

## **Textänderungsdatei Nahverkehrsplan Göppingen**

### **Änderungen am Gesamttext**

#### Seite 21: Kapitel 1.3.2 ÖPNV-Strategie 2030 für Baden-Württemberg

Streichung der folgenden Passagen:

„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.“

„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.“

Einfügen des folgenden Textabschnitts:

„Um die Bandbreite an Handlungsfeldern und konkreten Maßnahmen aufzuzeigen, derer es zu einer Verkehrswende bedarf, hat das Land gemeinsam mit allen relevanten ÖPNV-Akteuren die ÖPNV-Strategie 2023 erarbeitet.“

„Die ÖPNV-Strategie 2030 wurde nach einer ausführlichen Anhörungsphase im Mai 2022 vom Kabinett verabschiedet und nun in Vor-Ort-Dialogterminen mit den Stadt- und Landkreisen hinsichtlich der Maßnahmenumsetzung intensiv diskutiert.“

#### Seite 31: 2.2.2 Regional bedeutsames Radwegenetz

- Streichen von „Lauterstein“ auf der Verbindung:  
[Laichingen -] Hohenstadt – Drackenstein – Bad Ditzenbach – Deggingen – Bad Überkingen – Geisingen/Steige – Böhmenkirch [- Söhnstetten]

#### Seite 32: Kapitel 2.2.3 Netz- und Angebotsstruktur im ÖPNV, Seite 56: Kapitel 4.1.2 Demographische Einflüsse, Seite 212: Kapitel 7.2.2: Weiterentwicklung des bestehenden Netzes

- Ersetzen des Terminus „flexible Bedienungsformen“ durch „alternative Angebotsformen“

#### Seite 34: Kapitel 2.2.3 Netz- und Angebotsstruktur im ÖPNV

- Korrektur: RE5 fährt bis Friedrichshafen, nicht bis Lindau

### Seite 37: Kapitel 2.2.3 Netz- und Angebotsstruktur im ÖPNV

Einfügen einer Fußnote:

„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.“

### Seite 42: Kapitel 2.3.3 Der Tarif

Einfügen des folgenden Absatzes:

„Tarifliche Sonderregelungen mit Nachbarverbänden werden nur dann angestrebt werden, wenn die Anwendung des bwTarifs erhebliche Nachteile für die Zielgruppe des Angebots bedeuten würde.“

### Seite 61: Kapitel 4.1.4 Nachhaltigkeit, Klima- und Umweltschutz

Einfügen des folgenden Absatzes:

„Ein verstärkter Einsatz von emissionsfrei angetriebenen Linienbussen trägt zudem zur Erreichung der Klimaschutzziele des Landes bei.“

### Seite 67: Kapitel 4.1.7 Infrastruktur

Ersetzen des Begriffs „taktile Orientierungshilfen“ durch „taktile und visuell kontrastreiche Bodenindikatoren“

#### ***Gestaltung von Haltestellen***

Austausch des Begriffs „anzustreben“ durch „einzuhalten“

### Seite 82: Tabelle 4-5 Mögliche Einsatzgebiete eines On-Demand-Shuttles

Ergänzung der Tabelle um die folgende Zeile:

„\* Im gesamten Bediengebiet des ODS Geislingen wird darüber hinaus die Buchung des Klinikshuttles zu den Betriebszeiten des ODS Geislingen möglich sein. Das Klinikshuttle befördert ausschließlich zur Klinik am Eichert und wieder zurück. Über das Bediengebiet des ODS Geislingen hinaus werden die Einwohner der folgenden Kommunen das Shuttle buchen können: Gingen/Fils, Gruibingen, Lauterstein und Kuchen.“

Seite 85: Kapitel 4.2.6 Tarif

Ersetzen des Textabschnitts:

„Teile der Stadt Geislingen/Steige sind in den Tarifverbund der Donau-Iller-Nahverkehrsgesellschaft (DING) integriert. Damit benötigt der Fahrgast aus Geislingen zum Oberzentrum Ulm bereits heute nur einen Fahrschein des DING-Verbundes.“

Durch den folgenden Passus:

„Teile des Landkreises Göppingen sind in den Tarifverbund Donau-Iller-Nahverkehrsgesellschaft (DING) integriert. Damit benötigt ein Fahrgast aus den betroffenen Orten im Landkreis Göppingen für die Fahrt in den benachbarten Alb-Donau-Kreis oder zum Oberzentrum Ulm bereits heute nur einen Fahrschein des DING-Verbundes.“

Seiten 89: Kapitel 4.3.4 Einbezogene Linienerkehre und 135: Kapitel 6.4.2

Einfügen einer Fußnote:

„Die Linie 170 des Landkreises Esslingen wird im Zuge des Neukonzeptes des Linienbündels 8 des Landkreises Esslingen ab dem 01. Januar 2025 in die Linie 177 integriert.“

Seite 89: Kapitel 4.3.4 Einbezogene Linienerkehre

Ergänzung der Linie 346

Seite 101: Linienbündel 10: Verkehrsraum Geislingen/Böhenkirch; Seite 195: Liniengruppe Geislingen/Steige – Waldhausen

Entfernen des Linienziels „Gerstetten“ bei der Linie 959

Seite 106: Tabelle 5-1: ÖPNV-Erschließungsdefizite mit Maßnahmenvorschlag

Die Tabelle wurde wie folgt ergänzt:

Göppingen	Holzheim – Nordost	Es handelt sich um ein geringfügiges Erschließungsdefizit, das eine Anpassung im Busverkehr nicht zwingend erfordert. Eventuell ist eine Einbindung in den Umlauf der Linie 940 möglich. Ein entsprechender Hinweis wurde in den Liniensteckbrief eingepflegt.
-----------	--------------------	--

Seite 123: Tabelle 6-4: Anforderungen an die Haltestelle

Ergänzung der Ausführungen zu Informationsvitriolen um den folgenden Passus:

„und für Menschen mit Sehenschränkungen die Inhalte lesbar sind.“

#### Seite 149: Liniengruppe Göppingen – Schlat

Ergänzung der Hinweise im Liniensteckbrief:

„Bei einer perspektivischen Überplanung der Linien 980/984 oder 940/943 kann versucht werden, Verbesserungen zu erreichen. Auch in diesem Fall wären Verbesserungen bei der Infrastruktur, so z. B. eine vom Bus nutzbare Verbindung zwischen den Gewerbegebieten Voralb und Ursenwang, hilfreich, weil eingesparte Fahrzeitminuten durch den Entfall von Stichfahrten oder die Straffung von Schleifenfahrten ggf. für zusätzliche Bedienungsfunktionen genutzt werden können.“

#### Seite 151: Liniengruppe Göppingen ZOB – Faurndau – Wangen / Sparwiesen

Anpassung Status Quo im Abschnitt 1/ Anpassung der Kilometerleistung Status Quo

#### Seite 155: Liniengruppe Ebersbach/Fils – Winterbach

Ergänzung der Hinweise im Liniensteckbrief:

„Statt der Bedienung der Hauptstraße könnte eine Führung über den Sulpacher Kreisel (Haltestelle Filsbrücke) durch die Kanalstraße geprüft werden (kein Tempo 30); damit die Anbindung der dortigen Firmen und privaten Festhalten, gewährleistet ist. Eine der Linien könnte als Stichlinie zu Lidl in der Stuttgarter Straße geführt werden.“

#### Seite 159: Liniengruppe Ebersbach/Fils – Weiler/Fils - Roßwälden - Schlierbach - Bad Boll

Korrektur der Betriebsleistungen im Landkreis Göppingen

#### Seite 161: Liniengruppe Wangen – Rechberghausen; Seite 163: Liniengruppe Göppingen ZOB - Faurndau - Uhingen - Holzhausen / Albershausen - Schlierbach – Kirchheim/Teck

Anpassung des Liniensteckbriefs:

„Zum Fahrplanwechsel 2022/2023 wurden die Linien 915 und 930 zu einer durchgehenden Linie 915 (Göppingen-Uhingen-Rechberghausen) fusioniert. In diesem Zusammenhang soll geprüft werden, ob ein Teil der Fahrten von Rechberghausen kommend bereits in Uhingen statt in Göppingen enden kann. Schließlich besteht in Uhingen Anschluss an die Züge der Linie MEX16 und auf dem Abschnitt zwischen Uhingen und Göppingen entsteht durch die angedachten Fahrplanausweitungen der Linien 911/914 ohnehin ein Zusatzangebot.“

Einfügen der folgenden Fußnote:

„Die Linie 930 wurde zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 in die Linie 915 integriert. Die im Liniensteckbrief der Linie 930 definierten Angebote sind ab diesem Zeitpunkt auf der Linie 915 zu erbringen.“

## Seite 167: Liniengruppe Göppingen ZOB – Jebenhausen – Zell/Aichelberg / Hattenhofen

Ergänzung der Hinweise im Liniensteckbrief:

„Im Vorfeld des Vergabeverfahrens ist die Einrichtung einer neuen Haltestelle an der Badstraße auf der Höhe der Waldstraße zu prüfen und gegebenenfalls in den Umlauf der Linie 920 zu integrieren.“

„Eine Verbindung über die bestehende Linie 923/920A zwischen Waldorfschule und Jebenhausen fährt bereits aktuell. Eine Ausdehnung des Angebots über den Schülerverkehr in Form einer kommunalen Zubestellung ist im Vorfeld der Vergabeverfahren zu prüfen.“

„Ggf. ist im Vorfeld des Vergabeverfahrens zu prüfen, ob ein Teil der Verbindungen zwischen Heiningen und Göppingen ZOB über Jebenhausen zu führen wäre.“

## Seite 171: Liniengruppe Göppingen – Rechberghausen – Schorndorf/Schwäbisch Gmünd

Anpassung im Liniensteckbrief:

Abschnitt 1 und 2: Korrektur des verkehrlichen Mindestniveaus und der ausreichenden Verkehrsbedienung, Anpassen der Betriebsleitungen

Abschnitt 3: Korrektur des Status Quo, Anpassen der Betriebsleistungen, Anpassung der Kilometerleistungen

Ergänzung der Hinweise im Liniensteckbrief:

„Durch den Versatz der Linie 933 zur Linie 932 könnte ein dichterer Takt erzielt werden. Dies ist gegenüber der Hauptfunktion der Linie 933 (Anbindung von Hohenstaufen) jedoch von nachrangiger Bedeutung.“

„Bei Linienüberlagerungen wird grundsätzlich versucht, durch eine Entzerrung der Fahrlagen bis hin zu klaren Taktabständen einen Mehrwert für die Fahrgäste zu generieren. Sofern es die Anschlussverbindungen auf den MEX16 erlauben, ist ein Versatz der Fahrtzeiten der Linien 931, 934 und 935 zu prüfen, sodass ein dichterer Takt für die Bereiche entlang der B297 in Bartenbach erreicht werden kann.“

## Seite 174: Liniengruppe Göppingen – Eislingen/Fils – Ottenbach

Ergänzung der Hinweise im Liniensteckbrief:

„Es ist zu prüfen, ob die Bushaltestelle „Ziegelstraße“ in Salach beidseitig hergestellt werden kann.“

„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.“

„Die Umlenkung einer der zwischen Eislingen/Fils und Göppingen verkehrenden Buslinien über Holzheim könnte neue Direktverbindungen schaffen, das – wenn auch geringfügige – Erschließungsdefizit im Nordosten Holzheims beseitigen und bei einer perspektivisch denkbaren Reaktivierung der Voralbbahn den Süden Eislingens in Holzheim an die Bahn anbinden.“

„Im Nordosten von Holzheim besteht zwar lediglich ein geringfügiges Erschließungsdefizit, das die Notwendigkeit für eine gesonderte Buserschließung ist daher nicht hergibt, es wäre jedoch zu prüfen, ob durch eine Spreizung der zwischen Eislingen und Göppingen verkehrenden Buslinien dennoch eine Verbesserung möglich wäre.“

„Bei einer perspektivischen Überplanung der Linien 980/984 oder 940/943 kann versucht werden, Verbesserungen zu erreichen. Auch in diesem Fall wären Verbesserungen bei der Infrastruktur, so z. B. eine vom Bus nutzbare Verbindung zwischen den Gewerbegebieten Voralb und Ursenwang, hilfreich, weil eingesparte Fahrzeitminuten durch den Entfall von Stichfahrten oder die Straffung von Schleifenfahrten ggf. für zusätzliche Bedienungsfunktionen genutzt werden können.“

#### Seite 179: Geislingen/Steige – Süßen

Ergänzung der Hinweise im Liniensteckbrief:

„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 der Linie 951 einbezogen werden kann.“

#### Seite 181: Liniengruppe Göppingen – Süßen – Donzdorf – Böhmenkirch / - Wißgoldingen

Ergänzung der Hinweise im Liniensteckbrief:

„Im Bereich von Kuchalb/Tegelberg in Donzdorf befinden sich neben Gastronomie und Wanderwegen auch den besonderen Aussichtspunkt Maierhalde als touristische Attraktion. Auch der Bereich Messelberg ist mit dem Fliegerheim, dem Flugplatz, dem Startplatz für Drachenflieger, Wanderwegen und dem besonderen Aussichtspunkt Messelstein touristisch interessant. Es ist zu prüfen, ob eine Ausweitung des RadWanderBus-Netzes zu diesen Zielen realisierbar ist.“

#### Seite 185: Liniengruppe Göppingen – Heiningen – Süßen / - Bad Boll / - Wiesensteig

Ergänzung der Hinweise im Liniensteckbrief:

„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 auf diese Weise eine Verknüpfung mit den dort verkehrenden Linien und so eine Querverbindung im gesamten Voralb-Raum zu erreichen.“

#### Seite 186: Liniengruppe Gosbach – Hohenstadt – Merklingen

Anpassung des verkehrlichen Mindestniveaus und der ausreichenden Verkehrsbedienung auf dem Abschnitt Hohenstadt – Merklingen zu w.v.

#### Seite 193: Liniengruppe Geislingen/Steige – Böhmenkirch – Heidhöfe

Ergänzung der Hinweise im Liniensteckbrief:

„Da nach dem Wegfall der Haltestelle Eybtalhalle in Eybach die fußläufige Entfernung für die Einwohner im dortigen Wohngebiet teils sehr weit ausfallen, ist zu prüfen, ob eine beidseitige Einrichtung einer Haltestelle an der L1221 auf Höhe der Eybtalhalle möglich ist. Der Umlauf der Linie 958 würde nicht wie vorher durch die Fahrt durch das Wohngebiet verlängert werden. Eine reguläre Bedienung einer Haltestelle direkt an der L1221 wäre denkbar.“

#### Seite 194: Linienverlaufsplan

Änderung des Haltestellennamens „Ulo-Werk“ zu „Vossstraße“

#### Seite 195: Liniengruppe Geislingen/Steige – Weiler/Helfenstein

Korrektur des Status Quo, Anpassung der Kilometerleistung

#### Seite 207: Liniengruppe Geislingen/Steige – Türkheim – Aufhausen

Ergänzung der Hinweise im Liniensteckbrief:

„Bei der Halteposition „Türkheim Gewerbepark“ handelt es sich derzeit noch um ein Provisorium in Zuständigkeit des Regierungspräsidiums Stuttgart. Es gibt eine Diskussion, die Haltestelle in das Siedlungsgebiet des Geislinger Teilortes Türkheim zu verlegen. Die Haltestelle sollte jedoch möglichst an ihrer derzeitigen Position verbleiben und zeitnah vom zuständigen Baulastträger barrierefrei ausgebaut werden.“

#### Seite 214: Kapitel 7.2.2 Weiterentwicklung des bestehenden Netzes

Berücksichtigung der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zu Streckenreaktivierungen und der damit verbundenen Kreistagsbeschlüsse

Ersetzen des Textabschnitts:

„Nachdem das Land für die vertiefende Betrachtung aussichtsreicher Reaktivierungen weitere Fördermittel in Aussicht stellte, haben die Landkreise Esslingen, Göppingen, der Ostalbkreis und der Verband Region Stuttgart im Herbst 2021 eine vertiefende Machbarkeitsstudie für beide Strecken einschließlich der möglichen Durchbindung bis Kirchheim unter Teck in Auftrag gegeben. Die Studie soll im Jahr 2022 abgeschlossen werden. Der Landkreis Göppingen erhofft sich, dass darin Wege aufgezeigt werden, wie mit vertretbaren Kosten die noch vorhandenen Trassen, oder zumindest Abschnitte davon wieder zu einer Aufwertung des öffentlichen Nahverkehrs genutzt werden können. Bei beiden Bahnstrecken wäre allerdings von einem Neuaufbau der Bahnanlagen mit entsprechenden Realisierungszeiträumen auszugehen. In der anstehenden Neuvergabe von

Busverkehrsleistungen werden diese Projekte daher – auch bei einem überzeugenden Ergebnis der Machbarkeitsstudie – allenfalls als langfristiger Anpassungsbedarf Berücksichtigung finden.“

Durch den folgenden Passus:

„Nachdem das Land für die vertiefende Betrachtung aussichtsreicher Reaktivierungen weitere Fördermittel in Aussicht stellte, hatten die Landkreise Esslingen, Göppingen, der Ostalbkreis und der Verband Region Stuttgart im Herbst 2021 eine vertiefende Machbarkeitsstudie für beide Strecken einschließlich der möglichen Durchbindung bis Kirchheim unter Teck in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse der Studie wurden Anfang 2023 vorgelegt. Während für die Teilstrecken Göppingen – Bad Boll und Kirchheim u. T. – Weilheim jeweils positive gesamtwirtschaftliche Wirkungen im Falle einer Reaktivierung prognostiziert wurden und dies auch für die Verknüpfung beider Abschnitte mittels eines Neubauabschnitts möglich scheint, blieb der überschlägige Nutzen-Kosten-Faktor für die Hohenstaufenbahn deutlich unter den Erwartungen. Der Landkreis wird deren Reaktivierung gegenwärtig daher nicht weiterverfolgen, sich bezüglich des Wiederaufbaus der Voralbbahn und deren mögliche Durchbindung bis Kirchheim unter Teck aber um Unterstützung durch die mitbetroffenen Aufgabenträger und die potenziellen Fördermittelgeber bemühen. Aber auch in den Abschnitten, wo die Bahntrassen noch verfügbar sind, wäre hier von einem kompletten Neubau der Infrastruktur und damit entsprechenden Realisierungszeiträumen auszugehen. In der anstehenden Neuvergabe von Busverkehrsleistungen wird dieses Projekt daher allenfalls als langfristiger Anpassungsbedarf Berücksichtigung finden.“

#### Seite 216: Kapitel 7.2.3 Expressbusse

Berücksichtigung der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zu Streckenreaktivierungen und der damit verbundenen Kreistagsbeschlüsse

Ersetzen des Textabschnitts:

„Hier soll aber zunächst das Ergebnis der oben erwähnten Machbarkeitsstudie abgewartet werden.“

Durch den folgenden Passus:

„Hier ist aber sicherzustellen, dass ein verbessertes Busangebot die Chancen für die Bahnreaktivierung nicht schmälert.“

## Änderungen an den Anlagen

### Anlage 2.6

- Der Anzahl der P&R-Plätze am Uhinger Bahnhof wurde auf 125 korrigiert.

-

### Anlage 2.7

- Die Anzahl der B&R-Stellplätze in Uhingen wurde auf 25 korrigiert.
- Die Fußnote „Die Erhebung fand im Sommer 2021 statt.“ Wurde ergänzt.

### Anlage 4.1a

Die Erhebung zum Stand des barrierefreien Ausbaus an Bushaltestellen wurde bei den folgenden Kommunen angepasst:

- Donzdorf
- Geislingen/Steige-Türkheim
- Geislingen/Steige: Helfenstein
- Geislingen/Steige: Roggenmühle
- Gingen/Fils: Kath. Kirche/Große Gasse/Rathaus
- Wiesensteig

Der Name der Haltestelle Geislingen/Steige-Türkheim wurde von „Gewerbe“ zu „Gewerbepark“ geändert.

### Anlage 4.2c

- Ergänzung des Klinikshuttles

### Anlage 4.4

- Ergänzung der Linie 346
- Ergänzung des Bürgerbusses „MEX“ in Donzdorf