkreis unterstützt die dargestellten Forderungen des Fahrgastbeirats in Bezug auf Sicherheit, Hygiene und die Bereitstellung von Toiletten an geeigneten Standorten. Diese Forderungen beziehen sich auf die Bahn-Infrastruktur. Da diese in der Aufgabenträgerschaft des Landes liegt (Verkehrsministerium bzw. NVBW) und von der Deutschen Bahn AG (Station & Service) betrieben wird, sollten die Hinweise dort	Keine Übernahme

		Des Weiteren empfehlen wir im Linienverlauf die Einführung des Halts auf Zuruf in den Abend- und Nachtstunden zu prüfen. Außerdem ist es geboten, dass die DB Station & Service AG eine Dokumentation erbringt zu ihren Sicherheitsbemühungen in allen Bahnhofsbereichen im Landkreis Göppingen, sei es über eigenes Sicherheitspersonal oder die Bundespolizei. Eine entsprechende Maßgabe sollte im Nahverkehrsplan festgehalten werden. Weitere Mindeststandards sind auch für die Hygiene zu definieren. Dies betrifft die Reinhaltung von Stationen und Haltstellen sowie die Festlegung von Ort, Art und Umfang der Toilettenanlagen an Verkehrsknotenpunkten bestimmter Größe sowie deren Wartung und Reinigung. Toilettenanlagen für Bahn-Fahrgäste in Tiefgaragen (Beispiel Göppingen) sollten aus den oben erwähnten Sicherheitsgründen vermieden werden. Außerdem muss die Hinweisbeschilderung für Toiletten vereinheitlicht und deutlich sichtbar sein.	platziert werden. Das Instrument Nahverkehrsplan eignet sich hierfür nicht.	
11	Fahrgastbeirat GP	7. Politische Partizipation der Bürgerinnen und Bürger Bei der künftigen politischen Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger, beispielsweise bei der Information zu künftigen Ausschreibungen, empfiehlt der Göppinger Fahrgastbeirat eine einfachere Darstellung der geplanten Leistungen. Dazu gehören leichter verständliche Erklärungen und die Angabe des Taktes nach Minuten. Es ist wesentlich eingängiger für Linien einen viertelstündlichen, halbstündlichen, 20-Minuten- oder Stundentakt anzugeben für Mo-Fr, Sa, So und die Wochenendnächte als relativ abstrakte Zahlenwerte (vgl. S. NVP-Entwurf S. 132 ff.). Außerdem sollte verzeichnet sein, in welchen Zeiträumen die jeweiligen Takte gelten, sowie Betriebsbeginn und Betriebsende.	Die in den Liniensteckbriefen (Kapitel 6.4) dargestellten Fahrtenzahlen sind zunächst nur rechnerische Werte, die das im gesamten VVS-Gebiet gültige planerische Angebotsmaß darstellen. Da der NVP ein Rahmenplan ist, ist dies völlig ausreichend. Erst in einem zweiten Schritt (in den sogenannten Vorabbekanntmachungen) werden diese Fahrtenzahlen durch Taktvorgaben und Betriebszeiten konkretisiert. Im Rahmen dieser Konkretisierung kann es sinnvoll sein, die betroffenen Bürgerinnen und Bürger in den Angebotserstellungsprozess einzubeziehen.	Keine Übernahme

12	Fahrgastbeirat GP	8. Stadtverkehr Geislingen Die Verbindung ab Geislingen Weingärten/Tegelberg ist sehr unattraktiv. Das zeigen auch die Fahrgastzahlen. Zur Erhöhung der Attraktivität würde sich beispielsweise ein Fahrtrichtungswechsel nach jedem Durchlauf der Stadtbuslinien 962/963 anbieten, wodurch sich Vor- und Nachteile bezüglich der Fahrtzeiten zu den gewünschten Fahrtzielen ausgleichen würden. Durch die Änderung der Linienführung mit dem Fahrplanwechsel Dezember 2022 verschlechtert sich die Attraktivität am Beispiel der Verbindung Tegelberg-Neuwiesen massiv (siehe Beispiele im Anhang). Die Änderung der Stadtbuslinien 962/963 unter Wegfall der Haltestelle Neuwiesen Gewerbegebiet führt zu folgender Verschlechterung am Beispiel Weingärten/Tegelberg-Neuwiesen Gewerbegebiet:  Wartezeit 34 Minuten.	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. Der NVP macht bezüglich der genauen Zeitlage der Fahrplanfahrten keine Vorgabe.	Bereits enthalten

		 Die elektronische Fahrplanauskunft des VVS bietet unter der angepassten Einstellung - Steigungen vermeiden - Barrierefreie Zu-, Aus- und Umstiegshaltestellen nutzen - Aufzüge, Rolltreppen, Rampen und ebenerdige Umstiege anzeigen folgende Verbindung an:		



Wartezeit an der Umstiegshaltestelle Pauluskirche 40 Minuten!

Weiteres Problem: Trotz der Einstellungen bezüglich der Barrierefreiheit werden nicht barrierefreie Haltestellen angeboten, ohne dass ein Hinweis erfolgt. Zudem ist der Wechsel der Straßenseite erforderlich.

Für die Rückfahrt um 13:14 Uhr wird sogar folgende abenteuerliche Verbindung mit 3-maligem Umstieg angeboten:


> Geisl.(St) Neuw. Gewerbegebiet
ab 13:14
Neuweisen Gewerbegebiet
> 965 Unterböhringen
Bauarbeiten an der B466 zwischen Hausen und Bad Ditzenbach
Auswirkungen auf den Busverkehr
an 13:18
Im Grund
1 min
> Bad Überkingen Im Grund
ab 13:21
Im Grund
> 966 Geislingen (St) ZOB
Bauarbeiten an der B466 zwischen Hausen und Bad Ditzenbach
Auswirkungen auf den Busverkehr
an 13:32
Bstg. A
1 min
> Geislingen (St) ZOB
ab 13:48
Bstg. C
> 958 Böhmenkirch Friedhof
an 13:52
Eisenbahnbrücke
1 min
> Geisl.(St) Eisenbahnbrücke
ab 14:00
Eisenbahnbrücke
> 950A Geislingen (St) ZOB
an 14:06
Weingärten/Tegelberg
> Geisl.(St) Weing./Tegelberg

		Fazit: Der Wegfall des Haltepunkts Neuwiesen/Gewerbegebiet führt zu einer massiven Verschlechterung für Fahrgäste aus dem Bereich Tegelberg. Die elektronische Fahrplanauskunft muss dahingehend überarbeitet, dass bei den obengenannten Einstellungen Zu- bzw. Ausstiege an nicht barrierefreien Haltestellen mit einem Hinweis versehen werden.		
		Bessere Alternative mit fast gleicher Ankunftszeit:  		
Regierungspräsidium Stuttgart				
13	Regierungspräsidium Stuttgart	[…] von Seiten des Regierungspräsidiums Stuttgart, Referat 46.1 Verkehr [werden] keine Bedenken / Einwände […] und kein Anpassungsbedarf festgestellt […].	Kenntnisnahme	Keine Übernahme

Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW)				
14	NVBW	Berücksichtigung von Belangen des Umwelt- und des Klimaschutzes: Die Nennung der notwendigen Reduktion der Treibhausgase und der Landesziele, bis 2040 THG-neutral zu sein, wird ausdrücklich begrüßt (Seite 6). Die Verkehrswende kann – wie korrekterweise im NVP erläutert – nur aus einer Kombination an Antriebs- und Mobilitätswende – gelingen.	Kenntnisnahme	Bereits enthalten
15	NVBW	1.2.1 Der europäische Rechtsrahmen und 1.2.3 Das Landesrecht Die Angaben zu den Treibhausgas-Minderungszielen auf den verschiedenen territorialen Ebenen sind korrekt. Die inhaltliche Sortierung ist jedoch nicht stringent, denn die verschiedenen Ziele laufen alle unter der Kapitelüberschrift 1.2.1 Der europäische Rechtsrahmen. Unter Kapitel 1.2.3 Landesrecht gibt es wiederum ein eigenes Kapitel zum Klimaschutzgesetz des Landes. Die Minderungsziele des Landes sollten daher besser an dieser Stelle genannt werden.	In Kapitel 1.2.1 des NVP-Entwurfs wurden unter der Überschrift „Berücksichtigung von Belangen des Umwelt- und Klimaschutzes“ ausgehend vom europäischen Recht die Umwelt- und Klimaziele der verschiedenen hierarchischen Ebenen Europa, Deutschland und Baden-Württemberg gesammelt dargestellt. Bei diesem sehr wichtigen Thema alle Ziele gebündelt darzustellen, erscheint sachgerecht, zumal sich alle Ziele im „europäischen Rechtsrahmen“ bewegen.	Keine Übernahme
16	NVBW	Klimaschutzgesetz (KGS), Seite 10 ff Der Absatz zum Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg (KSG) ist inhaltlich korrekt. Ergänzt werden sollte unter diesem Punkt als weiterer Absatz der aktuelle Stand zur zweiten Novelle mit dem verschärften Sektorenziel sowie die fünf Klimaschutzziele des Verkehrsministeriums: „Die zweite Novelle des KSG, welche voraussichtlich noch Ende 2022 in Kraft treten soll, beinhaltet eine Verschärfung des Emissionsminderungsziels des Landes für den Sektor Verkehr von 40 auf 55 Prozent im Jahr 2030 (im Vergleich zu 1990). Dies wird gemäß Ministerium für Verkehr erreicht, wenn jedes zweite Auto klimaneutral fährt, der öffentliche Verkehr verdoppelt wird, ein Fünftel weniger Kfz-Verkehr in Stadt und Land stattfindet, jeder zweite Weg selbstaktiv zu Fuß und Rad zurückgelegt wird und jede zweite Tonne klimaneutral fährt. Bis 2040 soll der Verkehrssektor vollständig klimaneutral werden.“ Das für den NVP relevante Klimaschutzziel der Verdopplung des ÖV findet sich korrekterweise auch unter 1.3.2 ÖPNV-Strategie 2030 für Baden-Württemberg wieder.	Die Kreisverwaltung dankt für den Hinweis. Am 13. Dezember 2022 hat die Landesregierung über die bereits erfolgte Verbändeanhörung zu einer KGS-Novellierung lediglich beraten; es wurde beschlossen, den Gesetzentwurf in den Landtag einzubringen. Zum Zeitpunkt der Erstellung des Entwurfs des vorliegenden Nahverkehrsplans war die Novellierung des KGS noch nicht beschlossen. Da mittlerweile die Novellierung am 01.Februar 2023 beschlossen wurde, werden wir Ihren Textvorschlag in der dargebotenen Weise übernehmen.	Keine Übernahme

<table>
<tr>
<td>17</td>
<td>NVBW</td>
<td>1.3.2 ÖPNV-Strategie 2030 für Baden-Württemberg

Es ist äußerst begrüßenswert, dass die erst 2022 verabschiedete ÖPNV-Strategie 2030 unter Punkt 1.3.2 aufgegriffen wird. Die Aussage, dass die Strategie aktuell erarbeitet wird, ist jedoch überholt. Zudem ist die ÖPNV-Strategie 2030 nicht als Vorgriff auf die GVP-Fortschreibung zu verstehen, sondern bildet ein Strategiedokument, welches sich dem spezifischen Klimaziel der Verdopplung der Fahrgäste bis 2030 mit konkreten Maßnahmen widmet. Daher bitten wir, folgende Stelle anzupassen/umzuformulieren (Seite 14):

<table>
<tr><th>Originaltext im Entwurf</th><th>Angepasster Text, bitte übernehmen</th></tr>
<tr><td>~~Da dem öffentlichen Nahverkehr bei der Reduktion der Treibhausgas-Emissionen im Bereich Verkehr eine hohe Bedeutung zukommt, erarbeitet das Landesverkehrsministerium derzeit im Vorgriff auf eine angestrebte Aktualisierung des GVP (als Landesmobilitätsplan) die ÖPNV-Strategie 2030.~~</td><td>Um die Bandbreite an Handlungsfeldern und konkreten Maßnahmen aufzuzeigen, derer es zu einer Verkehrswende bedarf, hat das Land gemeinsam mit allen relevanten ÖPNV-Akteur:innen die ÖPNV-Strategie 2030 erarbeitet.</td></tr>
<tr><td>~~„Der Entwurf der ÖPNV-Strategie 2030 wurde im Herbst 2021 vorgelegt und für ein Anhörungsverfahren freigegeben. Die nach Auswertung der Anregungen konsolidierte Fassung wurde am 10. Mai 2022 veröffentlicht.“~~</td><td>Die ÖPNV-Strategie 2030 wurde nach einer ausführlichen Anhörungsphase im Mai 2022 vom Kabinett verabschiedet und wird nun in Vor-Ort Dialogterminen mit den Stadt- und Landkreisen hinsichtlich der Maßnahmenumsetzung intensiv diskutiert.</td></tr>
</table>

Bitte nehmen Sie im Zusammenhang mit der ÖPNV-Strategie 2030 unter Punkt 1.3.2 auch kurz Bezug auf die Mobilitätsgarantie als zentrale Maßnahme aus der Strategie und auch aus dem aktuellen Koalitionsvertrag. Sie erwähnen die Mobilitätsgarantie in Ihrem NVP erst auf Seite 214. Als Grundausrichtung für einen notwendigen Angebotsausbau im ÖPNV für mehr Fahrgäste und einem klimafreundlichen Modal Split ist der 15-Minutentakt in Städten und der 30-Minutentakt in ländlichen Räumen anzustreben. Auf Seite 26 z.B. können Sie dann zum Thema Regionalbahnen und Taktverdichtungen darauf hinweisen, dass der 30-Minutentakt in der HVZ im Sinne der Mobilitätsgarantie ist.</td>
<td>Der Landkreis dankt für die Aktualisierungshinweise, die – wie dargestellt – übernommen werden.

In Kapitel 1.3.2 wird in der gebotenen Kürze die ÖPNV-Strategie 2030 vorgestellt. Eine ausführliche Beschreibung des Instruments Mobilitätsgarantie an dieser Stelle wäre unpassend. Gerne nehmen wir jedoch eine kurze Ausführung der allgemeinen Haltung der Verbundlandkreise zur ÖPNV-Strategie 2030 auf. Im Allgemeinen handelt es sich um eine Zielsetzung des Landes Baden-Württemberg. Diese Zielsetzung wird von den Verbundlandkreisen vollumfänglich unterstützt. Durch Umsetzung des ÖPNV-Pakts und fortlaufende Optimierung der in der Zuständigkeit der Landkreise liegenden öffentlichen Verkehrsmitteln unterstützen die Verbundlandkreise die Erreichung des Zielhorizonts.

Die dargestellten Taktvorgaben finden ihren Niederschlag in mehreren Kapiteln des NVPs. Eine grundlegende Umstrukturierung des NVPs ist daher nicht erforderlich.</td>
<td>Übernahme

Modifizierte Übernahme</td>
</tr>
<tr>
<td>18</td>
<td>NVBW</td>
<td>2.2.2 Regional bedeutsames Radwegenetz/Fahrrad-Infrastruktur, Seite 22 ff

Die Darstellung ist sachgerecht. Allerdings sind Bezüge zur Radinfrastruktur, speziell B+R im Bereich der Ziele oft nicht</td>
<td>Der NVP beschäftigt sich im Kern mit dem ÖPNV im Landkreis, der in der Zuständigkeit des Landkreises bislang ausschließlich durch Busverkehre</td>
<td>Keine Übernahme</td>
</tr>
</table>

		mehr gegeben. Dies sollte stärker berücksichtigt werden unter 5.2.1 Einzugsbereiche von Haltestellen, 6.3.3 Haltestellenausstattung (an Radabstellanlagen denken!), 7.2.7 Intermodales Verkehrsangebot.	abgebildet wird. Als Verkehrsmittel des Umweltverbunds ist das Fahrrad zweifellos wichtig und daher auch im NVP in mehreren Kapiteln dargestellt. Im Zusammenspiel mit dem Busverkehr ist das Fahrrad allerdings von eher geringer Bedeutung. Eine tiefergehende Darstellung in zusätzlichen Kapiteln ist aus Sicht der Kreisverwaltung daher nicht notwendig.	
19	NVBW	2.2.3 Netz- und Angebotsstruktur im ÖPNV, Seite 26 Der RE 5 verkehrt ab Dezember 2023 nur noch bis Friedrichshafen.	Der Landkreis dankt für den Hinweis. Die entsprechende Passage wird angepasst.	Übernahme
20	NVBW	Netz- und Angebotsstruktur bei besonderen Verkehrsangeboten, Seite 28ff Das Ministerium für Verkehr begrüßt einen großflächigen Ausbau von On-Demand-Verkehren im Sinne einer Angebotserweiterung und Ergänzung zum klassischen Linienverkehr. Wie unterscheidet sich die von Ihnen verwendete Definition der „On-Demand-Verkehre“ (Seite 29) von den sonstigen, in Ihrem NVP beschriebenen Bedarfsverkehren wie Rufbus oder Bürgerbus – ist darunter ausschließlich Ridepooling zu verstehen? Hier wäre für die Leserschaft eine Begriffsdefinition, respektive Unterscheidung (oder Klarstellung bei synonymer Verwendung) mittels Fußnote hilfreich.	Die Anregung wird aufgegriffen; eine Definition mittels Fußnoten wird ergänzt. Ruftaxis/Rufbusse verkehren entlang von festgelegten Linienwegen und bedienen – wie Linienbusse – Haltestellen. Im Gegensatz dazu fahren On-Demand-Verkehre in festgelegten Bedienungsräumen unabhängig von Verläufen. Beide Angebote, sowohl Rufbus/Ruftaxi- als auch On-Demand-Angebote können Fahrtwünsche mehrerer Fahrgäste bündeln.	Übernahme
21	NVBW	4.1.1 Verkehrsnachfrage Auf Seite 47 ist im Zusammenhang mit dem für eine Verdopplung der Fahrgäste erforderlichen Angebotsausbau (vgl. Klimaziel) zu lesen: „Zudem würde sich ein derart massiver Aufkommenszuwachs nur in abgeschwächter Form im Busverkehr niederschlagen. Der Landkreis verfolgt deshalb weiterhin einen eher organischen Ausbau der Nahverkehrsangebote, sichert sich dabei aber Optionen für kurzfristige Kapazitätserweiterungen.“ Bitte erläutern Sie an dieser Stelle, was unter „Optionen für kurzfristige Kapazitätserweiterungen“ zu verstehen ist, denn mehr Fahrgäste fahren auch nur dann mit, wenn mehr Angebot zur Verfügung steht.	Der Landkreis vertritt die Ansicht, dass eine deutliche Steigerung der ÖPNV-Nachfrage nur im Zusammenspiel zwischen SPNV und Busverkehr erreichbar sein wird. Der Schienentakt auf der Filstalbahn wird den Ansprüchen einer Verkehrswende und dem Verdopplungsziel des Landes bisher jedoch nicht gerecht. Dies gilt insbesondere für das mangelhafte Angebot zwischen Geislingen und Ulm. Angesichts der begrenzten Trassenverfügbarkeit im Schienenverkehr ist auf der Filstalbahn mit umfassenden Taktverdichtungen nach aktuellem Kenntnisstand nicht zu rechnen. Auf Seiten des Busverkehrs wird auf eine steigende Fahrgastnachfrage daher weniger mit Taktverdichtungen, sondern mit einem Kapazitätsausbau bestehender	-

			Bedienungen zu reagieren sein. Dazu kommen in erster Linie der Einsatz von größeren Transportgefäßen (Gelenkbusse) oder die Einrichtung von Verstärkerfahrten in Betracht, was im Idealfall im Rahmen bestehender Verkehrsverträge organisiert werden kann.	
22	NVBW	4.1.4 Nachhaltigkeit, Klima- und Umweltschutz, Seite 53 ff Die Verlagerung vom MIV auf den ÖV ist ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz. Im zweiten Absatz könnte als ein weiterer Baustein für mehr Klimaschutz im Verkehr ein Passus zu emissionsfreien Antrieben bei Bussen ergänzt werden. Vorschlag für Ergänzung auf S. 53 am Ende des Absatzes: „Ein verstärkter Einsatz von emissionsfrei angetriebenen Linienbussen trägt zudem zur Erreichung der Klimaschutzziele des Landes bei.“	Die vorgeschlagene Absatz-Ergänzung wird übernommen.	Übernahme
23	NVBW	4.2.1 Einzugsbereiche von Haltestellen Die Aussagen zur Angebotsqualität sind so weit korrekt, mit Blick auf Verkehrswende wären aber Aussagen zu möglichen Kapazitätserweiterungen im Busbereich (z.B. Umfang/Art Einsatz Gelenkbusse, Buszüge o.ä.) sinnvoll.	In Kapitel 4.2.1 sind die Zielsetzungen für die räumliche Erschließung („Mindesterschließung“) dargestellt. Fragen der Beförderungskapazität sind im Vorfeld der Vergabeverfahren zu klären. Der NVP gibt die Bedienungsstruktur, aber nicht die einzusetzenden Transportgefäße vor.	Keine Übernahme
24	NVBW	Demografischer Wandel, Seite 69, Seite 87 ff Die Behandlung des Themas demografischer Wandel ist zu begrüßen. Erfreulicherweise werden für die Haltestelleneinzugsbereiche nicht mehr standardmäßig 500 m Luftlinie verwendet. Eine der alternden Gesellschaft gerecht werdende Verkehrsplanung müsste hierzu jedoch genauer auf die örtlichen Verhältnisse eingehen und z.B. bei starken Höhenunterschieden die als akzeptabel angesehenen Fußwege reduzieren. Dies gilt trotz der zugegebenermaßen planerisch schwierigen Konsequenzen einer (dann sichtbar) schlechteren Flächenerschließung und dem Entstehen weiterer „unerschlossener Gebiete“ in oft ungünstiger Konfiguration.	Ungünstige topographische Verhältnisse können zweifellos ein Grund sein, auf die Nutzung des ÖPNV zu verzichten. Der Landkreis hält es allerdings für nicht vorstellbar, einen erweiterten Teil der Problemgebiete im Linienverkehr zu bedienen. Dies d in der Regel bereits an der mangelnden Befahrbarkeit der Erschließungsstraßen für Linienbusse scheitern. Ein immenser Zusatzbedarf an Fahrzeugen und Personal käme hinzu. Insbesondere wäre mit negativen Auswirkungen auf die Fahrzeiten für nachfragestärkere Linienabschnitte zu rechnen. Eine verbesserte Bedienungsqualität im Sinne der Anregung wird daher allenfalls über ein bedarfsgesteuertes Angebot mit Shuttle-Verkehren hergestellt werden können. Bei On Demand-Systemen ist die Ausweisung von virtuellen Haltestellen auch in Wohnstraßen üblicherweise möglich. Mit der im	Keine Übernahme

			Verbundgebiet längerfristig angedachten, flächenhaften Ausweitung solcher Angebote sollte das Problem der Zugänglichkeit des ÖPNV zu lösen sein. Aktuell befinden sich die Verbundlandkreise hier aber noch in der Pilotphase.	
25	NVBW	Darstellung Bedienungsdefizite, Seite 96 Bei der Darstellung der Bedienungsdefizite sollte erwähnt werden, inwieweit diese durch bereits bestehende ergänzende Verkehre abgemildert werden. Zumindest im Fall Sulpach scheint ist dies der Fall; hier verkehrt der Bürgerbus Ebersbach.	Bürgerbusse können als jederzeit disponierbare Privatinitiative kein Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge sein und finden daher außerhalb des klassischen ÖPNV statt. So begrüßenswert und hilfreich solche Initiativen im Einzelfall auch sein mögen, wäre ihre Berücksichtigung bei der Bewertung der Handlungsbedarfe für den ÖPNV-Aufgabenträger nicht sachgerecht.	Keine Übernahme
26	NVBW	6.1 Verkehrliches Mindestniveau: Basisangebot und Standards für verlässliche MEX-Zubringer In Bezug auf die auf Seite 107 zu lesende Aussage „[…] S-Bahn-Zubringerlinien in den Hauptverkehrszeiten auch 15-Minuten-Takte als Standard angestrebt, zudem sollen die Standards im Prinzip auch auf die Bahnzubringerlinien außerhalb des S-Bahn-Bereichs übertragen werden.“ Sollte die Mobilitätsgarantie gemäß Definition aus dem Koalitionsvertrag und der ÖPNV-Strategie 2030 Erwähnung finden, da der 15-Minutentakt auch hier zur Ausgestaltung festgehalten wird.	Die dem Landkreis bisher bekannten Fahrplankonzepte sehen 15-Minuten-Takte im Regionalzugverkehr bis zum Ende des Jahrzehnts nicht vor. Für die aktuelle Auflage des Nahverkehrsplans spielt diese sehr perspektivische Betrachtung daher noch keine Rolle.	Keine Übernahme
27	NVBW	6.3.1. Tarif und Verkauf Bei der Darstellung der Rahmenvorgaben wäre eine Klarstellung sinnvoll, dass diese für ergänzende Verkehrsangebote (z.B. Bürgerbusse, On-Demand-Verkehre) nicht zwangsläufig komplett anwendbar sind bzw. hier Ausnahmen gelten können.	Unter dem Merkmal „Anwendung des Verbundtarifs“ ist dargestellt, dass es bei der Tarif-Anwendung in Absprache mit dem Landkreis und der VVS GmbH Ausnahmen geben kann („ … für Ruf- und Linientaxis, Bürgerbusse, o.ä. …“).	Bereits enthalten
28	NVBW	6.4.3 Liniensteckbriefe und funktionale Leistungsbeschreibungen, Seite 134-135, 192-193 Die Kartendarstellung der **Linie 902** enthält zwei Wege zum Klinikum (durch das Wohngebiet mit Haltestelle Gaußstraße und daran vorbei), der aktuelle Fahrplan sieht jedoch nur eine Fahrt morgens an der Siedlung vorbei vor.	Unabhängig vom Linienweg handelt es sich bei der Linie 902 eindeutig um eine Linie des Stadtverkehrs. Der schnellere Linienweg wird nur dann ge-	Keine Übernahme

		Der Steckbrief gibt keine Auskunft dazu, in welchem Maß dieser Fahrweg künftig genutzt werden soll. Angesichts der im allgemeinen Teil des NVP enthaltenen Aussagen zur Unterstützung von Expressbussen wäre hierzu eine Klarstellung nötig. Die **Linie 959** verläuft der Überschrift zufolge (und im aktuellen Fahrplan) bis Gerstetten, im weiteren Steckbrief findet diese Tatsache jedoch keine Erwähnung. Hier ist eine Ergänzung nötig.	nutzt, wenn die Kantenzeiten am Bahnhof (Zubringerzüge) bzw. am Klinikum (Schichtzeiten) dies erfordern. Das Fahrplanangebot im kreisüberschreitenden Abschnitt Waldhausen – Gerstetten besteht ausschließlich aus Anrufverkehren. Deren künftiger Erhalt ist mit dem benachbarten Aufgabenträger Landkreis Heidenheim zu gegebener Zeit zu verhandeln. Aus diesem Grund wird dessen Ausgestaltung nicht im Liniensteckbrief definiert. Der Landkreis bedankt sich für den Hinweis auf die fehlerhafte Überschrift und entfernt „Gerstetten“ aus der Linienbeschreibung.	Modifizierte Übernahme
29	NVBW	Tarif Hier wird mehrfach der Eindruck erweckt, dass sich der VVS die Vereinbarung weiterer Übergangsregelungen zu Nachbarverbünden offenhalten möchte (z.B. Kap. 2.3.3, S. 34f., Kap. 4.2.6, S. 78). Das widerspricht den Maßgaben des Landes und auch dem ÖPNVG. Der Tarif für verbundgrenzenüberschreitende Relationen ist der bwTarif. Kritisch ist die geplanten Ausnahmeregelungen für die Anwendung des VVS-Tarifs bei Ruf- und sogar Linientaxis und auch bei Bürgerbussen (Kap. 6.3.1, S. 111).	Der Vorrang des bwTarifs für verbundüberschreitende Verkehre soll nicht in Frage gestellt werden. Kap. 4.2.6 wird dahingehend angepasst, dass tarifliche Sonderregelungen mit Nachbarverbünden nur dann angestrebt werden, wenn die Anwendung des bwTarifs erhebliche Nachteile für die Zielgruppe des Angebots bedeuten würde. Die angesprochenen Ausnahmeregelungen beziehen sich auf die gesamte Palette der Tarif- und Beförderungsbedingungen und bedeuten keineswegs generell den Verzicht auf die Tarifanwendung. So ist bei Linientaxis selbstverständlich der VVS-Tarif anzuwenden, es können aber z. B. Ausnahmen hinsichtlich des zu verkaufenden Fahrscheinsortiments sinnvoll sein.	Modifizierte Übernahme
30	NVBW	Angebotsprofile Derzeit wird auf zahlreichen Linien Mo-Fr bereits mindestens ein Stundentakt angeboten, der landesseitig als anzustrebender Standard für eine umfassende Bedienung angesehen wird. Im Kreis Göppingen ist dieser Standard damit auch für die abendlichen Schwachverkehrszeiten vielfach schon erreicht. Der stärkere Wochenend-Tagesverkehr wird dagegen oft nur zweistündlich bedient. Der NVP sollte unabhängig von den bei den einzelnen Liniensteck-	Ziel des vorliegenden NVP-Entwurfs ist es, das Angebot im Busverkehr des Landkreises an den Standard der anderen VVS-Verbundlandkreise heranzuführen. Dies beinhaltet auch jetzt schon beachtliche Mehrleistungen am Wochenende. Bereits die Umsetzung dieses Nahverkehrsplans wird für den Landkreis eine finanzielle Herausforderung bedeuten. Eine weitere Mehrung des Angebots - und sei es auch nur an Wochenenden - ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt finanziell definitiv nicht darstellbar. Zudem wären hier auch die Erfahrungen mit den	Keine Übernahme

		briefen beschriebenen Änderungen eine Aussage enthalten, inwieweit der Kreis hier eine Annäherung an den Landesstandard beabsichtigt.	On Demand-Pilotverkehren abzuwarten. Mit diesen Systemen wäre eine Angebotsverdichtung sicherlich leichter umsetzbar. Bei der Beurteilung des Verkehrsangebots am Wochenende ist zudem zu berücksichtigen, dass der Landkreis während der Ausflugssaison auch zusätzliche touristische Linien anbietet und somit gerade für den Freizeitverkehr maßgeschneiderte Angebote vorhält.	
31	NVBW	On-Demand Verkehre Aus Sicht des Landes liegt der Sinn bzw. das Potential bedarfsgesteuerter (On-Demand) Verkehre in der vergleichsweisen kostengünstigen Ausweitung von Angeboten in verkehrsschwachen Räumen und Zeiten. Solche Konzepte sollten daher vor allem eingesetzt werden, um Bedienungslücken zu schließen und dort zu einer Basisversorgung zu kommen (Mobilitätsgarantie). Eine Umwandlung von Linienfahrten in ein bedarfsabhängiges Angebot, wie in einer Reihe von Liniensteckbriefen als Option genannt, ist aus dieser Perspektive dagegen nicht unbedingt zielführend. Hier wäre das Gesamtkonzept jeweils so zu gestalten, dass das Angebot insgesamt hinsichtlich der verschiedenen Qualitätsmerkmale trotz eines Abbaus von Linienleistungen einen Mehrwert bietet.	Das On-Demand-Konzept von Landkreis und VVS berücksichtigt, dass für Fahrgäste im Landkreis ein insgesamt qualitativ hochwertiges ÖPNV-Angebot entsteht. In sehr nachfrageschwachen Gebieten kann ein On-Demand-Angebot durchaus einen wirtschaftlich ineffizienten Linienverkehr ersetzen. Anders wird ein hochwertiges Angebot im Sinne der Mobilitätsgarantie in Teilen des ländlichen Raums nicht zu finanzieren sein. Der Kreisverwaltung und dem VVS ist es ein Anliegen, vorhandene Linienverkehre vor einer Kannibalisierung durch On-Demand-Verkehre zu schützen. Die Überlagerung von schwach vertakteten Linienfahrten mit einem On Demand-Angebot kann deshalb zu wenig wirtschaftlichen Betriebspausen beim Bedarfsverkehr führen. Ist die Nachfrage im Linienverkehr gering, könnte der Entfall des Busverkehrs nicht nur Auslastung des Bedarfsverkehrs verbessern, sondern auch für die Fahrgäste die Verfügbarkeit des ÖPNV deutlich steigern.	Keine Übernahme
32	NVBW	B+R-Plätze Die Angaben zu den B+R-Plätzen sollten ergänzt werden: Wann wurde die Belegung erhoben (Jahreszeit, Wetter, etc.).	Die Erhebung der P+R-/B+R-Daten erfolgte im Sommer 2021. Ein entsprechender Hinweis wird in den Anlagen 2.6 und 2.7 ergänzt.	Übernahme
33	NVBW	Fahrplan Als Grundlage für den NVP sollte der Fahrplan 2023 herangezogen werden (in 2.2.3 bereits Konzept ab Inbetriebnahme der Neubaustrecke mit einbezogen).	Die Entwurfserstellung des NVPs erfolgte im Jahr 2022. Daher diente der Fahrplan 2022 als Grundlage. Sofern zum Fahrplanwechsel 2023 Änderungen erfolgt sind, ist eine Aktualisierung dann erforderlich, wenn neue Maßnahmen betroffen sind.	Übernahme

34	NVBW	Bei Tabellen: Kopfzeile auf jeder Seite wiederholen sollten sich Tabellen über mehrere Seiten erstrecken, dann achten Sie bitte darauf, dass die Kopfzeile auf jeder Seite wiederholt wird (Bsp. Seite 97 ff, Tabelle 5-1).		Übernahme
35	NVBW	Seitenzahl Die Seitenzahl des Pdf-Dokuments sollten mit denen des Nahverkehrsplans übereinstimmen.	Vielen Dank für Ihren Hinweis. Das Dokument wird so überarbeitet, dass die Seitenzahlen im Dokument mit den digitalen Seitenzahlen im PDF zusammenpassen.	Übernahme
36	NVBW	Bürgerbus, Seite 24 Gemäß der Landesdefinition ist ein Bürgerbus keine flexible Bedienungsform. Er könnte jedoch als „alternative Angebotsform“ (im Sinne des BMVI-Leitfadens von 2016) oder als „besondere Angebotsform“ (wie auf S.28) angesehen werden. Der Satz sollte entsprechend angepasst werden.	In Kapitel 2.2.3 wird „Flexible Bedienungsformen“ wird durch „alternative Angebotsformen“ ersetzt.	Übernahme
VCD - Kreisverband Göppingen				
37	VCD GP	Als Sprecherin des VCD Göppingen begrüße ich die Neugestaltung des NVP und hoffe und erwarte, dass im Zuge der Verkehrswende das Ziel der Verdoppelung der Fahrgäste in Bus und Bahn bis 2030 zum Schutze der Umwelt und Klima erreicht wird. Die „Mobilitätswende“ sollte mit einem verbesserten ÖPNV zum Ziel haben, dass der Individualverkehr stark reduziert wird, und Bus und Bahn so attraktiv werden, dass er viele Menschen anspricht, und das Auto gerne stehen lassen. Dabei ist auf eine angemessene Erweiterung der Kapazitäten im Bus- und Bahnverkehr zu achten.	Der Landkreis hofft, mit der Fortschreibung des NVPs einen guten Beitrag zur Mobilitätswende zu leisten.	-
38	VCD GP	Als erster Aspekt ist darauf zu achten, dass die Busse möglichst bald zum Schutze unseres Klimas emissionsfrei fahren. Es gibt schon einige Kreise, wo Elektrobusse fahren.	Der Landkreis treibt, gemeinsam mit dem VVS und den Verbund-Aufgabenträgern, den zunehmenden Einsatz von emissionsarmen und -freien Bussen voran. Dies spiegelt sich in mehreren Kapiteln des NVPs wider (Kapitel 4.1.4, 6.3.2 und 7.2.6).	Bereits enthalten.

39	VCD GP	Um die Menschen für den öffentlichen Verkehr zu gewinnen, ist eine gute Taktung unabdingbar. Z.B. die Verbindung Göppingen - Lorch bzw. - Schwäbisch Gmünd hat leider keine gute Taktung. Zwei Buslinien fahren ziemlich hintereinander dann fährt so ca. 20 Minuten später der Schnellbus X93 und eine gute halbe Stunde nichts mehr. Vielleicht kann erreicht werden das alle 20 Min. ein Bus fährt.	Grundsätzlich kann der Landkreis Göppingen den vorgebrachten Wunsch nachvollziehen. Allerdings lassen verschiedene Zwangspunkte wie z. B. weiterführende Anschlüsse, Schulzeiten, Fahrzeugumlaufbildung momentan eine weitergehende Entzerrung nicht zu. Im Vorfeld der nächsten Neuvergabe dieser Verkehrsleistungen wird der Landkreis die Möglichkeiten einer stärkeren Entzerrung nochmals prüfen und ggf. umsetzen.	Bereits enthalten
40	VCD GP	Sehr vorteilhaft ist die schnelle Verbindung von Göppingen nach Lorch mit Anbindung an den MEX 13 nach Stuttgart bzw. Aalen. Solche Schnellverbindungen sollten mehr im Kreis ausgebaut werden vor allen Dingen mit Anbindung an den MEX 16 Göppingen – Stuttgart bzw. Ulm, sowie zu den Alb-Fils -Kliniken.	Aufgabenträger für sog. Expressbuslinien ist der Verband Region Stuttgart (VRS). Im ÖPNV-Pakt für die Region Stuttgart sind für die Einrichtung weiterer Expressbuslinien bereits Festlegungen getroffen worden. Inwieweit und zu welchem Zeitpunkt die dort genannten Expressbuslinien zur Umsetzung kommen, obliegt dem VRS.	Keine Übernahme
41	VCD GP	Auch plädieren wir für eine direkte Verbindung von Deggingen – Reichenbach – Schlat nach Göppingen, damit die Menschen schneller in Göppingen und vor allen Dingen in der Klinik sind.	Aufgrund der geltenden verkehrsrechtlichen Regeln (Tonnagebeschränkung auf 6 Tonnen tatsächliches Gesamtgewicht) ist eine Buslinienführung zwischen Schlat und Deggingen über die L1218 derzeit nicht möglich. Die perspektivische Integration der Verbindung in ein erweitertes On-Demand-Angebot wird zu prüfen sein.	Keine Übernahme
42	VCD GP	Ein wichtiger Aspekt ist die Barrierefreiheit in Bus und Bahn. Auch sollte darauf geachtet werden, dass genügend Platz für Kinderwagen, Rollstuhl und Fahrrad vorhanden ist.	Der Kreisverwaltung und dem VVS sind die Belange von Menschen, die auf die Barrierefreiheit angewiesen sind, äußerst wichtig. Daher sind in den Rahmenvorgaben des NVPs die VVS-weit gültigen Anforderungen an Fahrzeuge (Kap. 6.3.2) und Bushaltestellen (Kap. 6.3.3) dargestellt. Der VVS berät darüber hinaus die zuständigen Aufgabenträger bei der barrierefreien (Um-) Gestaltung von Bushaltestellen; er hat hierfür auch eigens ein Empfehlungspapier erarbeitet, das kostenlos auf der VVS-Homepage unter https://download.vvs.de/VVS-Empfehlungen%20barrierefreie%20Bushaltestellen.pdf abzurufen ist. Auch bei den im Landkreis bedienenden Regionalbahnen ist die Herstellung der Barrierefreiheit von	Bereits enthalten

			Bedeutung. Bei der Fahrzeug-Ausstattung ist das Land Baden-Württemberg (NVBW, Verkehrsministerium), bei den Bahnsteigen die DB Regio (Station & Service) verantwortlich.	
Dachverband Integriertes Planen und Bauen Stuttgart e. V. (DIPB)				
43	DIPB	Zu 4.1.3: Dass im Regelbetrieb bereits ausschließlich Niederflur- bzw. Low-Entry-Fahrzeuge zum Einsatz kommen wird begrüßt. Für Verstärker-, Sonder- und Ersatzfahrten sind ebenfalls Niederflur- bzw. Low-Entry-Fahrzeuge einzusetzen, da diese Fahrten gleichermaßen von Menschen mit Behinderungen genutzt werden können. Von diesem Grundsatz abzuweichen, sollte nur in begründeten Fällen möglich sein.	Wie in der Fußnote in Kapitel 4.1.3 dargestellt, werden im Regelbetrieb im Landkreis bereits ausschließlich barrierefrei zugängliche Fahrzeuge verwendet. Im Hinblick auf eine wirtschaftliche Verwendung von Fahrzeugen kann für Verstärker-, Sonder- und Ersatzfahrten von diesem Grundsatz abgewichen werden. Die Zielsetzung der Inklusion darf dabei allerdings nicht verletzt werden. In Fällen, in denen nicht barrierefrei nutzbare Fahrzeuge zum Einsatz kommen (müssen), wird erwartet, dass das Fahrpersonal den auf Barrierefreiheit angewiesenen Fahrgästen entsprechende Hilfestellung leistet.	Bereits enthalten
44	DIPB	Tabelle 4.1 ist zu entnehmen, dass es beim barrierefreien Ausbau der Haltestellen noch einen erheblichen Nachholbedarf gibt. So sind nur 7,8 % der Haltestellen mit einem Hochbord von mind. 18 cm und 6,3% mit Bodenindikatoren ausgestattet.	Die Kreisverwaltung ist sich dessen bewusst. Zusammen mit dem VVS und den im Regelfall zuständigen Kommunen wird der barrierefreie Umbau der Bushaltestellen schnellstmöglich weiter vorangetrieben.	Bereits enthalten
45	DIPB	Zu 4.1.7: Auf S.60 heißt es, dass für die verbleibende Reststufe und den verbleibenden Restspalt 5 cm anzustreben sind. Dies sollte durch „einzuhalten“ ersetzt werden. Des Weiteren ist der Begriff „taktile Orientierungshilfen“ durch „taktile und visuell kontrastreiche Bodenindikatoren“ zu ersetzen. Die gleiche Ersetzung ist auch bei der Beschreibung der Ausstattung von Bushaltestellen vorzunehmen.	Landkreis und VVS danken für diese Hinweise: Diese dienen der Nachdrücklichkeit und Konkretisierung in Bezug auf die Umsetzung der Barrierefreiheit.	Übernahme
46	DIPB	Auf Seite 61 heißt es weiter: „Hinsichtlich der Bordsteinkante sind verschiedene Modelle, wie z.B. das Kasseler Sonderbord oder das sog. Combibord System Stuttgart, empfehlenswert. Der Einsatz dieser Sonderformen hat den Vorzug, dass der Formstein ein noch näheres Heranfahren an den Bordstein ohne Beschädigung des Fahrzeugs ermöglicht und somit auch das horizontale Spaltmaß minimiert wird. Hinsichtlich des Spaltmaßes ist sowohl in horizontaler als auch in vertikaler Richtung ein maximaler Wert	In der Formulierung in Kapitel 4.1.7 werden das Kasseler Sonderbord und das Combibord System Stuttgart lediglich beispielhaft genannt. Dies inkludiert, dass nur Hochborde eingebaut werden sollen, die ein nahes Heranfahren der Busse an die Haltestelle ermöglichen.	Bereits enthalten

		von 5 cm anzustreben, da bis zu diesem Abstand ein eigenständiger Ein- und Ausstieg für Rollstuhlfahrer ermöglicht werden kann.“ Bei dem Kasseler Sonderbord bzw. dem Combibord System Stuttgart handelt es sich um Borde, die ein möglichst nahes Anfahren der Fahrzeuge an die Bordkante ermöglichen. Der NVP ist daher so zu formulieren, dass an Bushaltestellen nur Borde zum Einsatz kommen, die ein möglichst nahes heranfahren an die Haltestellen ermöglichen, so dass die in der DIN 18040-3, Abschnitt 5.6.3, definierten horizontalen und vertikalen Spaltmaße von 5 cm eingehalten werden können. Der Satz „Sofern eine Sprachausgabe zur Fahrgastinformation oder eine ähnliche Unterstützung für sehgeschädigte und blinde Menschen vorhanden ist, …“ ist wie folgt zu formulieren. Wird eine Haltestelle mit einer dynamischen Fahrgastinformation ausgestattet, ist diese mit einer Text-To-Speech Einheit zu ergänzen. Diese ist dann in das Blindenleitsystem einzubinden.	Grundsätzlich stimmen Landkreis und VVS der Forderung zu, dass möglichst alle Haltestellen mit einer Text-To-Speech-Einheit ausgestattet und diese in das Blindenleitsystem eingebunden werden sollten. Aus wirtschaftlichen Gründen wird man sich jedoch realistischerweise bei dieser Ausstattungsvariante auf Haltestellen beschränken müssen, an denen ein größeres Fahrgastaufkommen mit sehbehinderten Fahrgästen zu erwarten ist.	Keine Übernahme
47	DIPB	Zu 6.3.2: Bei den Ausstattungsmerkmalen der Fahrzeuge wäre noch zu ergänzen, dass auch bei der akustischen Ansage der nächsten Haltestelle die möglichen Anschlussverbindungen in Echtzeit angesagt werden. Dem Mehr-Sinne-Prinzip bei der Darbietung von relevanten Fahrgastinformationen würde dadurch entsprochen werden und somit ein weiterer Schritt in Richtung vollständiger Barrierefreiheit erfüllt.	Anschlussinformationen, sowohl textlich als auch akustisch sind eine wichtige Information für die Fahrgäste im Bus. Derzeit schafft der VVS die technische Voraussetzung, damit dynamische Echtzeitinformationen auch im Bus für solche Zwecke genutzt werden können. Aufgrund der heterogenen technischen Ausstattung der Busse im VVS ist dieser Schritt nicht ganz unaufwändig. Erste Pilotversuche finden noch in diesem Jahr in den Landkreisen Esslingen und Göppingen statt.	Keine Übernahme
48	DIPB	Zu 6.3.3: Folgende Ergänzungen sind u.E. hier erforderlich: • Informationsvitrinen: Informationsvitrinen sind so anzubringen, dass diese von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sichtbar und für Menschen mit Seheinschränkungen die Inhalte lesbar sind. • Dynamische Anzeigen: Hier ist zu ergänzen, dass die dynamischen Anzeigen mit einer Text-To-Speech Einheit auszustatten sind. Dadurch wird es blinden und	Der Hinweis ist äußerst sinnvoll und wird daher ergänzt. siehe Nr. 46 (unten)	Übernahme Keine Übernahme

		sehbehinderten Fahrgästen möglich, auf die Informationen der dynamischen Anzeige ebenfalls zuzugreifen.		
49	DIPB	Zu 7.2: Bereits jetzt gibt es im Landkreis Göppingen On-Demand Angebote, die auch in der verkehrlichen Weiterentwicklung eine Rolle spielen. Eine Aussage hinsichtlich der Barrierefreiheit der On-Demand Angebote fehlt. Daher ist im Nahverkehrsplan ein Ausblick darauf zu geben, wie diese Angebote auch für Menschen mit Behinderung auffindbar, nutzbar und zugänglich sind. Dies betrifft sowohl die Buchung einer Fahrt, das Auffinden der Haltestelle sowie die Nutzung der eingesetzten Fahrzeuge. Barrierefreiheit ist hier von Beginn an mitzudenken, um unnötige Nachbesserungen zu vermeiden.	Der Landkreis erarbeitet mit dem VVS, der LH Stuttgart und den anderen Landkreisen im VVS derzeit ein umfassendes On-Demand-Bedienungskonzept. Für die Mitnahme von auf Barrierefreiheit angewiesene Fahrgäste sollen Fahrzeuge und Personal gleich von Beginn an vorbereitet sein.	Keine Übernahme (in Kapitel 7.2 des NVPs nicht sachgerecht); Thematik wird – unabhängig davon – umgesetzt)
50	DIPB	Abschließend stellen wir fest, dass der barrierefreie Ausbau von Bushaltestellen minimal ist, obwohl seit der Forderung zum barrierefreien Ausbau bis zum 1.1.2022 (§ 8 PBefG) bereits seit 2013 besteht. Ein barrierefreier Ausbau von Haltestellen nach 2027 ist nicht akzeptabel. Selbst das Zeitfenster bis 2027 für Haltestellen ist für Menschen mit Behinderung schwer hinzunehmen. Eine Erhebung der Haltestellen nach einem Prioritätenkatalog für den Umbau könnte dazu beitragen, dass zumindest wichtige Haltestellen barrierefrei ausgebaut werden.	Landkreis und VVS bedauern, dass der Bushaltestellen-Ausbau bis dato nicht weiter fortgeschritten ist. Gemeinsam mit den i. d. R. zuständigen Kommunen wird das Ziel eines vollständigen Ausbaus gearbeitet. Der VVS empfiehlt folgende Priorisierung: • Mindestens eine barrierefreie Haltestelle je (Teil-) Ort (möglichst zentral und mit dem höchsten Fahrgastaufkommen) • Barrierefreie Haltestellen in jedem Fall an Einrichtungen, die von Personen mit eingeschränkter Mobilität frequentiert werden • Aufkommensstarke Haltestellen zuerst	Bereits enthalten
ADFC Kreisverband Göppingen				
51	ADFC GP	Überprüfung der überregionalen Verbindungen: [Laichingen -] Hohenstadt – Drackenstein – Bad Ditzenbach – Deggingen – Bad Überkingen – Geisingen/Steige – Lauterstein – Böhmenkirch [– Söhnstetten]. Eine Streckenführung von Geislingen über Lauterstein nach Böhmenkirch ist unlogisch. Außerdem kann der erwähnte Streckenverlauf bei den regional bedeutsamen Radwegeverbindungen im Regionalverkehrsplan der Region Stuttgart nirgends gefunden werden.	Der Landkreis dankt für den Hinweis. Hier ist ein Fehler unterlaufen. Lauterstein wird aus dem Verlauf entfernt.	Übernahme
52	ADFC GP	Erwähnung des Radwanderbusses zum Reußenstein fehlt.	Die Radwanderbusse zum Reußenstein (L. 170, RW1, RW2) sind im NVP enthalten (z.B. Kapitel	Bereits enthalten

			4.3.5, Kapitel 6.4.2, Anlage 4.4). Die Linien haben nur bedingt Erschließungsrelevanz; sie dienen vorrangig der touristischen Attraktivierung des Landkreises.	
53	ADFC GP	Im Abschnitt „im Freizeitverkehr bestehen noch größere Marktchancen“ fehlt der Hinweis auf den Radwanderbus.	In Kapitel 4.1.1 (Absatz) werden allgemein die Möglichkeiten zur Steigerung der ÖPNV-Verkehrsnachfrage dargestellt. Die Nennung einzelner Linien wäre an dieser Stelle nicht sachgerecht.	Keine Übernahme
54	ADFC GP	Die Fahrradmitnahme in den Zügen des Nahverkehrs ist seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 und der Einführung des BW-Tarif, landesweit (außerhalb des morgendlichen Berufsverkehrs) und nahezu vollständig kostenlos möglich. Das gilt auch auf der Strecke im Filstal. Anders sieht es in den Bussen im Landkreis Göppingen aus. Eine Mitnahme des Fahrrades ist abhängig vom zur Verfügung stehenden Platz im Bus und vom Einverständnis des Busfahrers. Der Mehrzweckbereich in Linienbussen, sollte wenn der Bereich nicht durch Kinderwägen oder Rollstühle benötigt wird, auch für Fahrräder genutzt werden können. An Sonn- und Feiertagen sollte im gesamten Netz des Kreises pro Bus kostenlos bis zu 2 Fahrräder mitgenommen werden dürfen. Vorrang haben aber nach wie vor Rollstühle und Kinderwagen. Eine nachhaltige Verbesserung der Situation würde die Übernahme des im Rems-Murr-Kreis erdachten Projektes „Fahrrad2Go“ mit sich bringen. Hierbei werden kostenlos Fahrräder durch Busse mittels Heckträger mitgenommen. Aktuell werden einige Busse bereitgestellt, die im täglichen Linienverkehr bis zu zehn Fahrräder mitnehmen können – fünf im Fahrzeug und fünf außen am Heck.	Der Landkreis Göppingen ist bestrebt, die Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad kontinuierlich zu optimieren. Das Angebot soll auch zukünftig mindestens beibehalten oder ggf. erweitert werden. Eine grundsätzliche Ausweitung der Fahrradmitnahme in Bussen im Landkreis ist jedoch nicht anzustreben. Im Innenraum der Busse, in dem eine kostenfreie Fahrradmitnahme bereits zeitweise gestattet ist, ist insbesondere während der Hauptverkehrszeiten der notwendige Platz nicht immer vorhanden. Zudem wird der vorhandene Mehrzweckbereich – unabhängig von der Tageszeit – auch von anderen Fahrgästen, die beispielsweise auf einen Rollstuhl oder Rollator angewiesen sind oder einen Kinderwagen mit sich führen, genutzt. Eine Erweiterung der Mehrzweckfläche zu Gunsten des Fahrradverkehrs ginge zu Lasten der Sitzplatzzahl in den Bussen, was insbesondere im Berufs- und Schülerverkehr bei den Fahrgästen auf keine Akzeptanz trifft. Bei allen Überlegungen sollte berücksichtigt werden, dass das Modellprojekt „Fahrrad2go“ im Rems-Murr-Kreis nur auf sehr nachfrageschwachen Linien im ländlichen Raum angeboten wird, um die geschilderten Zielkonflikte zwischen der Fahrradbeförderung und den übrigen Nutzergruppen des ÖPNV verlässlich ausschließen zu können. Die generellen Zielsetzungen für das Angebot im Busverkehr (siehe Kapitel 6) sind zudem verbundweit einheitlich geregelt. Eine gesonderte, grundsätzliche Regelung für den Landkreis Göppingen ist nicht erstrebenswert. Es soll jedoch – im Zuge des wettbewerblichen Vergabeverfahrens – geprüft werden, auf welchen Buslinien im Landkreis der Einsatz von „Fahrrad2Go-Buslinien“	Keine Übernahme

			unter Berücksichtigung der vorgenannten Gesichtspunkte grundsätzlich in Frage kommt. Dabei sollten allerdings die o.g. Nutzungskonflikte ausgeschlossen werden können.	
55	ADFC GP	Das Land Baden-Baden-Württemberg fördert nicht nur, wie im Entwurf beschrieben den Ausbau von P+R-Anlagen, sondern auch von B+R-Anlagen. Sehr informativ ist in diesem Zusammenhang der Leitfaden des Ministeriums für Verkehr: https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/ service/publikation/did/leitfaden-bikeride/ Aus dem Leitfaden: „… Analog zum Straßennetz ist auch im ÖPNV in der Regel in den Spitzenstunden des Berufs- und Ausbildungsverkehrs die Nachfrage am höchsten. So stößt der Öffentliche Verkehr vor allem in Ballungsräumen an seine Kapazitätsgrenzen. In diesen Fällen kann während der kritischen Hauptverkehrszeit die Bike+Ride-Nutzung am Start- und Zielort einen Beitrag zur Entlastung des ÖPNV leisten. Beispielsweise wenn auf dem Weg zur oder von der Haltestelle mit B+R-Anlage das Rad anstelle eines Busses genutzt wird.“ Dazu braucht es unter anderem Fahrradabstellmöglichkeiten, die den neuen Rahmenbedingungen angepasst sind. Vielfach haben die Menschen heute keine Möglichkeit, ihre teuren Pedelecs sicher anzuschließen. Im Idealfall gibt es ein automatisches Parksystem oder ein Parkhaus für Fahrräder und Pedelecs, in dem man die Stellplätze digital vorbuchen kann. Typen von Radabstellanlagen • Anlehnbügel • Doppelstöckige Anlage • Fahrradbox • Fahrradparkhaus • Automatisches Parksystem • Fahrradstation An jedem Bahnhalt im Filstal sollte ein Fahrradparkhaus, ein automatisches Parksystem oder eine Fahrradstation existieren. Ein Fahrradparkhaus ist aus Eislingen bekannt und eine Fahrradstation aus Göppingen. Aus dem Leitfaden: „Fahrradstation bietet neben der kostenpflichtigen, bewachten bzw. geschützten Abstellmöglichkeit für Fahrräder	Landkreis und VVS teilen die Ansicht des ADFC und unterstützen den ADFC gerne dabei, die Dringlichkeit und die sinnvollen Ausbau-Schwerpunkte gegenüber dem Verband Region Stuttgart zu kommunizieren, der gemäß ÖPNV-Pakt den Ausbau verantwortet.	Keine Übernahme; Thema wird außerhalb des NVP weiter verfolgt

		auch Dienstleistungen rund ums Rad an, in der Regel zumindest einen Reparaturservice und einen Fahrradverleih.“ Ein Fahrradparkhaus oder eine -station kann aufgrund der benötigten Räumlichkeiten nicht überall realisiert werden. Hier bietet ein automatisches Parksystem eine praktikable Alternative, die an jedem Bahnhalt realisiert werden kann. Leitfaden: „Automatische Fahrradparksysteme sind bei geringen Personalkosten rund um die Uhr verfügbar. Selbst eingeschossige Anlagen benötigen aufgrund der automatischen Platzzuweisung und -verwaltung deutlich weniger Fläche als konventionelle Anlagen. Solche Systeme können die Fahrräder nach der Übergabe – zum Beispiel in Boxen oder frei auf Radschienen – aufbewahren und sie auf diese Weise größtmöglich vor Wetter, Vandalismus und Diebstahl schützen.“ Darüber hinaus gehend können B+R-Anlagen auch in Mobilitätsstationen wie in Eislingen eingebunden werden. Dazu aus dem Leitfaden: „Der Aufbau von Mobilitätsstationen an ÖPNV-Knotenpunkten ist ein wesentliches Handlungsfeld zur Verknüpfung der Verkehrsträger des Umweltverbundes. Eine Mobilitätsstation bündelt verschiedene Angebote von Mobilitätsdienstleistern räumlich an einem Standort und verknüpft die Verkehrsträger des Umweltverbunds optimal. In der Regel bildet der ÖPNV das Rückgrat des Mobilitätsangebotes“		
56	ADFC GP	Mit der Kombination aus öffentlichen Verkehrsmitteln und Fahrrad ist man flexibler unterwegs. Egal ob mit dem eigenen Rad, per Bike+Ride oder mit dem Leihrad. Der Ausbau von Bike-Sharing und Mieträdern ist als Ergänzung für den ÖPNV ideal. Das System ist an Bahnhöfen ist als Anschlussmobilität für die erste und letzte Meile besonders sinnvoll. Außerdem wird die Fahrradmitnahme in den Zügen für PendlerInnen weitgehend überflüssig, wenn am Ziel- und Startort preiswerte und attraktive Mietrad- oder Bike-Sharing-Angebote für die oben erwähnte erste oder letzte Meile vorhanden sind und diese zuverlässig vorab buchbar sind. Im Verbundraum des VVS wird das Bike-Sharing von der DB-Tochter RegioRad Stuttgart abgedeckt. Ein Ausbau des Sharing-Systems (RegioRad Stuttgart) ist an jeder Bahnhaltstelle im Filstal sinnvoll und zu empfehlen.		
WBO - Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer e. V.				

57	WBO	Im Kapitel 7.2.6 „Alternative Antriebstechnologien“ sind Ausführungen zur CVD und zum SaubFahrzeugBeschG enthalten. Es ist daraus aber nicht ersichtlich, wie der Landkreis Göppingen als Aufgabenträger seiner gesetzlichen Quotenerfüllung nachkommen wird. Damit bleibt der Entwurf insb. hinter den Vorgaben nach § 8 Abs. 3 PBefG zurück.	Das Land Baden-Württemberg hat angekündigt, zur Bildung und Überwachung von landesweiten Quoten eine gesetzliche Regelung zu treffen. Diese ist bislang noch nicht verabschiedet, so dass im NVP hierauf noch nicht Bezug genommen werden kann. Unabhängig von dem möglichen Landesgesetz wird der Landkreis Göppingen aber in der Vorbereitung der Vergabeverfahren prüfen, ob und wie sich in den jeweiligen Linienbündeln alternative Antriebe einsetzen lassen. Als Handreichung hierfür haben die Verbundlandkreise auch ein Gutachten beauftragt, das sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt aber noch in der Bearbeitung befindet.	Keine Übernahme
58	WBO	Im Kapitel 6.3.8 „Tariftreue und Sozialstandards“ wird lediglich auf die Pflicht zur Tariftreue nach LTMG als zwingende Voraussetzung für die Teilnahme an Vergabeverfahren des Landkreises verwiesen. Wir vermissen aber eine Aussage zur Einbeziehung des Baden-Württemberg-Index ÖPNV Straße (Anlage). Im Bündnis für den Mittelstand ist vereinbart, dass dieser **Index bei Vergaben von Verkehrsleistungen Bestandteil des öffentlichen Dienstleistungsauftrags** wird. Der Index stellt eine einheitliche Kostenfortschreibung sicher und ist notwendige Voraussetzung für die nachhaltige Erbringung von Verkehrsdienstleistungen. Aufgabenträger wie Unternehmen bleiben so vor „Überraschungen“ in der Vertragsabwicklung bewahrt.	Beim Nahverkehrsplan handelt es sich um einen Rahmenplan, welcher die allgemeinen Leitlinien der Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis Göppingen definiert. Eine Festlegung von konkreten Vertragsinhalten – in diesem Fall des Modus der Indexierung – übersteigt eindeutig den Charakter eines solchen Rahmenplans, weshalb die Konkretisierung des Fortschreibungsmodus von Leistungsvergütungen in den jeweiligen Vergabeunterlagen zu erfolgen hat.	Keine Übernahme